

仙台市
自転車の安全な利活用推進計画 2026-2030
(中間案)

令和 7 年 11 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
3	自転車のメリット	3
4	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	49
第4章	基本目標・方針と推進施策	50
1	基本目標・方針	50
2	施策の体系	51
3	推進施策	53
第5章	計画推進のための仕組み	101
1	評価指標と目標値	101
2	計画の推進体制	102
3	計画のフォローアップ	102
<資料編>		- 1 -
1	用語解説	- 1 -

本文中、「〇〇〇*」とある用語は、資料編「1 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ました。

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）」、令和3年に「仙台市自転車の安全な利活用推進計画（以下「前回計画」）」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、「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、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、令和3年5月に「第2次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。

また、本市では令和7年3月に「仙台市ダイバーシティ推進指針」を策定し、さまざまな「ちがい」を受容してきた歴史や風土などをさらに発展させながら、年齢や性別、国籍、障害の有無などに関わらず、誰もが安心して住み続け、活躍できるまちづくりを進めています。

このような背景のもと、策定から5年を経過した前回計画の取り組みを検証し、「まもる・つながる・ひろがるまち」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2026-2030」を策定することといたしました。

第2章 自転車を取り巻く状況

3 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。

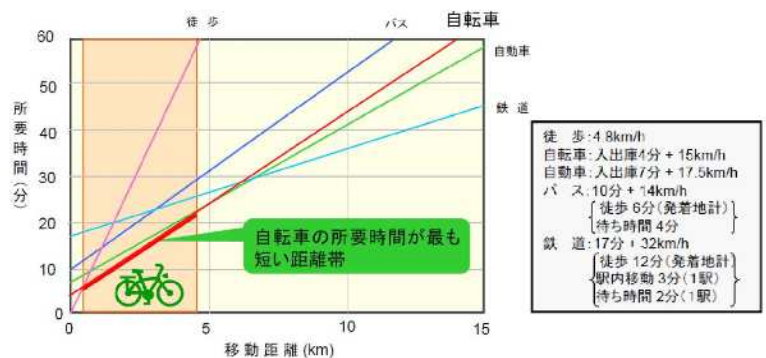


図 2.1 移動距離別の所要時間（交通手段別）

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。自転車による通勤は、安静時の6.8倍の運動強度であるとされています。また、2017年に発表されたイギリスの研究によると、自転車もしくは自転車及び徒歩による通勤では、車や公共交通機関に比べて、心臓疾患による死亡リスクが52%、がんによる死亡リスクが40%低いことが明らかにされています。

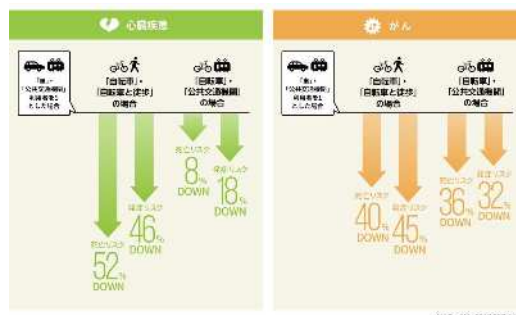


図 2.2 通勤時の手段別にみた心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスク

資料：自転車通勤導入に関する手引き（国土交通省）（図は株式会社シマノ作成）

(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。

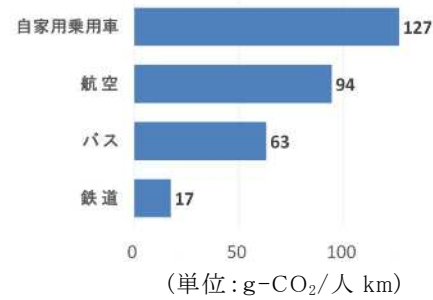


図 2.3 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客、2023 年度)

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、自動車利用を抑える一方、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。

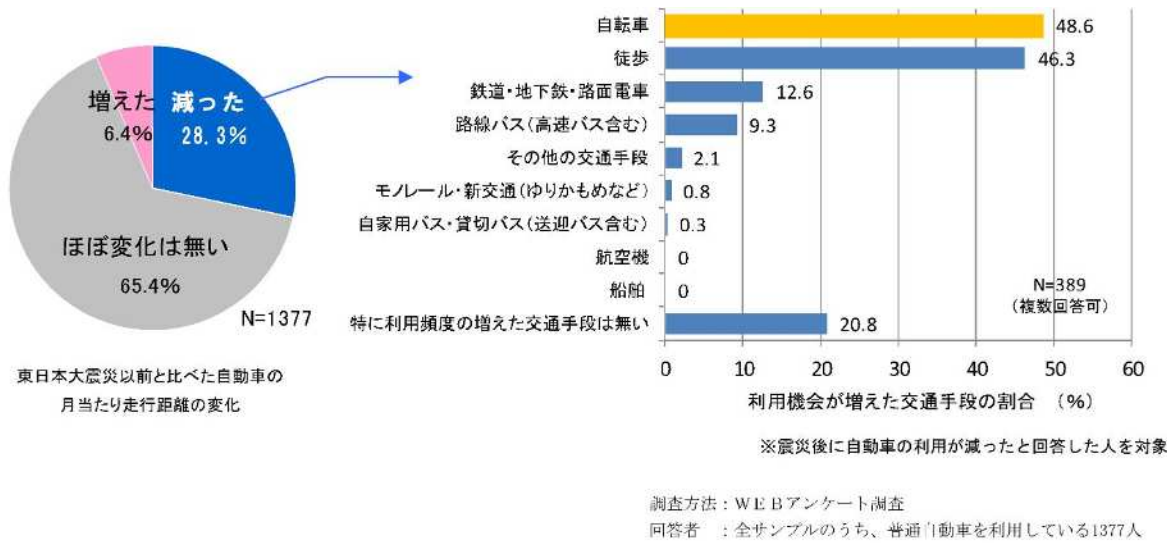


図 2.4 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段

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。

4 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 2.1 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
令和2年6月	自転車のあおり運転(妨害運転)を「危険行為」として規定 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)。
令和4年11月	自転車安全利用五則の見直し 「車道寄りを徐行する」という文言が削除され、自転車は原則として車道を通行することが強調された。 1. 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先 2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認 3. 夜間はライトを点灯 4. 飲酒運転は禁止 5. ヘルメットを着用
令和5年4月	自転車利用者のヘルメット着用の努力義務化 全ての年齢層の自転車利用者に対して、乗車用ヘルメットの着用が努力義務となった。
令和5年7月	特定小型原動機付自転車の交通方法等に関する規定が施行 特定小型原動機付自転車(電動キックボードなど)に関する規定が追加され、16歳未満の運転は禁止であるものの、運転免許不要、車道左側通行、ヘルメット着用努力義務など、自転車と類似の交通ルールが適用された。
令和6年11月	自転車の危険な運転に新しく罰則が整備 自転車による危険な違反行為として、運転中の「ながらスマホ」と「酒気帯び運転及び幫助」が新たに罰則の対象となった。
令和8年度 (予定)	車が自転車等を追い抜く際に、自転車等の安全を確保するための規定が創設 自動車等が自転車等の右側を通過する場合において両者の間に十分な間隔がないとき、自動車等は自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行すること、自転車等はできる限り道路の左側端によって通行することを規定する。
	自転車等に対する交通反則通告制度(青切符)の適用 自転車等の運転者がした一定の違反行為(信号無視、速度違反、一時不停止等)を交通反則通告制度(青切符*)の対象とする。

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、令和6年6月にガイドラインの改定が行われています。

＜主なガイドライン改定内容＞

- ・自転車活用推進法及び自転車活用推進計画の反映
- ・限られた道路空間の再配分による自転車通行空間の整備を検討する手法の例示
- ・自転車通行空間における停車帯等を併設する場合の設計方法例の提示
- ・道路管理者、都道府県警察が特に注意しなければならない通行ルールの解説など

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、貧困や飢餓の撲滅、格差の是正、持続可能な消費・生産などを目指す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 2.5 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 2.6 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) 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、「感染防止対策」として、密を避けることが求められました。

自転車利用は通勤・通学時に人との接触を低減することが可能なことから、感染防止対策の一環としても有効と考えられます。こうした背景の中、新型コロナウイルス感染症に対する国の方針を踏まえ、本市においても、自転車の利活用推進が図られてきたところです。

3 仙台市の状況

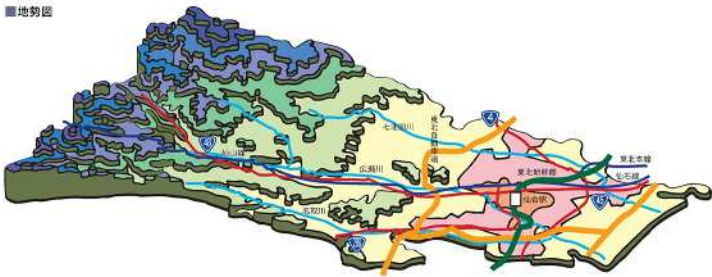
(1) 仙台市の地形的な特徴と気象特性

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。

■地勢図



資料:仙台的都市計画 2023

図 2.7 仙台市の地形



(仙台市都市計画基本図を基に作成)

図 2.8 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小さい、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。

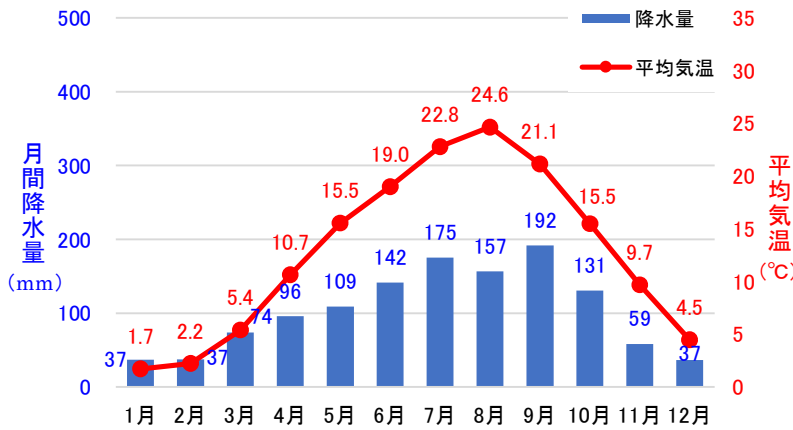


図 2.9 仙台市の平均気温と降水量(1981~2024年平均)

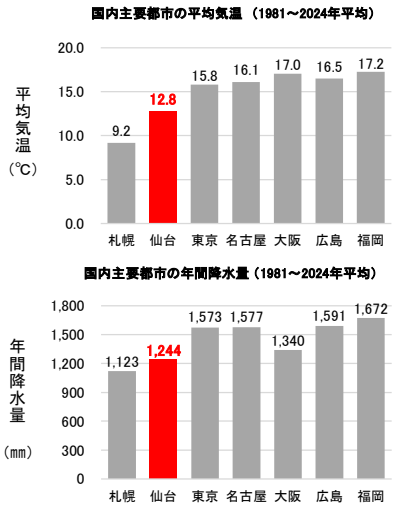
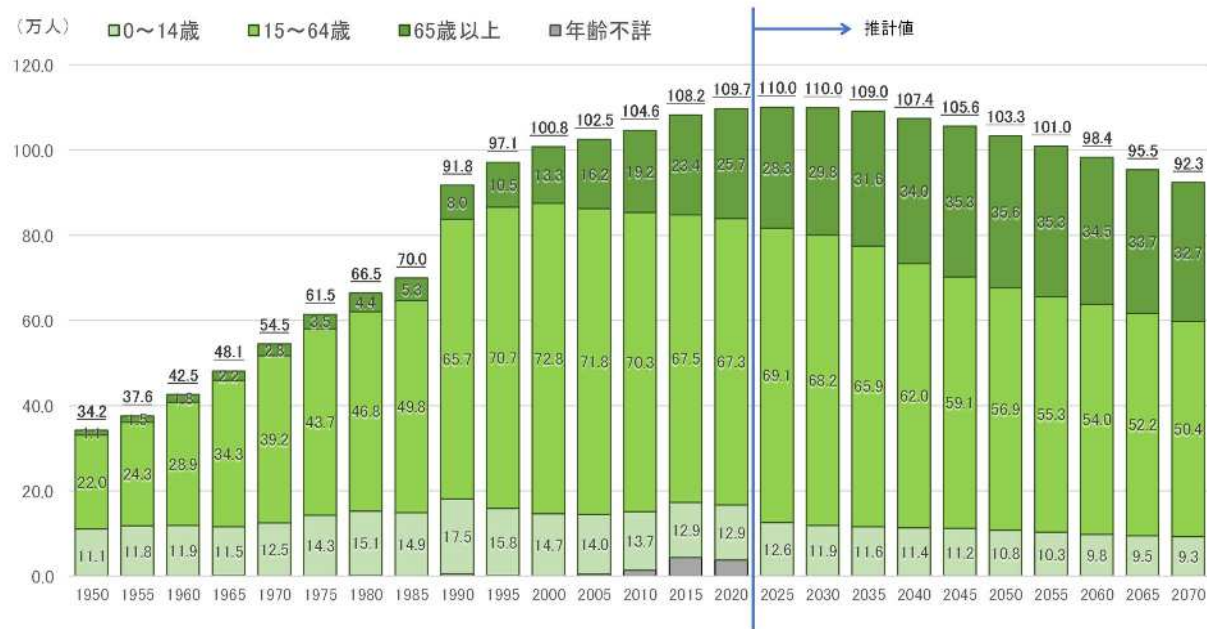


図 2.10 主要都市との比較

資料：気象庁HP

(2) 人口の推移

本市の人口は現在約 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、2060 年には 100 万人を割り込む見込みです。少子高齢化が着実に進み、人口構成比も変わることが予想されます。



※2020 年までは国勢調査の結果(総務省統計局)、2025 年以降は仙台市まちづくり政策局の資料より

図 2.11 仙台市の将来人口推計(1950 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は高い状況がみられます。

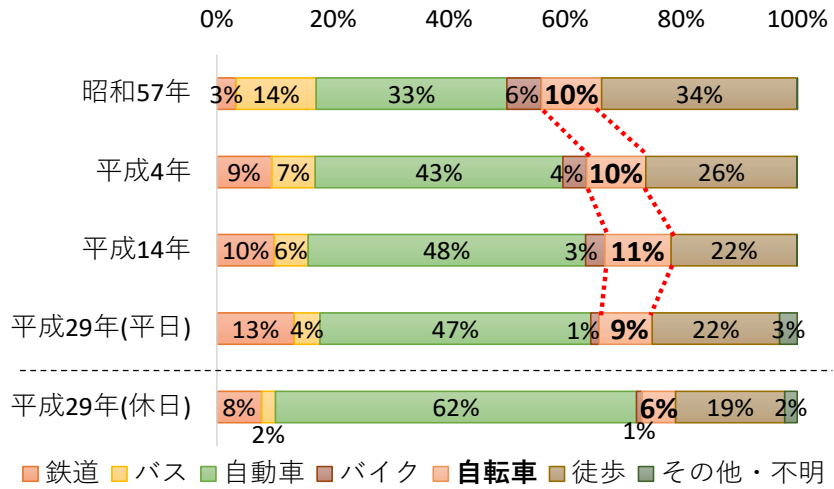


図 2.12 代表交通手段の利用率の変化(経年変化)

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。

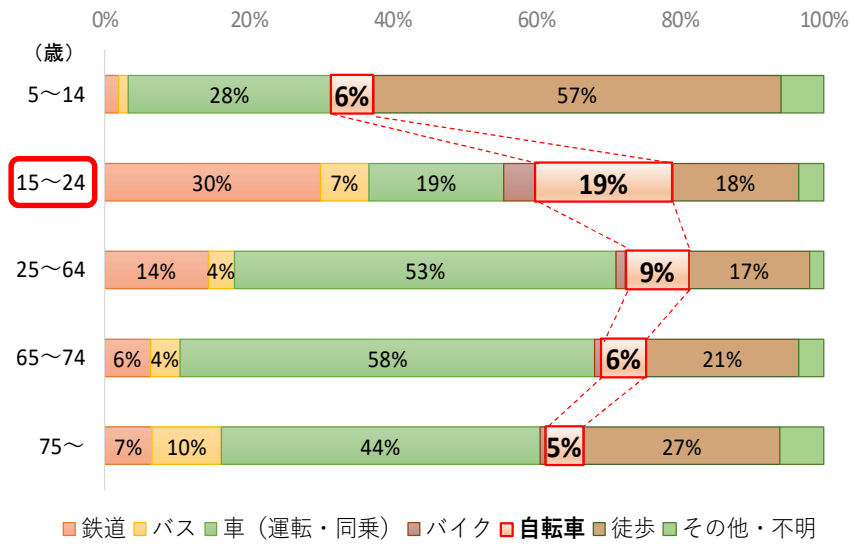


図 2.13 年齢階層別の代表交通手段利用率(平成 29 年(平日))

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みると、都心地域や一部の地下鉄沿線地域など平野部にいて利用率が高くなっています。

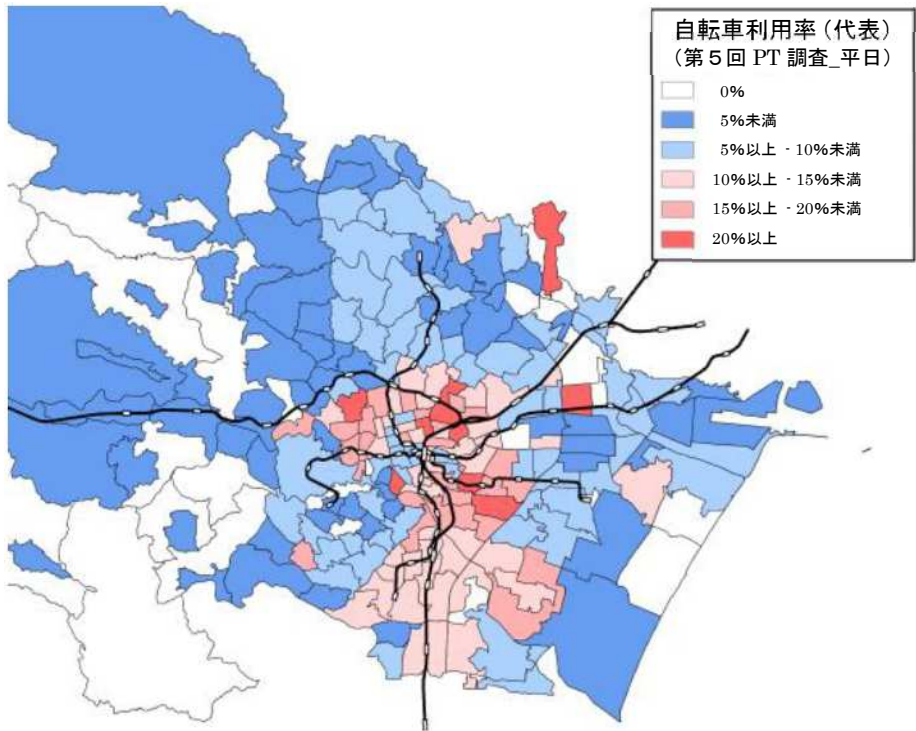


図 2.14 地域ごとの自転車利用率(平成 29 年(平日)_代表)

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 25%程度、全く自転車を利用しない回答者は約 6 割となっています。

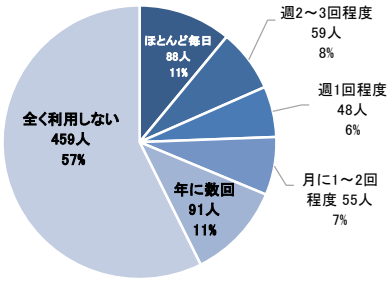


図 2.15 自転車の利用頻度(N=800)

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和 7 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。

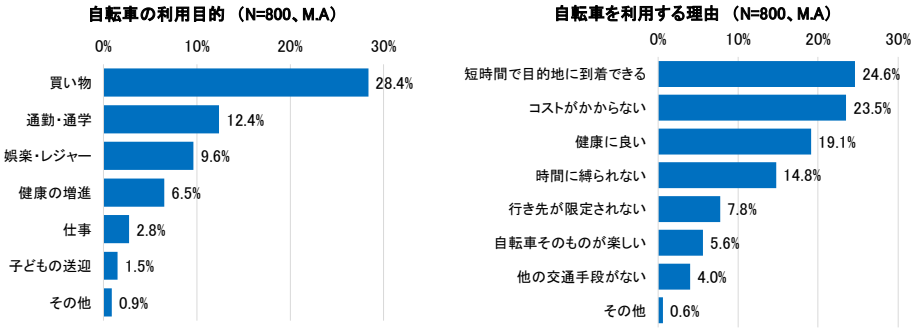


図 2.16 自転車の利用目的と理由(複数回答)

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和 7 年度）

⑥ 自転車の保有率

令和 3 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 56.4%と、全国平均よりやや低い水準となっています。また、平成 30 年と比較すると全国的に自転車保有率は低下の傾向にあり、本市の自転車保有率も同様に低下の傾向にあります。

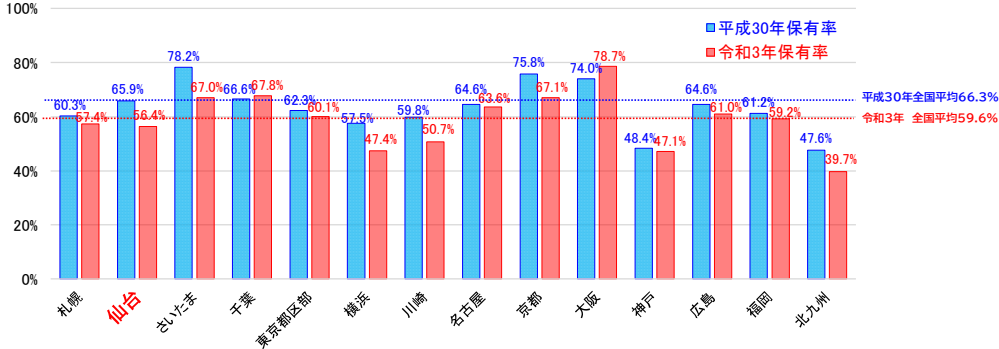


図 2.17 平成 30 年、令和 3 年 14 大都市別自転車保有率

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）
2021 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。



図 2.18 市内の観光資源

資料：仙台里山ライドHP、仙台市HP

② 観光の動向

本市の宿泊客数は、平成23年から増加傾向で推移しており、令和2年～3年に新型コロナウイルス感染症の影響で一旦減少したものの、令和4年から徐々に回復し、令和6年にはコロナ禍前の令和元年を上回り、過去最高となりました。

観光客の観光スポットへの移動手段（二次交通）をみると、「自家用車」が最も多く、続いて「電車」、「仙台市営地下鉄」、「路線バス」の順となっており、自転車に関連する「レンタサイクル」と「二輪車・バイク」はいずれも少なくなっています。

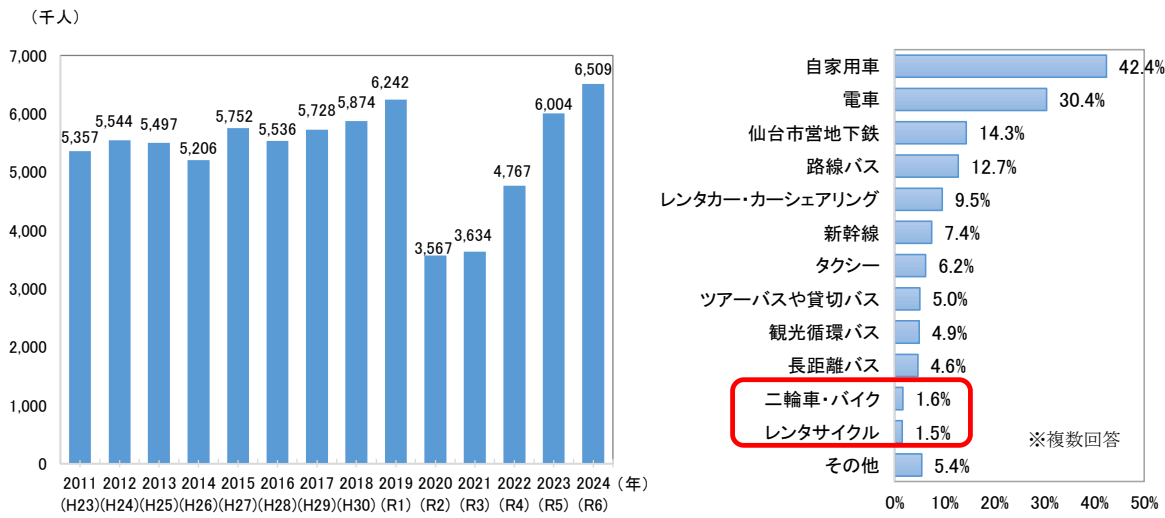


図 2.19 仙台市の宿泊客数の推移と観光客の市内／観光スポットへの移動手段（二次交通）

資料：仙台市文化観光局／令和6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、3つの基本方針（（1）自転車の安全利用意識のさらなる向上、（2）自転車を安全・快適に利用できる都市環境の形成、（3）自転車の強みを発揮した地域づくり）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 自転車の安全利用意識のさらなる向上

表 3.1 基本方針1の取り組み状況

施策体系	施策	施策の実施状況概要	施策の成果概要
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教育	・幼児から児童、生徒、学生、保護者、高齢者、外国人まで多様な対象に向けて、交通安全教育の実施とその支援を推進	・ルール理解度(平均)は、概ね 80%程度で推移 ・ルール遵守率は、概ね 50～60%の範囲内で推移 ・自転車損害賠償保険等への加入率はほぼ横ばい傾向 ・ヘルメット着用率は、令和5年度からは 30%前後を推移
	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		
	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		
	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	・地域や学校、警察、企業等の関係機関・団体と連携し、交通ルール遵守の啓発を実施	
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	・SNS や動画、広報誌、イベント等を通じて、さまざまな層に向けて、ヘルメットの着用や自転車保険への加入、日常的な点検整備の重要性、自転車通行空間等に関する啓発を実施	
	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		
	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		

1) 施策の実施状況

(ア) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

幼児から児童、生徒、学生、保護者、高齢者、外国人まで多様な対象に向けて、自転車シミュレーター等を活用した交通安全教室や啓発チラシの配布を行い、交通安全教育の実施とその支援を推進しました。

表 3.2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進の実施状況

施策	実績	R3	R4	R5	R6
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】	保育所等において、児童を対象とした交通安全教室を実施	○	○	○	○
	各小学校において、交通安全教室を実施	○	○	○	○
	自転車シミュレーターを活用した交通安全教室を実施	○	○	○	○
	交通公園での自転車講習会を実施	※	○	○	○
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】	市内中学校・高校でスクアード・ストレイト方式自転車安全教室を実施	○	○	○	○
	市内中学校・高校で自転車シミュレーターを活用した交通安全講座を実施	-	○	○	○
	高校の新入学高校生に対し、自転車ルールブックを配付	○	○	○	○
	「総合的な探求の時間」において、課題提供を行う等の学習支援を実施	○	○	○	○
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】	交通公園での自転車講習会を実施（再掲）	※	○	○	○
	小学生向け交通安全リーフレットの作成・配布	○	○	○	○
	小中学生とその保護者に対し、長期休業期間に気を付けるべき交通安全啓発チラシを配付	○	○	○	○
	高齢者向け交通安全講座を実施	○	○	○	○
	外国人留学生を対象とした自転車教室を実施	○	○	○	○
	留学生のためのリサイクル自転車販売会での交通安全教室開催	-	○	○	○
	自転車を利用した配達業の事業者を通じて、配達員に啓発メッセージを配信	○	○	○	○
	仙台駅東地区社会実験に伴い、宮城野通歩道にて、デジタルサイネージを利用し自転車の安全利用に関する多言語の動画を配信	○	○	-	-
施策4 交通安全教育の実施支援	電動キックボードの利用に関するホームページの公開及び啓発ポスター・チラシの作成及び配布	-	-	○	○
	市立学校の合同校長会において、学校の交通安全に係る市の事業を紹介	○	○	-	-
	大学・専門学校新入生を対象とした自転車安全利用啓発チラシの配付	○	○	-	-
	市職員（安全管理者・自転車通勤者等）を対象に交通安全に関する研修会を開催	○	○	○	○

※令和3年度の交通公園での自転車交通安全教室の実施は、「新型コロナウイルス感染症」拡大防止のため、開催中止



図 3.1 児童を対象とした交通安全教室
(令和6年7月9日蒲町小学校)

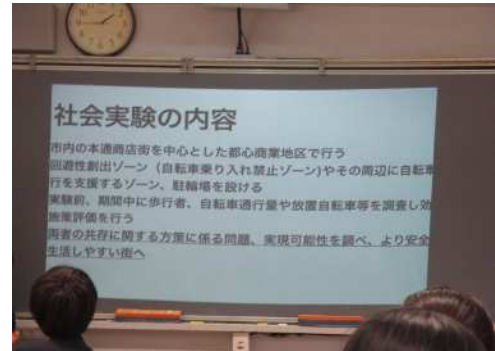


図 3.2 「地域課題研究」(仙台南高等学校)



図 3.3 児童の保護者向けの
交通安全啓発チラシ



図 3.4 市職員向け自転車安全利用に
関する研修会(令和6年5月20日)

(イ) 協働による効果的な交通安全活動の推進

地域や学校、警察、企業等の関係機関・団体と連携し、交通ルール遵守の啓発を行いました。

表 3.3 協働による効果的な交通安全活動の推進の実施状況

施策	実績	R3	R4	R5	R6
施策5 地域等と連携した交通安全活動の実施	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	○	○	○	○
	「自転車の安全利用の促進に関する協定等」を締結した法人等との連携による、交通安全教育・啓発活動の継続実施	○	○	○	○
	自転車運転者講習制度に関する情報発信	○	○	○	○



図 3.5 各地域におけるモデル事業の取組み(令和6年度抜粋)

(ウ) 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

SNS や動画、広報誌、イベント等を通じて、さまざまな層に向けて、ヘルメットの着用や自転車保険への加入、日常的な点検整備の重要性、自転車通行空間等に関する啓発を行いました。

表 3.4 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の実施状況

施策	実績	R3	R4	R5	R6
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	市公式ソーシャルメディア(LINE等)での啓発記事掲載	○	○	○	○
	市公式YouTubeチャンネル「せんだいTube」において、市作成の啓発動画「伊達武将隊と学ぶ 自転車安全利用のすすめ」、東北工業大学の学生が連携事業で作成した自転車啓発動画を掲載	○	○	○	○
	PTAフェスティバル、交通フェスタ等の各種イベントに出展し、自転車の安全利用に関する啓発を実施	○	○	○	○
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】	「自転車の安全利用の促進に関する協定等」を締結した法人にて、保険加入促進、自転車の安全利用に関する啓発活動を継続実施	○	○	○	○
	各種講習において、自転車損害賠償保険等への加入義務に関する周知・広報を実施	○	○	○	○
	東北生活文化大学との連携事業で学生が作成した、ヘルメット着用啓発ポスター等を市内中・高・専門学校・大学、駐輪場、自転車販売店等へ配付・掲示	○	○	○	○
	市内高校の地域課題研究において、ヘルメット着用率向上に向けたヘルメットのカラーデザイン制作	-	-	-	○
	交通安全教室の実施校において、自転車ヘルメットの展示や着用体験を実施	○	○	○	-
	イオンスタイル仙台卸町のデジタルサイネージにおいてヘルメット着用啓発を実施	○	○	○	○
	ヘルメットモニターを募集し、ヘルメット着用意識の向上を促進及びアンケート実施によるデータの収集	-	-	-	○
	仙台市職員駐輪場におけるヘルメット着用調査及び啓発	○	○	○	○
	マイナビ仙台レディースの選手出演によるヘルメット着用促進CMを作成し、ホームゲーム開催時間に来場者向けに放映	○	○	○	○
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	市作成ルールブック「BICYCLE RULE GUIDE BOOK—仙台スマートサイクルライフ」において自転車の点検整備に関する情報を掲載	○	○	○	○
	宮城県自転車軽自動車商業協同組合と連携した自転車点検啓発	-	○	○	○
施策9 自転車通行空間のドライバーへの周知	矢羽根型路面表示の設置路線において、関係機関、地域団体と協働により自転車の通行区分に関する広報啓発を実施	○	○	-	-
	宮城県運転免許センターに協力を依頼し、自転車通行区分に係る広報を実施	-	-	○	○
	イオンスタイル卸町のデジタルサイネージにて、自転車の通行区分に関する啓発を実施	-	○	○	○
	宮町通りにて、広報車による音声啓発を実施	○	○	○	○
	通行区分に関する啓発事項を記載したステッカーや街路灯幕を掲出するほか、チラシ配布やのぼり旗を用いての自転車街頭指導を実施	○	○	○	○



図 3.6 東北生活文化大学との連携事業で学生が作成した啓発ポスター



図 3.7 マイナビ仙台レディース選手出演によるビジョンCM

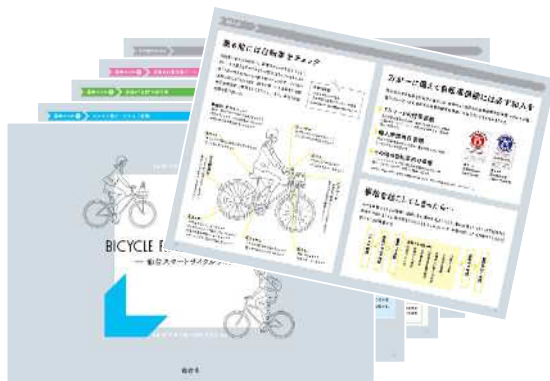


図 3.8 BICYCLE RULE GUIDE BOOK
仙台スマートサイクルライフ 抜粋



図 3.9 市営駐輪場における自転車の
日常点検

2) 施策の成果

(7) 市民の自転車利用ルールを理解度

各年度の自転車に関するWEBアンケート調査によると、自転車利用ルールの理解度（認知度の平均）は、概ね80%前後で推移しています。

項目別に見ると、「歩道通行時は車道寄りを通行」や、「こども、高齢者、身体障害者は歩道通行可」等のルールについては、あまり認知されていません。

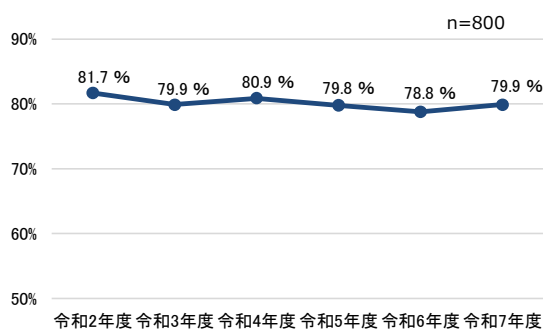


図 3.10 自転車ルール理解度
(認知度の平均)の推移

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

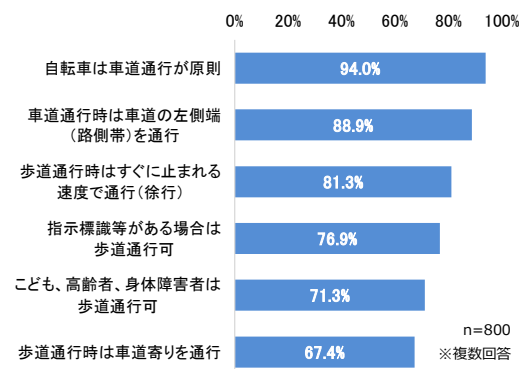


図 3.11 自転車ルールの認知度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

(イ) 市民の自転車利用ルールへの遵守率

各年度の自転車のルール・マナー実態調査によると、自転車ルールの遵守率（違反なしの割合）は、概ね50～65%の範囲内で推移しています。なお、違反内容については、「通行区分違反」の割合が依然大きくなっています。

自転車に関するWEBアンケート調査によると、遵守率が高い自転車ルールの項目は「夜間はライト等をつけて運転」、次いで「ブレーキが付いていない、又は壊れている自転車を運転しない」でした。一方で遵守度が低い項目は「歩道を自転車で通行する場合は、標識等で自転車が通行できる歩道であることを確認」、「歩道を通行できる場合でなければ、車道を通行」であり、通行区分に関する項目の遵守率が低くなっています。

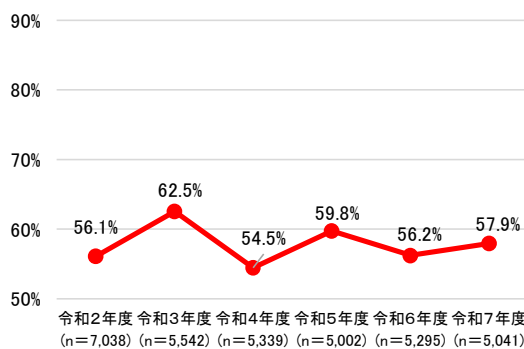


図 3.12 自転車ルール遵守率
(違反なしの割合)の推移

資料：自転車ルール・マナー実態調査（各年度）
※令和2年度と令和3年度以降で集計対象地域が異なる

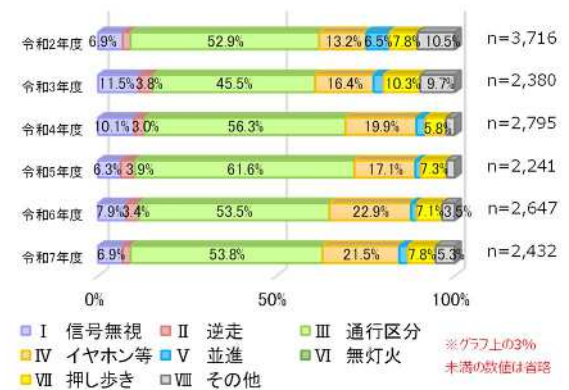


図 3.13 違反内容の割合

資料：自転車ルール・マナー実態調査（各年度）
※令和2年度と令和3年度以降で集計対象地域が異なる

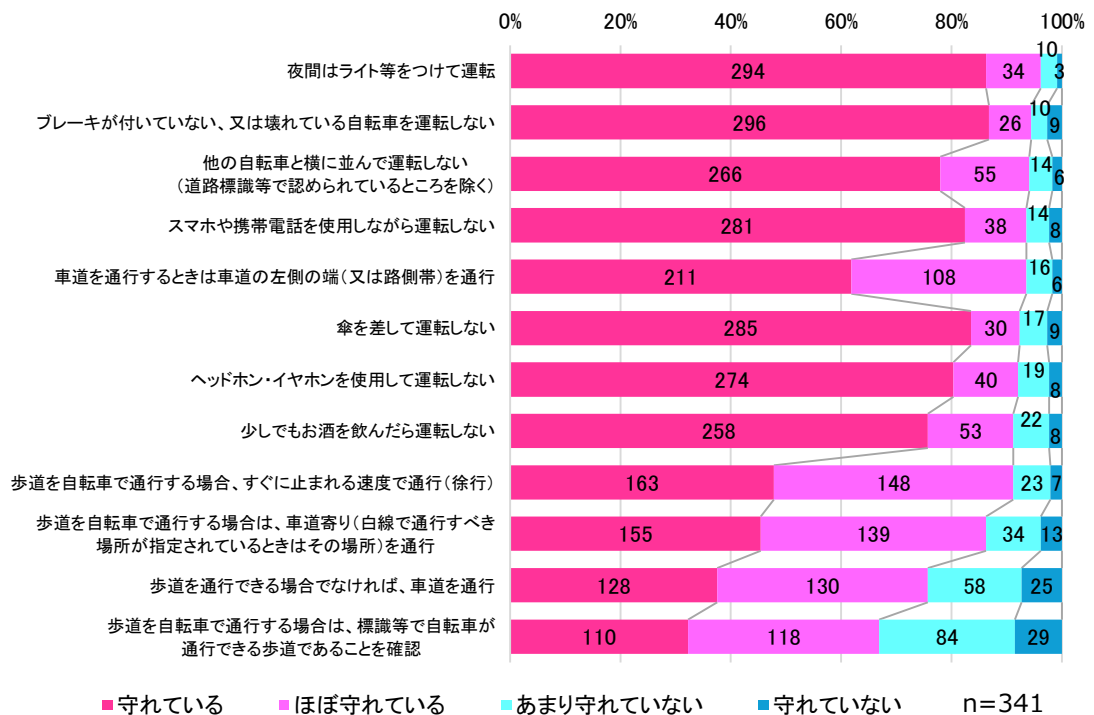


図 3.14 自転車ルールの遵守状況

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

(ウ) 自転車損害賠償保険の加入状況

各年度の自転車に関するWEBアンケート調査によると、自転車損害賠償保険等の加入率は60%前後とほぼ横ばいで推移しており、令和7年度では直近5年で最も低い値となっています。保険に加入しない理由としては、「自転車に乗る頻度が少ないから」、「意識したことがなかったから」が多く挙げられています。

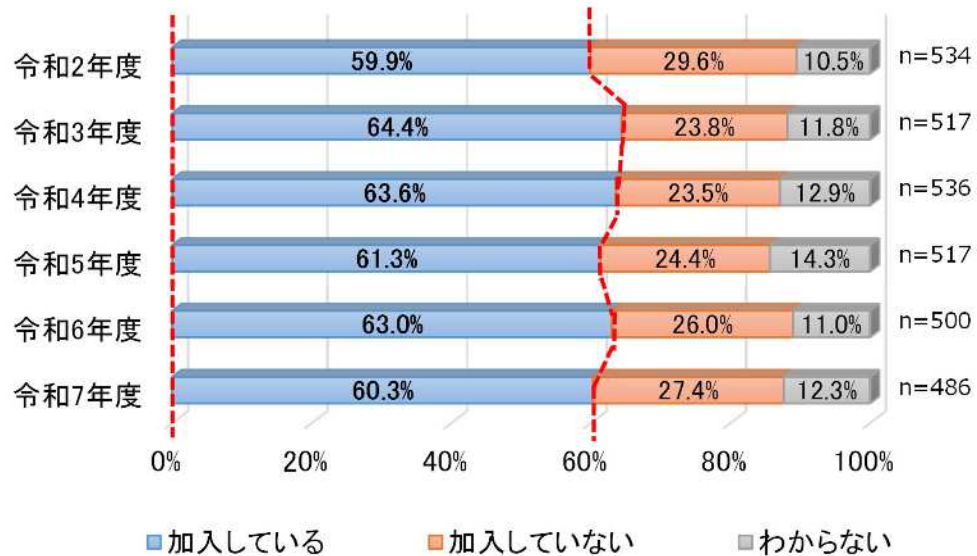


図 3.15 自転車保険加入率の推移

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

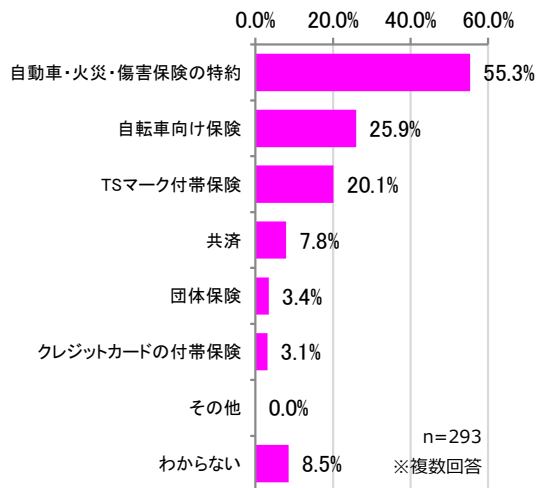


図 3.16 加入している保険の種類(令和7年度)

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

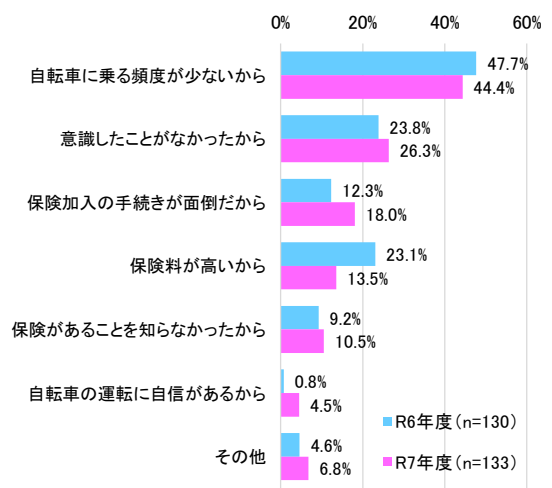


図 3.17 自転車保険に加入しない理由

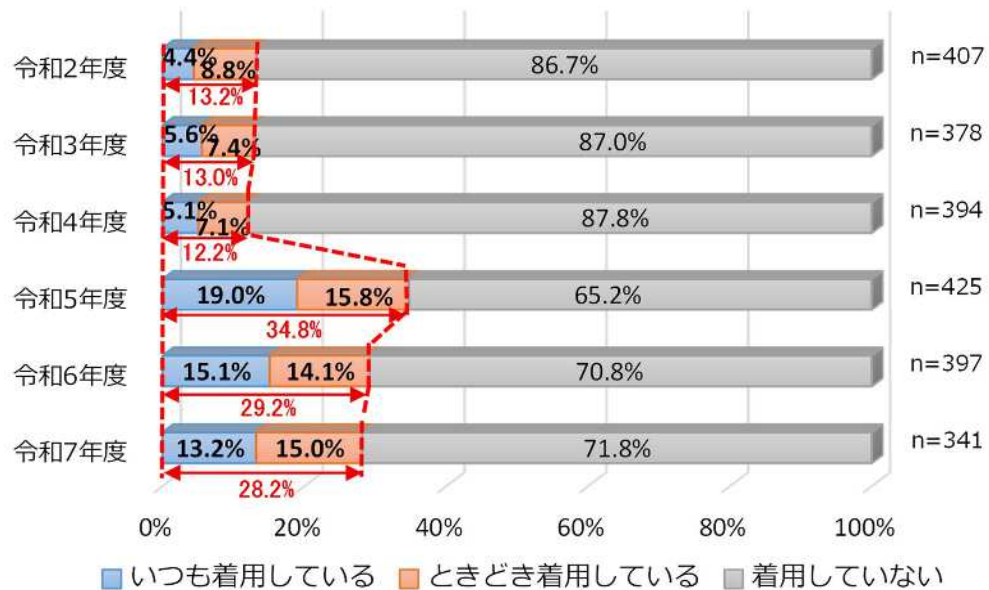
資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和6年度、令和7年度）

なお、市では令和7年4月1日現在、損害保険会社等12法人与「自転車の安全利用の促進に関する協定」を締結しています。協定では、「仙台市自転車の安全利用に関する条例」の周知や自転車損害賠償保険等の情報提供・加入促進、交通安全教育の実施等について、市と損害保険会社等が連携して取り組むこととしています。

(イ) ヘルメットの着用率

各年度の自転車に関するWEBアンケート調査によると、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」）と回答した割合は、令和4年度以前は10%強を推移し低調でしたが、令和5年度からは道路交通法の改正でヘルメット着用が努力義務となったこともあり、30%前後で推移しています。

各年度の自転車のルール・マナー実態調査によると、現地調査での着用率は10%強程度にとどまっています。



※小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある

図 3.18 自転車利用時ヘルメット着用率の推移(WEBアンケート調査)

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

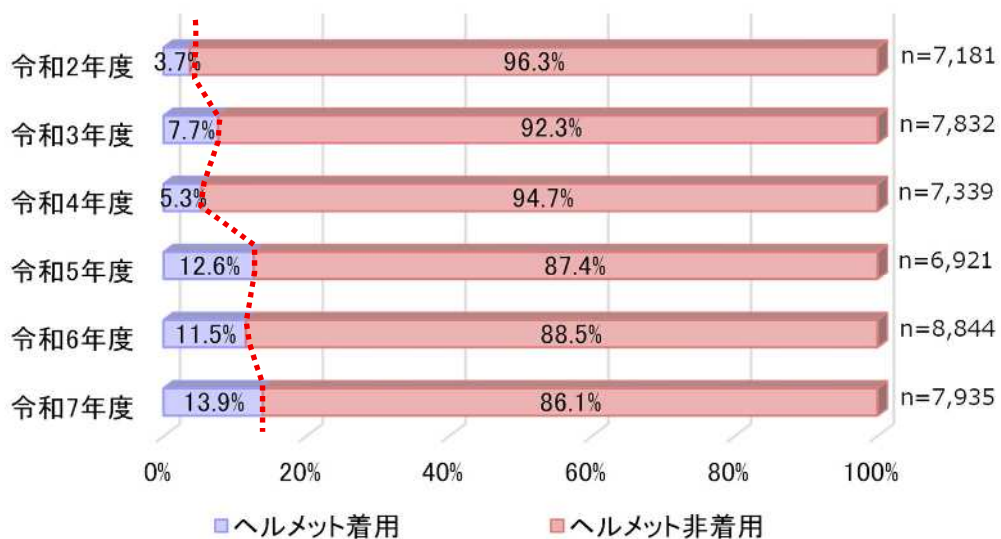


図 3.19 自転車利用時ヘルメット着用率の推移(自転車ルール・マナー実態調査)

資料：自転車ルール・マナー実態調査（各年度）

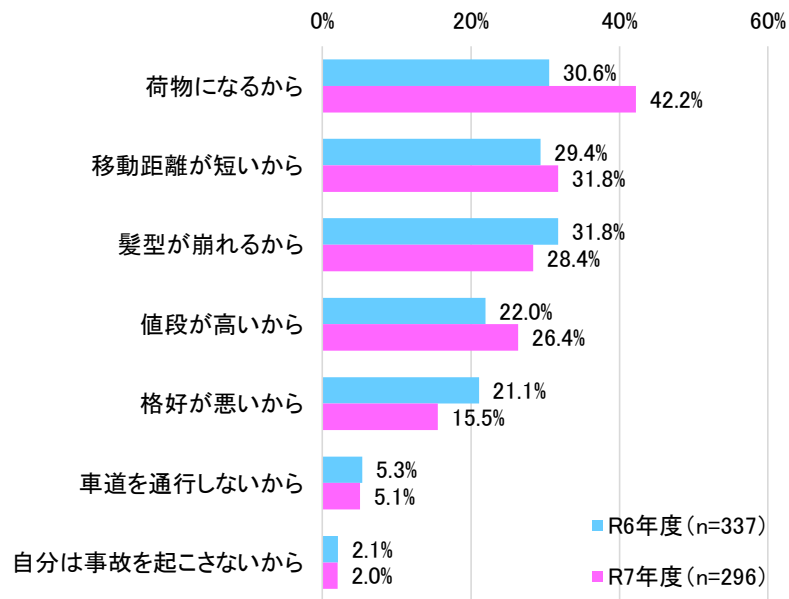


図 3.20 ヘルメットを着用しない理由

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和6年度、令和7年度）

(オ) 自転車の定期点検実施状況

自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）によると、回答者またはその家族が乗車前の自転車の車体チェックを実施していると回答した割合は56.2%となっています。また、回答者またはその家族が自転車安全整備店で年1回以上の定期点検を行っているという割合は22.2%となっています。

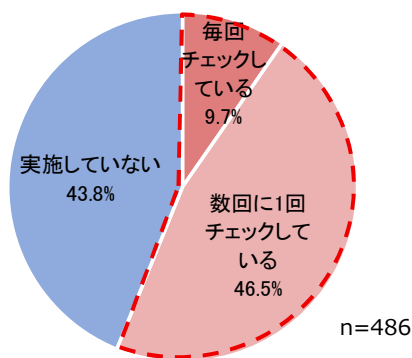


図 3.21 乗車前の自転車の車体チェック実施状況

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

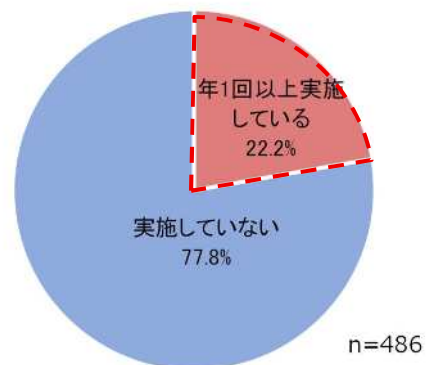


図 3.22 自転車安全整備店における自転車の定期点検実施状況

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

(カ) ドライバーの自転車通行空間整備の取り組みの認知度

自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）による調査結果と回答者属性でクロス集計を行い、自転車を普段利用しない人の自転車通行区間の認知度（自転車を「全く利用しない」と回答した人のうち、自転車通行空間整備の取り組みの認知度）を導出した結果、知っていると回答した人は約5割となっています。

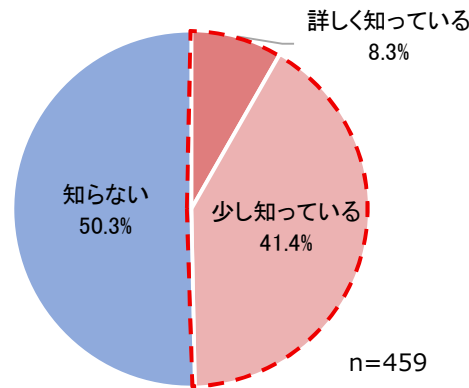


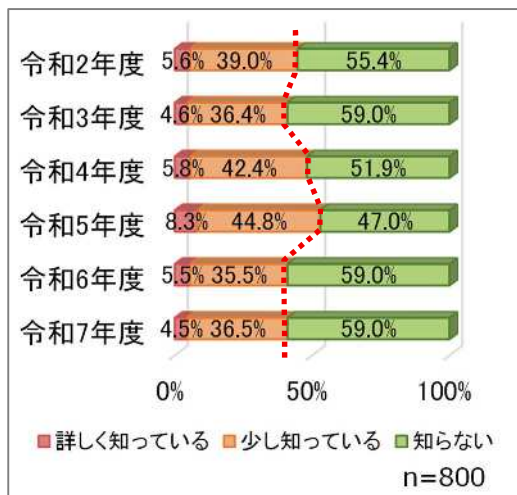
図 3.23 自転車を利用しない人の自転車通行空間の認知度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

(キ) 安全啓発の取組及び啓発イベントの認知度

各年度の自転車に関するWEBアンケート調査によると、本市の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）の認知度は、半数以上が知らないと回答しています。

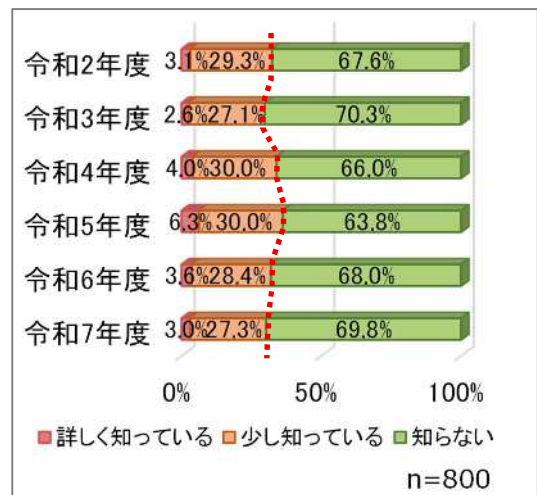
また、本市の啓発イベントの取り組み（自転車の乗り方やルールを楽しく学べる啓発イベント等の開催）の認知度は、30%前後にとどまっています。



※小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある

図 3.24 自転車利用者のルール遵守等の啓発や自転車安全利用教室の認知度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）



※小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある

図 3.25 自転車の乗り方やルール及び啓発イベントの認知度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

(7) 近年の道路交通法の改正内容の認知度

自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）によると、近年の道路交通法の改正内容の認知度は、「ヘルメットの着用努力義務化」、「自転車運転中の携帯電話使用・酒気帯び運転の禁止」が80%程度と高くなっていますが、「自動車等が自転車等の右側を通過する際のルールの新設」、「特定小型原動機付き自転車（電動キックボード等）の交通ルール」は50%弱にとどまっています。

令和8年度より施行される「自転車等に対する青切符（交通反則通告制度）の適用」の認知度は65.9%であり、認知した媒体は「テレビ・ラジオ」が79.7%と突出して高くなっています。

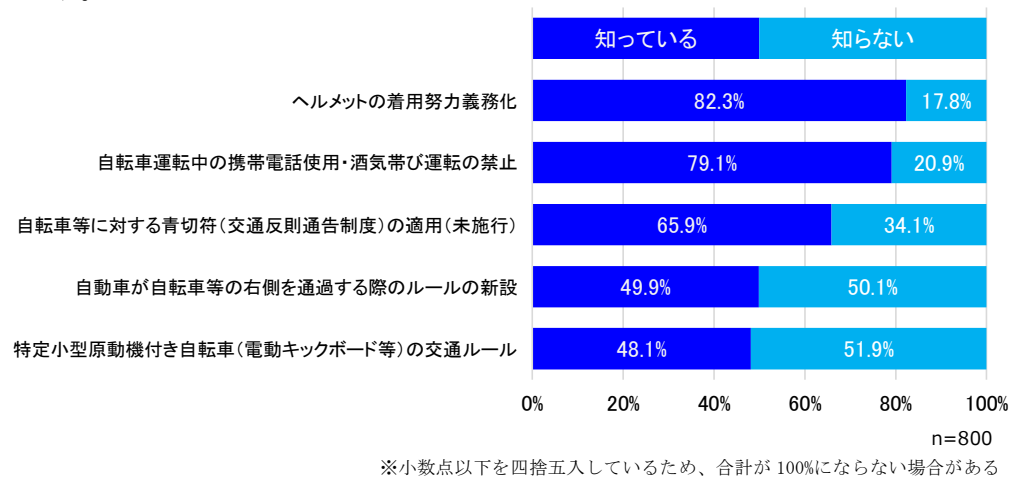


図 3.26 近年の道路交通法の改正内容の認知度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

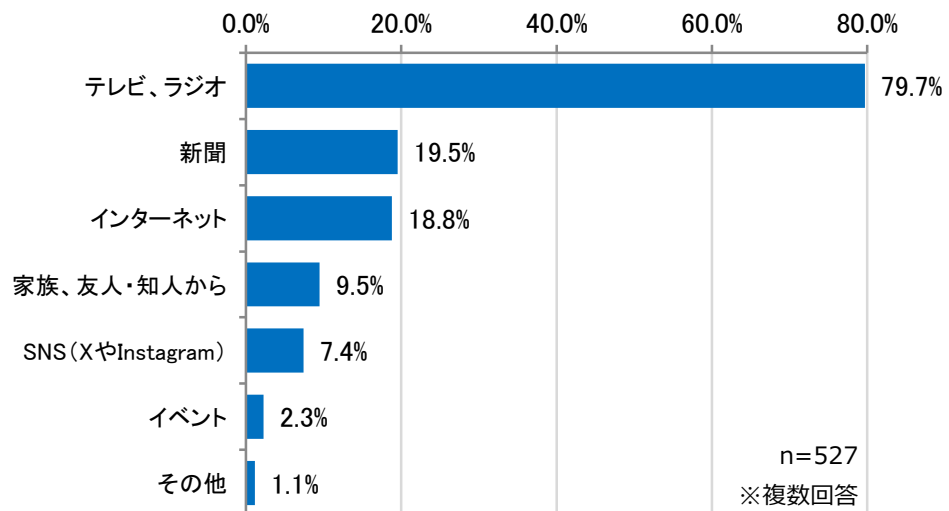


図 3.27 青切符（交通反則通告制度）の適用を認知した媒体

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

第3章 自転車関連施策の取り組み状況と課題

自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）によると、令和8年度からの青切符による取締り開始を受けて、自転車ルールを遵守しようと思うようになった人の割合は53.3%、今までもルールを遵守していた人の割合は25.9%となっています。一方、自転車の利用頻度を減らす・やめると回答した人の割合は15.4%となっています。

また、青切符による取締り開始を受けて、特に気をつけたい行為としては「信号無視」、「ながらスマホ」、「通行区分違反」が多く挙げられています。

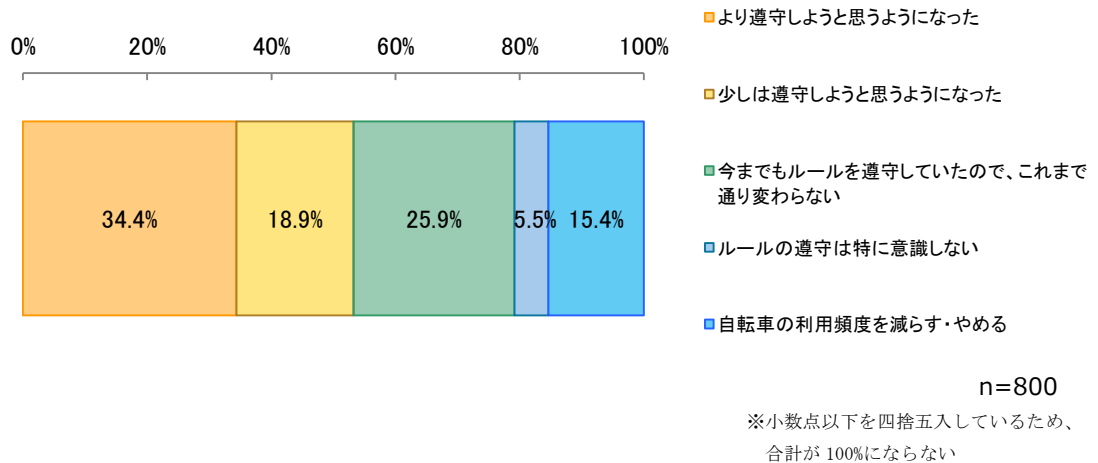


図 3.28 青切符施行開始後の遵守意識

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

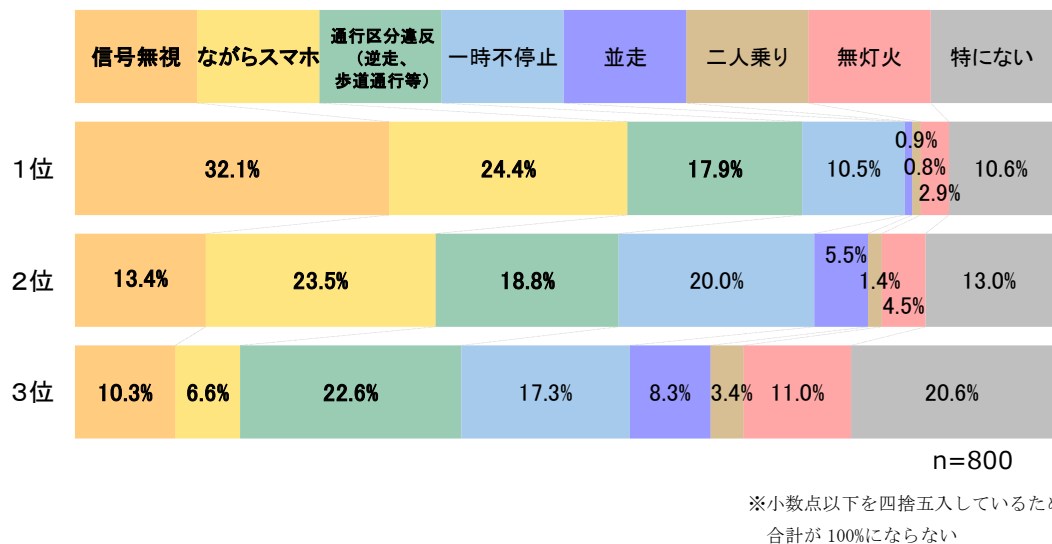


図 3.29 青切符施行で注意する行動の割合

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

(2) 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

表 3.5 基本方針2の取り組み状況

施策体系	施策	施策の実施状況概要	施策の成果概要
4) 自転車ネットワーク路線の選定・整備	施策10 自転車ネットワーク路線の選定・整備	・各エリアの路線整備を実施	・「自転車ネットワーク路線」の整備延長は概ね堅調に推移
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	・あんしん通行路線の整備を実施	・「あんしん通行路線」の整備延長は概ね堅調に推移
	施策12 生活道路における安全対策の実施	・生活道路において歩道整備を実施	・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、近年は下げ止まり傾向
	施策13 自転車通行空間の適正な維持管理	・自転車通行空間の道路台帳の作成	
	施策14 路上駐車対策等による自転車通行空間の確保	・市の法定外ガイドラインを改定 ・違法駐車等防止重点地域において、ドライバーに対して交通安全指導員による助言・啓発活動を実施	
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	・公共駐輪場の整備・改修・改善を実施	
	施策16 放置自転車の効率的な撤去及び防止対策の実施	・放置自転車の撤去、街頭での放置防止の監視・呼びかけを実施	
	施策17 新たな駐輪場の活用検討	・令和3年度に改正された附置義務駐輪場条例の整備基準周知を推進	

1) 施策の実施状況

(ア) 自転車ネットワーク路線の選定・整備

現行計画に則り、自転車ネットワーク路線の整備を実施しました。

評価指標である整備延長については、目標値には届かなかったものの、概ね堅調に推移しています。

表 3.6 自転車ネットワーク路線の選定・整備の実施状況

施策	実績	R3	R4	R5	R6
施策10 自転車ネットワーク路線の選定・整備 【重点】	「自転車ネットワーク路線」の整備を実施	○	○	○	○

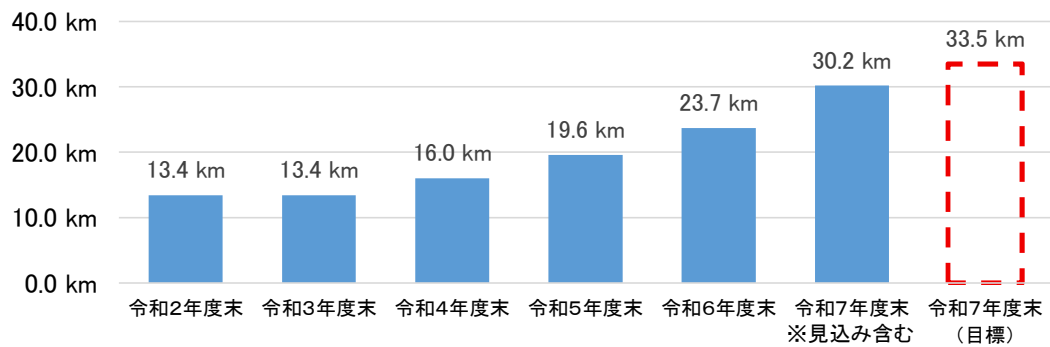
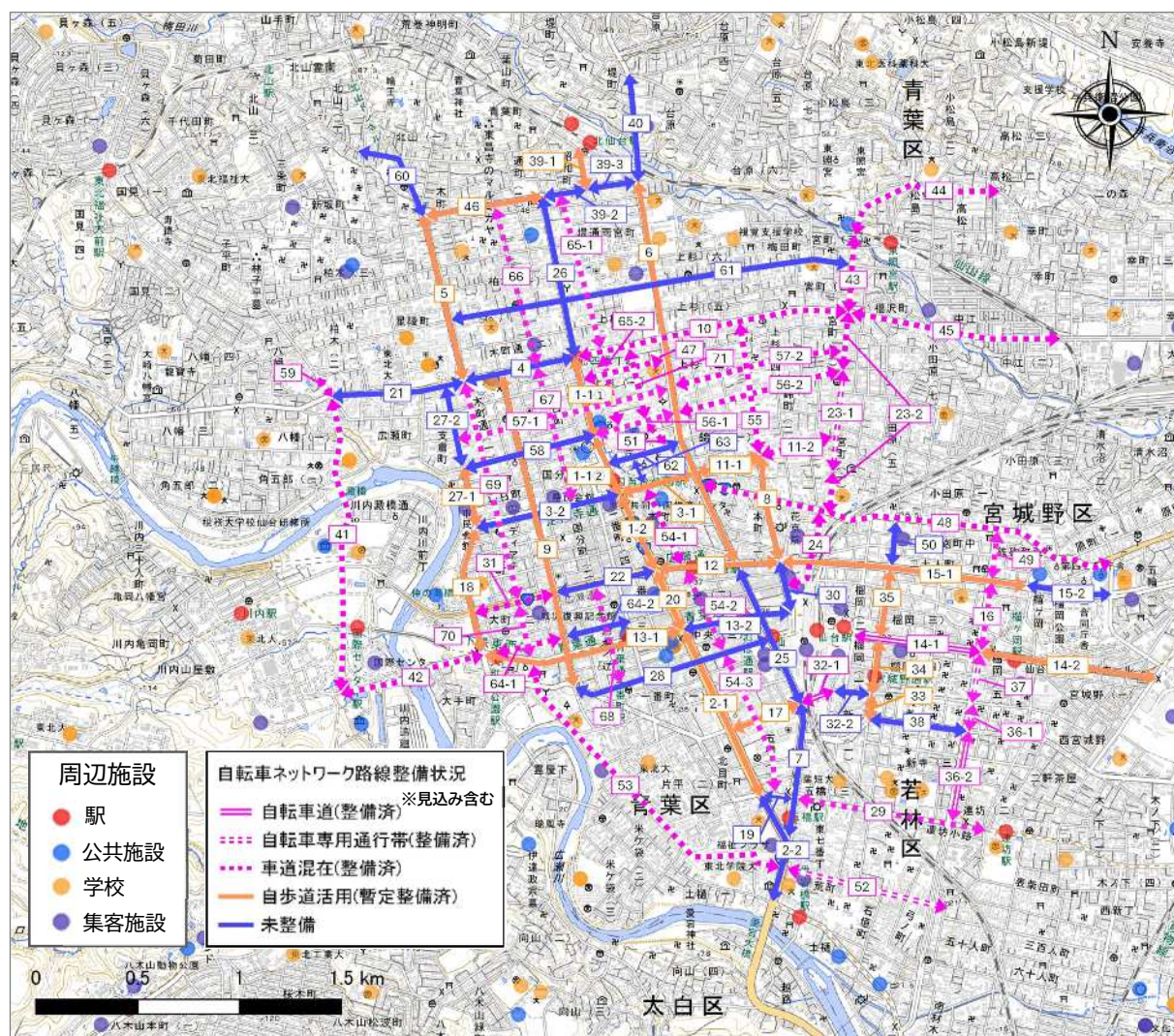


図 3.30 自転車ネットワーク路線の整備延長の推移

【都心エリア】

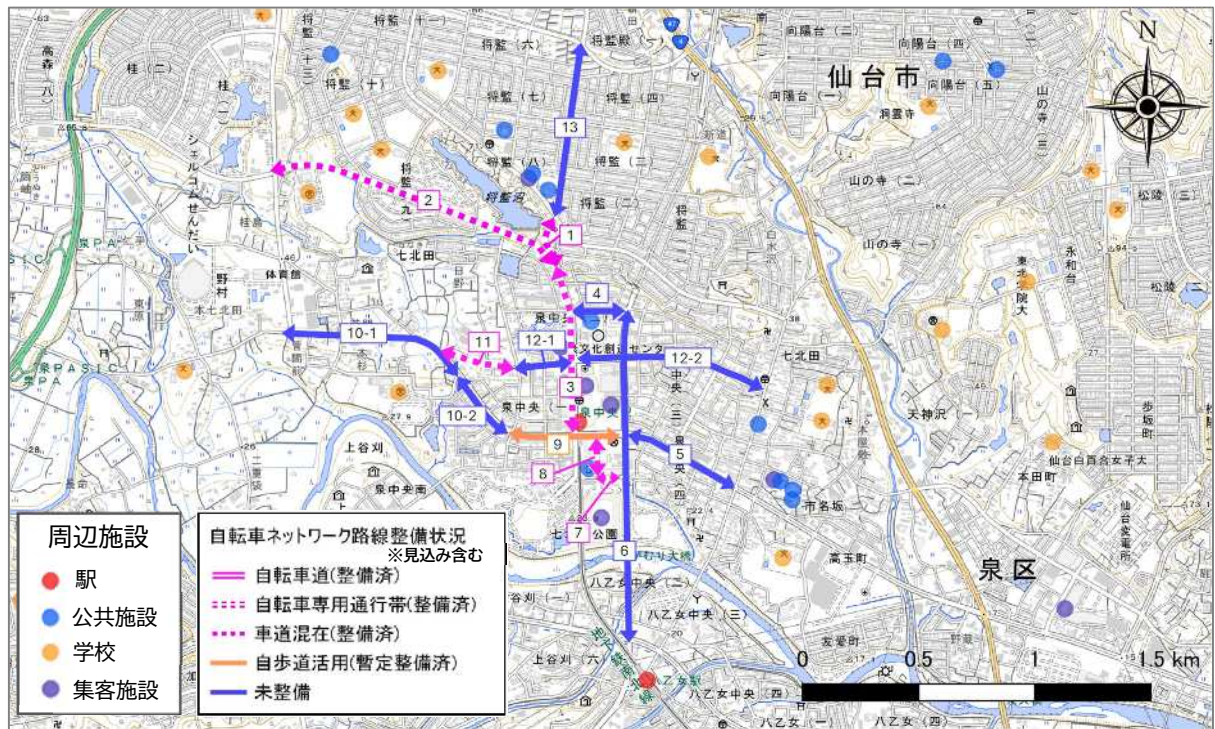


※整備状況は計画上の表示

(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

図 3.31 自転車ネットワーク路線整備状況(都心エリア) ※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)

【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 3.32 自転車ネットワーク路線整備状況(泉中央エリア) ※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)

【長町エリア】



※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 3.33 自転車ネットワーク路線整備状況(長町エリア) ※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)



(自転車押し歩き推進区間：東二番丁通西側電力ビル前)



(矢羽根型路面表示：市道片平丁線外1線)



(矢羽根・自転車のピクトグラム路面表示
：市道北一番丁2号線)

図 3.34 自転車ネットワーク路線の本市整備事例

(イ) 安全・安心に通行できる自転車通行環境の整備

現行計画に則り、あんしん通行路線等の整備を実施しました。また、生活道路の整備、違法駐車対策を実施しました。制度面では、自転車通行空間の道路台帳の作成や、法定外表示ガイドラインの改定を進めました。

評価指標であるあんしん通行路線の整備延長は、目標値には届かなかったものの、概ね堅調に推移しています。

表 3.7 安全・安心に通行できる自転車通行環境の整備の実施状況

施策	実績	R3	R4	R5	R6
施策11 あんしん通行路線等の整備	「あんしん通行路線等」の整備を実施	○	○	○	○
施策12 生活道路における安全対策の実施	令和3年「通町地区」(路肩のカラー化) 令和4年「通町地区」(矢羽根を設置) 令和5年・6年「袋原地区」(歩道整備)	○	○	○	○
施策13 自転車通行空間の適正な維持管理	維持修繕コスト削減に繋がる取組を調査・検討し、市の法定外表示ガイドラインを改定	-	-	-	○
	自転車通行空間の施設管理台帳の作成、更新・管理	○	○	○	○
	自転車通行空間に係わる路面表示の補修工事を実施	-	-	○	-
施策14 路上駐車対策等による自転車通行空間の確保	市内中心部の違法駐車等防止重点地域において、違法駐車をしようとしている又はしているドライバーに対して交通安全指導員による助言・啓発活動を実施	○	○	○	○
	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	○	○	○	○
	「建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」に基づき、条例対象建築物への荷だばき車の駐車施設附置について、指導等を実施	○	○	○	○

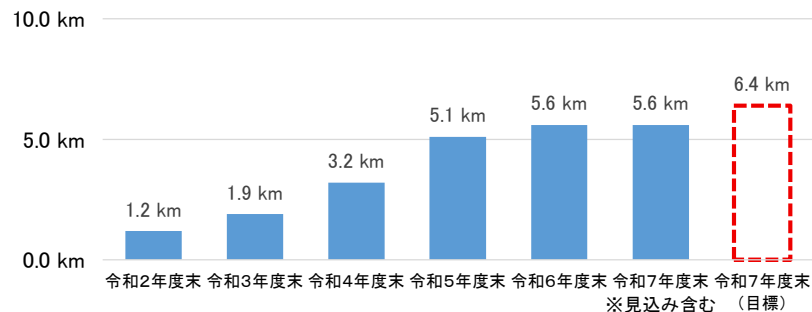


図 3.35 「あんしん通行路線」の整備延長の推移



「あんしん通行路線」No.20 市道加茂幹線1号線

図 3.36 「あんしん通行路線」の取組み(令和6年度抜粋)



図 3.37 違法駐車ドライバー等に対する交通安全指導員による助言・啓発

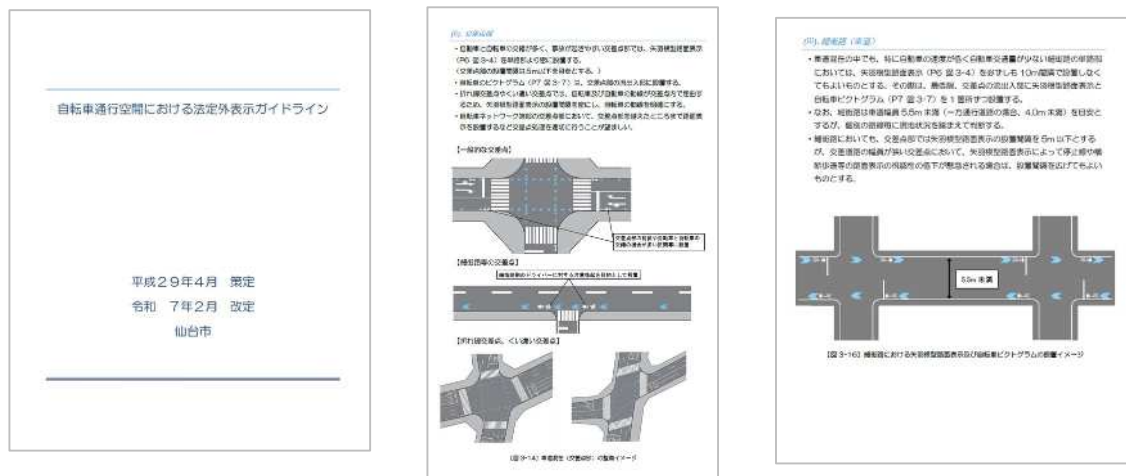


図 3.38 自転車通行空間における法定外表示ガイドライン改定版(抜粋)

(ウ) 利便性の高い駐輪環境の整備・更新

令和4年度には仙台市地下鉄の全駅で駐輪場の整備が完了しました。また、平置き駐輪スペースの増設、キャッシュレス決済の導入など、駐輪場利便性の向上に資する改善を進めました。制度面では、附置義務駐輪場の利用状況や交通データを用いて「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」を改正しました。

表 3.8 利便性の高い駐輪環境の整備・更新の実施状況

施策	実績	R3	R4	R5	R6
施策15 公共駐輪場の整備及び改修・改善	鉄道駅への駐輪場整備	○	○	※	※
	公共駐輪場の改修の実施	○	○	○	○
	平置き駐輪スペース増設による利便性向上	○	○	○	○
	キャッシュレス決済の導入	-	-	-	○
施策16 放置自転車の効率的な撤去及び防止対策の実施	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	○	○	○	○
施策17 新たな駐輪場の活用検討	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、条例内容を改正	○	-	-	-
	改正条例に基づく附置義務駐輪場の整備等の促進	-	○	○	○

※R4年度で主要鉄道駅への駐輪場整備は完了

改修前



改修後



図 3.39 駐輪環境の整備・更新【広瀬通地下自転車等駐車場】(令和6年度抜粋)

2) 施策の成果

(ア) 自転車通行環境の満足度

自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）によると、本市の自転車通行環境に対して20.3%が「満足している」と回答しています。

自転車通行環境の改善要望は「自転車道・自転車専用通行帯や矢羽根、ピクトグラム等の設置による自転車通行空間の整備範囲を拡大してほしい」が41.9%と最も多くなっています。

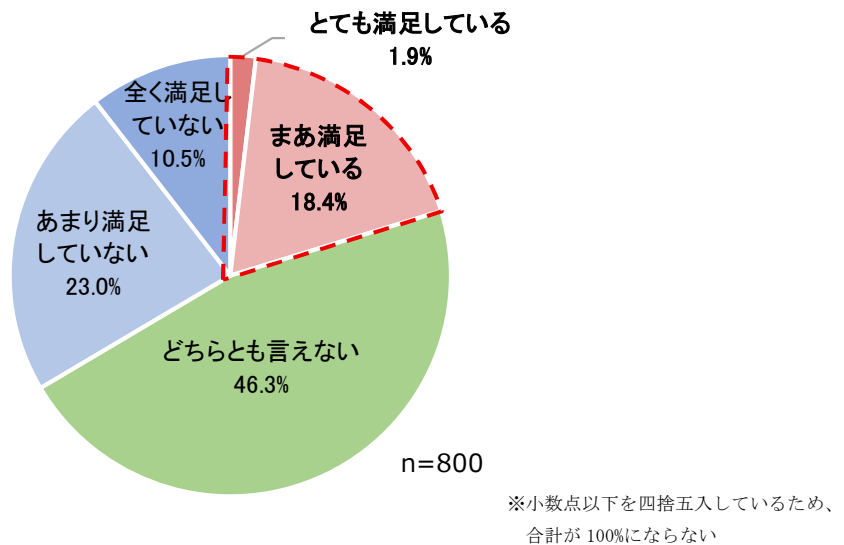


図 3.40 自転車通行空間の満足度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

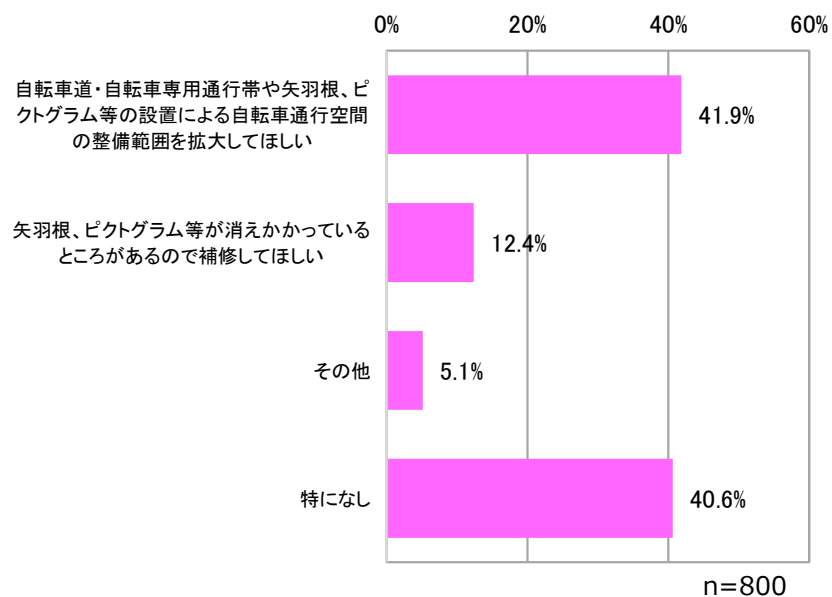
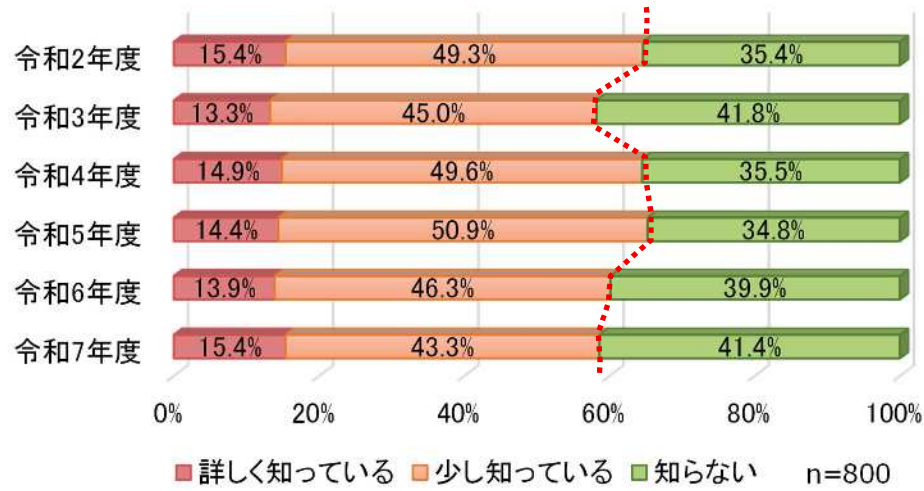


図 3.41 自転車通行環境で改善してほしいこと

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

(イ) 自転車通行空間の整備の取り組みの認知度

各年度の自転車に関するWEBアンケート調査によると、本市の自転車通行空間の整備の取り組み（自転車専用道・自転車専用通行帯や、矢羽根・ピクトグラム等の設置による自転車走行空間の整備）の認知度は6割前後となっています。



※小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある

図 3.42 自転車通行空間整備の取り組みの認知度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

(ウ) 放置自転車の台数

都心部における放置自転車台数は、減少傾向で推移しており、令和6年度の放置自転車は382台と、近年で最も少なくなっています。

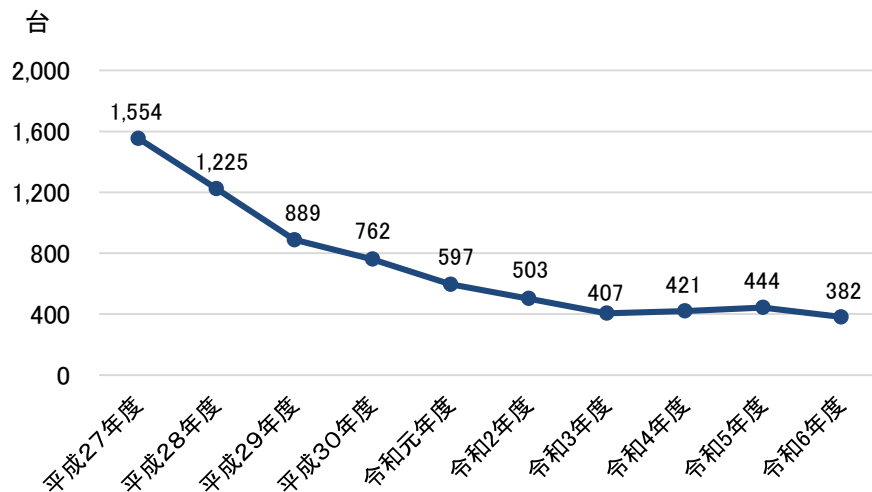


図 3.43 都心部の放置自転車台数の推移

資料：仙台市建設局

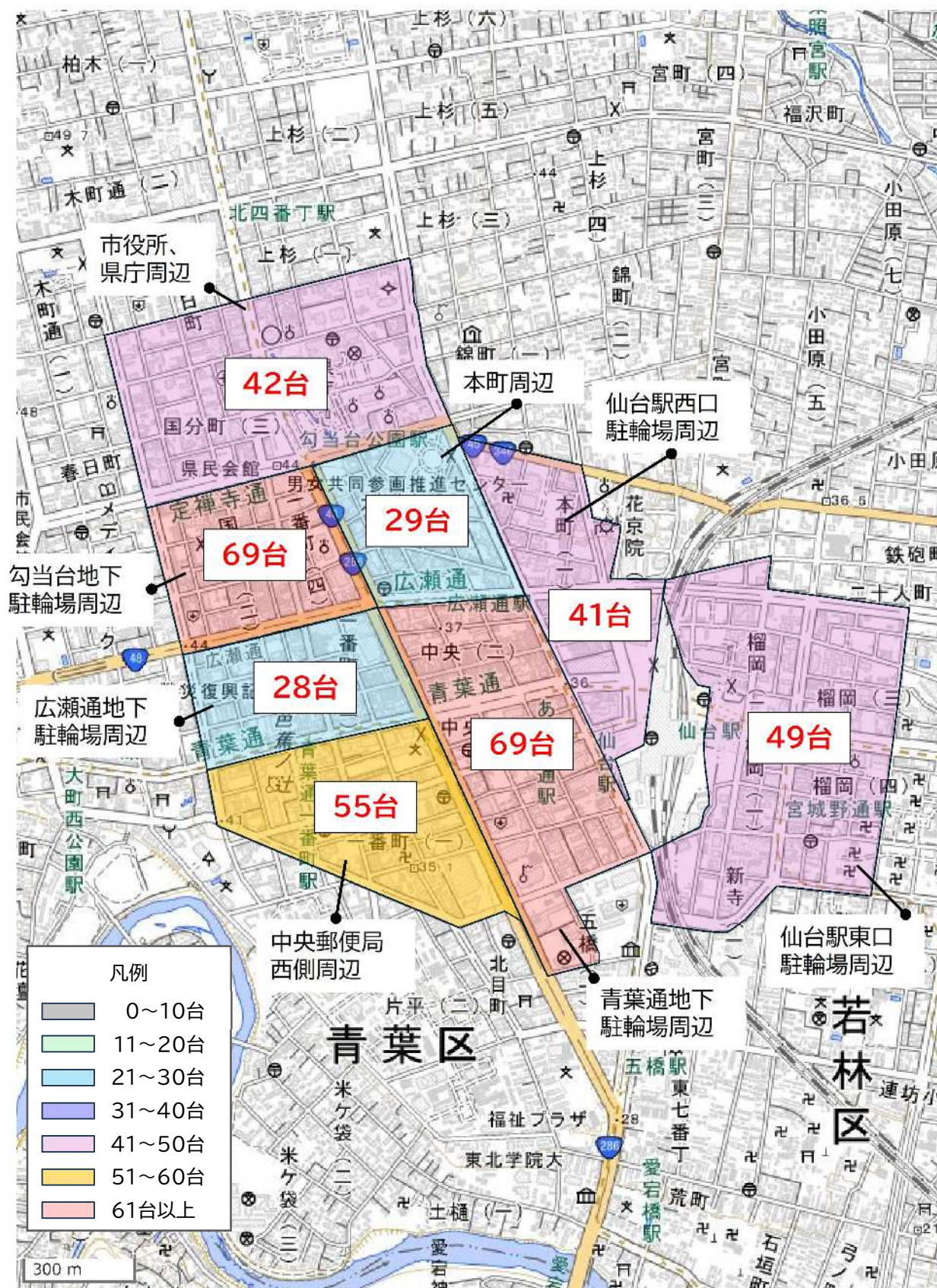


図 3.44 都心部の放置自転車の分布状況(令和6年度)

資料：仙台市建設局

(エ) 駐輪場の利用状況

自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）によると、公共駐輪場（一般駐輪場、路上駐輪場）の利用経験があるとの回答が約7割を占めています。公共駐輪場を利用しない理由としては、「行き先に駐輪場があるから」に次いで「お金がかかるから」「どこにあるか分からないから」が挙げられています。

公共駐輪場で改善してほしいこととしては、「どこにあるか分かりにくい」、「料金が低い・分かりにくい」等が特に多く挙げられています。

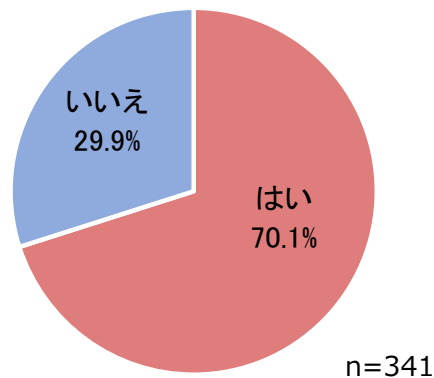


図 3.45 公共駐輪場の利用の有無

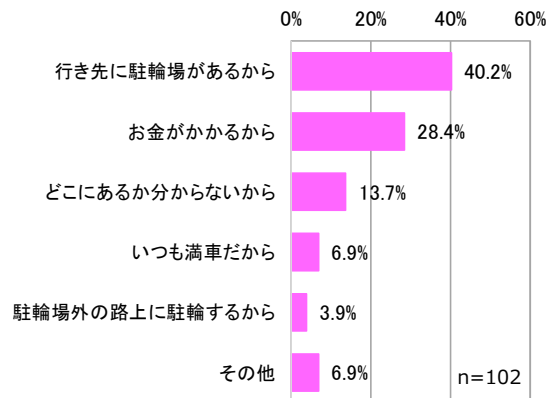


図 3.46 公共駐輪場を利用しない理由

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度） 資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

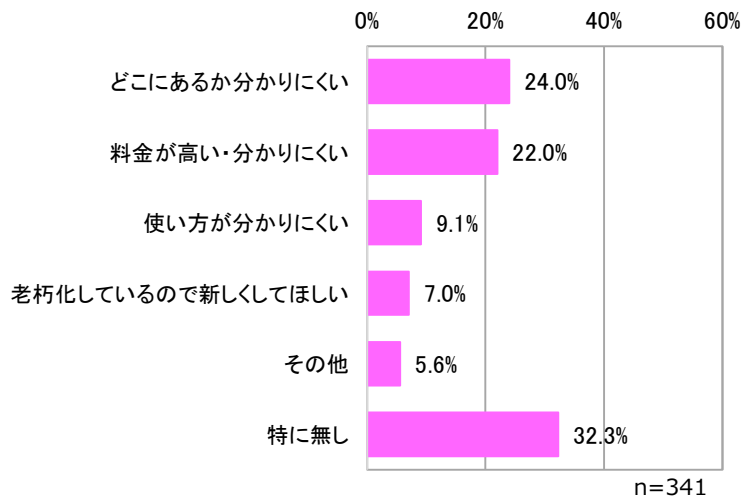


図 3.47 公共駐輪場で改善してほしいこと

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

(オ) 駐輪環境の満足度

自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）によると、本市の駐輪環境に対して22.0%が「満足している」と回答しています。

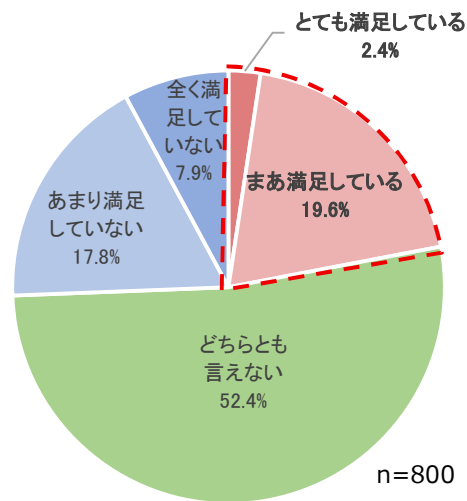


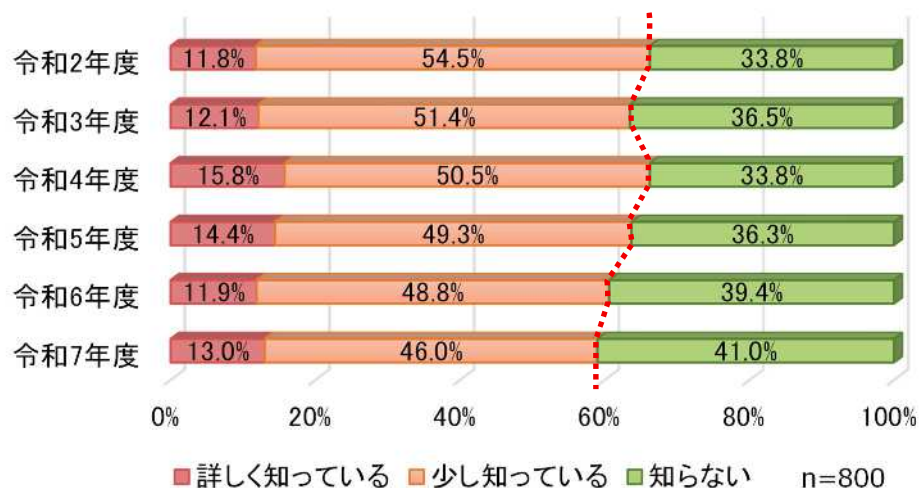
図 3.48 公共駐輪場の満足度

※小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならない

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

(カ) 駐輪場や放置自転車対策の取り組みの認知度

各年度の自転車に関するWEBアンケート調査によると、本市の駐輪場や放置自転車対策の取り組み（需要に応じた駐輪場の確保、放置自転車の対策）の認知度は、約60%前後で推移しています。



※小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある

図 3.49 放置自転車対策の取り組みの認知度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

(3) 基本方針3 自転車の強みを発揮した地域づくり

表 3.9 基本方針3の取り組み状況

施策体系	施策	施策の実施状況概要	施策の成果概要
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	・DATE BIKE ポートの適切な設置支援の継続 ・各種HPにDATEBIKEの利用案内を掲載	・DATE BIKEの利用者状況は、年々増加（令和6年度末時点で、総利用回数は116.7万回）
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 施策 21 国、県、周辺自治体や関係団体と連携した震災復興・伝承みやぎルート整備 施策 22 サイクリストの受入サービスの充実	・ツール・ド・東北を毎年共催するなど、自転車を活用したコンテンツの創出 ・自転車利用者にとって有益な情報の提供に向け、仙台データダッシュボードにおいて自転車通行推奨ルートを公開	・週1回以上自転車を利用する割合は 30%前後で推移 ・各年度2件以上で堅調にコンテンツを創出
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	・市 HP やチラシに自転車の活用を促す情報を掲載 ・企業等に向けて自転車通勤を促進する制度の周知や広報を実施	
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	・本庁舎に災害対応や現場確認作業用の共用自転車を配備	

1) 施策の実施状況

(ア) 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

DATE BIKE ポートの適切な配置を進めました。また、各種 HP に DATE BIKE の利用案内を掲載するなど、利用促進に努めました。

<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ました。
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。

- 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)
- 貸出自転車台数: 1,100 台 (令和7年4月1日時点)
- ポート(貸出・返却拠点): 135 箇所(同上)※休止中の1ポートを含む
- 利用時間:一部のポートを除き、24 時間利用可能



表 3.10 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の取り組み状況

施策	実績	R3	R4	R5	R6
施策18 DATE BIKEの利便性向上	DATE BIKEポートの適切な配置	○	○	○	○
	仙台MaaSに新たに実装したデジタルマップにおいて、DATE BIKEや公共交通機関等の情報を一体的に発信	-	-	○	○
施策19 来訪者等へのDATE BIKE利用を促す 情報提供	パンフレットを更新し、利用方法の周知や、より分かりやすい案内表示方法等を実施	-	-	-	○
	せんだい旅日和のモデルコースのひとつとして、「ダテバイクで街なかプチサイクリング」を掲載	○	○	○	○
	DATE BIKEの公式HPにおいて、英語による利用案内を掲載	○	○	○	○
	Discover SENDAIでDATE BIKEの利用案内を掲載	○	○	○	○



図 3.50 仙台MaaSホームページ



図 3.51 せんだい旅日和 DATE BIKE サイクリングモデルコース

(イ) 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

ツール・ド・東北を毎年共催するなど、自転車を活用したコンテンツの創出を行いました。また、自転車利用者へ向け、自転車通行推奨ルートを公開しました。一方で、施策22「サイクリストの受入サービスの充実」で位置付けていたサイクルステーションの設置やサイクルラックの普及・拡大については具体的な実績がありませんでした。

評価指標である自転車を活用したコンテンツの創出件数は毎年堅調に推移しており、目標の毎年2件を達成しました。

表 3.11 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の取り組み状況

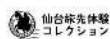
施策	実績	R3	R4	R5	R6
施策20 自転車を楽しむことが出来る環境づくり 【重点】	自転車を活用した体験プログラムを発掘・創出・更新し、専用ウェブサイト「仙台旅先体験コレクション」において情報発信	○	○	○	○
	ツール・ド・東北を共催	※	○	○	○
	サイクルツーリズム促進のため、秋保・里センターにてレンタサイクルを実施	○	○	○	○
施策21 国、県、周辺自治体や関係団体と連携した 震災復興・伝承みやぎルートの整備	宮城サイクルツーリズム推進協議会への参加	○	○	○	○
	震災復興・伝承みやぎルートの整備促進	-	-	○	○
施策22 サイクリストの受入サービスの充実	自転車利用者にとって有益な情報の提供に向け、仙台データダッシュボードにて自転車通行推奨ルートを公開	-	-	○	○
	せんだい旅日和のモデルコースのひとつとして、「ダテバイクで街なかプチサイクリング」を掲載（再掲）	○	○	○	○

※令和3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現地イベント中止、バーチャルイベント開催となっている。

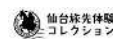


図 3.52 ツール・ド・東北 2024

(写真提供：河北新報社)



貞山堀運河サイクリングロード周遊～震災遺構サイクリングツアー
復興が感じられる上へ仙台市域内を巡ります。



閑上観光潮風サイクリングツアー(2時間ライド)
閑上の魅力を満喫できる潮風サイクリングに出かけよう。



図 3.53 仙台旅先体験コレクションより（自転車を活用したコンテンツ）

(ウ) 自転車を活用したライフスタイルの提案

市 HP やチラシに自転車の活用を促す情報を掲載しました。また、企業等に向けて自転車通勤を促進する制度の周知や広報を実施しました。

表 3.12 自転車を活用したライフスタイルの提案の取り組み状況

施策	実績	R3	R4	R5	R6
施策23 自転車のメリットを活かした利用促進	身体活動量を増加させる啓発チラシ内に、自転車の利用例としてDATE BIKEの紹介を記載	-	○	-	-
	せんだい環境Webサイト「たまきさん」の「伊達な省エネ指南」にて、省エネの一環として自転車の利用を促すコラムを掲載	○	○	-	-
	健康情報ポータルサイト「アルークワーク仙台」内でDATE BIKEの紹介記事を掲載	-	-	○	-
	仙台らしい環境に優しい行動である「杜の都スタイル」の一環として、自転車の利用を促すパネルをイベントで展示	-	-	○	○
施策24 企業等による自転車利用促進等の支援	「温室効果ガス削減アクションプログラム」の参加事業者における「従業員の自動車の抑制」の促進およびその取り組み状況について確認	○	○	○	○

(エ) 緊急時等における自転車活用の推進

庁舎等に公用自転車の配備を進めました。一方で、施策 26 で位置付けた災害時に自転車を有効活用する方策の検討については具体的な実績がありませんでした。

表 3.13 緊急時等における自転車を活用した取り組み状況

施策	実績	R3	R4	R5	R6
施策25 庁舎等への自転車配備	本庁舎に災害対応や現場確認作業用の共用自転車を配備し、近距離の移動手段として活用	○	○	○	○
施策26 災害時等における正しい自転車利用の推進	具体実績なし	-	-	-	-

2) 施策の成果

(7) DATE BIKE の利用者数

DATE BIKE の利用者数は、年々増加しており、令和6年度末時点で、総利用回数は116.7万回に達しています。

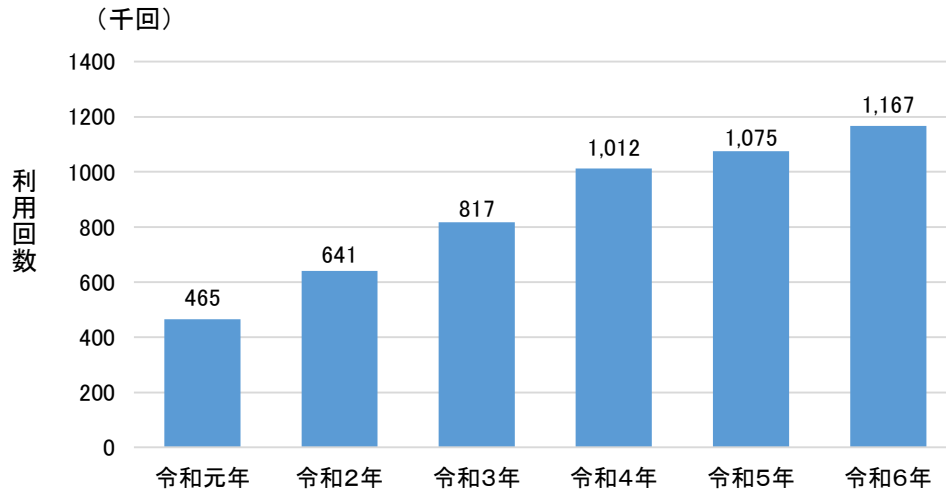
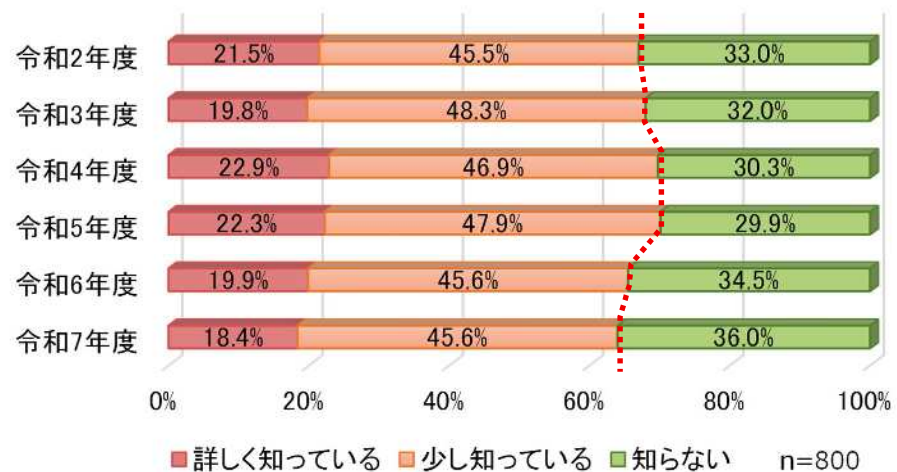


図 3.54 DATE BIKE の利用状況の推移(利用回数)

資料：DATE BIKE 利用回数データ

(イ) 自転車の楽しさを感じられる環境づくりの取り組みの認知度

各年度の自転車に関するWEBアンケート調査によると、本市の自転車の楽しさを感じられる環境づくりの取り組み（ダテバイクのような、みんなが使える自転車を広めたり、自転車の楽しさを感じられる環境づくり）の認知度は、60%～70%程度で推移しています。



※小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある

図 3.55 自転車の楽しさを感じられる環境づくりの取り組みの認知度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

(ウ) 日常生活で自転車を利用する人の割合

各年度の自転車に関するWEBアンケート調査によると、週1回以上自転車を利用する割合は30%前後で推移しています。

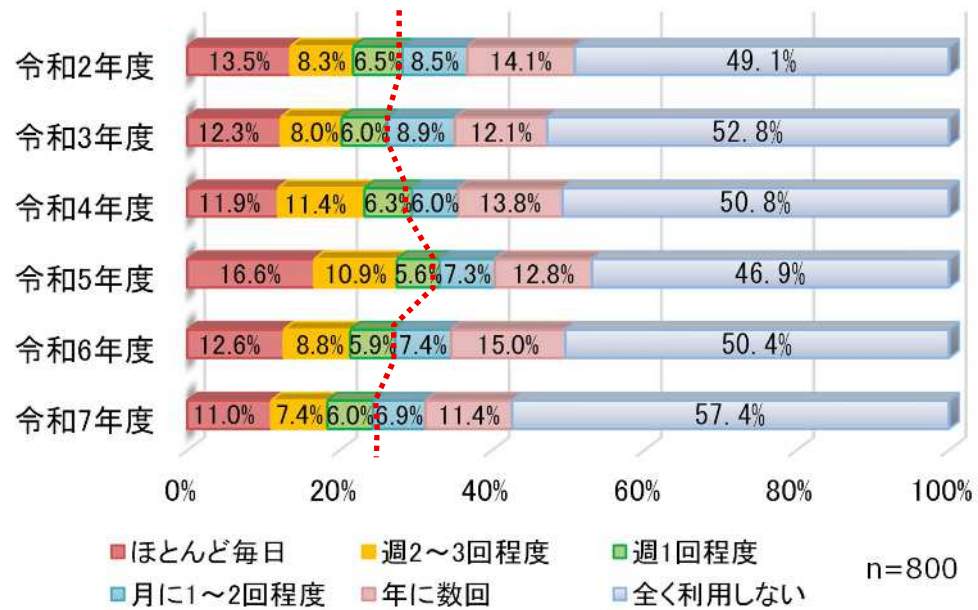


図 3.56 日常生活で自転車を利用する人の割合

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

(エ) サイクリングへの興味・関心

各年度の自転車に関するWEBアンケート調査によると、サイクリングに関心を持っているとの回答は30%前後で推移しており、現状では関心のない市民が多いことが窺えます。

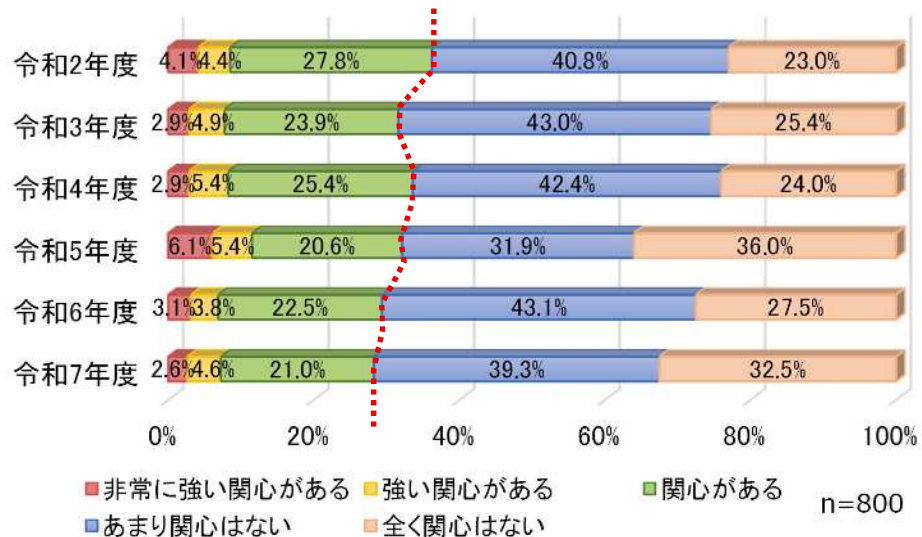


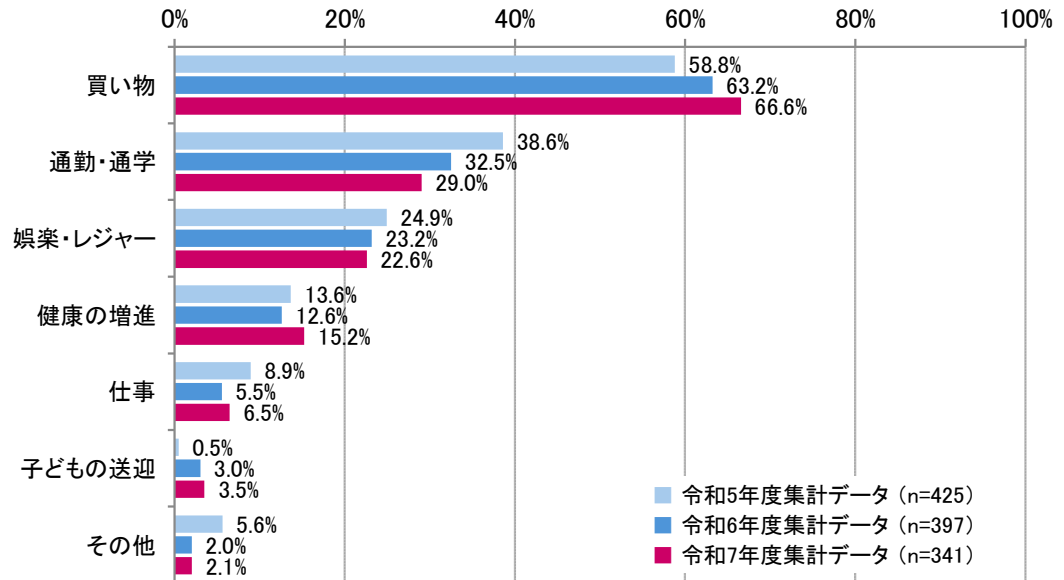
図 3.57 サイクリングに対する市民の関心度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

(オ) 自転車利用目的

各年度の自転車に関するWEBアンケート調査によると、自転車利用目的は、「買い物」が60%前後で最も多く、次いで「通勤・通学」が30%前後となっています。

調査結果と回答者属性でクロス集計を行い、自転車利用目的が「通勤」と考えられる利用者の割合（職業が「学生」以外の属性のうち、自転車利用の目的が「通勤・通学」である自転車利用者）を導出しました。自転車利用目的が「通勤」と考えられる利用者の割合は10%台で推移しています。



※自転車利用頻度で自転車を「全く利用しない」と回答した人を除いて集計

図 3.58 自転車利用目的の割合

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和5年度～令和7年度）

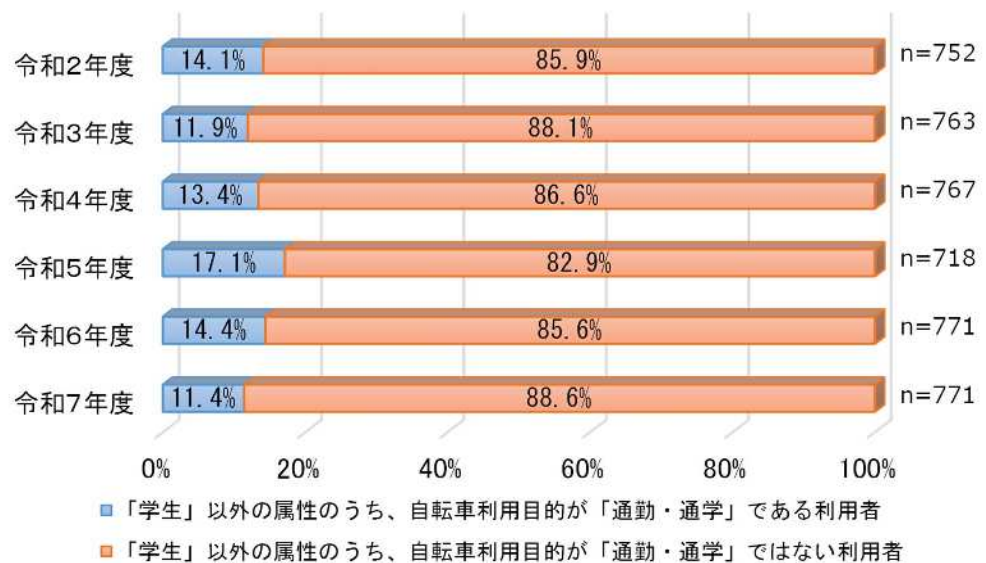


図 3.59 自転車利用目的が「通勤」と考えられる利用者の割合

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

(4) 施策全体での取り組み成果

1) 自転車事故の発生状況

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6年で自転車事故件数は過去10年で最も低い367件ですが、自転車が第一当事者となる事故件数については、近年増減を繰り返しており、下げ止まりの傾向となっています。

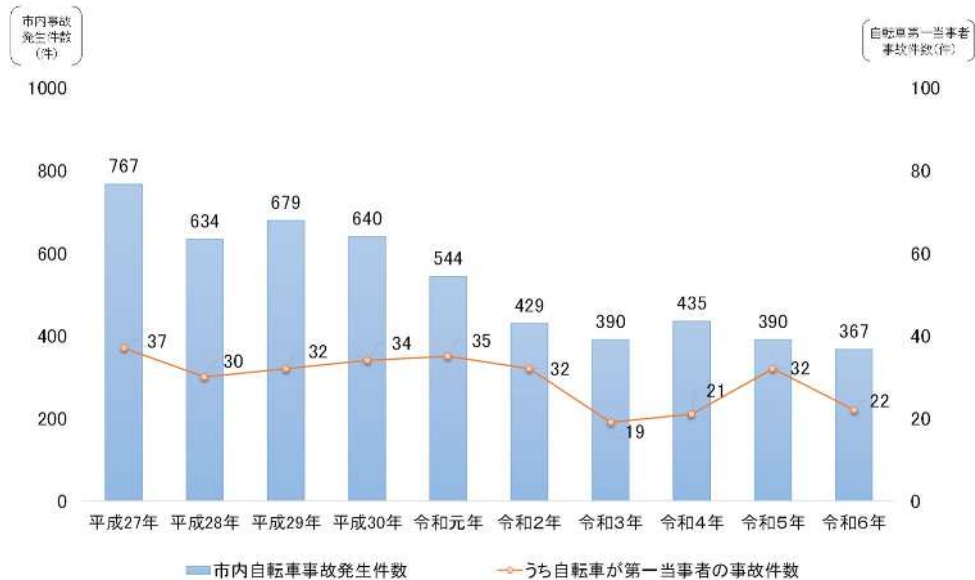
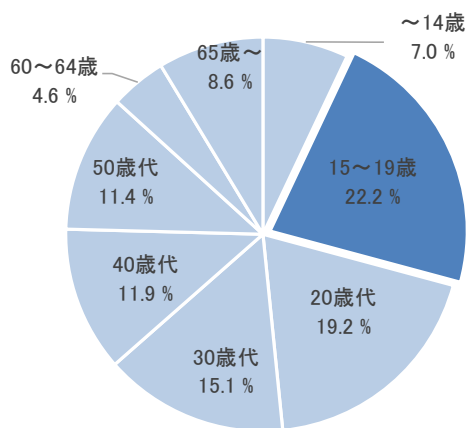


図 3.60 市内自転車事故の発生件数の推移(平成27年～令和6年)

資料：宮城県警察

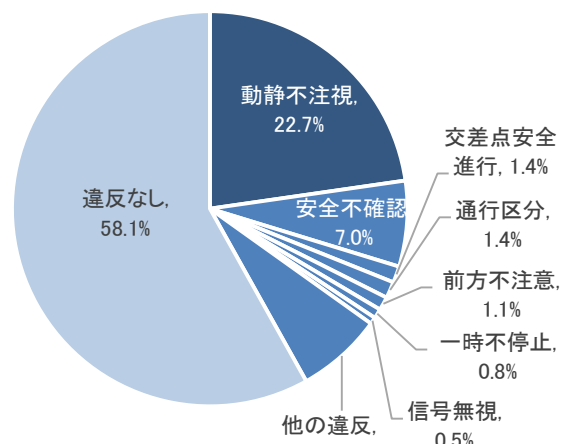
市内自転車事故死傷者のうち、若年層(15～19歳)の占める割合が最も高く、また、約4割に何らかの違反がみられます。

(年齢階層別)



(総人数：370名)

(違反種類別)



(総人数：370名)

図 3.61 市内自転車事故による年齢別・違反種類別死傷者の割合(令和6年)

資料：宮城県警察

2) 自転車施策に対する満足度

各年度の自転車に関するWEBアンケート調査によると、本市の自転車施策について満足しているとの回答は30%前後となっており、横ばいで推移しています。また、重要度が高いと感じる取り組みとして、「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」、「違法駐輪している自転車撤去の強化」、「駅や商業施設の近くで使える駐輪場の増設」が特に多く挙げられています。

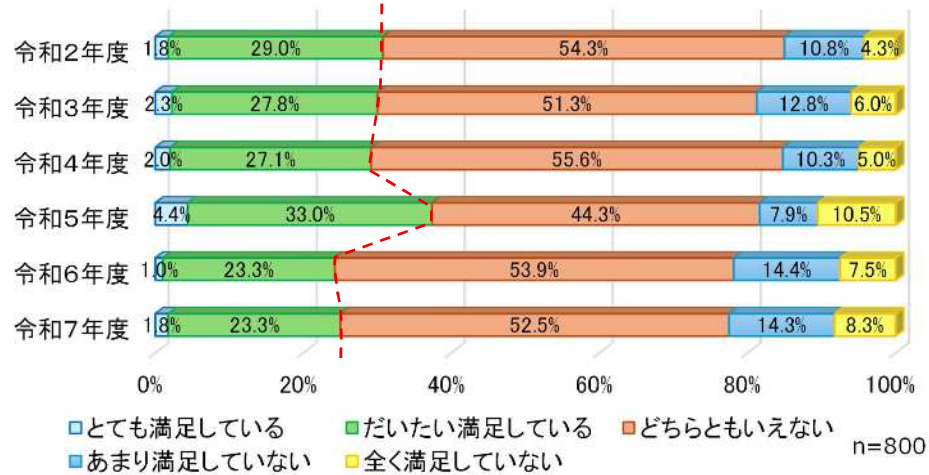


図 3.62 本市の自転車に関する取り組みの満足度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

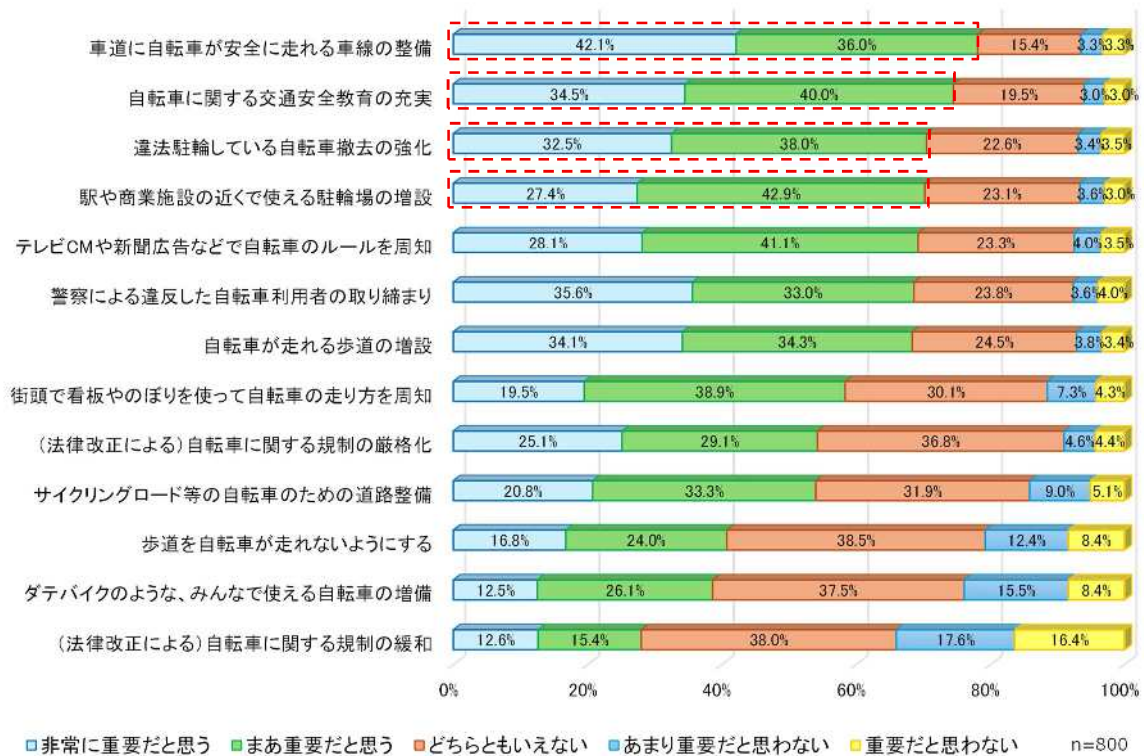


図 3.63 本市の自転車に関する取り組みの重要度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

(5) 評価指標の達成状況

前回の計画における評価指標の達成状況を整理すると、以下のとおりとなっています。

表 3.14 前回の計画における評価指標の達成状況

基本方針	評価指標	目標	実績					評価
			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	
基本方針1 自転車の安全 利用意識のさらなる向上	市民の自転車のルールに対する理解度	90% (令和7年度末)	80%	81%	80%	79%	80%	理解度は80%前後で推移しているが、目標値90%に向けて、更なる取り組みが必要。
	市民の自転車のルールに対する遵守率	70% (令和7年度末)	63%	55%	60%	56%	58%	遵守率は60%前後で推移しているが、目標値70%に向けて、更なる取り組みが必要。
	自転車損害賠償保険等の加入率	85% (令和7年度末)	64%	64%	61%	63%	60%	加入率は60%前後で推移しているが、目標値85%に向けて、更なる取り組みが必要。
	ヘルメット着用率	30% (令和7年度末)	13%	12%	35%	29%	28%	令和4年度以前は10%強を推移し低調であったが、令和5年度からは30%前後を推移。
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	「自転車ネットワーク路線」の自転車通行空間整備延長	33.5km (令和7年度末)	13.4km	16.0km	19.6km	23.7km	30.2km	「自転車ネットワーク路線」に対する整備延長は概ね堅調に推移。
	「あんしん通行路線」の自転車通行空間整備延長	6.4km (令和7年度末)	1.9km	3.2km	5.1km	5.6km	5.6km	「あんしん通行路線」に対する整備延長は概ね堅調に推移。
	都心部における放置自転車台数	— (対前年度比)	407台	421台	444台	382台	●台	減少傾向で推移しているが、下げ止まりの傾向にある。
基本方針3 自転車の強みを発揮した地域づくり	コミュニティサイクルの利用回数	100万回/年度	81.7万回/年度	101.2万回/年度	107.5万回/年度	116.7万回/年度	● 万回/年度	増加傾向で推移しており、令和4年度からは目標値の利用回数100万回を上回った。
	週1回以上自転車を利用する割合	+ (対前年度比)	26%	30%	33%	27%	24%	週1回以上自転車を利用する割合は30%前後で推移。
	自転車を活用したコンテンツの創出	各年度2件	3件	2件	2件	2件	●件	各年度2件以上で堅調にコンテンツを創出。
プラン全体	自転車の事故件数	350件 (令和7年) [暦年実績]	390件	435件	390件	367件	●件	減少傾向で推移しており、令和6年の自転車事故件数は近年で最も低い目標は未達成。
	自転車が第一当事者となる自転車事故件数	15件 (令和7年) [暦年実績]	19件	21件	32件	22件	●件	自転車が第一当事者の事故件数は近年増減を繰り返しており、下げ止まりの傾向にある。
	本市の自転車施策に対する満足度	+ (対前年度比)	30%	29%	37%	24%	25%	自転車施策に対する満足度は、概ね30%前後で推移も、近年は横ばい傾向。

※赤字は未確定数値のため、最終案にて追記します

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、前回計画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、自転車安全利用意識の浸透とルール遵守や、自転車の安全で快適な移動を促す都市環境の拡充、自転車を活かしたまちの魅力向上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 3.64 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 まもる・つながる・ひろがるまち せんだい

これまでの取り組みを活かし、自転車の安全利用推進・通行環境整備によって、自転車利用者のみならずみんなの安全をまもるとともに、自転車の更なる利用拡大を図ることで、地域と地域のつながりが深まり、誰もが安全・安心・快適に移動できる生活環境がひろがるまちの実現を目指します。

基本方針1：自転車安全利用意識の浸透とルール遵守

- ・自転車に関する交通事故を未然に防止するため、近年の道路交通法改正の内容を踏まえたうえで、自転車における交通ルールの周知のほか、遵守に対する交通安全意識の向上に努め、みんなが安全・安心に暮らせる社会の実現を目指します。
- ・学校や事業者などの関係団体と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、世代や出身国等が異なる多様な市民に対し、幅広い安全教育を推進します。



基本方針2：自転車の安全で快適な移動を促す都市環境の拡充

- ・自転車通行空間の整備によって、自転車が地域の重要な移動手段として機能するように、自転車がより安全かつ快適に移動できる都市環境を作るとともに、歩行者はもとより、自転車と通行空間を共有する多様なモビリティの利用ニーズに対応した道路空間を形成します。
- ・市街地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、良好な駐輪環境の構築及び駐輪場の利用促進を図ります。



基本方針3：自転車を活かしたまちの魅力向上

- ・小回りが利き目的地に直接到着できることや、気兼ねなく乗り降りができる自転車の強みを活かして、地域活性化を図ります。
- ・モビリティが多様化する中、自転車の利用は健康に良いことや、自転車はカーボンニュートラル実現に向け環境にやさしい移動手段であることに加え、自転車に乗ることで得られる爽快感や達成感など自転車の魅力をPRすることで、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
基本方針 1 : <u>自転車安全利用意識の浸透とルール遵守</u> ・誰もが自転車ルールを知ることのできる機会を創出する ・自転車利用時のルール遵守に対する意識や交通安全意識を育む	(1) 多様性を意識した交通安全教育の推進
	(2) 自転車利用者以外へのルール周知
	(3) 協働による自転車安全利用意識を高めるための交通安全活動及びルール啓発の推進
基本方針 2 : <u>自転車の安全で快適な移動を促す都市環境の拡充</u> ・自転車と通行空間を共有する誰もが安全かつ快適に利用できる道路空間の整備を進める ・自転車を快適で便利に停められる駐輪環境を整える	(4) 地域環境に応じた自転車ネットワーク路線の選定・整備
	(5) 自転車通行空間の安全性及び快適性の向上
	(6) 駐輪環境の改善及び駐輪場の利用促進
基本方針 3 : <u>自転車を活かしたまちの魅力向上</u> ・自転車利用を通じ、まちのにぎわいを創出する ・健康に良く、環境にやさしい自転車を気軽に楽しむことのできる社会を形成する	(7) 自転車を活用したまちの活性化
	(8) シェアサイクルの利活用促進
	(9) 自転車の魅力に関する情報発信
	(10) 自転車に親しむ機会の創出

表 4.2 基本方針ごとの推進施策一覧

基本方針1: 自転車安全利用意識の浸透とルール遵守

(1)多様性を意識した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
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
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
施策4	外国人向けの交通安全教育の推進
施策5	交通安全教育の実施支援
(2)自転車利用者以外へのルール周知	
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	自転車通行空間のドライバーへの周知
施策8	新たなモビリティ(特定小型原動機付自転車)の交通ルールの周知
(3)協働による自転車安全利用意識を高めるための交通安全活動及びルール啓発の推進	
施策9	地域等と連携した交通安全活動の実施
施策10	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
施策11	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

基本方針2: 自転車の安全で快適な移動を促す都市環境の拡充

(4)地域環境に応じた自転車ネットワーク路線の選定・整備	
施策12	地域環境に応じた自転車ネットワーク路線の選定・整備
施策13	あんしん通行路線の整備
(5)自転車通行空間の安全性及び快適性の向上	
施策14	生活道路における安全対策の実施
施策15	自転車通行空間の適正な維持管理
施策16	路上駐車対策等による自転車通行空間の確保
施策17	自転車事故の危険性が高い箇所における効果的な交通安全対策の実施
(6)駐輪環境の改善及び駐輪場の利用促進	
施策18	公共駐輪場の改修及び改善
施策19	放置自転車の効率的な撤去及び防止対策の実施
施策20	附置義務駐輪場の活用
施策21	公共駐輪場の利用促進

基本方針3: 自転車を活かしたまちの魅力向上

(7)自転車を活用したまちの活性化	
施策22	サイクルマップの作成
施策23	サイクルツーリズムの推進
施策24	自転車を楽しむことができる環境づくり
施策25	企業等への自転車の利用促進
(8)シェアサイクルの利活用促進	
施策26	シェアサイクルの利便性向上
施策27	シェアサイクルの多面的な活用
(9)自転車の魅力に関する情報発信	
施策28	環境配慮、カーボンニュートラルに関する情報発信
施策29	健康増進に関する情報発信
(10)自転車に親しむ機会の創出	
施策30	交通公園の活用
施策31	WebページやSNS等を活用した自転車プチ情報の定期発信

3 推進施策

基本方針1：自転車安全利用意識の浸透とルール遵守

(1) 多様性を意識した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

(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、自転車利用ルールの理解度は8割程度となっていますが、遵守率は6割弱です。

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。

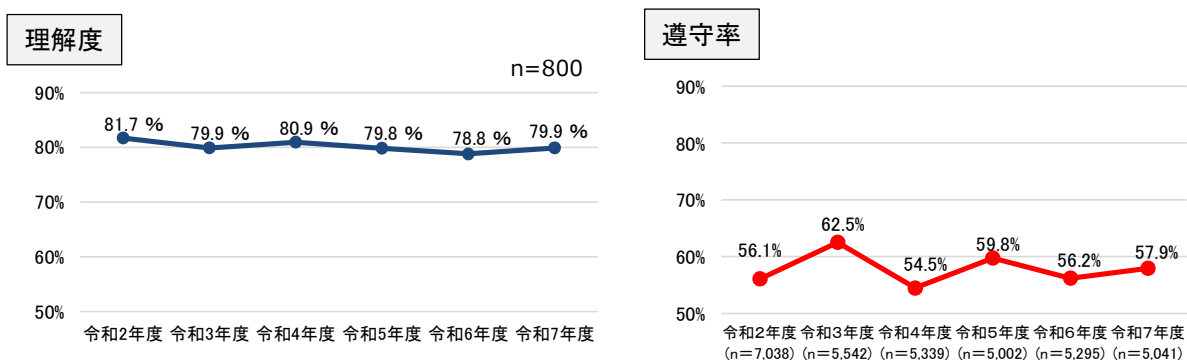


図 4.1 自転車利用ルールの理解度・遵守率の推移【再掲】

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度） 資料：自転車ルール・マナー実態調査（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 児童を対象とした交通安全教室



図 4.3 小学校における交通安全教室



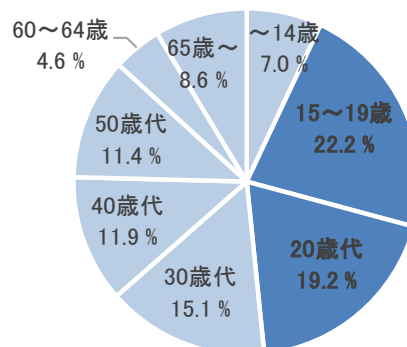
図 4.4 交通公園での自転車交通安全教室

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

（施策の考え方）

仙台市内における自転車事故死傷者のうち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。



（総人数：370名）

図 4.5 市内自転車事故による年齢別死傷者の割合(令和6年)【再掲】

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

(施策の考え方)

こ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など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 企業等における交通安全教育の支援



図 4.8 児童の保護者向けの交通安全啓発チラシ

図 4.9 高齢者向け交通安全教室



図 4.10 視覚障害者の同乗を想定したタンデム自転車乗り方講習会の事例

資料：米子市 HP

施策4 外国人向けの交通安全教育の推進

（施策の考え方）

本市で生活する外国人住民が通勤・通学など日常の移動手段として自転車を利用する中、日本の交通ルールやマナーに十分に慣れていないことが課題となっています。そのため、言語や文化の多様性に配慮した交通安全教育を実施し、自転車利用におけるルール遵守と交通安全への意識を高めることで、多文化共生社会の形成を目指します。

（具体的な取り組み）

- ①外国人向け交通安全教室の実施
- ②多言語対応の交通安全ポスターの掲出・配布



図 4.11 外国人向け交通安全教室



図 4.12 多言語ポスター

施策5 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 4.13 教育・啓発教材作成等による交通安全教育の実施支援



図 4.14 市職員に対する研修

(2) 自転車利用者以外へのルール周知

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)

自転車ルールの認知度は、「自転車は車道通行が原則」が94.0%と高いものの、「歩道通行時は車道寄りを通行」が67.4%と低く、その内容によって認知の程度に差がみられています。

そのため、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。

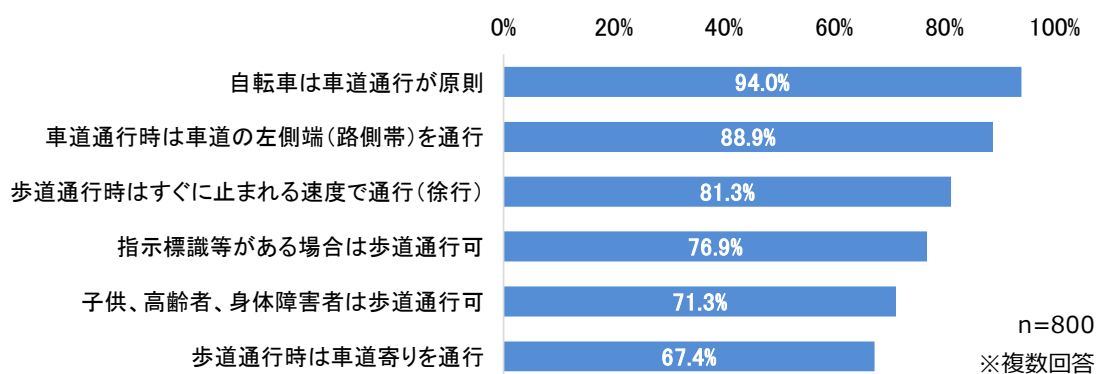


図 4.15 自転車ルールの認知度【再掲】

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7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 4.16 イベントにおける啓発

施策7 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 4.17 宮城県運転免許センターと連携した周知



図 4.18 イオンスタイル仙台卸町店のデジタルサイネージを利用した啓発

施策8 新たなモビリティ（特定小型原動機付自転車）の交通ルールの周知

（施策の考え方）

近年、電動キックボード等の特定小型原動機付自転車が普及しつつある中で、電動キックボードの交通ルールの認知度が低く、自転車と電動キックボードによる事故の発生等が懸念されます。

そのため、電動キックボードの利用者に対し、交通ルールの周知を行うことで、自転車利用環境の安全性の確保を図ります。

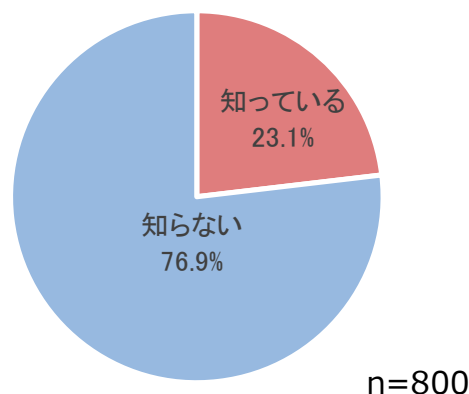


図 4.19 電動キックボードを利用する際の交通ルールの認知度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

（具体的な取り組み）

- ①特定小型原動機付自転車等啓発チラシの配布
- ②関係団体との協働による安全利用講習会の実施



図 4.20 特定小型原動機付自転車等啓発チラシ



図 4.21 電動キックボード

資料：株式会社L u u p H P

(3) 協働による自転車安全利用意識を高めるための交通安全活動及びルール啓発の推進

施策9 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。また、令和8年度には、道路交通法の改正により自転車等に対する交通反則通告制度（青切符）の適用が予定されており、「ながら運転」や信号無視などの違反行為への取締りが開始されます。

違反行為に伴う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、交通ルールおよび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。

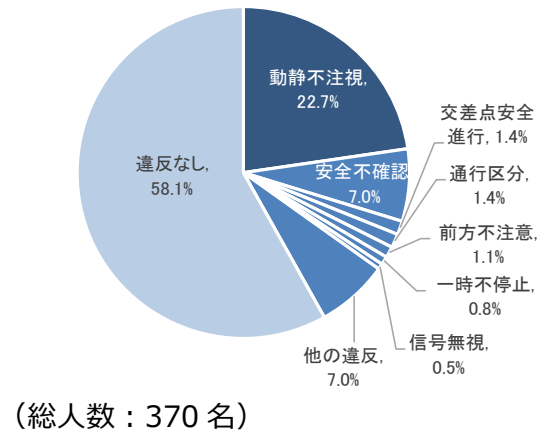


図 4.2.2 市内自転車事故による違反種類別死傷者の割合(令和6年)【再掲】

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
- ⑤地域や学校、警察等と連携した道路交通法の改正内容の周知



図 4.23 地域等と連携した交通安全活動の実施



図 4.24 自転車運転者講習制度の周知チラシ



図 4.25 道路交通法改正の周知の状況

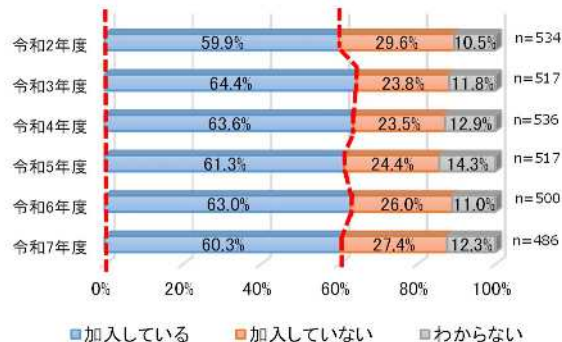
施策10 自転車保険加入・ヘルメット着用促進に向けた取り組みの実施

(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損害賠償保険等への加入が義務化されましたが、加入率は6割程度を推移している状況となっています。

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損害賠償保険等への加入を促進します。

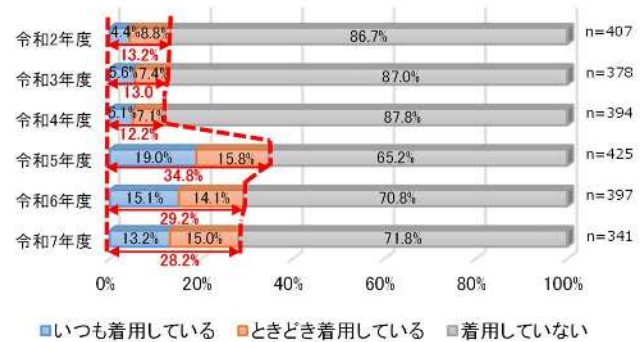
また、改正道路交通法の施行により、令和5年4月1日から全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されましたが、ヘルメット着用率は約3割程度に留まっています。ヘルメットを着用していれば被害の程度を軽減できたと考えられる事故もあることから、自転車利用者の乗車用ヘルメット着用を促進します。



※小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある

図 4.26 自転車保険加入率の推移【再掲】

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）



※小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある

図 4.27 自転車利用時ヘルメット着用率の推移【再掲】

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

(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損害賠償保険等に関する周知・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 4.28 自転車損害賠償保険の周知チラシ



図 4.29 自転車ヘルメット着用促進の取り組み

施策1-1 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がもちろんのこと、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

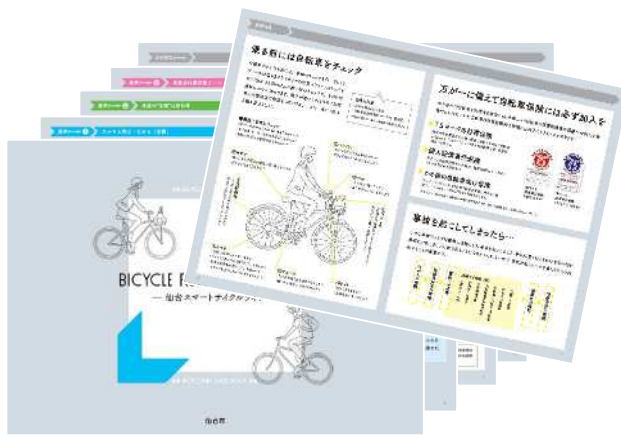


図 4.30 BICYCLE RULE GUIDE BOOK
仙台スマートサイクルライフ 抜粋



図 4.31 自転車点検・整備啓発イベント

基本方針2:自転車の安全で快適な移動を促す都市環境の拡充**(4) 地域環境に応じた自転車ネットワーク路線の選定・整備****施策12 地域環境に応じた自転車ネットワーク路線の選定・整備****(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各エリアにおけるネットワーク路線の選定・整備
- ②道路空間再構成（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

1) 自転車ネットワーク路線整備の基本的な考え方

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、自転車に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への遵守率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、車道混在による安全性の高い自転車通行空間の整備を推進します。

前回計画では、上記の考え方に基づくとともに、自転車を取り巻く社会状況変化(コロナ禍など)、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た自転車ネットワーク路線を位置付け、整備を推進してきました。

本計画においては、前回計画にて位置付けた自転車ネットワーク路線を踏襲し、引き続き整備を推進するとともに、さらなる自転車の利用の推進を図るため、自転車ネットワーク路線の拡充を図ります。

2) 新たな自転車ネットワーク路線の選定の考え方

さらなる自転車の利用の拡充を図るため、前回計画にて設定した自転車ネットワーク路線を基本とし、新たな自転車ネットワーク路線の追加を行います。具体的には、ガイドラインの自転車ネットワーク路線の選定の考え方に基づき、下表の①～⑨を組み合わせ、候補路線を抽出し、さらに施工の早期実現性等を踏まえて追加を行います。

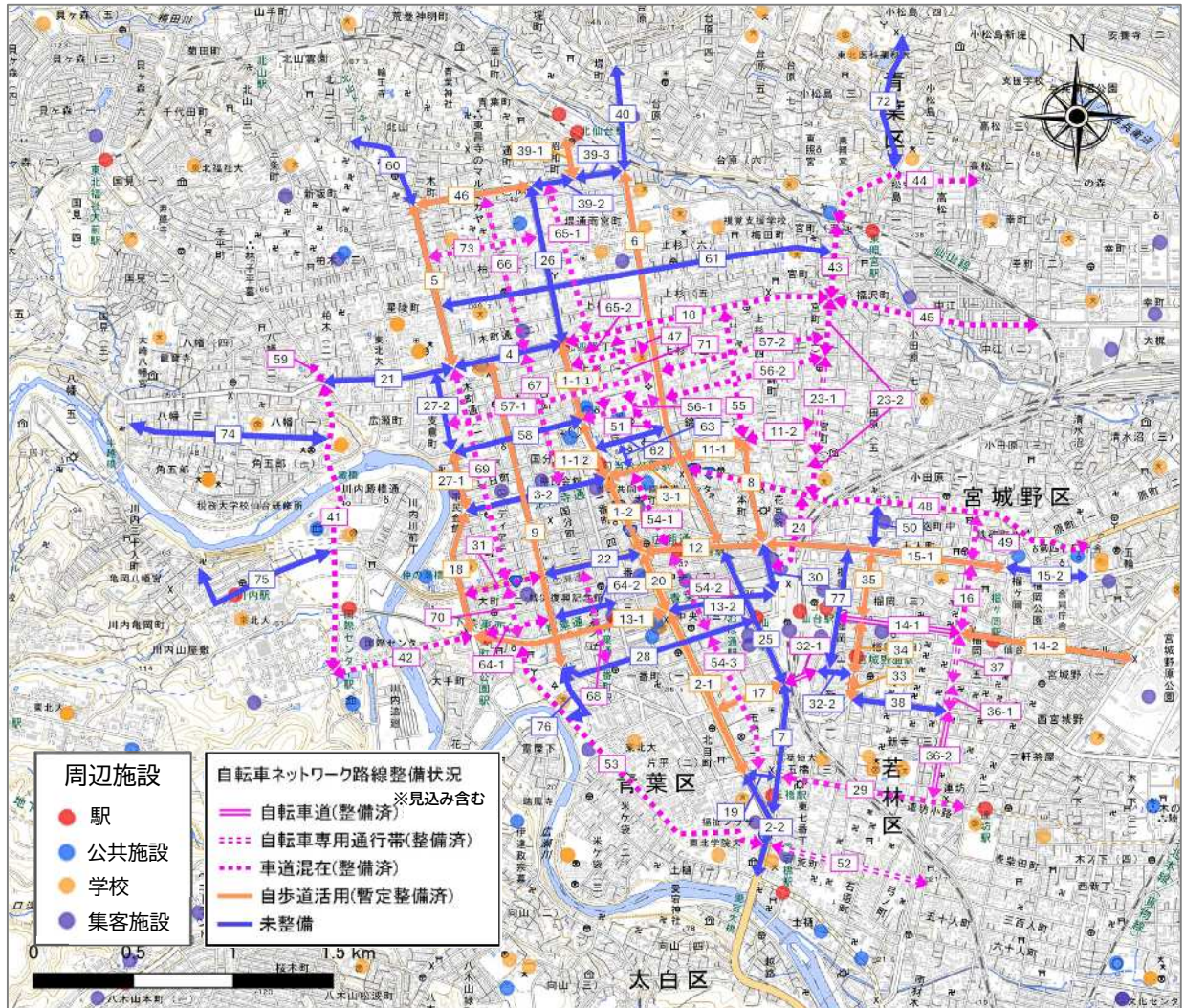
表 4.3 新たな自転車ネットワーク路線の選定条件

番号	ガイドライン掲載の自転車ネットワーク路線選定条件	当計画において、本市の実情を踏まえ見直しを行った点
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やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線	—
②	通学路、病院や福祉施設の周辺など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(中学校、高等学校、大学等への接続路線)	高校、大学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	沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線	—
⑥	自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線	車道混在、自転車歩行者道(暫定整備)を含む
⑦	並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線	—
⑧	新設道路(自動車専用道路、歩行者専用道路を除く)	—
⑨	その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進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条件を以下に示します。

【都心エリア】



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

※整備状況は令和7年度末時点（見込み含む）

図 4.32 本計画における自転車ネットワーク路線(都心エリア)

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)【前回計画からの継続路線】(1/3)

※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)

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

※路線毎の延長は計画上の数値

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)【前回計画からの継続路線】(2/3)

※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)

番号	路線名	延長 (km)	整備済み 延長 (km)	整備形態	自転車ネットワーク路線の選定条件									
					①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	
11-2	市道定禅寺通宮町線	0.4	0.4	車道混在	前回計画からの継続路線									
36-2	市道宮沢根白石(その1)線	0.5	0.5	自転車道	前回計画からの継続路線									
39-3	県道仙台東線	0.2	0.0		前回計画からの継続路線									
44	市道小松島小学校南線外1線	0.8	0.8	車道混在	前回計画からの継続路線									
45	市道北四番丁岩切線	1.1	1.1	車道混在	前回計画からの継続路線									
46	市道上杉山通木町通線	0.6	0.6	自歩道活用	前回計画からの継続路線									
47	市道北三番丁2号線	0.4	0.4	車道混在	前回計画からの継続路線									
48	国道45号	2.1	2.1	車道混在	前回計画からの継続路線									
49	市道宮沢根白石(その6)線	0.2	0.2	車道混在	前回計画からの継続路線									
50	市道東八番丁小田原(その4)線	0.2	0.0		前回計画からの継続路線									
51	市道外記丁線	0.2	0.2	車道混在	前回計画からの継続路線									
52	県道荒井荒町線	0.8	0.8	自転車専用通行帯	前回計画からの継続路線									
53	市道片平丁線外1線	1.7	1.7	車道混在	前回計画からの継続路線									
54-1	市道東三番丁線	0.4	0.4	車道混在	前回計画からの継続路線									
54-2	市道東三番丁線	0.5	0.5	車道混在	前回計画からの継続路線									
54-3	市道東三番丁線	0.7	0.7	車道混在	前回計画からの継続路線									
55	市道光禅寺通線	0.6	0.6	車道混在	前回計画からの継続路線									
56-1	市道北一番丁2号線	0.4	0.4	車道混在	前回計画からの継続路線									
56-2	市道北一番丁2号線	0.8	0.8	車道混在	前回計画からの継続路線									
57-1	市道北二番丁線	1.1	1.1	車道混在	前回計画からの継続路線									
57-2	市道北二番丁線	0.8	0.8	車道混在	前回計画からの継続路線									
58	市道北一番丁1号線	0.6	0.0		前回計画からの継続路線									
59	市道土橋通半子町線	0.1	0.1	車道混在	前回計画からの継続路線									
60	市道通町中山線外1線	0.5	0.0		前回計画からの継続路線									
61	市道北六番丁線	2.0	0.0		前回計画からの継続路線									
62	市道勾当台通外記丁線外1線	0.4	0.0		前回計画からの継続路線									
63	市道定禅寺通県庁前線	0.1	0.0		前回計画からの継続路線									
64-1	市道青葉山線	0.4	0.4	車道混在	前回計画からの継続路線									
64-2	市道青葉山線	0.3	0.0		前回計画からの継続路線									
65-1	市道堤通線	0.9	0.9	車道混在	前回計画からの継続路線									
65-2	市道堤通線	0.3	0.3	車道混在	前回計画からの継続路線									
66	市道青葉神社通線	0.8	0.8	車道混在	前回計画からの継続路線									
67	市道国分町通線	0.7	0.7	車道混在	前回計画からの継続路線									
68	市道国分町通線	0.5	0.5	車道混在	前回計画からの継続路線									
69	市道木町通本材木町線	1.0	1.0	車道混在	前回計画からの継続路線									
70	市道大町片平線	0.3	0.3	車道混在	前回計画からの継続路線									
71	市道外記丁通線	0.4	0.4	車道混在	前回計画からの継続路線									
路線計		55.4	40.8	※路線毎の延長は計画上の数値										

※路線毎の延長は計画上の数値

表 4.6 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】(3/3)

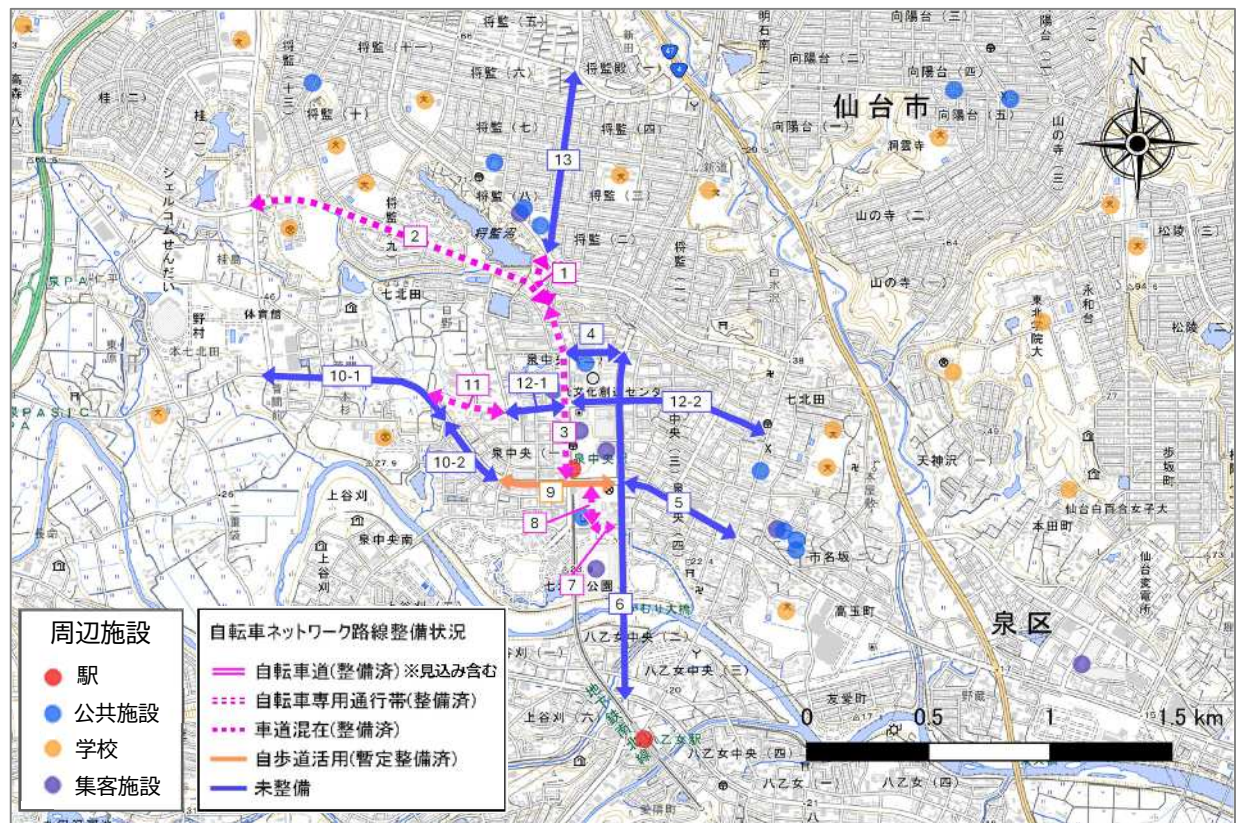
※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)

番号	路線名	延長 (km)	整備済み 延長 (km)	整備形態	自転車ネットワーク路線の選定条件								
					①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
72	市道宮町小松島線	0.8	0.0	車道混在	●		●	●					
73	市道北八番丁1号線	0.6	0.6					●		●			●
74	市道中島丁線	1.0	0.0				●	●					
75	市道砲兵営前通線外1線	0.8	0.0		●		●	●					
76	市道晩翠通線外1線	0.3	0.0					●					●
77	市道榴岡2号線外2線	0.6	0.0		●			●					●
路線計		4.1	0.6										

※路線毎の延長は計画上の数値

番号	選定条件
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路線
②	自転車関連の事故が多い路線
③	自転車通学路の対象路線(高等学校、大学等への接続路線)
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	沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線
⑥	既に自転車の通行空間が整備済である路線
⑦	並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線
⑧	新設道路
⑨	その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線

【泉中央エリア】



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

※整備状況は令和7年度末時点（見込み含む）

図 4.33 本計画における自転車ネットワーク路線(泉中央エリア)

表 4.7 本計画における自転車ネットワーク路線(泉中央エリア)【前回計画からの継続路線】

※整備状況は令和7年度末時点（見込み含む）

番号	路線名	延長 (km)	整備済み 延長 (km)	整備形態	自転車ネットワーク路線の選定条件								
					①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
1	市道泉中央将監線	0.2	0.2	車道混在	前回計画からの継続路線								
2	市道七北田実沢線	1.5	1.5	車道混在	前回計画からの継続路線								
3	市道七北田実沢線	0.7	0.7	車道混在	前回計画からの継続路線								
4	市道泉中央54号線	0.2	0.0		前回計画からの継続路線								
5	県道泉塩釜線	0.5	0.0		前回計画からの継続路線								
6	県道仙台東線	1.4	0.0		前回計画からの継続路線								
7	市道泉中央25号線	0.1	0.1	車道混在	前回計画からの継続路線								
8	市道泉中央26号線	0.2	0.2	車道混在	前回計画からの継続路線								
9	県道泉塩釜線	0.4	0.4	自歩道活用	前回計画からの継続路線								
10-1	県道泉塩釜線	0.8	0.0		前回計画からの継続路線								
10-2	県道泉塩釜線	0.3	0.0		前回計画からの継続路線								
11	市道駕籠沢日野線	0.3	0.3	車道混在	前回計画からの継続路線								
12-1	市道泉中央幹線2号線	0.2	0.0		前回計画からの継続路線								
12-2	市道泉中央幹線2号線	0.8	0.0		前回計画からの継続路線								
13	市道将監幹線7号線	0.8	0.0		前回計画からの継続路線								
路線計		8.4	3.4										

※路線毎の延長は計画上の数値

【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)

※整備状況は令和7年度末時点（見込み含む）

図 4.34 本計画における自転車ネットワーク路線(長町エリア)

表 4.8 本計画における自転車ネットワーク路線(長町エリア)【前回計画からの継続路線】(1/2)

※整備状況は令和7年度末時点（見込み含む）

番号	路線名	延長 (km)	整備済み 延長 (km)	整備形態	自転車ネットワーク路線の選定条件								
					①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
1	県道仙台名取線	1.2	0.0		前回計画からの継続路線								
2	県道仙台名取線	1.7	1.7	自歩道活用	前回計画からの継続路線								
3	市道元寺小路郡山線	1.2	0.0		前回計画からの継続路線								
4	市道河原町長町南線	1.0	0.0		前回計画からの継続路線								
5	市道河原町長町南線	1.1	1.1	自歩道活用	前回計画からの継続路線								
6	市道郡山折立(その5)線	0.4	0.0		前回計画からの継続路線								
7	市道長町八木山(その2)線	1.6	1.6	自歩道活用	前回計画からの継続路線								
8	市道長町八木山(その7)線	0.2	0.2	自歩道活用	前回計画からの継続路線								
9	県道仙台館腰線	0.6	0.6	自歩道活用	前回計画からの継続路線								
10-1	市道長町3号線	0.2	0.2	車道混在	前回計画からの継続路線								
10-2	市道長町3号線	0.5	0.0		前回計画からの継続路線								
11	市道あすと長町環状(その1)線	0.3	0.3	車道混在	前回計画からの継続路線								
12	国道286号	4.3	4.3	自歩道活用	前回計画からの継続路線								
13	県道仙台館腰線	1.0	1.0	自歩道活用	前回計画からの継続路線								
14	市道郡山折立(その5)線	0.6	0.6	自歩道活用	前回計画からの継続路線								
15	市道長町八木山(その8)線	0.7	0.7	自歩道活用	前回計画からの継続路線								
路線計		16.6	12.3										

※路線毎の延長は計画上の数値

第4章 基本目標・方針と推進施策

表 4.9 本計画における自転車ネットワーク路線(長町エリア)【新規路線】(2/2)

※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)

番号	路線名	延長 (km)	整備済み 延長 (km)	整備形態	自転車ネットワーク路線の選定条件								
					①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
16	市道郡山折立(その2)線	0.7	0.0		あんしん通行路線から編入								
17	市道富沢山田線	0.6	0.6	自歩道活用	あんしん通行路線から編入								
18	市道宮沢根白石(その5)線外2線	0.6	0.0		●								●
19	市道土樋藤塚(その1)線	1.6	0.0		●	●							●
20	県道井土長町線	0.2	0.0		●	●							●
21	県道井土長町線	1.5	0.0		●	●		●					
22	市道長町2号線	0.5	0.0		●	●							●
23	市道富沢長町2号線	0.5	0.0		●								●
24	市道長町南四丁目23号線外2線	0.5	0.0		●								●
25	市道郡山折立(その7)線	1.0	1.0	自歩道活用	●	●				●			●
26	市道郡山折立(その6)線	0.7	0.0		●			●				●	
27	国道4号	1.7	0.0		●			●					●
路線計		10.1	1.6										

※路線毎の延長は計画上の数値

番号	選定条件
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路線
②	自転車関連の事故が多い路線
③	自転車通学路の対象路線(高等学校、大学等への接続路線)
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	沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線
⑥	既に自転車の通行空間が整備済である路線
⑦	並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線
⑧	新設道路
⑨	その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進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

自転車が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 ^{※1} が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} 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	分 離		混 在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	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

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考にしたものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。
必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

図 4.35 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（令和6年6月）/国土交通省道路局 警察庁交通局

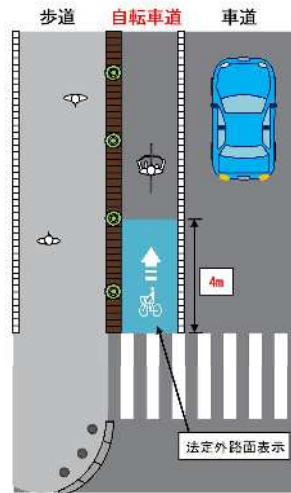
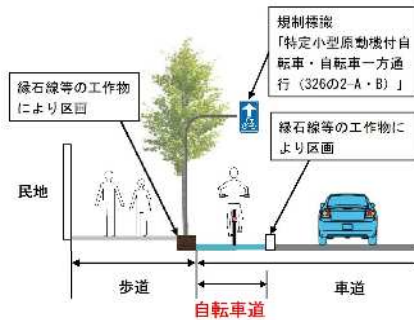
なお、路線ごとの具体的な整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）は、上記の考え方を基本としつつ、道路幅員や支障物件の状況も踏まえ、交通管理者との協議により個別に選定を行うこととします。

(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。

①自転車道



自転車道のイメージ



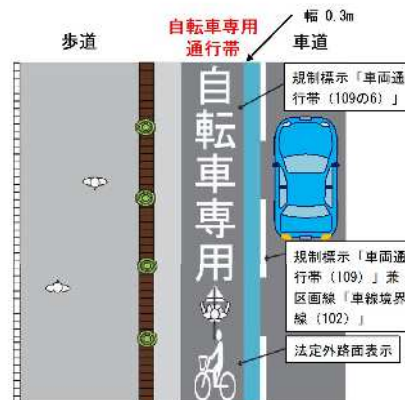
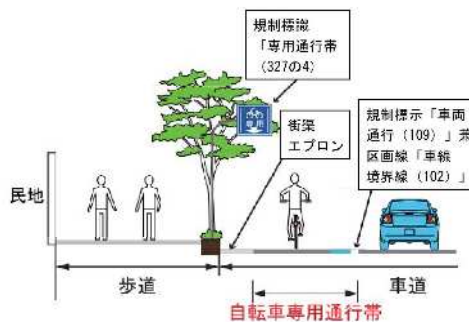
本市での整備事例
(市道宮城野通線)



緑石等により分離

自歩道内での物理的分離による
自転車道の整備(広島県福山市)

②自転車専用通行帯

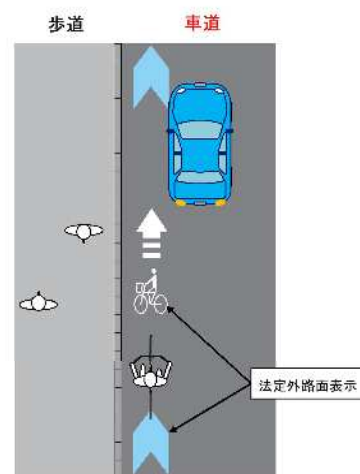
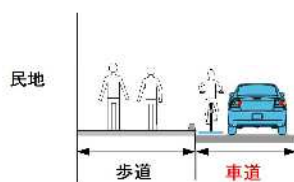


自転車専用通行帯のイメージ



本市での整備事例
(市道加茂幹線1号線)

③車道混在



車道混在のイメージ

(矢羽根型路面表示*・自転車のピクトグラム表示)



本市での整備事例
(市道北一番丁2号線)

図 4.36 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

(整備事例は一部国土交通省資料を参照)

5) 自転車ネットワーク路線の整備予定時期

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8年度以降の概ねの整備予定時期を示します。

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つの段階に分け、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ます。
- 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ます。
- ③自歩道の整備が実施されている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）の通行空間を整備します。

<中期（概ね4～5年以内）>

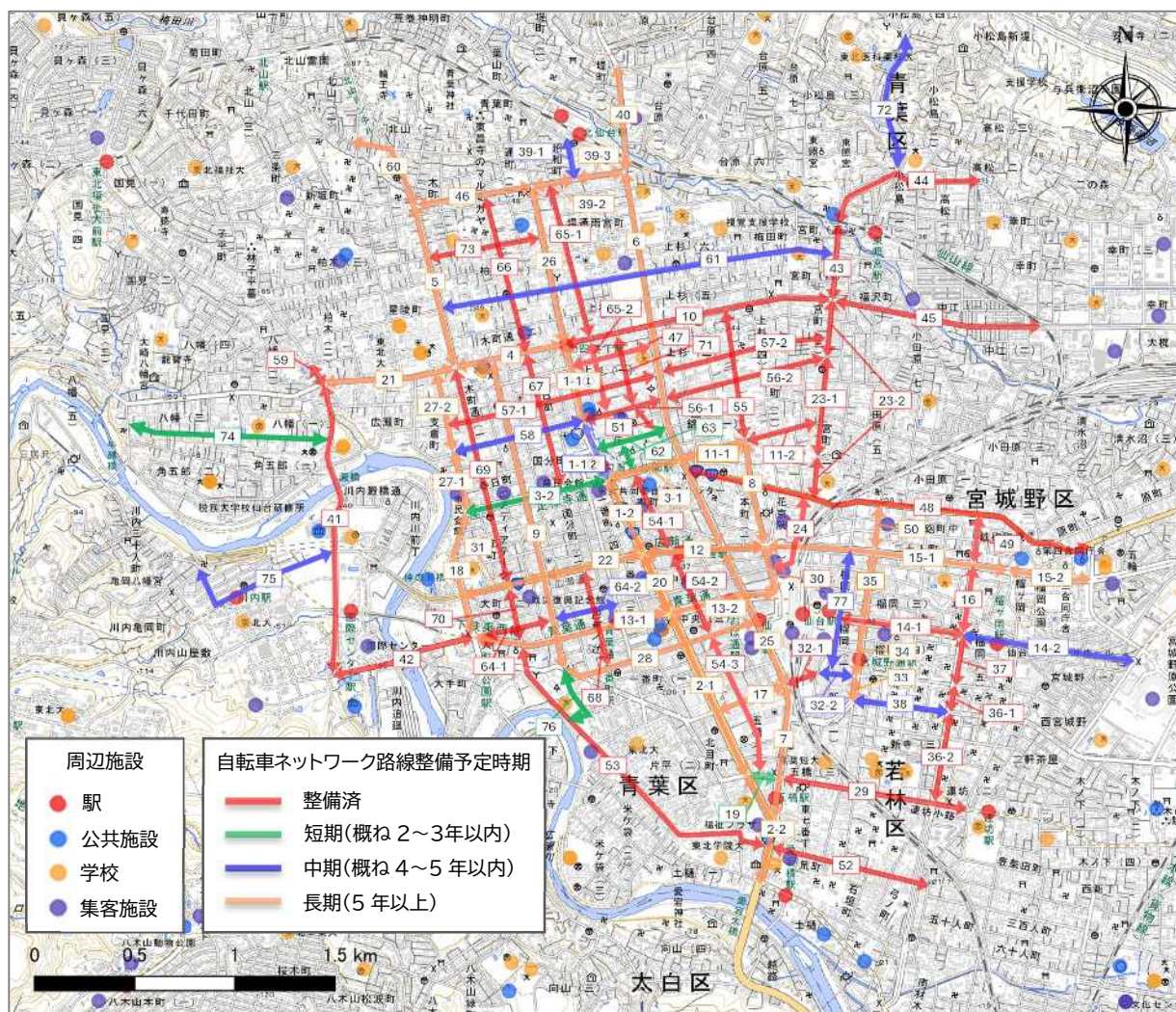
- ①本計画で選定した路線のうち、短期段階で未整備の区間について引き続き整備を進めます。
- ②他事業との調整が必要な区間においては、事業間の調整を図った上で整備を進めます。

<長期（5年以上先）>

- ①本計画で選定した路線のうち、ネットワークの完成を目指し、残りの未整備区間の整備を進めます。
- ②既に「自歩道」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、自歩道内での物理的分離による自転車道の整備も併せて検討するなど、ガイドラインに定められた整備形態での整備を検討します。
- ③その際、本市中心部においては、今後、都心再構築などにおける道路空間再構成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・検討します。

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】



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

※整備状況は令和7年度末時点（見込み含む）

図 4.37 令和8年度以降の自転車ネットワーク路線整備予定時期(都心エリア)

表 4.10 令和8年度以降の自転車ネットワーク路線整備予定時期(都心エリア)【前回計画からの継続路線】(1/3)

※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)

番号	路線名	延長 (km)	整備済み 延長 (km)	整備形態	整備予定時期			
					整備済	短期	中期	長期
1-1①	県道仙台東線	0.4	0.4	自歩道活用				●
1-1②	県道仙台東線	0.3	0.3	自歩道活用			●	
1-2	国道48号【国道286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	車道混在	●			
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(その7)線	1.0	1.0	自歩道活用				●
15-2	市道元寺小路福室(その7)線	0.6	0.0					●
16	市道宮沢根白石(その7)線	0.4	0.4	車道混在	●			
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	国道48号【市道広瀬通2号線重複】	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	0.5	車道混在	●			
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号線外1線	1.0	0.0					●
29	市道連坊小路線	1.0	1.0	車道混在	●			
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	市道東八番丁小田原(その1)線	0.3	0.3	自歩道活用				●
35	市道東八番丁小田原(その2)線外1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	0.1	自転車専用通行帯	●			
37	市道宮沢根白石(その2)線	0.2	0.2	自転車専用通行帯	●			
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	市道澱橋通線外1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	市道宮町小松島線外1線	0.4	0.4	車道混在	●			

※路線毎の延長は計画上の数値

第4章 基本目標・方針と推進施策

表 4.11 令和8年度以降の自転車ネットワーク路線整備予定時期(都心エリア)【前回計画からの継続路線】(2/3)

※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)

番号	路線名	延長 (km)	整備済み 延長 (km)	整備形態	整備予定時期			
					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	0.5	自転車道	●			
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	0.8	車道混在	●			
45	市道北四番丁岩切線	1.1	1.1	車道混在	●			
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	0.2	車道混在	●			
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	1.7	車道混在	●			
54-1	市道東三番丁線	0.4	0.4	車道混在	●			
54-2	市道東三番丁線	0.5	0.5	車道混在	●			
54-3	市道東三番丁線	0.7	0.7	車道混在	●			
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	0.4	車道混在	●			
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	1.1	車道混在	●			
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	0.9	車道混在	●			
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	0.8	車道混在	●			
67	市道国分町通線	0.7	0.7	車道混在	●			
68	市道国分町通線	0.5	0.5	車道混在	●			
69	市道木町通本材木町線	1.0	1.0	車道混在	●			
70	市道大町片平線	0.3	0.3	車道混在	●			
71	市道外記丁通線	0.4	0.4	車道混在	●			
路線計		55.4	40.8					

※路線毎の延長は計画上の数値

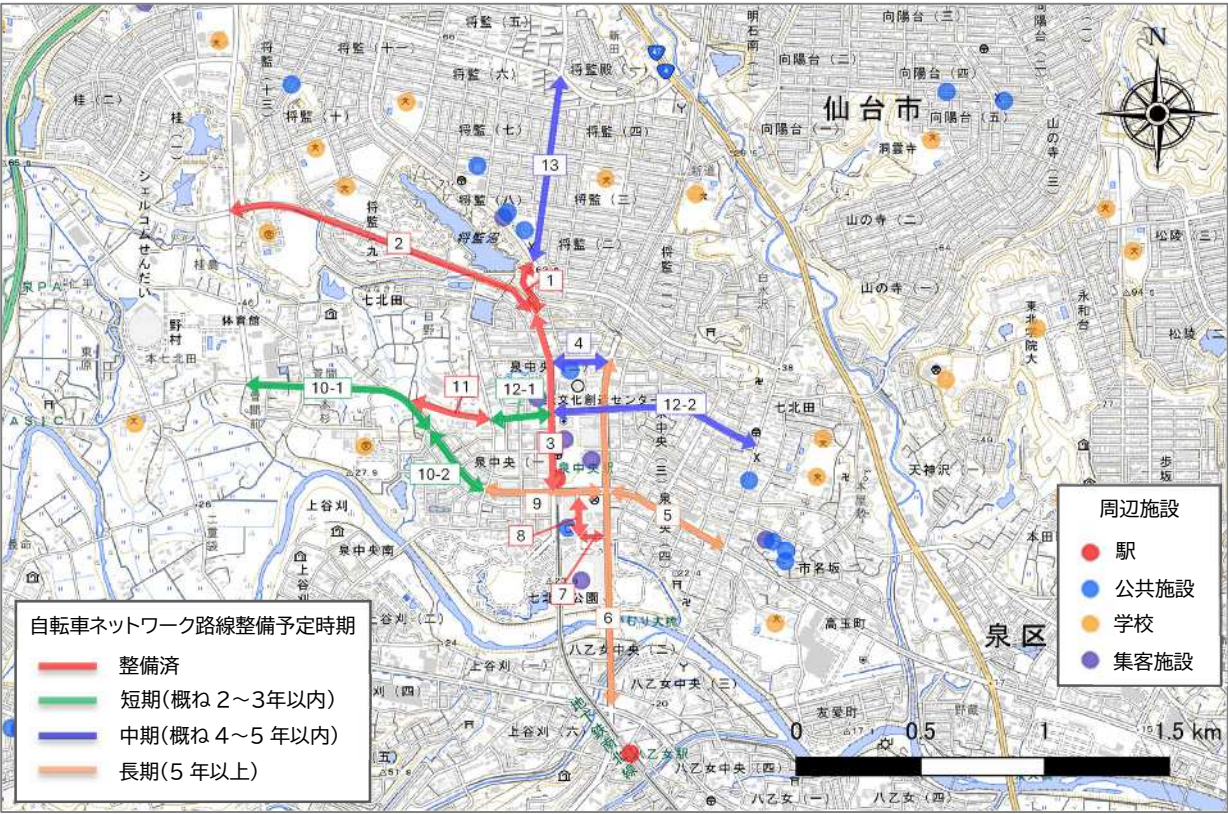
表 4.12 令和8年度以降の自転車ネットワーク路線整備予定時期(都心エリア)【新規路線】(3/3)

※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)

番号	路線名	延長 (km)	整備済み 延長 (km)	整備形態	整備予定時期			
					整備済	短期	中期	長期
72	市道宮町小松島線	0.8	0.0				●	
73	市道北八番丁1号線	0.6	0.6	車道混在	●			
74	市道中島丁線	1.0	0.0			●		
75	市道砲兵営前通線外1線	0.8	0.0				●	
76	市道晩翠通線外1線	0.3	0.0			●		
77	市道榴岡2号線外2線	0.6	0.0				●	
路線計		4.1	0.6					

※路線毎の延長は計画上の数値

【泉中央エリア】



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)
※整備状況は令和7年度末時点（見込み含む）

図 4.38 令和8年度以降の自転車ネットワーク路線整備予定時期(泉中央エリア)

表 4.13 令和8年度以降の自転車ネットワーク路線整備予定時期(泉中央エリア)【前回計画からの継続路線】

※整備状況は令和7年度末時点（見込み含む）

番号	路線名	延長 (km)	整備済み 延長 (km)	整備形態	整備予定時期			
					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	市道七北田夷沢線	1.5	1.5	車道混在	●			
3	市道七北田夷沢線	0.7	0.7	車道混在	●			
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	0.1	車道混在	●			
8	市道泉中央26号線	0.2	0.2	車道混在	●			
9	県道泉塩釜線	0.4	0.4	自歩道活用				●
10-1	県道泉塩釜線	0.8	0.0			●		
10-2	県道泉塩釜線	0.3	0.0			●		
11	市道駕籠沢日野線	0.3	0.3	車道混在	●			
12-1	市道泉中央幹線2号線	0.2	0.0			●		
12-2	市道泉中央幹線2号線	0.8	0.0				●	
13	市道将監幹線7号線	0.8	0.0				●	
路線計		8.4	3.4					

※路線毎の延長は計画上の数値

【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)

※整備状況は令和7年度末時点（見込み含む）

図 4.39 令和8年度以降の自転車ネットワーク路線整備予定時期(長町エリア)

表 4.14 令和8年度以降の自転車ネットワーク路線整備予定時期(長町エリア) 【前回計画からの継続路線】(1/2)

※整備状況は令和7年度末時点（見込み含む）

番号	路線名	延長 (km)	整備済み 延長 (km)	整備形態	整備予定時期			
					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	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	1.0	0.0				●	
5	市道河原町長町南線	1.1	1.1	自歩道活用				●
6	市道郡山折立(その5)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	0.3	車道混在	●			
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	12.3					

※路線毎の延長は計画上の数値

表 4.15 令和8年度以降の自転車ネットワーク路線整備予定時期(長町エリア)【新規路線】(2/2)

※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)

番号	路線名	延長 (km)	整備済み 延長 (km)	整備形態	整備予定時期			
					整備済	短期	中期	長期
16	市道郡山折立(その2)線	0.7	0.0					●
17	市道富沢山田線	0.6	0.6	自歩道活用				●
18	市道宮沢根白石(その5)線外2線	0.6	0.0					●
19	市道土樋藤塚(その1)線	1.6	0.0					●
20	県道井土長町線	0.2	0.0					●
21	県道井土長町線	1.5	0.0			●		
22	市道長町2号線	0.5	0.0			●		
23	市道富沢長町2号線	0.5	0.0			●		
24	市道長町南四丁目23号線外2線	0.5	0.0					●
25	市道郡山折立(その7)線	1.0	1.0	自歩道活用				●
26	市道郡山折立(その6)線	0.7	0.0					●
27	国道4号	1.7	0.0					●
路線計		10.1	1.6	※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7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 4.16 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7年度末時点（見込み含む）

	計画延長 (km)	整備済み延長 (km)		整備率 (実績)
現計画路線	80.4	56.5		70.3%
		うち自転車通行空間整備	30.2	37.6%
		うち自歩道整備	26.3	32.7%
追加路線	14.2	2.2		15.5%
		うち自転車通行空間整備	0.6	4.2%
		うち自歩道整備	1.6	11.3%
TOTAL	94.6	58.7		62.1%
		うち自転車通行空間整備	30.8	32.6%
		うち自歩道整備	27.9	29.5%

施策13 あんしん通行路線の整備

(施策の考え方)

本市では、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「あんしん通行路線」を位置付けています。ガイドラインに基づいて、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

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。設定区間は前回計画を基本としつつ、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

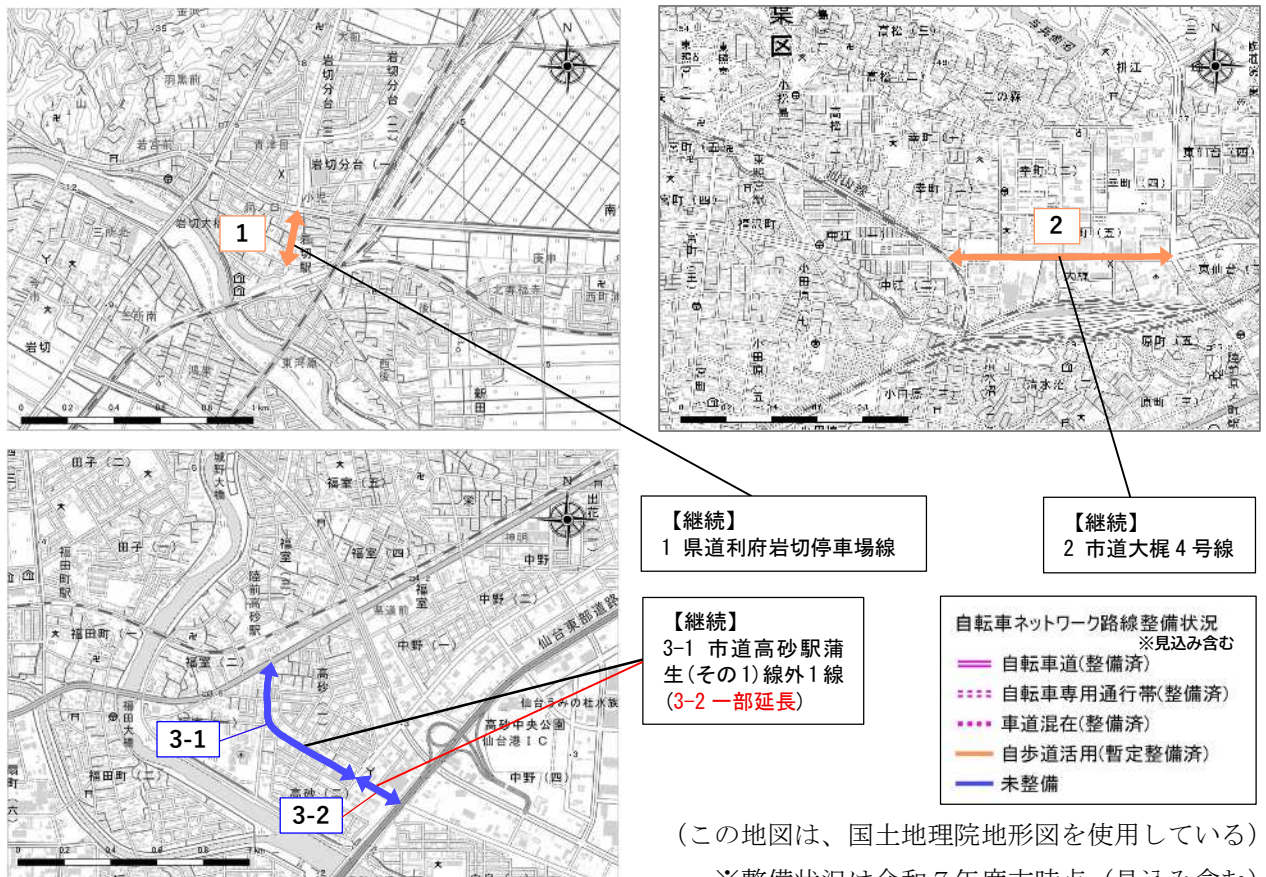
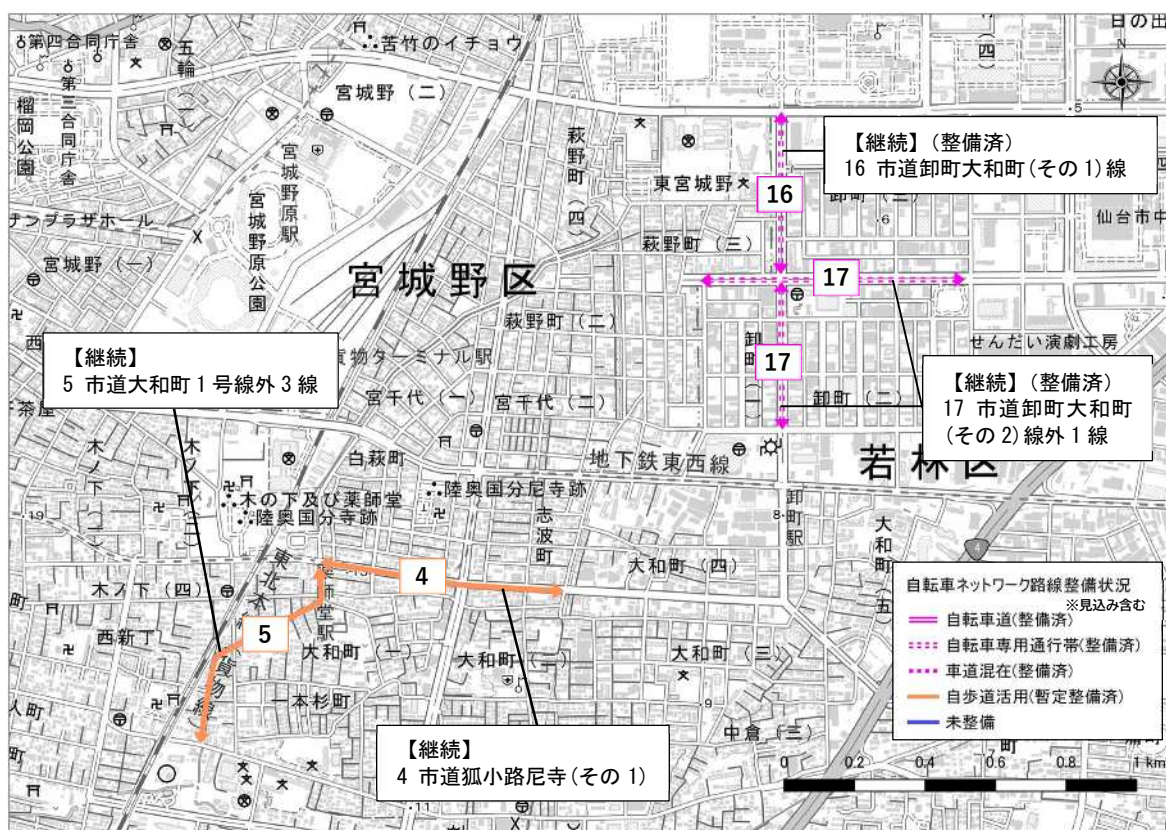
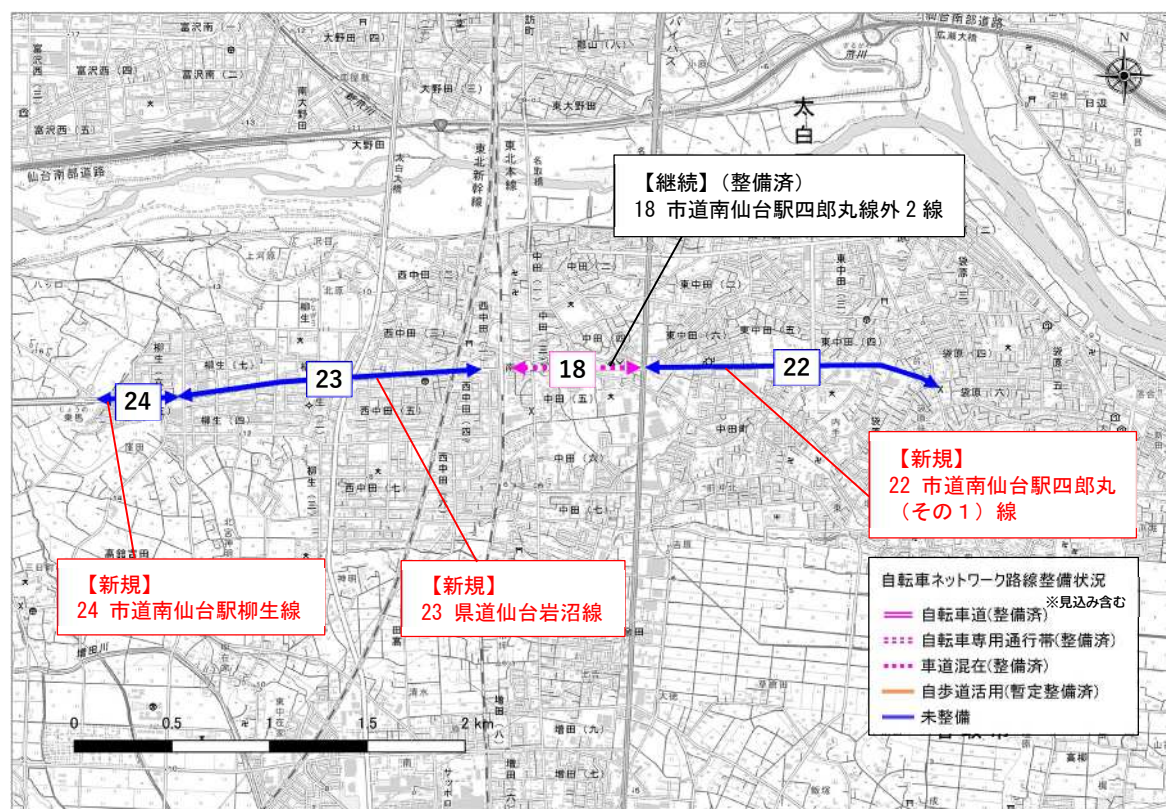


図 4.40 あんしん通行路線 (1/4)



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

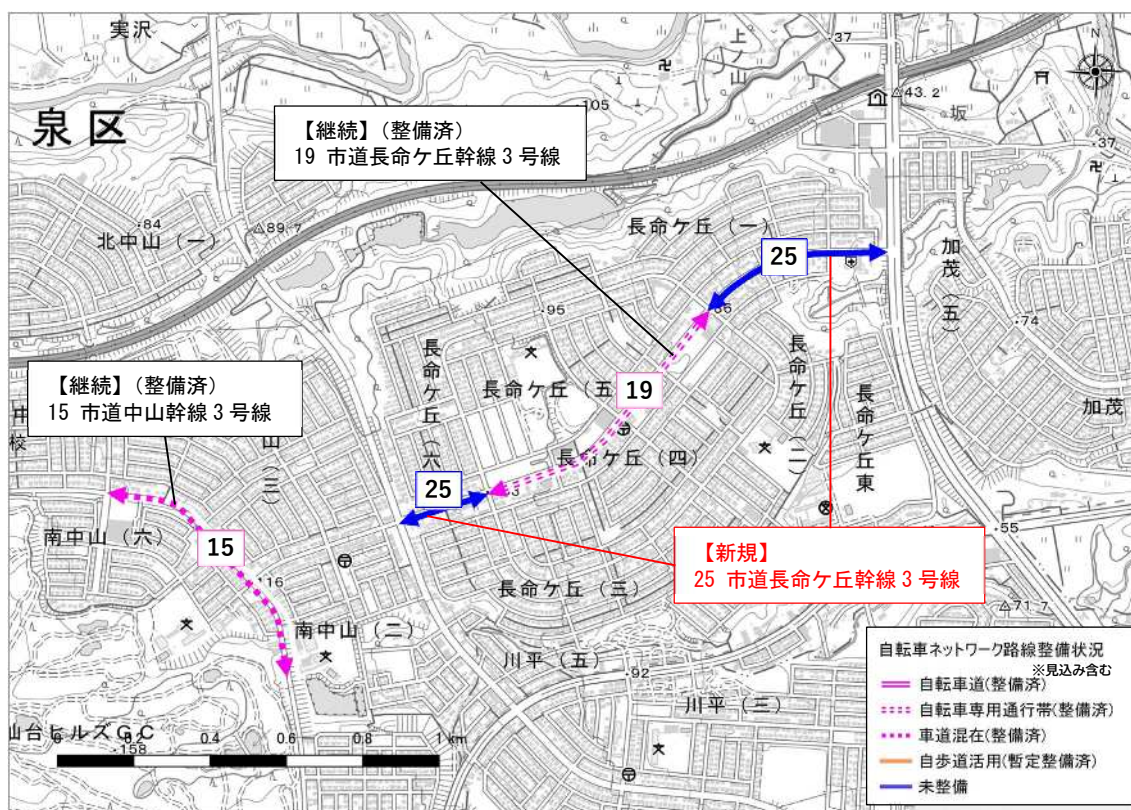
※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

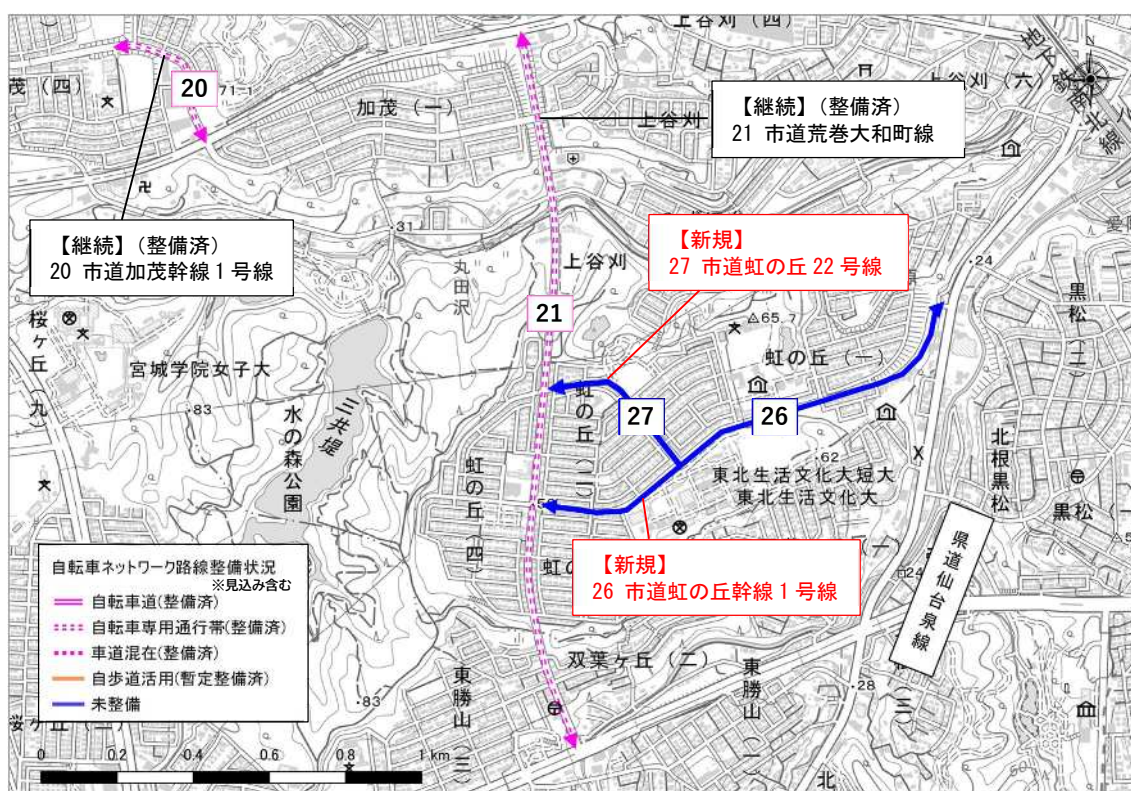
※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)

図 4.41 あんしん通行路線 (2/4)



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

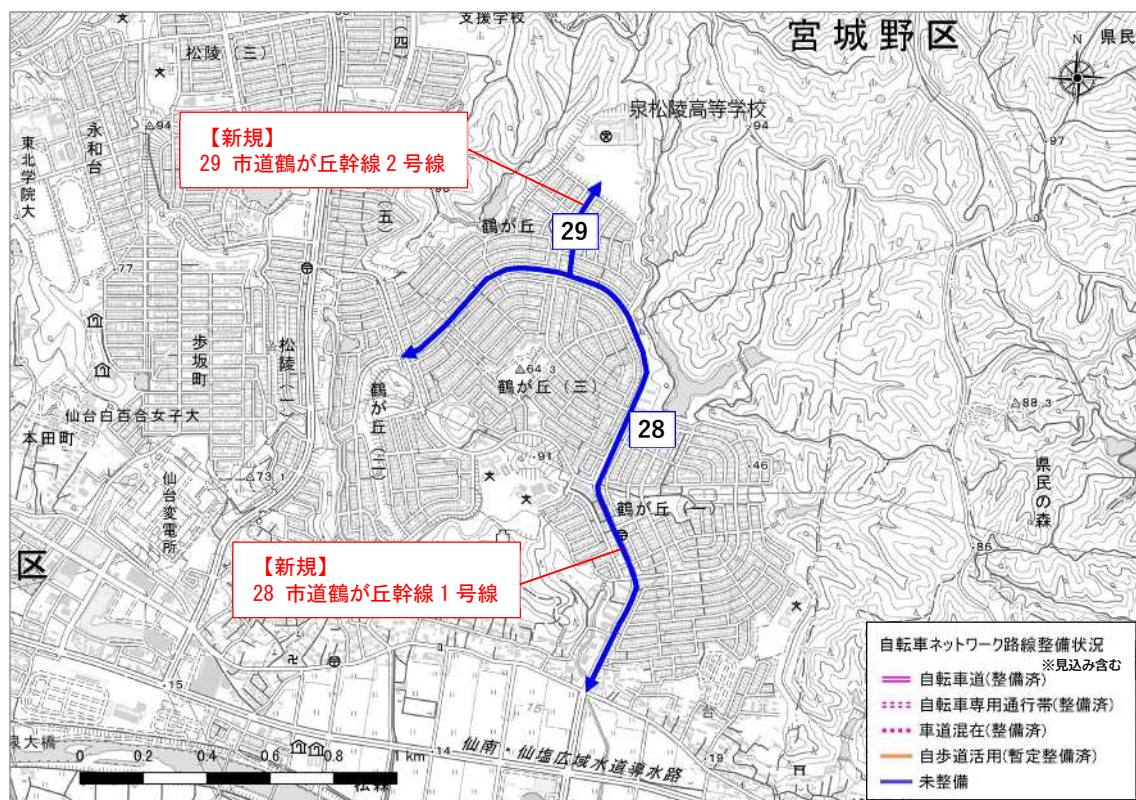
※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)

図 4.42 あんしん通行路線 (3/4)



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

※整備状況は令和7年度末時点(見込み含む)

図 4.43 あんしん通行路線 (4/4)

3) あんしん通行路線の整備予定時期

あんしん通行路線の現時点における整備状況及び令和8年度以降の概ねの整備予定時期を、「施策12 地域環境に応じた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 4.17 令和8年度以降のあんしん通行路線整備予定時期【前回計画からの継続路線】(1/2)

※整備状況は令和7年度末時点（見込み含む）

番号	路線名	延長 (km)	整備済み 延長 (km)	整備形態	整備予定時期			
					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				●
3-1	市道高砂駅蒲生(その1)線外1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				●
7	市道郡山折立(その2)線	0.7	0.0	ネットワーク路線に編入				
8	市道富沢山田線	0.6	0.6	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	1.3	自転車専用通行帯	●			
18	市道南仙台駅四郎丸線外2線	0.7	0.7	車道混在	●			
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	0.5	自転車専用通行帯	●			
21	市道荒巻大和町線	1.9	1.9	自転車専用通行帯	●			
現計画路線計		11.0	8.8	※No. 6, 9～14 はネットワーク路線に編入済				
移行路線計		-1.3	-0.6	※路線毎の延長は計画上の数値				

表 4.18 令和8年度以降のあんしん通行路線整備予定時期【新規路線】(2/2)

※整備状況は令和7年度末時点（見込み含む）

番号	路線名	延長 (km)	整備済み 延長 (km)	整備形態	整備予定時期			
					整備済	短期	中期	長期
3-2	市道高砂駅蒲生(その1)線外1線	0.2	0.0				●	
22	市道南仙台駅四郎丸(その1)線	1.5	0.0			●		
23	県道仙台岩沼線	1.5	0.0			●		
24	市道南仙台駅柳生線	0.4	0.0					●
25	市道長命ヶ丘幹線3号線	0.8	0.0				●	
26	市道虹の丘幹線1号線	1.3	0.0			●		
27	市道虹の丘22号線	0.4	0.0			●		
28	市道鶴が丘幹線1号線	2.1	0.0			●		
29	市道鶴が丘幹線2号線	0.3	0.0			●		
路線計		8.5	0.0	※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7年度末時点整備済み延長、整備率は、以下に示します。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 4.19 あんしん通行路線総括 ※整備状況は令和7年度末時点（見込み含む）

	計画延長 (km)	整備済み延長 (km)		整備率 (実績)
現計画路線	11.0	8.8		80.0%
		うち自転車通行空間整備	5.6	50.9%
		うち自歩道整備	3.2	29.1%
追加路線	8.5	0.0		0.0%
		うち自転車通行空間整備	0.0	0.0%
		うち自歩道整備	0.0	0.0%
移行路線 (旧あんしん→自転車ネットワーク路線)	-1.3	-0.6		
		うち自転車通行空間整備	0.0	
		うち自歩道整備	-0.6	
TOTAL	18.2	8.2		45.1%
		うち自転車通行空間整備	5.6	30.8%
		うち自歩道整備	2.6	14.3%

※整備率は小数点第2位を四捨五入しているため、合計しても一致しない場合がある

(5) 自転車通行空間の安全性及び快適性の向上

施策14 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、「ゾーン30」「ゾーン30 プラス」*の設定や狭さく設置などの様々な取り組みが、道路管理者と交通管理者の連携により行われています。

このような箇所では、地域の実情に応じて必要な整備を進めることで、安全な通行環境の確保を進めます。なお、歩道がない道路では、自転車と歩行者の錯綜が発生しないように、自転車と歩行者双方の通行位置を明示するといった対策も検討します。

(具体的な取り組み)

- ①「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
- ②歩道がない道路における自転車通行位置明示等の検討



図 4.44 ゾーン30のピクトグラム設置事例
(青葉区大町2丁目)



図 4.45 狭さく設置事例
(青葉区宮町5丁目)



図 4.46 歩道がない道路の自転車と歩行者双方の通行位置を明示した例
(市道木町通本材木町線)

施策15 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管理による計画的な維持補修の実施



図 4.47 自転車通行環境整備台帳

施策16 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。

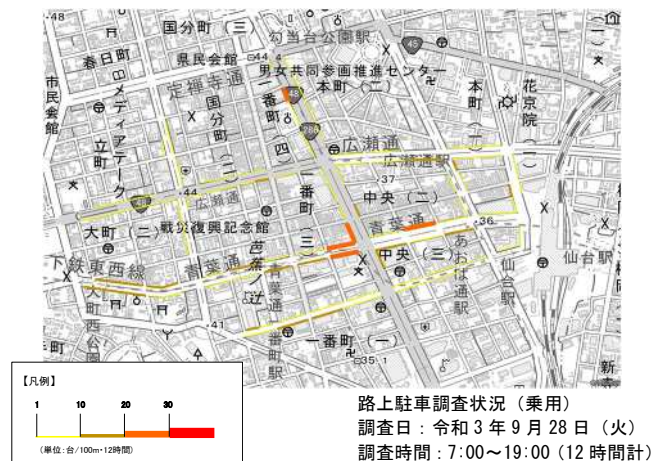


図 4.48 路上駐車発生状況

資料：仙台市道路交通等現況調査（令和3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駐車場附置義務条例に基づく荷捌き駐車施設の確保による路上荷捌き対策等の推進



図 4.49 違法駐車等防止重点地域図

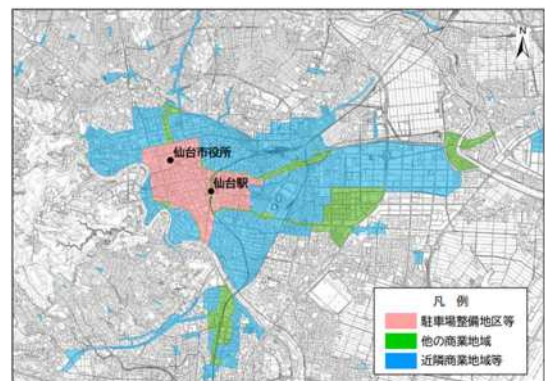


図 4.50 駐車場附置義務条例の適用区域

施策17 自転車事故の危険性が高い箇所における効果的な交通安全対策の実施

(施策の考え方)

全国的に自転車関連事故の発生件数は減少していますが、全交通事故に占める自転車関連事故の構成比は上昇傾向にあるなど、継続して事故対策に取り組む必要があります。自転車事故を削減していくため、事故発生要因を検証したうえで、効果的な交通安全対策を検討、実施します。

(具体的な取り組み)

- ①自転車事故危険箇所における効果的な交通安全対策の検討
- ②自転車事故の危険性が高い箇所における交通安全対策の実施



図 4.51 看板を用いた逆走対策



図 4.52 ラバーポールを用いた逆走対策

(6) 駐輪環境の改善及び駐輪場の利用促進

施策18 公共駐輪場の改修及び改善

(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を進め、令和4年には仙台市地下鉄の全ての駅に駐輪場を整備しました。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 4.53 公共駐輪場(五橋駅)

図 4.54 公共駐輪場の改修及び改善
(公共駐輪場(北四番丁駅))

(具体的な取り組み)

- ①老朽化が進んだ駐輪場を計画的に改修・更新し、良好な駐輪環境を維持
- ②駐輪場の施設改善検討、利便性の向上

図 4.55 キャッシュレス決済の導入
(勾当台公園地下駐輪場)

施策19 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の改修を行うことに加え、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。

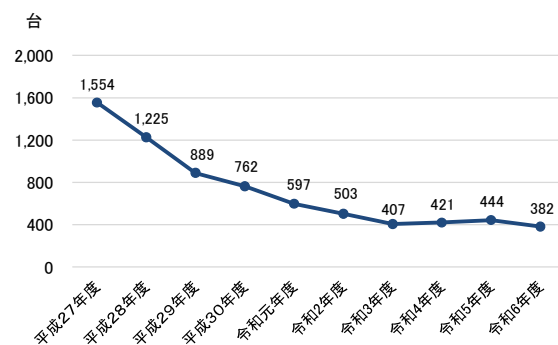


図 4.56 都心部の放置自転車台数の推移【再掲】

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

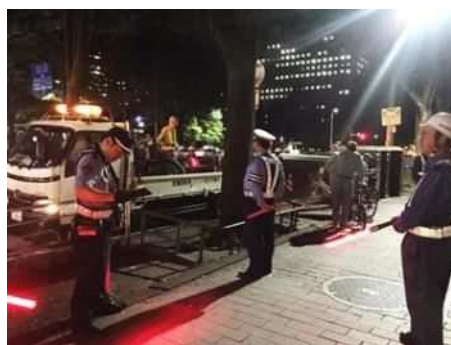


図 4.57 警察立会による放置自転車の夜間撤去



図 4.58 放置自転車の撤去の様子

施策20 附置義務駐輪場の活用

（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。令和4年に条例が改正され、附置義務駐輪場の位置及び案内の明確化等が新たに位置付けられました。

引き続き、放置自転車の減少を図るため、附置義務駐輪場を活用した快適な駐輪環境の整備促進に取り組みます。

（具体的な取り組み）

- ・附置義務駐輪場条例の適正な運用による利用しやすい駐輪環境の整備及び利用促進



図 4.59 市内中心部における附置義務駐輪場のマップ

施策21 公共駐輪場の利用促進

（施策の考え方）

本市の公共駐輪場で改善してほしいこととして、「どこにあるか分かりにくい」との声が多く挙がっています。

誰もが迷わず利用できるよう、案内表示や地図情報の充実など、利用者目線での情報提供に取り組めます。

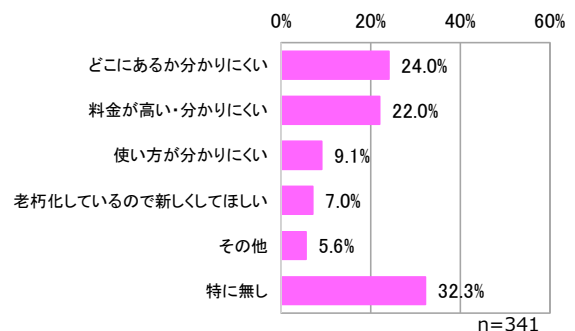


図 4.60 公共駐輪場で改善してほしいこと【再掲】

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

（具体的な取り組み）

- ①駐輪場マップの作成・配布
- ②ホームページ等による分かりやすい駐輪場案内の実施



図 4.61 仙台市 自転車・バイク駐輪場ガイド

基本方針3:自転車を活かしたまちの魅力向上

(7) 自転車を活用したまちの活性化

施策2-2 サイクルマップの作成

(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。

こうした施設を活用して市内を自転車で周遊できるよう、サイクルマップを作成します。また、サイクルマップに掲載した施設の情報を随時発信し、まちの活性化につなげます。

(具体的な取り組み)

- ①サイクルマップの作成、配布
- ②サイクルマップの情報の定期的な発信



図 4.62 市内を周遊するサイクルマップの作成(名取市)

資料：名取市HP

施策2-3 サイクルツーリズムの推進

(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。



図 4.63 震災復興・伝承みやぎルート

(具体的な取り組み)

- ・整備マニュアルに基づく案内看板や路面表示の設置等による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)

施策2-4 自転車を楽しむことができる環境づくり

（施策の考え方）

本市では令和6年にインバウンド宿泊者数が過去最高を更新しました。また、近年、特に自転車を活用した自然体験型観光であるサイクルツーリズムが注目を集めています。

このような状況を踏まえ、自転車を利用して地域の様々な資源を回遊できる環境の整備や、サイクリングイベントの開催支援等を行うとともに、関係団体や民間事業者と連携を図りながら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観光資源等を回遊できる仕組みの構築
- ②サイクリングイベントの開催支援
- ③走行ルートや周辺環境等について、ホームページ等による情報発信



図 4.65 SENDAI SATOYAMA RIDE

資料：仙台里山ライドHP



図 4.66 せんだい旅日和ホームページ

資料：仙台観光情報サイト



図 4.67 ツール・ド・東北 2024

写真提供：河北新報社

施策25 企業等への自転車の利用促進

(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ていることから、自転車通勤を推進する取り組みが進められています。

このような状況を踏まえ、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 4.68 自転車通勤導入に関する手引き(表紙)

資料: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 4.69 「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

資料：国土交通省

(8) シェアサイクルの利活用促進

施策2.6 シェアサイクルの利便性向上

(施策の考え方)

本市におけるシェアサイクル事業「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運用方法を検討するほか、Ma a S (=Mobility as a Service) *による市内の各種交通手段やまちのアクティビティとのつながりを強化し、利用の拡大を図ります。



図 4.70 ダテバイク

資料：せんだい旅日和

(具体的な取り組み)

- ①利用状況等を踏まえた、適切なポートの配置及び運用
- ②「仙台Ma a S (=Mobility as a Service)」によるシェアサイクル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強化



図 4.71 仙台MaaSポスター



図 4.72 Discover SENDAI
DATE BIKEの利用案内

施策27 シェアサイクルの多面的な活用

(施策の考え方)

既存のシェアサイクルを日常的な交通手段として活用するだけでなく、地域資源と連動した観光振興や災害時の避難手段等、多面的な活用に繋がります。

(具体的な取り組み)

- ① イベントに合わせたシェアサイクルの臨時ポート設置
- ② 災害発生時のシェアサイクルの活用



図 4.73 ベガルタ仙台のホーム試合に合わせた臨時ポート設置
資料：ドコモ・バイクシェアHP



図 4.74 シェアサイクルを活用した防災訓練(札幌市)
資料：ポロクルHP

(9) 自転車の魅力に関する情報発信

施策28 環境配慮、カーボンニュートラルに関する情報発信

(施策の考え方)

気候変動による災害の深刻化が進む中、脱炭素社会の実現に向けた行動が急務となっています。2050年カーボンニュートラル達成に向けて、自動車から低炭素な自転車への移行を促進する取組を実施します。

(具体的な取り組み)

- ・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 4.75 ゼロカーボンシティ実現に向けたキャンペーンの実施

施策29 健康増進に関する情報発信

(施策の考え方)

自転車に乗る習慣は、体重や体脂肪の減少、生活習慣病の予防など、日々の健康づくりにも役立ちます。こうした情報を広く発信し、自転車利用促進と市民の健康意識向上を図ります。

(具体的な取り組み)

- ・自転車を活用した健康づくりに関わる啓発の実施



図 4.76 自転車利用による健康促進の効果

資料：シマノHP

(10) 自転車に親しむ機会の創出

施策30 交通公園の活用

(施策の考え方)

本市には、こどもたちが交通ルールを学ぶことができる交通公園が2ヶ所あります。こうした施設を活用して、自転車安全利用教室などを実施し、こどもたちの交通安全意識を高めます。

また、交通公園としての機能を充実させ、公園利用者の利便性を向上させるために、老朽化した施設の再整備を検討します。

(具体的な取り組み)

- ①交通公園における自転車安全利用教室の実施（再掲）
- ②南小泉交通公園の再整備の検討



図 4.77 南小泉交通公園における
自転車安全利用教室



図 4.78 交通公園における自転車デビュー教室
(京都市)

資料：大宮交通公園HP

施策31 WebページやSNS等を活用した自転車プチ情報の定期発信

(施策の考え方)

本市では、公式HPに加え、LINEやX（旧Twitter）、InstagramなどのSNSを活用し、さまざまな市政情報を発信しています。自転車安全利用の周知啓発や、自転車の魅力（環境に良い、健康増進に繋がる、まちなかで小回りが良いなど）の発信など、継続的に自転車に関連する情報の発信を行います。

(具体的な取り組み)

- ・自転車に関する定期的な情報発信



図 4.79 SNSを活用した周知例

資料：国土交通省名古屋国道事務所公式X

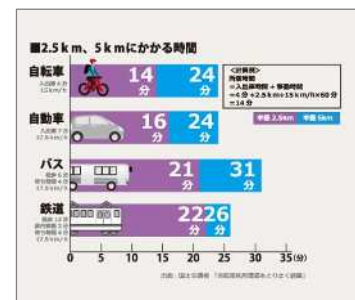


図 4.80 小回りの良さの情報発信例

資料：静岡市HP

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。

評価指標は、施策の進捗状況を把握するための「アウトプット指標」と、施策の効果を把握するための「アウトカム指標」を設定し、進捗と効果の両面から計画を評価します。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 施策の体系	評価指標 (○:アウトプット指標、●:アウトカム指標)	現状	目標値
基本方針1: 自転車安全利用意識の浸透と ルール遵守	●市民の自転車のルールに対する遵守率 ※ルール・マナー実態調査で計測	57.9% (令和7年度)	70% (令和12年度)
(1)多様性を意識した交通安全教育の 推進	●自転車損害賠償保険等の加入率 ※市民アンケートで計測	60.3% (令和7年度)	85% (令和12年度)
(2)自転車利用者以外へのルール周知 (3)協働による自転車安全利用意識を 高めるための交通安全活動及びル ール啓発の推進	●ヘルメット着用率 ※ルール・マナー実態調査で計測	13.9% (令和7年度)	30% (令和12年度)
基本方針2: 自転車の安全で快適な移動を 促す都市環境の拡充	○「自転車ネットワーク路線」の自転車通行 空間整備延長	30.8km (令和7年度末)	46.7km (令和12年度)
(4)地域環境に応じた自転車ネットワ ーク路線の設定・整備	○「あんしん通行路線」の自転車通行空間 整備延長	5.6km (令和7年度末)	15.2km (令和12年度)
(5)自転車通行空間の安全性及び快適 性の向上 (6)駐輪環境の改善及び駐輪場の利用 促進	●都心部における駐輪場利用率	70.5% (令和6年度)	対前年度比「+」
基本方針3: 自転車を活かしたまちの魅力 向上	●ダテバイクの利用回数	117万回 (令和6年度)	130万回 (令和12年度)
(7)自転車を活用したまちの活性化 (8)シェアサイクルの利活用促進 (9)自転車の魅力に関する情報発信 (10)自転車に親しむ機会の創出	●週1回以上自転車を利用する割合 ※市民アンケートで計測	24.4% (令和7年度)	対前年度比「+」
	○サイクルマップの作成件数	過年度実績なし	5件 (令和12年度 までの合計)
全体	●自転車の事故件数	367件 (令和6年)	300件 (令和12年)

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PDCA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。

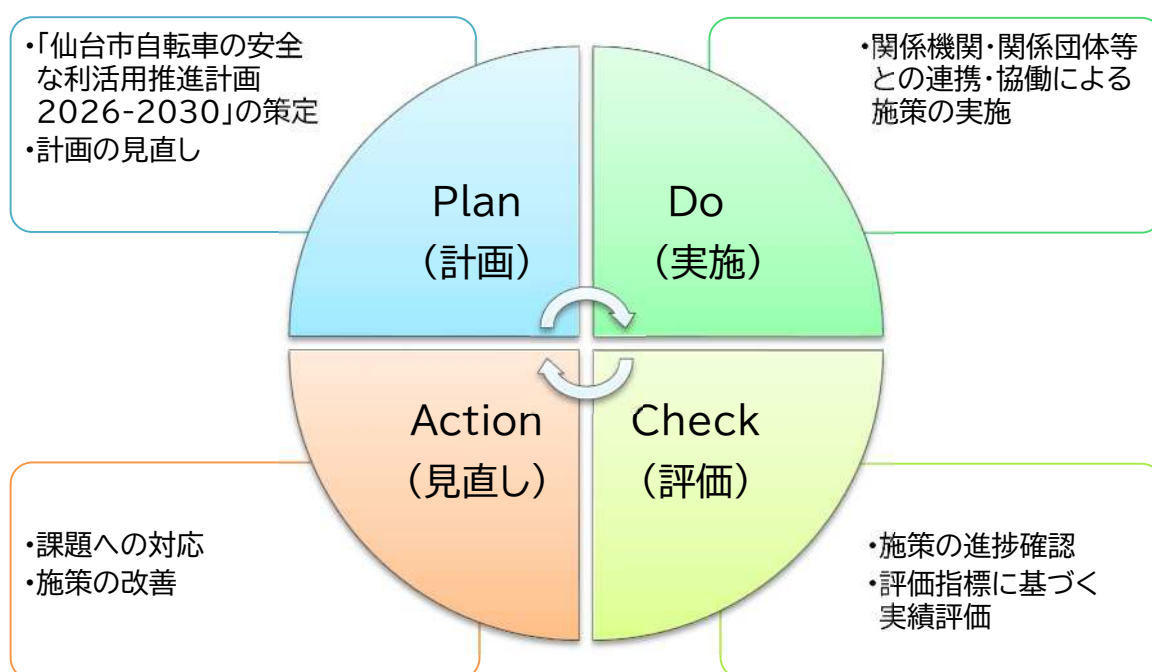


図 5.1 PDCAによる計画のフォローアップ

<資料編>

1 用語解説

※本計画で用いる「自転車」は、以下のとおり定義しています。

・自転車

道路交通法第2条第1項第11号の2に規定される「自転車※」をいう。

※自転車：ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるものであつて、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。）をいう。

－ あ －

・青切符（交通反則通告制度）

運転者がした一定の道路交通法違反（反則行為：比較的軽微であつて、現認、明白、定型的なもの）について、反則者が警察本部長の通告を受けて反則金を納付した場合は、公訴が提起されない制度。

・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、優先的に自転車通行空間を整備することを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（自歩道）

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をいう。

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「白線又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が走る場所の目安と進行方向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採用されている。

・ゾーン 30

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30km/h 毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策のことをいう。

・ゾーン 30 プラス

生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、ゾーン 30 の取組に加え、ハンプやスモーズ横断歩道などの物理的デバイスを適切に組み合わせて交通安全の向上を図る対策のことをいう。

－ た －

・第一当事者

最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む。）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

－ 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手段を一次交通といい、交通拠点から目的地までの移動に用いる交通手段を二次交通という。

－ 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 を震源とする地震を起因とした災害。マグニチュードは、1952 年のカムチャッカ半島沖地震と同じ 9.0 で、日本国内観測史上最大規模、アメリカ地質調査（U S G S）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、概念又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 －

・ M a a S（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て検索・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。

