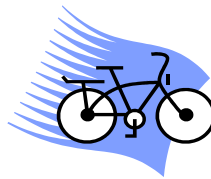


資料

1. 第2回検討会議の概要	1	3. ルール・マナー	18
1-1 主な意見	1	3-1 自転車の安全利用の推進	18
1-2 確認事項	5	3-2 自転車の事故発生状況	21
2. 駐輪環境	6	3-3 自転車に対する市民の意識	24
2-1 駐輪環境に関する意見及び市民ニーズ	6	3-4 自転車利用ルールとマナー	31
2-2 駐輪実態及び駐輪施設の状況	8	3-5 自転車安全利用対策のあり方	37
2-3 駐輪環境整備の考え方	13		
2-4 札幌市における駐輪環境整備のあり方	16		

平成21年6月3日(水)



1. 第2回検討会議の概要

1-1 主な意見

走行環境(走行空間整備のあり方)について

- ・自転車利用のあり方を検討しなければいけない一番の理由は、歩行者の安全であると思う。
- ・物理的に分離する構造は様々な課題があるため、自転車レーンが、札幌市に合っているのではないか。
- ・走行空間については、車道を狭くする場合と歩道を狭くする場合と両方考えていく必要があるのではないか。
- ・安全性、地域特性を考慮した場合の整備手法としては、自転車レーンもしくは自転車歩行者道で走行位置を明示したものが良いのではないか。
- ・広幅員の歩道であれば、モデル地区の国道12号のように歩道上に自転車道を整備する方法が良いと思う。
- ・路肩にある程度の幅が確保されるのであれば、車と同じ左側通行で走行できるのではないかと思う。
- ・場合によっては、車道を車の通行に差し支えない程度に減らしてでも自転車レーンの幅を確保してほしい。
- ・走行空間の整備手法は、歩道や車道の幅員だけでなく、沿道にどのような人が住んでいて、どのような商売をしているかなども考慮して選定していく必要があると思う。

走行環境(走行空間整備のあり方)について(つづき)

- ・自転車交通量の多いところでどうか、沿道環境がどうかなど、ある程度マップをつくり、それによってどうするかということで、より具体的に議論が進むのではないかと思う。
- ・自転車レーンがスピードを出して良い場所になってしまうと、子どもや高齢者はゆっくり走ってられないという問題があり、歩行者や子ども・高齢者の自転車運転者を守るという視点から、速い自転車は別なところを通行するという観点で整理することが大事ではないか。
- ・札幌の道路事情はいろいろなところで全く違うと思うので、可能なおところから整備するというのは大変重要なことだと思う。そのような道路事情を踏まえ、順序立てて整理していかないと課題解消できないと思う。
- ・車が集まるおところ、人が集まるおところ、自転車が集まるおところは1カ所で、みんなが集まる。そういう中でどうやって空間を分け合うのかということになるのではないか。
- ・整備手法については様々な問題点があるおと思うので、課題点をさらに的確にする必要があるおと思う。

走行環境(交通規制)について

- ・自転車レーンの場合、自動車の駐停車位置を車道上にすれば、自転車の安全は確保されるのではないか。
- ・自転車レーンの空間が違法駐車に利用されるという問題もあるため、そのような場合は歩道を走っても良いという規則が活かされたままで整備していただければ良いおと思う。
- ・車道の左側通行が原則というルールが当たり前という考え方を明確にできればいいおと思う。
- ・通勤・通学の時間帯のみ駐停車禁止にしてしまうとか、自転車の通行量がふえる時間帯のみ自転車レーンの安全を確保するような仕組みを考える必要があるおと思う。
- ・交差点では、きちんとルールを決めないと、かえって不便になるのではないか。自転車の信号をつくらないと、うまく交通処理ができなくなってしまうおと考えられる。
- ・最近、都心で多い歩車分離式信号交差点で、自転車は、本来、進行方向の信号を車と一緒に青で通行すべきだおと思うが、特に左折車に巻き込まれるような恐怖感を伴う。車と同じ信号で自転車が通行することを理解していない自動車運転手が結構いるおと考えられる。
- ・自転車レーンをつくった場合は、歩車分離式の交差点は本当に厄介だおと思う。自転車利用者が理解していないと、歩行者用信号で出ていって歩行者とぶつかってしまうおということもある。

走行環境(ルール・マナー・教育)について

- ・ルール・マナーの実態、歩行者の安全性の確保という前提を踏まえ、初めて走行空間の確保という議論になるのではないか。
- ・教育、ルールの周知徹底は非常に重要で、ハードだけでは絶対無理だと感じている。
- ・高校生などがどういうふうになれば安全に走ってくれて、歩道を歩いている人たちも安心して歩けるようにするかということを考える必要があると思う。
- ・歩行者の安全のために高校生が通学する時間帯を設けるなど、モデルのようなものをつくってはどうかと思う。
- ・高校生が通学するときどういうルートを通っているのか、その中でどれくらい実際に自転車道として供用できる部分があるのか、さらに、高校生にルールについて学習してもらうなどという調査ができると、おもしろい。

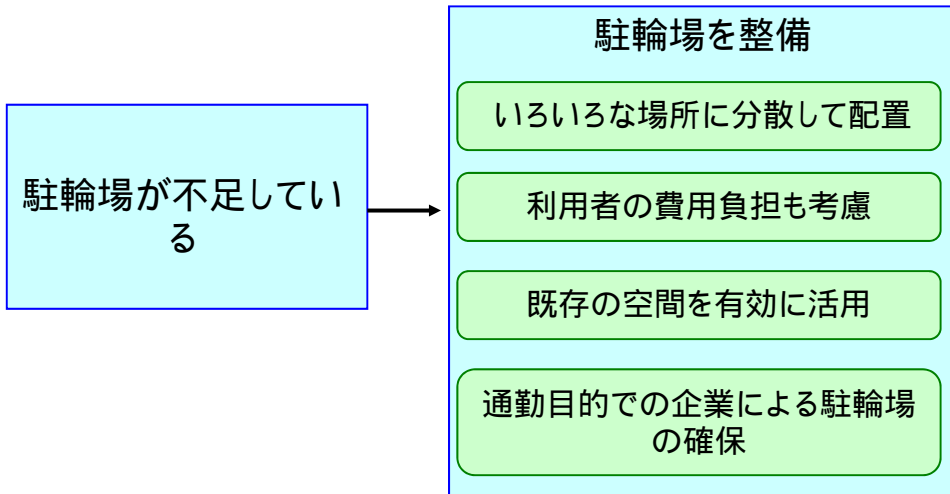
走行環境(ネットワーク)について

- ・路肩の幅がとれるところをつなげていくことが大事ではないかと思う。
- ・ルートとして、自転車が安全に通れる区間と車道を走行する区間が、ある程度ネットワーク化されていけばいいと思う。

確認事項

- ・池袋（歓楽街）における自転車走行空間の整備事例
- ・雨水ますの幅を除いて1メートル程度の幅があり、自転車が走れる専用の空間がどのくらいあるのか。
- ・自転車レーンができた場合に、自動車のほうがレーンをよけて停車が可能か。

第1回検討会議での駐輪環境に関する意見



6

市民の声(駐輪関係代表例)

札幌駅周辺の**自転車駐輪場を無料**にして、**もっと使いやすいところに大きな駐輪場を作ってください。**

駅周辺の放置自転車の有料化に大賛成です。税金で駐輪場を作ることも必要ですが、**受益者負担**からいっても、**駅前のデパート等に客のための駐輪場を作らせるよう、行政の働きかけをお願いします。**

自転車利用者は**自分の利便性のことしか考えていない**。どこでも無理やり停めている。**もっと厳しく多くの自転車を撤去してください。**

JR札幌駅周辺などでは駐車禁止の標識が目立ち、その辺りに止めると、当然ながら自転車は撤去され、取り戻すにはなにかのお金を支払わなければならない。自転車はまるで悪者扱いだ。**エコロジーが叫ばれる昨今、ぜひ考え直してほしい**

7

自転車等駐車対策マスタープラン（H12）

駐輪場整備の基本的考え方

乗継利用は公共で駐輪場整備

鉄道への乗継交通手段として利用される自転車に対しては、歩行者空間の確保、都市景観保全などの観点から、鉄道事業者を含めた公共で対応を図る。

・路上駐輪場：基本的に廃止し、路外に移行。

・都心部対策：用地確保が極めて困難であるが、確保に向け引き続き検討を行う。確保できるまでは既存路上駐輪場を継続し活用。

商業施設等利用は施設管理者が対応

商業施設等への交通手段として利用される自転車に対しては、自転車需要を発生させる施設管理者が、お客様駐車場として整備を行う必要があることから、附置義務条例による路外駐輪場整備を基本とする。

・商業施設等で大量の駐輪需要を生じさせる施設の新築及び増築時に駐輪場の設置を義務付け（H14.4条例施行）。平成19年度末現在 建築確認受付済件数市内52箇所、4,272台

受益者負担

駅に集中する自転車利用者は、特定の利用者が多くを占めることから、多額の整備費を考慮した場合、受益に対する負担が適当であり、誘導整理に係る費用の面からも、費用負担が必要。

・都心部（札幌駅周辺）では、一定水準の駐輪場を整備し、即時撤去を実施。平成17年から駐輪場を有料化。

主要鉄道駅における駐輪状況

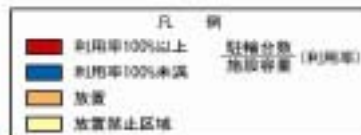
駅周辺の駐輪状況（手稲駅）の事例



駅に近接した自転車駐輪場に利用が集中

駅から離れると利用率が低下

出典：「H20自転車駐車実態調査（札幌市）」



都心部における放置(路上・その他)状況

【一時利用できる駐輪場】

位置	駐車場名
1	札幌駅北口
2	札幌駅北口
3	北6西1高架下
5	札幌駅5・6自転車駐車場
11	北5西1暫定

【定期のみ利用できる駐輪場】

位置	駐車場名
4	北6西2高架下
6	北4西5アスタイ西路上
7	北4西5アスタイ横路上
8	札幌公園停車場線道路上
9	北4西3道銀前路上
10	北4西3西部ロフト前路上
12	北4西1北濃会館南路上
13	北4西1共済ビル南路上
14	北4西2東急横路上第2
15	北4西2東急横路上第1
16	北5西2エスタ前路上

【駐輪場】

位置	駐車場名
17	大通駅第1
18	大通駅第2
19	大通駅第3
20	南1西1丸井南館路上
21	大通西NHK前路上
22	大通東中央バス前路上
23	南1西2カナリア前路上
24	南2西2プリヴィア前路上
25	南1西2カナリア前路上
26	南1西1札幌東ビル前路上
27	南2西2ラルズ前路上
28	南4西4ロビンソン前路上
35	南3西1須貝ビル前路上



大通駅周辺では、駐輪施設数が少なく、多くの自転車が路上などに駐輪されている。

出典：「H20自転車駐車実態調査(札幌市)」

代表的な駅の駐輪状況

駅名	乗継利用者 [A]	施設容量 [B]	駐輪台数 [C]	放置台数 [D]	駐輪特性
	(人)	(台)	(台)	(台)	
大通	142	417	2,036	1,599	乗継以外の利用が圧倒的に多く、1,600台以上の施設容量が不足している
さっぽろ	1,429	4,910	3,695	1,200	施設容量は充足しているが、大半が乗継以外の利用となっている
麻生	2,320	1,326	2,495	831	駐輪台数の大半が乗継利用であり、1,000台程度が不足している
新さっぽろ	1,846	2,553	3,461	549	乗継利用に対する施設容量は充足しているが、900台程度の容量が不足している
手稲	2,898	3,046	2,995	214	施設容量は充足しており、駐輪台数の大半は乗継利用となっている
ひばりが丘	484	760	487	37	駐輪台数のほとんどが乗継利用である。施設容量は充足し、放置台数も少ない
東札幌	474	75	796	651	乗継利用・乗継以外の利用が混在している。駐車台数に対し、施設容量が相当数不足しており、放置自転車台数も多い

乗継利用者に対し、施設容量が満足しているもの [A < B]

駐輪台数に対し、施設容量が満足しているもの [B > C]

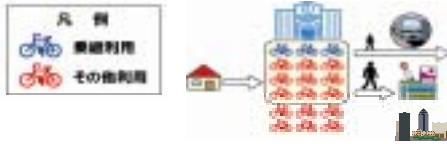
乗継以外の利用が多いと考えられるもの [C - A > 1000]

放置台数・駐輪台数は、自転車駐車実態調査
乗継利用者は、第4回道央都市圏パーソントリップ調査による推計値

駐輪パターンイメージ

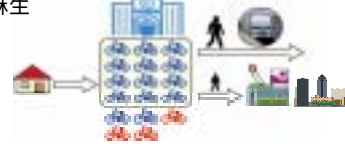
A. 駐輪場を乗継以外で利用する人が多い。

例) 都心(大通・さっぽろ)



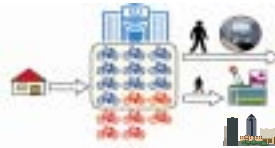
C. 乗継利用に対して施設台数が不足。乗継以外の利用もあり、周辺に放置。

例) 麻生



B. 乗継利用に対する施設台数は充足。しかし、乗継以外の利用も多く、トータルで施設台数は不足。

例) 新さっぽろ



D. 乗継利用がほとんどで施設台数は充足。しかし、駅直近に駐輪が集中、放置発生。

例) 手稲



E. 乗継利用がほとんどで施設台数は充足。

例) ひばりが丘



駐輪施設の整備事例

地下空間の活用
(東京都江戸川区 葛西駅 地下駐輪場)



立体化(札幌駅北口駐輪場)



商業施設との複合
(札幌駅5・5 紀伊国屋横 駐輪場)



歩道橋下の活用
(栃木県 宇都宮市)



路上駐輪場
(福岡県 福岡市)



附置義務駐輪場

〔現在の札幌市の附置義務(H14.4条例施行)〕

商業施設等(小売店舗、遊技場、銀行)は大量の駐輪需要を生じさせることから、**施設の新築及び増築時に駐輪場の設置を義務付け**。H19年度末現在 市内52箇所、4,272台(うち都心部:6箇所、508台)

全国事例では、小売店舗、遊技場、銀行以外にも、附置義務を課している事例あり。

小売店舗、遊技場、銀行以外を対象としている事例(政令指定都市)

政令指定都市	小売店舗、遊技場、金融機関以外の対象施設	備考
札幌	-	H19放置台数 全国4位
仙台	映画館、専修学校等、事務所	
さいたま	飲食店、専修学校等、学習施設(学習塾など)、スポーツ施設(体育館など)、病院等、映画館、公共施設(郵便局、公民館、図書館)など	H19放置台数 全国12位
川崎	飲食店、専修学校等、学習施設(学習塾など)、スポーツ施設(体育館など)、病院等、映画館、公共施設(郵便局、公民館、図書館)など	H19放置台数 全国5位
新潟	飲食店、専修学校等	
静岡	映画館、専修学校等、事務所	
名古屋	飲食店、映画館	H19放置台数 全国3位
堺	飲食店	
広島	専修学校等	
福岡	専修学校等、事務所	

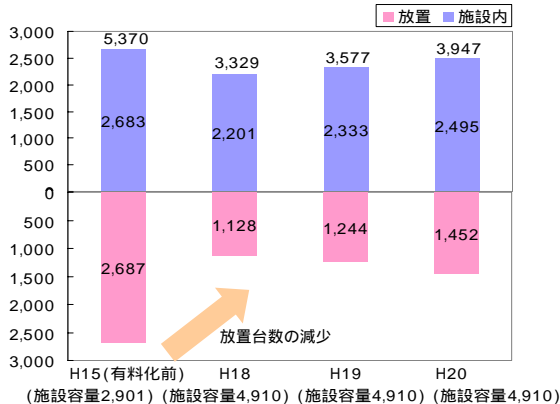
出典：各自治体HP、「H19駅周辺における放置自転車等の実態調査(内閣府)」

放置禁止区域と駐輪場有料化

放置禁止区域、市内18箇所を指定。また、都心部では、一定水準の駐輪場を整備し、即時撤去を実施。自転車利用者に**適正な受益者負担を求め**るため、**札幌駅周辺は駐輪場を有料化**。

放置禁止区域を指定し、即時撤去を実施すると、禁止区域の外側に自転車が放置される傾向があるため、区域外への影響が懸念される。

札幌駅周辺における放置状況(放置禁止区域内)



出典：「自転車駐車実態調査(札幌市)」

札幌市における駐輪環境の現状の問題点

・乗継目的における駐輪場の施設容量は、駐輪台数が急増しているため、需要に追いついていない状況にある。

・放置自転車の増加により、歩行環境の悪化を招いている場所がある。

・自転車利用者のうち、乗継目的以外で駅周辺の駐輪場を利用している場合がある。

・駅に近接した場所の駐輪場の整備は、用地確保等が困難になっている。また、遠方に駐輪場を整備した場合は、利用率の低下が想定される。

札幌市における駐輪環境整備にあたっての視点

駐輪特性の認識

- ・移動形態
(駅までの移動、目的地へ直接移動)
- ・駅周辺における整備状況
(駅との距離、施設容量)
- ・目的地における整備状況
(通勤先・商業施設等における駐輪場の整備状況)

駐輪施設整備検討に向けて

- ・整備エリアの設定と駐輪需要の見通し
(恒久対策、暫定対策)
- ・利用目的による整備主体のあり方
(公共、民間)
- ・費用負担の考え方
(有料、無料)(利用者負担、事業者負担)
- ・既存施設の有効活用と他事業との連携
(既存施設の高度化等)(まちづくり事業と併せた整備)

今後の駐輪環境
整備の方向付け

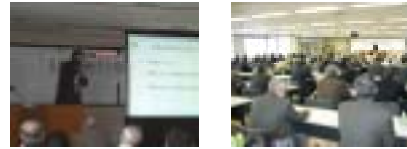
交通安全の取り組み

教育

幼児・児童・高齢者・地域等に対する交通安全教育

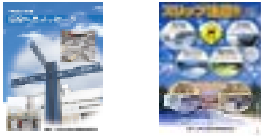


交通安全指導者の養成



広報

啓発冊子・チラシ等を使った広報



広報誌・広報番組等を活用した広報



啓発

交通安全指導員による街頭指導



地域住民と連携した街頭啓発



自転車の安全利用の取り組み

教育

自転車実技教室の実施及び自転車運転免許証の交付



小学校や高齢者クラブ等に対する交通安全教室や出前講座の実施



広報

駐輪場の看板や地下鉄ポスターによる広報



小・中・高校生や市民に対する広報



啓発

自転車安全利用日の街頭啓発、街頭指導



「セーフティサイクリング2009」事業

教育

中・高校生に対する出前講座の拡大



自転車安全利用宣言校の推進



広報

自転車販売店等の事業者と連携した広報



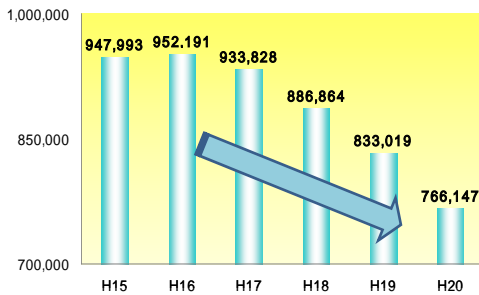
都心部やモデル地区等における啓発イベントの実施

啓発

自転車マナー向上指導員による啓発

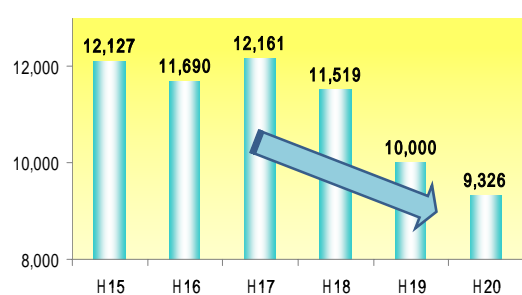


交通事故発生件数(全体)の推移 (全国)



出典：「警察庁資料」

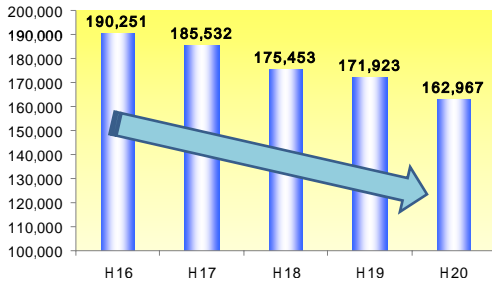
交通事故発生件数(全体)の推移 (札幌市)



出典：「札幌市地域振興部区政課資料」

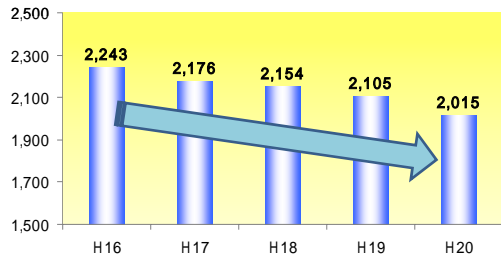
全国・札幌市ともに交通事故発生件数(全体)は減少している。

自転車対車両事故の死傷者数の推移
(全国)



出典：「警察庁資料」

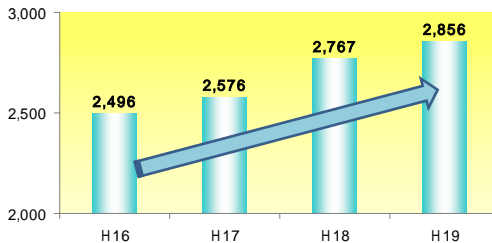
自転車対車両事故の死傷者数の推移
(札幌市)



出典：「札幌市地域振興部政課資料」

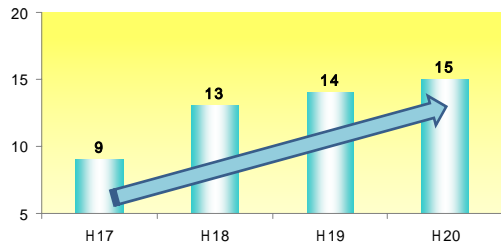
全国・札幌市ともに自転車対車両の事故は減少している。

自転車対歩行者事故の死傷者数の推移
(全国)



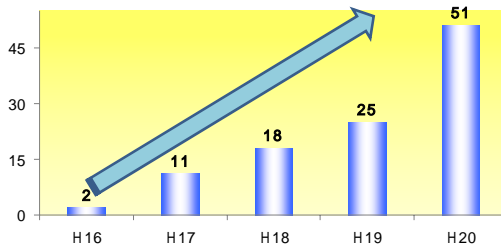
出典：「警察庁資料」

自転車対歩行者事故の死傷者数の推移
(札幌市)

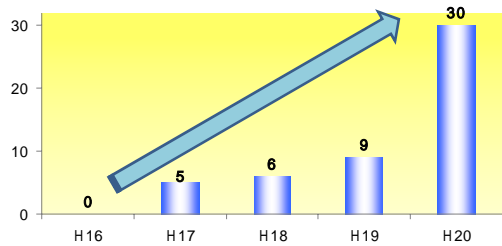


出典：「札幌市地域振興部政課資料」

全国・札幌市ともに自転車対歩行者の事故は増加している。

自転車(全体)に関する市民の声の推移
(札幌市)

出典：「札幌市広報部市民の声を聞く課」

のうち、マナーに関する市民の声の推移
(札幌市)

出典：「札幌市広報部市民の声を聞く課」

自転車に関する声、そのうちのマナーに関する声が増加している。

市民の声(マナー関係、走行空間代表例)

道路利用者(クルマ、自転車、歩行者)の中で、最も悪質であり、突出してルール違反しているのは自転車である。「車道を走ろう」と努力すらしめない自転車族にたいして、もっとプレッシャーをかけてください。

中心部では自転車で車道を走るのは困難です。ルールを守ろうとすれば市内中心部では自転車には乗れないことになるのではないのでしょうか。
歩道でも車道でも自転車を利用することができる環境の整備をお願いします。

歩行者を気遣う気持ちがないまま自転車に乗っている人が多すぎます。今以上に、自転車に乗る人のマナーの広報・啓発に力を注いでください。

最近、車道を走る自転車を見かけることが多くなったが、車道は車道でも、その中央付近を走行したり、車の進行方向と逆方向に走って来る自転車も目立ちます。指導を強め、交通安全の徹底を図るべきだと思います。

原文より主要部分抜粋、表記は原文のまま

出典：「市に寄せられた意見、要望等」

自転車の交通事故事例

自転車、脚立に衝突 枝払い中の7歳死亡

札幌西署 ひき逃げ容疑、男追う

札幌市西区舞鶴三のの歩道で五日午前、同住所、無職の男が脚立に上がって自宅マンションの庭木の枝払いをしていたところ、走行中の自転車が脚立にぶつかったため転倒し、八日午前、脳挫傷で死亡した。自転車の若い男は立ち去って行り、札幌西署は重傷致死と道交法違反(ひき逃げ)の疑いで男の行方を追っている。調べでは、男は五日午前九時十五分ごろ、脚立の高さ約八十センチの部分で作業をしていた。衝突された、脚立は幅約二・五メートルの庭木に立て、自転車が通れるスペースはあったという。自転車の男は、一緒に作業をしていたマンションの住民二人が自ら署通報に行った間に逃げたという。道交法によると、自転車にひかれたの死に事故は一九九九年十一月、日高管内えりも町で起きていたが、死にひき逃げは珍しい。

出展：2005年11月9日付 北海道新聞

自転車の交通事故事例

自転車2人乗り死亡 交差点車と衝突

札幌の高校生



イラストはイメージです。

出展：2007年9月10日付 毎日新聞

交通安全について自主的に活動している
市民団体

- ・ 各地区交通安全母の会
- ・ 各地区交通安全実践会
- ・ 各スクールゾーン実行委員会
- ・ 各地区交通安全指導員会
- ・ 北海道交通事故被害者の会

交通安全について活動している
民間団体、公益団体

- ・ (社)北海道交通安全推進委員会
- ・ (財)北海道交通安全協会
- ・ (社)北海道安全運転管理者協会
- ・ 札幌市教職員交通安全推進協会
- ・ (社)日本損害保険協会 北海道支部
- ・ 市内ライオンズクラブ等の奉仕団体
- ・ 市内民間企業等

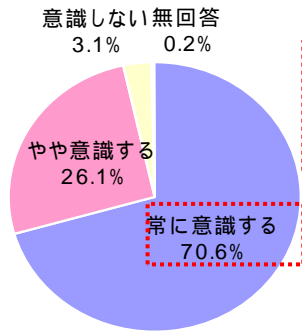
自転車について自主的に活動している
市民団体

- ・ 自転車安全教育指導員協議会
- ・ 道はだれのもの？札幌21
- ・ 「自転車にスポットを」勉強会

自転車について活動している民間団体

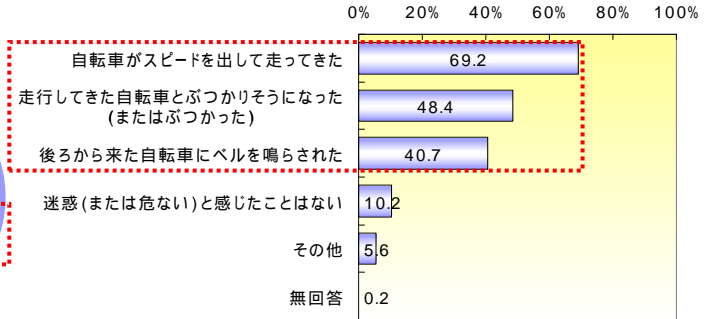
- ・ 北海道自転車軽自動車商業協同組合

自転車で歩道を走行する時の
歩行者優先意識



札幌市在住20歳以上の自転車
利用者583人対象

歩道歩行中に自転車を
迷惑(又は危険)と感じた経験

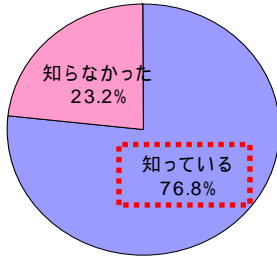


札幌市在住20歳以上の1253人
対象(複数回答)

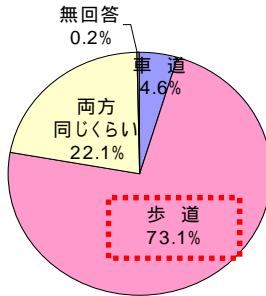
出典：「H19市政世論調査(札幌市)」

自転車利用者は歩行者優先意識がある一方、歩行者は自転車利用者に対して、迷惑や危険を感じている。

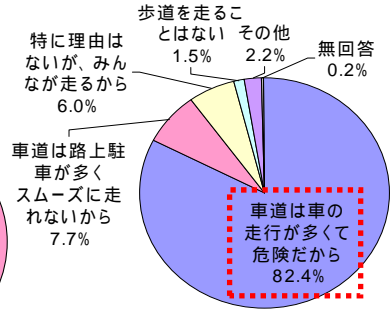
『自転車は歩道通行可の歩道を除き、原則的に車道の左端を通行する』ことについて



自転車で走行する場所



自転車で歩道を走行する時の主な理由



札幌市在住20歳以上の自転車利用者583人対象

出典：「H19市政世論調査（札幌市）」


多くの自転車利用者は車道が危険との理由で歩道を走行

自転車安全利用五則

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ② 車道は左側を通行
- ③ 歩道は**歩行者優先**で車道寄りを**徐行**
 - 歩道はあくまでも「歩行者優先」
 - 歩行者の通行を妨げるおそれあるときは、一時停止
 - ※「歩道」は道路法で定められた「歩行者専用」の道に限り、自転車も通行が認められています。
- ④ 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- ⑤ 子供はヘルメットを着用
 - ＜保護者の方へ＞
 - 平成19年の法律改正で、保護者が子どもにヘルメットをかぶらせる努力義務が設けられました。

車道の通行方法


**1 歩道のある道路では
車道の左側端**



※道路状況に応じて、歩道と外側端の両方通行できます。

[参考]

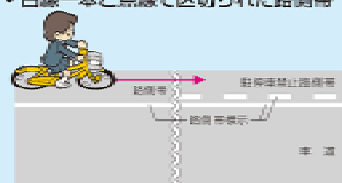
- 白線二本で区切られた路側帯は、歩行者専用です。
歩行者専用通行できます。



**2 歩道のない道路では
路側帯を通ることができる**

※歩行者の通行を妨げないよう注意と配慮で通行する。

- 白線一本で区切られた路側帯
- 白線一本と点線で区切られた路側帯



- 歩道も路側帯もない道路では、その左側端を通行します。

出典：「セーフティ自転車ライフ」

歩道を通行してもよい場合

・「歩道通行可」の標識等があるとき

「自転車専用通行可」の標識



歩道通行を許可する

・13歳未満の子供や70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が運転するとき



歩道通行を許可する

・車道または交通の状況に照らしてやむを得ないと認められるとき

例として

- 道路工事や事故した自転車同様のため車道の一部の通行が困難。
- 同乗者の交通量が激しく多く、車道の幅が狭いなどのため自転車等との接触の危険がある。



歩道通行を許可する

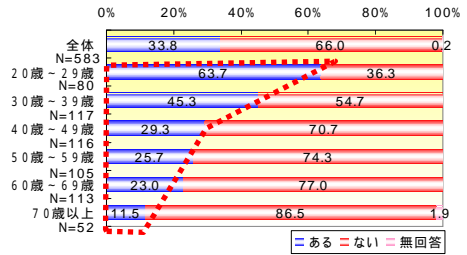
出典：「セーフティ自転車ライフ」

自転車利用者のルール・マナー違反と意識

【傘差し走行】



出典：「セーフティ自転車ライフ」



札幌市在住20歳以上の自転車利用者583人対象

出典：「H19市政世論調査（札幌市）」

若年層になるほどルール・マナーに対する意識が低くなる。

【ハイスピード走行】



【一時不停止】



出典：「セーフティ自転車ライフ」

【横断歩道通行】

歩行者がいるときの横断歩道通行

横断歩道では、歩道と同様に歩行者優先。通行することが出来ます。歩行者がいる時は、歩行者を優先し、じやまにならないよう自転車の進行を止めます。

また、「自転車専用道」があるときは、自転車に乗ったままここを通行するようにしましょう。



【無灯火】

無灯火

夜はもちろん、昼でも暗い場所やトンネルなどを通行するときはライトを必ず点灯しなければなりません。無灯火では歩行者や車の運転者などから見えにくく、危険です。必ずライトを点灯しましょう。



出典：「セーフティ自転車ライフ」

36

札幌市における教育・広報・啓発の問題点

- ・限られた時間の中で、現状は交通安全全般の教育を行っており、自転車のルールやマナーを周知し切れていない。
- ・自転車利用者のルールやマナー違反が見受けられる。
- ・自転車の通行区分が明確になっていなかったため、歩道通行が大半を占めており、歩行者がマナーの悪い自転車利用者に危険を感じている。
- ・交通安全教育を中学や高校全体に実施しておらず、継続的な教育が出来ていない。
- ・地域では自動車に対する街頭啓発を主に行っており、自転車に対する啓発機会が少ない。
- ・自動車運転者の理解が十分ではなく、自転車が車道通行するときに危険を感じている。

37

自転車安全利用対策の視点

自転車安全利用(交通安全)教育の現状について


- ・幼稚園・保育園・学校等のうち、希望者に実施
(それぞれ年1~2回、1回30~45分程度)
- ・交通安全全般が対象
(交通情勢に応じて、重点を設定)
- ・中学校・高校には、一部のみしか教室を実施していない
(冊子の配布による広報が中心)

広報・啓発の現状について

- ・地域と連携した交通安全運動が中心
(啓発品配布やチラシ・ポスターが主)
- ・マスメディア、インターネットの活用が不十分
(市の広報番組、広報誌、交通安全ホームページを活用)

交通安全の取組みの現状について

- ・「交通安全教育」と「地域活動の支援」が取組みの二つの柱
(自転車は2009年の重点事項)
- ・地域の担い手の高齢化
(交通安全指導員の平均年齢は68歳)



今後の交通安全
及び自転車対策
(教育・広報・啓発)の
方向付け

人優先の交通社会の確立 ~ 歩行者の安全を確保することが第一 ~

自転車利用環境の整備と合わせ、利用者のルールへの遵守とマナーの向上を図ることが必要不可欠

長期的かつ継続的に段階に応じた自転車安全利用(道路交通法等)の教育が重要

学校・地域・家庭による自主的な自転車安全利用の推進

自動車運転者にも、自転車と車道を共有していることを意識付け