

令和8年9月28日（月）

令和8年度第3回

東大和市交通安全対策審議会

資 料

まちづくり部都市基盤課交通安全対策係

目 次

令和8年度第3回東大和市交通安全対策審議会会議次第	1 頁
東大和市交通安全対策審議会委員名簿	2 頁
東大和市内の自転車の交通事故発生状況	3 頁
東大和市交通安全計画(案)修正箇所一覧	4～18 頁
答申書（参考）	19 頁
別 添	
東大和市交通安全計画（案）	1 冊

令和 8 年度第 3 回東大和市交通安全対策審議会次第

令和 8 年 9 月 2 8 日（月）午前 1 0 時 0 0 分～

会議棟 1 階第 1 会議室

司会 都市基盤課長

1 議 題

（１）東大和市交通安全計画（案）について

（２）パブリックコメントの実施について（報告）

（３）答申について

（４）その他（次回 第 4 回審議会の開催予定について）

東大和市交通安全対策審議会委員名簿

(任期 令和8年7月1日～令和10年6月30日 学識経験者のみ)

構成	氏 名	摘 要	備 考
学 識 経 験 者	た じま じゅん いち ろう 田 島 潤 一 郎	シニアクラブ連合会理事	R7.10.1～
	ゆ ざわ まさし 湯 沢 仁	交通安全協会副会長	R3.1.16～
	いけ だ まさ つぐ 池 田 政 次	スクールガードリーダー	R2.7.1～
	くに よし たか こ 國 吉 隆 子	交通安全協会常任理事	R3.4.1～
	ます だ きみ え 増 田 君 恵	大和東保育園園長	R8.7.1～
関 係 行 政 機 関 職 員	よし むら ひろし 吉 村 浩	第七小学校長	R7.4.1～
	おお しま きよ かず 大 島 清 和	第二中学校長	R8.4.1～
	いぬ たけ みき と 犬 竹 幹 人	都北多摩北部建設事務所管理課長	R8.4.1～
	ご み まさ つぐ 五 味 正 継	北多摩西部消防署警防課長	R7.10.1～
	かた ぎり たか し 片 桐 蒼 之	東大和警察署交通課長	R7.8.25～

会長 湯沢 仁
(R8.7.17 の会議で選出)

職務代理者 池田 政次
(R8.7.17 の会議で選出)

東大和市内の自転車の交通事故発生状況（単位：件、人）

区分 年次	件 数	死 亡			負 傷 者			死 傷 者 数			
		ヘル有	ヘル無	不明	ヘル有	ヘル無	不明	ヘル有	ヘル無	不明	計
令和 3 年	173				11	128	16	11	128	16	155
令和 4 年	189				9	151	6	9	151	6	166
令和 5 年	151	1			11	120	4	12	120	4	136
令和 6 年	147				15	114	6	15	114	6	135
令和 7 年	152		1		21	103	14	21	104	14	139

資料：警視庁交通部

令和7年の統計より

- ・ヘルメット着用率（令和7年6月2日～6月30日までの間における警察庁調査

都内 15.0%

全国 21.2%

- ・東大和市内の自転車交通事故の内着用状況が判明した 125 人に占めるヘルメッ

ト着用者の割合

ヘルメット着用 16.8%

※東京都及び全国の着用率と、市内の事故死傷者に占める着用者の割合は、調査

対象・母集団が異なるため、単純に比較することはできない。

東大和市交通安全計画(案)修正箇所一覧

※各項目の上段は第2回審議会資料、下段は修正後のパブリックコメント案を示す。黄色マーカー及び下線部は追加・変更箇所、取消線は削除箇所を示す。

1 第2回交通安全対策審議会での意見による修正

(1) 30ページ

修正前 ア 幼稚園・保育園 関係機関等と連携し、理解しやすい指導方法による交通安全教育の実施のほか、家庭や地域における実践的活動を通じて、交通安全のきまりに対する理解を深め、いつでも安全に行動できる習慣の育成に努める。

修正後 ア 幼稚園・保育園 関係機関等と連携し、理解しやすい指導方法による交通安全教育の実施のほか、家庭や地域における具体的な体験活動や実践的活動を通じて、交通安全のきまりに対する理解を深め、いつでも安全に行動できる習慣の育成に努める。

(2) 31ページ

修正前 イ 小学校 交通ルールや交通マナーを習得するとともに、身近な交通安全施設や交通規制を理解し、歩行や自転車走行が安全にできるよう育成に努める。 このため交通安全教育は、交通安全の知識の理解にとどめることなく、自転車運転免許制度等の実技指導により、交通ルールや交通マナーを体験的に学習できる実践的な指導を推進する。

修正後 イ 小学校 交通ルールや交通マナーを習得するとともに、身近な交通安全施設や交通規制を理解し、歩行や自転車走行が安全にできるよう育成に努める。 このため交通安全教育は、交通安全の知識の理解にとどめることなく、自転車運転免許制度等の実技指導により、交通ルールや交通マナーを体験的に学習できる実践的な指導を推進する。 また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗車中実際の交通場面で児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを指導できるよう、各小学校で実施される自転車運転免許制度の講義及び実技指導に際し、市内小学校に対して保護者の参観を促す調整を図る。

(3) 32ページ

修正前

ウ 中学校

歩行者としての安全な行動、自転車の正しく安全な利用、交通事情や交通法規、応急処置の方法、交通事故防止等に関する基本的な事項の理解と能力の育成に努める。



修正後

ウ 中学校

小学校で学んだ内容を基盤として、中学生の発達の段階に応じた歩行者としての安全な行動、自転車の正しく安全な利用、交通事情や交通法規、応急処置の方法、交通事故防止等に関する基本的な事項の理解と能力の育成に努める。

2 庁内意見照会及び事務局精査による主な修正

(1) 2ページ

修正前

- (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。



修正後

- (3) 持続可能な開発のための目標（SDGs）達成に向けて
本計画はSDGsのゴール3『すべての人に健康と福祉を』と関連している。
また、国連では2021年から2030年までを『道路安全のための行動の10年』とし、2030年までに道路交通事故による死者及び負傷者を少なくとも50%削減することを目標としている。本計画においても、交通事故の削減に向けた交通安全対策を推進していく。

(2) 8ページ

修正前

- (3) 事故発生件数に関する他市との比較
多摩26市の事故発生件数の比較によると、東大和市は、人口10万人当たり事故件数はワースト2位、市街化区域1km²当たり事故件数ワースト2位となるなど、事故率が高いことがわかる。

表



修正後

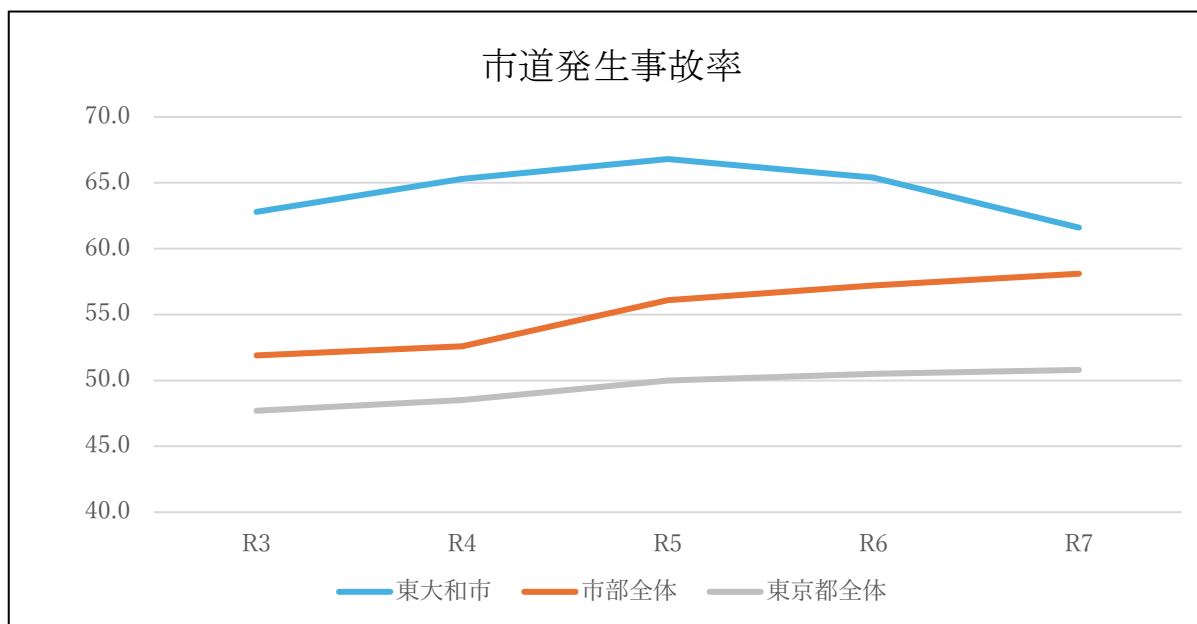
- (3) 事故発生件数に関する他市との比較
多摩26市の事故発生件数の比較によると、東大和市は、人口10万人当たり事故件数と市街化区域1km²当たり事故件数は多摩26市中2番目に高く、事故率が高いことがわかる。

（比較表は変更なしのため省略）

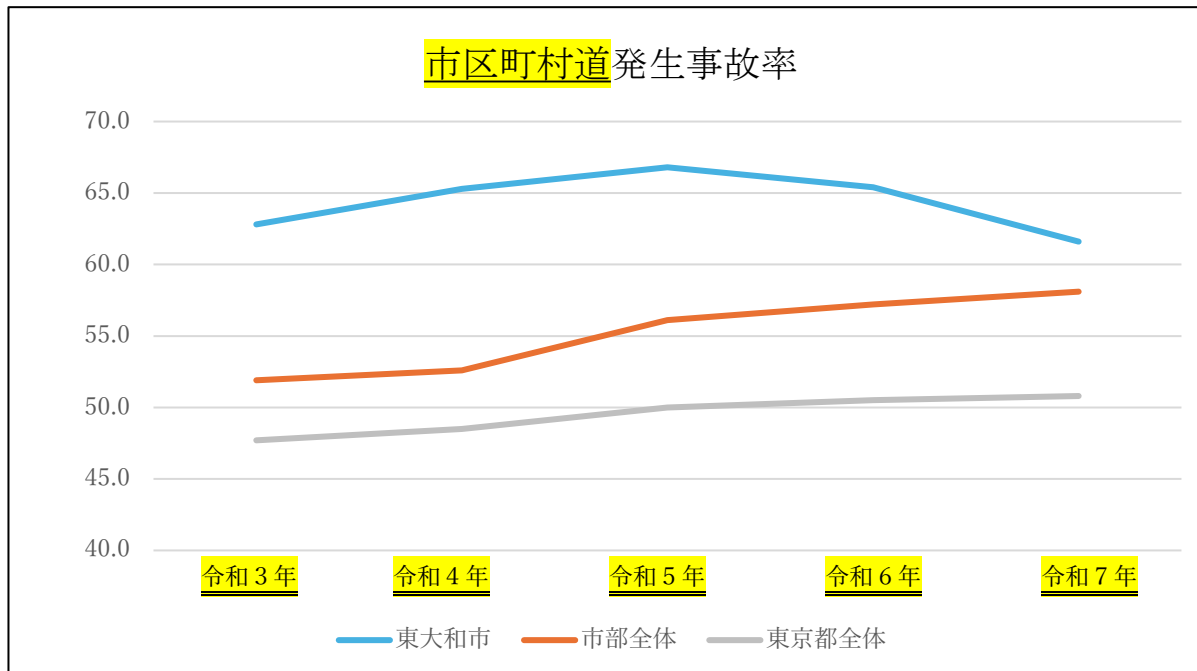
※人口10万人当たり事故件数は、市内で発生した交通事故件数を市の人口で除して算出したものであり、交通事故当事者の居住地を示すものではない。

(3) 17ページ

修正前



修正後



※市区町村道発生事故率＝全交通事故件数に占める、市区町村道で発生した交通事故件数の割合

修正前

2 交差点及び交差点付近における交通安全対策の推進

市内の交通事故は、交差点及び交差点付近で発生する割合が高く、出会い頭事故、右左折時の事故、歩行者や自転車の横断中の事故など、多様な形態の事故が発生している。交差点は、車両、歩行者、自転車の動線が交錯する場所であり、事故の発生リスクが高い箇所であることから、重点的な対策が必要である。

このため、事故発生状況や地域からの意見、走行データ等を活用し、危険箇所や潜在的なリスクの把握に努めるとともに、見通しの確保、注意喚起看板や路面標示の設置、区画線の更新、道路反射鏡の適切な整備、交差点改良等を進める必要がある。また、交通規制、信号機、横断歩道等に関する事項については、交通管理者である警察署と連携し、交差点の特性に応じた対策を検討する必要がある。



修正後

2 交差点及び交差点付近における交通安全対策の推進

市内の交通事故は、交差点及び交差点付近で発生する割合が高く、出会い頭事故、右左折時の事故、歩行者や自転車の横断中の事故など、多様な形態の事故が発生している。交差点は、車両、歩行者、自転車の動線が交錯する場所であり、事故の発生リスクが高い箇所であることから、重点的な対策が必要である。特に交差点及び交差点付近で発生する事故の約半数は信号機のない交差点で発生していることから、信号機のない交差点及びその周辺については、事故の発生状況や道路交通環境等を踏まえ、より重点的に交通安全対策を講じる必要がある。

このため、交通事故統計や地域からの意見に加え、走行データ等を参考に対策候補箇所を抽出し、現地確認等により道路交通環境を確認した上で、見通しの確保、注意喚起看板や路面標示の設置、区画線の更新、道路反射鏡の適切な整備、交差点改良等の必要な対策を検討する。また、交通規制、信号機、横断歩道等に関する事項については、交通管理者である警察署と連携し、交差点の特性に応じた対策を検討する必要がある。

資料：警視庁交通年鑑(令和7年版)表2-31

修正前

3 自転車利用者に対する交通安全対策の推進

自転車は、通勤、通学、買物など、日常生活に身近な交通手段である一方で、交通事故の当事者となる事例が多く、歩行者との接触防止、交差点における安全確認の徹底、自動車との安全な共存、自転車が安全に通行できる道路環境の確保が課題となっている。また、市内では、市部全体・都全体と比較すると自転車が関与する事故の割合が高くなっている。

このため、自転車は車両であるという基本的な交通ルールを理解促進、自転車の交通反則通告制度及び自転車運転者講習制度の周知、自転車用ヘルメットの着用促進、自転車損害賠償保険等への加入促進を進めるとともに、学校、警察署、交通安全協会等と連携した交通安全教育及び広報啓発に取り組む必要がある。あわせて、自転車通行空間の整備、自転車ナビマーク等の活用、放置自転車対策等、道路環境及び利用環境の両面から安全対策を推進する必要がある。



修正後

3 自転車利用者に対する交通安全対策の推進

自転車は、通勤、通学、買物など、日常生活に身近な交通手段である一方で、交通事故の当事者となる事例が多く、歩行者との接触防止、交差点における一時停止や減速、安全確認の徹底、自動車との安全な共存、自転車が安全に通行できる道路環境の確保が課題となっている。また、市内では、市部全体・都全体と比較すると自転車が関与する事故の割合が高くなっている。

このため、自転車は車両であるという基本的な交通ルールを理解促進を図り、特に交差点においては、信号機や一時停止標識等に従い、確実に一時停止するとともに、見通しの悪い交差点や道路を横断する際には十分に減速し、左右の安全を確認する等、安全な通行方法の周知・徹底を図る必要がある。あわせて、自転車の交通反則通告制度及び自転車運転者講習制度の周知、自転車用ヘルメットの着用促進、自転車損害賠償保険等への加入促進を進めるとともに、学校、警察署、交通安全協会等と連携した交通安全教育及び広報啓発に取り組む必要がある。さらに、自転車通行空間の整備、自転車ナビマーク等の活用、放置自転車対策等、道路環境及び利用環境の両面から安全対策を推進する必要がある。

グラフ

※自転車関与率＝全交通事故件数に占める自転車関与事故件数の割合

修正前

4 高齢者に対する交通安全対策の推進

市内における 65 歳以上の高齢者が関与する交通事故の発生件数は、平成 28 年から令和 2 年までの計画期間の合計 484 件に対し、令和 3 年から令和 7 年までの前期計画期間は合計 577 件となっており、増加している。また、令和 5 年に一度減少したものの、令和 6 年以降は再び増加に転じており、高齢者の交通事故防止は引き続き重要な課題である。

このため、高齢者の歩行中及び自転車利用中の事故防止に向け、歩道の整備、生活道路対策、防護柵、道路照明、区画線、道路反射鏡等の交通安全施設の整備及び維持管理を進めるとともに、高齢者に対する交通安全教育、反射材の活用促進、横断歩行者の安全確保に関する啓発、運転免許証自主返納制度及び自主返納支援事業の周知等を通じて、高齢者が安全に移動できる環境づくりを推進する必要がある。



修正後

4 高齢者に対する交通安全対策の推進

市内における 65 歳以上の高齢者が関与する交通事故の発生件数は、平成 28 年から令和 2 年までの計画期間の合計 484 件に対し、令和 3 年から令和 7 年までの前期計画期間は合計 577 件と増加した。また、令和 5 年に一度減少したものの、令和 6 年以降は再び増加に転じており、高齢者の交通事故防止は引き続き重要な課題である。

このため、高齢者の歩行中及び自転車利用中の事故防止に向け、特に交差点における一時停止や十分な減速、安全確認の徹底を図るとともに、歩道の整備、生活道路対策、防護柵、道路照明、区画線、道路反射鏡等の交通安全施設の整備及び維持管理を推進する。

また、高齢者に対する交通安全教育や啓発を通じて、交差点を通行する際の一時停止や減速、左右の安全確認の重要性等について周知するとともに、反射材の活用促進、横断歩行者の安全確保に関する啓発、運転免許証自主返納制度及び自主返納支援事業の周知等を通じて、高齢者が安全に移動できる環境づくりを推進する必要がある。

グラフ

※高齢者関与率＝全交通事故件数に占める高齢者関与事故件数の割合

(7) 24 ページ

修正前 (3) 生活道路における交通事故防止対策の推進 生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を確保するため、警察署と連携し、既に設置されているゾーン30等について、規制内容の周知や路面標示等の維持管理に努める。また、生活道路における法定速度の引下げを踏まえ、道路利用者に対し、生活道路では速度を抑制し、歩行者や自転車に配慮した運転を行うよう、警察署等と連携して広報啓発を行う。さらに、交通事故の発生状況、地域からの意見、通過交通の状況等を踏まえ、車両速度の抑制や通過交通の排除が特に必要と認められる箇所については、狭さく、ハンプ等の物理的デバイスを組み合わせたゾーン30プラスの整備について、警察署等と連携し、必要に応じて検討する。

修正後 (3) 生活道路における交通事故防止対策の推進 生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を確保するため、警察署と連携し、既に設置されているゾーン30等について、規制内容の周知や路面標示等の維持管理に努める。また、令和8年9月1日に、中央線又は車両通行帯が設けられていない生活道路等における自動車の法定速度が、原則30km/hに引き下げられたことを踏まえ、制度の周知と安全運転の啓発を警察署等と連携して行う。さらに、交通事故の発生状況、地域からの意見、通過交通の状況等を踏まえ、車両速度の抑制や通過交通の<u>進入抑制</u>が特に必要と認められる箇所については、狭さく、ハンプ等の物理的デバイスを組み合わせたゾーン30プラスの整備について、警察署等と連携し、必要に応じて検討する。

(8) 24 ページ

修正前 (4) 通学路等における児童等の安全確保 通学路を中心とした子ども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、保護者、スクールガード、学童交通擁護ボランティア、警察署等と連携し、定期的な合同点検を実施し、その結果をもとに交通安全施設の設置などによる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警察署等の関係機関に対して要望を行う。

修正後 (4) 通学路等における児童等の安全確保 通学路を中心とした子ども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、<u>教育委員会</u>、保護者、スクールガード、警察署等と連携し、定期的な合同点検を実施し、その結果をもとに交通安全施設設置などによる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警察署等の関係機関に対して要望を行う。

(9) 24ページ

修正前



市役所・警察署・小学校関係者・保護者との合同通学路点検の様子
(東大和市、東大和警察署、市内小学校、市内小学校PTA)



修正後



通学路合同点検の様子
(東大和市、東大和市教育委員会、東大和警察署、市内小学校、市内小学校の保護者)

(10) 28ページ

修正前

(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。



修正後

(2) 道路の使用及び占用の適正な管理

工作物の設置、工事等に伴う道路占有については、道路交通の安全と円滑化に配慮し、施工時期、施工方法等を確認・調整した上で、適正な許可を行う。また、道路使用許可を要するものについては、警察署等の関係機関と必要な調整を図り、交通に与える影響の低減に努める。

(11) 35ページ

修正前 (2) 家庭、学校、職域における交通安全教育の推進 P T A、学校、自治会、サークル等の各種会合の場を通じて情報の提供を行い、交通安全思想の普及啓発を図る。

修正後 (2) 家庭、学校、職域における交通安全教育の推進 学校、自治会、サークル等の各種会合の場を通じて情報の提供を行い、交通安全思想の普及啓発を図る。

(12) 36ページ

修正前 (6) 横断歩行者の安全確保に関する啓発 交差点及び横断歩道における交通事故を防止するため、運転者に対し、横断歩道手前での減速義務や歩行者優先の交通ルールについて周知啓発を図る。また、歩行者に対しても、横断歩道の利用、信号遵守、横断時の安全確認、運転者に横断意思を明確に示すことなどについて啓発を行う。

修正後 (6) 横断歩行者の安全確保に関する啓発 交差点及び横断歩道における交通事故を防止するため、運転者に対し、 <u>横断歩道に接近する際の交通ルールや歩行者優先</u> 等について周知啓発を図る。また、歩行者に対しても、横断歩道の利用、信号遵守、横断時の安全確認、運転者に横断意思を明確に示すことなどについて啓発を行う。

(13) 39ページ

修正前

(10) 自転車シミュレータや「輪トレ」アプリ等の活用

東大和市産業まつりにおける自転車シミュレータを活用した交通安全教育、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」の市内の小学校・中学校のタブレット端末への導入、T O K Y O自転車ルールブックの活用等により、自転車安全利用に関する啓発を推進する。



修正後

(10) 自転車シミュレータや「輪トレ」アプリ等の活用

東大和市産業まつりにおける自転車シミュレータを活用した交通安全教育、市内の児童・生徒の学習用端末に導入した東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」やT O K Y O自転車ルールブック等の活用により自転車安全利用に関する啓発を推進する。

(14) 40ページ

修正前

(11) 特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティの利用者等に対する啓発活動の推進

関係機関や事業者団体等と連携を図りながら、利用者の年齢層や利用形態に応じて、ポスター・リーフレット、動画、ホームページ、春・秋の全国交通安全運動の機会を捉えたS N S広告等を通じて安全利用に向けた普及啓発を実施する。



修正後

(11) 特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティの利用者等に対する啓発活動の推進

東京都等が作成・実施するポスター、リーフレット、動画、S N S広告等を活用するとともに、春・秋の全国交通安全運動の機会を捉えた市ホームページ・S N S等を通じて、安全利用に向けた普及啓発を実施する。

(15) 42ページ

修正前

(6) 信号機の整備・高度化

高齢者、障害者、子ども等を含む歩行者が安全に横断できるよう、交通事故の発生状況、横断歩行者の利用状況、地域からの意見等を警察署に情報提供する。また、必要に応じて、信号機の新設、歩車分離式信号機、歩行者感应制御化、ゆとりシグナル等の整備又は改良について、警察署に要望する。



修正後

(6) 信号機の整備・高度化

高齢者、障害者、子ども等を含む歩行者が安全に横断できるよう、地域からの意見や道路管理上把握した状況等を警察署に情報提供する。また、必要に応じて、信号機の新設、歩車分離式信号機、歩行者感应制御化、ゆとりシグナル等の整備又は改良について、警察署に要望する。

(16) 43ページ

修正前

(7) 事故防止のための交通管制

事故の多発又は事故の発生するおそれがある交差点のうち、信号制御による対策が有効と考えられる箇所について、交通量、歩行者及び自転車の通行状況等を警察署に情報提供する。



修正後

(7) 事故防止のための交通管制

事故の多発するおそれがある交差点のうち、信号制御による対策が有効と考えられる箇所について、地域からの意見や道路管理上把握した状況等を警察署に情報提供する。

(17) 43ページ

修正前

2 駐車秩序の確立

(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。

(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、チラシ等の広報媒体の活用により関係機関・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。



修正後

2 駐車秩序の確立

(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いて必要に応じて取締りの実施・強化を警察署に要望する。

(2) 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

春・秋の全国交通安全運動やT O K Y O交通安全キャンペーン等の機会を捉え、市報、ホームページ、SNS、ポスター、チラシ等の広報媒体の活用により関係機関・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。

(18) 44ページ

修正前

1 救急業務

当市の消防業務は、東京都に委託し、北多摩西部消防署が管轄している。また、救急業務については市内のほとんどの区域に対して北多摩西部消防署の救急隊が出場するが、東側の一部については、隣接の東村山消防署の救急隊が出場する体制がとられている。



修正後

1 救急業務

当市の消防業務は、東京都に委託し、北多摩西部消防署が管轄している。また、救急業務については通報された場所から直近の消防署から救急隊が出場するが、直近の消防署の救急隊が全隊出場している場合、近隣の消防署から救急隊が出場する体制がとられている。

修正前

1 交通事故相談

交通事故の賠償問題については、損害額の算定、調停、訴訟の手続きなどが複雑であるため、法律的な専門知識が必要である。

市では、被害者または加害者のそれぞれが抱える問題について、解決を図れるよう、毎月1回の相談日を定めて、日本弁護士連合会の相談員による交通事故相談を実施している。さらに、緊急に相談が必要な場合においては、都庁内に常設されている東京都交通事故相談所、東京交通安全協会が行う交通事故相談所などの関係機関を紹介し対応している。

今後も、交通事故に対する相談について、相談しやすい体制の整備に努める。

2 交通災害共済制度

東京都市町村総合事務組合が実施する「交通災害共済制度」は、交通事故被災者に対し、その交通災害の程度により見舞金を支払う制度である。

今後も市報やホームページ等を通じて制度の周知及び加入の促進を図る。

表



修正後

1 交通事故相談

市では、交通事故の損害賠償、保険手続、示談、訴訟等について、毎月1回、弁護士による交通事故相談を実施している。また、必要に応じて、関係相談機関の案内を行っている。今後も、交通事故に関する相談を必要とする市民が適切な相談につながるよう周知に努める。

2 交通災害共済制度

東京都市町村総合事務組合が実施する東京都市町村民交通災害共済（ちょこつと共済）は、令和9年度を募集最終年度として事業を終了することが決定している。このため、制度終了まで、加入・見舞金請求等に関する必要な周知を行う。

※加入状況等の表は削除

(20) 47ページ

修正前

2 災害発生時における交通規制と救助体制

災害発生直後の交通混乱等を最小限にとどめ、被災者の安全な避難と応急対策に必要な緊急通行車両の交通路を確保することを最重点として、交通規制等を実施する。



修正後

2 災害発生時における交通規制と救助体制

災害発生直後の交通混乱等を最小限にとどめ、被災者の安全な避難と緊急通行車両等の交通路を確保するため、警察等が行う交通規制と連携するとともに、市は道路管理者として道路障害物の除去や応急補修を行う。

(21) 47ページ

修正前

(3) 南海トラフ地震臨時情報発表時の対応

南海トラフ地震臨時情報発表時の対応は、東大和市地域防災計画によるものとする。



修正後

(3) 南海トラフ地震臨時情報発表時等の対応

南海トラフ地震臨時情報発表時の対応は、東大和市地域防災計画第4部南海トラフ地震対策計画によるものとする。

また、南海トラフ地震以外の災害についても、東大和市地域防災計画に基づき対応するものとする。

(22) 48ページ

新設

3 計画の進行管理及び評価

警視庁の交通事故統計等により、交通事故発生件数、死者数、重傷者数及び重点課題に関する事故状況の推移を確認するとともに、主要施策の実施状況を把握する。事故件数は単年度で変動することに留意し、複数年の推移を踏まえて課題を確認し、必要に応じて取組を見直す。

※本資料は、第2回審議会資料からの主な修正箇所を抜粋したものであり、このほか、表記の統一等の軽微な修正を行っております。

前期計画策定時の答申書（参考）

大 交 審 収 第 1 号
令和4年1月14日

東大和市長
尾 崎 保 夫 様

東大和市交通安全対策審議会
会 長 湯 沢 仁

東大和市交通安全計画の策定について（答申）

令和3年5月17日付大都土発第8号をもって諮問のあったこのことについて、多方面から慎重な審議を重ね、別添のとおり「東大和市交通安全計画（案）」を取りまとめたので答申する。

なお、東大和市交通安全計画の策定と推進にあたっては、下記の事項に留意されることを希望する。

記

1 東大和市交通安全計画の策定と推進について

東大和市内における交通安全対策の推進にあたっては、子どもと高齢者、また自転車の安全利用に対する機運の高まりなどに敏感に対応し、歩行者、自転車利用者、自動車の運転者など、それぞれの立場に応じた幅広く、きめ細かい交通安全教育を実施することが望まれる。

また、安全で円滑な交通社会の実現には、地域の交通状況等に応じた道路交通環境の整備等が不可欠である。

交通安全意識の向上と道路交通環境の整備等は、いわば車両の両輪であり、双方が向上することにより、交通事故のない交通安全都市の実現が叶うものである。

この度、取りまとめた計画案に基づいた東大和市交通安全計画を策定し、交通安全教育、道路交通環境の整備等を継続的、計画的に推進していくことを希望するものである。