

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、地域と地域の間につながりが深まり、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。

また、基本目標を実現するため、各施策の基本的な方針や各種取り組みの内容などについて、子どもや高齢者、日本語能力が十分でない外国人を含め、誰もが必要な情報を入手できるよう、ユニバーサルデザインの発想を用いながら、分かりやすく丁寧な情報提供に取り組みます。

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止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。

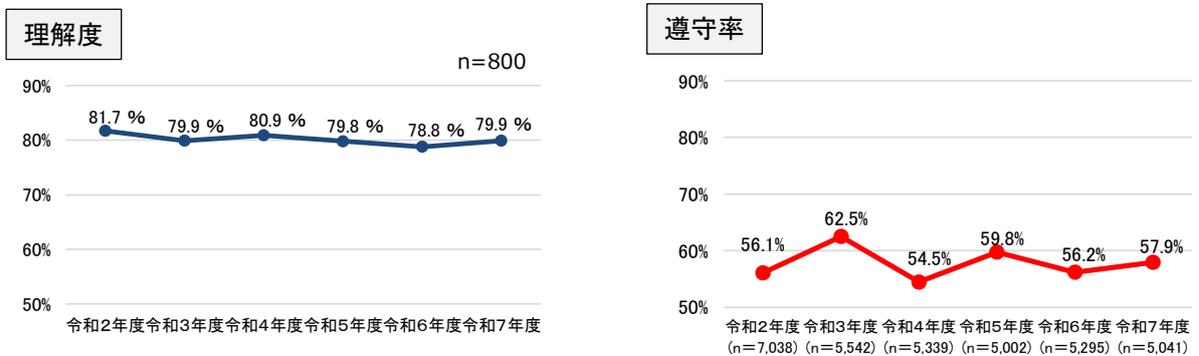


図 4.1 自転車利用ルールの理解度・遵守率の推移【再掲】

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）

※令和2年度と令和3年度以降で集計対象地域が異なる

(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 交通公園における自転車安全利用教室の実施



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



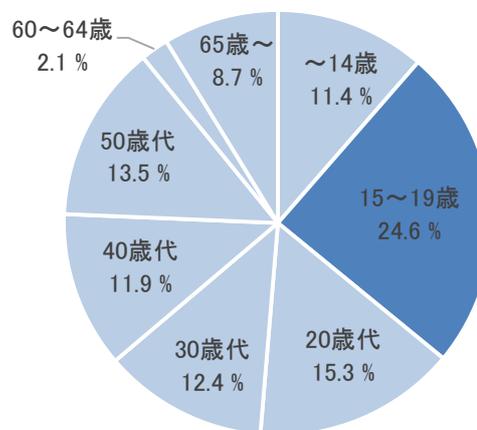
図 4.4 南小泉交通公園における自転車安全利用教室

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)

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、全体の約4分の1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：378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7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 自転車の安全利用に関する中高生の主体的な学びのためのワークショップ等の実施



図 4.6 交通安全に関する地域課題研究授業



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併せて実施し、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。

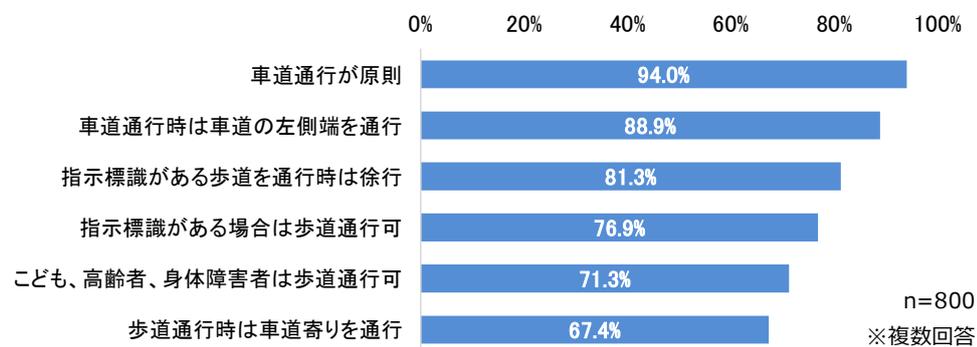


図 4.15 自転車ルールの認知度【再掲】

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)

自動車のドライバーに、自転車は、車道の左側を通行することが原則であることや、自転車の右側を通過するときは十分な間隔の確保又は徐行を行うことなどについて広く周知し、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、自転車の通行区分及び自転車追い抜き時の側方間隔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。

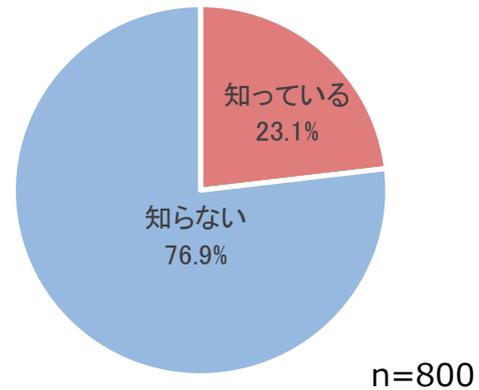


図 4.19 電動キックボードを利用する際の交通ルールの認知度
資料：自転車に関するWEBアンケート調査（令和7年度）

(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

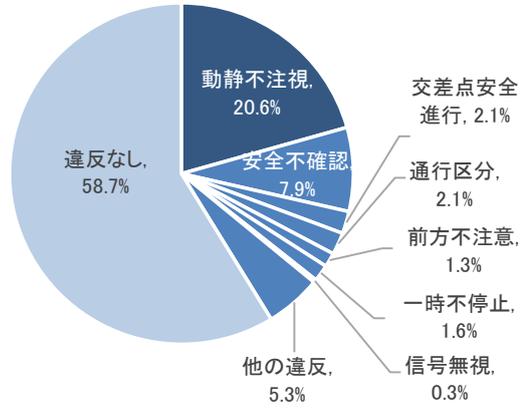
(3) 協働による自転車安全利用意識を高めるための交通安全活動及びルール啓発の推進

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4月からは、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）が適用され、「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。



(総人数：378名)

図 4.22 市内自転車事故による違反種別死傷者の割合(令和7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



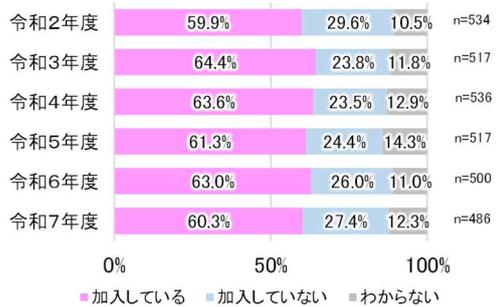
施策10 自転車保険加入・ヘルメット着用促進に向けた取り組みの実施

(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。

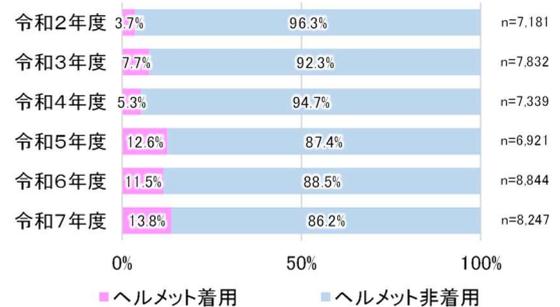
また、改正道路交通法の施行により、令和5年4月1日から全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されましたが、令和7年度の現地調査ではヘルメット着用率は13.8%に留まっています。ヘルメットを着用していれば被害の程度を軽減できたと考えられる事故もあることから、自転車利用者の乗車用ヘルメット着用を促進します。



※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：自転車ルール・マナー実態調査（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や安全なヘルメットの選び方などの広報を実施



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はもちろんのこと、故障や不具合のない自転車を利用することが大切です。

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

(具体的な取り組み)

- ①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

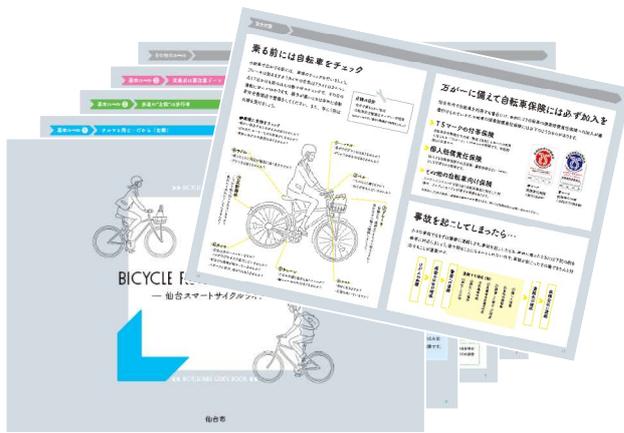


図 4.30 BICYCLE RULE GUIDE BOOK
仙台スマートサイクルライフ 抜粋【再掲】



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を組み合わせる候補路線を抽出し、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

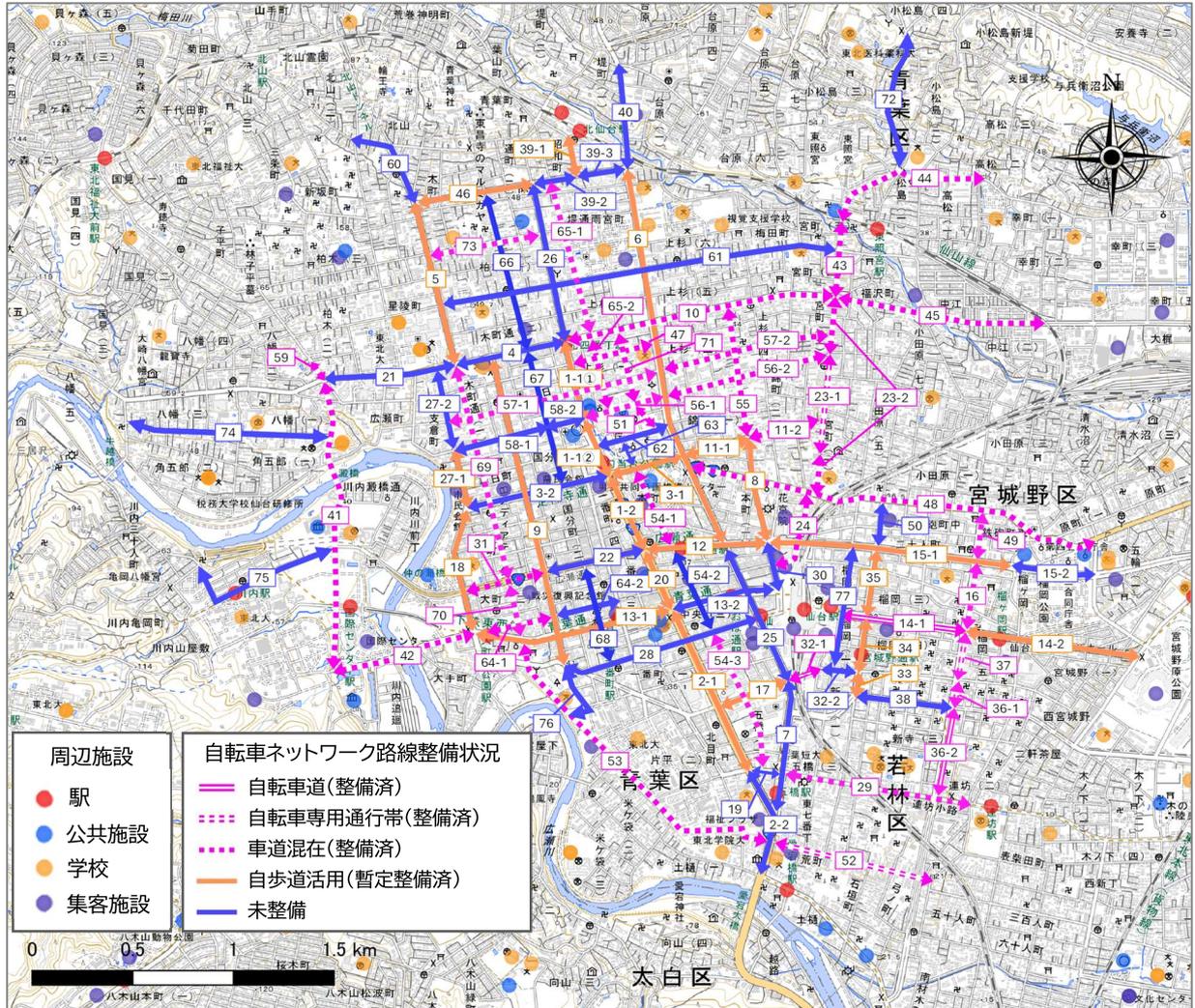
番号	ガイドライン掲載の自転車ネットワーク路線選定条件	当計画において、本市の実情を踏まえ見直しを行った点
①	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線	—
②	通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	—
③	自転車通学路の対象路線(中学校、高等学校、大学等への接続路線)	高校、大学の近傍に位置する路線
④	地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	—
⑤	沿道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

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

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	県道仙台泉線	0.4	0.4	自歩道活用	前回計画からの継続路線								
1-1②	県道仙台泉線	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	0.9	0.9	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	1.2	1.2	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	県道仙台泉線	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	県道仙台泉線	0.2	0.0		前回計画からの継続路線								
40	県道仙台泉線	0.5	0.0		前回計画からの継続路線								
41	市道澱橋通線外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

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	0.0		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								
58-1	市道北一番丁1号線	0.5	0.0		前回計画からの継続路線								
58-2	市道北一番丁1号線	0.1	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	0.0		前回計画からの継続路線								
67	市道国分町通線	0.7	0.0		前回計画からの継続路線								
68	市道国分町通線	0.5	0.0		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		55.8	38.7										

※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

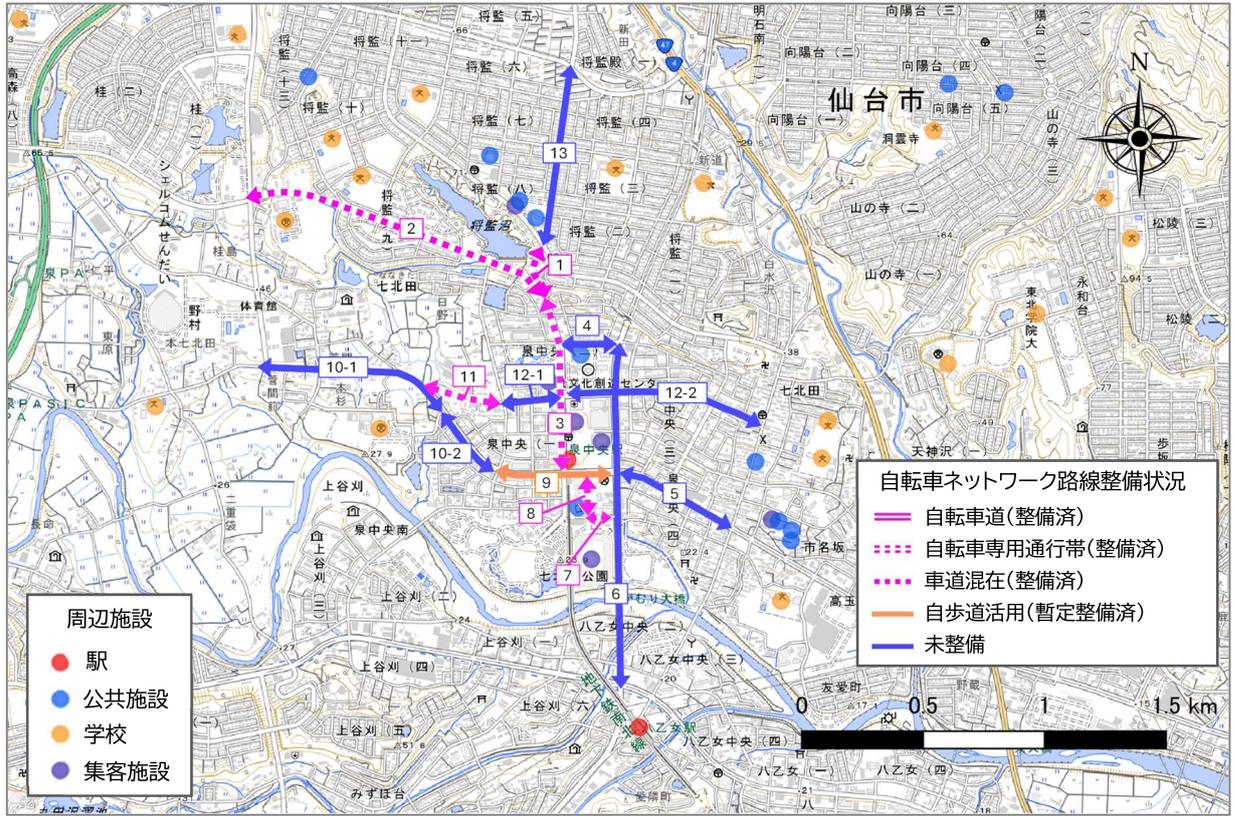
番号	路線名	延長 (km)	整備済み 延長 (km)	整備形態	自転車ネットワーク路線の選定条件									
					①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	
72	市道宮町小松島線	0.8	0.0	車道混在	●		●	●						
73	市道北八番丁1号線	0.6	0.6					●		●				●
74	市道中島丁線	1.0	0.0				●	●						
75	市道砲兵営前通線外1線	0.8	0.0			●		●	●					
76	市道晩翠通線外1線	0.3	0.0					●						●
77	市道榴岡2号線外2線	0.6	0.0			●			●					●
路線計		4.1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

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

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	県道仙台北線	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

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

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	0.5	車道混在	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	0.2	0.2	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		16.2	12.4		※路線毎の延長は計画上の数値								



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

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	1.2	0.0		●			●						●
路線計		9.6	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

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

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

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

また、道路空間の再構成等の機会を捉え、自転車通行空間の確保を検討します。

	A 自動車の速度 ^{※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

資料：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。

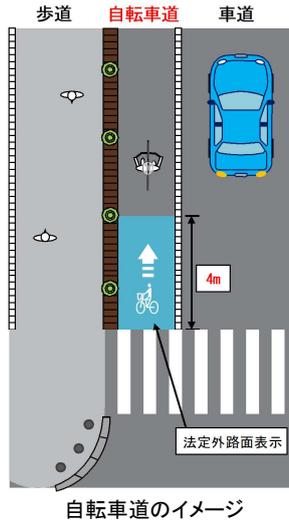
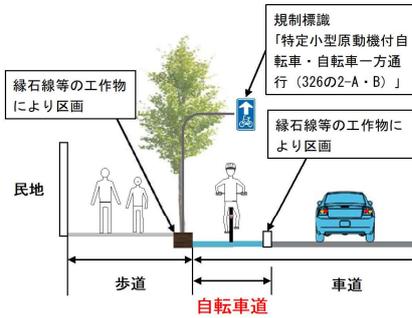
(イ) 整備形態の具体内容

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

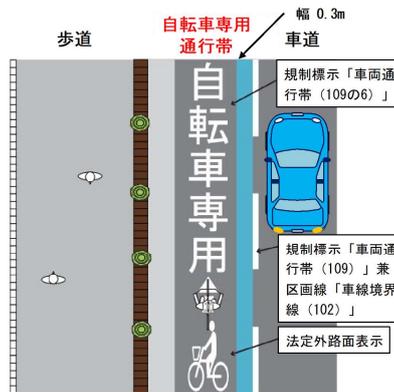
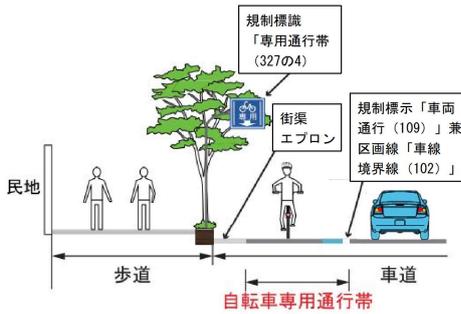


本市での整備事例
(市道宮城野通線)



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

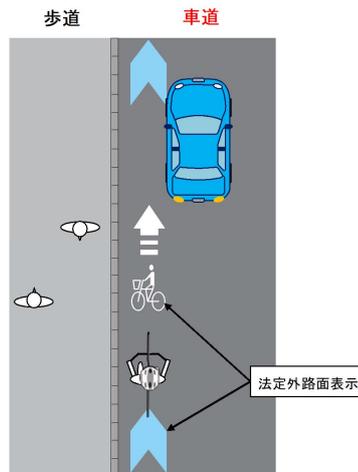
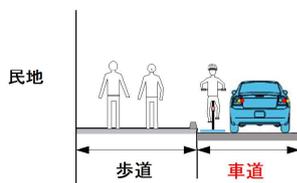


自転車専用通行帯のイメージ



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

資料：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)