

尼崎市自転車のまちづくり推進計画

～「市民が、安全に、安心して、快適に自転車を
利用できるまち“あまがさき”」を目指して～



平成30年3月
尼崎市

目 次

第1章 基本事項

1 - 1 本計画の趣旨	1
1 - 2 本計画の位置づけ	2
1 - 3 対象期間	3
1 - 4 計画の改定	3

第2章 これまでの取組と、今後に向けて

2 - 1 放置対策	4
2 - 2 走行環境整備	5
2 - 3 事故防止	7
2 - 4 自転車関連犯罪防止	8
2 - 5 魅力発信・活用など	9

第3章 基本理念と基本方針

3 - 1 基本理念	10
3 - 2 基本方針	11

第4章 本市における自転車関連事業

4 - 1 施策体系	12
4 - 2 取組方針	13

付属資料	14
------	----

第1章 基本事項

1-1 本計画の趣旨

尼崎市は、高低差がおよそ10mと平坦な地形で、早い時期から市街化が進み、中心地から市境までは、東西南北ともにおよそ5kmほどとコンパクトな市域であることから、移動手段としての自転車利用率も、平成22年度の国勢調査で、28.6%と全国的にも高い数値を示すなど、自転車が利用しやすいまちであり、市民の暮らしに欠かせないものとなっています。

そのような背景から、本市においては、自転車の利用空間の整備や駐輪場の利用環境改善等に取り組んできました。

さらに近年は、環境意識や健康志向の高まり、余暇活動の活発化など社会状況の変化に伴い、自転車を取り巻く環境や市民ニーズが多様化するとともに、自転車対歩行者の事故や自転車盗難などの解決しきれない課題も残されていることから、自転車に関する新たな施策の展開が必要となっています。

このようなことから、自転車に関する課題の解決だけでなく、自転車利用に適した地勢をまちの強みと位置づけ、環境や健康面等における自転車のもつメリットを最大限に活かすことのできる「自転車のまちづくり」を推進していくため、平成29年3月には、「**尼崎市自転車のまちづくり推進条例**」を制定しました。

今回、同条例に基づき、各種自転車関連施策を総合的かつ計画的に実施するため、「**尼崎市自転車のまちづくり推進計画**」を策定します。

1-2 本計画の位置づけ

本計画は、尼崎市自転車のまちづくり推進条例(平成29年尼崎市条例第1号)第7条第1項に基づくもので、平成29年3月に策定した「尼崎市地域交通計画」と緊密な連携を図るとともに、平成27年3月に策定した「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」などの各種個別計画も本計画の構成要素として設定しています。なお、平成15年3月に策定した「尼崎自転車利用環境整備基本計画」の考え方も取り入れています。

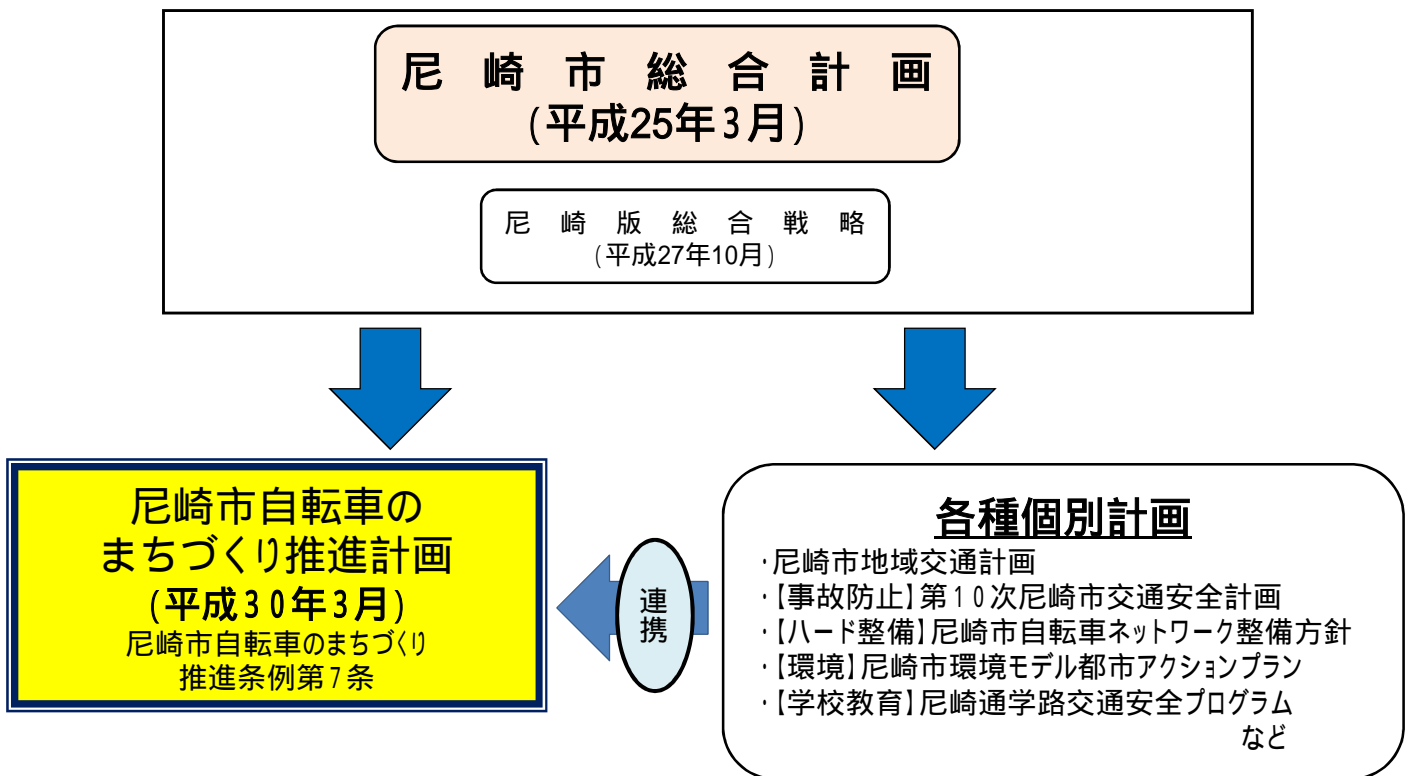


図1 尼崎市自転車のまちづくり推進計画の位置づけ

1-3 対象期間

自転車利用を取り巻く社会状況の変化や、本市における自転車の課題解決や走行空間整備の進捗状況などを速やかに反映できるよう、本計画の対象期間は、10年後(平成39年度(西暦2027年度))を見据えながらも、平成30年度から平成34年度(西暦2022年度)までの5年間とします。

1-4 計画の改定

本計画に基づく施策の実施状況については、本市職員で構成する「尼崎市自転車のまちづくり推進庁内連携会議」で進捗管理するとともに、尼崎市自転車のまちづくり推進条例第7条第5項に基づき、毎年度1回以上学識経験者等の意見を聴き、必要に応じて計画の改定を行うこととします。

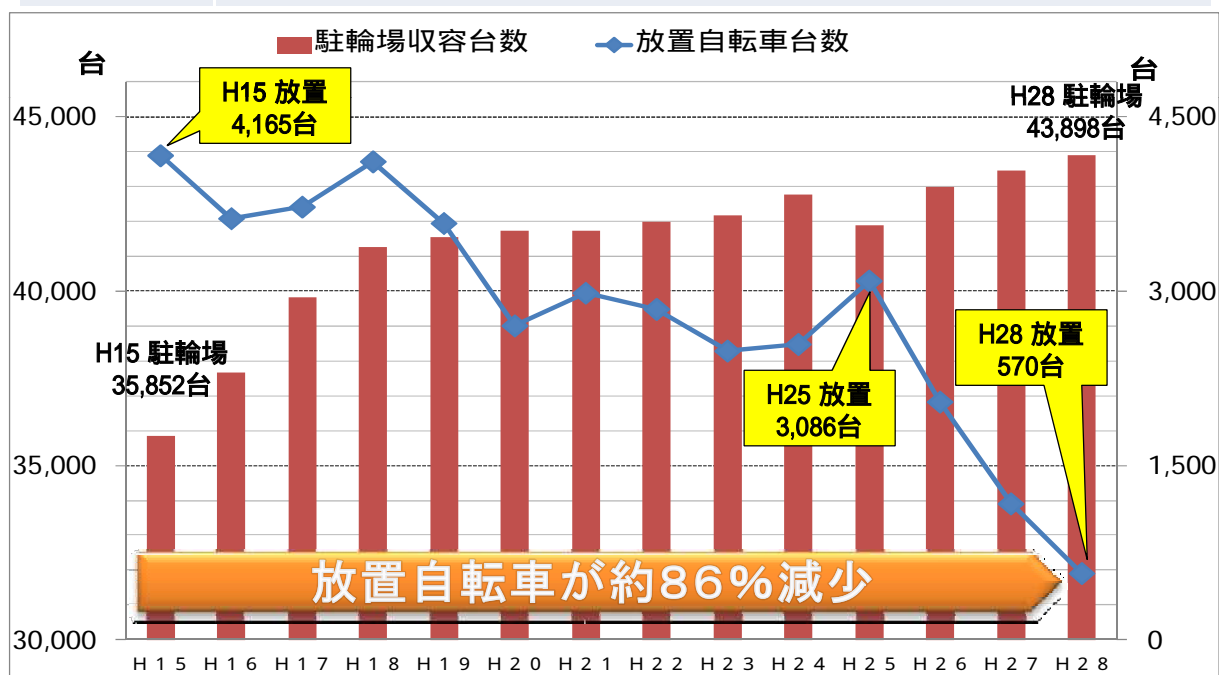
第2章 これまでの取組と、今後に向けて

2-1 放置対策

(1) これまでの取組

駅周辺における積極的な啓発で駐輪場に誘導するとともに、法令に基づく放置自転車の撤去により、放置自転車の解消に努めてきました。また、新たな手法を検討しながら駐輪スペースの確保に取り組んでいます。

昭和57年度	「尼崎市自転車等の放置の防止に関する条例」の制定
平成24年度	4業務(放置自転車の撤去、 啓発、 保管返還及び 市立駐輪場の管理運営)一括委託の試験的導入(JR尼崎駅)
平成26年度	民間駐輪場整備補助金制度の創設
平成27年度	4業務一括委託の拡大(市内全駅)
平成28年度	指定管理者によるレンタサイクル導入(市立武庫之荘駅第1駐輪場)
平成28年度	「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」の制定



グラフ1 駐輪場収容台数と放置自転車台数の推移

(2) 今後に向けて

駅前において自転車利用者に対する効果的な啓発、指導や撤去を引き続き実施しながら、店舗や共同住宅の責任者などに対して尼崎市自転車のまちづくり推進条例に基づく指導や助言を行います。また、駐輪場の設置基準の見直しを検討し、駐輪問題の解消に取り組みます。

2-2 走行環境整備

(1) これまでの取組

連続した自転車走行空間の整備や構造上の改善に取り組んできました。また、平成27年3月には、国、県、警察とも協力し、「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」を策定し、駅を中心とした拠点間ネットワークの形成に取り組んでいます。

平成21年度	「自転車通行環境整備モデル地区(国土交通省)」の指定に基づく、県道西宮豊中線における自転車専用通行帯(自転車レーン)の整備
平成23年度	「良好な自転車秩序の実現のための総合対策の推進(警察庁)」による、「自転車は原則として車道を走行」という方針への転換
平成24年度	国土交通省と警察庁による、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の公表
平成24年度	自転車道(近松線)の整備
平成26年度	「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」の策定
平成26年度～	西川線、長洲久々知線の自転車レーン、市道第521号線の自転車道など、市道における走行環境の整備
平成28年度	「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」の制定



写真1 近松線(自転車道)



写真2 西川線(自転車レーン)



写真3 長洲久々知線(自転車レーン)



写真4 市道第521号線(自転車道)

(2) 今後に向けて

自転車ネットワークとして選定した道路については既存の道路空間を再配分し、整備を進めていきます。その他、駅や公共施設など拠点周辺の細街路についても、自転車ネットワークの整備効果を高めるために、整備を進めます。



凡例	線種
自転車道	— (Red line)
自転車レーン	— (Blue line)
自転車通行位置明示	— (Yellow line)
法定外による整備	— (Green line)
その他自歩道等	— (Grey line)

図2 尼崎市自転車ネットワーク整備方針

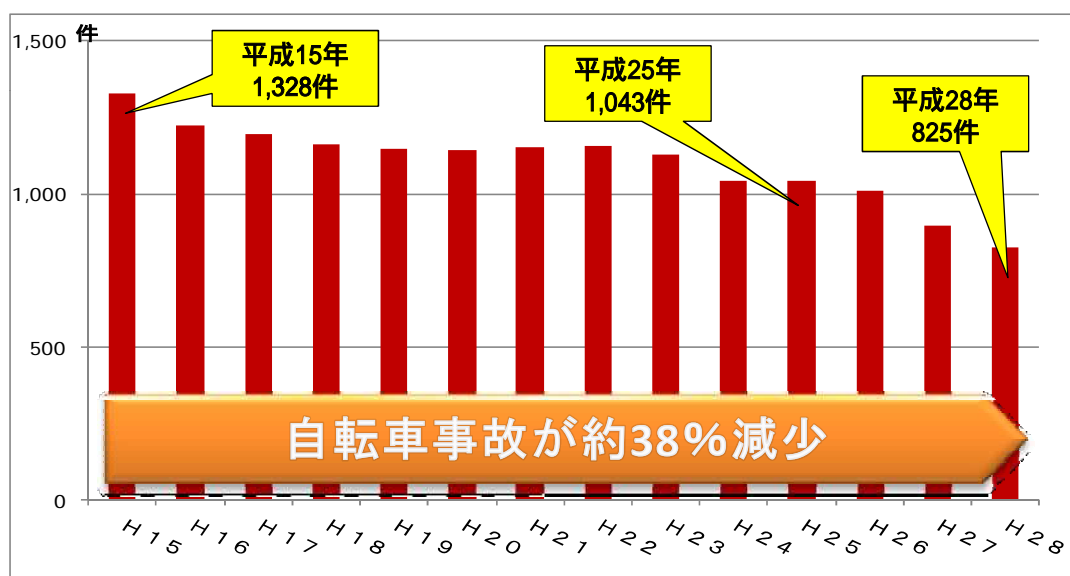
2-3 事故防止

(1) これまでの取組

自転車関連事故は自転車側に交通法規違反がある場合が多いことから、昭和40年代から交通安全教育を行うなど、主に啓発や教育を中心とした取組を推進してきました。

また、平成29年度からは、「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」に基づき、市職員により、道路交通法に違反するおそれがある人に対する指導を行っているところです。

昭和46年度	「尼崎市交通安全計画」の策定(以降、5年ごとに改訂。現在は第10次)
昭和63年度	高齢者交通安全指導員委嘱制度の開始
平成16年度	自転車運転免許証等発行制度の開始
平成28年度	市内公立小中学校教員に対する「交通安全リーダー」任命制度の開始
平成28年度	「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」の制定
平成29年度	「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」の施行。市職員による指導の開始



グラフ2 自転車関連人身事故件数の推移

(2) 今後に向けて

自転車交通安全教育については、学校におけるルール・マナー習熟度テストを引き続き実施し、また、自ら考え、主体的に取り組めるよう、校区内の事故発生箇所を現地で確認し、事故の当事者の視点から防止策を考えるというような、より熟度を高める手法に取り組めます。

自転車交通安全教室については、これまで、小中学生や高齢者を中心に行ってきましたが、今後は、就業世代などが受講できる環境の整備に取り組めます。

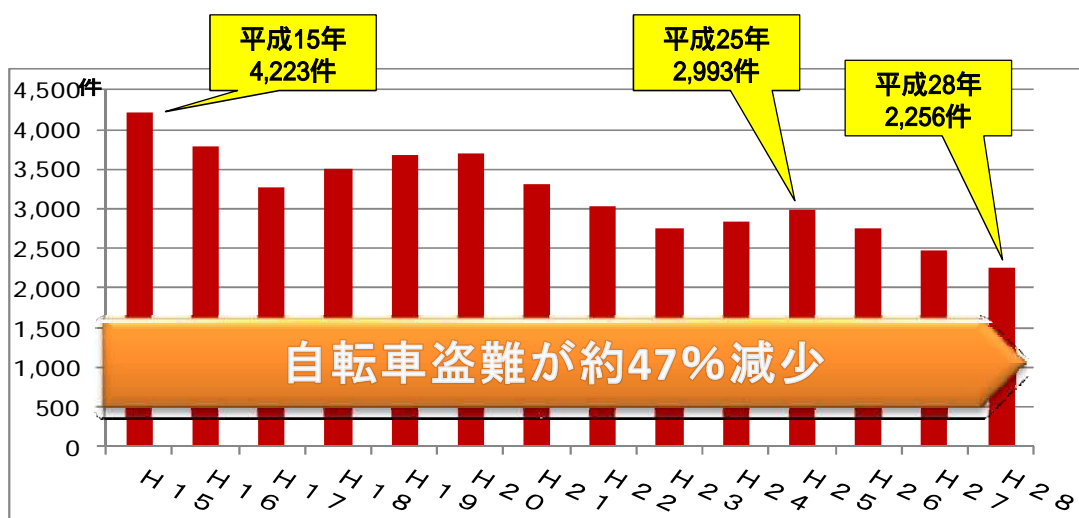
2-4 自転車関連犯罪防止

(1) これまでの取組

自転車盗難やひったくりを抑止するため、警察等の関係機関や地域等と連携し、防犯パトロールや啓発活動などを実施してきました。

また、平成29年度からは、「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」に基づき、自転車関連犯罪(自転車盗難等)に遭うおそれがある人に対する指導を行っています。

平成25年度	街頭犯罪防止事業の実施
平成25年度	職員による青色回転灯装備車での自主防犯パトロールの本格実施
平成27年度	毎月2日を「街頭犯罪防止の日」とし、盗難防止啓発等の実施
平成28年度	「尼崎市防犯フォーラム」の開催(地域防犯力の向上等についての議論)
平成28年度	「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」の制定
平成29年度	「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」の施行。市職員による指導の開始



グラフ3 自転車盗難件数の推移

(2) 今後に向けて

自転車関連犯罪は街頭犯罪に占める割合が高く、その減少は体感治安の向上に大きく寄与することから、地域や警察などの関係機関と連携し、客観的なデータや社会実験結果を分析し、犯罪抑止を図るための、より効果的な手法を検討し、実施します。

2-5 魅力発信・活用など

(1) これまでの取組

元来、自転車は、温室効果ガスを出さず環境に優しい乗り物です。また、買い物や健康づくり、まちなか回遊の手段にもなります。近年、環境や健康に配慮した、また、ゆとりある生活への意識の高まりを背景に、このような様々な機能を持つ自転車に注目が集まっています。

本市においても、環境面では、平成15年の「尼崎自転車利用環境整備基本計画」以降、環境に優しい交通手段として自転車の活用に取り組んできています。こういった取組が認められ、平成24年度には「環境モデル都市」に選定されました。

地域経済の面では、多くの方が自転車を利用される商店街において快適に買い物ができるよう、自転車の交通安全や駐輪について、ルールの遵守やマナーの向上に取り組んできたところです。

そのほか、自転車の活用と今後関連する分野として、健康面においては「ヘルスアップ尼崎戦略事業」を構築し健康寿命の延伸に取り組むほか、観光面においては「尼崎版観光地域づくり推進指針」を策定するなど取組を進めているところです。

平成18年度	「ヘルスアップ尼崎戦略事業」の構築
平成24年度	「環境モデル都市」への選定
平成27年度	「尼崎市自転車のまちづくり推進プロジェクトチーム」の設置
平成28年度	「未来の尼崎市民への自転車まちづくりメッセージ」の発表
平成28年度	「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」の制定
平成29年度	「尼崎版観光地域づくり推進指針」の策定

(2) 今後に向けて

自転車が持つ環境や健康面での機能(メリット)をもっと知っていただけるよう、取り組めます。

また、自転車が、観光の振興や、地域経済の活性化にもつながることを実感していただけるよう、取り組めます。

第3章 基本理念と基本方針

3-1 基本理念(本市が目指す自転車のまちづくり)

「1-1 本計画の趣旨」で示したとおり、本市における自転車の位置づけを「都市課題(事故・放置自転車・関連犯罪)」から「都市魅力(経済活性・環境・健康・観光)」へ転換し、安全に、安心して、快適に自転車を利用できるまち“あまがさき”を目指すため、基本理念を次のように定めます。

基本理念

市、市民、事業者等が相互に協力し、
私たちのまち尼崎を、
「自転車が安全で快適なまち」、
「自転車が楽しめるまち」、
「自転車が愛されるまち」にすることを決意し、
自転車のまちづくりを推進します。

そして、
「自転車のまち あまがさき」を作り上げていくことにより、
「シビックプライド」を醸成します。

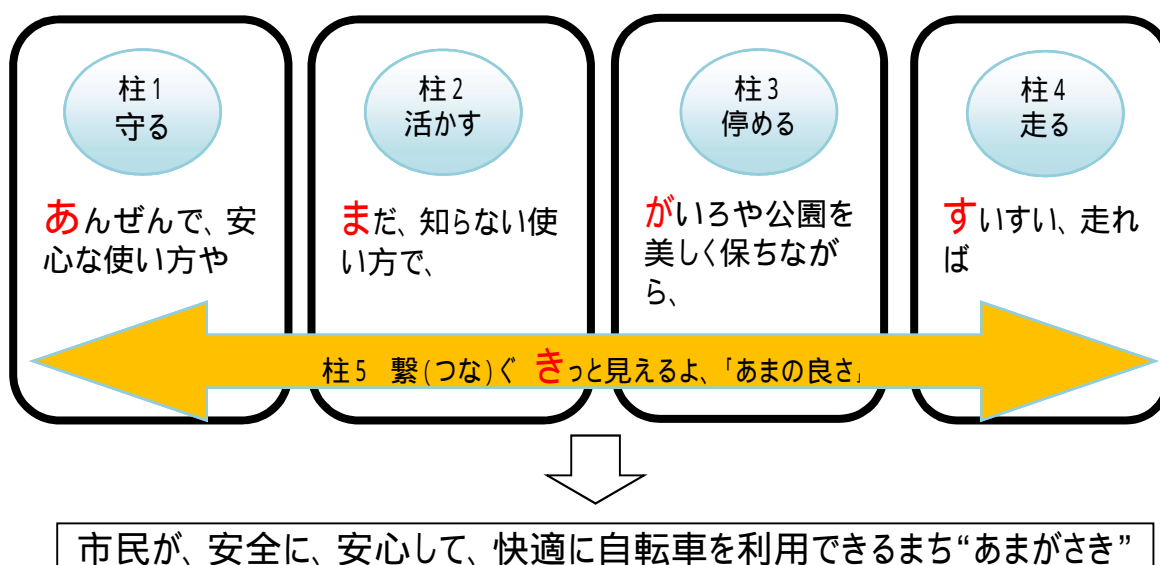
3-2 基本方針

基本理念を実現し、自転車のまちづくりを進めていくため、自転車の持つ様々な側面を分類し、総合的に取り組んでいく必要があることから取組の基本方針としては以下の5つの柱を設定し、取り組みます。

そして、市民や事業者の皆さんにもこの基本方針(=5つの柱)がしっかりと浸透したうえで、互いに連携して取り組み、安全に、安心して、快適に自転車を利用できるまちを実現することで、シビックプライドを感じていただけるよう、5つの柱の内容を表すフレーズを作成しました。(頭文字を順番に並べると、“あ・ま・が・す・き = 尼が好き”となっています。)

基本方針	柱1 まもる(守る)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用に関するルールやマナーを「まもる」。 ・自転車の事故や盗難の被害者にも加害者にもならないように「まもる」。
	柱2 いかす(活かす)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車を環境負荷の軽減に「いかす」。 ・自転車を市民の健康増進に「いかす」。 ・自転車をまちのにぎわい創出に「いかす」。
	柱3 とめる(停める)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車を停めるべきところに「とめる」。
	柱4 はしる(走る)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車で便利で快適に市内を「はしる」。
	柱5 つなぐ(繋ぐ)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車のまち“あまがさき”を総合的に推進するために、施策の柱を「つなぐ」。 ・自転車のまち“あまがさき”の実現に向け、市、市民、事業者等を「つなぐ」。

(基本方針のイメージ)



第4章 本市における自転車関連事業

4-1 施策体系

今後、計画期間(平成30年度～34年度(西暦2022年度))内において、第3章の基本方針に基づき、自転車のまちを目指すため、次のような体系で事業を実施します。

柱	取組項目とその考え方	具体的な取組(取組の観点)	指標	所管局
守る	自転車事故の防止	自転車交通安全教育については、学校におけるルール・マナー習熟度テストを引き続き実施し、また、自ら考え、主体的に取り組めるよう、校区内の事故発生箇所を現地を確認し、事故の当事者の視点から防止策を考えるというような、より熟度を高める手法に取り組めます。 自転車交通安全教室については、これまで、小中学生や高齢者を中心に行ってきましたが、今後は、就業世代などが受講できる環境の整備に取り組めます。	自転車関連人身事故件数 (H28実績:825件、 H34目標:608件)	危機管理安全局 教育委員会事務局
	自転車関連犯罪の防止	自転車関連犯罪は街頭犯罪に占める割合が高く、その減少は体感治安の向上に大きく寄与することから、地域や警察などの関係機関と連携し、客観的なデータや社会実験結果を分析し、犯罪抑止を図るための、より効果的な手法を検討し、実施します。	自転車盗難認知件数 (H28実績:2,256件、 H34目標:1,661件)	
活かす	環境負荷の低減	・エコ通勤の推進等 (自動車等からの乗り換え)		経済環境局
	市民の健康増進	・本市の健康課題の解決とマッチングする民間の自転車活用ビジネスに対する支援(自動車等からの乗り換え)	安全に、安心して、快適に自転車を利用できていると感じる市民の割合 (H28実績:40.7%、 H34目標:60.7%)	ひと咲き まち咲き担当局
	観光資源の有効活用	・尼崎城を中心とした城内まちづくりをはじめとする観光施策(魅力創造) ・案内板設置、休憩スポットの設置 (環境の整備)		ひと咲き まち咲き担当局 危機管理安全局
	経済の活性化	・マナー啓発、商店街への誘客 (にぎわいづくり)		経済環境局
停める	駅前において自転車利用者に対する効果的な啓発、指導や撤去を引き続き実施しながら、店舗や共同住宅の責任者などに対して尼崎市自転車のまちづくり推進条例に基づく指導や助言を行います。また、駐輪場の設置基準の見直しを検討し、駐輪問題の解消に取り組めます。	・駐輪場マップ作成、啓発、指導、撤去(加害防止) ・駐輪場整備、民間駐輪場整備補助金、駐輪場設置基準見直し検討(スペース確保)	市内全駅の駅前の放置自転車台数 (H28実績:570台、 H34目標:285台)	都市整備局
走る	自転車ネットワークとして選定した道路については既存の道路空間を再配分し、整備を進めていきます。その他、駅や公共施設など拠点周辺の細街路についても、自転車ネットワークの整備効果を高めるために、整備を進めます。	・レーン整備等 (自転車ネットワーク形成の推進)	整備延長キロ数() (H28実績:4.1km、 H34目標:21.4km)	都市整備局
繋ぐ	を総合的に、また、市、市民、事業者等がそれぞれの役割を認識しながら、効果的に推進できるよう取り組みます。	・重点地区の設定 ・地域や事業者との連携 ・情報提供	安全に、安心して、快適に自転車を利用できていると感じる市民の割合(H28実績:40.7%、 H34目標:60.7%)	危機管理安全局

本市における自転車走行空間整備に関する方針については現在改定作業中ですので、目標値の変更があります。

4-2 取組方針

(1) 重点実施地区

各柱の様々な取組については、本市の自転車のまちづくりに関する周知・広報などは全市的に取り組む一方、例えば、「柱1:守る」の事業は自転車事故や盗難の多発エリアで、「柱2:活かす」の事業は商業地域を中心にそれぞれ行うなど、地域ごとの特色を踏まえ、課題に応じた重点実施地区を設定し、効果的な展開を狙います。

守る



写真5 自転車盗難防止の取組(青色防犯パトロール用公用車)

活かす



写真6 観光資源の有効活用取組(コミュニティサイクル社会実験「あまりん」)

(2) 協働

各柱の様々な取組については、地域で活動する市民や団体・事業者等の人的資源とも連携し、それぞれの強みを活かして協働で行い、シビックプライドを醸成します。

付属資料

自転車に関する国や兵庫県の動き

< 国の動き >

昭和35年	道路交通法の公布・施行により、自転車は軽車両として車道左側の走行が原則になる。
昭和45年	交通戦争を背景として、公安委員会が支障がないと認めた場合に歩行者の通行を妨げないような速度と方法での自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入。それ以降、自転車歩行者道の整備等により自転車と自動車の分離を推進。
平成19年7月	普通自転車の歩道通行要件の見直しとともに、「自転車の安全利用の促進について」(自転車安全利用五則を添付)が交通安全対策本部決定。
平成23年10月	警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達。
平成24年10月	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、国土交通省及び警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定。
平成27年6月	改正道路交通法の施行により、自転車運転者講習の対象となる危険行為が規定。
平成28年7月	「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期整備」に向け、平成28年3月の「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」からの提言を受け、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定。
平成28年12月	「自転車活用推進法」公布
平成29年5月	「自転車活用推進法」施行

(参考:「安全・快適なサイクルツーリズム環境の創出に向けて」平成29年2月2日国土交通省道路局作成)

< 兵庫県の動き >

平成24年度	「歩行者・自転車分離大作戦 (H24～25)」
平成26年度	「歩行者・自転車分離大作戦 (H26～30)」
平成27年度	「兵庫県自転車の安全で適正な利用に関する条例」施行 (保険加入義務化)
平成28年3月	第1回ひょうご自転車シンポジウム開催 (於 神戸芸術センター)
平成29年3月	第2回ひょうご自転車シンポジウム開催 (於 尼崎市中小企業センター)
平成29年3月	「ひょうご自転車まちづくりの取組～尼崎市の重点地区におけるモデル事業～」策定
平成29年10月	県市協働コミュニティサイクル社会実験実施 (於 尼崎市)
平成29年11月	「再発見『尼崎』 サイクル&ウォークロゲイニング」実施 (於 尼崎市)

尼崎市自転車のまちづくり推進条例(尼崎市平成29年条例第1号)

私たちのまち尼崎は、高低差が少ない平坦な地形であるという地理的特徴に加え、市域全体の市街化が進んだことにより、道路網が整備され、多くの鉄道の駅、商業施設、医療施設、福祉施設、官公庁施設等がコンパクトに立地しているなど、自転車の利用に適した環境が整っているため、市民の身近で手軽な交通手段として、自転車が多く利用されています。

しかし、その一方で、自転車の利用に関する事故や自転車に関する犯罪、放置自転車の問題が発生するなど、自転車の利用等に関する課題が顕在化しました。これらの課題は、昨今、市、市民、事業者等による長年の地道な取組によって少しずつ解決が図られていますが、私たちは、今後もより一層これらの課題の解決に向けて努力していく必要があります。この努力とともに、私たち一人ひとりが、自転車を、その利便性だけでなく、経済的、環境的、健康的な効用といった魅力を再認識して利用することにより、自転車が単なる交通手段にとどまらず、様々な魅力を生み出すものとして親しまれ、ひいては子どもから高齢者までの全ての市民等が安全と安心を実感することができる尼崎のまちづくりに大きく貢献するものと考えます。

ここに、私たちは、市、市民、事業者等が相互に協力して、本市の区域内における自転車の利用を課題から魅力へと転換させることに取り組み、私たちのまち尼崎を、自転車の利用において、安全で快適なまち、楽しめるまち、愛されるまちにすることを決意し、自転車のまちづくりを推進するため、この条例を制定します。

(この条例の目的)

第1条 この条例は、本市における自転車のまちづくりに関し、市、市民等、事業者、教育事業者等及び自転車小売業者等の責務を明らかにするとともに、自転車のまちづくりに関する基本的な事項を定めることにより、自転車のまちづくりを推進することを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 自転車のまちづくり 全ての市民等が自転車を安全で快適な交通手段として安心して利用することができるまちをつくるため、市民等、事業者、教育事業者等及び自転車小売業者等が自転車の安全適正利用に取り組むとともに、これらの者及び市が協力して、本市の区域内における自転車の利用を本市の魅力とするために必要な活動に取り組むことをいう。
- (2) 市民等 市民(本市の区域内に住所若しくは勤務場所を有し、又は本市の区域内に存する学校等に通学する者をいう。)、本市の区域内に滞在する者及び本市の区域内を通行する者をいう。

- (3) 事業者 本市の区域内で事業を営む個人及び法人その他の団体(教育事業者等及び自転車小売業者等を除く。)をいう。
- (4) 教育事業者等 本市の区域内に存する学校その他の施設において児童等(18歳に達する日以後の最初の3月31日までの間にある者(小学校就学の始期に達するまでの者を除く。))をいう。以下同じ。)に対する教育の事業を行う者及び児童等に対するスポーツその他の活動の指導を行う団体をいう。
- (5) 自転車小売業者等 本市の区域内で自転車の販売、修理又は貸出しを業として行う者をいう。
- (6) 自転車 道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。
- (7) 自転車の安全適正利用 次に掲げる行為をいう。
- ア 自転車の利用に関する事故等により自他の生命、身体及び財産に損害を与えないように自転車を利用すること。
- イ 自転車の盗難その他の自転車に関する犯罪(以下「自転車関連犯罪」という。)の被害を防止するための対策を講ずること。
- ウ 迷惑駐輪(他人に迷惑を及ぼすおそれがある態様で自転車を駐車させることをいう。以下同じ。)その他の他人に迷惑を及ぼすおそれがある態様での自転車の利用をしないこと。
- エ 自転車を利用する目的に応じ、必要以上に自転車を利用しないこと。

(市の責務)

第3条 市は、自転車のまちづくりの推進に関する施策(以下「推進施策」という。)を策定し、及び実施するものとする。

(市民等の責務)

第4条 市民等は、自転車の安全適正利用について、家族その他の身近な人と共に理解を深め、及びその実践に主体的に取り組むよう努めなければならない。

2 市民等は、市が実施する推進施策に協力するよう努めなければならない。

(事業者の責務)

第5条 事業者は、市が実施する推進施策に協力するよう努めなければならない。

(教育事業者等及び自転車小売業者等の責務)

第6条 教育事業者等及び自転車小売業者等は、市が実施する推進施策に協力するよう努めなければならない。

2 教育事業者等及び自転車小売業者等は、積極的に自転車のまちづくりに取り組むよう努めなければならない。

(推進計画)

第7条 市長は、推進施策を総合的かつ計画的に推進するための計画(以下「推進計画」という。)を策定するものとする。

2 市長は、推進計画を策定しようとするときは、自転車に関するまちづくりに関して知識経験を有する者、市民その他市長が適当と認める者(以下「学識経験者等」という。)の意見を聴くものとする。

3 市長は、推進計画を策定したときは、速やかに、これを公表するものとする。

4 第2項の規定は推進計画の変更(軽微な変更として市長が認めるものを除く。)について、前項の規定は推進計画の変更について準用する。

5 市長は、推進計画に基づく施策の実施状況等について、毎年度1回以上、学識経験者等の意見を聴くものとする。

(自転車の安全かつ快適な利用のための環境の整備)

第8条 市は、自転車を安全かつ快適に利用することができるための環境の整備に努めるものとする。

(自転車の安全適正利用に係る指導等)

第9条 市長は、自転車の利用について、道路交通法その他の交通法規に違反するおそれがある行為又は迷惑駐輪その他の他人に迷惑を及ぼすおそれがある行為をした者、自転車関連犯罪の被害に遭うおそれがある者その他自転車を利用する者に対し、自転車の安全適正利用のために必要な指導を行うことができる。

2 市長は、自動車(道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第2条第2項に規定する自動車をいう。)の利用について道路交通法その他の交通法規に違反するおそれがある行為(自転車の安全な通行を阻害するおそれがあるものに限る。)をした者に対し、自転車の安全な通行を確保するために必要な指導を行うことができる。

(自転車のみちづくりに関する情報の収集等)

第10条 市は、自転車の安全適正利用に関する情報、自転車の利用による効用に関する情報その他の自転車のみちづくりに関する情報を収集し、並びに市民等、事業者、教育事業者等及び自転車小売業者等に周知するものとする。

(事業者等による啓発等)

第11条 事業者、教育事業者等及び自転車小売業者等(以下「事業者等」という。)は、その従業員その他の構成員(以下「従業員等」という。)に対し、自転車の安全適正利用に関する啓発を行うよう努めなければならない。

2 事業者等は、その管理する施設(本市の区域内に存するものに限る。)をその顧客その他その従業員等以外の者(以下「顧客等」という。)に利用させる場合は、当該顧客等に迷惑駐輪をさせないために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

(教育事業者等による啓発)

第12条 教育事業者等は、その教育し、又は指導する児童等に対し、自転車の安全適正利用に関する啓発を行うよう努めなければならない。

(自転車小売業者等による啓発)

第13条 自転車小売業者等は、自転車の販売、修理又は貸出しの相手方に対し、自転車の安全適正利用に関する啓発を行うよう努めなければならない。

(指導及び助言)

第14条 市長は、第11条から前条までに規定する責務を有する者に対し、当該者が当該責務を果たすために必要な指導及び助言を行うことができる。

(委任)

第15条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行について必要な事項は、市長が定める。

付 則

この条例は、平成29年10月1日から施行する。