

# 課題解決

**指導カード**

尼崎市自転車のまちづくり推進条例第9条に基づき、指導します。

あなたの行為は、他人に迷惑を及ぼすおそれと、交通事故を招くおそれのある大変危険な行為です。今後は、交通法規を守りましょう。

**危険!!**

- 1. 信号無視
- 2. 通行禁止違反(禁止場所通行)
- 3. 一時不停止
- 4. 道交法第11条違反(歩道等内侵入)
- 5. 車道逆走
- 6. 無灯火
- 7. 傘差し
- 8. 携帯電話の使用
- 9. その他( )

自治体による指導ですので、罰則等はありません。

年 月 日 尼崎市



# 尼崎市自転車のまちづくり推進資料集

令和三年三月

# 魅力創造



## 目 次

1	自転車について	1
2	尼崎市における自転車利用	4
3	自転車関連事故防止	1 2
4	自転車盗難防止	2 4
5	放置自転車対策	2 8
6	環境負荷低減への活用	3 2
7	健康増進への活用	3 3
8	地域経済への活用	3 6
9	観光振興への活用	3 7
1 0	災害対応への活用	4 5
1 1	自転車走行空間の整備等	4 5
1 2	共通取組方針	4 8
	<付属資料>	5 2

注：自転車と自動車の表記上の混乱を防ぐため、自動車を「クルマ」と表記します。

## 1 自転車について

我が国において、極めて身近な存在である自転車。昨今は、移動手段としてのみならず、その活用によって、環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等も図られています。

また、乗る行為そのものが目的となっている人たちもいます。(散歩ならぬ散“走”、健康増進、旅など)

さらに、新型コロナウイルス感染症の拡大により「密閉、密集、密接」の3密を回避する移動、宅配デリバリーサービス、運動不足解消の手段などとして利用ニーズが増大しています。国においても、新型コロナウイルス感染症を想定した「新しい生活様式」において自転車の活用が推奨されています。

### (1) 自転車の定義

「自転車」とは、「ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車(レールにより運転する車を除く。)であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの(人の力を補うため原動機を用いるものであつて、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。)をいう。」と定義されています。

(道路交通法第2条第1項第11号の2)

また、この「自転車」のうち、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準(長さ190センチメートル以内、幅60センチメートル以内であることなど)に適合する自転車で、他の車両を牽引(けんいん)していないものを「普通自転車」といい、13歳未満の方や70歳以上の方が運転する場合など一定の条件であれば、歩道を通行することができます。(道路交通法第63条の3、道路交通法施行規則第9条の2の2)



### <コラム1>多様な自転車

自転車がおもつメリットは、多様な自転車の普及等にもつながっています。

たとえば、サドルとペダルが2組ずつ前後に並んだ構造を持つ、タンデム自転車は、現在、多くの都道府県で公道走行が可能となっています。尼崎市がある兵庫県では、平成20年7月というかなり早い時期に兵庫県道路交通法施行細則が改正され、日本で2番目にタンデム自転車の公道走行が可能になっています。

この背景には視覚障害等の方も自転車を体験できるように取組を積み重ねてこられた方々の地道な努力がありました。

また、道路交通法が改正され、令和2年12月1日から4輪以上の自転車が「普通自転車」に仲間入りしています。



## (2) 自転車の歴史

### ア 世界における自転車の歴史

1818年、ドイツで、ドライス男爵という貴族によって、歩いて管理するには広すぎる森の管理を効率期に行うことを目的として発明されました。

当時はまだペダルがなく、地面を蹴って走っていました。それでも、馬車とは異なり、エサや蹄鉄（ていてつ）が不要で、経済的だったようです。



(出典：自転車博物館HP)

## <コラム2>自転車と他の乗り物との関係

自転車の改良と進化に注がれた最先端の科学技術は、やがて次世代の乗り物「クルマ」や「飛行機」を誕生させました。

### ・クルマとの関係

空気入りタイヤは、ダンロップ氏が、息子さんの三輪車の乗り心地を良くしようとするなかで生まれたそうです。

### ・飛行機との関係

ライト兄弟の職業は自転車の技術者であったそうです。飛行機のプロペラを回す仕組みには自転車のチェーンをそのまま使ったといいますし、機体の組み立てやバランスとりなどにも、自転車でみがいた技術がおおいに役立ったそうです。

(出典：自転車博物館HP、京都府自転車軽自動車商協同組合HP)

## イ 日本における自転車の歴史

ヨーロッパから日本に自転車が入ってきたのは、幕末ごろであったと言われています。

しかしながら、当時はとても高級なものだったことから、一部の人たちが、娯楽用として使う程度だったようです。(記念写真を撮る際には、わざわざ自転車も一緒に映す人々もいたとのことです。)

その後、ようやく実用的に使われだしたのですが、大きくまたいで乗るタイプであったため、男性に比べて体格が小さい女性にとっては、運転しづらかったようです。その後、昭和20年代後半に、様々な要因で厳しい状況に追い込まれていた自転車業界が、新たな顧客層として女性を想定し、美容や健康面でのメリットをアピールしたり、買い物カゴを設置したり、重心を低くしたり軽量化するなどしたことが大きな転機となりました。結果として、この作戦は成功し、多くの花嫁が「嫁入り道具」の1つにするほど売れたようです。

その後、さらなる工夫がなされ、主に「ママチャリ」と呼ばれるタイプの自転車は、女性のみならず、老若男女に親しまれ、さらには電動アシストタイプや、子どもを乗せるタイプ、スポーツタイプなど、求められる機能が追加され、ますます、日常生活と結びついたものとなっています。

(出典：「シティサイクルの誕生発展と社会文化とのかかわりの歴史」(自転車文化センター 谷田貝一男著))

## 2 尼崎市における自転車利用

自転車という乗り物は、尼崎市でこれまでどのような使われ方をして、どのような位置づけになっているのでしょうか。

### (1) 本市の地勢等

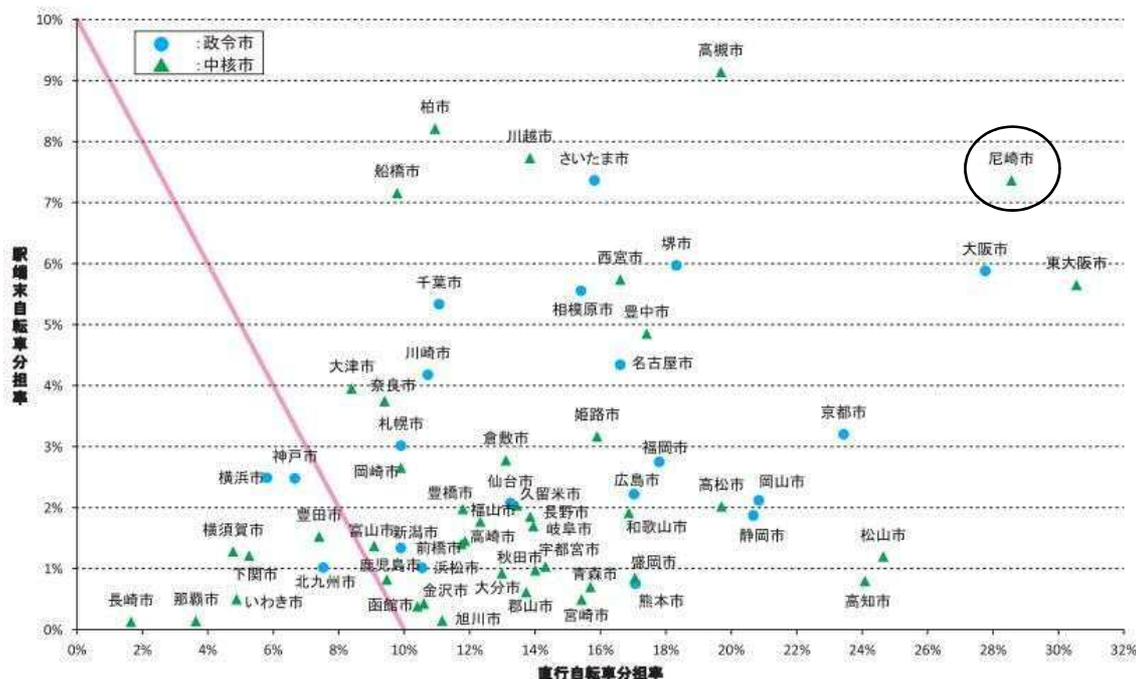
尼崎市は、①地形が平坦な地理的特徴、②自転車と親和性が高い鉄道駅が市内に13もあるという交通利便性、また、③市街化が早く進み商業施設や医療施設など生活に必要な拠点がコンパクトに立地する都市機能などの面で、非常に自転車利用に適しています。



(2) 主な利用状況

下のグラフは、いかに自転車に適したまちであるかということがわかるグラフです。

通勤・通学時において、鉄道駅に自転車で向かう割合を縦軸に、目的地まで直接自転車で行く割合を横軸にプロットしたもので、上に行けばいくほど、右に行けばいくほど、通勤・通学時に自転車が利用されていると言えます。やはり尼崎市は、かなり頻繁に自転車が使われています。



(出典：公益社団法人日本交通計画協会「都市と交通」通巻 94 号)

### <コラム3> 尼崎での自転車の風景

「尼崎市史」によりますと、尼崎市内の明治期から昭和戦前期にかけての自転車台数は明治34年（1901）の16台（尼崎町）、それが大正期以降急増し、昭和初期には1万台以上になりました。

なお、現在の台数についてデータはありませんが、都道府県別の保有台数を社団法人自転車協会が把握している都道府県別の保有台数のうち兵庫県の保有台数は約340万台（平成20年）となっています。この数値を単純に人口比で案分をしますと、尼崎市内では自転車がおおよそ27万台になるのではないかと推計しています。（ただし、尼崎市の平坦な地形などを踏まえ、こうした平均値以上を保有しているのではないかと考えています。）

（出典：あまがさきアーカイブズ公式ブログ、尼崎市議会議事録）

#### ・通勤風景（昭和30～40年代）



本市の東向島西之町の住友金属工業鋼管製造所（現在の日本製鉄株式会社関西製造所尼崎地区）の様子です。このように、本市は古くから、自転車利用が非常に盛んなまちでした。

自転車利用の量が多いという意味では、すでに、自転車のまちであったと言えるかもしれません。

（出典：尼崎市立歴史博物館地域研究史料室所蔵広報課写真（群一括指定））

#### ・街を走る“若草色の自転車” 水道局のサービス職員（昭和27年～30年頃）



昭和29年当時の尼崎市の広報誌の記事に添付されていた写真です。

記事の内容は、“「水道局」とすぐわかるよう、目印の意味を込め水道局の自転車を「若草色」一色に塗り替えたので、この自転車の職員を見かけたら、漏水修繕など相談に乗るのでいつでも声をかけてほしい”という内容だったそうです。“自転車のまち尼崎”の歴史の1ページですね。

（出典：尼崎市立歴史博物館地域研究史料室所蔵広報課写真（群一括指定））

### (3) 自転車がとても便利な「まち」であるがゆえの負の側面

#### ア 3つの課題

地形が平坦な地理的特徴、市内に13もの鉄道駅があるという交通利便性、また、コンパクトな都市機能などの面で尼崎市は自転車の利用が非常に盛んです。しかし、残念ながら、自転車事故など、“まちの課題”、つまりマイナスの側面がありました。

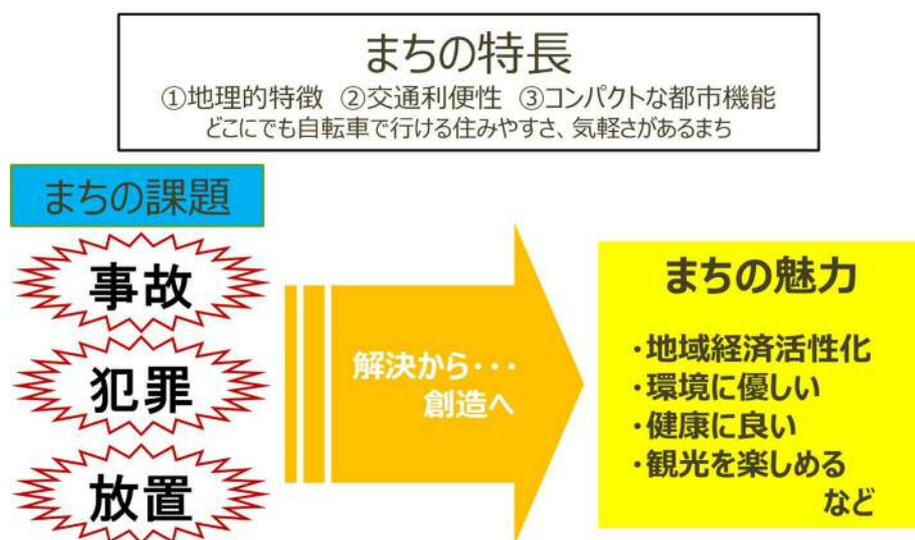
自転車事故については、様々な交通人身事故の中で自転車が被害者又は加害者として関係するものが約4割を占めています。(兵庫県全体の平均は2割)

自転車の盗難については、犯罪のうち、道路など公共の場で発生する「街頭犯罪」のうち半分程度を自転車の盗難が占めていました。

そして、主に駅前で問題になっていた、放置自転車については、かつては兵庫県内の駅のワースト10のうち5つを本市が占めていました。

このように、どのまちよりも自転車利用に適しているにもかかわらず、課題解決にばかり注力せざるをえず、たとえて言うならば、“宝の持ち腐れ”になっていました。

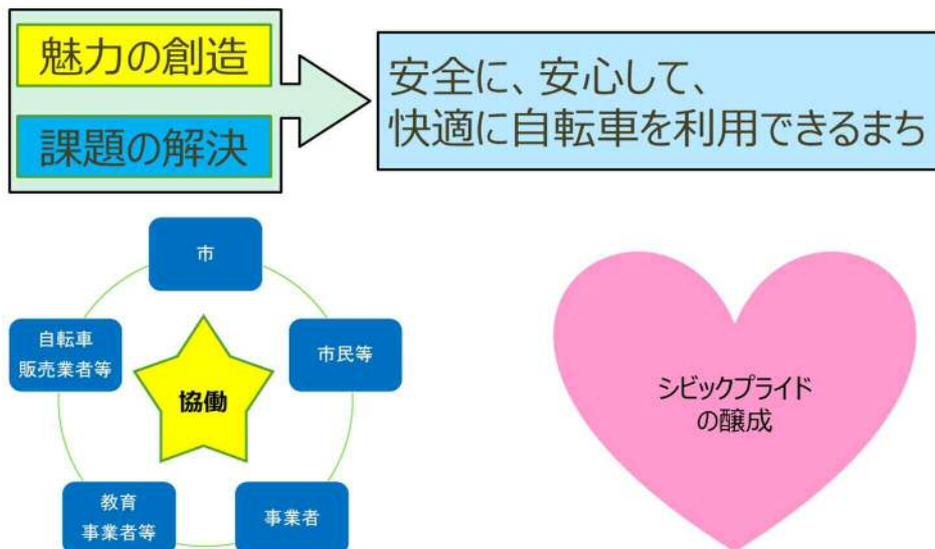
そこで、自転車の事故、自転車盗難や自転車を使ったひったくり、放置自転車といった課題をいち早く解決し、自転車という乗り物が、本来持っている魅力を発揮するほうへ、徐々に“ギアチェンジ”していきべきだと考えました。



#### イ 条例の制定

“ギアチェンジ”の進め方としまして、次の図のように、引き続き、マイナス面である課題の残された部分を解決しながら、同時並行で、魅力面を伸ばしていき、安全に、安心して、快適に自転車を利用できるまちを目指します。

もちろん、そのためにわたしたち行政だけで行えることは限られていますので、市民、事業者の皆様、また、教育事業者、自転車販売店の皆様といった、多くの方と協働し、ご協力をいただきながら、「自転車のまちづくり」を進めていきたいと思います。

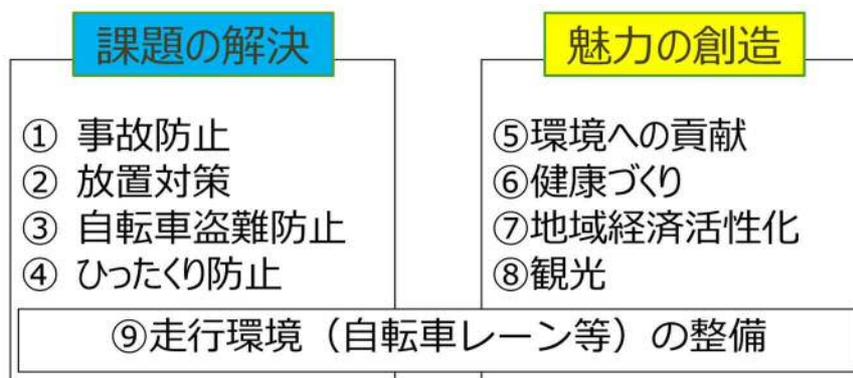


ウ 条例の特色

- ・自転車関連事故防止、自転車盗難防止、放置自転車対策のみではなく、まちづくりまで盛り込んだ先進的な条例
- ・責務を果たしていただくため、市による指導など実効性ある取組の根拠を規定した。
- ・市自身も、学識経験者など外部の意見も踏まえた、“施策の推進計画”を策定、そして毎年1回以上見直し、進捗管理することを規定した。
- ・前文を設けた。

(参考) 尼崎市自転車のまちづくり推進条例 前文(抜粋)

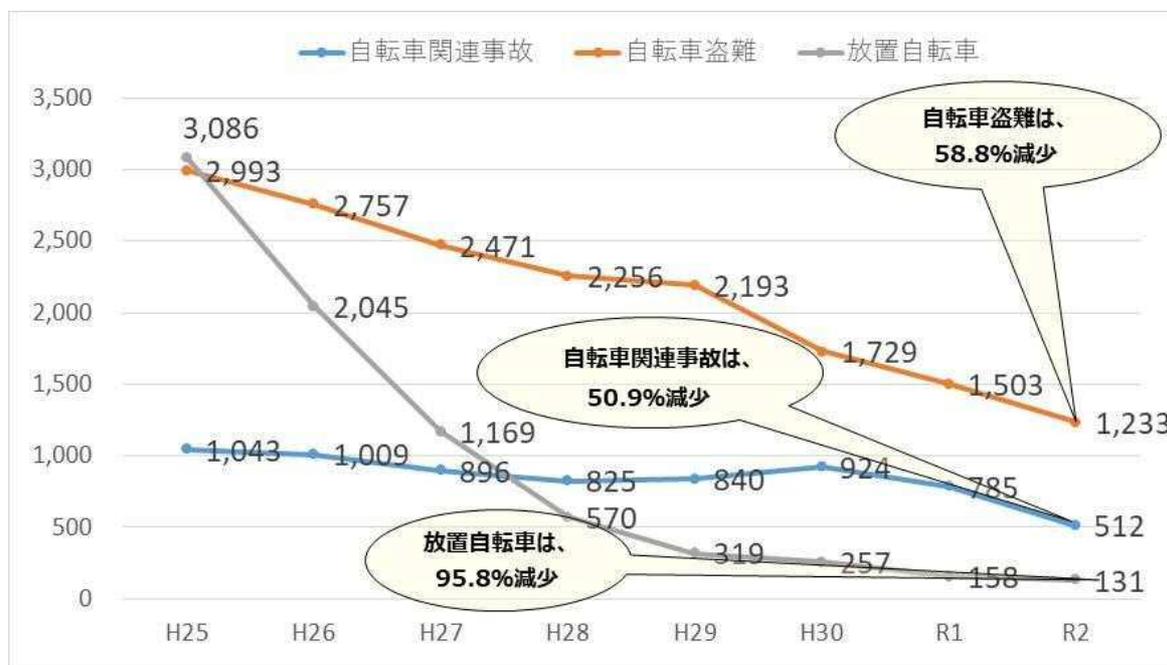
・・・ここに、私たちは、市、市民、事業者等が相互に協力して、本市の区域内における自転車の利用を課題から魅力へと転換させることに取り組み、私たちのまち尼崎を、自転車の利用において、安全で快適なまち、楽しめるまち、愛されるまちにすることを決意し、自転車のまちづくりを推進するため、この条例を制定します。



「事故防止」、「放置対策」のような個別の分野ではなく、「まちづくり」の手段としての条例制定に向け、9つの視点を明確にし、議論した。

## エ 課題解決の進捗

その後、この市条例に基づく取組をはじめ様々な取組を行った結果、令和2年の自転車関連事故認知件数が512件、自転車盗難の認知件数が1,233件(速報値)、放置自転車が131台へそれぞれ減少しています。



#### <コラム 4 >SDGs への貢献

SDGs という言葉をよく耳にされるとと思います。

これは、「Sustainable Development Goals」の略で、2015年9月の国連サミットで採択された、2030年を期限とする、先進国を含む国際社会全体の開発目標で、持続可能な世界を実現するための17の目標と169のターゲットで構成され、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。

わが国においても、政府にSDGs推進本部が設置され、「まち・ひと・しごと創生総合戦略2017改訂版」において「SDGsの推進は、地方創生に資するものであり、その達成に向けた取組を推進していくことが重要」とされています。

尼崎市においても、SDGsの17の目標の視点から、総合計画の施策体系や取組の整理を進め、「尼崎版SDGs」としてとりまとめました。

自転車のまちづくりは、「目標 3. あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する」、「目標 11. 包括的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市および人間居住を実現する」に対応しています。



<コラム5> 尼崎市発のふたごじてんしゃ®

ふたごじてんしゃ®とは、ふたごや年子など、年齢と体重が近い子どもであっても、2人同時に乗せて公道の走行が認められている自転車です。

これまでも、日本では、子供を2人乗せることができる自転車はありました。ただ、それらは、前と後ろに1人ずつ子どもを乗せるものでした。また、車輪も、もちろん前と後ろに1つずつでした。これには、課題もありました。その課題とは、前後に乗せる子どもが、もし、同じくらいの体格、たとえばふたごや年子であった場合、前後に同じ体重がかかり、運転が不安定になりがちだったことです。

また、安全基準により、後ろに乗せられる子どもは6歳未満であれば可能なのに対し、前に乗せられる子どもは4歳未満という制限もありました。

こういった課題を解消し、ふたごや年子の子育てをするご家庭が、他の子育て家庭と同じように、自転車を外出の手段にしたり、あるいは、自転車に子供を2人乗せて走ること自体を楽しんだりできるようにしたいという強い思いで、8年近くのご苦労の末、商品化にこぎつけられたものです。

なお、厚生労働省の統計によると、子どもの中で双子が占める割合は50年前は1%ぐらいだったのが、今は2%程度と、この半世紀で約2倍に増加しているそうです。こういった社会の動きに比べ、特にふたごについては、産まれるまでも、産まれたあとも、実際にその子育てを体験した人でなければわからない、ご苦労があります。こういったことをだれにも打ち明けられず、だれからも助けてもらえないご家庭を、なんとか助けたいと、自らもふたごを生み育てておられた方が、試行錯誤の末、ようやく、商品化までこぎつけられました。

このような思いの詰まった、ふたごのせ自転車の会社、株式会社ふたごじてんしゃが、わが尼崎市で誕生しています。



### 3 自転車関連事故防止

#### (1) これまでの取組

##### ア 全般

自転車関連事故の相手方の多くは、クルマ・バイクです。しかし、自転車側にも交通法規違反がある場合が多いことから、自転車利用者に対して、昭和40年代から主に啓発や教育を中心とした取組を、平成29年度から「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」に基づく市職員による道路交通法に違反するおそれがある人に対する指導を、それぞれ行ってきました。

なお、これらの効果をさらにあげるため、小学校区ごとの自転車関連事故マップを毎年更新し周知するとともに、啓発、教育、指導の取組を行っています。

そして、令和元年1月から12月まで、自転車関連事故が多い地域を重点地区(※1)として設定して構築した、自転車関連事故削減モデル施策を基に、他の地域へも水平展開しています。

※1 幹線道路ではなく生活道路における対クルマの事故認知件数が最も多い小学校区

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27年度	自転車関連事故マップの作成
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
平成30年度	自転車とまれマークの実験的設置
平成30年度	自転車関連事故マップの更新
令和元年	自転車事故防止重点地区設定



自転車関連事故マップ

イ 重点地区の決定方法

入手しうる直近2か年（10月から9月まで）の事故データを基に、まずは事故発生場所を小学校区別に分類し、自転車関連事故認知件数が多い上位10小学校区に絞り込みます。

次に、その10小学校区のみで、生活道路における自転車対自動車事故認知件数で順位付けし、最も多い小学校区を重点地区として仮認定します。

最後に、その仮の重点地区が、生活道路と幹線道路での事故の発生割合を比較して生活道路における事故発生率が70%を下回っていなければ選定します。70%を下回っていれば10小学校区の中で次点の小学校区を重点地区とします。（以下同じ）

（参考）令和3年の場合

順位	作業1 (認知件数ワースト10)		作業2 (生活道路における対クルマ事故の件数で並び替え)		作業3 (生活道路：幹線道路の割合チェック)
	校区名	件数 (件)	校区名	件数 (件)	
1	浜	66	下坂部	29	85.4% : 14.6%
2	わかば西	60	園田	26	
3	名和	57	水堂	24	
4	園田	55	竹谷	23	
5	竹谷	53	浜	22	
6	園和	52	園和	22	
7	小園	50	名和	20	
8	水堂	49	武庫東	18	
9	下坂部	48	わかば西	16	
10	武庫東	48	小園	14	

ウ ニ崎市自転車のまちづくり推進条例に基づく指導について

**指導カード**

尼崎市自転車のまちづくり推進条例第9条に基づき、指導します。

**あなたの行為は、他人に迷惑を及ぼすおそれと、交通事故を招くおそれのある大変危険な行為です。今後は、交通法規を守りましょう。**

**危険!!**

1. 信号無視
2. 通行禁止違反(禁止場所通行)
3. 一時不停止
4. 道断踏切内侵入
5. 車道逆走
6. 無灯火
7. 傘差し
8. 携帯電話の使用
9. その他( )

自治体による指導ですので、罰則等はありません。

年 月 日 尼崎市

**(参考) 自転車の交通違反に関する主な罰則**

信号無視・通行禁止違反(禁止場所通行) 一時不停止・道断踏切内侵入・車道逆走	3カ月以下の懲役又は5万円以下の罰金
無灯火・傘差し・携帯電話の使用	5万円以下の罰金
イヤホンの使用	2万円以下の罰金又は料料
二人乗り・並走	5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
酒酔い運転	

**注意!!** 自転車 対 自動車 自動車二輪 乗付の事故が自転車関連 事故の8割以上です。

交通安全を守り、自転車を安全に運転し、事故防止に努めてください。

**お知らせ** 尼崎市(尼崎市自転車総合ポータルサイト)には、自転車ヘルメットレンタルサービスなど自転車の「事故防止」に関するコンテンツがあります。

尼っ子リンク **検索** してあげよう!!

(参考)平成30年度尼崎市内の自転車関連事故(964件)

自転車 対 自転車 自転車二輪 乗付 779件 (81%)

自転車 対 自転車 47件 (5%)

人 対 自転車 30件 (3%)

指導カード

- ・指導項目

①通行禁止違反、②一時不停止、③無灯火、④信号無視、⑤携帯電話の使用の5項目について重点的に実施中

- ・代表的な指導場所

①三和本通商店街～中央商店街、②園田小学校区内（重点地区）

- ・指導実績

平成29年10月1日から令和3年2月末日まで、31か所、のべ406回の指導を実施し、1,729枚の指導カードを発行（うち1,246枚が通行禁止違反）

（参考）指導場所の例1

一時停止の標識がある交差点に市職員が立って指導を行っています。

こちらはJR立花駅から市役所へ向かう経路に実際にある交差点なのですが、実際に、事故が発生した交差点です。左右方向の道路は、止まれの道路標識等がなく優先道路であるため、車両は停止しません。そのため、上下方向の道路を通行する側が停止しなければ、出会い頭の事故が起こってしまいます。

止まれの道路標識等は、自転車であっても必ず遵守していただきたく指導カードをお渡ししています。



（参考）指導場所の例2

令和2年1～12月までの重点地区であった園田小学校区内の交差点です。



(参考) 指導場所の例 3

自転車の通行が禁止されている商店街などの歩行者専用道路でも、市職員が自転車の安全適正利用指導を実施中です。

買い物は、歩行者や車いすの方などに配慮しながら、皆で楽しく行っていただきたいと思います。



三和本通商店街  
(7時～24時)



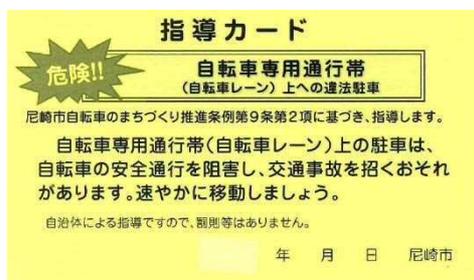
中央商店街  
(終日)

(2) 今後の取組

ア 重点地区における対応

市職員による「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」を根拠とした街頭指導を中心としたモデル施策を、毎年選定する重点地区において展開します。また、より減少させるためには、自転車関連事故の相手方の約85%を占めるクルマ・バイクに対しても啓発・指導等を行う必要があると考えています。

なお、これらを全市域に展開するため、地域で活動する市民や団体・事業者等との連携を図ります。



クルマのドライバー向け指導カード

イ 全市的な対応

自転車交通安全教育については、引き続き、小・中学校におけるルール・マナー習熟度テスト、小学校における児童が自ら考え主体的に取り組める手法を実施します。また、これまで、主に対象としてきた小・中学生、高校生、高齢者に加え、就業世代のうち小学校の保護者を対象に、大人と子どもがいっしょに受講できる手法も展開します。

さらに、スマートフォンを操作しながら自転車に乗る「ながら運転」などについて、啓発や市職員による街頭指導を引き続き行っていきます。

(参考) 尼崎市の自転車交通安全 教育・啓発・指導の取組 (ライフステージ別)

対象	小学生			中学生	高校生	社会人等	高齢者(65歳以上)	
	低学年	中学年	高学年					
利用方法	親と乗車等			一人で運転	通学での利用	通勤等での利用	年齢に応じて運転	
通行方法	自転車デビュー			歩道通行も可能(13歳未満)		車道通行が原則 (歩道通行も可能(70歳以上))		
責任関係	子どもの自転車の安全利用に対する親の責任				保護者としての視点等			
目的	交通ルールの基本を覚える ・歩行者および自転車の利用者として必要な技能および知識を習得させる ・道路における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識および能力を高める ・道路および交通の状況に応じて安全に道路を通行できるようにする			事故のリスクの理解・社会的責任の認識 ・自転車で安全に道路を通行するために必要な技能および知識を十分に習得させる ・道路を通行する場合は、思いやりを持って、自己の安全のみならず他の人々の安全にも配慮できるようにする	二輪車の運転および自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な技能および知識を習得させる ・社会的責任を持って行動できるような健全な社会人を育成する	保護者としての視点等 ・自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実を図る	加齢に応じた運転 ・加齢に伴う身体の機能の変化が道路における行動に及ぼす影響について理解させる ・交通ルール等に関する理解が十分でない人に対しては、歩行者の心得、自転車の利用者の心得等について理解を深めさせることにより、安全に道路を通行できるようにする	
安全教育	自転車シミュレーターを活用した安全教室 ○自転車教室 市内公立、私立の小学校3、4年生を対象に座学と実技の自転車教室を行う			○自転車教室 市内公立、私立の中学1年生、高校1年生を対象に座学と実技の自転車教室を行う	○自転車教室 小学生の自転車教室の際に保護者を対象に行う	自転車シミュレーター安全教室 ○自転車教室 ○自転車教室 シルバー人材センター会員や老人会等で自転車利用の人に対して行う	○交通安全指導者養成セミナー 市内幼稚園、保育所(園)の職員に対して交通安全指導の研修を行う ○交通安全リーダー 市内公立小中学校から先生を各1名ずつ交通安全リーダーとして選出し、日常的な交通安全教育の実施や自転車教室への協力と交通安全だよりを長期休暇前等に年3回程度配信や配布をしたもので児童・生徒に教育を行う ○スクエアドストレイトスタントマンによる体験型教育を活用した自転車教室 ○交通安全思想普及業務委託 本市の喫緊の課題である自転車の交通安全についても事業者及び従業員に対し教育を行い自転車関連事故の防止を図る(3交通安全協会各20回)	○尼崎市高齢者交通安全指導員 市内39箇所の交通ごころに老人クラブから2名選出し、市長から委嘱される。(任期2年) また、老人クラブ等地域の高齢者に対しあらゆる機会を通じ交通安全の教育を行う
普及啓発	毎月23日「自転車安全運転の日」キャンペーン 四季の「全国交通安全運動」および「交通事故防止運動」キャンペーン 重点地区パートナーによる街頭における看板等による啓発 市職員による街頭における看板等による啓発							
指導	条例に基づく指導(自転車適正利用指導)					条例に基づく指導(クルマ向け)		

凡例： (市)生活安全課 各3警察署 各交通安全協会 兵庫県 重点地区パートナー

<コラム6>

さて、自転車を運転するときには、もちろん、全ての交通ルールを守り、全ての交通マナーを向上させていただきたいです。

ただ、そのルールやマナーの理解・実践には、工夫が必要かと思いました。

自転車はクルマの仲間ですが、歩行者とクルマの間のもので感じられている方も多いかと思います。

そのため、

- ①クルマ等にぶつからない為のルール・マナーと、
  - ②歩行者にぶつからない為のルール・マナー
- として、次のように分類・整理してみました。

- ①自動車等にぶつからない為のルール・マナー

⇒信号を守る、(交差点等での)一時停止、左側通行、ライト点灯

- ②歩行者にぶつからない為のルール・マナー

⇒(交差点等での)一時停止、ながら運転禁止

<コラム7>あらゆる交通手段に共通する心構え

自動車を運転するときも、自転車に乗るときも、

- ①スマホやイヤホンの「ながら運転」や、
- ②”歩行者は飛び出てこないだろう、避けてくれるだろう”という「だろー運転」は、今すぐやめて、
- ③もっともスマートな「かもしれない運転」をお願いします。

<コラム8> 自転車レーンを含め、一方通行  
車道中の左の青いペイントも含め、車道は左側を一方通行です。



<コラム9> 子どもを2人乗せるときは前と後ろどちらから？

幼児用座席に 子ども2人を乗せる場合、前の座席から乗せると重さでハンドルが回転するなどし転倒する危険性が高いです。そのため、後ろの座席から乗せたほうが安全です。(降りるときはその逆で、前の子を降ろしてから後ろの子です)



<コラム10>西武庫公園（交通公園）での自転車講習風景

本市はかなり以前から、自転車の交通安全について、教育や啓発を行ってきました。この写真は昭和30年代後半（昭和36～38年頃）に、西武庫公園で実施された交通安全教室の様子です。



（出典：尼崎市立歴史博物館地域研究史料室所蔵広報課写真（群一括指定））

(3) データ関係

ア 自転車関連事故認知件数の推移

暦年	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
件数	1,043	1,009	896	825	840	924	785	512

イ 相手方別自転車関連事故認知件数の推移

(単位：件)

相手方	暦年							
	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
対 自動車・バイク	863	828	723	691	700	779	671	453
対 自転車	60	64	68	56	51	68	54	26
単独	94	91	72	54	61	47	33	19
対 歩行者	26	26	33	24	28	30	27	14
合計	1,043	1,009	896	825	840	924	785	512

ウ 阪神間他都市との比較

	暦年		前年比	
	令和元年	令和2年		
尼崎市	785件	512件	△273件	約35%減
西宮市	531件	369件	△162件	約31%減
芦屋市	91件	68件	△23件	約25%減
伊丹市	420件	337件	△83件	約20%減
宝塚市	145件	106件	△39件	約27%減
川西市	164件	130件	△34件	約21%減
猪名川町	16件	13件	△3件	約19%減

エ 小学校区別自転車関連事故認知件数の推移（多発順で10位まで）

（単位：件）

暦年 順位	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
1	竹谷 (51)	水堂 (44)	明城 (43)	竹谷 (45)	わかば西 (37)	浜 (31)
2	浜 (41)	名和 (42)	竹谷 (39)	塚口 (42)	名和、 浜 (36)	園和 (25)
3	塚口 (38)	塚口、 難波 (39)	難波の梅 (37)	難波 (41)		竹谷 (22)
4	名和 (37)		わかば西 (36)	明城 (40)	園田 (32)	小園、 立花西、 大島 (19)
5	難波 (35)	わかば西 (32)	浜 (33)	名和 (35)	武庫東、 小園 (31)	
6	立花南 (33)	七松 (31)	園和 (33)	難波の梅 (34)		
7	明城 (30)	武庫東 (30)	小園 (33)	園田、 下坂部 (33)	下坂部、 水堂 (30)	園田 (18)
8	園和、 水堂 (27)	立花南 (30)	名和 (31)			小園、 立花西、 水堂 (30)
9		浜 (30)	水堂 (30)			
10	大島、 七松、 小園、 園田、 大庄、 わかば西 (26)	明城 (29)	難波、 園田 (27)	園和、 明城 (27)	明城 (16)	

### <コラム11>自転車のながら運転

スマートフォンの画面を見たり通話をしながら、自転車を運転してはいけません。

#### ○なぜ危険か

通常は、左右で計約6メートルある視界が、スマホ操作時は約30センチへと、なんと95%も狭まるそうです。また、意識もスマホに集中していることから、ブレーキ操作も遅れます。その状態で歩行者や他の自転車、クルマなどとぶつかったら一体どれほどの衝撃でしょうか？ご自身はもちろん他の方の身体や生命を守るため、「ながら運転」は絶対にしてはいけません。

#### ○自転車による人身事故で成立する犯罪の刑事罰・罰金

自転車もクルマなどと同様ながら運転は禁止となっています。道路交通法第71条の「道路又は交通の状況により、公安委員会が道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要と認めて定めた事項」があたるとされ、違反した場合には「5万円以下」の罰金が科せられることとなります。

#### ○「スマートフォンを操作しながらの自転車運転」の罰則

**【根拠】** 道路交通法第71条第6項、兵庫県道路交通法施行細則第9条第1項第10号及び第11号

**【罰則】** 5万円以下の罰金

#### ○事件事例

当時20歳の女子大生が電動アシスト自転車に乗りながら両耳にイヤホン、右手には飲み物の容器、左手にはスマートフォンを持ったまま走行し、歩行中の77歳の女性と衝突し死亡させてしまったという事例がありました。

聴覚や視覚を失ったような状態での非常に危険な運転のため、重過失致死罪で在宅起訴とし、禁固2年の執行猶予4年が求刑がされました。（横浜地裁川崎支部平成30年8月27日判決）

<コラム12>自転車保険について

本市のある兵庫県で平成27年10月から義務化されました自転車保険への加入については、各個人及び事業者がそれぞれ加入している自動車保険や火災保険などに個人賠償責任特約が付帯している場合は新たに自転車保険に加入する必要がないため、正確な加入率を確認できるものではありませんが、令和2年10月に兵庫県が実施したアンケート調査によりますと、県全体での加入率は68.8%、阪神南県民センター管轄で78.7%という結果です。

## 4 自転車盗難防止

### (1) これまでの取組

自転車盗難を抑止するため、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、自転車盗難に遭うおそれがある人に対して、鍵をかけるなどの対策を行うよう、指導を行っています。

さらに、「A l a r - m m y .」(※)という新たな手法について平成 29 年度に社会実験を行い効果があったことから、平成 30 年度からはこの「A l a r - m m y .」を中心とした施策を展開しています。

※アラミー。振動を感知すると警報が鳴る南京錠型セキュリティロックを自転車に装備し、ダミーとして市内複数箇所に配置する手法。

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 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
平成 29 年度	「A l a r - m m y .」による自転車盗難防止社会実験
平成 30 年度	「A l a r - m m y .」、重点取組地域で本格実施

### (2) 今後の取組

平成 29 年度から、「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」に基づき、自転車利用者に対して、鍵をかけるなどの対策を行うよう、指導を行っています。

さらに、平成 29 年度に社会実験を行い、平成 30 年度から本格導入している「A l a r - m m y .」を中心に、引き続き、客観的なデータを活用し、より効果的に自転車盗難防止に取り組みます。

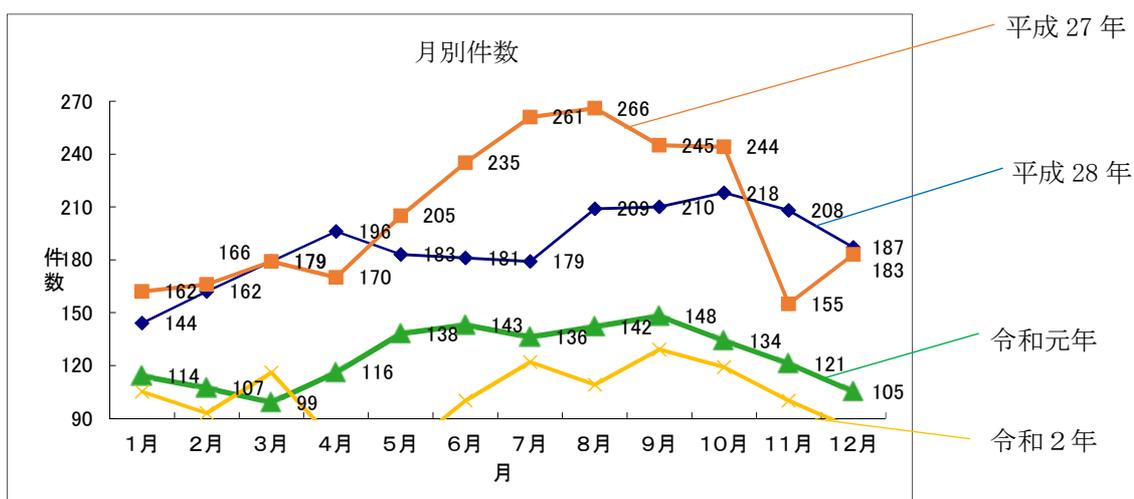
(3) データ関係

ア 自転車盗難認知件数の推移

(単位：件)

暦年	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
件数	2,993	2,757	2,471	2,256	2,193	1,729	1,503	1,233

イ 月別の傾向



ウ 地域別の発生傾向

(単位：件)

暦年 地区	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
中央	409	362	389	280	235	集計中
小田	375	347	315	266	204	
大庄	168	168	210	158	165	
立花	545	472	436	375	335	
武庫	492	328	276	274	199	
園田	381	337	385	266	212	
不明	101	242	182	110	153	
計	2,471	2,256	2,193	1,729	1,503	1,233

エ 近隣他都市との比較

市町名	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
神戸市	3,877	4,017	3,293	2,943	2,570	2,098	2,009	1,608
尼崎市	2,993	2,757	2,471	2,256	2,193	1,729	1,503	1,233
西宮市	1,887	1,836	1,723	1,555	1,415	1,225	1,271	825
伊丹市	972	831	855	699	548	515	350	278
宝塚市	422	386	415	348	304	251	219	114
川西市	429	318	256	263	227	191	115	76
芦屋市	246	167	171	140	144	108	124	88

<コラム13> なぜ、自転車盗難の防止に力を入れているの？

市役所としても、治安が悪いというイメージを変えたいと常々考えていました。

しかし、ひとくちに“治安”といっても、凶悪・重大犯罪の発生により悪化する治安だけではないのではないかと。凶悪・重大犯罪とまでは言えない犯罪であっても、自分の身近なところで頻繁に発生することで悪化を感じる治安。＝“体感治安”であれば警察ではない我々市役所でも改善できるのではないかと考え始めました。

調べてみますと、体感治安を悪化させているのは10種類ある街頭犯罪。そのうちたった1種類の自転車盗難が街頭犯罪の約半数

前ページ(2)に記載のとおり、自転車盗難は、街頭で実行される街頭犯罪(※)に占める割合が非常に高いからです。(たった1種類でおよそ半数！)。

また、自転車盗難自体が及ぼす影響として以下のようなものがあると考えています。

①未成年の犯罪の増加

「自転車盗難」は、別名、「ゲートウェイ(入り口)犯罪」と言われます。どんな凶悪犯も、最初に罪を犯すのは「自転車盗難」のような「軽犯罪」であるケースが多いそうです。

②別の犯罪に利用される

盗難された自転車はさらに、「ひったくり」に使用されたり、交通事故を起こしたりすることもあると言われています。

※道路等の“公共空間”における犯罪のうち、兵庫県警の場合、「路上強盗」、「強制わいせつ」、「ひったくり」、「車上ねらい」、「自動販売機ねらい」、「自動車盗」、「オートバイ盗」、「自転車盗」、「部品ねらい」、「器物損壊等」の10種類。

<コラム14>自転車盗難防止のコツ

- ・鍵は、自転車本体と色ちがいのものを！

→自転車本体と異なる色の鍵を使って目立たせることで、犯行を思いとどらせる抑止効果があると考えられています。自転車の鍵は、ぜひ、車体と色違いのものを使用しましょう。

- ・鍵をかけるときは、できるだけ上の方に！

→ワイヤーロックなどが地面近くの低いところでかけられていると、犯人は、ワイヤーカッターやボルトクリッパーなどの工具を、手よりも力強く足で押すことで、かなり丈夫な鍵でも切断してしまいます。ワイヤーロックなどはできるだけ、上の方でかけましょう。

- ・ツーロックで盗難防止

→自転車の盗難は鍵を2つかけること（ツーロック）により、被害の99.7%を防止できるといわれています。自転車に付属している錠に加えて、ワイヤーロックやU字ロックなどを併用し、自転車を盗難から守りましょう。

## 5 放置自転車対策

### (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。放置禁止区域等の指定及び拡大については昭和 58 年 4 月 1 日に市内 13 駅を禁止及び抑制区域に指定してから、これまでに 40 か所の区域の拡大を実施してきたところです。

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おり、令和元年度には商業地域、近隣商業地域や共同住宅における駐輪場の設置基準を強化したところです。

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
昭和 58 年度～	市内鉄道 13 駅周辺を放置禁止区域及び放置抑制区域に指定（随時拡大）
平成 24 年度	4 業務（①放置自転車の撤去、②啓発、③保管返還及び④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 30 年度まで）
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 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
平成 29 年度	指定管理事業者が、放置対策目的のレンタサイクルを導入（阪急武庫之荘駅）
令和元年度	商業地域、近隣商業地域及び共同住宅における駐輪場の設置基準の強化
令和元年度	土日、祝日における放置自転車の撤去を実験的に開始

（参考）阪急武庫之荘駅南側の放置自転車問題の改善の様子



(参考) 自転車駐車場の設置基準

施設の用途	施設の規模	附置義務台数
(1) 遊技場、映画館、劇場その他これらに類するもの (2) 学習塾、料理教室その他これらに類する学習支援業を営むもの	施設面積が200㎡を超えるもの	施設面積10㎡ごとに 自転車 0.9台 原動機付自転車 0.1台
病院、社会福祉施設、ホテルその他これらに類するもの	施設面積が200㎡を超えるもの	市長と協議して定める台数
百貨店、スーパーマーケット、飲食店、小売業を営むための店舗その他これらに類するもの	施設面積が300㎡を超えるもの	施設面積15㎡ごとに 自転車 0.9台 原動機付自転車 0.1台
銀行その他の金融機関、事務所その他これらに類するもの	施設面積が400㎡を超えるもの	施設面積20㎡ごとに 自転車 0.9台 原動機付自転車 0.1台
備考1 施設面積に1㎡に満たない端数の面積があるときは、これを切り捨てる。 2 右欄により算定した附置義務台数に1台未満の端数があるときは、これを切り上げるものとする。		

※施設面積とは、建築物の機能の維持に係る設備等や住居部分を除く床面積です。バックヤード、スタッフルーム、トイレ等は施設面積に含まれます。

(2) 今後の取組

令和元年度から適用している商業地域、近隣商業地域や共同住宅における駐輪場の新たな設置基準の周知等に努め、駐輪問題の解消に取り組んでいきます。

また、令和3年度からは、駅前の放置自転車の撤去業務にICT（情報通信技術）を活用した手法を取り入れるとともに、夜間の放置対策強化のため啓発業務時間を延長します。

(3) データ関係

ア 放置自転車台数の推移

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
台数	3,086	2,045	1,169	570	319	257	158	131

イ 駐輪可能台数の推移（原動機付自転車を含む）

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
台数	41,882	42,975	43,444	43,898	43,967	42,866	42,910	43,435

#### ウ 撤去台数

年度	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1
台数	22,241	18,270	15,998	11,340	8,296	6,285	5,220

#### <コラム15>駐輪場を作るのは誰？

「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」（平成5年）では、第5条において、①地方公共団体又は道路管理者には一定の地域における一般公共用の駐輪場の設置努力義務について、②鉄道事業者には鉄道駅周辺における協力義務について、③公益的施設（官公署、学校、図書館、公会堂等）の設置者、大量の駐輪需要を生じさせる施設（百貨店、スーパー、銀行、遊技場等）の設置者には利用者向け駐輪場の設置努力義務について、それぞれ記載されています。

なお、設置主体別にみると、市区町村等公的機関が最も多く約64%、次いで、民間駐輪場業者が約12%、鉄道事業者は約8%となっています。（「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」（内閣府：平成28年3月））

また、国土交通省の「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（第2版）」（平成28年9月）では、買い物客用の駐輪場の整備に関して、「地域（商業者、事業者等）による駐輪スペースの確保」、「行政の支援による商店街の共同駐輪場の整備」、「行政と民間の適切な役割分担による駐輪場の整備」が示されており、あくまで買い物客用の駐輪場整備の主体は、事業者とされています。

<コラム16> 放置自転車がひき起こす具体的な被害

自転車の放置は、①まちの景観を損ね、②歩行者や車椅子の方などの通行を妨げ、③緊急車両や災害時の対応などの支障となり、④盗難されると犯罪や危険運転に使用されることもあります。 自転車は必ず決められた場所に止めましょう。



## 6 環境負荷低減への活用

### (1) これまでの取組

元来、自転車は、二酸化炭素を出さず環境に優しい乗り物です。

本市においても、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。こういった取組も認められ、平成 24 年度には「環境モデル都市」に選定されました。

その後も、「あまチャリエコサイクリング」（あまがさき環境オープンカレッジ主催事業）の周知や、事業所向けにエコ通勤の意義等をお伝えする「尼崎市エコ通勤セミナー」の開催などを行ってきました。

平成 24 年度	「環境モデル都市」への選定
平成 30 年度	「尼崎市地球温暖化対策推進計画」の策定



尼崎市エコ通勤セミナーの様子

### (2) 今後の取組

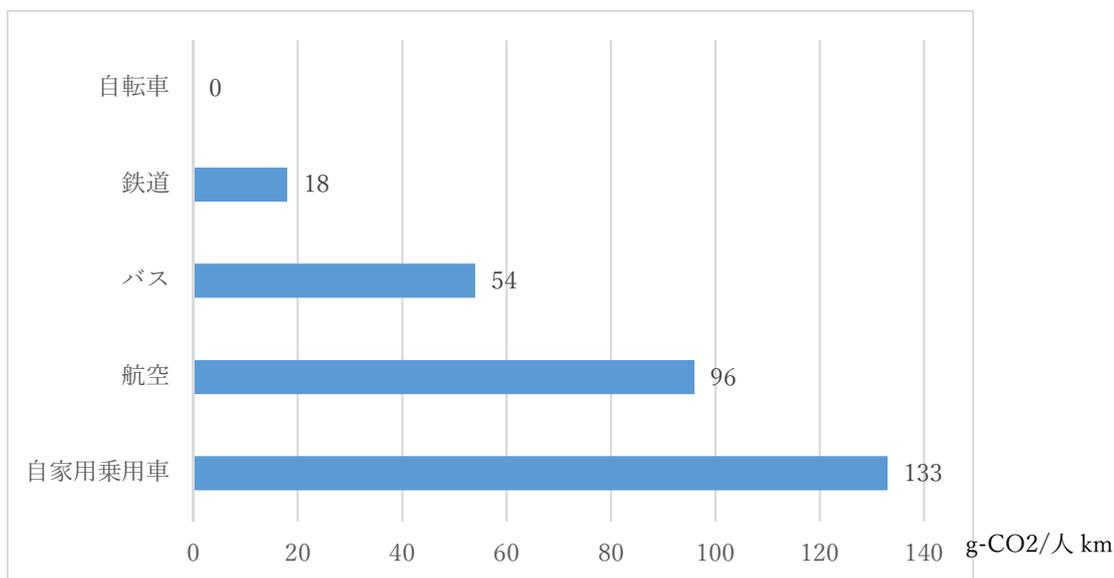
日常生活に起因する環境負荷を軽減していくため、二酸化炭素を排出しない移動手段であるという環境面でのメリットについての知識を深めてもらい、エコライフ推進の一環として、クルマから自転車や徒歩への転換を推進します。

本市では、二酸化炭素排出量の約 15.5%（令和元年時点）を運輸部門（クルマ・鉄道）におけるエネルギー消費に伴う二酸化炭素が占めています。そのため、この運輸部門の二酸化炭素排出量を削減します。

なお、運輸部門の二酸化炭素排出量のほとんどをクルマからの排出量が占めることから、クルマから自転車への乗り換えは効果が見込まれるものと考えています。

### (3) データ関係

#### ア 1人を1km運ぶのに排出される二酸化炭素排出量の比較（平成30年度）



（出典：国土交通省データを基に作成）

#### イ 尼崎市における二酸化炭素排出量の推移

（単位：万 t）

年度	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0
運輸部門における排出量	40.8	40.6	40.4	40.6	40.2	39.9
全体の排出量	352.1	321.7	311.4	320.6	297.6	258.9

## 7 健康増進への活用

### (1) これまでの取組

自転車は、ゆっくりとしたスピードで移動しても、速歩きと同等の運動強度があります。そのため、血圧や血糖値、筋肉の機能を改善させ、要介護の原因である認知症や脳卒中等の予防にもつながるといわれていることから、健康づくりの手段になります。

本市においても、「ヘルスアップ尼崎戦略事業」において健康づくりを推進し健康寿命の延伸に取り組んできたところです。

### (2) 今後の取組

自転車を持つ健康面でのメリットはもちろん、スポーツジムなどに通うことが難しい方でも、手軽に適度な運動ができ、生活習慣病などの予防につなげられることについての知識を深めてもらう取組を総合的に推進します。

### (3) データ関係

#### 尼崎市における健康寿命の推移

(単位：歳)

年度 性別	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0
男性	77.4	78.1	77.7	78.3	78.0	78.4
女性	82.6	82.5	82.7	83.0	83.0	83.5

#### <コラム17>自転車通勤のメリット

新型コロナウイルス対策としての密を避ける新たな生活様式の1つとしても、あらためて自転車通勤に注目が集まっています。企業、従業員双方にとってメリットがあるといわれています。

##### ①企業にとっての4つのメリット

- ・経費の削減→通勤手当や社有車や駐車場の維持にかかる固定費などの削減が期待されています。
- ・生産性の向上→時間管理力や集中力の向上による仕事の成果や対人関係など、生産性がアップするといわれています。
- ・イメージアップ→環境に優しい、健康的など事業者のイメージアップや社会的な評価につながることを期待されています。
- ・雇用の拡大→自転車通勤を認めることで、雇用の対象範囲が広がり、雇用の拡大につながるといわれています。

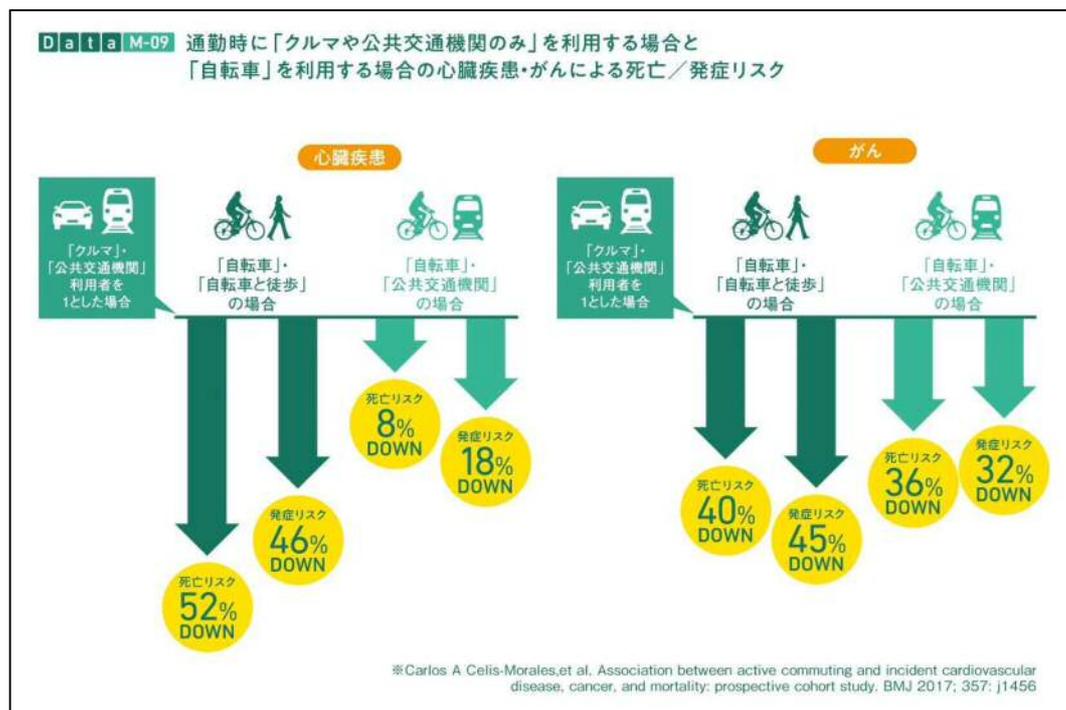
##### ②従業員にとっての3つのメリット

- ・通勤時間の短縮→自転車は約500mから5km弱の近・中距離での通勤時間の短縮に効果的であり、定時制にも優れているといわれています。
- ・身体面の健康増進→自転車による運動は、内臓脂肪を燃やし、体力や筋力の維持・増進に効果的であり、がんや心臓疾患による死亡・発症リスクの軽減が期待できるといわれています。
- ・精神面の健康増進→適度な運動に加え、電車やクルマの移動では得られない心地よさが得られるため、気分・メンタルの向上につながるといわれています。

(出典：自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き」)

<コラム18> 自転車通勤の健康面におけるメリット

「自転車のみ」、「自転車と徒歩」で通勤すると、クルマや公共交通機関に比べて、心臓疾患による死亡リスクが52%、がんによる死亡リスクが40%も低いことが分かっています。



(出典：サイクリングッドヘルスデータファイル 株式会社シマノ)

## 8 地域経済への活用

### (1) これまでの取組

元来、自転車は、買い物やまちなか周遊の手段になります。

本市においても、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。

平成 30 年度

「尼崎市コスプレ自転車交通安全パレード&撮影ツアー」の開催



尼崎市コスプレ自転車交通安全パレード&撮影ツアーの様子

### (2) 今後の取組

自転車で近くのお店を訪れてこまめに新鮮な食材を購入することは暮らしの豊かさにつながります。そのため、多くの方が利用される商店街において快適に買い物ができるよう、商店街での自転車ルールの遵守やマナー向上などを図り、自転車を利用した買い物を、より便利に、より魅力的に楽しめる取組を推進します。

### (3) データ関係

まちづくりに関する意識調査による、市内で、便利で魅力的な買い物ができていると思う市民の割合

(単位：%)

年度	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1
市内で、便利で魅力的な買い物ができていると思う市民の割合	82.1	87.8	85.7	85.1	83.4	84.2	87.2

## 9 観光振興への活用

### (1) これまでの取組

自転車は、まちなか周遊の手段にもなります。

観光面では「尼崎版観光地域づくり推進指針」を策定するなど、尼崎城を中心とした城内地づくりをはじめとする取組を進めているところです。

コミュニティサイクルについては、平成29年度には本市南部臨海地域の交通アクセスの弱さをフォローし新たな魅力の発見の手段として効果的かどうかの社会実験を、平成30年度には民間事業者によるコミュニティサイクル・ビジネスの本格導入などを見据えた実証実験を、いずれも兵庫県との共催で、行いました。なお、令和2年度、同実証実験の結果、市域の移動の利便性の向上や、魅力あるスポットを見つける手段として有効であるとの結果が導かれたことから、今後のコミュニティサイクルに対する本市の支援等についても検討しています。

また、無料で空気入れを使っただけの「尼崎市リンリンステーション」を市内に6か所設置し、市内の移動を快適にできるように取り組んでいます。(その他既存の自転車販売店のうち無料で空気入れができる24店舗も紹介しています。)

平成29年度	「尼崎版観光地域づくり推進指針」の策定
平成29年度	コミュニティサイクル社会実験「あまリン」実施
平成29年度	尼崎市リンリンステーション設置
平成30年度	コミュニティサイクル実証実験開始
平成30年度	「重点取組地域における尼崎版観光地域づくり戦略」策定

### (2) 今後の取組

「尼崎版観光地域づくり推進指針」や「重点取組地域における尼崎版観光地域づくり戦略」に基づき、引き続き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に取り組む中で、自転車での移動に適した市内周遊コースの紹介などを行います。

また、これら観光施策の展開や地域経済の活性化等にも活用が期待されるコミュニティサイクルの継続・発展に向けた取組を推進します。

ア 尼崎市コミュニティサイクル事業（令和3年4月～令和6年3月末（予定））

コミュニティサイクルは、本市において実験において実証された、①本市域内のJR・阪急・阪神の鉄道駅相互間における南北方向の移動の利便性の向上に資すること、②尼っ子リンロードや尼崎21世紀の森など新たな魅力の発見の手段となりうること、という2つに加え、一般的に、観光施策の展開、地域経済の活性化、温室効果ガスによる地球環境負荷の低減及び放置自転車の防止等にも期待されるということです。

そのため、こうした公共性を有するコミュニティサイクルという仕組みが、まずは本市域内で継続されることを第一に、令和3年度以降、民間事業者と共同でコミュニティサイクル事業を行います。

・設置ポート（令和3年3月23日時点）

No.	名称	住所	区画数
1	阪神武庫川駅自転車駐車場	武庫川町4丁目27地先	6
2	尼崎スポーツの森	扇町43	6
3	阪急塚口駅南暫定自転車駐車場	南塚口町2-17	5
4	尼崎市役所本庁舎	東七松町1-23-1	5
5	中央公園	神田北通1丁目付近	5
6	阪神尼崎駅南口	東御園町93	7
7	阪神尼崎駅西 アマスタアマセン 高架下駐輪場	神田中通2-28	3
8	阪神杭瀬西第2駐輪場	杭瀬本町3-1	6
9	阪神尼崎センタープール前駐輪場	水明町373-6	5
10	サイクルベースあさひ尼崎浜田店	浜田町5-3	4
11	阪神大物駅前駐輪場	大物町2	4
12	サンランド武庫川	平左衛門町20-1	4
13	尼崎市記念公園	西長洲町1-4-1	4
14	JR 尼崎駅北広場公園	潮江1-5	16
15	尼崎城	北城内27	4
16	ホテルファーストステイ尼崎	東難波町5-16-26	4
17	JR 立花駅第6自転車駐車場	七松町2丁目2地先	10
18	サイクルベースあさひ山幹塚口店	名神町2-18-9	7
19	園田駅西第2自転車駐車場	東園田町4丁目	5
20	JR 塚口駅東第2自転車駐車場	上坂部1丁目	6
21	JR 塚口駅西自転車駐車場	東塚口町1-9-23	5
22	サイクルベースあさひ尼崎次屋店	次屋3-11-1	4
23	JR 立花駅第5自転車駐車場	立花町1丁目10地先	8
24	尼崎市農業公園	田能5丁目12-1	4
25	塚口本町緑地	塚口本町4丁目8	5
26	あまがさき・ひと咲きプラザ	若王寺2丁目18番4号	4
27	ジオ武庫川	大庄西町4丁目46-1	7
28	小田南生涯学習プラザ	長洲中通1-6-10	5
<b>合計</b>	<b>28箇所</b>	<b>—</b>	<b>158</b>

- ・車両など



- ・会員登録

初めてご利用される際は、以下の URL または二次元コードから会員登録(無料)できます。

<https://www.hellocycling.jp/app/login> (「HELLO CYCLING」ホームページ)

(詳しくはこちら→)



また、アプリをダウンロードされる方はこちらから



ハローサイクリング 検索

- ・自転車の予約

利用したいステーションの自転車を予約(30分間有効)します。

- ・利用開始

現地のステーションにおいて、予約した自転車のハンドル部分にある端末にあらかじめ発行された暗証番号を入力すると、自転車の鍵が解錠され、利用が開始できます。

- ・一時駐輪

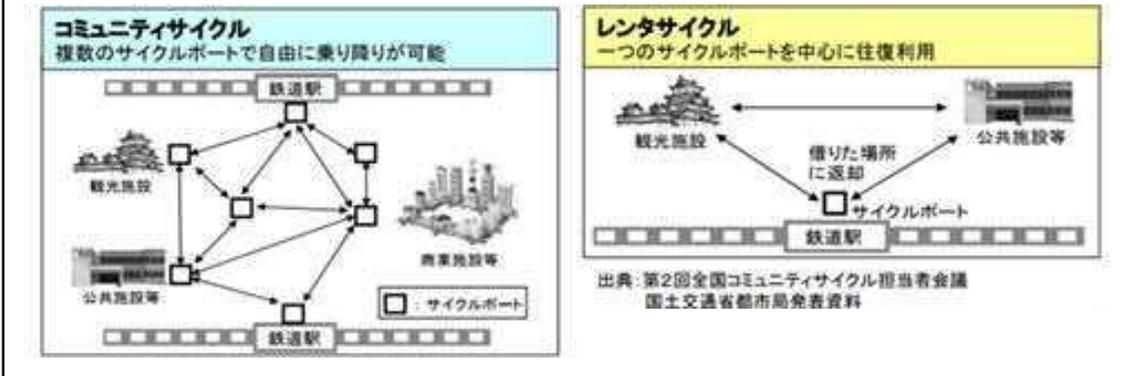
目的地の途中で一時駐輪することもできます。(利用時間及び利用料金は継続します)

- ・返却

返却したいステーションに空きがあれば(返却予約も可能です(30分間有効))返却可能です。ステーションに自転車を止め、端末で返却手続を済ませると、返却完了となります。ただし、空きがない場合は返却場所が限られます。

<コラム19> レンタサイクルとの違い

コミュニティサイクルは、自転車を借りたサイクルポートでしか返却できない従来のレンタサイクルとは異なり、複数のサイクルポートでも自由に乗り降りができるものです。



イ リンリンステーションについて

①たこ焼き岡  
(尼崎市東桜木町 16)



②サンシビック尼崎  
(尼崎市西御園町 93-2)



③尼崎スポーツの森  
(尼崎市扇町 43)



④尼崎市立魚釣り公園  
(尼崎市平左衛門町 66)



⑤ ホテルファーストステイ尼崎  
(尼崎市東難波町 5 丁目 16-26)



⑥ 尼崎市立田能資料館  
(尼崎市田能 6 丁目 5-1)



ウ サイクリングロード

市民等の皆さんに親しまれている 2 つのサイクリングロードをご紹介します。

<https://ama-rin.info/fun/route/>

① 尼っ子リンリンロード

市の南部臨海地域にあるサイクリングロードです。

阪神尼崎駅から蓬川緑地、であい橋、尼ロック (尼崎閘門)、尼崎スポーツの森、尼崎市立魚つり公園など、尼崎の名所をめぐるサイクリングロードとして整備されている全長およそ 11 キロのコースです。



尼っ子リンリンロード地図

## ②猪名川・藻川（いながわ・もがわ）サイクリングルート

市の北東部を流れる猪名川と藻川に囲まれた中州を巡る「猪名川・藻川サイクリングロード」です。

猪名川の中程にある利倉橋（豊中市域）から、猪名川公園、園田競馬場、田能資料館、農業公園など、自然と歴史をめぐる満喫できるコースとなっています。

マップ上では、アスファルト敷きのサイクリングロードとして整備されている、約5キロのモデルコースをご紹介します。

なお、中州の全周約11キロを走りたい場合は、モデルコースからさらに走ることができますが、土や砂利の道があったり、車の交通量が多い道があったりしますので、十分ご注意ください。



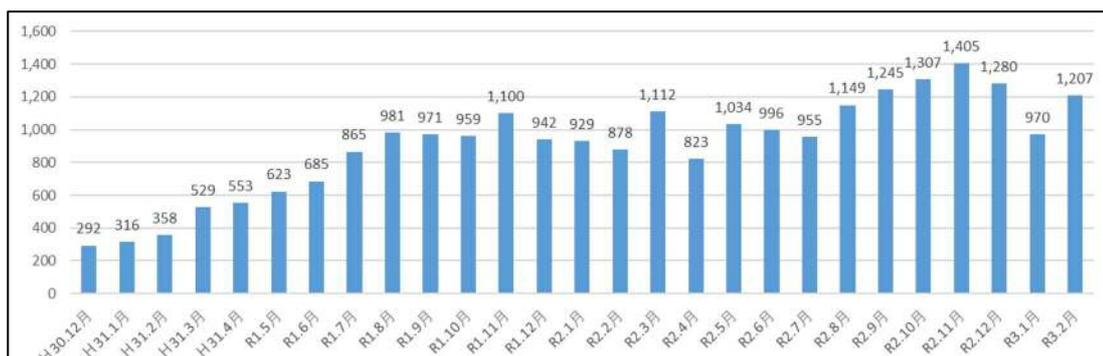
猪名川・藻川サイクリングロードモデルコース地図

### (3) データ関係

#### ア コミュニティサイクルの利用状況

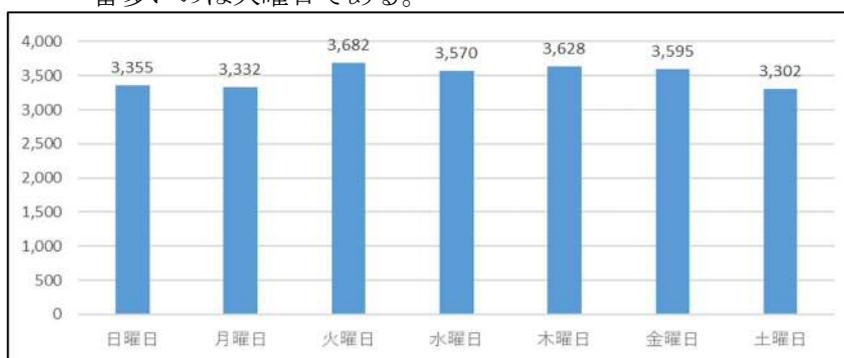
##### ① 実験開始時からの月別利用回数推移

- ・実験開始時からの総利用回数は24,464回である。
- ・実験開始当初の平成30年12月の292回から、令和3年2月28日時点で1,207回へ、およそ4.1倍になっている。 ※1日当たりでは9.4回から43.1回へ



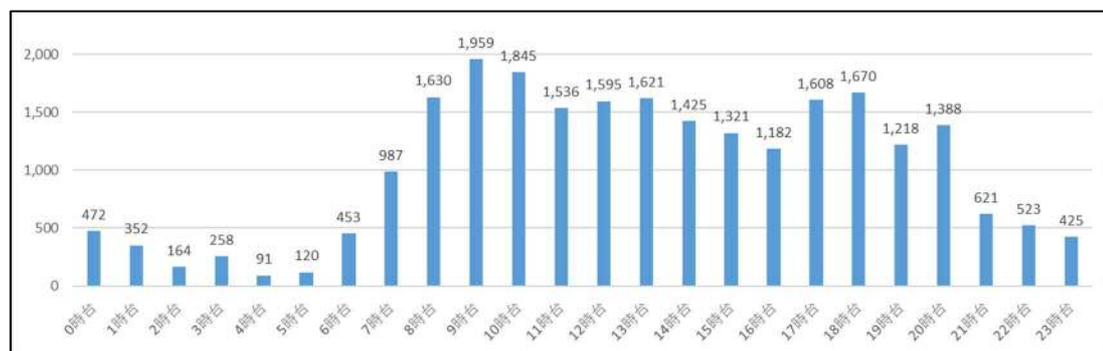
##### ② 曜日別利用回数について (H30.12~R3.2)

一番多いのは火曜日である。



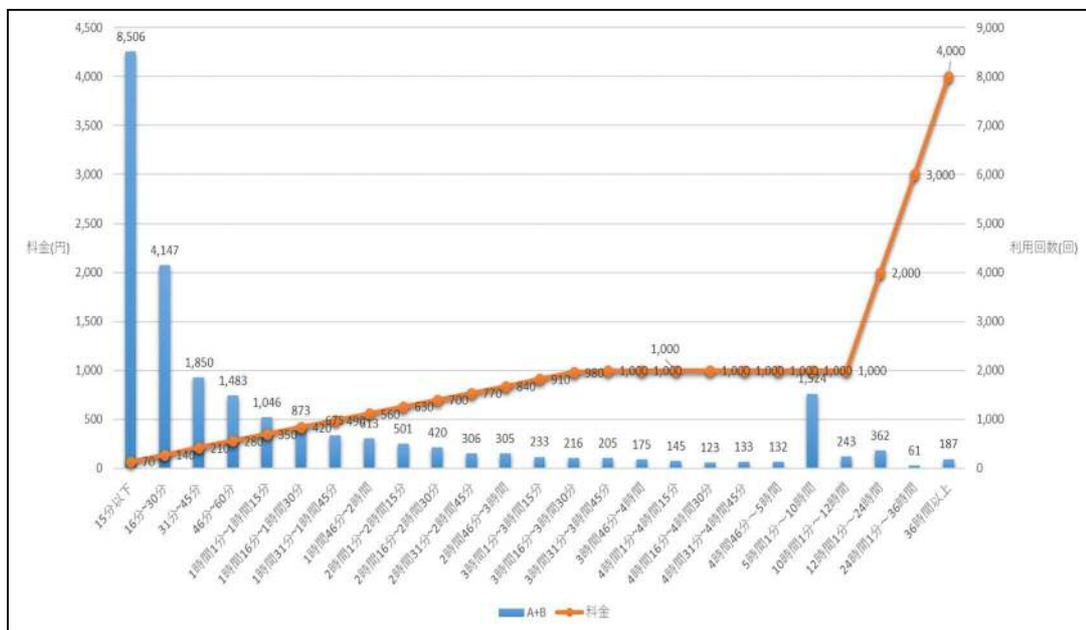
##### ③ 利用開始時間帯別利用回数 (H30.12~R3.2)

午前は9時台、午後は6時台の利用が多い。



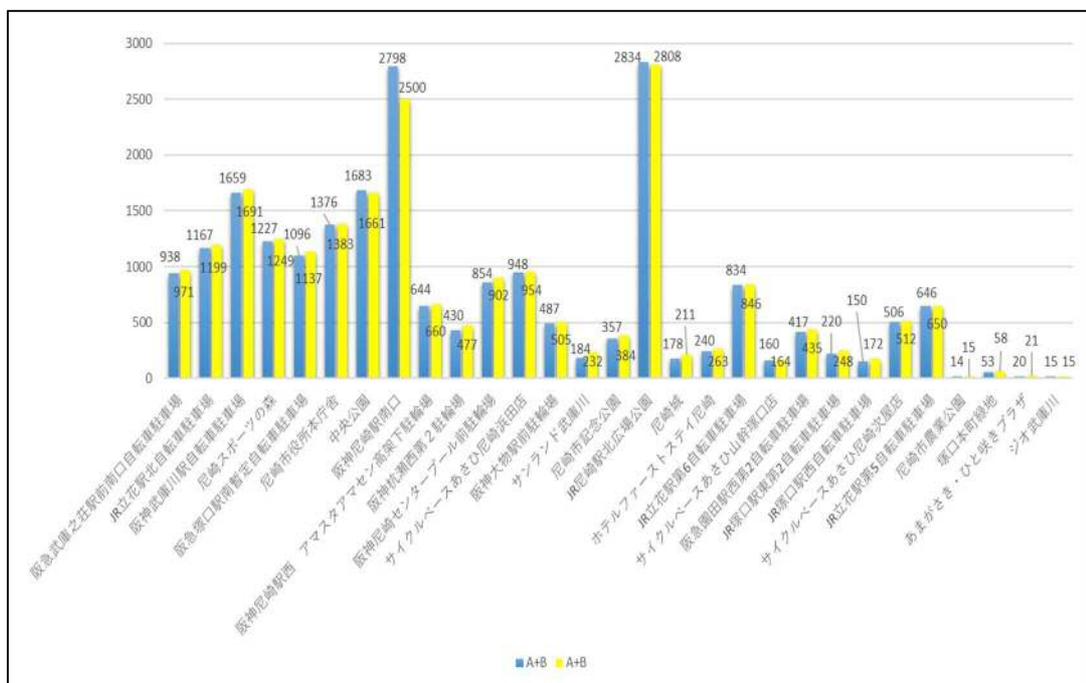
④利用時間別利用回数について (H30. 12～R3. 2)

一番多いのは15分以下である。



⑤各ポート単位の利用回数 (H30. 12～R3. 2)

貸出及び返却ともに、JR 尼崎駅北広場公園が一番多い。



## 10 災害対応への活用

### (1) これまでの取組

これまで、阪神淡路大震災や東日本大震災などの被災地における行政や市民の移動手段としての自転車の有用性が報告されたことなどを受け、その事例等を研究してきました。

また、本市においては、市域が平坦であるといったことから、公共交通機関が乱れた際に市職員が急遽自転車で登庁するといった事例がありました。

### (2) 今後の取組

災害対応での、自転車の活用の実施に努めます。例えば、次のような活用があると考えています。

#### ①公共交通が不通になった場合の参集手段としての活用

本市職員は、災害により普段使用している通勤手段の利用が難しい場合であっても、迅速に参集することとしています。このことから、本市職員に対し、参集経路の確認も含め災害時における参集手段としての自転車の活用を推進します。

#### ②道路その他の被災状況の把握手段としての活用

コミュニティサイクルや公用自転車などの、災害時における現地調査等への活用に努めます。

## 11 自転車走行空間の整備等

### (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（平成30年10月改定）、駅を中心とした拠点間ネットワークの形成など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30年度完了)
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～	近松線(自転車道)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（自転車レーン）、市道第 521 号線、山手幹線（自転車道）の整備
平成 28 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」の改定
平成 30 年度	「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」の改定
平成 30 年度～	新幹線側道（矢羽根）の整備

## (2) 今後の取組

自転車ネットワークとして、①駅を中心とした拠点間を結ぶネットワーク形成、②自転車で安全・安心・快適に利用できる自転車道として河川に沿った走行空間を軸としたネットワーク形成の考え方を基に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。

## (3) データ関係

### ア 自転車道及び自転車レーン（国、県分を含む）

(単位：Km)

整備種類		年度				
		～H28	H29	H30	R1	R2
①ネットワーク路線又はネットワーク補完路線	自転車道	1.6	1.1	0.6	0.4	0.4
	自転車レーン	1.3	2.8	0.5	0	0
	矢羽根など	1.3	0.1	4.9	4.0	1.1
	計	4.2	4.0	6.0	4.4	1.5
②その他	自転車道	0	0	0	0	0
	自転車レーン	0	0	0	0	0
	矢羽根など	0	0.5	0	0	0.3
	計	0	0.5	0	0	0.3

### イ 自転車とまれマークの設置数

(単位：個)

年度	～H28	H29	H30	R1	R2
設置数	0	3	3	5	1



自転車道



自転車レーン



矢羽根



矢羽根



自転車とまれマーク

## 1 2 共通取組方針

自転車の課題、活用のいずれの取組を推進するにあたっても共通して必要となる取組方針を踏まえて取り組んでいます。

### (1) これまでの方針

#### ア 重点的かつ効果的な事業推進

各分野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、自転車事故や盗難の防止についてはそれぞれの多発エリアで、地域経済の活性化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、重点地区を設定し、効果的な展開を狙います。



自転車事故防止の取組（交通安全指導）



自転車盗難防止の取組（アラーム）

例：自転車関連事故防止・・・竹谷小学校区（令和元年）、園田小学校区（令和2年）、下坂部小学校区（令和3年）

自転車盗難対策・・・潮江、武庫之荘

#### イ 協働による取組

各分野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。

平成30年度からは、自転車のまちづくりに協力していただいている、または自主的に自転車のまちづくりを推進している方々を「グッと！尼っ子リンリンサポーター」として認定しています。

（参考）グッと！尼っ子リンリンサポーター一覧

企業・団体又は氏名	取組の概要	認証分野
ちゃりんこ来恋大作戦実行委員会	商店街内の押しチャリを推進するイベント等の実施	事故の防止、楽しみの周知
ロンロン	環境保護と交通安全に留意した宅配弁当の配達	事故の防止、環境負荷の低減
日本製鉄㈱関西製鉄所尼崎地区	自転車検定制度の導入及び普及促進	事故の防止
日鉄ビジネスサービス関西㈱尼崎支店	自転車検定制度の導入及び普及促進	事故の防止

㈱大阪チタニウムテクノロジーズ	自転車モデルライダー検定制度導入	事故の防止
NPO法人つなげる	多様な自転車で街シェアサイクル等	事故の防止、環境負荷の低減、楽しみの周知等
㈱ふたごじてんしゃ	「自転車街づくりを進める尼崎」をPR等	事故の防止、環境負荷の低減、健康増進、楽しみを広める取組等
国際航業㈱	自転車マナーポイントアプリケーションの開発・普及	事故の防止
武庫之荘水と緑のまちづくりプロジェクト実行委員会	自転車事故・放置自転車・自転車盗難の防止への啓発活動と環境づくり	事故の防止、迷惑駐輪の防止、盗難の防止、環境負荷の低減、健康増進等

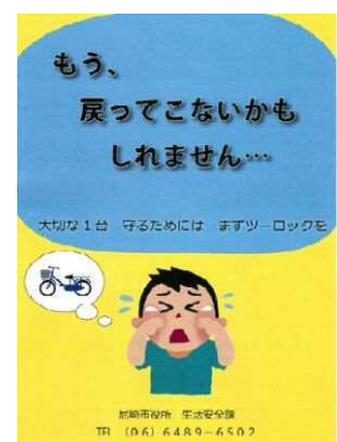
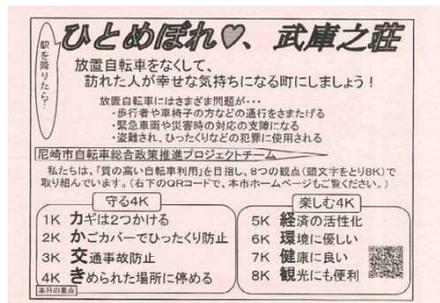
## ウ 積極的な情報発信

### ①ポータルサイト

様々な分野にまたがる尼崎市における自転車のまちづくりについて、ワンストップで情報を取得できるよう、自転車総合ポータルサイト「尼っ子リンリン」を開設し、自転車ルール・チャレンジテスト、駐輪場の場所や営業時間の紹介、コミュニティサイクル、まちの自転車屋さんとの紹介といった情報を発信しています。(同サイト連動ツイッターでも情報発信しています)



### ②様々なチラシ





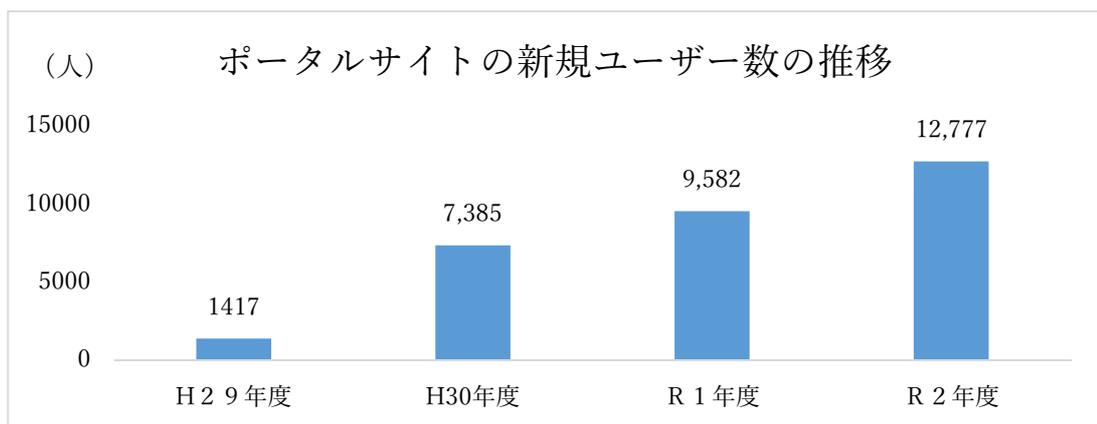
(2) これからの取組方針

引き続き、重点的かつ効果的な事業推進と協働による取組の要素を取り入れながら、また、例えばコミュニティサイクルのポートの利用拡大に向けた市民等の皆様へ周知など、さらなる積極的な情報発信に取り組んでいきます。

(3) データ関係 (平成29年度は2、3月のみ。令和2年度は2月まで)

ア ポータルサイトの新規ユーザー数の推移

開設 (平成30年2月) から現在 (令和3年2月) までの、リピーターを除いた新規ユーザー数の推移は次の通りです。



イ ポータルサイトのコンテンツ別閲覧回数の推移

(単位：回)

年度 順位	29	30	1	2
第1位	交通ルール テスト (348)	交通ルール テスト (2,264)	コミュニティサイ クル (3,803)	交通ルール テスト (4,626)
第2位	サイクリング マップ (343)	コミュニティサイ クル (2,145)	サイクリング マップ (2,099)	サイクリング マップ (2,723)
第3位	駐輪場マップ (297)	サイクリング マップ (1,525)	交通ルールテスト (1,819)	駐輪場マップ (2,197)
4位～	8,487	38,494	28,012	52,119
合計	9,475	44,428	35,733	61,665

## <付属資料>

### ○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
平成 30 年 6 月	「自転車活用推進計画」策定
令和 3 年 3 月	「自転車活用推進計画」改定

○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	縣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）
平成 30 年 11 月	「再発見『阪神なぎさ回廊』 サイクル&ウォークロゲイニング」実施（於 尼崎市等）
平成 30 年 12 月	縣市協働コミュニティサイクル実証実験実施（於 尼崎市）
令和元年 11 月	「2019 年度再発見『阪神なぎさ回廊』 サイクル&ウォークロゲイニング」実施（於 尼崎市等）
令和 2 年 3 月	「兵庫県自転車活用推進計画」策定

○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つい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。

(自転車のま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ま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。