

# 武蔵村山市第八次交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

令和4年2月

武 蔵 村 山 市



# 目 次

|                   |    |
|-------------------|----|
| 第1部 総論            | 1  |
| 第1章 はじめに          | 3  |
| 第1節 計画の策定趣旨       | 3  |
| 第2節 計画の位置付け       | 3  |
| 第3節 計画期間          | 4  |
| 第4節 計画の推進         | 4  |
| 1 行政機関等相互の連携      | 4  |
| 2 市民・事業者等の活力の結集   | 4  |
| 第5節 計画の目標         | 4  |
| 第2章 市内交通の現況       | 6  |
| 第1節 交通環境          | 6  |
| 1 交通の概況           | 6  |
| 2 道路の現況           | 6  |
| 3 まちづくり事業の現況      | 8  |
| (1) 村山工場跡地関連事業    | 8  |
| (2) 多摩都市モノレール事業   | 8  |
| (3) 都市核地区土地区画整理事業 | 9  |
| 4 人口と市内運転免許証保有者数  | 10 |
| 5 自動車保有台数         | 10 |
| 第2節 交通事故の状況       | 11 |
| 1 交通事故発生件数・死傷者数   | 11 |
| 2 状態別死傷者数         | 12 |
| (1) 状態別死傷者数の状況    | 12 |
| (2) 歩行者の交通事故      | 13 |
| (3) 自転車の交通事故      | 14 |
| (4) 二輪車の交通事故      | 16 |
| (5) 四輪車の交通事故      | 18 |
| 3 年齢別死傷者数         | 19 |
| (1) 年齢別死傷者数の状況    | 19 |
| (2) 子どもの交通事故      | 20 |
| (3) 高齢者の交通事故      | 22 |

|   |              |    |
|---|--------------|----|
| 4 | 事故類型別死傷者数    | 24 |
| 5 | 事故当事者の法令違反状況 | 26 |
| 6 | 時間帯別死傷者数     | 29 |
| 7 | 道路種別死傷者数     | 30 |

## 第2部 講じようとする施策

### 第1章 重視すべき施策

|     |                       |    |
|-----|-----------------------|----|
| 第1節 | 高齢者の交通安全の確保           | 33 |
| 第2節 | 子どもの交通安全の確保           | 33 |
| 第3節 | 自転車の安全利用の推進           | 34 |
| 第4節 | 二輪車の安全対策の推進           | 34 |
| 第5節 | 飲酒運転の根絶               | 34 |
| 第6節 | 先端技術の活用               | 35 |
| 第7節 | 「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進 | 35 |

### 第2章 分野別の施策

|     |                       |    |
|-----|-----------------------|----|
| 第1節 | 道路交通環境の整備             | 37 |
| 1   | 安全安心な生活道路の構築          | 37 |
| (1) | 歩行者と車両の分離             | 37 |
| (2) | 道路・歩道のバリアフリー化         | 37 |
| (3) | 歩行空間の確保               | 37 |
| (4) | 生活道路における交通事故防止対策の推進   | 38 |
| (5) | 子どもが利用する道路における交通安全の確保 | 38 |
| (6) | 主要市道及び一般市道の整備         | 38 |
| 2   | 幹線道路等における交通安全対策の推進    | 38 |
| (1) | 都市計画道路の整備             | 38 |
| (2) | 都道の整備促進               | 39 |
| (3) | 地区内幹線道路の整備            | 39 |
| (4) | 補助幹線道路の整備             | 39 |
| (5) | 交差点の改良                | 39 |
| (6) | カーブ区間の改良              | 39 |
| 3   | 交通安全施設等整備事業の推進        | 39 |
| (1) | 信号機や道路標識等の設置・改良       | 39 |
| (2) | 防護柵の整備                | 39 |
| (3) | 道路照明灯等の整備             | 40 |
| (4) | 道路反射鏡等の整備             | 40 |

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| (5) 災害に強い交通施設等の整備             | 40 |
| 4 要望・交通実態に即した交通安全対策の実施・要請     | 40 |
| 5 自転車利用環境の総合的整備               | 41 |
| (1) 自転車通行空間の整備                | 41 |
| (2) 自転車駐輪場の適正管理               | 41 |
| 6 計画及び促進中の事業に伴う交通安全           | 41 |
| 7 その他の道路交通環境の整備               | 41 |
| (1) 道路の適切な維持管理                | 41 |
| (2) 交通安全点検                    | 41 |
| (3) 不法占拠物等の排除                 | 41 |
| 第2節 交通安全意識の啓発                 | 43 |
| 1 段階的・体系的な交通安全教育の実施           | 43 |
| (1) 幼児教育・保育施設における交通安全教育       | 43 |
| (2) 小学校における交通安全教育             | 43 |
| (3) 中学校における交通安全教育             | 43 |
| (4) 高等学校における交通安全教育            | 44 |
| (5) 特別支援学校における交通安全教育          | 44 |
| (6) 高齢者に対する交通安全教育             | 44 |
| (7) 運転免許保有者等に対する交通安全教育        | 44 |
| (8) 新しい日常に対応した交通安全教育の推進       | 44 |
| 2 地域における交通安全意識の高揚             | 45 |
| (1) 子どもに対する交通安全意識の啓発          | 45 |
| (2) 高齢者に対する交通安全意識の啓発          | 45 |
| (3) 障害のある人に対する交通安全意識の啓発       | 45 |
| (4) 外国人に対する交通安全意識の啓発          | 45 |
| (5) 自転車利用者に対する交通安全意識の啓発       | 45 |
| (6) 二輪車利用者に対する交通安全意識の啓発       | 46 |
| (7) 地域ぐるみの交通安全運動の推進           | 46 |
| (8) 通学路における合同点検の実施            | 46 |
| 3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化        | 46 |
| (1) 多様な広報媒体による広報活動の充実         | 46 |
| (2) 運転者に対する広報啓発活動の推進          | 46 |
| (3) 学校等に対する交通安全情報等の提供         | 46 |
| (4) 家庭・保護者に対する交通安全意識の広報・啓発    | 47 |
| (5) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進 | 47 |
| (6) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進  | 47 |
| (7) 自転車利用者に対する啓発活動の推進         | 47 |

|     |                    |    |
|-----|--------------------|----|
| 第3節 | 道路交通秩序の維持          | 48 |
| 1   | 適切な交通規制と道路交通の円滑安全化 | 48 |
| (1) | 交通実態に即した交通規制の整備    | 48 |
| (2) | 路上駐車対策             | 48 |
| (3) | 放置自転車対策            | 48 |
| (4) | 道路利用の適正化           | 49 |
| 2   | 交通規範意識の高揚          | 49 |
| (1) | 悪質・危険な違反行為の抑止      | 49 |
| (2) | 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立  | 49 |
| (3) | 暴走族対策の推進           | 49 |
| (4) | 運転中の携帯電話等の不使用の徹底   | 49 |
| 第4節 | 救助・救急体制の整備         | 50 |
| 1   | 救助・救急体制の充実         | 50 |
| 2   | 応急手当の普及啓発の推進       | 50 |
| 第5節 | 被害者の支援             | 52 |
| 1   | 交通事故相談業務の周知        | 52 |
| 2   | 交通災害共済への加入促進       | 52 |
| 3   | 自転車損害賠償保険等の加入促進    | 53 |
| 資料  |                    | 55 |
| 1   | 交通安全対策基本法(抜粋)      | 57 |
| 2   | 武蔵村山市交通安全対策審議会設置条例 | 59 |
| 3   | 武蔵村山市交通安全対策審議会委員名簿 | 61 |
| 4   | 計画策定経過             | 62 |

## 第 1 部

### 総 論





# 第1章 はじめに

## 第1節 計画の策定趣旨

本市では、交通安全対策の総合的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条の規定に基づき、昭和61年（1986年）以降、5年ごとに7次にわたり「武蔵村山市交通安全計画」を策定し、本市及び関係機関等が一体となって、各種施策を推進してきました。

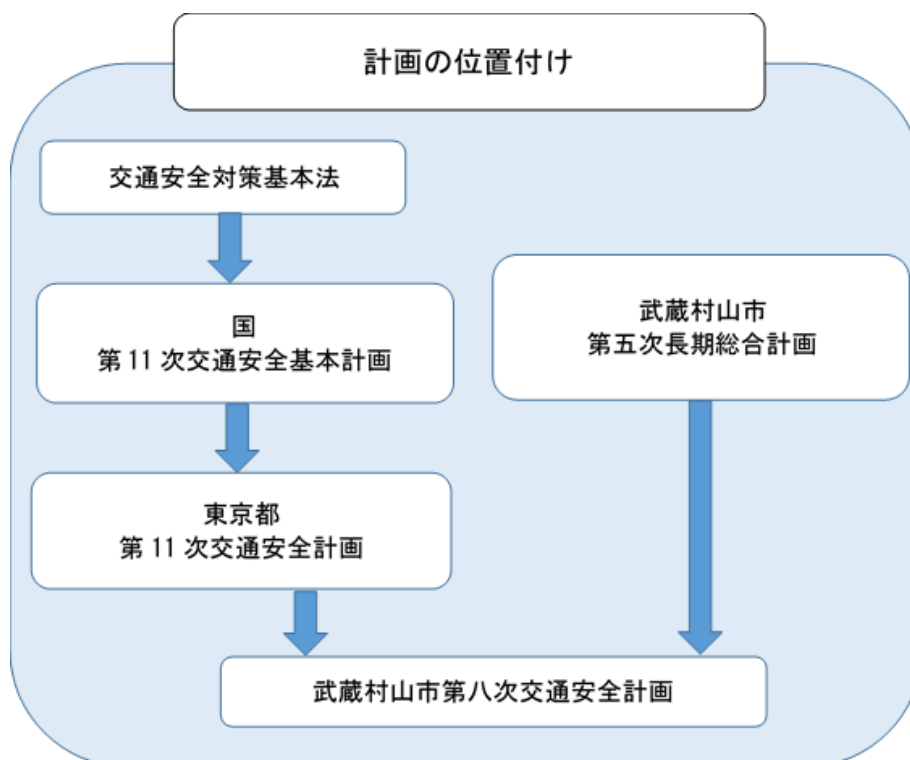
市内の過去5年間の交通事故発生件数の推移を見ると、平成28年から平成30年まで増加傾向であり、令和元年に大きく減少したものの、令和2年では再び増加に転じるなど憂慮すべき状況にあるほか、依然として高齢者の関わる事故や自転車の関与する事故の割合が3割を超えており、高齢者及び自転車利用者に対する交通安全教育等の交通事故抑止対策が喫緊の課題となっています。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大により、市民のライフスタイルや交通行動への変化による交通事故発生状況や事故防止対策についても臨機に着手する必要があります。

こうした状況を踏まえた上で、交通情勢の変化に対応した実効性のある交通安全計画を定め、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進することにより、「市民が安心して生活できる安全な交通社会」の実現を目指し、武蔵村山市第八次交通安全計画（以下、「本計画」という。）を策定します。

## 第2節 計画の位置付け

本計画は、第11次東京都交通安全計画を指針とし、本市の上位計画である武蔵村山市第五次長期総合計画をはじめ、交通安全に資する他の計画等との整合を図り、策定します。



## 第3節 計画期間

---

本計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5か年です。

## 第4節 計画の推進

---

### 1 行政機関等相互の連携

交通安全施策は、他の行政機関や交通関係団体等の協力を得て、毎年度、対策を講じており、引き続き効果的な推進を図り、より一層の連携を深め、総合的・一体的体制のもと、交通安全施策の充実に努めます。

### 2 市民・事業者等の活力の結集

交通安全対策の推進を図るためには、行政施策による対策に加えて、市民の自主参加意識の増進と、事業者の理解と協力が不可欠であり、それによって、はじめて実りのある交通安全対策を推進することができます。

そのため、市及び関係機関は、家庭・学校・地域・職場等での自主的な交通安全活動を積極的に支援していきます。

## 第5節 計画の目標

---

人命尊重を基本とし、「市民が安心して生活できる安全な交通社会」を実現するため、この計画に定める各種の施策を総合的かつ継続的に実施し、重大交通事故増加に歯止めをかけ、事故による死傷者の発生を最大限抑制していくことを目標とします。

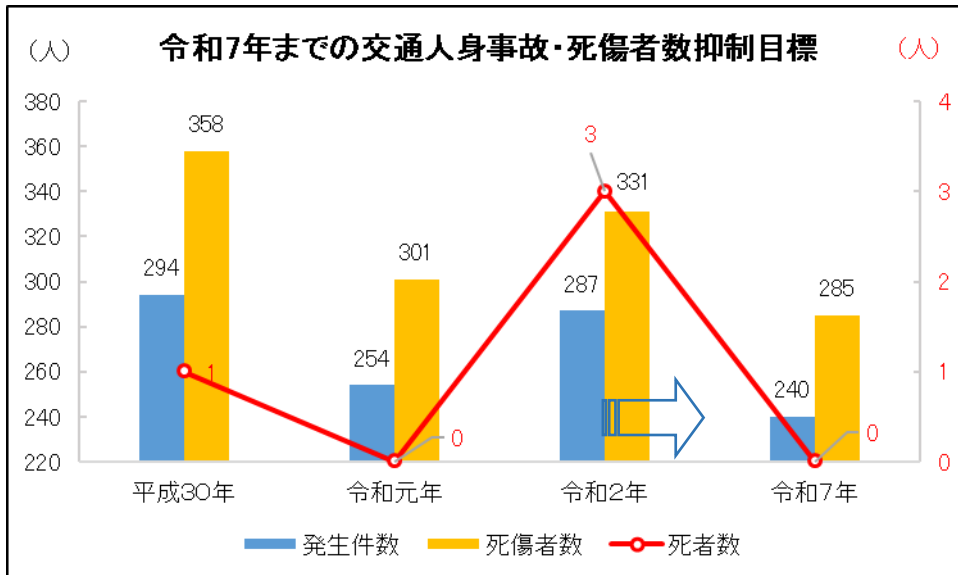
計画目標としては、令和7年度までに過去5年で交通人身事故件数・死傷者数の最も低かった令和元年と比較して、約5%減である交通人身事故発生件数240件以下、死傷者数285人以下に抑制するとともに、計画期間中の交通死亡事故「0」を目指します。

### 【計画目標】

交通人身事故発生件数 240件以下

死傷者数 285人以下

計画期間中の交通死亡事故0件



## 第2章 市内交通の現況

### 第1節 交通環境

#### 1 交通の概況

本市は、新宿副都心から約30km西側、東京都のほぼ中央北部に位置し、立川市、東大和市、福生市、瑞穂町及び埼玉県所沢市に隣接する、東西5.20km、南北4.65km、面積15.32km<sup>2</sup>のまちです。

市内には、現在まで軌道交通がなく、交通手段として路線バスや自転車、自動車の利用が依然として高い状況にあります。

市内交通環境は、大型商業施設の出店等により新青梅街道等の主要幹線道路をはじめ市内交通量の増加に伴い、生活道路へ流入する車両による住宅環境への影響等、市民生活へも影響を及ぼしています。

また、本市では、国、東京都等に多摩都市モノレールの早期延伸に関する要望活動を継続して行っており、今後、計画の進展に伴って、市内交通環境の著しい変化が予想されます。

#### 2 道路の現況

本市の道路交通網は、東西に新青梅街道及び青梅街道、南北に八王子武蔵村山線及び所沢武蔵村山立川線等の都道と、主要市道及び一般市道によって形成されています。

路線数は令和3年3月末時点で、都道6路線、市道1,263路線、市道の道路延長は253,101mとなっており、市街地の道路舗装はおおむね完了しています。

しかし市道の現況は、歩車道分離の困難な道路（5.5m未満）が全体の約86.1%を占めており、特に生活道路における歩行者の安全を図る上からも、道路拡幅等が今後の課題となっています（表1「市道の現況」参照）。

また、望ましい道路ネットワークを形成するために必要な都市基盤施設として都市計画道路があり、昭和36年に10路線、以後2路線を加えて、延長25,808mが都市計画決定されており、令和3年3月末現在で全体の51.7%が供用されています（「都市計画道路整備網」・表2「都市計画道路の整備状況」参照）。

表1 <市道の現況>

(各年度3月末現在)【単位：m・%】

| 区分/年度  | 路線数   | 道路延長    |         |        | 舗装延長    | 舗装率  |
|--------|-------|---------|---------|--------|---------|------|
|        |       | 計       | 幅員別延長   |        |         |      |
|        |       |         | 5.5m未満  | 5.5m以上 |         |      |
| 平成28年度 | 1,256 | 251,967 | 217,134 | 34,833 | 181,460 | 72.0 |
| 平成29年度 | 1,261 | 253,340 | 218,470 | 34,870 | 182,877 | 72.1 |
| 平成30年度 | 1,262 | 253,429 | 218,517 | 34,912 | 183,166 | 72.3 |
| 令和元年度  | 1,262 | 253,447 | 218,315 | 35,132 | 183,416 | 72.3 |
| 令和2年度  | 1,263 | 253,101 | 217,900 | 35,201 | 183,369 | 72.4 |

(資料：道路下水道課)

都市計画道路整備網



(資料：都市計画課)

表2 <都市計画道路の整備状況>

(令和3年3月末現在)【単位：m・%】

| 路線名               | 計画幅員  | 計画延長決定 | 完成延長  | 完成率   |
|-------------------|-------|--------|-------|-------|
| 立3・2・4号 新青梅街道線    | 30    | 4,619  | 0     | 0.0   |
| 立3・4・9号 八王子村山線    | 16~18 | 2,630  | 2,630 | 100.0 |
| 立3・4・17号 桜街道線     | 12~16 | 1,770  | 1,770 | 100.0 |
| 立3・4・39号 武蔵砂川駅榎線  | 12~16 | 2,772  | 658   | 23.7  |
| 立3・4・40号 松中残堀線    | 16    | 2,860  | 676   | 23.6  |
| 立3・5・19号 武蔵村山瑞穂線  | 12    | 3,390  | 3,390 | 100.0 |
| 立3・5・20号 東大和武蔵村山線 | 12    | 4,077  | 1,497 | 36.7  |

|                  |       |        |        |       |
|------------------|-------|--------|--------|-------|
| 立 3・5・36 号 オカネ塚線 | 16    | 820    | 820    | 100.0 |
| 立 3・5・37 号 中砂新道線 | 12    | 530    | 530    | 100.0 |
| 立 3・5・41 号 薬師通り線 | 12    | 1,380  | 1,380  | 100.0 |
| 立 7・4・2 号 榎本町線   | 16～18 | 340    | 0      | 0.0   |
| 立 7・5・3 号 榎東西線   | 14    | 620    | 0      | 0.0   |
| 全 12 路線合計        |       | 25,808 | 13,351 | 51.7  |

※完成延長は供用開始済み延長を指す。

(資料：都市計画課)

### 3 まちづくり事業の現況

#### (1) 村山工場跡地関連事業

村山工場跡地北部は、まちづくり基本方針において中心市街地ゾーンとして位置付けられており、大規模自動車工場の撤退後、地区計画により、にぎわいと活気にあふれた中心市街地を形成するため、商業、生活、文化機能等の多様な機能が調和したまちづくりを進めるとともに、地域の交通ネットワークに配慮した都市基盤施設の整備を図ることなどを目標として、基盤整備を伴うまちづくりを進めています。

引き続き、都市核地区土地区画整理事業や榎地区まちづくり事業等と連携し良好な交通環境を確保したまちづくりを進めます。

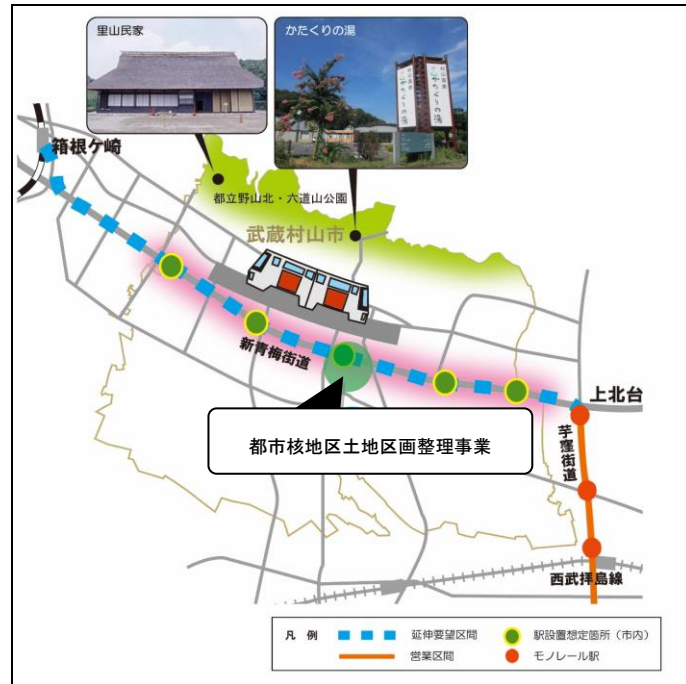
#### (2) 多摩都市モノレール事業

多摩都市モノレールは、多摩地区の南北の公共交通を充実させるとともに、交通不便地域を解消し、自立的な都市圏の形成を図ることを目的としています。

現在は、多摩センター～上北台間が開業しており、また、上北台～箱根ヶ崎間については平成4年に東京都が次期整備路線のうち事業化すべき路線として決定し、平成12年の国の運輸政策審議会の答申で平成27年までに整備着手することが適当である路線として位置付けられました。

その後、平成28年の国の交通政策審議会の答申で「事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において具体的な調整を進めるべき」と位置付けられ、令和2年度の東京都予算に現況調査及び基本設計等の関連予算が計上されるなど、着実に延伸に向けた歩みが進んでいます。

## 多摩都市モノレール延伸想定図



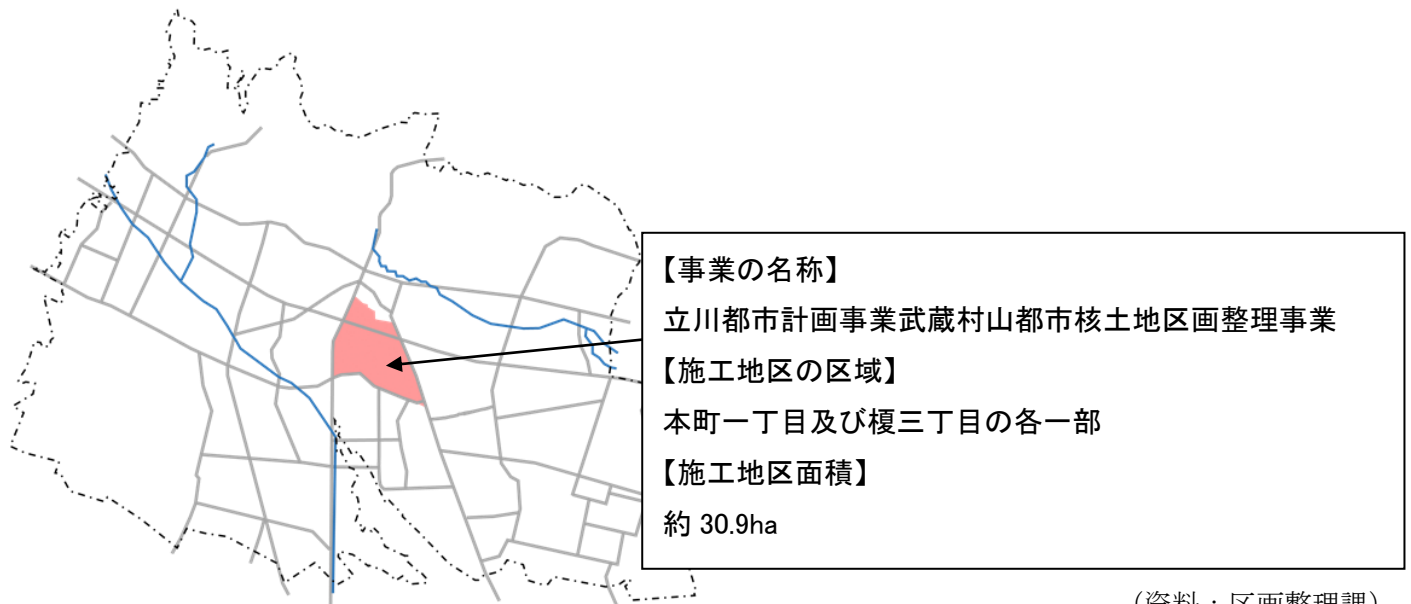
(資料：交通企画・モノレール推進課)

### (3) 都市核地区土地区画整理事業

都市核地区土地区画整理事業は、本町一丁目及び榎三丁目の各一部を含む、約 30.9ha の地域が平成 12 年 5 月 11 日に都市計画決定、さらに平成 13 年 1 月 22 日に事業計画決定され、本市の商業・業務及び文化機能の中心核として位置付けられ、良好な住宅地の形成と魅力あるまちの実現を目指して、平成 18 年度末から工事着手されています。

また、多摩都市モノレールの事業化すべき路線との整合を図りつつ、生活道路などの都市基盤整備を図ります。

### 都市核地区土地区画整理事業概要



(資料：区画整理課)

## 4 人口と市内運転免許証保有者数

本市の人口は、平成 28 年の 72,243 人から令和 2 年には 72,382 人となっています。

このうち、65 歳以上の高齢者の人口は、年々増加傾向にあり、平成 28 年と比較して 1,195 人と大きく増加しています。

また、運転免許証保有者数は、令和 2 年で 45,005 人となっており、過去 5 年の推移は、ほぼ横ばい状態にあります。

＜人口と市内運転免許証保有者数＞

(各年 1 月 1 日現在)【単位：人】

| 区分/年    | 総人口    |      | 65 歳以上人口 |     | 運転免許証保有者 |      |        |        |
|---------|--------|------|----------|-----|----------|------|--------|--------|
|         |        | 増減数  |          | 増減数 |          | 増減数  | 男      | 女      |
| 平成 28 年 | 72,243 | 151  | 17,784   | 558 | 44,978   | 83   | 25,751 | 19,227 |
| 平成 29 年 | 72,238 | △5   | 18,288   | 504 | 45,060   | 82   | 25,744 | 19,316 |
| 平成 30 年 | 72,489 | 251  | 18,589   | 301 | 45,124   | 64   | 25,683 | 19,441 |
| 令和元年    | 72,546 | 57   | 18,833   | 244 | 45,224   | 100  | 25,664 | 19,560 |
| 令和2年    | 72,382 | △164 | 18,979   | 146 | 45,005   | △219 | 25,465 | 19,540 |

(資料：人口～市民課、運転免許証保有者数～警視庁交通年鑑)

## 5 自動車保有台数

軌道交通がない本市にとって、自動車（四輪車及び二輪車、原付含む）は必需品です。

自動車保有台数は、平成 28 年に減少しましたが、その後増減を繰り返し、令和 2 年では 50,717 台となっています。

＜市内の自動車保有台数の推移＞

(各年 3 月末現在)【単位：台】

| 区分/年    | 乗用車    | 貨物車   | 乗合車・特殊用途車等 | 自動二輪車 | 原付一種  | 総数     |
|---------|--------|-------|------------|-------|-------|--------|
| 平成 28 年 | 30,159 | 7,060 | 1,756      | 3,028 | 3,673 | 45,676 |
| 平成 29 年 | 33,467 | 8,635 | 1,782      | 3,101 | 3,515 | 50,500 |
| 平成 30 年 | 33,497 | 8,524 | 1,731      | 3,139 | 3,307 | 50,198 |
| 令和元年    | 33,972 | 8,741 | 1,751      | 3,141 | 3,123 | 50,728 |
| 令和2年    | 34,284 | 8,697 | 1,737      | 3,064 | 2,935 | 50,717 |

(資料：警視庁交通年鑑)



## 第2節 交通事故の状況

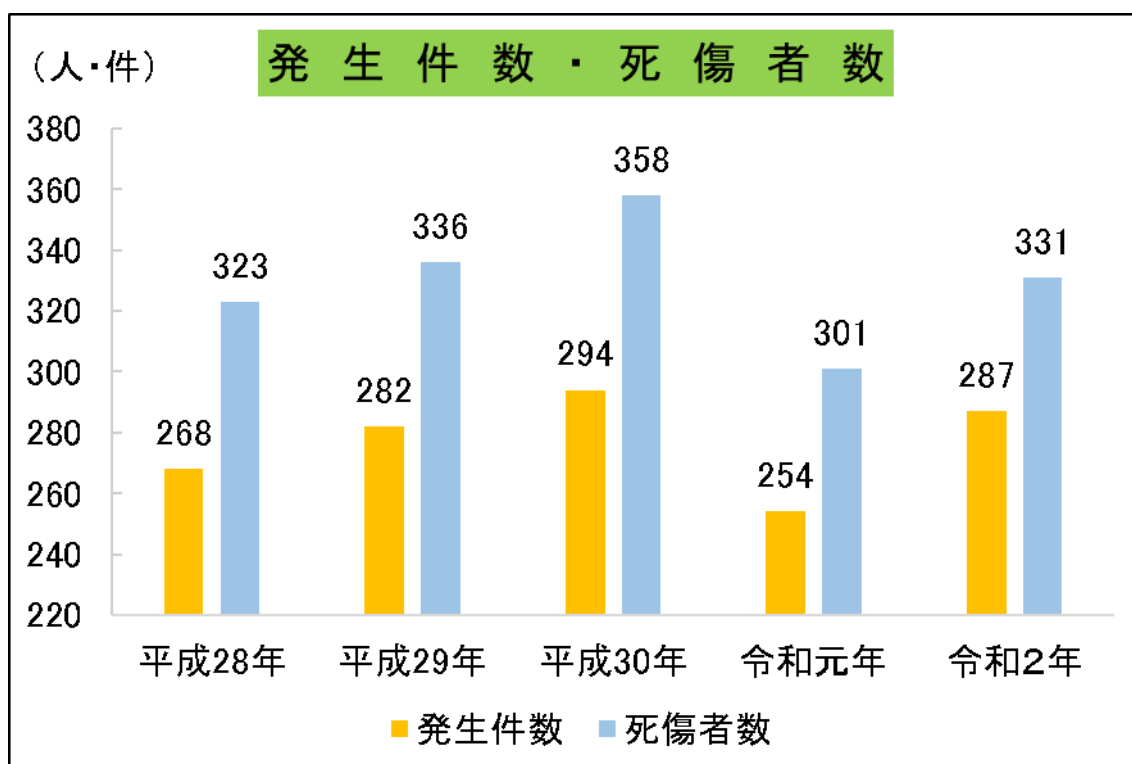
### 1 交通事故発生件数・死傷者数

本市の交通事故発生件数、死傷者数は、平成28年から平成30年まで増加傾向でしたが、継続してきた関係機関との協力による各種対策の効果や交通関係法令の改正などを背景に、令和元年は大きく減少しました。

しかし、令和2年は、発生件数、死傷者数ともに再び増加に転じているほか、死者・重傷者が過去5年の中で最も多い状態となりました。

背景としては、新型コロナウイルス感染症拡大による交通行動の変化により、自転車利用者の増加に伴う自転車の交通事故が大きく増加したことなどが原因として考えられます。

(各年12月末現在)



【単位：件・人・％】

| 区分/年  | 発生件数 | 死傷者数 |     |     | 発生件数・対前年比 |       |
|-------|------|------|-----|-----|-----------|-------|
|       |      | 死者   | 重傷者 | 軽傷者 | 増減数       | 増減率   |
| 平成28年 | 268  | 1    | 0   | 322 | △23       | △7.9  |
| 平成29年 | 282  | 0    | 5   | 331 | 14        | 5.2   |
| 平成30年 | 294  | 1    | 5   | 352 | 12        | 4.3   |
| 令和元年  | 254  | 0    | 2   | 299 | △40       | △13.6 |
| 令和2年  | 287  | 3    | 4   | 324 | 33        | 13.0  |

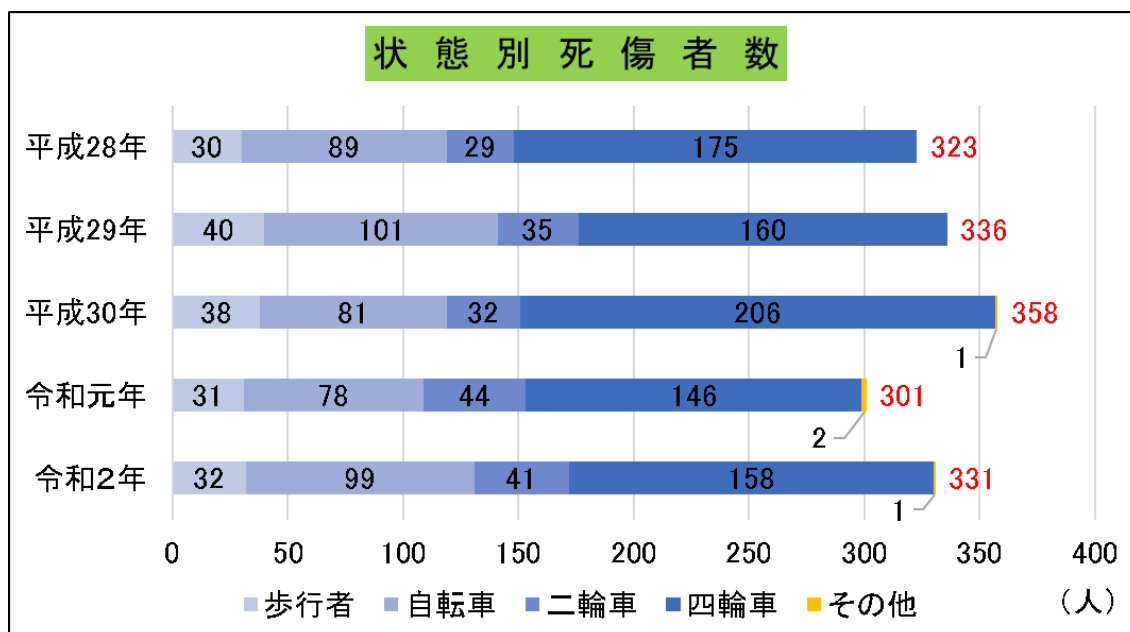
(資料：警視庁交通部)

## 2 状態別死傷者数

### (1) 状態別死傷者数の状況

市内の交通事故死傷者数を、歩行者、自転車、二輪車、四輪車の状態別にみると、四輪車の交通事故が年間の約半数を占めるほか、自転車乗車中の死傷者数の割合が高いという特徴があります。

(各年12月末現在)



【単位：人】

| 区分/年  | 死傷者別 | 歩行者 | 自転車 | 二輪車 | 四輪車 | その他 | 合計  |
|-------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 平成28年 | 死者数  | 0   | 0   | 0   | 1   | 0   | 1   |
|       | 負傷者数 | 30  | 89  | 29  | 174 | 0   | 322 |
| 平成29年 | 死者数  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   |
|       | 負傷者数 | 40  | 101 | 35  | 160 | 0   | 336 |
| 平成30年 | 死者数  | 0   | 0   | 0   | 0   | 1   | 1   |
|       | 負傷者数 | 38  | 81  | 32  | 206 | 0   | 357 |
| 令和元年  | 死者数  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   |
|       | 負傷者数 | 31  | 78  | 44  | 146 | 2   | 301 |
| 令和2年  | 死者数  | 1   | 1   | 1   | 0   | 0   | 3   |
|       | 負傷者数 | 31  | 98  | 40  | 158 | 1   | 328 |

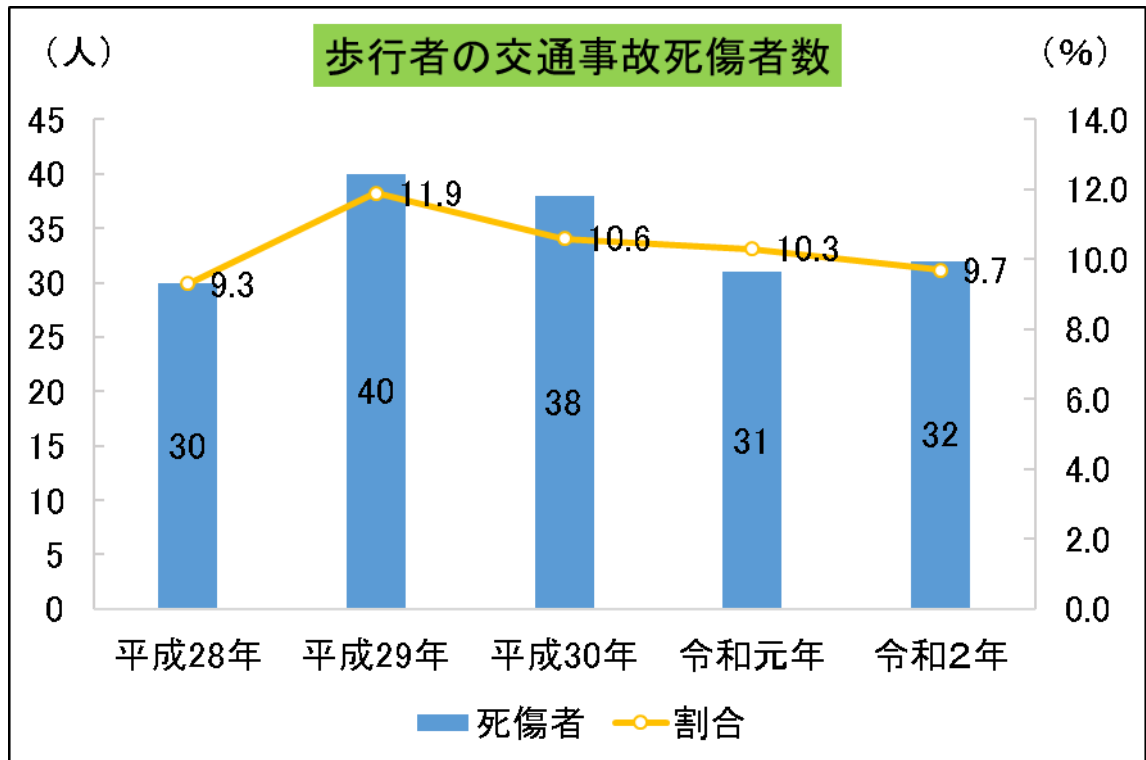
(資料：警視庁交通部)

## (2) 歩行者の交通事故

歩行者の事故死傷者数を、過去5年間で見ると、緩やかな減少傾向にあります。他の事故に比べてけがの程度が重傷化する傾向にあります。

また、事故原因は、そのほとんどが相手方車両にあります。令和2年に発生した歩行者が当事者となる事故のうち、約12.4%(P27「歩行者事故」参照)は歩行者側にも事故原因があります。

(各年12月末現在)



【単位：人・%】

| 区分/年  | 死傷者数<br>(市内全体) | 死傷者数 (歩行者) |      |       |      |      |
|-------|----------------|------------|------|-------|------|------|
|       |                | 合計         | 割合   | 死傷者内訳 |      |      |
|       |                |            |      | 死者数   | 重傷者数 | 軽傷者数 |
| 平成28年 | 323            | 30         | 9.3  | 0     | 0    | 30   |
| 平成29年 | 336            | 40         | 11.9 | 0     | 1    | 39   |
| 平成30年 | 358            | 38         | 10.6 | 0     | 2    | 36   |
| 令和元年  | 301            | 31         | 10.3 | 0     | 2    | 29   |
| 令和2年  | 331            | 32         | 9.7  | 1     | 1    | 30   |

(資料：警視庁交通部)

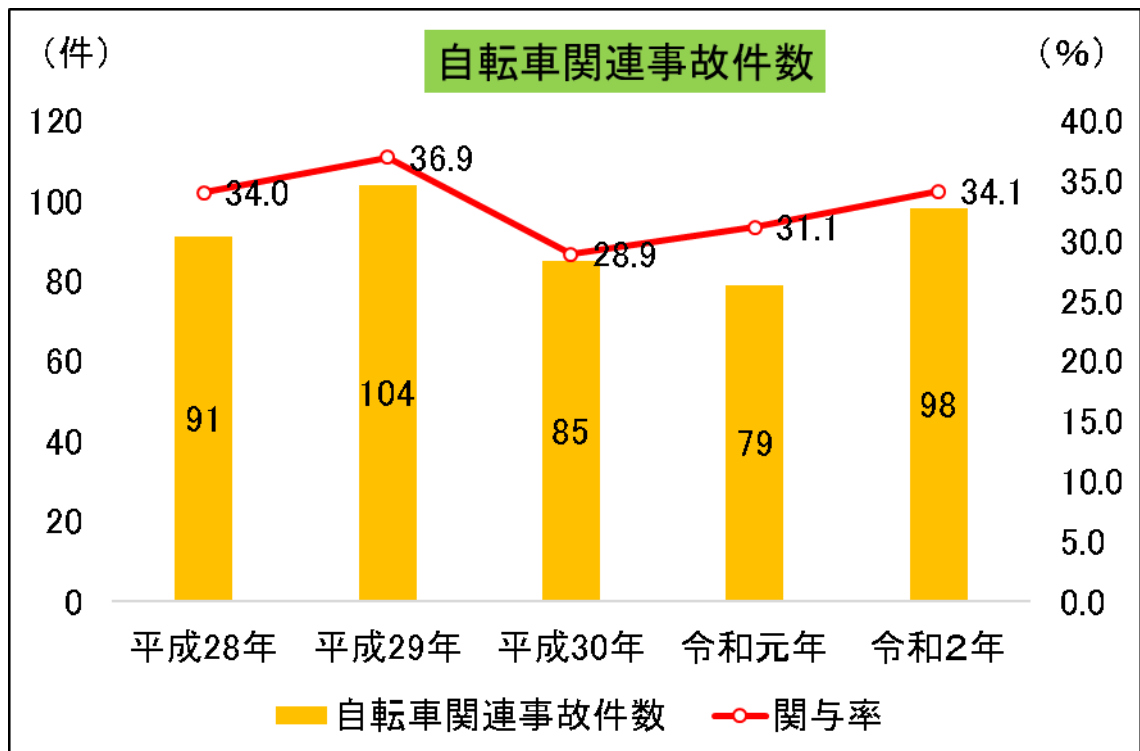
### (3) 自転車の交通事故

自転車が関連した事故の発生件数は、平成28年の91件から令和2年の98件とやや増加傾向です。

特に令和2年は死傷者数・事故全体に見る自転車が関与する事故の割合がそれぞれ増加し、市内の事故総件数に占める自転車が関連する事故の割合は、全体の34.1%と高い水準となっています。

また、自転車が関連する事故の半数以上は、自転車運転者側に何らかの違反がある状態となっています(P28「自転車事故」参照)。

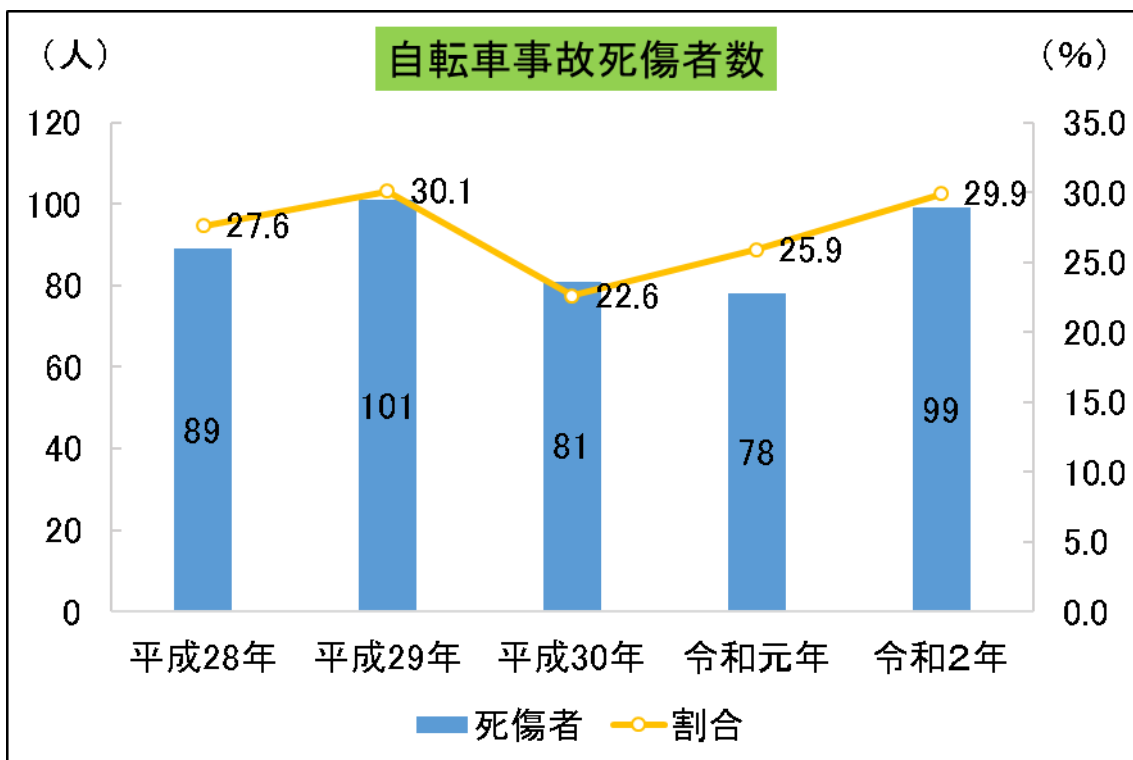
(各年12月末現在)



【単位：件・%】

| 区分/年  | 事故発生件数<br>(市内全体) | 関連事故件数 (自転車) |      |
|-------|------------------|--------------|------|
|       |                  | 合計           | 割合   |
| 平成28年 | 268              | 91           | 34.0 |
| 平成29年 | 282              | 104          | 36.9 |
| 平成30年 | 294              | 85           | 28.9 |
| 令和元年  | 254              | 79           | 31.1 |
| 令和2年  | 287              | 98           | 34.1 |

(資料：警視庁交通部)



【単位：人・％】

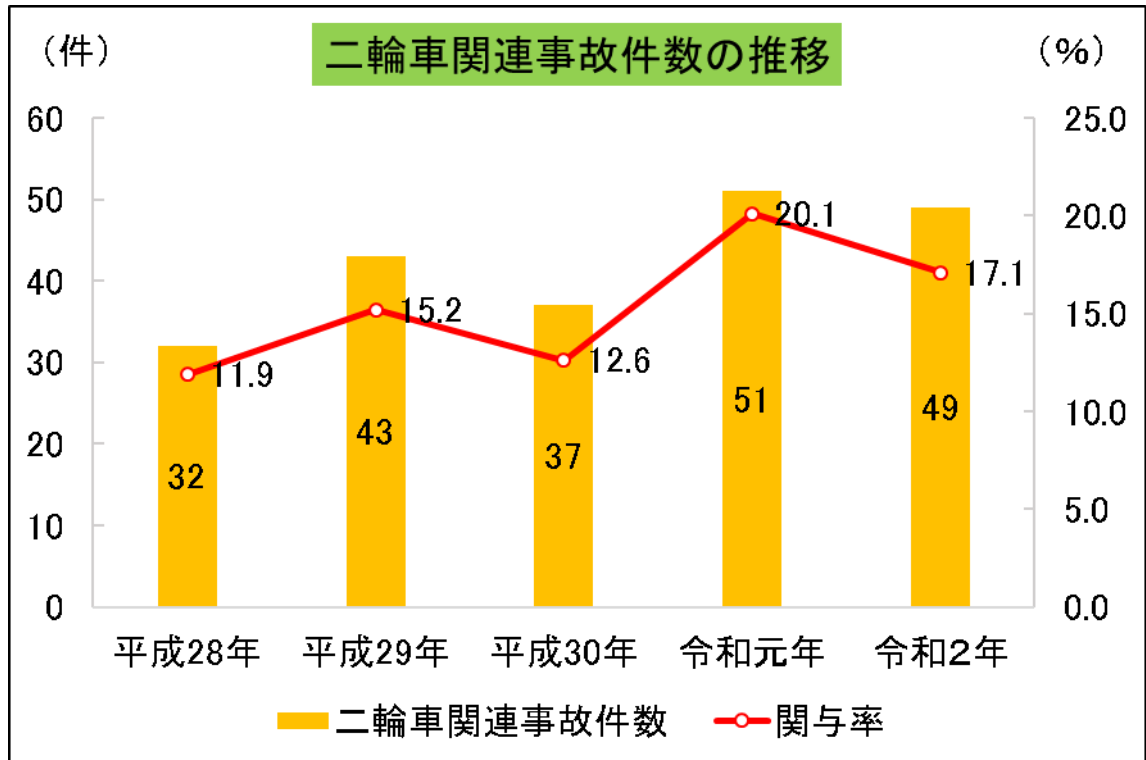
| 区分/年    | 死傷者数<br>(市内全体) | 死傷者数 (自転車) |      |       |      |      |
|---------|----------------|------------|------|-------|------|------|
|         |                | 合計         | 割合   | 死傷者内訳 |      |      |
|         |                |            |      | 死者数   | 重傷者数 | 軽傷者数 |
| 平成 28 年 | 323            | 89         | 27.6 | 0     | 0    | 89   |
| 平成 29 年 | 336            | 101        | 30.1 | 0     | 3    | 98   |
| 平成 30 年 | 358            | 81         | 22.6 | 0     | 1    | 80   |
| 令和元年    | 301            | 78         | 25.9 | 0     | 0    | 78   |
| 令和2年    | 331            | 99         | 29.9 | 1     | 1    | 97   |

(資料：警視庁交通部)

#### (4) 二輪車の交通事故

二輪車の関連した事故の発生件数は、平成28年の32件から令和2年の49件、死傷者数は、平成28年の29人から令和2年の41人と増加傾向にあり、特に令和2年は1件の死亡事故が発生しています。

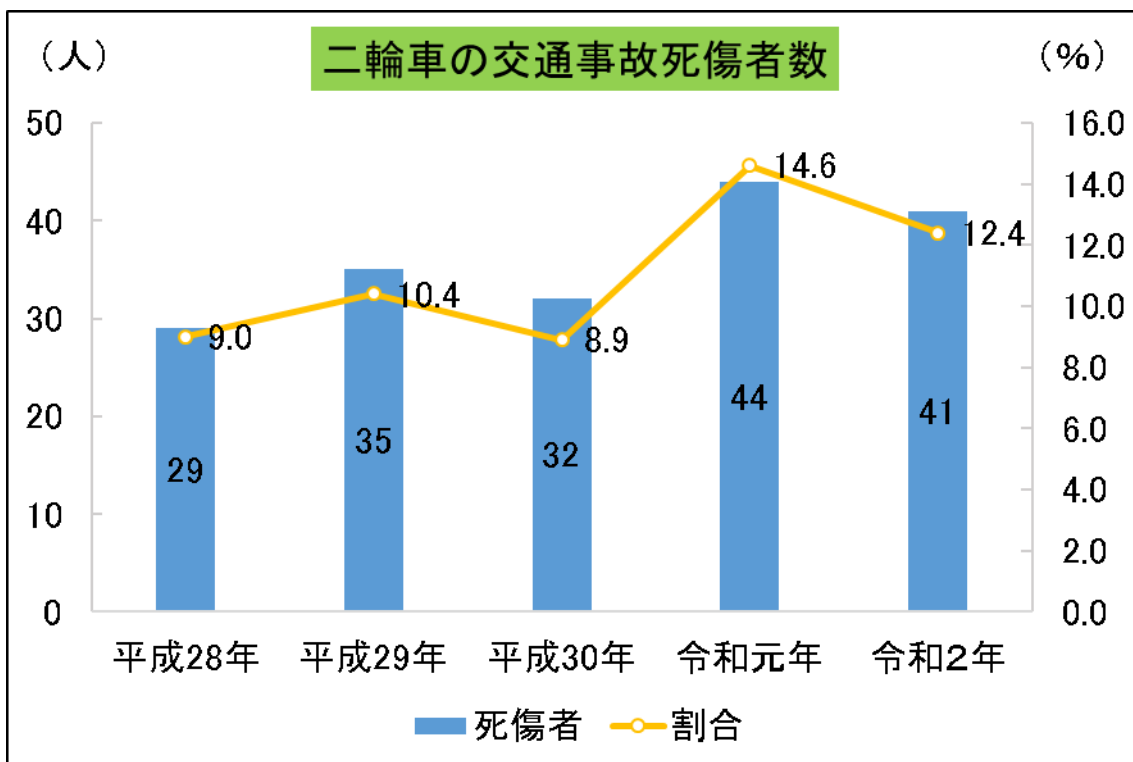
(各年12月末現在)



【単位：件・%】

| 区分/年  | 事故発生件数<br>(市内全体) | 関連事故件数 (二輪車) |      |
|-------|------------------|--------------|------|
|       |                  | 合計           | 割合   |
| 平成28年 | 268              | 32           | 11.9 |
| 平成29年 | 282              | 43           | 15.2 |
| 平成30年 | 294              | 37           | 12.6 |
| 令和元年  | 254              | 51           | 20.1 |
| 令和2年  | 287              | 49           | 17.1 |

(資料：警視庁交通部)



【単位：人・％】

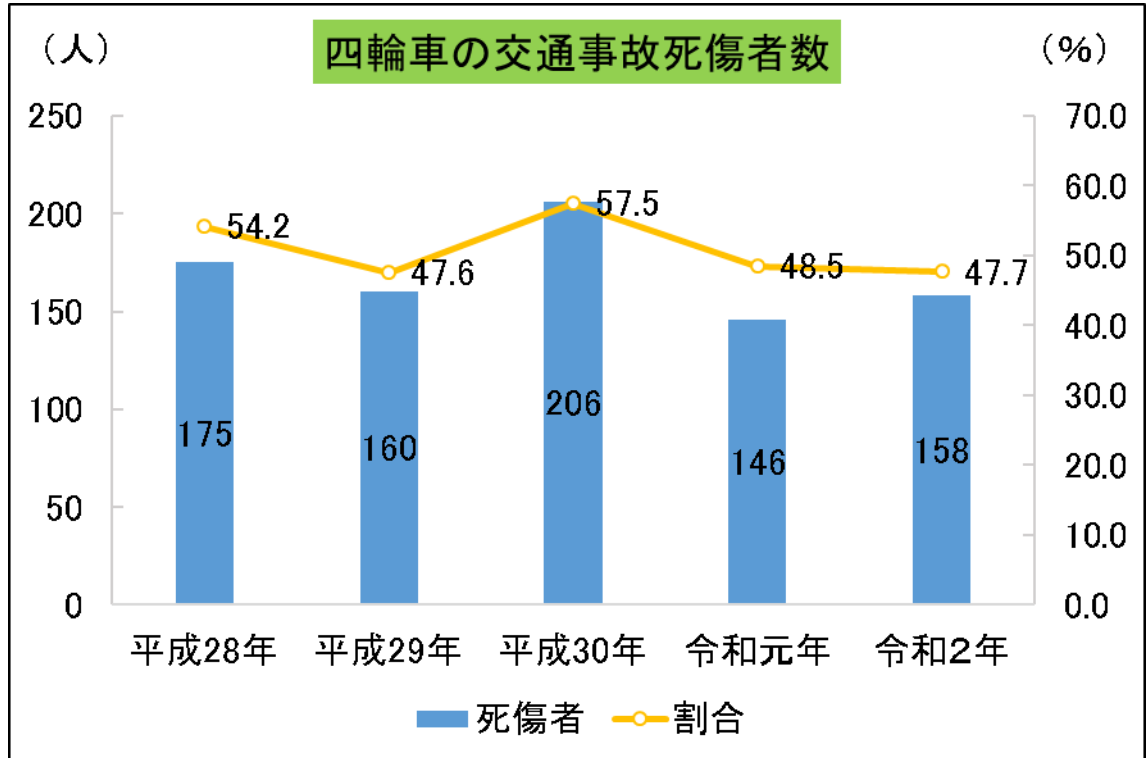
| 区分/年    | 死傷者数<br>(市内全体) | 死傷者数 (二輪車) |      |       |      |      |
|---------|----------------|------------|------|-------|------|------|
|         |                | 合計         | 割合   | 死傷者内訳 |      |      |
|         |                |            |      | 死者数   | 重傷者数 | 軽傷者数 |
| 平成 28 年 | 323            | 29         | 9.0  | 0     | 0    | 29   |
| 平成 29 年 | 336            | 35         | 10.4 | 0     | 1    | 34   |
| 平成 30 年 | 358            | 32         | 8.9  | 0     | 0    | 32   |
| 令和元年    | 301            | 44         | 14.6 | 0     | 0    | 44   |
| 令和2年    | 331            | 41         | 12.4 | 1     | 2    | 38   |

(資料：警視庁交通部)

## (5) 四輪車の交通事故

四輪車の交通事故死傷者数は、過去5年で増減を繰り返し、全体的に減少傾向にあります。令和2年の四輪車乗用中による死傷者数は、市内全体の死傷者数の約半数を占めています。

(各年12月末現在)



【単位：人・%】

| 区分/年  | 死傷者数<br>(市内全体) | 死傷者数(四輪車) |      |       |      |      |
|-------|----------------|-----------|------|-------|------|------|
|       |                | 合計        | 割合   | 死傷者内訳 |      |      |
|       |                |           |      | 死者数   | 重傷者数 | 軽傷者数 |
| 平成28年 | 323            | 175       | 54.2 | 1     | 0    | 174  |
| 平成29年 | 336            | 160       | 47.6 | 0     | 0    | 160  |
| 平成30年 | 358            | 206       | 57.5 | 0     | 2    | 204  |
| 令和元年  | 301            | 146       | 48.5 | 0     | 0    | 146  |
| 令和2年  | 331            | 158       | 47.7 | 0     | 0    | 158  |

(資料：警視庁交通部)



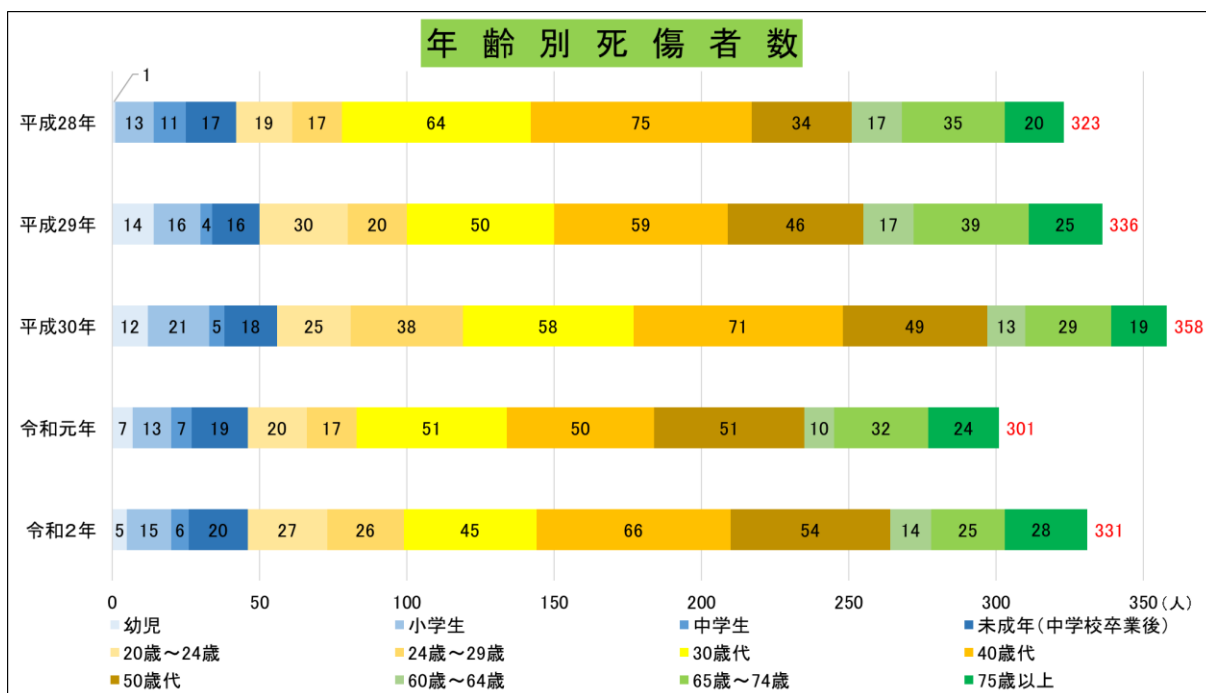
### 3 年齢別死傷者数

#### (1) 年齢別死傷者数の状況

市内の交通事故死傷者数を年齢層別に見ると、20歳から64歳までの事故件数は、令和元年に大きく減少したものの、令和2年に再び増加に転じています。

また、65歳以上の高齢者層の事故件数は、増減を繰り返し依然としてその割合は高い状況にあり、さらに、ここ5年間での交通事故死者数5名のうち、4名が65歳以上と非常に高い割合を占めている状況となっています。

(各年12月末現在)



【単位：人】

| 区分/年齢       | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 |
|-------------|-------|-------|-------|------|------|
| 幼児          | 1     | 14    | 12    | 7    | 5    |
| 小学生         | 13    | 16    | 21    | 13   | 15   |
| 中学生         | 11    | 4     | 5     | 7    | 6    |
| 未成年(中学校卒業後) | 17    | 16    | 18    | 19   | 20   |
| 20歳~24歳     | 19    | 30    | 25    | 20   | 27   |
| 25歳~29歳     | 17    | 20    | 38    | 17   | 26   |
| 30歳代        | 64    | 50    | 58    | 51   | 45   |
| 40歳代        | 75    | 59    | 71    | 50   | 66   |
| 50歳代        | 34    | 46    | 49    | 51   | 54   |
| 60歳~64歳     | 17    | 17    | 13    | 10   | 14   |
| 65歳~74歳     | 35    | 39    | 29    | 32   | 25   |
| 75歳以上       | 20    | 25    | 19    | 24   | 28   |

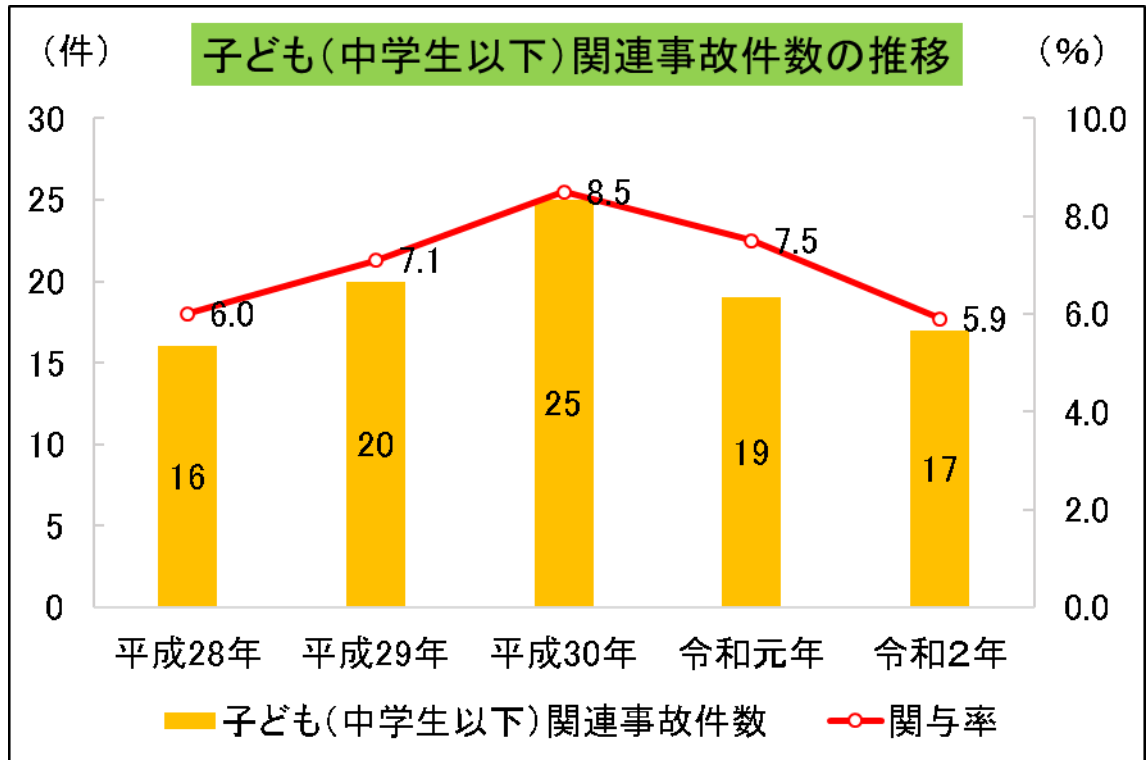
(資料:警視庁交通部)

## (2) 子どもの交通事故

子ども（中学生以下）の関連した事故の発生件数は、過去5年間を見ると平成30年をピークに減少に転じています。

また、子どもの交通事故死傷者数も、平成30年をピークに減少しています。

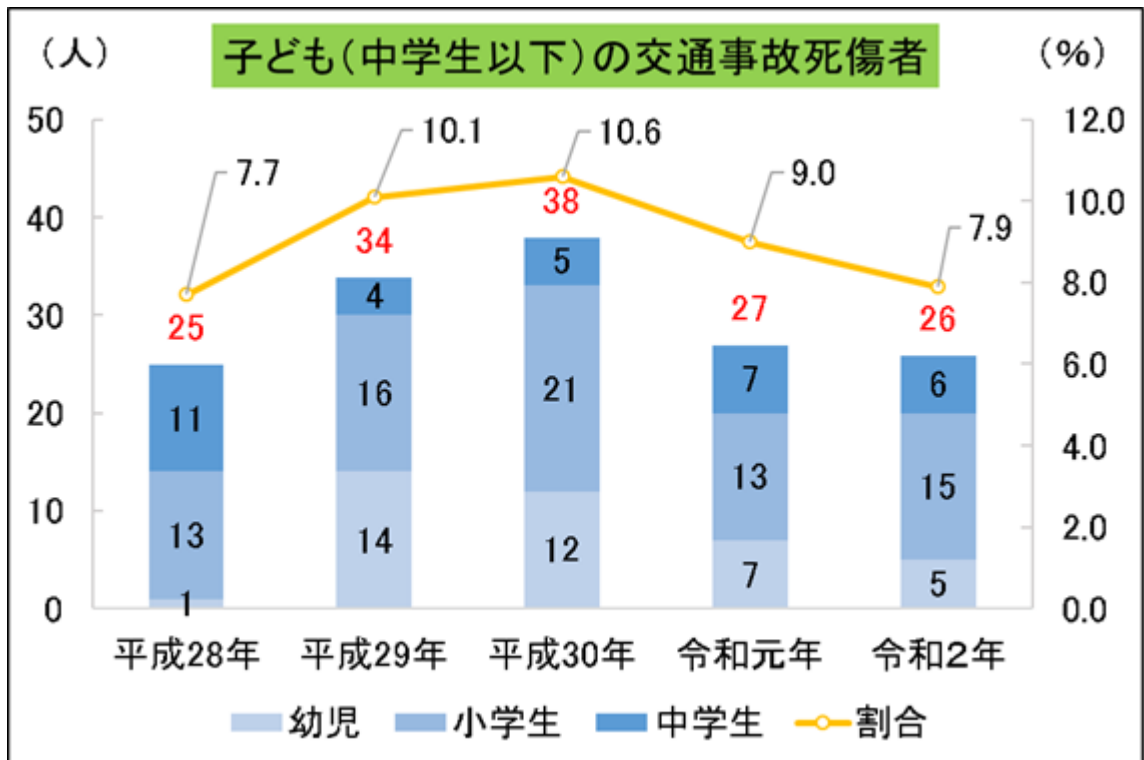
(各年12月末現在)



【単位：件・%】

| 区分/年  | 事故発生件数<br>(市内全体) | 関連事故件数<br>(子ども(中学生以下)関連事故) |     |
|-------|------------------|----------------------------|-----|
|       |                  | 合計                         | 関与率 |
| 平成28年 | 268              | 16                         | 6.0 |
| 平成29年 | 282              | 20                         | 7.1 |
| 平成30年 | 294              | 25                         | 8.5 |
| 令和元年  | 254              | 19                         | 7.5 |
| 令和2年  | 287              | 17                         | 5.9 |

(資料：警視庁交通部)



【単位：人・%】

| 区分/年  | 死傷者数<br>(市内全体) | 死傷者数(子ども(中学生以下)) |      |       |      |      |
|-------|----------------|------------------|------|-------|------|------|
|       |                | 合計               | 割合   | 死傷者内訳 |      |      |
|       |                |                  |      | 死者数   | 重傷者数 | 軽傷者数 |
| 平成28年 | 323            | 25               | 7.7  | 0     | 0    | 25   |
| 平成29年 | 336            | 34               | 10.1 | 0     | 0    | 34   |
| 平成30年 | 358            | 38               | 10.6 | 0     | 1    | 37   |
| 令和元年  | 301            | 27               | 9.0  | 0     | 0    | 27   |
| 令和2年  | 331            | 26               | 7.9  | 0     | 1    | 25   |

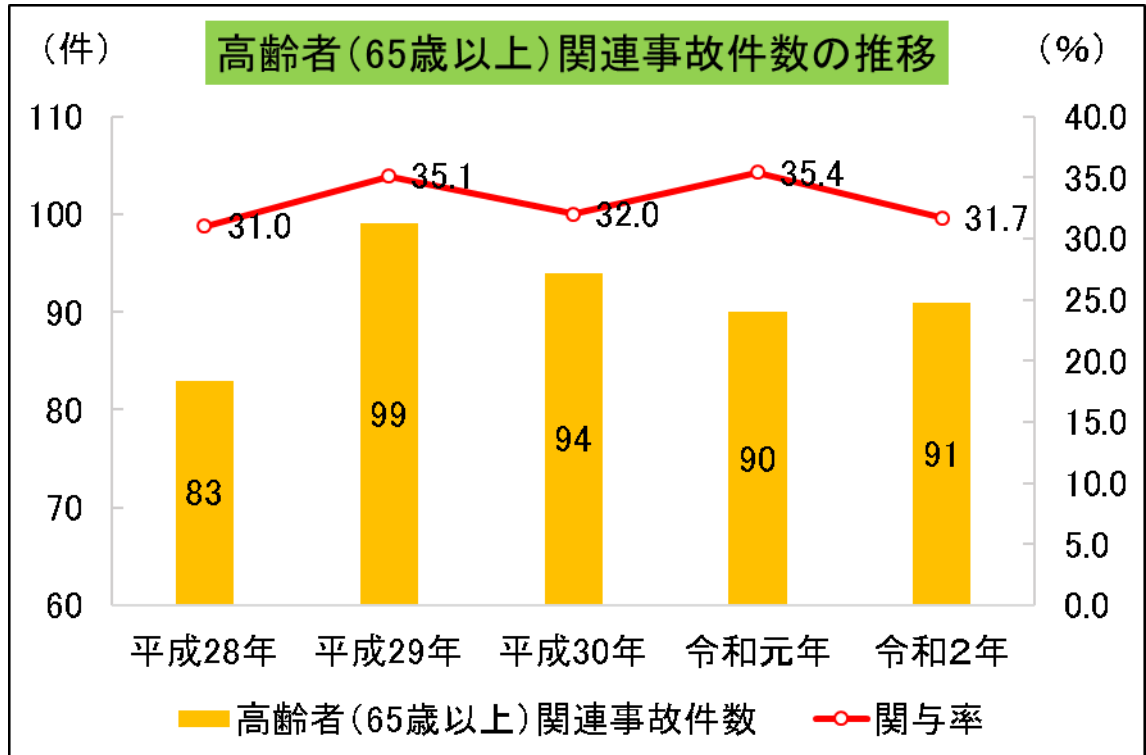
(資料：警視庁交通部)

### (3) 高齢者の交通事故

高齢者（65歳以上）の関連した事故の発生件数は、平成29年以降、90件台と高い発生件数で推移し、さらに過去5か年のいずれの年も、市内全体の事故に占める割合が3割以上と高い水準となっています。

また、過去5年の交通事故死者数のうち、5名中4名が高齢者であり、憂慮する状況となっています。

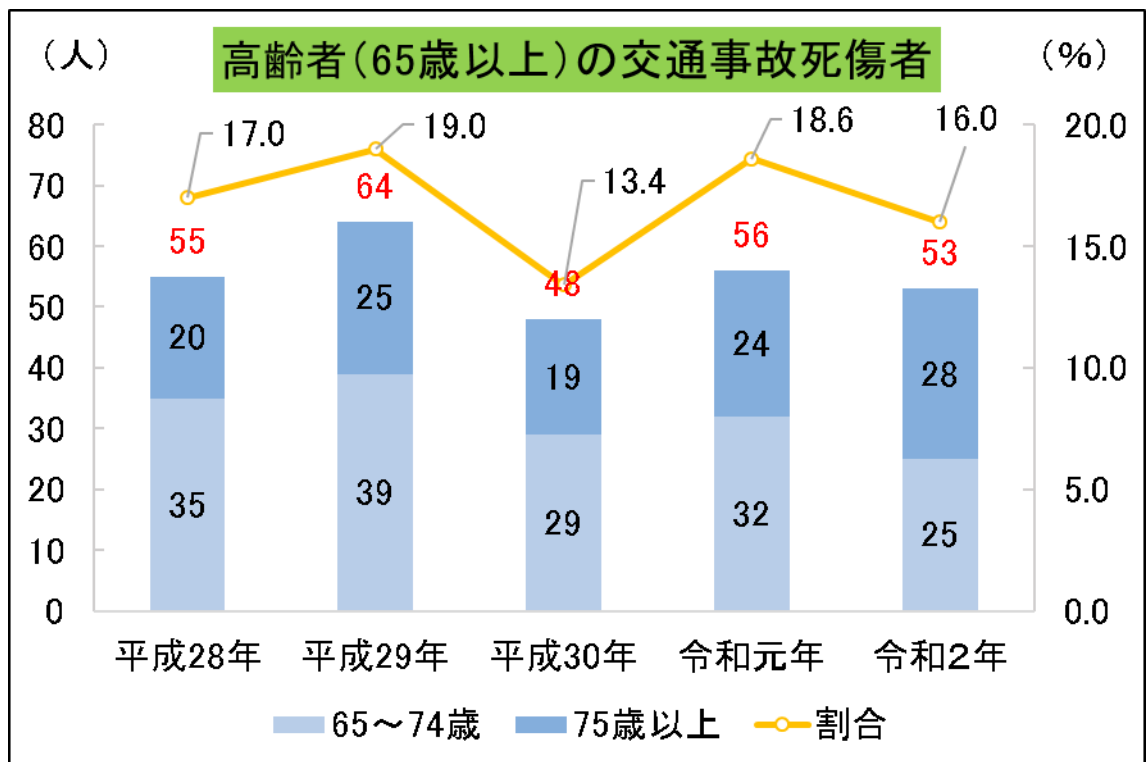
(各年12月末現在)



【単位：件・％】

| 区分/年  | 事故発生件数<br>(市内全体) | 関連事故件数<br>(高齢者(65歳以上)関連事故) |      |
|-------|------------------|----------------------------|------|
|       |                  | 合計                         | 関与率  |
| 平成28年 | 268              | 83                         | 31.0 |
| 平成29年 | 282              | 99                         | 35.1 |
| 平成30年 | 294              | 94                         | 32.0 |
| 令和元年  | 254              | 90                         | 35.4 |
| 令和2年  | 287              | 91                         | 31.7 |

(資料：警視庁交通部)



【単位：人・％】

| 区分/年  | 死傷者数<br>(市内全体) | 死傷者数(高齢者(65歳以上)) |      |       |      |      |
|-------|----------------|------------------|------|-------|------|------|
|       |                | 合計               | 割合   | 死傷者内訳 |      |      |
|       |                |                  |      | 死者数   | 重傷者数 | 軽傷者数 |
| 平成28年 | 323            | 55               | 17.0 | 1     | 0    | 54   |
| 平成29年 | 336            | 64               | 19.0 | 0     | 2    | 62   |
| 平成30年 | 358            | 48               | 13.4 | 1     | 2    | 45   |
| 令和元年  | 301            | 56               | 18.6 | 0     | 2    | 54   |
| 令和2年  | 331            | 53               | 16.0 | 2     | 1    | 50   |

(資料：警視庁交通部)

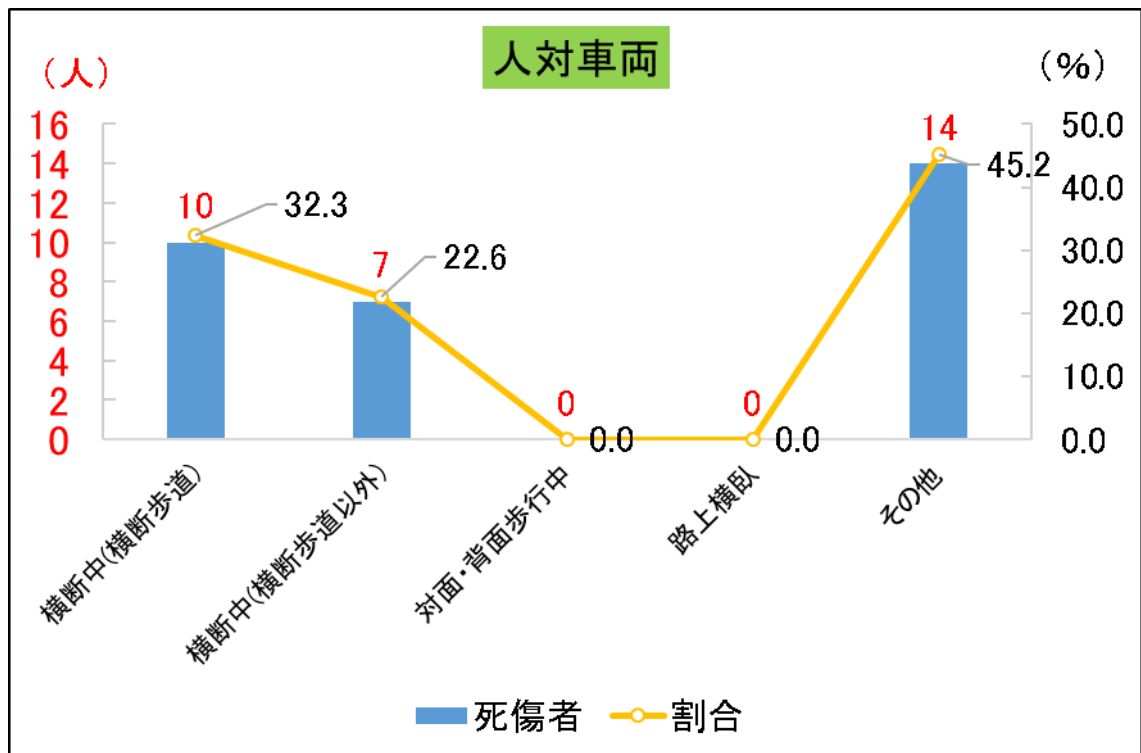
## 4 事故類型別死傷者数

令和2年の市内の交通事故死傷者数を事故類型別にみると、人と車両との事故では、横断歩道を含めた道路の横断中の事故が全体の5割を超え、死亡事故・重傷事故も横断中に発生しています。

車両同士の事故は、出会頭事故、追突事故が特に多く、次いで右左折時における事故の発生が多い状況です。

特に、出会頭の事故では、死亡事故・重傷事故が多く発生しています。

(令和2年12月末現在)

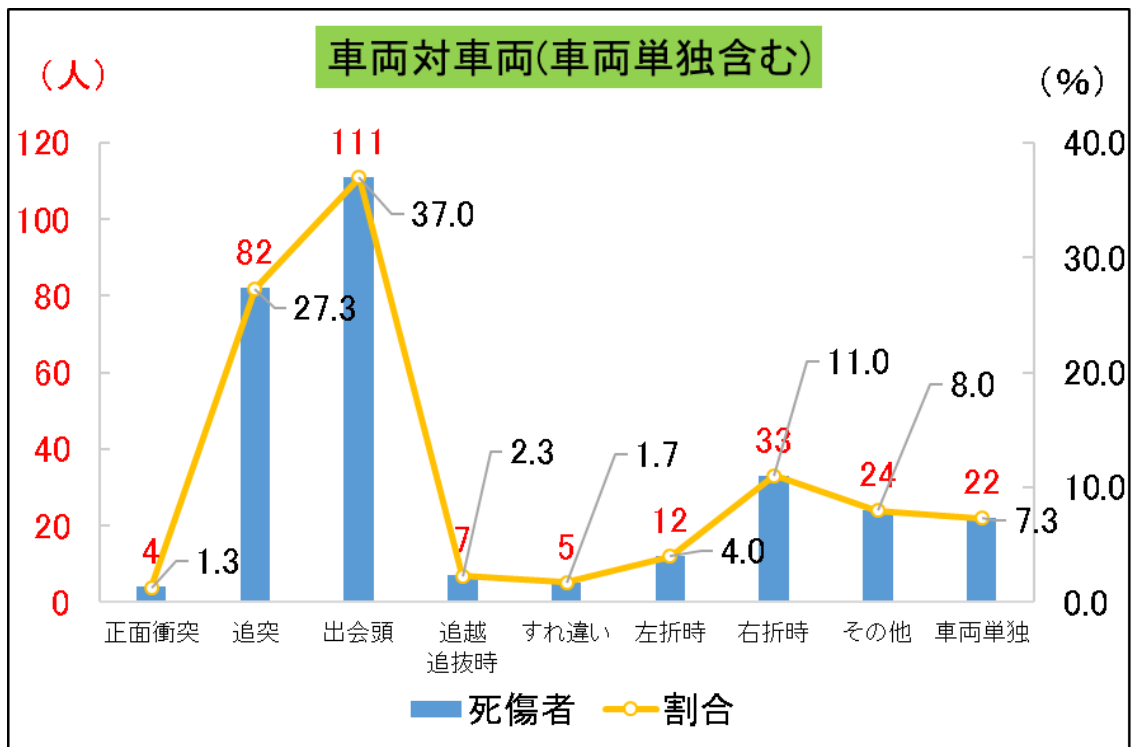


【単位：人・%】

| 区分/事故類型    | 死傷者数(人対車両) |      |       |      |      |
|------------|------------|------|-------|------|------|
|            | 合計         | 割合※  | 死傷者内訳 |      |      |
|            |            |      | 死者数   | 重傷者数 | 軽傷者数 |
| 横断中(横断歩道)  | 10         | 32.3 | 0     | 1    | 9    |
| 横断中(横断歩道外) | 7          | 22.6 | 1     | 0    | 6    |
| 対面・背面歩行中   | 0          | 0    | 0     | 0    | 0    |
| 路上横臥       | 0          | 0    | 0     | 0    | 0    |
| その他        | 14         | 45.2 | 0     | 0    | 14   |

※令和2年中の人対車両の事故による死傷者数(31人)に対する割合を示す。

各割合は四捨五入しているため、合計は必ずしも100%にならない。



【単位：人・％】

| 区分/事故類型 | 死傷者数(車両対車両(車両単独含む)) |      |       |      |      |
|---------|---------------------|------|-------|------|------|
|         | 合計                  | 割合※  | 死傷者内訳 |      |      |
|         |                     |      | 死者数   | 重傷者数 | 軽傷者数 |
| 正面衝突    | 4                   | 1.3  | 0     | 0    | 4    |
| 追突      | 82                  | 27.3 | 0     | 0    | 82   |
| 出会頭     | 111                 | 37.0 | 1     | 2    | 108  |
| 追越追抜時   | 7                   | 2.3  | 0     | 0    | 7    |
| すれ違い    | 5                   | 1.7  | 0     | 0    | 5    |
| 左折時     | 12                  | 4.0  | 0     | 0    | 12   |
| 右折時     | 33                  | 11.0 | 0     | 0    | 33   |
| その他     | 24                  | 8.0  | 0     | 0    | 24   |
| 車両単独    | 22                  | 7.3  | 1     | 1    | 20   |

※令和2年中の車両対車両(車両単独含む)の事故による死傷者数(300人)に対する割合を示す。  
各割合は四捨五入しているため、合計は必ずしも100%にならない。

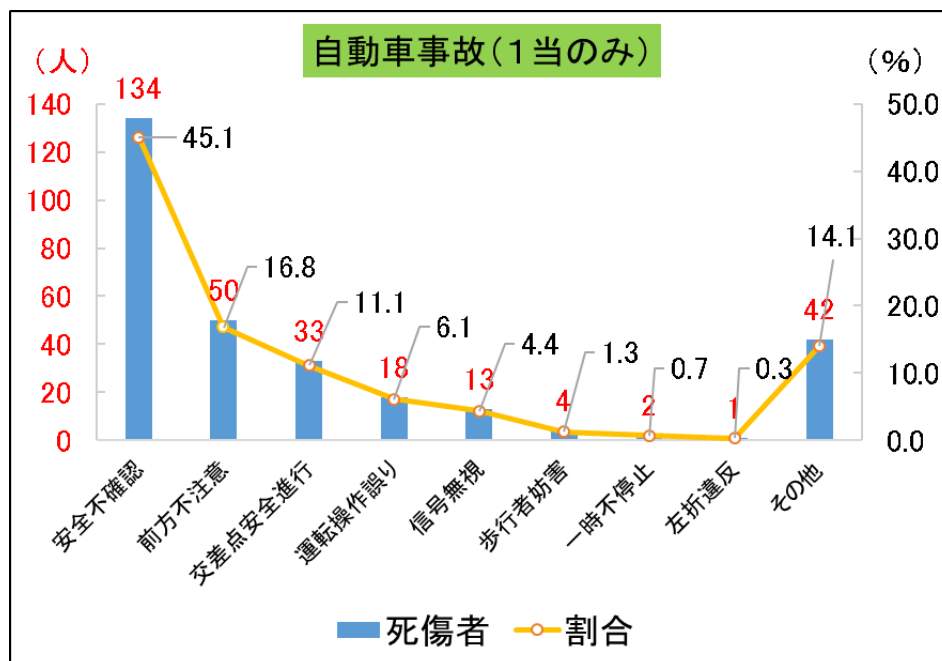
(資料：警視庁交通部)

## 5 事故当事者の法令違反状況

市内の交通事故死傷者数を法令違反別にみると、自動車事故では安全不確認、前方不注意、交差点安全進行義務に関する違反が起因する事故が目立ちます。

また、歩行者事故では、歩行者側に違反がないものがほとんどですが、歩行者が第一当事者となる事故として、信号無視や無理な飛び出し、横断歩道以外の場所における道路の横断に起因する事故が多く、自転車事故では安全不確認に起因する事故が多くを占め、次いで交差点安全進行義務違反や運転操作の誤りに起因する事故が多く発生しています。

(令和2年12月末現在)



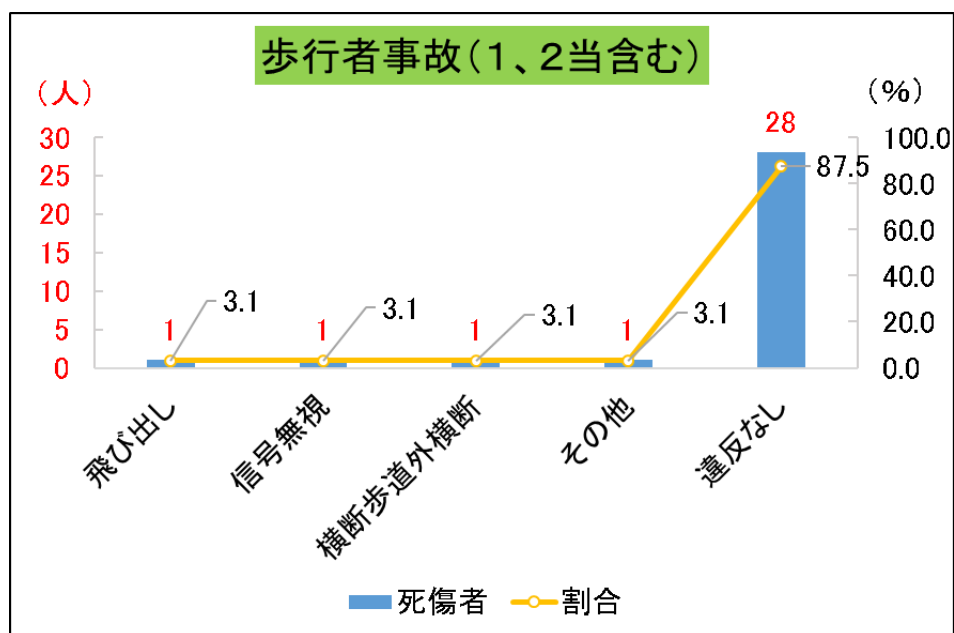
【単位：人・％】

| 区分/法令違反 | 死傷者数(自動車事故(1当のみ)) |      |       |      |      |
|---------|-------------------|------|-------|------|------|
|         | 合計                | 割合※  | 死傷者内訳 |      |      |
|         |                   |      | 死者数   | 重傷者数 | 軽傷者数 |
| 安全不確認   | 134               | 45.1 | 1     | 2    | 131  |
| 前方不注意   | 50                | 16.8 | 0     | 0    | 50   |
| 交差点安全進行 | 33                | 11.1 | 0     | 0    | 33   |
| 運転操作誤り  | 18                | 6.1  | 1     | 1    | 16   |
| 信号無視    | 13                | 4.4  | 0     | 0    | 13   |
| 歩行者妨害   | 4                 | 1.3  | 0     | 1    | 3    |
| 一時不停止   | 2                 | 0.7  | 0     | 0    | 2    |
| 左折違反    | 1                 | 0.3  | 0     | 0    | 1    |
| その他     | 42                | 14.1 | 0     | 0    | 42   |

※令和2年中の自動車(原付一種以上)の法令違反が伴う事故による死傷者数(297人)に対する割合を示す。

各割合は四捨五入しているため、合計は必ずしも100%にならない。





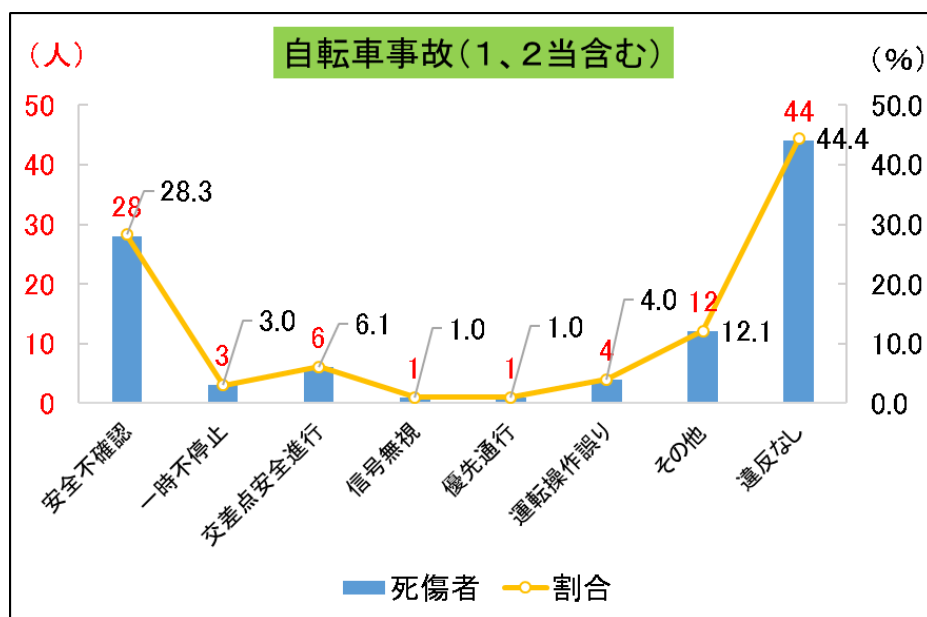
【単位：人・％】

| 区分/法令違反   | 死傷者数(歩行者事故(1、2当含む)) |      |       |      |      |
|-----------|---------------------|------|-------|------|------|
|           | 合計                  | 割合※1 | 死傷者内訳 |      |      |
|           |                     |      | 死者数   | 重傷者数 | 軽傷者数 |
| 飛び出し      | 1                   | 3.1  | 0     | 0    | 1    |
| 信号無視      | 1                   | 3.1  | 0     | 0    | 1    |
| 横断歩道外横断※2 | 1                   | 3.1  | 0     | 0    | 1    |
| その他       | 1                   | 3.1  | 0     | 0    | 1    |
| 違反なし      | 28                  | 87.5 | 1     | 1    | 26   |

※1 令和2年中の歩行者の事故による死傷者数(32人)に対する割合を示す。

各割合は四捨五入しているため、合計は必ずしも100%にならない。

※2 横断歩道外横断とは、約30メートル内の範囲に横断歩道が設置された場所において、横断歩道の外を横断した場合をいう。



【単位：人・％】

| 区分/法令違反 | 死傷者数(自転車事故(1、2当含む)) |      |       |      |      |
|---------|---------------------|------|-------|------|------|
|         | 合計                  | 割合※  | 死傷者内訳 |      |      |
|         |                     |      | 死者数   | 重傷者数 | 軽傷者数 |
| 安全不確認   | 28                  | 28.3 | 0     | 0    | 28   |
| 一時不停止   | 3                   | 3.0  | 0     | 0    | 3    |
| 交差点安全進行 | 6                   | 6.1  | 0     | 0    | 6    |
| 信号無視    | 1                   | 1.0  | 1     | 0    | 0    |
| 優先通行    | 1                   | 1.0  | 0     | 1    | 0    |
| 運転操作誤り  | 4                   | 4.0  | 0     | 0    | 4    |
| その他     | 12                  | 12.1 | 0     | 0    | 12   |
| 違反なし    | 44                  | 44.4 | 0     | 0    | 44   |

※令和2年中の自転車の事故による死傷者数(99人)に対する割合を示す。

各割合は四捨五入しているため、合計は必ずしも100%にならない。

1当・2当について

※1当(第1当事者)

過失(違反)がより重いか又は過失(違反)が同程度の場合は、被害がより小さい方の当事者をいう。

※2当(第2当事者)

過失(違反)がより軽いか又は過失(違反)が同程度の場合は、被害がより大きい方の当事者をいう。

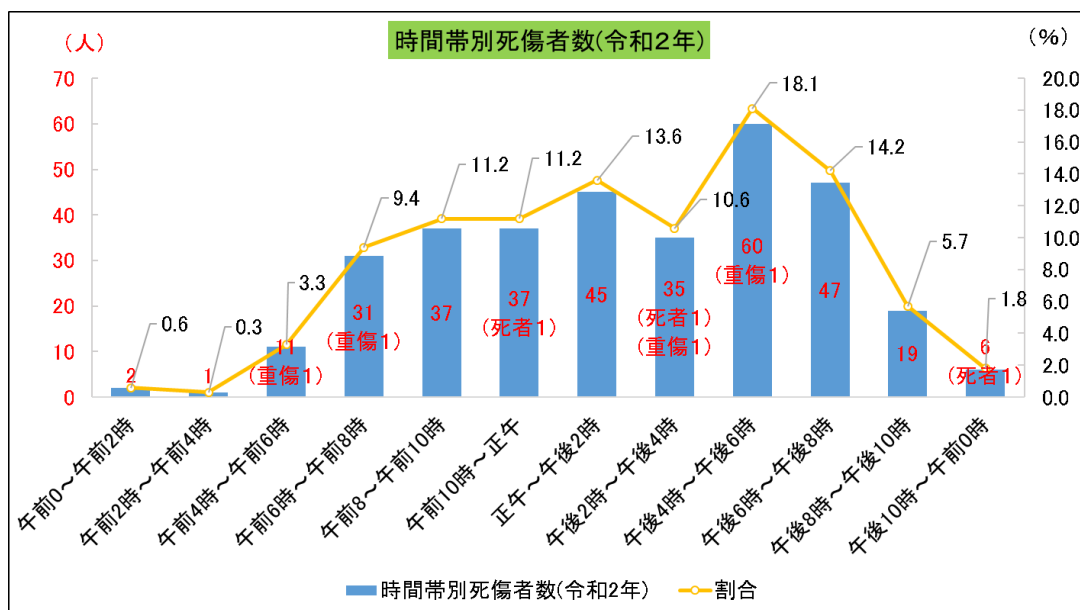
(資料：警視庁交通部)

## 6 時間帯別死傷者数

市内の交通事故死傷者数を時間帯別で見ると、午後4時から午後6時までの時間に最も多く発生しています。

また、事故の発生の多くは、おおむね午前6時から午後8時までの時間に密集し、出勤・通学中の時間帯から買い物等の日中帯、帰宅や下校時間帯における事故が多くを占め、死亡事故、重傷事故も多く発生しています。

(令和2年12月末現在)



【単位：人・％】

| 区分/事故類型    | 死傷者数(時間帯別死傷者数) |      |       |      |      |
|------------|----------------|------|-------|------|------|
|            | 合計             | 割合   | 死傷者内訳 |      |      |
|            |                |      | 死者数   | 重傷者数 | 軽傷者数 |
| 午前0時～午前2時  | 2              | 0.6  | 0     | 0    | 2    |
| 午前2時～午前4時  | 1              | 0.3  | 0     | 0    | 1    |
| 午前4時～午前6時  | 11             | 3.3  | 0     | 1    | 10   |
| 午前6時～午前8時  | 31             | 9.4  | 0     | 1    | 30   |
| 午前8時～午前10時 | 37             | 11.2 | 0     | 0    | 37   |
| 午前10時～正午   | 37             | 11.2 | 1     | 0    | 36   |
| 正午～午後2時    | 45             | 13.6 | 0     | 0    | 45   |
| 午後2時～午後4時  | 35             | 10.6 | 1     | 1    | 33   |
| 午後4時～午後6時  | 60             | 18.1 | 0     | 1    | 59   |
| 午後6時～午後8時  | 47             | 14.2 | 0     | 0    | 47   |
| 午後8時～午後10時 | 19             | 5.7  | 0     | 0    | 19   |
| 午後10時～午前0時 | 6              | 1.8  | 1     | 0    | 5    |

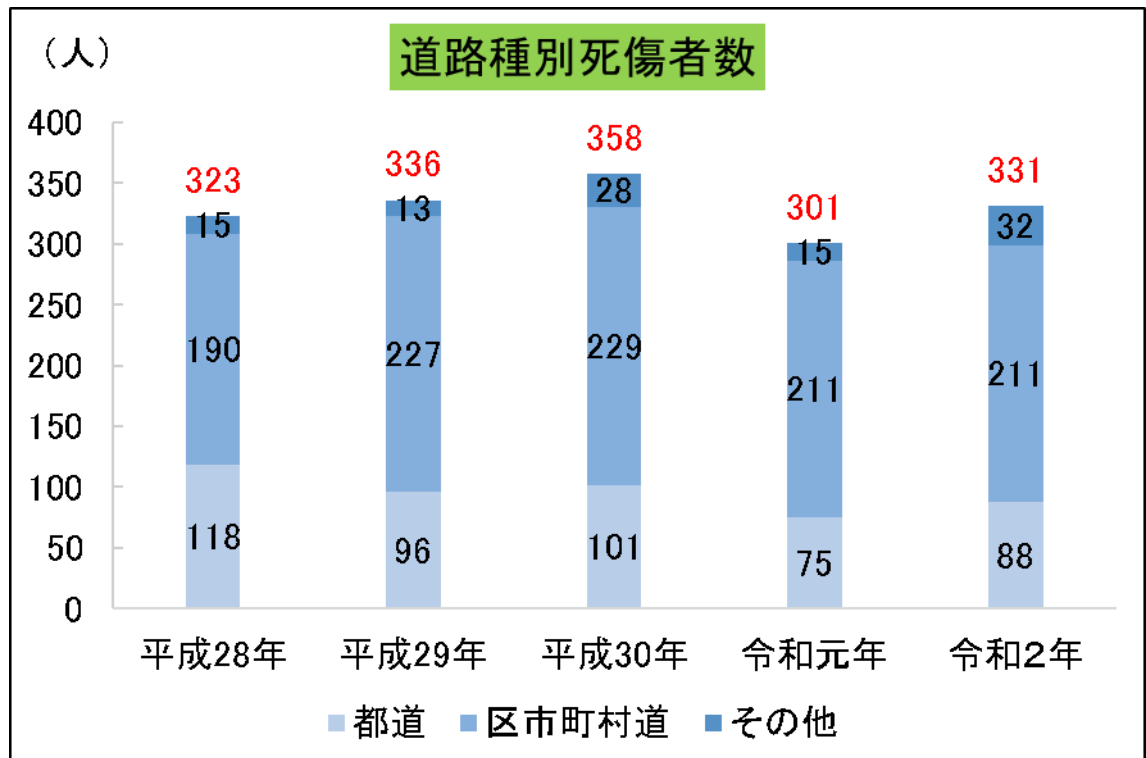
(資料：警視庁交通部)

## 7 道路種別死傷者数

市内の交通事故死傷者数を都道、市道などの道路別で見ると、幹線道路となる都道ではおむね減少傾向にあります。主要市道や生活道路、その他の裏通り等における事故の発生割合が増加傾向にあり、令和2年は約7割以上の事故が、身近な生活道路において発生しています。

また、死亡事故、重傷事故の重大交通事故も、市道その他の道路上で多く発生しています。

(各年12月末現在)



【単位：人】

| 区分/年  | 死傷者数(道路種別死傷者数) |       |       |     |
|-------|----------------|-------|-------|-----|
|       | 合計             | 死傷者内訳 |       |     |
|       |                | 都道    | 区市町村道 | その他 |
| 平成28年 | 323            | 0     | 0     | 28  |
| 平成29年 | 336            | 0     | 0     | 3   |
| 平成30年 | 358            | 0     | 0     | 6   |
| 令和元年  | 301            | 1     | 0     | 0   |
| 令和2年  | 331            | 0     | 1     | 0   |

(資料：警視庁交通部)

## 第2部

### 講じようとする施策



# 第1章 重視すべき施策

## 第1節 高齢者の交通安全の確保

## 第2節 子どもの交通安全の確保

## 第3節 自転車の安全利用の推進

## 第4節 二輪車の安全対策の推進

## 第5節 飲酒運転の根絶

## 第6節 先端技術の活用

## 第7節 「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進

### 第1節 高齢者の交通安全の確保

65歳以上の高齢者は、他の年代と比較して致死率が高く、市内では過去5年以内に発生した死亡事故5件のうち4件が高齢者と高い割合を占めるほか、高齢者が関与する交通事故の割合は3割以上と、他の年代よりも高い水準で交通事故が発生しています。

高齢者の交通事故を防ぐため、バリアフリーに対応した歩道の整備や、防護柵等の歩車分離対策の推進、生活道路の安全確保、高齢者を含む歩行者の安全に資する信号の高度化を推進し、安全な交通環境の整備を進めます。

また、加齢に伴う身体機能の変化、高齢者の事故発生実態等を踏まえた参加・体験・実践型の交通安全教育の実施や、高齢者の運転免許自主返納を促進、身体の機能や認知機能の衰えを補う安全運転サポート車等の普及活動を、関係機関等と協力して推進します。

### 第2節 子どもの交通安全の確保

市内における子どもが当事者となる事故原因としては、歩行中は飛び出しが多く、自転車乗車中は、交差点での安全不確認や一時不停止などが原因となっています。

そのため、交通ルールを定着させるための交通安全教育を充実させるとともに、年齢・発達段階に応じた参加・体験・実践型の交通安全教育により、自ら危険を予測し回避する能力や安全に行動をすることができる判断力の育成を図ります。

また、子どもの活動範囲となる生活道路や通学路を中心に、通過交通の抑制や30キロメートル毎時の速度規制を行うゾーン対策、児童等の保護者や地域住民からの協力を得て、関係機関と連携した安全点検の実施や登下校の見守り活動など、子どもたちの安全を確保する取組を促進します。

### 第3節 自転車の安全利用の推進

---

自転車利用者の多い本市では、自転車に関与する交通事故の割合が通年で高く、また何らかの違反があったとされる事故の割合が、令和2年では5割以上と、利用者のルールやマナーに課題がみられる状況です。

そのため、自転車を利用する全ての人に対し、幅広い年代に応じた交通安全教室の実施を推進するとともに、危険な違反行為を繰り返す自転車利用者に対する自転車運転者講習制度の周知を実施します。

また、歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、道路等の整備、道路標識等交通安全施設の新設、改良や自転車通行区間が確保できない道路を対象に、自転車ナビマーク等を設置する等、自転車通行環境の整備を推進します。

併せて、令和2年4月1日施行の「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を踏まえたTSマークや損害賠償任意保険等への加入促進を促します。

### 第4節 二輪車の安全対策の推進

---

市内における二輪車の事故は、令和元年から特に増加傾向にあり、特に令和2年には死亡事故も発生しているほか、都内全体でも、二輪車乗車中の死者数は依然として高く死者の約4分の1を占めており、全国と比較して高い状況となっています。

そのため、特に二輪車の交通事故が多い交差点やカーブ区間の改良を推進するとともに、二輪運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着装と胸部プロテクター着用促進、死亡事故、重傷事故に直結しやすい違反行為等を抑止するための広報啓発活動に努めます。

### 第5節 飲酒運転の根絶

---

飲酒運転は、自ら酒を飲み、なおかつ車両を運転するという故意によって成り立っている点で、一般的な交通違反・交通事故と違い、その悪質性は特異なものと言えます。

また、アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、重大事故につながる事が多く、飲酒運転中の事故の致死率は、事故全体の致死率よりも高くなっています。

市内でも飲酒事故（原付以上・第1当事者）は、過去5年に数件発生し、全体的には減少傾向にあります。依然としてなくなっていないことから、飲酒事故「0」に向けた取組として、警察署や交通安全協会等の交通ボランティア、酒類提供飲食店等と連携して「ハンドルキーパー運動\*」の普及浸透などの各種啓発活動を推進し、飲酒運転の根絶を目指します。



#### ※ハンドルキーパー運動

自動車を使ってグループで酒類提供飲食店に行く場合、グループ内で酒を飲まず、他の者を安全に自宅まで送る者（ハンドルキーパー）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動。

## 第6節 先端技術の活用

---

今後の安全で円滑な交通社会の実現のためには、衝突被害軽減ブレーキ等の安全技術を搭載した安全運転サポート車両の普及や、最先端の情報通信技術による事故抑制や渋滞の軽減等を目指す交通システムである「高度道路交通システム」（ITS）\*等の技術を積極的に活用するとともに、自動運転の実証実験を円滑に行うための交通インフラの運用の整備が望まれることから、関係機関等と協力し社会情勢に応じた柔軟かつ必要な対策・整備等を推進します。

#### ※「高度道路交通システム」（ITS）【Intelligent Transport Systems】

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

## 第7節 「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進

---

新型コロナウイルス感染症拡大により、市民のライフスタイルや交通行動への影響から、これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響が認められます。

今後、関係機関と連携し、新しい日常における交通安全対策として、コロナ対策を徹底した交通安全教室・イベントの実施や、オンラインの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等各種媒体を活用した対面によらない交通安全教育等の必要な対策を推進します。

## 第2章 分野別の施策

### 分野別の施策

第1節 道路交通環境の整備

第2節 交通安全意識の啓発

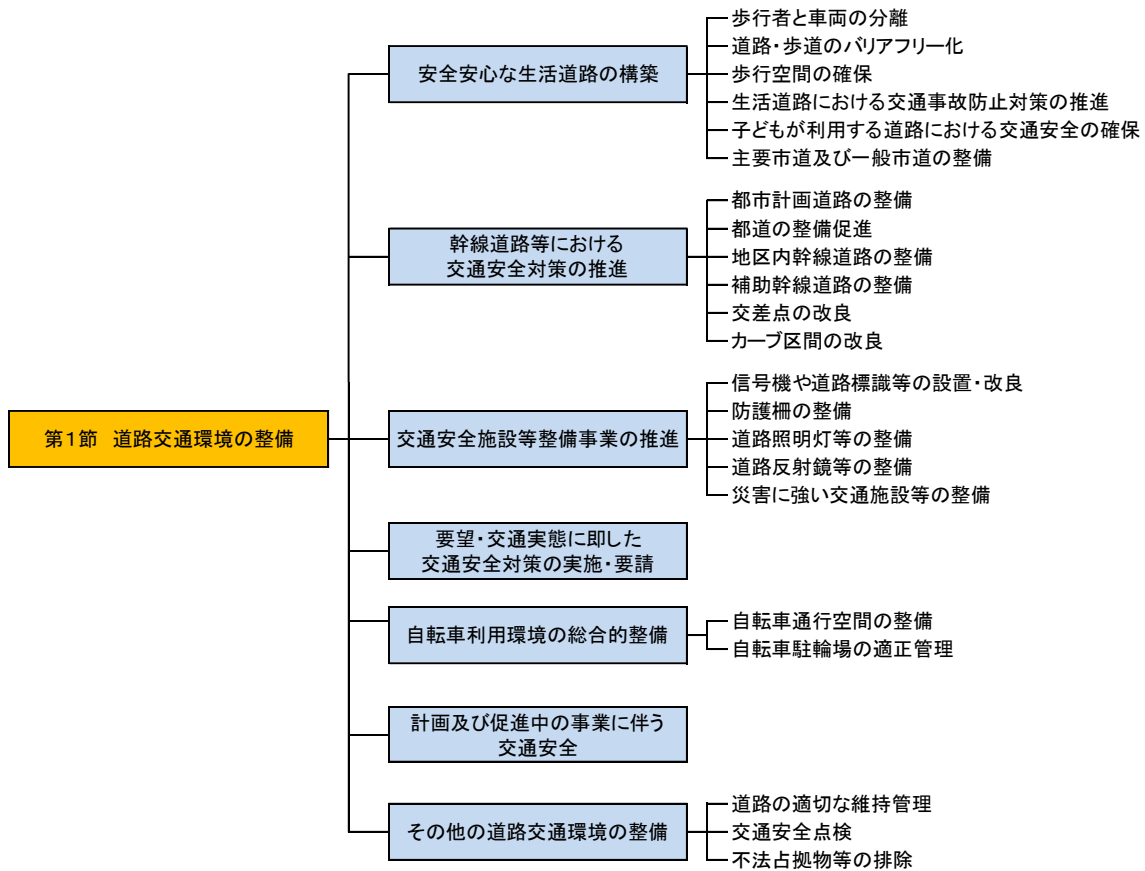
第3節 道路交通秩序の維持

第4節 救助・救急体制の整備

第5節 被害者の支援

# 第1節 道路交通環境の整備

[施策の体系]



## 1 安全安心な生活道路の構築

### (1) 歩行者と車両の分離

歩行者等を車両交通と分離し、道路交通の安全と円滑を図るため、歩道の未整備区間や幅員の狭い区間等における必要な歩道の整備や、自転車と歩行者の通行を幅員に応じた白線等での区別、歩車分離式信号機の整備等、歩行者の安全確保に必要な対策を推進します。

### (2) 道路・歩道のバリアフリー化

生活道路を中心に、子どもや高齢者、障害のある人等の交通弱者をはじめとする地域の人々が利用しやすい道路となるよう、バリアフリーに対応した既設道路の改良と維持に努めます。

具体的には、視覚障害者用誘導ブロック、道路拡幅、交差点段差解消、十字路の隅切整備などを計画的に検討し、また、押しボタン式信号機の増設を要請していきます。

さらに、幅が広く通行しやすい歩道、歩道段差の切り下げ、道路照明、自転車道等の安全施設対策を総合的に推進していきます。

### (3) 歩行空間の確保

十分な歩道幅員の確保が困難な場合は、電柱移設や無電柱化、樹木種類の選定等により、

有効幅員の確保を、歩道と車道の分離が難しい場合は、通過交通や車両スピードの抑制、違法駐車への対策、歩道部分のカラー舗装による明瞭化等を検討し、全ての歩行者に対する安全対策に配慮しながら、快適に移動できる歩行空間の確保を検討します。

#### (4) 生活道路における交通事故防止対策の推進

生活道路における交通事故を防止するため、30 km毎時の速度規制を行う「ゾーン 30」の整備、ガードレールの設置、注意喚起のカラー舗装の整備等の必要な交通安全対策を推進します。

#### (5) 子どもが利用する道路における交通安全の確保

定期的な通学路点検や、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施を踏まえ、交通安全施設等の設置や交通規制及びスクールゾーンの見直し、キッズゾーン\*新設等の必要な対策を、学校、保育所等の施設や教育委員会、交通管理者、道路管理者等の関係機関との連携により推進します。

##### ※キッズゾーン

保育所等が行う散歩等の園外活動の安全を確保するために、車両の運転者に対して注意喚起することを目的として設定した道路の区域。

#### (6) 主要市道及び一般市道の整備

市民生活の基盤となる市道の整備について、幹線道路との有機的な結びつきに配慮しながら、体系的な整備計画を策定し整備を推進します。

##### <主要市道整備事業内容>

| 事業名           | 事業内容  |
|---------------|---|
| (主)1号線交差点整備事業 | 主要市道第6号線及び同7号線との交差点部の改修                                     |
| (主)12号線整備事業   | 伊奈平五丁目1番地先～同六丁目38番地先まで<br>道路拡幅 最低幅員 5.46mから12mへ拡幅（交差点部は14m） |

##### <その他の道路整備事業内容>

| 事業名      | 事業内容           |
|----------|----------------|
| 既設道路整備事業 | 道路破損個所の補修工事等   |
| 私道等整備事業  | 補助金制度(補助率 4/5) |

(資料：道路下水道課)

## 2 幹線道路等における交通安全対策の推進

### (1) 都市計画道路の整備

交通量の増大や都市活動、経済活動の進展等に対応し、市街地における道路ネットワークの骨格となる都市計画道路については、事業の効果的・効率的な実施に配慮しながら早期整備に努めます。

「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」で優先整備路線に定めら

れた路線の整備に努めます。

## (2) 都道の整備促進

朝夕の交通渋滞を緩和し、安全で円滑な通行を確保するため、「第3次交差点すいすいプラン」による交差点の早期整備、狭小の歩道拡幅や歩道が未整備である都道の整備等を、引き続き東京都に要請します。

また、多摩都市モノレールの導入空間ともなる新青梅街道の早期拡幅整備を、引き続き東京都に要請します。

<新青梅街道整備状況>

(令和3年3月末現在)

| 実施項目 | 現況                             |
|------|--------------------------------|
| 計画幅員 | 平成17年3月に現況幅員を18mから30mに都市計画変更   |
| 事業認可 | 上北台から箱根ヶ崎間の全5区間、約6.5kmの事業認可を取得 |

## (3) 地区内幹線道路の整備

都市核地区及び榎地区の幹線道路等の整備を推進し、広域的な道路ネットワークを強化します。

## (4) 補助幹線道路の整備

幹線道路を補完する補助幹線道路の整備を推進し、広域的な道路ネットワークを強化します。

## (5) 交差点の改良

重傷事故の多くは、交差点及びその直近で発生していることから、右折レーンの設置、交差点自発光鉾・交差点マークの設置、交差点のコンパクト化、交差点付近の視認性確保等の交差点安全対策を推進します。

見通しの悪い交差点や曲線道路等の視認性の向上を図るため、視線誘導標、カーブミラー等の設置による安全対策を推進します。

## (6) カーブ区間の改良

カーブ区間による事故を防止するため、滑り止め舗装やカラー舗装等の路面改良、視線誘導標、減速マーク、警戒標識等の設置による安全対策を推進します。

# 3 交通安全施設等整備事業の推進

## (1) 信号機や道路標識等の設置・改良

高齢者や障害のある人等の歩行の安全を確保するため、信号機のバリアフリー化や、道路標識の大型化・視認性の向上などの整備を、警察署や道路管理者等の関係機関と連携して推進します。

## (2) 防護柵の整備

歩行者の横断歩道以外の場所での車道横断の抑止と、車両の路外等への逸脱防止を図るこ

とにより、歩行者の安全を確保するとともに、乗員の負傷程度や車両の損傷を最小限にとどめるため、交通危険個所への防護柵の設置に努めます。

### (3) 道路照明灯等の整備

道路照明は、夜間における交通安全対策として重要な施設であり、さらに防犯効果も兼ねているため、夜間の現状の実態把握に努め増設していきます。

あわせて、年間計画を勘案しながら、「道路照明灯」と「防犯灯」を効率よく調和させ、双方の機能により、効果的な交通安全対策に努めます。

<照明灯等の設置計画>

| 施設名   | 計画概要                  | 備考       |
|-------|-----------------------|----------|
| 道路照明灯 | 令和2年度に全灯をLED化         | 10年間のリース |
| 防犯灯   | 単独柱(20W相当LED)10灯前後を新設 | 市内全域     |

### (4) 道路反射鏡等の整備

歩車道の分離が困難な道路での交通安全確保には、通学路標識をはじめ、交通安全啓発看板や道路反射鏡(カーブミラー)が大きく貢献していることから、地域ニーズや交通量を把握しながら、現況に適合した交通啓発看板の新設、死角が減少するカーブミラーの設置に努めていきます。

<道路反射鏡等の整備計画>

| 施設名   | 計画概要              | 備考   |
|-------|-------------------|------|
| 道路反射鏡 | 1面鏡又は2面鏡 15基前後を新設 | 市内全域 |

### (5) 災害に強い交通施設等の整備

大震災等の災害発生時において、市民の命を守る避難道路や・被災時における災害応急対策の生命線となる緊急交通路等の機能不全を未然に防ぐため、主要幹線道路などの沿道建築物の不燃化、耐震化、道路の無電柱等の必要な道路環境整備を推進し、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出に合わせた都市防災機能の強化を図ります。

## 4 要望・交通実態に即した交通安全対策の実施・要請

信号機の設置や交通規制改良など、地域住民などから多く要望が寄せられる箇所や、交通事故が多発する箇所、その他の危険性の高い箇所など、交通安全施設の整備、その他路面標示や交通啓発看板等の注意喚起対策、交通規制等の強化が必要と認められる箇所について、警察署・道路管理者等の関係機関と連携して必要な対策を推進します。

## 5 自転車利用環境の総合的整備

### (1) 自転車通行空間の整備

歩行者、自転車、自動車と共に安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、道路等の整備、道路標識等交通安全施設の新設、改良に努めます。

また自転車交通の整序化と自動車運転者の自転車保護意識の醸成を図るため、自転車交通が多い道路や自転車通行区間が確保できない道路を対象に、自転車ナビマーク等を設置して、自転車通行環境の整備を推進します。

### (2) 自転車駐輪場の適正管理

市内主要バス停留所付近に設置されている自転車駐輪場について、関係機関と連携して有効活用及び適正な維持管理に努めます。

## 6 計画及び促進中の事業に伴う交通安全

大型商業施設の出店による当該地区周辺交通量の増加や都市核地区土地区画整理事業・モノレール事業計画の進展に伴い、交通環境の変化は著しいものと予想されます。

そこで、この地区の交通安全対策については、土地区画整理事業の計画と整合を図りつつ、交通安全施設の整備、やがて整備される新駅周辺の交通対策など、地区の良好な交通環境の確保に努め、歩行者、二輪車、自動車等総合的な交通安全対策の推進及び促進を図っていきます。

## 7 その他の道路交通環境の整備

### (1) 道路の適切な維持管理

適切な道路機能を維持し、交通事故を防止するため、道路パトロールを実施（夜間は適宜実施）し、市道全域の路面損傷箇所の早期発見補修や簡易工事に努めます。

今後も継続して、道路の有効活用と交通事故防止を図るため、交通の妨害や道路管理上支障となる屋外広告物、駐車車両、樹木等について道路パトロールの強化に努め、適正な維持管理をしていきます。

また、沿道住民と道路利用者に対し、道路の適正利用の重要性について、協力と関心を高めるため、市報、ホームページ等を通じ積極的に広報していきます。

### (2) 交通安全点検

交通安全は、利用する人の視点に立って捉えるべき課題であり、良好な道路と安全な交通環境をつくりあげるために、警察や交通安全協会等の関係機関との連携のもと、地域の人々や道路利用者が主体的に参加する「交通安全点検」を推進していきます。

### (3) 不法占拠物等の排除

歩行空間の確保、交通事故の防止及び市内美観の維持を図るため、道路パトロールにより、

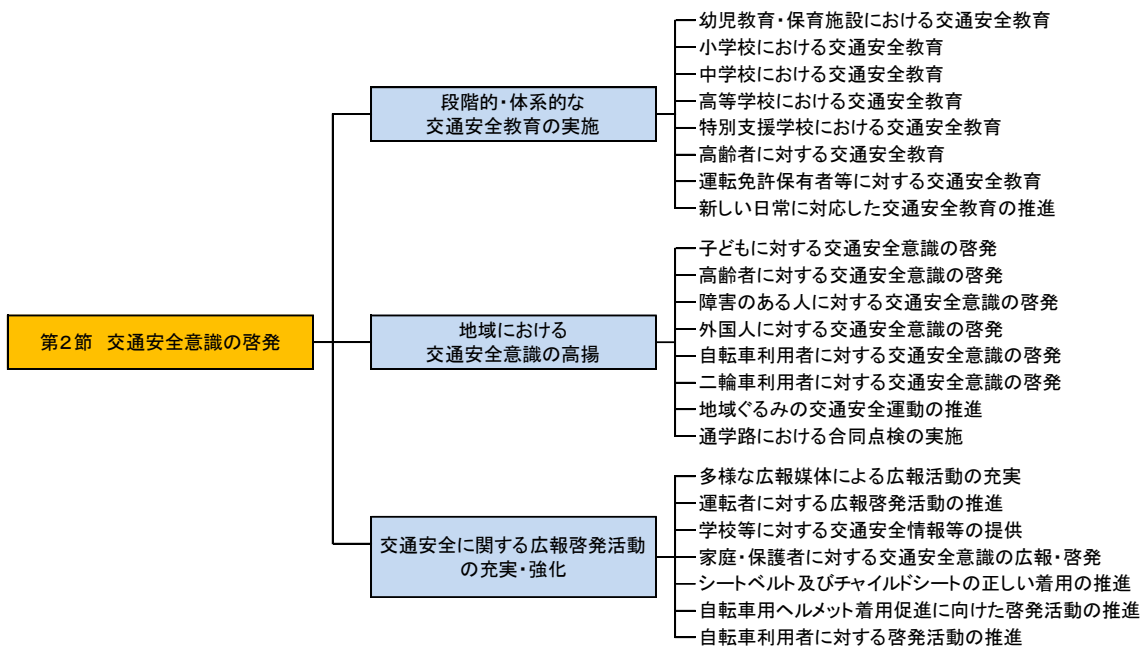
看板、商品、土砂の排除等、不法占拠物等の管理者に対して指導を行っていきます。

また、道路ふれあい月間、「道の日」などを利用し、道路の役割について、関心と理解を得るよう努めます。



## 第2節 交通安全意識の啓発

[施策の体系]



### 1 段階的・体系的な交通安全教育の実施

#### (1) 幼児教育・保育施設における交通安全教育

幼稚園・保育園児には、交通安全の決まりに関心をもたせるとともに、家庭と連携を図りながら、園外保育等における実践活動を通じて、交通安全の決まりや道路における通行方法を理解させ、具体的な体験を通じて安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。

#### (2) 小学校における交通安全教育

小学生には、安全な道路の歩行と横断、自転車の安全利用と点検整備、交通ルールを理解など安全に行動することができるための判断力の育成に努めます。

特に低学年は、交通安全に対する技能及び知識が備わっていないおそれがあるので、「歩行者の心得」と「自転車の正しい乗り方」について重点的に指導を、高学年は、交通ルールの存在理由・交通ルールの遵守、交通マナーの実践の必要性について自転車運転免許講習会などの実地指導を通じ、「自ら考えさせる」指導を実施する等、心身の発達段階に応じた指導に努めます。

#### (3) 中学校における交通安全教育

中学生には、小学校での既習事項を中学生の発達段階に応じて確実に身に付けることができるようにするとともに、交通事情や交通法規、応急措置等に関する基本的事項の理解を深めます。

またスケアード・ストレート\*教育技法により、交通事故現場の凄まじさを直視させ、恐怖を疑似体験することで、交通ルールを守る大切さや交通マナーを身に付けさせる指導に努めます。

## ※ スケアード・ストレート【scared straight】

《scared(スケアード)は怖がる・おびえるの意》恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法。事故現場を再現してみせ、交通ルールの大切さを学ばせたり、非行少年に刑務所を見学させて更生を促したりするなどの活動がある。

### (4) 高等学校における交通安全教育

高校生には、小・中学校での既習事項を確実にし、交通社会における良き社会人として必要な交通マナーを身に付けるための安全教育の実施を推進します。

特に運転免許取得年齢を迎えることから、自転車を含めた二輪車に関する安全教育の充実を図るとともに、一人一人が交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する必要性を認識させ、道路ではならない行為、周囲の人の迷惑になる行為（騒音運転・暴走行為）等、反社会的行為は絶対にしてはいけないことについて、警察署等の関係機関と連携して、周知・指導を行っていきます。

### (5) 特別支援学校における交通安全教育

特別支援学校では、児童・生徒の障害の程度に応じた指導に努め、特に、安全な通学の仕方、交通ルールやマナーなどの基本的な理解など、危険を回避する能力の育成を図ります。

### (6) 高齢者に対する交通安全教育

老人クラブ、サークル等の社会参加活動の場や、高齢者が多数集まる場所において、加齢に伴う身体機能の変化、高齢者の事故発生実態等を踏まえ、自転車シミュレーター等を活用した高齢者向けの参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

また、高齢者が関わる交通事故の減少を目的とした、運転免許自主返納を促進するため、関係機関との連携や市報・ホームページ等を通じて身分証明書として使用可能である運転経歴証明書制度の周知に努めます。

### (7) 運転免許保有者等に対する交通安全教育

運転免許取得者には、ペーパードライバーから職業運転手まで、一人一人の技能や知識に差があるため、それぞれに応じた教育内容や手法による交通安全教育を推進していきます。

そのためには、警察署や関係機関と連携し、運転者が参加しやすい各種イベントや運転者講習会等を効果的に開催することで、数多くの運転者への受講を促していきます。

また、各種講習等においてシートベルトやチャイルドシート着用の定着化と総合的な危険予測、危険回避能力の育成に努めます。

### (8) 新しい日常に対応した交通安全教育の推進

関係機関との連携により、従前の交通安全教育に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等各種媒体を積極的に活用し、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動を推進します。

## 2 地域における交通安全意識の高揚

### (1) 子どもに対する交通安全意識の啓発

関係機関・自治会等と連携し、地域が一体となった、家族で参加できる交通安全映画会や市内におけるイベント等の機会を通じ、交通安全教育思想の向上を図っていきます。

また、交通少年団への加入を促進し、団員の交通安全教育等を行い、団活動を通じて交通安全意識の普及を図ります。

### (2) 高齢者に対する交通安全意識の啓発

春・秋の全国交通安全運動、交通安全キャンペーン、交通安全講習会等において、高齢者の交通事故防止を推進の重点に掲げ、関係機関・団体、地域住民等が一体となって、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図っていきます。

また、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動の充実を図ります。

### (3) 障害のある人に対する交通安全意識の啓発

障害のある人に対しては、支援する団体や関係機関と連携して、交通安全情報等の提供を行い、障害のある人が事故の当事者とならないよう交通安全意識の啓発を推進するとともに、視覚障害者用の点字ブロック上の通行抑制や、障害者マークを提示している車両に対する禁止行為等、障害のある人を優先する場所、規則等の周知を図ります。

### (4) 外国人に対する交通安全意識の啓発

日本の言葉や生活習慣に不慣れな外国人が、交通事故の加害者又は被害者とならないよう、外国語による交通安全パンフレットの配布やホームページ等により、交通ルールの周知を図ります。

### (5) 自転車利用者に対する交通安全意識の啓発

自転車を利用する全ての人に対し、自転車安全利用五則や、スマートフォン等を見ながら自転車を運転する「ながらスマホ」をはじめとする、違反行為により引き起こされる他の交通への影響や交通事故の危険性を周知し、自転車マナー向上を図ります。

また令和2年4月1日施行の「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を踏まえたTSマークや損害賠償任意保険等への加入促進等により、身近な交通手段である自転車は、「車両である」ことをより意識付ける啓発活動に努めます。

#### 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
- 4 安全ルールを守る【①飲酒運転・二人乗り・並進の禁止 ②夜間はライトを点灯③交差点での信号遵守と一時停止・安全確認】
- 5 子どもはヘルメットを着用

## **(6) 二輪車利用者に対する交通安全意識の啓発**

死亡事故・重傷事故につながる可能性が高い二輪車による速度超過や信号無視・割り込み等の無理な運転を抑止するため、交通安全教室実施や、市ホームページ等による交通安全情報の配信により安全意識の高揚を図ります。

また二輪運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着装と胸部プロテクター着用促進について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部や胸部保護の重要性について理解増進に努めます。

## **(7) 地域ぐるみの交通安全運動の推進**

春・秋の全国交通安全運動は、「交通事故抑止・交通円滑化」を目標に掲げて実施し、関係機関、地域住民、事業所等が一丸となり、市民一人一人に、「交通ルールの遵守」と「正しい交通マナー」の実践を呼び掛けていきます。

また、市民の協力による毎月10日の交通安全日等における「本日は交通安全日」懸垂幕の掲出による交通安全意識の啓発活動や、通学路を中心とした見守り活動など、地域住民が一体となった交通安全活動を促進します。

併せて、「交通安全市民のつどい」などの各種イベントを実施し、市民が興味を持つ各種アトラクションを盛り込んだ交通安全事業を展開します。

## **(8) 通学路における合同点検の実施**

平成24年度から、本市教育委員会が中心となり、学校関係者、警察、道路管理者等が連携して行っている、「通学路における合同点検」を継続的に行っていくことにより、通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組を推進します。

# **3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化**

## **(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実**

広く市民に交通安全意識の普及を図り、交通安全行動の実践を定着化させるため、市報、ホームページ、ポスター等の広報媒体はもとより、テレビ、新聞、ラジオ、ウェブサイト、SNS等の各種媒体を活用し、交通安全運動等のあらゆる機会を通じて効果的な広報活動を推進します。

## **(2) 運転者に対する広報啓発活動の推進**

通学路や生活道路及びその周辺を通行する運転者に対し、速度抑制の周知など子どもや生活道路を利用する歩行者等の安全確保を意識付ける広報啓発を推進します。

また、飲酒運転などの悪質な交通違反を排除するため、各種講習会などやイベント、市報等を通じて、交通違反を犯すことの危険性や、法改正に伴う交通違反の新設・厳罰化等を周知し、自らが交通違反者とならない気運を高める広報啓発を推進します。

## **(3) 学校等に対する交通安全情報等の提供**

関係機関と連携し、交通安全に関するパンフレットの配布や市報、ホームページ等の媒体を通じた都内・市内における交通安全情報等を発信し、交通安全対策の充実を図ります。

#### (4) 家庭・保護者に対する交通安全意識の広報・啓発

子どもの交通安全確立には、家庭内における身近な存在である保護者の方々の協力が非常に重要であることから、教育機関や各種イベント、ホームページ等を通じて、家庭に向けた交通安全教育資料の配布に努めます。

また、車や自転車等に子どもを乗せる場合は、荷物等を自転車のハンドルにかけて不安定な状態で運転するなどの、子どもに危険が及ぶ運転をしないよう周知を図ります。

#### (5) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進

シートベルトやチャイルドシートの不使用は、使用していれば防げたはずの事故を誘発し、さらに重傷事故にもつながります。

各種講習会や広報媒体を活用するとともに、参加・体験型キャンペーン等を積極的に開催して、後部座席を含むシートベルトの正しい着用と、チャイルドシートの必要性・着用効果の広報啓発を推進します。

#### (6) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進

道路交通法で義務化された13歳未満へのヘルメット着用について、学校や警察署と連携し、幼児や児童の保護者に対して自転車乗車時の頭部保護の重要性と、ヘルメット着用による被害軽減効果について理解促進に努め、ヘルメット着用の徹底を図るほか、高齢者等、それ以外の自転車利用者に対しても、ヘルメット着用を促進していきます。

#### (7) 自転車利用者に対する啓発活動の推進

令和2年6月30日、新たに「妨害運転罪」が施行されたことに伴い、平成27年6月に施行された悪質違反者に対する自転車運転者講習制度の対象となる危険行為14類型に、新たに妨害運転（交通の危険のおそれ、著しい交通の危険）が加えられるほか、令和2年4月1日に「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正され、自転車利用中の事故により、他人にけがをさせた場合などの損害を賠償できる「自転車の利用によって生じた損害を賠償するための保険・共済」への加入が義務となりました。

こうした悪質運転者に対する厳罰化の周知や保険加入の推進など、自転車運転者のルールやマナー向上に関する情報を発信し啓発を図ります。

### 自転車運転者講習

自転車の運転による交通の危険を防止するための講習(自転車運転者講習)制度は、自転車の交通ルール遵守を徹底するため、自転車の運転に関し一定の違反行為(危険行為)を3年以内に2回以上行った者に対し、都道府県公安委員会が「自転車運転者講習」の受講を命ずるもの。

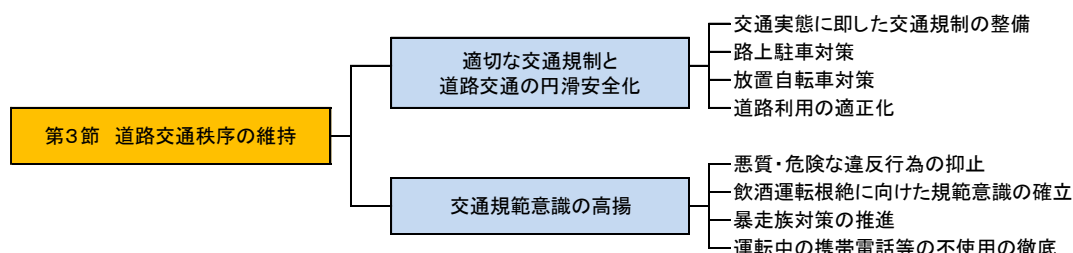
### 危険行為

- 1 信号無視
- 2 通行禁止違反
- 3 歩行者用道路における車両の義務違反
- 4 通行区分違反
- 5 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- 6 遮断踏切立入り
- 7 交差点安全進行義務違反
- 8 交差点優先者妨害等
- 9 環状交差点安全進行義務違反
- 10 指定場所一時不停止
- 11 歩道通行時の通行方法違反
- 12 制動装置(ブレーキ)不良車運転
- 13 酒酔い運転
- 14 安全運転義務違反
- 15 妨害運転



## 第3節 道路交通秩序の維持

[施策の体系]



### 1 適切な交通規制と道路交通の円滑安全化

#### (1) 交通実態に即した交通規制の整備

幹線道路については、歩行者及び自転車と自動車の安全を確保するため、速度規制、中央線の変移、転回、右折禁止の規制や自転車専用通行帯の整備、歩道上における自転車の通行部分の指定等の交通実態に即した対策を推進します。

生活道路については、通行車両を抑制し、子ども、高齢者、障害のある人等、交通弱者の安全確保を図るため、ゾーン30を始めとした各種ゾーン規制、進入禁止(時間規制)、一時停止などの規制措置を関係機関に要請し、その地域に適合した交通安全の確保に努めていきます。

#### (2) 路上駐車対策

路上駐車は、交通渋滞の原因や緊急車両の妨げになるだけでなく、時には危険な障害物にもなり得ます。

このため、各種ドライバー、事業主に対し、法令等のルールの遵守、駐車スペースの確保など、まちぐるみで基本的モラルを啓発し、現況に応じた駐車規制と取締り強化を要請していきます。

#### (3) 放置自転車対策

自転車は、公共交通機関が十分でない本市では、通勤・通学及び買い物等で、多くの市民に利用されています。市民が多く利用する近隣市の駅周辺をみると、玉川上水駅、桜街道駅及び上北台駅周辺の歩道上に、自転車が無秩序に放置されている傾向にあり、歩行者の障害になっています。

放置自転車対策は、全国的にも行政及び各機関が協力し、取り組むべき大きな課題であり、現在は軌道交通の駅を持たない本市においても、多摩都市モノレールが整備された場合、避けて通れない問題となってくることが予測されます。

このため、現在、本市では、東大和市と連携を取りながら、駅周辺の駐輪場整備の拡張を行うとともに、交通安全講習会や駅前放置自転車クリーンキャンペーン等の機会を活用しパンフレット配布を行う等、迷惑性の周知とモラルの向上を図っています。

また、市内において、多摩都市モノレールが開通し新駅ができた場合の駅前・駅周辺の交

通安全を保つため、自転車利用者への対応と駐輪場整備の検討を行っていく必要があります。

#### **(4) 道路利用の適正化**

工作物の設置及び工事のための道路一時占用については、道路交通の安全と円滑を確保するため、公益性を有するものを除き、抑制する方針で、かつ適正許可の要請を行います。

なお、道路掘削を伴う工事については、道路構造の保全及び円滑な交通の確保を図るため、その指導監督の強化とともに、施工方法、施工時期などについて、関係機関と十分に調整を図るように指導します。

## **2 交通規範意識の高揚**

### **(1) 悪質・危険な違反行為の抑止**

社会問題となっている、他の車両等の通行を妨害する目的で行われる妨害運転行為をはじめとする、安全円滑な道路交通秩序を乱す悪質・危険な違反行為を抑止するため、関係機関と協力して道路交通法規の周知や、市民の声を反映した取締りの要請、啓発看板の設置等により、違反行為の抑止に努めていきます。

### **(2) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立**

交通ボランティアや安全運転管理者、酒類提供飲食店等と連携して「ハンドルキーパー運動」の普及浸透に努めるなど、飲酒運転を許さない社会環境づくりに取り組み、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

### **(3) 暴走族対策の推進**

暴走族は、暴力団の予備軍として、不法改造車の違法走行等の道路交通秩序を乱す行為のみならず、路上強盗やひったくり等の凶悪犯罪に関与し、周辺住民の生活環境にも大きな影響を及ぼしています。

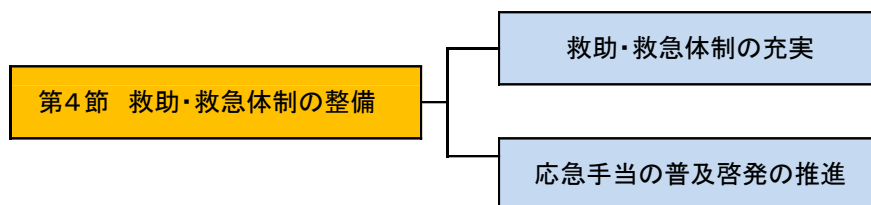
依然として少年グループによるゲリラ的な走行が見受けられることから、警察署及び関係機関、学校等と連携を強化して暴走族追放気運の高揚を図ります。

### **(4) 運転中の携帯電話等の不使用の徹底**

「ながらスマホ」等の重大事故につながる運転中の携帯電話使用を抑止するため、関係機関と連携し、キャンペーンや各種講習会の機会、市報、ホームページ等で広報します。

## 第4節 救助・救急体制の整備

[施策の体系]



### 1 救助・救急体制の充実

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、救急医療機関等との連携を強化し、交通救助・救急活動体制の更なる充実を図るとともに、バイスタンダー<sup>\*</sup>による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）を含めた応急手当等の啓発に努めます。

また、市内一円を巡回する青色防犯パトロールカーや市内の各公共施設等にAEDを配備し、迅速かつ効果的な救助活動が行える体制づくりに努めます。

※バイスタンダー

けが人や急病人が発生した場合に、現場又はその付近に居合わせた人。

### 2 応急手当の普及啓発の推進

現在、本市の救急活動は、東京消防庁に全面委託しており、東京消防庁の広域救急体制のもと、迅速・的確に対応されています。

交通事故により負傷した人を、救急車や救助車等が到着するまでの間に、現場に居合わせた人（バイスタンダー）が応急手当を実施することにより、救命効果の向上が期待できることから、北多摩西部消防署や本市消防団女性部と協力し、応急手当等の知識と技術の普及啓発を推進します。



<市内交通事故による救護者の傷病程度>

(各年12月末現在)【単位：件・人】

| 区分/年  | 交通事故<br>出場件数 | 搬送人員 |     |     |     |     | 未搬送 <sup>※1</sup> |
|-------|--------------|------|-----|-----|-----|-----|-------------------|
|       |              | 軽 症  | 中等症 | 重 症 | 重 篤 | 死 亡 |                   |
| 平成28年 | 423          | 336  | 46  | 10  | 1   | 0   | 30                |
| 平成29年 | 420          | 337  | 44  | 15  | 2   | 0   | 22                |
| 平成30年 | 447          | 339  | 56  | 17  | 9   | 0   | 26                |
| 令和元年  | 405          | 305  | 57  | 18  | 1   | 0   | 24                |
| 令和2年  | 332          | 267  | 38  | 10  | 2   | 0   | 15                |

※1：事故現場において、救急搬送トリアージ<sup>※2</sup>を実施した結果、救急搬送しなかった件数。

※2：119番通報を受け出場した救急現場において、明らかに緊急性が認められない場合には、本人の同意を得て自力受診を促す制度。

(資料：東京消防庁北多摩西部消防署)

<市内救急活動業務の推移>

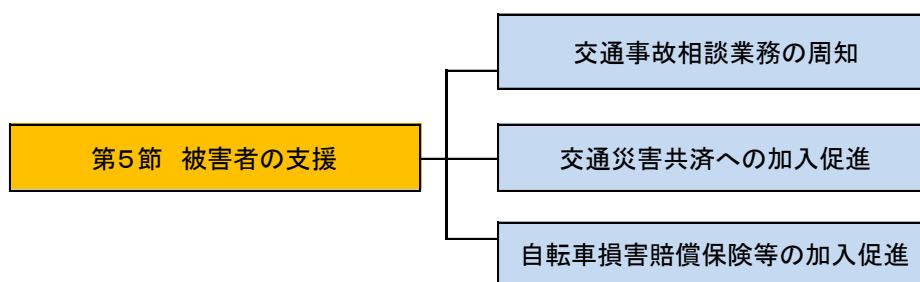
(各年12月末現在)【単位：件・人】

| 区分/年  | 救急出場件数 | 救護人員  | 交 通 事 故 |      |
|-------|--------|-------|---------|------|
|       |        |       | 出場件数    | 救護人員 |
| 平成28年 | 3,846  | 3,497 | 423     | 393  |
| 平成29年 | 3,865  | 3,592 | 420     | 398  |
| 平成30年 | 3,987  | 3,674 | 447     | 421  |
| 令和元年  | 4,008  | 3,745 | 405     | 381  |
| 令和2年  | 3,463  | 3,151 | 332     | 317  |

(資料：東京消防庁北多摩西部消防署)

## 第5節 被害者の支援

[施策の体系]



### 1 交通事故相談業務の周知

交通事故後の手続で、交渉等に専門的な知識が必要になることがあります。市が無料でやっている交通事故相談やその他の相談窓口の周知に努め、加害者、被害者問わず、人身・車両事故の賠償、示談、保険の手続など交通事故の問題解決の支援を行います。

<交通事故相談等受付件数>

(各年3月末現在)【単位：件】

| 区分/年度   | 平成28年度 | 平成29年度 | 平成30年度 | 令和元年度 | 令和2年度 |
|---------|--------|--------|--------|-------|-------|
| 交通事故相談数 | 18     | 20     | 14     | 11    | 5     |

(資料：秘書広報課)

### 2 交通災害共済への加入促進

東京都市町村民交通災害共済制度は、市民が各種交通機関に絡む事故で、人身被害が発生した場合、精神的、経済的負担の軽減を目的とした見舞金制度です。市報・ホームページなどで加入促進の周知に努めていきます。

<交通災害共済加入率の推移>

(各年3月末現在)【単位：人・%】

| 区分/年度  | 人口<br>(4月1日現在) | 会員数   |       |       | 加入率 |
|--------|----------------|-------|-------|-------|-----|
|        |                | 一般    | 公費負担  | 合計    |     |
| 平成28年度 | 72,165         | 3,513 | 1,328 | 4,841 | 6.7 |
| 平成29年度 | 72,275         | 3,263 | 1,335 | 4,598 | 6.4 |
| 平成30年度 | 72,510         | 3,023 | 1,452 | 4,475 | 6.2 |
| 令和元年度  | 72,433         | 2,697 | 1,457 | 4,154 | 5.7 |
| 令和2年度※ | 72,277         | 3,624 |       | 3,624 | 5.0 |

※令和2年度から公費負担制度廃止に伴い、会員は全て一般とする。

(資料：防災安全課)

<交通災害共済見舞金支払状況>

(各年3月末現在)【単位：人・円・件・%】

| 区分/年度  | 会員数   | 会費        | 支払件数 | 支払額       | 支払率  |
|--------|-------|-----------|------|-----------|------|
| 平成28年度 | 4,841 | 4,067,500 | 38   | 2,070,000 | 50.9 |
| 平成29年度 | 4,598 | 3,900,000 | 42   | 3,070,000 | 78.8 |
| 平成30年度 | 4,475 | 3,752,000 | 35   | 2,930,000 | 78.0 |
| 令和元年度  | 4,154 | 3,479,500 | 22   | 1,880,000 | 54.0 |
| 令和2年度  | 3,624 | 3,086,500 | 25   | 2,580,000 | 83.6 |

(資料：防災安全課)

### 3 自転車損害賠償保険等の加入促進

東京都では、令和2年4月1日から自転車損害賠償保険等の加入を自転車利用者、未成年の保護者、自転車使用事業者、自転車貸付業者に対して義務付けています。

自転車対歩行者など自転車利用者が加害者となった交通事故において、高額の賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、改正された「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」及び「東京都自転車安全利用推進計画」に基づき、市報や各種イベントを通じて自転車利用者に対する自転車損害賠償保険等への加入を促進します。



## 資料

- 1 交通安全対策基本法（抜粋）
- 2 武蔵村山市交通安全対策審議会設置条例
- 3 武蔵村山市交通安全対策審議会委員名簿
- 4 計画策定経過



# 1 交通安全対策基本法（抜粋）

（昭和 45 年法律第 110 号）

（都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務）

第十六条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- 一 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。
- 三 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

（都道府県交通安全対策会議の組織等）

第十七条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。

3 委員は、次に掲げる者をもつて充てる。

- 一 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員
- 二 都道府県教育委員会の教育長
- 三 警視總監又は道府県警察本部長
- 四 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者
- 五 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市を包括する都道府県にあっては、指定都市の長又はその指名する職員
- 六 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者
- 七 その他都道府県知事が必要と認めて任命する者

4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

（都道府県交通安全計画等）

第二十五条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
- 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであつてはならない。
- 4 都道府県交通安全対策会議は、第一項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 都道府県交通安全対策会議は、第三項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。
- 6 第四項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

（市町村交通安全計画等）

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
- 3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。
  - 一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
  - 二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。
- 5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。



## 2 武蔵村山市交通安全対策審議会設置条例

(昭和 37 年村山町条例第 5 号)

(設置)

第 1 条 武蔵村山市内における交通道德の高揚と交通安全思想の普及徹底並びに道路環境の整備改善等を推進し、交通事故防止を図るため、市長の附属機関として、武蔵村山市交通安全対策審議会（以下「審議会」という）を置く。

(所掌事務)

第 2 条 審議会は、市長の諮問に応じ、交通事故防止対策に関する必要な事項を審議して答申するものとする。

(組織)

第 3 条 審議会の委員の定数は、10 人とする。

2 委員は、次に掲げるところにより、市長が委嘱する。

(1) 識見を有する者 7 人

(2) 関係行政機関の職員 3 人

3 委員の任期は、諮問に係る答申の終了をもって満了する。

(会長等)

第 4 条 審議会に会長を置く。

2 会長は、委員の互選による。

3 会長は、審議会を代表し、会務を総理する。

4 会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第 5 条 審議会は、会長が招集する。

2 審議会は、委員の半数以上の出席がなければ会議を開くことができない。

3 審議会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

(庶務)

第 6 条 審議会の庶務は、総務部防災安全課において処理する。

(委任)

第 7 条 この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

付 則

この条例は、公布の日から施行する。

付 則 (昭和 43 年 3 月 14 日条例第 13 号)

この条例は、昭和 43 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（平成 11 年 9 月 10 日条例第 36 号）  
この条例は、平成 11 年 10 月 1 日から施行する。

附 則（平成 16 年 3 月 5 日条例第 2 号）  
この条例は、平成 16 年 4 月 1 日から施行する。

### 3 武蔵村山市交通安全対策審議会委員名簿

| 役 職 | 氏 名                | 機 関 職 名                                 | 任 期                          |
|-----|--------------------|---|------------------------------|
| 会 長 | いちかわ すすむ<br>市川 進   | 東大和・武蔵村山交通安全協会<br>武蔵村山支部会長              | 令和2年12月23日から<br>令和3年11月11日まで |
| 委 員 | うちの はるき<br>内野 治樹   | 武蔵村山市商工会理事                              | 令和2年12月23日から<br>令和3年11月11日まで |
| 委 員 | あしかわ せいし<br>芦川 征史  | 武蔵村山市私立幼稚園連絡協議会会長                       | 令和2年12月23日から<br>令和3年3月31日まで  |
|     | たかやま こういち<br>高山 晃一 |   | 令和3年4月1日から<br>令和3年11月11日まで   |
| 委 員 | わかやま たけし<br>若山 剛   | 武蔵村山市法人立保育園長会会長                         | 令和2年12月23日から<br>令和3年11月11日まで |
| 委 員 | まき かずひこ<br>牧 一彦    | 武蔵村山市立小学校校長会代表<br>(武蔵村山市立第八小学校校長)       | 令和2年12月23日から<br>令和3年11月11日まで |
| 委 員 | しまだ おさむ<br>島田 治    | 武蔵村山市立中学校校長会代表<br>(武蔵村山市立第一中学校校長)       | 令和2年12月23日から<br>令和3年11月11日まで |
| 委 員 | いわせ なるとも<br>岩瀬 成朋  | 武蔵村山市公立学校PTA連合会代表<br>(大南学園第七小学校PTA会長)   | 令和2年12月23日から<br>令和3年6月18日まで  |
|     | ながせ けんいち<br>永瀬 健一  | 武蔵村山市公立学校PTA連合会代表<br>(武蔵村山市立第八小学校PTA会長) | 令和3年6月19日から<br>令和3年11月11日まで  |
| 委 員 | ひらい みちよし<br>平井 通善  | 警視庁東大和警察署交通課長                           | 令和2年12月23日から<br>令和3年11月11日まで |
| 委 員 | すどう けんいち<br>須藤 健一  | 東京消防庁北多摩西部消防署警防課長                       | 令和2年12月23日から<br>令和3年11月11日まで |
| 委 員 | すぎやま かずお<br>杉山 和穂  | 東京都北多摩北部建設事務所補修課長                       | 令和2年12月23日から<br>令和3年3月31日まで  |
|     | みやた じゅんいち<br>宮田 淳一 |   | 令和3年4月1日から<br>令和3年11月11日まで   |

## 4 計画策定経過

### 1 交通安全対策審議会開催経過

| 回   | 開催年月日               | 議 題  |
|-----|---------------------|--|
| 第1回 | 令和2年12月23日          | 会長の選出について<br>諮問書の交付について<br>武蔵村山市第八次交通安全計画について<br>その他 |
| 第2回 | 令和3年7月27日<br>(書面開催) | 武蔵村山市第八次交通安全計画(素案)について<br>その他                        |
| 第3回 | 令和3年10月29日          | パブリックコメント実施結果について<br>武蔵村山市第八次交通安全計画(素案)について<br>その他   |

### 2 答申

| 答申年月日      | 内 容                    |
|------------|------------------------|
| 令和3年11月11日 | 武蔵村山市第八次交通安全計画について(答申) |

### 3 パブリックコメント

| 意見募集期間                    | 内 容                        |
|---------------------------|----------------------------|
| 令和3年9月6日から<br>令和3年10月5日まで | 武蔵村山市第八次交通安全計画(素案)に対する意見募集 |

武蔵村山市第八次交通安全計画  
(令和3年度～令和7年度)

発行年月／令和4年2月

発行／武蔵村山市

編集／武蔵村山市総務部防災安全課

〒208-8501

武蔵村山市本町一丁目1番地の1

TEL. 042-565-1111 (代表)



武蔵村山市