

# 杜の都の自転車プラン後期実施計画

—平成 29 年度～平成 32 年度—

仙 台 市

## 用語の取り扱い

- 「自転車」  
道路交通法第 63 条の 3 に規定される「普通自転車」をいう。
- 「自転車歩行者道」  
道路構造令第 2 条第 1 項第 3 号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線また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、「自転車歩行者道」と限定した記述をしない限り、「歩道」には歩道と自転車歩行者道とが含まれるものとする。
- 「自転車通行指定部分」  
道路交通法第 63 条の 4 第 2 項の規定により、「歩道において道路標示により自転車が通行すべき部分として指定された部分」をいう。
- 「駐輪場」  
仙台市自転車等駐車場条例における「自転車等駐車場」をいう。
- 「路上駐輪場」  
仙台市自転車等駐車場条例における「道路附属物自転車等駐車場」をいう。

# ～ 目 次 ～

## 第1章 総論

---

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| 1. 後期実施計画の位置付けと計画期間.....    | 1 |
| 2. 後期実施計画策定にあたっての留意事項 ..... | 2 |
| (1) 前期実施計画の取り組み状況等の反映 ..... | 2 |
| (2) 法令や関連計画等への対応 .....      | 2 |

## 第2章 前期実施計画の取り組みの検証

---

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| 1. 前期実施計画の取り組み状況 .....          | 4  |
| (1) 協働による安全に自転車を利用する意識づくり ..... | 4  |
| (2) 安全・安心な道路空間の形成.....          | 6  |
| (3) 路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出.....  | 7  |
| (4) 自転車の楽しさを感じられる環境づくり .....    | 8  |
| 2. 前期実施計画における取り組みの検証と課題.....    | 9  |
| (1) 自転車の事故.....                 | 9  |
| (2) 市民の自転車に関する意識調査 .....        | 11 |
| (3) 自転車走行環境の整備状況 .....          | 13 |
| (4) 駐輪場の整備状況と放置自転車の台数 .....     | 16 |
| (5) コミュニティサイクルの利用状況 .....       | 19 |
| (6) 評価指標の達成状況 .....             | 20 |
| (7) 今後の課題.....                  | 21 |

## 第3章 後期実施計画の取り組み

---

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| 1. 協働による安全に自転車を利用する意識づくり ..... | 23 |
| (1) 取り組みの方向性.....              | 23 |
| (2) 実施施策 .....                 | 24 |
| (3) 年次計画 .....                 | 26 |
| 2. 安全・安心な道路空間の形成 .....         | 27 |
| (1) 取り組みの方向性.....              | 27 |
| (2) 実施施策 .....                 | 31 |
| (3) 具体的な整備手法.....              | 35 |
| (4) 年次計画 .....                 | 41 |
| 3. 路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出 ..... | 42 |
| (1) 取り組みの方向性.....              | 42 |
| (2) 実施施策 .....                 | 42 |
| (3) 年次計画 .....                 | 44 |
| 4. 自転車の楽しさを感じられる環境づくり .....    | 45 |
| (1) 取り組みの方向性.....              | 45 |

|                |    |
|----------------|----|
| (2) 実施施策 ..... | 45 |
| (3) 年次計画 ..... | 47 |

## 第4章 後期実施計画の推進

---

|                          |    |
|--------------------------|----|
| 1. 評価指標 .....            | 48 |
| 2. 推進体制 .....            | 49 |
| 3. PDCAサイクルによる進行管理 ..... | 49 |

# 第1章 総論

## 1. 後期実施計画の位置付けと計画期間

本実施計画は、誰もが安全に自転車を利用できる環境の実現を目指す「杜の都の自転車プラン（以下「自転車プラン」という。）」の着実な推進を図るため、前期実施計画の取り組みの状況や、最近の道路交通法改正などの社会情勢の変化を踏まえ、平成29年度から平成32年度までの4年間に組み込む内容を明らかにするものです。



### 自転車プランの目標と基本方針

#### 目標

みんなにやさしい自転車利用環境づくり

#### 基本方針

##### (1) 協働による安全に自転車を利用する意識づくり

地域の住民や学校、NPO、事業者、行政などが協働で、安全に自転車を利用するためのルール・マナーを守る意識の啓発や教育活動などに取り組み、より高い意識づくりを進めます。

##### (2) 安全・安心な道路空間の形成

自転車と共に、子供や高齢者、障害者などの歩行者や他の交通機関の利用者が、安全に安心して通行することができる道路空間づくりを目指します。

##### (3) 路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出

歩行者が安全に通行することができるよう自転車の路上放置を削減するための施策を実施すると共に、利便性の高い駐輪空間の創出を目指します。

##### (4) 自転車の楽しさを感じられる環境づくり

自転車に乗ることの「楽しさ」を感じられる環境づくりを目指します。

## 2. 後期実施計画策定にあたっての留意事項

### (1) 前期実施計画の取り組み状況等の反映

前期実施計画〔平成 25 年度～28 年度（当初 27 年度までとしていたものを 1 年延長）〕の取り組み状況はもとより、地下鉄東西線開業による本市の骨格交通体系の完成など、新たな動向も踏まえた本市特有の政策課題に対応する施策を実施していく必要があります。

### (2) 法令や関連計画等への対応

自転車プラン策定後に制定や策定された以下のような法令、計画などの社会情勢の変化を捉え、後期実施計画に反映させることとします。

#### ① 法令や国の動向

ア) 改正道路交通法施行（平成 25 年 12 月、平成 27 年 6 月）

- 自転車等の軽車両が通行できる路側帯を道路の左側部分に設けられた路側帯に限る内容に改正（平成 25 年 12 月）
- 一定の危険な違反行為をして 2 回以上摘発された自転車運転者に対し、自転車の危険な運転を防止するための講習の受講を義務化（平成 27 年 6 月）

イ) 交通政策基本法施行（平成 25 年 12 月）

経済・社会活動を支える基盤である交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的としている。

ウ) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定（国土交通省・警察庁、平成 28 年 7 月）

平成 24 年 11 月策定のガイドラインにおいて、自転車ネットワーク計画策定の早期進展や、安全な自転車通行空間を早期確保するため、暫定形態の積極的な活用や路面表示の仕様の標準化について改定。

エ) 自転車活用推進法（平成 28 年 12 月公布 施行期日は公布の日から 6 月以内を予定）

交通政策基本法の基本理念を受け、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の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を定め、国、地方自治体、事業者、国民の責務を明らかにし、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いる。

#### ② 関連計画等

ア) 第 10 次仙台市交通安全計画（平成 28 年 11 月作成）

交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定により、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間にわたる仙台市域の交通安全施策の大綱を定めるもので、交通事故<sup>※1</sup>が起きにくい環境をつくるために以下の点を重視すべき事項と掲げ、交通安全に取り組むこととしています。

- 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- 地域ぐるみの交通安全対策の推進

<sup>※1</sup> 交通事故・・・道路交通法第 2 条第 1 項に規定する道路において、車両等の交通によって起こされた事故で、人の死亡または負傷を伴う事故をいう。

イ) 仙台市道路事業方針（平成 28 年 6 月見直し）

東日本大震災後の復旧・復興の取り組みや、老朽化した道路施設の長寿命化を視野に入れた維持管理を含め、平成 28 年度から平成 32 年度については、次の 5 つの方向性に基づき、道路の整備と保全に一体的に取り組むこととしています。

- 津波からの減災による東部地域の再生に資するみちづくり
- すべての人が安全・安心に利用できるみちづくり
- 公共交通の利便性の向上を図り、利用を促進するみちづくり
- 交流・物流を支援し、地域経済の成長に資するみちづくり
- 杜の都にふさわしい美しい景観・街並みを形成するみちづくり

ウ) 仙台市安全安心街づくり基本計画〔平成 28 年度～平成 32 年度〕（平成 28 年 3 月策定）

仙台市安全安心街づくり条例に基づき、市民が安全で安心して暮らせる街の実現を図るため、以下の基本目標を掲げ取り組んでいます。

- 防犯力を高める人づくり
- 地域で支え合う防犯力の高い街づくり
- 犯罪リスクを生み出さない防犯環境づくり

## 第2章 前期実施計画の取り組みの検証

### 1. 前期実施計画の取り組み状況

#### (1) 協働による安全に自転車を利用する意識づくり

自転車利用者の交通ルール遵守・マナー向上を図るため、実践的な交通安全教室の開催や効果的な広報を実施するとともに、市内11地域をモデル地域に定め、様々な啓発活動等を重点的に行いました。

表2-1 協働による安全に自転車を利用する意識づくりの実施内容

| 実施施策                       | 実施事業（平成25～28年度）   |    |                      |     |                        |     |                             |     |                         |     |                          |
|----------------------------|---|----|----------------------|-----|------------------------|-----|-----------------------------|-----|-------------------------|-----|--------------------------|
| I：地域等と取り組むモデル事業の実施         | <ul style="list-style-type: none"> <li>市内11地域をモデル地域に定め、地域や学校、交通安全関係団体、警察、行政などが、それぞれの特性を活かしながら互いに連携を図り、地域ぐるみで自転車利用者の交通ルール遵守・マナー向上を目指し様々な取り組みを実施（図2-1）</li> <li>(1) 小松島・宮町地域 (2) 八幡地域 (3) 愛子地域</li> <li>(4) 岩切地域 (5) 宮城野通地域 (6) 連坊地域</li> <li>(7) 薬師堂地域 (8) 長町地域 (9) 向山地域</li> <li>(10) 虹の丘地域 (11) 加茂地域</li> </ul>  |    |                      |     |                        |     |                             |     |                         |     |                          |
| II：効果的な街頭指導等の実施・強化         | <ul style="list-style-type: none"> <li>「自転車交通安全の日」や「春・秋の交通安全市民総ぐるみ運動」を中心とした街頭啓発キャンペーンの実施（写真2-1-a）</li> <li>交通指導隊による街頭指導</li> <li>自転車安全利用等指導員による街頭指導</li> <li>通行車両等に対して、横断幕・のぼり旗を掲げ、啓発用品の配布</li> </ul>   |    |                      |     |                        |     |                             |     |                         |     |                          |
| III：実践的な交通安全教室の開催          | <ul style="list-style-type: none"> <li>スケアード・ストレイト方式<sup>※2</sup>の自転車交通安全教室の実施（写真2-1-b）</li> </ul> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>実施状況（仙台市以外の実施機関分も含む）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H25</td> <td>仙台西高校、聖和学園高校、仙台東高校など4回</td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>広瀬中学校、仙台第三高校、東北生活文化大学高校など7回</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>東華中学校、仙台高校、青葉区民まつりなど17回</td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>宮城教育大学附属中学校、東北高校（泉）など14回</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>小学校や市民センターなどにおいて、自転車シミュレーター<sup>※3</sup>を活用した自転車交通安全教室の実施（写真2-1-c）</li> <li>自転車シミュレーター、クイズ、実技指導等で交通ルールを学ぶ自転車安全利用教室を開催し、参加者に子供自転車運転免許証を配布</li> </ul> | 年度 | 実施状況（仙台市以外の実施機関分も含む） | H25 | 仙台西高校、聖和学園高校、仙台東高校など4回 | H26 | 広瀬中学校、仙台第三高校、東北生活文化大学高校など7回 | H27 | 東華中学校、仙台高校、青葉区民まつりなど17回 | H28 | 宮城教育大学附属中学校、東北高校（泉）など14回 |
| 年度                         | 実施状況（仙台市以外の実施機関分も含む）  |    |                      |     |                        |     |                             |     |                         |     |                          |
| H25                        | 仙台西高校、聖和学園高校、仙台東高校など4回  |    |                      |     |                        |     |                             |     |                         |     |                          |
| H26                        | 広瀬中学校、仙台第三高校、東北生活文化大学高校など7回   |    |                      |     |                        |     |                             |     |                         |     |                          |
| H27                        | 東華中学校、仙台高校、青葉区民まつりなど17回   |    |                      |     |                        |     |                             |     |                         |     |                          |
| H28                        | 宮城教育大学附属中学校、東北高校（泉）など14回  |    |                      |     |                        |     |                             |     |                         |     |                          |
| IV：効果的な広報、啓発活動             | <ul style="list-style-type: none"> <li>右側通行や、ながら運転など、自転車利用者に禁止行為を訴えたポスターの掲示（写真2-1-d）</li> <li>高校や大学の新生へへの自転車ルールブックの配布</li> <li>「自転車指導警告カード」を活用した指導</li> <li>親子自転車教室で、子どものヘルメット着用の重要性、個人賠償責任保険等<sup>※4</sup>の必要性についての説明と、啓発用品の配布</li> <li>中学校・高校を「自転車マナーアップモデル校」に指定し、教員・生徒が一体となって交通ルールの遵守及び交通安全の意識高揚に向けた取り組みを実施</li> </ul>   |    |                      |     |                        |     |                             |     |                         |     |                          |
| V：自転車利用推進、ルール・マナー啓発イベントの実施 | <ul style="list-style-type: none"> <li>「仙台ドライブフェスタ」、「交通フェスタ」などのイベント時に、交通安全教育車（セーフティサポートカーみやぎくん2号）を使用した、交通安全教室の実施（写真2-1-e）</li> <li>「交通フェスタ」で自転車のクイズを実施</li> </ul>   |    |                      |     |                        |     |                             |     |                         |     |                          |
| VI：駐輪の意識向上に向けた啓発活動等の充実     | <ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車防止の街頭キャンペーンの実施</li> </ul>   |    |                      |     |                        |     |                             |     |                         |     |                          |

※2 スケアード・ストレイト方式…恐怖を実感することで交通事故に繋がる危険行為を未然に防ぐ教育方法。プロのスタントマンが生徒等の間近で交通事故を再現することで、生徒等が事故の恐怖や衝撃を自分のこととして捉え、交通ルールを遵守することにより、自転車の安全利用を図る。

※3 自転車シミュレーター…モニターに映し出されるCG画面を見ながら、自転車運転中の危険場面を疑似体験できる体験型教育機器

※4 個人賠償責任保険等…自転車事故等による損害賠償に備える保険。自動車保険・火災保険・傷害保険等に附帯する特約を含む。





図 2-1 モデル事業実施位置図



a 街頭啓発キャンペーン



b スケアード・ストレイト方式

c 自転車シミュレーター



d 右側通行違反のポスター（英語表記）

e 交通安全教育車

写真 2-1 協働による安全に自転車を利用する意識づくりの各種取り組み状況

## (2) 安全・安心な道路空間の形成

「自転車ネットワーク路線<sup>※5</sup>」並びに「あんしん通行路線<sup>※6</sup>」において、道路管理者による自転車歩行者道内の視覚的分離（舗装の色など）や、自転車専用通行帯の整備を行いました。

また、交通管理者による歩道内の自転車通行指定部分（交通規制＋白線）なども行いました。

表 2-2 安全・安心な道路空間の形成の実施内容

| 実施施策               | 実施事業（平成 25～28 年度） |                              |              |              |
|--------------------|-------------------|------------------------------|--------------|--------------|
|                    | 番号 <sup>※7</sup>  | 路線名                          | 整備延長<br>(km) | 整備手法         |
| Ⅰ：『自転車ネットワーク路線』の整備 | 1                 | 国道 4 号【国道 48 号】・48 号【県道仙台泉線】 | 1.1          | 自転車歩行者道内での分離 |
|                    | 3                 | 国道 45 号・市道定禅寺通線              | 0.4          | 自転車歩行者道内での分離 |
|                    | 6                 | 市道愛宕上杉通 1 号線                 | 2.0          | 自転車歩行者道内での分離 |
|                    | 9                 | 市道晩翠通線                       | 1.4          | 自転車歩行者道内での分離 |
|                    | 13                | 市道青葉通線                       | 0.8          | 自転車歩行者道内での分離 |
|                    | 15                | 市道元寺小路福室線                    | 1.0          | 自転車歩行者道内での分離 |
|                    | 23                | 市道宮町通線                       | 1.0          | 自転車専用通行帯     |
| Ⅱ：『あんしん通行路線』の整備    | 1                 | 県道利府岩切停車場線                   | 0.2          | 自転車歩行者道内での分離 |
|                    | 4                 | 市道狐小路尼寺（その 1）線               | 0.7          | 自転車歩行者道内での分離 |
|                    | 5                 | 市道大和町 1 号線外 3 線              | 0.7          | 自転車歩行者道内での分離 |
|                    | 6                 | 市道原町広岡（その 2）線                | 1.1          | 自転車歩行者道内での分離 |
|                    | 8                 | 市道富沢山田線                      | 0.6          | 自転車歩行者道内での分離 |
|                    | 10                | 県道泉塩釜線                       | 0.4          | 自転車歩行者道内での分離 |



市道宮町通線  
（自転車専用通行帯）



市道大和町 1 号線外 3 線  
（自転車歩行者道内での分離）

写真 2-2 安全・安心な道路空間の整備事例

※5 自転車ネットワーク路線…都心部で優先的に整備する路線。

※6 あんしん通行路線…都心部以外で優先的に整備する路線。

※7 番号…前期実施計画の自転車ネットワーク路線一覧及びあんしん通行路線位置図参照。

### (3) 路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出

平成27年12月に開業した地下鉄東西線の駅を含め、鉄道駅周辺に新たに公共駐輪場を整備したほか、都心部に路上駐輪場を整備しました。

また、案内表示を充実させるなど、既存の駐輪場を使いやすくするとともに、放置自転車の撤去を進め、放置自転車を削減することにより、道路空間等の安全性や快適性の確保に努めました。

表2-3 路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出の実施内容

| 実施施策                                | 実施事業（平成25～28年度）  |
|-------------------------------------|--|
| I：地下鉄東西線事業と併せた公共駐輪場の整備              | <ul style="list-style-type: none"> <li>地下鉄東西線の整備に併せて公共駐輪場を整備</li> <li>既存の鉄道駅において、公共駐輪場が未整備の箇所などに新たに公共駐輪場を整備</li> </ul> <p>【地下鉄東西線駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>荒井駅</li> <li>薬師堂駅</li> <li>大町西公園駅</li> <li>青葉山駅</li> <li>六丁の目駅</li> <li>連坊駅</li> <li>国際センター駅</li> <li>八木山動物公園駅</li> <li>卸町駅</li> <li>仙台駅西口南</li> <li>川内駅</li> </ul> <p>【地下鉄南北線駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>富沢駅第一</li> <li>富沢駅第二</li> </ul> |
| II：路上の一部を活用した駐輪施設の整備                | <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の多くが短時間利用であったり、目的地に近接するなど、放置自転車の抑制効果が高いと見込まれる箇所などへの路上駐輪場の整備</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>青葉通路上</li> <li>宮城野通駅路上</li> </ul>  |
| III：公共駐輪場への分かりやすい案内表示の設置            | <ul style="list-style-type: none"> <li>公共駐輪場や路上駐輪場の整備に併せて案内表示板を設置</li> <li>平成26年11月策定の「仙台市歩行者系案内誘導サイン等基本方針」に従い周辺地図や通り地図へ駐輪場の位置情報を掲載</li> </ul>   |
| IV：公共駐輪場の料金制度の見直しの検討                | <ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年10月に公共駐輪場の利用料金を改定（路上駐輪場を除く）</li> </ul>   |
| V：公共駐輪場の施設改善の検討                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>駐輪ラックの更新</li> <li>駐輪場への入場ゲート整備の検討</li> </ul>  |
| VI：実態を踏まえた附置義務制度の見直しの検討             | <ul style="list-style-type: none"> <li>附置義務整備台数緩和の検討</li> </ul>  |
| VII：既存附置義務駐輪場における分かりやすい案内表示の設置の働きかけ | <ul style="list-style-type: none"> <li>既存附置義務駐輪場の現状確認</li> <li>新規附置義務駐輪場設置者への案内表示設置の働きかけ</li> </ul>  |
| VIII：既存附置義務駐輪場の一般開放の働きかけ            | <ul style="list-style-type: none"> <li>仙台駅前商業ビルなどの附置義務駐輪場において一般開放の実施</li> </ul>  |
| IX：放置自転車撤去の効率化                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>放置自転車の状況を踏まえ、撤去回数や撤去場所を見直し</li> <li>局所的な放置自転車に対応した集中的撤去の実施</li> </ul>   |
| X：放置禁止区域等の拡大                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>公共駐輪場や路上駐輪場の整備に併せて放置禁止区域を拡大</li> <li>放置自転車の状況を踏まえ、放置規制区域を拡大</li> </ul>  |



大町西公園駅



国際センター駅

写真2-3 公共駐輪場の整備事例



#### (4) 自転車の楽しさを感じられる環境づくり

都心部のより快適な交通環境の形成を目指すとともに、CO2 削減、中心市街地の活性化、安全な自転車利用促進、市民の健康増進を目的に、平成24年度よりコミュニティサイクル事業としてDATE BIKEの運営を実施しています。

また、東部地域を回遊できる自転車走行環境整備については、前期の計画期間は東部復興道路整備事業中であり、通常と異なる道路状況の中で回遊ルートを設定することは困難であったことから、道路事業が終了する、後期の計画期間に実施することとしました。

表 2-4 自転車の楽しさを感じられる環境づくりの実施内容

| 実施施策                   | 実施事業（平成 25～28 年度）                |
|------------------------|----------------------------------|
| I：コミュニティサイクルの導入        | ・仙台都心部コミュニティサイクル事業「DATE BIKE」を実施 |
| II：東部地域を回遊できる自転車走行環境整備 | ・東部復興道路整備事業が終了する、後期の計画期間に実施      |

表 2-5 DATE BIKE の実施概要（平成 29 年 2 月末現在）

| 項目           | 概要                                |
|--------------|-----------------------------------|
| 実施期間         | 平成 25 年 3 月～平成 31 年 3 月           |
| 自転車台数        | 195 台                             |
| 貸出・返却拠点（ポート） | 42 箇所                             |
| 利用料金         | 最初の 60 分：96 円/回（延長料金：96 円/30 分）税別 |
| 利用時間         | 7 時～22 時                          |
| 実施主体         | 仙台市                               |
| 運営主体         | （株）ドコモ・バイクシェア                     |

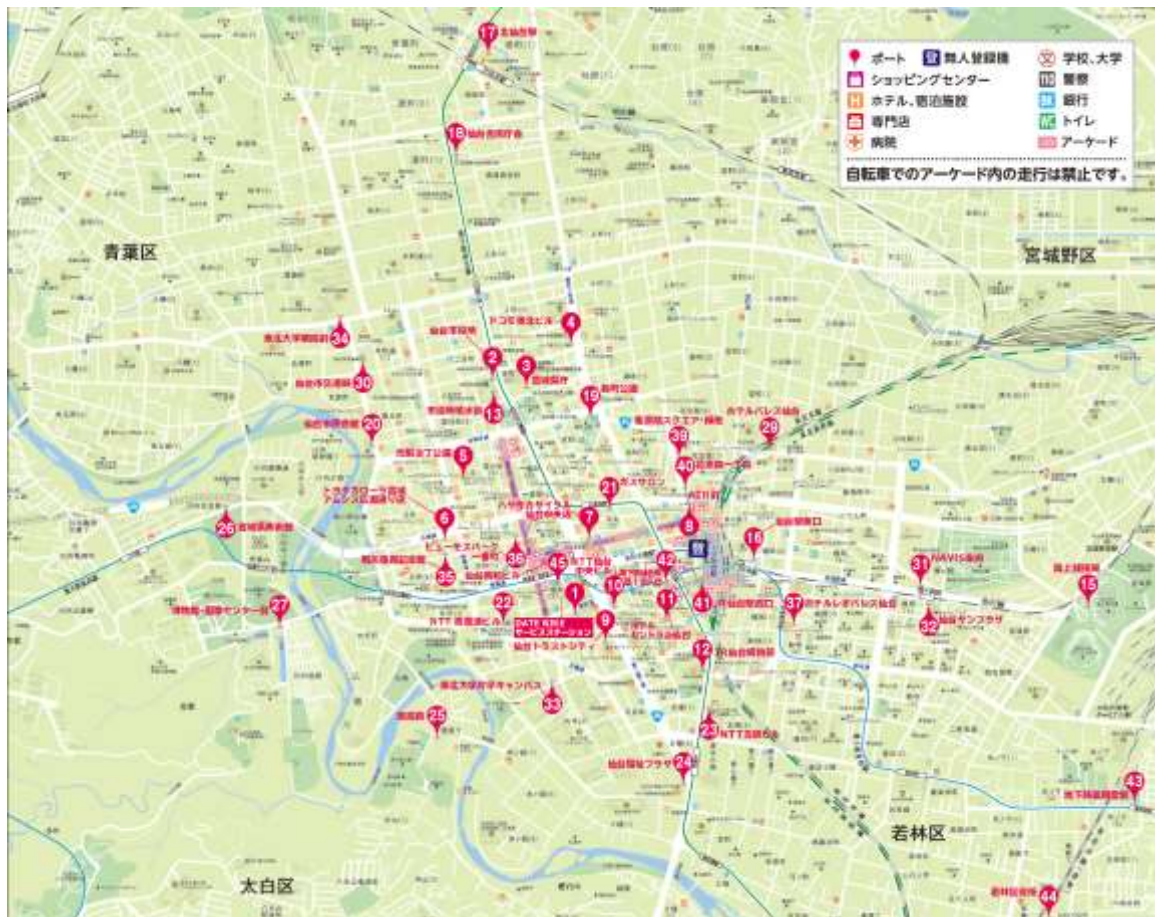


図 2-2 DATE BIKE ポートマップ（平成 29 年 2 月末現在）

## 2. 前期実施計画における取り組みの検証と課題

### (1) 自転車の事故

#### ① 仙台市の自転車の事故状況

仙台市の自転車の事故<sup>※8</sup>は、年々減少しています。

一方で、自転車運転者が第1当事者<sup>※9</sup>となる事故件数は増加傾向にあり、そのうち、対歩行者事故<sup>※10</sup>における、自転車運転者の年齢構成をみると、平成26年以外では20代以下の世代が約60%を占めています。

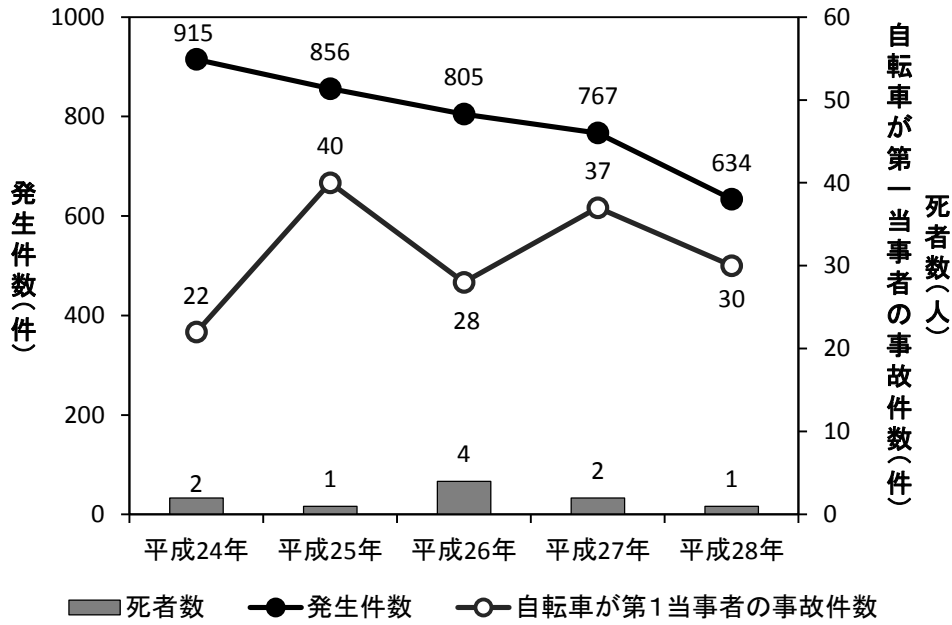


図2-3 仙台市の自転車の事故  
(宮城県警察提供資料を基に作成)

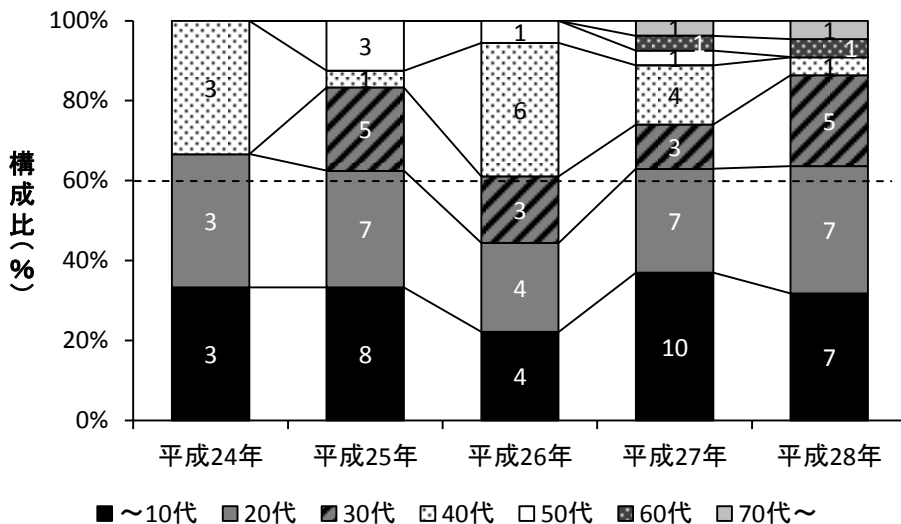


図2-4 仙台市の対歩行者事故における自転車運転者の年齢構成  
(宮城県警察提供資料を基に作成)

※8 自転車の事故…自転車乗用者（同乗者も含む）が交通事故に関し、自転車乗用者が死傷した事故。

※9 第1当事者…最初に交通事故に関与した車両等運転者または歩行者のうち、当該交通事故における過失が大きい者。過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者。

※10 対歩行者事故…自転車乗用者が交通事故に関し、相手が歩行者で起こした事故。

自転車の事故は自動車等との事故が大半を占めており、自転車側が事故の被害者となっています。自転車の事故のうち、自転車運転者側に法令違反があったものの割合を見ると、平成24年には事故件数915件に対し約45%であったものが、平成28年には事故件数634件に対し約40%と、割合、違反件数とも減少しています。

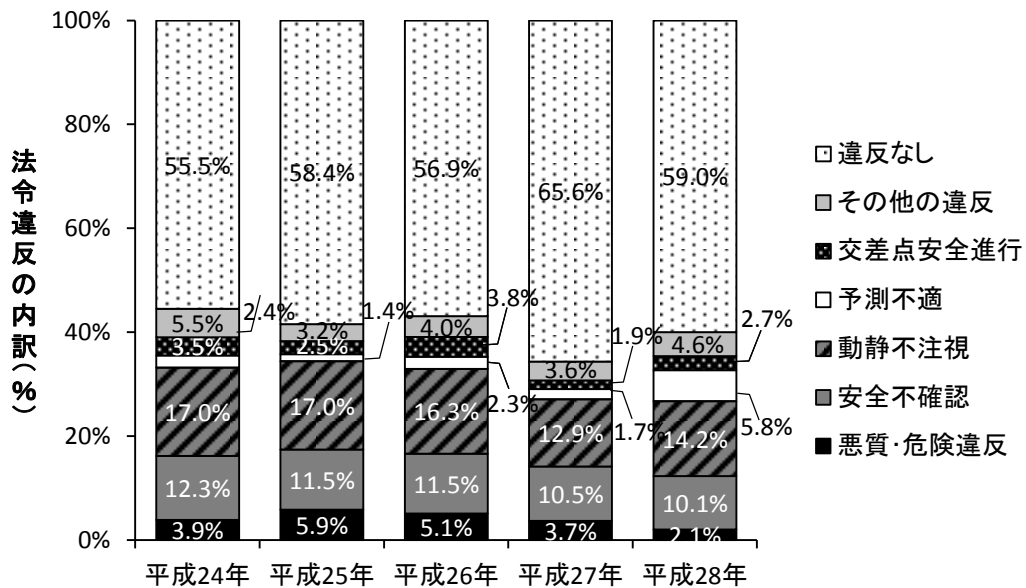


図2-5 仙台市の自転車の事故における自転車運転者の違反内容  
(宮城県警察提供資料を基に作成)

## ② 自転車運転者が第1当事者となる事故

全国で起きた自転車の事故のうち、自転車同士の事故や対歩行者事故では、自転車運転者（第1当事者）が死傷する割合は低くなっています。一方、事故の相手方（自転車同士の事故の第2当事者<sup>\*11</sup>や歩行者）が死傷する割合が高くなっており、自転車同士や歩行者に対しては、自転車運転者（第1当事者）が加害者となっています。

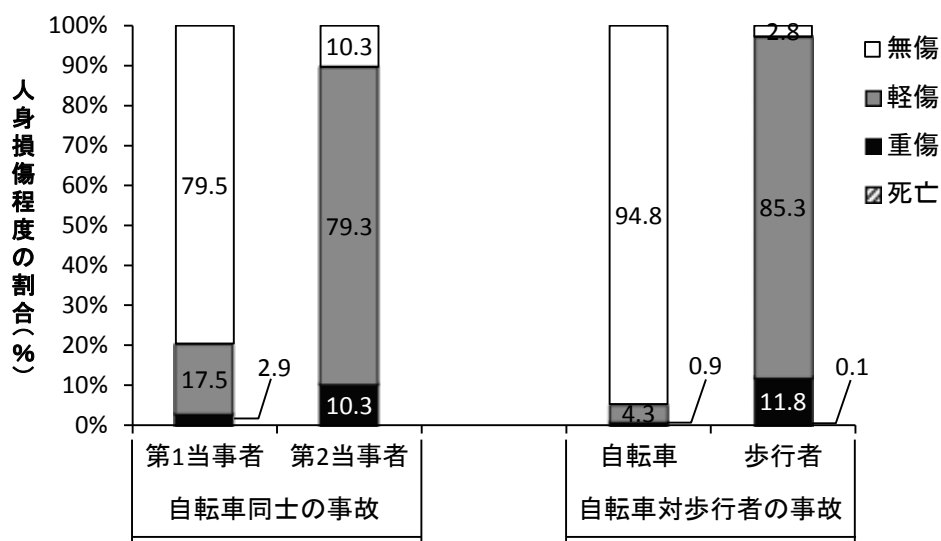


図2-6 全国における相手当事者別の事故当事者の人身損傷程度の割合 (H22～H26 合計)  
(資料：(公財)交通事故総合分析センター イタルダイナミクス  
交通事故分析レポート No112 を基に作成)

\*11 第2当事者…交通事故に関与した車両等運転者または歩行者のうち、当該交通事故における過失が小さい者。過失が同程度の場合には、人身損傷程度が重い者。

### ③ 自転車利用者の事故被害（損傷状態）

全国における自転車利用者の事故による損傷主部位は、重軽症者では四肢（腕・足）の損傷が多く、死亡に至った場合は、約 60%が頭部の損傷となっています。

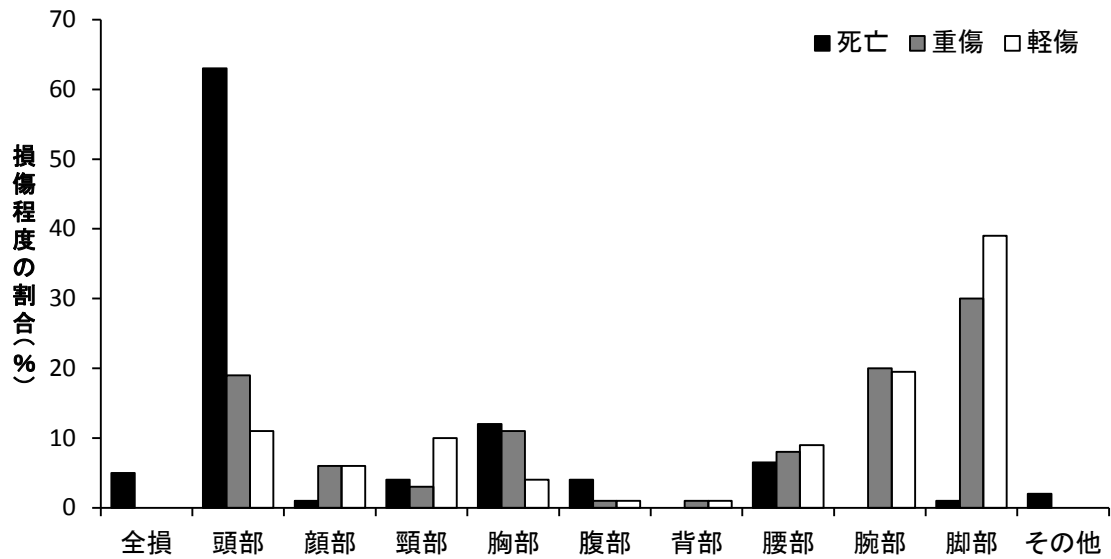


図 2-7 全国の自転車利用者の損傷程度別損傷主部位の割合（H21～H23）  
（資料：（公財）交通事故総合分析センター イタルダイナフォメーション  
交通事故分析レポート No97 を基に作成）

### （2）市民の自転車に関する意識調査

市民に対するアンケート調査等では、これまで様々な取り組みを実施してきたものの、自転車利用者のルール・マナー徹底に関する意見が半数を占めているほか、自転車道などの整備や取締り強化を望む声が多くなっています（図 2-8）。

また、法令等の理解に関する調査では、平成 25 年に施行された改正道路交通法による、路側帯の右側通行の禁止や、歩道における通行ルールの理解が進んでいない状況が把握できました。

（図 2-9）

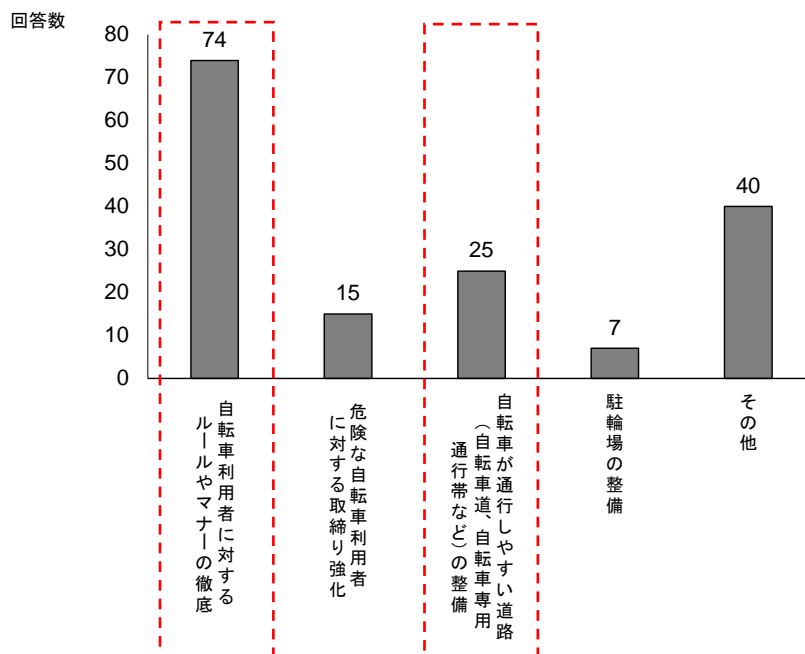


図 2-8 自転車利用に関する市民意見（市政モニターに対するアンケート調査より〔平成 28 年度〕）

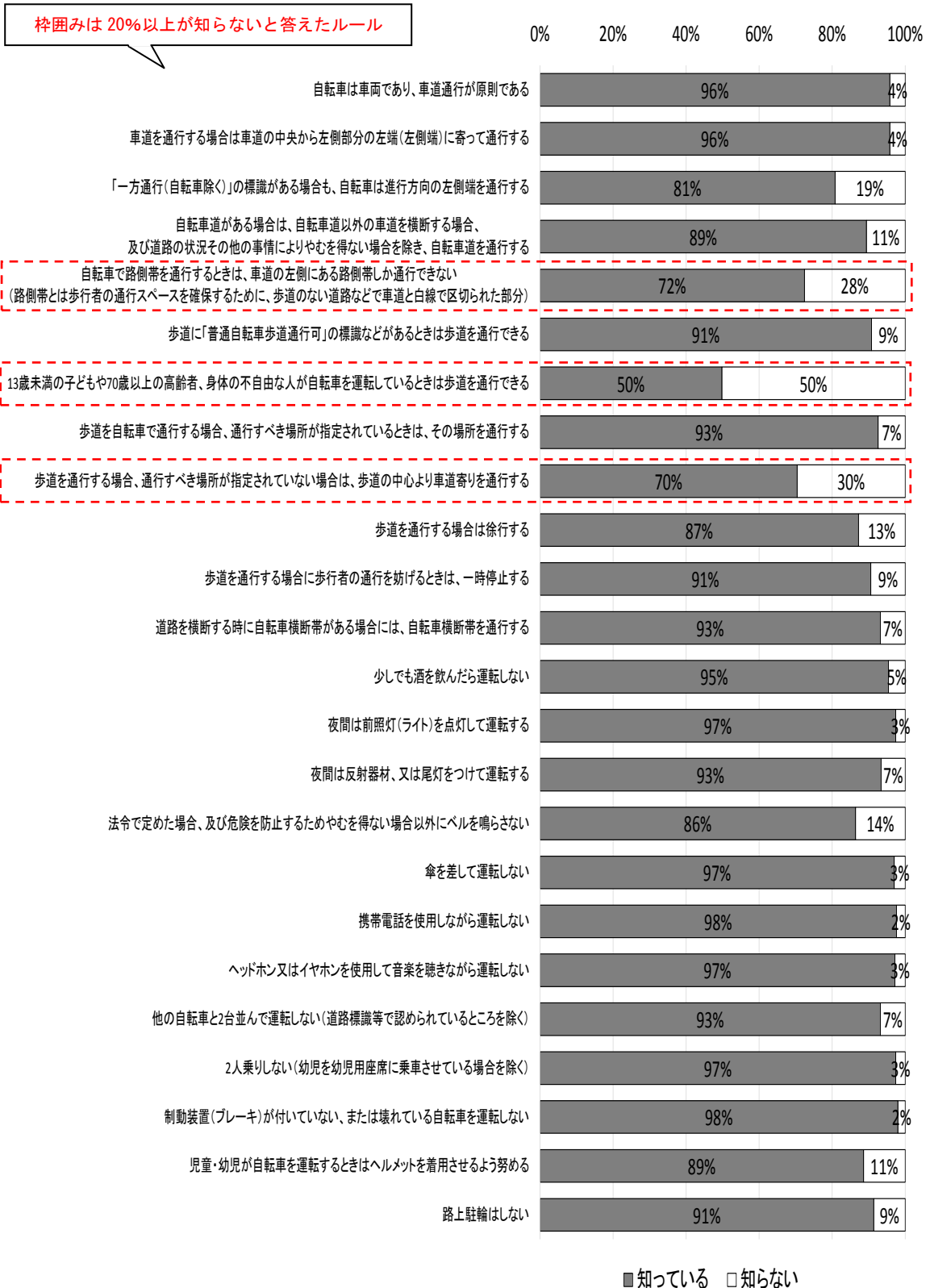


図 2-9 自転車に関するルールの周知状況 (Web アンケート調査より [平成 27 年度])

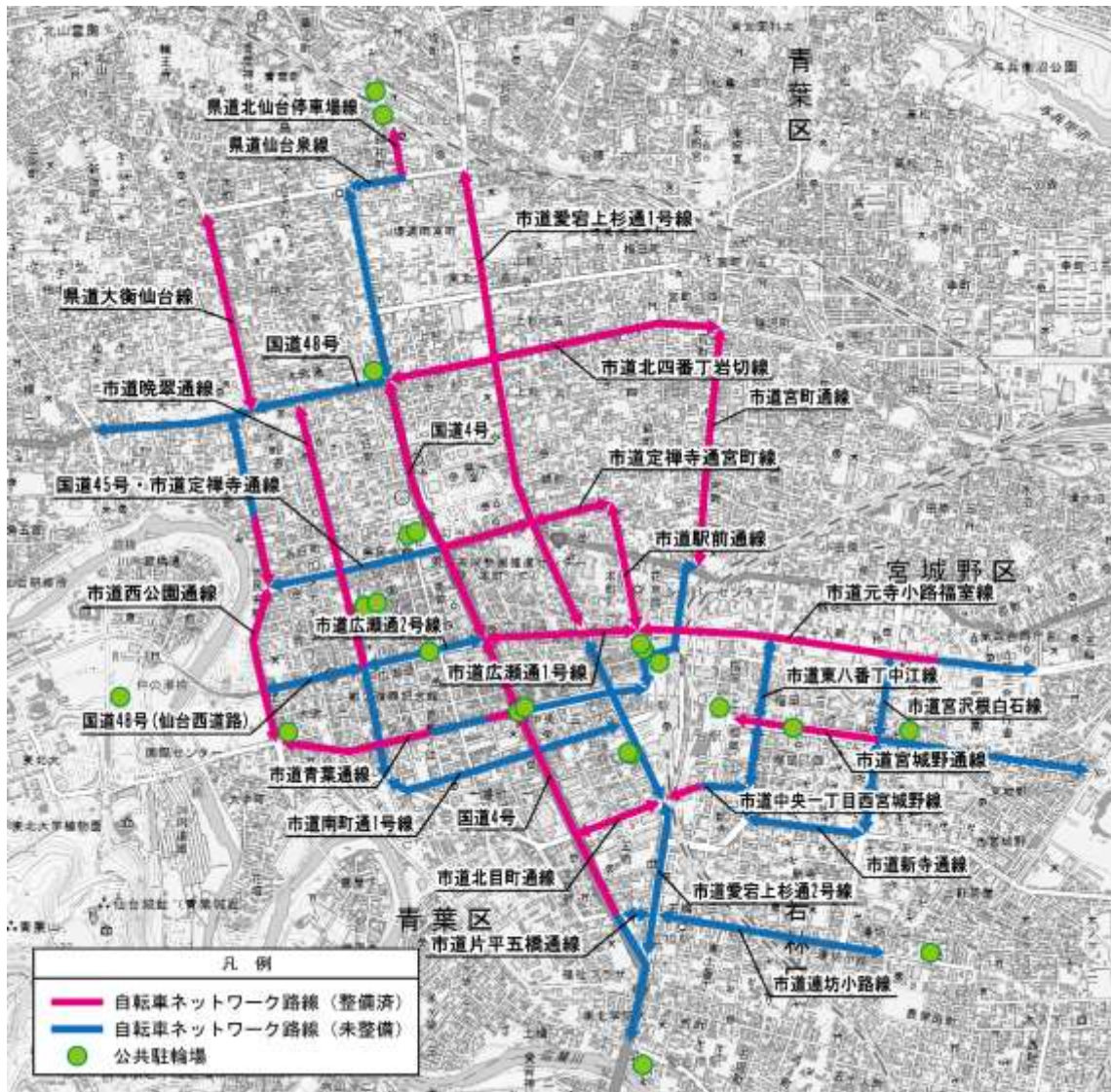


### (3) 自転車走行環境の整備状況

#### ① 自転車走行環境整備の進捗状況

都心部で優先的に整備する自転車ネットワーク路線において、平成28年度までに整備した路線延長は14.6kmであり、計画延長28.6kmに対して、約51%の進捗率となっています。

都心部以外で優先的に整備する、あんしん通行路線において、平成28年度までに整備した路線延長は3.7kmであり、計画延長7.7kmに対して、約48%の進捗率となっています。



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

図2-10 自転車ネットワーク路線の整備状況 (平成28年度末時点)

表 2-6 自転車走行環境整備状況一覧（平成 28 年度末時点）

| 番号                    | 路線名                          | 延長<br>(km) | 整備状況(km) |      | 整備率<br>(%) |
|-----------------------|------------------------------|------------|----------|------|------------|
|                       |                              |            | 整備済      | 未整備  |            |
| <b>I. 自転車ネットワーク路線</b> |                              |            |          |      |            |
| 1                     | 国道 4 号【国道 48 号】・48 号【県道仙台泉線】 | 1.1        | 1.1      |      |            |
| 2                     | 国道 4 号【国道 286 号】             | 1.5        | 0.7      | 0.8  |            |
| 3                     | 国道 45 号・市道定禅寺通線              | 1.1        | 0.4      | 0.7  |            |
| 4                     | 国道 48 号【県道仙台村田線】             | 0.6        |          | 0.6  |            |
| 5                     | 県道大衡仙台線                      | 0.8        | 0.8      |      |            |
| 6                     | 市道愛宕上杉通 1 号線                 | 2.0        | 2.0      |      |            |
| 7                     | 市道愛宕上杉通 2 号線                 | 0.7        |          | 0.7  |            |
| 8                     | 市道駅前通線                       | 0.5        | 0.5      |      |            |
| 9                     | 市道晩翠通線                       | 1.6        | 1.4      | 0.2  |            |
| 10                    | 市道北四番丁岩切線                    | 1.4        | 1.4      |      |            |
| 11                    | 市道定禅寺通宮町線                    | 0.3        | 0.3      |      |            |
| 12                    | 市道広瀬通 1 号線                   | 0.6        | 0.6      |      |            |
| 13                    | 市道青葉通線                       | 1.5        | 0.8      | 0.7  |            |
| 14                    | 市道宮城野通線                      | 1.5        | 0.6      | 0.9  |            |
| 15                    | 市道元寺小路福室線                    | 1.6        | 1.0      | 0.6  |            |
| 16                    | 市道宮沢根白石(その 3・4)線             | 0.4        |          | 0.4  |            |
| 17                    | 市道北目町通線                      | 0.4        | 0.4      |      |            |
| 18                    | 市道西公園通線                      | 0.7        | 0.7      |      |            |
| 19                    | 市道片平五橋通線                     | 0.2        |          | 0.2  |            |
| 20                    | 国道 4 号【国道 286 号】             | 0.3        | 0.3      |      |            |
| 21                    | 国道 48 号【県道仙台村田線】             | 0.7        |          | 0.7  |            |
| 22                    | 市道広瀬通 2 号線【国道 48 号】          | 0.5        |          | 0.5  |            |
| 23                    | 市道宮町通線                       | 1.0        | 1.0      |      |            |
| 24                    | 市道名掛丁 1 号線他 3 線              | 0.5        |          | 0.5  |            |
| 25                    | 市道愛宕上杉通 2 号線                 | 0.8        |          | 0.8  |            |
| 26                    | 県道仙台泉線                       | 0.8        |          | 0.8  |            |
| 27                    | 市道西公園通線                      | 0.7        | 0.3      | 0.4  |            |
| 28                    | 市道南町通 1 号線                   | 1.0        |          | 1.0  |            |
| 29                    | 市道連坊小路線                      | 1.0        |          | 1.0  |            |
| 30                    | 市道駅前通線                       | 0.2        |          | 0.2  |            |
| 31                    | 国道 48 号(仙台西道路)               | 0.4        |          | 0.4  |            |
| 32                    | 市道中央一丁目西宮城野線                 | 0.3        | 0.1      | 0.2  |            |
| 33                    | 市道東八番丁 2 号線                  | 0.1        |          | 0.1  |            |
| 34                    | 市道東八番丁中江(その 1)線              | 0.3        |          | 0.3  |            |
| 35                    | 市道東八番丁中江(その 2)線              | 0.3        |          | 0.3  |            |
| 36                    | 市道宮沢根白石(その 1)線               | 0.1        |          | 0.1  |            |
| 37                    | 市道宮沢根白石(その 2)線               | 0.2        |          | 0.2  |            |
| 38                    | 市道新寺通線                       | 0.5        |          | 0.5  |            |
| 39                    | 県道北仙台停車場線・県道仙台泉線             | 0.4        | 0.2      | 0.2  |            |
| 自転車ネットワーク路線 計         |                              | 28.6       | 14.6     | 14.0 | 51.0       |
| <b>II. あんしん通行路線</b>   |                              |            |          |      |            |
| 1                     | 県道利府岩切停車場線                   | 0.2        | 0.2      |      |            |
| 2                     | 市道大槻 4 号線                    | 1.0        |          | 1.0  |            |
| 3                     | 市道高砂駅蒲生線                     | 0.7        |          | 0.7  |            |
| 4                     | 市道狐小路尼寺(その 1)線               | 0.7        | 0.7      |      |            |
| 5                     | 市道大和町 1 号線外 3 線              | 0.7        | 0.7      |      |            |
| 6                     | 市道原町広岡(その 2)線                | 1.1        | 1.1      |      |            |
| 7                     | 市道郡山折立(その 2)線                | 0.3        |          | 0.3  |            |
| 8                     | 市道富沢山田線                      | 0.6        | 0.6      |      |            |
| 9                     | 市道七北田実沢線                     | 1.5        |          | 1.5  |            |
| 10                    | 県道泉塩釜線                       | 0.4        | 0.4      |      |            |
| 11                    | 県道泉塩釜線                       | 0.5        |          | 0.5  |            |
| あんしん通行路線 計            |                              | 7.7        | 3.7      | 4.0  | 48.1       |



## ② 現在の自転車ネットワーク路線の問題

自転車ネットワーク路線では、都心部の自転車関連事故<sup>※12</sup>の削減に向けて取り組みを行っていますが、依然として、事故が集中して発生しているエリアでもあります。

県道仙台泉線や市道宮町通線など、自転車ネットワーク路線の延長上に位置する路線でも、自転車の事故が発生しています。

また、市道澁橋通線、市道青葉山線の周辺には東北大学川内キャンパスのほか、高等学校が4校立地するとともに、観光の拠点である、宮城県美術館、仙台市博物館があります。新たに開通した地下鉄東西線の国際センター駅も含め、これら施設の近隣では通学や観光による自転車利用がさらに増加することが予想されます。

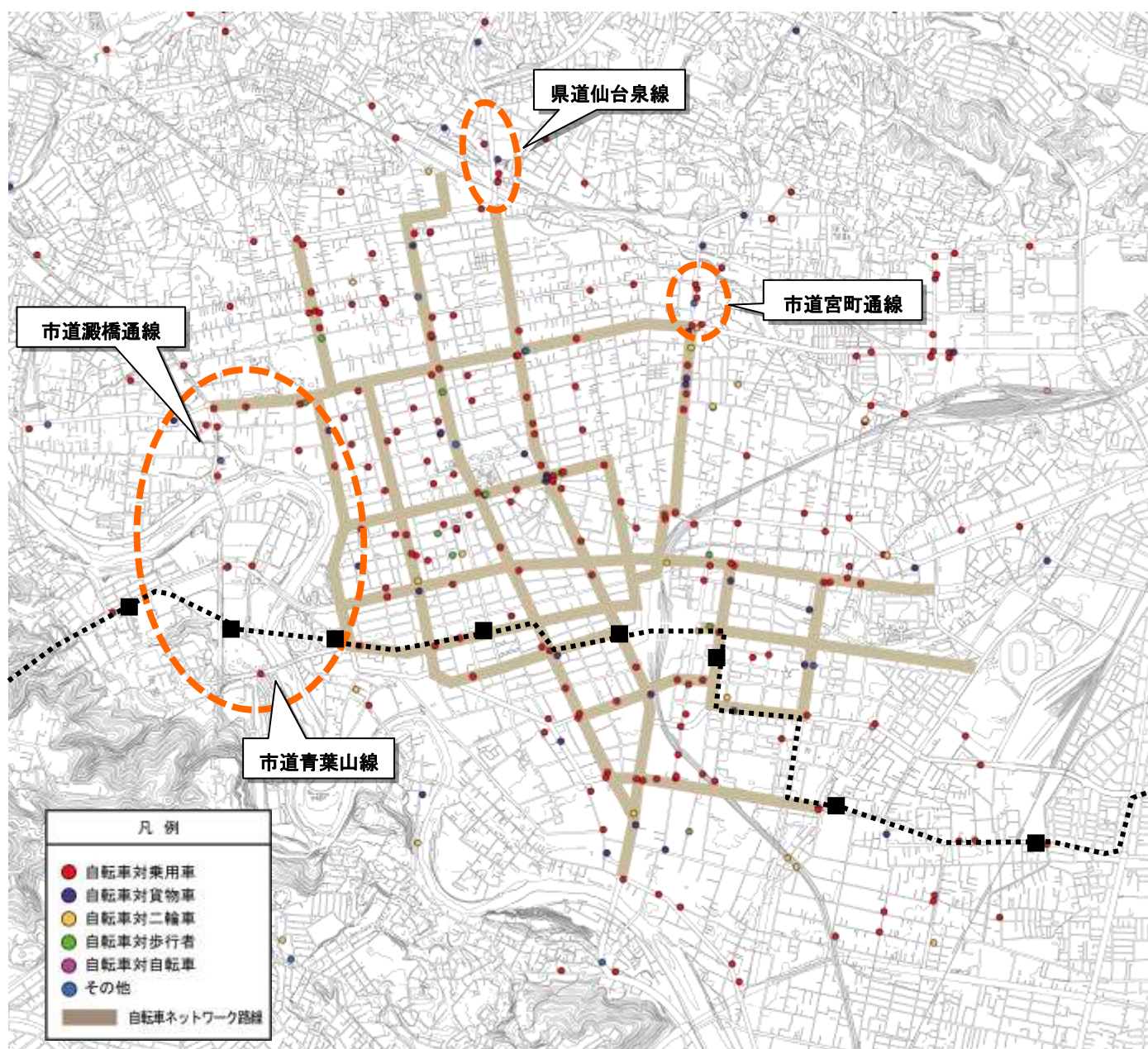


図 2-11 自転車に関係する事故発生箇所（平成 26 年）と現在の自転車ネットワーク路線  
（宮城県警察提供資料を基に作成）

※12 自転車関連事故…自転車に関与した交通事故。

#### (4) 駐輪場の整備状況と放置自転車の台数

放置自転車の削減を目指し、放置自転車の撤去や、駐輪場を整備し、自転車等の収用台数増加を図るとともに、駐輪場に誘導するための取り組みを実施しました。

##### ① 駐輪場の整備状況

前期の計画期間中、地下鉄東西線の開業に併せた駐輪場の整備などにより、市全体で3,246台収容台数が増加し、平成28年度末時点で、市全体で32,009台、うち自転車収容台数は27,398台となっています。

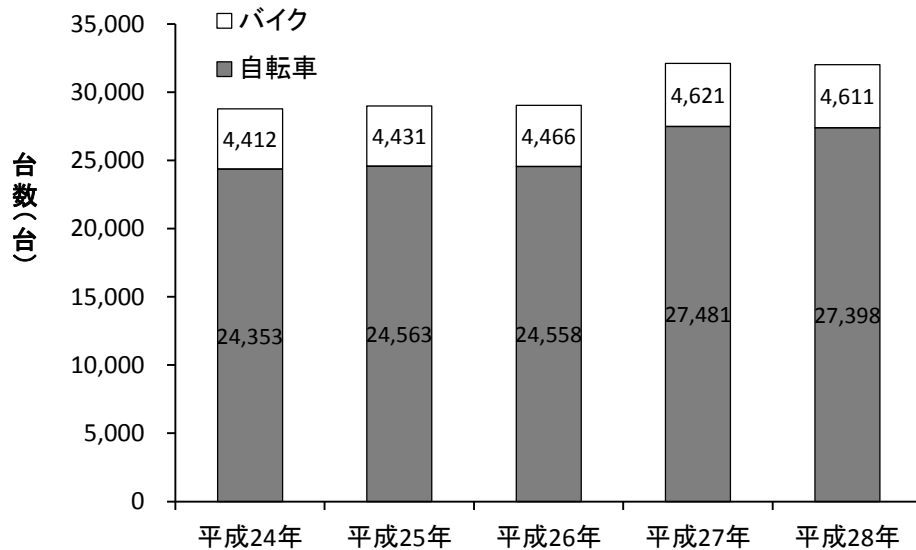


図2-12 公共駐輪場総収容台数

現在設置されている附置義務駐輪場の収容台数は、仙台市全体で、38,889台となっています。

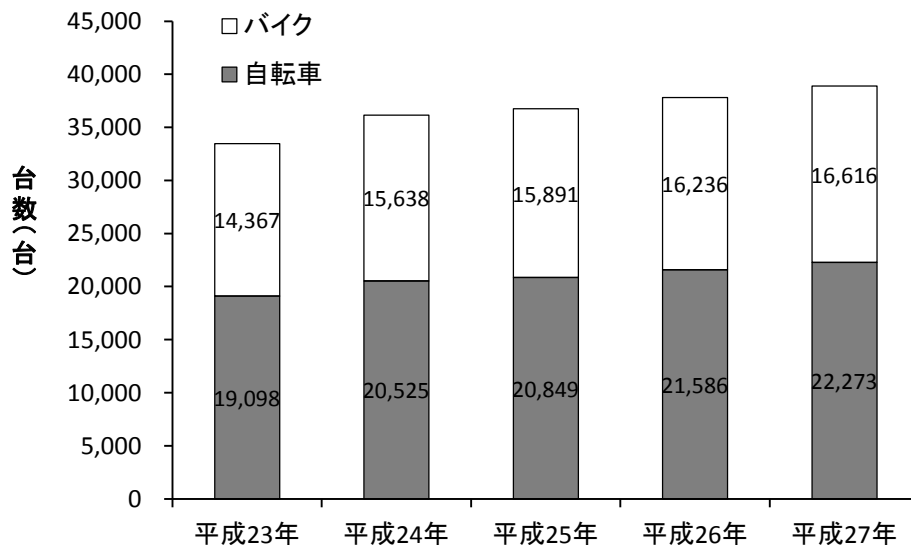


図2-13 附置義務駐輪場設置状況

(仙台市建設局事業概要を基に作成)

## ② 放置自転車の状況

放置自転車の撤去台数は、平成 23 年に 14,976 台だったものが、徐々に減少し、平成 27 年には 11,922 台になっています。

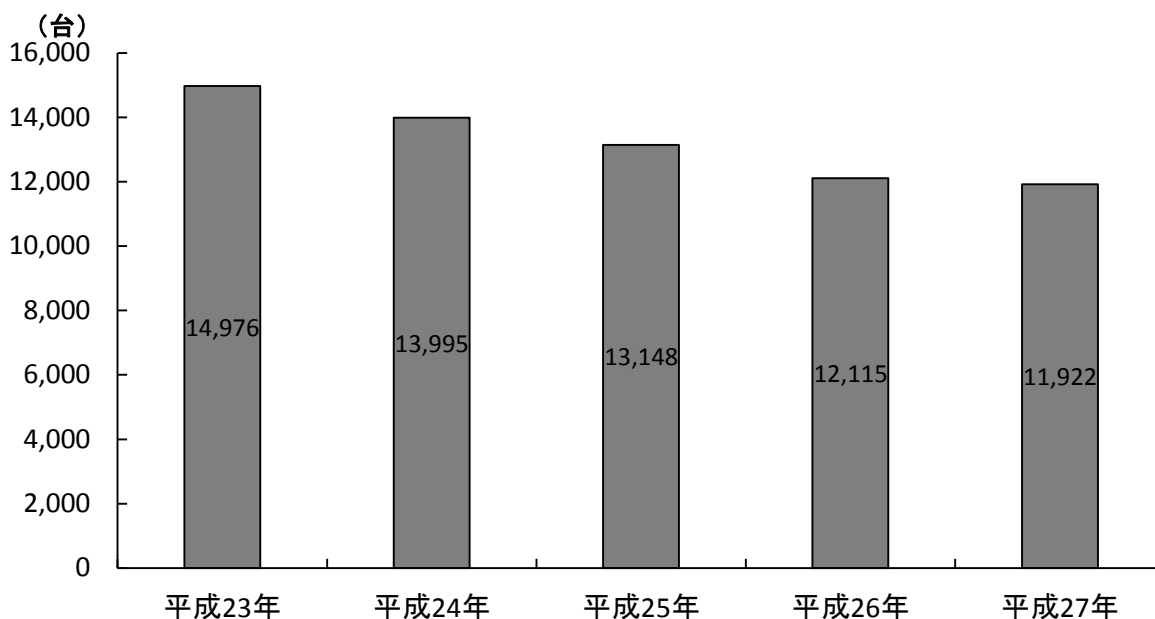


図 2 - 1 4 放置自転車の年間撤去台数の推移

駐輪場整備の進捗とともに都心部の放置自転車台数は、減少傾向にあります。

平成 28 年の放置自転車台数は 1,225 台と減少傾向にあり、駐輪場整備と放置自転車撤去の効果が表れています。

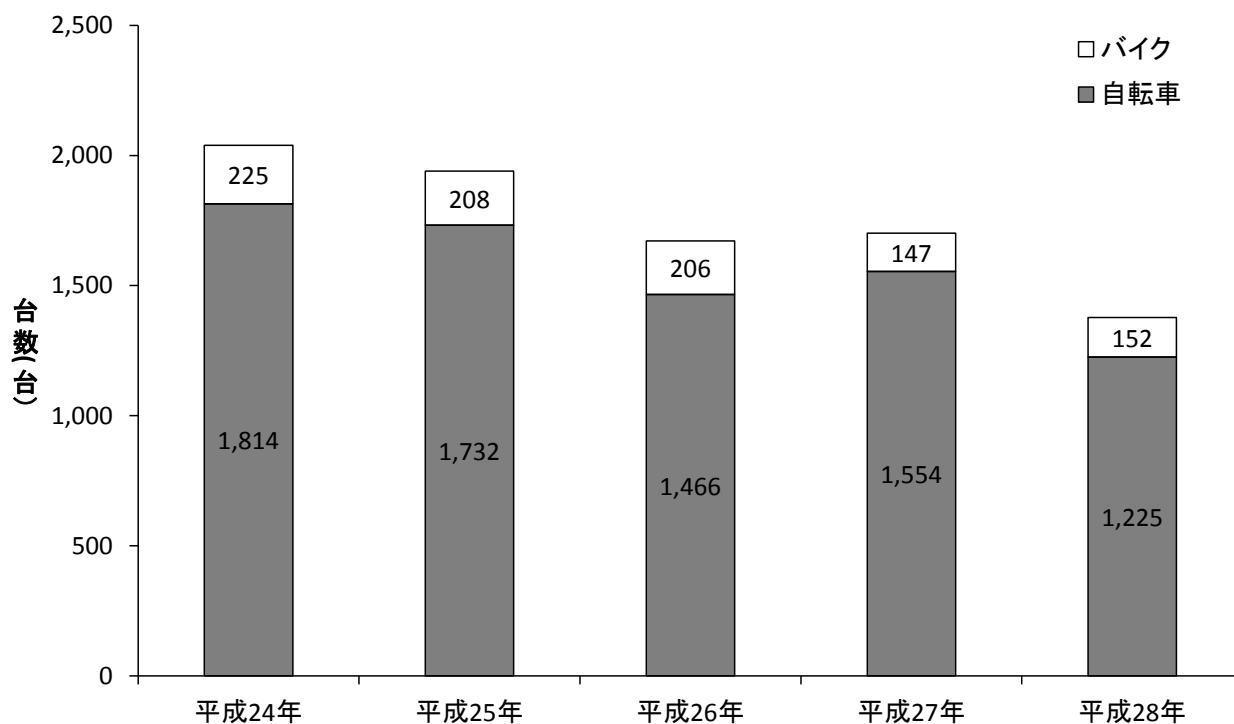


図 2 - 1 5 都心部における自転車・バイクの 1 日あたり放置自転車台数の推移



### ③ 駐輪環境に関する問題

放置自転車台数は、路上駐輪場が整備された JR 仙台駅前や宮城野通、勾当台公園周辺などを中心に減っており、全体としても減少傾向にあります。青葉通や定禅寺通、晩翠通など一部の場所では、現在も多くの放置自転車が見られます。

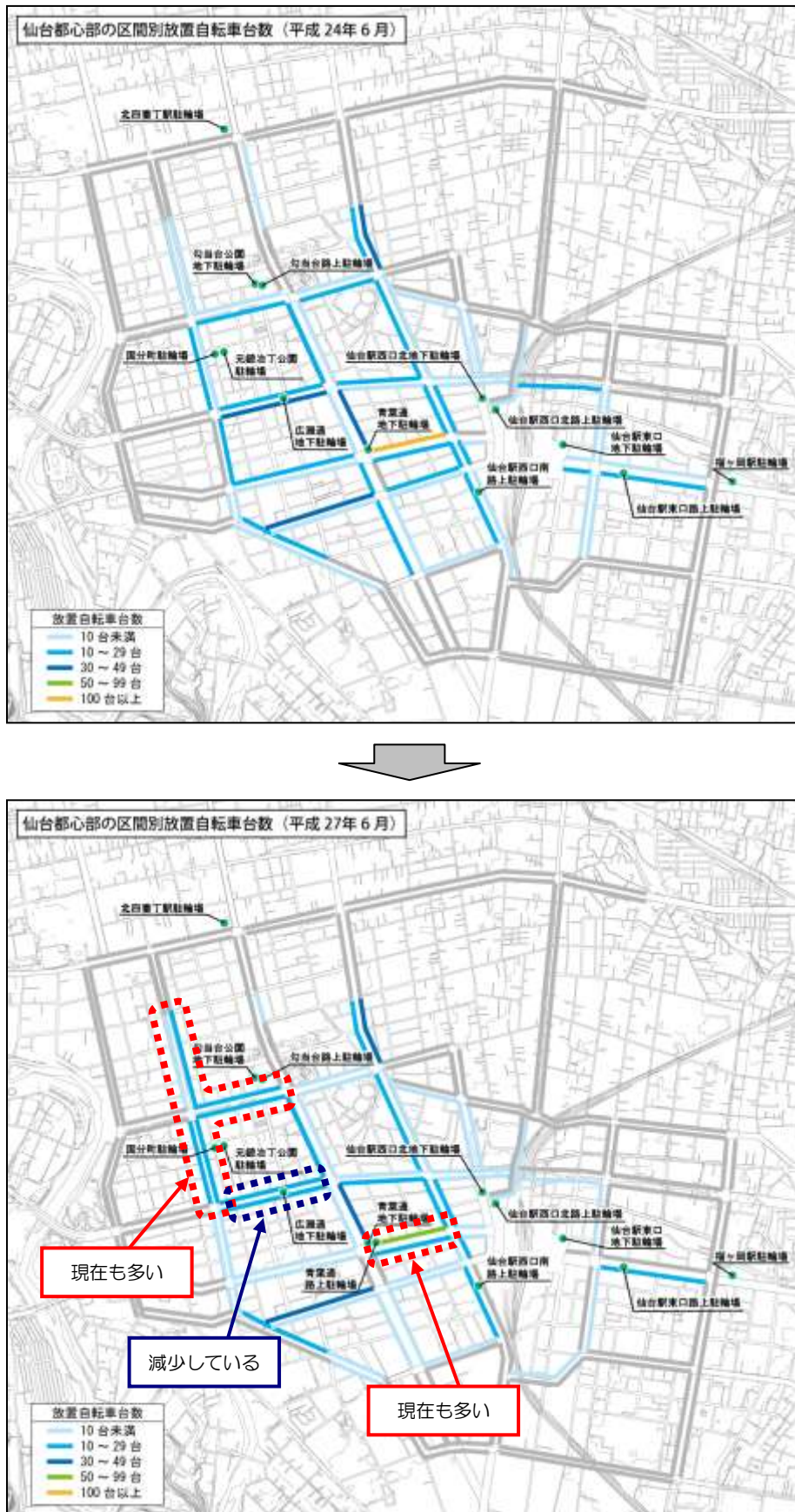


図 2 - 1 6 都心部の路線別放置自転車台数

また、恒常的に満車の状態にある公共駐輪場があり、全体でも利用率が75%となっています。

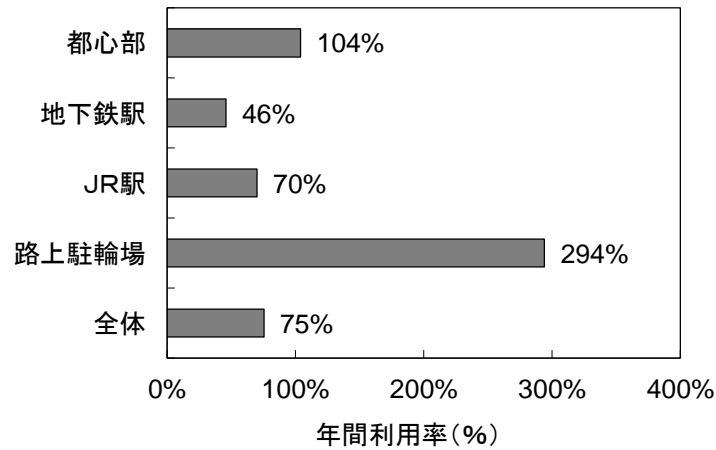


図2-17 公共駐輪場の利用状況（平成27年度）  
（仙台市建設局事業概要を基に作成）

しかし、一部の民間ビル等の駐輪場は、利用しにくい場所に設けられていたり、ビルの関係者や来客者専用としているなどの理由で、あまり利用されていない状況が見られます。

## （5）コミュニティサイクルの利用状況

### ① DATE BIKE の利用回数

DATE BIKE の利用者数は平成25年3月の事業開始より一貫して、前年同月の利用者数を上回っており、着実に都心部における交通手段の一つとして利用されています。

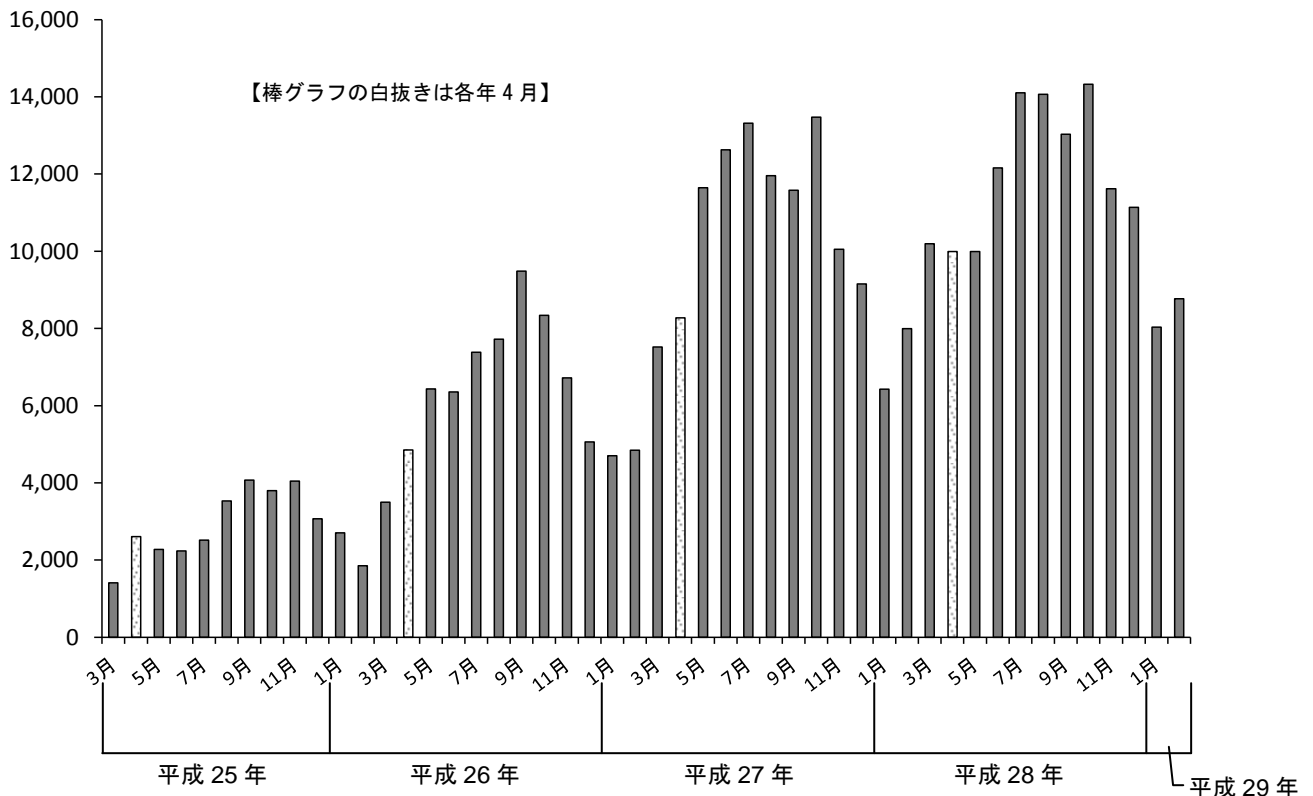


図2-18 DATE BIKE の利用回数（平成25年3月～平成29年2月）

## ② DATE BIKE の効果

「DATE BIKE」は都心部における鉄道、路線バスに次ぐ交通手段として市民に定着してきており、渋滞に左右されず移動できる非常に有効な交通手段となっているとともに、都心部の回遊性向上による中心市街地の活性化に繋がっています。

## ③ DATE BIKE の課題

安定的な事業運営に向けて、収支の改善や利用者の増加を図る必要があります。また、利便性の向上とともに利用者の安全利用に向けた啓発も課題となっています。

## (6) 評価指標の達成状況

平成 25 年度から 27 年度にかけての自転車プランに基づく施策の取り組み状況は、以下のとおりです。自転車の事故件数の減少や、コミュニティサイクルの利用回数の増加など、目標が達成されているものがある一方で、市民の自転車のルールに対する理解度に増加傾向が見られないなど、成果が出ていないものもあります。

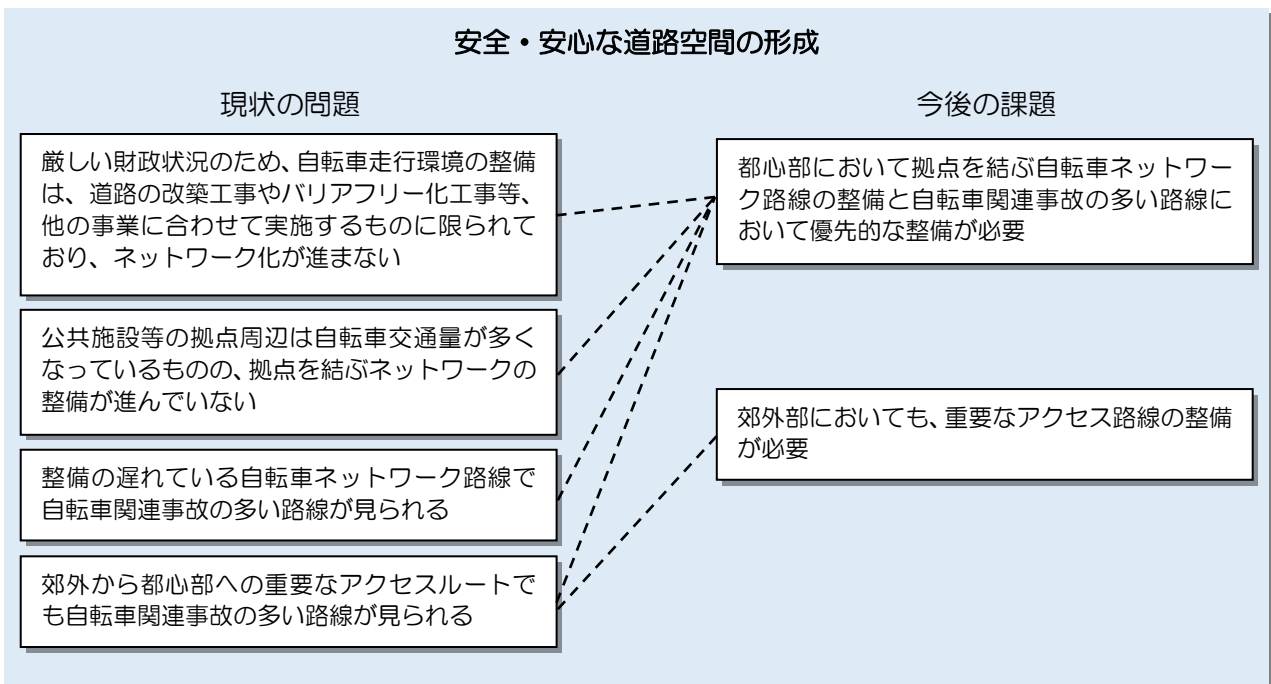
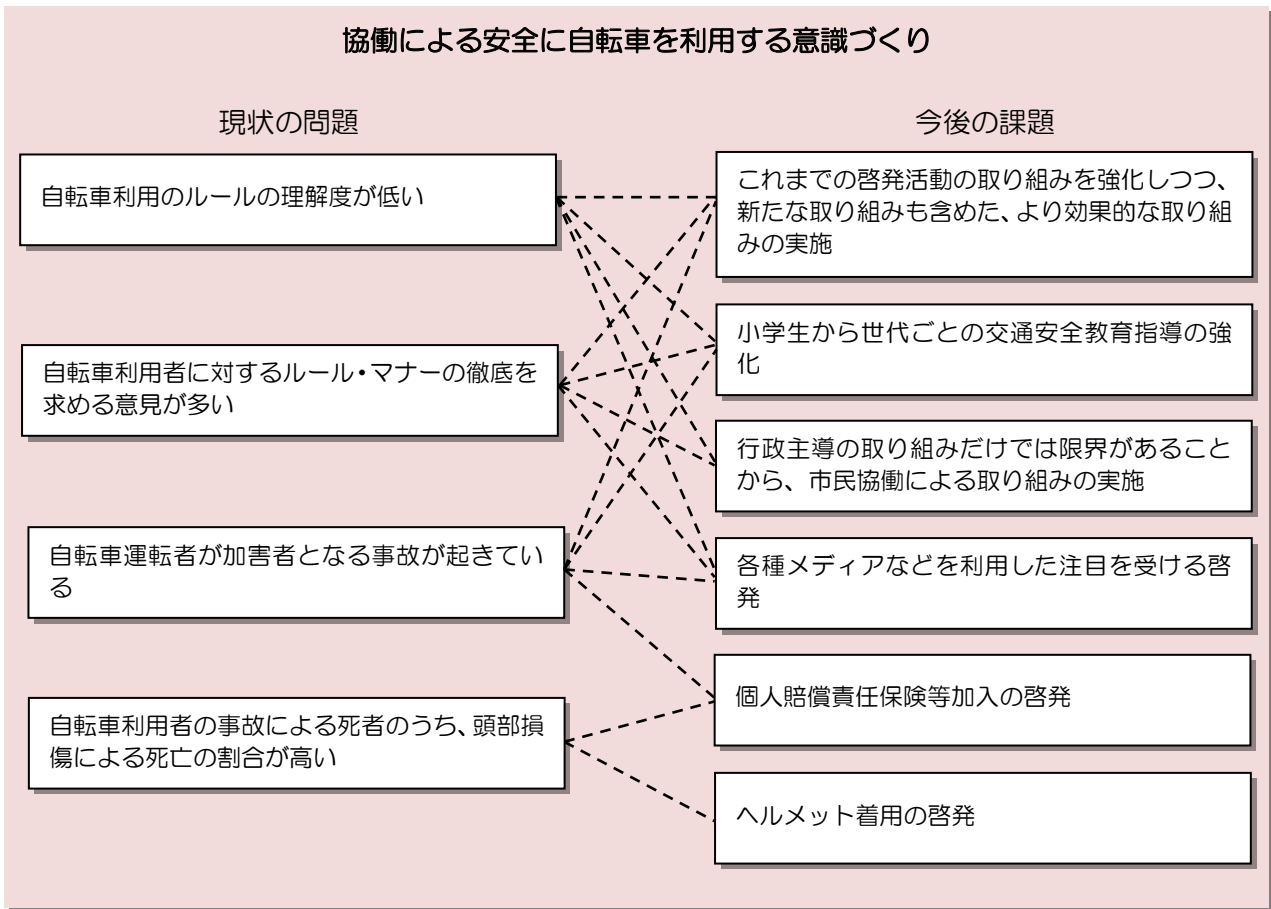
表 2-7 評価指標の達成状況

| 基本方針                   | 評価指標                | 目標                     | H25<br>年度 | H26<br>年度 | H27<br>年度 | 評価<br>(H27) |
|------------------------|---------------------|------------------------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| ①協働による安全に自転車を利用する意識づくり | 市民の自転車のルールに対する理解度   | 対前年度比<br>「 + 」         | -         | -         | -         | ×           |
|                        | 市民の自転車のルールに対する遵守率   | 対前年度比<br>「 + 」         |           |           | +         | ○           |
|                        | 自転車の事故件数            | 対前年比<br>「 - 」          | -         | -         | -         | ○           |
| ②安全・安心な道路空間の形成         | 「自転車ネットワーク路線」の整備進捗率 | 平成 27 年度末<br>「 約 60% 」 |           |           | 約 52%     | ×           |
|                        | 「あんしん通行路線」の整備進捗率    | 平成 27 年度末<br>「 約 50% 」 |           |           | 約 48%     | ×           |
|                        | 自転車の事故件数            | 対前年比<br>「 - 」          | -         | -         | -         | ○           |
| ③路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出 | 都心部における放置自転車の台数     | 対前年度比<br>「 - 」         | -         | -         | +         | ×           |
| ④自転車の楽しさを感じられる環境づくり    | コミュニティサイクルの利用回数     | 対前年度比<br>「 + 」         | +         | +         | +         | ○           |



## (7) 今後の課題

現状の問題点から導き出される課題について、今後取り組んでいきます。



## 路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出

### 現状の問題

全体として放置自転車は減少傾向にあるものの、青葉通や定禅寺通など一部の場所では、現在も多くの放置自転車が見られる

多種多様な利用者ニーズに対応させないと駐輪場利用が進まない

放置自転車が高齢者や障害者等移動制約者の進路を阻害する要因になっている

### 今後の課題

青葉通周辺など、現在も放置自転車が見られる地区に駐輪場の整備が必要

放置自転車台数削減のためにも効果的である路上駐輪場設置の検討が必要

既存駐輪場の活用方策について検討が必要

放置自転車を撤去し道路環境の保全と都市機能の維持が必要

放置自転車を撤去するために、必要に応じて放置禁止区域等の指定が必要

## 自転車の楽しさを感じられる環境づくり

### 現状の問題

DATE BIKE は、交通手段として市民に定着してきているものの、安定した事業運営には至っていない。

DATE BIKE のポートが利用者ニーズにあっていない。

自転車に乗れるようになるために安全で正しく練習する機会が無い。

楽しく自転車に乗るための環境が整備されていない。

### 今後の課題

利便性を向上するため、サイクルポート（自転車貸出／返却拠点）増設の検討が必要

利用者の増加を図るため、イベントなどに参加しDATE BIKE をPR する取り組みが必要

自転車に乗る楽しさを体験でき、遊びを通して交通ルールが学べる機会の提供

自然を感じながら回遊できる、自転車ならではの楽しみ方ができる環境整備が必要

## 第3章 後期実施計画の取り組み

後期実施計画では、さらなる自転車利用環境の向上に向けて、これまでの成果や今後の課題として改めて整理した事項を踏まえ、前期実施計画の施策を継続するとともに、施策の拡充を図りながら関係者が連携して取り組みを進めます。

### 1. 協働による安全に自転車を利用する意識づくり

#### (1) 取り組みの方向性

国が示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車などすべての道路利用者への自転車利用ルールの周知・徹底が求められています。道路は、歩行者をはじめ車いす、自転車、原動機付自転車、自動二輪車、自動車など、様々な交通手段により利用される空間であることを、お互いに十分意識することが重要です。

特に、自転車利用者の中には、基本的なルールである道路交通法を知らない人や、守らない人が多く見受けられます。自転車のルール違反が事故に繋がる場合もあります。

自転車関連事故、特に自転車運転者が加害者となる事故を減らすために、以下の考えに基づき取り組みを進めていきます。

#### ① 段階的かつ体系的な自転車安全教育の推進

山口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、15歳から29歳までの占める割合が全体の4割になっています。地域の住民、学校、警察、交通指導隊などと連携し、学校等における啓発・教育を充実させることにより、若年層を中心とした自転車利用者の意識の向上を促します。

また、人優先の交通安全思想の下、歩行者の安全確保を自転車利用者一人ひとりが意識し、交通ルール遵守・マナー向上が図られるよう自転車安全教育を推進します。

#### ② 協働による効果的な交通安全活動の推進

各交通安全関係団体や交通ボランティアが行う交通安全活動は、地域ごとの課題に即したきめ細かな活動を期待できることから、そのような活動が自主的、継続的に展開され、地域ぐるみで広げられるよう、市民協働での交通安全活動を推進します。

平成26年度から各区で実施している、地域ぐるみの交通ルール遵守・マナー向上等のモデル事業の取り組みを継続して実施し、こうした取り組みが全市に拡大するよう進めていきます。

また、多くの関係者との連携により、自転車安全利用教育指導者の派遣や自転車シミュレーター<sup>※2</sup>等の教育資材の貸与も含めた各種支援など、協働による、より効果的な自転車安全利用活動を推進します。

#### 【モデル事業の具体例】

- 自転車走行空間の整備に併せた啓発活動・街頭指導
- 参加・体験・実践型交通安全教室の実施
- 地域等が主体となった広報・啓発活動

### ③ 自転車安全利用に関する普及啓発活動の推進

これまで実施してきた、市政だより、ポスター、チラシ等による自転車ルール周知に加え、マスメディアなどを活用した分かりやすい啓発に努め、効果的かつきめ細かな普及啓発活動を進めます。

また、関係団体等とも連携し、歩行者や自転車と衝突した場合には加害者となることや個人賠償責任保険等の必要性を周知するとともに、自転車利用者自身の頭部保護のためヘルメット着用の重要性についても、広報啓発を行います。

## (2) 実施施策

以下のような施策を推進することで、自転車利用者の交通ルール遵守・マナー向上の徹底を図り、安全に自転車を利用する意識づくりに継続的に取り組みます。

### ① 段階的かつ体系的な自転車安全教育の推進

小学生の段階から自転車のルール・マナーや安全な自転車の乗り方を身に付けるため、DVDや自転車シミュレーター等を活用し、発達段階に応じた交通安全教室を開催します。特に自転車利用の多い中高生等に対しては、スクエアード・ストレイト方式の自転車交通安全教室をより多くの学校で開催するなど、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れた効果的な交通安全教育を実施します。

併せて、学校や保護者あてに、警察の事故データなどを活用した交通安全通信を発行し、自転車のルール遵守徹底について呼びかけます。

また、社会人や高齢者、外国人など、それぞれの対象に合わせた広報・啓発を行い、きめ細かな交通ルールの周知を図ります。



写真3-1 スクエアード・ストレイト方式の自転車交通安全教室（仙台市）



(中国語)



(ベトナム語)

図3-1 多言語自転車安全利用啓発チラシ

### ② 協働による効果的な交通安全活動の推進

自転車利用の多い場所やモデル地域などにおいて、地域の方々や警察、交通指導隊、関係事業者などの関係者と自転車利用実態の課題を共有し、協働による効果的な活動を推進します。

主に、各区モデル地域などにおける街頭指導や各種イベント、自転車交通安全教室などを、春と秋の交通安全市民総ぐるみ運動や自転車交通安全の日(毎月15日)などで実施していきます。



写真3-2 社の都の自転車ルール遵守・マナーアップ強化キャンペーン（市中心部、長町地区、泉中央地区にて実施）

さらに、本市が行うイベントに加え、民間団体や商工関係者が行うイベントなど様々な機会を捉え、啓発活動を実施します。



写真3-3 魅力いっぱい！交通フェスタ2016（仙台市）

※サイクルスクールの開催や自転車シミュレーターを活用した交通安全指導員による安全指導を実施

そのほか、自転車の販売や修理の機会を捉え、自転車販売店等の関係事業者と連携し、自転車の安全な利用と交通ルールの周知を徹底するほか、駐輪場設置者などと連携して、走行と駐輪に関するルール・マナーの啓発を継続して行うなど、関係事業者との取り組みを進めていきます。

また、交通指導隊、交通ボランティアなど、指導する側の資質向上を図るため、引き続き研修を実施します。

### ③ 自転車安全利用に関する普及啓発活動の推進

市内で多く見られる違反行為については、啓発動画を作成し、web上で公開するなど、各種広報媒体やマスメディアを活用して、より多くの市民へルール周知を図ります。

また、自転車乗用中に事故を起こして加害者となった場合に備え、具体的な事故事例を用いながら、個人賠償責任保険等の加入を、より実効性の高い取り組みの検討を行いながら促進していきます。

併せて、自転車用ヘルメットを着用し頭部を保護することで、事故被害を軽減させる効果があることを、学生やその保護者、学校、自転車購入者などに周知します。

#### 〔自転車の事故による高額賠償の事例〕

道路交通法では、自転車は「軽車両」とされており、交通事故を起こした場合は、自動車と同様に民事責任や刑事責任が発生します。被害者に与えた損害により、高額な賠償額となることがあります。

| 年・裁判所         | 賠償額      | 事故概要  |
|---------------|----------|---|
| 平成25年<br>神戸地裁 | 約9,520万円 | 自転車に乗った小学生が歩行者と正面衝突し、歩行者が意識不明となった。                                |
| 平成20年<br>東京地裁 | 約9,270万円 | 自転車に乗った高校生が車道を斜め横断し、対向車線を自転車で直進してきた会社員と衝突。会社員に言語機能喪失等の重大な障害を負わせた。 |

(3) 年次計画

| 実施施策                  | 計画期間   |          |                |          | 実施主体 |               |         |
|-----------------------|--|----------|----------------|----------|------|---------------|---------|
|                       | 平成 29 年度   | 平成 30 年度 | 平成 31 年度       | 平成 32 年度 | 市民   | 関係<br>団体<br>等 | 行政<br>等 |
| ①段階的かつ体系的な交通安全教育の推進   | ルールブックやDVD、自転車シミュレーター等を活用した、発達段階に応じた交通安全教室の充実            |          |                |          |      |               |         |
|                       | 中学校、高校におけるスケアード・ストレイト方式による実践的な交通安全教育の実施の拡大               |          |                |          |      |               |         |
|                       | 学校、保護者に向けた交通安全通信の発行（長期休み中の交通ルール遵守啓発）の継続実施                |          |                |          | ○    | ○             | ○       |
|                       | 社会人、保護者、高齢者、外国人などへのきめ細かな交通安全啓発の継続実施                      |          |                |          |      |               |         |
| ②協働による効果的な交通安全活動の推進   | 協働による街頭指導・啓発、交通安全教育の継続実施                                 |          |                |          |      |               |         |
|                       | モデル地域での取り組みを活かした啓発の実施                                    |          |                |          |      |               |         |
|                       | 各種イベントを活用した啓発の継続実施                                       |          |                |          | ○    | ○             | ○       |
|                       | 自転車販売店、駐輪場等関係事業者等と連携したルール周知の継続実施                         |          |                |          |      |               |         |
|                       | 交通指導隊・交通ボランティアへの研修の継続実施                                  |          |                |          |      |               |         |
| (各区におけるモデル事業)         | モデル地域での啓発(第二期)   |          | モデル地域での啓発(第三期) |          | ○    | ○             | ○       |
| ③自転車安全利用に関する普及啓発活動の推進 | 個人賠償責任保険等への加入やヘルメット着用の必要性周知の継続実施                         |          |                |          | ○    | ○             | ○       |
|                       | 啓発動画を作成し、Webページ上で公開するなど、各種広報媒体やマスメディアを活用してより多くの市民へルールを周知 |          |                |          |      |               |         |

※ 協働による安全に自転車を利用する環境づくりは、市民局が中心となり各区役所・総合支所と連携し取り組む  
また、児童生徒への取り組みは教育局などとも連携し取り組む



## 2. 安全・安心な道路空間の形成

### (1) 取り組みの方向性

自転車は車両であり、原則は「車道の左側」を走行するものです。

歩道を通行できるのは、『公安委員会により「普通自転車歩道通行可」と指定されている路線』『児童や幼児、高齢者等の場合』『車道の交通の状況から見てやむを得ない場合』に限られます。

安全・安心な自転車走行環境形成のためには、車道や歩道とは区切られた自転車専用の「自転車道」を整備することが理想ですが、道路空間が限られていることから、歩道内での歩行者・自転車の分離を優先に整備を進めてきました。

現在、自転車の歩道通行を可能とする「普通自転車歩道通行可」が多く指定されていることから、自転車と歩行者が混在し、歩行者の安全性が損なわれている状況が見受けられます。

平成28年7月に国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改定され、自転車は「車両」であるという大原則に基づき、「車道を通行する自転車の安全性」向上の観点から、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定し、自転車道や自転車専用通行帯を基本形態として整備するよう示されました。

本市では、都心部とそれ以外の地域の異なる交通状況も踏まえ、以下のような方向性で自転車の走行環境整備を図っていきます。

#### ① 都心部

##### ア) 本市都心部の現状

本市都心部では、自動車・自転車・歩行者の全ての通行量が多いうえに、バス停留所、タクシーのりば、荷さばきトラックの路上駐車など、本来自転車が走行すべき車道の左側には、路上施設や路上駐車があり、本市都心部の幹線道路においては、車道走行している自転車はあまり見られない状況です。

##### イ) 走行環境整備に関する方向性

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき自転車道や自転車専用通行帯の整備を検討しますが、本市の現状を考慮し、現行の自転車歩行者道を維持しながら、安全確保のための整備を進めることとし、以下を走行環境整備に向けた基本的な方向性とします。

- 都心部の歩道が整備されている幹線道路等を《自転車ネットワーク路線》と位置づけ、優先的に整備を進める。
- 道路を改築する際は、自転車道や自転車専用通行帯の整備を検討する。
- 自転車道や自転車専用通行帯の整備が困難な路線は、「車道走行」として矢羽根型路面表示による整備を検討する。
- 既存の自転車歩行者道については歩行者と自転車の分離により、安全の確保を行う。
- 自転車歩行者道のうち、歩行者交通量が特に多いなど、自転車歩行者道内での自転車の通行が危険な路線については、降車を促すサイン等を設置し、歩行者の安全を確保する。

ウ) 新たに加える路線

既存の自転車ネットワーク路線の延長上に位置し、自転車の事故が発生している、県道仙台泉線、市道宮町通線、市道宮町小松島線のほか、学校や観光施設が隣接し、新たに地下鉄東西線国際センター駅が整備され、自転車利用者の増加が予想される、市道澁橋通線、市道青葉山線を自転車ネットワーク路線に追加します。

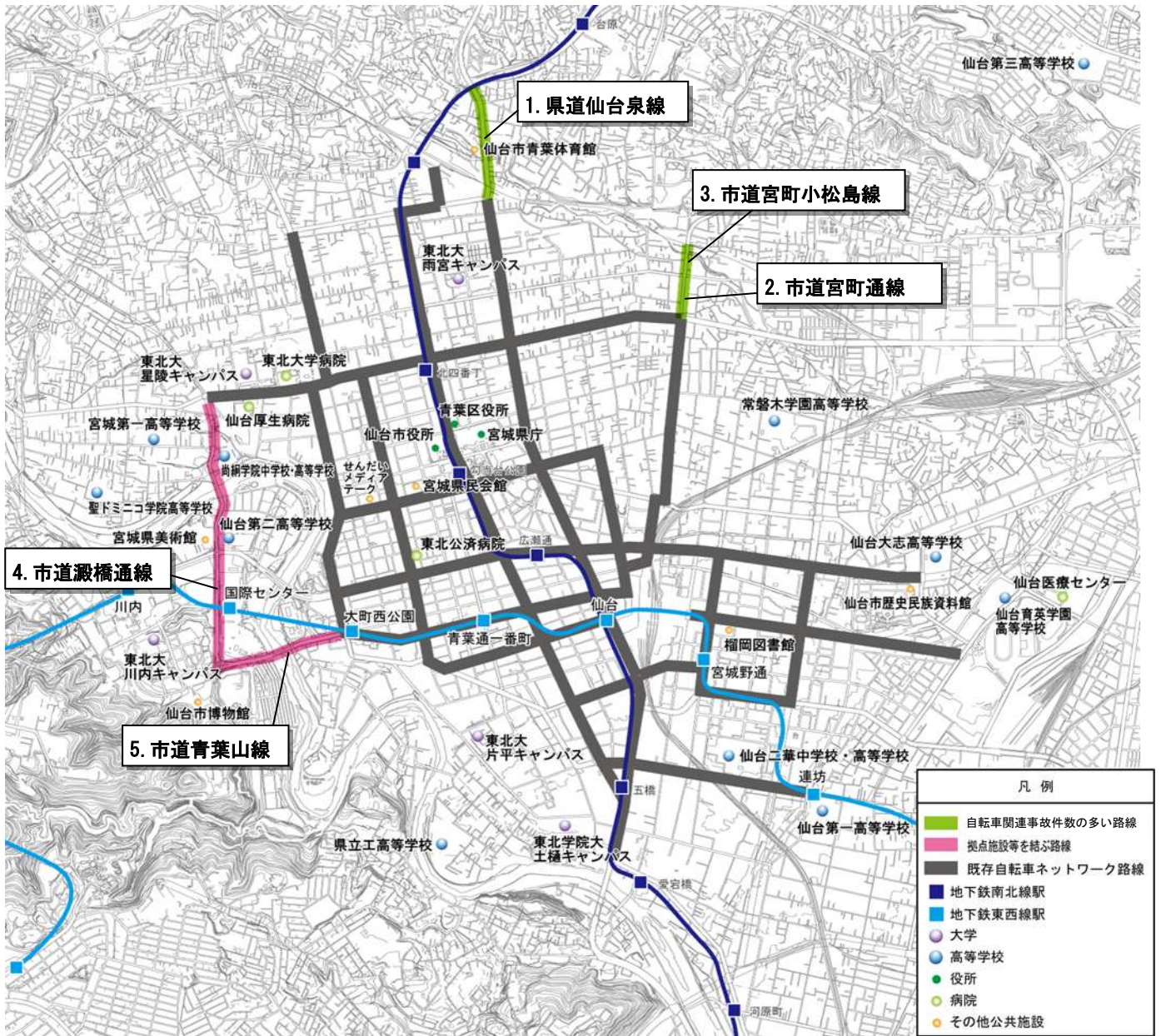


図 3-2 自転車ネットワーク路線の追加検討図

表 3-1 自転車ネットワーク路線への追加路線

| No | 路線名      | 選定理由                                  |
|----|----------|---------------------------------------|
| 1  | 県道仙台泉線   | • 自転車ネットワーク路線の延長上に位置し、自転車の事故が発生している路線 |
| 2  | 市道宮町通線   |                                       |
| 3  | 市道宮町小松島線 |                                       |
| 4  | 市道澁橋通線   | • 学校や観光施設が隣接する路線                      |
| 5  | 市道青葉山線   | • 自転車利用者の増加が予想される路線                   |



## ② 都心部以外

### ア) 都心部以外の現状

都心部以外においては、地域内の幹線道路や学校、駅、商業施設周辺など、限られた場所で自動車・自転車・歩行者の通行量が多いことや、通勤・通学の一定の時間帯に集中することなど、都心部とは利用環境が異なります。

また、路上駐車などの障害物は少ないものの、幹線道路では、自動車の走行速度が速いことから、都心部と同様、車道走行している自転車はあまり見られない状況です。

### イ) 走行環境整備に関する方向性

都心部以外においても、歩行者・自転車の安全確保のため自転車道や自転車専用通行帯等の整備を進めることとします。

しかし、自転車の利用時間帯が朝夕に集中することや目的地との往復利用が多いことから、地域内におけるネットワーク形成を前提とした整備は効率的ではないため、都心部とは別に《あんしん通行路線》として選定し、個別に走行環境を整備していくこととします。

基本的な方向性は、新設道路も含め、「①都心部」における「イ) 走行環境整備に関する方向性」に準じますが、地域の特性や要望等も踏まえ整備手法を検討します。

ウ) 新たに加える路線

既存のあんしん通行路線に加えて、学校や駅周辺の自転車通勤・通学利用者が多い、下図に示した1～5の路線を新たにあんしん通行路線に追加します。

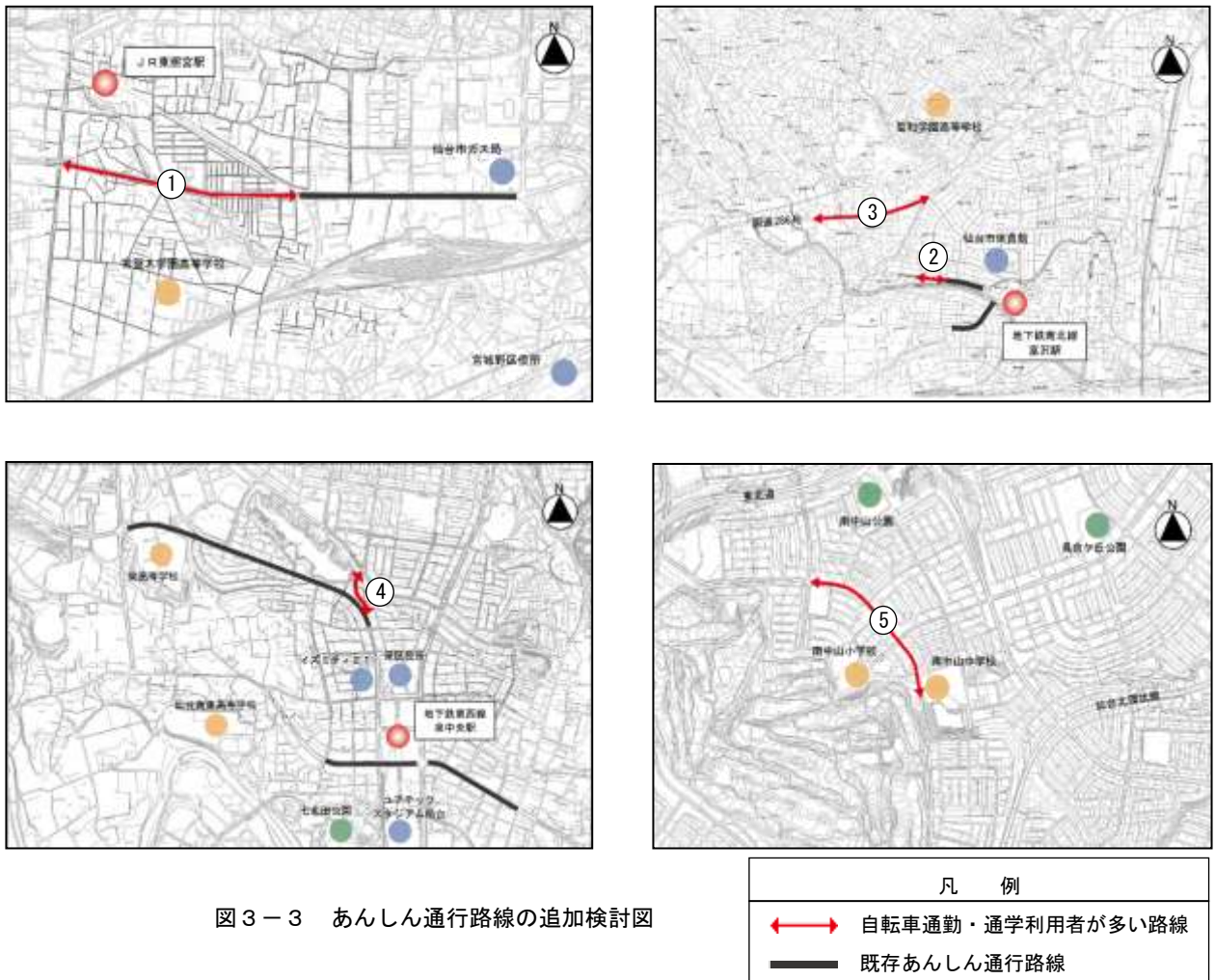


図3-3 あんしん通行路線の追加検討図

表3-2 あんしん通行路線への追加路線

| No | 路線名          | 選定理由                    |
|----|--------------|-------------------------|
| 1  | 市道北四番丁岩切線    | 学校や駅周辺の自転車通勤・通学利用者が多い路線 |
| 2  | 市道郡山折立（その2）線 |                         |
| 3  | 国道286号       |                         |
| 4  | 市道泉中央将監線     |                         |
| 5  | 市道中山幹線3号線    |                         |

なお、自転車ネットワーク路線やあんしん通行路線以外にも、整備することが望ましい路線については、道路環境に応じた整備を検討・実施していくものとします。

## (2) 実施施策

自転車の走行空間については、限られた道路空間の中で歩行者・自転車双方の安全確保を図る必要があるため、路線ごとに整備手法を検討しながら整備を進めます。

### ① 『自転車ネットワーク路線』の整備

都心部で優先的に整備する路線を、自転車ネットワーク路線として位置づけ、歩行者や自動車と自転車の走行空間の分離を図ります。整備手法は、自転車プラン（平成25年7月策定）の整備手法検討フローにより検討します。

#### <自転車ネットワーク路線の選定要件>

- 歩道が整備されている幹線道路
- ネットワーク形成に必要な路線  
(都心部の公共駐輪場へのアクセスや、都心内を回遊するための路線、また、郊外から都心部への流入路線など)
- 現在、歩行者や自転車の交通量が多く、または将来多くなると考えられる路線
- 自転車関連事故が発生している路線



自転車道

市道宮城野通線



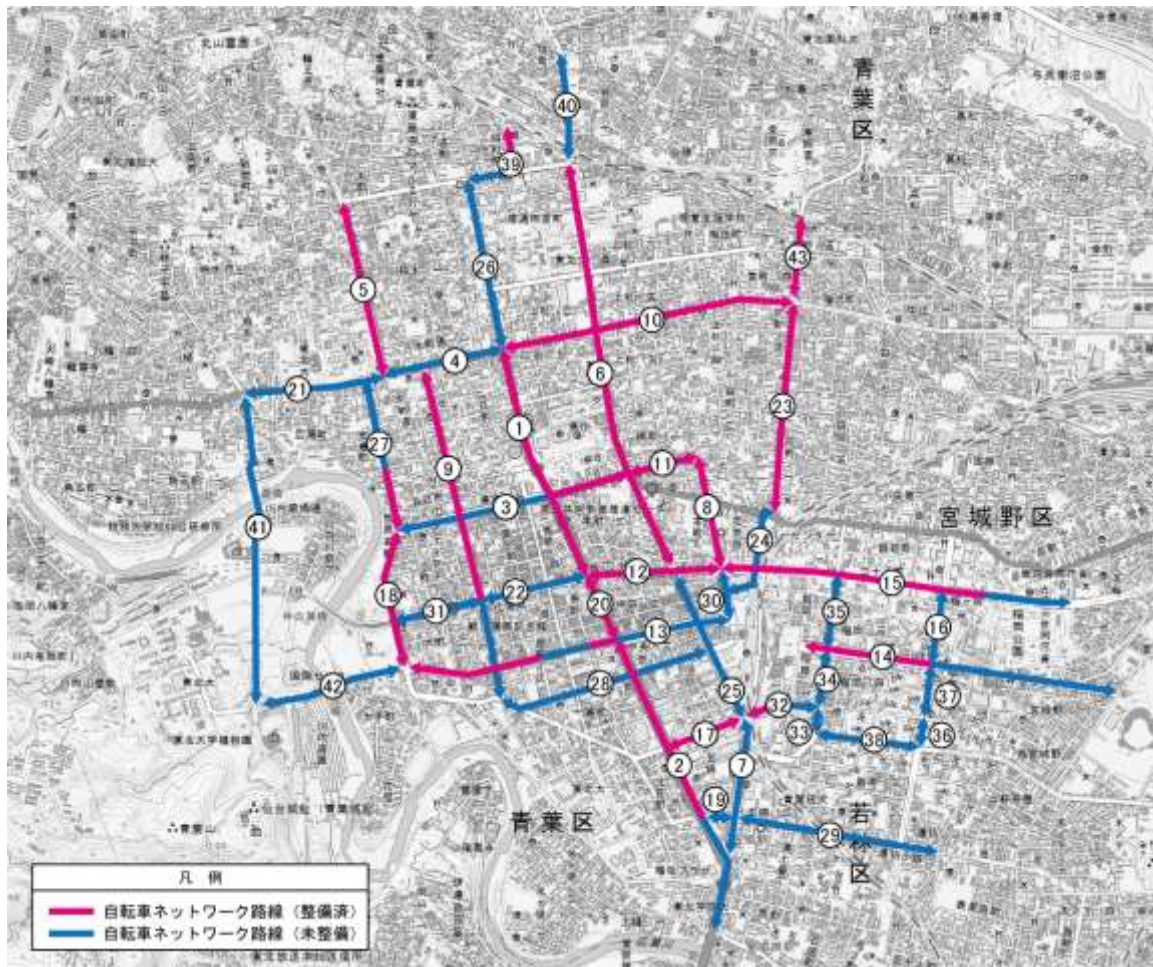
自転車専用通行帯

市道宮町通線



車道走行

写真3-4 自転車走行空間整備イメージ



(この地図は、国土地理院地形図を使用している)

図3-4 自転車ネットワーク路線位置図(整備状況は、平成28年度末時点)

表3-3 自転車ネットワーク路線一覧

| 番号  | 路線名           | 延長(km) | 番号 | 路線名               | 延長(km) |
|-----|---------------|--------|----|-------------------|--------|
| 1   | 国道48号・県道仙台泉線※ | 1.1    | 23 | 市道宮町通線            | 1.0    |
| 2   | 国道286号※       | 1.5    | 24 | 市道名掛丁1号線他2線       | 0.5    |
| 3   | 国道45号・市道定禅寺通線 | 1.1    | 25 | 市道愛宕上杉通2号線        | 0.8    |
| 4   | 県道仙台村田線※      | 0.6    | 26 | 県道仙台泉線            | 0.8    |
| 5   | 県道大衡仙台線       | 0.8    | 27 | 市道西公園通線           | 0.7    |
| 6   | 市道愛宕上杉通1号線    | 2.0    | 28 | 市道南町通1号線・市道片平五橋通線 | 1.0    |
| 7   | 市道愛宕上杉通2号線    | 0.7    | 29 | 市道連坊小路線           | 1.0    |
| 8   | 市道駅前通線        | 0.5    | 30 | 市道駅前通線            | 0.2    |
| 9   | 市道晩翠通線        | 1.6    | 31 | 国道48号             | 0.4    |
| 10  | 市道北四番丁岩切線     | 1.4    | 32 | 市道中央一丁目西宮城野線      | 0.3    |
| 11  | 市道定禅寺通宮町線     | 0.3    | 33 | 市道東八番丁2号線         | 0.1    |
| 12  | 市道広瀬通1号線      | 0.6    | 34 | 市道東八番丁中江(その1)線    | 0.3    |
| 13  | 市道青葉通線        | 1.5    | 35 | 市道東八番丁中江(その2)線    | 0.3    |
| 14  | 市道宮城野通線       | 1.5    | 36 | 市道宮沢根白石(その1)線     | 0.1    |
| 15  | 市道元寺小路福室線     | 1.6    | 37 | 市道宮沢根白石(その2)線     | 0.2    |
| 16  | 市道宮沢根白石(その7)線 | 0.4    | 38 | 市道新寺通線            | 0.5    |
| 17  | 市道北目町通線       | 0.4    | 39 | 県道北仙台停車場線・県道仙台泉線  | 0.4    |
| 18  | 市道西公園通線       | 0.7    | 40 | 県道仙台泉線            | 0.5    |
| 19  | 市道片平五橋通線      | 0.2    | 41 | 市道殿橋通線            | 1.4    |
| 20  | 国道286号※       | 0.3    | 42 | 市道青葉山線            | 0.7    |
| 21  | 県道仙台村田線※      | 0.7    | 43 | 市道宮町通線・市道宮町小松島線   | 0.4    |
| 22  | 国道48号※        | 0.5    |    |                   |        |
| 路線計 |               |        |    |                   | 31.6   |

※ 平成28年4月1日に国道4号と国道48号の一部が本市に移管されたため、名称が変更になっています



## ② 『あんしん通行路線』の整備

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づけ、自転車走行空間の分離を図ります。整備手法は、自転車プラン（平成25年7月策定）の整備手法検討フローに準じますが、地域の特性や要望等も踏まえ検討します。

### <あんしん通行路線の選定要件>

- 地域内の幹線道路
- 自転車関連事故が発生している（または発生の恐れがある）路線
- 集客施設（駅、地域の核となる商業施設など）周辺の路線
- 学校周辺の自転車通学利用者が多い路線



| 番号 | 路線名        | 延長(km) |
|----|------------|--------|
| 1  | 県道利府岩切停車場線 | 0.2    |



| 番号 | 路線名       | 延長(km) |
|----|-----------|--------|
| 2  | 市道大槻4号線   | 1.0    |
| 12 | 市道北四番丁岩切線 | 1.1    |



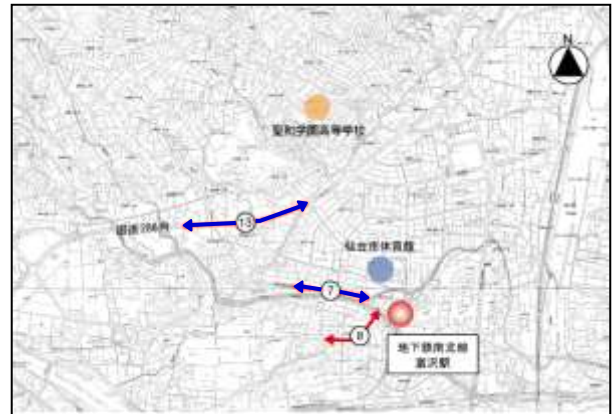
| 番号 | 路線名      | 延長(km) |
|----|----------|--------|
| 3  | 市道高砂駅蒲生線 | 0.7    |



| 番号 | 路線名           | 延長(km) |
|----|---------------|--------|
| 4  | 市道狐小路尼寺(その1)線 | 0.7    |
| 5  | 市道大和町1号線外3線   | 0.7    |



| 番号 | 路線名          | 延長(km) |
|----|--------------|--------|
| 6  | 市道原町広岡(その2)線 | 1.1    |



| 番号 | 路線名          | 延長(km) |
|----|--------------|--------|
| 7  | 市道郡山折立(その2)線 | 0.7    |
| 8  | 市道富沢山田線      | 0.6    |
| 13 | 国道286号       | 1.0    |



| 番号 | 路線名      | 延長(km) |
|----|----------|--------|
| 9  | 市道七北田実沢線 | 1.5    |
| 10 | 県道泉塩釜線   | 0.4    |
| 11 | 県道泉塩釜線   | 0.5    |
| 14 | 市道泉中央将監線 | 0.2    |



| 番号 | 路線名       | 延長(km) |
|----|-----------|--------|
| 15 | 市道中山幹線3号線 | 0.8    |

| 凡 例 |               |
|-----|---------------|
|     | あんしん通行路線(整備済) |
|     | あんしん通行路線(未整備) |

図3-5 あんしん通行路線位置図

### ③ その他路線の整備

自転車ネットワーク路線及びあんしん通行路線以外の路線においても、自転車の左側走行を促すため、路面表示として「図3-6 自転車のピクトグラム」の設置を進めます。



図3-6 自転車のピクトグラム

### (3) 具体的な整備手法

#### ① 自転車道

自転車のみが走行できる、本来求められる理想的な自転車走行空間です。

自転車道は、柵や生垣等で物理的に歩道や車道と分離することで、安全な走行が可能となり、自転車にとって使い勝手のよい整備手法と言えます。

自転車の進行方向を明確に示すため、自転車の通行方向を示す自転車のピクトグラムを設置します。

新規道路整備の場合は、自転車道の整備を検討します。

都心部など既存道路での整備の場合は、車道幅の削減や歩道との調整等、道路空間の再構成が必要であるため、詳細な調査や地域の特性・要望などを踏まえながら検討します。

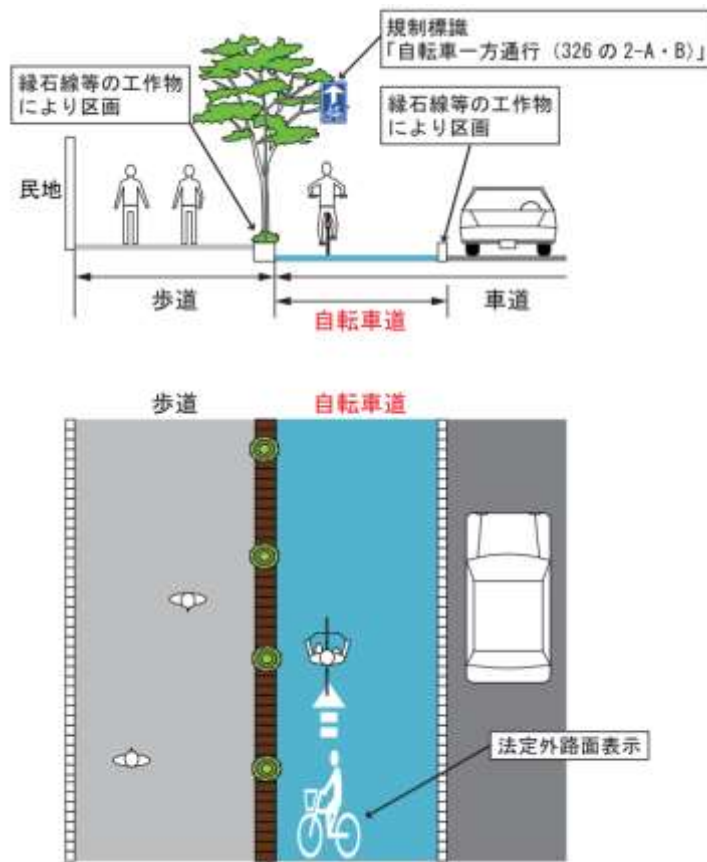


図3-7 自転車道のイメージ



市道宮城野通線



市道中央一丁目西宮城野線

写真3-5 本市での整備事例



## ② 自転車専用通行帯（自転車レーン）

自転車専用通行帯は、歩道とのみ物理的に分離し、自転車走行に必要な車線として車道に1車線設ける整備手法です。

自転車専用通行帯は自動車と同様に、一方通行となります。

自転車の進行方向を明確に示すため、自転車の通行方向を示す自転車のピクトグラムを設置します。

自転車道と同様に、既存道路での整備の場合は、道路空間の再構成が必要であり、詳細な調査や地域の特性・要望などを踏まえながら検討します。

なお、自転車交通量の多い一方通行道路への整備や一定時間のみ自転車専用通行帯にするなどの検討も行います。

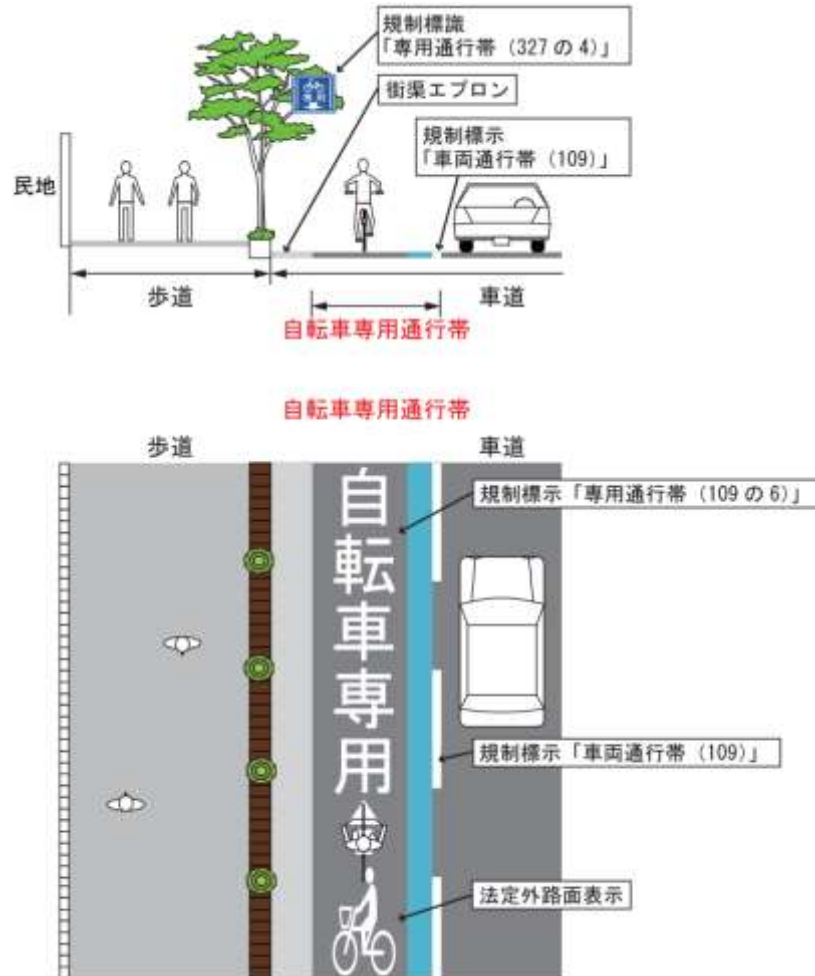


図3-8 自転車専用通行帯（自転車レーン）のイメージ



写真3-6 本市での整備事例（市道宮町通線）



### ③ 車道走行（自動車と自転車の混在空間）

自動車の速度が低く交通量が少ない路線で、自転車専用通行帯を整備できない場合に、車道を自動車と自転車の混在空間として整備します。

自動車と自転車の交錯が多く、事故が起きやすい交差点部も含め矢羽根型路面表示を設置し、自転車を安全に誘導します。

自転車の進行方向を明確に示すため、自転車の通行方向を示す自転車のピクトグラムを設置します。

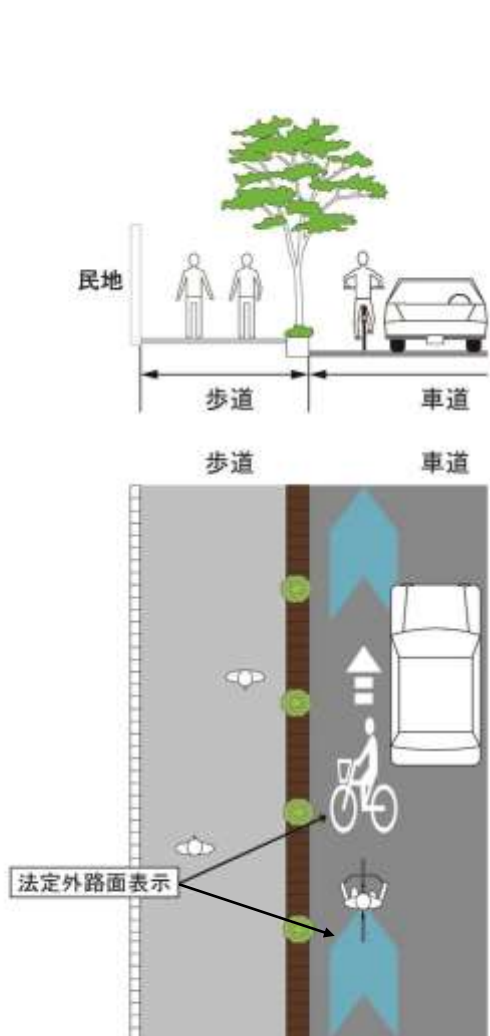


図 3-9 矢羽根型路面表示の設置イメージ



写真 3-7 本市での整備事例（市道宮町通線）

#### ④ 自転車歩行者道内での分離

これまで都心部において取り組んできた主な施策であり、自転車歩行者道のうち、有効幅員が 4.0m 以上確保できる広幅員の歩道内において、歩行者と自転車の通行帯を分離し、自転車が車道寄りを通行するよう促します。

道路管理者が行う視覚的（舗装の色など）あるいは物理的（柵など）分離のほか、交通管理者が行う自転車通行指定部分（白線による分離）など複数の整備手法があります。



図 3-10 自転車歩行者道内分離のイメージ



市道青葉通線  
(視覚的な分離)



市道愛宕上杉通 1 号線  
(視覚的な分離 + 通行指定部分)



国道 286 号 (東二番丁通)  
(物理的な分離)

写真 3-8 本市での整備事例

### ⑤ 自転車歩行者道（ゆっくり走行路線）

自転車歩行者道のうち、有効幅員が4.0m以上確保できず、歩行者と自転車走行空間の分離が困難な路線において、自転車の徐行を促すサイン等の設置を行い、歩行者の安全性の確保を図ります。

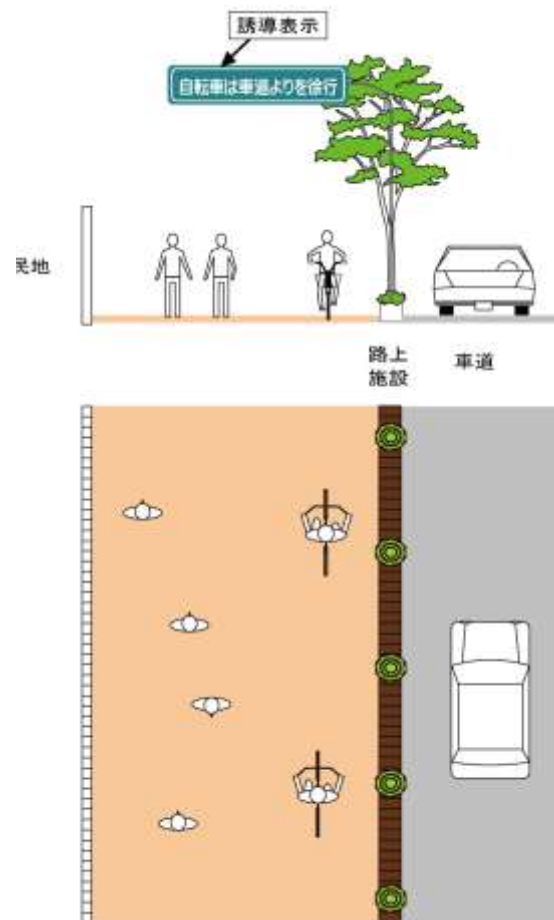


図3-11 自転車歩行者道（ゆっくり走行路線）【徐行】のイメージ

また、歩行者交通量が特に多く、自転車と歩行者等の事故の危険性が高い箇所等においては、降車を促すサイン等の設置を行い、自転車から降りて押し歩きを促すことにより、自転車・歩行者ともに安全な通行を図ります。

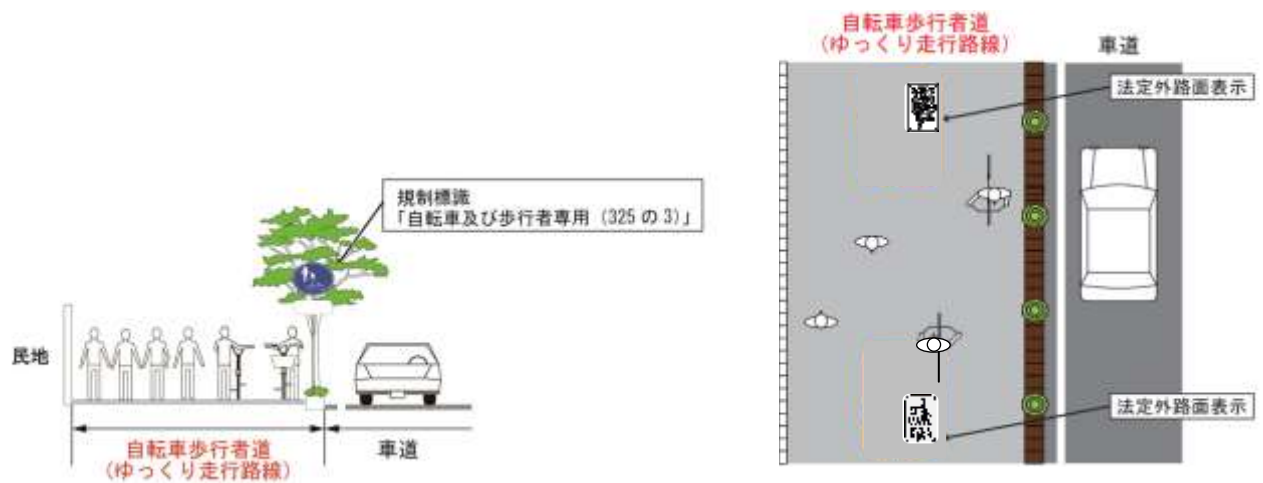


図3-12 自転車歩行者道（ゆっくり走行路線）【押し歩き】のイメージ



写真3-9 東二番丁通（自転車降車看板）整備事例



図3-13 降車を促す路面表示

#### (4) 年次計画

| 実施施策                              | 計画期間  |          |          |          | 実施主体 |    |    |
|-----------------------------------|---|----------|----------|----------|------|----|----|
|                                   | 平成 29 年度  | 平成 30 年度 | 平成 31 年度 | 平成 32 年度 | 市民   | 企業 | 行政 |
| ①『自転車ネットワーク路線』の整備<br>(P31～32 参照)  | 市道晩翠通線<br>(図 3-4⑨)<br><small>(片平五橋通線～肴町線間)</small>          |          |          |          |      |    |    |
|                                   | 市道青葉通線<br>(図 3-4⑬)<br><small>(南光院丁通線～国分町通線間)</small>        |          |          |          |      |    |    |
|                                   | 市道東八番丁中江(その1)線<br>(図 3-4⑳)                                  |          |          |          |      |    |    |
|                                   | 市道東八番丁中江(その2)線<br>(図 3-4㉕)                                  |          |          |          |      |    |    |
|                                   | 市道宮城野通線 (図 3-4㉑)<br><small>(宮沢根白石(その7)線～荒浜原町線間)</small>     |          |          |          |      |    | ○  |
|                                   | 市道東八番丁2号線<br>(図 3-4㉓)                                       |          |          |          |      |    |    |
|                                   | 市道連坊小路線 (図 3-4㉔)<br>市道青葉山線 (図 3-4㉔)<br>市道澱橋通線 (図 3-4㉑) 他の整備 |          |          |          |      |    |    |
| ②『あんしん通行<br>路線』の整備<br>(P33～34 参照) | 市道原町広岡(その2)線<br>(図 3-5⑥)                                    |          |          |          |      |    |    |
|                                   | 市道中山幹線3号線 (図 3-5⑮)  |          |          |          |      |    |    |
|                                   | 市道大梶4号線 (図 3-5②)  |          |          |          |      |    | ○  |
|                                   | 市道七北田実沢線 (図 3-5⑨)   |          |          |          |      |    |    |
|                                   | 国道286号 (図 3-4⑬) 他の整備  |          |          |          |      |    |    |
| ③その他路線の整備                         | 「自転車のピクトグラム」設置  |          |          |          |      |    | ○  |

※ 安全・安心な道路空間の形成は、市民局、建設局、各区役所が連携し取り組む



### 3. 路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出

#### (1) 取り組みの方向性

放置自転車がなくなることによって、歩行者は安全に、安心して歩くことができ、同時に、自転車の走行環境も向上します。

放置自転車を無くすためには、駐輪需要に合わせ、使いやすい駐輪場を整備するとともに、既存の駐輪場を使いやすいすることも必要です。そのためには、行政の取り組みに加え、駐輪場を設置している民間事業者の協力も重要です。

一方、スペースが確保されていても、そこに駐輪されなければ放置自転車は減少しないため、自転車利用者の駐輪に対する意識の高揚を図るとともに、引き続き放置自転車対策を講じる必要があります。

#### (2) 実施施策

放置自転車対策を進めてきたことにより、これまで放置自転車が多く見られた青葉通や広瀬通は、台数が減少し改善傾向にあります。一方、仙台マークワンビル前、中央通と東三番丁との交差点、サンモール一番町、晩翠通などで多くの放置自転車が確認されており、状況に変化が見られます。引き続き放置自転車対策として、撤去の効率化を図るとともに、利用しやすい駐輪場の供給量を増やし、自転車利用者を駐輪場に誘導するための取り組みを実施します。

##### ① 地下鉄駅周辺への公共駐輪場の整備

整備中の青葉通一番町駅駐輪場のほか、地下鉄駅直近に駐輪場が整備されていない五橋駅に駐輪場を整備します。

その他の駅については、駐輪場の利用状況を見ながら増設を検討します。

##### ② 路上の一部を活用した駐輪施設の検討

路上駐輪場については、利用率が高く、周辺の放置自転車台数削減のためにも非常に効果的です。特に、都心部においては、公共駐輪場の満車状態が恒常化していることから、短時間の利用者が目的地近辺に駐輪できるよう、引き続き検討を進めていきます。



仙台駅西口北



青葉通

写真3-10 路上駐輪場の整備事例

### ③ 公共駐輪場への分かりやすい案内表示の設置

公共駐輪場の場所が分からないため、路上に駐輪する利用者も見受けられることから、駐輪場の場所を分かりやすく示した案内表示を設置していきます。

### ④ 公共駐輪場の施設改善の検討

公共駐輪場については、より使いやすくなるよう、施設改善の検討を行うとともに、周辺駐輪場を探しやすくします。

### ⑤ 附置義務駐輪場の一般開放の働きかけ

現状において、公共駐輪場だけでは、収容台数が不足していることから、附置義務駐輪場の一般利用を促進させる必要があります。

そのため、駐輪場設置者等へ一般開放の働きかけを行うとともに、見つけにくい場所に設けられている駐輪場については、案内表示を設置するなど利用者の利便性を高める工夫も必要となります。

### ⑥ 放置自転車撤去の効率化

都心部では、路上放置の状況を踏まえ撤去場所を変更したことなどにより、年々、放置自転車台数が減少しており、併せて放置自転車の撤去台数も減少しています。

しかし、局所的に多くの放置自転車が確認されており、今後も放置自転車対策として撤去を継続していくとともに、放置の実態に合わせ撤去回数や撤去場所を変更するなど効率的に実施します。

また、放置禁止区域等以外でも、良好な生活環境を維持していくため、一定の期間が経過した放置自転車を撤去していきます。

このほか、自転車利用者の駐輪意識の向上を目指して、街頭において啓発活動を進めます。

### ⑦ 放置禁止区域等の拡大

公共駐輪場の整備に併せて、整備した駐輪場周辺を中心に放置禁止区域等を拡大していきます。



図3-14 自転車等放置禁止区域・規制区域の標識

### (3) 年次計画

| 実施施策                  | 計画期間                 |          |          |          | 実施主体 |    |    |
|-----------------------|----------------------|----------|----------|----------|------|----|----|
|                       | 平成 29 年度             | 平成 30 年度 | 平成 31 年度 | 平成 32 年度 | 市民   | 企業 | 行政 |
| ①地下鉄駅周辺への公共駐輪場の整備     | 青葉通一番町駅駐輪場整備         |          |          |          |      |    |    |
|                       | 五橋駅駐輪場整備             |          |          |          |      |    | ○  |
|                       | その他の駅の増設の検討          |          |          |          |      |    |    |
| ②路上の一部を活用した駐輪施設の検討    | 新たな路上駐輪場整備の検討        |          |          |          |      |    | ○  |
| ③公共駐輪場への分かりやすい案内表示の設置 | 設置の検討                |          |          |          |      |    | ○  |
| ④公共駐輪場の施設改善の検討        | 設備等更新に併せた整備の検討       |          |          |          |      |    | ○  |
| ⑤附置義務駐輪場の一般開放の働きかけ    | 一般開放に向けた駐輪場設置者への働きかけ |          |          |          |      | ○  | ○  |
|                       | 一般開放に併せた案内表示等の整備     |          |          |          |      |    |    |
| ⑥放置自転車撤去の効率化          | 実態に合わせた放置自転車の撤去      |          |          |          |      |    | ○  |
|                       | 放置防止の街頭指導            |          |          |          |      |    |    |
| ⑦放置禁止区域等の拡大           | 駅周辺を含めた放置禁止区域等の設定    |          |          |          |      |    | ○  |

※ 路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出は、建設局が中心となり各区役所・総合支所と連携し取り組む

また、広報啓発については、市民局などとも連携し取り組む

## 4. 自転車の楽しさを感じられる環境づくり

### (1) 取り組みの方向性

自転車利用者へのルール遵守・マナー向上の取り組みも重要です。一方では、自転車本来の「楽しさ」を感じられるような取り組みも必要です。

国が示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」においても、自転車の安全性、快適性の向上に加え、健康、環境、観光振興等、地域の課題やニーズに応じ、自転車の利用促進を図ることが求められています。

そこで、自転車の正しい利用を前提に、都心部を自由に回遊できるコミュニティサイクルの利用促進や、自転車に乗ること自体を楽しめる環境づくりを進めていきます。

### (2) 実施施策

自転車を共有するシステムに対するニーズを踏まえ、コミュニティサイクルの利用促進を図るとともに、東部地域や秋保地域を回遊し自転車利用を楽しめる環境を創出します。

#### ① コミュニティサイクルの利用促進

本市では、都心部のより快適な交通環境の形成を目指すとともに、CO<sub>2</sub>削減（図3-14）、中心市街地の活性化、震災復興支援、安全な自転車利用促進、市民の健康増進を目的に、平成24年度よりコミュニティサイクル事業「DATE BIKE」を実施しています。

公共交通とコミュニティサイクルの組み合わせにより、円滑に移動できる交通環境を整え、自動車からの転換を促していきます。

また、利用促進のため、サイクルポート（自転車貸出／返却拠点）の増設を検討し、利便性向上を図ります。



写真3-11 「DATE BIKE (ダテ バイク)」  
サイクルポート状況



写真3-12 「第28回若林区民まつり」における  
DATE BIKE PRの様子

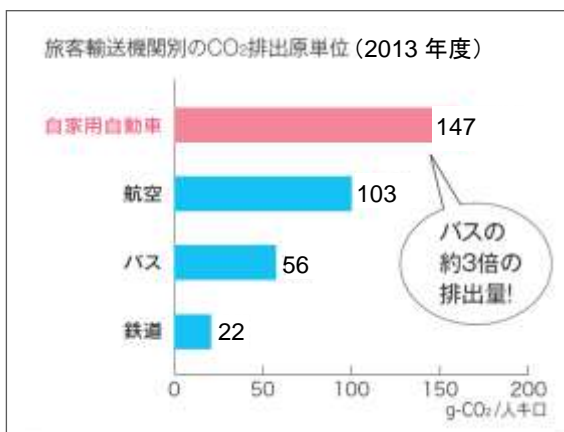


図3-15 1人を1km運ぶのに排出されるCO<sub>2</sub>

(資料:「運輸・交通と環境(2016)」)

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団)



## ② 楽しく学べる啓発イベントの開催

本市が行うイベントに加え、民間団体や商工関係者が行うイベントなど様々な機会を捉え、自転車の乗り方や交通ルールを楽しく学べる啓発活動を実施します。



写真3-13 交通フェスタ2016



写真3-14 キッズサイクルスクール

## ③ 東部地域と秋保地域における観光資源等を回遊できる自転車走行環境の創出

本市の東部地域や秋保地域において、豊かな自然に触れながら、観光資源等を自転車で楽しく回遊できる環境を創出します。

東部地域においては、地下鉄東西線荒井駅を起点に、農業園芸センターや震災遺構として保存される荒浜小学校などの観光資源を自転車で回遊できるように、ルートを選定し案内看板等を整備します。



図3-16 東部地域の自転車走行環境整備(イメージ)



秋保地域では、官民連携により自転車に関する環境づくりに取り組んでいきます。



図3-17 いってみっぺ秋保（秋保郷サイクリング）【企画・発行：秋保地域資源活用委員会・仙台市】

### (3) 年次計画

| 実施施策                                | 計画期間                              |                         |          |          | 実施主体 |    |    |
|-------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|----------|----------|------|----|----|
|                                     | 平成 29 年度                          | 平成 30 年度                | 平成 31 年度 | 平成 32 年度 | 市民   | 企業 | 行政 |
| ①コミュニティサイクルの利用促進                    | 事業の推進                             |                         | 事業の推進    |          |      | ○  | ○  |
|                                     | 事業内容の検証、継続の検討                     |                         | 事業内容の検証  |          |      |    |    |
| ②楽しく学べる啓発イベントの開催                    | 市内で開催される各種イベントにおいて継続的に楽しく学べる啓発を行う |                         |          |          |      | ○  | ○  |
| ③東部地域と秋保地域における観光資源等を回遊できる自転車走行環境の創出 |                                   | 【東部地域】<br>回遊ルート、整備内容の検討 | 案内板等整備   |          |      |    |    |
|                                     | 【秋保地域】                            | 回遊ルートの設定、体験型観光の促進       |          |          | ○    | ○  | ○  |

※ コミュニティサイクルの利用促進は、市民局が中心となり取り組む

※ 楽しく学べる啓発イベントの開催は、市民局が中心となり各区役所・総合支所と連携し取り組む

※ 東部地域と秋保地域を回遊できる自転車走行環境の創出については、東部地域が若林区役所、秋保地域が文化観光局と秋保総合支所が連携しそれぞれ取り組む

## 第4章 後期実施計画の推進

### 1. 評価指標

自転車プランの推進に向けて、後期実施計画に掲げた施策の進捗状況や効果を的確に把握するため、評価指標を設定し、毎年評価していきます。

なお、評価指標のうち、数値目標に関する指標の目標年次は平成32年度とします。

| 方針                                  | 評価指標   |
|-------------------------------------|--|
| <b>方針①</b><br>協働による安全に自転車を利用する意識づくり | <ul style="list-style-type: none"> <li>●市民の自転車利用ルール理解度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・対前年度比「+」</li> </ul> </li> <li>●市民の自転車利用ルール遵守率                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・対前年度比「+」</li> </ul> </li> </ul>   |
| <b>方針②</b><br>安全・安心な道路空間の形成         | <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車ネットワーク路線の整備率                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・約46%（平成29年度当初）</li> <li>→65%（平成32年度末）</li> </ul> </li> <li>●あんしん通行路線の整備率                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・約33%（平成29年度当初）</li> <li>→60%（平成32年度末）</li> </ul> </li> </ul>  |
| <b>方針③</b><br>路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●都心部の放置自転車台数                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・対前年度比「-」</li> </ul> </li> </ul>  |
| <b>方針④</b><br>自転車の楽しさを感じられる環境づくり    | <ul style="list-style-type: none"> <li>●DATE BIKEの総利用回転数                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・対前年度比「+」</li> </ul> </li> </ul>   |
| <b>プラン全体</b>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車の事故件数                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・634件（平成28年）→500件（平成32年）</li> </ul> </li> <li>●自転車が第1当事者の事故件数                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・30件（平成28年）→15件（平成32年）</li> </ul> </li> <li>●自転車施策に対する満足度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・対前年度比「+」</li> </ul> </li> </ul> |

## 2. 推進体制

自転車プランの推進にあたっては、道路管理者・交通管理者・関係行政機関が相互に連携し、それぞれの取り組みを一体的に実施していく必要があります。そのため、関係行政機関、宮城県警察、自転車に関連する民間団体で構成している「杜の都の自転車安全利用推進委員会（以下、委員会）」で、各施策の進捗状況や実施における課題等を共有し、その後の施策展開に向けた協議を行うことにより、各実施主体が連携した推進を図ります。

また、自転車モデル事業におけるルール遵守・マナー向上施策については、地域や学校、企業、交通安全関係団体、警察、行政などが、それぞれの特性を活かしながら連携を図り、地域ぐるみで自主的な活動を行うことが効果的です。

そこで、既存組織の拡充なども含め、各地域に例として「自転車モデル事業推進協議会」等の協働のための協議会を組織し、関係者間で合意形成を進め、取り組みを実施し、その効果を随時検証していくとともに、委員会と協議会との連携も図っていきます。

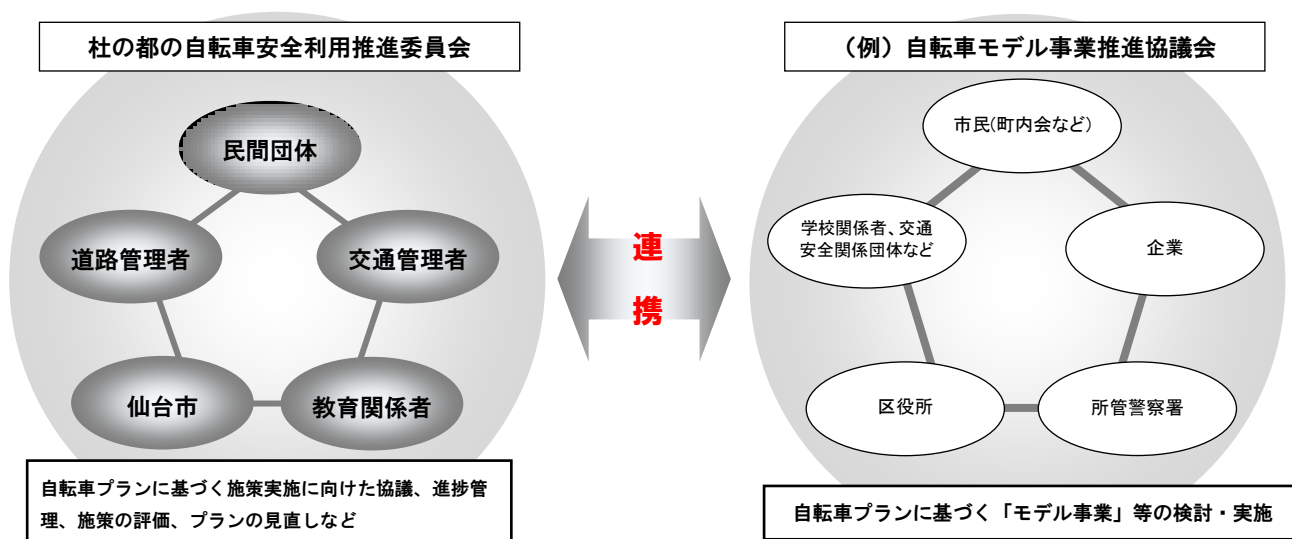


図4-1 自転車プランの推進体制

## 3. PDCAサイクルによる進行管理

施策の展開にあたっては、効果が得られているかどうか検証・評価し、必要に応じて施策を改善していくことが重要です。

このため、委員会を適宜開催し、計画の策定 (Plan) から、施策の展開 (Do)、評価 (Check)、改善 (Action) を繰り返すPDCAサイクルにより、着実に実効性のある施策展開を図っていきます。

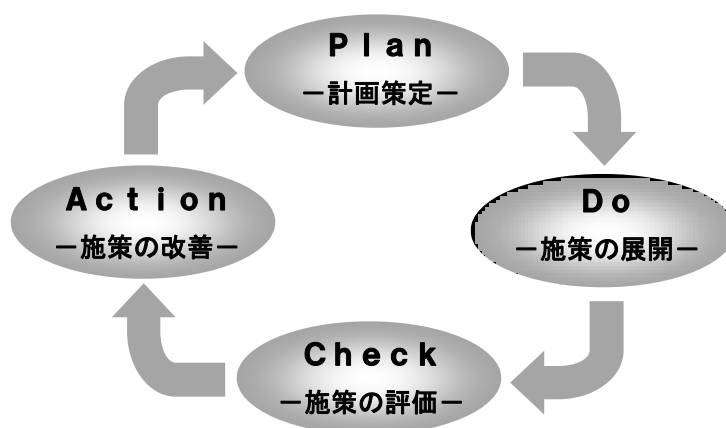


図4-2 PDCAによる施策展開

# **杜の都の自転車プラン後期実施計画**

—平成 29 年度～平成 32 年度—

平成 29 年 3 月発行

**編集・発行**

**仙台市 市民局 生活安全安心部 自転車交通安全課**

**〒980-8671**

**仙台市青葉区国分町三丁目7番1号**

**TEL 022-214-1075**

(平成 29 年 4 月印刷)