

自転車安全利用に関する条例制定の 施策展開に向けた効果と課題

竹田 泰幸¹・日野 泰雄²・内田 敬³・道端 大喜⁴

¹学生会員 大阪市立大学大学院工学研究科 (〒558-8585 大阪市住吉区杉本 3-3-138)

E-mail:u18bnkf0xuzwg@gmail.com

²正会員 工学博士 大阪市立大学名誉教授 (〒558-8585 大阪市住吉区杉本 3-3-138)

E-mail:hino@civil.eng.osaka-cu.ac.jp

³正会員 博士(工学) 大阪市立大学大学院工学研究科 (〒558-8585 大阪市住吉区杉本 3-3-138)

E-mail:uchida@civil.osaka-cu.ac.jp

⁴正会員 堺市役所上下水道局水道部 (〒591-8031 堺市北区百舌鳥梅北町 1-39-2)

E-mail:d.daiki.1994.12.30@gmail.com

自転車関連事故増加や自転車利用の無秩序化を背景とし、国による法制化にも対応しつつ、真に安全な自転車利用の実現を目指して、自治体による条例化の動きが活発な状況にある。しかしながら、条例制定の状況、背景や目的、条例制定による施策展開への効果や課題などについては明らかになっていない。そこで本研究では、自転車の安全な利用に関する条例制定自治体へのアンケート調査結果に基づいて、条例制定の背景と目的および条文として記載されている重要項目の特徴を明らかにするとともに、条例制定による施策展開の可能性、特に、各主体の役割・責務の明確化に基づく交通安全教育の充実などの効果を把握し、加えて、今後の重点課題への取り組みの考え方を示した。

Keywords : *bicycle, safe, ordinance, provisions, important item*

1. はじめに

自転車に関する問題の経緯については、他の文献等¹⁾に譲り、深く遡ることは避けるが、1970年代の交通戦争と呼ばれた交通事故多発の時代においては、その安全性に着目され、道路交通法の改正によって歩道での自転車通行可の規制が導入された。その後、鉄道駅や大規模店舗等の周辺での放置自転車が問題となり、駐輪場を都市施設として行政が整備し、さらに需要を喚起するといった状況の中、1980年には「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」が施行され、それに基づいて、地方自治体では放置禁止区域等の規制や撤去等の手続きを定める条例が制定された。

その後、環境対策としての自転車利用促進動向が見られる一方で、自転車関連事故の割合は高くなり、かつ、第1当事者の割合も高く、対歩行者の重大事故も発生するといった状況の中で、2006年には、「自転車の安全利用の促進に関する提言(警察庁)」や2007年の「自転車走行環境の整備について(警察庁・国交省)」の通達、さらには2015年の道路交通法の改正により、通行路の整備と

通行方法の厳格化が進められている。

このような状況の中、地方自治体では、放置対策が中心の「自転車条例」では対応が難しいため、真に安全な自転車利用の実現を目指す新たな条例(以下、安全条例)制定の動きが活発になりつつある。しかし、これまでに、「安全条例」に関する研究²⁾や事例報告も多くなく、元田ら³⁾が積極的に取り組んでいるに過ぎず、そこでも、HP上に公表されている条例の条文から、その特徴を整理するにとどまっているため、条例制定の必要性、その背景や目的、さらには条例制定による施策展開への効果などについては言及されていない。また、竹田ら⁴⁾は、交通安全教育のあり方に関する研究の中で、その推進に条例の後押し効果が期待できることに言及しているものの、その根拠を示すまでには至っていない。そこで、本研究では、「安全条例」の制定状況や条文項目について、ホームページ(以下HPとする)調査と自治体へのアンケート調査を実施し、その実態を把握した上で、それらの特徴的事項(特に重点施策の設定とその進捗状況)を抽出し、条例化による効果と課題を検討することで、条例制定による施策展開への実効性を高めるとともに、

地域等のニーズに対応した条例の制定・改正などに有用となる基礎資料を提供することを目的とした。

2. 各調査による条例制定の実態把握

(1) 調査対象の抽出

本研究では、元田らの研究¹⁾において、行われた自転車の安全利用に関する条例についてのHP調査に加えて、新たなHP調査を実施するとともに、兵庫県や大阪府等での条例に関する委員会^{5), 6)}などの資料も参考にし、調査対象を抽出した。その結果、安全な自転車利用に関する条例の制定状況は平成29年2月現在で条例制定自治体は48、制定予定1であった(図1)。

そこで、本研究では、これらの自治体にアンケート式による調査の協力を依頼した結果、41の自治体から回答を得た。但し、駐輪に関する条例と回答のあった1市を除き、40の自治体を分析対象とした。

(2) 府県と市の条文構成比較

ここでは、HPで収集したデータに基づいて、4府県とそれぞれの所在市を選定し比較した結果、いずれも自転車事故の増加等を背景として条例化されており、関係機関の役割と責務、安全教育などは共通の項目となっているが、一方で、府県では保険加入やヘルメット着用等のように広範に適用される内容で、しかも義務化の傾向にあるのに対して、市では努力義務程度にとどまるものの、それぞれの特徴に応じた内容が規定されていることがわかる。これらのことから、府県では全体に対して効力のある項目を規定し、市では各取り組みの促進のための独自の条例が必要かつ有効であると考えられる。

(3) 主なアンケート項目

本研究では、HP調査による基礎データを参考に、さらに、アンケート調査によってより詳細な事柄について質問した。質問項目は表1に示した通り、大きく分けると3項目で、主にHP調査では把握しがたい内容を盛り込んだ。調査対象はHP調査で自転車の安全利用に関する条例を制定している自治体に行き、抽出された自治体の中でも、駐輪に関する条例を主として制定している自治体は除いた。

(4) 制定時期による条例の比較

主な項目が導入された年とその内容を整理してみると、点検・整備、安全教育、警察等との連携、ヘルメット着用義務、保険加入義務へと変遷しており、必要な施策に対しては「努力義務」から「義務」化が進められているようである(表2)。

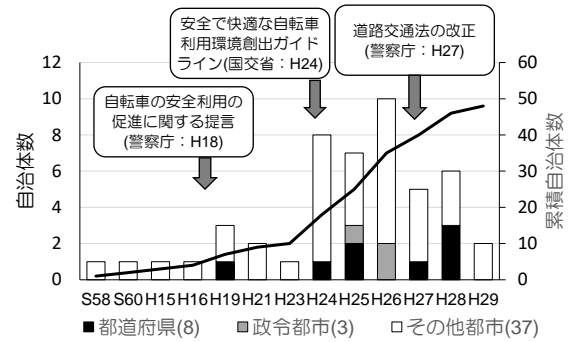


図1 年度別条例制定の推移

表1 主なアンケート調査項目

| 質問項目 | 質問内容 |
|------------|---|
| 条例制定の背景と目的 | ・ 条例制定の背景と目的 ・ 条文中で重要と考える項目 ・ 制定時期とプロセス |
| 条例の告知と啓発 | ・ 条例周知の活動方法とその場所 |
| 条例の効果と課題 | ・ 進めやすくなった施策と進めにくい理由 ・ 今後優先すべき施策 |

表2 制定年月による条例の比較(抜粋)

| 自治体名 | | a | A | b | B | C | c | D | E |
|-----------------------------------|-------------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 施行月 | | H15.4 | H20.4 | H21.10 | H24.4 | H25.7 | H26.6 | H27.4 | H28.3 |
| 条文数 | | 11 | 18 | 18 | 17 | 17 | 17 | 17 | 18 |
| 自転車 の 責 任 利 用 者 | 高齢者ヘルメット努力 | | | | | | | | |
| | ヘルメット義務(重要) | | | | | | | | |
| | ヘルメット努力義務 | | | | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ |
| | 点検整備促進 | | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ |
| | 保険加入義務 | | | | | | | | |
| 特 記 ・ そ の 他 | 駐輪場・放置自転車規定 | | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ |
| | 安全教育等(含講習) | | | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ |
| | 広報及び啓発等 | | | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ |
| | 利用環境の促進・向上 | | | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ |
| | 関係団体への活動支援 | | | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ |
| | 保険推奨(小売業者) | | | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ |
| | 点検・整備(小売業者) | | | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ | ⇒ |
| 警察との連携 | | | | | | | | | |

※自治体名の大字は都道府県、小文字は市・区を示す。⇒は継続を表す。

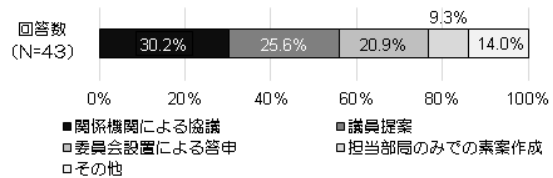


図2 条例制定のプロセス

(5) 条例制定のプロセス

条例制定に至るプロセスをみると、「関係機関による協議」、「議員提案」、「委員会による答申」が20-30%とほぼ同程度になっていることがわかる(図2)。

3. 条例制定の背景と目的

(1) 背景と目的

条例制定の背景について、回答数で除した構成率でみると、自転車関連事故が増加する一方、市民意識の欠如が問題となっていることが明らかとなった(図3)。

そこで、条例制定の目的についてみてみると、「自転

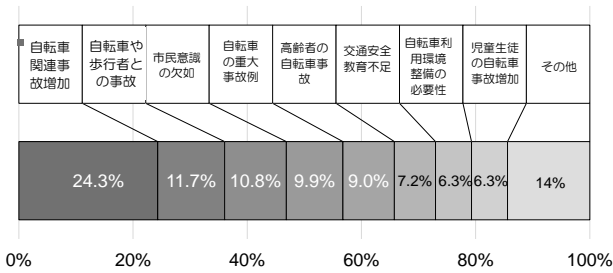


図 3 条例制定の背景(回答数=111)

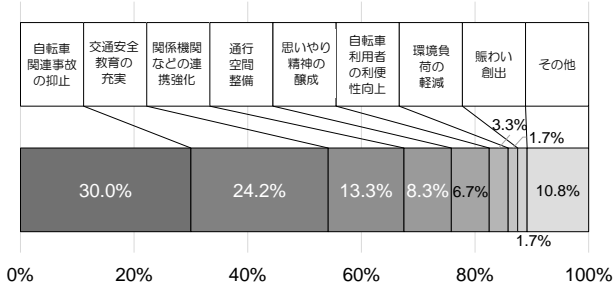


図 4 条例制定の目的(回答数=120)

「車事故抑止」と「交通安全教育の充実」で半数以上に達しており、これらを遂行するために重要となると考えられる「関係機関等の連携強化」を含めると7割近くに達することがわかった(図 4)。これらのことから、近年の自転車事故割合の増加、特に歩行者や高齢者との事故増加の状況、また加害者となる重大事故への関心が高まっている一方、市民の安全等の意識が低下していることから、事故抑止を主目的としつつ、そのために必要となる交通安全教育の充実と関係機関との連携強化を図ることを目的として条例が制定されていると言える。

(2) 背景と目的の関係

次に、条例制定の背景と目的の関係をみると、最も多かった「自転車関連事故の増加」を背景とする場合、当然のことながら「自転車関連事故の抑止」を目的としつつ、そのために必要と考えられる「交通安全教育の充実」が挙げられており、複数ある交通事故関連の項目を中心に、その他の関連項目も含めて統合してみると、

【自転車事故の増加】 × 【自転車事故抑止・交通安全教育の充実】 → 28.3%

【市民意識の欠如】 × 【自転車事故抑止・交通安全教育の充実】 → 11.9% となり、この両者で全体の4割を占める(表 3)。

4. 条文に記載すべき重要項目

(1) 重要項目の抽出

表 3 背景と目的の関係(項目統合)

| 目的 | 自転車関連事故の抑止 | 交通安全教育の充実 | 関係機関等の連携強化 | 安全で快適な通行空間整備 | 思いやりの精神の醸成 | 自転車利用による効果 | その他 | 合計 |
|-----------------------|------------|-----------|------------|--------------|------------|------------|------|--------|
| 自転車関連事故増加(歩行者、高齢者、児童) | 16.2% | 12.1% | 8.1% | 5.8% | 3.2% | 1.7% | 2.6% | 49.7% |
| 市民意識の欠如(重大事故事例) | 6.4% | 5.5% | 4.3% | 3.2% | 1.7% | 1.2% | 1.4% | 23.7% |
| 自転車利用環境整備の必要性 | 2.0% | 1.7% | 1.2% | 1.2% | 0.3% | 0.9% | 0.3% | 7.5% |
| 交通安全教育の不足 | 2.3% | 1.4% | 0.9% | 0.3% | 0.6% | 0.0% | 0.6% | 6.1% |
| その他 | 3.5% | 3.5% | 1.7% | 0.9% | 0.6% | 0.3% | 2.6% | 13.0% |
| 合計 | 30.3% | 24.3% | 16.2% | 11.3% | 6.4% | 4.0% | 7.5% | 100.0% |

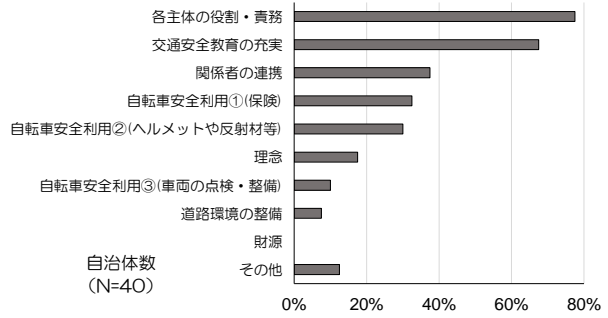


図 5 重要項目の抽出(複数回答)

表 4 条例制定目的からみた重要項目

| 目的 | 各主体の役割・責務(理念、関係者の連携) | 交通安全教育の充実 | 自転車安全利用①(保険) | 自転車安全利用②(ヘルメットや反射材等) | 合計 |
|---------------------|----------------------|-----------|--------------|----------------------|--------|
| 自転車関連事故の抑止 | 13.5% | 7.3% | 3.4% | 2.8% | 30.1% |
| 交通安全教育の充実 | 10.7% | 6.2% | 2.8% | 2.0% | 24.2% |
| 関係機関等の連携強化 | 6.8% | 3.4% | 1.1% | 0.6% | 13.5% |
| 安全で快適な通行空間整備(利便性向上) | 4.2% | 2.0% | 1.7% | 1.4% | 11.8% |
| 合計 | 45.6% | 22.3% | 11.8% | 8.7% | 100.0% |

上記のように、条例が自転車関連事故の抑止に向けて、交通安全教育の充実や関係機関との連携強化を図るために制定されていることから、どのような内容が条文化されているかが重要となる。本調査では、条例で重要だと思われる項目について選択肢を中心に質問したが、その結果(複数回答)、「各主体の役割・責務」と「交通安全教育の充実」が上位にあることがわかる(図 5)。

(2) 条例制定の目的からみた重要項目

「各主体の役割・責務」と「交通安全教育の充実」が3割もしくは2割以上の自治体で重要項目として選択されたことがわかったが、「自転車関連事故の抑止」と「交通安全教育の充実」を目的とした場合に、特にその傾向が顕著であることが明らかとなった(表 4)。これらは、上記の目的を達成するための必須要件として考えられていると思われるため、次項以降では、この2項目を中心に、条例制定による施策展開の可能性と今後の課題との関連性等について分析する。なお、関係機関等の連携強化を目的とした場合にも、各主体の役割・責務の指摘割合が比較的高かったことから、交通事故抑止のためには関係機関の連携が必要であり、その推進には各機関が明確な

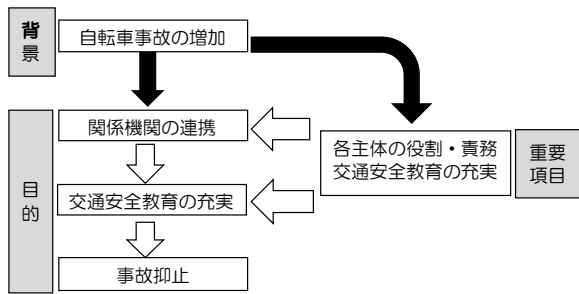


図 6 自転車事故を背景とした重要項目抽出の意義

役割と責務を持つことが重要であると考えられる。

(3) 主要 2 項目について

「各主体の役割・責務」が規定される背景には、主として「自転車関連事故の増加」を背景に、その事故防止はもとより、そのために必要となる交通安全教育の充実と関係機関の連携強化を目的としていることが鮮明となった。また、「交通安全教育の充実」が重要とされている場合にも、全く同様の傾向となったことから、自転車事故抑止のために、各主体の役割と責務を明確にして、関係機関が連携を図りながら、交通安全教育の充実を進めようとしている自治体が多いと考えられる(図 6)。

5. 条例化に伴う施策展開効果と課題

(1) 重要項目別にみた施策展開の可能性

本調査では、条例制定によって進めやすくなった施策と、今後優先すべき施策についても質問しているので、これまでに明らかとなった重点 2 項目との関係を分析したところ、いずれも「交通安全の推進」が進めやすくなったとしているものの、依然として今後その強化が必要と考えおり、このことは「保険加入の推進」、「ヘルメットの着用」についても同様であり、さらには、今後の優先施策として「通行路の整備」が上位に挙げられていることから、ソフトとハードの両面からの施策展開が必要と考えられていることがわかる(表 5, 6)。

(2) 条例化による施策展開と今後の優先的施策

進めやすくなった施策と今後優先すべき施策の関係をみると、各主体の役割・責務を規定している自治体では、「交通安全教育の推進」や「保険加入促進」が進めやすくなったとした上で、「交通安全教育活動の強化」、「通行路の整備」と「保険加入促進」を優先すべき施策とし、交通安全教育の充実が規定されている場合には、「交通安全教育」と「条例の広報・啓発」が進めやすくなったことから、交通安全教育活動の強化と保険加入促進を優先的に実施しようとする姿勢がうかがわれる(表 7, 8)。い

表 5 重要項目別にみた「進めやすくなった施策」

| 重点項目 | 進めやすくなった施策 | | | | | | | | 合計 |
|-----------|------------|---------|---------------|----------|-----------|----------|------------|-----|-----|
| | 交通安全教育の推進 | 保険加入の促進 | 条例の広報・啓発の取り組み | ヘルメットの着用 | 安全利用環境の整備 | 点検・修理の強化 | 違反取り締まりの強化 | その他 | |
| 主体の役割・責務 | 27.5 | 18.6 | 18.6 | 14.7 | 8.8 | 8.8 | 2.0 | 1.0 | 100 |
| 交通安全教育の充実 | 30.0 | 18.9 | 18.9 | 14.4 | 6.7 | 8.9 | 1.1 | 1.1 | 100 |

表 6 重要項目別にみた「優先すべき施策」

| 重点項目 | 優先すべき施策 | | | | | | | | | 合計 |
|-----------|-------------|---------|------------|----------|-----------------|--------------|---------------|----------|-----|-----|
| | 交通安全教育活動の強化 | 保険加入の促進 | 通行路(空間)の整備 | ヘルメットの着用 | 違反自転車に対する取締りの強化 | 条例の広報啓発活動の強化 | 安全装置(反射材等)の促進 | 点検・修理の強化 | その他 | |
| 主体の役割・責務 | 26.1 | 16.3 | 17.4 | 15.2 | 8.7 | 9.8 | 4.3 | 0.0 | 2.2 | 100 |
| 交通安全教育の充実 | 28.4 | 18.5 | 14.8 | 13.6 | 8.6 | 7.4 | 3.7 | 1.2 | 3.7 | 100 |

表 7 施策展開と優先課題(主体の役割・責務)

| 進めやすくなった施策 | 優先施策 | 交通安全教育活動の強化 | 保険加入の促進 | 通行路(空間)の整備 | ヘルメットの着用 | 違反自転車に対する取締りの強化 | 条例の広報啓発活動の強化 | 安全装置(反射材等)の促進 | 合計 |
|----------------|-------|-------------|---------|------------|----------|-----------------|--------------|---------------|----|
| 交通安全教育の推進 | 7.6% | 4.3% | 4.9% | 3.9% | 2.3% | 3.0% | 1.0% | 27.6% | |
| 事故に備えた措置(保険加入) | 4.3% | 3.9% | 3.0% | 3.3% | 1.3% | 1.6% | 1.3% | 18.8% | |
| 条例の広報・啓発の取り組み | 4.6% | 3.6% | 1.6% | 3.6% | 1.3% | 2.6% | 1.0% | 18.8% | |
| ヘルメットの着用促進 | 3.3% | 2.3% | 2.3% | 3.9% | 0.7% | 1.3% | 1.0% | 14.8% | |
| 安全利用環境の整備 | 2.3% | 1.3% | 2.3% | 0.7% | 0.7% | 1.0% | 0.3% | 8.6% | |
| 自転車の整備強化 | 1.6% | 1.6% | 1.6% | 2.0% | 0.3% | 1.3% | 0.3% | 8.9% | |
| 合計 | 24.3% | 17.1% | 16.4% | 17.8% | 7.2% | 10.9% | 4.9% | 100.0% | |

表 8 施策展開と優先課題(交通安全教育の充実)

| 進めやすくなった施策 | 優先施策 | 交通安全教育活動の強化 | 保険加入の促進 | 通行路(空間)の整備 | ヘルメットの着用 | 違反自転車に対する取締りの強化 | 条例の広報啓発活動の強化 | 安全装置(反射材等)の促進 | 合計 |
|----------------|-------|-------------|---------|------------|----------|-----------------|--------------|---------------|----|
| 交通安全教育の推進 | 8.5% | 5.6% | 4.4% | 4.1% | 2.6% | 2.2% | 1.1% | 30.0% | |
| 事故に備えた措置(保険加入) | 4.8% | 3.7% | 3.0% | 3.3% | 1.5% | 1.5% | 0.7% | 18.9% | |
| 条例の広報・啓発の取り組み | 5.2% | 4.1% | 1.5% | 3.0% | 1.9% | 1.9% | 0.7% | 18.9% | |
| ヘルメットの着用促進 | 3.7% | 2.6% | 2.2% | 3.0% | 0.7% | 1.5% | 0.4% | 14.4% | |
| 安全利用環境の整備 | 2.2% | 2.2% | 1.1% | | 0.4% | 0.4% | | 6.7% | |
| 自転車の整備強化 | 1.9% | 1.9% | 1.5% | 1.9% | 0.4% | 1.1% | 0.4% | 8.9% | |
| 合計 | 27.0% | 20.0% | 14.1% | 15.6% | 7.8% | 8.5% | 3.3% | 100.0% | |

表 9 グループ別にみた条例の評価

| 分類 | 特徴 | | 自由記述(課題) | | 分析から見た条例の評価 |
|----|------------|-----------------------|-----------------------------------|----------------|--------------------------------------|
| | 進めやすくなった施策 | 優先すべき施策 | 主な出現語 | 頻度 | |
| ① | 全体的な施策展開 | 進めやすくなった施策を含む全体的な施策展開 | ①安全・利用促進・推進 ②必要 ③罰則 | 6回 5回 3回 | 幅広い安全利用対策 全体的な施策展開によって効果が小さい |
| ② | ヘルメット着用促進 | ヘルメット着用促進と通行路の整備 | ①周知 ②安全・利用 | 3回 2回 | 安全の周知 ヘルメット着用促進 |
| ③ | 保険加入の促進 | 保険加入促進の強化 | ①保険・加入・必要・課題 ②周知 ③安全・啓発・ルール | 6回 5回 4回 | 保険加入促進に力点 安全運転の推進と事故対応としての保険加入の促進 |
| ④ | 特になし | 通行路の整備 | ①交通 ②安全・利用・意識 | 4回 4回 | 通行の安全 具体的効果がみられず、通行路の整備へ |

※いずれも、交通安全教育の推進が進めやすくなったと回答したため除外

ずれにしても、条例による施策展開効果は認められるものの、今後の優先的施策としても指摘されていることから、依然としてその効果は十分ではないことがわかる。

(3) 自由記述の分析からみた条例の効果と特徴

「進めやすくなった施策」と「今後優先すべき施策」を変数とするクラスター分析によって、4つのグループに分類した。一方、担当者の意志を表すと考えられる「自由記述」を形態素に分割し、単語(名詞のみ)の出現頻度を調べ、グループ毎との特徴と対応させて整理し、グループ別に条例の効果と特徴の抽出を試みた(表 9)。なお、

交通安全教育については共通項目であるため表の特徴から除外した。その結果、グループ②・③ではヘルメット着用促進や保険加入促進など具体的な施策展開と今後の課題が明確であるのに対して、グループ①では複数の項目について進めやすく、かつ今後の優先施策としていることから具体性に欠けている。またグループ④では具体的な施策効果が示されておらず、条例効果の点で課題が残るという評価に至った。

6. 本研究の成果と課題

本研究の結果から、特に近年の自転車関連事故割合の増加や市民の(安全)意識の欠如を背景に条例を制定し、各主体の役割・責務を明確にした上で、関係機関が協力して、交通安全教育を充実させるとともに、保険加入を義務化することで、安全運転を実現化し、いざというときにも対応できるような仕組み作りを進めようとしていることがわかった。一方で、すべての自治体が条例制定によって効果があったと回答したものの、条例による効果と課題に対する回答を用いた分類と自由記述内容からは、それぞれの特徴と評価に差がみられた。

これらの結果は、自治体が目指す目的に対応した条例の構成要素についての示唆を与えるものと期待される。また、喫緊の課題とされた交通安全教育の充実に関する詳細分析によって、家庭・学校・コミュニティでの教育推進への条例の寄与に言及することも可能と考えられる。

なお、各自治体の具体的な課題の把握を目的として、担当者からの自由意見について形態素解析を行ったが、

記述量の少なさから明確な傾向を指摘するには至らなかった。このことから、先の分析で明らかとなった「各主体の役割・責務」と「交通安全教育」の2項目に限定して、施策が進めやすくなったにもかかわらず、依然として優先課題とされていることを踏まえて、施策の進捗状況やさらなる展開に向けた課題について具体化するための調査を実施することとしている。

謝辞：本調査にご協力いただいた自治体関係者各位に、記して感謝の意を表したい。

参考文献

- 1) 元田良孝：自転車を巡る問題と自治体の条例制定について、都市問題, No.2014-2, pp.4-9, 2014.
- 2) 道端大喜, 日野泰雄, 竹田泰幸, 吉田長裕：自転車安全利用に関する条例制定の効果と課題の検討, 土木学会関西支部年講集, IV-6, 2017.
- 3) 元田良孝, 宇佐美誠史：自転車の安全利用条例の動向, 土木計画学研究・講演集, Vol.51, CD-ROM, 2013.
- 4) 竹田, 日野, 中西, 豊島, 瀬戸山：自転車安全教育指導員制度を活用した学校・家庭での交通安全教育実践の考え方, 土木計画学研究・講演集, Vol.54, CD-ROM, 2016.
- 5) 兵庫県：自転車の安全な利用等に関する検討委員会資料, 2014.
- 6) 大阪府：大阪府自転車安全利用の促進に関する委員会資料, 2015.

(2017.7.31 受付)

EFFECTS AND FURTHER REQUIRED ISSUES ON PROGRESSING MEASURES TO PROMOTE SAFER USE OF BICYCLES BY ENACTING THE ORDINANCE IN LOCAL GOVERNMENT

Yasuyuki TAKEDA, Yasuo HINO, Takashi UCHIDA and Daiki DOUBATA

Recently the movement of enacting the ordinance for promoting safer use of bicycles has been progressing in local government, because of increasing the ration of traffic accidents and illegal parking and son on. However, the background and purpose and effects for enacting ordinance, and further required issues in future, according to feature of each local government, have not been yet clear. Then in this study, in corporation with the local governments enacted the ordinance for safer use of bicycles, the background and purpose and effects for enacting ordinance, the important items, the possibility of progressing measures and so on were investigated by questionnaire survey. As a result, it was reveal that the role of relevant organizations and the progress of road safety education were not only most important but also they have not been developed in common. In addition, further required issues were proposed based on these findings.