

令和2年度 第2回熊本市自転車駐車対策等協議会

会議資料 1

令和2年9月18日（金）

熊本市 土木管理課 自転車対策室

◇第2次熊本市自転車利用環境整備計画の検証

現計画の概要

基本計画

(策定:平成23年6月 目標年次:令和2年)

基本理念

「自転車でお出かけしたくなるまちづくり」

基本方針

- ① 近距離(概ね5km)移動における自転車利用の促進
- ② サイクル&ライドの促進による自動車から「自転車+公共交通」への転換
- ③ 地域拠点を中心とした日常生活圏における自転車利用の促進

施策の基本的な考え方

1. 走行環境
2. 駐輪環境
3. マナーアップ
4. レンタサイクル

具体的な施策内容



実施計画

(策定:平成24年3月 目標年次:令和2年)

施策

1. 走行環境
 - ・自転車走行空間の整備
 - ・事故防止対策(交差点等)
 - ・白川ちやりんぼみちの整備
2. 駐輪環境
 - ・放置自転車ゼロ作戦
 - ・交通結節点の駐輪場整備
3. マナーアップ
 - ・安全教育
 - ・街頭指導
 - ・駐輪マナー
 - ・広報啓発
4. レンタサイクル
 - ・有料レンタサイクルの導入

現計画の効果検証

基本目標1

自転車を利用する機会が増えたと感じる市民の割合の4%増

問「あなたは、この1年間で、自転車を利用する機会が増えたと感じますか。」
(第7次総合計画アンケート調査)

10.6%(H28実績値)→11.6%(R1実績値)→12.6%(R2目標値)

※2次計画の中間年度であるH28年度からアンケート調査項目を、2次計画の基本目標に合わせた項目にしたことから、令和2年度までに当初の目標値の4%の半分である2%増加を目指している

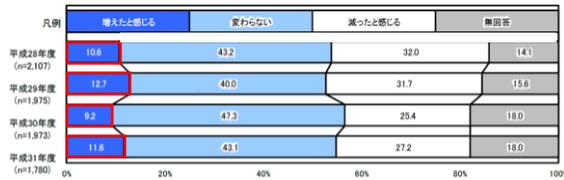


図 自転車を利用する機会が増えたと感じる市民の割合

進捗状況

■進捗状況

1. 走行環境(H24⇒R1)

自転車走行空間の整備		
・優先整備路線延長 ^{※1}	0.85/約17km ⇒ 12.4/約17km	…進捗率74.1%
事故防止対策		
・事故多発交差点整備箇所(市管理箇所)	8/48箇所 ⇒ 46/48箇所	…進捗率95.8%
	(8/42箇所)	(42/42箇所) (進捗率100%)
白川ちやりんぼみちの整備(白川橋～龍神橋)		
・整備延長	1.15/5.1km ⇒ 4.36/5.1km	…進捗率85.5%
2. 駐輪環境(H24⇒R1)		
放置自転車ゼロ作戦		
・中心部駐輪場の駐輪可能台数 ^{※2}	5,198台 ⇒ 4,533台	…12.8%減
・中心部駐輪場の利用台数 ^{※3}	2,443台 ⇒ 2,542台	…4.1%増
交通結節点の駐輪場整備 新たに6駅(電停)で整備・供用開始 …合計15箇所整備		
3. マナーアップ(H24⇒R1)		
安全教育、街頭指導、広報啓発		
・自転車交通事故件数(年)	768件 ⇒ 399件	…48.0%減
・アーケードの乗入指導件数(年度)	8,247件 ⇒ 1,497件	…81.8%減
・交通安全教室の実施数(年度)	年度当たり平均77回開催	…合計612回開催
駐輪マナー		
・市全域の放置自転車台数(年度)	6,549台 ⇒ 2,483台	…62.1%減

※1 自転車ネットワーク計画で定められた「優先的に整備する路線」約40kmのうち、令和2年度までに約17kmの整備を目標

※2 令和2年8月末現在

※3 毎年10月(晴天の平日15時)現在の定点を調査

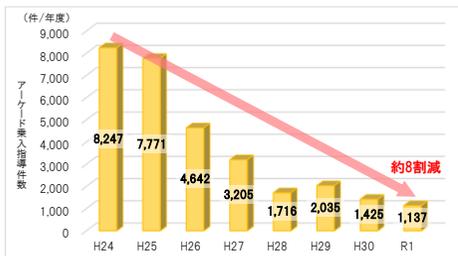


図 アーケード乗入指導件数の推移

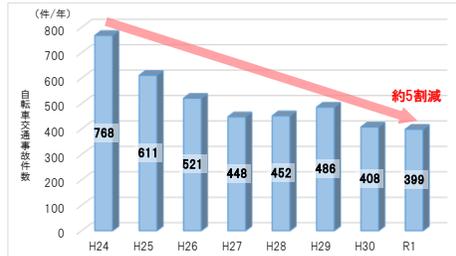


図 自転車交通事故件数の推移

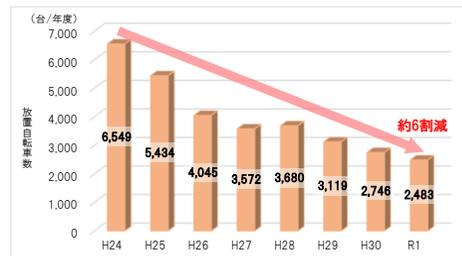


図 市全域の放置自転車台数の推移

基本目標2

5km圏域から市内中心部に発着する自動車移動の自転車等による移動への5%転換

「徒歩や自転車で日常生活が営める生活圏の形成」の取り組みによるCO₂削減量(熊本市低炭素都市づくり戦略計画)

597 t-CO₂/年(H27実績値)→933 t-CO₂/年(R1実績値)→1000 t-CO₂/年(R2目標値)

※5%転換はCO₂排出量/年が1,000 t-CO₂/年(R2目標値)に相当
歩道の整備延長、自転車走行空間の整備延長、中心部の駐輪場の駐輪台数より換算して算出
H27年度よりCO₂削減量の算出方法を見直し(自家用車の燃費7.5→11.1km/ℓ)



図 自動車から自転車等の移動の転換によるCO₂削減量の推移

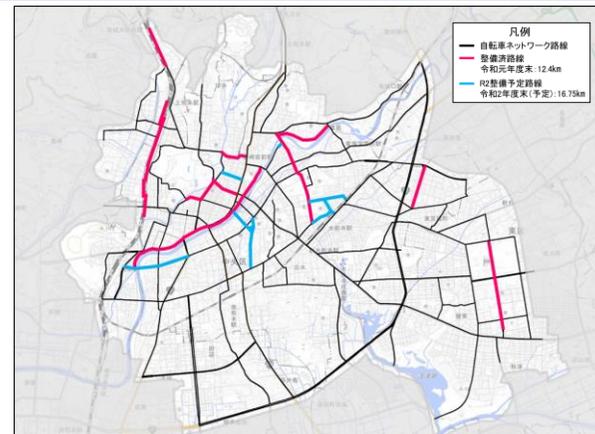


図 自転車NW路線 整備済・R2年度整備予定路線

背景

近年では「毎日が充実し、心身が満たされた生活」に焦点をあてた「QOL (Quality of Life)」という考えが広まっており、QOLに寄与するモビリティとして、**世界各国で自転車の活用が注目**されています。自転車はCO₂を排出しない環境に優しいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりやコミュニティの形成などの役割も担っています。国内においても**自転車保有台数が増加し、スポーツタイプの自転車や電動アシスト付き自転車等の販売台数が急増**しています。自転車の活用が注目されている一方で、自転車の過失による事故が発生しており、**安全に自転車を利用できる環境整備、自転車の交通ルールの周知徹底や交通マナーの改善などが課題**となっています。交通事故死者数は近年減少傾向である一方、自転車乗車中の死者数の占める割合は増加傾向にあります。また、中高生の自転車通学中における交通事故が5・6月に突出して多くっており、特に高校1年生の事故件数が最も多く、中学生においても1年生の事故が多い傾向にあります。

国内の取組み

このような背景を踏まえ、国では自転車活用推進法(2016.12)が施行され、交通の安全を確保を図りつつ、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを主な目的としています。この法律に基づいて自転車活用推進計画(2018.6)が閣議決定され、**国が地方自治体や企業、民間団体と一体となって自転車の活用を推進**していくことになりました。このオールジャパンでの取組みを呼称したものが**「GOOD CYCLE JAPAN」**です。全国の地方公共団体において、自転車安全条例の見直し(保険加入義務化等)や、地域の実情に応じた**「地方版自転車活用推進計画」**の策定が進められています。

みんながもっと自転車に乗れば日本に「しあわせ」の良い循環が起こる！ということを理念に、主に「環境」「健康」「観光」「安全」という4つの分野で整備を推進

ENVIRONMENT

サイクル都市環境

自転車を有効な交通手段として活用できる都市環境づくりを目指して

HEALTH

サイクル健康

サイクリングを通じて誰もが健康でいられる豊かな社会の実現を目指して

TOURISM

サイクル観光

サイクルツーリズム(自転車での観光振興)を積極的に推進し、観光立国の実現を目指す

SAFE

サイクル安全

自転車事故のない安全で安心な社会の実現を目指して

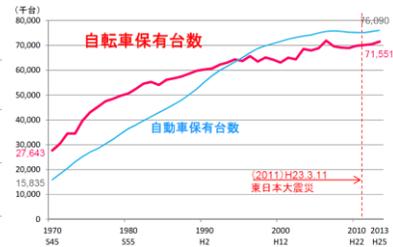


図 自転車保有台数の推移(全国)
出典：自転車(S45～H20)(財)自転車協会、自転車(H21～H25)財)自転車産業振興協会、自動車(財)自動車検査登録情報協会

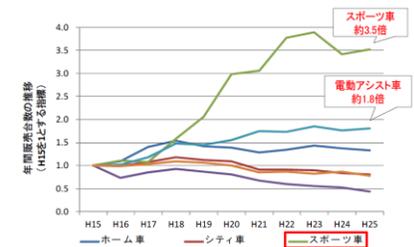


図 車種別販売台数の推移(全国)
出典：財)自転車産業振興協会(自転車国内販売動向調査)

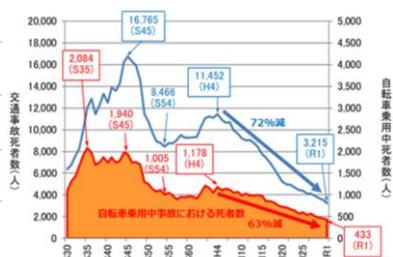


図 交通事故死者数の推移(全国)
出典：道路の交通に関する統計(警察庁)

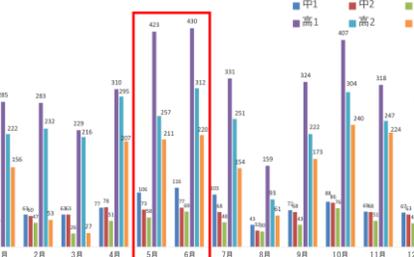


図 中高生の自転車事故発生件数(全国)(H27)
出典：自転車の安全利用促進委員会(中高生の自転車事故実態調査)

最近では、新型コロナウイルスへの対応である、「新しい生活様式」の取り組みのとして、人と人の接触を低減するため、**自転車が「密」を回避する移動手段として注目**されている

コロナウイルス蔓延前の通勤、通学の主な交通手段はなんですか？

自転車 37.6%	電車 39.6%	クルマ 13.1%	その他(バス、徒歩、オートバイ)
-----------	----------	-----------	------------------

今後、経済活動が再開した場合、通勤や通学の主な交通手段はどうされますか？

自転車 50.9%	電車 29.8%	クルマ 10.9%	その他(バス、徒歩、オートバイ)
-----------	----------	-----------	------------------

出典：コロナウイルス蔓延前後での通勤・通学の主な交通手段の変化
出典：コロナウイルス回復期の通勤通学への自転車利用に関するアンケート(NPO法人自転車活用推進研究会、バイシクルクラブ編集部)

(仮称)熊本市グッドサイクルシティ計画～熊本市自転車活用推進計画～ 骨子案

◇自転車を取り巻く背景

- 本市では、平成7年3月に『熊本市自転車利用基本計画』を策定して以降、自転車を取り巻く状況の変化等を踏まえ段階的に計画の見直しを行いながら、自転車が安全に走行できる走行空間の整備、駐輪場の整備を行ってきました。また、平成24年6月から放置自転車ゼロ作戦を開始し、放置自転車対策においても一定の成果を挙げてきました。
- 近年、自転車利用による健康増進や環境負荷低減などのメリットが注目され、自転車の保有台数が増加し、スポーツタイプの自転車や電動アシスト付き自転車も普及したことで、自転車が日常生活での利用やレジャー、スポーツとしても活用できる乗り物として注目されています。
- 一方で、自転車の交通ルール違反や走行マナーが守られないことにより、自転車の過失による高額賠償を伴う事故が発生しています。
- 国では、平成29年5月に自転車活用推進法が施行され、当該市町村の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定めた計画の策定が求められています。
- 最近では、新型コロナウイルスへの対応である「新しい生活様式」の取り組みとして、人との接触を低減するため、通勤・通学手段を自転車へ変更する動きが見受けられます。
- 令和2年6月には、国土交通省が「新しい生活様式」を踏まえた自転車通勤・通学を促進させるため、自転車走行空間整備を推進する取り組みを公表しました。

国・警察庁の動き

自転車安全利用五則

(平成19年7月警察庁交通対策本部決定)

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
4. 安全ルールを守る
5. 子どもはヘルメットを着用

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

- (平成23年10月警察庁公表)
- ・自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に自転車は「車両」であることを徹底

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(平成24年11月)

- ・自転車が「車両」であることを基本に車道走行を促す通行ルールの徹底
- ・各地域での自転車ネットワーク計画の作成や整備の促進

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改訂

(平成28年7月)

- ・暫定形態(自転車専用通行帯又は車道混在)の積極的な活用や路面表示の標準化

自転車活用推進法

(平成29年5月施行)

◇基本理念:『自転車の活用を総合的・計画的に推進』

- ・自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- ・自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- ・交通体系における自転車の役割拡大
- ・交通安全の確保

自転車活用推進計画

(平成30年6月閣議決定)

◇位置づけ:自転車活用推進法に基づき策定する、自転車の活用に関する基本計画

◇自転車の活用に関する4つの目標:

- I. 良好な都市環境の形成
- II. 健康長寿社会の実現
- III. 観光立国の実現
- IV. 安全で安心な社会の実現

熊本市の動き

熊本市自転車利用基本計画

(平成7年3月策定)

- ・本市における自転車に関する最初の基本計画。

熊本市自転車利用環境整備基本計画

(平成14年3月策定)

- ・自転車の利用環境の整備
- ・自転車の安全利用の促進
- ・まちなかの放置自転車対策

第2次熊本市自転車利用環境整備基本計画・実施計画

(平成23年6月策定)

- ・近距離移動における自転車利用の促進と良好な都市環境の形成

放置自転車ゼロ作戦

(平成24年6月～)

- ・駐輪需要に対応した自転車駐車場の確保、
- ・放置自転車の徹底した排除、中心部の有料化

第2次熊本市自転車利用環境整備基本計画・実施計画(中間見直し)

【別冊】自転車ネットワーク計画

(平成30年4月見直し)

- ・自転車交通の動向等の変化や国の動向を踏まえた計画の見直し

【本計画】(仮称)熊本市自転車活用推進計画

(令和2年度策定)

- ・第2次熊本市自転車利用環境整備基本計画・実施計画・自転車ネットワーク計画や、既存取組の拡充を図り、自転車の利活用が「交通」「観光・レジャー」「健康」「環境」面に寄与する施策を取りまとめた自転車に関する計画として策定する。

準拠

勘案

◇熊本市の自転車に関する現状と課題

近距離移動における自動車利用からの転換が必要

- 自転車は近距離移動において優位であるにもかかわらず、本市では自動車利用が多く、通勤時における自転車分担率が低い傾向にあるため、近距離移動では自動車から自転車への転換、中長距離移動では、自転車と公共交通機関との連携を図り、交通環境を改善していくことが必要です。
- 幹線道路では慢性的な渋滞がみられ、熊本市中心部（DID内）の自動車の平均速度は、政令指定都市においてもっとも低くなっています。
- 市中心部の回遊性向上を図るため、シェアサイクルの導入を検討する必要があります。

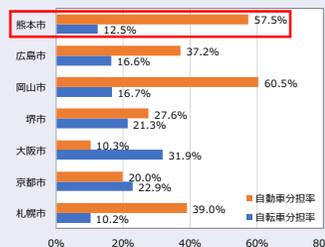


図 通勤時の交通手段分担率(路面電車のある政令指定市)

資料：国勢調査 (H22)



図 全国政令指定都市の平均速度(DID内)

資料：全国道路・街路交通情勢調査 (H27)

安全で快適な自転車走行空間の整備が必要

- 限られた道路空間に多様な交通手段が混在しており、自転車が安全に走行しづらい環境となっています。
- 自転車利用者の半数以上が、走行中に事故の危険性を感じています。
- 自転車走行空間の整備を進めていますが、実際の利用に即した自転車ネットワークとして、連続的に整備を進める必要があります。

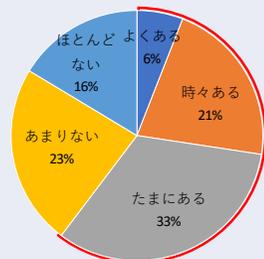


図 事故の危険性を感じる頻度

資料：熊本市駐輪場利用者アンケート調査 (R1年度)

利便性の高い駐輪環境の整備が必要

- 駐輪場台数が不足している箇所もあり、駐輪需要に対応した駐輪場の適正配置・整備が必要となっています。
- 放置自転車対策を継続的に進めており、一定の成果が見られますが、利用者の更なる駐輪マナーアップや、駐輪場の利便性向上に向けた取組みを進める必要があります。



写真 通路に駐輪されている

多種多様な利活用ができる自転車利用環境づくりが必要

- 自転車を誰もがレジャー・スポーツとして楽しむためのサイクリングルートの設定やマップの作成、案内表示の設置など、自転車を楽しめる環境づくりとともに、利用してもらうための情報発信も重要です。
- 自転車を長期的に利用してもらうために、こどもの頃から、自転車への関心を高める環境づくりが必要です。



写真 サイクリングの様子

自転車利用に関する広報・啓発が必要

- 自転車利用が移動や経済面だけでなく、健康増進や環境負荷低減などへもメリットがあることを広げるため、自転車利用における様々な効果をわかりやすく広報・啓発していく必要があります。
- 新型コロナウイルスへの対応である「新しい生活様式」を踏まえた自転車通勤への対応が必要です。
- 時間や燃料を気にせず小回りの利く自転車を、日頃から利用し、自転車の特性を伝える必要があります。

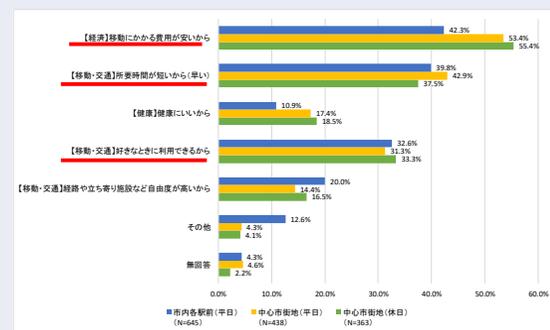


図 自転車を利用する理由

資料：熊本市駐輪場利用者アンケート調査 (R1年度)

自転車事故やルール違反の減少とマナーアップが必要

- 本市では、自転車事故件数が、近年横ばい傾向で、令和元年では、年間399件発生しています。また、自転車事故のうち、約半数を法令違反が占めています。
- 中高生の自転車通学中における交通事故が多いため、こどもの頃から自転車の交通安全教育の充実が必要です。
- 自転車だけでなく、同じ道路空間を共有する自動車や歩行者等に対しても、交通ルールの周知・徹底が必要です。

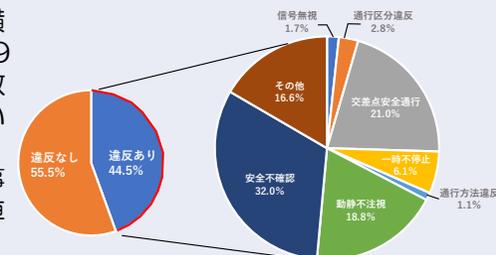
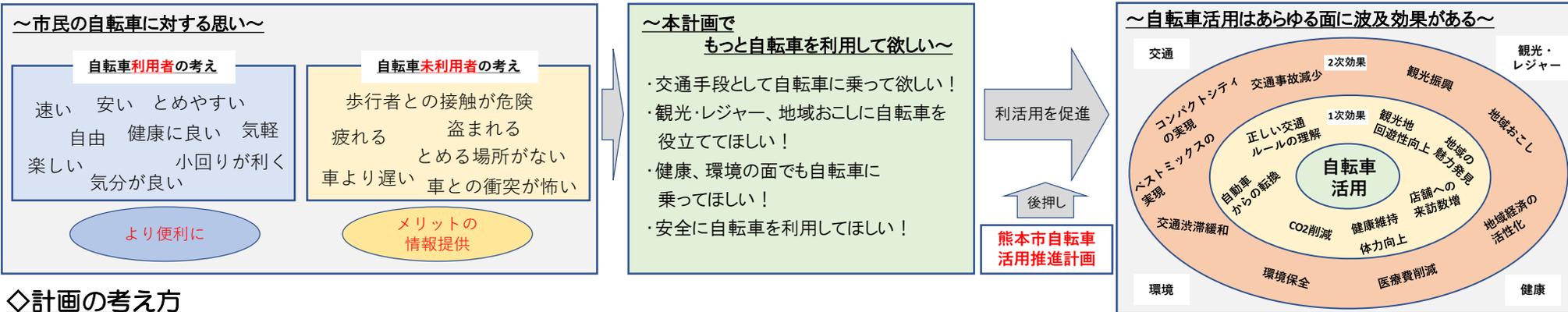


図 熊本市発生の自転車関与事故法令違反別当事者数

資料：交通事故統計 (R1) (熊本県警)

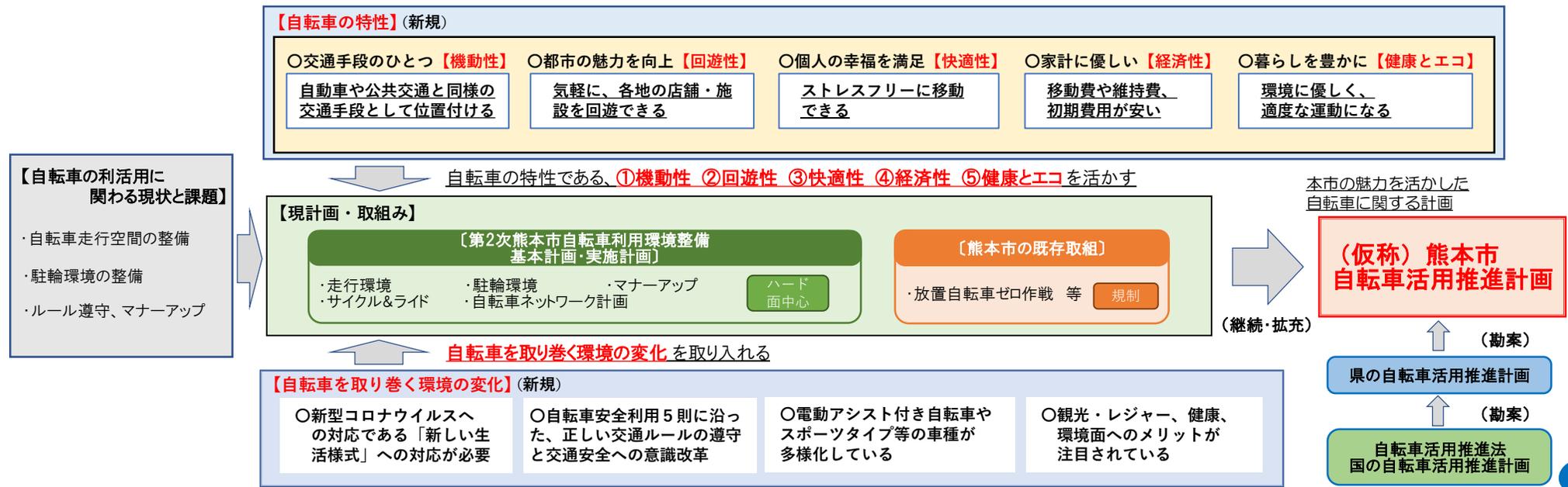
◇計画の目的

- ・自転車を自動車や公共交通と同様の「交通手段」のひとつとして位置付け、多様な公共交通機関と連携することで、自転車の利便性を向上させます。
- ・自転車の利活用を促進するため、自転車利用者には「より便利」に、未利用者へは「自転車のメリットの情報提供」を行うことで、自転車を気軽に利用し、「観光・レジャー」、「健康」、「環境」へも好影響があることを広め、自転車への関心を高めます。
- ・自転車を安全に利用するため、年代を問わず、全ての道路利用者に対し、正しい交通ルール・マナーの周知徹底を図ります。



◇計画の考え方

- ・熊本市の最上位計画である「熊本市第7次総合計画」における、めざすまちの姿『市民が住み続けたい、だれもが住んでみたくなる、訪れたくなるまち、「上質な生活都市』』を実現するための一助となるよう、熊本市における自転車の利活用の促進を目指します。
- ・現状と課題を踏まえた現計画や取組みの継続・拡充を図りながら、“自転車の特性”を活かし、さらに“自転車を取り巻く環境の変化”を取り入れ、身近である自転車を「**便利で気軽に安全な乗り物**」として活用できるように施策を実施します。



◇計画の基本目標（案）

計画の目的・考え方を踏まえて、以下の基本目標（案）を掲げます。



誰もが自転車を“便利・気軽・安全”に感じられる「グッドサイクルシティ」を目指す



◇計画の基本方針（案）

自転車の活用による目標の達成に向けて、3つの目的に対しそれぞれの基本方針（案）を設定します。

基本方針1 ^{ばい} 乗る bicycle

「自転車を便利に利用できる環境づくり」

自転車を自動車や公共交通と同様の「交通手段のひとつ」と位置づけ、近距離の自動車利用から自転車への転換を促しつつ、多様な公共交通機関と連携し、自転車を便利に利用できる環境づくりを進めていきます。

基本方針2 ^{ばい} 活かす bicycle

「自転車を気軽に利用できる環境づくり」

自転車は、観光やレジャー、スポーツ、環境面で注目されており、個人が自転車を様々な場面において活用することで、社会全体の自転車への関心が高まり、都市づくりにも活かすことができます。このような、健康的でエコである自転車を気軽に利用できる環境づくりを進めていきます。

基本方針3 ^{ばい} 守る bicycle

「自転車を安全に利用できる環境づくり」

自転車を日頃から正しく利用できるように、年代を問わず、道路を利用するすべての人が、自転車に関する交通ルール・マナーを理解することで、市民の自転車の安全利用意識の向上を図り、自転車を安全に利用できる環境づくりを進めていきます。

◇計画の期間：令和3年度～令和12年度の10年間

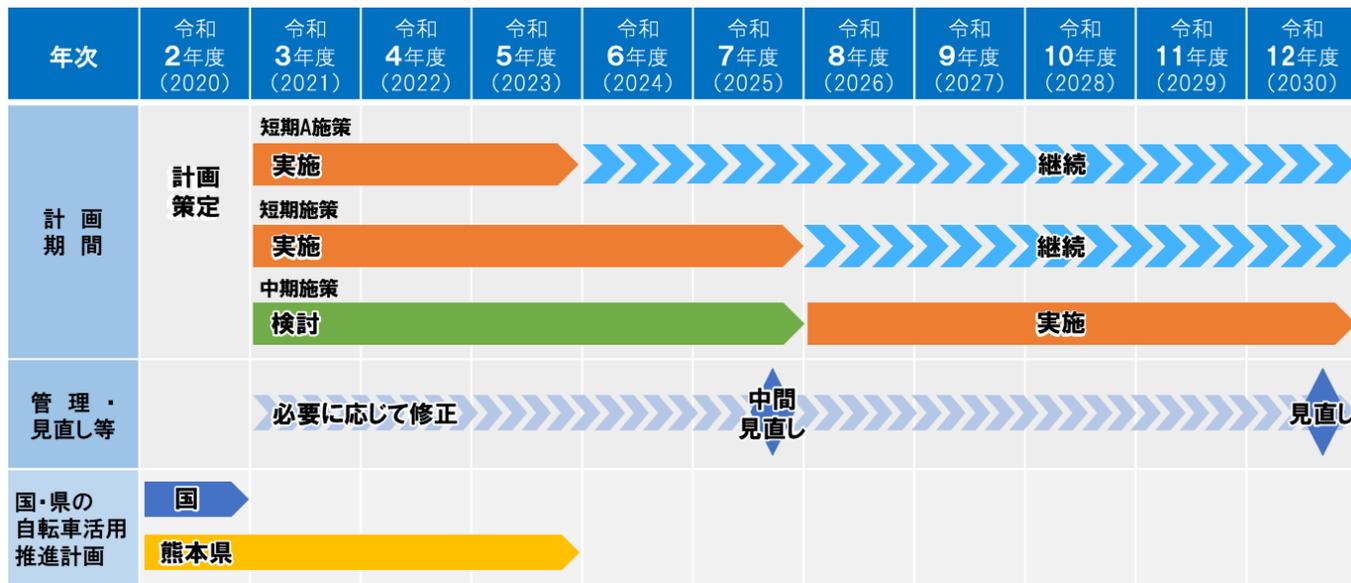
【短期】令和3年度～令和7年度

- ・早期に取り組むべき短期施策を実施
 - ・中期施策の実施に向けた検討
- ※現在実施している施策で継続するもの、さらに短期の中でも、特に早期に実施するものについては、「短期A」と設定する。

中間見直し

【中期】令和8年度～令和12年度

- ・短期施策の継続
- ・中期的・重点的に取り組む施策を実施
- ・社会情勢の変化を踏まえた計画の見直しを行い、施策を実施



◇施策の展開 (1/3)

3つの基本方針のもと、施策の方向性を定め、事業・施策を以下のように位置づけ、展開を図ります。



基本方針1 ^{ばい} 乗る bicycle 「自転車を便利に利用できる環境づくり」

《施策の方向性》

自転車走行空間や駐輪環境の整備、中心部での回遊性の向上などを図るなど、自転車を便利な「交通手段のひとつ」として利用しやすい環境整備や利用促進に向けた取組みを実施します。

施策の方向性	事業(案)	施策(案)	位置付け			
			R3	R6	R8	R12
自転車 を便利に 利用できる 環境づくり	A.安全で快適な 自転車走行空間の確保	①自転車走行空間の整備(継続)	短期A	継続		
		②交通事故危険箇所における事故防止対策(継続)	短期A	継続		
		③自転車ネットワークの拡充	検討		中期	継続
	B.都市づくりと連携した 駐輪環境の整備	①交通結節点における駐輪場整備(継続)	短期A	継続		
		②地域拠点における駐輪場整備	検討		中期	継続
		③放置自転車ゼロ作戦(継続)	短期A	継続		
		④駐輪場整備補助の導入	検討		中期	継続
	C.利便性の高い駐輪環境の構築	①駐輪設備の拡充	短期A	継続		
		②駐輪場案内や利用者のマナーアップに向けた広報・啓発(継続)	短期A	継続		
		③駐輪場のICカードへの対応化	検討		中期	継続
	D.安定した駐輪場の運営	①駐輪場の有料化・料金体系の見直し	検討		中期	継続
		②持続性確保に向けた駐輪場施設の更新	検討		中期	継続
	E.自転車利用による回遊性向上	①民間主体によるシェアサイクルの導入	短期A	継続		
	F.「新しい生活様式」に 向けた取組みの推進	①自転車通勤の促進	短期A	継続		
		②熊本市版「自転車通勤推進企業」認定制度の導入	短期		継続	
	G.自転車の機動力を 活かした交通手段の確保	①災害時・外勤時における自転車の利用促進	短期A	継続		
		②電動アシスト付き自転車の利用促進	検討		中期	継続
	H.自転車利用環境の情報発信	①自転車情報総合サイトの開設	短期		継続	

自転車走行空間の整備



事故防止対策の整備



熊本市上通自転車駐車場



放置自転車ゼロ作戦前後の様子





基本方針2 ^{ばい}活かす bicycle 「自転車を気軽に利用できる環境づくり」

《施策の方向性》

自転車利用が健康増進といった個人にメリットがあることに加え、社会や環境にも幅広く好影響があることを広め、様々な場面で自転車を気軽に利用できる環境整備や取組みを実施します。

施策の方向性	事業(案)	施策(案)	位置付け				
			R3	R6	R8	R12	
自転車 を 気軽 に 利用 でき る 環 境 づ く り	A. 地域と連携したサイクリング環境の構築	①サイクリングルートの設定・整備	短期	継続	→		
		②サイクリングマップの作成	短期	継続	→		
		③熊本市内サイクリングルートの統一案内表示の設置	検討		中期	継続	→
		④サイクリングルートにおける休憩スペースの整備	検討		中期	継続	→
	B. 公共交通との連携	①サイクル&ライドの促進	短期A	継続	→		
		②サイクルトレイン等の活用・拡大	短期	継続	→		
	C. 健康増進・環境保全に向けたPR	①自転車通勤の促進【再掲】	短期A	継続	→		
		②自転車を利用した健康づくりに対する広報	短期A	継続	→		
		③熊本健康アプリ等との連携	短期	継続	→		
		④自転車を利用した環境対策に対する広報	短期A	継続	→		
		⑤電動アシスト付き自転車の利用促進【再掲】	検討		中期	継続	→
	D. 自転車のイメージアップ	①学校と連携した自転車学習の推進(継続)	短期A	継続	→		
		②サイクルキャンペーンの実施	短期	継続	→		
		③自転車の利活用促進に向けたポスター・キャッチフレーズ・ロゴマークの募集	短期	継続	→		
		④民間と協力したラッピング電車の運行	検討		中期	継続	→
	E. 自転車利用環境の情報発信	①自転車情報総合サイトの開設【再掲】	短期	継続	→		





基本方針3 守る^{ばい}bicycle 「自転車を安全に利用できる環境づくり」

《施策の方向性》

市民の自転車の安全利用意識の向上を図るため、年代を問わず全道路利用者を対象に、交通安全教育や広報啓発、指導等、幅広い交通安全事業に取り組みます。

施策の方向性	事業(案)	施策(案)	位置付け			
			R3	R6	R8	R12
自転車を安全に利用できる環境づくり	A. ライフステージに応じた交通安全教育	①交通安全教室の開催(継続)	短期A	継続		
		②学校と連携した自転車学習の推進(継続)【再掲】	短期A	継続		
		③高齢者に向けた交通安全教育の推進(継続)	短期A	継続		
		④自動車学校・免許センターと連携した自転車交通ルールの周知徹底	短期	継続		
		⑤交通指導員等による安全利用指導の継続・強化(継続)	短期A	継続		
		⑥自転車シミュレーターを活用した交通安全教室の開催(継続)	短期A	継続		
	B. 正しい交通指導ができる人材の育成	①交通安全に関する指導技術の向上(継続)	短期A	継続		
		②交通安全教育担当職員に向けた講習会の実施(継続)	短期A	継続		
	C. 安全・安心な自転車利用の普及	①品質が保証された自転車の利用、自転車の点検・整備の推進(継続)	短期A	継続		
		②ヘルメット着用の推進(継続)	短期A	継続		
		③自転車安全保険加入の促進(継続)	短期A	継続		
	D. 安全利用に向けた意識改革	①交通マナーアップに向けた広報・啓発(継続)	短期A	継続		
		②各主体における自転車利用者の交通ルール遵守の徹底	短期	継続		
		③自転車安全条例の改正に向けた各主体の責務の設定	短期	継続		

自転車安全利用教育の様子



自転車安全教室後配布される終了証



押しチャリ運動への協力呼びかけ



市政だよりでの自転車ルールに関する広報

