

狛江市交通安全計画

(令和3年度～7年度)

令和3年9月

狛 江 市

目 次

第1章 交通安全計画について

- 1 交通安全計画について 1

第2章 交通事故の現状等

- 1 交通事故等の現状 2
- 2 交通事故等の今後の見通し 10
- 3 前計画の目標と成果 10

第3章 計画の目標等

- 1 計画の位置づけ及び計画期間 11
- 2 計画の基本理念 12
- 3 計画を推進するために担うべき役割 13
- 4 計画の目標 14
- 5 計画達成に向けた施策 15
 - 重点施策
 - 分野別施策

第4章 重点施策

- 1 自転車の安全利用の推進 16
- 2 高齢者・子どもの交通安全の確保 17
- 3 二輪車の交通事故の防止 18
- 4 飲酒運転の根絶 19
- 5 交通安全意識の向上 20

第5章 分野別施策

- 1 道路交通環境の整備 21
 - 基本的な考え方
 - 1 道路の整備
 - 2 交通安全施設等の整備
 - 3 良好な道路環境の整備

2	交通安全意識の普及・啓発	25
	基本的な考え方	
	1 交通安全教育の推進	
	2 普及・啓発活動の推進	
3	道路交通秩序の維持	30
	基本的な考え方	
	1 駐車違反車両の対策	
	2 放置自転車防止の対策	
	3 交通違反の指導・取締りの強化	
4	安全運転の確保	33
	基本的な考え方	
	1 自動車の安全運転の確保	
	2 自転車の安全利用の確保	
5	救助・救急体制の整備	36
	基本的な考え方	
	1 救助体制の充実	
	2 応急手当等の普及啓発の推進	
	3 救急車の適正利用の促進	
6	被害者の救済	37
	基本的な考え方	
	1 被害者救済制度の普及	
	2 交通事故相談窓口の設置及び周知	
7	災害発生時における交通対策	38
	基本的な考え方	
	1 災害発生時における安全の確保	
	【参考資料】	40
	1 前交通安全計画の実績	
	2 委員名簿	
	3 狛江市交通安全対策会議条例	
	4 改定審議経過	
	5 用語解説	

※本文中の「*」（アスタリスク表記については、【参考資料】5用語解説にて記載があるものです。

第1章 交通安全計画について

1 交通安全計画について

交通安全対策の総合的かつ計画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）が制定され、この法律に基づき、狛江市においても関係機関・団体の協力のもと、様々な交通安全対策を推進し、交通事故防止に努めてきました。今後においても、「人にやさしいまちづくり」を目指した上で、さらに安全で円滑な交通社会の確保に向けた取組を推進し、総合的かつ計画的に実施していくために、前計画の終了年度に伴い、狛江市交通安全計画を改定しました。

第2章 交通事故の現状等

1 交通事故等の現状

(1) 前計画策定以降の狛江市における交通環境の変化

狛江市における道路環境の変化としては、八幡通りの交通安全対策として小金橋南交差点の改良（平成30年度）、自転車利用環境の向上対策として、警視庁では平成28年度より都道、市では令和2年度にいちょう通りにおいて、自転車ナビマークの設置を行っております。

今後の見通しとしては、調布都市計画道路3・4・16号線において、平成30年度より喜多見駅周辺の電力中央研究所前の整備工事に着手し、歩道と車道を分離した道路整備を進め、同路線の喜多見駅周辺小田急線高架下付近から世田谷通り二ノ橋交差点間においても令和3年3月に事業認可を取得し、今後事業を進めていくことが決まっております。また、東京都では調布都市計画道路3・4・2号水道道路線において、令和2年度より道路の拡幅整備事業に着手しております。「八幡通り整備基本計画」や「自転車ネットワーク計画」等の計画に基づき、整備を進めていくことで、今後も道路状況が変化していくことが予想されます。

(2) 道路交通法の改正等

道路交通法の改正（前計画策定以降）

- ・平成29年3月12日 臨時認知機能検査、臨時高齢者講習の新設等、高齢運転者対策の強化（75歳以上の運転者）
- ・令和元年12月1日 運転中の「ながらスマホ」等に対する罰則強化
- ・令和2年6月30日 妨害運転（「あおり運転」）に対する罰則創設

国では、令和元年6月18日の第2回昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議にて「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定され、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安全確保や高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進等への取組が強化されました。

東京都では、「東京都自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例」（平成25年3月29日条例第14号）を改正し、令和2年4月1日から、自転車乗用中の対人賠償事故に備える保険等への加入を義務付けました。

(3) 交通事故の発生件数及び死傷者数

市内の交通事故の発生件数・死傷者数の状況について、過去5カ年(平成28～令和2年)は下表のとおりとなっています。

平成27年は128件の交通事故がありましたが、令和2年においては77件となり、39.8%減少しました。地域での交通安全活動や警察等による交通安全教育、道路交通法の改正等により、市内全体に交通安全への意識がより高まっていることが要因に挙げられます。

また、事故件数・負傷者数が大幅に減少し、死亡事故については平成28年から令和2年にかけて、平成30年の死者数1人を除き死亡事故0件を達成することができました。

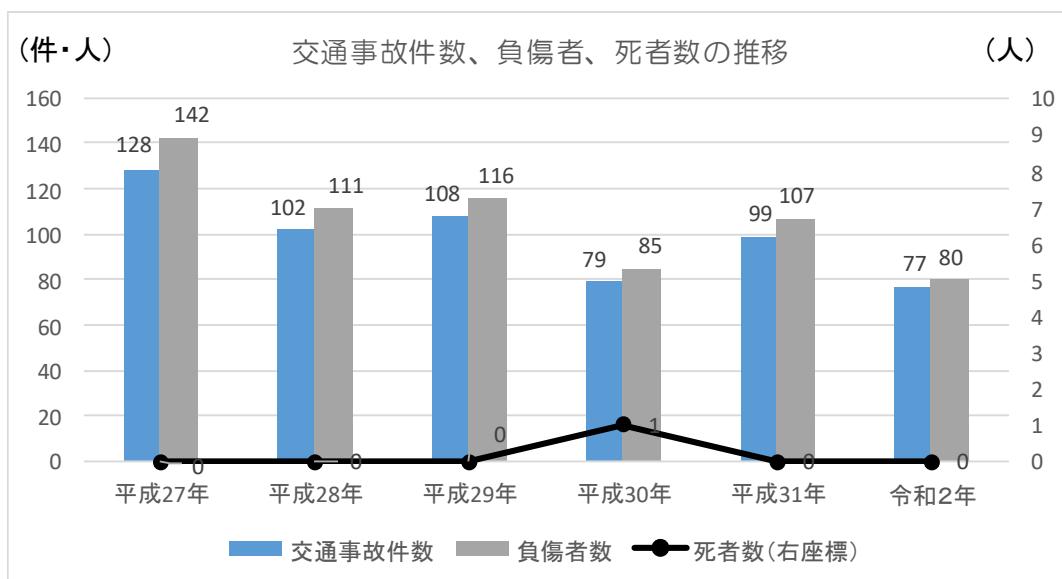
■市内の過去5カ年等の交通事故件数及び死傷者数の推移

狛江市		平成23年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	減少率
交通事故件数		195件	123件	102件	108件	79件	99件	77件	39.8%
死傷者	死者数	3人	0人	0人	0人	1人	0人	0人	0.0%
	負傷者数	206人	142人	111人	116人	85人	107人	80人	43.7%
	合計	209人	142人	111人	116人	86人	107人	80人	43.7%

※「減少率」= (「平成27年の指数」 - 「令和2年の指数」) / 「平成27年の指数」

※数値は、各年の「東京の交通事故」(警視庁交通部発行)より参照

※死者の数値については、交通事故発生から24時間以内に死亡したもの



なお、令和2年における東京都の23区と26市の交通事故の発生件数・死傷者数の状況については、下表のとおりとなっています。

狛江市はこのうち発生件数、千人当たり発生件数、死傷者数及び千人当たり死傷者数において、最も少なくなっています。

■令和2年中の区・市の交通事故発生状況

各区市	人口 R2.1.1時点	令和2年中								
		発生件数		千人当たり 発生件数		死者数	負傷者数	合計	千人当たり 死傷者数	
		順位	順位	順位	順位					
千代田区	65,942人	457件	29	6.93件	49	4人	499人	503人	7.63人	49
中央区	168,361人	637件	36	3.78件	47	1人	695人	696人	4.13人	46
港区	260,379人	900件	43	3.46件	45	3人	1,027人	1,030人	3.96人	45
新宿区	348,452人	655件	37	1.88件	30	2人	722人	724人	2.08人	31
文京区	226,114人	367件	22	1.62件	20	1人	404人	405人	1.79人	22
台東区	202,431人	507件	32	2.50件	42	2人	552人	554人	2.74人	41
墨田区	274,896人	402件	25	1.46件	16	1人	453人	454人	1.65人	16
江東区	521,835人	770件	40	1.48件	17	6人	844人	850人	1.63人	15
品川区	401,704人	762件	39	1.90件	31	5人	829人	834人	2.08人	30
目黒区	281,474人	386件	23	1.37件	10	1人	418人	419人	1.49人	8
大田区	734,493人	1,259件	46	1.71件	27	14人	1,373人	1,387人	1.89人	25
世田谷区	917,486人	1,522件	49	1.66件	25	11人	1,683人	1,694人	1.85人	24
渋谷区	229,671人	552件	34	2.40件	40	2人	613人	615人	2.68人	40
中野区	335,234人	628件	35	1.87件	29	3人	678人	681人	2.03人	29
杉並区	574,118人	838件	41	1.46件	15	3人	950人	953人	1.66人	17
豊島区	290,246人	475件	31	1.64件	21	4人	515人	519人	1.79人	20
北区	353,908人	458件	30	1.29件	7	5人	483人	488人	1.38人	5
荒川区	217,146人	309件	19	1.42件	13	1人	335人	336人	1.55人	11
板橋区	571,357人	877件	42	1.53件	18	7人	994人	1,001人	1.75人	18
練馬区	739,435人	1,006件	44	1.36件	9	7人	1,123人	1,130人	1.53人	10
足立区	691,298人	1,499件	48	2.17件	36	9人	1,677人	1,686人	2.44人	35
葛飾区	464,550人	511件	33	1.10件	3	3人	571人	574人	1.24人	3
江戸川区	700,079人	1,388件	47	1.98件	33	5人	1,546人	1,551人	2.22人	32
八王子市	562,480人	1,154件	45	2.05件	35	9人	1,305人	1,314人	2.34人	33
立川市	184,090人	452件	28	2.46件	41	2人	507人	509人	2.76人	42
武蔵野市	146,871人	206件	11	1.40件	12	0人	238人	238人	1.62人	14
三鷹市	188,461人	332件	21	1.76件	28	0人	370人	370人	1.96人	27
青梅市	133,032人	309件	19	2.32件	38	3人	350人	353人	2.65人	38
府中市	260,232人	285件	17	1.10件	2	1人	318人	319人	1.23人	2
昭島市	113,397人	425件	26	3.75件	46	2人	475人	477人	4.21人	47
調布市	237,054人	391件	24	1.65件	24	2人	419人	421人	1.78人	19
町田市	428,821人	666件	38	1.55件	19	8人	760人	768人	1.79人	21
小金井市	122,306人	154件	5	1.26件	5	0人	170人	170人	1.39人	6
小平市	194,869人	259件	14	1.33件	8	1人	294人	295人	1.51人	9
日野市	186,346人	426件	27	2.29件	37	3人	459人	462人	2.48人	36
東村山市	151,255人	218件	12	1.44件	14	0人	235人	235人	1.55人	12
国分寺市	125,170人	158件	6	1.26件	6	1人	177人	178人	1.42人	7
国立市	76,280人	195件	10	2.56件	43	1人	214人	215人	2.82人	43
西東京市	205,125人	284件	16	1.38件	11	1人	327人	328人	1.60人	13
福生市	57,617人	135件	4	2.34件	39	1人	152人	153人	2.66人	39
狛江市	83,257人	77件	1	0.92件	1	0人	80人	80人	0.96人	1
東大和市	85,301人	272件	15	3.19件	44	1人	311人	312人	3.66人	44
清瀬市	74,636人	91件	2	1.22件	4	1人	98人	99人	1.33人	4
東久留米市	116,916人	194件	9	1.66件	26	1人	227人	228人	1.95人	26
武蔵村山市	72,382人	287件	18	3.97件	48	3人	328人	331人	4.57人	48
多摩市	148,823人	245件	13	1.65件	23	0人	294人	294人	1.98人	28
稲城市	91,540人	178件	8	1.94件	32	0人	219人	219人	2.39人	34
羽村市	55,354人	91件	2	1.64件	22	1人	100人	101人	1.82人	23
あきる野市	80,667人	164件	7	2.03件	34	1人	202人	203人	2.52人	37

※人口については、東京都のホームページ「東京都の統計」より令和2年1月1日時点のものを引用

※警視庁からの情報提供より引用

(4) 年齢別死傷者数の状況

市内の交通事故による年齢別死傷者数の状況について、過去5カ年(平成28～令和2年)は下表のとおりとなっています。

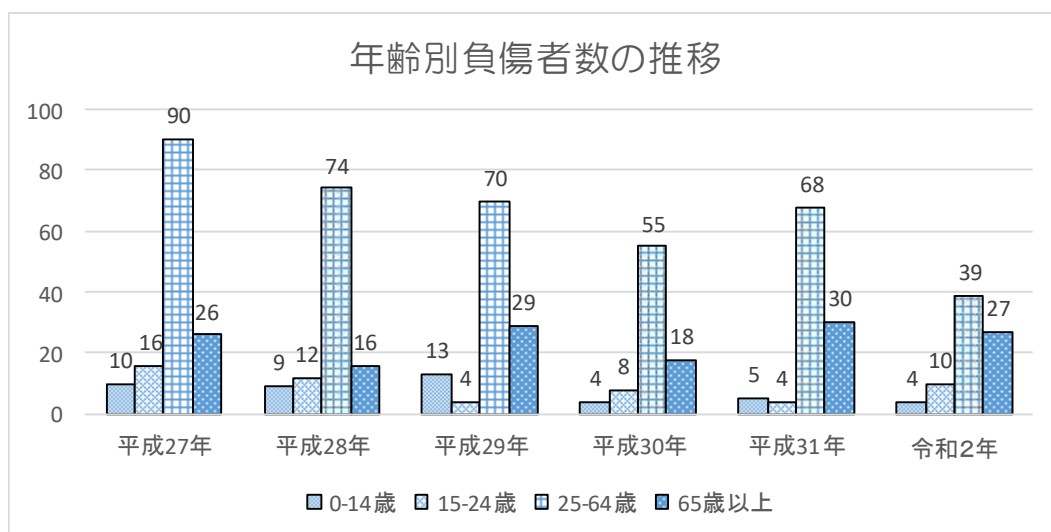
平成27年と令和2年の死傷者数の比較では、0～14歳は60.0%減少、15～24歳は37.5%減少、25～64歳は56.7%減少、65歳以上は3.9%増加で、全体では43.7%の減少となっています。平成23年と平成27年の推移に対して、減少率は向上しており、死傷者数も減少傾向にあります。

■市内の過去5カ年等の年齢別死傷者数の推移

狛江市		平成23年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	死傷者減少率
0-14歳	死者数	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	60.0%
	負傷者数	19人	10人	9人	13人	4人	5人	4人	
15-24歳	死者数	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	37.5%
	負傷者数	25人	16人	12人	4人	8人	4人	10人	
25-64歳	死者数	1人	0人	0人	0人	1人	0人	0人	56.7%
	負傷者数	128人	90人	74人	70人	55人	68人	39人	
65歳以上	死者数	2人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	▲3.9%
	負傷者数	34人	26人	16人	29人	18人	30人	27人	
死者数合計		3人	0人	0人	0人	1人	0人	0人	43.7%
負傷者数合計		206人	142人	111人	116人	85人	107人	80人	

※「減少率」= (「平成27年の死傷者数」－「令和2年の死傷者数」) / 「平成27年の死傷者数」

※数値は、各年の「東京の交通事故」(警視庁交通部発行)より参照



次表は、年齢別の死傷者の構成割合について、東京都全体と狛江市を比較したものです。狛江市におけるおおむね65歳以上の死傷者の構成割合は東京都全体に対して狛江市のほうが高く、25～64歳の死傷者の構成割合は、東京都より低い状況です。

■直近5ヵ年等の年齢別死傷者数の推移（東京都・狛江市比較）

東京都	平成23年		平成27年		平成28年		平成29年		平成30年		平成31年		令和2年		
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	
0～14歳	死者数	1人	6.8%	7人	5.8%	5人	6.0%	6人	5.9%	5人	5.9%	1人	6.0%	5人	5.6%
	負傷者数	3,942人		2,314人		2,269人		2,233人		2,228人		2,096人		1,613人	
15～24歳	死者数	20人	13.5%	10人	11.2%	11人	10.5%	14人	10.9%	14人	10.9%	13人	11.1%	22人	10.5%
	負傷者数	7,873人		4,476人		3,974人		4,162人		4,066人		3,855人		3,024人	
25～64歳	死者数	106人	68.0%	86人	69.1%	80人	69.0%	81人	68.5%	64人	67.8%	64人	66.4%	68人	67.8%
	負傷者数	39,563人		27,627人		26,122人		26,062人		25,429人		23,115人		19,622人	
65歳以上	死者数	88人	11.7%	58人	13.9%	63人	14.5%	63人	14.7%	60人	15.4%	55人	16.5%	60人	16.1%
	負傷者数	6,762人		5,514人		5,463人		5,537人		5,720人		5,711人		4,629人	
死者数合計	215人	100.0%	161人	100.0%	159人	100.0%	164人	100.0%	143人	100.0%	133人	100.0%	155人	100.0%	
負傷者数合計	58,140人		39,931人		37,828人		37,994人		37,443人		34,777人		28,888人		

※東京都の数値は、「特別区計」、「市部計」「郡部計」「島部計」「高速隊」の合計

狛江市	平成23年		平成27年		平成28年		平成29年		平成30年		平成31年		令和2年		
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	
0～14歳	死者数	0人	9.1%	0人	7.0%	0人	8.1%	0人	11.2%	0人	4.7%	0人	4.7%	0人	5.0%
	負傷者数	19人		10人		9人		13人		4人		5人		4人	
15～24歳	死者数	0人	12.0%	0人	11.3%	0人	10.8%	0人	3.4%	0人	9.3%	0人	3.7%	0人	12.5%
	負傷者数	25人		16人		12人		4人		8人		4人		10人	
25～64歳	死者数	1人	61.7%	0人	63.4%	0人	66.7%	0人	60.3%	1人	65.1%	0人	63.6%	0人	48.8%
	負傷者数	128人		90人		74人		70人		55人		68人		39人	
65歳以上	死者数	2人	17.2%	0人	18.3%	0人	14.4%	0人	25.0%	0人	20.9%	0人	28.0%	0人	33.8%
	負傷者数	34人		26人		16人		29人		18人		30人		27人	
死者数合計	3人	100.0%	0人	100.0%	0人	100.0%	0人	100.0%	1人	100.0%	0人	100.0%	0人	100.0%	
負傷者数合計	206人		142人		111人		116人		85人		107人		80人		

※それぞれの数値は、各年の「東京の交通事故」（警視庁交通部発行）より参照

※各年の割合については、四捨五入をしているため、その合計が100にならないものがある。

(5) 状況別死傷者数の状況

市内の交通事故による状況別死傷者数の状況について、過去5カ年(平成28～令和2年)は下表のとおりとなっています。

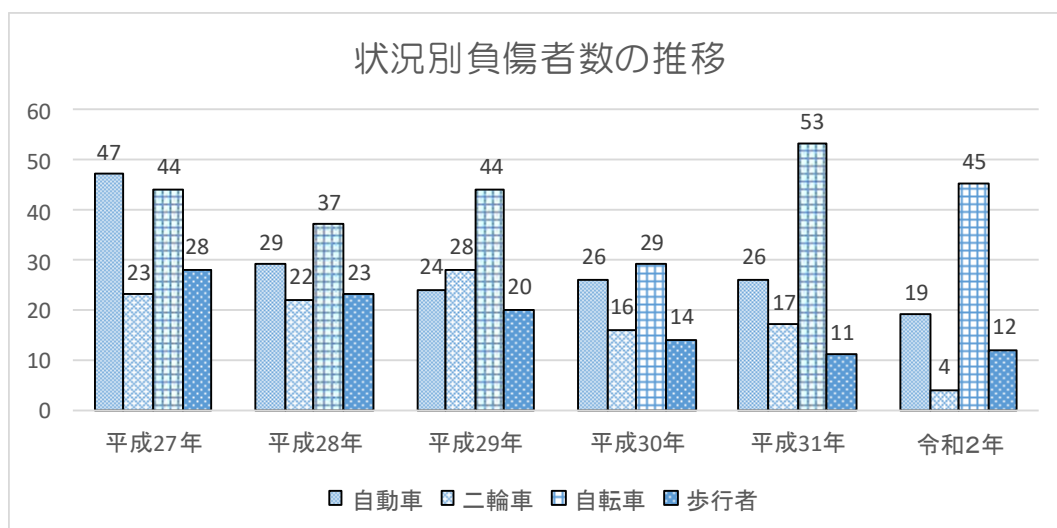
平成27年と令和2年の死傷者数の比較では、自動車は60.0%減少、二輪車は82.6%減少、自転車は2.3%増加、歩行者は57.1%減少となっています。平成23年と平成27年の推移に対して、減少率は向上しており、死傷者数も減少傾向にあります。

■市内の過去5カ年等の状況別死傷者数の推移

狛江市		平成23年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	減少率
自動車	死者数	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	60.0%
	負傷者数	54人	47人	29人	24人	26人	26人	19人	
二輪車	死者数	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	82.6%
	負傷者数	32人	23人	22人	28人	16人	17人	4人	
自転車	死者数	1人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	▲2.3%
	負傷者数	83人	44人	37人	44人	29人	53人	45人	
歩行者	死者数	2人	0人	0人	0人	1人	0人	0人	57.1%
	負傷者数	37人	28人	23人	20人	14人	11人	12人	
死者数合計		3人	0人	0人	0人	1人	0人	0人	43.7%
負傷者数合計		206人	142人	111人	116人	85人	107人	80人	

※「減少率」= (「平成27年の死傷者数」－「令和2年の死傷者数」) / 「平成27年の死傷者数」

※数値は、各年の「東京の交通事故」(警視庁交通部発行)より参照



次表は、状況別の死傷者の構成割合について、東京都全体と狛江市を比較したものです。狛江市における死傷者数については、平成27年と令和2年の比較で大きく減少しています。また、自動車の死傷者の構成割合は、いずれの年も東京都より低い状況であり、自転車の死傷者の構成割合はいずれの年も東京都より高い状況にあります。

■直近5ヵ年等の状況別死傷者数の推移（東京都・狛江市比較）

東京都		平成23年		平成27年		平成28年		平成29年		平成30年		平成31年		令和2年	
		人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
自動車	死者数	18人	38.1%	13人	45.1%	23人	45.6%	17人	44.1%	11人	41.5%	14人	37.7%	14人	35.7%
	負傷者数	22,203人		18,066人		17,306人		16,822人		15,595人		13,147人		10,355人	
二輪車	死者数	67人	16.9%	38人	14.1%	40人	14.1%	41人	14.2%	44人	13.8%	28人	14.7%	40人	15.5%
	負傷者数	9,790人		5,600人		5,325人		5,389人		5,161人		5,108人		4,456人	
自転車	死者数	38人	31.8%	33人	26.4%	36人	26.3%	28人	27.4%	25人	29.8%	34人	32.2%	34人	33.5%
	負傷者数	18,517人		10,535人		9,962人		10,429人		11,160人		11,195人		9,703人	
歩行者	死者数	92人	13.2%	77人	14.5%	60人	13.9%	78人	14.2%	63人	14.9%	57人	15.4%	67人	15.3%
	負傷者数	7,630人		5,730人		5,235人		5,354人		5,527人		5,327人		4,374人	
死者数合計		215人	100.0%	161人	100.0%	159人	100.0%	164人	100.0%	143人	100.0%	133人	100.0%	155人	100.0%
負傷者数合計		58,140人		39,931人		37,828人		37,994人		37,443人		34,777人		28,888人	

※東京都の数値は、「特別区計」、「市部計」「郡部計」「島部計」「高速隊」の合計

狛江市		平成23年		平成27年		平成28年		平成29年		平成30年		平成31年		令和2年	
		人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
自動車	死者数	0人	25.8%	0人	33.1%	0人	26.1%	0人	20.7%	0人	30.2%	0人	24.3%	0人	23.8%
	負傷者数	54人		47人		29人		24人		26人		26人		19人	
二輪車	死者数	0人	15.3%	0人	16.2%	0人	19.8%	0人	24.1%	0人	18.6%	0人	15.9%	0人	5.0%
	負傷者数	32人		23人		22人		28人		16人		17人		4人	
自転車	死者数	1人	40.2%	0人	31.0%	0人	33.3%	0人	37.9%	0人	33.7%	0人	49.5%	0人	56.3%
	負傷者数	83人		44人		37人		44人		29人		53人		45人	
歩行者	死者数	2人	18.7%	0人	19.7%	0人	20.7%	0人	17.2%	1人	17.4%	0人	10.3%	0人	15.0%
	負傷者数	37人		28人		23人		20人		14人		11人		12人	
死者数合計		3人	100.0%	0人	100.0%	0人	100.0%	0人	100.0%	1人	100.0%	0人	100.0%	0人	100.0%
負傷者数合計		206人		142人		111人		116人		85人		107人		80人	

※「歩行者」については、「東京の交通事故」でいう「歩行中」「その他」の合計

※それぞれの数値については、各年の「東京の交通事故」（警視庁交通部発行）より参照

※各年の割合については、四捨五入をしているため、その合計が100にならないものがある。

(6) 原因別事故件数の状況

市内の交通事故による原因別死傷者数の状況について、自動車や二輪車側の原因では、安全不確認等基本的な運転行為上の過失が多くみられ、日頃からの安全運転への心掛けで防ぐことができるものです。

歩行者に関する事故については、大半は歩行者側に違反がなく巻き込まれたものですが、横断違反等の交通ルールを無視した行動によるものもあることから、事故から身を守るための交通安全教育の更なる推進が必要と考えられます。

また、自転車に関する事故（下記表の事故内の自転車の「違反なし」「違反あり」の合計）は、過去5ヵ年（平成28～令和2年）においてはそれほど減少していません。自転車側に違反がある事故件数については増加していることから、改めて、自転車の交通ルールの徹底が必要となります。

■市内の過去5ヵ年等の原因別の事故件数等の推移

狛江市		平成 23年	平成 27年	平成 28年	平成 29年	平成 30年	平成 31年	令和 2年	減少率
事故内の 車両の違反	前方不注意	27	23	15	9	8	12	4	82.6%
	安全不確認	71	36	25	39	27	29	12	66.7%
	その他等	75	48	48	60	42	36	28	41.7%
事故内の自 転車の違反	違反なし	43	28	18	28	23	20	7	75.0%
	違反あり	49	31	28	23	11	36	42	▲35.5%
事故内の歩 行者の違反	違反なし	32	24	19	15	13	10	11	54.2%
	違反あり	7	3	3	5	1	2	1	66.7%

※「減少率」=（「平成27年の事故件数」－「令和2年の事故件数」）／「平成27年の事故件数」

※数値については事故件数、第1当事者・第2当事者*¹の合計数

※数値は、各年の「東京の交通事故」（警視庁交通部発行）より参照

※自転車の主な違反は、安全不確認、信号無視

2 交通事故等の今後の見通し

市内の交通事故件数・死傷者数については減少傾向にありますが、年齢別で見ると高齢者、状況別で見ると自転車の死傷者の構成割合が、東京都と比較した場合では高いという傾向が継続しています。全体として交通事故は減少しているものの、高齢化・少子化が今後も進行し、高齢者の割合が高くなることが予想されるため、交通安全対策としては高齢者が関与する交通事故の減少に結び付けることや、次世代を担う子ども世代の事故を未然に防げるよう、ハード面、ソフト面それぞれにおいて対策を講じていくことが重要となっていきます。また、これまでの認識と異なり、自転車が加害者となる事例等もあることから、これまで以上に自転車の安全利用等も推進していく必要があります。

今後の交通安全施策の主な取組も、歩行者や高齢者や障がい者、子ども等交通弱者への配慮をしつつ、人優先の交通社会の形成を推進していくことが大切です。

3 前計画の目標と成果

前計画では目標を「平成 32 年度までに年間の交通事故死者数ゼロにすることと年間の交通事故件数の減少を目指します。」と定め、交通事故件数が前計画期間の前年（平成 27 年）の 128 件に対して前計画最終年（令和 2 年）は 77 件と 39.8%減少することができました。交通事故死者数は、平成 30 年の 1 人を除いてゼロを達成することができ、一定の成果と目標達成ができたものと考えます。

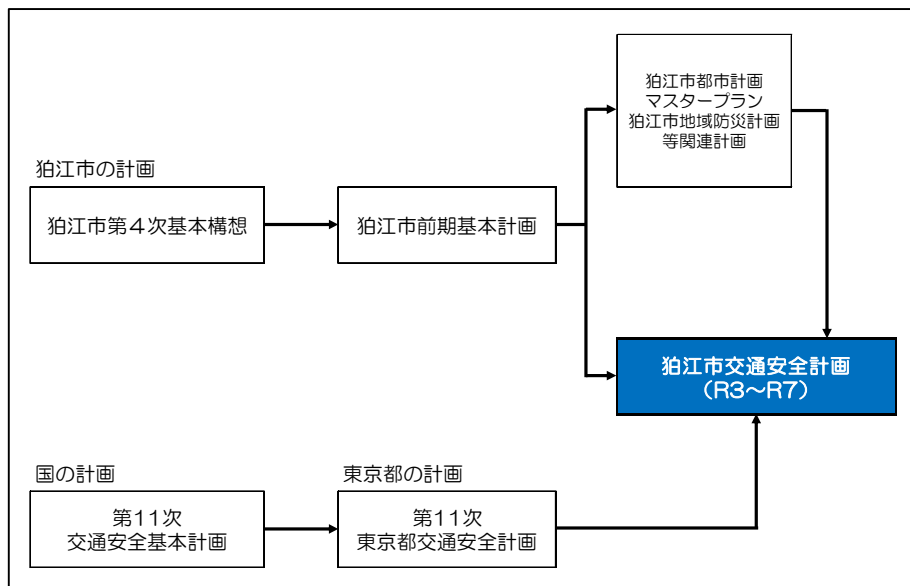
第3章 計画の目標等

1 計画の位置づけ及び計画期間

本計画の位置づけは、令和3年3月に改正された国の「第11次交通安全基本計画」及び東京都の「第11次東京都交通安全計画」に沿いながら、狛江市第4次基本構想（令和2年3月）及び狛江市前期基本計画（令和2年3月）に基づき、狛江市都市計画マスタープラン（平成24年3月）及び狛江市地域防災計画（平成30年3月）等の関連計画との整合を図り、狛江市の地域的課題を考慮しつつ、今後の交通安全に関する諸施策を示しています。

計画期間は令和3年度から7年度までの5ヵ年とし、特に災害にかかる内容については、「狛江市地域防災計画」（令和3年修正）に沿った事項としています。ただし、法律の改正や上位計画に大きな改正があった場合は、必要に応じて見直します。

■本計画と各種計画等との位置づけ



2 計画の基本理念

交通事故のない環境で安心して暮らせる社会を実現することは、市民すべての願いです。そのためには、高齢者や障がい者、子ども等の交通弱者の交通安全に配慮し、市民・行政機関・事業者等が相互に協力して、人にやさしい「人優先」の交通社会を築いていく必要があります。

本計画の策定にあたっては、「人優先」の交通安全思想を基本に、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失にも配慮し、究極的には交通事故のない社会の実現を目指して、交通安全対策を講じていくにあたり、交通安全計画の理念を以下のとおりとします。

『みんなで作る

安心して暮らせる安全なまち

こまえ』

3 計画を推進するために担うべき役割

本計画を推進していくため、市民・行政機関・事業者等の担うべき役割に応じた取組を進めていきます。

(1) 市民

悲惨な交通事故をなくしていくためには、何よりも市民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を続けることが肝要です。

市民一人ひとりが交通安全計画の担い手となり、行政機関と一緒に交通安全について考え、行動するとともに、自助、共助の取組を進めていきます。

(2) 行政機関

本計画の実施にあたっては狛江市を始め、国、東京都、警察署等、関係する行政機関において、総合的かつ一体的な交通安全対策に努めていく必要があります。本計画の基本理念・目標及び本計画に定める施策を踏まえ、それぞれの行政機関がその役割に応じて、交通安全対策を講じていきます。

また、道路管理者や交通管理者、関係団体等で組織する狛江市交通安全対策会議を中心に、効果的な交通安全対策を検討していきます。

(3) 事業者等

市民を交通事故から守る上で、事業者は大きな役割を果たしています。特に、自動車を運行する事業者は、安全運転管理者等を通じた交通安全教育を推進する等、交通事故防止に努めていく必要があります。

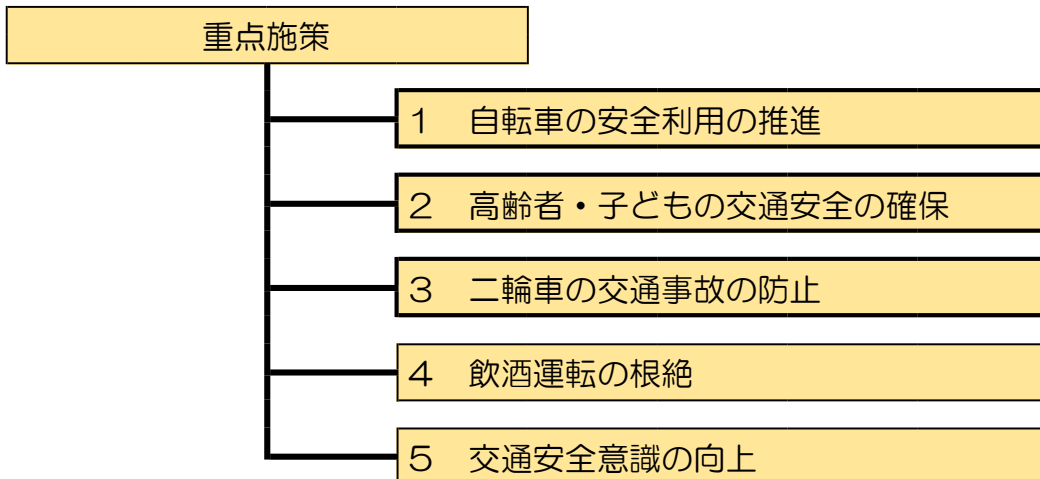
また、地域における関係団体等においては、地域住民や行政機関と連携した効果的な交通安全活動の推進を図っていきます。

4 計画の目標

計画の基本理念である「みんなでつくる 安心して暮らせる安全なまち こま え」の実現には、交通事故のない社会の実現を達成する必要があります。このため、本計画においては、本計画に掲げる施策を総合的、効果的に実施し、交通事故死者数ゼロ継続と交通事故件数の更なる減少を図ることを目標とします。

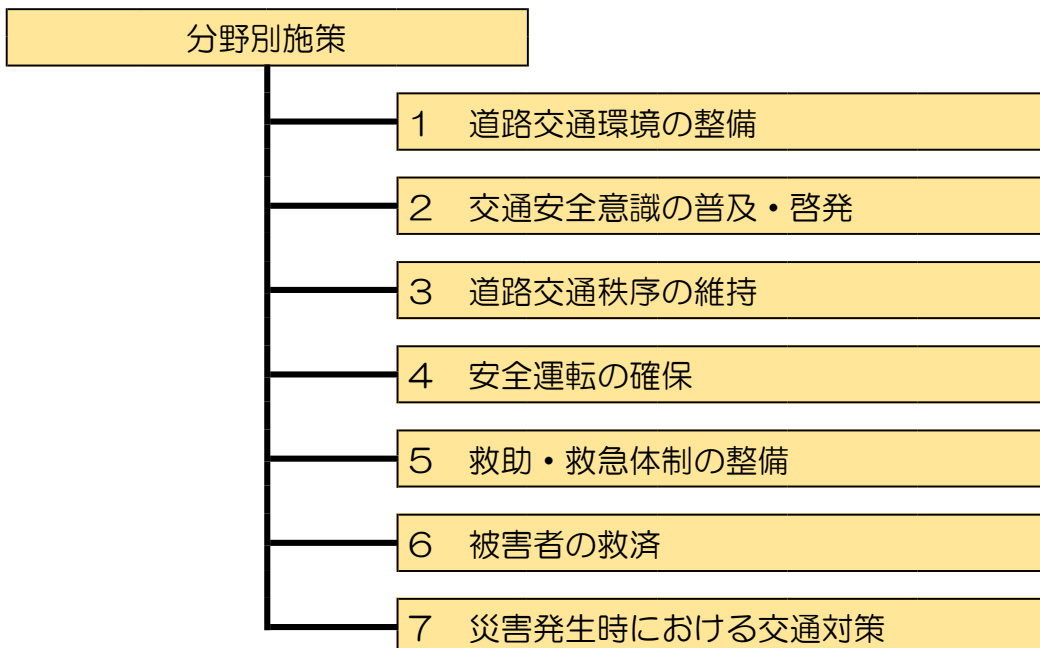
5 計画達成に向けた施策

計画の目標を達成するためには、市内の交通事故の傾向に注視しつつ、社会情勢等を見定めた上で、効果的な交通安全施策を実施していく必要があります。本計画の重点施策としては、次のような視点で交通安全対策の推進を図ります。



※なお、重点施策1・2・3については、狛江市の地域特性が大きく関わるものとしています。

更に計画達成に向けた分野別の施策としては、以下のとおりとします。



第4章 重点施策

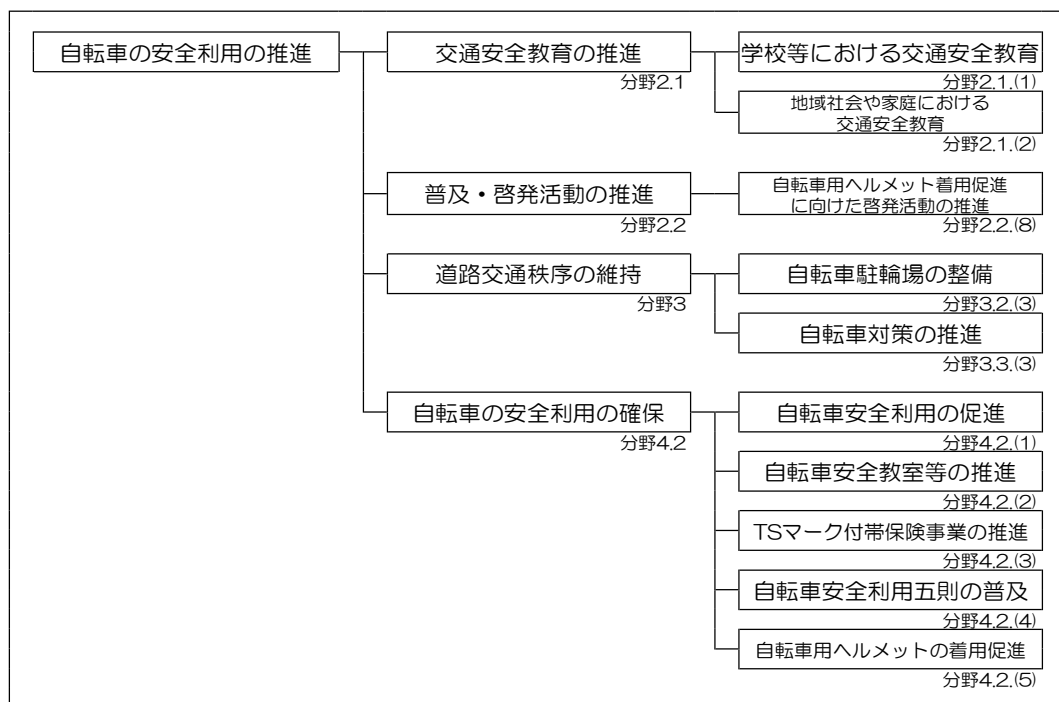
重点施策 1

自転車の安全利用の推進

東京都内では、令和2年中に1万件を超える自転車事故が発生し、自転車乗用中の死者が34人に上ります。自転車乗用中の死者は、交通事故全体の死者の2割を占め、全国平均と比べて高く、死者の約7割は、頭部損傷が主因で亡くなっています。また、全ての道路交通事故に占める自転車に関与する事故の割合は、4割を超え、全国平均と比べても高い状況となっています。(第11次東京都交通安全計画 13頁、16頁、21-23頁)

狛江市においては、自転車に関与する事故のうち、信号無視等、自転車側に何らかの最も重い過失があったとされる第1当事者となった事故の件数が、平成28年から平成30年においては減少したものの、平成31年から令和2年は増えていることから、利用者のルールやマナーに課題がみられる状況となっています。

そのため、学校での交通安全教育推進や成人層への啓発強化、危険な違反行為の指導取締り及び自転車運転者講習制度*²を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育の推進、ヘルメットの着用の普及啓発等、自転車の安全利用を推進していきます。



重点施策 2

高齢者・子どもの交通安全の確保

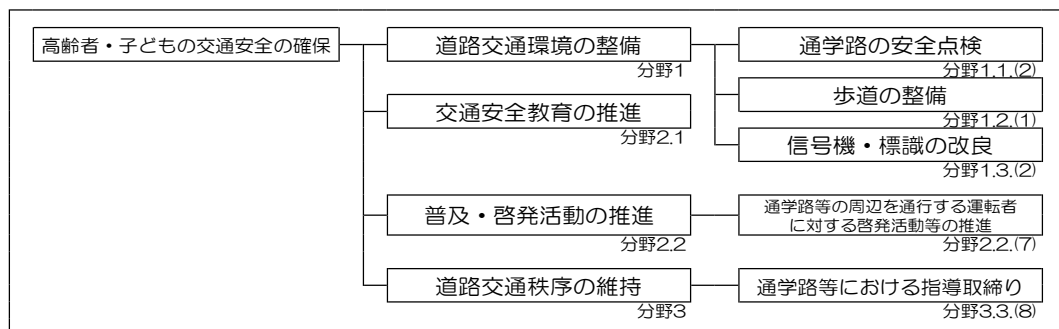
65歳以上の高齢者は、他の年代と比較して致死率が高いといわれており、第11次東京都交通安全計画によると道路交通事故の死者の4割近くを占めています。また高齢者の状態別死者数は、歩行中や自転車乗用中が多く、事故の発生場所は、自宅付近が多い状況です。(第11次東京都交通安全計画 18頁、20-23頁)

また、都内においては、幅員5.5m以上の比較的幅の広い道路において死者が多く発生し、「生活道路」といわれる幅員5.5m未満の幅の狭い道路では減少傾向にあります。このような状況のもと、バリアフリーに対応した幅の広い歩道の整備や、通過交通の抑制、30km/hの速度規制を行うゾーン対策等、生活道路の安全対策を推進するとともに、歩行者の安全に資する信号の高度化等、歩行者や自転車にとって安全な交通環境の整備を進める必要があります。

狛江市においては、自転車が第1当事者となる事故件数が減少していないことや事故における歩行者の違反については「違反なし」が多いことから、自らがルールを守った上で、いかに事故の危険性から身を守るかという知識も必要になります。

地域の交通安全教室において、交通ルールや交通事故の実態に関する情報を提供する等、基本的な交通ルールを知るための交通安全教育を推進します。更に、個人差はあるものの、加齢に伴い身体機能や認知機能が低下する場合があります。そのため、身体機能等の低下に気付いてもらうための参加・体験・実践型の教育や見守り活動等、交通安全教育や地域活動等の充実に取り組みます。

また、子どもについては、児童等は単独で通行することが多い通学路に重点を置き、通学路の安全点検を実施するほか、体験・参加型の理解しやすい交通安全教室の充実を図ります。そして、幼児等においては、保護者ととも巻き込まれてしまう危険性もあることから、その保護者に対する交通安全教育を推進することで、子どもの交通安全を確保します。

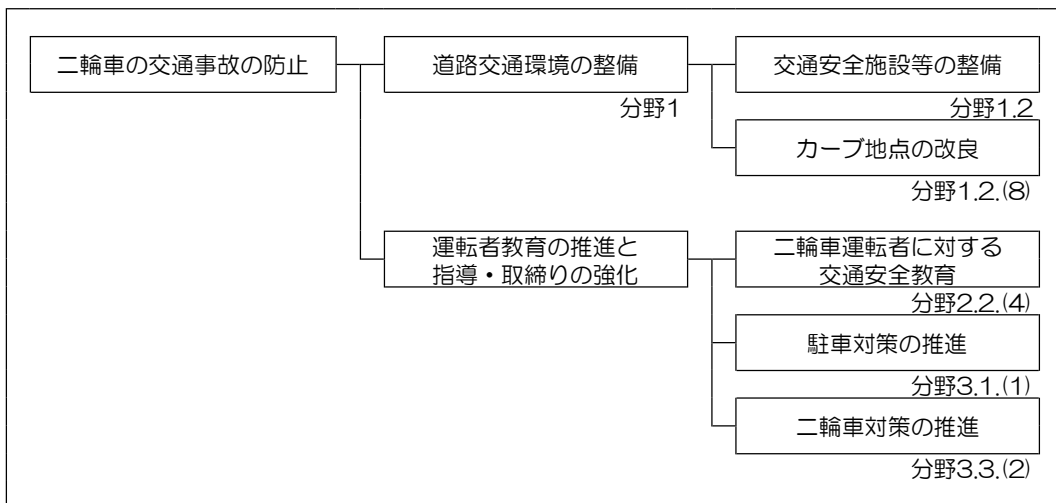


重点施策 3

二輪車の交通事故の防止

東京都内においては、二輪車乗車中の死者数は近年減少していますが、依然として死者の4分の1を超えており、この割合は全国と比較して高い状況となっています。また、二輪車乗車中の死者のうち、5割は頭部損傷、2割強は胸部損傷が主因で亡くなっています。(第11次東京都交通安全計画 13頁、16頁、23-24頁)

狛江市においては、二輪車による状況別死傷者数の割合は減少傾向にありますが、二輪車の交通事故はなくなっておりません。交通量が多く、道路の幅員が狭い等の都市部の交通状況と相関があるといえるため、事故多発路線に重点を置いた指導・取締り、二輪車交通事故の多い交差点の改良、被害を軽減するためのヘルメットの正しい装着や胸部プロテクターの着用促進に向けた啓発等、二輪車の安全対策を推進していきます。



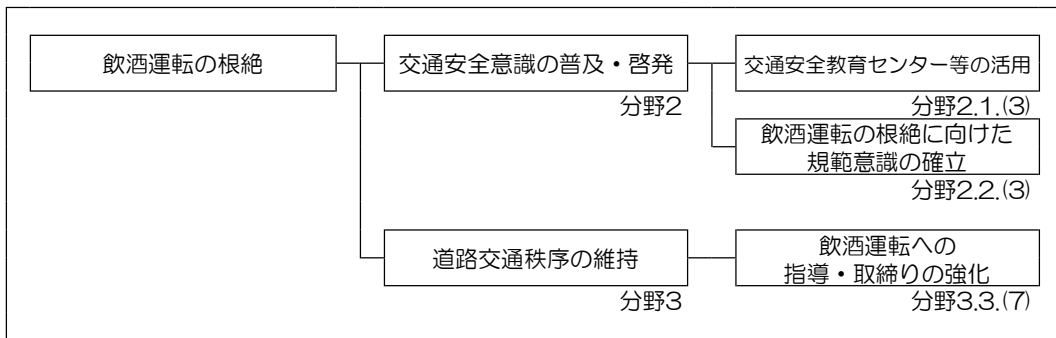
重点施策 4

飲酒運転の根絶

東京都内の飲酒事故は、危険運転致死傷罪の創設及び厳罰化、道路交通法の罰則強化等により、大きく減少しましたが、近年はおおむね横ばい傾向にあり、重大な飲酒事故の根絶には至っていません。アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、重大な結果につながる事が多く、致死率は事故全体平均より高くなっています。

(第11次東京都交通安全計画 25頁)

そのため、悪質で危険な運転に重点を置いた指導取締り、酒類提供飲食店等と連携して実施する規範意識を徹底するための活動等、飲酒運転の根絶を目指します。



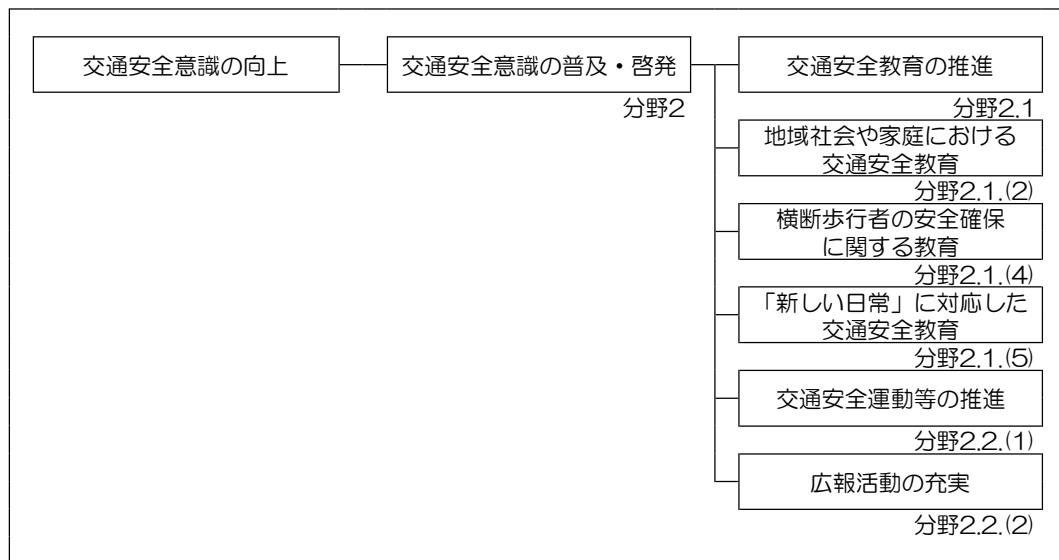
重点施策 5

交通安全意識の向上

高齢化が進み、高齢者の人口が増えるに伴い、活躍する場面が増えることで高齢ドライバーが増えることや、平成23年の東日本大震災、また令和2年以降新型コロナウイルス感染症対策として自転車利用が見直されたこと等による利用者の増加とともに、自転車のスピード化、電動アシスト付自転車の普及もあり、自転車の過失に起因する重大事故のリスクが高まる等、これまでの社会情勢と大きく変化してきています。

狛江市においても、社会情勢の変化に伴い、飲酒運転はしてはならないことはもちろんのこと、自転車等においては車両であることの再認識、歩行者においては自身に違反がなくとも事故に巻き込まれることがあることを認識し、危険から避けるような行動を身に付けること等の交通安全意識の向上を改めて図ってもらうことが必要になります。

各世代や就学等の状況に合せた交通安全教育の推進ができるよう、狛江市、警察署、交通安全協会、関係機関等の協力により交通安全意識の向上を図ります。



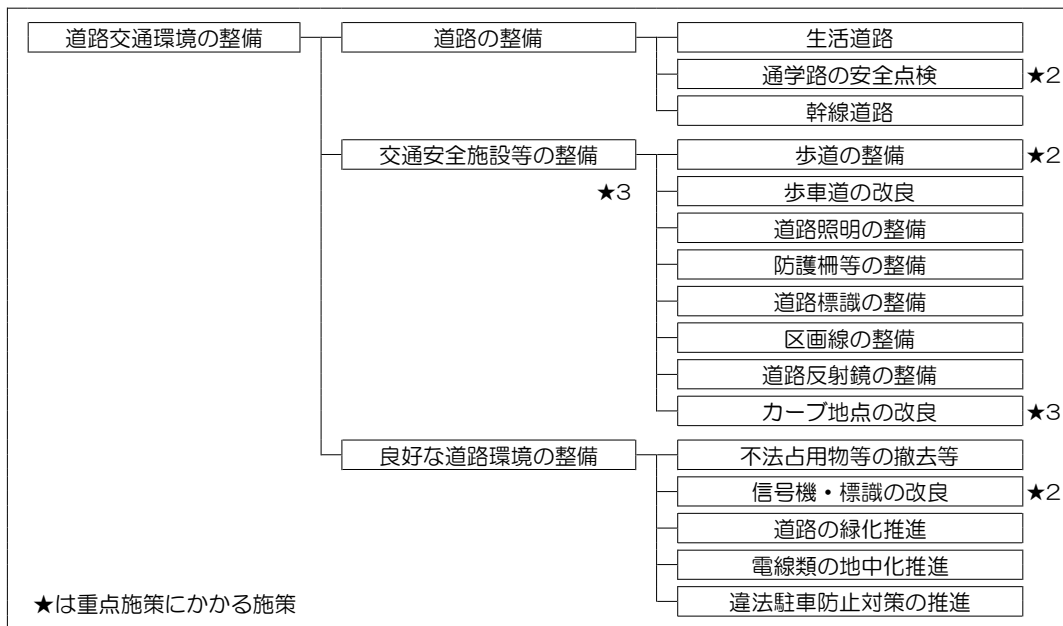
第5章 分野別施策

分野別施策 1

道路交通環境の整備

基本的な考え方

市民が安全で安心な日常生活を営めるよう、道路交通環境の整備を進めていかなければなりません。これからの道路整備にあたっては、高齢者や障がい者等の交通弱者も安心して歩けるよう、歩行空間のバリアフリー化に積極的に取り組んでいくとともに、歩道や道路標識等の交通安全施設の整備・充実を進めることが必要です。都市計画道路については、今後も関係機関と協力して整備を進めます。



1 道路の整備

(1) 生活道路

日常生活の利便性の向上を図るとともに、地域の安全性・防災性・防犯性を高め、良好な居住環境の向上を図るため、ゾーン 30^{*3}の指定の検討や、道路の拡幅・改良によって生活道路の整備を行います。

(2) 通学路の安全点検

狛江市通学路安全対策推進会議の設置及び運営に関する規則（平成 26 年教委規則第 9 号）に基づく「狛江市通学路交通安全対策プログラム」（平成 26 年）

により、警察署、学校関係者、通学路等の管理者、児童等の保護者及び地域住民が連携して実施する安全点検や登下校時の見守り活動等、通学路等における児童等の安全を確保するための取組を促進し、安全な通学路の整備を推進します。

(3) 幹線道路

通過車両の住宅地への進入を防ぎ、住環境を向上させるとともに、快適で安全な歩行空間を確保するため、沿道環境に配慮した街路樹の植栽等、地域の特性を生かした道路緑化と広い歩道を備えた幹線道路の整備を行います。

2 交通安全施設等の整備

交通事故が多発する箇所や事故の危険性が高い箇所について、交通安全施設等の設置・改良等を行い、交通事故防止を図ります。

(1) 歩道の整備

交通事故を防止し、歩行者の安全を確保するため、積極的に歩道を整備し歩道と車道の分離を図るほか、高齢者や障がい者等、市民の誰もが安全かつ快適に通行できるよう、歩道の拡幅、歩道のバリアフリー化、視覚障がい者用誘導ブロックの設置等の整備を行います。

(2) 歩車道の改良

身体障がい者、高齢者、自転車、ベビーカー等の円滑な通行と安全を図るため、横断歩道に接する箇所を切り下げ、車道との段差を解消する歩道の改良（ユニバーサルデザインブロック*⁴等の採用）を推進します。また、狛江市自転車ネットワーク計画に基づき、自転車走行空間を整備し、自転車の通行すべき部分・進行すべき方向を表示することで、歩行者との分離を図ります。

(3) 道路照明の整備

夜間における交通事故の防止と、道路の美観や防犯効果を配慮して、道路状況に応じた適正な照度による道路照明を整備します。特に横断歩道や交差点の周辺については照度を高めるとともに、道路照明の支障となる樹木の剪定や伐採を行い、照度の確保に努めます。市で管理する街路灯については、照度の高いLED照明を設置しております。今後、新設分についてもLED照明を設置します。

(4) 防護柵等の整備

走行中の車両が対向車線や歩道等へ乗り入れることを抑制するため、道路状況に応じた防護柵等（ガードレール、ポラード等）の整備を行います。

(5) 道路標識の整備

道路における円滑な交通と事故防止を図るため、運転者や歩行者に対して、誰にでもわかりやすい道路標識の整備を進めます。規制標識等についても、同様な対応を交通管理者へ要請をしていきます。

(6) 区画線の整備

交通の安全と円滑な流れを確保するため、道路状況に応じた区画線の整備を行うとともに、歩行者の区域を明確にするために設置したグリーンベルト^{*5}の更新を行っていきます。

(7) 道路反射鏡の整備

道路交通の安全と円滑化を図るため、見通しの悪い道路や交差点に、道路状況に応じた道路反射鏡を整備・維持管理を実施します。

(8) カーブ地点の改良

二輪車のカーブ地点対策として、路側帯（外側線）の新設・拡幅、滑り止め舗装やカラー舗装等の路面の改良、減速表示、視線誘導標、ガードレール（パイプ）・道路反射鏡の設置、照明の増設・照度アップ等による交通安全対策を関係機関と連携を図りながら進めます。

3 良好な道路環境の整備

(1) 不法占用物等の撤去等

道路交通の妨害や道路管理上支障となる不法占用物、違反屋外広告物、樹木等の障害物除去のため、定期的に道路パトロールを実施し、不法占用物等の撤去等に努めます。

(2) 信号機・標識の改良

歩行速度が遅い高齢者や子どもが安心して横断歩道が渡ることができるよう、福祉施設や通学路、駅周辺等の横断歩行者が多い集客施設の近傍を中心に視覚障がい者用信号機^{*6}、ゆとりシグナル^{*7}等の整備及び、見やすい標識等の設置や改良を警察署に要請していきます。また、交差点については、必要に応じて、周辺の交通環境に併せた歩行者・車両分離型への検討を警察署に要請していきます。

(3) 道路の緑化推進

道路交通の安全と快適性ととも、沿道の環境整備及び都市緑化を目的として、地域の特性を生かした緑豊かな道路整備を推進します。また、交差点付近の緑化は、歩行者や運転者の視界及び視認性を配慮するとともに、交通状況や沿道状況に応じた適切な管理に努めます。

(4) 電線類の地中化推進

歩行者・自転車の交通安全の確保や魅力のある都市景観の創出のため、都市計画道路の整備に併せて、共同溝による電線類の地中化を推進します。

(5) 違法駐車防止対策の推進

違法駐車は交通混雑や路線バスの遅延、交通事故等の要因となるため、その対策を講じる必要があります。違法駐車を防止するため、警察署の協力のもと、指導・取締りの強化等の対策を推進します。

基本的な考え方

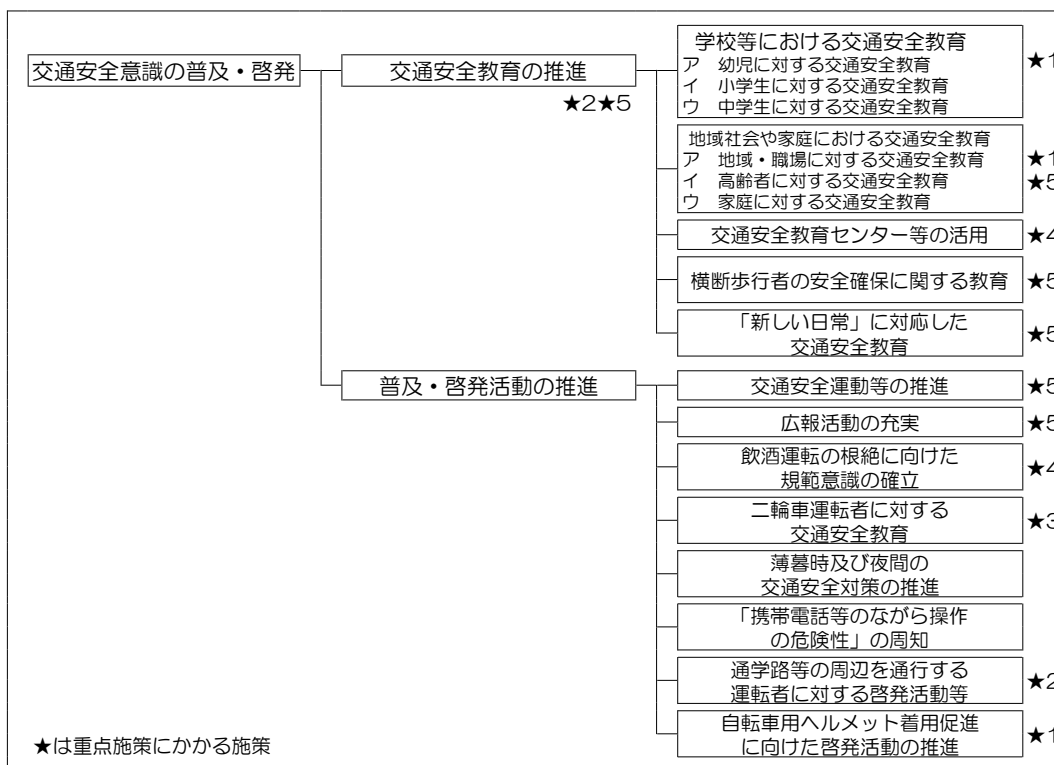
交通事故が起こる原因として、交通ルール違反や運転者のモラルの低下によるものも多いことから、日常的に交通安全意識の向上に取り組んでいく必要があります。

交通安全意識の普及・啓発を図るために、幼児から成年、高齢者に至るまで、段階的な交通安全教育を行い、交通ルールと交通マナーを守る意識を何度も積み重ねて習慣づけることが大切です。

特に、高齢化が進行している中で高齢者が関与する事故が増えていることから高齢者や運転免許証を持たない方や、少子化により人口割合が少ない次世代を担う子どもを中心として、あらゆる広報媒体の活用や各種イベント等への参加を呼び掛ける等、効果的に交通安全意識の高揚を図るとともに、市民や地域等の活動を支援していきます。

高齢化に伴い、高齢者の運転機会も増加すると考えられるため、交通安全講習会等を継続して開催し、高齢者の安全運転への意識の向上を図ります。更に、運動能力や知覚能力の低下の自覚を促すことを目的とした、高齢者向けの自動車安全運転教育の充実を図ります。

また、子どもにおいては、子ども単独若しくは保護者とともに巻き込まれてしまう危険性もあるため、各関係機関等との協力をもとに、子ども単独で巻き込まれることを防ぐ交通安全教育の推進とともにその保護者に対する交通安全教育も更に推進します。



1 交通安全教育の推進

(1) 学校等における交通安全教育

交通安全教育は、学校の教育活動全体を通して行うことを基本とし、学校活動、学校行事等を中心に児童・生徒の発達段階に即した適切な指導を行うとともに、体験・実践型の交通安全教育を実施し、交通ルールの習得を目的とした指導を行います。

ア 幼児に対する交通安全教育は、単独行動を始める早い時期に実施することが大切です。幼稚園や保育園でDVD等の視聴覚教材の活用等により、交通ルールの理解と、安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。また、幼児だけでなく保護者についても交通ルールの再確認をしてもらうほか、自転車の通行ルールの遵守と幼児用ヘルメット着用についての広報機会をつくり、日常生活を通じた家庭での指導を促します。

イ 小学校では、安全な道路の歩行と横断、自転車の安全利用と点検整備、技能の取得、交通ルールの理解等安全に行動することができる判断力の育成を行うために、警察署と連携し、参加・体験型交通安全教室の充実を図っていきます。また、自転車運転免許証^{*8}を発行することにより、自転車の安全利用の責任と自覚を促します。

ウ 中学校では、交通事情や交通法規、応急処置等に関する基本的事項の理

解を深めるために、警察署と連携し、スケアードストレイト*⁹等の参加・体験型の活動を取り入れるほか、自転車利用については自身が加害者になり得ることも含め、交通ルールの遵守ができるよう交通安全教育の充実を図っていきます。交通安全と交通災害防止についての態度・能力の育成に努めるほか、交通社会の一員としての責任と自覚を高めるよう指導の充実を図ります。

(2) 地域社会や家庭における交通安全教育

交通安全意識を地域社会の隅々まで浸透させるため、自治会や地域で活動を行うさまざまな組織に対し、交通安全教育に関する情報提供をする等の必要な支援を行い、交通安全意識の向上を図ります。

ア 地域・職場に対しては、自治会、事業所等を単位とした交通安全講習会を実施するほか、交通安全協会、地域交通安全活動推進委員、園児交通安全防犯連絡会、交通少年団等の交通安全組織・団体と協力した交通安全教育を推進します。

イ 高齢者に対しては、老人クラブ、高齢者サークル等、社会参加の場や高齢者の集まるあらゆる機会に、加齢による身体機能低下の自覚を促すとともに高齢者に関与する事故が増えていることを伝え、運転者、歩行者両面から理解しやすく参加のしやすいDVD等の映像を活用した出前型講座のほか、体験、実践型の交通安全教育を実施します。

ウ 家庭で交通安全について話し合いがなされるよう、小学校や保育園等に通う子どもを持つ保護者に対して、積極的な呼び掛けを行い、幼児期からの交通安全教育が行われるよう交通安全意識の普及に努めます。

(3) 交通安全教育センター等の活用

最新の道路交通法の周知とともに、交通安全意識のさらなる高揚を図るため、市内のみならず、市外での交通安全教育も広く周知するとともに、積極的な参加を促し、市民の交通安全意識の底上げを図ります。特に警視庁交通安全教育センター（世田谷区喜多見1-1-7）については、周知を図り、効果的に活用していきます。

また、交通安全関係団体や民間機関等で開催される交通安全教育の情報提供を行うとともに、各種イベント等への参加を呼び掛け、交通安全教育の推進を図ります。

(4) 横断歩行者の安全確保に関する教育

あらゆる機会を通じて、運転者に対して横断歩道手前の減速義務や横断歩道における歩行者優先等の交通ルールについて、再徹底を図るための交通安全教育を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。更に、運転者に横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつける等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

(5) 「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進

交通安全教育に当たっては、従前の取組に加え、ウェブサイトや SNS 等、各種媒体を積極的に活用する等、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

2 普及・啓発活動の推進

(1) 交通安全運動等の推進

春・秋の全国交通安全運動、交通安全のつどい、交通安全キャンペーン等を通して、広く市民に交通安全意識の普及・啓発を行い、市民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しい交通マナーを実践できるよう交通安全意識の向上を図ります。また、地域ぐるみの交通安全活動の日として毎月 10 日の「1 日交通安全の日」の推進、更に、「自転車安全利用キャンペーン」、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」により、自転車利用のルールの確立及びマナー向上のための啓発を行い、歩行者優先の自転車走行の周知や放置自転車の防止を図ります。その上で、家庭で交通安全についての話合いがなされるよう積極的な呼び掛けを行います。

(2) 広報活動の充実

交通事故をなくすためには、市民一人ひとりが「交通安全」を自分自身の問題として捉え、交通ルールを守り、交通マナーを高め、実践していくことが大切です。市民に広く周知を図るため、市ホームページ・広報こまえに掲載するほか、チラシ、パンフレット等の配布、ポスター、懸垂幕、横断幕、立看板、広報車による巡回広報の実施等、あらゆる広報媒体を通して効果的な広報活動を推進します。また、反射材等の交通安全グッズの配布等により、交通安全の推進に努めます。

(3) 飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立

現在も発生する飲酒運転による重大事故の発生を契機として、飲酒運転の根絶がより一層強く求められています。飲酒運転は、重大事故に直結するきわめて危険な犯罪行為であるということを強く認識し、「飲んだら乗るな、乗るなら飲むな」を合言葉に運転者への教育等を推進するほか、自動車運転者本人に対する啓発だけではなく、地域商店等の協力を得て、酒類を提供する飲食店や自動車の同乗者、運転者の家族等に「酒を飲んだ人には運転させない」という意識の啓発・広報活動を啓発グッズ等の活用で引き続き行います。

また、交通安全講習会を通して、飲酒運転防止への意識を高める等、運転者教育等の推進を図ります。

(4) 二輪車運転者に対する交通安全教育

二輪車は大きな怪我や死亡事故につながりやすいため、二輪車の安全運転を推進し、事故を防止する必要があります。地域、職場等における交通安全講習会を積極的に開催するとともに、関係団体と連携し、効率的な交通安全教育を推進します。

(5) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進

車両の前照灯等の日没より早めの点灯を呼び掛ける「トワイライト・オン運動」や、明るく目立つ色の服装やライトが当たると反射する「反射材(リフレクター)」を服や持ち物等に付けることで、薄暮時(日没の前後それぞれ1時間)から夜間にかけてドライバーに対して自分の存在を示す呼び掛けの「リフレクター運動」を警察署等、関係機関と連携し、広報啓発活動を推進します。

(6) 「携帯電話等のながら操作^{*10}の危険性」の周知

運転中の携帯電話等の操作については道路交通法違反となるだけではなく、歩行者であっても携帯電話等の歩きながらの操作は、自身が人や車両に衝突するだけではなく相手に怪我をさせる可能性があるため、「携帯電話等のながら操作の危険性」について広報啓発を推進します。

(7) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等

各種キャンペーン等の機会を通じて、通学路等の周辺を通行するドライバーに対する速度抑制や子どもを交通事故から守るための広報活動を推進します。

(8) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進

自転車用ヘルメット着用の促進を図るため、ポスターやインターネット等を活用した広報啓発活動を実施し、ヘルメット着用の気運醸成を図ります。

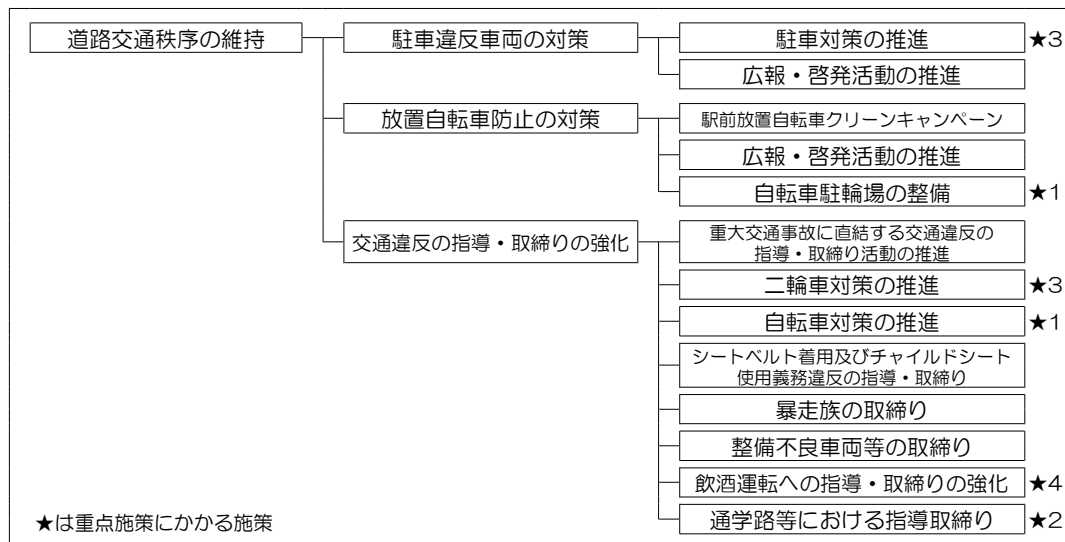
分野別施策3

道路交通秩序の維持

基本的な考え方

違法駐車や放置自転車は、車両や歩行者の通行の妨げになるばかりでなく、交通事故の原因となることや緊急車両の通行の妨げになることもあり、解決すべき重要な課題です。今後も広報・啓発活動を実施する等、違法駐車防止・放置自転車防止対策の一層の強化を進める必要があります。また、飲酒運転、無免許運転等の交通事故に直結する悪質・危険性の高い交通違反の指導・取締り、暴走族対策等は交通事故防止のために欠かせません。

このような状況において、交通事故をなくし、道路交通の安全性や利便性を高めていくためには、道路交通秩序の確立が不可欠となります。



1 駐車違反車両の対策

(1) 駐車対策の推進

駅周辺や主要幹線道路と悪質・危険性や迷惑性の高い違法駐車を重点に、移動措置を含めた適切な取締りを推進し、駐車秩序の確立に努めます。

駅周辺等、商業施設が集積する場所は、バスやタクシー等の車両の利用も多く、違法駐車により交通事故や交通渋滞を引き起こすことがあります。このため駅周辺等の違法駐車を無くすために、既存駐車場の利用促進を行います。

また、商店街等、地域ぐるみで、車両を放置させないための取組を進めるよう呼び掛けを行っていきます。また、二輪車においても、駅前放置二輪車の削減を図るため、関係者等による二輪車駐輪場の整備促進を検討します。

(2) 広報・啓発活動の推進

警察署を始め、関係機関・団体等と連携し、パトロール等を実施するとともに、ポスター・チラシ等の作成・配布や広報こまめ等への掲載等、広報や啓発活動を積極的に進め、違法駐車防止を呼び掛けます。

2 放置自転車防止の対策

(1) 駅前放置自転車クリーンキャンペーン

関係機関・団体の協力を得て、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を展開する等、自転車利用のルールの確立及び交通マナーの向上のための啓発を行い、自転車駐輪場の利用促進を図り、放置自転車の発生防止を図ります。

(2) 広報・啓発活動の推進

自転車指導員を配置する等、声掛けや注意喚起をするとともに、平成30年度に作成した「狛江駅周辺 和泉多摩川・喜多見駅駐輪場ガイド」等により駐輪場を紹介するほか、駅前等の放置禁止区域については放置自転車等の撤去を推進することで周知を図り、放置自転車の防止に努めます。

(3) 自転車駐輪場の整備

駅前放置自転車の削減を図るため、関係者等による自転車駐輪場の整備促進を図ります。

3 交通違反の指導・取締りの強化

(1) 重大交通事故に直結する交通違反の指導・取締り活動の推進

飲酒運転、無免許運転、速度超過、信号無視や一時不停止、横断歩行者妨害等の交差点違反等、重大交通事故の直結かつ主要な原因となっている違反を重点として、指導・取締りを警察署に要請します。

(2) 二輪車対策の推進

二輪車の死亡・重傷事故が発生している路線を重点に、悪質・危険性・迷惑性の高い違反(速度超過、進路変更、割り込み等)の指導・取締りを警察署に要請し、安全運転意識の高揚を図ります。

(3) 自転車対策の推進

自転車乗用中による交通事故が多発しているため、警察署等の協力を得て、自転車の安全利用の促進を図るとともに、危険性・迷惑性が高い自転車の走行に対しては、指導警告書を活用した街頭指導の強化を、信号無視・一時不停止等、悪

質・危険な違反者に対しては、取締りの強化を警察署に要請します。

(4) シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導・取締り

これまでの指導・取締りの効果等もあり、運転席・助手席でのシートベルトの着用については、一定の成果が見られますが、後部座席でのシートベルト着用及びチャイルドシートの使用を怠っているケースが見受けられます。これら使用義務の徹底を図るため、指導・取締りを強化するとともに過去に起きてしまった事故の例等を紹介し、正しい着用についてわかりやすい広報・啓発活動の充実を図ります。

(5) 暴走族の取締り

重大事故につながる恐れのある暴走族に対しては、暴走族追放に向けた広報・啓発活動を行う等、暴走族の抑制を図ります。暴走行為が本格化する夏期を控える6月の1ヶ月間を暴走族追放期間として、暴走族の活動を未然に防ぐとともに、二輪車による事故防止を図ります。

(6) 整備不良車両等の取締り

整備不良車両や不正改造車両の走行は、道路交通秩序を乱すとともに、排出ガスによる大気汚染、騒音等により環境悪化の原因ともなっています。危険・迷惑な行為を防止するため、指導・取締りを警察署に要請します。

(7) 飲酒運転への指導・取締りの強化

警察署による指導・取締りの強化を要請します。また、業務上で自動車を運転する場合は、使用者の責任における監督・指導の強化を啓発し、事業使用者による監督・指導の強化を図ります。

(8) 通学路等における指導取締り

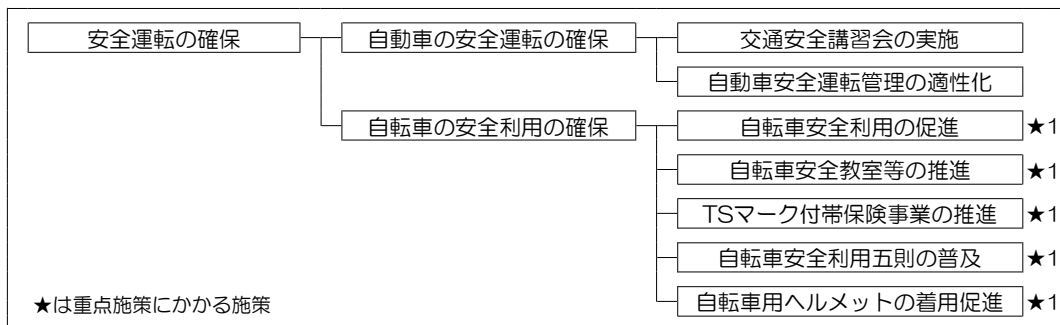
通学路等における子どもの安全を確保するため、登下校時間等を勘案し、通行禁止違反や横断歩行者妨害等の交通違反の指導・取締りを警察署に要請します。

分野別施策4

安全運転の確保

基本的な考え方

交通事故の着実な減少を図るためには、運転者の安全運転によるところが大きい
ため、人命尊重の理念を基本に、交通ルールに則した忠実な運転の実践が大切
です。



1 自動車の安全運転の確保

(1) 交通安全講習会の実施

自動車の安全運転を推進するため、交通安全講習会を実施する等、安全運転意識の向上を図ります。また、高齢運転者の安全運転の取組として、警視庁交通安全教育センターでの高齢者向けの自動車安全運転講習を周知するとともに、免許証の自主返納に関連した「運転経歴証明書」*11 制度の周知のほか、現在実施している自主返納推進事業の充実を図ります。

(2) 自動車安全運転管理の適正化

業務上で自動車運転を必要とする場合では、安全運転を確保するため、運転者を使用する事業所に対しては、事業所の自主的安全運転管理の充実を図っていく必要があります。安全運転管理者及び副安全運転管理者については、交通安全教育に必要な知識、技能等の講習を受講するように促し、その資質と管理技能の向上を図り、事業所における安全運転教育と安全運転管理の適正化を推進していきます。

2 自転車の安全利用の確保

(1) 自転車安全利用の促進

歩道上での歩行者妨害、スピードの出し過ぎ、無灯火、傘差し運転、携帯電話を使用しながらの運転等は「安全運転義務違反」となり交通事故に直結するため、

自転車利用者の指導・取締りの強化を交通管理者に対して要請していきます。

(2) 自転車安全教室等の推進

自転車は、無公害で地球環境に優しく、健康的な最も身近な交通手段として、通勤、通学や買い物、スポーツ等に幅広く利用されています。一方、歩行者の傍らを猛スピードで走り抜けるような交通ルールを無視した危険な走行が社会的問題となっています。接触事故を防ぎ、自転車の安全利用のマナーアップを図るため、自転車安全教室を受講していただいた方や、毎年5月に設けられている「自転車月間」でのキャンペーン等に参加していただいた方に反射材を用いた啓発品等を配布し、自転車事故の減少を目指していきます。

(3) TS マーク付帯保険事業の推進

「TS マーク」とは、自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検・整備した自転車に貼付され、傷害保険及び賠償責任保険が付いています（有料）。

市主催の交通安全講習会等の参加者に、当該保険の助成券を配布し、「TS マーク」の普及に努めます。

また、「SGマーク」や「JCF マーク」等安全性の認証を受けたヘルメットの普及に努めます。

(4) 自転車安全利用五則^{*12}の普及

自転車は軽車両であるため車道の走行が原則であり、歩道を通行する際には歩行者優先で走行することとされています。平成27年6月の道路交通法の一部改正による「自転車運転者講習制度」の周知とともに、自転車安全利用五則の普及を図り、自転車の安全利用を推進します。

※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（飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯、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

(5) 自転車用ヘルメットの着用促進

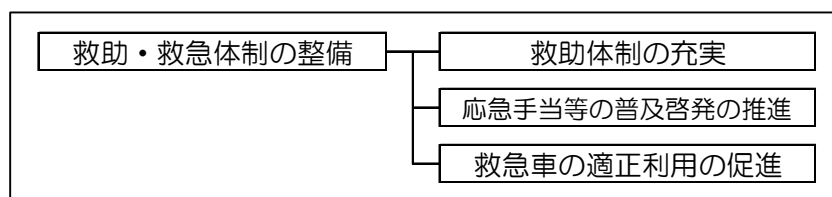
令和2年の警視庁の統計では、自転車乗用中の交通事故で亡くなられた方は、約6割が頭部に致命傷を負っています。また、自転車乗用中の交通事故においてヘルメットを着用していなかった方の致死率は、着用していた方に比べて約3倍

高くなっています。

交通事故の被害を軽減するため、頭部を守ることがとても重要です。ヘルメットの着用を広報するとともに、購入費の補助事業を検討します。

基本的な考え方

交通事故の発生を防止するための取組を実施する一方で、起きてしまった交通事故等による負傷者に対し、適切な救急医療に対応できる緊急医療体制の充実に努める必要があります。交通事故に起因する負傷者の救命率の向上を図るため、救助体制の充実や応急手当等の普及・啓発に努めます。



1 救助体制の充実

負傷者の救命率を高めるため、自動体外式除細動器（AED）等の救急資器材を市の主要施設等に設置する等、医療機関へ搬送する前の救急処置体制の充実を図るほか、設置箇所の周知も推進していきます。

2 応急手当等の普及啓発の推進

交通事故現場等における負傷者の救命率を高めるためには、救急車が現場に到着するまでの間、現場に居合わせ、応急手当をする人の役割が極めて重要であることから、救命講習等の受講の促進を図り、応急手当等の普及・啓発を推進します。

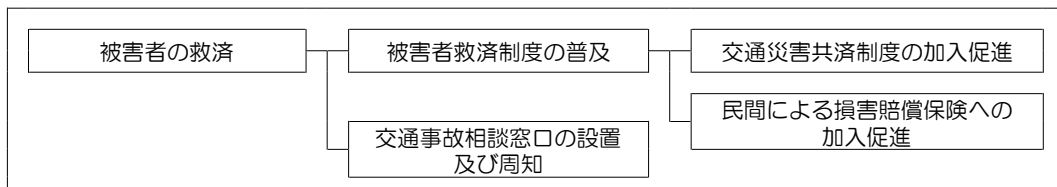
3 救急車の適正利用の促進

真に救急救命処置を必要とする救急事案に対し、救急体制を整え、迅速な対応ができるよう、市民に対して救急車の適正利用を推進します。東京消防庁救急相談センター（#7119）の利用促進を図るとともに、東京民間救急コールセンターの活用による民間救急車及びサポートキャブ^{*13}の利用について周知を図ります。

基本的な考え方

万が一、交通事故にあわられた場合の救済制度として、交通災害共済制度の加入の促進を図ります。また、加害者となった場合の損害賠償等、経済的問題に対応すべく、民間による損害賠償保険への加入促進を図ります。

また、交通事故の処理は、当事者間での解決が原則ですが、手続の煩雑さ、法律知識の不足等により多くの時間と労力を必要とします。交通災害者の救済救護のため、法律的な交通事故相談ができる窓口を広く活用していただくために周知を図ります。



1 被害者救済制度の普及

(1) 交通災害共済制度^{*14}の加入促進

交通事故による経済援助を目的として、東京都市町村民交通災害共済制度（ちよこっと共済）を実施しています。加入者数の増加を目指して、広報こまへの掲載やチラシの配布等、PRに努め、加入の促進を図ります。

(2) 民間による損害賠償保険への加入促進

交通事故の加害者となってしまった場合の損害賠償は、経済的負担が重くなることも多いため、民間による損害賠償保険への加入の促進を図ります。

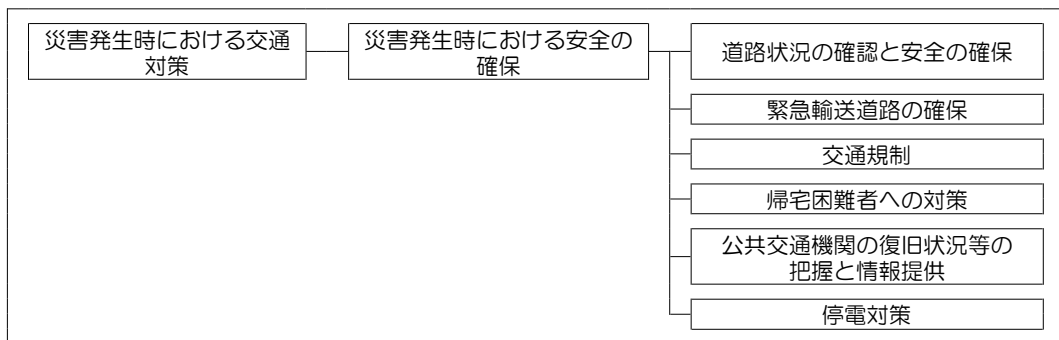
また、東京都では条例が改正され、令和2年4月1日から自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入が義務化されました。保険事業者による自転車損害賠償保険等の普及を進めるとともに、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている「TSマーク」制度等の周知・普及を図ります。

2 交通事故相談窓口の設置及び周知

交通事故にあわられた方等に対して、事前予約制により無料で、弁護士による法的な相談を行う窓口を定期的に開設しています。交通災害の救済救護の手段として広く市民に活用していただくために、周知を図ります。

基本的な考え方

大規模災害が発生した場合においては、「狛江市地域防災計画」に基づき、道路の安全を確保し、被害状況の把握に努め、速やかに交通対策を講じていきます。また、情報提供を通して、混乱を最小限にとどめ、市民の安全の確保を図ります。なお、災害発生前の予防対策、発生後の復旧対策についても同様に「狛江市地域防災計画」に基づくものとしており、ここでは、特に発生時におけるものを特記しています。



1 災害発生時における安全の確保

(1) 道路状況の確認と安全の確保

災害発生時は、道路、街路樹、電信柱、塀等の損壊や倒壊により道路の通行の妨げになる場合があります。市内の道路状況の確認と情報収集に努め、二次災害の発生を防止するため、障害物の除去を行い、道路交通の安全確保を図ります。

(2) 緊急輸送道路の確保

災害発生時は、消火や救出活動、避難活動、物資輸送等、交通の確保が大きな課題となります。また、道路・橋梁等の損壊や車両の放置、ビル等の倒壊により道路が遮断された場合、関係機関や協力業者とともに連絡・調整を行い、通行禁止及び迂回措置等により物資輸送路の確保を図ります。

(3) 交通規制

災害発生時において、道路交通の安全を確保するとともに、住民の避難、緊急物資の輸送その他の措置が的確かつ迅速に実施されるよう、警察等、関係機関に連絡の上、必要な交通規制を行います。なお、警察による交通規制が実施された場合は、情報が入り次第、直ちに通行禁止等に係る区域または道路の区間におい

て、情報の共有に努め、市民や運転者への周知を図る等、混乱の防止を図ります。

(4) 帰宅困難者への対策

公共交通機関の運行が不可能になると、災害発生の時間帯によっては、帰宅困難者が市内を通行することになります。多数の帰宅困難者の通行が予想されるため、一時滞在施設や休憩所への誘導や情報提供等、混乱防止対策等の必要に応じた支援を行います。

(5) 公共交通機関の復旧状況等の把握と情報提供

鉄道やバス等の公共交通機関の復旧状況等の把握に努め、市民や帰宅困難者に対し、運行状況の適切な情報提供を行います。

(6) 停電対策

市内に停電が発生した場合、道路照明や信号機が使用できなくなる等、道路交通環境に重大な影響が出ます。停電に対応できる信号機用電源付加装置の設置等、事前の対策を警察署に要請するほか、災害発生時には警察官による誘導を行うとともに、市内の停電状況による信号機の状況把握に努め、停電中による交通事故防止を図ります。

【参 考 資 料】

- 1 前交通安全計画（平成 28-令和 2 年度）の実績
- 2 委員名簿（狛江市交通安全対策会議）
- 3 狛江市交通安全対策会議条例
- 4 改定審議経過（狛江市交通安全対策会議）
- 5 用語解説

1 前交通安全計画（平成 28-令和 2 年度）の実績

分野別 施策 1	道路交通環境の整備							
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後の 方針	
道路の整備	生活道路	まちづくり条例に係る開発等に併せた道路幅 八幡通り整備基本計画に基づく整備 ゾーン 30 の設置（岩戸北地区、H29） （和泉本町地区、H30）（元和泉地区、H31）					今後も継続	
		年度	28	29	30	31		R2
		新設改良路線数	6	6	4	3		3
	通学路の安全 点検	通学路交通安全対策プログラムに基づく点検の実施					今後も継続	
		年度	28	29	30	31		R2
		点検箇所数	29	28	33	51		29
幹線道路	都市計画道路整備中（調布 3・4・16 号線（電中研前：工 中）（岩戸北区間：用地測量・立会））					今後も継続		
交通安全施 設等の整備	歩道の整備	視覚障がい者誘導ブロックの改良（狛江駅北側・和泉多摩 川駅周辺・市道 30 号線歩道整備横断歩道部）					今後も継続	
		年度	28	29	30	31		R2
		視覚障がい者誘導プロ ック市施工路線数	1	1	1	1		2
	歩車道の改良	狛江駅周辺段差解消整備 自転車ネットワーク計画の策定（H30） 自転車ナビマーク設置：617.2m（R2）					今後も継続	
	道路照明の整備	全 LED 灯のリース化（H29 完了）H30 以降は新設分					リース業者に よる管理	
		年度	28	29	30	31		R2
		LED 化数	47	3,551	23	33		11
	防護柵等の整備						今後も継続	
		年度	28	29	30	31		R2
		ガードレール設置数	3	3	5	1		1
	道路標識の整備	特に進捗なし					今後も継続	
	区画線の整備	グリーンベルトの整備					今後も継続	
		年度	28	29	30	31		R2
区画線延長		1,289	1,221	1,715	944.9	1034.5		
道路反射鏡の 整備						今後も継続		
	年度	28	29	30	31		R2	
	道路反射鏡設置数	15	9	2	4		9	

※各指標については、狛江市決算資料等ほか警視庁による資料提供によるもの

1 前交通安全計画（平成 28-令和 2 年度）の実績

分野別 施策 1	道路交通環境の整備							
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後の 方針	
交通安全施設等の整備	カーブ地点の改良	特に進捗なし					今後も継続	
良好な道路環境の整備	不法占用物の撤去等	道路パトロール（月に数回実施）					今後も継続	
		年度	28	29	30	31		R2
		違反屋外広告除去数	2,836	2,338	1,302	1,234	1,221	
	信号機・標識の改良※						今後も継続	
		年度	28	29	30	31		R2
		標識の改良数	92	160	44	158		41
		LED 信号等設置数	5	-	-	-	-	
道路の緑化推進	街路樹適正管理（年に 34 路線委託剪定）						今後も継続	
電線類の地中化推進	都市計画道路整備中（調布 3・4・16 号（電中研前）） 無電柱化推進計画の策定（H31） 市 33 号線無電柱化予備設計の実施（R2）						道路整備と併せ今後も継続	
違法駐車防止対策の推進	見回りの実施（H28 以降は毎日実施）					今後も継続		
	年度	28	29	30	31		R2	
	指導取締回数	-	-	-	-	-		

※「信号機・標識の改良」における実績は、耐久年数経過等の補修も含む。

※「LED 信号等設置数」については、H28 内に全 LED 信号機に切り替え完了

※各指標については、狛江市決算資料等ほか警視庁による資料提供によるもの

1 前交通安全計画（平成 28-令和 2 年度）の実績

分野別 施策 2		交通安全意識の普及・啓発						
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後の 方針	
交通安全教育の推進	学校等での交通安全教育	幼児	保育士を含む親子交通安全研修会の実施（H29） 市民協働による冊子の配布 交通安全教室用具の貸出実施					今後も継続
		小学生	各学校での自転車教室の実施 市民協働による冊子の配布（再掲）					今後も継続
			年度	28	29	30	31	
			自転車免許証配布数	216	220	116	133	0
	中学生	おおよそ年2校ずつスクエアードストレイトの実施 市民協働による冊子の配布（再掲）					今後も継続	
	地域社会や家庭での交通安全教育	職場 地域	子ども交通安全のつどいの開催 交通安全体験会（和泉多摩川駅周辺）の実施					今後も継続
		高齢者	市民対象スクエアードストレイト内での高齢者メニューの実施 市民協働による冊子の配布（再掲）					今後も継続
		家庭	市内小学校・中学校へのチラシ配布 市民協働による冊子の配布（再掲）					今後も継続
		交通安全教育センター等の活用	市ホームページによる周知 民間教習所等による交通安全教室の実施					今後も継続
	普及・啓発活動の推進	交通安全運動の推進	年2回全国交通安全運動の実施 イベントの実施（つどい、自転車キャンペーン、自動車運転講習会等）					今後も継続
広報活動の充実		広報車による広報活動（交通安全運動中） 市HPトップ画、市広報を通じた広報活動 デジタルサイネージの活用（市内数箇所）					今後も継続	
飲酒運転の根絶		酒類提供店への啓発グッズの配布					今後も継続	
二輪車運転者への交通安全教育		特に進捗なし					今後も継続	
「交差点アイコンタクト運動」等の推進		各イベントでの反射材の配布（市民まつり等） 市民協働による冊子の配布（再掲）					今後も継続	
「携帯電話等ながら操作の危険性」周知		市民協働による冊子の配布（再掲）					今後も継続	

※各指標については、狛江市決算資料等ほか警視庁による資料提供によるもの

1 前交通安全計画（平成 28-令和 2 年度）の実績

分野別 施策 3		道路交通秩序の維持						
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後の 方針	
駐車違反防 止の対策	駐車対策の推進	まちづくり条例に係る開発等による駐車場の設置 広報・HP での狛江駅北口地下駐車場の利用促進 狛江駅北口地下駐車場二輪スペース増床（H31）					今後も継続	
	広報・啓発活動 の推進	立て看板等の表示による啓発の実施					今後も継続	
放置自転車 防止の対策	駅前放置自転車 クリーンキャン ペーン	年 1 回の機会に併せ、狛江駅周辺による周知 午後の自転車等撤去の強化（H29） デジタルサイネージの活用（市内数箇所）					今後も継続	
		年度	28	29	30	31		R2
		自転車撤去台数	892	699	401	448		212
	広報・啓発活動 の推進	実態に合わせた広報・市ホームページ・警告札の 取付け及び駅周辺の見回りによる活動の実施 駐輪場ガイドの作成・配布					今後も継続	
自転車駐輪場の 整備	民間による駐輪場の整備（狛江駅南側）（H29） 自転車等駐車対策協議会での検討					必要に応じて 今後も継続		
交通違反の 指導・取締り 強化	重大事故に直結する 交通違反の指導・取 締り活動の推進	※					今後も継続	
	二輪車対策の推進							
	自転車対策の推進							
	シートベルト着用・ チャイルドシート使 用義務違反取締り							
	暴走族の取締り							
	整備不良車両等の取 締り							
	飲酒運転への指導・ 取締りの強化							

※「交通違反の指導・取締り強化」の各実績については、統計データとして公表された
ものがないため、掲載していません。

※各指標については、狛江市決算資料等ほか警視庁による資料提供によるもの

1 前交通安全計画（平成 28-令和 2 年度）の実績

分野別 施策 4		安全運転の確保						
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後 の方針	
自動車の安全 運転の確保	交通安全講習 会の実施	年2回市民向け（高齢者含む）の実施 高齢者自主返納者への特典事業の実施（H29～） デジタルサイネージの活用（市内数箇所）					今後も継続	
		年度	28	29	30	31		R2
	高齢者自主返納者特典申請数	-	68	108	186	145		
	自動車安全運転 管理の適正化	特に進捗なし					事業者への 周知の推進	
自転車 安全利用の確保	自転車安全利 用の促進	自転車安全五則の周知（チラシの配布、市 HP 等） スクエアードストレイトの実施（市民向け）					今後も継続	
	自転車グッド ライダー制度	事業の見直し（H30：ステッカーから反射材への配布 物の変更）					今後も継続	
		年度	28	29	30	31		R2
		ステッカー配布 枚数	694	512	-	-		-
		自転車整備の推進	市ホームページによる周知					今後も継続
	自転車安全利用 の五則の普及	市ホームページによる周知 駐輪場ガイドの作成・配布（H30）					今後も継続	

分野別 施策 5		救助・救急体制の整備					
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後 の方針
救助・救急体 制の充実		市内 AED 設置箇所を掲載した防災ガイドを全戸 配布（随時更新） 消防団に救助用破砕器具（レッドワン）、エンジンカ ッター等の救助資機材を配備する等救助体制を強 化					今後も継続
応急手当等の 普及啓発の推 進		市民対象の救命講習会を年2回程度開催（年5回予 定したうち、新型コロナウイルス感染症流行の影響 で3回は中止した。）					今後も継続
救急車の適正 利用の促進		チラシ・広報・市ホームページ・安心安全通信に掲 載					今後も継続

※各指標については、狛江市決算資料等ほか警視庁による資料提供によるもの

1 前交通安全計画（平成 28-令和 2 年度）の実績

分野別 施策 6		被害者の救済						
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後 の方針	
被害者救済 制度の普及	交通災害共済 制度の普及	申込書全戸配布（東京市町村総合事務組合実績） 広報・市ホームページの掲載、日曜窓口での受付 各イベントでの周知（市民まつり、高齢者福祉大会等）					今後も継続	
		年度	28	29	30	31		R2
	加入者数	7,631	7,605	7,551	7,412	7,696		
	民間による損害賠償保険への加入促進	市ホームページの掲載					今後も継続	
交通事故相談窓口		広報による相談窓口の紹介					今後も継続	
		年度	28	29	30	31		R2
		相談件数	24	27	16	16		6

分野別 施策 7		災害発生時における交通対策					
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後 の方針
災害発生時 における安全の確保	道路状況の確認 と安全の確保	「狛江市地域防災計画」（平成 30 年修正）に基づき、予防・応急・復旧対策ごとに、それぞれ実施者を明確にし、実施内容が位置づけられている。					今後も継続 ※「狛江市地域防災計画」に基づくものとし、本計画では、災害発生時の内容のみ
	緊急輸送道路の確保						
	交通規制						
	帰宅困難者への対策						
	公共交通機関の復旧状況等の把握						
	停電対策						

※各指標については、狛江市決算資料等ほか警視庁による資料提供によるもの

2 委員名簿（狛江市交通安全対策会議）

区分	氏名	選出区分	備考
会長	若林 勝司	条例第3条委員 条例第5条 (会長)	全国交通信号工事技術協会 理事 工学博士（交通工学・交通計画）
副会長	物部 伸也	条例第3条委員 (市立小中学校PTA 連合会関係者) 条例第5条 (会長が欠けた際の会長より指名を受けた委員)	PTA 連合会副会長
委員	清水 直樹	条例第3条委員 (東京都職員)	東京都北多摩南部建設事務所 管理課長
委員	伊藤 由佳里	条例第3条委員 (調布警察署警察官)	調布警察署交通課長
委員	神永 けい子	条例第3条委員 (市内幼稚園・保育園関係者)	園児交通安全防犯連絡会
委員	富永 豊	条例第3条委員 (調布交通安全協会関係者)	調布交通安全協会副会長
委員	片柳 久美子	条例第3条委員 (公募による市民)	市民
委員	宮原 孝夫	条例第3条委員 (公募による市民)	市民
委員	大門 ミサ子	条例第3条委員 (公募による市民)	市民
委員	小嶺 大進	条例第3条委員 (市教育委員会関係者)	指導室長
委員	遠藤 慎二	条例第3条委員 (市職員)	整備課長
委員	立道 雅央	条例第3条委員 (市職員)	安心安全課長
委員	遠藤 克哉	条例第3条委員 (市職員)	道路交通課長

任期：令和3年4月26日から令和5年4月25日まで

3 狛江市交通安全対策会議条例（平成25年3月29日条例第14号）

（設置）

第1条 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第18条第1項の規定に基づき、狛江市交通安全対策会議（以下「交通安全会議」という。）を設置する。

（所掌事務）

第2条 交通安全会議の所掌事務は、次の各号に掲げるとおりとする。

- （1） 狛江市交通安全計画の作成及びその実施を推進すること。
- （2） 前号に掲げるもののほか、総合的な交通安全施策の推進に関すること。

（組織）

第3条 交通安全会議は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する委員15人以内をもって組織する。

- （1） 東京都の職員 1人
- （2） 警視庁調布警察署の警察官 1人
- （3） 市の職員 3人以内
- （4） 狛江市教育委員会の関係者 1人
- （5） 狛江市立小中学校PTA連合会の関係者 1人
- （6） 狛江市内の幼稚園又は保育園の関係者 1人以内
- （7） 調布交通安全協会の関係者 2人以内
- （8） 公募による市民委員 3人以内
- （9） その他市長が必要と認める者 2人以内

（委員の任期）

第4条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、その前任者の残任期間とする。

（会長）

第5条 交通安全会議に会長を置く。

- 2 会長は、委員の互選による。
- 3 会長は、交通安全会議を代表し、会務を総理する。
- 4 会長に事故があるとき、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。

（議事等）

第6条 前各条に定めるもののほか、交通安全会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通安全会議に諮って定める。

4 改定審議経過（狛江市交通安全対策会議）

	開催年月日	主な検討事項
令和3年 第1回 交通安全対策会議	令和3年5月17日	<ul style="list-style-type: none"> ・会長、副会長の選出 ・狛江市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）の実績報告について ・国・東京都の計画策定について ・狛江市交通安全計画の方向性について ・狛江市交通安全計画（原案）について ・交通計画の理念（案）について
令和3年 第2回 交通安全対策会議	令和3年6月9日	<ul style="list-style-type: none"> ・狛江市交通安全計画（素案）について ・市民説明会及びパブリックコメント実施内容について
令和3年 第3回 交通安全対策会議	令和3年8月18日	<ul style="list-style-type: none"> ・市民説明会及びパブリックコメントの実施結果、回答について ・狛江市交通安全計画（案）について

5 用語解説

(※本文掲載順となります)

*1 第1当事者・第2当事者

第1当事者は、事故当事者の中で過失（違反）がより重い者、若しくは過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより小さい方の当事者のこと。また、第2当事者は、事故当事者の中で過失（違反）がより軽い者、若しくは過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者。

*2 自転車運転者講習制度

平成25年の改正道路交通法施行に伴い、平成27年6月1日から、交通の危険を生じさせる恐れのある一定の違反行為（危険行為）を繰り返した自転車の運転者に対して行う講習制度。

*3 ゾーン30

生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つで、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、区域内における車の走行速度や通り抜けを抑制させるための区域（ゾーン）を定めた時速30キロの速度規制。

*4 ユニバーサルデザインブロック

歩道と車道の段差を部分的に無くすことにより、車椅子やベビーカー等を利用する方がスムーズな通行ができるようにデザインしたブロックで、主に横断歩道と連動して設置される。また、着色により目の不自由な方にも歩車道を判別する手掛かりを付与したものもある。

*5 グリーンベルト

歩道と車道が区分されていない道路において、交通事故を防止することを目的として、ドライバーが車道と路側帯を視覚的に、より明瞭に区分できるように路側帯を緑色に着色したもの。同じ効果として、全面の着色ではなく線のみのグリーンラインもある。

*6 視覚障がい者用信号機

信号機に音響装置を付加し、専用ボタンにより歩行者用青信号の表示の開始と継続を知らせる音声、又はメロディーを発する信号機。

*7 ゆとりシグナル

信号の色が変わる目安として、赤若しくは青になっている間の経過時間表示機能が付

いた歩行者用信号機。

*8 自転車運転免許証

法律上の効力は無いものの、各自治体・警察署が独自に発行することで、小学生・中学生・高校生・高齢者へ自転車交通安全教室等への参加を促し、自転車等の交通ルールの遵守を推進するもの。

*9 スケアードストレイト

プロのスタントマンによる衝突実演を見ることで、交通事故の恐ろしさを体験し、交通ルールとマナーの遵守の必要性を再確認する交通安全教育技法。

*10 ながら操作

歩行・運転等の動作を行いながら、スマートフォン等の小型電子機器等を用いてウェブページを閲覧等の操作を行うこと。特に運転中においては、操作している本人のほか、周りにいる人を事故等に巻き込んでしまう危険性が高い。

*11 運転経歴証明書

過去の運転経歴を証明するもので、有効期限内に運転免許を返納した日から5年以内、または運転免許の有効期間が過ぎてから5年以内であれば、運転免許試験場へ申請することにより、身分証明書として利用できる。施設等によっては特典を受けることができる場合もある。

*12 自転車安全五則

自転車に関する交通秩序の整序化を図り自転車の安全利用を促進するため、平成19年7月10日に国の中央交通安全対策会議交通対策本部で、自転車の通行ルールの広報啓発にあたり活用することになったもの。

*13 サポートキャブ（サポートCab）

自分で歩行が可能な方で緊急性がない場合に、通院等を支援するタクシー事業者。一般のタクシー事業者がサポートCabを実施する際には、東京消防庁の定める救命講習受講優良証の交付を受けることや、一定台数のタクシーを保有すること等の条件がある。

*14 東京都市町村民交通災害共済（ちょこっと共済）

加入期間中に交通災害にあった場合に見舞金等を給付することを目的とする共済制度であり、東京市町村総合事務組合が実施しているもの。

狛江市交通安全計画

発行年月	令和3年9月
発行者	狛江市
編集	狛江市都市建設部道路交通課 東京都狛江市和泉本町一丁目1番5号 03-3430-1111
刊行物番号	R3-32
印刷者	庁内印刷
頒布価格	70円