

仙台市

# 自転車の 安全な利活用推進計画

Promotion Plan for safe utilization of bicycles in Sendai City

2026-2030



仙台市

SENDAI CITY

<目次>

第1章	計画策定の趣旨	1
1	計画策定の背景と目的	1
2	計画の位置付け（関連法令・関連計画）	2
3	計画区域	2
4	計画の期間	2
第2章	自転車を取り巻く状況	3
1	自転車のメリット	3
2	自転車を取り巻く社会情勢の変化	5
3	仙台市の状況	8
第3章	自転車関連施策の取り組み状況と課題	14
1	施策の取り組み状況	14
2	自転車の安全な利活用に向けた課題	50
第4章	基本目標・方針と推進施策	51
1	基本目標・方針	51
2	施策の体系	52
3	推進施策	54
第5章	計画推進のための仕組み	102
1	評価指標と目標値	102
2	計画の推進体制	103
3	計画のフォローアップ	103
<資料編>		- 1 -
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「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が十分に機能しなくなる中、自転車による機動性確保は災害時の有用な移動手段として注目されました。また、コロナ禍においては、外出時の感染リスク回避の観点から自転車による移動や配達が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、自転車利用者の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ます。加えて、近年、普及が進んでいる特定小型原動機付自転車\*（電動キックボード等）やペダル付き電動バイク\*等の新たなモビリティについて、交通ルールや安全利用の周知が課題となるなど、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重要になっています。

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。



## 2 計画の位置付け（関連法令・関連計画）

本計画は、「仙台市基本計画」で掲げる、市民の力で築き上げてきた共生社会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。仙台市ダイバーシティ推進指針も踏まえ、多様性に配慮した自転車の利活用環境の整備を進めていきます。

なお、本計画は、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「市町村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。

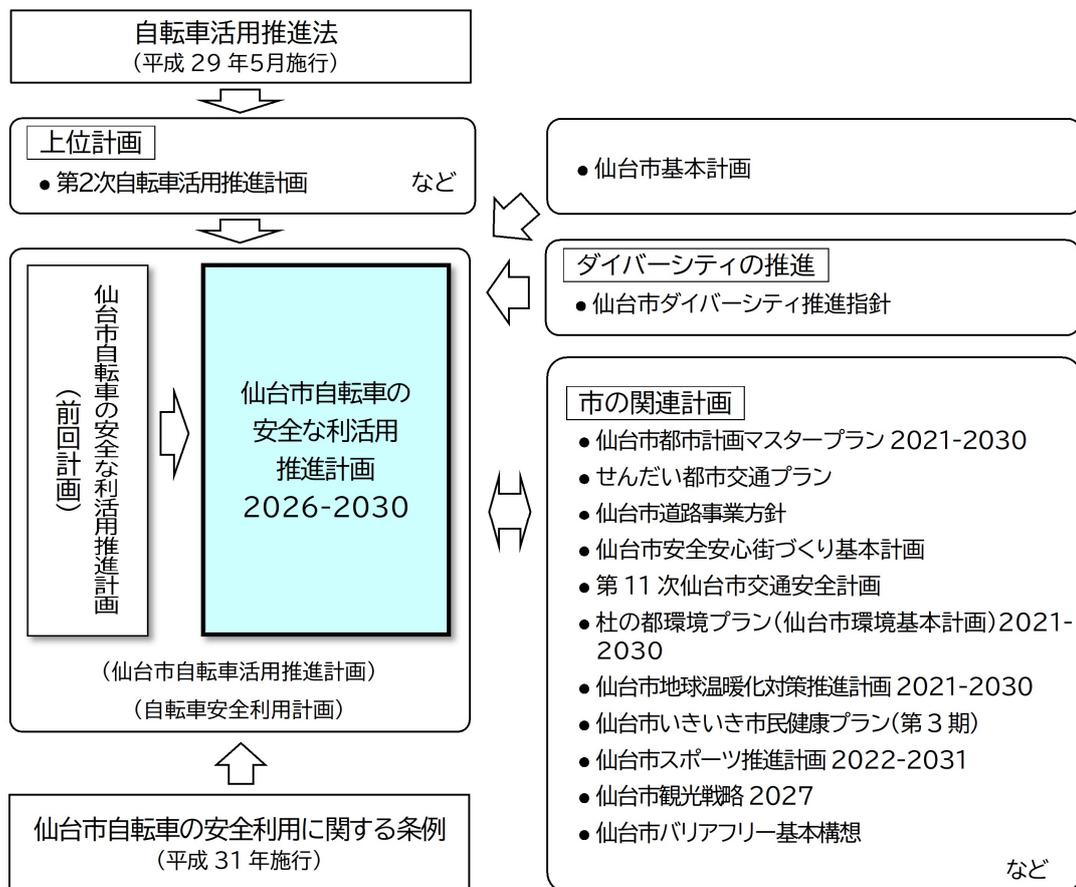


図 1.1 本計画の位置付け

## 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8年度（2026年度）から令和12年度（2030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。

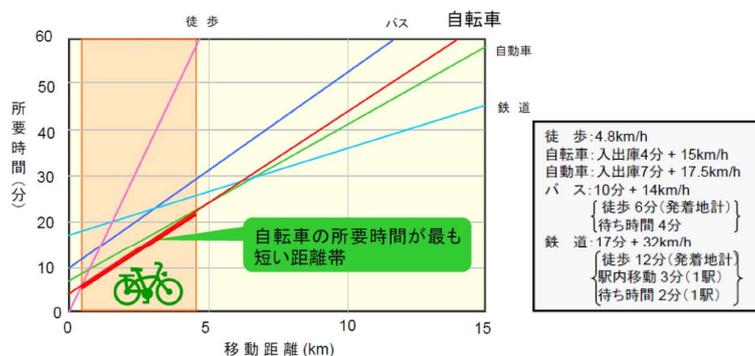


図 2.1 移動距離別の所要時間(交通手段別)

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。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。

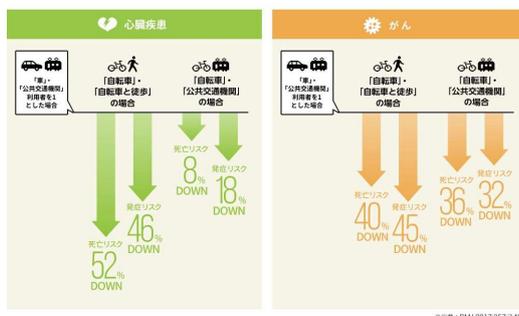


図 2.2 通勤時の手段別に見た心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスク

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。

2050年までのカーボンニュートラル\*の実現に向け、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。

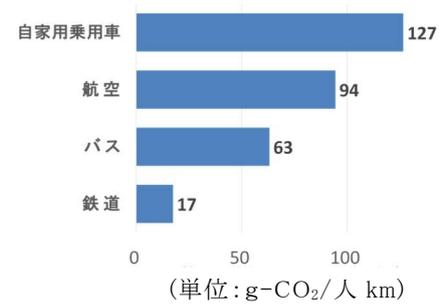


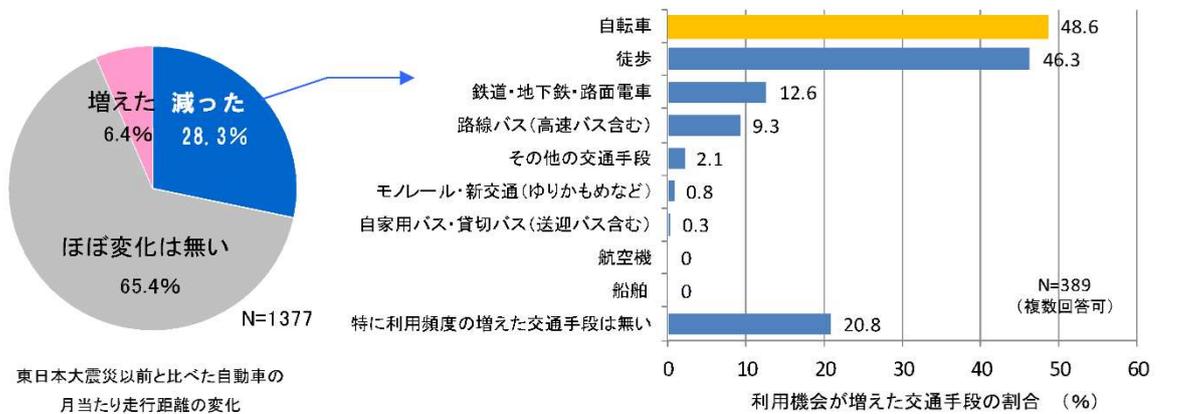
図 2.3 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客、2023年度)

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。



※震災後に自動車の利用が減ったと回答した人を対象

調査方法: WEBアンケート調査

回答者: 全サンプルのうち、普通自動車を利用している1377人

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。

## 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 2.1 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	<p><b>自転車のあおり運転(妨害運転)を「危険行為」として規定</b>            自動車のあおり運転に対する罰則が設けられたことに加え、自転車についても、他の車両を妨害する目的での行為を危険な違反行為と規定(自転車による危険な違反行為の第15番目の項目として追加)。</p>
令和4年11月	<p><b>自転車安全利用五則の見直し</b>            「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。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 車道が原則、左側を通行 歩道*は例外、歩行者を優先</li> <li>2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認</li> <li>3. 夜間はライトを点灯</li> <li>4. 飲酒運転は禁止</li> <li>5. ヘルメットを着用</li> </ol>
令和5年4月	<p><b>自転車利用者のヘルメット着用の努力義務化</b>            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。</p>
令和5年7月	<p><b>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</b>            特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)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。</p>
令和6年11月	<p><b>自転車の危険な運転に新しく罰則が整備</b>            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。</p>
令和8年4月	<p><b>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</b>            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。</p>
	<p><b>自転車等に対する交通反則通告制度(青切符*)の適用</b>            自転車等の運転者がした一定の違反行為(信号無視、通行区分違反、一時不停止等)を交通反則通告制度(青切符)の対象とする。</p>



### 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。

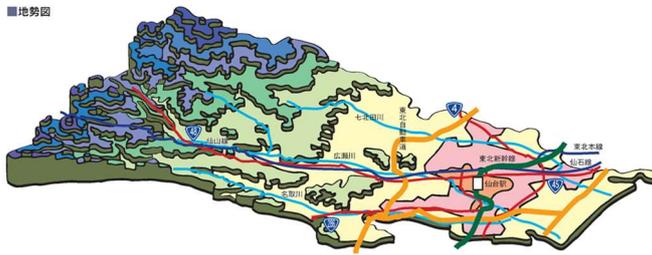


図 2.7 仙台市の地形

資料：仙台の都市計画 2023

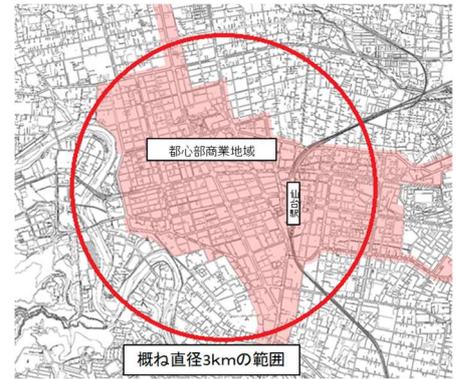


図 2.8 市街地の状況

(仙台市都市計画基本図を基に作成)

##### ② 気候特性

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

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

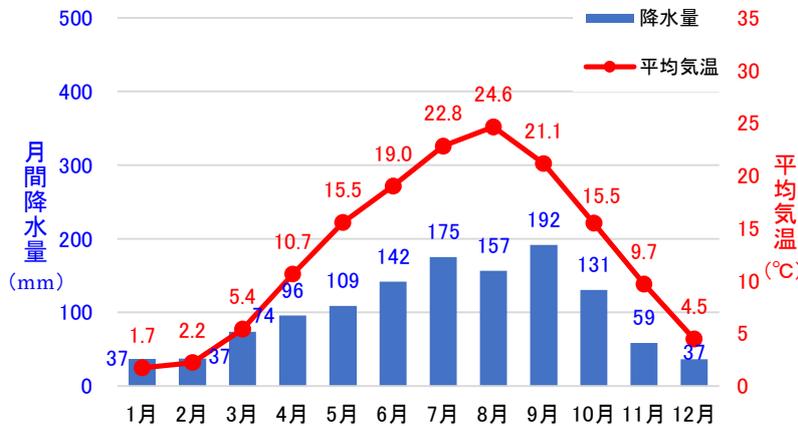


図 2.9 仙台市の平均気温と降水量(1981~2024年平均)

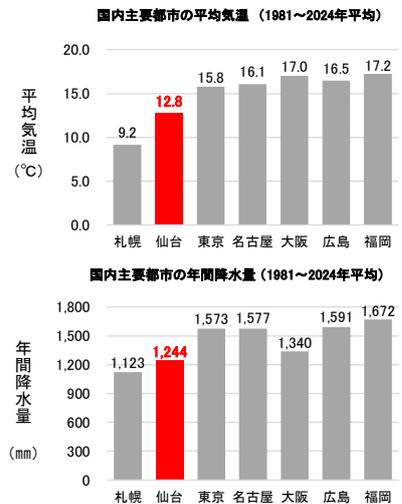
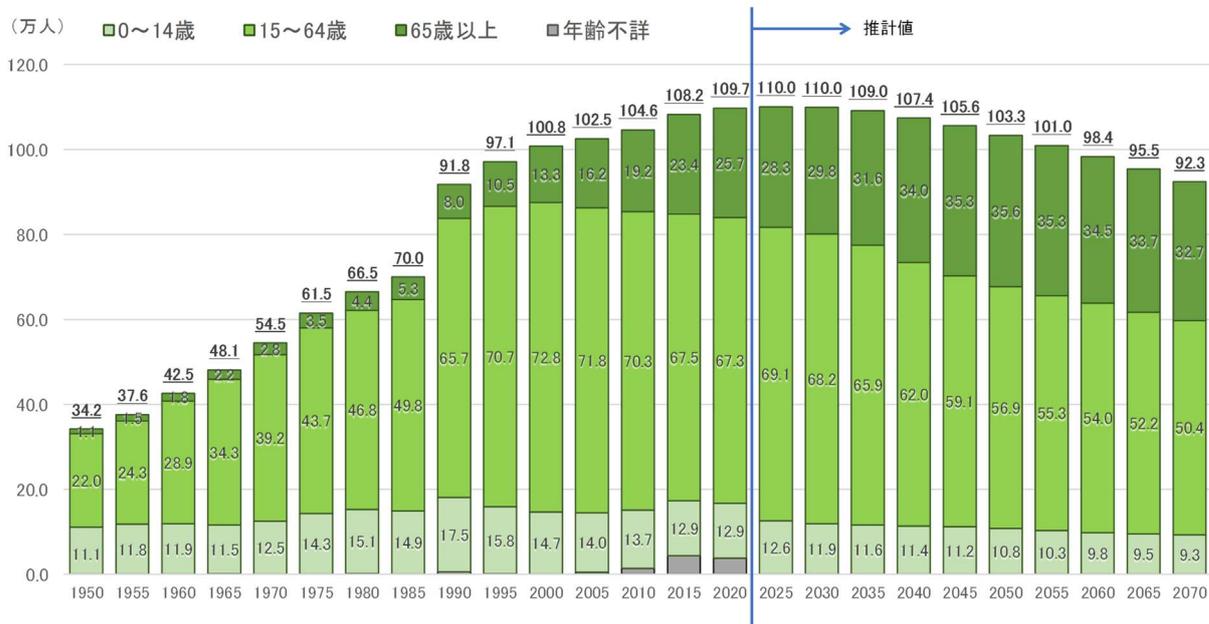


図 2.10 主要都市との比較

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。

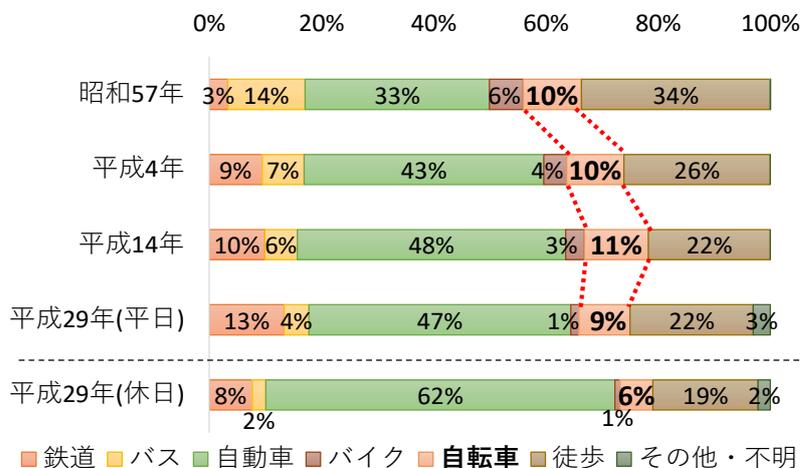


図 2.12 代表交通手段の利用率の変化(経年変化)

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。

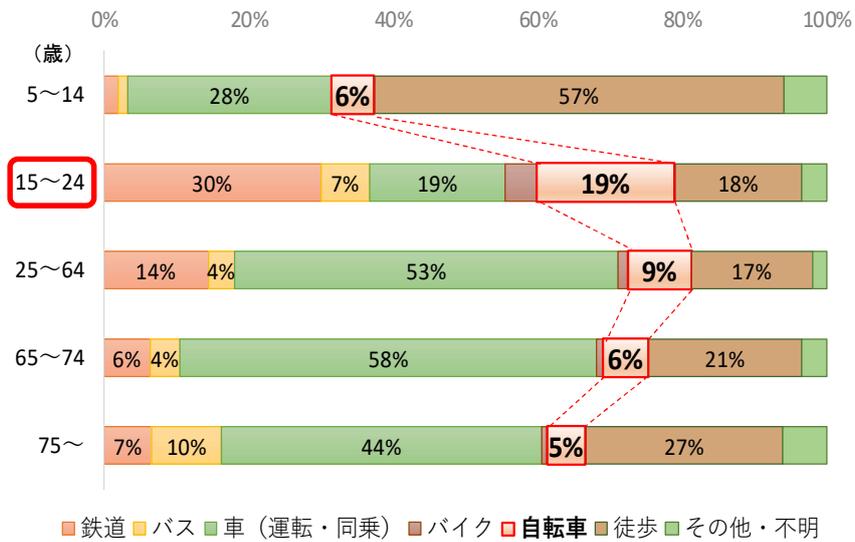


図 2.13 年齢階層別の代表交通手段利用率(平成29年(平日))

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。

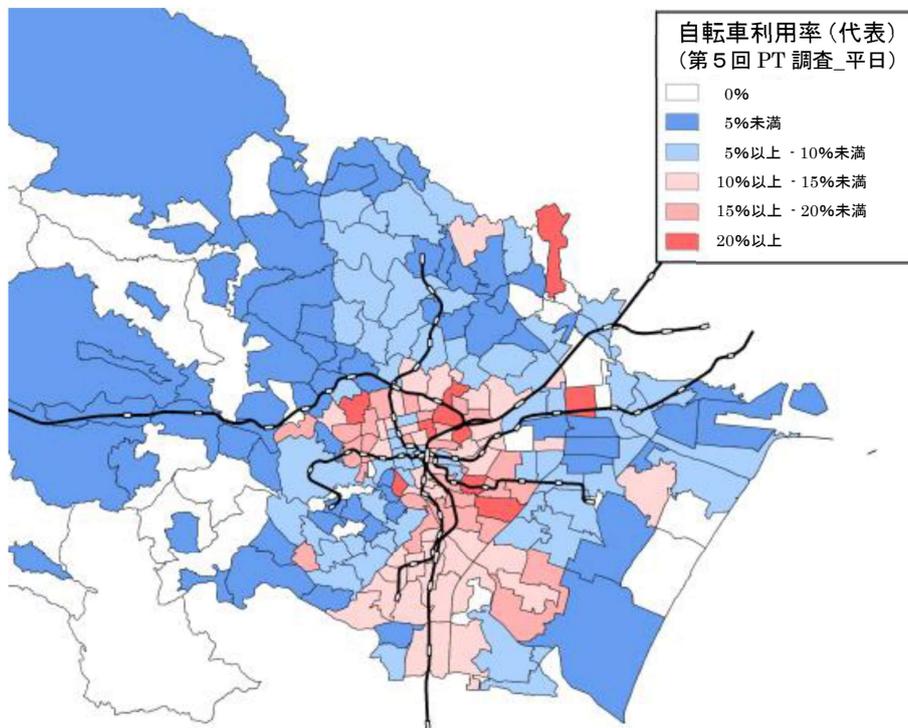
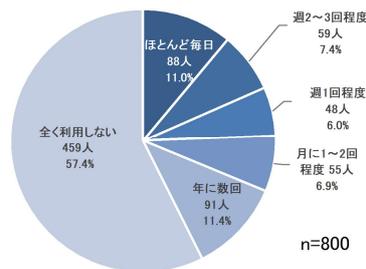


図 2.14 地域ごとの自転車利用率(平成29年(平日)\_代表)

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）は約25%、全く自転車を利用しない回答者は約60%となっています。



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。

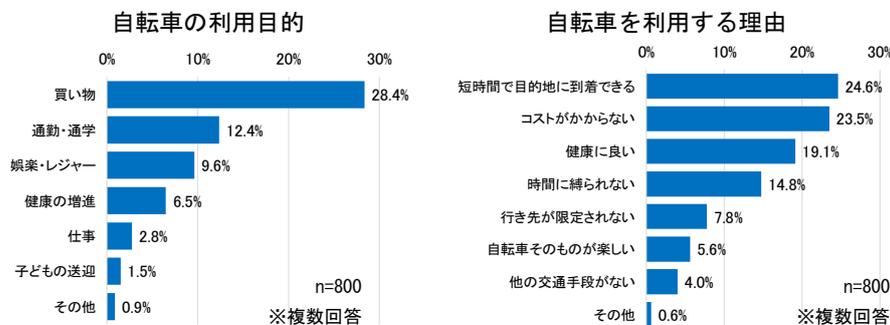


図 2.16 自転車の利用目的と理由(複数回答)

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。

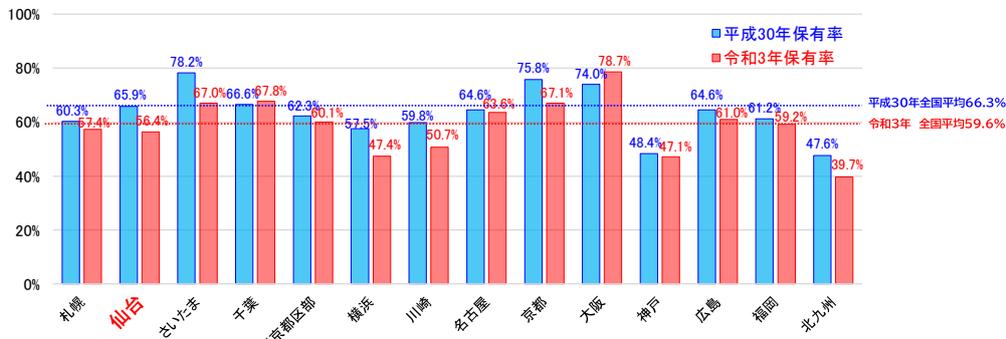


図 2.17 平成30年、令和3年14大都市別自転車保有率

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。



SENDAI SATOYAMA RIDE

県道仙台亙理自転車道線

震災遺構 仙台市立荒浜小学校

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。

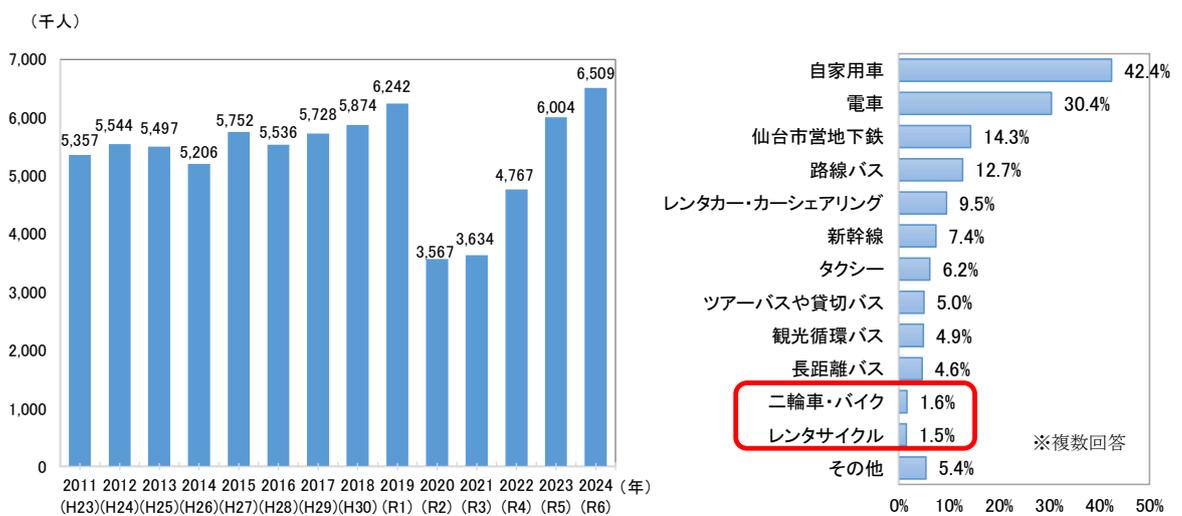


図 2.19 仙台市の宿泊客数の推移と観光客の市内/観光スポットへの移動手段(二次交通)

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

(5) 多文化共生に関する状況

① 多文化共生の概要

多文化共生とは、「国籍や民族などの異なる人々が、互いの文化的ちがいを認め合い、対等な関係を築こうとしながら、地域社会の構成員として共に生きていくこと」を意味します。

② 外国人住民数の推移

令和7年4月30日現在における仙台市の外国人住民数は17,729人です。令和3年、4年に一旦減少したものの、再び増加傾向にあります。

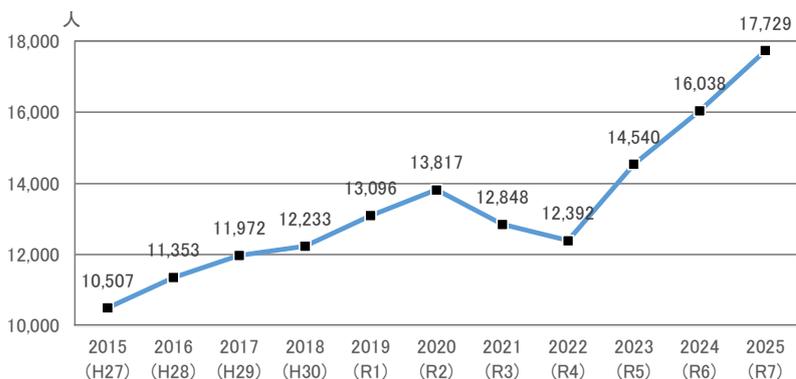
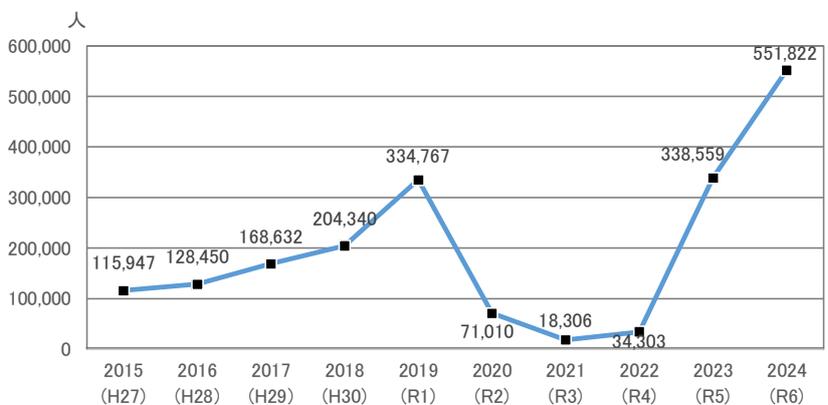


図 2.20 仙台市における外国人住民数の推移(各年4月30日現在)

資料：仙台市HP

③ 外国人宿泊数の推移

令和6年の仙台市における外国人宿泊者数は約55万人と、前年と比較して21万人余り増加しました。令和2年～4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5年にはコロナ禍前の令和元年と同程度に回復し、令和6年は過去最高となりました。



※観光戦略課調査(実数値のみ。民泊、推計値は含まず)、宮城県観光統計概要

図 2.21 仙台市における外国人宿泊数の推移

資料：仙台市HP



## 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルール理解度(平均)は、概ね 80%程度で推移</li> <li>・ルール遵守率は、概ね 50~60%の範囲内で推移</li> <li>・自転車損害賠償保険等への加入率はほぼ横ばい傾向</li> <li>・ヘルメット着用率は、令和5年度からは30%前後を推移</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	
	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

(7) 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安全利用教室を実施	※	○	○	○
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・高校でスクエアード・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	○	○	○	○
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安全利用教室の実施は、「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)

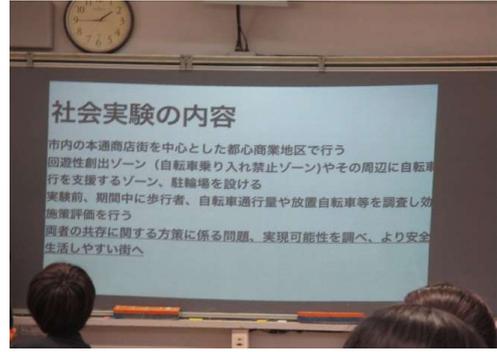


図 3.2 「地域課題研究」(仙台南高等学校)



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り組み(令和6年度実施状況より抜粋)



(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	○	○	○	○
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	-	-	○	○
	イオンスタイル仙台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た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

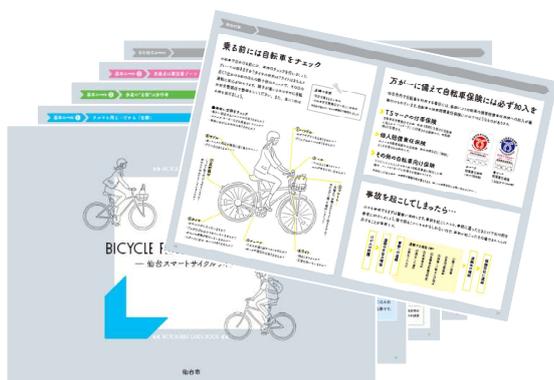


図 3.8 BICYCLE RULE GUIDE BOOK 仙台スマートサイクルライフ 抜粋



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

(ア) 市民の自転車利用ルールの理解度

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、「子ども、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。

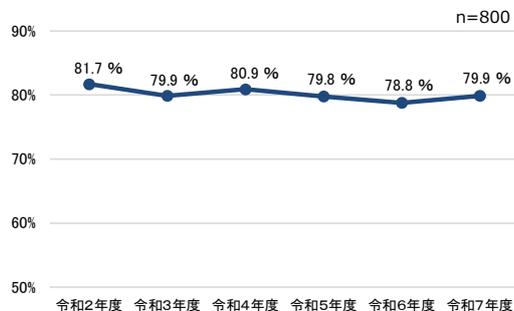


図 3.10 自転車ルール理解度（認知度の平均）の推移

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

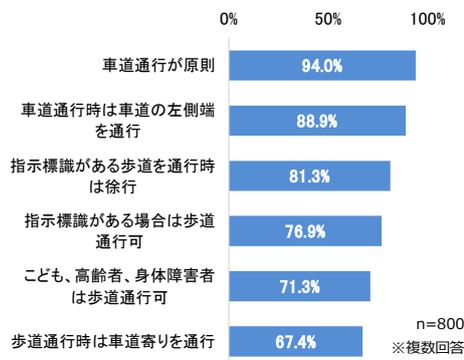


図 3.11 自転車ルールの認知度

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の遵守率

各年度の自転車ルール・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「夜間はライトなどをつけて運転する」、次いで「制御装置がない自転車を運転しない」でした。一方で遵守率が低い項目は「歩道通行時は指示標識を確認」、「歩道通行不可時は車道通行」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。

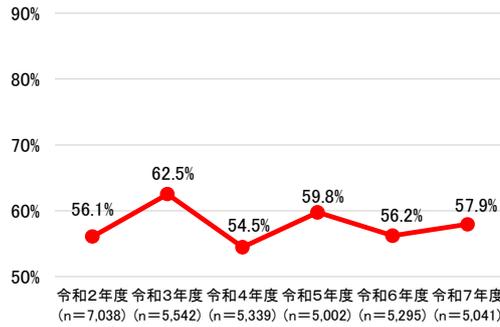


図 3.12 自転車ルール遵守率（違反なしの割合）の推移

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

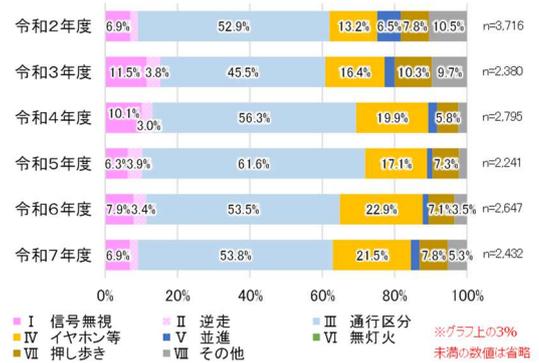


図 3.13 違反内容の割合

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

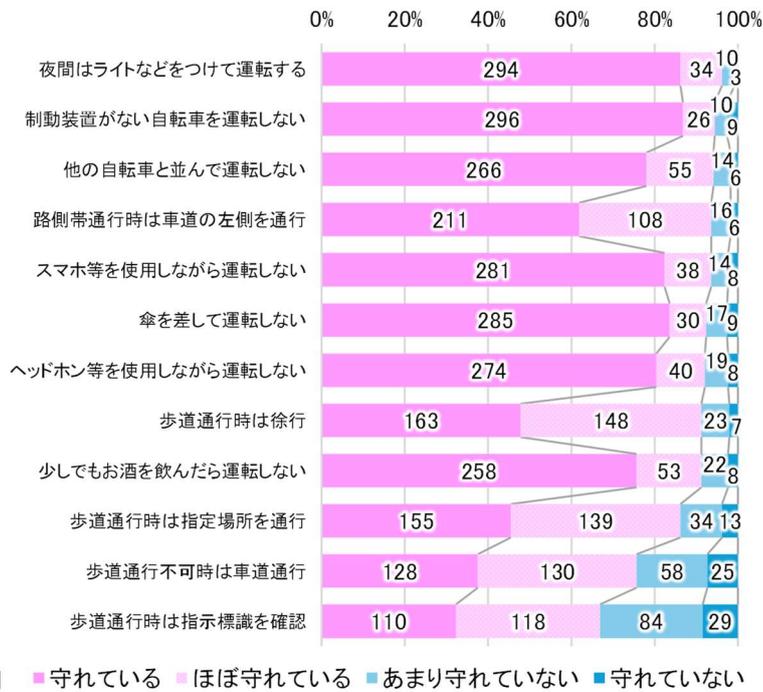


図 3.14 自転車ルールの遵守状況

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。保険に加入していない理由としては、「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。

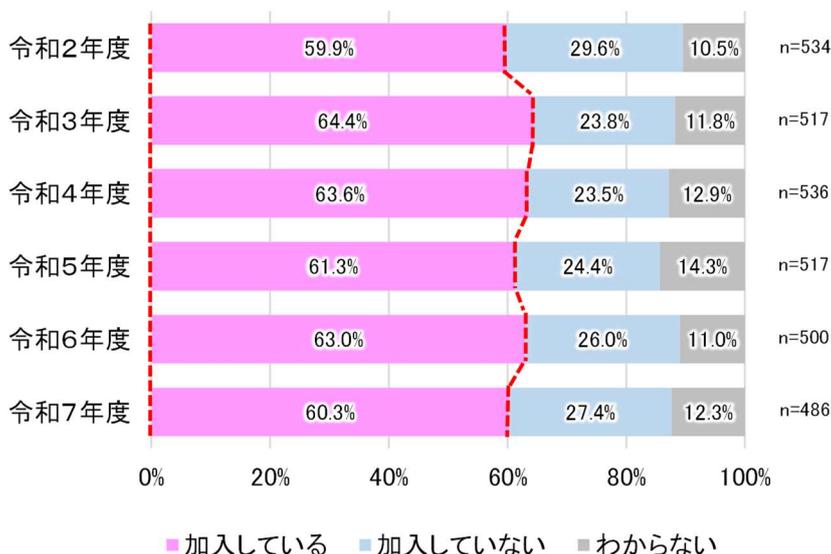


図 3.15 自転車保険加入率の推移

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

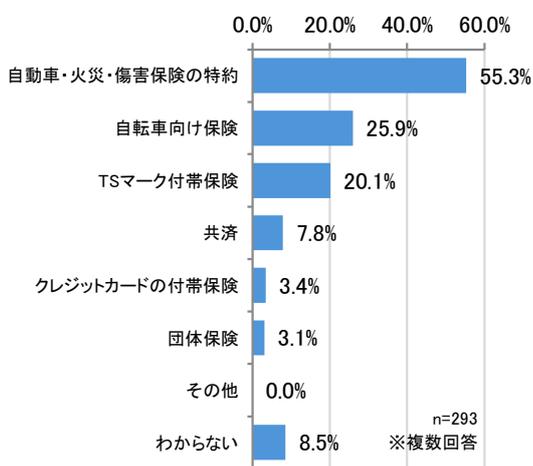


図 3.16 加入している自転車保険の種類

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

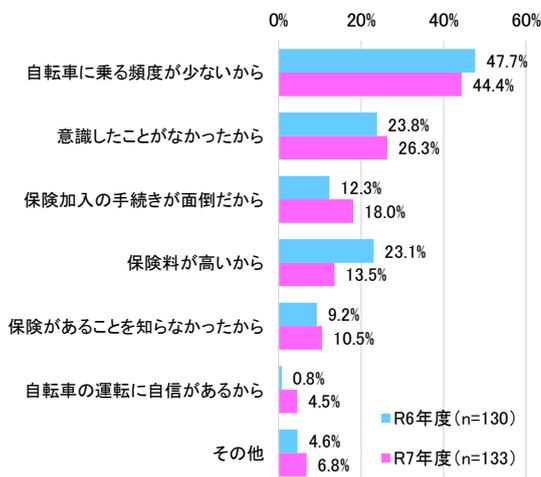


図 3.17 自転車保険に加入していない理由

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）

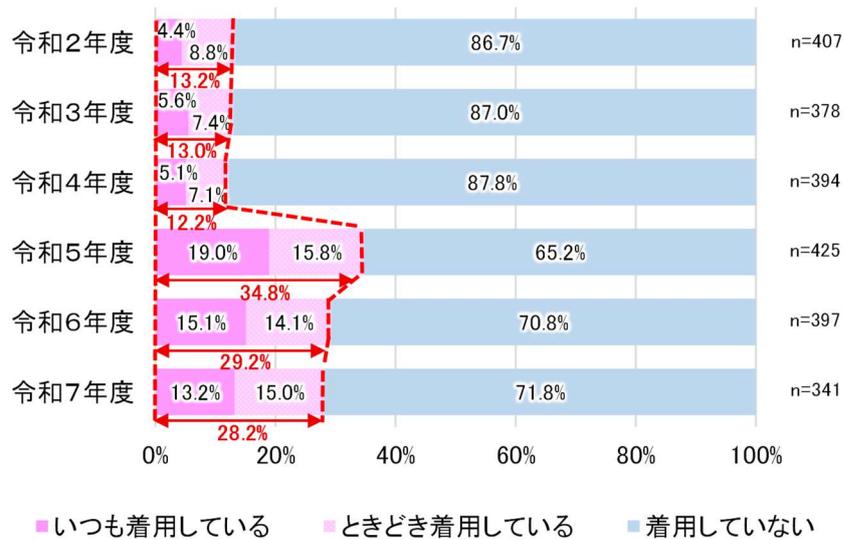
なお、市では令和7年12月1日現在、損害保険会社等13法人と「自転車の安全利用の促進に関する協定」を締結しています。協定では、「仙台市自転車の安全利用に関する条例」の周知や自転車損害賠償保険等の情報提供・加入促進、交通安全教育の実施等について、市と損害保険会社等が連携して取り組むこととしています。



(エ) 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。また、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）にてヘルメットを着用しない理由を調査したところ、「荷物になるから」「移動距離が短いから」「髪型が崩れるから」が多く挙げられています。



※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）

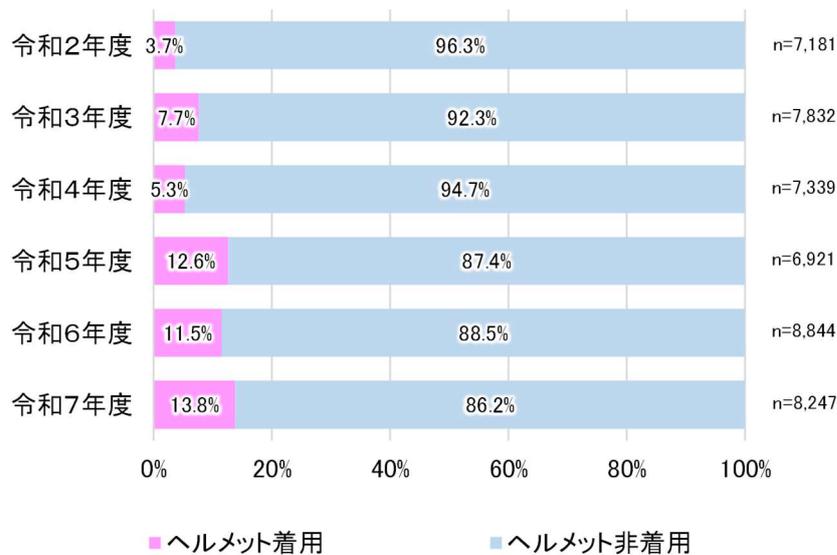


図 3.19 自転車利用時ヘルメット着用率の推移(自転車ルール・マナー実態調査)

資料：自転車ルール・マナー実態調査（各年度）

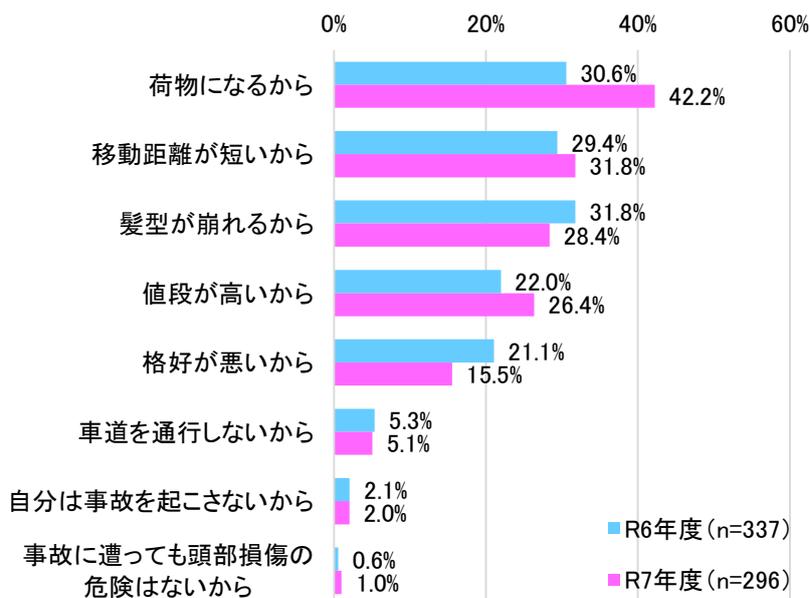


図 3.20 ヘルメットを着用しない理由

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。

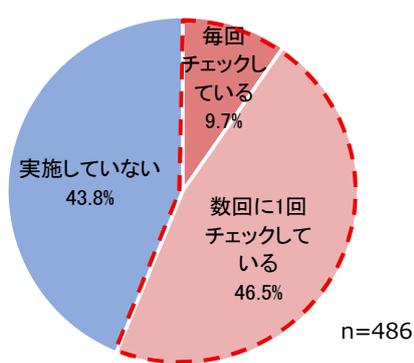


図 3.21 乗車前の自転車の車体チェック実施状況

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

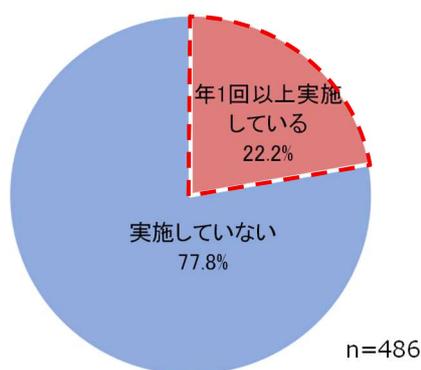


図 3.22 自転車安全整備店における自転車の定期点検実施状況

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）



(カ) 自転車を利用しない人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、自転車を利用しない人の自転車通行空間の認知度（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。

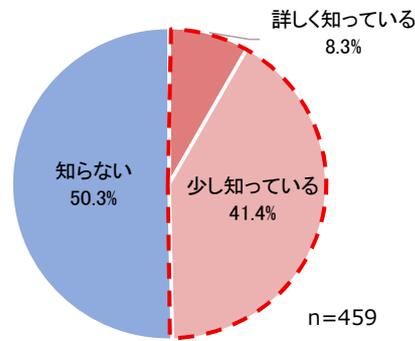


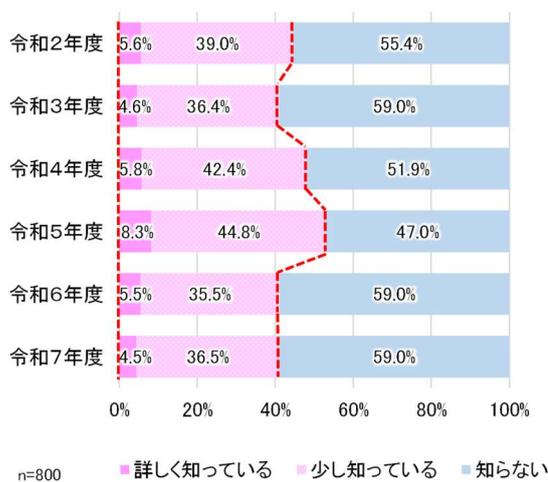
図 3.23 自転車を利用しない人の自転車通行空間の認知度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

(キ) 安全啓発の取り組み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、40%前後にとどまっています。

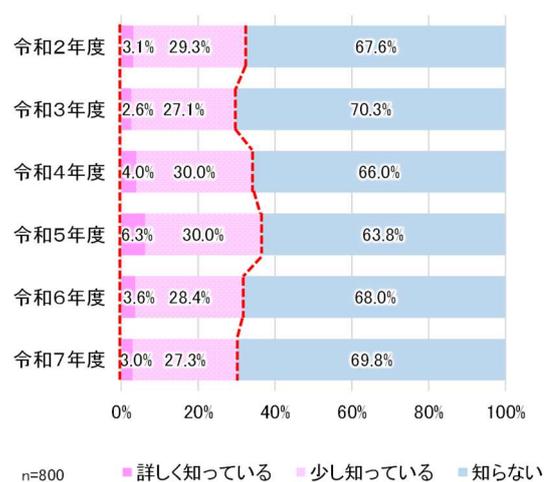
また、本市の啓発イベントの取り組み（自転車の乗り方やルールを楽しく学べる啓発イベント等の開催）の認知度は、30%前後にとどまっています。



※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

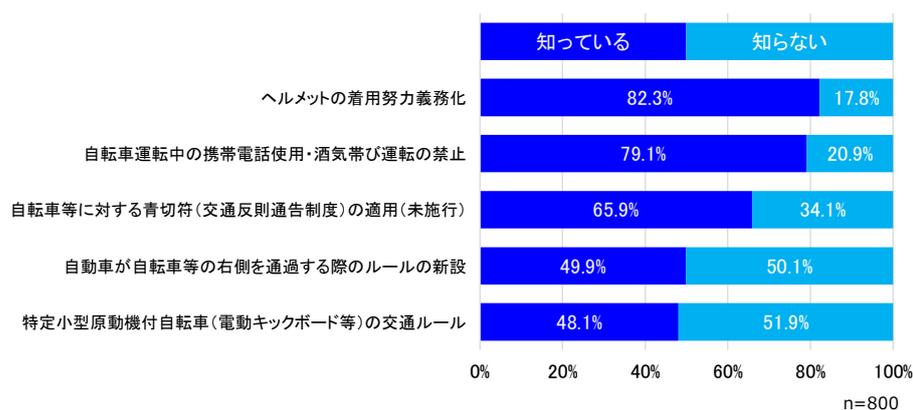
図 3.25 自転車の乗り方やルールを学ぶ啓発イベントの認知度

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（各年度）

(ク) 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、「自動車が発車する際のルールの新設」、「特定小型原動機付自転車（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。



※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 3.26 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）

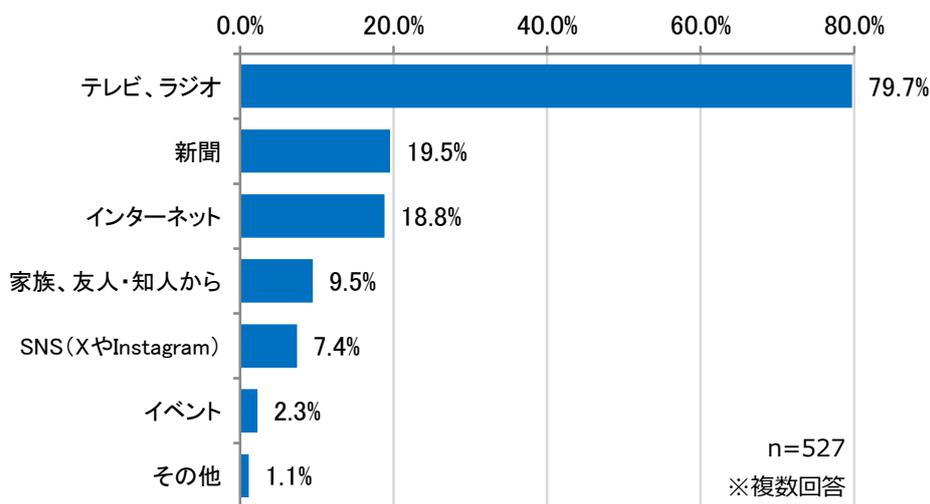


図 3.27 青切符(交通反則通告制度)の適用を認知した媒体

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）



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（交通反則通告制度）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（交通反則通告制度）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。

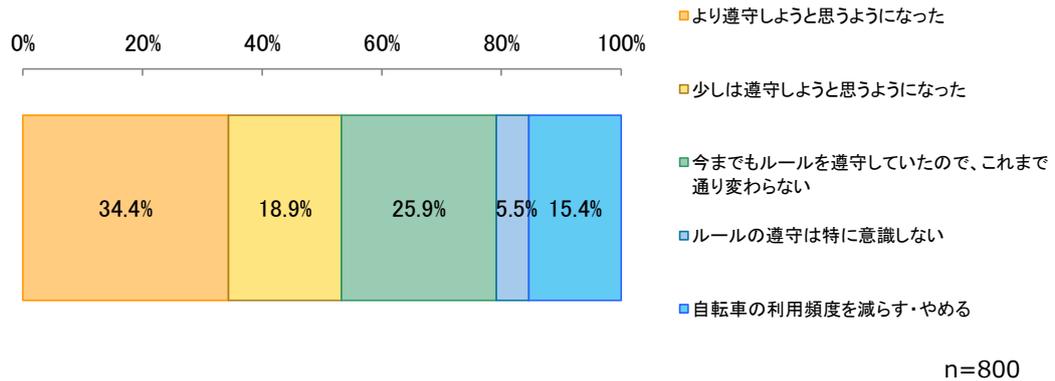
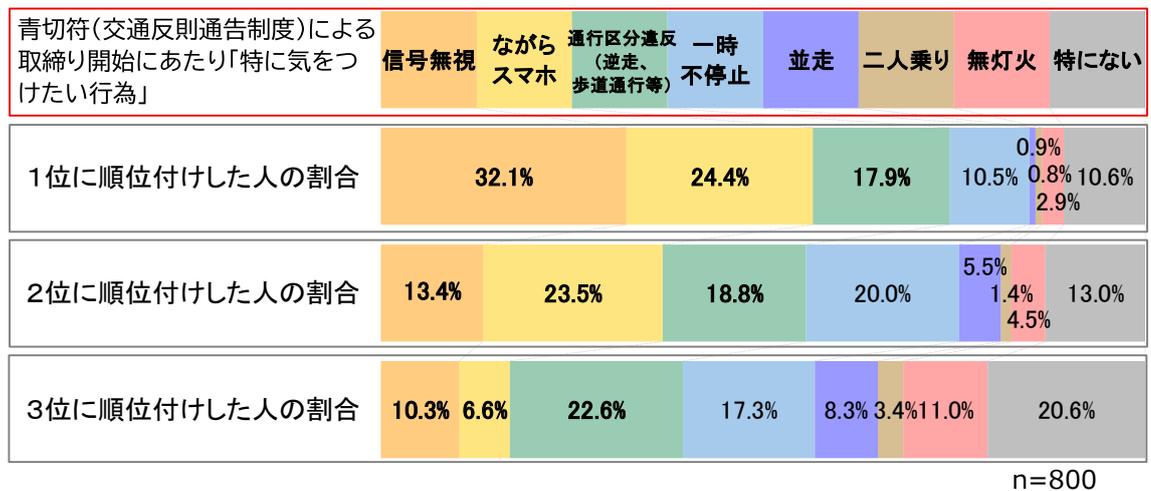


図 3.28 青切符(交通反則通告制度)による取締り開始を受けた自転車ルールの遵守意識

資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）



※回答者は、8項目の中から「特に気をつけたい行為」を上位3項目まで順位付けして回答  
 ※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

図 3.29 青切符(交通反則通告制度)による取締り開始にあたり「特に気をつけたい行為」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）