

交通安全計画

新旧対比表

新 目次	旧 目次
第1部 総論・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1	第1部 総論・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
第1章 計画の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1	第1章 計画の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
1 計画策定の主旨・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1	1 計画策定の主旨・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2 計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1	2 計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
3 計画の性格・期間等・・・・・・・・・・・・・・・・ 2	3 計画の性格・期間等・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
(1) 総合的計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2	(1) 総合的計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
(2) 計画の実現・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2	(2) 計画の実現・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
(3) 持続可能な開発のための目標（SDGs）達成に向けて・・・・・・・・ 2	(3) 他との計画との関係・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
(4) 他との計画との関係・・・・・・・・・・・・・・・・ 2	(4) 計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
(5) 計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2	第2章 交通事故等の状況・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
第2章 交通事故等の状況・・・・・・・・・・・・・・・・ 3	1 交通事故発生背景・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
1 交通事故発生背景・・・・・・・・・・・・・・・・ 3	(1) 東大和市の位置・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
(1) 東大和市の位置・・・・・・・・・・・・・・・・ 3	(2) 人口・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
(2) 人口・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3	(3) 自動車保有台数・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
(3) 自動車保有台数・・・・・・・・・・・・・・・・ 4	(4) 道路の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
(4) 道路の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5	2 交通事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
2 交通事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6	(1) 交通事故の概況・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
(1) 交通事故の概況・・・・・・・・・・・・・・・・ 6	(2) 交通事故の態様・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
(2) 交通事故の態様・・・・・・・・・・・・・・・・ 7	(3) 道路別事故発生状況・・・・・・・・・・・・・・ 7
(3) 道路別事故発生状況・・・・・・・・・・・・・・ 7	(4) 年齢別事故発生状況・・・・・・・・・・・・・・ 8
(4) 年齢別事故発生状況・・・・・・・・・・・・・・ 8	(5) 二輪車の交通事故・・・・・・・・・・・・・・ 9
(5) 二輪車の交通事故・・・・・・・・・・・・・・ 9	(6) 自転車の交通事故・・・・・・・・・・・・・・ 9
(6) 自転車の交通事故・・・・・・・・・・・・・・ 9	(7) 子ども（中学生以下）の交通事故・・・・・・・・ 10
(7) 子ども（中学生以下）の交通事故・・・・・・・・ 10	(8) 高齢者（65歳以上）の交通事故・・・・・・・・ 10
(8) 高齢者（65歳以上）の交通事故・・・・・・・・ 10	第2部 推進施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
第2部 推進施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11	I 重点施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
I 重点施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11	第1章 高齢者及び子供の交通安全の確保・・・・・・・・ 11
第1章 高齢者及び子供の交通安全の確保・・・・・・・・ 11	1 基本的考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
1 基本的考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11	2 道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・ 11
2 道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・ 11	(1) 歩道等の整備・・・・・・・・・・・・・・ 11
(1) 歩道等の整備・・・・・・・・・・・・・・ 11	

新	旧
(1) 歩道等の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・11	(2) 信号機の整備・高度化・・・・・・・・・・11
(2) 信号機の整備・高度化・・・・・・・・・・11	3 教育・啓発の推進・・・・・・・・・・12
3 教育・啓発の推進・・・・・・・・・・12	(1) 交通安全教育の更なる推進・・・・・・・・12
(1) 交通安全教育の更なる推進・・・・・・・・12	(2) 地域ぐるみの交通安全運動の推進・・・・12
(2) 地域ぐるみの交通安全運動の推進・・・・12	(3) 運転支援技術啓発の推進・・・・・・・・12
(3) 運転支援技術啓発の推進・・・・・・・・12	第2章 自転車の安全利用の推進・・・・・・・・13
第2章 自転車の安全利用の推進・・・・・・・・13	1 基本的考え方・・・・・・・・・・13
1 基本的考え方・・・・・・・・・・13	2 教育・啓発の推進・・・・・・・・・・13
2 教育・啓発の推進・・・・・・・・・・13	(1) 学校等における交通安全教育・・・・・・・・13
(1) 学校等における交通安全教育・・・・・・・・13	(2) 地域社会における交通安全意識の高揚・・・・13
(2) 地域社会における交通安全意識の高揚・・・・13	(3) 放置自転車の発生防止・・・・・・・・・・13
(3) 放置自転車の発生防止・・・・・・・・・・13	(4) 幼児・学童用ヘルメットの着用の推進・・・・14
(4) 幼児・学童用ヘルメットの着用の推進・・・・14	(5) 自転車損害賠償保険等へ加入の促進・・・・14
(5) 自転車損害賠償保険等へ加入の促進・・・・14	3 自転車通行空間等の整備・・・・・・・・14
3 自転車通行空間等の整備・・・・・・・・14	(1) 自転車通行空間の整備・・・・・・・・14
(1) 自転車通行空間の整備・・・・・・・・14	(2) 不法占用物の排除・・・・・・・・・・14
(2) 不法占用物の排除・・・・・・・・・・14	(3) 自転車等駐車場利用の促進・・・・・・・・14
(3) 自転車等駐車場利用の促進・・・・・・・・14	(4) 「東大和市自転車等の駐車対策に関する総合計画」の推進・・・・14
(4) 「東大和市自転車等の駐車対策に関する総合計画」の推進・・・・14	4 指導の強化・・・・・・・・・・14
4 指導の強化・・・・・・・・・・14	第3章 二輪車の安全対策の推進・・・・・・・・15
第3章 二輪車の安全対策の推進・・・・・・・・15	1 基本的考え方・・・・・・・・・・15
1 基本的考え方・・・・・・・・・・15	2 教育・啓発の推進・・・・・・・・・・15
2 教育・啓発の推進・・・・・・・・・・15	(1) 二輪運転者に対する交通安全教育・・・・・・・・15
(1) 二輪運転者に対する交通安全教育・・・・・・・・15	(2) 学校等における交通安全教育・・・・・・・・15
(2) 学校等における交通安全教育・・・・・・・・15	(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進・・・・15
(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進・・・・15	(4) 暴走族追放運動の推進・・・・・・・・・・15
(4) 暴走族追放運動の推進・・・・・・・・・・15	3 道路交通環境の整備・・・・・・・・・・16
3 道路交通環境の整備・・・・・・・・・・16	(1) カーブ地点の改良・・・・・・・・・・16
(1) カーブ地点の改良・・・・・・・・・・16	(2) 事故防止のための交通管制・・・・・・・・16
(2) 事故防止のための交通管制・・・・・・・・16	第4章 飲酒運転の根絶・・・・・・・・17
第4章 飲酒運転の根絶・・・・・・・・17	1 基本的考え方・・・・・・・・・・17
1 基本的考え方・・・・・・・・・・17	2 広報啓発の推進・・・・・・・・・・17
2 広報啓発の推進・・・・・・・・・・17	(1) 広報活動の推進・・・・・・・・・・17
(1) 広報活動の推進・・・・・・・・・・17	

新	旧
<p style="text-align: center;">第 1 部 総 論</p> <p>第 1 章 計画の考え方</p> <p>1 計画策定の主旨 東大和市内における過去 5 年間の交通事故発生件数の推移をみると、発生件数・負傷者数とも減少傾向であったところ、令和元年から増加に転じており、「安全で安心な生活環境のもと、健康で明るい生活を送りたい。」という市民の願いに応えるため、これまで以上に人命尊重の理念のもと、従来の施策を踏まえつつ、総合的な交通安全対策を強力かつ計画的に推進していかなければならない。 東大和市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和 4 5 年法律第 1 1 0 号）に基づき、市内における交通事故などの交通災害から市民の生命身体を守り、安全で安心な生活環境を確保することを目的とした交通安全対策の総合的な推進を図るために策定するものである。 なお、本計画は、第 1 1 次東京都交通安全計画との整合性を図りながら推進していくものである。</p> <p>2 計画の目標 人命尊重の理念のもとに、交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には交通事故のない安全で安心な都市を実現するため、この計画に定める諸施策を総合的かつ効果的に実施することにより、交通災害の防止を図る。 上記の目的達成のため、下記の 4 点を重点課題として掲げ、交通事故の発生と死傷者数を最大限抑制することを目標とする。</p> <p>(1) 「高齢者及び子供の交通安全の確保」 今後ますます増加する高齢者と次代を担う子供に対する交通安全対策を推進する。</p> <p>(2) 「自転車の安全利用の推進」 交通事故全体に対する、都内での自転車関与率が令和 2 年は 4 0 . 6 % となっており、全国の自転車関与率 2 1 . 9 % と比較して高い。</p> <p>(3) 「二輪車の安全対策の推進」 交通事故死者の構成比が高く、令和 2 年は都内の交通事故死者の約 2 6 % が、</p>	<p style="text-align: center;">第 1 部 総 論</p> <p>第 1 章 計画の考え方</p> <p>1 計画策定の主旨 東大和市内における過去 5 年間の交通事故発生件数の推移をみると、発生件数・負傷者数とも減少傾向にあるが、「安全で安心な生活環境のもと、健康で明るい生活を送りたい。」という市民の願いに応えるため、引き続き人命尊重の理念のもと、従来の施策を踏まえつつ、総合的な交通安全対策を強力かつ計画的に推進していかなければならない。 東大和市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和 4 5 年法律第 1 1 0 号）に基づき、市内における交通事故などの交通災害から市民の生命身体を守り、安全で安心な生活環境を確保することを目的とした交通安全対策の総合的な推進を図るために策定するものである。 なお、本計画は、第 1 0 次東京都交通安全計画との整合性を図りながら推進していくものである。</p> <p>2 計画の目標 人命尊重の理念のもとに、交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には交通事故のない安全で安心な都市を実現するため、この計画に定める諸施策を総合的かつ効果的に実施することにより、交通災害の防止を図る。 上記の目的達成のため、下記の 4 点を重点課題として掲げ、交通事故の発生と死傷者数を最大限抑制することを目標とする。</p> <p>(1) 「高齢者の交通安全の確保」 今後ますます増加する高齢者に対する交通安全対策を推進する。</p> <p>(2) 「自転車の安全利用の推進」 交通事故全体に対する、都内での自転車関与率が平成 2 7 年は 3 0 % を超え、全国の自転車関与率 1 8 . 4 % と比較して高い。</p> <p>(3) 「二輪車の安全対策の推進」 交通事故死者の構成比が高く、平成 2 7 年は都内の交通事故死者の 2 4 % が、二輪車乗車中であった。</p>

新	旧
<p>二輪車乗車中であつた。</p> <p>(4) 「飲酒運転の根絶」 重大事故に直結する極めて悪質、危険な犯罪である。</p> <p>3 計画の性格・期間等</p> <p>(1) 総合的計画 本計画では、交通安全対策基本法第26条の規定により、東大和市の交通安全対策について総合的かつ計画的な推進を図るための施策の大綱を定める。</p> <p>(2) 計画の実現 この計画の実現に当たっては、有効かつ具体的な施策を計画するとともに、必要に応じて関係行政機関等に協力を要請していく。</p> <p>(3) 持続可能な開発のための目標（SDGs）達成に向けて 平成27年に国連で採択されたSDGsで掲げられている17のゴール(意欲目標)のうち、本計画は項目3の「すべての人に健康と福祉を」に分類され、その中のターゲット（行動目標）である「世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。」の目標達成に向けて、交通安全対策を推進していく。</p> <p>(4) 他の計画との関係 本計画は、第11次東京都交通安全計画、その他関係する諸計画との整合性を図り策定する。</p> <p>(5) 計画の期間 本計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5か年とする。</p>	<p>(4) 「飲酒運転の根絶」 重大事故に直結する極めて悪質、危険な犯罪である。</p> <p>3 計画の性格・期間等</p> <p>(1) 総合的計画 本計画では、交通安全対策基本法第26条の規定により、東大和市の交通安全対策について総合的かつ計画的な推進を図るための施策の大綱を定める。</p> <p>(2) 計画の実現 この計画の実現に当たっては、有効かつ具体的な施策を計画するとともに、必要に応じて関係行政機関等に協力を要請していく。</p> <p>(3) 他の計画との関係 本計画は、第10次東京都交通安全計画、その他関係する諸計画との整合性を図り策定する。</p> <p>(4) 計画の期間 本計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5か年とする。</p>

新

2 交通事故

市内で発生した交通事故の状況は、次のとおりとなっている。

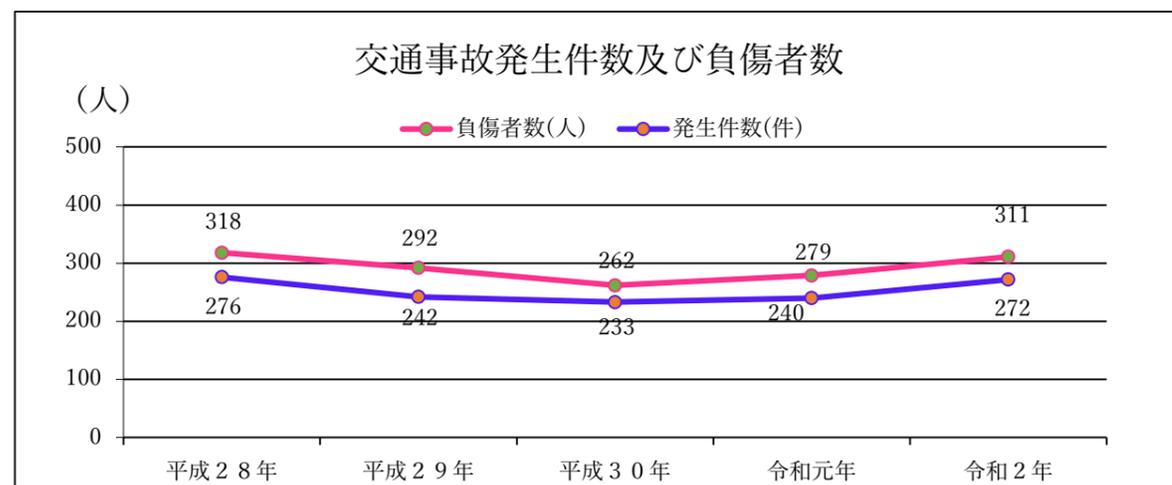
(1) 交通事故の概況

令和2年における交通事故の概況は、発生件数272件、死者数1人、負傷者数311人となっており、過去5年間をみると、発生件数、負傷者数とも平成28年をピークに減少傾向だったものの、平成28年を100とすると、発生件数は98.6%、負傷者数は97.8%と微減となっているが、令和元年から再び増加に転じている。

《市内の交通事故の推移》

区分 \ 年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数(件)	276	242	233	240	272
死者数(人)	0	2	1	2	1
重傷者数(人)	4	2	3	1	2
軽傷者数(人)	314	290	259	278	309
負傷者数(人)	318	292	262	279	311

資料：交通事故統計表（警視庁交通部）



旧

2 交通事故

市内で発生した交通事故の状況は、次のとおりとなっている。

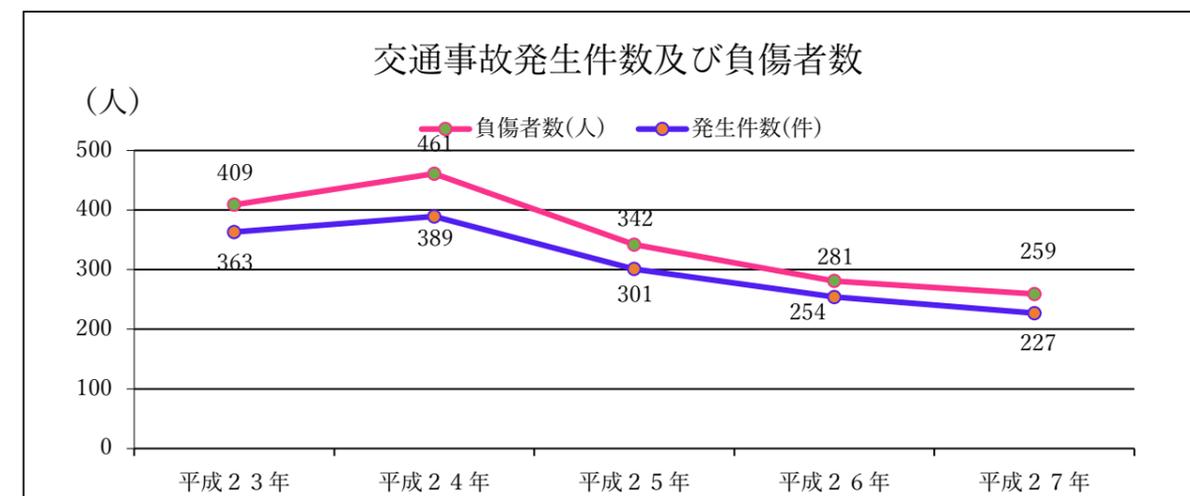
(1) 交通事故の概況

平成27年における交通事故の概況は、発生件数227件、死者数2人、負傷者数259人となっており、過去5年間をみると、発生件数、負傷者数とも平成24年をピークに減少傾向で平成23年を100とすると、発生件数は62.5%、負傷者数は63.3%となる。

《市内の交通事故の推移》

区分 \ 年次	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
発生件数(件)	363	389	301	254	227
死者数(人)	0	3	1	1	2
重傷者数(人)	3	1	0	1	1
軽傷者数(人)	406	460	342	280	258
負傷者数(人)	409	461	342	281	259

資料：交通事故統計表（警視庁交通部）



新				旧																																																																									
<p>(5) 二輪車の交通事故 令和2年中に市内で発生した、二輪車による交通人身事故での死傷者は44人(死亡1人)で、交通事故の全死傷者数(312人)の14.1%となっている。 二輪車の交通事故は、交差点通過時の安全不確認、他車(者)の動静不注視が主な原因となっている。</p> <p>《市内の二輪車交通事故の推移》 (単位：人)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>区分</th> <th>死亡</th> <th>負傷者</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成28年</td><td></td><td>0</td><td>27</td><td>27</td></tr> <tr><td>平成29年</td><td></td><td>0</td><td>28</td><td>28</td></tr> <tr><td>平成30年</td><td></td><td>1</td><td>18</td><td>19</td></tr> <tr><td>令和元年</td><td></td><td>0</td><td>41</td><td>41</td></tr> <tr><td>令和2年</td><td></td><td>1</td><td>43</td><td>44</td></tr> <tr><td>計</td><td></td><td>2</td><td>157</td><td>159</td></tr> </tbody> </table> <p>資料：東京の交通事故(警視庁交通部)</p>				年次	区分	死亡	負傷者	計	平成28年		0	27	27	平成29年		0	28	28	平成30年		1	18	19	令和元年		0	41	41	令和2年		1	43	44	計		2	157	159	<p>(5) 二輪車の交通事故 平成27年中に市内で発生した、二輪車による交通人身事故での死傷者は26人(死亡0人)で、交通事故の全死傷者数(261人)の10.0%となっている。 二輪車の交通事故は、速度超過、交差点通過時の安全不確認、他車(者)の動静不注視が主な原因となっている。</p> <p>《市内の二輪車交通事故の推移》 (単位：人)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>区分</th> <th>死亡</th> <th>負傷者</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成23年</td><td></td><td>0</td><td>44</td><td>44</td></tr> <tr><td>平成24年</td><td></td><td>0</td><td>51</td><td>51</td></tr> <tr><td>平成25年</td><td></td><td>0</td><td>41</td><td>41</td></tr> <tr><td>平成26年</td><td></td><td>0</td><td>31</td><td>31</td></tr> <tr><td>平成27年</td><td></td><td>0</td><td>26</td><td>26</td></tr> <tr><td>計</td><td></td><td>0</td><td>193</td><td>193</td></tr> </tbody> </table> <p>資料：東京の交通事故(警視庁交通部)</p>				年次	区分	死亡	負傷者	計	平成23年		0	44	44	平成24年		0	51	51	平成25年		0	41	41	平成26年		0	31	31	平成27年		0	26	26	計		0	193	193
年次	区分	死亡	負傷者	計																																																																									
平成28年		0	27	27																																																																									
平成29年		0	28	28																																																																									
平成30年		1	18	19																																																																									
令和元年		0	41	41																																																																									
令和2年		1	43	44																																																																									
計		2	157	159																																																																									
年次	区分	死亡	負傷者	計																																																																									
平成23年		0	44	44																																																																									
平成24年		0	51	51																																																																									
平成25年		0	41	41																																																																									
平成26年		0	31	31																																																																									
平成27年		0	26	26																																																																									
計		0	193	193																																																																									
<p>(6) 自転車の交通事故 令和2年中に市内で発生した、自転車による交通人身事故での死傷者は126人(死亡0人)で、交通事故の全死傷者数(312人)の40.4%となっている。 自転車の交通事故は、一時不停止、交差点安全進行義務違反、安全不確認の他、歩行者妨害、信号無視など悪質な交通違反や交通マナーの欠如が主な原因となっている。</p> <p>《市内の自転車交通事故の推移》 (単位：人)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>区分</th> <th>死亡</th> <th>負傷者</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成28年</td><td></td><td>0</td><td>101</td><td>101</td></tr> <tr><td>平成29年</td><td></td><td>0</td><td>93</td><td>93</td></tr> <tr><td>平成30年</td><td></td><td>0</td><td>81</td><td>81</td></tr> <tr><td>令和元年</td><td></td><td>1</td><td>81</td><td>82</td></tr> <tr><td>令和2年</td><td></td><td>0</td><td>126</td><td>126</td></tr> <tr><td>計</td><td></td><td>1</td><td>482</td><td>483</td></tr> </tbody> </table> <p>資料：東京の交通事故(警視庁交通部)</p>				年次	区分	死亡	負傷者	計	平成28年		0	101	101	平成29年		0	93	93	平成30年		0	81	81	令和元年		1	81	82	令和2年		0	126	126	計		1	482	483	<p>(6) 自転車の交通事故 平成27年中に市内で発生した、自転車による交通人身事故での死傷者は89人(死亡1人)で、交通事故の全死傷者数(261人)の34.1%となっている。 自転車の交通事故は、一時不停止、交差点安全進行義務違反、安全不確認の他、歩行者妨害、走行中の携帯電話使用など悪質な交通違反や交通マナーの欠如が主な原因となっている。</p> <p>《市内の自転車交通事故の推移》 (単位：人)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>区分</th> <th>死亡</th> <th>負傷者</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成23年</td><td></td><td>0</td><td>159</td><td>159</td></tr> <tr><td>平成24年</td><td></td><td>2</td><td>155</td><td>157</td></tr> <tr><td>平成25年</td><td></td><td>0</td><td>109</td><td>109</td></tr> <tr><td>平成26年</td><td></td><td>0</td><td>94</td><td>94</td></tr> <tr><td>平成27年</td><td></td><td>1</td><td>88</td><td>89</td></tr> <tr><td>計</td><td></td><td>3</td><td>605</td><td>608</td></tr> </tbody> </table> <p>資料：東京の交通事故(警視庁交通部)</p>				年次	区分	死亡	負傷者	計	平成23年		0	159	159	平成24年		2	155	157	平成25年		0	109	109	平成26年		0	94	94	平成27年		1	88	89	計		3	605	608
年次	区分	死亡	負傷者	計																																																																									
平成28年		0	101	101																																																																									
平成29年		0	93	93																																																																									
平成30年		0	81	81																																																																									
令和元年		1	81	82																																																																									
令和2年		0	126	126																																																																									
計		1	482	483																																																																									
年次	区分	死亡	負傷者	計																																																																									
平成23年		0	159	159																																																																									
平成24年		2	155	157																																																																									
平成25年		0	109	109																																																																									
平成26年		0	94	94																																																																									
平成27年		1	88	89																																																																									
計		3	605	608																																																																									

新						旧																																																																	
<p>(7) 子ども（中学生以下）の交通事故 令和2年中に市内で発生した、交通人身事故のうち、子どもの死傷者は30人（死亡0人）で、交通事故の全死傷者数（312人）の9.6%となっている。</p> <p>《市内の子ども(中学生以下)の交通事故の推移》</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分 \ 年次</th> <th>平成28年</th> <th>平成29年</th> <th>平成30年</th> <th>令和元年</th> <th>令和2年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>発生件数(件)</td> <td>20</td> <td>17</td> <td>19</td> <td>21</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>死者数(人)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>負傷者数(人)</td> <td>24</td> <td>31</td> <td>19</td> <td>30</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>死傷者数(人)</td> <td>24</td> <td>31</td> <td>19</td> <td>30</td> <td>30</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料：東京の交通事故(警視庁交通部)</p>						区分 \ 年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	発生件数(件)	20	17	19	21	24	死者数(人)	0	0	0	0	0	負傷者数(人)	24	31	19	30	30	死傷者数(人)	24	31	19	30	30	<p>(7) 子ども（中学生以下）の交通事故 平成27年中に市内で発生した、交通人身事故のうち、子どもの死傷者は25人（死亡0人）で、交通事故の全死傷者数（261人）の9.6%となっており、歩行中の急な飛び出しが主な原因となっている。</p> <p>《市内の子ども(中学生以下)の交通事故の推移》</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分 \ 年次</th> <th>平成23年</th> <th>平成24年</th> <th>平成25年</th> <th>平成26年</th> <th>平成27年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>発生件数(件)</td> <td>34</td> <td>31</td> <td>31</td> <td>22</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>死者数(人)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>負傷者数(人)</td> <td>50</td> <td>39</td> <td>39</td> <td>26</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>死傷者数(人)</td> <td>50</td> <td>39</td> <td>39</td> <td>26</td> <td>25</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料：東京の交通事故(警視庁交通部)</p>						区分 \ 年次	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	発生件数(件)	34	31	31	22	16	死者数(人)	0	0	0	0	0	負傷者数(人)	50	39	39	26	25	死傷者数(人)	50	39	39	26	25
区分 \ 年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年																																																																		
発生件数(件)	20	17	19	21	24																																																																		
死者数(人)	0	0	0	0	0																																																																		
負傷者数(人)	24	31	19	30	30																																																																		
死傷者数(人)	24	31	19	30	30																																																																		
区分 \ 年次	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年																																																																		
発生件数(件)	34	31	31	22	16																																																																		
死者数(人)	0	0	0	0	0																																																																		
負傷者数(人)	50	39	39	26	25																																																																		
死傷者数(人)	50	39	39	26	25																																																																		
<p>(8) 高齢者（65歳以上）の交通事故 令和2年中に市内で発生した、交通人身事故のうち、高齢者の死傷者は54人（死亡0人）で、交通事故の全死傷者数（312人）の17.3%となっている。</p> <p>《市内の高齢者(65歳以上)の交通事故の推移》</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分 \ 年次</th> <th>平成28年</th> <th>平成29年</th> <th>平成30年</th> <th>令和元年</th> <th>令和2年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>発生件数(件)</td> <td>111</td> <td>82</td> <td>91</td> <td>104</td> <td>96</td> </tr> <tr> <td>死者数(人)</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>負傷者数(人)</td> <td>62</td> <td>36</td> <td>47</td> <td>60</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>死傷者数(人)</td> <td>62</td> <td>37</td> <td>47</td> <td>62</td> <td>54</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料：東京の交通事故(警視庁交通部)</p>						区分 \ 年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	発生件数(件)	111	82	91	104	96	死者数(人)	0	1	0	2	0	負傷者数(人)	62	36	47	60	54	死傷者数(人)	62	37	47	62	54	<p>(8) 高齢者（65歳以上）の交通事故 平成27年中に市内で発生した、交通人身事故のうち、高齢者の死傷者は38人（死亡2人）で、交通事故の全死傷者数（261人）の14.6%となっている。</p> <p>《市内の高齢者(65歳以上)の交通事故の推移》</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分 \ 年次</th> <th>平成23年</th> <th>平成24年</th> <th>平成25年</th> <th>平成26年</th> <th>平成27年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>発生件数(件)</td> <td>108</td> <td>132</td> <td>108</td> <td>94</td> <td>76</td> </tr> <tr> <td>死者数(人)</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>負傷者数(人)</td> <td>47</td> <td>81</td> <td>49</td> <td>49</td> <td>36</td> </tr> <tr> <td>死傷者数(人)</td> <td>47</td> <td>83</td> <td>50</td> <td>49</td> <td>38</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料：東京の交通事故(警視庁交通部)</p>						区分 \ 年次	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	発生件数(件)	108	132	108	94	76	死者数(人)	0	2	1	0	2	負傷者数(人)	47	81	49	49	36	死傷者数(人)	47	83	50	49	38
区分 \ 年次	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年																																																																		
発生件数(件)	111	82	91	104	96																																																																		
死者数(人)	0	1	0	2	0																																																																		
負傷者数(人)	62	36	47	60	54																																																																		
死傷者数(人)	62	37	47	62	54																																																																		
区分 \ 年次	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年																																																																		
発生件数(件)	108	132	108	94	76																																																																		
死者数(人)	0	2	1	0	2																																																																		
負傷者数(人)	47	81	49	49	36																																																																		
死傷者数(人)	47	83	50	49	38																																																																		

新	旧
第2部 推進施策	第2部 推進施策
I 重点施策	I 重点施策
第1章 高齢者及び子供の交通安全の確保	第1章 高齢者の交通安全の確保
1 基本的考え方	1 基本的考え方
<p>65歳以上の高齢者が関与する交通事故の発生件数は減少しているものの、事故発生件数全体の減少率と比較すると、高齢者関連事故の減少率は低くなっており、都内の交通事故死者のうち高齢者の占める割合は全死者数の38.7%を占め、年齢層別では最も高い構成率を示し、状態別では歩行中と自転車乗用中で88.3%に達している。(令和2年データ)</p> <p>このため、高齢者の交通事故による死傷者数を減らすために、歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支援する対策が重要である。</p> <p>また、子供が関与した交通事故件数は減少傾向にあるものの、死者数はおおむね横ばい傾向で推移していることを踏まえて、次代を担う子供のかげがえのない命を交通事故から守っていくため、子供が安心して移動することが出来る環境を整えとともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策が重要である。</p>	<p>高齢社会の進展とともに、高齢者の交通事故関与率は上昇傾向にあり、平成27年には都内の全交通事故に対して29.3%にまで達し、他の年代と比較して高い割合を示している。</p> <p>また、都内の交通事故死者のうち高齢者の占める割合は全死者数の43.1%を占め、年齢層別では最も高い構成率を示し、状態別では歩行中と自転車乗用中で74.2%に達している。(平成28年上半期データ)</p> <p>このため、高齢者の交通事故による死傷者数を減らすために、歩行中及び自転車乗用中の高齢者の交通安全を図ることが重要である。</p> <p>また昨今、高齢運転者による交通事故がクローズアップされていることや、平成29年3月には認知機能検査等に関して道路交通法改正が行われることも鑑み、自動車等を運転する高齢者を対象に、身体機能の特性等を考慮した交通安全教育の推進を図るとともに、運転免許証の自主返納制度を広く広報していく必要がある。</p>
2 道路交通環境の整備	2 道路交通環境の整備
(1) 歩道等の整備	(1) 歩道等の整備
<p>高齢者や障害者等を含む誰もが、安全かつ快適に通行できる歩道の整備に努め、特に駅周辺や市役所など公共性の高い地区や都市計画道路においては、誰もが安全かつ快適に通行できるよう、歩道の広幅員化やバリアフリー化、視覚障害者誘導用ブロックの設置などの整備に努める。</p> <p>また、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備に努める。</p>	<p>高齢者や障害者等を含む誰もが、安全かつ快適に通行できる歩道の整備に努め、特に駅周辺や市役所など公共性の高い地区や都市計画道路においては、誰もが安全かつ快適に通行できるよう、歩道の広幅員化やバリアフリー化、視覚障害者誘導用ブロックの設置などの整備に努める。</p>
(2) 信号機の整備・高度化	(2) 信号機の整備・高度化
<p>高齢者や身体障害者等が横断歩道を安心して渡ることができるよう、主要交差点の信号機を「歩行者感応制御化」や、「ゆとりシグナル」への改良を推進する。</p> <p>※歩行者感応制御化 : 歩行者用画像感知器を活用し、赤信号で横断を開始する歩行者に対して音声で警告を発する機能や青時間内に渡りきれない</p>	<p>高齢者や身体障害者等が横断歩道を安心して渡ることができるよう、主要交差点の信号機を「歩行者感応制御化」や、「ゆとりシグナル」への改良を推進する。</p> <p>※歩行者感応制御化 : 歩行者用画像感知器を活用し、赤信号で横断を開始する歩行者に対して音声で警告を発する機能や青時間内に渡りきれない歩行者を感知して青時間を延長する機能</p> <p>※ゆとりシグナル : 歩行者用信号機の赤信号又は青信号もしくはその両方の残り時間を表示により知らせる機能</p>

新	旧
<p style="text-align: center;">歩行者を感知して青時間を延長する機能</p> <p>※ゆとりシグナル : 歩行者用信号機の赤信号又は青信号もしくはその両方の残り時間を表示により知らせる機能</p> <p>3 教育・啓発の推進</p> <p>(1) 交通安全教育の更なる推進</p> <p>高齢者に対しては、シニアクラブ、高齢者サークル等の社会参加活動の場や高齢者が多く集まる場所において、加齢に伴う身体機能の低下、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推進を図るとともに、運転免許自主返納制度の促進と運転経歴証明書の普及のため広報啓発に努める。</p> <p>子供に対しては、幼稚園、保育園、小中学校において、幼児・児童の学齢等に応じて日常的に適切な指導を行うとともに、組織的・計画的な交通安全教育を実施する。</p> <p>※ 運転免許自主返納制度 : 自動車等の運転に不安を感じる高齢者等の方が自主的に運転免許証を返納することができる制度</p> <p>※ 運転経歴証明書 : 高齢者等が自主的に運転免許証を返納後、申請することにより発行される証明書で、返納日から遡って5年間の運転に関する経歴(保有していた免許種別)を証明するもの</p> <p>(2) 地域ぐるみの交通安全運動の推進</p> <p>春、秋の全国交通安全運動、また交通安全キャンペーン等において、高齢者の交通事故防止を重点に掲げ、関係機関・団体、地域住民等が一体となり、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図る。</p> <p>(3) 運転支援技術啓発の推進</p> <p>身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を積極的に進める必要がある一方で、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しているため、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展状況について、交通安全教育等を通じて情報提供を推進する。</p>	<p style="text-align: center;">旧</p> <p>3 教育・啓発の推進</p> <p>(1) 交通安全教育の更なる推進</p> <p>高齢者に対しては、老人クラブ、高齢者サークル等の社会参加活動の場や高齢者が多く集まる場所において、加齢に伴う身体機能の低下、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推進を図るとともに、運転免許自主返納制度の促進と運転経歴証明書の普及のため広報啓発に努める。</p> <p>一般運転者に対しては、高齢歩行者の運動能力や高齢運転者の特性に関する認識を深めるなど、高齢者に対する思いやりのある運転行動を啓発していく。</p> <p>※ 運転免許自主返納制度 : 自動車等の運転に不安を感じる高齢者等の方が自主的に運転免許証を返納することができる制度</p> <p>※ 運転経歴証明書 : 高齢者等が自主的に運転免許証を返納後、申請することにより発行される証明書で、返納日から遡って5年間の運転に関する経歴(保有していた免許種別)を証明するもの</p> <p>(2) 地域ぐるみの交通安全運動の推進</p> <p>春、秋の全国交通安全運動、また交通安全キャンペーン等において、高齢者の交通事故防止を重点に掲げ、関係機関・団体、地域住民等が一体となり、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図る。</p>

新	旧
<p>(4) 幼児・学童用ヘルメットの着用の推進 警察署や関係機関等と連携し、保護者等に対して自転車の幼児用座席に子どもを乗車させる危険性を周知するとともに、幼児用ヘルメット着用などの安全対策の必要性についての広報啓発活動を推進する。 また、学童等を自転車の転倒事故から守るため、保護者等に対して学童用ヘルメットの着用を推奨する広報啓発活動を推進する。</p> <p>(5) 自転車損害賠償保険等へ加入の促進 自転車利用者に対して定期的に、自転車安全整備店において点検整備を受けるよう広報するなど、安全意識の向上と点検整備意識の徹底を図る。 また令和2年4月1日に東京都で条例が改正されたことにより、自転車利用中の事故で、他人にケガをさせた場合などの損害を賠償できる保険等への加入が義務化されたことを広報啓発するとともに、加入促進に努める。 ※令和2年4月1日改正 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例</p> <p>3 自転車通行空間等の整備</p> <p>(1) 自転車通行空間の整備 歩行者、自転車、自動車等の道路利用者がともに安全に通行できる道路空間を実現するため、道路事情に応じた自転車の通行空間の整備に努める。</p> <p>(2) 不法占用物の排除 通行の妨げとなる歩道上の看板、商品、のぼり旗等の不法占用物については、関係機関と連携し、撤去及び排除に努める。</p> <p>(3) 自転車等駐車場利用の促進 駅前での放置自転車の発生を防止し、公共空間の安全性を確保するため、インターネット等で、東大和市内の自転車等駐車場の情報を提供することにより、自転車等駐車場の利用を促進する。</p> <p>(4) 「東大和市自転車等の駐車対策に関する総合計画」の推進 駅周辺には多くの自転車等が集中し、歩行環境、公共空間の安全性や機能の低下、景観の悪化などを招いていたが、平成29年度に実施した自転車等駐車場の有料化整備を進めた結果、駅周辺の歩行環境等の安全性や機能の向上を図ることが出来た。こういった環境が悪化しないため、当該計画に基づき、「自転車等駐車場の環境改善」及び「自転車利用の抑制」といった課題への継続した対応を図る。</p> <p>4 指導の強化 自転車の危険・迷惑な走行に対して、警察の協力のもと街頭指導の強化を図る。</p>	<p>(4) 幼児・学童用ヘルメットの着用の推進 警察署や関係機関等と連携し、保護者等に対して自転車の幼児用座席に子どもを乗車させる危険性を周知するとともに、幼児用ヘルメット着用などの安全対策の必要性についての広報啓発活動を推進する。 また、学童等を自転車の転倒事故から守るため、保護者等に対して学童用ヘルメットの着用を推奨する広報啓発活動を推進する。</p> <p>(5) 自転車の点検整備及び「TSマーク」の普及・啓発 自転車利用者に対して定期的に、自転車安全整備店において点検整備を受けるよう広報するなど、安全意識の向上と点検整備意識の徹底を図る。 また自転車安全整備店の自転車安全整備士による点検整備済みの自転車に貼付され、傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている「TSマーク」の普及に努める。</p> <p>3 自転車通行空間等の整備</p> <p>(1) 自転車通行空間の整備 歩行者、自転車、自動車等の道路利用者がともに安全に通行できる道路空間を実現するため、道路事情に応じた自転車の通行空間の整備に努める。</p> <p>(2) 不法占用物の排除 通行の妨げとなる歩道上の看板、商品、のぼり旗等の不法占用物については、関係機関と連携し、撤去及び排除に努める。</p> <p>(3) 公共自転車等駐車場の整備 駅前での放置自転車の発生を防止し、公共空間の安全性を確保するため、関係機関等と連携し公共自転車等駐車場の整備に努め、駅周辺の居住者に対しては徒歩通勤を呼びかけるなど、自転車利用の抑制を図る。また、大型店や商店街などに対しては、必要に応じて自転車等駐車場の設置について協議を行う。</p> <p>(4) 「東大和市自転車等の駐車対策に関する総合計画」の推進 駅周辺には多くの自転車等が集中し、歩行環境、公共空間の安全性や機能の低下、景観の悪化などを招いている。そのため当該計画に基づき、「自転車等駐車場の環境改善」及び「自転車利用の抑制」といった課題への対応を図る。</p> <p>4 指導の強化 自転車の危険・迷惑な走行に対して、警察の協力のもと街頭指導の強化を図る。</p>

新	旧
<p>第4章 飲酒運転の根絶</p> <p>1 基本的考え方 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立する点において、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る。 また、アルコールは人の認知判断能力を著しく低下させることから、事故の結果が重大になることが多く、都内の飲酒事故の致死率は、事故全体の致死率より高くなっている（令和2年警視庁統計）ことを踏まえ、不断の啓発や取締りを行い、飲酒運転を許さない社会づくりに取り組むことが必要である。</p> <p>2 広報啓発の推進 (1) 広報活動の推進 飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知するため、各広報誌・マスメディアを活用した広報啓発を推進する。 (2) ハンドルキーパー運動の普及 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。 ※ 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</p> <p>3 各関係機関との連携 警察の協力のもと街頭指導の強化を図るとともに、飲酒運転をした者については、アルコール依存症が疑われる場合に、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取り組みの推進に努める。</p>	<p>第4章 飲酒運転の根絶</p> <p>1 基本的考え方 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立する点において、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る。 また、アルコールは人の認知判断能力を著しく低下させることから、いったん事故が起こると飲酒以外の事故に比べ重大事故となる可能性が高く、死亡事故率（死亡事故件数／交通事故件数）は他の交通事故の約8倍（平成27年中警察庁統計）に及ぶことを踏まえ、不断の啓発や取締りを行い、飲酒運転を許さない社会づくりに取り組むことが必要である。</p> <p>2 広報啓発の推進 (1) 広報活動の推進 飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知するため、各広報誌・マスメディアを活用した広報啓発を推進する。 (2) ハンドルキーパー運動の普及 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。 ※ 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</p> <p>3 各関係機関との連携 警察の協力のもと街頭指導の強化を図るとともに、飲酒運転経験者の約4割がアルコール依存症の疑いがあるという調査結果（※平成20年版交通安全白書（内閣府））もあることから、相談機関や医療機関なども一体となって飲酒運転根絶に取り組む。</p>

新	旧
<p>(5) 道路標識等の整備 交通事故多発交差点、見通しの悪いカーブ地点等には、警戒標識等の設置に努める。</p> <p>(6) 区画線の整備 歩道や防護柵等の設置が困難な道路については、歩行者等の安全を確保するため、道路状況に応じた区画線の整備に努める。</p> <p>(7) 道路反射鏡（カーブミラー）の整備 車両、歩行者の安全通行を確保するため、見通しの悪い交差点やカーブ等には、道路反射鏡の設置に努める。</p> <p>(8) 自転車通行空間の整備 道路の幅員や車両の通行環境を勘案して、自転車ナビマーク等を設置し、自転車は車道の左側端を通行するという意識の向上に努める。 また新設、改良する道路については自転車通行空間の設置を考慮した道路設計を行う。</p> <p>4 その他の道路交通環境の整備</p> <p>(1) 道路の緑化推進 道路交通の安全性と快適性を高め、沿道の環境改善を図るため道路の緑化に努める。</p> <p>(2) 道路の使用及び占用の適正な管理 工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占有については、道路交通の安全と円滑化を確保するため、工事の施工時期、施工方法等を十分に協議し施工時期を集中させるなど、交通に与える影響を最小限度に抑えるよう調整のうえ、適正な許可を行う。</p> <p>(3) 不法占有物件の排除 道路パトロールを強化し、通行の妨げとなる歩道上の、看板、商品、のぼり旗等の不法占有物については、撤去及び排除に努める。 また、「道路ふれあい月間」における行事などを通じて、道路の役割・重要性についての関心と理解を深める啓発活動に努める。</p> <p>(4) 通学路等における交通安全の確保 通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、学校関係者、PTA、交通擁護ボランティア、警察署、保育園等の対象施設等と連携し、定期的な合同点検を実施し、その結果をもとに交通安全対策を行うとともに、交通規制・交通管制対策について関係機関に対して要望を行っていく。</p>	<p>(5) 道路標識等の整備 交通事故多発交差点、見通しの悪いカーブ地点等には、警戒標識等の設置に努める。</p> <p>(6) 区画線の整備 歩道や防護柵等の設置が困難な道路については、歩行者等の安全を確保するため、道路状況に応じた区画線の整備に努める。</p> <p>(7) 道路反射鏡（カーブミラー）の整備 車両、歩行者の安全通行を確保するため、見通しの悪い交差点やカーブ等には、道路反射鏡の設置に努める。</p> <p>(8) 自転車通行空間の整備 道路の幅員や車両の通行環境を勘案して、自転車ナビマーク等を設置し、自転車は車道の左側端を通行するという意識の向上に努める。 また新設、改良する道路については自転車通行空間の設置を考慮した道路設計を行う。</p> <p>4 その他の道路交通環境の整備</p> <p>(1) 道路の緑化推進 道路交通の安全性と快適性を高め、沿道の環境改善を図るため道路の緑化に努める。</p> <p>(2) 道路の使用及び占用の適正な管理 工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占有については、道路交通の安全と円滑化を確保するため、工事の施工時期、施工方法等を十分に協議し施工時期を集中させるなど、交通に与える影響を最小限度に抑えるよう調整のうえ、適正な許可を行う。</p> <p>(3) 不法占有物件の排除 道路パトロールを強化し、通行の妨げとなる歩道上の、看板、商品、のぼり旗等の不法占有物については、撤去及び排除に努める。 また、「道路ふれあい月間」における行事などを通じて、道路の役割・重要性についての関心と理解を深める啓発活動に努める。</p> <p>(4) 通学路の安全点検 学校関係者、PTA、交通擁護ボランティア、警察署等と連携し、通学路の安全点検を年1回実施し、その結果をもとに交通安全対策を行うとともに、交通規制・交通管制対策について関係機関に対して要望を行っていく。</p>

新	旧
<p>(8) 信号機の整備 交通管制の重要な役割を果たしている交通信号機は年々増設されており、市内では令和3年4月末現在、141基が運用中である。 今後も交通安全上、信号機を設置する必要性のある箇所を選定し、設置できるよう関係機関に要請していく。</p> <p>3 駐車秩序の確立</p> <p>(1) 違法駐車車両の排除 重大事故につながる違法駐車車両を排除するために、取締り重点地域や路線における取締りの強化を関係機関に要請していく。</p> <p>(2) 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動 違法駐車抑止キャンペーン等を実施するとともに、市報やホームページ、ポスター、チラシ等により関係機関・団体等と一体となった広報啓発を積極的に進め、違法駐車抑止を推進する。</p> <p>(3) 放置自転車等の防止・啓発強化 駅周辺の放置自転車等は、歩行者や緊急車両の通行を妨害する原因となることから対策を強化し、放置自転車の発生防止を推進するとともに、市報・ホームページや「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」等の実施により啓発活動を推進する。</p> <p>(4) 公共自転車等駐車場の整備 市内各駅前の自転車等駐車場については、「各駅周辺の公共自転車等駐車場整備計画」に基づき「自転車利用の抑制」及び「自転車等駐車場の環境改善」等の課題解決に向け有料自転車等駐車場の整備を推進していく。</p> <p>(5) 施設設置者が行う自転車等駐車場の設置 官公署、学校等の公益的施設及びスーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者には、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために自ら自転車等駐車場の設置に努めるよう要請していく。</p> <p>4 指導取締りの強化</p> <p>(1) 交通違反者の指導・取締り強化 飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害等の交差点違反、車線違反等重大交通事故の直接かつ、主要な原因となっている悪質・危険な違反の取締りを強力に実施するよう関係機関に要請していく。</p>	<p>(8) 信号機の整備 交通管制の重要な役割を果たしている交通信号機は年々増設されており、市内では平成28年4月末現在、139基が運用中である。 今後も交通安全上、信号機を設置する必要性のある箇所を選定し、設置できるよう関係機関に要請していく。</p> <p>3 駐車秩序の確立</p> <p>(1) 違法駐車車両の排除 重大事故につながる違法駐車車両を排除するために、取締り重点地域や路線における取締りの強化を関係機関に要請していく。</p> <p>(2) 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動 違法駐車抑止キャンペーン等を実施するとともに、市報やホームページ、ポスター、チラシ等により関係機関・団体等と一体となった広報啓発を積極的に進め、違法駐車抑止を推進する。</p> <p>(3) 放置自転車等の防止・啓発強化 駅周辺の放置自転車等は、歩行者や緊急車両の通行を妨害する原因となることから対策を強化し、放置自転車の発生防止を推進するとともに、市報・ホームページや「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」等の実施により啓発活動を推進する。</p> <p>(4) 公共自転車等駐車場の整備 市内各駅前の自転車等駐車場については、「各駅周辺の公共自転車等駐車場整備計画」に基づき「自転車利用の抑制」及び「自転車等駐車場の環境改善」等の課題解決に向け有料自転車等駐車場の整備を推進していく。 なお、公共自転車等駐車場については、民設民営型での整備・運営を行っていく予定である。</p> <p>4 指導取締りの強化</p> <p>(1) 交通違反者の指導・取締り強化 飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害等の交差点違反、車線違反等重大交通事故の直接かつ、主要な原因となっている悪質・危険な違反の取締りを強力に実施するよう関係機関に要請していく。</p> <p>(2) 暴走・騒音行為の取締り強化 暴走族の違法走行や騒音運転等を追放するため、徹底した取締りの強化を関係機関に要請していくとともに、あらゆる機会に暴走族の実態等についての広報活動を行い、暴走族追放の社会的環境の構築を図る。</p>