

東大和市

交通安全計画（案）

（平成28年度～平成32年度）

東大和市

東大和市交通安全都市宣言

我々東大和市民はすべて安全で快適な生活環境のもとに、健康で明るい生活をおくることを希望している。

しかしながら、我が国の産業・経済の進展、高齢化、情報化等社会情勢の変化にともない、交通量の増大と交通環境の複雑化により、本市における交通事故の発生も増加の傾向にある。

これは、市民生活にとって大きな不安となっており、まことに憂慮すべき事態である。

よって、市民一人一人が心を新たに、交通安全に対する意識を高めるとともに、交通災害のない安全なまちづくりに取り組むことを決意し、ここに、東大和市を交通安全都市とすることを宣言する。

平成2年10月 1日

東大和市

目 次

| | |
|------------------------------|----|
| 第1部 総論 | 1 |
| 第1章 計画の考え方 | 1 |
| 1 計画策定の主旨 | 1 |
| 2 計画の目標 | 1 |
| 3 計画の性格・期間等 | 2 |
| (1) 総合的計画 | 2 |
| (2) 計画の実現 | 2 |
| (3) 他の計画との関係 | 2 |
| (4) 計画の期間 | 2 |
| 第2章 交通事故等の状況 | 3 |
| 1 交通事故発生の背景 | 3 |
| (1) 東大和市の位置 | 3 |
| (2) 人口 | 3 |
| (3) 自動車保有台数 | 4 |
| (4) 道路の状況 | 5 |
| 2 交通事故 | 6 |
| (1) 交通事故の概況 | 6 |
| (2) 交通事故の態様 | 7 |
| (3) 道路別事故発生状況 | 7 |
| (4) 年齢別事故発生状況 | 8 |
| (5) 二輪車の交通事故 | 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 |
| (8) 高齢者(65歳以上)の交通事故 | 10 |
| 第2部 推進施策 | 11 |
| I 重点施策 | 11 |
| 第1章 高齢者の交通安全の確保 | 11 |
| 1 基本的考え方 | 11 |
| 2 道路交通環境の整備 | 11 |
| (1) 歩道等の整備 | 11 |

| | |
|--------------------------------|----|
| (2) 信号機の整備・高度化 | 11 |
| 3 教育・啓発の推進 | 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 |
| 第2章 自転車の安全利用の推進 | 13 |
| 1 基本的考え方 | 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 |
| (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 |
| (4) 幼児・学童用ヘルメットの着用の推進 | 14 |
| (5) 自転車の点検整備及び「TSマーク」の普及・啓発 | 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 |
| (2) 不法占用物の排除 | 14 |
| (3) 公共自転車等駐車場の整備 | 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 |
| 第3章 二輪車の安全対策の推進 | 15 |
| 1 基本的考え方 | 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 |
| (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 |
| (4) 暴走族追放運動の推進 | 15 |
| 3 道路交通環境の整備 | 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 |
| 第4章 飲酒運転の根絶 | 17 |
| 1 基本的考え方 | 17 |
| 2 広報啓発の推進 | 17 |
| (1) 広報活動の推進 | 17 |

| | |
|----------------------------------|----|
| (2) ハンドルキーパー運動の普及 | 17 |
| 3 各関係機関との連携 | 17 |
| II 分野別施策 | 18 |
| 第1章 道路交通環境の整備 | 18 |
| 1 基本的考え方 | 18 |
| 2 道路の整備 | 18 |
| (1) 幹線道路の整備(都市計画道路等の地域間の交通を担う道路) | 18 |
| (2) 生活道路の整備 | 18 |
| 3 交通安全施設等の整備 | 18 |
| (1) 歩道の整備 | 18 |
| (2) 交差点の改良 | 18 |
| (3) 防護柵の整備 | 18 |
| (4) 道路照明の整備 | 18 |
| (5) 道路標識等の整備 | 19 |
| (6) 区画線の整備 | 19 |
| (7) 道路反射鏡(カーブミラー)の整備 | 19 |
| (8) 自転車通行空間の整備 | 19 |
| 4 その他の道路交通環境の整備 | 19 |
| (1) 道路の緑化推進 | 19 |
| (2) 道路の使用及び占用の適正な管理 | 19 |
| (3) 不法占用物件の排除 | 19 |
| (4) 通学路の安全点検 | 19 |
| (5) バス路線の充実 | 20 |
| 第2章 交通安全意識の啓発 | 21 |
| 1 基本的考え方 | 21 |
| 2 段階的・体系的な交通安全教育の推進 | 21 |
| (1) 学校等における交通安全教育 | 21 |
| ア 幼稚園・保育園 | 21 |
| イ 小学校 | 21 |
| ウ 中学校 | 21 |
| エ 高等学校 | 22 |
| (2) 高齢者に対する交通安全教育 | 22 |

| | |
|----------------------------|-----------|
| (3) 運転者に対する交通安全教育 | 22 |
| 3 地域における交通安全意識の高揚 | 22 |
| (1) 地域の交通安全組織の拡大と育成 | 22 |
| (2) 家庭、学校、職域における交通安全教育の推進 | 23 |
| 4 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化 | 23 |
| (1) 多様な広報媒体による広報活動の充実 | 23 |
| (2) 交通安全運動等行事の充実 | 23 |
| (3) 飲酒運転の根絶 | 23 |
| (4) シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進 | 23 |
| (5) 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進 | 23 |
| (6) 幼児・学童用ヘルメットの着用推進 | 24 |
| 第3章 道路交通秩序の維持 | 25 |
| 1 基本的考え方 | 25 |
| 2 交通規制の実施 | 25 |
| (1) 路線対策 | 25 |
| (2) 二輪車対策 | 25 |
| (3) 自転車対策 | 25 |
| (4) 高齢者対策 | 25 |
| (5) 抜け道対策 | 25 |
| (6) 交差点対策 | 25 |
| (7) 先行交通対策 | 25 |
| (8) 信号機の整備 | 26 |
| 3 駐車秩序の確立 | 26 |
| (1) 違法駐車車両の排除 | 26 |
| (2) 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動 | 26 |
| (3) 放置自転車等の防止・啓発強化 | 26 |
| (4) 公共自転車等駐車場の整備 | 26 |
| 4 指導取締りの強化 | 26 |
| (1) 交通違反者の指導・取締り強化 | 26 |
| (2) 暴走・騒音行為の取締り強化 | 26 |
| 第4章 救急・救助体制の整備 | 27 |
| 1 基本的考え方 | 27 |

| | |
|--------------------------------------|----|
| 2 救急業務 | 27 |
| 3 応急救護に関する教育の普及 | 27 |
| 第5章 被害者の支援 | 28 |
| 1 交通事故相談 | 28 |
| 2 交通災害共済制度 | 28 |
| 第6章 災害に強い交通施設等の整備と災害時の交通安全の確保 | 29 |
| 1 基本的考え方 | 29 |
| 2 災害に強い交通施設等の整備 | 29 |
| (1) 道路の整備 | 29 |
| (2) 橋りょうの整備 | 29 |
| (3) 無電柱化の推進 | 29 |
| 3 災害発生時における交通規制と救助体制 | 29 |
| (1) 緊急通行車両等の交通路の確保 | 29 |
| (2) 緊急道路障害物除去 | 29 |
| (3) 東海地震「警戒宣言」時の対応 | 30 |
| 第3部 交通安全対策を推進するための体制 | 31 |
| 1 基本的考え方 | 31 |
| 2 行政機関相互の連携 | 31 |
| 3 市民・事業所等の民間活力の結集 | 31 |

第1部 総論

第1章 計画の考え方

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ねばならない。

東大和市交通安全計画は、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110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10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。

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。

(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。

(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27年は30%を超え、全国の自転車関与率18.4%と比較して高い。

(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27年は都内の交通事故死者の24%が、二輪車乗車中であった。

(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。

3 計画の性格・期間等

(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。

(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。

(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。

(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。

第2章 交通事故等の状況

1 交通事故発生の背景

(1) 東大和市の位置

東大和市は都心から西方35キロメートルの武蔵野台地の一角に位置し、東西5.3キロメートル、南北4.3キロメートルで、東は東村山市、西は武蔵村山市、南は立川・小平、両市に接し、北は狭山丘陵を隔てて埼玉県所沢市に接しており、都心への1時間通勤圏にある。

(2) 人口

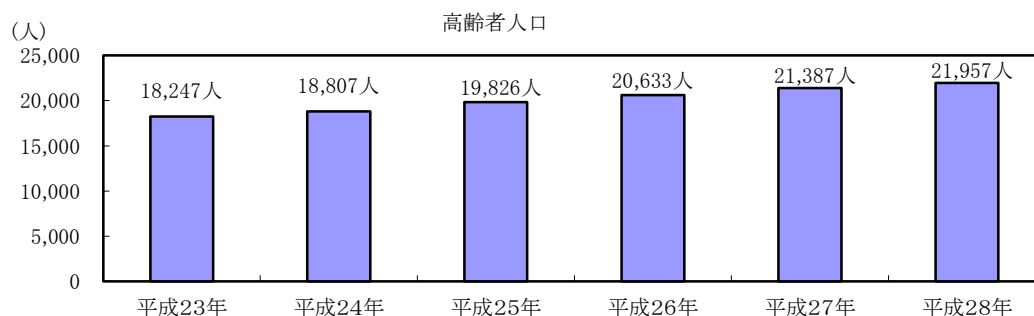
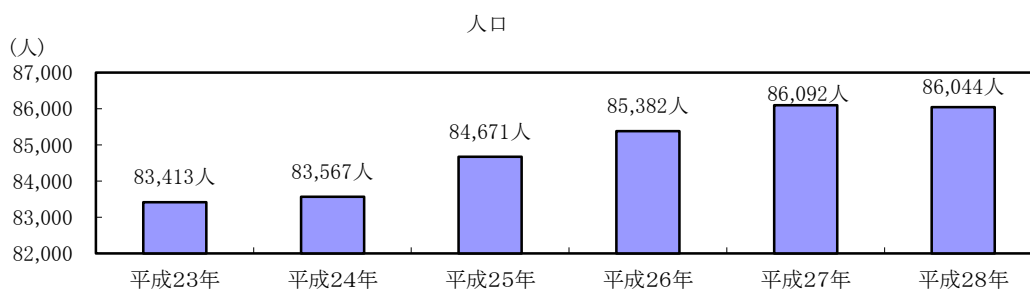
平成28年4月1日現在の市の人口は86,044人(男42,512人 女43,532人)で、5年前の平成23年に比べて2,631人(3.2%)の増加となっている。

また、平成28年4月1日現在の65歳以上(高齢者)の人口は21,957人と、平成23年に比べて3,710人(20.3%)の増加で、高齢化率は25.5%となっている。

《人口の推移》

(各年 4月1日現在)

| 区分 年次 | 人 口 | | | 対 前 年 増加率(%) | 65歳以上人口(内数) | |
|----------|--------|--------|--------|-----------------|-------------|---------|
| | 総数(人) | 男(人) | 女(人) | | 総数(人) | 高齢化率(%) |
| 平成23年 | 83,413 | 41,501 | 41,912 | 0.8 | 18,247 | 21.9 |
| 平成24年 | 83,567 | 41,517 | 42,050 | 0.2 | 18,807 | 22.5 |
| 平成25年 | 84,671 | 41,904 | 42,767 | 1.3 | 19,826 | 23.4 |
| 平成26年 | 85,382 | 42,262 | 43,120 | 0.8 | 20,633 | 24.2 |
| 平成27年 | 86,092 | 42,526 | 43,566 | 0.8 | 21,387 | 24.8 |
| 平成28年 | 86,044 | 42,512 | 43,532 | -0.1 | 21,957 | 25.5 |



(3) 自動車保有台数

平成27年4月1日現在の自動車保有台数(軽自動車及び二輪車を含む)は44,268台、一世帯当たり1.2台の保有で、平成23年に比べて309台(0.7%)の増となっている。

種別ごとに見ると、自動車は平成23年に比べて634台減少して26,459台、軽自動車は1,161台増加して10,509台、二輪車は218台減少して7,300台となっている。

《市内の自動車保有台数の推移》

(各年 4月1日現在)

| 種 別 | | 年 次 | | | | |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| | | 平成 23 年 | 平成 24 年 | 平成 25 年 | 平成 26 年 | 平成27年 |
| 自 動 車 (台) | 貨物自動車 | 2,428 | 2,395 | 2,339 | 2,365 | 2,350 |
| | 乗用車 | 24,023 | 23,914 | 23,694 | 23,621 | 23,512 |
| | その他の自動車 | 642 | 648 | 597 | 596 | 597 |
| | 計 | 27,093 | 26,957 | 26,630 | 26,582 | 26,459 |
| 軽 自 動 車 (台) | 貨物自動車 | 2,692 | 2,638 | 2,645 | 2,581 | 2,526 |
| | 乗用車 | 6,482 | 6,681 | 7,085 | 7,476 | 7,864 |
| | その他の自動車 | 174 | 124 | 124 | 122 | 119 |
| | 計 | 9,348 | 9,443 | 9,854 | 10,179 | 10,509 |
| 二 輪 車 (台) | 自動二輪車 | 3,834 | 3,836 | 3,911 | 3,972 | 3,950 |
| | 原付一種 | 3,684 | 3,640 | 3,551 | 3,436 | 3,350 |
| | 計 | 7,518 | 7,476 | 7,462 | 7,408 | 7,300 |
| 総計 (台) | | 43,959 | 43,876 | 43,946 | 44,169 | 44,268 |
| 世帯数 (世帯) | | 35,616 | 35,984 | 36,696 | 37,275 | 37,816 |
| 人口(人) | | 83,413 | 83,567 | 84,671 | 85,382 | 86,092 |
| 世帯当たり台数(台) | | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 | 1.2 |

資料:統計“東やまと”

(4) 道路の状況

平成27年4月1日現在の道路延長は、235,889メートルで、舗装率は88.2%となっている。

《管理別道路延長等》

(平成27年4月1日現在)

| 区分 | 延長(m) | 面積(m ²) | 舗装延長(m) | 舗装率(%) |
|----|---------|---------------------|---------|--------|
| 都道 | 25,832 | 282,688 | 25,832 | 100.0 |
| 市道 | 210,057 | 1,256,442 | 182,316 | 86.8 |
| 計 | 235,889 | 1,539,130 | 208,148 | 88.2 |

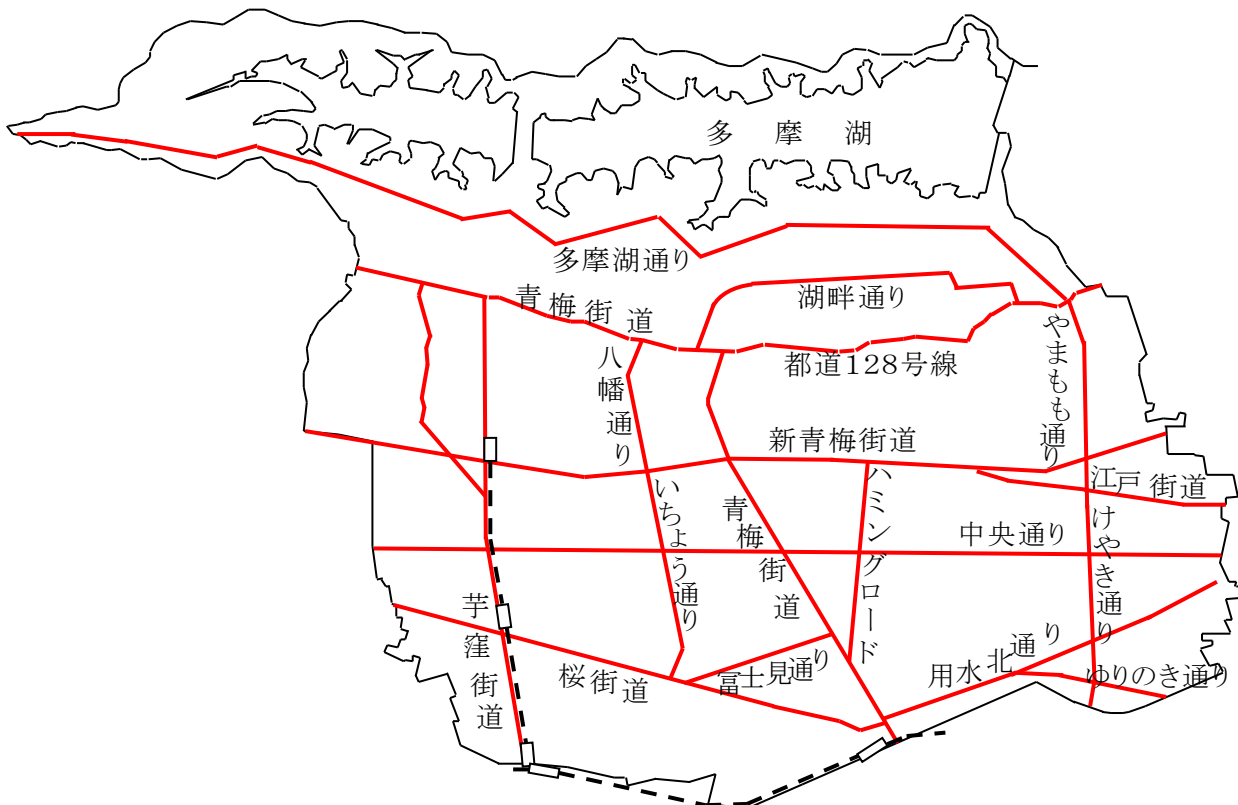
《市道幅員別道延長の推移》

(各年 4月1日現在)

| 区分 年次 | 延長(m) | 13m以上(m) | 5.5m以上(m) | 5.5m未満(m) |
|----------|---------|----------|-----------|-----------|
| 平成23年 | 209,425 | 286 | 89,645 | 119,494 |
| 平成24年 | 209,466 | 286 | 89,838 | 119,342 |
| 平成25年 | 209,502 | 286 | 90,167 | 119,049 |
| 平成26年 | 209,402 | 285 | 90,518 | 118,599 |
| 平成27年 | 210,057 | 285 | 91,125 | 118,647 |

資料:統計“東やまと”

《市内道路案内図》



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。

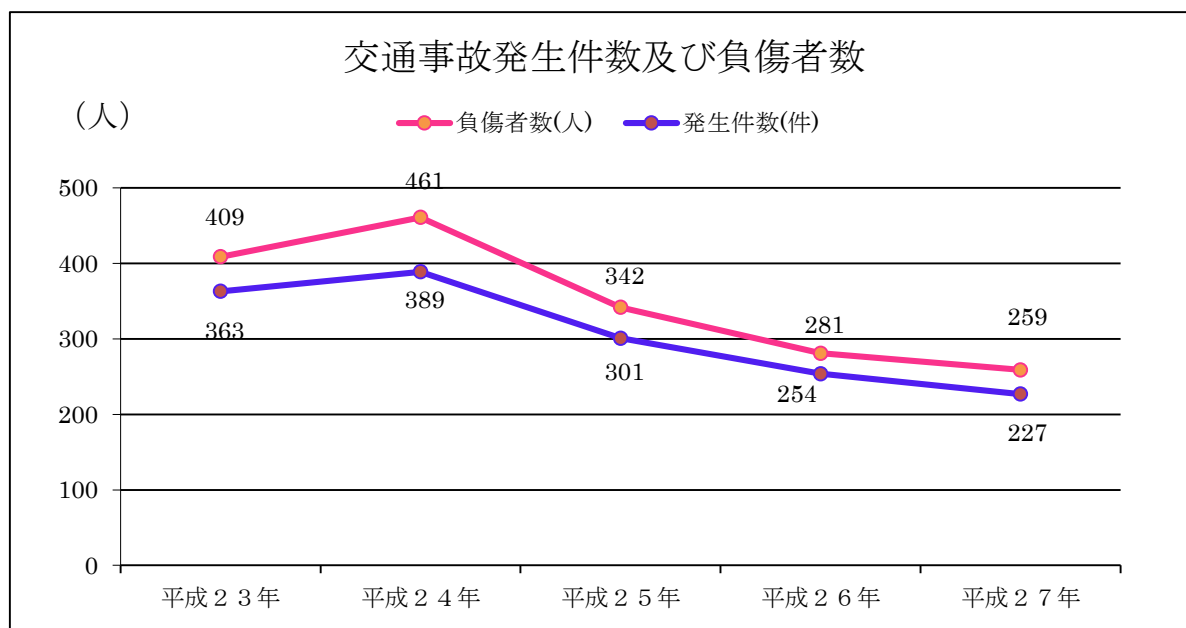
(1) 交通事故の概況

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)



(2) 交通事故の態様

平成27年中に市内で発生した交通事故を類型別で見ると、車両対車両の事故が193件で全体の85.0%、人対車両の事故が34件(同15.0%)、となっている。

事故の内訳をみると、車両対車両の事故では、出会頭が66件と最も多く、次いで追突64件、交差点右左折時45件の順となっている。

人対車両の事故では、横断歩道横断中、その他横断中の合計が25件と、歩行者の道路横断中の事故が突出している。

《平成27年 事故類型別発生状況》

| 区分 | 人身事故 | | 区分 | 人身事故 | | |
|-------|---------|--------|------|-----------|--------|-----|
| | 件数(件) | 構成比(%) | | 件数(件) | 構成比(%) | |
| 車両対車両 | 193 | 85.0 | 人対車両 | 34 | 15.0 | |
| 内訳 | 正面衝突 | 3 | 内訳 | 対面・背面通行中 | 1 | 0.4 |
| | 追突 | 64 | | 横断歩道横断中 | 19 | 8.4 |
| | 出会頭 | 66 | | 横断歩道付近横断中 | 0 | 0.0 |
| | 追越し・追抜き | 1 | | その他横断中 | 6 | 2.6 |
| | すれちがい時 | 4 | | その他 | 8 | 3.5 |
| | 右折時 | 23 | | 車両単独 | 0 | 0.0 |
| | 左折時 | 22 | 計 | 227 | 100.0 | |
| | その他 | 10 | | 4.4 | | |

資料:交通事故統計表(警視庁交通部)

(3) 道路別事故発生状況

平成27年中の道路別の交通事故の発生状況は、市道における事故が150件で全体の66.1%(都道は67件で29.5%)となっている。

《道路別発生件数の推移》

(単位:件、人)

| 年次 | 区分 | 都道 | | | 市道 | | | その他 | | | 合計 | | |
|-------|----|-----|----|-----|-----|----|-----|-----|----|-----|-----|----|-----|
| | | 件数 | 死者 | 負傷者 | 件数 | 死者 | 負傷者 | 件数 | 死者 | 負傷者 | 件数 | 死者 | 負傷者 |
| 平成23年 | | 125 | 0 | 155 | 214 | 0 | 228 | 24 | 0 | 26 | 363 | 0 | 409 |
| 平成24年 | | 139 | 1 | 180 | 233 | 2 | 261 | 17 | 0 | 20 | 389 | 3 | 461 |
| 平成25年 | | 95 | 0 | 115 | 202 | 1 | 222 | 4 | 0 | 5 | 301 | 1 | 342 |
| 平成26年 | | 84 | 0 | 100 | 165 | 1 | 176 | 5 | 0 | 5 | 254 | 1 | 281 |
| 平成27年 | | 67 | 1 | 82 | 150 | 1 | 166 | 10 | 0 | 11 | 227 | 2 | 259 |

資料:交通事故統計表(警視庁交通部)

(4) 年齢別事故発生状況

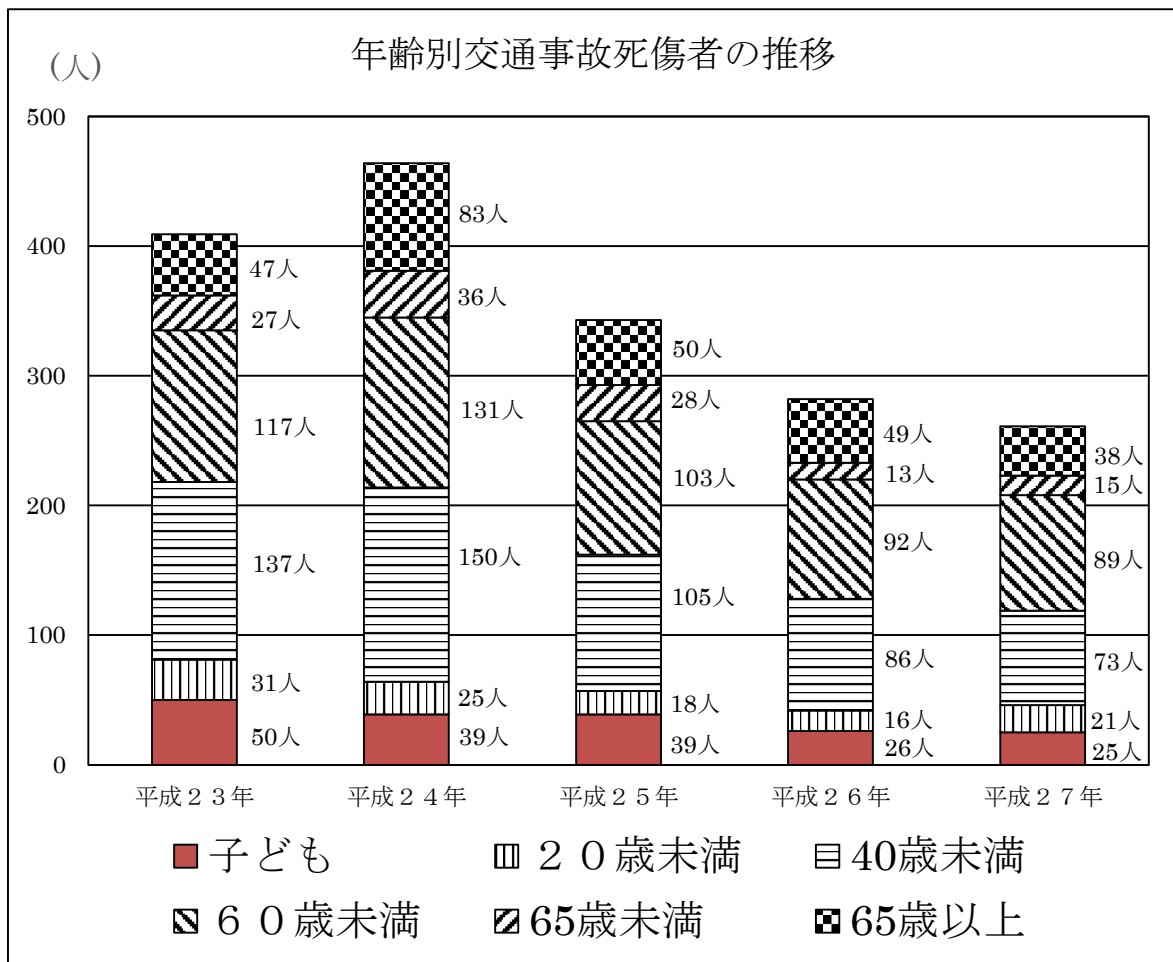
平成27年中に市内で発生した交通人身事故の年齢別の死傷者数は、40歳代が50人で全体の19.2%と最も多く、次いで30歳代40人(15.3%)、50歳代39人(14.9%)の順となっている。

《市内の年齢別交通事故死傷者の推移》

(単位:人)

| | 子ども | 中卒 ~19 歳代 | 20歳 代 | 30歳 代 | 40歳 代 | 50歳 代 | 60~ 64歳 | 高齢者 | 計 |
|-------|-----|-----------------|----------|----------|----------|----------|------------|-----|------|
| 平成23年 | 50 | 31 | 61 | 76 | 61 | 56 | 27 | 47 | 409 |
| 平成24年 | 39 | 25 | 83 | 67 | 87 | 44 | 36 | 83 | 464 |
| 平成25年 | 39 | 18 | 50 | 55 | 57 | 46 | 28 | 50 | 343 |
| 平成26年 | 26 | 16 | 49 | 37 | 61 | 31 | 13 | 49 | 282 |
| 平成27年 | 25 | 21 | 33 | 40 | 50 | 39 | 15 | 38 | 261 |
| 計 | 179 | 111 | 276 | 275 | 316 | 216 | 119 | 267 | 1759 |

資料:交通事故統計表(警視庁交通部)



※統計上「子ども」とは中学生以下、「高齢者」とは65歳以上の者を指す。

(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。

《市内の二輪車交通事故の推移》

(単位:人)

| 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 |

資料:東京の交通事故(警視庁交通部)

(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。

《市内の自転車交通事故の推移》

(単位:人)

| 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 |

資料:東京の交通事故(警視庁交通部)

(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。

《市内の子ども(中学生以下)の交通事故の推移》

| 年次 区分 | 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 |

資料:東京の交通事故(警視庁交通部)

(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。

《市内の高齢者(65歳以上)の交通事故の推移》

| 年次 区分 | 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 |

資料:東京の交通事故(警視庁交通部)

第2部 推 進 施 策

I 重点施策

第1章 高齢者の交通安全の確保

1 基本的考え方

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。

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)

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。

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。

2 道路交通環境の整備

(1) 歩道等の整備

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。

(2) 信号機の整備・高度化

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「歩行者感应制御化」や、「ゆとりシグナル」への改良を推進する。

※ 歩行者感应制御化 : 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

※ 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

3 教育・啓発の推進

(1) 交通安全教育の更なる推進

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。

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。

※ 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

※ 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

(2) 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、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。

第2章 自転車の安全利用の推進

1 基本的考え方

自転車は環境にやさしく身近で便利な乗り物であることから多くの人が利用しており、自転車が関与する交通事故死者数の割合は未だ高い水準にある。

また、歩行者が遭った事故の内訳をみると、自転車を相手方とする事故の割合も未だ高い水準にある状況から、各関係機関と協力し、交通安全教室や広報啓発活動を通じて、自転車利用者の交通ルールとマナーの向上、自動車及び歩行者と分離された自転車走行空間の整備を図る必要がある。

【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 子供はヘルメットを着用

【平成21年7月1日改正、東京都道路交通規則】

- 1 自転車等運転中の傘差し運転の禁止
- 2 自転車等運転中の携帯電話使用等の禁止
(同規則第8条・5万円以下の罰金)

※ 警視庁ホームページから抜粋

2 教育・啓発の推進

(1) 学校等における交通安全教育

小学校、中学校及び高等学校等において、児童・生徒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。

(2) 地域社会における交通安全意識の高揚

警察署や関係機関等と連携し、自転車の正しい通行方法や交通マナーに関する広報啓発活動を推進することにより、地域社会全体での交通ルールとマナー向上の気運を高める。

(3) 放置自転車の発生防止

「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」等の活動により、自転車利用のマナーとルールの向上を啓発するとともに、自転車等駐車場(駐輪場)の利用促進・定期的な放置自転車の撤去等により、放置自転車の発生防止を図る。

(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。

(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。

3 自転車通行空間等の整備

(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。

(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。

(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。

(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。

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。

第3章 二輪車の安全対策の推進

1 基本的考え方

二輪車事故は、速度超過、交差点通過時の安全不確認、他車(者)の動静不注意などにより発生している場合が多い。

二輪車事故の発生は、重大事故となる可能性が高く、二輪車事故を防止するために、安全運転技術と安全運転意識の向上を図る必要がある。

また、無謀運転による事故や社会的迷惑を排除するため、暴走族を追放する社会的環境を構築することが必要である。

2 教育・啓発の推進

(1) 二輪運転者に対する交通安全教育

地域や職域における運転者講習会を警察署、関係団体の協力のもと積極的に開催するなど、効率的な交通安全教育を推進する。

特に二輪運転者については、二輪車実技教室等への積極的参加、プロテクター着用への呼びかけなど、安全運転技術の向上と安全意識の高揚を図る。

(2) 学校等における交通安全教育

二輪車の運転免許が取得可能年齢となった高校生に対して、高校生向け交通安全教育指導者用CD-ROM及び活用マニュアル等を活用した、学校教育の場における交通安全教育を推進する。

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

毎月10日は「交通安全日」であることを周知し、地域・職域・学校・家庭における交通安全活動を推進する。

(4) 暴走族追放運動の推進

特に暴走行為が本格化する前の夏期1か月間を「暴走族追放強化期間」とし、関係機関との連携を強化することにより、市民の暴走族追放気運の高揚を図り、若者の交通安全意識の向上等を促進していく。

3 道路交通環境の整備

(1) カーブ地点の改良

見通しの悪いカーブ等の視認性の向上に努めるとともに、警戒標識、視線誘導標などの安全施設の整備に努める。

(2) 事故防止のための交通管制

二輪車の交通事故の多くは、交差点内で発生している。

そこで、事故の多発又は事故の発生する可能性が高い交差点については、交通状況に応じた右折矢印信号や右直分離信号の設置など、信号機の改良を関係機関と連携して推進し、交差点における交通事故防止と交通の円滑化を図る。

第4章 飲酒運転の根絶

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。

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

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。

Ⅱ 分野別施策

第1章 道路交通環境の整備

1 基本的考え方

安全で快適な道路交通を確保するためには、道路交通環境を整備することが重要である。

そこで、歩行者等にとって安全で快適な通行を確保できるよう、歩道の整備、防護柵の整備、通学路の点検等を行うとともに、自動車、自転車等の安全で円滑な通行を確保するために、道路の整備、交差点の改良等を進める必要がある。

2 道路の整備

(1) 幹線道路の整備(都市計画道路等の地域間の交通を担う道路)

安全で円滑な道路交通の確保を図るため、地域の特性に配慮した安全で快適な幹線道路の整備に努める。

(2) 生活道路の整備

地域住民の安全確保と市民生活の利便性向上のため、人と車の共存が基本となる生活道路については、幅員の確保や安全施設の整備に努める。

3 交通安全施設等の整備

(1) 歩道の整備

歩行者及び自転車利用者の道路通行の安全性を高めるため、歩道の整備に努める。

(2) 交差点の改良

見通しの悪い交差点については、角切りを設置するなどして交差点の改良に努める。

また、夜間における出合い頭の事故を防止するため、自発光式道路鋸などの設置に努める。

(3) 防護柵の整備

歩行者の車道横断の抑制や、車両の路外等への逸脱を防止するため、危険な箇所への防護柵の設置に努める。

(4) 道路照明の整備

夜間における交通事故防止のため、視認性を確保しなければならない横断歩道等の必要な箇所への設置に努める。

(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。

(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。

(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。

(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。

4 その他の道路交通環境の整備

(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。

(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用については、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。

(3) 不法占用物件の排除

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用物については、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。

(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。

(5) バス路線の充実

バス事業者に対してバス路線の充実を要請するとともに、公共交通空白地域の解消と公共交通ネットワークの充実を目指すため、コミュニティバスなどの持続可能な地域交通の構築を図る。

第2章 交通安全意識の啓発

1 基本的考え方

交通事故を防止するには、人命尊重の理念に基づいて、一人ひとりが自他の生命の尊重と思いやりの心を持ち、正しい交通ルールと交通マナーを習得するとともに、危険を予知し回避する能力を身につける必要がある。

さらに、道路を利用する全ての人が、交通ルールを遵守し、交通マナーを身につけた行動ができるよう、その自覚を促すための交通安全教育を関係機関等と連携を図りながら推進する必要がある。

2 段階的・体系的な交通安全教育の推進

(1) 学校等における交通安全教育

ア 幼稚園・保育園

実践的活動を通して、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。

このため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日常生活を通じて、交通安全に関する基本的な事項の習得ができるよう関係機関等と連携し、その環境整備を推進する。

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。

※自転車運転免許制度：警察署及び関係機関と連携し、市内の小学生を対象に、交通安全の知識と自転車の安全な乗り方についての、講義と実技指導(実技指導は3年生対象)を行い、その修了者に自転車運転免許証を交付する。

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、交通災害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。

従来から参加・体験型交通安全教室(スケアード・ストレイト方式)を開催し、実践的な活動により、交通安全に関する知識の理解と、能力の育成を図る教育に

取り組んでいる。今後も体験学習の機会を通じて、交通社会の一員としての責任と自覚を育む教育指導を推進して行く。

エ 高等学校

交通ルールや交通マナーを再確認し、その実践を促す行動力の育成に努める。

また、運転免許取得可能年齢であることから、原動機付自転車及び自動二輪車等の安全な利用に関する意識の高揚と、安全運転技術の向上に努める。

このため車両の運転者としての社会的責任と命の大切さを育む、参加・体験型交通安全教室(スケアード・ストレイト方式)を推進する。

(2) 高齢者に対する交通安全教育

高齢者が年齢による自己の運動・運転能力等の低下により、自己の行動が他の交通に与える影響等を認識することにより、自ら安全で正しい交通行動を実践することが必要である。

このため高齢者の様々な社会活動の場において、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するとともに、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。

また、薄暮帯から夜間における交通事故を防止するため、反射材の普及、活用の促進を図る。

(3) 運転者に対する交通安全教育

地域における運転者講習会を定期的に行うとともに、職域等における運転者講習会の実施を推進する。

また、二輪運転者については、二輪車実技教室を主に安全指導を実施し、安全意識の高揚と安全運転技術の向上を図る。

3 地域における交通安全意識の高揚

交通事故の防止には、市民の一人一人に交通安全意識を普及し、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣づけることが欠かせないことから、家庭、学校、職域、地域ぐるみで「交通安全の輪」を広げていくよう働きかける必要がある。

(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成

交通安全意識を地域に普及浸透させていくため、交通安全組織の拡大充実を図り、組織の自主的活動を促して安全教育活動を積極的に推進する。

ア 交通少年団への加入を促進するとともに、活発な団体活動を通して交通安全意識の普及浸透を図る。

イ 地域交通安全活動推進委員の活動を通じ、交通安全思想の普及啓発を図る。

ウ 交通安全協会及びその傘下団体、高齢者団体、駐車問題懇談会等の部外協力団体の組織強化と活動の活性化を促し、交通安全思想の普及啓発を図る。

(2) 家庭、学校、職域における交通安全教育の推進

PTA、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。

4 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

交通安全に関する意識の普及徹底を図り、交通安全行動の実践を定着化していくために、効果的な広報活動を図る。

(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実

交通安全に関する意識の普及浸透を図り、交通安全行動の実践を定着させるため、市報やホームページ、各種機関・団体等の発行する広報誌、横断幕、ポスター、チラシ等の広報媒体や交通安全キャンペーン等の行事等を通じて、効果的な広報活動を図る。

(2) 交通安全運動等行事の充実

春・秋の全国交通安全運動、TOKYO交通安全キャンペーン等の各種行事に地域住民の積極的な参加を促し、交通安全思想の普及啓発を図る。

(3) 飲酒運転の根絶

重大交通事故につながる飲酒運転を市内から追放するため、

酒を飲んだら運転しない。

酒を飲んだ者には運転させない、運転を依頼しない。

酒を飲んだ者が運転する車に同乗しない。

運転する者には酒を出さない、すすめない。

という意識が浸透するよう広報啓発活動を推進する。

(4) シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進

後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用の徹底と、チャイルドシートの正しい使用に関する啓発を推進する。

(5) 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進

薄暮時や夜間における自転車、歩行者の交通事故を防止するため、スポークリフレクターやシール式反射材の活用、外出時の目立つ色の服装の着用について、普及啓発を図る。

(6) 幼児・学童用ヘルメットの着用推進

子どもを自転車の転倒事故から守るために、幼児用ヘルメットや学童用ヘルメットの着用の必要性について広報啓発活動を行い、着用を推進する。

第3章 道路交通秩序の維持

1 基本的考え方

道路交通秩序を維持するためには、交通の安全と円滑な流れを確保し、道路利用者に対して、交通ルールの遵守とマナーの向上を徹底させ、併せて交通事故に直結する悪質交通違反の指導取締りを、効果的に推進していくことが必要である。

2 交通規制の実施

(1) 路線対策

幹線道路及び生活道路等の交通事故防止と渋滞緩和を図るため、必要に応じて交通規制の見直し、信号調整等を関係機関に要請していく。

(2) 二輪車対策

重大事故に結びつく危険性の高い二輪車による事故を防止するために、カーブ地点及び交差点の安全対策に努める。

(3) 自転車対策

自転車を当事者とする交通事故防止を図るため、関係機関と協議し、自転車走行空間の整備を図るとともに、悪質・危険な違反に対する指導・取締りの効果的推進に努める。

(4) 高齢者対策

高齢者が安全に歩行できるよう、ガードレールの設置や区画線表示等による、歩行者と車両の分離対策に努める。

(5) 抜け道対策

幹線・準幹線道路等の抜け道となっている生活道路などで、学童の通学等に危険が及ぶ箇所等については、通行禁止規制等を関係機関に要請していく。

(6) 交差点対策

交差点及びその周辺における交通の安全と円滑化を図るため、交差点の形状や交通量等を考慮して、右折禁止等の必要な交通規制の新設、改正、廃止（見直し）を検討し関係機関に要請していく。

(7) 先行交通対策

大規模な再開発や大型店舗の建設等の計画を早期に把握し、交通管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう、計画立案者や事業者等と事前に調整を行うなど先行交通対策に努める。

(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。

3 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。

(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。

(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。

4 指導取締りの強化

(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。

(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。

第4章 救急・救助体制の整備

1 基本的考え方

交通事故等による負傷者の救命効果向上のため、関係機関との連携を強化し、交通救助・救急活動体制の更なる充実を図るとともに、AEDの使用方法等の応急手当の普及啓発を推進する。

2 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、直近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。

両救急隊とも、救急救命士が乗務する高度処置救急隊で各種救急事象に対応しているが、今後さらに救急業務の充実を図るため、医師会及び北多摩西部救急業務連絡協議会等との連携を強化していく。

《救急件数の推移》

東大和市内の救急件数は、出場件数全体では4,000件程度を推移しているが、そのうち交通事故における救護人員の割合は平成23年からの5年間で見ると微減している。

平成27年の救護人員に対する交通事故救護人員の割合は9.5%となっている。

《救急車の出場件数と救護人員》

| 区分 年次 | 出場回数(件) | 救護人員(人) | 交通事故救護 人員(人) | 交通事故救護 人員の割合(%) |
|----------|---------|---------|-----------------|--------------------|
| 平成23年 | 3,909 | 3,569 | 395 | 11.1 |
| 平成24年 | 4,135 | 3,610 | 409 | 11.3 |
| 平成25年 | 3,936 | 3,457 | 357 | 10.3 |
| 平成26年 | 4,294 | 3,709 | 332 | 9.0 |
| 平成27年 | 4,063 | 3,628 | 345 | 9.5 |

資料：統計“東やまと”

3 応急救護に関する教育の普及

交通事故による負傷者の救命効果の向上を図るためには、救急車が到着するまでの間、事故現場に居合わせた人(バイスタンダー)によって行われる応急手当が極めて大切なことである。

このことから消防署で実施している救命講習内容の活用など、関係機関との協力のもとに応急救護に関する知識・技術の普及を推進する。

第5章 被害者の支援

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。

そこで市は、それぞれの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、相談しやすい環境づくりの体制を図る。

2 交通災害共済制度

東京都市町村総合事務組合が実施してい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と、加入の促進を図る。

・掛金の額（年額） Aコース1,000円 Bコース500円

《平成27年度加入状況》

Aコース 3,691人 Bコース 1,578人 合計 5,269人

加入率 6.1% 平成27年4月1日現在の人口86,092人

《平成27年度の見舞金支払い状況》

(単位:件、万円)

| 等級 | 程度 | 見舞金及び件数 | | | | 支払件数計 | 支払金額計 |
|----|------------------------------------|---------|-----|------|-----|-------|-------|
| | | Aコース | | Bコース | | | |
| | | 件数 | 金額 | 件数 | 金額 | | |
| 1 | 死亡(交通災害を受けた日から1年以内) | 0 | 300 | 0 | 150 | 0 | 0 |
| 2 | 重度の後遺障害(交通災害を受けた日から1年以内) | 0 | 200 | 0 | 100 | 0 | 0 |
| 3 | 入院日数30日以上 of 傷害 | 1 | 25 | 1 | 16 | 2 | 41 |
| 4 | 入院日数10日以上30日未満、または実治療日数30日以上 of 傷害 | 3 | 9 | 4 | 6 | 7 | 51 |
| 5 | 実治療日数10日以上30日未満 of 傷害 | 5 | 5 | 4 | 3 | 9 | 37 |
| 6 | 実治療日数10日未満 of 傷害 | 6 | 3 | 4 | 2 | 10 | 26 |
| 合計 | | | | | | 28 | 155 |

資料:東京市町村総合事務組合

第6章 災害に強い交通施設等の整備と災害時の交通安全の確保

1 基本的考え方

災害発生時には、交通の混乱が予想され、負傷者の搬送や緊急物資の輸送など救援・救護活動及び消防活動のため、輸送路・避難路等の確保が極めて重要となる。そこで、安全で安心な生活を支える交通路を確保するため、災害に強い交通施設等の整備を推進する。

また、災害時には緊急通行車両の交通路の確保のため、関係機関と協力して一般車両に対する交通規制を実施する。

2 災害に強い交通施設等の整備

(1) 道路の整備

火災の延焼を防止する等災害に強いまちづくりを図るため、幹線道路として都市計画道路の整備を促進する。

(2) 橋りょうの整備

奈良橋川・前川に架設された橋りょうの一部には、現在の道路実情に見合った幅員でないものがある。

そのため災害時の避難及び緊急物資の輸送に障害とならないよう、河川の改修工事や道路整備と合わせ、耐震性を考慮した橋りょう整備に努める。

(3) 無電柱化の推進

道路の景観の向上、歩行者・自転車等の通行の安全確保や災害時の避難救助活動の円滑化などのため、電線共同溝等により電線類の地中化の推進に努める。

3 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。

(1) 緊急通行車両等の交通路の確保

災害応急対策のための人員及び物資等の輸送は、災害対策活動の基幹となることから、緊急交通路や緊急輸送路等の確保に努める。このため災害時には、車両利用を自粛するよう市民に協力を求める。

(2) 緊急道路障害物除去

緊急交通路や緊急輸送路等を確保するため、緊急道路障害物除去路線における災害時の障害物の除去及び陥没や亀裂等の応急補修を優先的に行う。

※ 緊急道路障害物除去路線：中央通り・桜街道・用水北通りなどの市道のほか、青梅街道・新青梅街道・芋窪街道などの都道が指定されている(東大和市地域防災計画参照)

(3) 東海地震「警戒宣言」時の対応

警戒宣言時の対応は、東大和市地域防災計画によるものとする。

第3部 交通安全対策を推進するための体制

1 基本的考え方

交通安全を実現するためには、道路環境の整備、交通安全教育の推進、効果的な指導取締りの実施等、幅広い分野にわたる施策の実施が必要である。

そこで、これらの施策を効果的に推進していくためには、関係機関相互の協力体制を確立していくことが不可欠である。

2 行政機関相互の連携

交通安全のための施策は、多くの行政分野に渡るため、施策の推進にあたっては、各関係行政機関はそれぞれの責任と分担に従った、交通安全対策を講じるとともに、相互協力と連携を図りながら本計画を推進することが大切である。

3 市民・事業所等の民間活力の結集

交通災害のない安全で快適な生活環境を築いていくためには、行政の対応に加え市民をはじめ、民間団体や事業所等の理解と協力が不可欠である。

このような観点から、交通安全対策を推進するにあたっては、市民、民間団体等相互協力と連携を図りながら、幅広い運動の展開をしていく必要がある。

平成29年3月

東大和市交通安全計画
(平成28年度～平成32年度)

発行 東大和市

編集 東大和市都市建設部土木課

住所 〒207-8585

東大和市中心3丁目930番地

電話 042-563-2111(代)