

仙台市  
自転車の安全な利活用推進計画  
(最終案)

令和 3 年 2 月

仙台市

<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年に施行し、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。

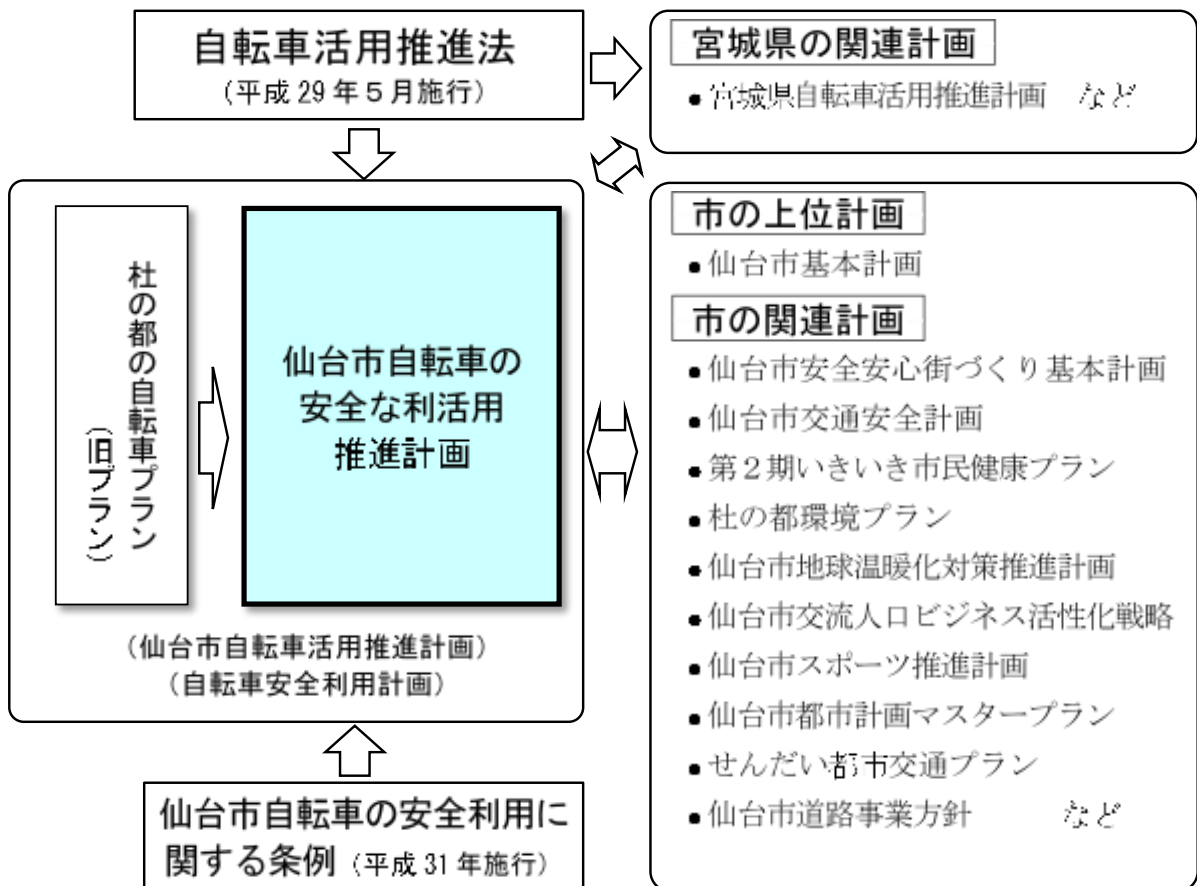


図 1.1 本計画の位置付け

## 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。

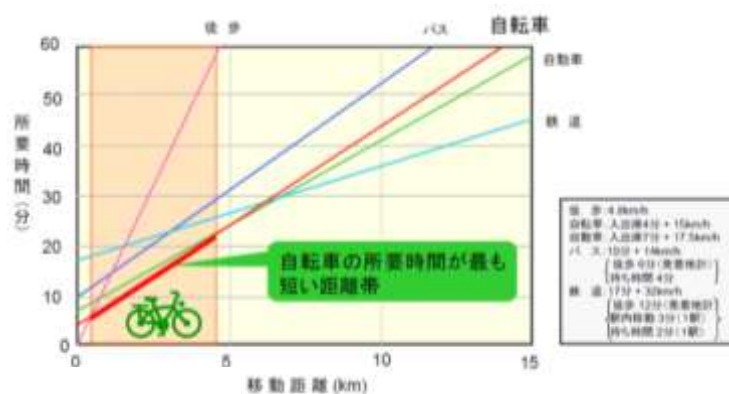


図 2.1 移動距離別の所要時間（交通手段別）

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です。

### (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。

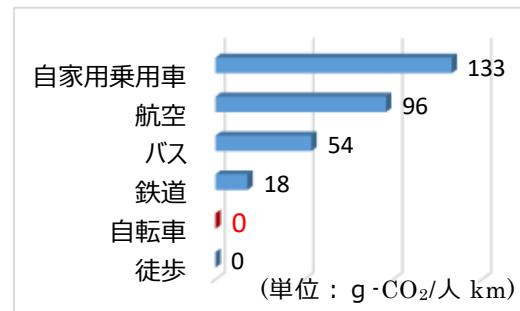


図 2.2 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量 (旅客、2018年度)  
資料: 国土交通省 HP

### (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。

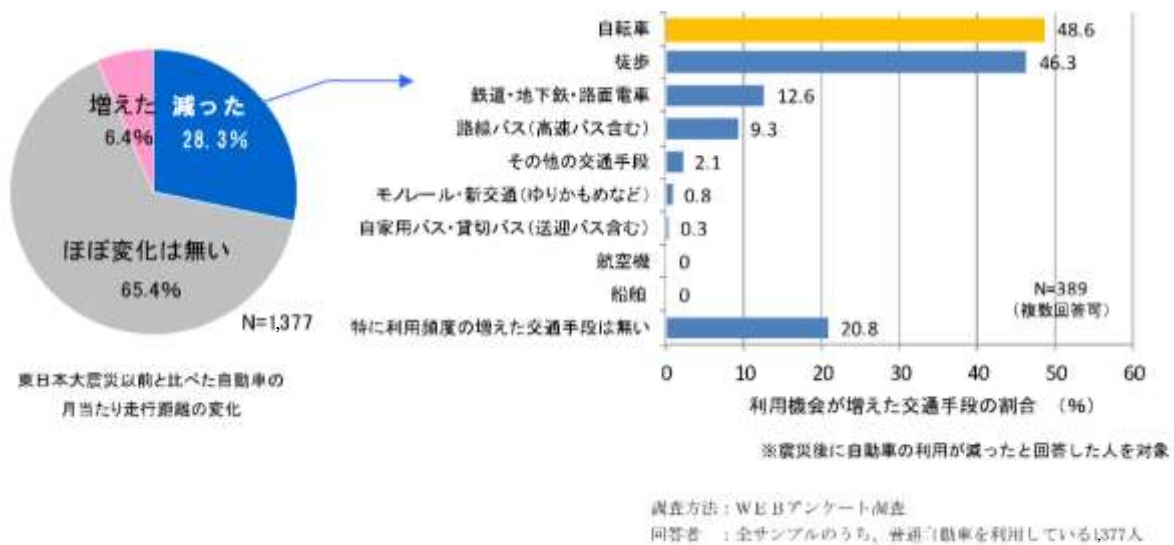


図 2.3 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段 資料: 大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査(日本モビリティマネジメント会議)

### (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、又は70歳以上、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」に追加規定</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3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、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の規定は平成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

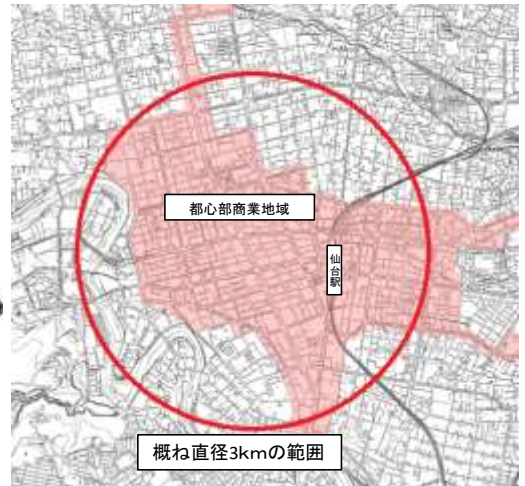
##### ① 地形的な特徴

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、基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



(仙台市都市計画基本図を基に作成)

図 2.7 市街地の状況

##### 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。

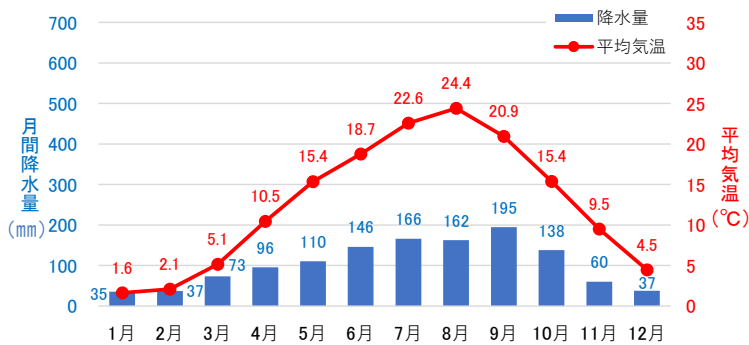


図 2.8 仙台市の平均気温と降水量 (1981~2019年平均)

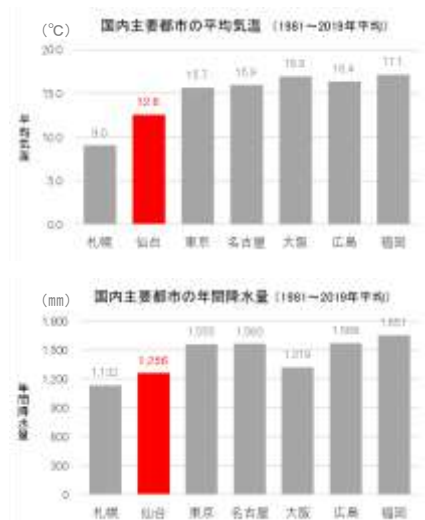


図 2.9 主要都市との比較

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。高齢化は着実に進み、2050 年には 65 歳以上の高齢者の割合は約 35%となる見込みです。

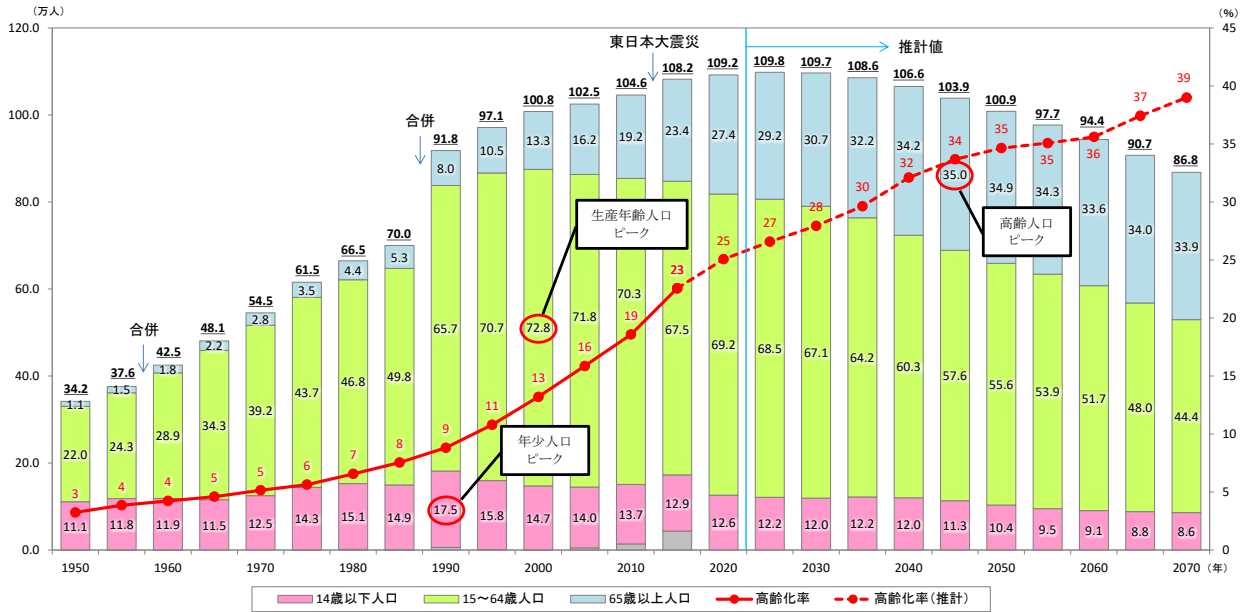


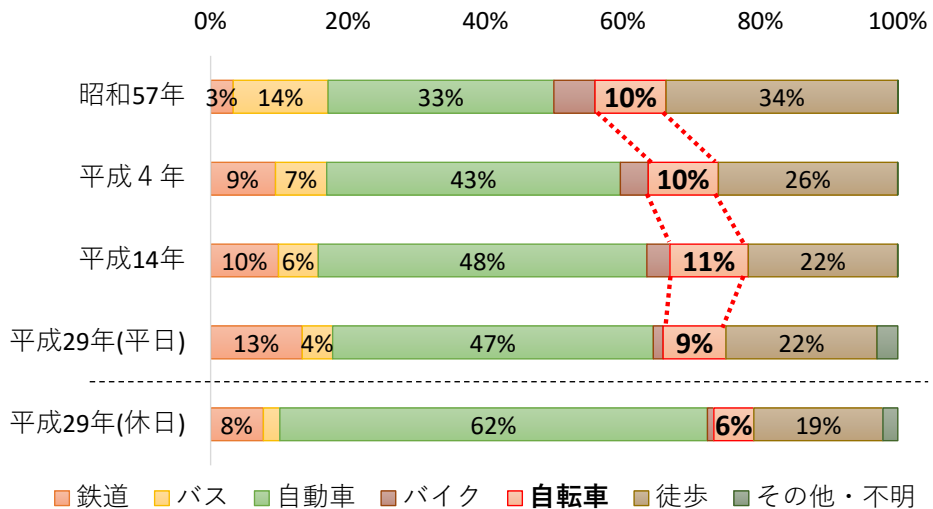
図 2.10 仙台市の人口推移と見込み (1950年～2070年)

資料:仙台市総合計画審議会

(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。



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。

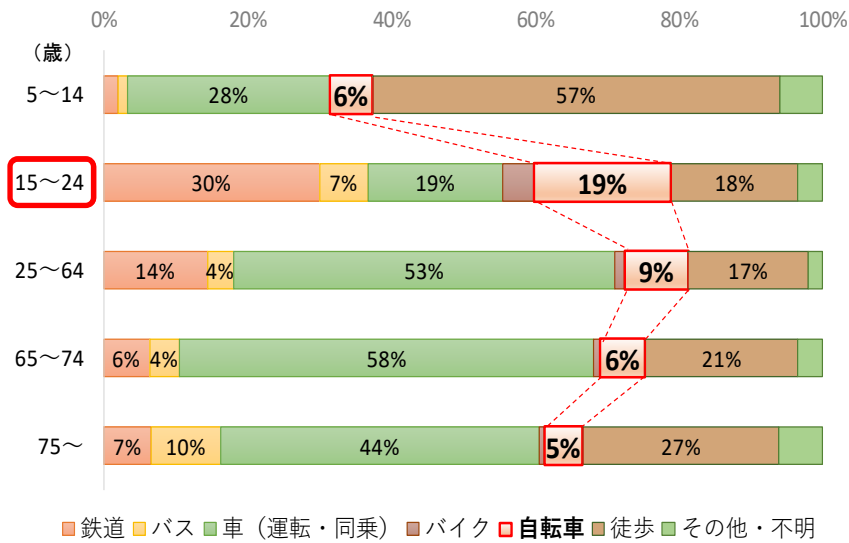


図 2.12 年齢階層別の代表交通手段利用率 (平成 29 年(平日))

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。

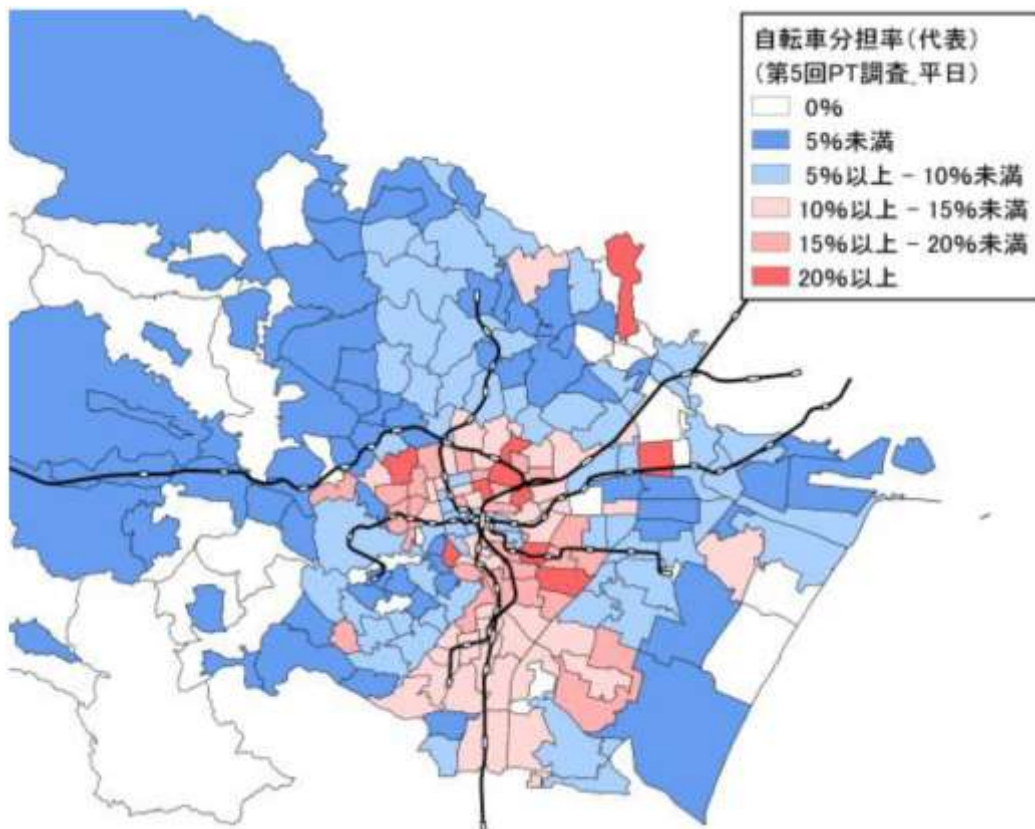


図 2.13 地域ごとの自転車分担率 (平成 29 年(平日)\_代表)

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。

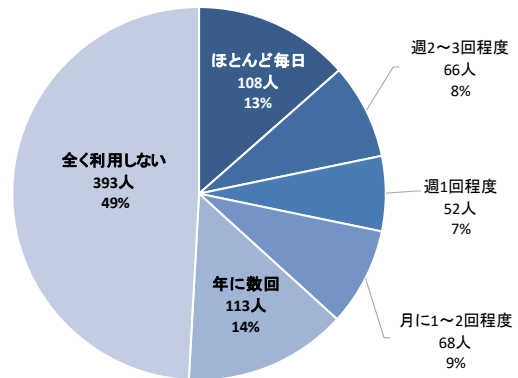


図 2.14 自転車の利用頻度 (N=800)

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達）を筆頭に経済性（低コスト）、健康志向、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。

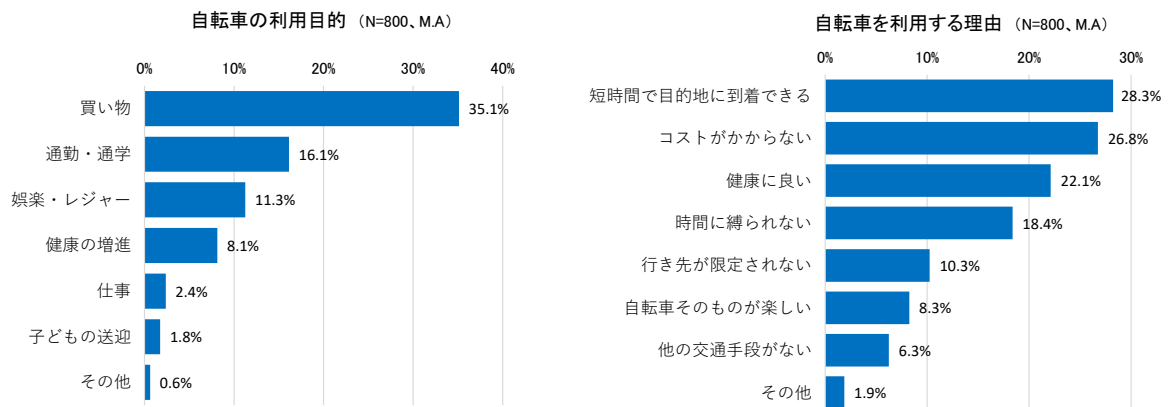


図 2.15 自転車の利用目的と理由（複数回答） 資料：自転車安全利用実態調査（令和2年度）

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。

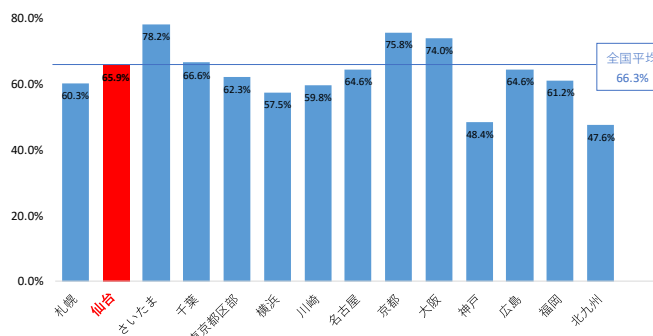


図 2.16 平成30年14大都市別自転車保有率

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存在しています。



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。

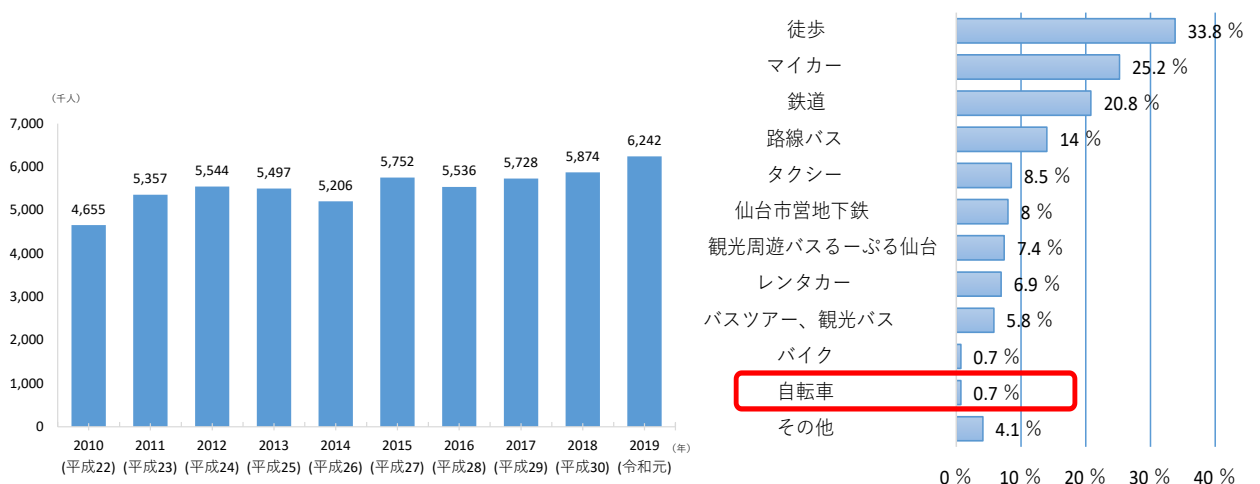


図 2.18 仙台市の宿泊客数の推移と観光客の市内／近郊での移動手段（二次交通）

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(路側帯走行時の左側通行等、一部、認知度の低いルールあり)</li> <li>・ルール遵守度は、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>・自転車保険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、スケアード・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（平成29年度～令和2年度）

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・高校におけるスケアード・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通信の発行（長期休業中の交通ルール遵守啓発等）の実施			
	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マナー・ルールについての安全教室を開催。



スケアード・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

資料：仙台市HP



ア) 市民の自転車利用ルールの理解度・遵守度

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。

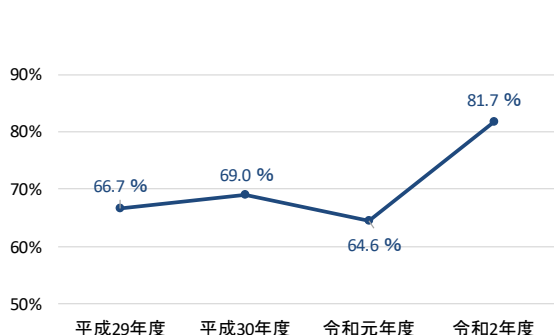


図 3.2 自転車ルール理解度（認知度の平均）の推移

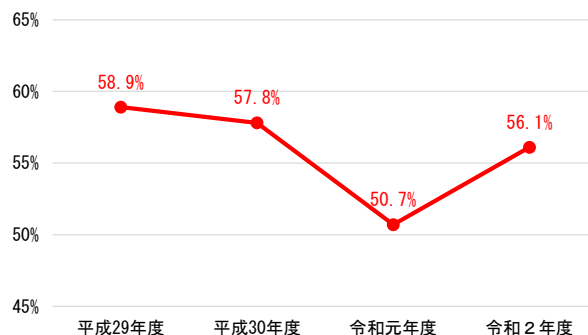


図 3.3 自転車ルール遵守度（違反なしの割合）の推移  
資料：自転車安全利用実態調査（各年度）

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（平成29年度～令和2年度）

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			

### 第3章 自転車関連施策の取り組み状況と課題



#### 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。

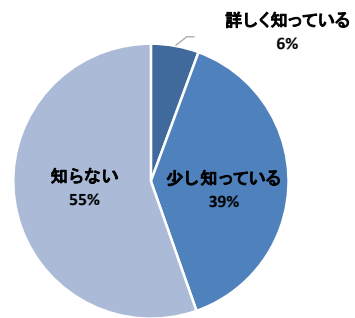


図 3.5 仙台市が実施している交通安全の取り組みの認知度

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%と低いレベルに留まっています。

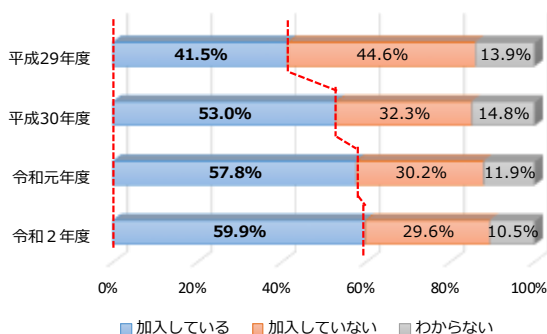


図 3.6 自転車保険加入率の推移

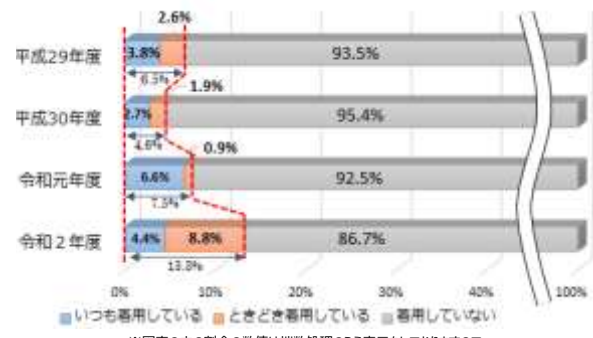


図 3.7 自転車利用時ヘルメット着用率の推移

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

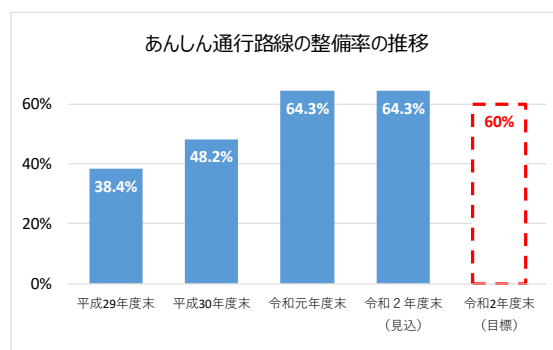
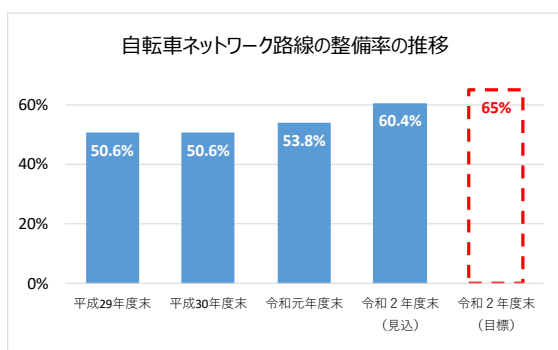
表 3.4 基本方針2の取り組み状況

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*を主体として整備 ⇒自転車ネットワーク整備形態を「車道通行」の原則に従っていくことが必要</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 ⇒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から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」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。



	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(見込)	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(見込)	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

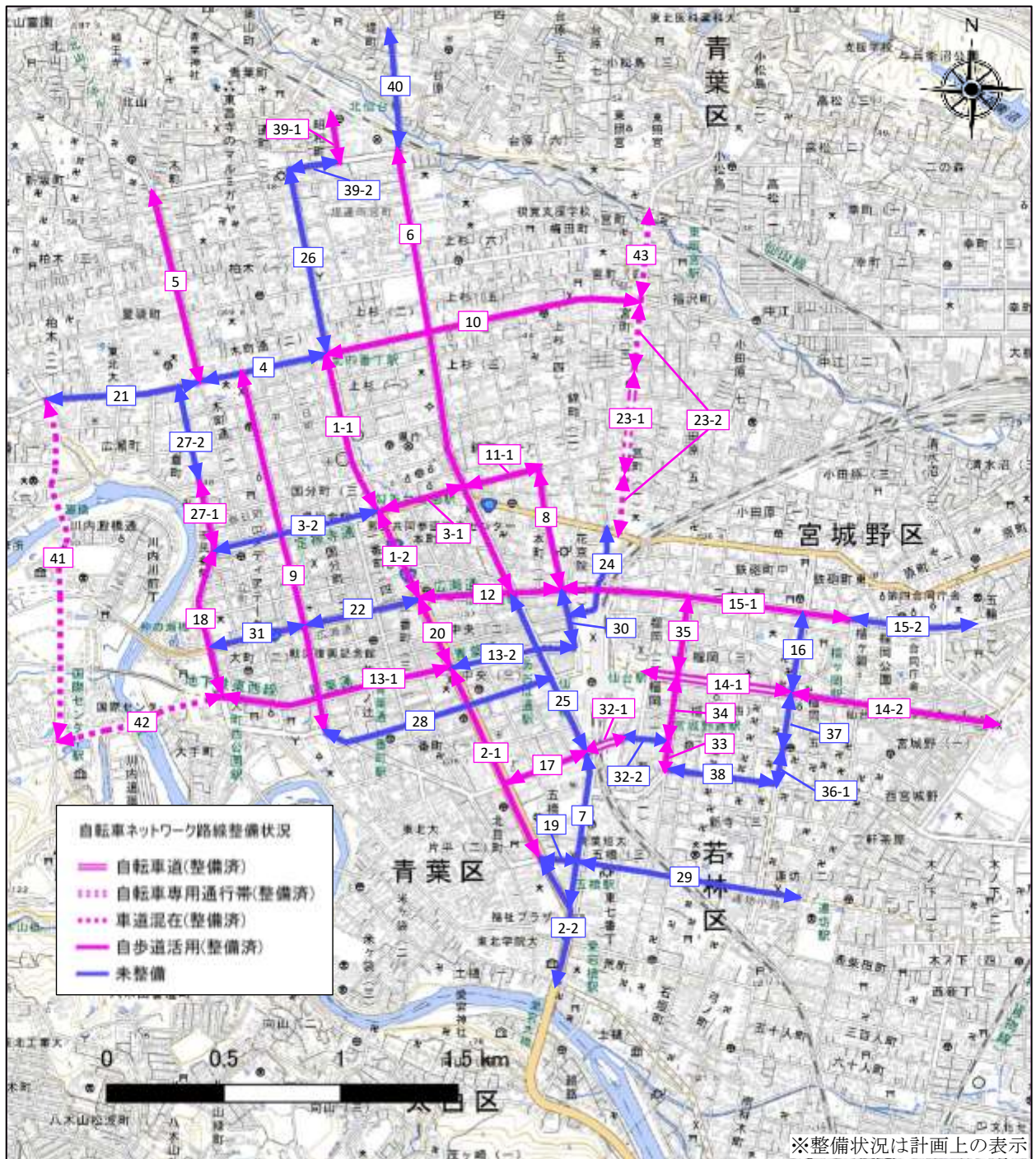


図 3.9 自転車ネットワーク路線整備状況（令和2年度末時点）※見込み含む

表 3.5 その他路線の整備状況（平成29年度～令和2年度）

<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市道青葉山線(大町二丁目)</li> <li>● 市道堤通線ほか4線(上杉一丁目地内ほか)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 上杉地区に自転車のピクトグラム*を設置</li> <li>● 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</li> </ul>
---	--

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

#### ア) ガイドラインとの整合性

自転車ネットワーク路線は、これまで都心部における自転車歩行者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の整備形態を「車道通行」の原則に従って行っ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26～30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か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発見 ・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

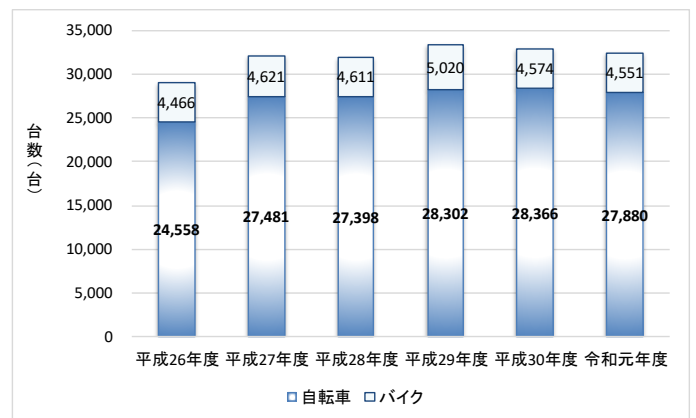


図 3.11 市営駐輪場収容台数の推移

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箇所で開催済みです（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

資料：仙台市HP



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車場ゲートシステム)

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。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。

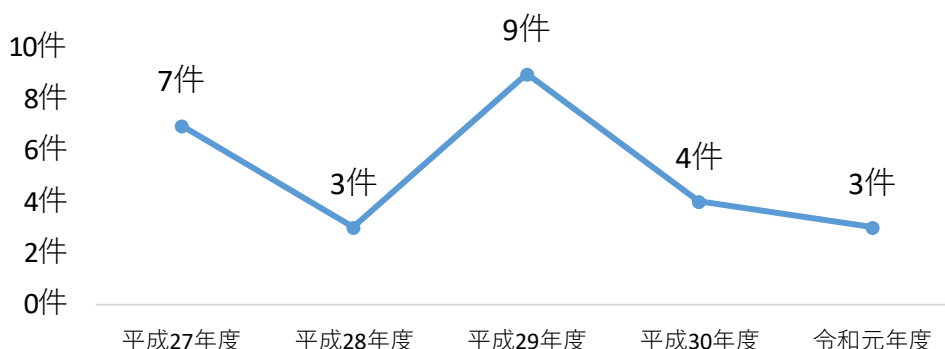


図 3.15 附置義務駐輪場の届出件数の推移

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。

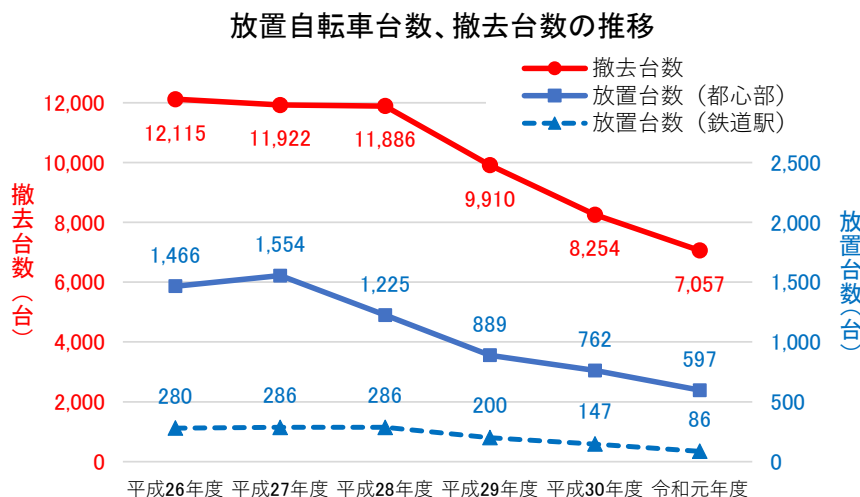


図 3.16 放置自転車台数、撤去台数の推移

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。

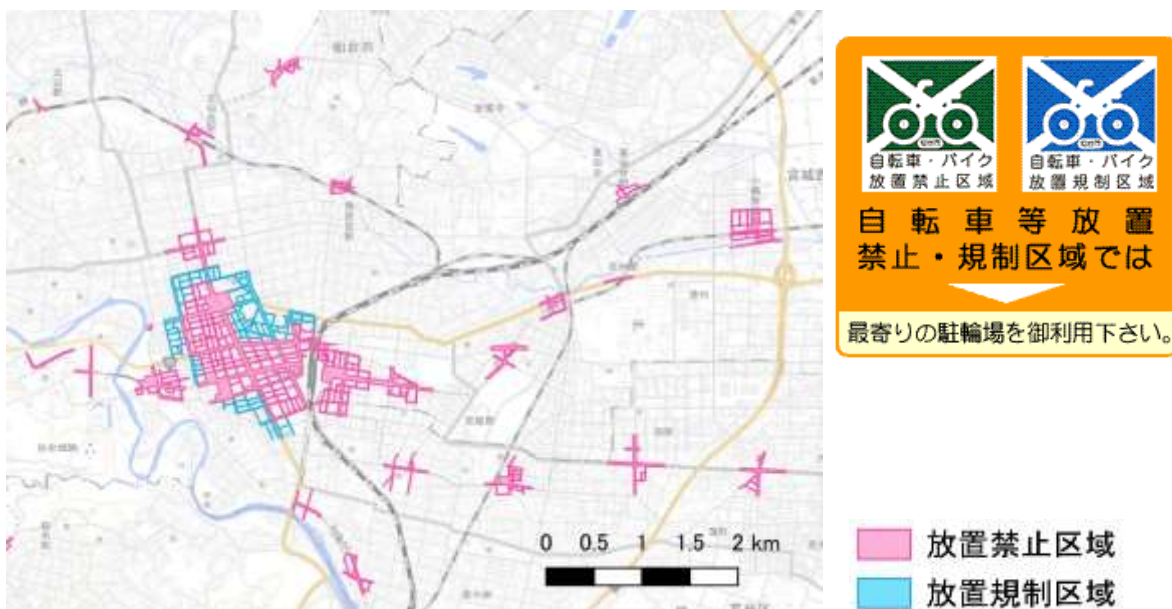


図 3.18 放置禁止区域等の設定状況

資料：せんだいくらしのマップ

(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にマウンテンバイクを貸与する等、サイクルツーリズムの推進を支援</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（平成29年度～令和2年度）

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の利用者数は、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。

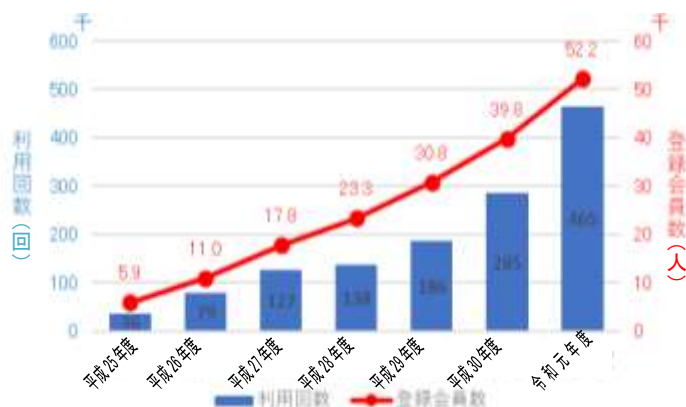


図 3.19 DATE BIKEの利用状況（総利用回数、登録会員数）

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（平成29年度～令和2年度）

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（勾当台市民公園）

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（平成29年度～令和2年度）

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。

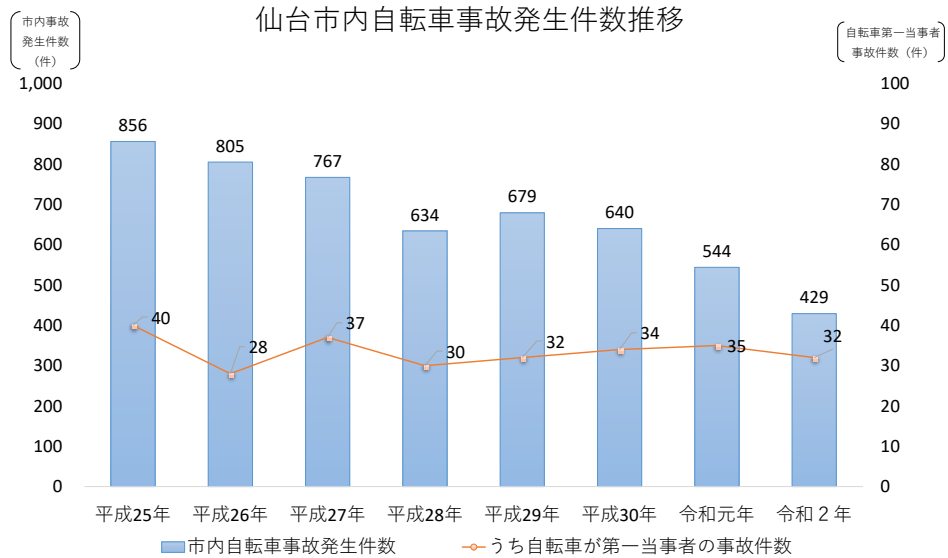


図 3.22 市内自転車事故の発生件数の推移 (平成25年～令和2年)

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。

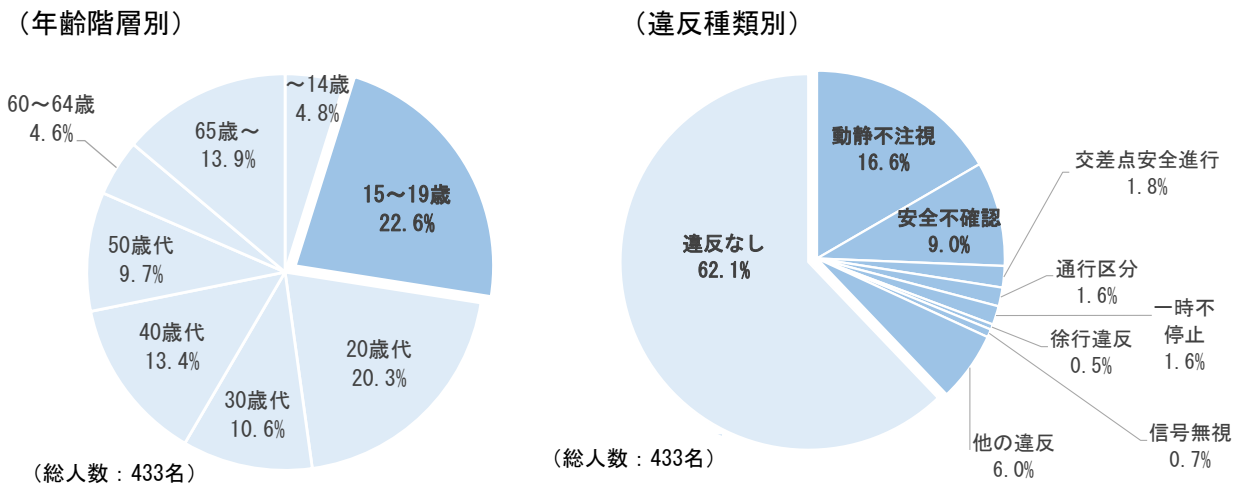


図 3.23 市内自転車事故による年齢別・違反種別死傷者の割合 (令和2年)

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。

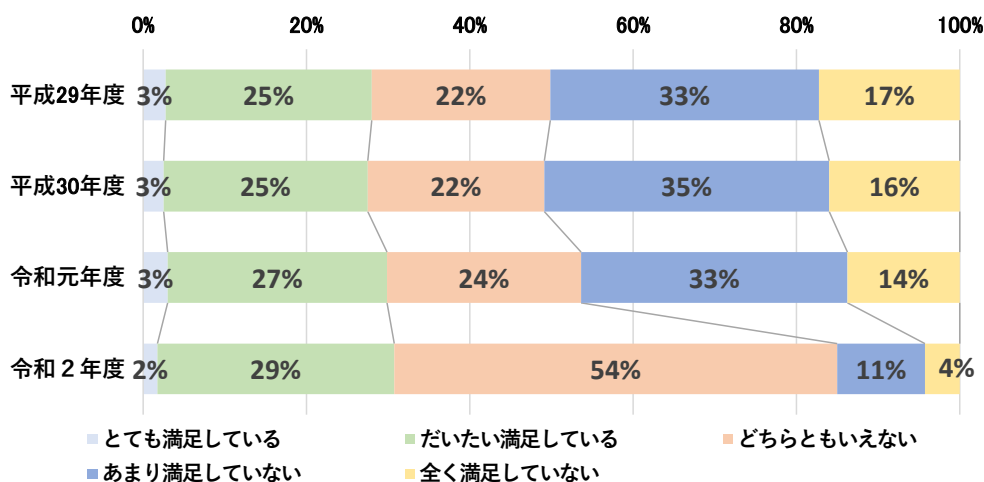


図 3.24 本市の自転車施策に関する満足度

資料：自転車安全利用実態調査（令和2年度）

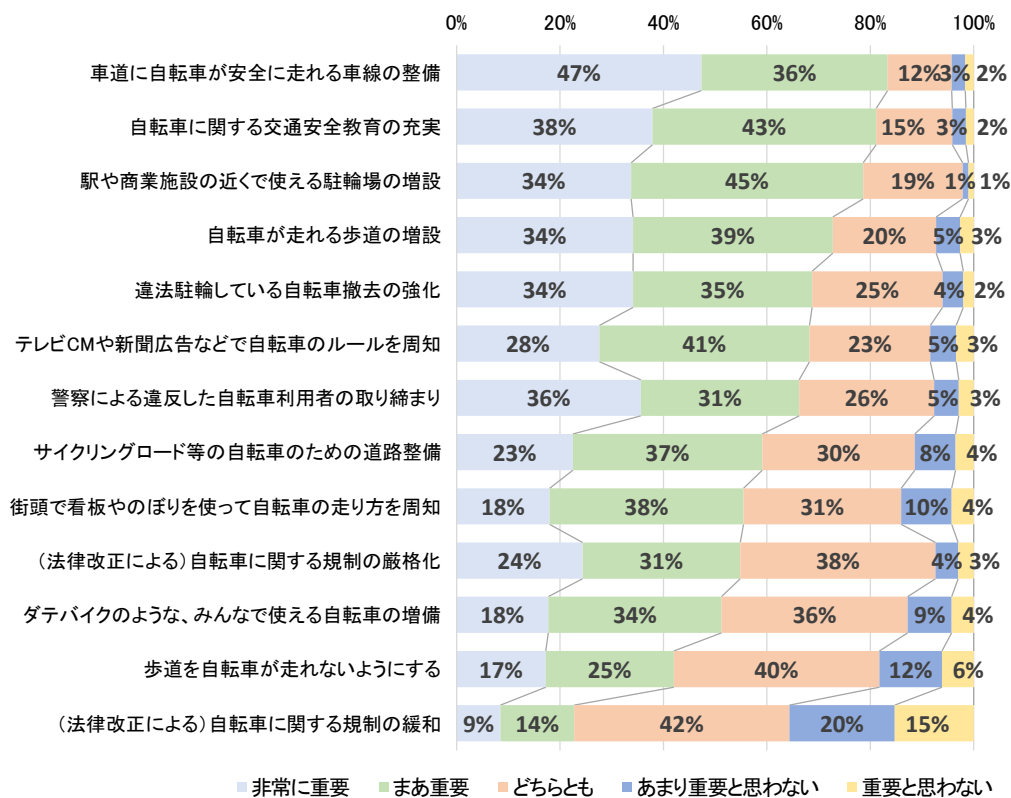


図 3.25 「みんなにやさしい自転車利用環境」実現のために重要だと思う施策

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	+	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度	+	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% (見込)	計画延長に対する整備進捗率は令和2年度末時点で60%となる見込み。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% (見込)	計画延長に対する整備進捗率は令和2年度末時点で64%となる見込み。
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	毎年度減少傾向で推移。
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	+	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。更なる減少に向けて、継続的に取り組む。
	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	+	28%	28%	30%	31%	自転車施策に対する満足度は、おおむね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) ルール遵守度調査: 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



## 第4章 基本目標・方針と推進施策

### 1 基本目標・方針

自転車を取り巻く状況やこれまでの取り組みによる成果、課題を踏まえ、自転車の安全な利活用を推進するための、本計画における基本目標と基本方針を以下のとおりとします。

#### 基本目標

**誰もが安全・安心に楽しく自転車を利用できるまち せんだい**  
**～みんなで創る、杜の都のスマートサイクルライフ～**

地域や事業者、行政等が協働し、誰もが自転車を安全・安心に利用できる環境を整備するとともに、環境負荷低減や健康増進、高い利便性等の強みを活かした、楽しく快適に自転車を利用するまちの実現を目指します。

#### 基本方針1：自転車の安全利用意識のさらなる向上

- ・地域の住民や学校、NPO、事業者、行政などが協働で自転車の安全利用の啓発活動に取り組むとともに、世代に応じた安全教育を推進します。
- ・自転車利用者一人ひとりの安全利用意識を醸成することで、歩行者や自動車等も含め、みんなが安全・安心に暮らせる社会の実現を目指します。



#### 基本方針2：自転車を安全・快適に利用できる都市環境の形成

- ・自転車と道路空間を共有する関係にある歩行者や自動車が、安全に安心して通行することができるよう、地域の状況に応じた自転車通行空間\*の整備を進めます。
- ・都心部における自転車の快適利用、交通結節機能の強化、路上放置防止のため、良好な駐輪環境の整備・更新等を進めます。



#### 基本方針3：自転車の強みを発揮した地域づくり

- ・市内観光における自転車を活用した移動の利便性をさらに高めるとともに、サイクルツーリズムを推進し、地域の活性化を図ります。
- ・渋滞のない通勤や買い物への利便性、自転車に乗る楽しさや爽快感等、自転車の持つ強みをPRすることで環境にやさしく、健康によい自転車の利用を促進します。



## 2 施策の体系

前節にて示した基本方針に基づき、対応する施策を次のとおり整理します。

なお、施策の実施にあたっては、各施策を相互に関連させながら取り組みを進めることで、基本目標の実現を目指します。

表 4.1 基本方針に対応する施策の体系

基本方針	施策の体系
<b>基本方針 1 :</b> <b>自転車の安全利用意識のさらなる向上</b>  ・自転車を利用する全ての人が、交通ルールを学べる環境をつくる  ・自転車利用者がルール・マナーを遵守できるよう、市民一人ひとりの高い安全意識を育む	(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
	(2)協働による効果的な交通安全活動の推進
	(3)一人ひとりの自転車安全利用意識を高める普及啓発活動の推進
<b>基本方針 2 :</b> <b>自転車を安全・快適に利用できる都市環境の形成</b>  ・自転車や歩行者、他の交通機関の利用者等が、安全に安心して通行することができる道路空間を形成する  ・自転車を快適に止められる駐輪環境を確保する	(4)自転車ネットワーク路線の設定・整備
	(5)安全・安心に通行できる自転車通行空間の整備
	(6)利便性の高い駐輪環境の整備・更新
<b>基本方針 3 :</b> <b>自転車の強みを発揮した地域づくり</b>  ・自転車を楽しめる環境を整え、観光振興をはじめとした地域課題の解決に役立てる  ・健康に良く、環境にやさしい自転車をせんだいの暮らしに活かす	(7)都心部におけるコミュニティサイクルの利便性向上と観光利用の促進
	(8)サイクルツーリズムの推進と自転車を活用したコンテンツの創出支援
	(9)自転車を活用したライフスタイルの提案
	(10)緊急時等における自転車活用の推進

表 4.2 基本方針ごとの推進施策一覧

基本方針1：自転車の安全利用意識のさらなる向上	
(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	
施策1	幼少期における自転車の基本的な交通ルールの教育【重点】
施策2	中学・高校等における地域の交通安全を考える実践的な教育の実施【重点】
施策3	保護者や社会人、高齢者等に対する交通安全教育の機会の創出【重点】
施策4	交通安全教育の実施支援
(2)協働による効果的な交通安全活動の推進	
施策5	地域等と連携した交通安全活動の実施
(3)一人ひとりの自転車安全利用意識を高める普及啓発活動の推進	
施策6	様々な広報手段による効果的な広報・情報発信の実施
施策7	自転車保険加入・ヘルメット着用促進に向けた取り組みの実施【重点】
施策8	自転車の定期的な点検整備の促進や、安全性の高い自転車の利用に関する情報の発信
施策9	自転車通行空間のドライバーへの周知
基本方針2：自転車を安全・快適に利用できる都市環境の形成	
(4)自転車ネットワーク路線の設定・整備	
施策10	自転車ネットワーク路線の選定・整備【重点】
(5)安全・安心に通行できる自転車通行空間の整備	
施策11	あんしん通行路線の整備
施策12	生活道路における安全対策の実施
施策13	自転車通行空間の適正な維持管理
施策14	路上駐車対策等による自転車通行空間の確保
(6)利便性の高い駐輪環境の整備・更新	
施策15	公共駐輪場の整備及び改修・改善
施策16	放置自転車の効率的な撤去及び防止対策の実施
施策17	新たな駐輪場の活用検討
基本方針3：自転車の強みを発揮した地域づくり	
(7)都心部におけるコミュニティサイクルの利便性向上と観光利用の促進	
施策18	DATE BIKEの利便性向上
施策19	来訪者等へのDATE BIKE利用を促す情報提供
(8)サイクルツーリズムの推進と自転車を活用したコンテンツの創出支援	
施策20	自転車を楽しむことが出来る環境づくり【重点】
施策21	国、県、周辺自治体や関係団体と連携した震災復興・伝承みやぎルートの整備
施策22	サイクリストの受入サービスの充実
(9)自転車を活用したライフスタイルの提案	
施策23	自転車のメリットを活かした利用促進
施策24	企業等による自転車利用促進等の支援
(10)緊急時等における自転車活用の推進	
施策25	庁舎等への自転車配備
施策26	災害時等における正しい自転車利用の推進

### 3 推進施策

#### 基本方針1：自転車の安全利用意識のさらなる向上

##### (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

#### 施策1 幼少期における自転車の基本的な交通ルールの教育 【重点】

##### (施策の考え方)

仙台市内における自転車の事故件数は減少傾向にあるものの、依然として多く発生している状況がみられます。自転車利用ルールの理解度は81.7%となっていますが、遵守度は56.1%であり、自転車に乗り始める時期から、交通安全教育を継続的に実施することで、自転車の安全利用意識向上を図る取り組みを進めます。

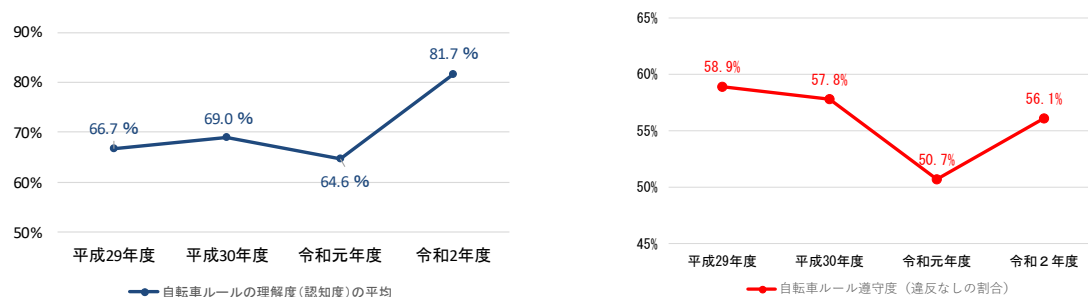


図 4.1 自転車利用ルールの理解度・遵守度の推移

資料：自転車安全利用実態調査（各年度）

##### (具体的な取り組み)

- ① 幼児・児童向け交通安全教室の実施
- ② 小学校における交通安全教室の実施
- ③ 交通公園等を活用した親子参加型の自転車講習会の実施



図 4.2 児童館での交通安全教室



図 4.3 小学校における交通安全教室



図 4.4 交通公園での自転車交通安全教室

**施策2 中学・高校等における地域の交通安全を考える実践的な教育の実施 【重点】**

**(施策の考え方)**

仙台市内における事故死傷者のうち15歳から29歳までの年齢層が全体の約4割を占めています。生活の行動範囲が広がり、通学などの移動手段として積極的に自転車を利用し始める中高生等を対象として、危険予測や回避など自転車の安全な利用方法を対話を通して主体的に学ぶことにより、自分自身の日常での実践につなげます。また、併せて学校や地域などでの安全利用を促す力を身に付ける教育の実施に取り組みます。

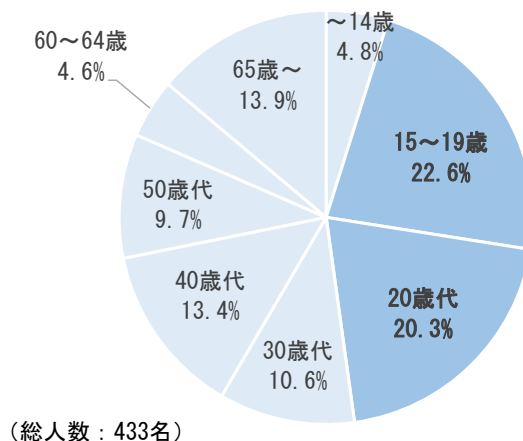


図 4.5 市内年齢階層別自転車事故死傷者の割合 (令和2年)

資料：宮城県警察

**(具体的な取り組み)**

- ① 中高生を対象とした実演型の交通安全教室の検討・実施
- ② 新入学高校生に対する自転車ルールブックの配布
- ③ 自転車の安全利用をテーマとしたワーキングの実施



図 4.6 スケアード・ストレイト方式の交通安全教室



図 4.7 自転車ルールブック

**施策3 保護者や社会人、高齢者等に対する交通安全教育の機会の創出 【重点】**

**(施策の考え方)**

子どもの交通ルールを守る意識を醸成するためには、保護者をはじめとする大人に対する教育を合わせて実施し、地域全体で交通安全意識を高めていくことが必要であることから、児童・生徒の保護者や高齢者、外国人住民等に対する交通安全教育の機会の創出を図ります。

また、社会人が自転車を利用する際の交通ルール遵守や事故防止に向け、事業者への交通安全に関する情報提供等を推進します。

**(具体的な取り組み)**

- ① 幼児の保護者を対象とした交通安全教室の実施
- ② 小中学生の保護者を対象とした自転車安全利用の情報発信
- ③ 高齢者向けの自転車安全利用講習会の実施
- ④ 外国人住民に対する交通安全教室の実施
- ⑤ 企業等における交通安全教育の支援



図 4.8 保護者を対象とした啓発チラシ



図 4.9 高齢者向け自転車安全利用講習会



図 4.10 多言語ポスター

**施策4 交通安全教育の実施支援**

**(施策の考え方)**

効率的に交通安全教育を実施するためには、授業等の様々な場面で活用可能なツールの充実が求められることから、学校の交通安全教育担当者等に対する情報提供等に取り組みます。また、地域住民の模範となるよう、本市職員に対する研修会の実施など交通安全教育の取り組みを推進します。

**(具体的な取り組み)**

- ① 教育・啓発教材作成等による交通安全教育の実施支援
- ② 学校の交通安全教育担当教員に対する情報提供
- ③ 市職員に対する研修の実施



図 4.11 市職員に対する研修

(2) 協働による効果的な交通安全活動の推進

施策5 地域等と連携した交通安全活動の実施

(施策の考え方)

自転車事故による死傷者の約4割には何らかの交通ルール違反がみられます。自転車事故による死傷者を減少させるため、地域や学校、警察等の関係機関・団体と連携し、交通ルール遵守の大切さを周知するとともに、重点的な啓発や指導等の対策を講じるなどにより、地域の交通安全確保を図ります。

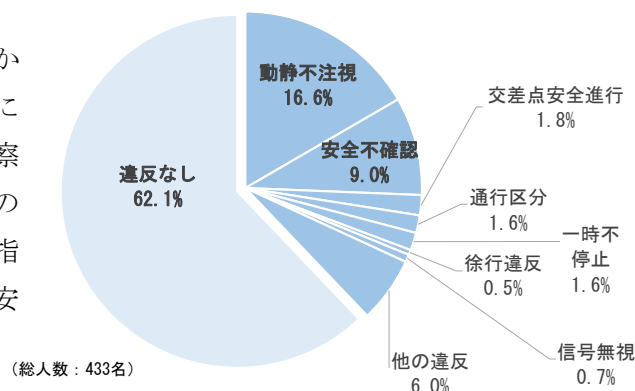


図 4.12 市内自転車事故死傷者の違反状況 (令和2年)

資料：宮城県警察

(具体的な取り組み)

- ① 地域や学校、警察等と連携した自転車安全利用の啓発・教育等を行うモデル事業を実施
- ② 損害保険会社等と連携した交通安全活動の実施
- ③ 自転車運転者講習制度に関する情報発信
- ④ 自転車事故の発生状況や地域のニーズ等を踏まえ、警察等と連携した重点的な啓発や指導等の実施



図 4.13 地域と連携した街頭啓発



図 4.14 損害保険会社と連携した授業の実施

(「自転車ながらスマホを防部 VR 授業キット」を利用した授業：(株)KDDI、au 損害保険株式会社)



図 4.15 自転車の指導・取締り状況

出典：警察庁

(3) 一人ひとりの自転車安全利用意識を高める普及啓発活動の推進

施策6 様々な広報手段による効果的な広報・情報発信の実施

(施策の考え方)

平成31年に自転車の安全利用に関する条例が施行されたことを「詳しく知っている」と答えた人の割合は9.6%と低い状況がみられます。また、ルールごとに認知されている割合に差がみられています。スマートフォン等の利用が多い若い世代に対してSNS等を活用した情報発信を行うなど、年代に応じた広報手段による周知・浸透を図る取り組みを進めます。

また、本市が行うイベントや民間団体・関係機関が行うイベントなど、様々な機会を活用した啓発を行い、自転車の安全利用を楽しく学べる環境の充実に取り組みます。

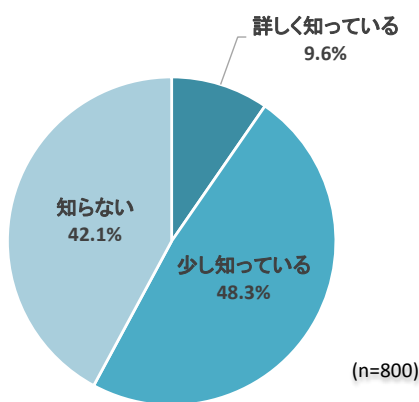


図 4.16 条例の認知度

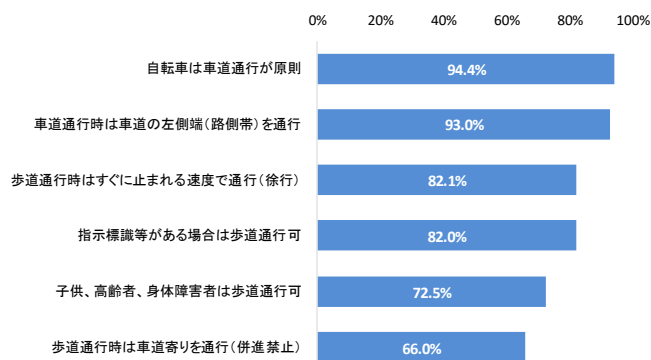


図 4.17 自転車ルールの認知度

資料：自転車安全利用実態調査（令和2年度）

(具体的な取り組み)

- ①情報誌・ラジオ・WEB・SNS等、対象とする年代に応じた広報手段による、条例や自転車の安全利用に関する情報発信の実施
- ②自転車の安全利用を楽しく学べる啓発イベントの実施



図 4.18 伊達武将隊と学ぶ自転車安全利用のすすめ (ヘルメット着用編) 資料：仙台市Youtubeチャンネル(せんだいTube)



図 4.19 イベントにおける啓発 (交通フェスタ 2019)



図 4.20 SNSによる情報発信 (広報課 Facebook)



**施策7 自転車保険加入・ヘルメット着用促進に向けた取り組みの実施 【重点】**

**(施策の考え方)**

仙台市自転車の安全利用に関する条例により、自転車保険加入が義務化されましたが、自転車保険加入率は59.9%に留まっています。

自転車事故により、高額な賠償を請求される事例が全国で発生しており、被害者救済の観点からも、全ての自転車利用者の自転車保険加入を促進します。

また、自転車事故で亡くなられた方の約6割は頭部損傷が原因と言われていますが、ヘルメット着用率は13.3%に留まっています。ヘルメットを着用していれば被害の程度を軽減できたと考えられる事故もあることから、自転車利用者の乗車用ヘルメット着用を促進します。

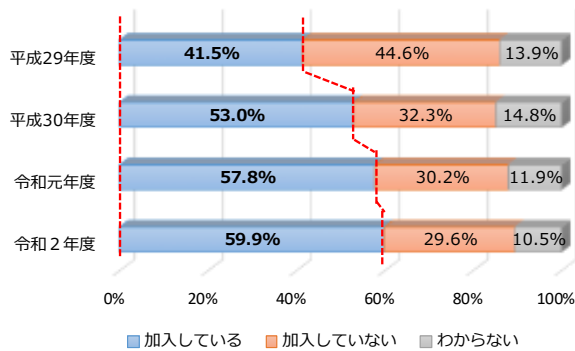


図 4.21 自転車保険加入状況

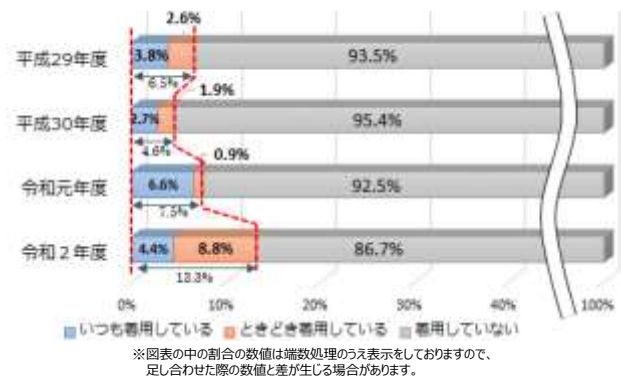


図 4.22 ヘルメット着用状況

資料：自転車安全利用実態調査（令和2年度）

**(具体的な取り組み)**

- ①損害保険会社や自転車販売店等と連携し、学校や企業等における自転車保険に関する周知・広報の実施
- ②学校や地域に向けたヘルメット着用に関する広報の実施



図 4.23 保険加入状況チェックシート  
出典：一般社団法人日本損害保険協会東北支部



▲ベガルタ仙台ホームゲームにおけるヘルメット着用啓発

▶イベントにおけるヘルメットの展示

図 4.24 自転車ヘルメット着用促進の取り組み

施策8 自転車の定期的な点検整備の促進や、安全性の高い自転車の利用に関する情報の発信

(施策の考え方)

自転車事故を防ぐためには、交通ルールやマナーを守ることはもちろんのこと、故障や不具合のない自転車を利用することが大切です。

自転車の定期的な点検及び整備の必要性、安全性の高い自転車の購入に関する情報を発信し、安全な自転車の利用を促進します。

(具体的な取り組み)

- ① 広報誌等により自転車の定期的な点検整備や安全性の高い商品の購入を促す情報を発信
- ② 自転車を利用する方に向けた、自転車の日常点検を促す啓発の実施



図 4.25 自転車の前車輪の脱落到に関する注意喚起リーフレット  
出典：(独) 国民生活センター

施策9 自転車通行空間のドライバーへの周知

(施策の考え方)

自転車は車道の左側を通行することが原則であることを認識してもらうため、自動車のドライバーにも広く周知し、浸透を図ります。

また、自転車利用者も交通ルールを遵守しつつ、歩行者、自転車、自動車が互いを理解し、譲り合う意識の醸成を図ります。

(具体的な取り組み)

- ① 自動車ドライバー向けに、自転車の通行区分などに関する啓発を実施
- ② シェア・ザ・ロード\*精神の普及・啓発の実施



図 4.26 道路を利用する全ての人に自転車走行ルールを啓発するポスター・チラシ  
出典：新潟市



シェア・ザ・ロードとは、歩行者、自転車、自動車等がお互いの立場を思いやる気持ちの基本として道路を安全に共有すること

図 4.27 「シェア・ザ・ロード」デザイン  
出典：愛媛県HP

## 基本方針2：自転車を安全・快適に利用できる都市環境の形成

### (4) 自転車ネットワーク路線の設定・整備

#### 施策10 自転車ネットワーク路線の選定・整備 【重点】

##### (施策の考え方)

自転車は「車両」であるとの原則に従い、ガイドラインに基づく車道上での安全な自転車通行空間の整備を進めます。

##### (具体的な取り組み)

- ①都心部ネットワーク路線の設定・整備
- ②既存道路の再構築（無電柱化・バリアフリー化等）に合わせ、自転車通行空間の確保を検討
- ③他エリアにおけるネットワーク路線の追加

#### 1) 自転車ネットワーク路線整備の基本的な考え方

本市では、これまで都心部を中心に自転車道、自転車専用通行帯\*、車道混在\*及び自転車歩行者道\*による自転車の通行空間整備を進めてきました。しかしながら、あくまで自転車は原則車道通行であり、歩道通行は例外であること、自転車が関与する事故が依然として発生しており、自転車・歩行者双方の安全な通行空間の確保が必要であること、また、市民の自転車ルールの遵守度も低い状況であることから、本計画においてはガイドラインに基づき（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の整備形態）整備を推進します。

自転車歩行者道については、ルールを遵守した安全走行の周知を図りつつ、今後の本市における都心再構築などの各種関連事業の取り組み状況を見て、車道上での整備を検討・調整していくこととします。

自転車ネットワーク路線は、旧プランにて設定した路線を基本とし、安全性の高い自転車通行空間の確保や自転車を取り巻く社会状況（コロナ禍などの変化）、健康増進やサイクルツーリズムといった自転車の利活用推進等の観点を踏まえ、更なる拡充を図ります。

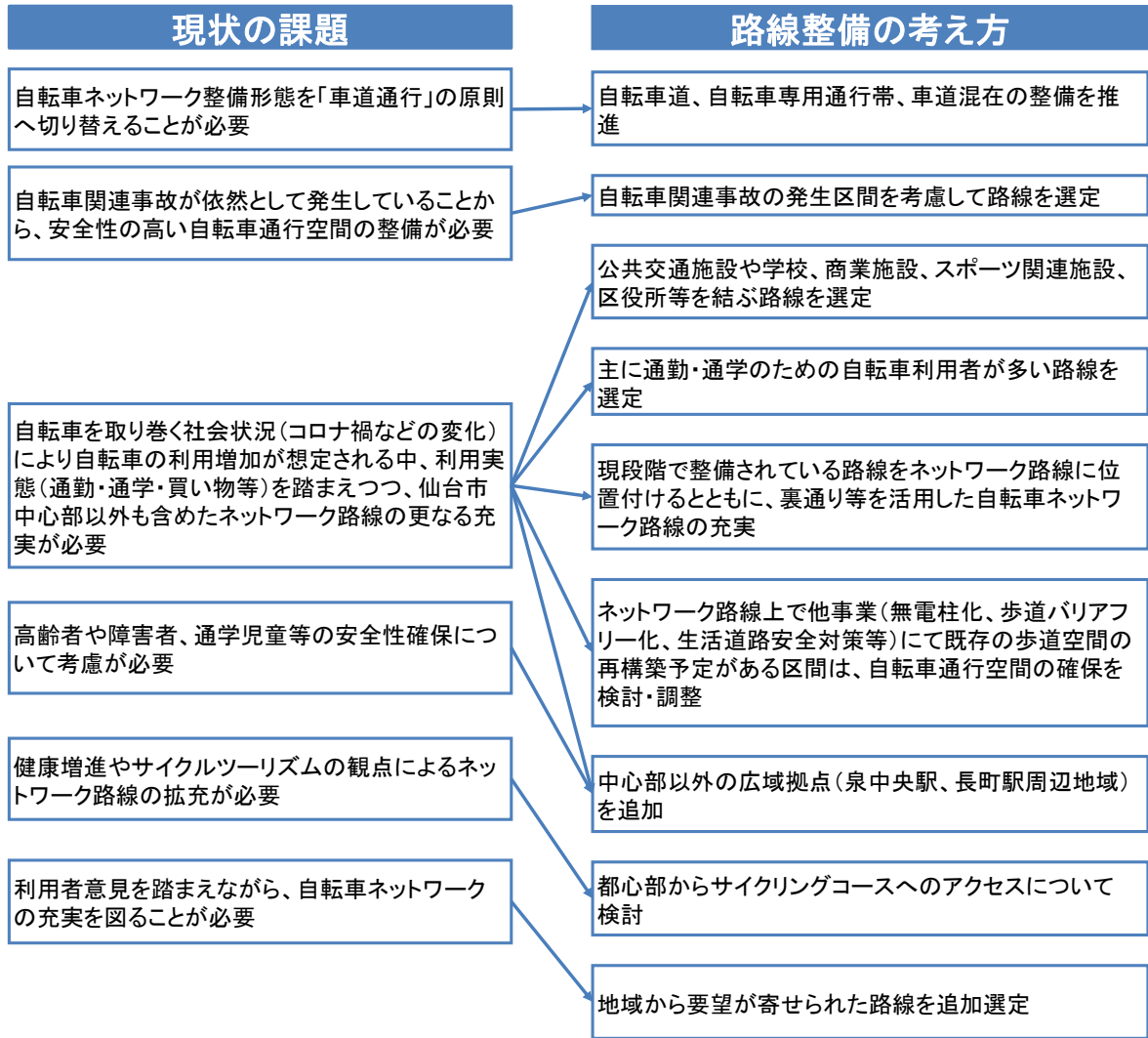


図 4.28 自転車ネットワーク路線整備の基本的な考え方

2) ネットワーク候補路線の選定の考え方

ガイドラインでは、ネットワーク路線選定の技術検討項目として、下表の①から⑦が示されており、これらを組み合わせて選定するものとしています（本市においては、旧プランにおいて基本的には①～⑦に基づき候補路線が選定されており、本計画ではこれに追加した要件で選定することとします）。

計画におけるエリア拡充に際しては、1)の考え方に基づき、【都心エリア】のほか、【泉中央エリア】、【長町エリア】を追加します。

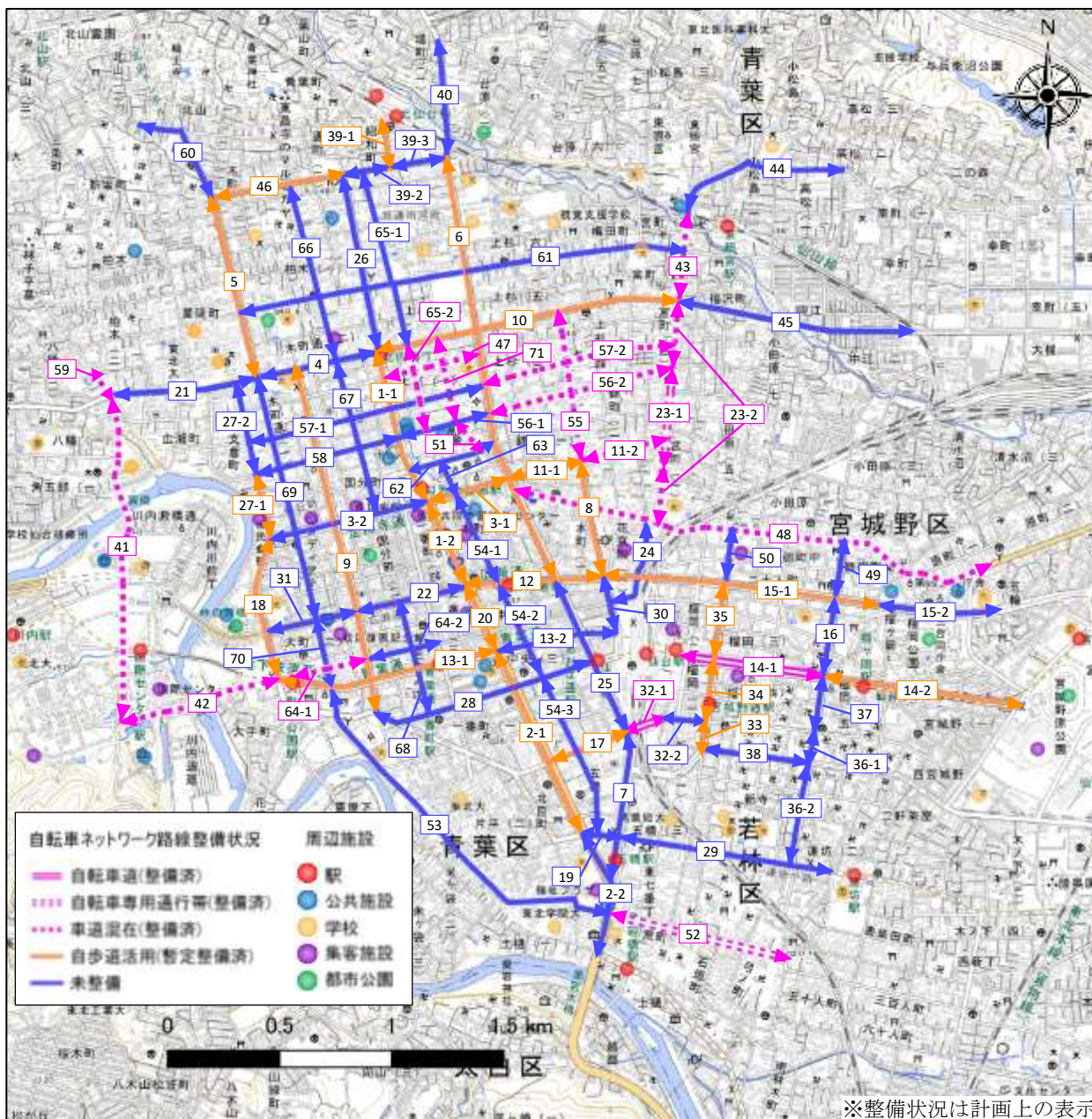
表 4.3 ネットワーク候補路線の選定の考え方

番号	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに掲載された自転車ネットワーク路線選定要件	当計画において追加する要件
①	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	—
②	自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	—
③	自転車通学路の対象路線	高校の近傍に位置する路線
④	地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	—
⑤	自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線	—
⑥	既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線	車道混在、自転車歩行者道（暫定整備）を含む
⑦	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	—

3) 本計画における自転車ネットワーク路線

表4. 3の考え方にに基づき、本計画における自転車ネットワーク路線及びその選定要件として各路線のガイドラインによる技術検討項目を以下に示します。

【都心エリア】



※整備状況は計画上の表示

(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

図 4.29 本計画における自転車ネットワーク路線 (都心エリア) ※整備状況は令和2年度末見込み

表 4.4 本計画における自転車ネットワーク路線（都心エリア）（旧プランからの継続路線）（1/2）

※整備状況は令和2年度末見込み

番号	路線名	計画延長 (km)	令和2年度末 見込み整備済 (km)	整備形態	自転車ネットワーク路線の選定要件						
					①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
1-1	県道仙台泉線	0.7	0.7	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
1-2	国道286号【国道48号重複】	0.4	0.4	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
2-1	国道286号	0.7	0.7	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
2-2	国道286号	0.8	0.0		旧プランからの継続路線						
3-1	国道45号	0.4	0.4	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
3-2	市道定禅寺通線	0.7	0.0		旧プランからの継続路線						
4	県道仙台村田線	0.6	0.0		旧プランからの継続路線						
5	県道大衡仙台線	0.8	0.8	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
6	市道愛宕上杉通1号線	2.0	2.0	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
7	市道愛宕上杉通2号線	0.7	0.0		旧プランからの継続路線						
8	市道駅前通線	0.5	0.5	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
9	市道晩翠通線	1.6	1.6	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
10	市道北四番丁岩切線	1.4	1.4	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
11	市道定禅寺通宮町線	0.3	0.3	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
12	市道広瀬通1号線	0.6	0.6	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
13-1	市道青葉通線	1.0	1.0	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
13-2	市道青葉通線	0.5	0.0		旧プランからの継続路線						
14-1	市道宮城野通線	0.6	0.6	自転車道	旧プランからの継続路線						
14-2	市道宮城野通線	0.9	0.9	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
15-1	市道元寺小路福室線	1.0	1.0	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
15-2	市道元寺小路福室線	0.6	0.0		旧プランからの継続路線						
16	市道宮沢根白石（その7）線	0.4	0.0		旧プランからの継続路線						
17	市道北目町通線	0.4	0.4	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
18	市道西公園通線	0.7	0.7	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
19	市道片平五橋通線	0.2	0.0		旧プランからの継続路線						
20	国道286号	0.3	0.3	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
21	県道仙台村田線	0.7	0.0		旧プランからの継続路線						
22	市道広瀬通2号線【国道48号重複】	0.5	0.0		旧プランからの継続路線						
23-1	市道宮町通線	0.6	0.6	自転車専用通行帯	旧プランからの継続路線						
23-2	市道宮町通線	0.4	0.4	車道混在	旧プランからの継続路線						
24	市道名掛丁1号線外2線	0.5	0.0		旧プランからの継続路線						
25	市道愛宕上杉通2号線	0.8	0.0		旧プランからの継続路線						
26	県道仙台泉線	0.8	0.0		旧プランからの継続路線						
27-1	市道西公園通線	0.3	0.3	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
27-2	市道西公園通線	0.4	0.0		旧プランからの継続路線						
28	市道南町通1号線・市道片平五橋通線	1.0	0.0		旧プランからの継続路線						
29	市道連坊小路線	1.0	0.0		旧プランからの継続路線						
30	市道駅前通線	0.2	0.0		旧プランからの継続路線						
31	国道48号	0.4	0.0		旧プランからの継続路線						
32-1	市道中央一丁目西宮城野線	0.1	0.1	自転車道	旧プランからの継続路線						
32-2	市道中央一丁目西宮城野線	0.2	0.0		旧プランからの継続路線						
33	市道東八番丁2号線	0.1	0.1	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
34	市道東八番丁中江(その1)線	0.3	0.3	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
35	市道東八番丁中江(その2)線	0.3	0.3	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
36-1	市道宮沢根白石（その1）線	0.1	0.0		旧プランからの継続路線						
37	市道宮沢根白石（その2）線	0.2	0.0		旧プランからの継続路線						
38	市道新寺通線	0.5	0.0		旧プランからの継続路線						
39-1	県道北仙台停車場線	0.2	0.2	自歩道活用	旧プランからの継続路線						
39-2	県道仙台泉線	0.2	0.0		旧プランからの継続路線						
40	県道仙台泉線	0.5	0.0		旧プランからの継続路線						
41	市道澱橋通線	1.4	1.4	車道混在	旧プランからの継続路線						
42	市道青葉山線	0.7	0.7	車道混在	旧プランからの継続路線						
43	市道宮町通線・市道宮町小松島線	0.4	0.4	車道混在	旧プランからの継続路線						

表 4.5 本計画における自転車ネットワーク路線（都心エリア）（新規路線）（2/2）

※整備状況は令和2年度末見込み

番号	路線名	計画延長 (km)	令和2年度末 見込み整備済 (km)	整備形態	自転車ネットワーク路線の選定要件						
					①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
11-2	市道定禅寺通宮町線	0.4	0.4	車道混在				●		●	
36-2	市道宮沢根白石（その1）線	0.5	0.0				●				●
39-3	県道仙台泉線	0.2	0.0		●						●
44	市道小松島小学校南線外1線	0.8	0.0		●			●			●
45	市道北四番丁岩切線	1.1	0.0				●	●			●
46	市道上杉山通木町通線	0.6	0.6	自歩道活用	●					●	
47	市道北三番丁2号線	0.4	0.4	車道混在	●	●	●	●		●	
48	国道45号	2.1	2.1	車道混在	●	●	●			●	
49	市道宮沢根白石（その6）線	0.2	0.0		●						●
50	市道東八番丁小田原(その4)線	0.2	0.0		●	●					●
51	市道外記丁線	0.2	0.2	車道混在	●			●		●	
52	県道荒井荒町線	0.8	0.8	自転車専用通行帯		●	●			●	
53	市道片平丁線外1線	1.7	0.0		●	●	●	●	●		
54-1	市道東三番丁線（北）	0.4	0.0		●	●		●			
54-2	市道東三番丁線（中）	0.5	0.0		●	●					
54-3	市道東三番丁線（南）	0.7	0.0			●			●		
55	市道光禅寺通線	0.6	0.6	車道混在				●		●	
56-1	市道北一番丁2号線	0.4	0.0		●	●					
56-2	市道北一番丁2号線	0.8	0.8	車道混在				●		●	
57-1	市道北二番丁線	1.1	0.0		●	●		●			
57-2	市道北二番丁線	0.8	0.8	車道混在				●		●	
58	市道北一番丁1号線	0.6	0.0		●	●		●			
59	市道土橋通半子町線	0.1	0.1	車道混在			●	●		●	
60	市道通町中山線外1線	0.5	0.0		●						●
61	市道北六番丁線	2.0	0.0		●	●		●	●		
62	市道勾当台通外記丁線外1線	0.4	0.0		●	●		●			
63	市道定禅寺通県庁前線	0.1	0.0		●						●
64-1	市道青葉山線	0.4	0.4	車道混在	●			●		●	
64-2	市道青葉山線	0.3	0.0			●					●
65-1	市道堤通線	0.9	0.0		●	●					
65-2	市道堤通線	0.3	0.3	車道混在	●	●		●		●	
66	市道青葉神社通線	0.8	0.0		●	●		●			
67	市道国分町通線（北）	0.7	0.0			●					●
68	市道国分町通線（南）	0.5	0.0			●					●
69	市道木町通本材木町線	1.0	0.0			●		●			
70	市道大町片平線	0.3	0.0			●		●			
71	市道外記丁通線	0.4	0.4	車道混在	●			●		●	
路線計		55.4	27.0								

※路線毎の延長は計画上の数値

番号	自転車ネットワーク路線の選定要件
①	地域内における自転車利用の主要路線（駅、公共施設、学校、集客施設等近傍の路線）
②	自転車関連の事故が多い路線
③	自転車通学の対象路線（高校の近傍の路線）
④	地域の課題やニーズに応じ、自転車の利用を促進する路線
⑤	沿道で新たに施設立地が予定されている路線
⑥	既に自転車の通行空間が整備されている路線
⑦	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

【泉中央エリア】



※整備状況は計画上の表示  
(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

図 4.30 本計画における自転車ネットワーク路線（泉中央エリア）※整備状況は令和2年度末見込み

表 4.6 本計画における自転車ネットワーク路線（泉中央エリア）※整備状況は令和2年度末見込み

番号	路線名	計画延長 (km)	令和2年度末 見込み整備済 (km)	整備形態	自転車ネットワーク路線の選定要件						
					①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
1	市道泉中央将監線	0.2	0.2	車道混在	●					●	●
2	市道七北田実沢線	1.5	1.5	車道混在	●		●			●	●
3	市道七北田実沢線（泉中央駅）	0.7	0.0		●			●			
4	市道泉中央54号線	0.2	0.0		●			●			
5	県道泉塩釜線	0.5	0.0			●					●
6	県道仙台泉線	1.4	0.0		●	●		●			
7	市道泉中央25号線	0.1	0.0		●			●			
8	市道泉中央26号線	0.2	0.0		●	●		●			
9	県道泉塩釜線（泉中央駅）	0.4	0.4	自歩道活用	●	●				●	●
10	県道泉塩釜線（一本杉）	1.1	0.0				●				●
11	市道駕籠沢日野線	0.3	0.0				●	●			
12	市道泉中央幹線2号線	1.0	0.0		●	●		●			
13	市道将監幹線7号線	0.8	0.0					●			●
路線計		8.4	2.1								

※路線毎の延長は計画上の数値

番号	自転車ネットワーク路線の選定要件
①	地域内における自転車利用の主要路線（駅、公共施設、学校、集客施設等近傍の路線）
②	自転車関連の事故が多い路線
③	自転車通学の対象路線（高校の近傍の路線）
④	地域の課題やニーズに応じ、自転車の利用を促進する路線
⑤	沿道で新たに施設立地が予定されている路線
⑥	既に自転車の通行空間が整備されている路線
⑦	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線



【長町エリア】



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

図 4.31 本計画における自転車ネットワーク路線（長町エリア）※整備状況は令和2年度末見込み

表 4.7 本計画における自転車ネットワーク路線（長町エリア）※整備状況は令和2年度末見込み

番号	路線名	計画延長 (km)	令和2年度末 見込み整備済 (km)	整備形態	自転車ネットワーク路線の選定要件						
					①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
1	県道仙台名取線	1.2	0.0			●	●	●			
2	県道仙台名取線（あすと長町）	1.7	1.7	自歩道活用				●		●	
3	市道元寺小路郡山線	1.2	0.0		●	●					●
4	市道河原町長町南線（北）	1.0	0.0		●		●	●			
5	市道河原町長町南線（南）	1.1	1.1	自歩道活用	●					●	●
6	市道郡山折立線	0.4	0.0			●					●
7	市道長町八木山（その2）線	1.6	1.6	自歩道活用	●	●		●		●	
8	市道長町八木山（その7）線	0.2	0.2	自歩道活用	●			●		●	
9	県道仙台館腰線	0.6	0.6	自歩道活用	●	●		●		●	
10-1	市道長町3号線	0.2	0.2	車道混在				●		●	
10-2	市道長町3号線	0.5	0.0		●			●			
11	市道あすと長町環状（その1）線	0.3	0.0		●			●			
12	国道286号	4.3	4.3	自歩道活用	●	●	●			●	●
13	県道仙台館腰線	1.0	1.0	自歩道活用		●				●	
14	市道郡山折立（その5）線	0.6	0.6	自歩道活用						●	●
15	市道長町八木山（その8）線	0.7	0.7	自歩道活用		●				●	
路線計		16.6	12.0								

※路線毎の延長は計画上の数値

番号	自転車ネットワーク路線の選定要件
①	地域内における自転車利用の主要路線（駅、公共施設、学校、集客施設等近傍の路線）
②	自転車関連の事故が多い路線
③	自転車通学の対象路線（高校の近傍の路線）
④	地域の課題やニーズに応じ、自転車の利用を促進する路線
⑤	沿道で新たに施設立地が予定されている路線
⑥	既に自転車の通行空間が整備されている路線
⑦	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

4) 自転車ネットワークの整備形態の選定

ガイドラインを踏まえ、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3つの整備形態を基本に、自動車の交通量や速度等から安全な整備形態を選定します。

(ア) 整備形態選定の考え方

自転車に関係する交通事故を減らし、自転車本来の通行位置である車道の左側を安全で快適に通行できるように、車道に自転車通行空間を確保することを原則とします。

ガイドラインでは、自転車通行空間の整備形態として、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3つの整備形態が示されています。

これらの整備形態について、車道を通行する自転車の安全性向上の観点から、交通状況（自動車の交通量と速度等）を踏まえ、自転車と自動車の通行空間分離のあり方について検討します。

また、道路空間の再構成等の機会を捉え、自転車通行空間の確保を検討します。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

図 4.32 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）/国土交通省道路局 警察庁交通局

なお、路線ごとの具体的な整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）は、上記の考え方を基本としつつ、道路幅員や支障物件の状況も踏まえ、交通管理者との協議により個別に選定を行うこととします。

(イ) 整備形態の具体内容

本市における各整備形態の概要及び具体的な法定外表示等の設置方針は、ガイドラインに準拠して制定した「自転車通行空間における法定外表示ガイドライン/仙台市」に基づくこととします。

以下に、各整備形態の概要及び具体的な法定外表示等の設置イメージを示します。

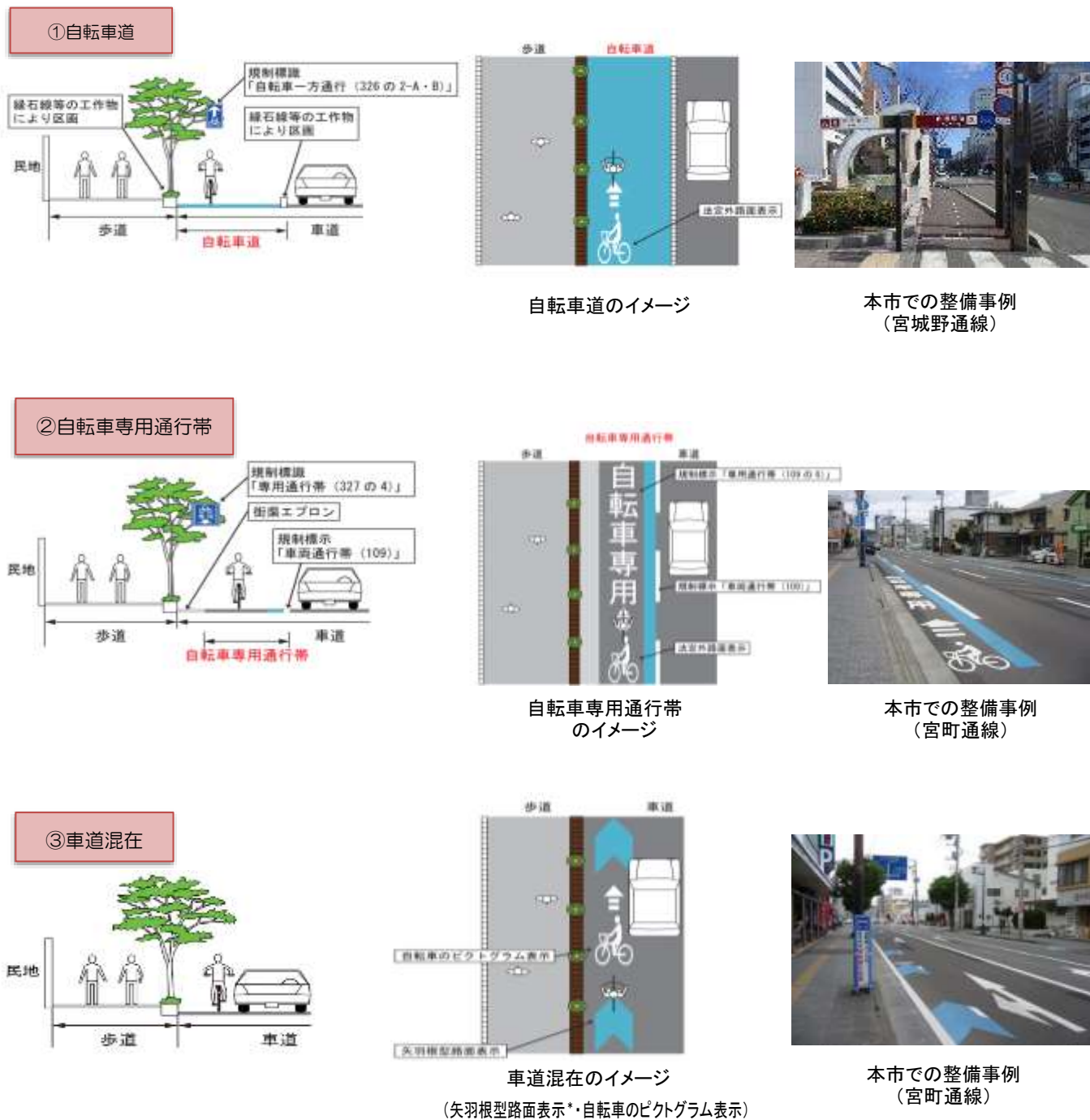


図 4.33 整備形態の概要と具体的な法定外表示等の設置イメージ

出典：自転車通行空間における法定外表示ガイドライン/仙台市

#### 5) 自転車ネットワーク路線の整備計画

本計画における自転車ネットワーク路線の現時点での整備状況及び令和3年度以降の概ねの整備段階予定を示します。

なお、各路線の整備については短期（概ね2～3年以内）・中期（概ね4～5年以内）・長期（5年以上先）の3つの時期に分け、以下の考え方にに基づき進めます。

##### <短期（概ね2～3年以内）>

- ①本計画で選定した路線のうち、ネットワークとしての連続性を担保する観点から、早期の整備が望ましい区間から順に、ガイドラインに定められた整備形態に基づき整備を進める。
- ②他事業において期間内に整備が予定されている区間については、当該事業と合わせて整備を進める。
- ③旧プランに基づき自転車歩行者道の整備を実施した幹線道路等の区間は、暫定的に自転車通行空間として活用しながら、補完路（裏通り等）の通行空間を整備する。

##### <中期（概ね4～5年以内）>

- ①本計画で選定した路線のうち、短期段階で未整備の区間について引き続き整備を進める。
- ②他事業との調整が必要な区間においては、事業間の調整を図った上で整備を進める。

##### <長期（5年以上先）>

- ①既に「自転車歩行者道」での自転車通行空間の整備が完了している幹線道路等に対しても、ガイドラインに定められた整備形態での整備を検討する。
- ②その際、本市中心部においては、今後、都心再構築の取り組み等が想定されることから、それらの動きと連動した自転車通行空間の整備を調整・検討する。

また、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在で整備済みとしている路線については、今後の道路状況や隣接箇所状況の変化等に応じ、改善整備や補修等を実施します。

【都心エリア】

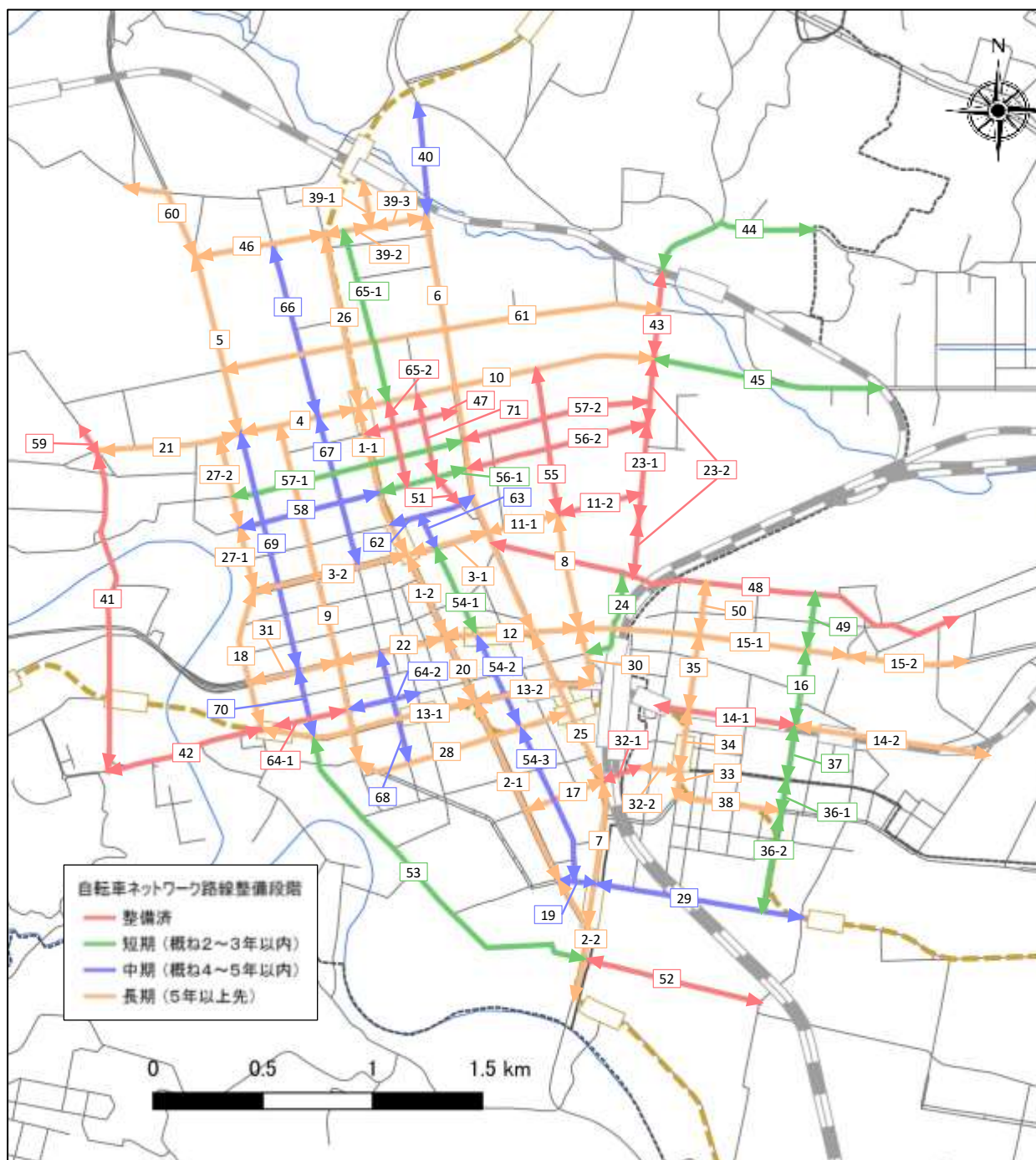


図 4.34 令和3年度以降の自転車ネットワーク路線整備段階図（都心エリア）※整備状況は令和2年度末見込み

表 4.8 令和3年度以降の自転車ネットワーク路線整備段階（都心エリア）（1/2）※整備状況は令和2年度末見込み

番号	路線名	計画延長 (km)	令和2年度末 見込み整備済 (km)	整備形態	整備段階			
					整備済	短期	中期	長期
1-1	県道仙台東線	0.7	0.7	自歩道活用				●
1-2	国道286号【国道48号重複】	0.4	0.4	自歩道活用				●
2-1	国道286号	0.7	0.7	自歩道活用				●
2-2	国道286号	0.8	0.0					●
3-1	国道45号	0.4	0.4	自歩道活用				●
3-2	市道定禅寺通線	0.7	0.0					●
4	県道仙台村田線	0.6	0.0					●
5	県道大衡仙台線	0.8	0.8	自歩道活用				●
6	市道愛宕上杉通1号線	2.0	2.0	自歩道活用				●
7	市道愛宕上杉通2号線	0.7	0.0					●
8	市道駅前通線	0.5	0.5	自歩道活用				●
9	市道晩翠通線	1.6	1.6	自歩道活用				●
10	市道北四番丁岩切線	1.4	1.4	自歩道活用				●
11	市道定禅寺通宮町線	0.3	0.3	自歩道活用				●
12	市道広瀬通1号線	0.6	0.6	自歩道活用				●
13-1	市道青葉通線	1.0	1.0	自歩道活用				●
13-2	市道青葉通線	0.5	0.0					●
14-1	市道宮城野通線	0.6	0.6	自転車道	●			
14-2	市道宮城野通線	0.9	0.9	自歩道活用				●
15-1	市道元寺小路福室線	1.0	1.0	自歩道活用				●
15-2	市道元寺小路福室線	0.6	0.0					●
16	市道宮沢根白石（その7）線	0.4	0.0			●		
17	市道北目町通線	0.4	0.4	自歩道活用				●
18	市道西公園通線	0.7	0.7	自歩道活用				●
19	市道片平五橋通線	0.2	0.0				●	
20	国道286号	0.3	0.3	自歩道活用				●
21	県道仙台村田線	0.7	0.0					●
22	市道広瀬通2号線【国道48号重複】	0.5	0.0					●
23-1	市道宮町通線	0.6	0.6	自転車専用通行帯	●			
23-2	市道宮町通線	0.4	0.4	車道混在	●			
24	市道名掛丁1号線外2線	0.5	0.0			●		
25	市道愛宕上杉通2号線	0.8	0.0					●
26	県道仙台東線	0.8	0.0					●
27-1	市道西公園通線	0.3	0.3	自歩道活用				●
27-2	市道西公園通線	0.4	0.0					●
28	市道南町通1号線・市道片平五橋通線	1.0	0.0					●
29	市道連坊小路線	1.0	0.0				●	
30	市道駅前通線	0.2	0.0					●
31	国道48号	0.4	0.0					●
32-1	市道中央一丁目西宮城野線	0.1	0.1	自転車道	●			
32-2	市道中央一丁目西宮城野線	0.2	0.0					●
33	市道東八番丁2号線	0.1	0.1	自歩道活用				●
34	市道東八番丁中江(その1)線	0.3	0.3	自歩道活用				●
35	市道東八番丁中江(その2)線	0.3	0.3	自歩道活用				●
36-1	市道宮沢根白石（その1）線	0.1	0.0			●		
37	市道宮沢根白石（その2）線	0.2	0.0			●		
38	市道新寺通線	0.5	0.0					●
39-1	県道北仙台停車場線	0.2	0.2	自歩道活用				●
39-2	県道仙台東線	0.2	0.0					●
40	県道仙台東線	0.5	0.0				●	
41	市道濑橋通線	1.4	1.4	車道混在	●			
42	市道青葉山線	0.7	0.7	車道混在	●			
43	市道宮町通線・市道宮町小松島線	0.4	0.4	車道混在	●			

表 4.9 令和3年度以降の自転車ネットワーク路線整備段階（都心エリア）(2/2) ※整備状況は令和2年度末見込み

番号	路線名	計画延長 (km)	令和2年度末 見込み整備済 (km)	整備形態	整備段階			
					整備済	短期	中期	長期
11-2	市道定禅寺通宮町線	0.4	0.4	車道混在	●			
36-2	市道宮沢根白石（その1）線	0.5	0.0			●		
39-3	県道仙台泉線	0.2	0.0					●
44	市道小松島小学校南線外1線	0.8	0.0			●		
45	市道北四番丁岩切線	1.1	0.0			●		
46	市道上杉山通木町通線	0.6	0.6	自歩道活用				●
47	市道北三番丁2号線	0.4	0.4	車道混在	●			
48	国道45号	2.1	2.1	車道混在	●			
49	市道宮沢根白石（その6）線	0.2	0.0			●		
50	市道東八番丁小田原(その4)線	0.2	0.0					●
51	市道外記丁線	0.2	0.2	車道混在	●			
52	県道荒井荒町線	0.8	0.8	自転車専用通行帯	●			
53	市道片平丁線外1線	1.7	0.0			●		
54-1	市道東三番丁線（北）	0.4	0.0			●		
54-2	市道東三番丁線（中）	0.5	0.0				●	
54-3	市道東三番丁線（南）	0.7	0.0				●	
55	市道光禅寺通線	0.6	0.6	車道混在	●			
56-1	市道北一番丁2号線	0.4	0.0			●		
56-2	市道北一番丁2号線	0.8	0.8	車道混在	●			
57-1	市道北二番丁線	1.1	0.0			●		
57-2	市道北二番丁線	0.8	0.8	車道混在	●			
58	市道北一番丁1号線	0.6	0.0				●	
59	市道土橋通半子町線	0.1	0.1	車道混在	●			
60	市道通町中山線外1線	0.5	0.0					●
61	市道北六番丁線	2.0	0.0					●
62	市道勾当台通外記丁線外1線	0.4	0.0				●	
63	市道定禅寺通県庁前線	0.1	0.0				●	
64-1	市道青葉山線	0.4	0.4	車道混在	●			
64-2	市道青葉山線	0.3	0.0				●	
65-1	市道堤通線	0.9	0.0			●		
65-2	市道堤通線	0.3	0.3	車道混在	●			
66	市道青葉神社通線	0.8	0.0				●	
67	市道国分町通線（北）	0.7	0.0				●	
68	市道国分町通線（南）	0.5	0.0				●	
69	市道木町通本材木町線	1.0	0.0				●	
70	市道大町片平線	0.3	0.0				●	
71	市道外記丁通線	0.4	0.4	車道混在	●			
路線計		55.4	27.0					

※路線毎の延長は計画上の数値

【泉中央エリア】

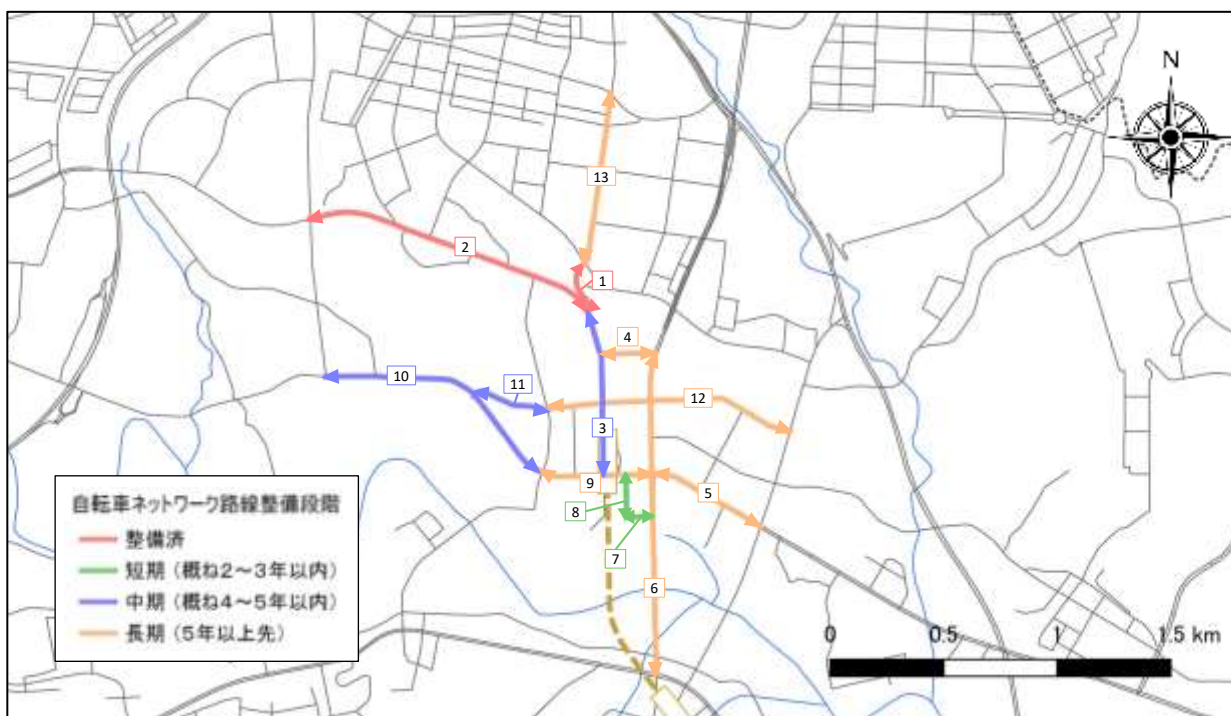


図 4.35 令和3年度以降の自転車ネットワーク路線整備段階図（泉中央エリア）※整備状況は令和2年度末見込み

表 4.10 令和3年度以降の自転車ネットワーク路線整備段階（泉中央エリア）※整備状況は令和2年度末見込み

番号	路線名	計画延長 (km)	令和2年度末 見込み整備済 (km)	整備形態	整備段階			
					整備済	短期	中期	長期
1	市道泉中央将監線	0.2	0.2	車道混在	●			
2	市道七北田実沢線	1.5	1.5	車道混在	●			
3	市道七北田実沢線（泉中央駅）	0.7	0.0				●	
4	市道泉中央54号線	0.2	0.0					●
5	県道泉塩釜線	0.5	0.0					●
6	県道仙台泉線	1.4	0.0					●
7	市道泉中央25号線	0.1	0.0		●			
8	市道泉中央26号線	0.2	0.0		●			
9	県道泉塩釜線（泉中央駅）	0.4	0.4	自歩道活用				●
10	県道泉塩釜線（一本杉）	1.1	0.0			●		
11	市道駕籠沢日野線	0.3	0.0			●		
12	市道泉中央幹線2号線	1.0	0.0					●
13	市道将監幹線7号線	0.8	0.0					●
路線計		8.4	2.1					

※路線毎の延長は計画上の数値



【長町エリア】

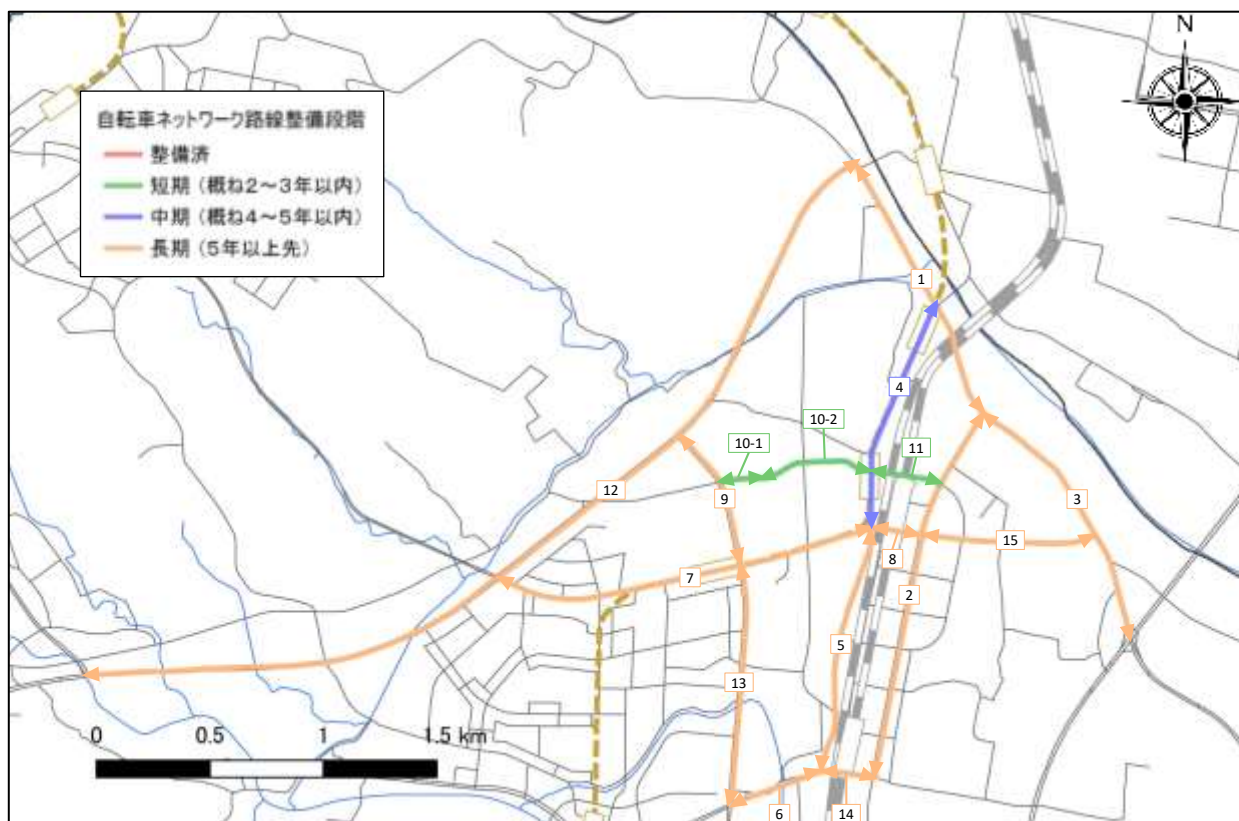


図 4.36 令和3年度以降の自転車ネットワーク路線整備段階図（長町エリア）※整備状況は令和2年度末見込み

表 4.11 令和3年度以降の自転車ネットワーク路線整備段階（長町エリア）※整備状況は令和2年度末見込み

番号	路線名	計画延長 (km)	令和2年度末 見込み整備済 (km)	整備形態	整備段階			
					整備済	短期	中期	長期
1	県道仙台名取線	1.2	0.0					●
2	県道仙台名取線（あすと長町）	1.7	1.7	自歩道活用				●
3	市道元寺小路郡山線	1.2	0.0					●
4	市道河原町長町南線（北）	1.0	0.0			●		
5	市道河原町長町南線（南）	1.1	1.1	自歩道活用				●
6	市道郡山折立線	0.4	0.0					●
7	市道長町八木山（その2）線	1.6	1.6	自歩道活用				●
8	市道長町八木山（その7）線	0.2	0.2	自歩道活用				●
9	県道仙台館腰線	0.6	0.6	自歩道活用				●
10-1	市道長町3号線	0.2	0.2	車道混在	●			
10-2	市道長町3号線	0.5	0.0			●		
11	市道あすと長町環状（その1）線	0.3	0.0			●		
12	国道286号	4.3	4.3	自歩道活用				●
13	県道仙台館腰線	1.0	1.0	自歩道活用				●
14	市道郡山折立（その5）線	0.6	0.6	自歩道活用				●
15	市道長町八木山（その8）線	0.7	0.7	自歩道活用				●
路線計		16.6	12.0					

※路線毎の延長は計画上の数値

6) 自転車ネットワーク路線整備計画の総括

【都心エリア】、【泉中央エリア】、【長町エリア】の各拠点を合計した計画延長、令和2年度末時点整備済み延長、整備率は、次のとおりとなります。

本計画においては、ガイドラインで示されている自転車通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の整備形態）の整備を推進し、安全な自転車通行空間の実現を図ります。

表 4.12 自転車ネットワーク路線総括（都心、泉中央、長町）※整備状況は令和2年度末見込み

	計画延長 (km)	令和2年度末見込み整備済み (km)		整備率 (実績)
	現計画路線	31.6	19.1	
		うち自転車通行空間整備	4.2	13%
		うち自転車歩行者道整備	14.9	47%
追加路線	48.8	22.0		45%
		うち自転車通行空間整備	9.2	19%
		うち自転車歩行者道整備	12.8	26%
TOTAL	80.4	41.1		51%
		うち自転車通行空間整備	13.4	17%
		うち自転車歩行者道整備	27.7	34%

## (5)安全・安心に通行できる自転車通行空間の整備

### 施策 1 1 あんしん通行路線の整備

#### (施策の考え方)

旧プランにおいて、自転車ネットワーク路線以外の郊外部等で、優先的に整備する路線として位置付けているあんしん通行路線を、ガイドラインに基づいて、引き続き自転車通行空間の整備に取り組みます。

#### (具体的な取り組み)

自転車ネットワーク路線以外で優先的に整備する路線について、地域特性等も踏まえて整備を図る。

#### 1) あんしん通行路線の選定要件

都心部以外で、優先的に整備する路線を「あんしん通行路線」として位置付け、歩行者や自動車との通行空間の分離を図ります。設定区間は旧プランを踏襲しつつ、次の選定要件に該当する区間等を選定します。

#### <あんしん通行路線の選定要件>

- ①地域内の幹線道路
- ②自転車に関する交通事故が発生している（又は発生の恐れがある）路線
- ③集客施設（駅、地域の核となる商業施設など）周辺路線
- ④学校周辺の自転車通学利用者が多い路線

#### 2) 選定路線



図 4.37 あんしん通行路線 (1/3)

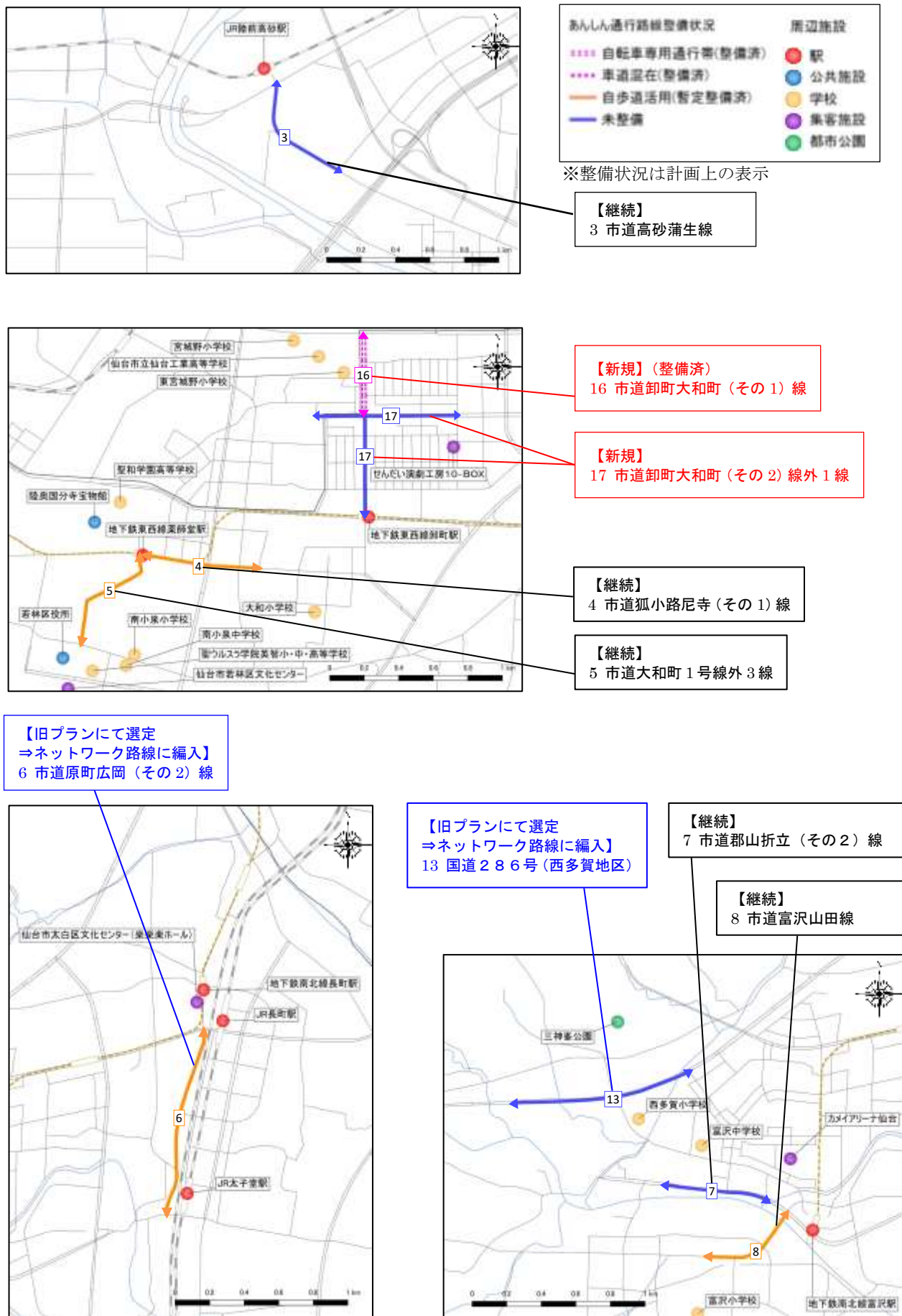


図 4.38 あんしん通行路線 (2/3)

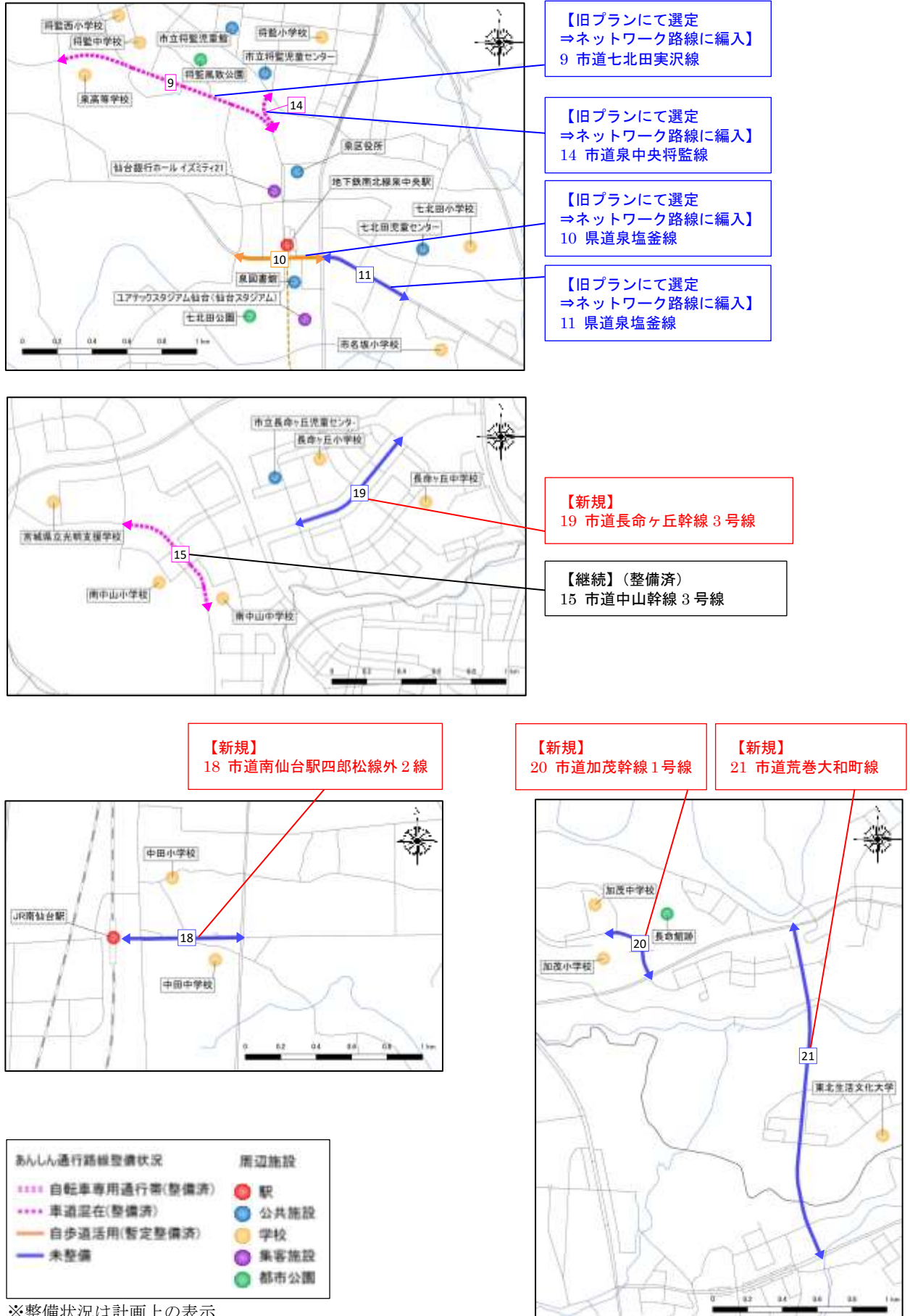


図 4.39 あんしん通行路線 (3/3)

3) あんしん通行路線の整備計画

あんしん通行路線の現時点における整備状況及び令和3年度以降の概ねの整備段階予定を、「施策10 自転車ネットワーク路線の選定・整備」と同様の考え方で示します。

表 4.13 令和3年度以降のあんしん通行路線整備段階 ※整備状況は令和2年度末見込み

番号	路線名	計画延長 (km)	令和2年度末見込み整備済 (km)	整備形態	整備段階			
					整備済	短期	中期	長期
1	県道利府岩切停車場線	0.2	0.2	自歩道活用				●
2	市道大槻4号線	1.0	1.0	自歩道活用				●
3	市道高砂駅蒲生線	0.7	0.0					●
4	市道狐小路尼寺(その1)線	0.7	0.7	自歩道活用				●
5	市道大和町1号線外3線	0.7	0.7	自歩道活用				●
6	市道原町広岡(その2)線	ネットワーク路線に編入						
7	市道郡山折立(その2)線	0.7	0.0					●
8	市道富沢山田線	0.6	0.6	自歩道活用				●
9	市道七北田実沢線	ネットワーク路線に編入						
10	県道泉塩釜線	ネットワーク路線に編入						
11	県道泉塩釜線	ネットワーク路線に編入						
12	市道北四番丁岩切線	ネットワーク路線に編入						
13	国道286号(西多賀地区)	ネットワーク路線に編入						
14	市道泉中央将監線	ネットワーク路線に編入						
15	市道中山幹線3号線	0.8	0.8	車道混在	●			
16	市道卸町大和町(その1)線	0.4	0.4	自転車専用通行帯	●			
17	市道卸町大和町(その2)線外1線	1.3	0.0			●		
18	市道南仙台駅四郎丸線外2線	0.7	0.0			●		
19	市道長命ヶ丘幹線3号線	0.8	0.0				●	
20	市道加茂幹線1号線	0.5	0.0			●		
21	市道荒巻大和町線	1.9	0.0			●		
路線計		11.0	4.4					

※路線毎の延長は計画上の数値

4) あんしん通行路線整備計画の総括

計画延長、令和2年度末時点整備済み延長、整備率は、次のとおりとなります。あんしん通行路線についても、自転車通行空間の整備を推進していくことにより、安全な自転車利用の向上を図ります。

表 4.14 あんしん通行路線総括 ※整備状況は令和2年度末見込み

	計画延長 (km)	令和2年度末見込み整備済み (km)	整備率 (実績)
現計画路線	11.2	7.2	64%
		うち自転車通行空間整備 2.5	22%
		うち自転車歩行者道整備 4.7	42%
追加路線	5.6	0.4	7%
		うち自転車通行空間整備 0.4	7%
		うち自転車歩行者道整備 0.0	0%
移行路線 (旧あんしん-自転車ネットワーク路線)	5.8	3.2	
		うち自転車通行空間整備 1.7	
		うち自転車歩行者道整備 1.5	
TOTAL	11.0	4.4	40%
		うち自転車通行空間整備 1.2	11%
		うち自転車歩行者道整備 3.2	29%

表 4.15 自転車ネットワーク路線及びあんしん通行路線整備の年次計画

施策の内容	該当 エリア	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度
施策10 自転車ネットワーク 路線の選定・整備	都心 エリア	No.16 市道宮沢根白石（その7）線				
		No.24 市道名掛丁 1号線外2線				
		No.36-1 市道宮沢根白石（その1）線				
		No.37 市道宮沢根白石（その2）線				
		No.36-2 市道宮沢根白石（その1）線				
		No.44 市道小松島小学校南線外1線				
		No.45 市道北四番丁岩切線				
		No.49 市道宮沢根白石（その6）線				
		No.53 市道片平丁線外1線				
		No.54-1 市道東三番丁線（北）				
	No.56-1 市道北一番丁2号線					
	No.57-1 市道北二番丁線					
	No.65-1 市道堤通線					
	ほか 整備路線					
	泉中央 エリア	No.7 市道泉中央2 5号線				
No.8 市道泉中央2 6号線						
ほか 整備路線						
長町 エリア	No.10-2 市道長町3号線					
	No.11 市道あすと長町環状（その1）線					
No.4 市道河原町長町南線（北）						

施策の内容	区	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度
施策11 あんしん通行路線の 整備	青葉 泉	No.21 市道荒巻大和町線				
	若林	No.17 市道卸町大和町 （その2）線外1線				
	太白	No.18 市道南仙台駅 四郎丸線外2線				
	泉	No.20 市道加茂幹線1号線		No.19 市道長命ヶ丘幹線3号線		

施策12 生活道路における安全対策の実施

(施策の考え方)

生活道路や小学校周辺などにおいては、歩行者等の安全確保を図るため、最高速度 30km/h の速度規制の実施とその他の安全対策を必要に応じて実施する「ゾーン 30」のような取り組みが、道路管理者と交通管理者との連携により行われています。

このような箇所では、自転車の走行箇所を明示することで交通錯綜の低減につながり、より安全な生活道路環境が実現できることから、区域（ゾーン）設定等と合わせて必要な整備を進めます。

(具体的な取り組み)

- ・「ゾーン 30」の整備等による生活道路の交通安全対策を実施



図 4.40 ゾーン 30 のピクトグラム設置事例（青葉区大町二丁目）

施策13 自転車通行空間の適正な維持管理

(施策の考え方)

整備を行った自転車通行空間においては、定期的な点検の実施や安全性・快適性の改善検討を行うことも必要であることから、自転車通行空間整備に係る情報を適切に管理するための台帳整理や、計画的な維持補修に取り組みます。

(具体的な取り組み)

- ①整備を行った自転車通行空間について、パトロールや点検等を実施し、適切な路面表示や安全性・快適性の改善を検討
- ②自転車通行空間の施設管理台帳の作成・管理による計画的な維持補修の実施



図 4.41 自転車通行環境整備台帳

出典：川崎市自転車活用推進計画

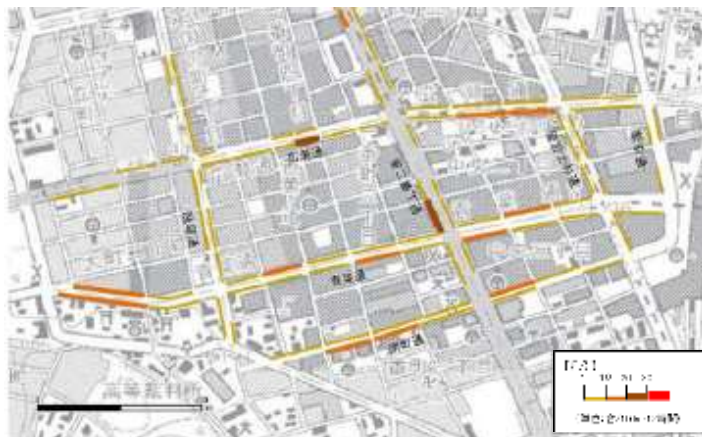


施策14 路上駐車対策等による自転車通行空間の確保

(施策の考え方)

都心部では、主要幹線道路を中心に、路上駐車や路上荷捌き、タクシーの客待ち駐車が発生しています。

自転車通行空間を十分に機能させるため、関係機関と連携した路上駐車や荷捌き、タクシーの客待ち駐車等の対策を推進し、都心部における安全・安心な自転車通行空間の確保を図ります。



路上駐車調査状況(兼用)  
調査日:平成29年10月12日(木)  
調査時間:7:00~19:00(12時間計)

図 4.42 路上駐車が発生状況

出典:仙台市道路交通等現況調査(平成29年度)

(具体的な取り組み)

- ①交通安全指導員による助言・啓発活動の継続的な実施
- ②駐車監視員による違法車両の確認等、警察と連携した違法駐車対策の実施
- ③路上荷捌き対策等の推進



図 4.43 違法駐車等防止重点地域地図



図 4.44 都心部における路上荷さばき駐車スペース  
出典:仙台市HP

(6) 利便性の高い駐輪環境の整備・更新

施策15 公共駐輪場の整備及び改修・改善

(施策の考え方)

自転車の駐輪需要に応じた公共駐輪場の整備が進む一方で、整備から年数が経過した駐輪場では設備の老朽化が進んでいる状況がみられます。

良好な駐輪環境を構築するため、駐輪施設の整備や計画的な改修・更新を進めるほか、分かりやすい案内看板の設置、利用状況に応じた特殊車両用駐輪スペースや高齢者・障害者用駐輪スペースを確保するなど、誰もが利用しやすい駐輪場整備を進めます。

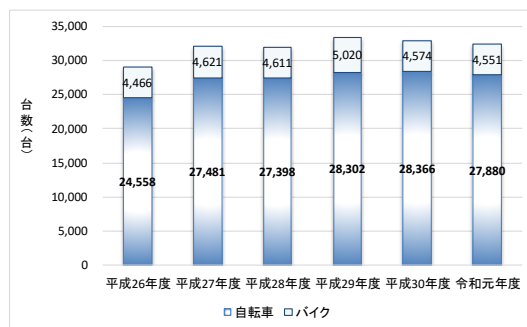


図 4.45 市営駐輪場の整備経過と収容台数の推移

資料：仙台市建設局



図 4.46 路上駐輪場（青葉通）



図 4.47 路上駐輪場（仙台駅西口）

(具体的な取り組み)

- ① 鉄道駅に駐輪場を整備し、駅に結節する駐輪場環境を整備
- ② 老朽化が進んだ施設を計画的に改修・更新し、良好な駐輪環境を維持
- ③ 駐輪場の施設改善検討、利便性の向上



図 4.48 青葉通地下駐輪場

施策16 放置自転車の効率的な撤去及び防止対策の実施

(施策の考え方)

都心部では、放置自転車台数が減少しており、撤去台数も減少していますが、依然として局所的に放置自転車が発生するエリアもみられます。

放置自転車をなくすため、需要に合わせた駐輪場等の整備を行うことに加え、放置自転車の効率的な撤去や放置防止・駐輪場利用の啓発等に取り組みます。

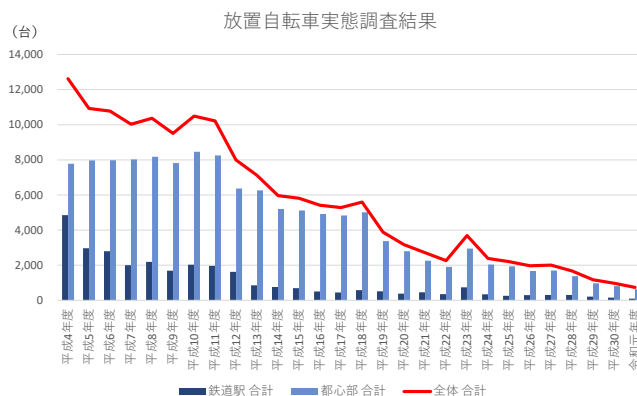


図 4.49 放置自転車・撤去自転車の推移

資料：仙台市建設局

(具体的な取り組み)

- ・ 放置自転車の撤去を継続的に実施するとともに、街頭での放置防止の監視・呼びかけを行い、効果的な放置自転車対策を実施



図 4.50 警察立会による放置自転車の夜間撤去



図 4.51 広瀬通駐輪場での啓発活動

施策17 新たな駐輪場の活用検討

(施策の考え方)

本市では、商業地において多くの人が集まる一定規模以上の建物に駐輪場を設置することを条例で義務付けており、市内中心部に100ヶ所以上の附置義務駐輪場が設置されています。

附置義務駐輪場の現況把握により、適切な駐輪場の附置義務のあり方を検討するとともに、民有地を活用するなど利便性の高い駐輪場の確保策を検討します。

(具体的な取り組み)

- ① 附置義務駐輪場の利用状況等の調査と各種交通データ等の分析を行い、条例内容を含めた附置義務駐輪場のあり方について検討
- ② 民有地を活用するなど、利便性の高い駐輪場の確保策を検討



基本方針3: 自転車の強みを発揮した地域づくり

(7) 都心部におけるコミュニティサイクルの利便性向上と観光利用の促進

施策18 DATE BIKEの利便性向上

(施策の考え方)

本市におけるコミュニティサイクル事業「DATE BIKE (ダテバイク)」は、エリア拡大やポート増設も進み、市民への浸透が進んでいます。

今後、ニーズを踏まえたポート配置や高密度化のほか、Ma a S (=Mobility as a Service) \*による市内の各種交通手段 (Mobility) やまちのアクティビティ (as a Service) とのつながりを構築し、利用の拡大を図ります。



図 4. 52 公共交通機関とDATE BIKEを活用した移動イメージ



図 4.53 サイクルポートマップ

出典：仙台コミュニティサイクル DATE BIKEご利用ガイド (令和2年4月)

(具体的な取り組み)

- ① 公共交通機関の接続や利用状況等を踏まえた、適切なポートの配置
- ② 「仙台MaaS (=Mobility as a Service)」によるDATE BIKEと他の移動サービスをシームレスに乗り換えることができる仕組みの構築



図 4.54 DATE BIKE 駐輪ポート

**【MaaS】とは**

○MaaS (Mobility as a Service) とは、目的地までの移動に対して、ルートや移動手段、さらには街なかの飲食店やイベント等の情報を組み合わせてモビリティとまちのアクティビティを“1つのサービスとして提供”する仕組みです。スマートフォン等で検索・予約・決済を一括して行うことができます。

○この仕組みを活用することで、利用者が様々な移動手段や目的地を考える際、望ましい情報を簡単に入手し、移動しやすくなります。その結果、自動車に過度に依存した状態から、“様々な移動手段を賢く使う生活”への変容が期待でき、また、目的地である“まちの魅力が向上”し、賑わいを創出するツールとして、今、全国的に期待されています。

参考：MaaSの概要

DATE BIKE  
(ダテバイク)



図 4.55 MaaSの概念図と解決に貢献する地域課題

出典：国土交通省

施策19 来訪者等へのDATE BIKE利用を促す情報提供

(施策の考え方)

来訪者等が市内で利用する交通手段としてDATE BIKE利用を促進するため、外国人を含む利用者にわかりやすいパンフレットやホームページによる案内を行うとともに、鉄道駅などの公共施設における案内表示の設置を検討します。

(具体的な取り組み)

- ①パンフレットやホームページによる、DATE BIKE利用方法の周知
- ②多言語版の媒体を活用した外国人に対する情報提供の実施
- ③案内表示方法について検討し、鉄道駅等における表示を推進



図 4.56 DATE BIKE利用ガイド  
出典：仙台コミュニティサイクル  
DATE BIKEご利用ガイド



図 4.57 多言語HPによる紹介  
出典：DISCOVER SENDAI  
(Sendai Official Tourism Website)



図 4.58 鉄道駅構内への看板設置例  
出典：小山市



図 4.59 案内看板の統一仕様案  
出典：国土交通

## (8) サイクルツーリズムの推進と自転車を活用したコンテンツの創出支援

### 施策20 自転車を楽しむことが出来る環境づくり 【重点】

#### (施策の考え方)

本市には豊かな自然や温泉、祭り、歴史・文化資源、音楽、スポーツなどの多様な観光資源があり、また、東部地域には震災遺構やメモリアル施設が整備されています。

自転車を活用して観光資源等を回遊できる環境の整備や、コンテンツの創出支援、サイクリングイベントの開催支援等を行い、自転車利用促進の取り組みを推進します。

#### (具体的な取り組み)

- ①官民連携による、観光資源等を回遊できる仕組みの構築
- ②自転車を活用したコンテンツの創出支援
- ③サイクリングイベントの開催支援



図 4.60 SENDAI SATOYAMA RIDE

出典：仙台里山ライドHP



図 4.61 自転車を活用した体験プログラム  
も含む観光コンテンツの創出

出典：仙台旅先体験コレクション表紙



図 4.62 ツール・ド・東北 (2019年石巻専修大スタート風景)

写真提供：河北新報社

施策2-1 国、県、周辺自治体や関係団体と連携した震災復興・伝承みやぎルート

(施策の考え方)

自転車と観光を組み合わせた宮城県内のサイクルツーリズムを推進する官民連携の協議会において、東日本大震災の遺構や伝承施設を巡るサイクルルートとして“震災復興・伝承みやぎルート”が決定されています。

国内外からの来訪者が、自転車で快適かつ安全に巡ることができるよう、国、県、周辺自治体や関係団体と連携してルートの整備を進めます。

(具体的な取り組み)

- ・整備マニュアルに基づき案内看板や路面表示等を設置するなど自転車利用環境の整備



図 4.64 震災復興・伝承みやぎルートの課題と具体的な取り組み内容(案)のアウトプットイメージ(ハード整備)



図 4.63 震災復興・伝承みやぎルート

出典：宮城サイクルツーリズム推進協議会

施策2-2 サイクリストの受入サービスの充実

(施策の考え方)

サイクルルート上においては、サイクリストの休憩施設や有益な情報提供が求められます。地域の宿泊施設等と協力し、サポート体制の充実やサイクリストに必要な情報等の発信を行います。

(具体的な取り組み)

- ①サイクルステーションの設置や、鉄道駅・空港における受入サービスの充実、サイクルラックの普及・拡大
- ②走行ルートや周辺環境等について、マップやホームページなどによる情報発信



図 4.65 仙台空港のサイクリングポート及び輸箱対応ロッカー  
写真提供：仙台国際空港(株)



図 4.66 地元産木材を利用したサイクルラック  
出典：石岡市



(9) 自転車を活用したライフスタイルの提案

施策23 自転車のメリットを活かした利用促進

(施策の考え方)

地域の持続的発展のためには、市民の健康維持や環境負荷低減に取り組むことが求められることから、運動効果や二酸化炭素排出量削減など自転車のメリットを活かした利用促進を図ります。

(具体的な取り組み)

- ① 自転車を活用した健康づくりの機会創出や啓発の実施
- ② 市民の環境配慮行動として、自転車利用を推進する啓発の実施



図 4.67 自転車通勤のメリット

出典：自転車通勤導入に関する手引き（国土交通省）



図 4.68 せんだいE-Action

出典：仙台市環境WEBサイトたまきさん

施策24 企業等による自転車利用促進等の支援

(施策の考え方)

国土交通省により自転車通勤を推進する企業・団体の認証制度が創設され、自転車通勤を推進する取り組みが進められています。

また、コロナ禍における社会状況では、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方針が国や本市において示されていることから、企業等での通勤・業務における自転車利用の促進を図ります。



図 4.69 自転車通勤導入に関する手引き（表紙）

出典：国土交通省

**(具体的な取り組み)**

- ①企業等に自転車通勤を促進する制度の周知や広報の実施
- ②「仙台市地球温暖化対策等の推進に関する条例」に基づく「温室効果ガス削減アクションプログラム」の参加事業者に対し、従業員の自転車利用等を促進



図 4.70 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの認定ロゴマーク  
出典：国土交通省



図 4.71 「仙台市地球温暖化対策等の推進に関する条例」パンフレット

**(10) 緊急時等における自転車活用の推進**

**施策25 庁舎等への自転車配備**

**(施策の考え方)**

大規模な災害によって交通遮断が起きた場合等においては、自動車の通行が困難な区域へ移動するための手段を確保する必要があります。また、新型コロナウイルスなど感染症拡大等の恐れがある社会状況では、防止措置を取った安全な移動が求められます。

市職員が災害対応や現場確認業務に円滑に対応できるよう、庁舎等に公用自転車を配備し、緊急時等の活用に備えます。

**(具体的な取り組み)**

- ・庁舎等に公用自転車を配備し、災害対応等業務における自転車活用を促進



図 4.72 庁舎等への自転車配備  
(仙台市役所本庁舎 公用自転車置場)

**施策26 災害時等における正しい自転車利用の推進**

**(施策の考え方)**

大規模災害や非常事態時等の移動手段として、機動性に優れた自転車の活用は効果的です。災害時等における移動に際して、ルールを守った自転車の有効活用について検討します。

**(具体的な取り組み)**

- ・災害時等における移動手段として、ルールを守り自転車を有効活用する方策の検討

## 第5章 計画推進のための仕組み

### 1 評価指標と目標値

本計画の推進に当たり、施策の進捗状況や効果を的確に把握するため、基本方針ごとに評価指標とその目標値を設定します。当該目標値は、改善の余地が大きい項目に対策を集中することによって達成可能な水準や先進地域の状況等を踏まえたものとしています。

表 5.1 基本方針に対応する評価指標と目標値

基本方針	施策	評価指標と目標値
基本方針1： 自転車の安全 利用意識の さらなる向上	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	●市民の自転車のルールに対する理解度 <u>令和7年度 90%</u> (令和2年度実績 81.7%) ※市民アンケートで計測
	(2) 協働による効果的な交通安全活動の推進	●市民の自転車のルールに対する遵守率 <u>令和7年度 70%</u> (令和2年度実績 56.1%) ※市内主要交差点等でのルール・マナー実態調査で計測
	(3) 一人ひとりの自転車安全利用意識を高める普及啓発活動の推進	●自転車損害賠償保険等の加入率 <u>令和7年度 85%</u> (令和2年度実績 59.9%) ※市民アンケートで計測  ●ヘルメット着用率 <u>令和7年度 30%</u> (令和2年度実績 13.3%) ※市民アンケートで計測
基本方針2： 自転車を安全・快適に利用できる都市環境の形成	(4) 自転車ネットワーク路線の設定・整備	●「自転車ネットワーク路線」の自転車通行空間整備延長 令和2年度末 13.4km → 令和7年度末 33.5km
	(5) 安全・安心に通行できる自転車通行空間の整備	●「あんしん通行路線」の自転車通行空間整備延長 令和2年度末 1.2km → 令和7年度末 6.4km
	(6) 利便性の高い駐輪環境の整備・更新	●都心部における放置自転車の台数 対前年度比「－」 (令和2年度実績 503台)
基本方針3： 自転車の強みを発揮した地域づくり	(7) 都心部におけるコミュニティサイクルの利便性向上と観光利用の促進	●コミュニティサイクルの利用回数 <u>令和7年度 100万回/年度</u> (令和2年12月末実績 49.8万回/年度)
	(8) サイクルツーリズムの推進と自転車を活用したコンテンツの創出支援	●週1回以上自転車を利用する割合 対前年度比「＋」 (令和2年度実績 28.3%) ※市民アンケートで把握
	(9) 自転車を活用したライフスタイルの提案	●自転車を活用したコンテンツの創出 各年度 2件
	(10) 緊急時における自転車活用の推進	
プラン全体		●自転車の事故件数 令和7年 400件 (令和2年実績 429件)  ●自転車が第1当事者となる自転車事故件数 令和7年 15件 (令和2年実績 32件)  ●本市の自転車施策に対する満足度 対前年度比「＋」 (令和2年度実績 30.8%) ※市民アンケートで把握

## 2 計画の推進体制

本計画における評価指標の目標値を達成するため、本市関係部局はもとより、国・県・警察・地域等が連携・協働して、自転車の安全な利活用に向けた必要な施策の推進を図ります。

## 3 計画のフォローアップ

本計画の進捗については、評価指標に基づき、毎年度PDC Aの考え方によるフォローアップを実施し、各施策の進捗状況を確認します。また、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

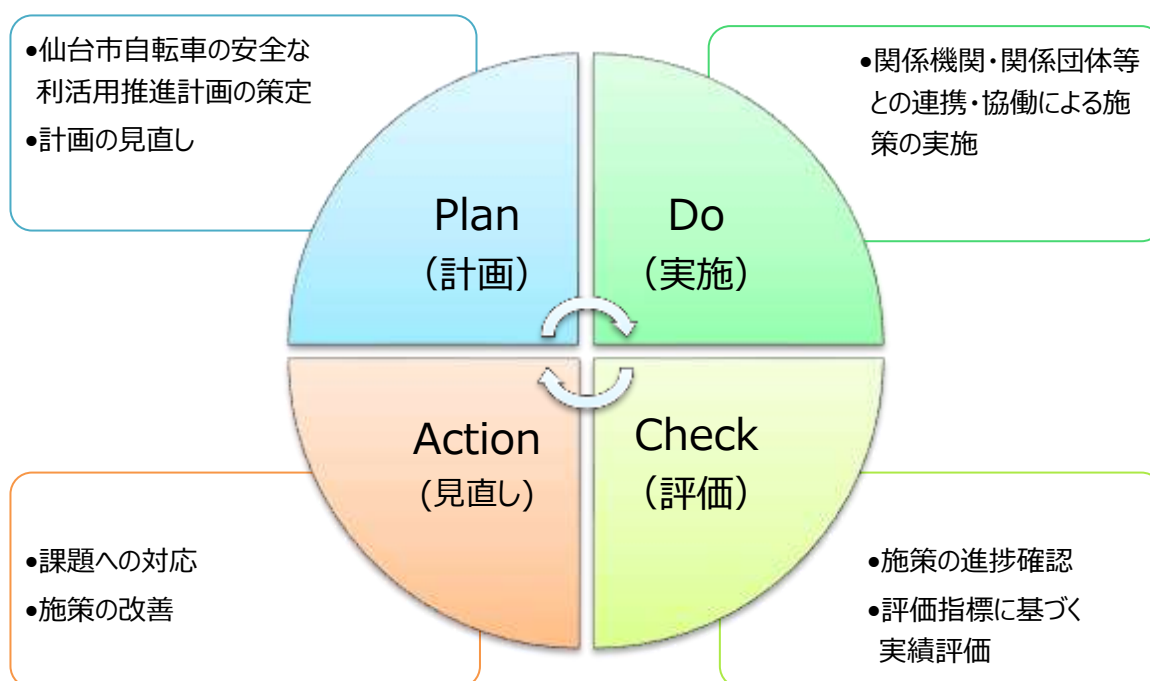


図 5.1 PDC Aによる計画のフォローアップ

## <資料編>

### 1 本計画の策定体制・策定経緯

#### (1) 本計画の策定体制

<仙台市自転車の安全な利活用推進計画策定委員会 委員名簿>

委員会における役職	氏名	所属・役職	備考
会長	小川 和久	東北工業大学教職課程センター 教授	
副会長	山口 哲男	宮城県自転車軽自動車商業協同組合 理事長	
委員	荒谷 義成	国土交通省東北地方整備局 仙台河川国道事務所 交通対策課長	
委員	北方 真起	自転車安全利用コンサルタント	
委員	木村 和博	公益社団法人宮城県バス協会 専務理事	熊沢 治夫 委員の後任として令和2年6月3日より委嘱
委員	日下 晋	公益財団法人仙台観光国際協会 常務理事 兼 事務局長 兼 総務企画部長	
委員	熊沢 治夫	公益社団法人宮城県バス協会 専務理事	
委員	武田 和子	一般社団法人宮城県交通安全協会 女性部長	
委員	武田 有紀	一般社団法人日本シェアサイクル協会 総務部会総務委員会 副委員長	
委員	西舘 禎	宮城県警察本部 交通部参事官兼交通企画課長	森 克夫 委員の後任として令和2年4月21日より委嘱
委員	本郷 敏章	公益財団法人仙台観光国際協会 専務理事	日下 晋 委員の後任として令和2年4月20日より委嘱
委員	森 克夫	宮城県警察本部 交通部参事官兼交通企画課長	
委員	渡邊 なおみ	仙台市PTA協議会 監事	
オブザーバー	鈴木 美緒	東海大学工学部土木工学科 特任准教授 (運輸安全委員会 非常勤委員)	

## (2) 本計画の策定経緯

〈策定の経緯〉

年	月日	策定の経緯
令和2年	1月28日	第1回仙台市自転車of安全な利活用推進計画策定委員会 (1) 委員会の運営について (2) 仙台市自転車of安全な利活用推進計画の策定について (3) 仙台市における自転車利用を取り巻く状況 (4) 杜の都の自転車プランの取組み状況 (5) 仙台市自転車of利活用推進計画の方向性
	6月29日	第2回仙台市自転車of安全な利活用推進計画策定委員会 (1) 前回の協議を踏まえた追加資料 (2) 仙台市自転車of安全な利活用推進計画の骨子案について
	11月6日	第3回仙台市自転車of安全な利活用推進計画策定委員会 (1) 仙台市自転車of安全な利活用推進計画の中間案について (2) 中間案に関する市民意見募集の実施について
	12月1日 ～12月28日	市民意見募集（パブリックコメント）の実施
令和3年	2月8日	第4回仙台市自転車of安全な利活用推進計画策定委員会 (1) 第3回委員会におけるご意見と本市の考え方について (2) 市民意見募集（パブリックコメント）の実施結果について (3) 仙台市自転車of安全な利活用推進計画（最終案）について

## 2 市民意見募集(パブリックコメント)の実施結果

### (1) 実施概要

- 1) 実施期間 令和2年12月1日（火）から令和2年12月28日（月）まで
- 2) 周知方法 市政だより12月号、市ホームページへの掲載、概要版及び本編の配布（各区役所・総合支所、市政情報センター・区政情報センター等）
- 3) 意見聴取方法 郵送、ファックスまたはEメール

### (2) 意見募集結果

- 1) 提出者数 20人・団体
- 2) 意見件数 38件
- 3) 意見の内訳

項目	件数
第1章 計画策定の趣旨	0件
第2章 自転車を取り巻く状況	1件
第3章 自転車関連施策の取組み状況と課題	2件
第4章 基本目標・方針と推進施策	33件
基本方針1 自転車安全利用意識のさらなる向上	(21件)
基本方針2 自転車を安全・快適に利用できる都市環境の形成	(9件)
基本方針3 自転車の強みを発揮した地域づくり	(3件)
第5章 計画推進のための仕組み	0件
その他	2件
合計	38件

### 3 用語解説

※本計画で用いる「自転車」は、以下の定義としています。

#### ・自転車

道路交通法第63条の3に規定される「普通自転車」をいう。

なお、「普通自転車」とは、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引（けんいん）していないものをいう。

「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第9条の2の2で次のように規定されている。

- 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
  - イ 長さ 190センチメートル
  - ロ 幅 60センチメートル
- 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。
  - イ 側車を付していないこと。
  - ロ 1の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。
  - ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
  - ニ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

#### － あ －

##### ・あんしん通行路線

本市独自の施策として、自転車ネットワーク路線以外の郊外部等で、優先的に整備するものとして位置付けた路線をいう。

#### － か －

##### ・コミュニティサイクル

一定のエリア内に複数の自転車貸出拠点を設置し、利用者がどの拠点でも自転車を借りたり返したりできる自転車利用の仕組み。

#### － さ －

##### ・サイクルツーリズム

自転車に乗ることを主な目的としたツーリングや、旅行やレジャーを主な目的とした行程の中で自転車を利用すること。

##### ・シェア・ザ・ロード

歩行者、自転車、自動車等がお互いの立場を思いやる気持ちを基本として道路を安全に共有すること。

**・ 自転車専用通行帯**

道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

なお、道路構造令の改正（平成 31 年 4 月施行）により新たに位置づけられた自転車通行帯はこれと同義語であるが、本市計画では、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインによる定義に合わせて自転車専用通行帯の用語を用いている。

**・ 自転車損害賠償保険等**

自転車の利用に係る交通事故より生じた他人の生命又は身体の被害に係る損害を填補することを約する保険又は共済をいう。損害保険会社が販売するコンビニエンスストア、インターネットなどを窓口にして加入できる自転車向け保険のほか、自動車保険や火災保険、傷害保険などに特約としてプラスする個人賠償責任特約、自転車安全整備店で点検・整備を受けた自転車に貼付される T S マークに付帯される保険等が該当する。

**・ 自転車通行空間**

自転車が通行するための道路、又は道路の部分をいう。

**・ 自転車道**

道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

なお道路交通法上も、自転車道として扱われる。

**・ 自転車ネットワーク路線**

自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線をいう。

**・ 自転車歩行者道**

道路構造令第 2 条第 1 項第 3 号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分のいう。

なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。

本計画では、歩道内での「白線または舗装着色等による歩行者と自転車利用者の分離」、「自転車利用者へ徐行等を促す表示物の設置」で整備した路線は、自転車歩行者道による暫定整備済みの取扱いとしている。

**・ 車道混在**

自転車道や自転車専用通行帯が設置されていない道路において、車道の左側端を自転車が通行する通行形態。安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインでは、矢羽根型路面表示や自転車ピクトグラム表示を用いて自転車の概ねの走行位置を明示する手法が推奨されている。



## ・スケアード・ストレイト

実際に起きた交通事故の模様や事故につながる危険な行為、事故の発生しやすい場所や状況を再現し、プロのスタントマンがその場で実演してみせることで事故の状況や原因を具体的に伝え、交通ルールを守ることの大切さを実感させることを目的とした交通安全教育手法の一つである。小・中学校、高等学校などの交通安全教室で広く採用されている。

## － な －

### ・二次交通

一般的に、市域外から市域内の空港や鉄道駅などの交通拠点までの移動に用いる交通機関を一次交通といい、交通拠点から目的地までの交通機関を二次交通という。

## － は －

### ・東日本大震災

2011年3月11日14時46分に、三陸沖の宮城県牡鹿半島の東南東130km付近で発生した、深さ24kmを震源とする地震。マグニチュードは、1952年のカムチャッカ地震と同じ9.0で、日本国内観測史上最大規模、アメリカ地質調査（USGS）によれば、1900年以降、世界で4番目の規模。

### ・ピクトグラム

不特定多数の人々が利用する公共交通機関や公共施設、観光施設等において、文字・言語によらず対象物、概念または状態に関する情報を提供する図形を指す。自転車の通行空間においても、案内・注意喚起のための看板や路面表示について、視覚的に工夫されたシンプルなデザインや色彩を用いることで、自転車のみならず、歩行者、自動車に対しても、自転車の通行ルール（通行の位置、方向、方法）を分かりやすく伝えることを意図する。

### ・附置義務駐輪場

仙台市では「仙台市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例」において自転車・バイクの路上放置をなくすため、商業地の多くの人が集まる建物に駐輪場を設置することを条例で義務付けている。この条例によって作られた駐輪場を「附置義務駐輪場」という。

### ・歩道

道路構造令第2条第1項第1号に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。

なお、道路交通法上も、歩道として扱われる。

## － ま －

### ・MaaS（マース）

地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資することが期待されている。

－ や －

・ 矢羽根型路面表示

車道で自転車が走る場所の目安と進行方向を路面表示により表すもの。自転車利用者だけでなく、自動車ドライバーに対しても、車道上の自転車通行位置を知らせる法定外の路面表示。

－ ら －

・ 路面表示

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字をいう。

