

仙台市

# 自転車の 安全な利活用推進計画

Promotion plan for safe utilization of bicycles in Sendai City



仙台市

SENDAI CITY

## <目次>

第1章	計画策定の趣旨	1
1	計画策定の背景と目的	1
2	計画の位置付け（関連法令・関連計画）	2
3	計画区域	2
4	計画の期間	2
第2章	自転車を取り巻く状況	3
1	自転車のメリット	3
2	自転車を取り巻く社会情勢の変化	5
3	仙台市の状況	8
第3章	自転車関連施策の取り組み状況と課題	13
1	施策の取り組み状況	13
2	自転車の安全な利活用に向けた課題	30
第4章	基本目標・方針と推進施策	31
1	基本目標・方針	31
2	施策の体系	32
3	推進施策	34
第5章	計画推進のための仕組み	73
1	評価指標と目標値	73
2	計画の推進体制	74
3	計画のフォローアップ	74

## <資料編>

1	本計画の策定体制・策定経緯	-1-
2	市民意見募集（パブリックコメント）の実施結果	-2-
3	用語解説	-3-

本文中、「〇〇〇\*」とある用語は、資料編「3 用語解説」に説明を記載しています。



## 第1章 計画策定の趣旨

### 1 計画策定の背景と目的

自転車は、手軽な乗り物として、通勤・通学、買物、サイクリング、レジャーなど、日常生活から余暇活動まで、様々な場面で利用されています。更に近年では、健康志向の高まりや環境に優しい交通手段であることから、その利用が見直されています。

東日本大震災\*では交通インフラが甚大な被害を受け、ガソリン等の供給不足もあり自動車が十分に機能しなくなる中、自転車による機動性確保は災害時の有用な移動手段として注目されました。また、コロナ禍においては、外出時の感染リスク回避の観点から自転車による移動や配達の増加がみられています。

一方で、自転車と歩行者の接触事故など、ルール無視やマナー欠如による様々な問題が生じており、道路を利用する全ての方々の安全・安心で快適な利用環境の構築が課題となっています。

本市では、平成25年に「杜の都の自転車プラン（仙台市自転車利用環境総合計画、以下「旧プラン」）」を策定し、自転車を都市内移動の重要な交通手段として位置付け、他の交通手段とのバランスを考慮しながら、みんなにやさしい自転車利用環境の実現を図るため、走行環境整備、駐輪環境整備及びルール・マナーの定着などに取り組んできました。また、「仙台市自転車の安全利用に関する条例」を平成31年に施行、義務化された自転車損害賠償保険等\*への加入促進などの自転車の安全利用に関する施策を推進しています。

国においては、平成29年5月に「自転車活用推進法」の施行、平成30年6月に「自転車活用推進計画」を策定し、自転車の活用を図ることとしているほか、自動車優先だった道路を歩行者や自転車に優しいものへ再構成する社会的な動きもみられるなど、自転車を取り巻く環境も大きく変化しています。

このような背景のもと、策定から8年を経過した旧プランの取り組みを検証し、「誰もが安全・安心に楽しく自転車を利用できるまち」の実現に向けて、法律や条例の理念を踏まえるとともに、新たに策定された上位計画や関連計画との整合を図りながら、実効性のある自転車施策を総合的かつ計画的に推進するための方向性と具体的な施策を取りまとめた「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」を策定することといたしました。



## 2 計画の位置付け（関連法令・関連計画）

本計画は、本市計画体系の中で上位計画である「仙台市基本計画」で掲げる、支えあい、安心して暮らす共生の面から目指す都市の姿「多様性が社会を動かす共生のまち」を実現するための計画として位置付けられます。また、交通、環境、健康、観光等の各分野における関連計画との整合・連携を図りつつ、「自転車活用推進法」で規定する「地方版自転車活用推進計画」及び「仙台市自転車の安全利用に関する条例」で規定する「自転車安全利用計画」として位置付け、本市における自転車の安全な利活用推進に関する基本の計画となるものです。

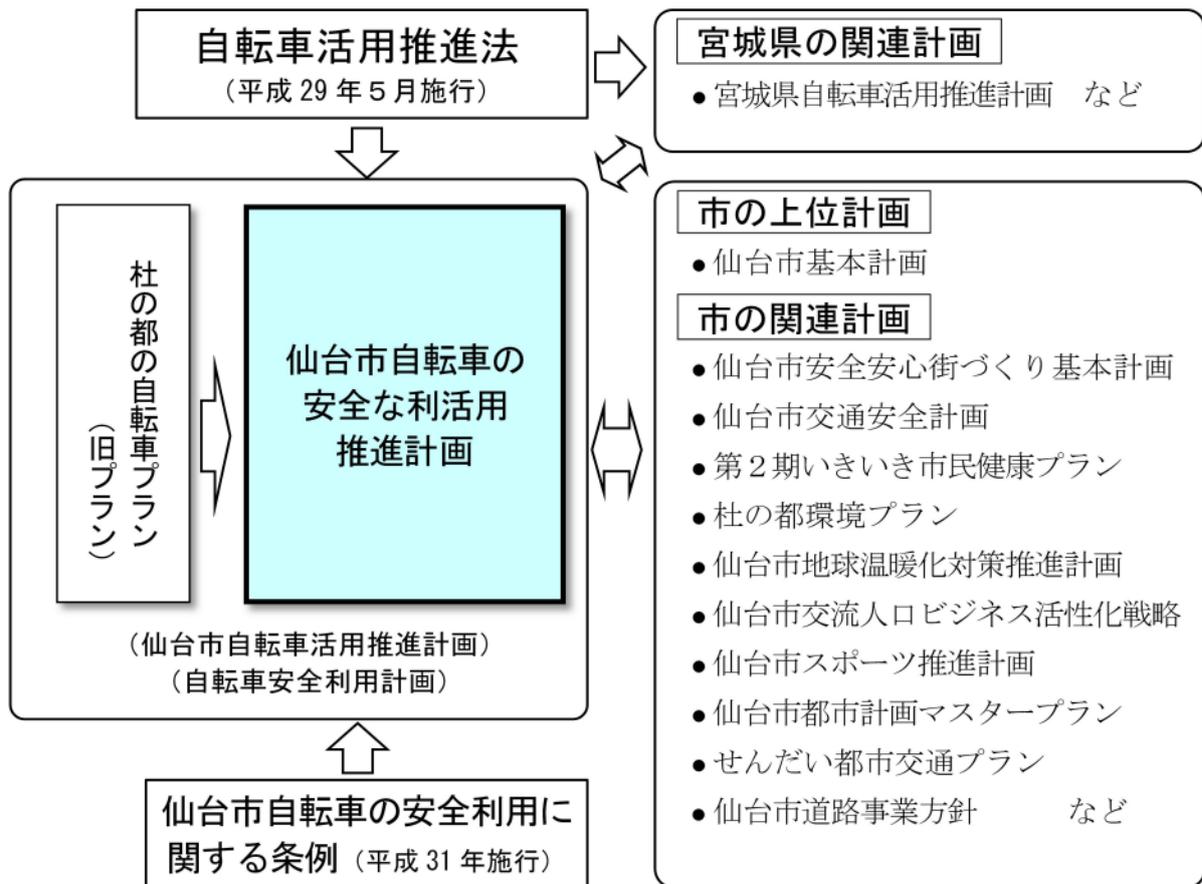


図 1.1 本計画の位置付け

## 3 計画区域

本計画の対象区域は、仙台市全域とします。

## 4 計画の期間

本計画の期間は、上位計画である「仙台市基本計画」との整合を図るため、長期的な展望も視野に入れつつ、令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までの5年間とします。

## 第2章 自転車を取り巻く状況

### 1 自転車のメリット

自転車は、様々な特性（メリット）を有しており、それらを最大限に活かした利用促進を図ることが大切です。

#### (1) 高い利便性（定時性、迅速性）

小回りの利く自転車は、交通渋滞の影響をほとんど受けることなく、狭い路地でも容易に通行することができ、公共交通利用時の待ち時間や駐車場を探す時間のロスが少ないことから定時性・迅速性に優れています。

国土交通省の資料によれば、自転車は約500mから5km弱の都市内移動において、他のどの交通手段よりも所要時間が短いことが示されており、特に近距離移動においては、時間の優位性を活かし、積極的に自転車を活用するメリットがあると考えられます。

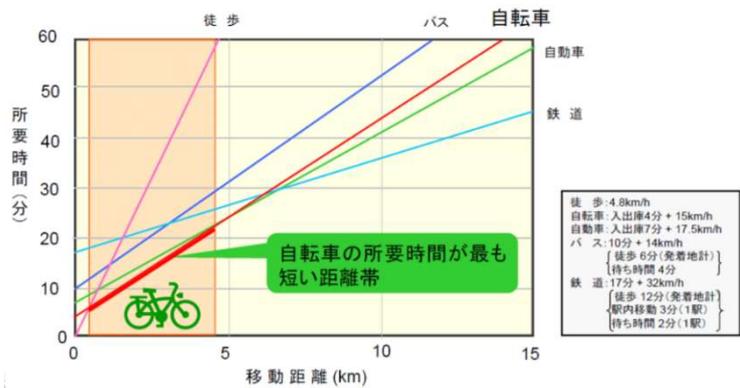


図 2.1 移動距離別の所要時間（交通手段別）

資料：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会資料（国土交通省）

#### (2) 健康の維持・増進

自転車利用は、脂肪燃焼や体力向上に効果的な運動強度を維持しやすく、脚部や体幹部の筋肉を使うことにより筋力の維持・増強に役立ちます。「健康づくりのための身体活動基準 2013（厚生労働省）」においては、18～64歳の身体活動（生活活動・運動）の基準として強度が3メッツ（※）以上の身体活動を23メッツ・時/週行うこと（具体的には、歩行又はそれと同等以上の強度の身体活動を毎日60分行うこと）が掲げられているほか、65歳以上の高齢者や肥満等で腰痛や手足の関節の痛みのある者は、水中歩行や自転車による運動等により、下肢に体重の負荷が生じにくい身体活動から取り組むことが望ましいとされています。

表 2.1 生活活動のメッツ表

生活活動の例	メッツ
普通歩行（平地、67m/分、犬を連れて）	3.0
歩行（平地、75～85m/分、ほどほどの速さ、散歩など）	3.5
自転車に乗る(≒16km/時未満、通勤)	4.0

資料：健康づくりのための身体活動基準 2013（厚生労働省）

（※）メッツ：運動強度の単位で、安静時を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したものの。



### (3) 環境にやさしい

輸送量当たりの二酸化炭素排出量を交通手段ごとに比較すると、自家用乗用車が最も多く、自転車による排出量はゼロです。

自家用乗用車の利用を抑制し、移動の際に二酸化炭素を発生させない自転車の利用を促進することで、環境負荷の軽減を図ることができると考えられます。

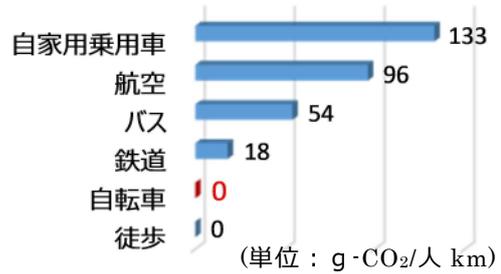


図 2.2 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量 (旅客、2018年度)  
資料:国土交通省 HP

### (4) 地震等の災害時に有用

災害時には、道路閉塞や交通渋滞等により、自動車や公共交通による移動に制約が生じ、避難行動や災害復旧時の活動に支障をきたすことが懸念されます。

東日本大震災 (平成 23 年 3 月) による行動の変化に関するアンケート調査によると、震災以降、自動車利用を控える一方、自転車利用の機会が増えた人が多くみられることなどから、機動性の高い自転車は、災害時の移動手段としても有用であると考えられます。

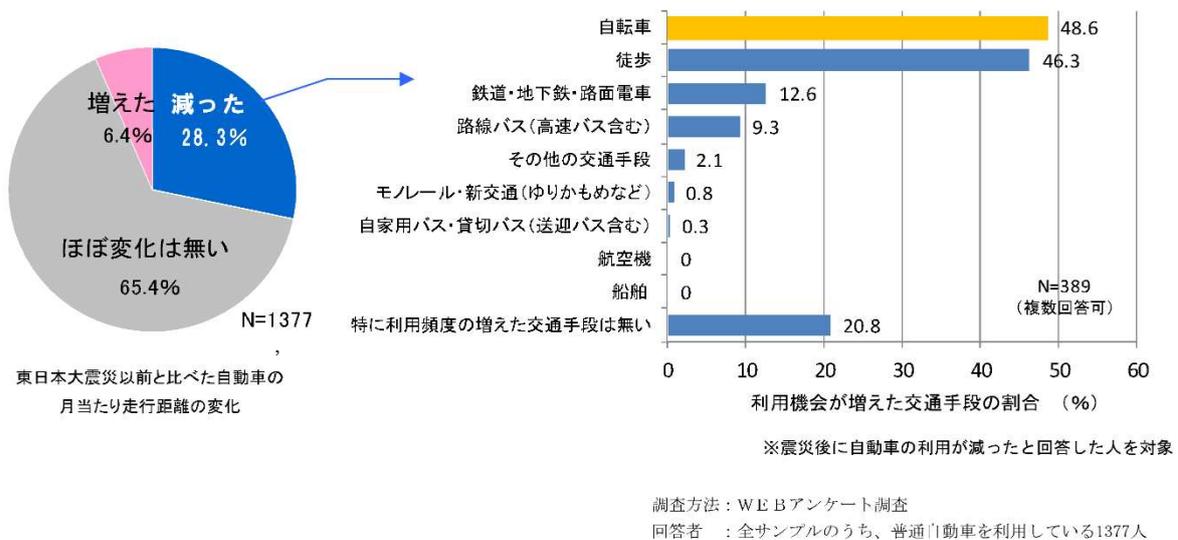


図 2.3 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段 資料:大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査(日本モビリティ・マネジメント会議)

### (5) 地域社会への効果

自転車利用の促進により、サイクルツーリズム\*関連で市域内外からの誘客を図り、交流人口や地域消費の増加といった観光振興・地域振興の効果等が地域社会にもたらされることが期待されます。

## 2 自転車を取り巻く社会情勢の変化

### (1) 自転車利用に関する法令、国によるガイドライン等の整備

#### ① 道路交通法

道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図り、道路交通における障害防止を目的として制定された法律であり、自転車の基本的な通行ルール等が定められています。また、社会情勢に対応した諸改正が行われています。

表 2.2 自転車利用に関わる道路交通法の主な改正点

施行年月	改正の概要
平成 20 年6月	<b>普通自転車の歩道通行可能要件の明確化</b> 普通自転車が歩道*を通行できる場合は、①「歩道通行可」の標識がある場合、②運転者が13歳未満、70歳以上又は身体障害者の場合、③車道又は交通の状況から歩道通行がやむを得ないときと明確化。
平成 25 年 12 月	<b>自転車を含む軽車両の路側帯通行に関する規定の整備</b> 自転車等の軽車両が通行できる路側帯は、道路の左側部分に設けられた路側帯に限ると規定。
平成 27 年6月	<b>自転車運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定の整備</b> 一定の危険な違反行為(14項目)をして3年以内に2回以上摘発された自転車運転者は、公安委員会の命令を受けてから3ヵ月以内の指定された期間内での講習受講が義務化。
令和2年6月	<b>自転車のあおり運転(妨害運転)を「危険行為」として規定</b> 自動車のあおり運転に対する罰則が設けられたことに加え、自転車についても、他の車両を妨害する目的での行為を危険な違反行為と規定(自転車による危険な違反行為の第15番目の項目として追加)。

#### ② 自転車活用推進法

自転車活用による環境への負荷低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関する基本理念や、国の責務等を明らかにするとともに、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として制定された法律で、都道府県及び市区町村は、区域の実情に応じ自転車活用推進計画を定めるよう努めることが規定されています(平成29年5月施行)。

#### ③ 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(以下「ガイドライン」)

各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、国土交通省道路局と警察庁交通局により、標準的な考え方等を示したもので、平成24年11月に公表され、平成28年7月に改定が行われています。



<主なガイドライン改定内容>

- ・段階的な計画策定方法の導入
- ・車道通行を基本とした暫定形態の積極的な活用
- ・路面表示\*の仕様の標準化
- ・自転車道\*は一方通行を基本とする考え方の導入 など

④ 仙台市自転車の安全利用に関する条例

本市における自転車安全利用の推進及び促進に関し、基本理念を定め、市や市民等の責務を明らかにするとともに、自転車の安全利用に関する施策の基本的事項を規定した条例です。自転車利用者の自転車損害賠償保険等への加入義務を定めたほか、市は自転車安全利用計画を策定することとしています（平成31年1月施行、ただし、自転車損害賠償保険等への加入に関する規定は平成31年4月施行）。

(2) SDGs(持続可能な開発目標)に関する取り組み

① SDGsの概要

SDGsとは、「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)」の略称であり、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2016年から2030年までの国際目標です。SDGsでは、誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、貧困や飢餓、格差や持続可能な消費・生産などの17のゴール(目標)とそれを達成するための169のターゲット(達成基準)が掲げられています。



図 2.4 SDGs (持続可能な開発目標) の17のゴール

資料:外務省 HP

② 本市の取り組み

本市では、SDGsの推進を市民や企業等の多様な主体と連携して取り組むにあたっての共通理念として、「仙台市SDGs推進方針」を策定するとともに、SDGs達成に向けた各種取り組みを推進しています。本計画においては、SDGsの趣旨を踏まえ、「仙台市SDGs推進方針」に基づき、以下の5つのゴール（目標）の達成に向けて、施策の推進を図ります。



図 2.5 本計画にて目指すSDGs（持続可能な開発目標）のゴール

資料:外務省 HP

(3) 新型コロナウイルス感染症対策に関する取り組み

令和2年（2020年）に感染が拡大した新型コロナウイルス感染症は、働き方や買い物、娯楽など、人々の生活に大きな変化をもたらしています。

国の新型コロナウイルス感染症対策本部が決定した「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」においては、地方公共団体は感染の拡大を防止するため、自転車通勤等の人との接触を低減する取り組みを推進することとされています。

また、本市では、感染症に強いまちづくりを推進すべく、令和2年6月に新型コロナウイルス感染症対策に関する基本的な方針や取り組みについて定めた「仙台市新型コロナウイルス感染症緊急対策プラン」を策定しました。この計画では、3つの基本方針、6つの対策分野を挙げており、このうち「感染拡大防止」対策の一環として、自転車の利活用促進（通勤・通学中の密を避けるため、自転車の活用について普及啓発を行う）を図ることとしています。

表 2.3 「仙台市新型コロナウイルス感染症緊急対策プラン」の基本方針・対策分野

基本方針	対策分野
1 市民の「命」を守る、第2波を見据えた医療提供体制の構築へ	感染拡大防止
	医療提供体制強化
2 日常の「暮らし」を取り戻し、新たな生活スタイルへ	市民生活支援
	教育・子育て支援
3 仙台の「経済」を支え、まちの新しい未来へ	地域経済の再生・活性化
	まちの活力創出



### 3 仙台市の状況

#### (1) 仙台市の地形的な特徴と気象特性

##### ① 地形的な特徴

本市は東北地方のほぼ中央に位置し、市域の西側は奥羽山脈、東側は太平洋に囲まれています。本市の市街地は、都心の北方から西方にかけては緩やかな丘陵地ですが、南方から東方にかけては平野が広がっており、比較的平坦な地形となっています。

都心部は主要な地区が概ね直径3km程度の範囲内に収まり、碁盤の目のように幹線道路が整備されているため、自転車が利用しやすいまちとなっています。

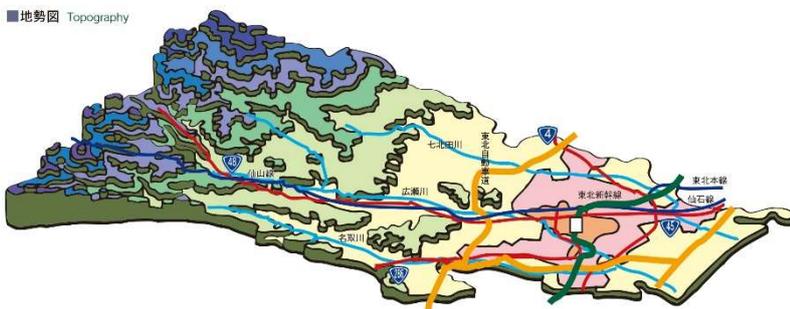


図 2.6 仙台市の地形

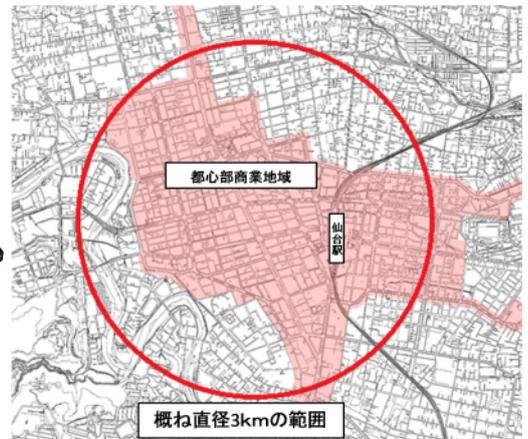


図 2.7 市街地の状況

(仙台市都市計画基本図を基に作成)

##### ② 気候特性

本市は比較的高緯度に位置していますが、太平洋に面した海洋性気候のため寒暖の差が少ない、冬に奥羽山脈を越して吹きつける北西の風が乾いているために積雪が比較的少ない、年間降水量は1,200mm程度と全国の主要都市と比較して少ない等の特徴があります。

このように、気候特性から見ても、年間を通じて、自転車を利用しやすい環境であるといえます。

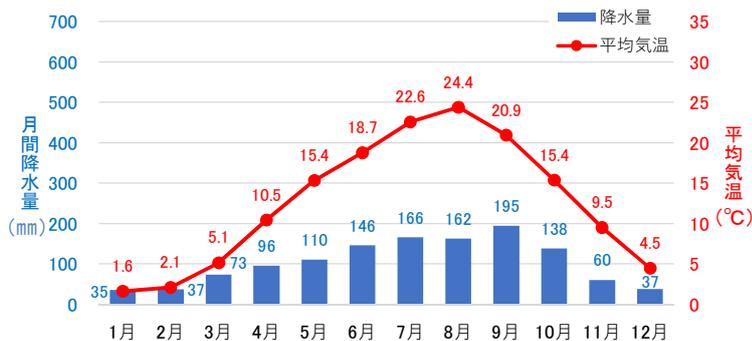


図 2.8 仙台市の平均気温と降水量 (1981~2019年平均)

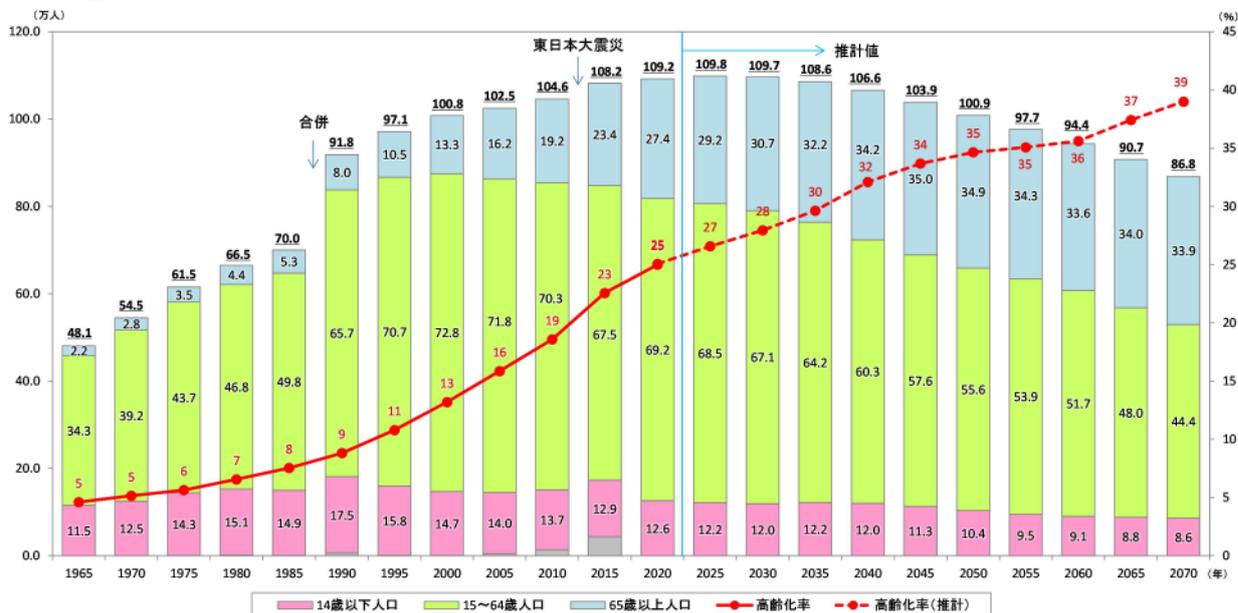


図 2.9 主要都市との比較

資料：気象庁HP

## (2) 人口の推移

本市の人口は現在 109 万人で、近い将来にピークを迎えた後、緩やかに減少を続け、2050 年から 2055 年にかけて 100 万人を割り込む見込みです。少子高齢化が進み、人口構成比も変わることが予想されます。



※2015年までは「国勢調査結果（総務省統計局）」、2020年は10月1日時点の推計人口、2025年以降は仙台市まちづくり政策局資料

図 2.10 仙台市の将来人口推計（1965年～2070年）

資料：仙台市まちづくり政策局

## (3) 仙台市における自転車利用の状況

### ① 代表交通手段ごとの利用状況の推移

本市における代表交通手段（※）のうち、自転車の利用率は昭和57年以降ほぼ横ばいで推移しています。平成29年度では、平日と休日で比較すると平日の方が利用率が高い状況がみられます。

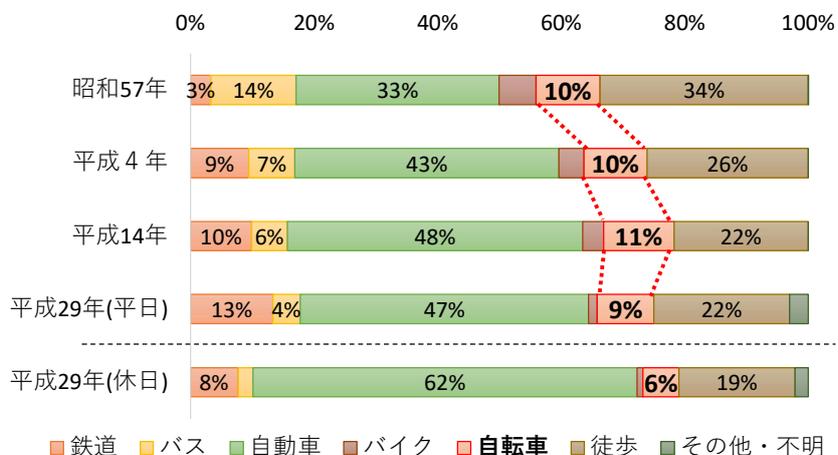


図 2.11 代表交通手段の利用率の変化（経年変化）

資料：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査

（※）代表交通手段：出発地から目的地まで、いくつかの交通手段を利用している場合における主たる移動手段のこと



② 年齢階層別の交通手段利用率

年齢階層別の自転車の利用率は、15～24歳が19%と最も高く、年齢が上がるごとに利用率が低下しています。

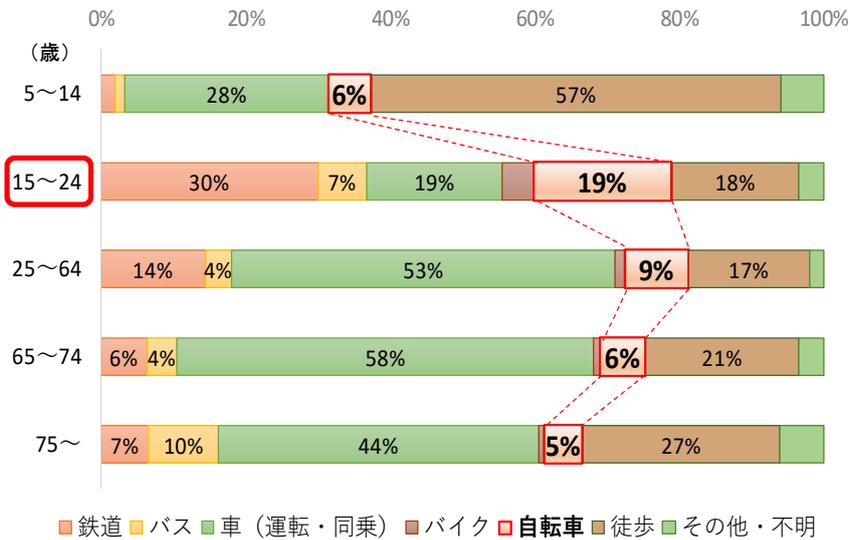


図 2.12 年齢階層別の代表交通手段利用率 (平成 29 年(平日))

資料: 第5回仙台都市圏パーソントリップ調査

③ 地域ごとの自転車利用率

地域ごとの自転車の利用状況を見ると、都心地域や一部の地下鉄沿線地域など平野部において利用率が高くなっています。

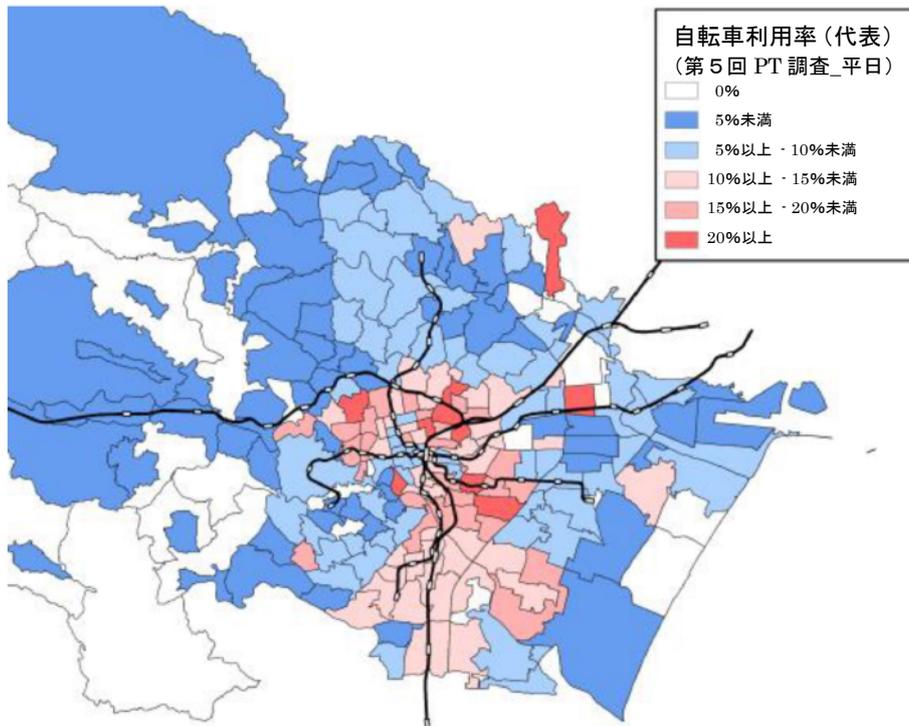


図 2.13 地域ごとの自転車利用率 (平成 29 年(平日)\_代表)

資料: 第5回仙台都市圏パーソントリップ調査

④ 自転車の利用頻度

週1回以上自転車を利用する回答者（「ほとんど毎日」、「週2～3回」、「週1回程度」の合計）は3割程度、全く自転車を利用しない回答者は5割程度となっています。

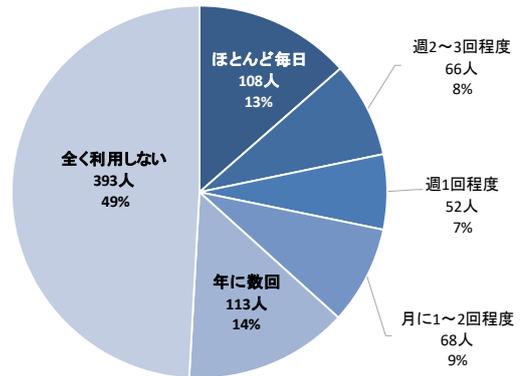


図 2.14 自転車の利用頻度 (N=800)

資料：自転車安全利用実態調査（令和2年度）

⑤ 自転車の利用目的・理由

自転車利用の目的は、買い物が最も多く、次いで通勤・通学が多い状況がみられます。自転車を利用する理由としては、自転車が持つ機動性（短時間で目的地に到着できる）を筆頭に経済性（コストがかからない）、健康に良い、自由度（時間に縛られない）の順で回答が多くなっています。

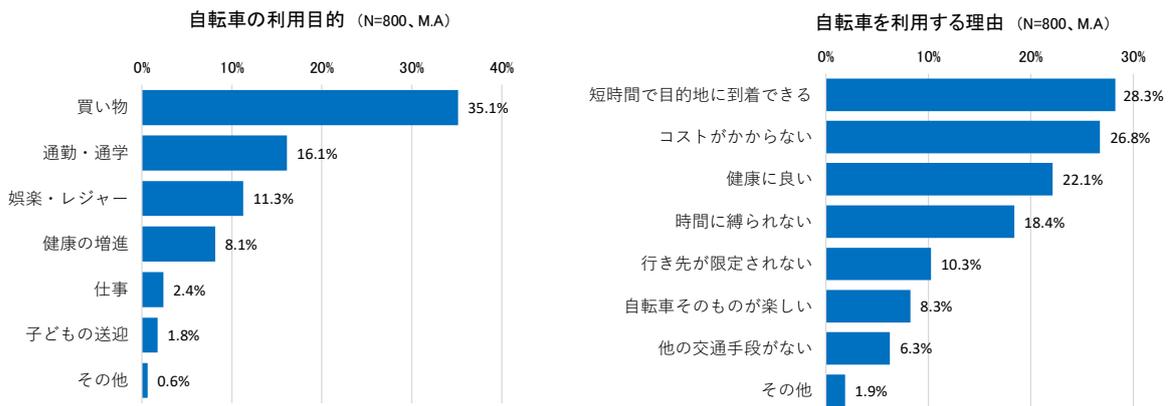


図 2.15 自転車の利用目的と理由（複数回答） 資料：自転車安全利用実態調査（令和2年度）

⑥ 自転車の保有率

平成30年の地域別自転車保有率（全世帯数に対する自転車を1台以上保有する世帯の割合）をみると、本市の自転車保有率は65.9%と、全国平均とほぼ同水準となっています。

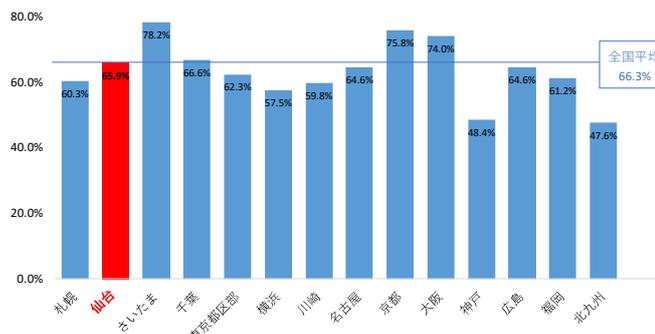


図 2.16 平成30年14大都市別自転車保有率

資料：平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書（一般財団法人自転車産業振興協会）



### (4) 地域振興に関する状況

#### ① 地域資源

市内中心部には史跡・寺社・ミュージアム等の観光施設が点在しています。西部地域には2か所の温泉地域があるほか、泉ヶ岳等の豊かな自然に触れながらサイクリングを楽しむコンテンツが創出されています。また、東部地域には、せんだい3.11メモリアル交流館や震災遺構 仙台市立荒浜小学校といった震災復興関連施設のほか、沿岸部のサイクリングロード等が整備されています。



AKIU NINJA RIDE



県道仙台亘理自転車道線



震災遺構 仙台市立荒浜小学校

図 2.17 市内の観光資源

出典：アキウ舎HP、仙台市HP

#### ② 観光の動向

本市の宿泊客数は、増加傾向で推移していますが、観光客の市内／近郊交通での移動手段（二次交通\*）をみると、「徒歩」が最も多く、続いて「マイカー」、「鉄道」、「路線バス」の順となっており、「自転車」の割合は0.7%と低い状況です。

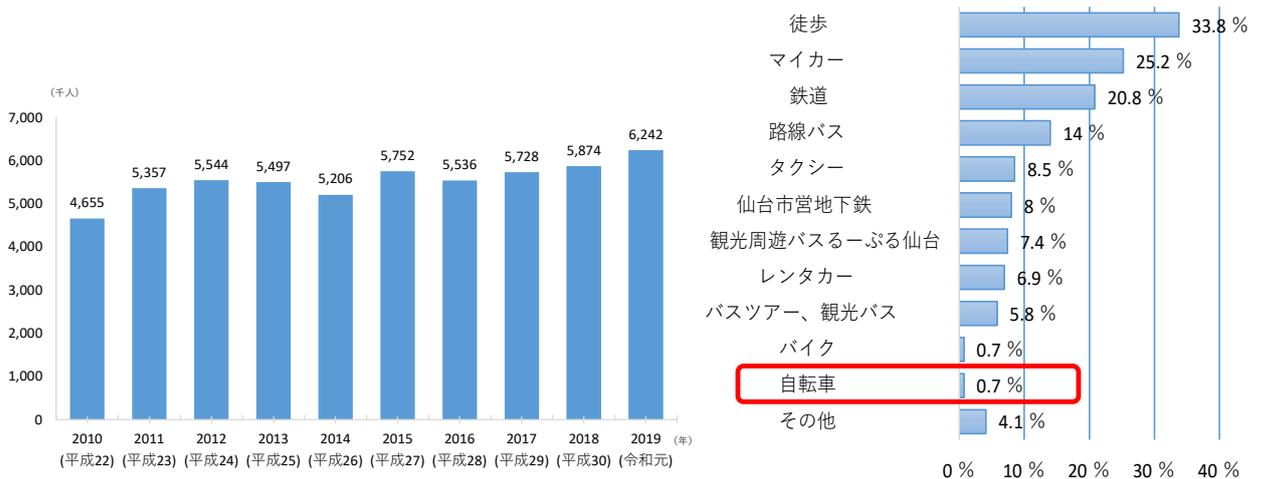


図 2.18 仙台市の宿泊客数の推移と観光客の市内／近郊での移動手段（二次交通）

資料：仙台市文化観光局／平成27年度仙台市観光客動態調査

## 第3章 自転車関連施策の取り組み状況と課題

### 1 施策の取り組み状況

本市では、安全な自転車利用に向けた取り組みを、旧プランにおける4つの基本方針（（1）協働による安全に自転車を利用する意識づくり、（2）安全・安心な道路空間の形成、（3）路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出、（4）自転車の楽しさを感じられる環境づくり）に基づき推進してきました。基本方針ごとの、これまでの取り組み状況と成果について整理します。

#### （1）基本方針1 協働による安全に自転車を利用する意識づくり

表 3.1 基本方針1の取り組み状況

実施施策	主な取り組み項目	取り組み成果概要
① 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	1) 交通安全教育の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>学校や地域等において、スケアード・ストレイト*等をはじめとした様々な交通安全教育を実施</li> <li>ルール理解度(平均)は、概ね 65～70%程度で推移。令和2年度は確認手法変更により 80%強。</li> <li>ルール遵守率は、概ね 50～60%の範囲内で推移</li> </ul>
② 協働による効果的な交通安全活動の推進	2) 交通安全活動・普及啓発活動の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>モデル地域を中心に、地域・学校・関係団体等と連携した交通安全活動を実施</li> <li>各種メディアを活用した普及啓発活動を実施</li> <li>本市が実施している交通安全の取り組みに関して、半数超が「知らない」と回答</li> </ul>
③ 自転車安全利用に関する普及啓発活動の推進		<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車損害賠償保険等への加入率は増加傾向(令和2年度調査時点で 59.9%)</li> <li>ヘルメット着用率は、少しずつ増加しているものの、令和2年度調査時点で 13.3%に留まる</li> </ul>

1) 交通安全教育の実施

計画期間中において、スクエアード・ストレイト方式を取り入れた自転車交通安全教室等、各教育機関などにおいて様々な交通安全教育が実施されています。

表 3.2 交通安全教育の実施状況

実施内容	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
交通安全教育	小学校等における自転車交通安全教室の実施 (※)		交通公園での自転車交通安全教室の実施 (※)	
	中学校・高校におけるスクエアード・ストレイト方式による実践的な交通安全教育の実施		DVD を活用した教育	
	ルールブックやDVD、自転車シミュレーター等を活用した発達段階に応じた交通安全教室 (※)		小学生や高齢者を対象とした自転車安全利用講習会の開催 (※)	
	学校、保護者に向けた交通安全啓発チラシの発行 (長期休業中の交通ルール遵守啓発等)			
	社会人、保護者、高齢者、外国人などへの交通安全啓発の継続的な実施			

(※) 令和2年度については新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、開催中止となった交通安全教室などがあります。



小学校における自転車交通安全教室

警察署や町内会、交通安全協会、交通指導隊の協力を得て自転車の正しい乗り方や利用時の交通ルール・マナーについて学ぶ安全教室を開催。



スクエアード・ストレイト方式を取り入れた自転車交通安全教室(中学校、高等学校)

事故の恐怖や衝撃を自分のこととして感じさせ、交通ルールの重要性の理解を促すため、プロスタントマンによる交通事故を再現する交通安全教室を開催。



図 3.1 交通安全教育の実施状況

ア) 市民の自転車利用ルールを理解度・遵守率

自転車利用ルールの理解度は、概ね65～70%程度で推移（令和2年度は確認手法変更により80%強）しています。また、自転車ルールの遵守率は、概ね50～60%の範囲内で推移しています。



図 3.2 自転車ルール理解度（認知度の平均）の推移



図 3.3 自転車ルール遵守率（違反なしの割合）の推移  
資料：自転車安全利用実態調査（各年度）

2) 交通安全活動・普及啓発活動の実施

市内各区で設定したモデル地域を中心に、地域や学校、交通安全関係団体、警察等との連携による交通ルール遵守・マナー向上を目指した交通安全活動を実施するとともに、各種メディアを活用した普及啓発活動を展開しています。

表 3.3 交通安全活動・普及啓発活動の実施状況

実施内容	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
交通安全活動	協働による効果的な交通安全活動の推進 ・地域や関係団体等と連携した街頭啓発の実施 ・交通指導隊による街頭指導の実施 ・放置自転車防止の街頭啓発 など			
	自転車モデル事業			
	損害保険会社等と連携した交通安全活動の実施			
普及啓発活動	HP等各種広報媒体を利用した広報		情報誌・ラジオ等を利用した広報	
	「伊達武将隊と学ぶ 自転車安全利用のすすめ」動画公開（せんだいTubeで公開）			
	啓発ポスター・チラシ・パンフレット・リーフレット等の作成・配布			
	自転車の安全利用に関する条例の制定に伴う周知活動			
	保険加入促進に向けたミニのぼり旗の作成・設置等 乗車用ヘルメットの貸出等			



自転車安全利用モデル地域における取り組み

自転車マナーアップキャンペーンを実施し、地元中学生による「自転車交通安全宣言」や、学校前での自転車利用者に対する呼びかけを実施。

自転車安全利用啓発動画

「伊達武将隊と学ぶ 自転車安全利用のすすめ」

伊達武将隊による自転車のルールやマナーを学ぶ動画を作成、仙台市のYouTubeチャンネル「せんだいTube」で公開。

図 3.4 交通安全活動・普及啓発活動の実施状況

ア) 交通安全教育・交通安全活動等に関する市民の認知度

本市が実施している交通安全の取り組み（自転車利用者のルール遵守・マナー向上のための啓発や、自転車安全利用教室の開催）について、どの程度知っているかアンケート調査を行った結果、「知らない」と回答した人の割合が55%であり、取り組みに関する認知度はあまり高くない状況がみられています。

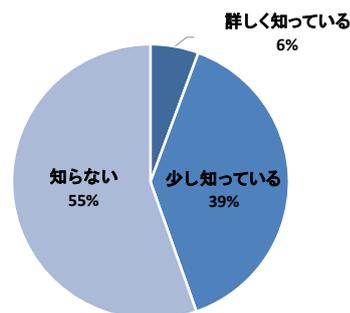


図 3.5 仙台市が実施している交通安全の取り組みの認知度  
資料：自転車安全利用実態調査（令和2年度）

イ) 自転車保険の加入状況・ヘルメット着用率

自転車損害賠償保険等の加入率は増加傾向で推移しており、令和2年度では59.9%に達しています。一方で、自転車乗車時に乗車用ヘルメットを着用している（「いつも」及び「ときどき」）と回答した方の割合は、やや増加傾向がみられるものの、令和2年度においても13.3%に留まっています。

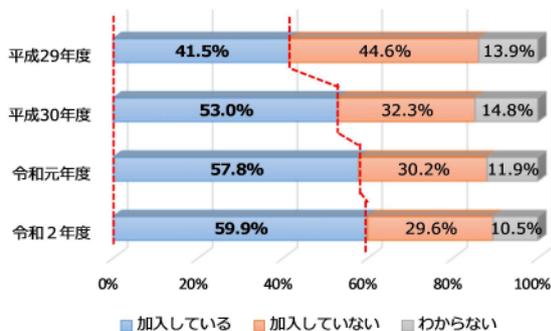


図 3.6 自転車保険加入率の推移

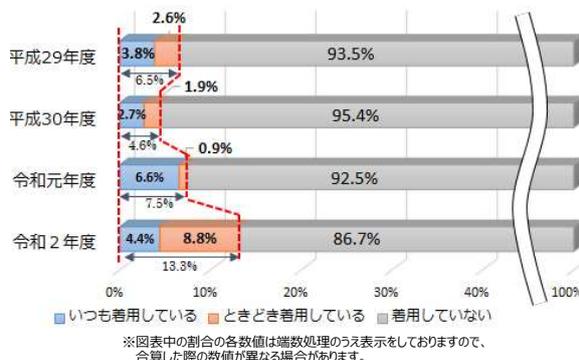


図 3.7 自転車利用時ヘルメット着用率の推移

資料：自転車安全利用実態調査（各年度）

(2) 基本方針2 安全・安心な道路空間の形成

表 3.4 基本方針2の取り組み状況

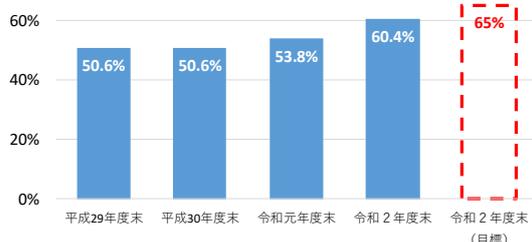
実施施策	主な取り組み項目	取り組み成果概要
①「自転車ネットワーク路線*」の整備 ②「あんしん通行路線*」の整備 ③その他路線の整備	1)「自転車ネットワーク路線」、「あんしん通行路線」などの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「自転車ネットワーク路線」の進捗率約60%(目標達成率約93%)</li> <li>・「あんしん通行路線」の進捗率約64%(目標達成率約107%)</li> <li>・その他路線においても、路面表示の設置等を実施</li> <li>・一方で、整備が進捗していない区間が残存</li> <li>・ネットワーク路線はこれまで自転車歩行者道*(以下「自歩道」)を主体として整備</li> <li>⇒自転車ネットワーク整備形態を「車道通行」の原則に従って行くことが必要</li> <li>・これまでのネットワーク路線は仙台市中心部のみを設定となっているが、自転車活用推進計画の策定やコロナ禍といった社会情勢に伴い、自転車利活用が増加する見込み</li> <li>⇒自転車の利用実態(通勤・通学・買い物等)を踏まえ、仙台市中心部以外も含めたネットワーク路線の充実が必要</li> <li>⇒健康増進やサイクルツーリズムの観点を踏まえたネットワーク路線の拡充が必要</li> </ul>

1) 「自転車ネットワーク路線」、「あんしん通行路線」等の整備

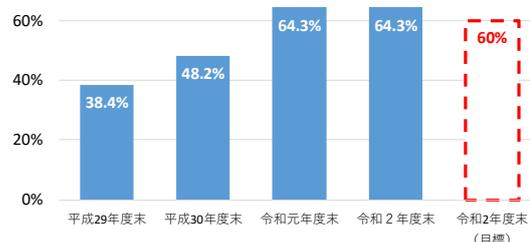
都心部で優先的に整備する「自転車ネットワーク路線」の令和2年度末までの整備路線延長は19.1kmであり、計画延長に対する進捗率(以下「整備延長率」)は約60%、令和2年度末目標に対する達成率(以下「目標達成率」)は約93%となっています。また、「あんしん通行路線」については、整備延長率は約64%、目標達成率は約107%となっています。

その他路線においても、自転車の通行位置を周知するための路面表示の設置等を行っています。

自転車ネットワーク路線の整備率の推移



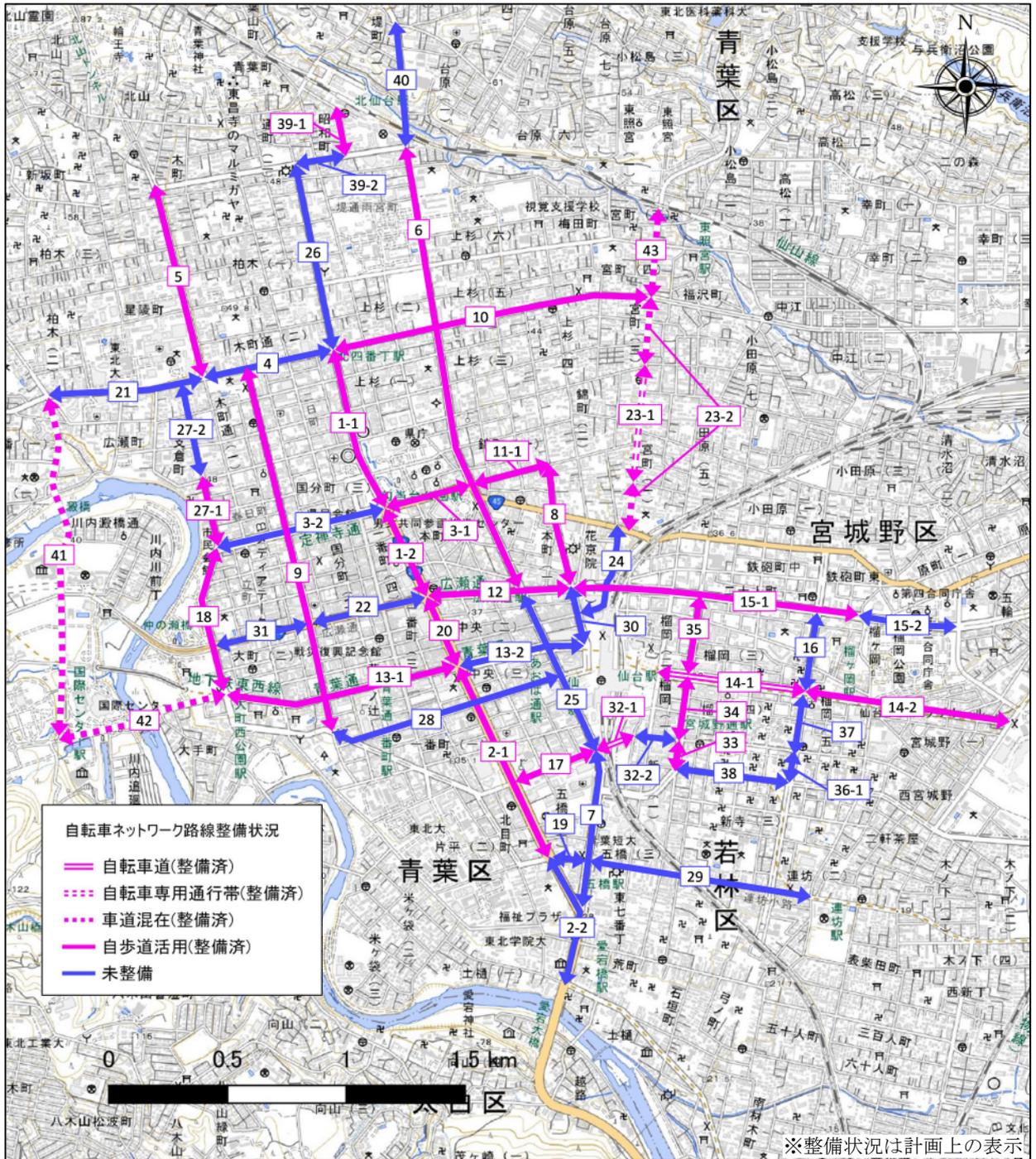
あんしん通行路線の整備率の推移



	整備延長	整備率
平成29年度末	16.0 km	50.6%
平成30年度末	16.0 km	50.6%
令和元年度末	17.0 km	53.8%
令和2年度末	19.1 km	60.4%
目標(令和2年度末)	20.5 km	65.0%
計画延長	31.6 km	

	整備延長	整備率
平成29年度末	4.3 km	38.4%
平成30年度末	5.4 km	48.2%
令和元年度末	7.2 km	64.3%
令和2年度末	7.2 km	64.3%
目標(令和2年度末)	6.7 km	60.0%
計画延長	11.2 km	

図 3.8 「自転車ネットワーク路線」、「あんしん通行路線」の整備率の推移



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

図 3.9 自転車ネットワーク路線整備状況 (令和2年度末時点)

表 3.5 その他路線の整備状況（平成29年度～令和2年度）

● 市道青葉山線(大町二丁目)	● 上杉地区に自転車のピクトグラム*を設置
● 市道堤通線ほか4線(上杉一丁目地内ほか)	● 条例に基づく「自転車押し歩き推進区間」の指定、路面表示等の設置
など	



(市道七北田実沢線)



(青葉区上杉地区)



(自転車押し歩き推進区間：東二番丁通西側電力ビル前)

図 3.10 その他路線の整備状況

自転車ネットワーク路線は、これまで都心部における自歩道を主体とした整備を行い、交通量の多い幹線道路における安全対策としては、一定の効果がみられています。しかしながら、歩行者と自転車が同一区間を通行することによる接触事故等が懸念されることから、自転車ネットワーク路線を「車道通行」の原則に従って整備していくことが必要です。

また、これまでの自転車ネットワーク路線は仙台市中心部のみの設定となっていますが、自転車活用推進計画の策定やコロナ禍といった最近の社会情勢に伴い、自転車利用の増加が見込まれることから、自転車の利用実態（通勤・通学・買い物等）を踏まえ、仙台市中心部以外も含めたネットワーク路線の充実が求められています。



(3) 基本方針3 路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出

表 3.6 基本方針3の取り組み状況

実施施策	主な取り組み項目	取り組み成果概要
① 地下鉄駅周辺への公共駐輪場の整備	1) 駐輪場・駐輪施設の整備・利用推進	・平成26～令和元年度で、地下鉄東西線の駅を中心に、収容台数が約5,800台分増加
② 路上の一部を活用した駐輪施設の検討	2) 路上駐輪施設の整備	・青葉通(平成25年度)、宮城野通駅(平成28年度)への整備 ・都心部において6箇所の路上駐輪場を整備
③ 公共駐輪場への分かりやすい案内表示の設置	3) 公共駐輪場への分かりやすい案内表示の整備	・岩切駅南口駐輪場に案内標識を設置 ・都心部の駐輪場において分かりやすい案内表示等の整備を検討
④ 公共駐輪場の施設改善の検討	4) 公共駐輪場の改善	・公共駐輪場の利用サービス向上のため、券売機・消火設備等の更新、ゲートシステム設置(長町)、駐輪場の点検・中長期改修計画の検討等を実施
⑤ 附置義務駐輪場*の一般開放の働きかけ	5) 附置義務駐輪場の一般開放促進	・大型商業施設の地下鉄利用者への駐輪場開放に係る協定を締結 ・附置義務駐輪場の届出は各年度10件以内の件数で推移
⑥ 放置自転車撤去の効率化	6) 放置自転車撤去の実施	・都心部における放置自転車・撤去自転車の台数は減少傾向で推移しているが、細街路等において、放置自転車が比較的集中して発生している路線がある ・放置の実態に合わせた効率的な撤去を検討・実施
⑦ 放置禁止区域等の拡大	7) 放置禁止区域等の設定	・岩切駅周辺等、駐輪場の整備に合わせて放置禁止区域・放置規制区域を新たに設定(区域拡大)

1) 駐輪場・駐輪施設の整備・利用推進

令和2年9月現在、市営駐輪場は都心部と市内鉄道駅に計63箇所(路上駐輪場除く)設置されています。平成27年の仙台市営地下鉄東西線の開業に伴う市営駐輪場の整備等により、平成26年度～令和元年度の収容台数増設分は約5,800台となっています。

表 3.7 市営駐輪場の整備状況(平成26～令和元年度)

供用開始年度	施設名	収容台数(台)
平成26年度	富沢駅第二自転車等駐車場	323
	青葉通路上自転車等駐車場	92
	富沢駅第一自転車等駐車場	721
平成27年度	荒井駅自転車等駐車場	388
	六丁の目駅自転車等駐車場	371
	卸町駅自転車等駐車場	227
	薬師堂駅自転車等駐車場	492
	運坊駅自転車等駐車場	208
	仙台駅西口南自転車等駐車場	176
	大町西公園駅自転車等駐車場	89
	国際センター駅自転車等駐車場	112
	川内駅自転車等駐車場	171
	青葉山駅自転車等駐車場	41
	八木山動物公園駅自転車等駐車場	772
平成28年度	宮城野通駅路上自転車等駐車場	67
平成29年度	青葉通一番町駅地下自転車等駐車場	1,434
平成30年度	岩切駅南口自転車等駐車場	91
令和元年度	(整備なし)	0
合計		5,775

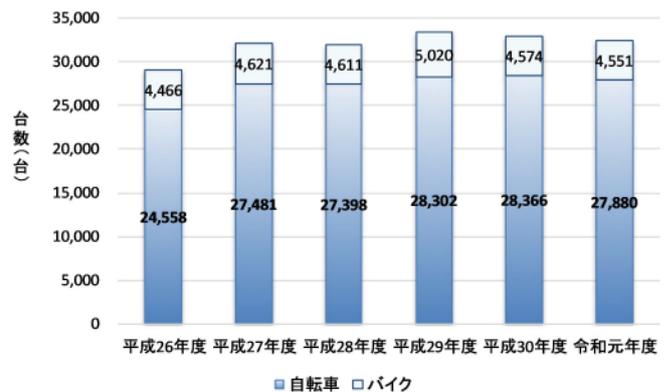


図 3.11 市営駐輪場収容台数の推移

資料：仙台市建設局

## 2) 路上駐輪施設の整備

利用率が高く、周辺の放置自転車台数削減に効果的と考えられる路上駐輪場は、青葉通（平成25年度）、宮城野通駅（平成28年度）に設置を行い、都心部において6箇所まで整備済みです（自転車収容可能台数は、合計で約700台）。

表 3.8 路上駐輪場一覧

駐輪場名	収容台数（台）		
	自転車	原付	自動二輪
1 仙台駅西口南	177	14	
2 勾当台	89	14	11
3 仙台駅東口	193		
4 仙台駅西口北	83	16	4
5 青葉通	92		
6 宮城野通駅	67		
合計	701	44	15



図 3.12 青葉通路上駐輪場

## 3) 公共駐輪場への分かりやすい案内表示の整備

公共駐輪場への適切な案内誘導を図るため、令和元年度までに岩切駅南口駐輪場等への案内標識設置を行ったほか、都心部における市営駐輪場への案内表示の設置を検討しています。



図 3.13 公共駐輪場への案内表示の整備例  
(岩切駅南口)

## 4) 公共駐輪場の改善

公共駐輪場の利用サービス向上のため、令和元年度までに券売機・消火設備等の更新や、長町地区4駐輪場の設備更新（ゲートシステム設置）を行いました。また、整備から年数の経過した駐輪場では設備の老朽化に伴い、計画的な改修・更新を検討しています。



図 3.14 公共駐輪場の改善状況  
(長町駅西口自転車等駐輪場ゲートシステム)



5) 附置義務駐輪場の一般開放促進

「大型商業施設の地下鉄利用者への駐輪場開放に係る協定」を締結するなど、附置義務駐輪場の一般開放の働きかけを促進しています。また、附置義務駐輪場の届出は各年度10件以内の件数で推移しています。

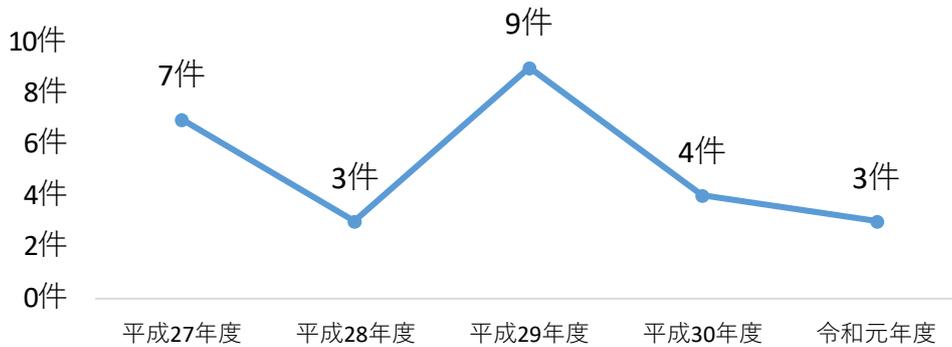


図 3.15 附置義務駐輪場の届出件数の推移

資料：仙台市建設局

6) 放置自転車撤去の実施

都心部、鉄道駅ともに、放置自転車台数は減少傾向で推移しており、撤去自転車台数も平成28年度以降減少傾向になっています。都心部では細街路等において、放置自転車が比較的集中して発生している路線があるため、警察等と連携した効率的な撤去、放置防止と駐輪場利用の啓発等を継続的に実施しています。



図 3.16 放置自転車台数、撤去台数の推移

資料：仙台市建設局

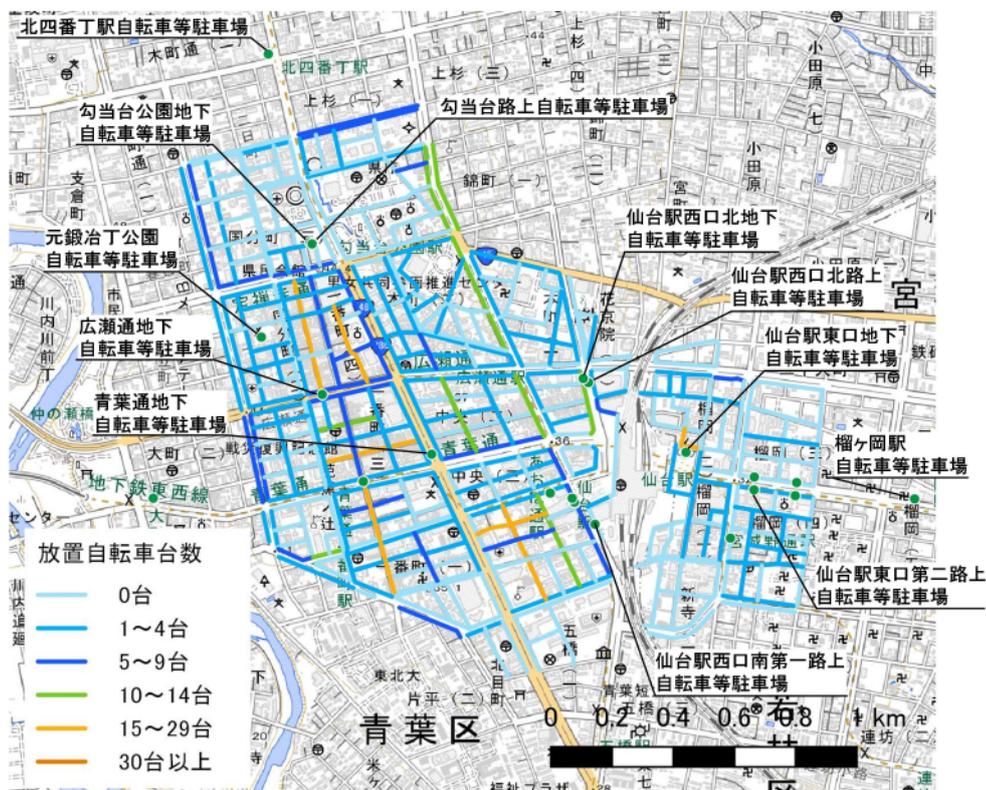


図 3.17 都心部の放置自転車の分布状況（令和元年度） 資料：仙台市建設局

7) 放置禁止区域等の設定

市中心部のほか、岩切駅周辺等、駐輪場の整備に合わせて放置禁止区域・放置規制区域を新たに設定しています。



図 3.18 放置禁止区域等の設定状況

資料：せんだいぐらしのマップ

(4) 基本方針4 自転車の楽しさを感じられる環境づくり

表 3.9 基本方針4の取り組み状況

実施施策	主な取り組み項目	取り組み成果概要
①コミュニティサイクル*の利用促進	1) DATE BIKEの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>運用開始から令和元年度末までに、サイクルポート数、自転車台数ともにサービス開始当初の7倍の規模までに拡大</li> <li>DATE BIKEの利用者状況は、年々増加(令和元年度末時点で、登録会員数は5.2万人、総利用回数は46.5万回)</li> <li>自転車まつり、交通フェスタ、エコフェスタ等のイベント時にDATE BIKEのPRを実施</li> </ul>
②自転車のルールや乗り方を楽しく学べる啓発イベントの開催	2) 啓発イベントの実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>2018年・2019年に、自転車まつりを開催(自転車利用のマナー向上や安全利用の促進が目的)</li> <li>交通フェスタ、エコフェスタ、PTA フェスティバル等のイベント時に、啓発を実施</li> </ul>
③東部地域と秋保地域における観光資源等を回遊できる自転車走行環境の創出	3) 観光資源を自転車で回遊できる環境の創出	<p>(秋保地域を含む西部地区の取り組み)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>秋保地区において観光まちづくりを行っている民間事業者がマウンテンバイク等を活用したサイクリングツアーを実施</li> </ul>

1) DATE BIKEの利用促進

平成25年3月に運用開始したDATE BIKEは、利用者の増加に伴い、令和元年度末までにサイクルポート数、自転車台数が7倍に拡大しているとともに、国内他都市との相互利用の範囲も拡大しています。また、更なる利用者の増加に向けて、自転車まつり、交通フェスタ、エコフェスタ等のイベント時にDATE BIKEのPRを実施しています。

※DATE BIKE (ダテバイク) の事業概要

都心部の快適な交通環境の形成を目指すとともに、二酸化炭素排出量削減、中心市街地の活性化、市民の健康増進等を目的としたコミュニティサイクルサービスです。平成22年11月の社会実験を経て、平成25年3月より本格導入されています。会員登録すれば誰でも利用でき、街の中に設置されたどのサイクルポート(貸出・返却拠点)でも自転車の貸し出し返却が自由に行えます。



- 実施主体：仙台市 運営主体：株式会社ドコモ・バイクシェア (※全国各都市でコミュニティサイクルを運営)
- ポート(貸出・返却拠点)：108箇所 貸出自転車台数：850台 (令和2年12月末時点)
- 利用時間：一部のポートを除き、24時間利用可能

表 3.10 DATE BIKEの利用促進のための取り組み状況

実施内容	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
コミュニティサイクルサービス	コミュニティサイクルサービスの提供 (サイクルポート増設、貸出自転車台数増車)			
利用可能時間		24 時間化の試行	24 時間化 (本格実施)	
相互利用エリア	他エリアとの相互利用開始 (対象エリア: 横浜、大阪、奈良、広島)		相互利用エリアの拡大 (札幌、東京、川崎他)	

DATE BIKEの利用状況は、年々増加しており、令和元年度末時点で、登録会員数は 5.2 万人、総利用回数は 46.5 万回に達しています。

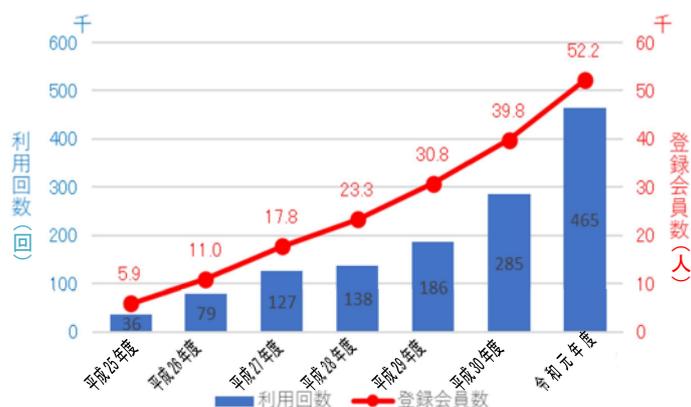


図 3.19 DATE BIKEの利用状況 (総利用回数、登録会員数)

資料：DATE BIKE利用回数データ

## 2) 啓発イベントの実施

市民が楽しみながら自転車の交通ルールやマナーを学び、自転車の安全利用に対する関心を持っていただくことを目的として、2018年・2019年に「自転車まつり」を開催しています。

表 3.11 啓発イベントの実施状況

実施内容	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
啓発イベント		自転車まつり 2018、2019 開催		
	交通フェスタ、エコフェスタ、PTA フェスティバルへの 出展によるルール教育・啓発の実施 (※)			

(※) 令和 2 年度については、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、各種イベントが開催中止となっています。



「自転車まつり 2019」の開催（勾当台公園市民広場）

自転車や自転車用ヘルメットの展示、無料点検コーナー、体験型交通安全教育、自転車ミニ検定、自転車の危険な走行を仮想空間で体験するコーナー等、様々な企画を実施。

図 3.20 啓発イベントの実施状況

### 3) 観光資源を自転車で回遊できる環境の創出

市内秋保地区において観光まちづくりを手掛ける民間事業者が、マウンテンバイク等を活用したサイクリングツアーを実施するなど、サイクルツーリズムの取り組みが行われています。

表 3.12 観光資源を自転車で回遊できる環境創出

実施内容	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
民間事業者による秋保地区における取り組み	マウンテンバイク等を活用したサイクリングツアーの実施など（※）			
	仙台秋保地区・地域資源を活かした観光モデル構築のための拠点整備			

（※）令和2年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により中止となっているツアー等があります。



秋保の里山を忍者の気分でマウンテンバイクに乗って駆け巡るサイクリングツアー

図 3.21 秋保地区におけるサイクルツーリズム

出典：アキウ舎HP

(5) 施策全体での取り組み成果

1) 自転車事故の発生件数

市内の自転車事故発生件数は減少傾向で推移しており、令和2年で429件となっていますが、自転車が第一当事者\*となる事故の発生件数は近年横ばいで推移し、毎年30件超発生しています。令和2年は、新型コロナウイルス感染症等の影響により、例年と比較して大幅な減少がみられました。



図 3.22 市内自転車事故の発生件数の推移 (平成25年～令和2年)

資料：宮城県警察

市内自転車事故死傷者のうち、若年層 (15～19歳) の占める割合が最も高く、また、約4割に何らかの違反がみられます。

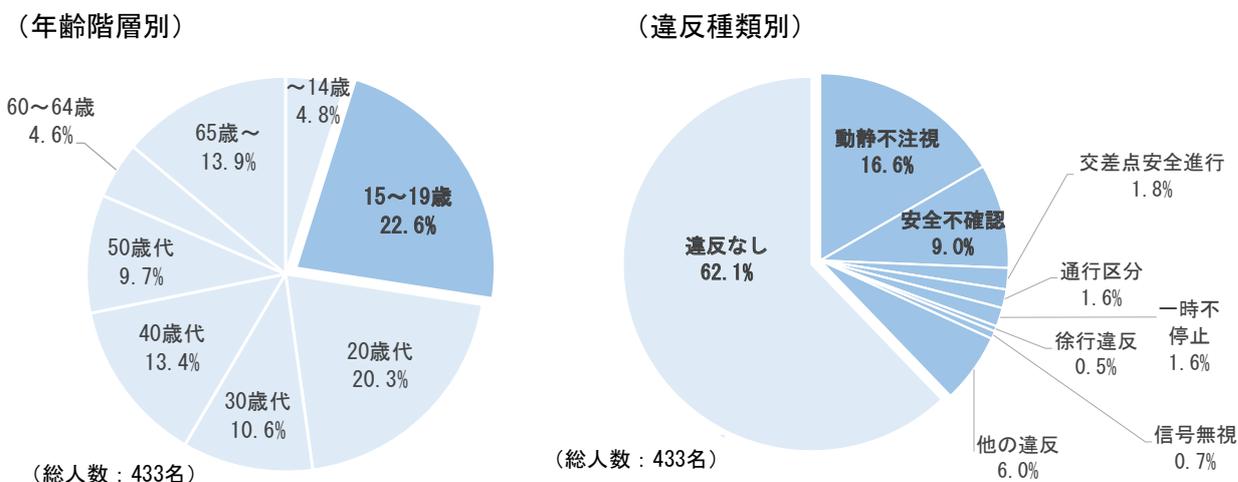


図 3.23 市内自転車事故による年齢別・違反種別死傷者の割合 (令和2年)

資料：宮城県警察



2) 自転車施策に対する満足度

本市自転車施策について満足しているとの回答（「とても満足している」、「だいたい満足している」の合計）は3割程度となっており、横ばいで推移しています。また、安全な自転車利用環境実現のための重要施策として、「車道に自転車が安全に走れる車線の整備」、「自転車に関する交通安全教育の充実」、「駅・商業施設周辺における駐輪場の増設」が特に多く挙げられています。

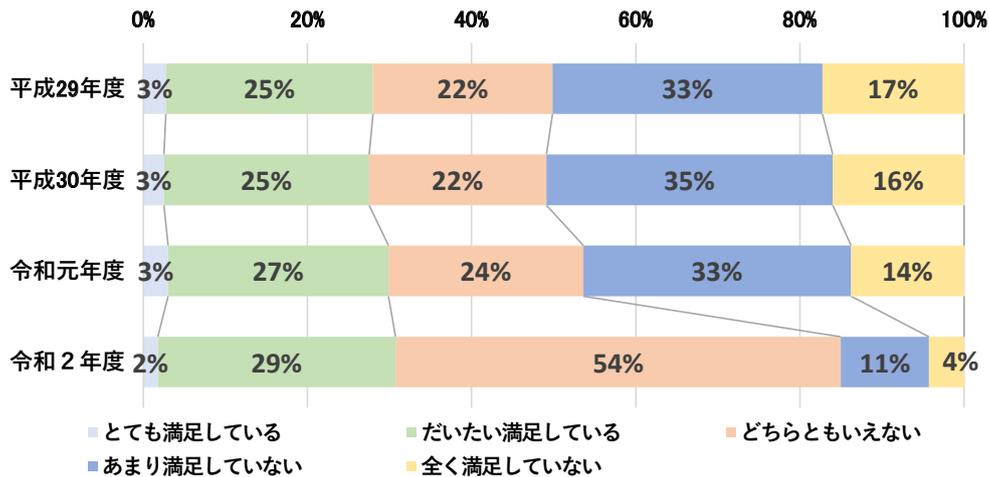


図 3.24 本市の自転車施策に関する満足度

資料：自転車安全利用実態調査（令和2年度）

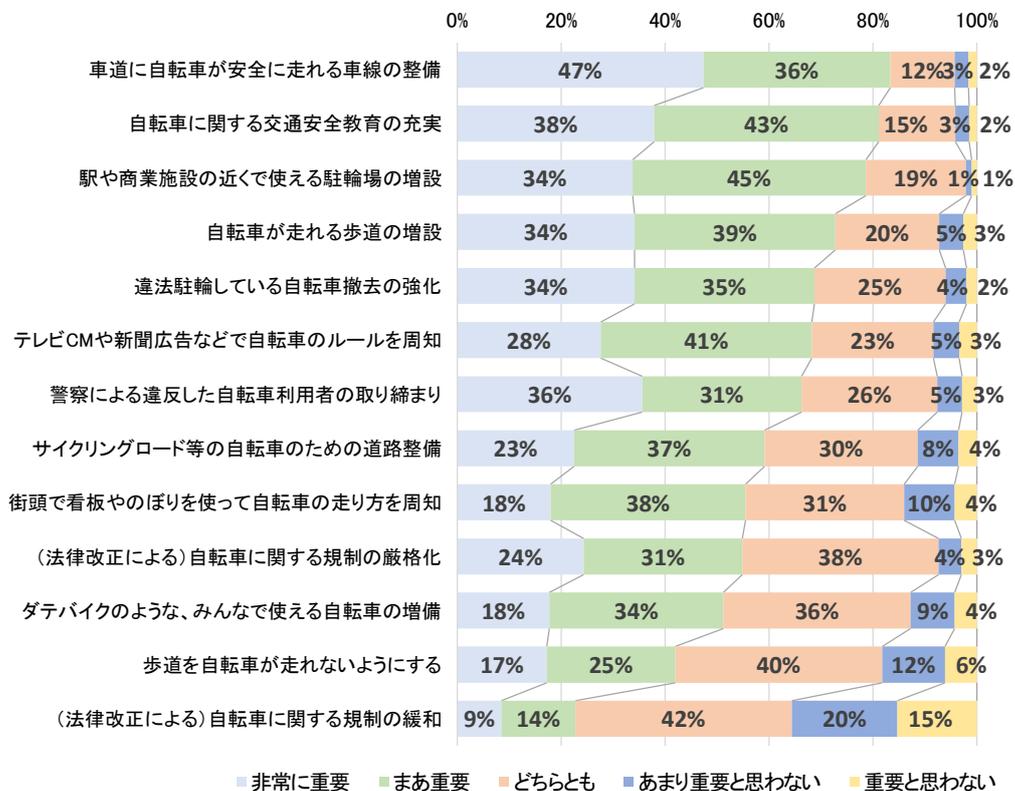


図 3.25 「みんなにやさしい自転車利用環境」実現のために重要だと思う施策

資料：自転車安全利用実態調査（令和2年度）

3) 取り組みによる実績

表 3.13 旧プランにおける評価指標実績の状況

基本方針	評価指標	目標	実績				評価
			平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	
1 協働による安全に自転車を利用する意識づくり	市民の自転車利用ルール理解度	＋ (対前年度比)	67%	69%	65%	82%	令和元年度までは横ばいで推移していたが、令和2年度は調査手法を変更(※1)したことから増加。更なる取り組みが必要である。
	市民の自転車利用ルール遵守率	＋ (対前年度比)	59%	58%	51%	56%	平成30年度は微減、令和元年度は調査地点を変更(※2)したことから7ポイント減少、令和2年度は5ポイント増加。更なる取り組みが必要である。
2 安全・安心な道路空間の形成	「自転車ネットワーク路線」の整備率	65% (令和2年度末)	51%	51%	54%	60%	計画延長に対する整備進捗率は令和2年度末時点で60%。着実な整備を進める必要がある。
	「あんしん通行路線」の整備率	60% (令和2年度末)	38%	48%	64%	64%	計画延長に対する整備進捗率は令和2年度末時点で64%。
3 路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出	都心部の放置自転車台数	－ (対前年度比)	889台	762台	597台	503台	減少傾向で推移。
4 自転車の楽しさを感じられる環境づくり	DATE BIKEの総利用回転数	＋ (対前年度比)	1.61回 /日・台	1.87回 /日・台	1.87回 /日・台	2.21回 /日・台 (※3)	増加傾向で推移しており、令和2年4月～12月実績で2.21回/日・台。
プラン全体	自転車事故の件数	500件 (令和2年) [暦年実績]	679件	640件	544件	429件	減少傾向で推移し、令和2年実績で429件。目標達成している。 なお、令和2年は、新型コロナウイルス感染症等の影響により、例年と比較して大幅な減少がみられた。
	自転車が第一当事者の事故件数	15件 (令和2年) [暦年実績]	32件	34件	35件	32件	件数は横ばいで推移しており、令和2年実績で32件。目標未達成。 自転車が第一当事者の事故抑制に向けた更なる取り組みが必要である。
	自転車施策に対する満足度	＋ (対前年度比)	28%	28%	30%	31%	自転車施策に対する満足度は、概ね30%程度で推移。令和2年度実績では対前年度比で+となっているが、満足度向上に向けて更なる取り組みが必要である。

(※1) ルール理解度調査: WEB アンケートによる調査で、令和元年度までは、自転車のルールを文章で示し、ルールを認知しているか問う方式であったが、令和2年度より、自転車の利用状況をイラストで示し、ルールに照らした正誤を問う方式に変更した。

(※2) ルール遵守率調査: 市内13箇所で通行する自転車のルール・マナー遵守の実態を目視計測する調査で、調査地点のうち7箇所は令和元年度に見直しを行っている。

(※3) DATE BIKEの総利用回転数: 令和2年度実績については、令和2年4月から12月までの利用実績より数値を算出している。



## 2 自転車の安全な利活用に向けた課題

本市における自転車を取り巻く状況や、旧プランに基づくこれまでの取り組みの状況等を踏まえた課題を整理すると、自転車の安全利用意識の向上や、自転車を安全・快適に利用できる通行空間・駐輪環境整備、自転車の強みを活かした地域づくりといった課題が考えられます。本市における自転車の安全な利活用推進に向け、これらの課題解決を図るための方向性から、必要な施策を講ずることとします。



図 3.26 本市の自転車利活用推進に向けた課題整理