

第1章 杜の都の自転車プランについて

1. プラン策定の背景

本市では、平成18年3月に、「杜の都のまちなか自転車プラン（仙台都心部自転車利用環境基本計画。以下、旧プラン）」を策定し、都心部における自転車利用環境向上に向け、走行環境整備、駐輪環境整備、及びルール・マナーの啓発を中心に、各関係機関が連携して取り組んできました。

しかし近年、地球環境問題や健康志向、東日本大震災などを背景とし、自転車への注目がますます大きく高まっており、利用者の増加に合わせ、ルール無視やマナー欠如による危険な自転車利用が大きな社会問題となっています。

一方、コミュニティサイクルなどの新しい自転車利用の試みが全国各地で行われているほか、これまで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機運が高まるなど、自転車を取り巻く環境も大きく変化しています。

そのような中、平成24年11月には国土交通省・警察庁が、各地域において、道路管理者や都道府県警が自転車ネットワーク計画やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、標準的な考え方等を示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しました。

上記のような背景を踏まえ、策定以来7年を経過した旧プランの取り組みを検証し、現在の自転車を取り巻く環境への対応や、新たに策定された上位計画、関連計画との整合を図りながら、施策の拡充等を行うとともに実施計画を加え、実効性のある新たなプラン、「杜の都の自転車プラン」を策定し、自転車の利用が楽しいまち仙台の実現を目指すこととしました。

2. 上位計画・関連計画

本プランは、下記の関連計画等と整合を図り策定します。

(1) 上位計画

① 仙台市総合計画（基本計画）2020

総合計画は、地方自治法第2条第4項の規定に基づく総合的かつ計画的な行政の運営を図るための「基本構想」と、それを推進するための長期的な目標を掲げる「基本計画」及び中間計画である「実施計画」の3つで構成される市政運営全般にわたる計画です。

平成23年3月に策定された新たな総合計画では、超高齢社会と人口減少時代の到来、地球規模の環境問題、あるいは価値観の変化など、時代が大きな転換期を迎えている中、さまざまな困難を乗り越え、未来に希望をつなぐために、多くの知恵と力を集め、誰もが心豊かに暮らし続けることができる「ひとが輝く杜の都」の実現をめざしています。

これらの目標に向けて、特に自転車に関連する分野では、次のような方向で施策を展開しています。

■健康で安全に安心して暮らすことができるまちづくり

↳交通安全意識や自転車の安全利用の啓発、交通安全教室の開催、交通事故等の減少に向けた交差点改良など、交通事故の無い社会の構築を図る。

■自然と調和し持続可能な環境都市づくり

↳自動車に過度に依存しない公共交通を中心とした交通体系に向け、都心における自動車利用の抑制や自転車の利用促進に取り組む。

■魅力的で暮らしやすい都市づくり

↳自転車の利用を推進するため、都心や鉄道駅を中心としたエリアにおいて、歩行者などの安全と

両立を図りながら、新たな推進策の検討や利用環境の改善、駐輪場の整備などに取り組む。

②仙台市震災復興計画

平成23年3月11日に発生した東日本大震災からの復旧・復興に向けたさまざまな取り組みは、その規模やまちづくりへの影響という観点から中長期的な視点に立った計画的な対応が不可欠です。

仙台市震災復興計画は、本市が市民とともに東日本大震災からの復旧・復興に向けて取り組むべき施策を体系的に定め、一日も早い復興を達成するために、基本計画を補完するものとして、平成27年度までの5年間を計画期間として平成23年11月に定めたものです。

今回の震災では移動手段についても多くの点で課題が浮き彫りとなり、ガソリン供給不足が長期化し、自家用車の使用が著しい制約を受けた一方で、地下鉄やバスの早期の運行再開や自転車利用が注目されており、今後、自転車の利用環境の在り様についても検討することとしています。

■公共交通の利用促進

↳災害時において市民の重要な移動手段となる自転車の利用しやすいまちづくりに努めます。

(2) 関連計画

①せんだい都市交通プラン

市民とともに、将来にわたる本市の持続的発展と暮らしやすさの確保を目指し、地下鉄東西線の開業を見据え、より実効性のある交通施策を推進していくため、平成22年11月に策定しました。

このプランでは、都市交通に関わる課題に対応するため、「公共交通をさらに便利にします」、「都心の交通環境をもっと快適にします」、「市民協働の取組で地域の足を確保します」という3つの基本方針を掲げ、自転車については、早期に取り組むべき交通施策として、下記施策を位置づけています。

■環境にやさしい交通手段への転換をすすめます

↳自転車走行環境の改善や駐輪場の整備を行います。

↳駅などの交通結節点におけるレンタサイクルについて検討します。

■都心の交通環境を改善します

↳青葉通については歩行及び自転車空間や荷捌き停車帯の確保のため、一部区間の車線削減なども考慮しながら道路空間の再構成を行い、その他の道路についても同様に検討していきます。

■安心して移動できる交通環境を整備します

↳コミュニティサイクルを試行し実施に努めます。

②杜の都環境プラン（仙台市環境基本計画）

環境の保全及び創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、仙台市環境基本条例に基づいて平成9年に策定した環境基本計画「杜の都環境プラン」を平成23年3月に改定しました。

改定後のプランでは、目指すべき都市像のひとつとして、まち全体に省エネルギーの仕組みが備わった「低炭素都市仙台」を掲げ、環境への負荷が少なく、快適性、利便性、安全性を兼ね備えた利用価値の高い公共交通中心の交通体系を構築するとともに、公共交通機関や自転車など、環境負荷の少ない交通手段が選択されるような取り組みを進めることとしています。

■低炭素都市づくり

↳環境負荷の少ない交通手段の利用を増やす

↳公共交通機関や自転車の利用、あるいは徒歩での移動を促すため、安全で快適なまちづくりを進めます。

↳自転車走行環境の改善や駐輪場の整備、コミュニティサイクルの導入などを促進します。

③仙台市安全安心街づくり基本計画

犯罪のない、市民が安全に暮らすことができる社会の実現に資することを目的に、平成 18 年 4 月 1 日に施行した「仙台市安全安心街づくり条例」に基づき、安全安心街づくりに関する施策を総合的・計画的に推進するために策定するもの。

平成 23 年 9 月に、平成 27 年度を計画期間として見直した現行計画では、「市民一人ひとりの防犯力の向上」、「互いに協力し支え合う地域力の高い防犯の街づくり」、「犯罪をつくりださない環境づくり」の3つの基本目標の下、安全安心街づくりの取り組みを推進していくこととしています。

■基本目標3 犯罪をつくりださない環境づくり

↳自転車の迷惑走行対策（自転車利用のルール・マナーの啓発や教育活動を一体的かつ総合的に実施。自転車走行の安全性の向上などを推進するため、関係各課が連携して取り組む。）

↳放置自転車対策

④第9次仙台市交通安全計画

交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定により、宮城県が策定した「第 9 次宮城県交通安全計画」に基づき、平成 24 年度から平成 27 年度までの4年間における仙台市域の交通安全に関する施策を定めたものです。この計画では、「高齢者の交通安全」「子どもの交通安全」「自転車の安全確保」「交差点における安全確保」の4つの重視すべき視点を掲げ、市民や関係機関と連携し、交通安全に取り組んでいきます。

■自転車利用環境の総合的整備

↳安全で快適な自転車環境の整備（自転車走行空間ネットワークの整備や自転車利用促進策、ソフト施策の推進）

↳放置自転車等対策の推進

■交通安全に関する普及啓発活動の推進

↳自転車利用者に対する交通ルールの周知徹底等

⑤都市再生プロジェクト

仙台市では「百年の杜づくり」をはじめとする緑を基軸とした街づくりへの取り組みが評価され、平成 14 年 7 月に第4次都市再生プロジェクトとして「緑美しい都市の実現 ～仙台～」が決定されました。これは、長期的な視点から、都市構造の転換も踏まえた戦略的な取り組みを行うことにより、世界に誇れる「緑美しい都市の実現」を目指すものです。

■都心部の既存の広幅員道路空間の再構成による緑の創出

↳「青葉通再生基本構想」を平成 18 年 3 月に策定し、「賑わいや安らぎが感受できる通りとして、安全で快適なゆとりある歩道空間の創出」を道路空間の将来像として位置づけ。

↳「ゆとりある歩道空間と自転車走行帯の確保」、「自転車等駐車場の整備、放置自転車等の規制の推進など自転車に対する規制と誘導」を推進。

3. 本市のまちづくりにおける自転車の位置づけ

上位計画や関連計画における自転車の位置づけを整理すると、本市が目指すまちづくりにおいて、自転車には次のような役割が期待されています。

①地球環境にやさしいまちづくりに貢献

自転車は、大気汚染物質や二酸化炭素を排出せず、地球環境にやさしい代表的な乗り物であるため、本市が目指す環境にやさしい「低炭素都市づくり」の推進に貢献します。

②都市内移動の利便性向上

自転車は、短中距離の移動に優れており、居住地と都心地区や最寄りの鉄道駅をつなぐアクセス手段のほか、都心地区内の回遊など、都市内移動の手段として重要な乗り物です。

③まちのにぎわいに貢献

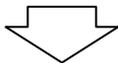
自転車は、徒歩よりも行動範囲が広がるほか、自動車などの交通機関よりも気軽に店舗などに立ち寄ることが出来るため、市民の外出や交流機会を増やすとともに、まちのにぎわいに貢献します。

④市民の主体的な健康づくり

自転車は自分の意志ひとつでうごかすことができ、さまざまな場所に行くことができる自由な乗り物であるとともに、自然に適度な運動ができることから、市民の主体的な健康づくりにつながります。

⑤災害時の重要な移動手段

大規模な災害時には、鉄道などの公共交通機関のダイヤの乱れや、通行止めなどにより自動車による移動が制約を受けることが予想されるため、天候等によりますが、自転車が市民の重要な移動手段となります。



<本プランにおける自転車の位置付けと目標>

本プランでは、自転車を重要な都市内移動の交通手段として位置づけ、他の交通手段とのバランスを考慮しながら、安全な自転車利用環境の実現に向け、「みんなにやさしい自転車利用環境づくり」を進めることを目標とします。

また、旧プランは都心部を対象としていましたが、「みんなにやさしい自転車利用環境づくり」という目標は、都心部以外にも求められることから、本プランは、本市全域を対象として策定することとします。

4. プランの位置づけと計画期間

本プランは、上位計画である総合計画 2020 で示す都市像の形成を目指し、関連計画と整合を図りながら、本市における自転車利用環境の向上に取り組むための総合計画として策定します。

計画期間は仙台市基本計画にあわせ、平成 32 年度とし、自転車利用環境向上のための取り組みの方向を示します。

また、早期に進める取り組みを、平成 27 年度までの実施計画として示します。これは、本市では地下鉄東西線の開業を契機に公共交通を中心とした交通体系に大きく転換させることを目標としており、公共交通のみならず各交通手段のあり方、道路空間のあり方、さらには自転車利用のあり方も新たな段階へとシフトさせていく必要があるためです。

なお、平成 27 年度以降、その後の状況も踏まえ、プランの見直しを行います。

5. プランの構成

本プランの構成は、以下のとおりとなっています。

< 杜の都の自転車プランの構成 >

章	項目	主な内容
1	杜の都の自転車プランについて	本プランの位置づけや役割について説明します。 <ul style="list-style-type: none"> ・プラン策定の背景 ・上位計画や関連計画との関係 ・本市における自転車の位置づけ ・プランの位置づけと計画期間 ・プランの構成
2	自転車を取り巻く状況	本市における自転車を取り巻く状況を整理します。 <ul style="list-style-type: none"> ・本市における自転車の状況 ・近年の社会情勢
3	これまでの取り組みの検証	本市におけるこれまでの自転車に関する取り組みの検証と課題を整理し、今後実施すべき施策の基本方針へとつなげます。 <ul style="list-style-type: none"> ・旧プランに基づき実施してきた取り組みの検証 ・現状の問題点や課題の整理
4	自転車利用環境整備の基本方針と取り組み	今後実施すべき施策の基本方針や取り組みの考え方、施策を着実に推進するための実施計画などを示します。 <ul style="list-style-type: none"> ・近年の情勢を加味した基本方針 ・取り組みの方向 ・実施施策、実施計画
5	プラン実現のための仕組み	本プラン実現のための仕組みを示します。 <ul style="list-style-type: none"> ・評価指標 ・プランを推進するための体制 ・PDCA による進行管理
資料編		<ul style="list-style-type: none"> ・全国の自転車利用の状況 ・本市の自転車を取り巻く状況 ・自転車を取り巻く社会情勢の変化 ・自転車走行空間の整備手法とその判断基準

第2章 自転車を取り巻く状況

1. 本市における自転車の状況

(1) 地形的な特性と自転車

本市は東北地方のほぼ中央に位置し、市域の西は奥羽山脈、東は太平洋に囲まれています。

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沖積平野が広がっており、比較的平坦な地形となっています（図2-1）。

また特に都心部は主要な地区が概ね直径3km程度の範囲に収まり（図2-2）、また戦後の戦災復興土地区画整理事業等によ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。

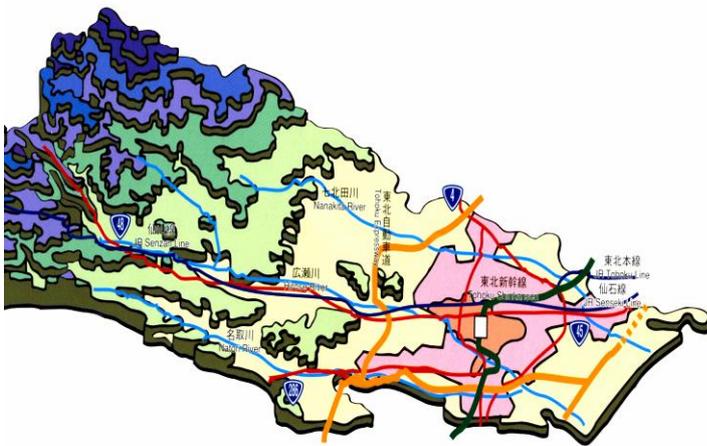


図2-1 仙台市の地形

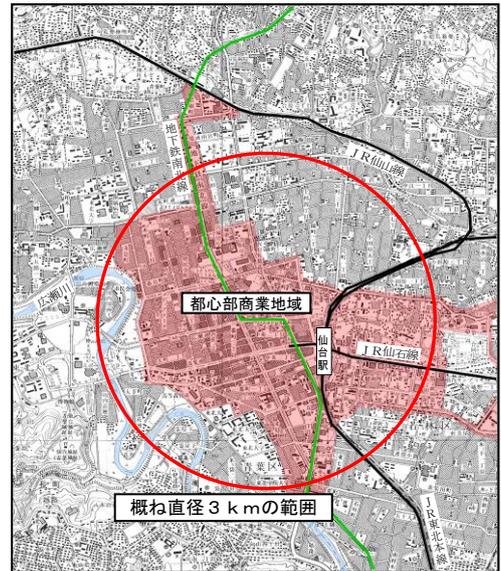


図2-2 市街地の状況

（この地図は、国土地理院地形図を使用している）

(2) 気候特性と自転車

本市は比較的高緯度にあります。太平洋に面した海洋性気候のため寒暖の差が少なく、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のが特徴です。

また年間降水量も1,200mm程度と全国的に見ても少ないことから、年間を通じ、自転車を利用しやすい気候といえます。

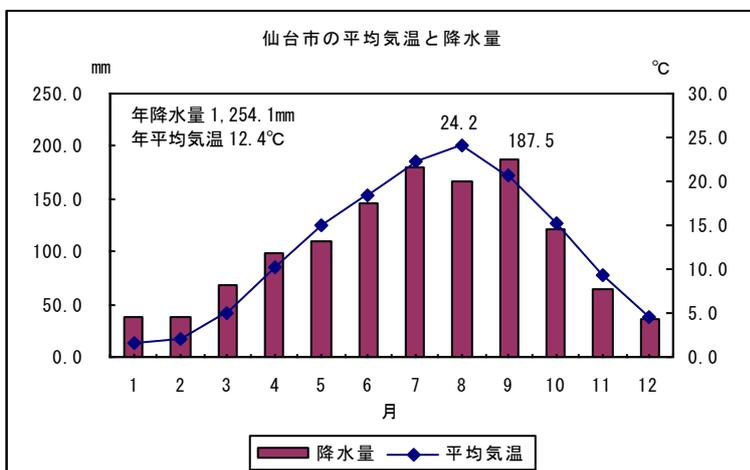


図2-3 仙台市の平均気温・降水量（1981年～2010年の平均値）
（仙台市統計書「平成23年版」より作成）

	平均気温 (°C)	年間降水量 (mm)
札幌	8.9	1106.5
東京	16.3	1528.8
名古屋	15.8	1535.3
大阪	16.9	1279.0
広島	16.3	1537.6
福岡	17.0	1612.3

表2-1 各都市の平均気温・降水量
（1981年～2010年の平均値）
（気象庁統計データより作成）

(3) 自転車利用の状況

市民の利用する交通手段を調べた結果によると、この約10年間で本市の代表交通手段としての自転車利用割合は、図2-4のとおりわずかに減少していますが、都心部居住者では16%と本市全体と比べ、高くなっており、重要な都市交通手段として利用されていることがわかります(図2-5)。

また、市民に対するアンケート結果からも、自転車を「月3~4回程度」以上利用する方が約5割に達するなど、身近な市民の足となっており、特に、若い世代での利用が多くなっています(図2-6)。

一方、自動車の利用割合は増加しており、環境への影響や道路渋滞、公共交通利用者の減少など、さまざまな問題が生じています。

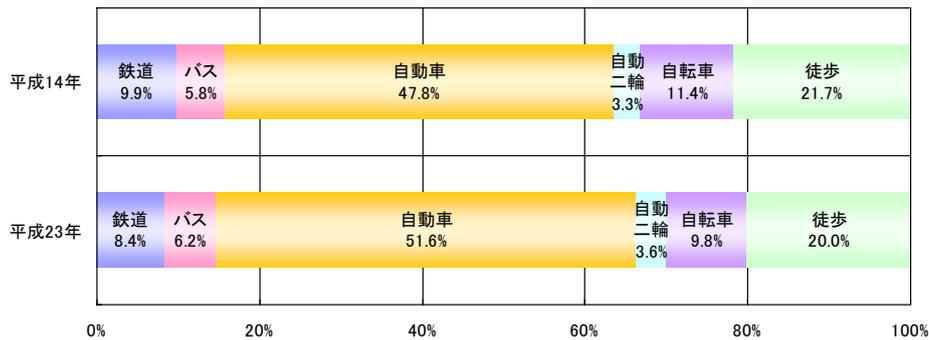


図2-4 本市の代表交通手段の割合

(第4回パーソントリップ調査〔平成14年〕、復興まちづくりにおける公共交通を軸とした集約型都市構造の実現方策検討調査(国土交通省)〔平成23年〕)

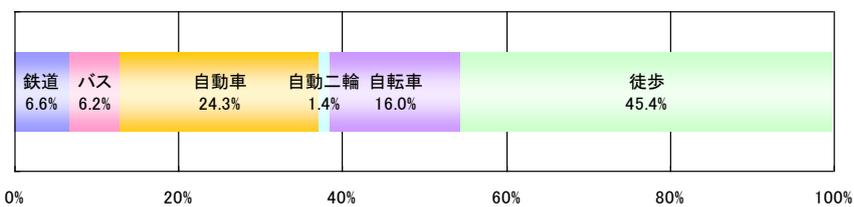


図2-5 都心部居住者の代表交通手段の割合

(平成23年度 国土交通省「復興まちづくりにおける公共交通を軸とした集約型都市構造の実現方策検討調査」)

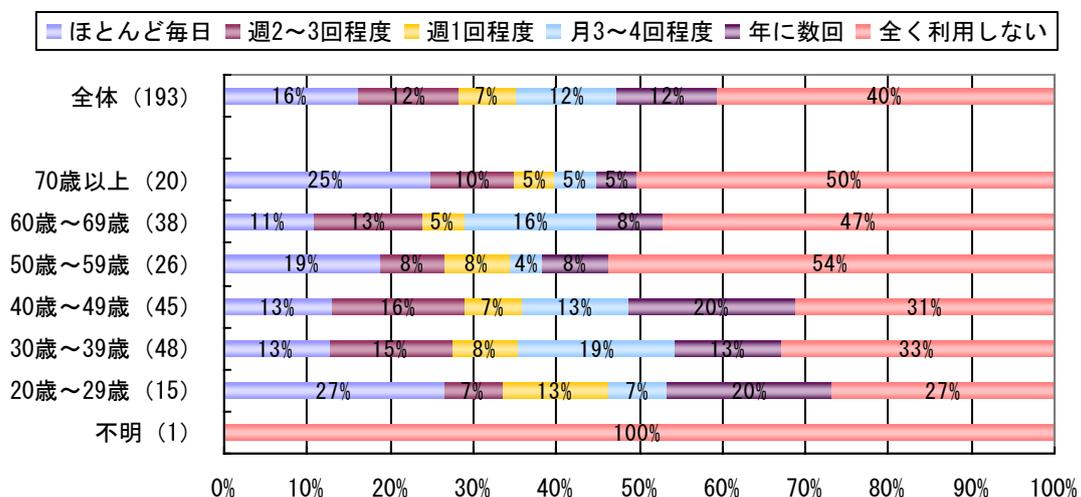


図2-6 自転車の利用頻度(市政モニターに対するアンケート調査より〔平成24年度〕)

(4) 高校生の自転車通学

自転車は、通学にもよく利用されており、平成 24 年度において、高校生の約 4 割が通学に利用しています。



図 2-7 仙台市内の高等学校の生徒数と自転車通学者数
(宮城県教育庁スポーツ健康課資料より作成)

※平成 23 年度は、東日本大震災の影響で未調査

(5) 自転車の登録台数

宮城県内の自転車登録数は、平成 23 年度に 824,116 台となっており、約 80 万台規模の自転車が登録されています。

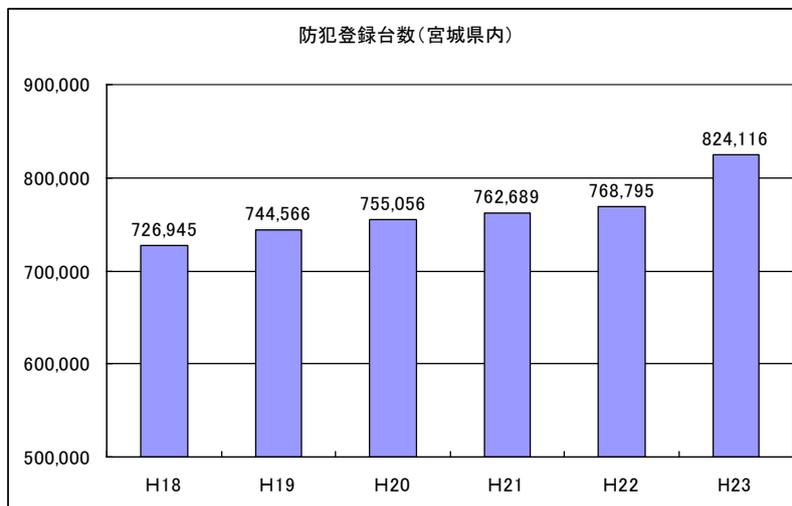


図 2-8 自転車の防犯登録台数
(宮城県警資料より作成)

※防犯登録台数は、有効登録台数(有効期間 7 年)であり、毎年の年度末のもの

(6) 中心部の自転車・歩行者交通量

国道4号・48号、市道愛宕上杉通1号線・宮町通線・宮城野通線などは、12時間の自転車交通量が2,000台を超えています。

国道4号(東二番丁通)や国道48号(勾当台通)では、歩行者と自転車が同程度通行しています。

また、愛宕上杉通1号線(愛宕上杉通)と宮町通線(宮町通)は、自転車交通量が歩行者交通量を上回っています。



図2-9 平成20年度と平成23年度の自転車・歩行者交通量(12時間合計)

(7) 東日本大震災前後における主な交通手段

平成23年3月11日に発生した東日本大震災前後における主な交通手段の割合を比較すると、都心周辺居住者については、震災後①（平成23年3月22～27日）・震災後②（平成23年4月4～15日）で自転車利用が大幅に増加し、調査時点（平成23年11月）でも震災前より利用割合が高くなっています。

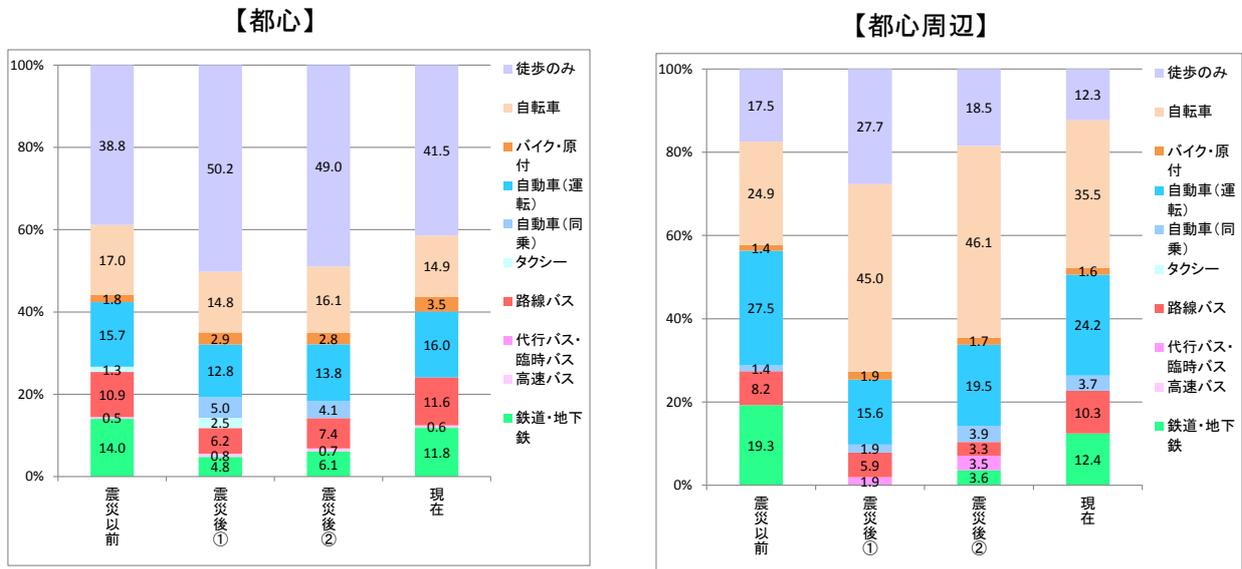


図2-10 震災前後における通勤・通学の主な交通手段の割合
(平成23年度 国土交通省「復興まちづくりにおける公共交通を軸とした集約型都市構造の実現方策検討調査」)

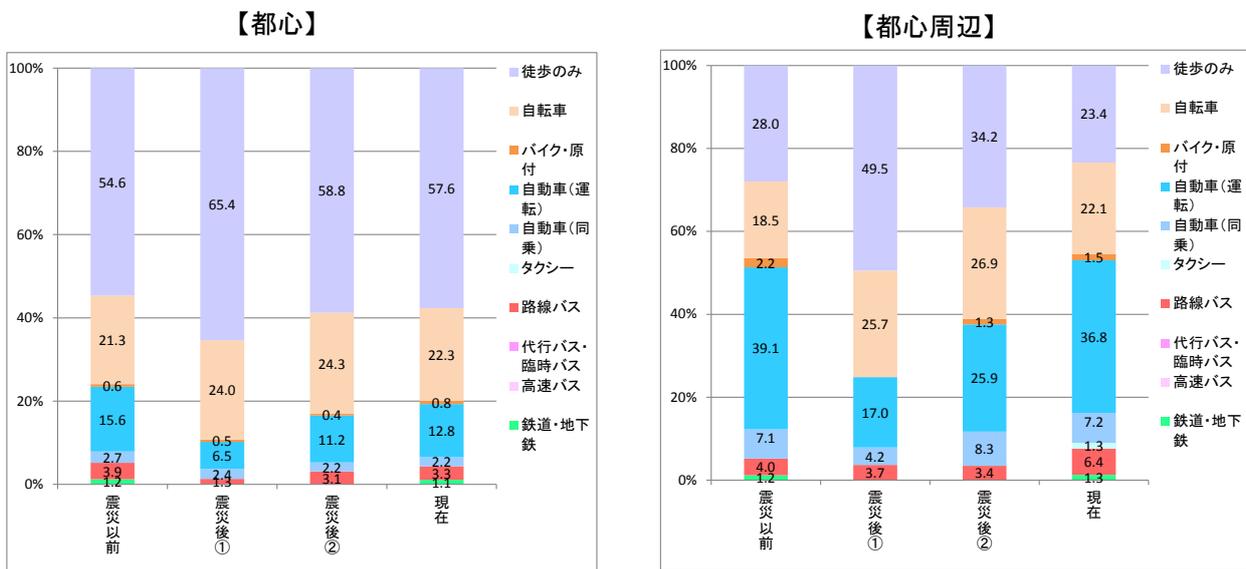


図2-11 震災前後における買物時の主な交通手段の割合
(平成23年度 国土交通省「復興まちづくりにおける公共交通を軸とした集約型都市構造の実現方策検討調査」)

2. 自転車を取り巻く社会情勢の変化【詳細は「資料編3」を参照】

近年、地球環境問題や健康指向などを背景とし、自転車への注目がますます高まっています。

コミュニティサイクルやレンタサイクルなど全国各地で自転車利用促進に向けた取り組みが行われているほか、歩行者や自転車利用者の安全確保に向け、自転車走行帯の整備が実験的な要素も含まながら行われるようになりました。

また、自転車を通勤手段に利用する「ツーキニスト」が、ファッション的な要素も加わり、大都市部を中心に増加するなど、これまでに見られなかった利用の仕方が増えています。

その一方で、運転ルールを無視した危険な自転車走行による事故の増加が全国的に大きな社会問題となってきており、国においても、自転車は車両であるという基本を強く意識し、下記のような施策を打ち出しました。

本プランの策定にあたっては、これらの社会情勢の変化を捉え、反映させることとします。

①自転車安全利用五則（警察庁、平成 19 年 7 月）

自転車事故の増加とともに、自転車が歩道が無秩序に通行している実態を踏まえ、自転車の通行ルールの広報啓発のため、「自転車は車道が原則、歩道は例外」ほか4項目のルールを決定。

②自転車利用環境整備ガイドブック（国土交通省・警察庁、平成 19 年 10 月）

自転車通行環境の整備に対する社会的要求の高まりを受け、道路空間において、歩行者・自転車・自動車の安全・快適な空間を確保するために、道路管理者及び警察が自転車利用環境の整備を行う際に、現場の状況に適した整備手法を選択する際の参考資料として作成。

③道路交通法の改正（平成 20 年 6 月）

近年の道路交通情勢を反映し、自転車が歩道を通行できる要件の明確化や、自転車利用に関するルールなどについて改正。

④通達『良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について』（警察庁、平成 23 年 10 月）

交通ルール遵守意識が浸透していないこと、またルール・マナー違反に対する批判の声が後を立たないこと、さらに自転車の通行環境の整備も十分に進んでいないことを背景とし、良好な自転車交通秩序を実現させるための新たな総合対策として通達。

主な対策：自転車道の整備推進、歩道通行可の指定見直し、自転車横断帯の撤去、ルールの周知と安全教育の推進、指導取締りの強化など。

⑤みんなにやさしい自転車環境 ―安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言―（安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会、平成 24 年 4 月）

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るためのガイドラインを早急に作成することを提言。また、自転車施策を進めていく上では、議論を進めていかなければならない課題が多々あり、これらには、検討に長期間を要するもの、現行の法制度で対応できないものも含まれることから、国として検討すべき今後の課題として提言。

⑥安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁、平成 24 年 11 月）

上記⑤を踏まえ、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、標準的な考え方等を示したガイドラインとしてとりまとめ。

⑦自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（国土交通省、平成 24 年 11 月）

駅周辺及び中心市街地における自転車等駐車場整備のための調査方法や自転車等駐車場整備の方策について、各都市での取り組み事例を織り交ぜながらとりまとめたもの。

第3章 これまでの取り組みの検証

1. これまでの取り組みの検証について

本章では、旧プランに位置付けた次の4つの基本方針の下、これまで関係機関と共に取り組んできた取り組みを検証し、その成果及び問題点、課題を抽出し、今後の取り組みの基本方針に反映させます。

取り組みの検証フロー

2. 取り組みの状況

(1)安全で快適な道路空間の形成

- ・「重点路線※」における自転車走行空間の明確化などの整備推進
- ・走行に注意を要することを明確にし、自転車が減速することを原則とする「ゆっくり走行路線※」の整備等

(2)路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出

- ・路上放置自転車の撤去の強化や、公共駐輪場の整備
- ・公共駐輪場の利用促進のPRの強化等

(3)協働によるルール・マナーを守る意識づくり

- ・関係機関が連携し、街頭指導やPR、高校生など学生に対する教育の重点化等

(4)楽しく自転車が利用できる環境づくり

- ・都心部におけるコミュニティサイクル導入に向けた試行等



3. 取り組みの成果

- ・これまでの取り組みにより、実際に得られた成果について整理します。



4. 現状の問題点と課題の整理

- ・現状における問題点や、今後重視すべき課題について整理します。

※「重点路線」…歩行空間と自転車走行空間を明確にする路線。

「ゆっくり走行路線」…自転車の走行空間を明確にする事が困難であるため、特に走行に注意を要する事を明確にし、自転車が減速する路線。

2. 取り組みの状況

(1) 安全で快適な道路空間の形成

①重点路線の整備状況

重点路線においては、道路管理者による歩道内の視覚的分離（舗装の色など）や物理的分離（分離柵など）、自転車道の整備（市道宮城野通線）が行われています。

また、交通管理者による自転車通行部分指定（交通規制+白線）などが行われています。平成23年度までに整備した路線延長は8.8kmであり、旧プランにおける計画延長18.5kmに対して、約48%の進捗率となっています（旧プラン策定以降では、4.7kmを整備し、進捗率が約25%増加しました）。

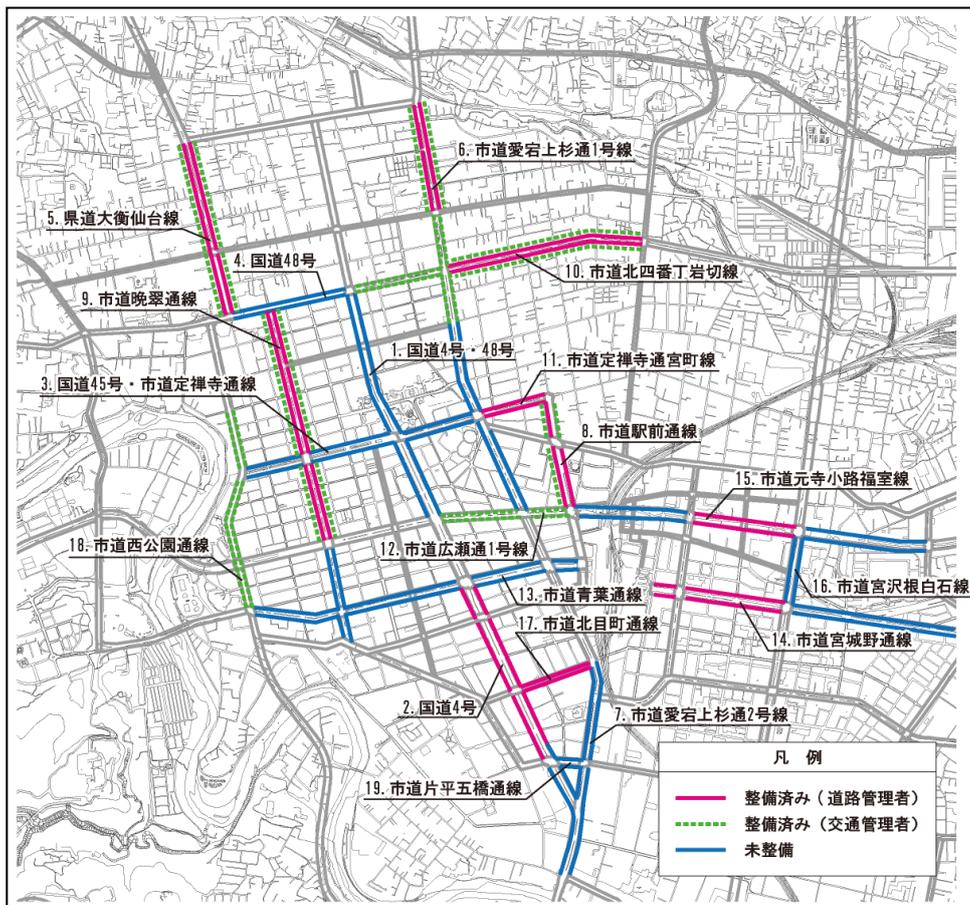


図3-1 重点路線の整備状況（平成23年度末時点）



【県道大衡仙台線】



【市道宮城野通線】

写真3-1 重点路線の整備事例

②ゆっくり走行路線の整備状況

ゆっくり走行路線においては、道路管理者による国道4号（東二番丁通）の自転車降車区間の設定や交通管理者による自転車通行部分指定が行われています。

平成23年度までに整備した路線延長は0.23kmであり、計画延長7.5kmに対して、3%の進捗率となっています。

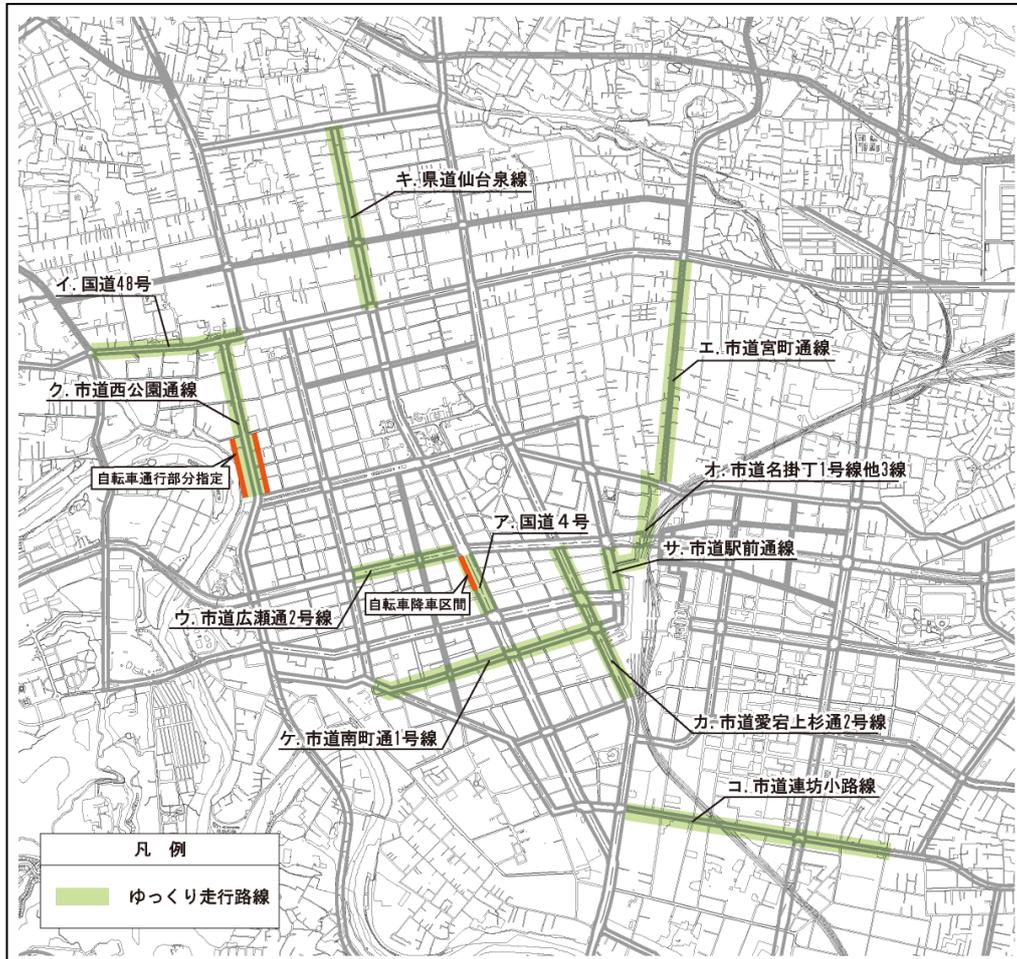


図3-2 ゆっくり走行路線の整備状況（平成23年度末時点）

バス待ち部の誘導線表示



自転車降車誘導標識の設置



自転車通行状況



写真3-2 国道4号（東二番丁通）電力ビル前における自転車降車区間の整備状況

■なお、重点路線とゆっくり走行路線を合わせた進捗率は、合計の計画延長26kmに対し、整備した路線延長は9.0kmであり、約35%の進捗率となっています。

(2) 路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出

本市では、昭和 50 年代以降、自転車利用者の増大などによって、都心部や駅周辺に放置される自転車・バイクの台数が急激に増加し、大きな社会問題となりました。

そこで昭和 61 年に「自転車対策の基本方針」をまとめ、この方針に基づいて昭和 62 年に「仙台市自転車等放置防止条例」「仙台市自転車等駐車場条例」「仙台市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例」を制定し、路上放置自転車・バイクの撤去や公共駐輪場の整備、建物への駐輪場附置の義務化などにより、路上放置対策に取り組んできました。

① 放置自転車の撤去

本市では、仙台市自転車等放置防止条例を定め、道路上などの公共の場所、特に鉄道駅や市内中心部など、駐輪場が整備された地区において、自転車等放置禁止区域あるいは規制区域を指定し、放置されている自転車を迅速に撤去することにより、放置の抑制を図っています。

放置自転車の撤去台数は、平成 13 年に約 28 千台だったものが、徐々に減少し、平成 23 年に約 15 千台になっています（図 3-3）。

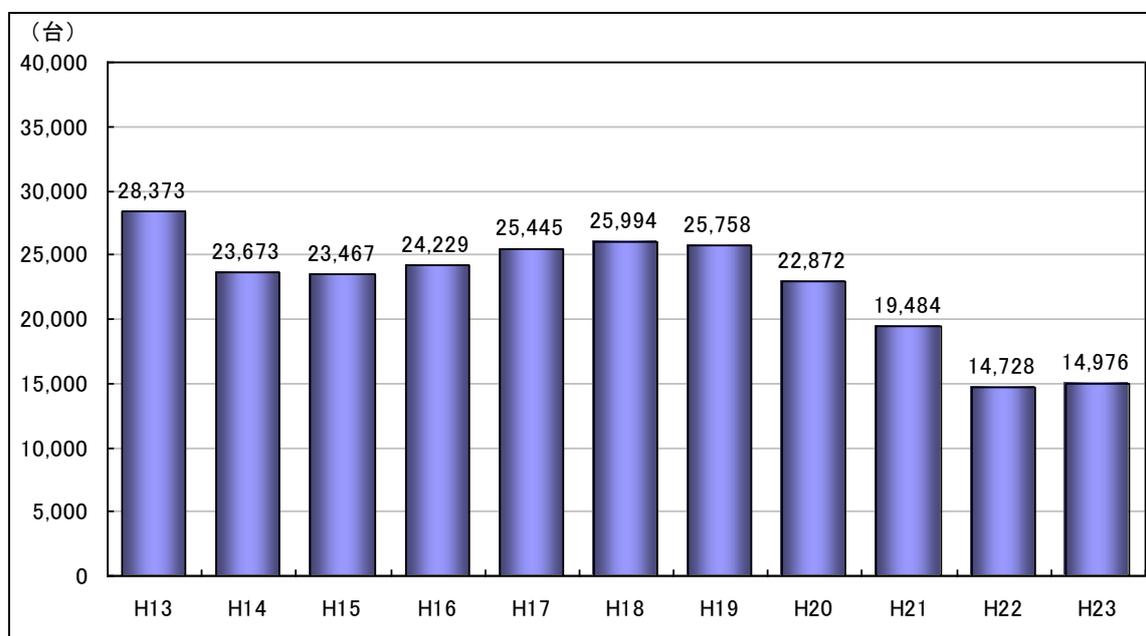


図 3-3 放置自転車の撤去台数の推移
(資料：仙台市道路管理課資料)

②公共駐輪場の設置

本市では、仙台市自転車等駐車場条例により、自転車放置防止のために公共駐輪場の設置を定めるとともに、料金などその運営に関するルールを定めています。

現在設置されている公共駐輪場の収容台数は、都心部では7千台余りとなっています。

表 3 - 1 公共駐輪場の設置状況（平成 24 年 4 月現在）

設置地区	箇所数	自転車・バイク総収容台数
都心部	7 箇所	7,338 台
地下鉄駅	17 箇所	7,858 台
JR 駅	25 箇所	12,849 台
路上駐輪場	4 箇所	681 台
計	53 箇所	28,726 台

（平成 24 年度仙台市建設局事業概要）

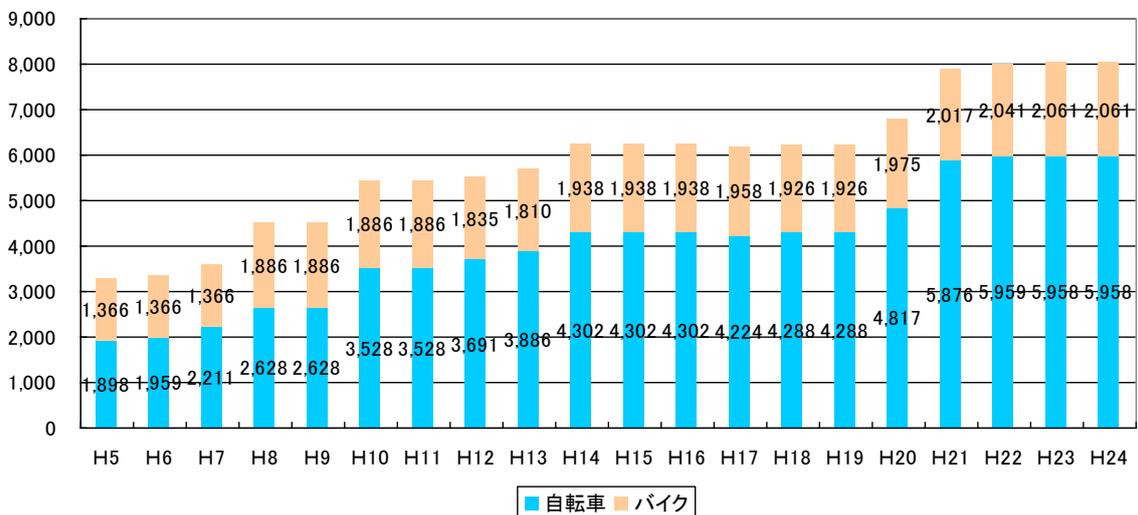


図 3 - 4 公共駐輪場総収容台数 (都心部)

平成 20 年度以降、元鍛冶丁公園自転車等駐輪場、路上駐輪場を 4 箇所、路外駐輪場を 1 箇所、計 1,805 台分の駐輪スペースを新たに整備しています。

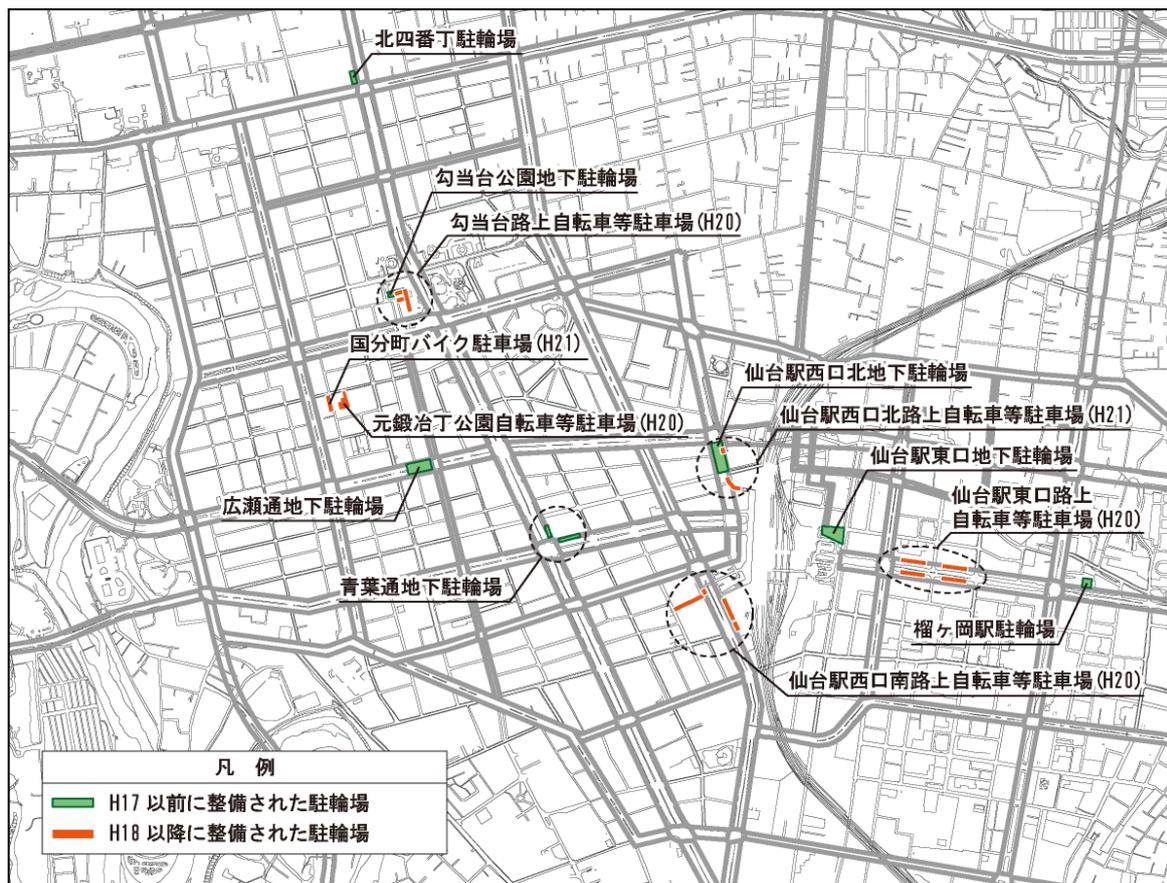


図 3-5 公共駐輪場位置図



【元鍛冶丁公園自転車等駐輪場】



【仙台駅西口北路上自転車等駐輪場】

写真 3-3 駐輪場の整備事例

③附置義務駐輪場の設置

本市では、仙台市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例を定め、自転車などの需要が大量に生じる施設で、一定の基準に該当する施設への駐輪場の設置を義務付けるとともに、一定の要件を満たす民営の駐輪場の建設・管理運営を助成する奨励制度で、駐輪場の整備を促進し、放置の防止を図っています。

現在設置されている附置義務駐輪場の収容台数は、都心部で、14,367 台となっています。

表 3-2 附置義務駐輪場設置状況

設置地区	箇所数	自転車・バイク総収容台数
都心部	136 施設	14,367 台
郊外部	161 施設	17,547 台
計	297 施設	31,914 台

(平成 21 年度仙台市建設局事業概要)

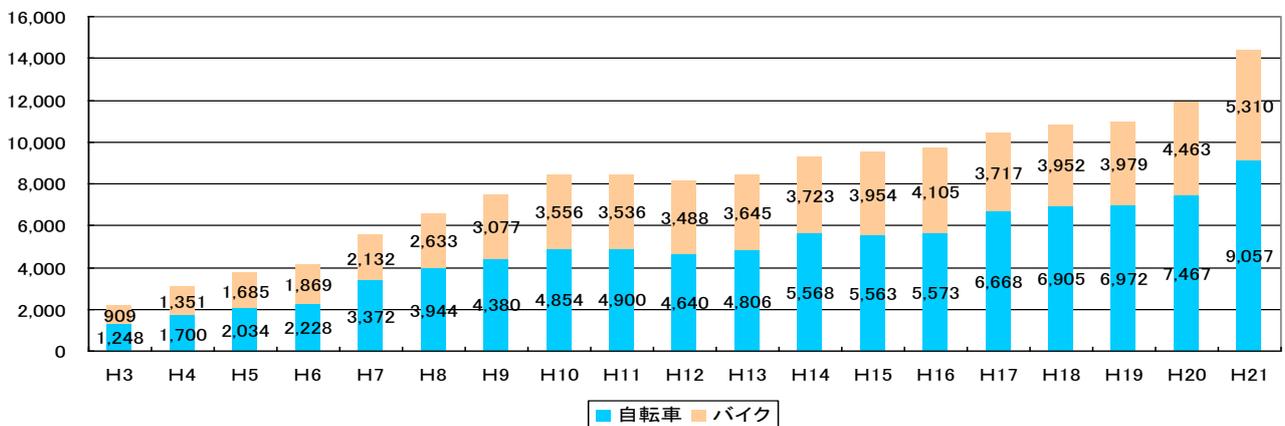


図 3-6 附置義務駐輪場総収容台数 (都心部)

※駐輪場附置義務制度の概要

市内の商業地域及び近隣商業地域において建物を建築する場合に、表3-3の要件で駐輪場の設置を義務付けています。なお、本市の附置義務制度は自動二輪用の駐輪施設の設置を義務付けていること、専修学校や事務所も対象施設となっていることなど、他都市に比べて充実した内容となっています。

表3-3 施設用途ごとの設置台数の基準

施設用途	面積基準	設置台数基準
小売店舗	400㎡以上	20㎡につき1台
銀行等	500㎡以上	25㎡につき1台
映画館・遊技場	300㎡以上	15㎡につき1台
専修学校等	600㎡以上	30㎡につき1台
事務所	2,000㎡以上	100㎡につき1台

・附置駐輪場建設・管理運営奨励制度の概要

[建設への助成]

規模・位置等の要件を満たす駐輪場を建設するものに対し、建設費の一部（1/3以内で上限額300万円）を助成する。

[建設費借入の際の融資斡旋]

規模・位置等の要件を満たす駐輪場を建設するものに対し、市資金の金融機関への預託により、建設者が金融機関から低利で融資を受けられるように斡旋する。

[管理運営への助成]

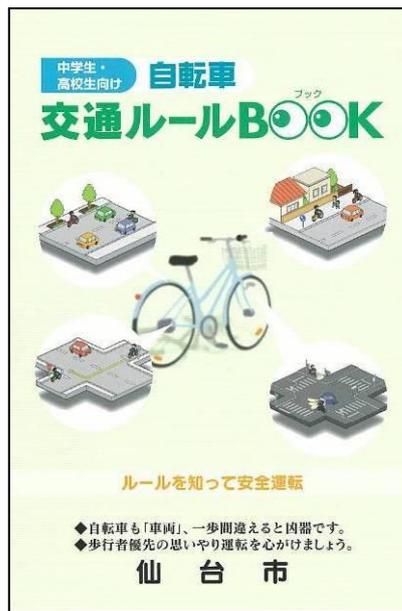
上記のいずれかの助成により整備した駐輪場を管理運営するものに対し、固定資産税と都市計画税の合計額に補助率（最大1/2）を乗じた額を一定期間（最長5年）助成する。

(3) 協働によるルール・マナーを守る意識づくり

本市では、自転車利用のルール・マナーを守る意識を向上させるため、さまざまな啓発活動を行っています。例えば、次のような取り組みを毎年実施し、利用者の意識の向上を図っています。

- ・仙台市交通指導隊による街頭指導（毎月1日および5の付く日）
- ・交通安全指導員（ひとまち交流財団）による街頭指導（週2回）
- ・各区、総合支所、交通安全協会など各関連団体と連携したキャンペーン（春と秋の交通安全期間中を中心に随時実施）
- ・市内中高校生に対する自転車利用マナーアップパンフレットの配布など（随時実施）

また、宮城県警察では、自転車マナーアップ大使の指定、東二番丁通電力ビル前の自転車降車による通行呼びかけ、自転車安全指導員の採用による啓発活動などを行っています。



(4) 楽しく自転車が利用できる環境づくり

平成22年11月の1ヶ月間、「せんだいコミュニティサイクル」を試行的に実施し、3,515名の方にご利用いただきました。



写真3-4 せんだいコミュニティサイクル社会実験の実験風景

3. 取り組みの成果

(1) 取り組みによる成果

これまでの取り組みの成果について、自転車に関係する事故や放置自転車台数などのデータ等を用いて整理します。

① 事故発生数の推移

旧プランで位置づけた重点路線・ゆっくり走行路線上で発生した自転車に関係する事故件数は、平成 17 年に 159 件発生したものが、平成 23 年には 97 件と、4 割程度減少しています。

これらのことから、これまでの走行環境整備やルール遵守・マナー向上の取り組みによる一定の成果が伺われます。

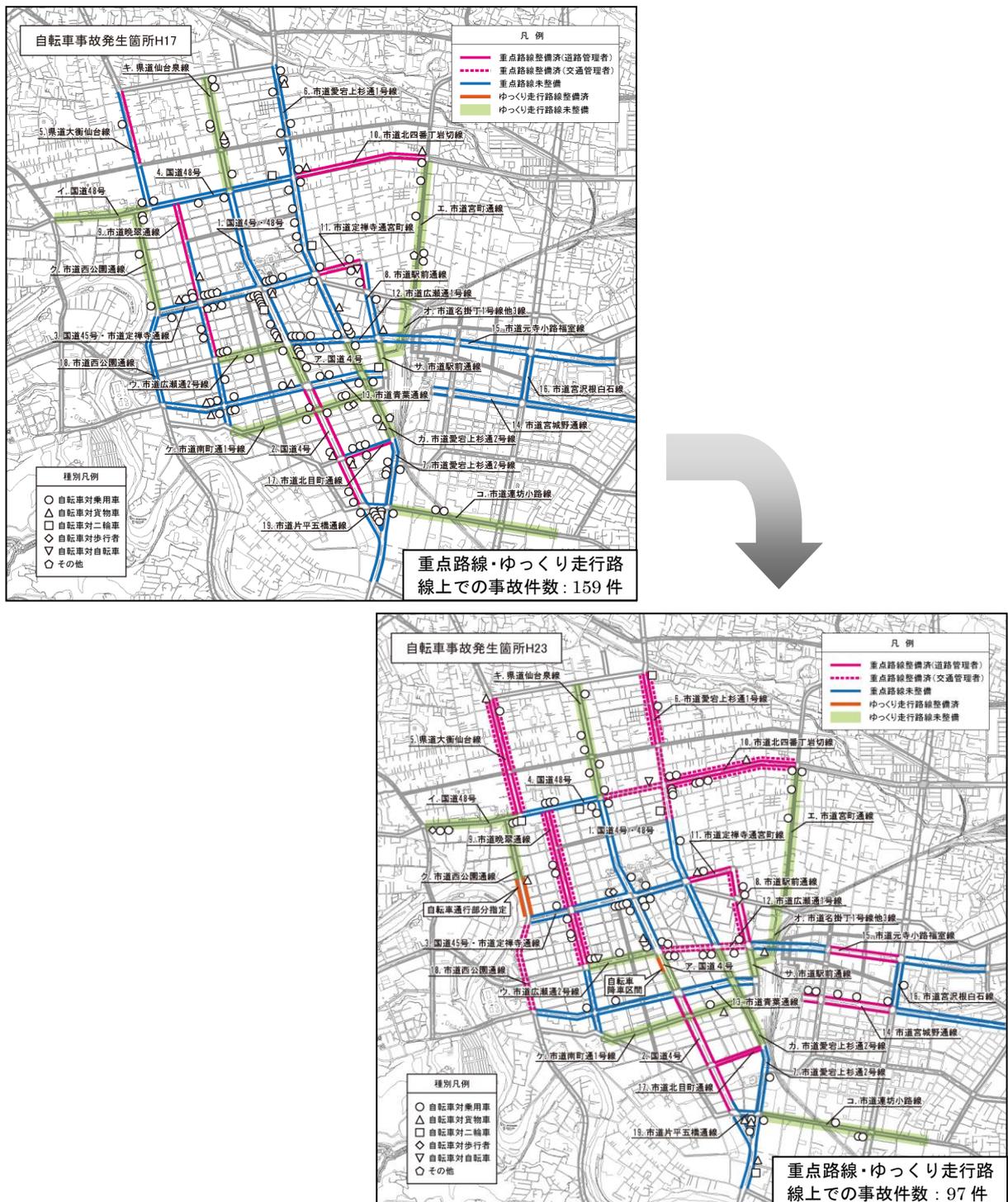


図 3-7 自転車に関係する事故発生箇所（宮城県警資料より作成）

②放置自転車台数の推移

駐輪場整備の進捗とともに中心市街地全体の放置自転車数は、減少傾向にあります。

平成 24 年度の自転車放置台数は 1,814 台で、10 年前の平成 12 年度に対し 63%、旧プラン策定年次の平成 17 年度に対し 54% 減少しました。

このことから、駐輪場整備と放置自転車の撤去の効果が表れています。

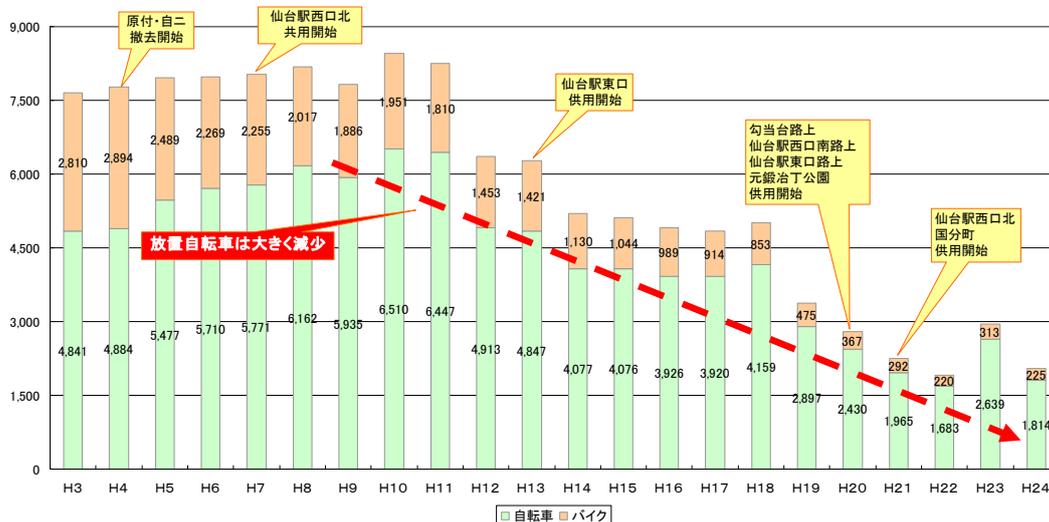


図 3-8 都心部における自転車・バイクの路上放置台数の推移 (仙台市道路管理課資料)

③市民意見の推移

本市に寄せられた自転車に関する意見は、平成 17 年度は 70 件程度、平成 23 年度は 40 件程度と減少しています。その内訳は、平成 17 年度は、不法駐輪、放置自転車対策についての意見が多く寄せられていました（約 29%）が、平成 23 年度は大きく減って（約 12%）おり、これまで実施してきた放置自転車の撤去等の効果が考えられます。

また、自転車と歩行者の交錯に関する意見についても減少（約 6%→0%）しており、自転車の走行空間の整備等の効果が伺えます。

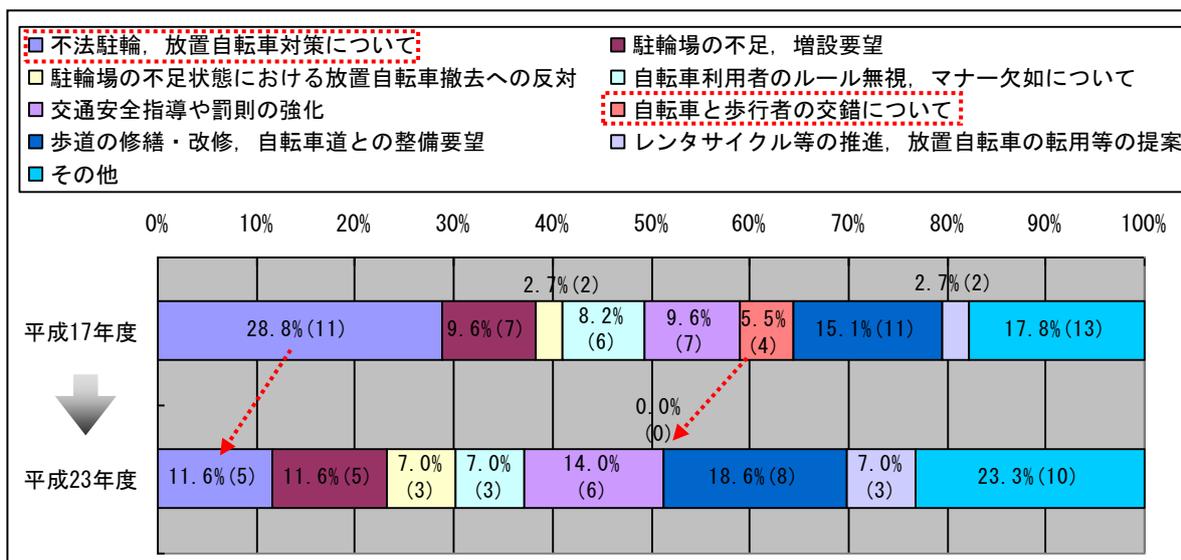


図 3-9 市民意見の割合 (平成 17 年度 : 73 件、平成 23 年度 : 43 件) (仙台市 市民の声データベース)

④コミュニティサイクルの実施

平成22年度に、登録、利用ともに無料で行ったコミュニティサイクル社会実験では、多くの方にご利用いただき、広くコミュニティサイクルを周知することができました。

また、多くの利用者がコミュニティサイクルに満足しており、利用者の約8割が「有料化した場合でも利用する」と回答するなど、今後の本格導入への期待が大きいことがわかりました。

表3-4 「平成22年度せんだいコミュニティサイクル社会実験」利用状況

登録者数	5,284名
延べ利用回数	17,884回（一日あたり平均利用回数 約596回）
回転率	約6回/日（一台あたり）

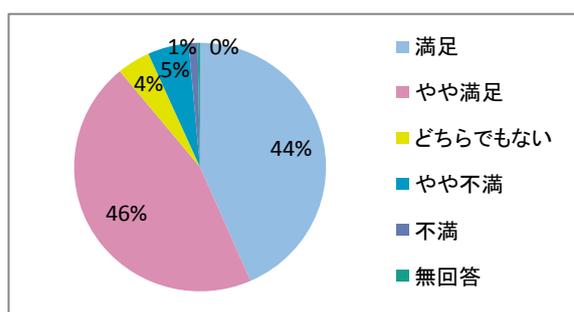


図3-10 コミュニティサイクルへの評価

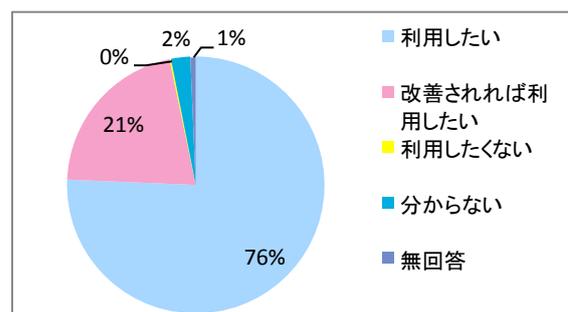


図3-11 今後実施した場合の利用意向

（平成22年度「せんだいコミュニティサイクル社会実験」アンケート調査より）

(2) 取り組みにおける問題

(1) で整理したとおり、これまでの取り組みによる成果が表れている一方で、以下のような問題点も見られます。

① 走行環境に関する問題

都心部における走行環境整備は、道路の改築工事やバリアフリー化工事等、他の事業に合わせて実施するものに限られており、自転車走行ネットワークの形成が進んでいません。

また、整備手法が具体的でない「ゆっくり走行路線」の環境整備が遅れています。

一方、重点路線等に指定されていないものの、仙台駅東口側等においても自転車の交通量が多い路線が見受けられます。

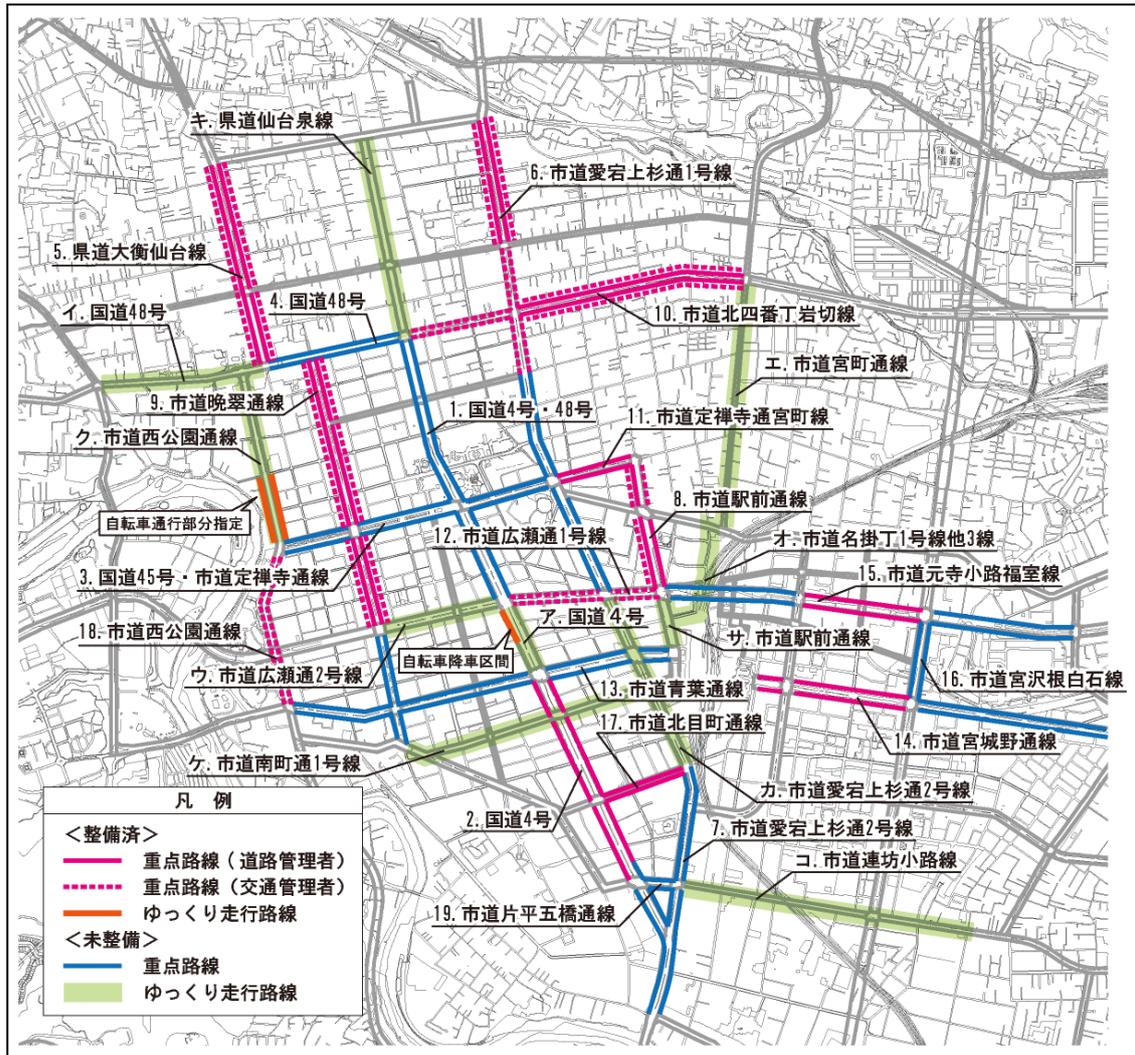


図3-12 重点路線・ゆっくり走行路線の整備状況 (平成23年度末時点)

②駐輪環境に関する問題

全体として、放置自転車は減少傾向にあり、路上自転車等駐車が整備された JR 仙台駅前や宮城野通線、勾当台公園周辺などを中心に放置自転車台数が減少しているものの、青葉通や広瀬通など場所によっては、現在も多くの放置自転車が見られます。

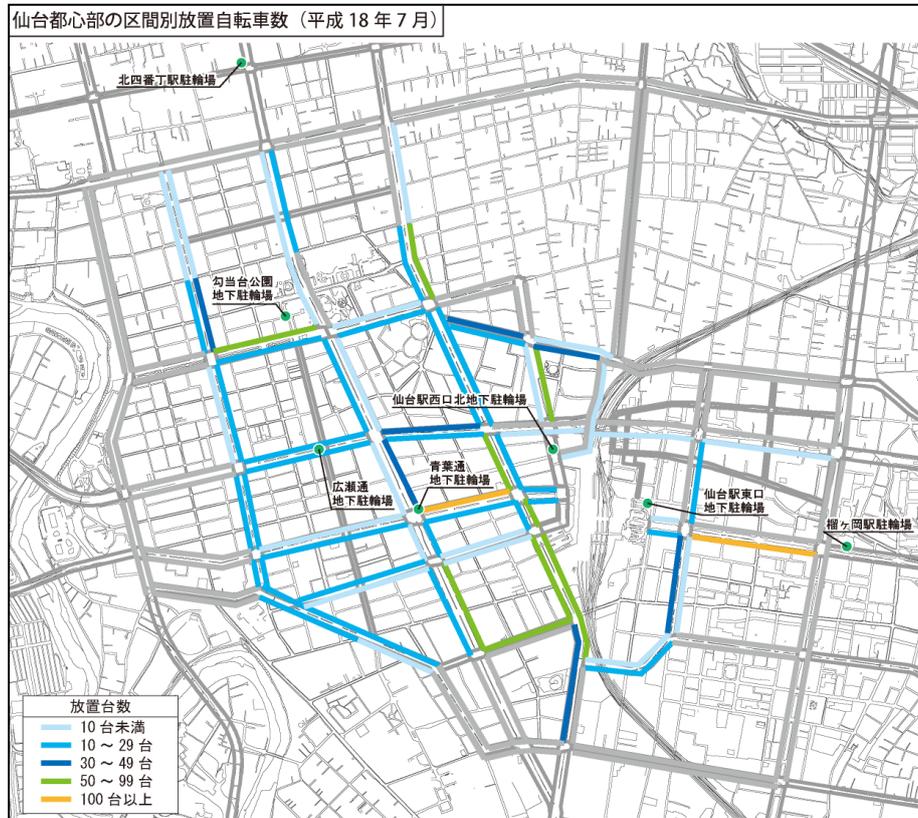


図 3 - 13 都心部の路線別放置台数（仙台市道路管理課調査）

また、恒常的に満車の状態が見られる公共駐輪場があり、全体でも利用率が8割を超えている(図3-14)一方で、一部の民間ビル等の駐輪場においては、利用しにくい場所に設けられていたり、ビル等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。

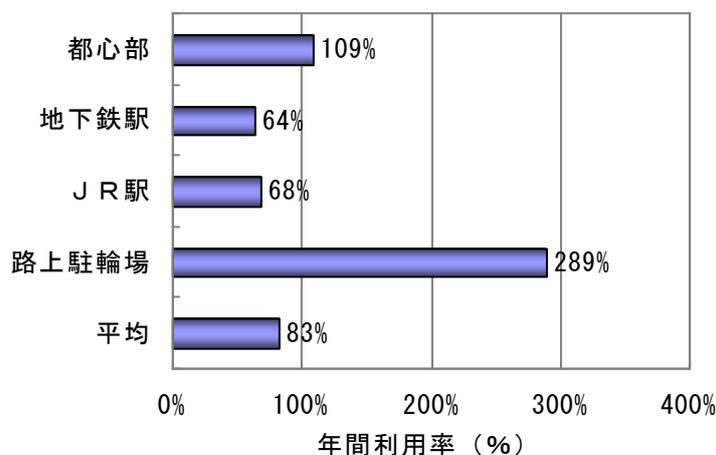


図3-14 公共駐輪場の利用状況(平成22年度)
(平成23年度仙台市建設局事業概要)

③ルール・マナーに関する問題

市民に対するアンケート調査より、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・マナーに関する意見や取締り強化などを望む声など、自転車利用者に対する厳しい意見が半数近くを占めています(図3-15)。

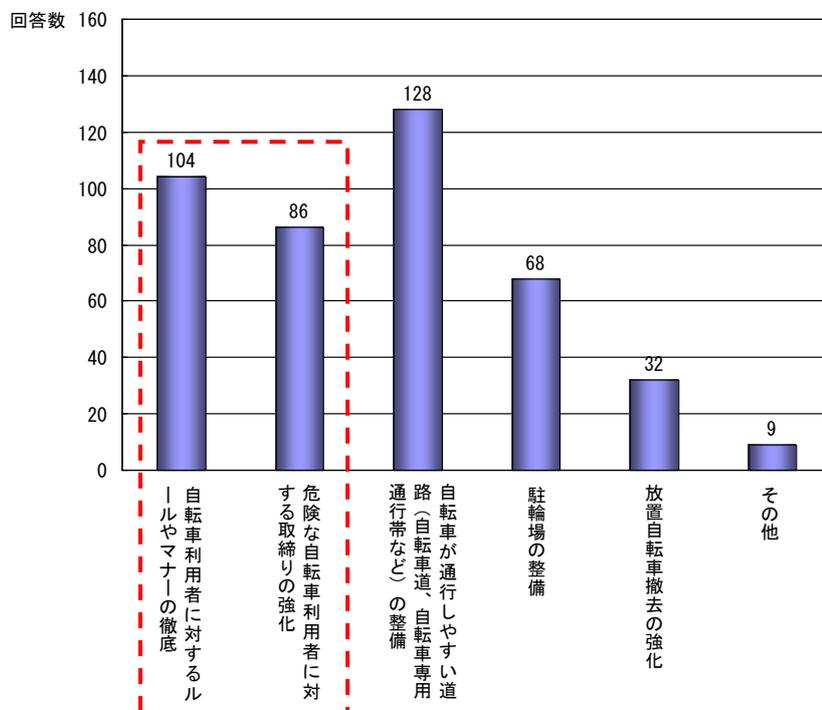


図3-15 自転車利用に関する市民意見(市政モニターに対するアンケート調査より[平成24年度])

自転車を利用する市民へのアンケートにより、自転車に関する主な交通ルールの遵守状況を調査したところ、自転車で歩道を通行する際のルールや横断歩道の横断方法など、基本的なルールが守られていないことが分かりました（図3-16）。

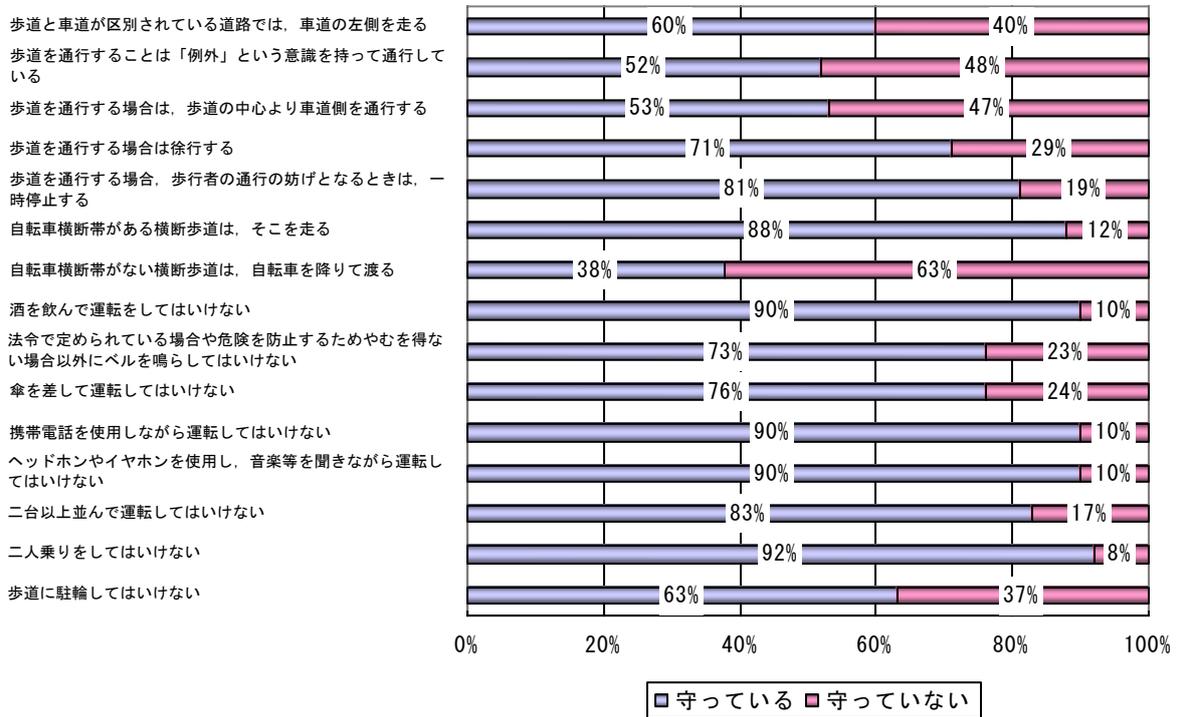


図3-16 自転車利用者のルール遵守の状況（市政モニターに対するアンケート調査より〔平成24年度〕）

また、これまでの行政や関係団体等による取り組みにより、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、高校生が関係した自転車の事故が5分の1程度を占めています（図3-17）。

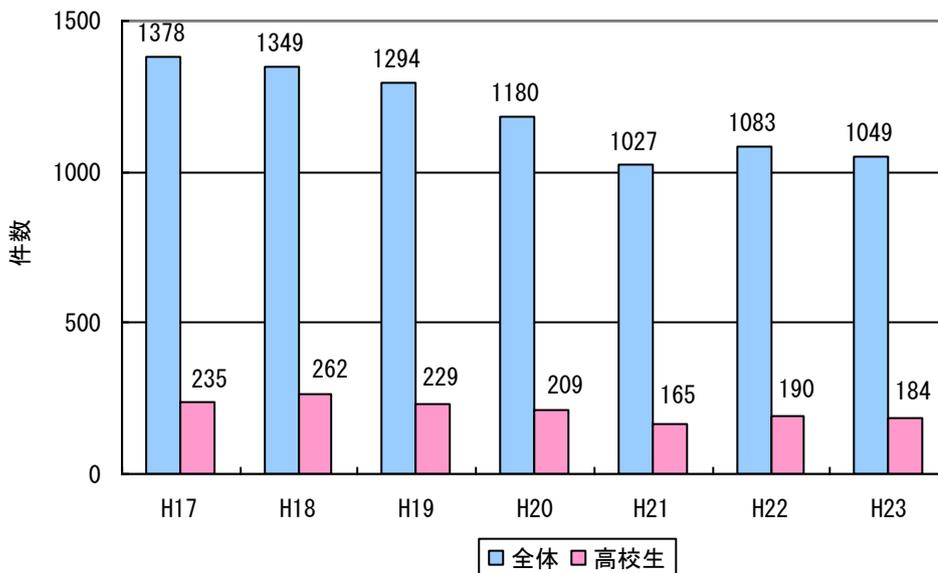


図3-17 仙台市内における自転車事故全体と高校生が関係する自転車事故件数（宮城県警資料より作成）

④楽しく自転車が利用できる環境づくりに関する問題

環境負荷の低減や健康増進、地域活性化の観点から、コミュニティサイクルの導入など、さらなる自転車の活用が求められています。

4. 現状の問題点と課題の整理

自転車を取り巻く現状の社会情勢と、これまでの取り組みの検証から、以下のような課題が挙げられます。

表 3-5 問題と課題の整理

分野	現状の問題点	今後の課題 (※社会情勢を踏まえた課題)
走行環境	<ul style="list-style-type: none"> 財政的制約の中、自転車走行環境の整備は、道路の改築工事やバリアフリー化工事等、他の事業に合わせて実施するものに限られており、ネットワーク化が進まない。 「ゆっくり走行路線」は、整備手法が具体的でないため、整備が遅れている 仙台駅東口側等でも自転車の交通量が多い路線が存在するが、指定されている路線が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 厳しい財政状況の中、都心部においてネットワーク形成上に必要な路線の選定と、優先的な整備が必要。 ゆっくり走行路線の具体的な整備手法の検討が必要。 郊外部においても、自転車通行量が多い路線など、優先的に整備が必要な路線の選定が必要。 <p>※国が示したガイドラインにより、自転車道や自転車専用通行帯の整備の検討が必要。</p>
駐輪環境	<ul style="list-style-type: none"> 全体として放置自転車は減少傾向にあるものの、青葉通や広瀬通など場所によっては、現在も多く放置自転車が見られる。 満車の公共駐輪場が見られる一方で、一部の民間駐輪場ではあまり利用されていない状況が見られる。 自転車の走行ルールと駐輪ルールの啓発が別々に実施されている場合が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 需給バランスを考慮した新たな駐輪スペースの確保や、民間を含めた既存の駐輪場の活用方策等についての検討が必要。 走行と駐輪が一体的となった効率的なルール啓発が必要。 <p>※国が示したガイドラインにより、駐輪需要の適正化や駐輪の質に応じた駐輪場の供給の検討が必要。</p>
ルール・マナー	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用のルール徹底や危険な利用に対する取締り強化などを望む声など、自転車利用者に対する厳しい意見が多い。 自転車の基本的な交通ルールが守られていない。 自転車に関する事故のうち、高校生が関係する事故の割合が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車は「車両」との意識が低いことから、これまでの啓発活動の取り組みを強化しつつ、新たな取り組みの導入が必要。 若年層からの教育指導の強化が必要。 行政主導の取り組みだけでは限界があることから、市民協働の取り組みが必要。 <p>※ルール・マナーの欠如は社会的に大変大きな問題となっており、国が示したガイドラインにおいても指導・啓発の強化が大きく取り上げられている。</p>
楽しく自転車が利用できる環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な取り組みが旧プランに位置づけられていなかったが、環境負荷の低減や地域活性化の観点から、自転車の活用が求められている。 	<ul style="list-style-type: none"> 楽しく自転車を利用するための具体的な取り組みについて、本市のこれまでの取り組みや他都市の事例等をプランに位置付け、推進することが必要。

■今後の重点課題■

社会情勢からみた自転車利用環境の課題や、これまでの取り組みに関する課題のなかでも、本市の自転車利用環境の向上に向け、今後、重点的に取り組む課題を以下に示し、本プランへの反映を行います。

(1)ルール遵守・マナー向上の推進

- ここ数年、自転車利用者の増加により、社会的に大きな問題となっています。平成 24 年 11 月に国が示した「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、交通ルールの指導・啓発は大きな課題となっており、その徹底が求められています。
- 本市においても、自転車の関係する事故数が減少している中、事故件数に占める割合が減らない高校生等若者の事故への対応が課題となっています。

→今後は、自転車は「車両」であるとの意識の醸成と、それを前提としたルール遵守・マナー向上の推進が重要と考えられます。

(2)自転車走行環境の整備

- 本市はこれまで、「広幅員の歩道内における、歩行者と自転車の分離」を進めてきており、事故数が減少する一方、歩行者からは自転車利用者のルール・マナー欠如の声が高まっています。
- 国が示したガイドラインでは、「自転車走行環境の整備は、自転車道および自転車専用通行帯の整備が基本」とされ、より一層、歩行者と自転車に優しい道路空間への転換が求められています。

→優先的に整備する路線を、都心部においては「自転車ネットワーク路線」、郊外部においては「あんしん通行路線」として位置づけ、計画的に整備することとします。

第4章 自転車利用環境整備の基本方針と取り組み

1. 自転車利用環境整備の基本方針

ここまで、本市のまちづくりにおいて自転車に期待される役割や自転車を取り巻く社会情勢、課題等について述べてきました。

これらを踏まえ、誰もが安全に自転車を利用できる環境を実現するためには、自転車の走行空間の整備や、需要に応じた駐輪場の確保など、ハード面の整備を進める必要がありますが、一方、自転車利用者一人ひとりが交通ルールを遵守し、交通マナーを向上させることが極めて重要です。

本プランでは、「みんなにやさしい自転車利用環境づくり」を目標とし、自転車利用者のルール遵守・マナー向上を図り、あわせてハード面の整備を進め、安全・安心な自転車利用環境の実現を図るため、次の4項目を自転車利用環境整備の基本方針として定めます。

(1) 協働による安全に自転車を利用する意識づくり

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。

自転車を安全で快適に利用するためには、ハード面の整備だけでは不十分であり、利用者が自転車は「車両」との認識を持ち、ルール・マナーを正しく理解し守ることが大切です。また、道路は歩行者や他の交通機関も通行する空間であり、特に交通弱者と呼ばれる方々に対しては、思いやりをもって走行することが重要です。

このような意識を自転車利用者はもとより、道路を利用する全ての人を持ち、さらに継続して持ち続けるためには、常日頃からの啓発や教育活動が重要です。そのためには、行政主体の取り組みだけでなく、既存組織の拡充などにより地域の住民や学校、NPO、事業者などによる組織体制をつくるなど、協働による取り組みが必要となります。

(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。

道路には自転車以外にも子供や高齢者、障害者などの歩行者や他の交通機関の利用者が通行しています。自転車を都市内移動の交通手段として位置づけるにあたっては、自転車走行の安全はもとより、歩行者や他の交通機関の安全を確保することが必要であり、より安全で安心して通行できる道路空間にしていくことが重要となります。

そのため、これまでの都心部での走行空間の整備に加え、それ以外の場所でも整備の検討が必要となります。

(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。

自転車は走行するだけでなく、利用した場合は必ず停めることが必要となります。しかし、駐輪できる環境が整っていなければ、歩道上に路上放置が増え、歩行空間が妨げられるなど、道路空間等の安全性や快適性が低下し、ひいては都市の機能が低下してしまいます。従って、自転車を都市内移動の交通手段として位置づけるにあたっては、駐輪空間を確保し路上放置を無くすことが都市の機能を確保する上で必要な条件であり、そのための施策を実施していく必要があります。

さらに、自転車をもっと快適に楽しく利用するためには、自転車で行きたい場所の近くに、利便性の高い駐輪空間があることが理想となります。

(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。

近年、自転車利用者のルール無視やマナーの欠如が大きな社会問題となっており、ルールの周知徹底、指導取締りの強化が求められています。本来、自転車は、自分の意志で動かすことができ、さまざまな場所に行くことができる、自由で楽しい乗り物です。

環境にやさしく、健康増進にもつながる自転車を単に移動を目的とする交通手段として考えるだけでなく、もうひとつの側面である、自転車の利用そのものを楽しむための環境を向上させていくことも重要です。



2. 取り組みの方向

これまでの取り組みにおいては、「表3-5」で示したとおり、様々な課題が見られます。

そこで、さらなる自転車利用環境向上に向けて、新たな考え方や施策の拡充を行い、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

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。

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利用ルールの周知・徹底が求められています。

そこで、「自転車も車両である」「自転車も法律を守らなくてはならない」「歩道では車道側通行」を基本にルール・マナーの啓発や教育活動を関係行政機関や地域の住民、学校、NPO、事業者などと連携し、一体的かつ総合的に行うことにより、意識の向上を促し、歩行者も自転車も安全に移動できる環境づくりを進めていくとともに、市民に自転車利用のルール・マナーを理解してもらうために、積極的な広報活動を実施します。

(参考) 道路交通法による自転車走行のルール

自転車は道路交通法で車両とされており、様々なルールがあるとともに違反者には罰則も適用されます。そこで、自転車はどこを走れば良いかという基本的なルールと、誤解が特に多い歩道を走る場合のルール、及び自転車に乗るときに禁止されていることを紹介します。

1) 自転車はどこを走ればいいのか？

- ①歩道と車道が区別されている道路では、車道の左側を走る必要があります。
- ②「自転車及び歩行者専用」の標識がある場合のみ、自転車も歩道を通行することができます。
- ③自転車道がある場合にはそこを走行しなければなりません。

※ただし、児童・幼児・70歳以上の方・身体に障害のある方、車道の状況によりやむを得ない場合は、歩道を通行することができます。

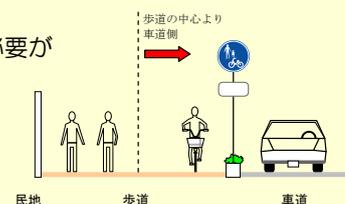
「自転車及び歩行者専用」



この標識がないと、自転車は歩道を通行できません！

2) 歩道を走る場合は？（「自転車及び歩行者専用」の標識がある場合）

- ①通行すべき場所が指定されている場合は、そこを通行しなければなりません。
- ②通行すべき場所が指定されていない場合には、歩道の中心より車道側を通行する必要があります。
- ③歩道を通行するときは徐行する必要があります。
- ④歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければなりません。
- ⑤横断歩道は乗ったままわたることはできず、降りてわたる必要があります。
- ⑥自転車横断帯がある場合にはそこを走る必要があります。



通行場所の指定が無い場合は歩道の中心より車道側を走行！

3) 禁止されていることは？

自転車に乗るときは、例えば次のようなことが禁止されており、罰則もあります。

禁止事項	法令の条項	罰則
酒を飲んで運転すること	道路交通法第65条	5年以下の懲役または100万円以下の罰金（法第117条の2）
夜間にライトを点灯せずに運転すること	道路交通法第52条	5万円以下の罰金（法第120条）
法令で定めた場合、及び危険を防止するためやむを得ない場合以外にヘルメットを被らないこと	道路交通法第54条	2万円以下の罰金または料（法第121条）
道路において傘をさして運転すること	宮城県道路交通規則第14条	5万円以下の罰金（法第120条）
2台以上並んで運転すること（道路標識等で認められているところは除く）	道路交通法第19条	2万円以下の罰金または料（法第121条）
二人乗りをすること（幼児を幼児用座席に乗車させている場合などを除く）	宮城県道路交通規則第11条	

このほかにも様々なルールがあります。また、もちろん信号機、道路標識、警察官の指示には従わなければなりません。

②実施施策

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ということをお互いに十分意識することが重要です。

しかしながら市民からは、自転車利用者の危険な運転に関する意見や、交通安全指導、罰則の強化などを望む声が多く、自転車利用者への不満が増えていることが伺えます。

こうした状況の中で、歩行者も自転車も安全に利用できる道路環境を実現するためには、まず自転車利用者一人ひとりが自転車は「車両」という意識を持って、交通ルールを遵守し、マナーを向上させていくことが必要です。

そのため、以下のような取り組みを推進することで、自転車利用者に車両を運転しているということを自覚してもらい、交通ルール遵守・マナー向上を図ります。

なお、自転車利用者の意識づくりは、直ちに効果が現れるものではないことから、粘り強く継続的に取り組んでいきます。

I：地域等と取り組むモデル事業の実施

自転車利用者の交通ルール遵守・マナー向上を図るために、これまでも、地域や学校、交通安全関係団体、警察、行政などが、様々な取り組みを行ってきました。今後は、それらの取り組みを発展・拡充させ、それぞれの特性を活かしながら互いの連携を図り、地域ぐるみの取り組みを進めることが効果的であると考えられます。

そのため、各区においてモデルとなる地域を選定し、地域ぐるみで交通ルール遵守・マナー向上に取り組むモデル事業を実施します。

具体の例としては、

- ・『あんしん通行路線（P40～41 参照）』の整備にあわせた啓発活動・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

などが考えられますが、既存組織の拡充などによって、関係者による推進体制を構築し、取り組み内容を検討、実施します。

実施したモデル事業については、随時検証し、さらに有効な取り組みを検討していきます。



写真 4-1 スタントマンによる交通安全教室と街頭キャンペーン（仙台市）

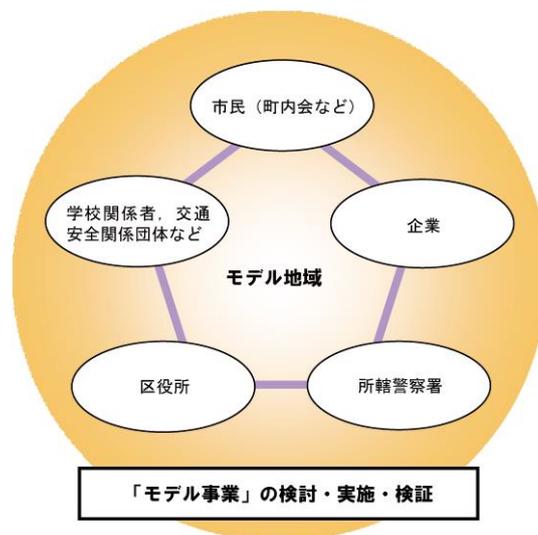


図 4-1 モデル事業の推進体制

Ⅱ：効果的な街頭指導等の実施・強化

各季の交通安全運動期間や、「自転車交通安全の日（毎月 15 日）」、「マナーアップ強化日（毎月 1 日・15 日）」などを中心に、交通指導隊や交通安全関係機関が行っている街頭指導の充実・強化を図るとともに、自転車利用者の多い高校生等が、主体的に参加する通学時の街頭啓発活動を推進します。

さらに自転車販売店等の関係事業者と連携し、自転車の販売や修理等の機会を捉えて、自転車利用者に対する安全利用・交通ルールの周知徹底を図ります。

また、道路交通の安全を脅かす悪質な交通違反については、宮城県警察と連携を図りながら、指導警告にとどめることなく、取締りの実施等についても要請していきます。

Ⅲ：実践的な交通安全教室の開催

交通ルールへの理解を深めるとともに、正しい交通マナーを実践していくためには、生涯にわたる学習を促し、交通ルール・マナーを市民一人ひとりが認識することが重要です。

特に、自転車を使用することが多い児童・生徒等については、小・中学校及び高等学校と宮城県警等が連携して、年に一回各学校において交通安全教室を開催するとともに、小学生の受講者に受講証を配布するなど、効果的な交通安全教育の実施に努めます。

また、自ら納得して安全な自転車利用が実践できるよう、自転車シミュレーター※1 の活用やスケアード・ストレイト方式※2 の自転車交通安全教室など、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れます。

※1 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

※2 スケアード・ストレイト方式・・・スタントマンの事故再現による体験型教室

Ⅳ：効果的な広報、啓発活動

自転車を利用する際、イヤホンを着けて高音量で音楽を聴きながらの走行や、走りながらの携帯電話、無灯火や二人乗り、傘差し運転などは法令により禁止されています。しかし、こうした行為が交通ルール違反に当たることを知らない自転車利用者もいます。交通ルール遵守・マナー向上について、各種メディアやパンフレット等の配布など、様々な広報媒体を活用して、さらに広く市民に周知していきます。

また、自動車のドライバーに対しても、違法駐車を行わないなど自転車の安全走行に配慮を促すための広報活動などを実施します。

Ⅴ：自転車利用推進、ルール・マナー啓発イベントの実施

本市が行うイベントに加え、市民団体や商工関係者などが行うイベントなどさまざまな機会を捉え、啓発活動を実施します。



写真 4-2 魅力いっぱい！交通フェスタ 2012（仙台市）

※NPOと連携し、自転車利用に関するクイズコーナー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

VI：駐輪の意識向上に向けた啓発活動等の充実

自転車は、走行に関するルールだけではなく、駐輪に関しても守らなければならないルールがありますが、これまではそれぞれの関係者が単独に行う啓発活動が中心でした。

そこで、これからは走行と駐輪に関するルール・マナーを一体とした効果的な啓発活動を進めます。



写真4-3 国分町地区自転車利用安全キャンペーン（仙台市）
※地元の方々と協働で走行・駐輪ルールの啓発活動を実施

【実施計画】

実施施策	平成 25 年度	平成 26 年度	地下鉄東西線開業		実施主体			
			平成 27 年度	平成 28～32 年度	市民	企業	行政	
I：地域等と取り組むモデル事業の実施		各区におけるモデル事業の実施 (下記のⅡ～Ⅵの施策の組み合わせや「あんしん通行路線」の整備にあわせた啓発活動・街頭指導などを実施)	モデル事業の検証を踏まえたさらなる推進			○	○	○
Ⅱ：効果的な街頭指導等の実施・強化		月4回の交通指導隊による街頭指導、自転車安全指導員による継続的な街頭指導、自転車のルール・マナーを教育できる人材育成のための各種講習会の開催、ルール周知・マナー向上に関する販売店との協力 など		効果・検証を踏まえた街頭指導の実施		○	○	○
Ⅲ：実践的な交通安全教室の開催		自転車シミュレーターを活用やスクエアード・ストレイト方式による交通安全教育の実施 複数の小学校をモデルとして交通安全教室を開催し、受講証を配布		効果を踏まえた交通安全教室の実施			○	○
Ⅳ：効果的な広報、啓発活動		各種メディアを利用した広報啓発、啓発チラシ・パンフレットの見直し・配布、交通安全運動期間や各種行事を中心とした自転車安全利用啓発運動、		効果・検証を踏まえた広報、啓発活動の実施			○	○
Ⅴ：自転車利用推進、ルール・マナーに関するイベントの開催		参加体験型（自転車シミュレーターを活用など）のイベントの実施		効果・検証を踏まえたイベントの開催		○	○	○
Ⅵ：駐輪の意識向上に向けた啓発活動等の充実		放置防止と走行ルールの一体的な街頭指導の実施、走行・駐輪・ルールに関する内容をまとめた自転車マップの作成・配布、学校等へ駐輪意識向上のパンフレット等の配布		効果・検証を踏まえた啓発活動等の実施		○		○

(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、「本来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、①公安委員会により「自転車通行可」と指定されている路線、②児童や幼児、高齢者等の場合、③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整備のためには、本来は、車道や歩道とは区切られた自転車専用の「自転車道」の整備を進める事が理想とするところですが、限られた道路空間の中で、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。

また、自転車の歩道通行を可能とする「自転車通行可」が多く指定され、自転車と歩行者の混在が当たり前ようになっており、逆に、歩行者の安全性が損なわれているのが現状です。

そこで、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。

【都心部】

<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とともに、バス停、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、現状での車道走行は安全確保の上で課題があります。

実際に、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。

今後の自転車走行環境整備にあたっては、これまで進めてきた歩道内での歩行者・自転車の分離に加え、自転車にとって安全・快適な「自転車道」や、路肩の自転車専用通行帯の整備が必要ですが、限られた道路空間の再構成が必要であることなどから、整備には長期間を要します。

<走行環境整備に関する方向性>

本市の都心部は、自動車・自転車・歩行者の通行量が多く、安全面の観点からも、これまでと同様、優先的に自転車の走行環境を整備していく必要があります。

平成24年11月に国が示した「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整備形態の基本としています。本市の状況を考慮し、本プランにおいては、以下を走行環境整備に向けた基本的な方向とします。

- ①都心部の自転車走行環境を整備すべき幹線道路を《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ます。
- ②道路の改修においては、自転車道や自転車専用通行帯の整備を検討します。
- ③自転車道や自転車専用通行帯の整備が、困難な路線においては、歩道内での歩行者・自転車の分離を行い、併せてルール・マナーの向上により安全性を確保します。
- ④歩行者通行量が多いなど、歩道内の自転車通行が危険な路線のうち、比較的自動車交通量が少なく、車道走行が可能な路線については車道走行を促すとともに、歩道内については自転車を降りて押すなどのルール・マナー推進により、安全性を確保します。

【都心部以外】

<都心部以外の現状>

都心部以外においては、地域内の幹線的な道路や学校、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く、また、通勤・通学の一定の時間帯に集中するなど都心部とは利用環境が異なります。

また、自転車が走行すべき車道の左側では、荷さばきトラックの路上駐車のような障害物は少ないものの、幹線道路ではスピードを出して走行する自動車も多く、都心部と同様、車道走行が危険な路線も見受けられます。

自転車走行環境整備にあたっては、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を踏まえ、地域内におけるネットワークの形成を前提とした整備は効率的ではありません。

<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が望ましいと考えます。

しかし、都心部と異なる現状を踏まえ、整備が必要な路線を《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。

基本的な考え方としては、新設道路も含め、都心部における<走行環境整備に関する方向性>の②～④に準じますが、地域特性や地元の要望等も踏まえ検討します。

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、自転車ネットワーク路線同士または自転車ネットワーク路線と公共施設を結ぶ路線、その他整備することが望ましい路線について、道路環境に応じ、整備を検討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・自転車双方の安全性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走行環境整備を進めます。また、旧プランでは整備手法がはっきりしていないため、整備が進んでいなかった「ゆっくり走行路線」については、具体的な手法を検討します。

I：『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、自転車走行空間の分離を図ります。整備手法は「図4-10 整備手法の検討フロー」(P46)により検討します。

また、自転車歩行者道内での分離にあたっては、自転車走行空間の一方通行化についても検討していきます。

<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

なお、図4-10により、「ゆっくり走行路線」となる路線は、自転車利用者等への注意喚起や案内誘導サインのデザインに関するガイドラインを策定し、歩行者通行量が多い場合など、自転車通行空間の分離が困難な路線については、徐行運転や一時停止、車道寄りの通行、自転車の降車を促すようなサインの設置等を行い、ルール・マナーによって安全性を確保します。

しかし、路線ごとに歩行者や自転車の交通量、道路の幅員、あるいはバス停、建物の出入口など沿道の状況が異なることから、それらを十分に調査し、路線に合った効果的な手法を検討します。

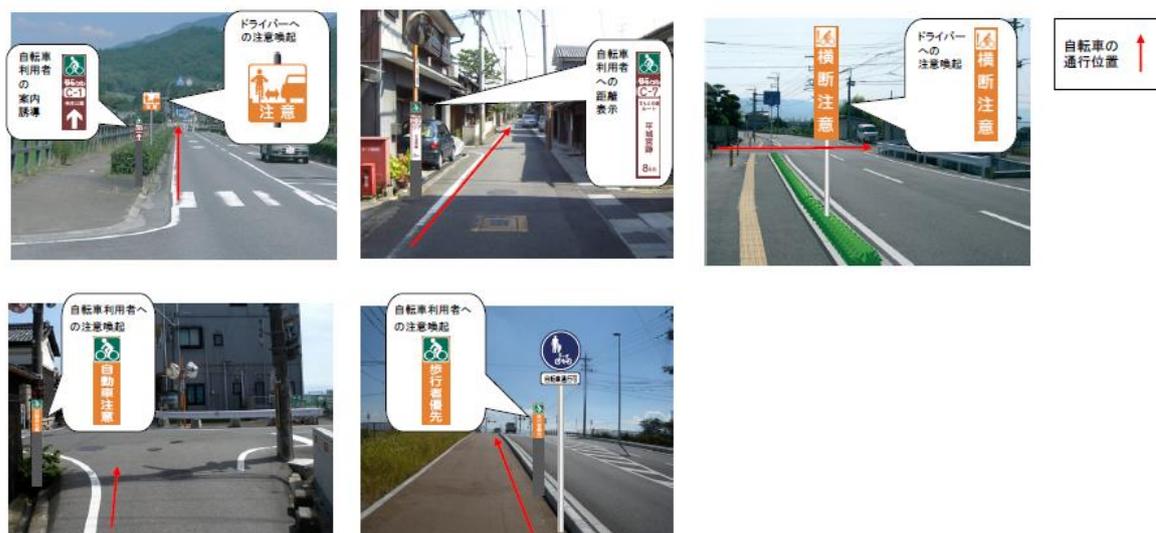
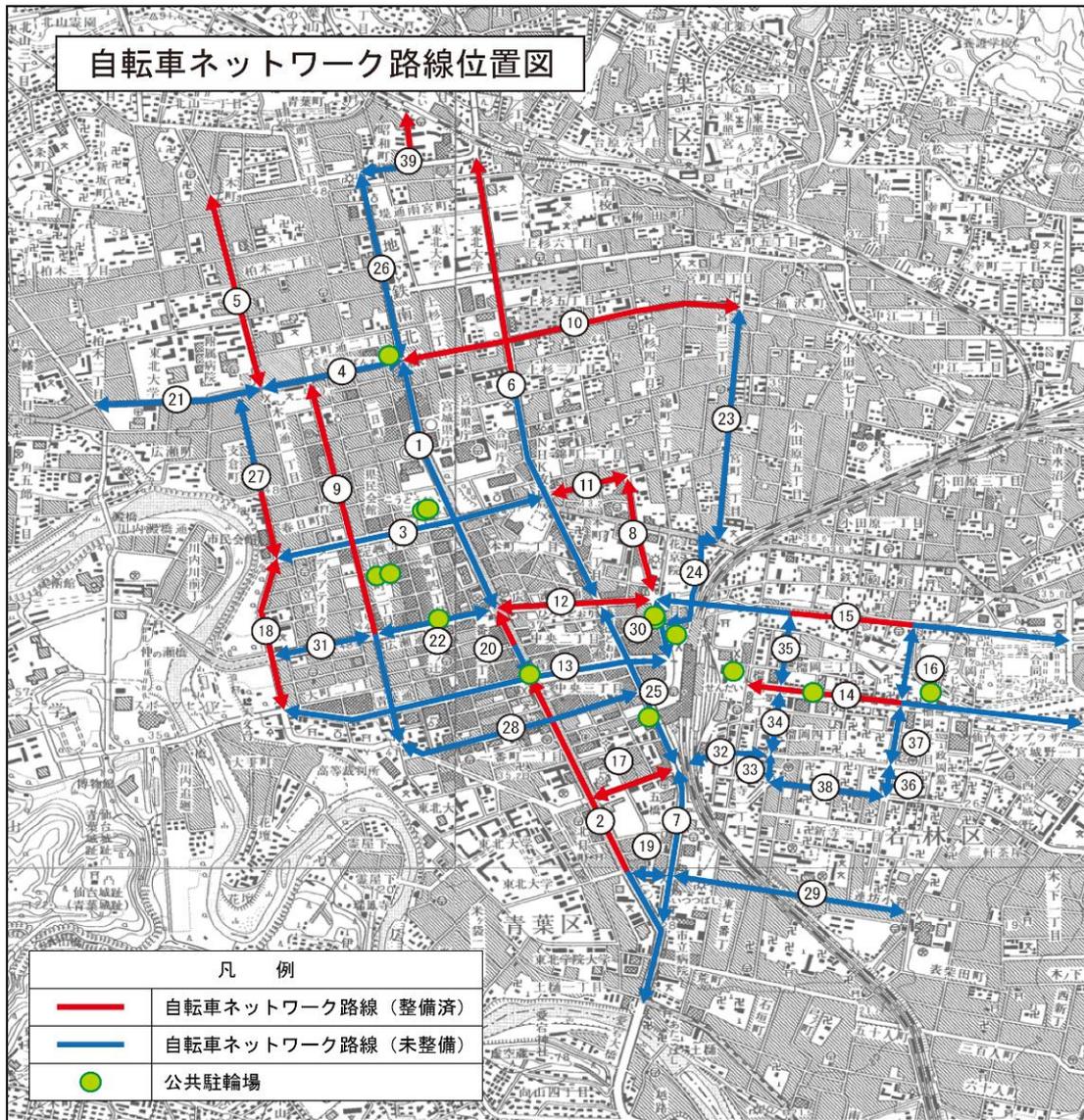


図4-2

ガイドラインによる自転車用サインの設置イメージ例
(出典：奈良県自転車利用ネットワークづくりガイドライン)



(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、平成 23 年度末時点)

図 4-3 自転車ネットワーク路線の位置図

表 4-1 自転車ネットワーク路線の一覧

番号	路線名	延長 (km)	番号	路線名	延長 (km)
1	国道 4 号・48 号	1.1	21	国道 48 号	0.7
2	国道 4 号	1.5	22	市道広瀬通 2 号線	0.5
3	国道 45 号・市道定禅寺通線	1.1	23	市道宮町通線	1.0
4	国道 48 号	0.6	24	市道名掛丁 1 号線他 3 線	0.5
5	県道大衡山台線	0.8	25	市道愛宕上杉通 2 号線	0.8
6	市道愛宕上杉通 1 号線	2.0	26	県道仙台泉線	0.8
7	市道愛宕上杉通 2 号線	0.7	27	市道西公園通線	0.7
8	市道駅前通線	0.5	28	市道南町通 1 号線	1.0
9	市道晩翠通線	1.6	29	市道連坊小路線	1.0
10	市道北四番丁岩切線	1.4	30	市道駅前通線	0.2
11	市道定禅寺通宮町線	0.3	31	国道 48 号 (仙台西道路)	0.4
12	市道広瀬通 1 号線	0.6	32	市道中央一丁目西宮城野線	0.3
13	市道青葉通線	1.5	33	市道東八番丁 2 号線	0.1
14	市道宮城野通線	1.5	34	市道東八番丁中江(その 1)線	0.3
15	市道元寺小路福室線	1.6	35	市道東八番丁中江(その 2)線	0.3
16	市道宮沢根白石(その 3・4)線	0.4	36	市道宮沢根白石(その 1)線	0.1
17	市道北目町通線	0.4	37	市道宮沢根白石(その 2)線	0.2
18	市道西公園通線	0.7	38	市道新寺通線	0.5
19	市道片平五橋通線	0.2	39	県道北仙台停車場線・県道仙台泉線	0.4
20	国道 4 号	0.3			
		路線計			28.6

Ⅱ：『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「図4-10 整備手法の検討フロー」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>

- ①地域内の幹線道路
- ②自転車に関する交通事故が発生している（または発生のおそれがある）路線
- ③集客施設（駅、地域の核となる商業施設など）周辺の路線
- ④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



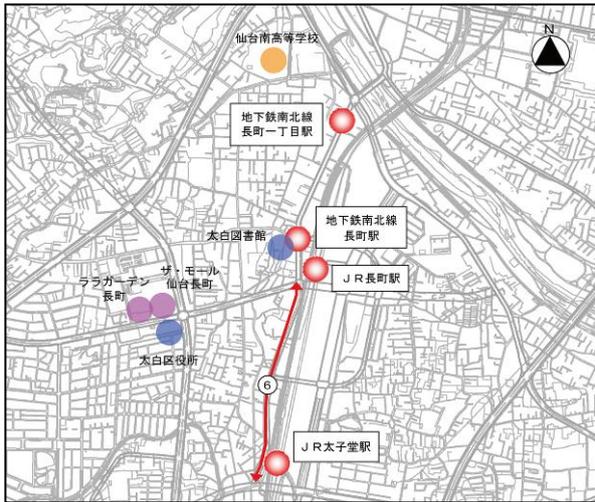
番号	路線名	延長 (km)
2	市道大槻4号線	1.0



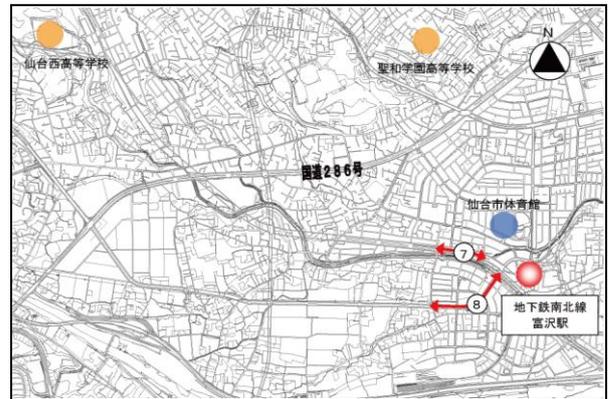
番号	路線名	延長 (km)
3	市道高砂駅蒲生線	0.7



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	0.3
8	市道富沢山田線	0.6



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

図4-4 あんしん通行路線（候補）の位置図

③自転車走行空間の整備手法

■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されており、安全な走行が可能であるとともに、対面通行が可能であり、自転車にとって使い勝手のよい整備手法と言えます。

新規道路整備の場合は、自転車道の整備について検討します。

都心部など既存道路への整備の場合は、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り、整備が困難な場合もあります。

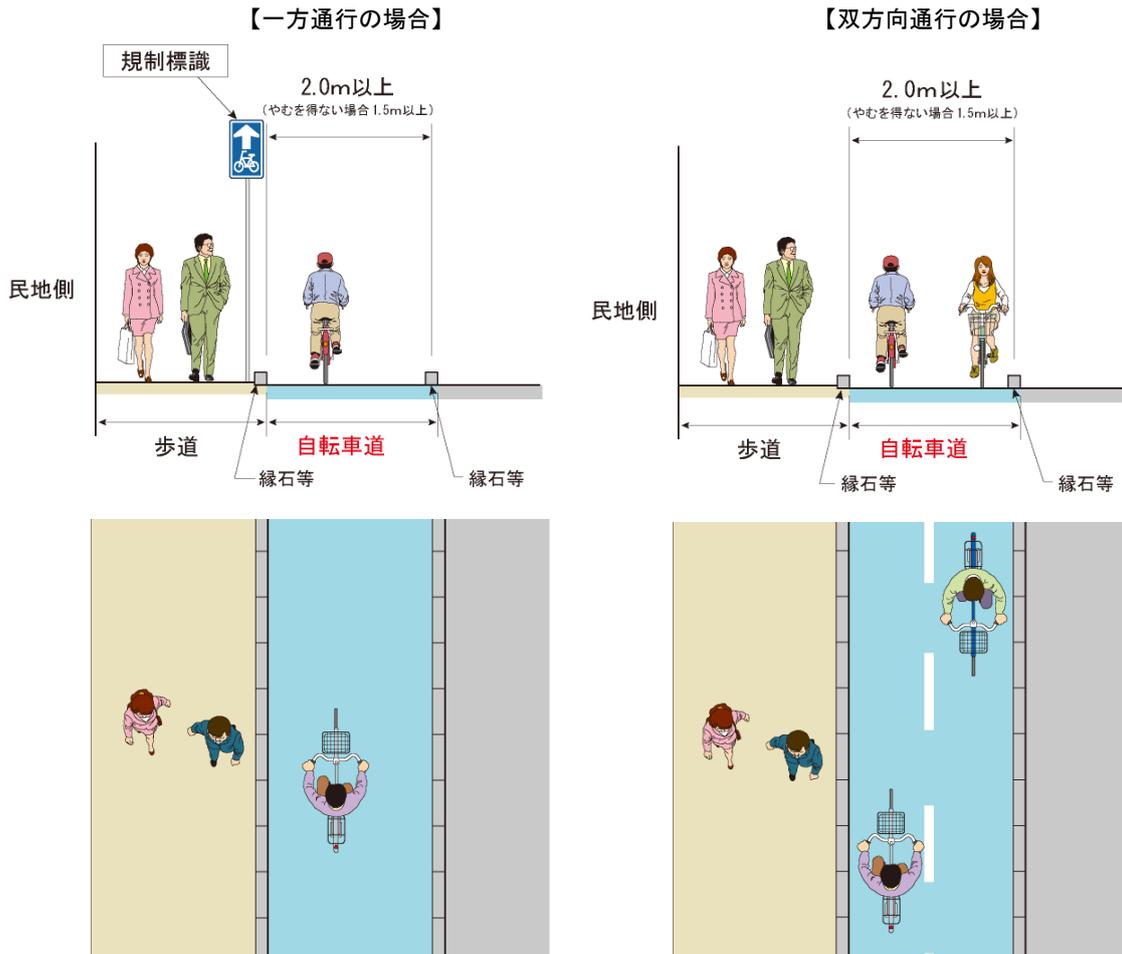


図 4-5 自転車道のイメージ



【宮城野通線】



【中央一丁目西宮城野線】

写真 4-4 本市での整備事例

■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されており、自転車走行に必要な車線として1車線設けたものです。

自転車専用通行帯は自動車と同様に、一方通行のみとなります。

自転車道と同様に、既存道路への整備の場合は、道路空間の再構成が必要であり、詳細な調査や現地の声などを踏まえながら、検討を行う必要があります。

なお、自転車交通量の多い一方通行路線で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。

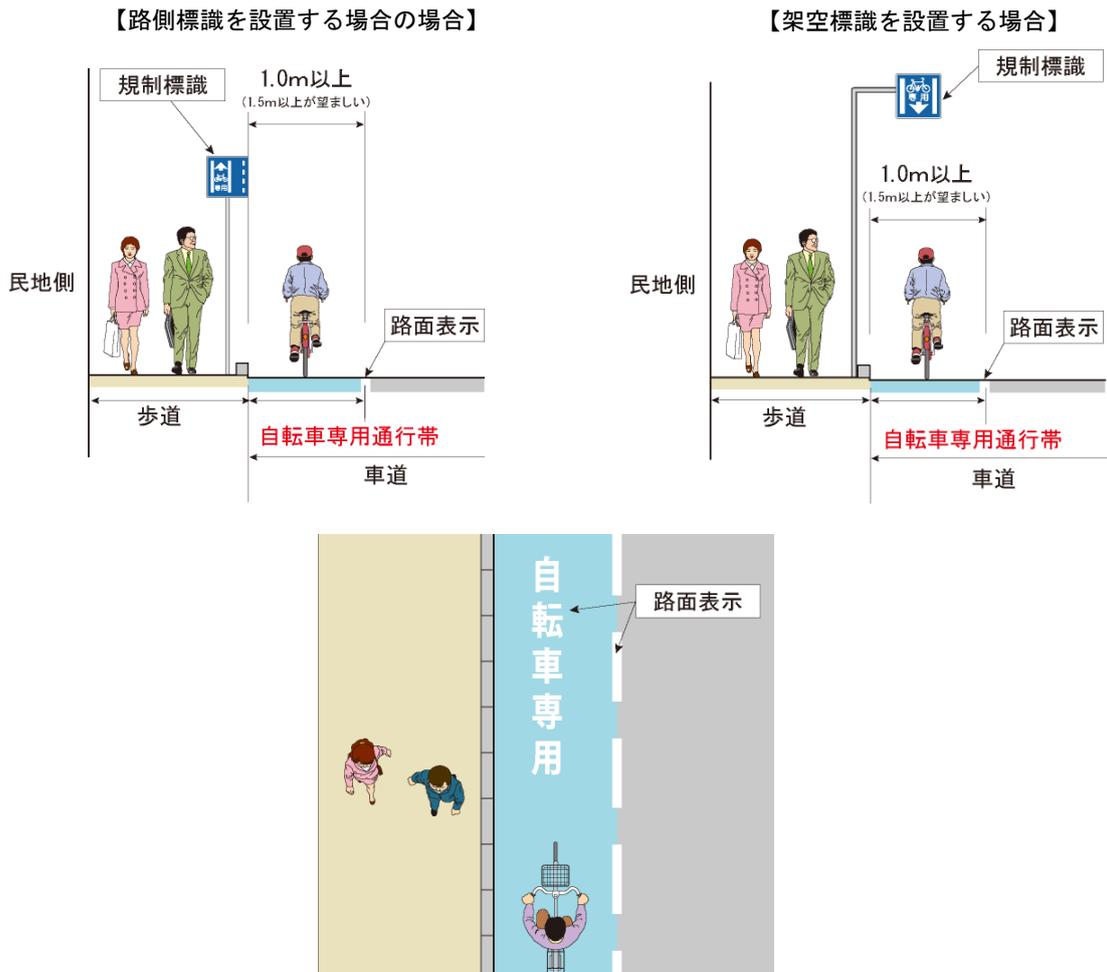


図4-6 自転車専用通行帯（自転車レーン）のイメージ



写真4-5 本市での整備事例（県道荒井荒町線）

■車道走行（路肩のカラー化等）

自動車の交通量が少ない路線や、規制速度が低い路線については、車道の左端を走行することになります。

車道の路肩を自転車走行部分として明示するため、青色等でペイントする試みや路面への誘導標示等が全国で実施されています。

しかし交通量の多い地域では、バス停やタクシーのりば、路上駐車車両の影響で、走行が危険な面もあります。

また、路肩のカラー化等による走行部分の明示は、法令上の位置づけがないなどの問題もあります。

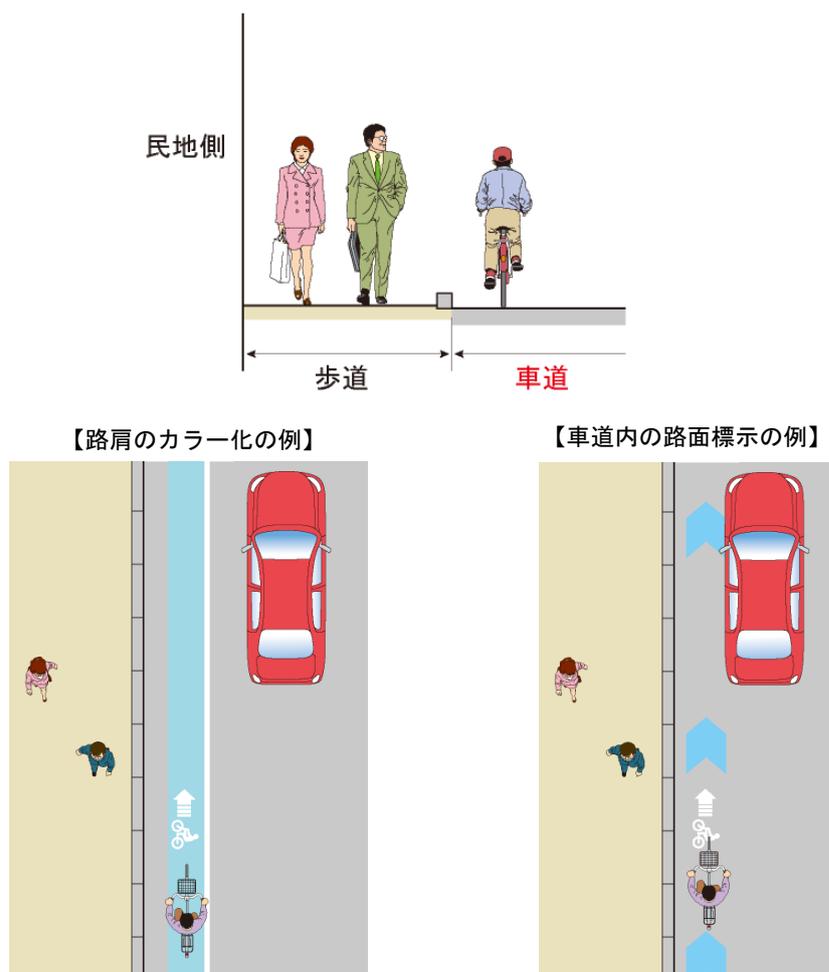


図 4 - 7 車道走行の取り組み例

■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、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部分指定（白線による分離）など複数の整備手法があり、それぞれ自転車走行に関するルールも異なるなど、利用者にとって分かりにくい面もあります。

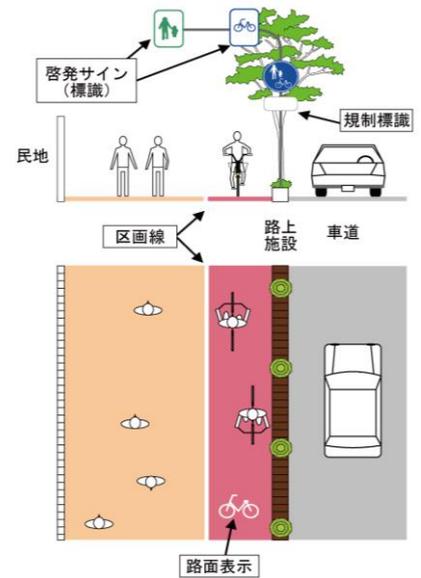


図 4-8

自転車歩行者道分離のイメージ



市道晚翠通線
(視覚的な分離)



市道愛宕上杉通1号線
(視覚的な分離+通行部分指定)



国道4号(東二番丁通)
(物理的な分離)

写真4-6 本市での整備事例

■ゆっくり走行路線

自転車利用者等への注意喚起や案内誘導サインのデザインに関するガイドラインを策定し、歩行者通行量が多い場合など、自転車通行空間の分離が困難な路線については、徐行運転や一時停止、車道寄りの通行、自転車の降車（押しチャリ）を促すようなサインの設置等を行い、ルール・マナーによって安全性を確保します。

しかし、路線ごとに歩行者や自転車の交通量、道路の幅員、あるいはバス停、建物の出入口など沿道の状況が異なることから、それらを十分に調査し、路線に合った効果的な手法を検討します。

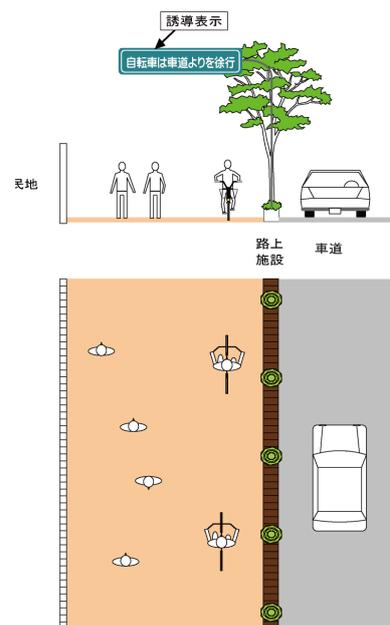


図 4-9

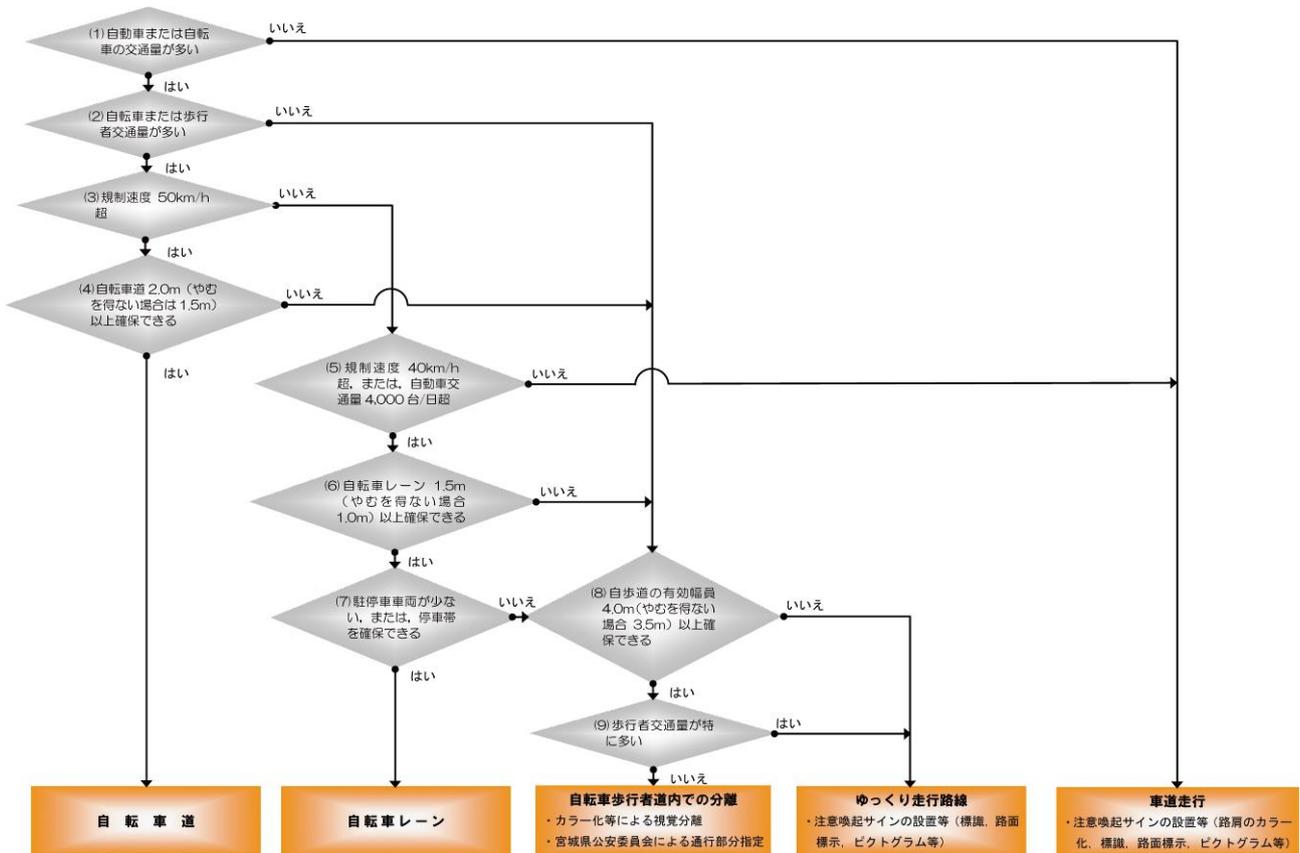
ゆっくり走行路線の取り組み例



国道4号（東二番丁通）
（自転車降車看板）
写真4-7 本市での整備事例

④自転車走行環境の整備手法検討フロー

自転車走行環境の整備手法の検討にあたっては、下記の考え方を参考とします。
 ただし、新規に道路を整備する場合や大規模な道路改良を行う路線については、下記によらず自転車道や自転車レーンの整備について検討します。
 なお、整備手法や判断基準の詳細については、「資料編4」に示しています。



※標準的な考え方を示したものであり、道路管理者と交通管理者の協議、地域特性や地元の要望等を踏まえ整備手法を決定します。

図4-10 整備手法の検討フロー

【実施計画】

地下鉄東西線開業

実施施策	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28～ 32 年度	実施主体		
					市民	企業	行政
I：『自転車ネットワーク路線』の整備	市道青葉通線（図 4-3⑬） （東二番丁通～西公園通間）			市道青葉通線（図 4-3⑬） （東二番丁通～仙台駅間）			
	市道元寺小路福室線（図 4-3⑮） （東八番丁通～駅前通線間及び仙台駅東第二土地区画整理事業地内）						○
	「ゆっくり走行路線」サイン検討	市道晩翠通線（図 4-3⑨）他の整備		効果等を踏まえ、その他路線の整備			
II：『あんしん通行路線』の整備	県道利府岩切停車場線（図 4-4①）						
	市道狐小路尼寺線（図 4-4④）						
	市道大和町 1 号線他 3 線（図 4-4⑤）						
	市道原町広岡線（その 2）線（図 4-4⑥）						○
	市道富沢山田線（図 4-4⑧）						
	県道泉塩釜線（図 4-4⑩）						
		市道大槻 4 号線（図 4-4②）他の整備		効果等を踏まえ、その他路線の整備			

（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

路上放置自転車が無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、そして同時に、自転車の走行環境も向上します。

路上放置自転車を無くすためには、駐輪需要にあわせ、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く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、民間事業者がその重要性を認識し積極的に取り組んでいくことが不可欠です。

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意味がないため、自転車利用者が駐輪に対する高い意識を持ち、行政でも引き続き路上放置に対して厳しく対応することが必要です。

②実施施策

青葉通周辺や広瀬通周辺では、現在でも時間帯によって、500 台前後の放置自転車が確認されるなど、今後も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、それら駐輪場に誘導するための取り組みを実施します。

I：地下鉄東西線事業と併せた公共駐輪場の整備

平成 27 年度開業予定の地下鉄東西線の整備に併せて、各駅直近に駐輪場が整備されます。

（仮称）一番町駅においては、地下鉄利用者のみならず、都心部に自転車で買物に訪れた方などが利用できるよう、大規模な駐輪場を整備します。

II：路上の一部を活用した駐輪施設の整備

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の減少にも効果が見られることや、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くで駐輪できるよう、引き続き、整備を進めていきます。



【勾当台路上自転車等駐車場】



【仙台駅西口北路上自転車等駐車場】

写真 4 - 8 路上駐輪場の整備事例

III：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。

Ⅳ：公共駐輪場の料金制度の見直しの検討

今後、新たな公共駐輪場の整備は地下鉄東西線駅直近以外には難しい状況にあることから、路上放置自転車対策として、利用率の低い民間ビル等の専用駐輪場などの活用も考えられます。

そこで、不特定多数の方が利用できる民間による有料駐輪場の整備促進の観点から、公共駐輪場の適正な利用料金を検討します。

Ⅴ：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、駐輪場を探しやすくするなど、特定の駐輪場への集中を解消する対策を検討します。

Ⅵ：実態を踏まえた附置義務制度の見直しの検討

本市では、「仙台市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例」により、自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設に駐輪場の設置を義務づけています（附置義務駐輪場）。

しかし、使いにくい駐輪場も見受けられることから、より使いやすい民間駐輪場の整備を促進するため、「仙台市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例」に基づく助成要件の緩和や設置基準の見直し、分かりやすい案内表示の義務付け等について検討していきます。

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

一部の施設では、見つけにくい場所に駐輪場が設けられているケースも見受けられることから、分かりやすい案内表示の設置を駐輪場管理者等へ働きかけていきます。

Ⅷ：既存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、誰もが利用できる附置義務駐輪場の整備促進手法の検討や商店街への働き掛けを行います。

Ⅸ：放置自転車撤去の効率化

都心部においては、年々、放置自転車台数が減少しており、あわせて放置自転車の撤去台数も減少しています。

しかし、青葉通や広瀬通周辺等の路上では、現在でも多くの放置自転車が確認されるため、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、放置の実態にあ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。

Ⅹ：放置禁止区域等の拡大

地下鉄東西線の各駅には、駐輪場を整備することから、あわせて東西線駅周辺を含めた自転車等放置禁止区域等の拡大を行います。



図 4 - 1 1 自転車等放置禁止区域・放置規制区域の標識

【実施計画】

地下鉄東西線開業

実施施策	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28～ 32 年度	実施主体		
					市民	企業	行政
I：地下鉄東西線事業と併せた公共駐輪場の整備	地下鉄東西線開業にあわせ整備						○
II：路上の一部を活用した駐輪施設の整備	青葉通への整備	その他路線への整備					○
III：公共駐輪場への分かりやすい案内表示の設置	デザインの検討	設置					○
IV：公共駐輪場の料金制度の見直しの検討			地下鉄東西線開業後の利用実態を踏まえ、利用料金見直しの検討	利用料金見直しの判断			○
V：公共駐輪場の施設改善の検討	改善内容の検討	設備等更新に併せた整備					○
VI：実態を踏まえた附置義務制度の見直しの検討	附置義務制度見直しの検討（建設奨励制度、設置基準など）		附置義務制度の見直し				○
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	継続的な駐輪場管理者等への働きかけ					○	○
VIII：附置義務駐輪場の一般開放の働きかけ	商店街や駐車場管理者への働きかけ					○	○
IX：放置自転車撤去の効率化	放置自転車の撤去（放置の実態に合わせた効率的な撤去の実施）						○
X：放置禁止区域等の拡大	地下鉄東西線駅周辺を含めた放置禁止区域等拡大の検討			地下鉄東西線駅周辺を含めた放置禁止区域等の設定			○

(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

基本方針の一つである「自転車の楽しさを感じられる環境づくり」は、自転車利用者への教育的な取り組みになりますが、一方で自転車本来の「楽しさ」を感じられるような取り組みも重要であると考えます。

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、まちなかを自由に回遊できるシステムの導入や、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導入や、自転車利用を楽しんでもらえるような自転車走行環境の整備を検討します。

I：コミュニティサイクルの導入

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、CO₂削減、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、コミュニティサイクルの導入を進めます。なお、導入に当たっては、民間活力を導入するとともに、継続的な事業展開ができるような仕組みづくりを検討します。

また、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。



写真4-9 「DATE BIKE (ダテ バイク)」サイクルポート状況

Ⅱ：東部地域を回遊できる自転車走行環境整備

地下鉄東西線（仮称）荒井駅を起点に、本市東部地区の豊かな自然等に触れながら、自転車に乗ることが楽しめる自転車走行環境を整備します。



図 4-12 東部地域の自転車走行環境整備（イメージ）

【実施計画】

実施施策	平成 25 年度	平成 26 年度	地下鉄東西線開業		平成 28～32 年度	実施主体		
			平成 27 年度	平成 28 年度		市民	企業	行政
Ⅰ：コミュニティサイクルの導入	コミュニティサイクルの実施（ニーズ等に合わせて自転車台数やポートの拡充）				事業内容を検証し、継続		○	○
Ⅱ：東部地域を回遊できる自転車走行環境整備		回遊ルートの設定、整備内容の検討			整備・案内板設置、マップ作成			○

第5章 プラン実現のための仕組み

1. 評価指標

プランの推進に向けて、施策の進捗状況や効果を的確に把握するため、4つの基本方針毎に評価指標を設定します。

なお、目標年次は平成32年度としますが、地下鉄東西線が開業する平成27年度を短期的な目標と設定し、平成27年度以降、その後の状況も踏まえ、評価指標の見直しを行います。

方 針	評 価 指 標
方針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 「 <u>+</u> 」 ※モデル地域住民・市政モニター等のアンケート等で計測 ●市民の自転車のルールに対する遵守率 対前年度比 「 <u>+</u> 」 ※モデル地域内や主要交差点の通行状況調査等で計測 ●自転車に関係する事故件数 対前年比 「 <u>-</u> 」
方針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24年度末 約42% ↓ 平成27年度末 約60% ●「あんしん通行路線」の整備進捗率 平成27年度末 約50% ●自転車に関係する事故件数 対前年比 「 <u>-</u> 」
方針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 対前年比 「 <u>-</u> 」
方針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 対前年比 「 <u>+</u> 」

2. 推進体制

本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推進していく必要があります。そのための組織として、現在、関係行政機関で組織している「杜の都のまちなか自転車プラン推進会議（以下、推進会議）」を発展・拡充させ、協力体制を構築したうえで、施策を展開していきます。

この推進会議においては、各施策の進捗状況や実施における課題等の共有化を図り、その後の施策展開に向けた協議を行うことによって、各実施主体の連携のもと本プランの推進を図っていきます。

また、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互いに連携を図り、地域ぐるみで自主的な活動を行うことが効果的であると考えられます。

そこで、既存組織の拡充などにより、地域との協働をさらに進め、実施し、その効果を随時検証しながら継続していくとともに、推進会議と地域との連携を図っていきます。

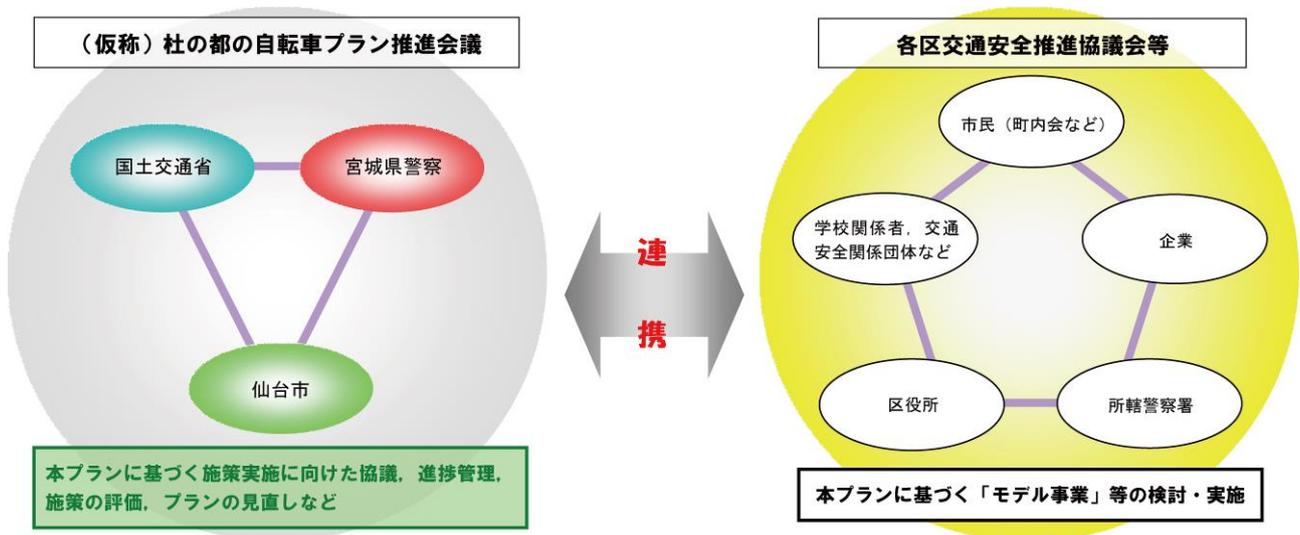


図5-1 プランの推進体制

3. PDCAサイクルによる進捗管理

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等、適切に状況を確認していくことが重要です。

このため、推進会議を適宜開催し、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。

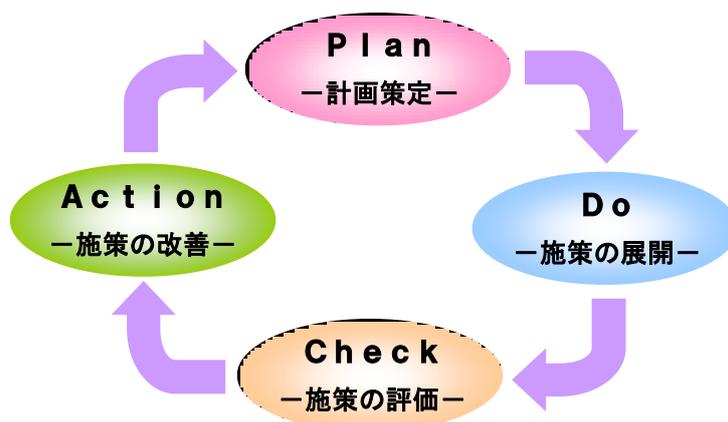


図5-2 PDCAによる施策展開

「みんなにやさしい自転車利用環境づくり」実現に向けたロードマップ

