東大和市
交通安全計画（案）

（令和8年度～令和12年度）

東京ゆったり日和
東やまと

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

うまべぇ

目　　次

第１部　総　論 ・・ 1

第１章　計画の考え方 ・・ 1

１　計画策定の趣旨 ・・・ 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） 持続可能な開発のための目標（SDGs）達成に向けて・・・・・・ 2

（4） 計画の期間・・・ 2

第２章　交通事故等の状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

１　地域特性と交通事情 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 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） 前期東大和市交通安全計画の総括 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7

（3） 事故発生件数に関する他市との比較・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8

（4） 交通事故の態様・・ 10

（5） 道路別事故発生状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10

（6） 年齢別事故発生状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11

（7） 高齢者（65歳以上）の交通事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12

（8） 子ども（中学生以下）の交通事故 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13

（9） 自転車の交通事故 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14

（10）二輪車の交通事故 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

第２部　重点課題 ・・・ 16

１　市道における交通安全対策の推進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16

２　交差点及び交差点付近における交通安全対策の推進・・・・・・・ 18

３　自転車利用者に対する交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・ 19

４　高齢者に対する交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21

第３部　基本方針・具体的施策 ····· 23
第１章　道路交通環境の整備 ····· 23
１　道路における交通安全対策の推進 ····· 23
（1） 歩道の整備 ····· 23
（2） 幹線道路の整備 ····· 23
（3） 生活道路における交通事故防止対策の推進 ····· 24
（4） 通学路等における児童等の安全確保 ····· 24
（5） 交差点の改良 ····· 25
２　交通安全施設等の整備 ····· 25
（1） 防護柵の整備 ····· 25
（2） 道路照明の整備 ····· 25
（3） 道路標識及び法定外路面標示の整備 ····· 25
（4） 区画線の整備 ····· 26
（5） 道路反射鏡（カーブミラー）の整備 ····· 26
（6） 危険箇所を発見するための点検の推進 ····· 26
（7） 活用可能な走行データ等を活用した潜在的危険箇所の把握と対策 ····· 26
３　自転車利用環境の総合的整備 ····· 27
（1） 自転車通行空間の整備 ····· 27
（2） 公共自転車等駐車場の整備 ····· 27
（3） 自転車等駐車場の情報の提供 ····· 27
（4） 放置自転車等の防止・啓発強化 ····· 28
（5） 施設設置者が行う自転車等駐車場の設置 ····· 28
４　その他の道路交通環境の整備 ····· 28
（1） 街路樹の適正管理、更新 ····· 28
（2） 道路の使用及び占用の適正な管理 ····· 28
（3） 不法占用物の排除 ····· 29
（4） 先行交通対策 ····· 29
（5） 公共交通の利用促進 ····· 29
第２章　交通安全意識の啓発 ····· 30
１　段階的・体系的な交通安全教育の推進 ····· 30
（1） 学校等における交通安全教育 ····· 30
ア　幼稚園・保育園 ····· 30
イ　小学校 ····· 31

ウ　中学校 …… 32
エ　高等学校 …… 32
（2） 高齢者に対する交通安全教育 …… 33
ア　交通安全教育 …… 33
イ　高齢者運転免許証自主返納支援事業の推進 …… 34
（3） 運転者に対する交通安全教育 …… 34
2　地域における交通安全意識の高揚 …… 34
（1） 地域の交通安全組織の拡大と育成 …… 34
（2） 家庭、学校、職域における交通安全教育の推進 …… 35
3　交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化 …… 35
（1） 多様な広報媒体による広報活動の充実 …… 35
（2） 交通安全運動等の充実 …… 35
（3） 飲酒運転の根絶 …… 35
ア　各種広報啓発活動 …… 36
イ　アルコール依存症者等への支援 …… 36
ウ　ハンドルキーパー運動の普及 …… 36
（4） シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進 …… 36
（5） 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進 …… 36
（6） 横断歩行者の安全確保に関する啓発 …… 36
（7） 自動車運転者に対する自転車への配慮の啓発 …… 37
（8） 自転車の安全利用の推進 …… 37
ア　自転車の交通反則通告制度の周知啓発 …… 38
イ　自転車運転者講習制度の周知啓発 …… 38
（9） 自転車用ヘルメットの着用推進 …… 39
（10）自転車シミュレータや「輪トレ」アプリ等の活用 …… 39
（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利用者等に対する啓発活動の推進 … 40
（12）外国人に対する啓発活動の推進 …… 40
第3章　道路交通秩序の維持 …… 41
1　交通規制の実施に向けた要望 …… 41
（1） 路線対策 …… 41
（2） 自転車対策 …… 41
（3） 二輪車対策 …… 41
（4） 抜け道対策 …… 42

（5） 交差点対策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 42
（6） 信号機の整備・高度化 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 42
（7） 事故防止のための交通管制 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43
２ 駐車秩序の確立 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43
（1） 違法駐車車両の取締り要望 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43
（2） 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43
３ 指導取締りの強化に向けた情報提供・要望・・・・・・・・・・・・・・・ 43
（1） 悪質・危険な交通違反に関する情報提供及び取締り要望・・・ 43
（2） 暴走・騒音行為に関する情報提供及び取締り要望 ・・・・・・・・ 43
第４章 救急・救助体制の整備 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 44
１ 救急業務 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 44
２ 応急救護に関する教育の普及・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 44
第５章 被害者等の支援 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45
１ 交通事故相談 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45
２ 交通災害共済制度 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45
３ 自転車損害賠償保険等の加入促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45
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・・・ 46
１ 災害に強い交通施設等の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 46
（1） 道路の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 46
（2） 橋りょうの整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 46
（3） 無電柱化の推進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 46
２ 災害発生時における交通規制と救助体制・・・・・・・・・・・・・・・・・ 47
（1） 緊急通行車両等の交通路の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 47
（2） 緊急道路障害物除去 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 47
（3） 南海トラフ地震臨時情報発表時等の対応・・・・・・・・・・・・・・・・・ 47
第４部 交通安全対策を推進するための体制・・・・・・・・・・・・・・・・ 48
１ 行政機関相互の連携 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 48
２ 市民・事業所等の民間活力の結集・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 48
３ 計画の進行管理及び評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 48

第１部　　総　　論

第１章　計画の考え方

１　計画策定の趣旨

東大和市内（以下「市内」という。）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・負傷者数ともに令和6年まで減少傾向で推移していたが、令和7年は増加に転じている。そのため、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た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（以下「本計画」という。）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から市民の生命及び身体を守り、安全で安心な生活環境を確保することを目的に策定するものである。

なお、本計画は、第12次東京都交通安全計画に基づき、その内容との整合を図りながら作成し、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、本計画に定める諸施策を総合的かつ効果的に実施し、交通事故の発生及び交通事故による死傷者の抑制を図る。

また、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）「市道における交通安全対策の推進」

市民生活に身近な市道で事故が発生していることから、生活道路の安全確保を重点課題とする。

（2）「交差点及び交差点付近における交通安全対策の推進」

事故が発生しやすい交差点及び交差点付近の安全確保を重点課題とする。

（3）「自転車利用者に対する交通安全対策の推進」

自転車関与事故の防止に向け、交通ルールの遵守と安全意識の向上を重点課題とする。

（4）「高齢者に対する交通安全対策の推進」

高齢者が関与する交通事故の状況を踏まえ、歩行中や自転車利用中の高齢者の事故防止を重点課題とする。

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

本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望していく。

（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（令和3年）から2030年（令和12年）までを『第2次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。

（4）　計画の期間

本計画の期間は、令和8年度から令和12年度までの5年間とする。

第2章　交通事故等の状況

1　地域特性と交通事情

（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、南は立川市、小平市の両市に接し、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。

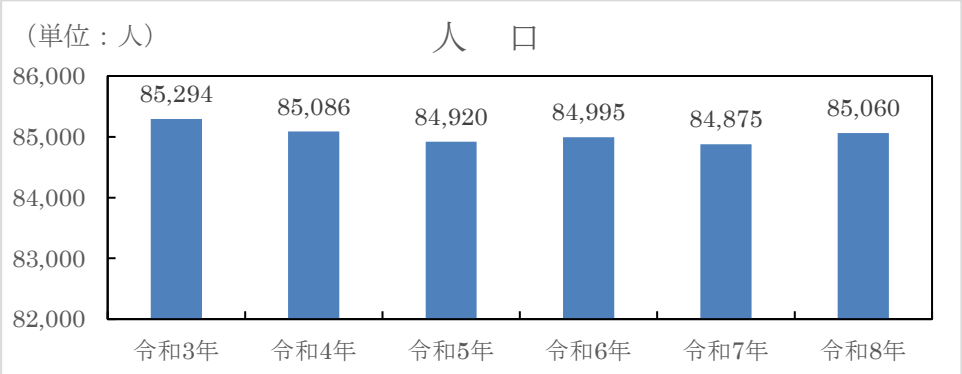
（2）　人口

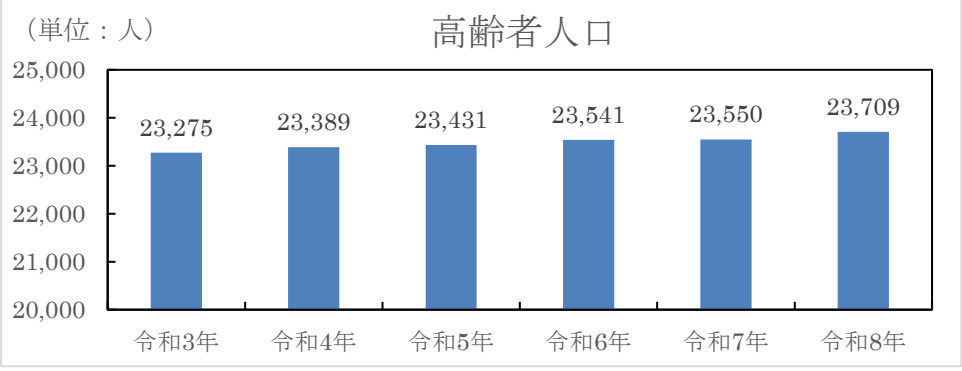
令和8年4月1日現在の市の人口は85，060人（男41，572人　女43，488人）で、5年前の令和3年に比べて234人（0．3％）の減少となっている。

また、令和8年4月1日現在の65歳以上（高齢者）の人口は23，709人と、令和3年に比べて434人（1．9％）の増加で、高齢化率は27．9％となっている。

《人口の推移》各年4月1日現在　　（単位：人、％）

区分／年次	人口			対前年増加率	65歳以上人口（内数）	
	総数	男	女		総数	高齢化率
令和3年	85,294	41,893	43,401	0.0	23,275	27.3
令和4年	85,086	41,760	43,326	−0.2	23,389	27.5
令和5年	84,920	41,715	43,205	−0.2	23,431	27.6
令和6年	84,995	41,735	43,260	0.1	23,541	27.7
令和7年	84,875	41,564	43,311	−0.1	23,550	27.7
令和8年	85,060	41,572	43,488	0.2	23,709	27.9





（3） 自動車保有台数

令和7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43，392台で、一世帯当たりの保有台数は1．1台となっており、令和3年に比べて201台（0．5％）の増加となっている。

種別ごとに見ると、自動車は令和3年に比べて333台減少して24，900台、軽自動車は422台増加して11，753台、二輪車は112台増加して6，739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　（単位：台、世帯、人）

種別／年次	自動車	軽自動車	二輪車	総計	世帯数	人口	世帯当たり台数
令和３年	25,233	11,331	6,627	43,191	39,753	85,294	1.1
令和４年	25,084	11,397	6,773	43,254	40,085	85,086	1.1
令和５年	24,952	11,450	6,798	43,200	40,477	84,920	1.1
令和６年	25,018	11,601	6,757	43,376	40,913	84,995	1.1
令和７年	24,900	11,753	6,739	43,392	41,231	84,875	1.1

資料：関東運輸局東京運輸支局多摩自動車検査登録事務所　課税課（統計“東やまと”）

《種別内訳》　（単位：台）

種別／年次	自動車			軽自動車			二輪車	
	貨物車	乗用車	その他	貨物車	乗用車	その他	自動二輪車	原付一種
令和３年	2,352	22,238	643	2,472	8,845	14	4,166	2,461
令和４年	2,311	22,113	660	2,502	8,882	13	4,369	2,404
令和５年	2,303	21,977	672	2,504	8,935	11	4,452	2,346
令和６年	2,274	22,063	681	2,518	9,068	15	4,477	2,280
令和７年	2,281	21,931	688	2,539	9,199	15	4,532	2,207

資料：関東運輸局東京運輸支局多摩自動車検査登録事務所　課税課（統計“東やまと”）

（4） 道路の状況

令和７年４月１日現在の道路実延長は、２３５，８３０メートルで、舗装率は９０．１％となっている。

《管理別道路延長等》 令和7年4月1日現在 （単位：m、m²、％）

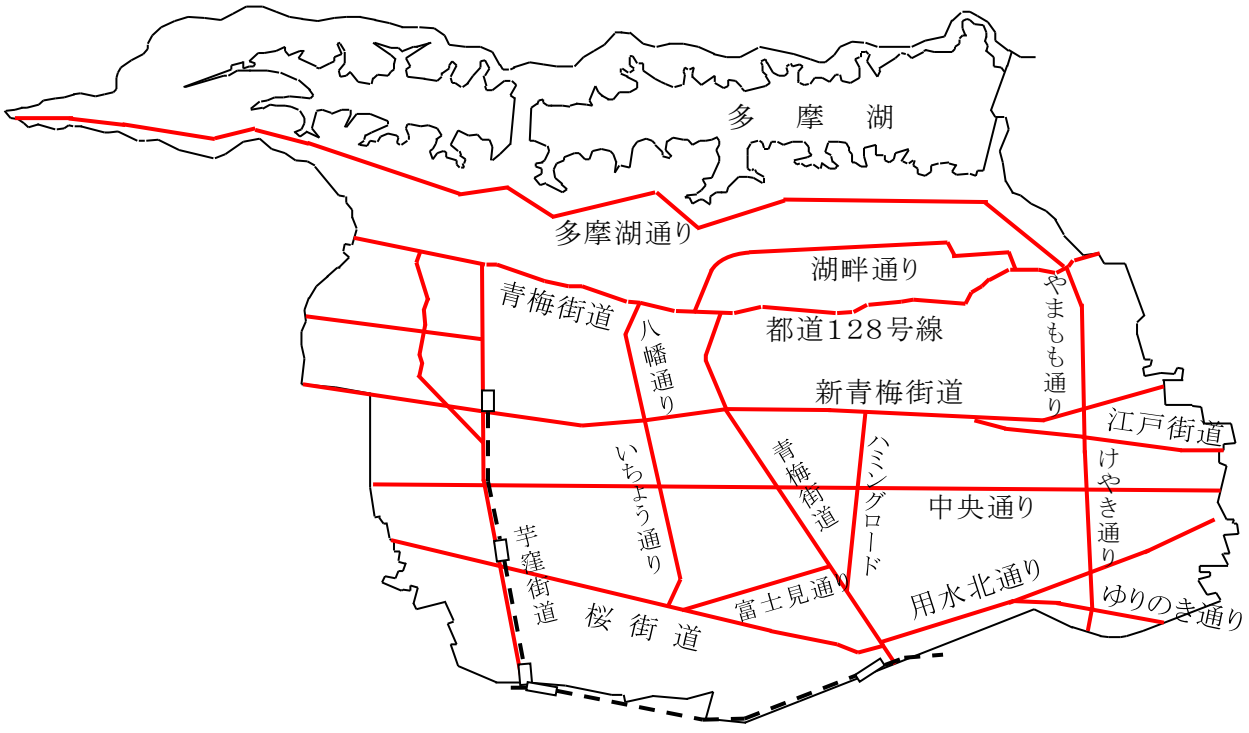
区　　分	延長	面積	舗装延長	舗装率
都　　道	25,806	283,731	25,806	100.0
市　　道	210,024	1,289,108	186,636	88.9
計	235,830	1,572,839	212,442	90.1

《市道幅員別道路延長の推移》 各年4月1日現在 （単位：m）

区分／年次	延長	13m以上	5.5m以上 13m未満	5.5m未満
令和３年	209,721	285	95,041	114,395
令和４年	209,672	285	95,154	114,233
令和５年	209,976	285	95,193	114,498
令和６年	210,096	285	95,209	114,602
令和７年	210,024	285	97,134	112,605

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。

※本計画に掲載する警視庁の交通事故統計は、人が死亡又は負傷した交通人身事故を対象とし、物損事故を含まない。以下、統計に関する記述では、これを「交通事故」という。

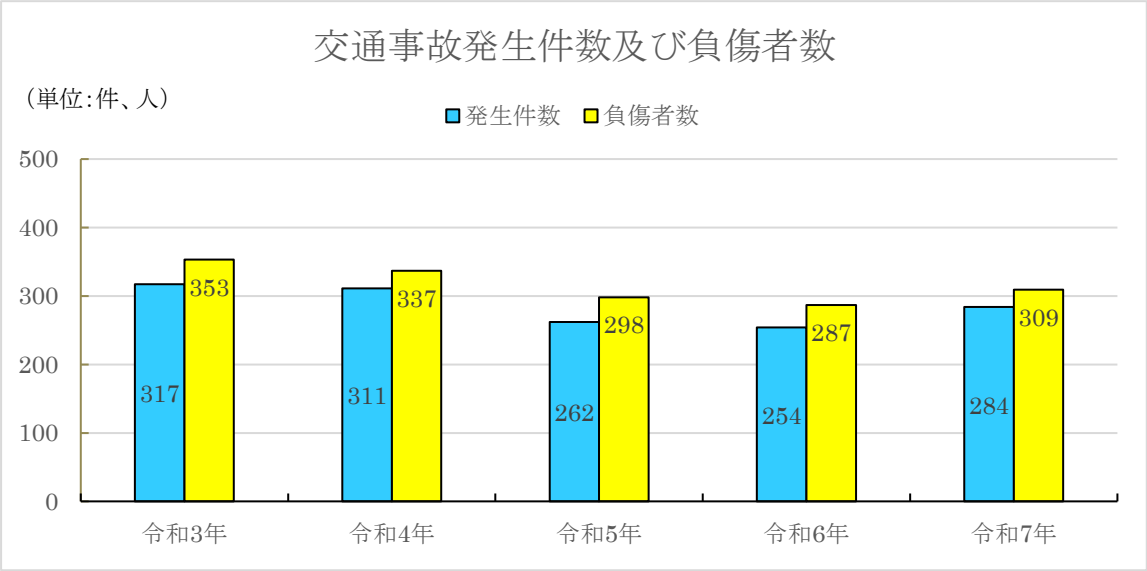
（1）　交通事故の概況

令和７年における交通事故の概況は、発生件数２８４件、死者数２人、負傷者数３０９人となっており、令和３年を１００とすると、令和７年の発生件数は８９．６％、負傷者数は８７．５％となっているが、いずれも令和６年からは増加している。

《市内の交通事故の推移》　（単位：件、人）

区分／年次	発生件数	死者数	重傷者数	軽傷者数	負傷者数
令和３年	317	0	4	349	353
令和４年	311	0	19	318	337
令和５年	262	1	4	294	298
令和６年	254	0	13	274	287
令和７年	284	2	13	296	309

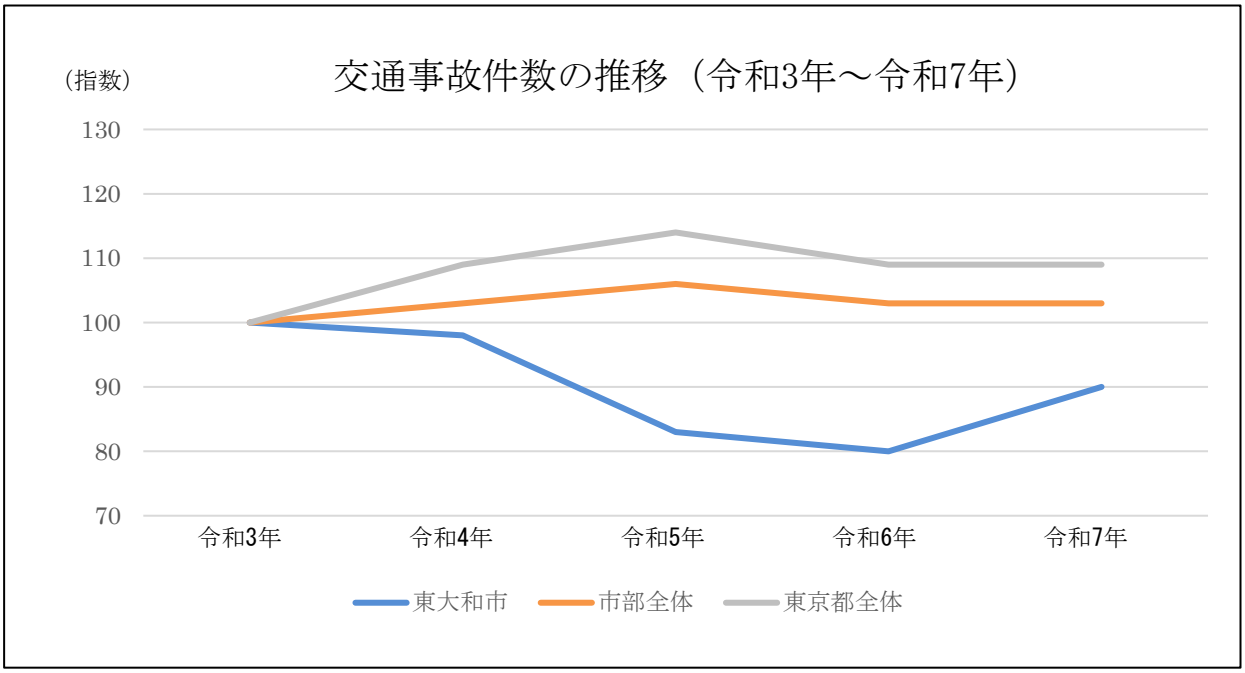
資料：交通事故統計表（警視庁交通部）



（2） 前期東大和市交通安全計画の総括

前期計画期間中、市内の交通事故発生件数は、令和3年の317件から令和7年の284件へ33件（約10％）減少した。一方、令和7年は、事故件数が前年比30件増加し、死者数も2人となった。また、重傷者数は、令和3年から順に4人、19人、4人、13人、13人と年により変動しており、死者及び重傷者の抑制も引き続き課題である。

また、次項に示すとおり、人口10万人当たり及び市街化区域1㎢当たりの事故件数は、多摩26市の中でも高い水準にある。このため、引き続き、市道、交差点、自転車及び高齢者対策を重点として交通安全対策を推進する必要がある。



※令和3年の交通事故件数を100とした指数

資料：交通事故統計表（警視庁交通部）

（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10万人当たりの事故件数と市街化区域1㎢当たりの事故件数は、多摩26市中2番目に高い。

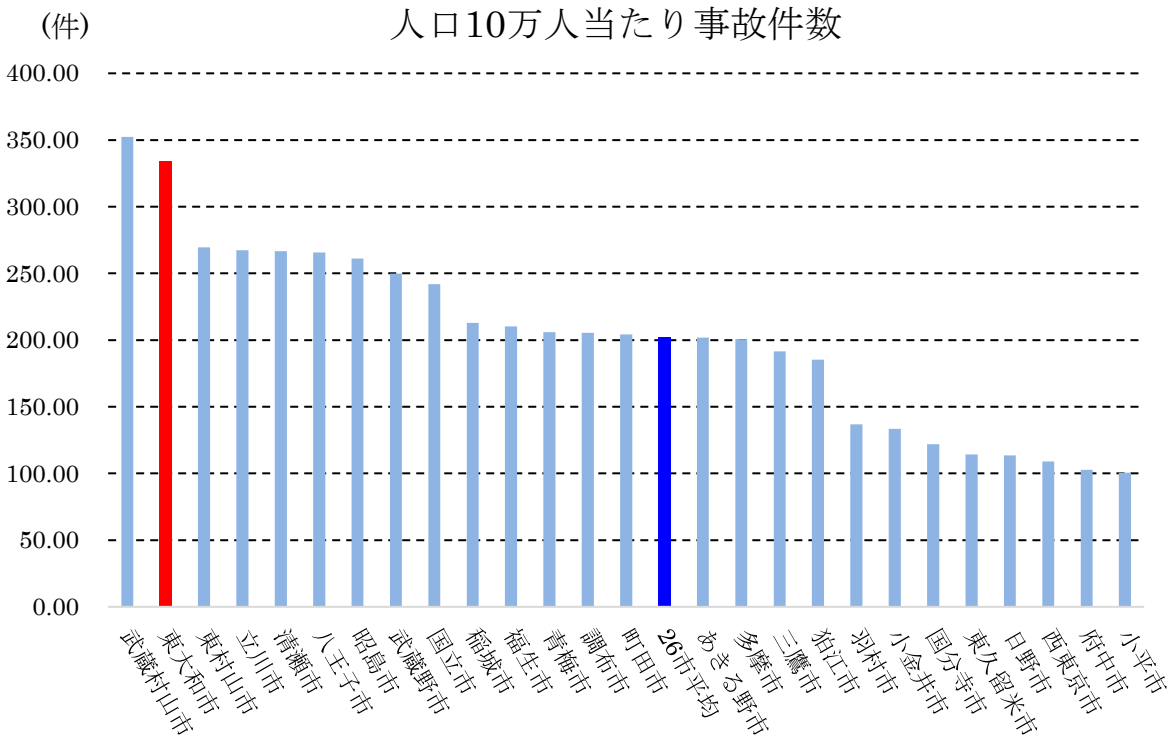
事故発生件数に関する他市との比較

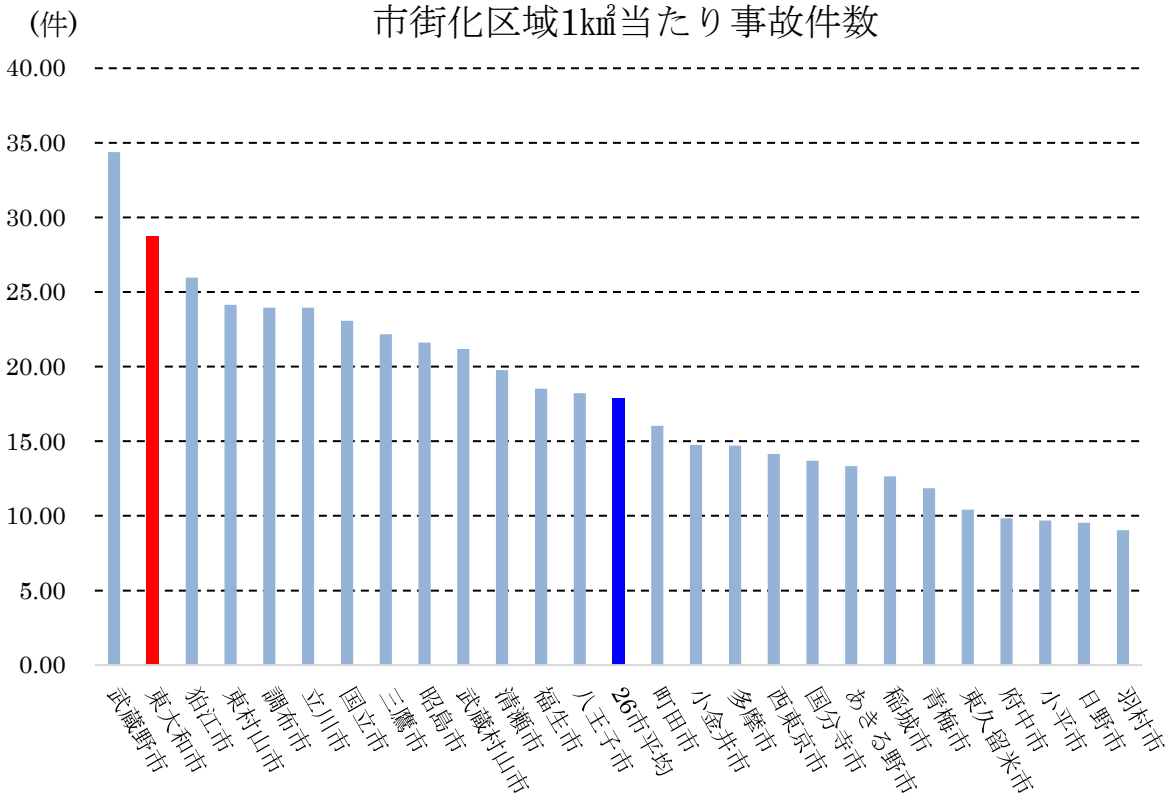
	交通事故件数(件)	人口(人)	面積(㎢)	道路延長(km)	市道延長(km)	自動車保有台数(台)	人口10万人当たり事故件数	面積1㎢当たり事故件数	市街化区域1㎢当たり事故件数	保有自動車台数1万台当たり事故件数
八王子市	1,485	559,083	186.380	1,553.696	1,348.240	302,456	265.61	7.97	18.22	49.10
立川市	498	186,257	24.360	297.420	260.551	83,958	267.37	20.44	23.95	59.32
武蔵野市	370	148,034	10.980	149.339	128.093	36,312	249.94	33.70	34.38	101.89
三鷹市	365	190,497	16.420	297.063	267.255	59,391	191.60	22.23	22.18	61.46
青梅市	266	129,105	103.310	936.978	817.028	87,527	206.03	2.57	11.86	30.39
府中市	268	260,998	29.430	487.932	437.298	96,098	102.68	9.11	9.84	27.89
昭島市	302	115,632	17.340	258.545	229.636	54,125	261.17	17.42	21.62	55.80
調布市	492	239,348	21.580	441.767	406.984	75,722	205.56	22.80	23.95	64.97
町田市	879	430,170	71.550	1,360.855	1,277.327	208,830	204.34	12.29	16.04	42.09
小金井市	167	125,174	11.300	179.215	162.003	35,919	133.41	14.78	14.75	46.49
小平市	198	196,799	20.510	276.551	240.070	73,299	100.61	9.65	9.68	27.01
日野市	214	188,477	27.550	497.640	455.679	77,885	113.54	7.77	9.54	27.48
東村山市	409	151,795	17.140	305.578	280.129	62,776	269.44	23.86	24.14	65.15
国分寺市	158	129,500	11.460	240.922	227.430	39,916	122.01	13.79	13.69	39.58
国立市	184	76,079	8.150	153.150	138.567	27,737	241.85	22.58	23.08	66.34
福生市	119	56,582	10.160	152.567	131.722	32,741	210.31	11.71	18.53	36.35
狛江市	152	82,048	6.390	128.473	117.899	25,533	185.26	23.79	25.96	59.53
東大和市	**284**	**84,996**	**13.420**	**235.902**	**210.096**	**42,769**	**334.13**	**21.16**	**28.72**	**66.40**
清瀬市	200	75,011	10.230	190.481	176.445	31,187	266.63	19.55	19.76	64.13
東久留米市	133	116,325	12.880	257.733	237.223	49,992	114.33	10.33	10.42	26.60
武蔵村山市	249	70,696	15.320	272.598	253.627	50,409	352.21	16.25	21.19	49.40
多摩市	297	148,084	21.010	331.994	294.449	58,784	200.56	14.14	14.70	50.52
稲城市	200	93,916	17.970	262.060	239.329	40,105	212.96	11.13	12.65	49.87
羽村市	74	54,126	9.900	164.676	147.610	33,279	136.72	7.47	9.05	22.24
あきる野市	160	79,244	73.470	743.700	674.785	58,708	201.91	2.18	13.34	27.25
西東京市	225	206,245	15.750	279.054	244.903	67,089	109.09	14.29	14.14	33.54
26市平均	321	161,316	30.152	402.150	361.707	69,713	202.28	15.11	17.90	48.11

資料：多摩・島しょ地域データブック

※事故件数：令和7年中、人口・面積：令和7年1月1日現在、道路延長：令和6年4月1日現在、
市街化区域面積：令和7年4月1日現在、自動車保有台数：車両種別によって令和6年3月末現在の数値と令和6年12月末の数値が混在している。

※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。


(件)
人口10万人当たり事故件数
400.00
350.00
300.00
250.00
200.00
150.00
100.00
50.00
0.00
武蔵村山市
東大和市
東村山市
立川市
清瀬市
八王子市
昭島市
武蔵野市
国立市
稲城市
福生市
青梅市
調布市
町田市
26市平均
あきる野市
多摩市
三鷹市
狛江市
羽村市
小金井市
国分寺市
東久留米市
日野市
西東京市
府中市
小平市


(件)
市街化区域1㎢当たり事故件数
40.00
35.00
30.00
25.00
20.00
15.00
10.00
5.00
0.00
武蔵野市
東大和市
狛江市
東村山市
調布市
立川市
国立市
三鷹市
昭島市
武蔵村山市
清瀬市
福生市
八王子市
26市平均
町田市
小金井市
多摩市
西東京市
国分寺市
あきる野市
稲城市
青梅市
東久留米市
府中市
小平市
日野市
羽村市

（4） 交通事故の態様

令和7年中に市内で発生した交通事故を類型別に見ると、車両対車両の事故が197件で全体の69．4％、人対車両の事故が36件（同12．7％）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、出会い頭が81件と最も多く、次いで追突が56件、右左折時が39件の順となっている。

人対車両の事故では、いずれの事故態様も概ね同数となっている。

《令和7年　事故類型別発生状況》　（単位：件、％）

区分		人身事故		区分		人身事故	
		件　数	構 成 比			件　数	構 成 比
車両対車両		197	69.4	人対車両		36	12.7
内訳	正面衝突	1	0.4				
	追突	56	19.7	内訳	対面・背面通行中	8	2.8
	出会い頭	81	28.5		横断歩道横断中	10	3.5
	追越し・追抜き	11	3.9		その他横断中	8	2.8
	すれちがい時	3	1.1		その他	10	3.5
	左折時	19	6.7	車両単独		51	18.0
	右折時	20	7.0	計		284	100.0
	その他	6	2.1				

資料：交通事故統計表（警視庁交通部）

※構成比は小数第2位を四捨五入しているため、合計が100％にならない場合がある。

（5） 道路別事故発生状況

令和7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175件で全体の61．6％（都道は94件で33．1％）となっている。

《道路別発生件数の推移》　（単位:件、人）

区分／年次	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
令和３年	97	0	116	199	0	212	21	0	25	317	0	353
令和４年	86	0	97	203	0	216	22	0	24	311	0	337
令和５年	71	0	87	175	1	195	16	0	16	262	1	298
令和６年	78	0	102	166	0	174	10	0	11	254	0	287
令和７年	94	2	100	175	0	193	15	0	16	284	2	309

資料：交通事故統計表（警視庁交通部）

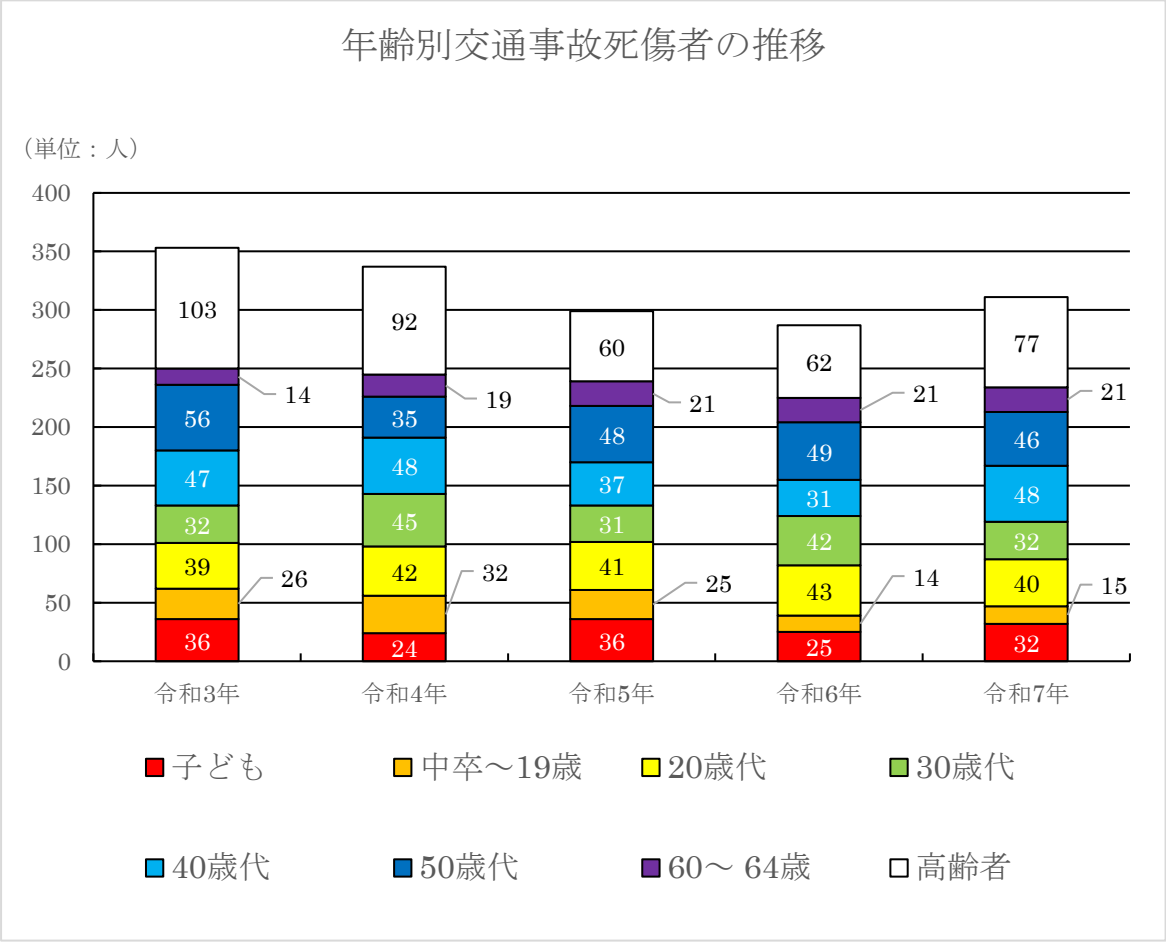
（6） 年齢別事故発生状況

令和7年中に市内で発生した交通事故の年齢別の死傷者数は、高齢者が77人で全体の24．8％となっており、次いで40歳代48人（15．4％）、50歳代46人（14．8％）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）

区分／年次	子ども	中卒～19歳	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	高齢者	計
令和3年	36	26	39	32	47	56	14	103	353
令和4年	24	32	42	45	48	35	19	92	337
令和5年	36	25	41	31	37	48	21	60	299
令和6年	25	14	43	42	31	49	21	62	287
令和7年	32	15	40	32	48	46	21	77	311
計	153	112	205	182	211	234	96	394	1587

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。

※年齢区分は警視庁の交通事故統計による。65歳以上を高齢者としているため、60歳代は60～64歳としている。

（7） 高齢者（65歳以上）の交通事故

令和7年中に市内で発生した交通事故のうち、高齢者の死傷者は77人（死亡2人）で、交通事故の全死傷者数（311人）の24．8％となっている。

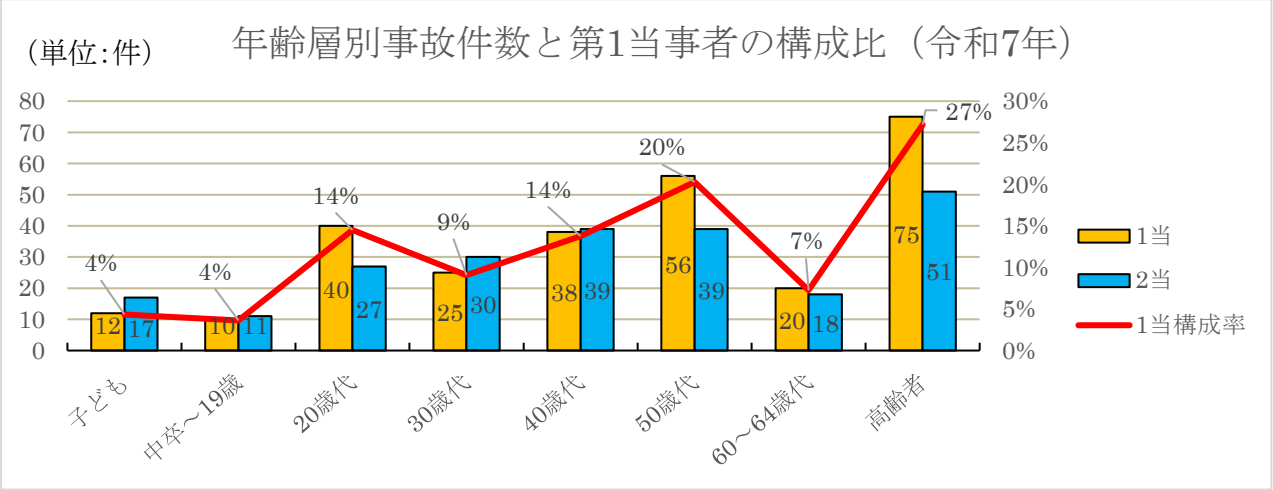
全交通事故のうち、高齢者が第1当事者となった事故件数は75件となっている。また、高齢者が死傷した交通事故の内訳をみると、自転車乗車中に多く発生している。

《市内の高齢者（65歳以上）の交通事故の推移》　（単位：件、人）

区分／年次	当事者件数	死者数	負傷者数	死傷者数
令和 3 年	144	0	103	103
令和 4 年	131	0	92	92
令和 5 年	102	1	59	60
令和 6 年	107	0	62	62
令和 7 年	126	2	75	77

資料：東京の交通事故（警視庁交通部）

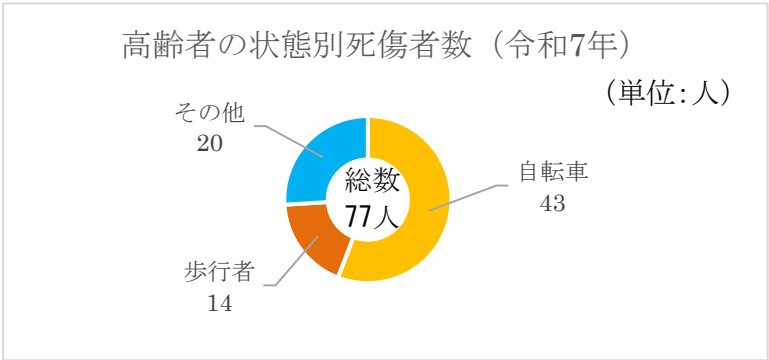
※当事者件数は、高齢者が第1当事者となった件数と第2当事者となった件数を合計したものである。



資料：交通事故統計表（警視庁交通部）

※　1当（第1当事者）とは、当該事故における過失（違反）が重い者、又は過失（違反）が同程度の場合には、人身傷害程度が軽い者をいう。

※　2当（第2当事者）とは、当該事故における過失（違反）が軽い者、又は過失（違反）が同程度の場合には、人身傷害程度が重い者をいう。



資料：東京の交通事故（警視庁交通部）

（8） 子ども（中学生以下）の交通事故

令和7年中に市内で発生した交通事故のうち、子どもの死傷者は32人（死亡0人）で、交通事故の全死傷者数（311人）の10．3％となっている。

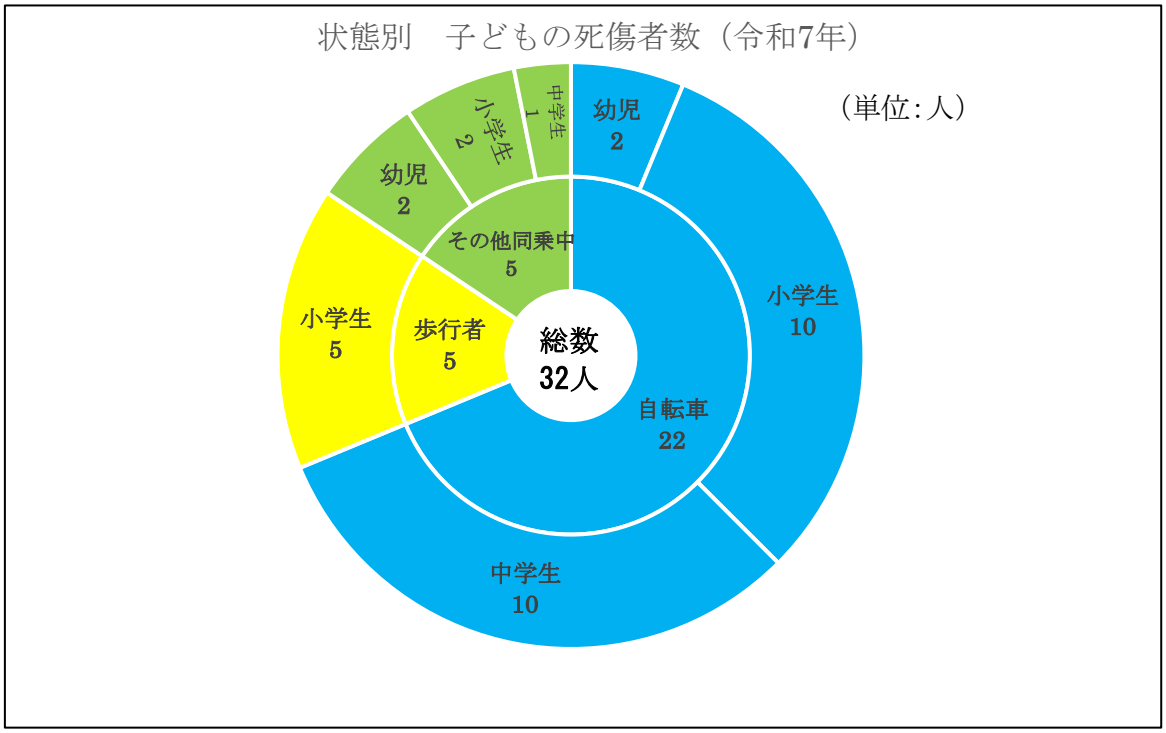
子どもが死傷した交通事故は、自転車乗車中に最も多く発生している。

《市内の子ども（中学生以下）の交通事故の推移》　（単位：件、人）

区分／年次	当事者件数	死者数	負傷者数	死傷者数
令和３年	27	0	36	36
令和４年	23	0	24	24
令和５年	27	0	36	36
令和６年	19	0	25	25
令和７年	29	0	32	32

資料：東京の交通事故（警視庁交通部）

※当事者件数は、子どもが第1当事者となった件数と第2当事者となった件数を合計したものである。



資料：東京の交通事故（警視庁交通部）

（9） 自転車の交通事故

令和7年中に市内で発生した交通事故のうち、自転車乗車中の死傷者は139人（死亡1人、負傷者138人）で、交通事故の全死傷者数（311人）の44．7％となっている。

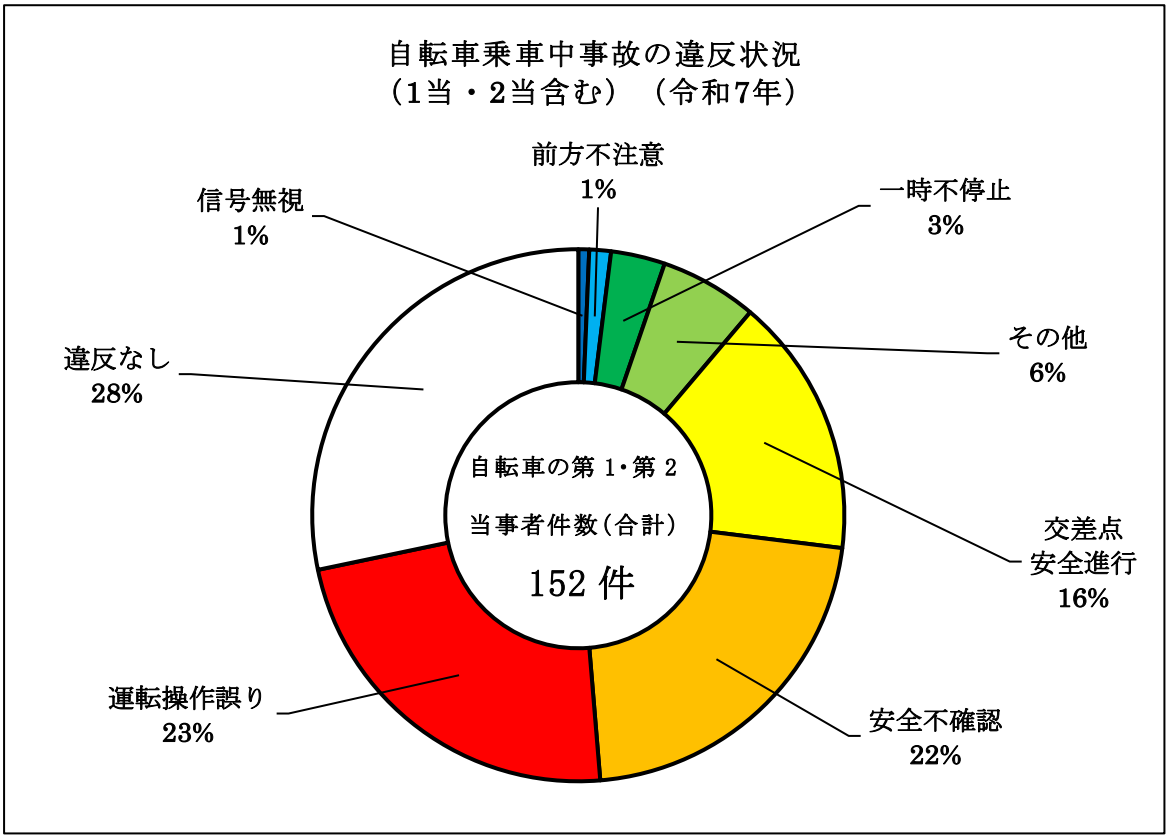
自転車乗車中事故では、違反ありの割合が7割を超えており、その内訳では、運転操作誤り、安全不確認、交差点安全進行義務違反等が多くなっている。

《市内の自転車交通事故の推移》 （単位：件、人）

区分／年次	当事者件数	死亡	負傷者	死傷者数
令和３年	173	0	155	155
令和４年	189	0	166	166
令和５年	151	1	135	136
令和６年	147	0	135	135
令和７年	152	1	138	139
計	812	2	729	731

資料：交通事故統計表（警視庁交通部）

※当事者件数は、自転車が第1当事者となった件数と第2当事者となった件数を合計したものである。



資料：交通事故統計表（警視庁交通部）

（10） 二輪車の交通事故

令和7年中に市内で発生した交通事故のうち、二輪車乗車中の死傷者は37人（死亡0人）で、交通事故の全死傷者数（311人）の11．9％となっている。

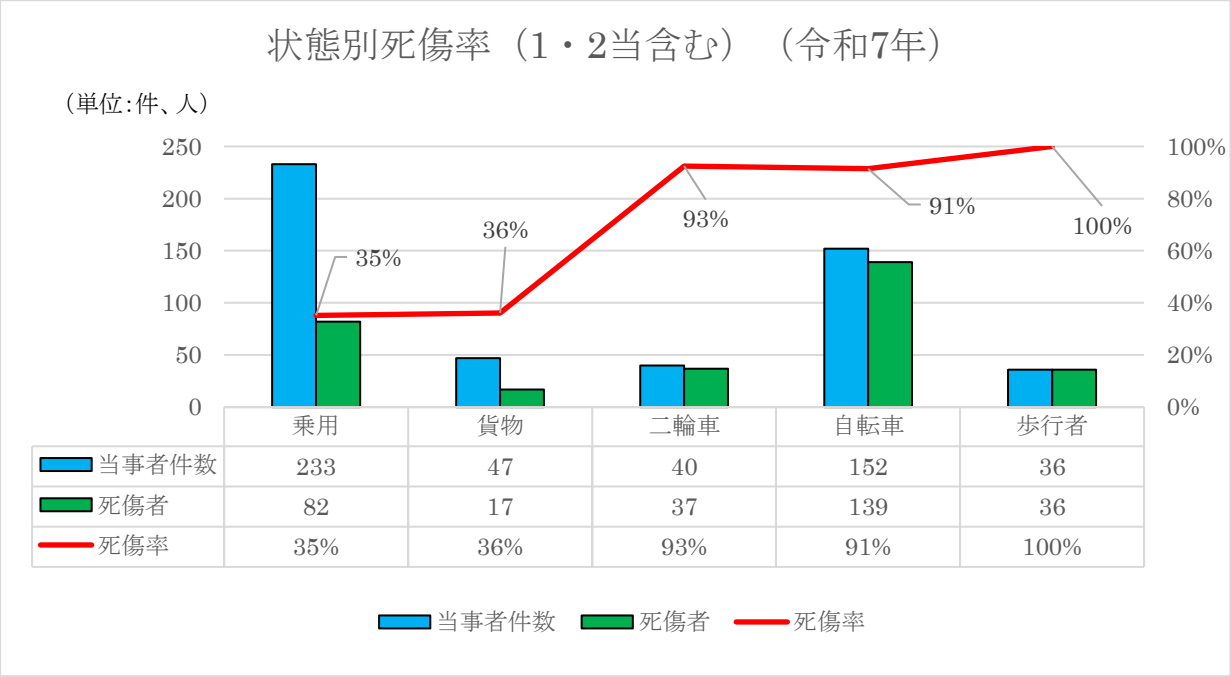
二輪車の第1・第2当事者件数の合計に対する死傷者数の割合は、歩行者に次いで高くなっている。

《市内の二輪車交通事故の推移》　（単位：件、人）

区分／年次	当事者件数	死亡	負傷者	死傷者数
令和３年	43	0	40	40
令和４年	41	0	38	38
令和５年	37	0	30	30
令和６年	38	0	35	35
令和７年	40	0	37	37
計	199	0	180	180

資料：交通事故統計表（警視庁交通部）

※当事者件数は、二輪車が第1当事者となった件数と第2当事者となった件数を合計したものである。



資料：交通事故統計表（警視庁交通部）

第２部　　重　　点　　課　　題

市は、交通事故等の状況を踏まえ、以下の4つの重点課題を掲げ、関係機関及び市民と協力して交通安全施策を推進することにより、市民の生命及び身体を守り、安全で安心な生活環境を確保する。

重点課題

１　市道における交通安全対策の推進

２　交差点及び交差点付近における交通安全対策の推進

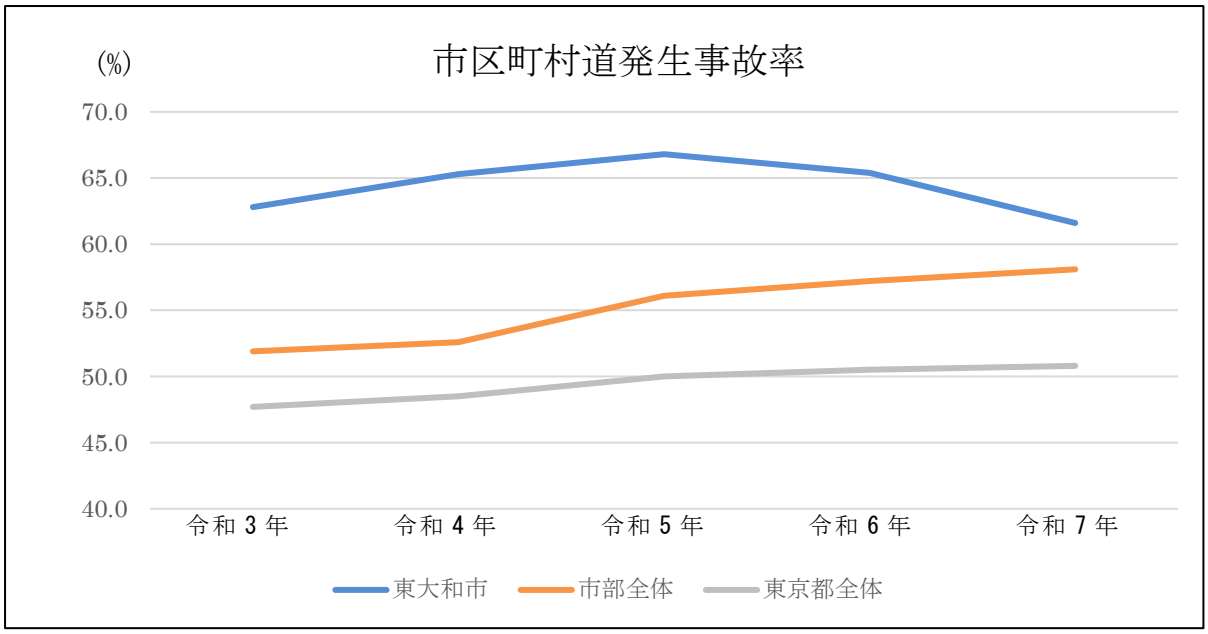
３　自転車利用者に対する交通安全対策の推進

４　高齢者に対する交通安全対策の推進

１　市道における交通安全対策の推進

令和7年は、市内の交通事故284件のうち175件（61．6％）が市道で発生しており、市民の日常生活に身近な市道における安全確保が重要な課題となっている。市道は、通勤、通学、買物、通院など、歩行者、自転車、自動車が日常的に利用する道路であり、地域の実情に応じたきめ細かな安全対策が求められる。

このため、歩道の整備、生活道路における速度抑制に関する周知、通学路等の安全確保、区画線や路面標示、道路反射鏡、防護柵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、損傷した道路の補修や段差の解消、街路樹の適正管理、不法占用物の排除等により、市道における安全で円滑な道路交通環境の確保に取り組む必要がある。



※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

資料：交通事故統計表（警視庁交通部）

「市道における交通安全対策の推進」のための施策	頁
第3部第1章　道路交通環境の整備	
1　道路における交通安全対策の推進	
(1)歩道の整備	23
(2)幹線道路の整備	23
(3)生活道路における交通事故防止対策の推進	24
(4)通学路等における児童等の安全確保	24
2　交通安全施設等の整備	
(1)防護柵の整備	25
(2)道路照明の整備	25
(3)道路標識及び法定外路面標示の整備	25
(4)区画線の整備	26
(5)道路反射鏡（カーブミラー）の整備	26
(6)危険箇所を発見するための点検の推進	26
(7)活用可能な走行データ等を活用した潜在的危険箇所の把握と対策	26
4　その他の道路交通環境の整備	
(1)街路樹の適正管理、更新	28
(2)道路の使用及び占用の適正な管理	28
(3)不法占用物の排除	29
(4)先行交通対策	29
(5)公共交通の利用促進	29

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半数以上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、活用可能な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、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。

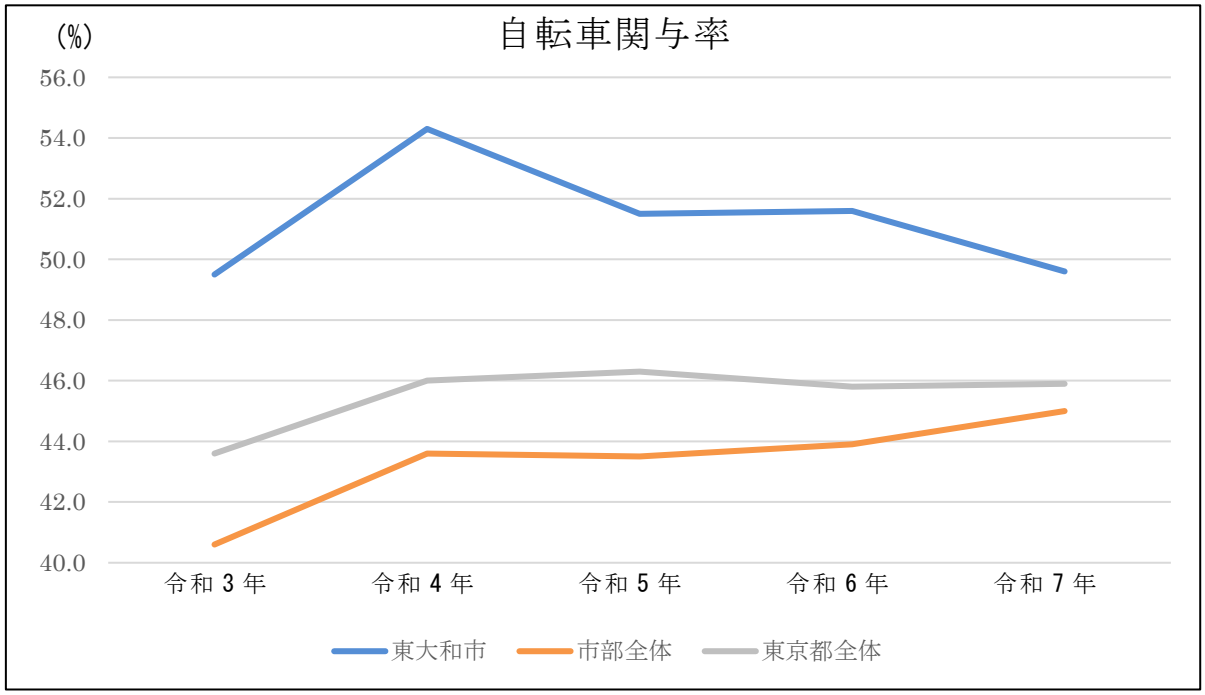
資料：警視庁交通年鑑（令和７年版）表２－31

「交差点及び交差点付近における交通安全対策の推進」のための施策	頁
第3部第1章　道路交通環境の整備	
1　道路における交通安全対策の推進	
(5) 交差点の改良	25
2　交通安全施設等の整備	
(2) 道路照明の整備	25
(3) 道路標識及び法定外路面標示の整備	25
(4) 区画線の整備	26
(5) 道路反射鏡（カーブミラー）の整備	26
(6) 危険箇所を発見するための点検の推進	26
(7) 活用可能な走行データ等を活用した潜在的危険箇所の把握と対策	26
第3部第3章　道路交通秩序の維持	
1　交通規制の実施に向けた要望	
(5) 交差点対策	42
(6) 信号機の整備・高度化	42
(7) 事故防止のための交通管制	43
3　指導取締りの強化に向けた情報提供・要望	
(1) 悪質・危険な交通違反に関する情報提供及び取締り要望	43

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も多く、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の理解促進を図り、適切な運転操作や安全確認を徹底するとともに、特に交差点においては、信号機の表示に従うとともに、一時停止標識がある場所では確実に一時停止し、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。



※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

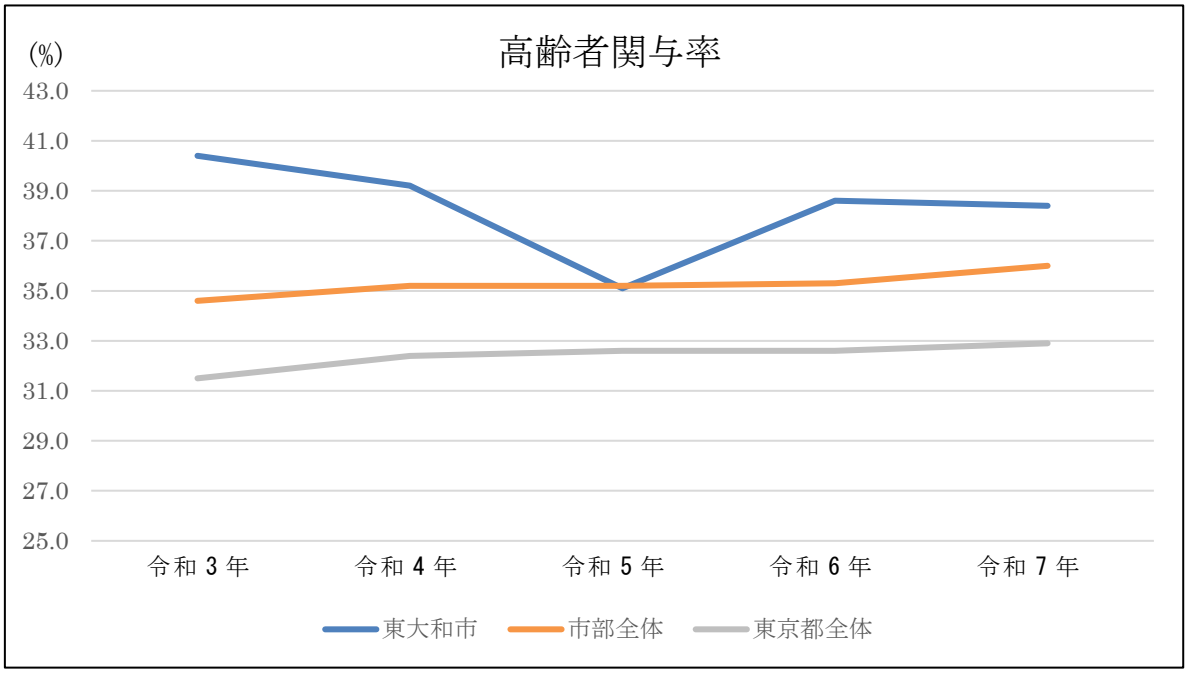
資料：交通事故統計表（警視庁交通部）

「自転車利用者に対する交通安全対策の推進」のための施策	頁
第3部第1章　道路交通環境の整備	
3　自転車利用環境の総合的整備	
(1) 自転車通行空間の整備	27
(2) 公共自転車等駐車場の整備	27
(3) 自転車等駐車場の情報の提供	27
(4) 放置自転車等の防止・啓発強化	28
(5) 施設設置者が行う自転車等駐車場の設置	28
第3部第2章　交通安全意識の啓発	
1　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	30
3　交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	
(7) 自動車運転者に対する自転車への配慮の啓発	37
(8) 自転車の安全利用の推進	37
(9) 自転車用ヘルメットの着用推進	39
(10) 自転車シミュレータや「輪トレ」アプリ等の活用	39
第3部第3章　道路交通秩序の維持	
1　交通規制の実施に向けた要望	
(2) 自転車対策	41
3　指導取締りの強化に向けた情報提供・要望	
(1) 悪質・危険な交通違反に関する情報提供及び取締り要望	43
第3部第5章　被害者等の支援	
3　自転車損害賠償保険等の加入促進	45

4　高齢者に対する交通安全対策の推進

市内における65歳以上の高齢者が第1当事者となった件数と第2当事者となった件数の合計は、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610件と増加した。また、前期計画期間の死者はいずれも高齢者であった。そして、令和4年と令和5年に減少したものの、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安全確認や、自転車利用時の一時停止・減速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安全確認や、自転車利用時の一時停止・減速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。



※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

資料：交通事故統計表（警視庁交通部）

「高齢者に対する交通安全対策の推進」のための施策	頁
第3部第1章　道路交通環境の整備	
1　道路における交通安全対策の推進	
(1)歩道の整備	23
(3)生活道路における交通事故防止対策の推進	24
2　交通安全施設等の整備	
(1)防護柵の整備	25
(2)道路照明の整備	25
(4)区画線の整備	26
(5)道路反射鏡(カーブミラー)の整備	26
第3部第2章　交通安全意識の啓発	
1　段階的・体系的な交通安全教育の推進	
(2)高齢者に対する交通安全教育	33
3　交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	
(5)夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進	36
(6)横断歩行者の安全確保に関する啓発	36
(8)自転車の安全利用の推進	37
(9)自転車用ヘルメットの着用推進	39
第3部第3章　道路交通秩序の維持	
1　交通規制の実施に向けた要望	
(6)信号機の整備・高度化	42

第３部　基本方針・具体的施策

第１章　道路交通環境の整備

【基本方針】

安全で快適な道路交通を確保するためには、道路交通環境の整備と既存施設の適切な維持管理を進めるとともに、地域の交通事故発生状況や道路特性に応じた対策を講じることが必要である。

このため、歩行者等にとって安全で快適な通行が確保できるよう、歩道の整備、防護柵の整備、通学路の点検、交差点の改良及び自転車通行空間の整備等を行うとともに、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、交通安全施設の整備等を進める必要がある。

また、交通事故の発生状況に加え、活用可能な走行データ等を活用し、急ブレーキが多発する箇所や自動車と自転車の動線が錯綜する箇所など、事故には至っていないものの潜在的なリスクが高い箇所の把握に努め、交通事故の未然防止に資する交通安全対策につなげる必要がある。

【具体的施策】

１　道路における交通安全対策の推進

（1） 歩道の整備

高齢者や障害者を含む全ての人々が安全で快適に通行できるようにするため、幅員の狭い区間においては、東大和市街路樹更新計画に基づく街路樹更新事業や歩道の改修の機会を捉えて歩道の整備に努める。整備に当たっては、東大和市道路の移動等円滑化の基準に関する条例等の基準に基づき、車いすがすれ違うことのできる2ｍ以上の幅員確保や視覚障害者誘導用ブロックの設置などバリアフリー対応を図る。

また、都道における歩道の幅員の拡幅については必要に応じて東京都に要望する。

（2） 幹線道路の整備

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幹線道路の整備に努める。

※幹線道路 ： 都市間や地域間を結ぶ比較的長い交通を分担する道路（都市計画道路など）

（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進入抑制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。

（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、教育委員会、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、その結果を踏まえ、道路状況、対策の必要性、優先度及び実施主体を確認し、必要な交通安全対策を進めるとともに、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。

小学校出入口付近やスクールゾーン内の「うまべぇ」ステッカー
（東大和市）

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）

（5） 交差点の改良

見通しの悪い交差点については、角切りを設けるなどして交差点の改良に努める。

また、夜間における出会い頭の事故を防止するため、自発光式道路鋲の設置に努める。

交差点内の自発光式道路鋲
（東大和市）

2　交通安全施設等の整備

（1） 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。

（2） 道路照明の整備

夜間における交通事故防止のため、横断歩道等のうち、道路状況や周辺の照明環境等を踏まえて必要と認められる箇所への道路照明の設置に努める。

（3） 道路標識及び法定外路面標示の整備

交通事故多発交差点、見通しの悪いカーブ地点等には、注意喚起を行うため、警戒標識及び法定外路面標示の設置に努める。

見通しの悪い生活道路での注意喚起用法定外路面標示「あっ！」の施工状況
（東大和市、東大和警察署）

（4） 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。

（5） 道路反射鏡（カーブミラー）の整備

見通しの悪い交差点やカーブにおける安全確認は、交通規制等に従った一時停止や徐行を行い、直接目視することが基本であり、道路反射鏡はその補助施設に位置づける。設置に当たっては、道路反射鏡への過信による安全確認の省略を防ぐため、道路構造や見通し、交通状況等を踏まえ、必要性を精査した上で整備を進めるとともに、定期的な点検及び清掃による維持管理に努める。

（6） 危険箇所を発見するための点検の推進

交通事故が発生した箇所や、同様の事故発生が懸念される箇所について、警察署等の関係機関と連携し、現地確認を行うとともに、必要に応じて類似する道路環境にある箇所についても、道路標識、路面標示、区画線、防護柵、道路反射鏡等の設置状況を点検し、対策が必要な箇所の把握に努める。

（7） 活用可能な走行データ等を活用した潜在的危険箇所の把握と対策

交通事故の発生を未然に防止するため、交通事故統計や地域からの意見に加え、活用可能な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把握した上で、急ブレーキが多発する箇所、自動車と自転車の動線が錯綜する箇所、交差点付近において危険な挙動がみられる箇所等、潜在的な危険箇所の把握に努める。把握した箇所については、警察署等の関係機関と連携して現地確認を行い、道路標識、法定外路面標示、区画線、防護柵、道路反射鏡等の交通安全施設の整備・改善、交差点改良、交通規制に関する要望等、交通事故の未然防止に向けた対策を検討する。

3　自転車利用環境の総合的整備

（1） 自転車通行空間の整備

歩行者、自転車、自動車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。

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、新設又は改良する道路については、道路幅員や交通状況等を踏まえ、自転車通行空間の確保に配慮した道路設計に努める。

自転車ナビマーク
（東大和市、東大和警察署）

（2） 公共自転車等駐車場の整備

市内各駅周辺の自転車等駐車場については、放置自転車等の解消及び自転車等駐車場の環境改善等の課題解決に向け、市は、（公財）自転車駐車場整備センターと協定を締結しており、同法人が、有料自転車等駐車場の管理運営を実施している。今後も、駐車需要に応じた適切規模の管理運営を同法人と協議していく。

（3） 自転車等駐車場の情報の提供

駅周辺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、東大和市内駅周辺の自転車等駐車場の情報を提供する。

（4） 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ため対策を強化し、市報やホームページ、SNS等の広報媒体の活用や「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を通じて、自転車等利用者のマナーとルールの向上を啓発する。また、自転車等駐車場の利用を促進するとともに、定期的な放置自転車等の撤去により、放置自転車等の発生を防止する。

自転車等放置禁止区域を知らせるステッカーの施工状況
（東大和市）

（5） 施設設置者が行う自転車等駐車場の設置

官公署等の公益的施設やスーパーマーケット、銀行、遊技場などの施設の設置者に対し、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望していく。

4 その他の道路交通環境の整備

（1） 街路樹の適正管理、更新

街路樹更新計画に基づき、街路樹を適切に維持、更新することで、街路樹の倒木等による道路交通への支障等を防ぎ、歩行者や車両の安全性・快適性の確保に努める。

（2） 道路の使用及び占用の適正な管理

工作物の設置、工事等に伴う道路占用については、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。

（3） 不法占用物の排除

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、関係機関と連携し、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） 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、必要に応じて警察署等の関係機関と連携し、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。

（5） 公共交通の利用促進

東大和市地域公共交通計画との整合を図り、交通事業者等と連携して公共交通の利用促進に取り組むことにより、自家用車利用の適正化、道路交通の混雑緩和及び交通の円滑化を促進し、安全な道路交通環境の確保を図る。

東大和市コミュニティバス「ちょこバス」
（東大和市、西武バス）

第２章　交通安全意識の啓発

【基本方針】

交通事故を防止するには、人命尊重の理念に基づき、一人ひとりが自他の生命を尊重し、思いやりの心を持って、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践することが必要である。

このため、幼児、児童・生徒、高齢者、運転者、自転車利用者等、年齢や交通手段に応じた交通安全教育を推進するとともに、家庭、学校、地域、職域等における交通安全意識の高揚を図る。

また、制度改正や新たな交通手段の普及を踏まえ、自転車の交通反則通告制度、特定小型原動機付自転車の適正な利用方法、外国人に対する交通ルールの周知等について、関係機関と連携した広報啓発を推進する。

【具体的施策】

１　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

子どもに対しては、幼稚園、保育園、小・中学校において、幼児、児童・生徒の学齢等に応じて日常的に適切な指導を行うため、組織的・計画的な交通安全教育を実施する。

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。

市内の保育園・幼稚園に対する交通安全教室の様子
（東大和市、東大和警察署）

イ　小学校

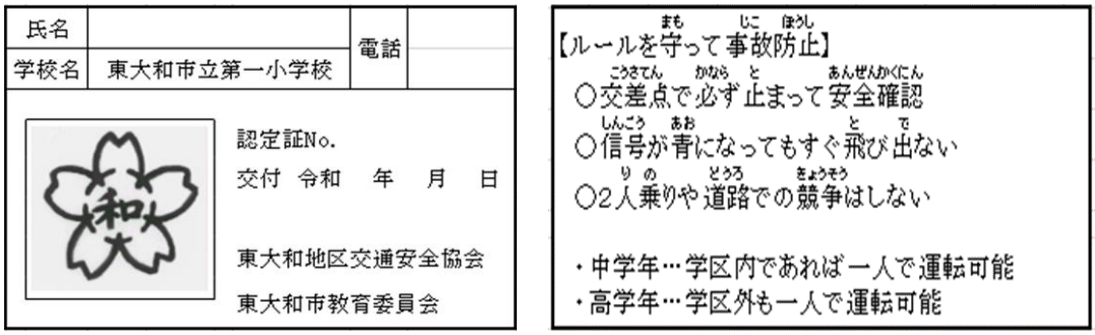
交通ルールや交通マナーを習得するとともに、信号機や道路標識の意味、横断歩道の安全な渡り方等を理解し、歩行や自転車走行が安全にできるよう育成に努める。

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、自転車乗車中等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。

市内の小学3年生に対する自転車運転免許実技講習の様子
（東大和市、東大和警察署、東大和・武蔵村山交通安全協会（東大和支部）、東大和市教育委員会、市内小学校）

※自転車運転免許制度　：　警察署及び交通安全協会等の関係機関と連携し、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、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。



自転車運転免許証
（東大和市、東大和警察署、東大和・武蔵村山交通安全協会（東大和支部）、東大和市教育委員会、市内小学校）

ウ　中学校

小学校における学びを基盤として、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。

自転車交通安全教室（スケアード・ストレイト方式）を通じ、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。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する。

市内の中学校に対するスケアード・ストレイト方式による交通安全教室の様子
（東大和市、東大和警察署）

エ　高等学校

高等学校では、関係機関と連携し、小・中学校での学習内容を確実に定着させるとともに、交通社会の一員として必要な交通マナーや主体的な安全行動の実践を促す行動力の育成に努める。

特に、自転車等の安全な利用に関する事項を生徒や地域の実情に応じて取り上げるなど、交通安全に関する意識の高揚と実践力の向上を図る。

市内の高等学校に配布した市作成の交通安全リーフレット
（東大和市）

（2） 高齢者に対する交通安全教育

高齢者が加齢に伴う身体機能や認知機能の変化を自覚し、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。

また、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や誤解による事故が発生していることから、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。

ア 交通安全教育

高齢者に対しては、老人クラブや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、運転免許証の自主返納制度及び運転経歴証明書の周知を図るため、広報及び啓発活動に努める。また、薄暮時間帯から夜間にかけて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。

東大和市交通安全ゲートボール大会の様子
（東大和市、東大和警察署、東大和・武蔵村山交通安全協会）

※ 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 ： 運転免許証の自主返納をした方や、一定の要件の下で運転免許証の有効期間が過ぎた方が申請できる、運転経歴を証明する書類。

イ　高齢者運転免許証自主返納支援事業の推進

運転免許証を自主返納した65歳以上の市民を対象に、東大和市コミュニティバス「ちょこバス」の回数乗車券を交付する支援事業を推進し、併せて市内の交通事故発生状況や自転車の交通安全について記載された交通安全リーフレットを配布し、高齢者の交通安全意識の向上を図る。

東大和市コミュニティバス「ちょこバス」の乗車回数券
（東大和市、西武バス）

（3）　運転者に対する交通安全教育

運転者に対しては、交通ルールの遵守、横断歩道における歩行者優先、薄暮時・夜間の早めのライト点灯、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用、飲酒運転の根絶、運転中の携帯電話等の不使用などについて、警察署、交通安全協会等の関係機関と連携し、市報、ホームページ、SNS等の広報媒体や交通安全運動等の機会を活用した周知啓発を行う。

また、二輪車運転者については、ヘルメットのあごひもの確実な結着、胸部プロテクターの着用、交差点やカーブ地点における安全確認など、重大事故の防止に向けた啓発を行うとともに、関係機関が実施する講習会等について、必要に応じて情報提供に努める。

2　地域における交通安全意識の高揚

交通事故の防止には、市民の一人ひとりに交通安全意識を浸透させ、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浸透させていくため、交通安全組織の拡大充実を図り、自主的な活動を促して安全教育活動を積極的に推進する。

ア　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関係団体、高齢者団体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

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。

3　交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

（1） 多様な広報媒体による広報活動の充実

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、ホームページ、SNS、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を通じて、効果的な広報活動を図る。

自転車の交通反則通告制度導入に伴う啓発チラシ
（東大和市）

（2） 交通安全運動等の充実

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、警察署や交通安全協会等の関係機関と連携して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市報、ホームページ、SNS等の広報媒体を活用した広報啓発活動を推進し、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の周知を図る。

ア　各種広報啓発活動

飲酒運転根絶に向けて、「飲酒運転させない TOKYO キャンペーン」等の各種キャンペーンや市報、ホームページ、ＳＮＳ等の広報媒体を活用して、啓発を実施する。

イ　アルコール依存症者等への支援

飲酒運転をした者について、アルコール依存症が疑われる場合は、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・団体が連携した取組の推進に努める。

ウ　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

（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） 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、横断歩道に接近する際の交通ルールや歩行者優先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。

（7） 自動車運転者に対する自転車への配慮の啓発

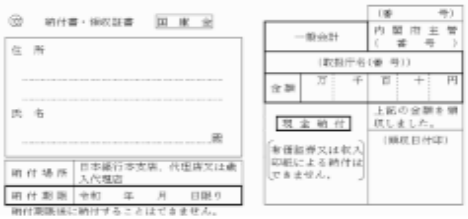
自転車は車両であり、車道通行が原則であることを踏まえ、自動車運転者に対し、自転車との安全な間隔の確保、左折時の巻き込み防止、駐停車時の自転車通行への配慮などについて、警察署等と連携して啓発を行う。

（8） 自転車の安全利用の推進

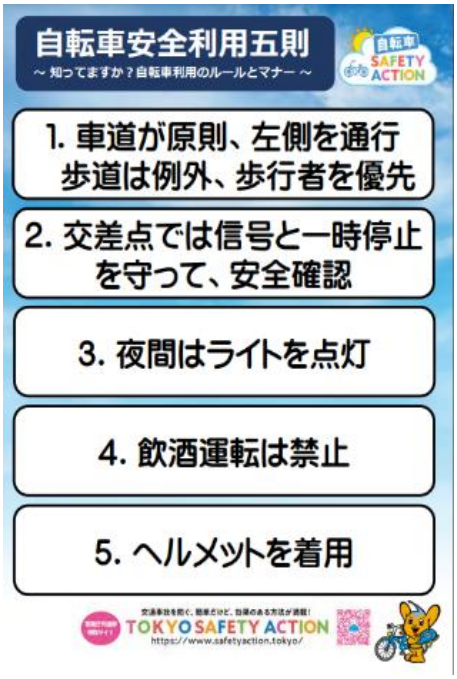
ア 自転車の交通反則通告制度の周知啓発

令和8年4月1日から、16歳以上の自転車運転者に対し交通反則通告制度が適用されたことを踏まえ、制度の周知及び自転車の交通ルール遵守に関する啓発を警察署等と連携して推進する。

青切符



納付書



【自転車安全利用五則】

1 車道が原則、左側を通行、歩道は例外、歩行者を優先
2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
3 夜間はライトを点灯
4 飲酒運転は禁止
5 ヘルメットを着用 ※令和4年11月1日に改訂

※警視庁ホームページから抜粋

イ　自転車運転者講習制度の周知啓発

自転車の運転により交通の危険を生じさせるおそれのある一定の行為を3年以内に2回以上反復して行った者に対して、自転車運転者講習の受講を命令する制度（自転車運転者講習制度）の周知により、悪質・危険な自転車利用者を減らし、自転車の安全利用推進を図る。

危険行為【16種別】（道路交通法の該当条文）

1　**信号無視**（道路交通法第7条）
2　**通行禁止違反**（〃第8条第1項）
3　**歩行者用道路徐行違反**（〃第9条）
4　**通行区分違反**（〃第17条第1項、第4項又は第6項）
5　**路側帯進行方法違反**（〃第17条の3第2項）
6　**遮断踏切立ち入り**（〃第33条第2項）
7　**優先道路通行車妨害等**（〃第36条）
8　**交差点優先車妨害**（〃第37条）
9　**環状交差点通行車妨害等**（〃第37条の2）
10　**指定場所一時不停止等**（〃第43条）
11　**歩道徐行等義務違反**（〃第63条の4第2項）
12　**自転車制動装置不良**（〃第63条の9第1項）
13　**酒気帯び運転等**（〃第65条第1項）
14　**安全運転義務違反**（〃第70条）
15　**携帯電話使用等（交通の危険、保持）**
（〃第71条第5号の5。ただし、第117条の4第1項第2号又は第118条第1項第4号の罪に当たるものに限る。）
16　**妨害運転（交通の危険のおそれ、著しい交通の危険）**
（〃第117条の2第1項第4号又は第117条の2の2第1項第8号）

※警視庁ホームページから抜粋

（9） 自転車用ヘルメットの着用推進

令和5年4月施行の改正道路交通法により、自転車乗用時のヘルメット着用が全ての自転車利用者の努力義務となったことを踏まえ、児童・生徒、保護者、高齢者、通勤・買物等で自転車を利用する成人層を含め、家庭ぐるみ・地域ぐるみでヘルメット着用を促進する。警察署や関係機関等と連携し、ポスター、ホームページ、交通安全教室等を活用した広報啓発を行い、ヘルメット着用の定着を図る。

（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等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 TOKYO 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。

自転車シミュレータ教室（左）、小学校での「輪トレ」活用（右）
（東大和市）

東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ（りんトレ）」のバナー
（東京都）

TOKYO 自転車ルールブックのバナー
（東京都）

（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、SNS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、市ホームページ・SNS等を通じて、安全利用に向けた普及啓発を実施する。

（12） 外国人に対する啓発活動の推進

在留外国人や訪日外国人等が、市内において安全に通行・移動できるよう、東京都等が作成する多言語のポスター、リーフレット、動画等を活用し、日本の交通ルールやマナーについて周知を図る。特に、自転車、特定小型原動機付自転車、ペダル付き電動バイク等の利用に関するルールについて、関係機関と連携して啓発を行う。

第３章　道路交通秩序の維持

【基本方針】

道路交通秩序を維持するためには、交通の安全と円滑化を確保するとともに、道路利用者一人ひとりが交通ルールを遵守することが必要である。

交通規制、信号機の整備・高度化、違法駐車の取締り、悪質・危険な交通違反に対する指導取締り等については、警察等が所管する事項であることから、市は、市民や地域から寄せられた意見、道路管理上把握した危険箇所等について、警察署へ情報提供を行うとともに、必要に応じて交通規制や取締り等の実施について要望する。

また、市は、警察署等の関係機関と連携し、交通ルールの遵守、違法駐車の抑止、暴走・騒音行為の防止等に関する広報啓発を行い、道路交通秩序の維持に努める。

【具体的施策】

１　交通規制の実施に向けた要望

（1） 路線対策

幹線道路及び生活道路等における交通事故防止と交通の円滑化を図るため、地域からの意見、道路管理上把握した危険箇所等を警察署に情報提供する。

また、必要に応じて、交通規制、信号調整等の実施又は見直しについて、警察署に要望する。

（2） 自転車対策

自転車を当事者とする交通事故を防止するため、自転車の通行実態、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、普通自転車専用通行帯、歩道上における自転車通行部分の指定等の交通規制の実施又は見直し、悪質・危険な交通違反に対する指導取締りについて、警察署に要望する。

（3） 二輪車対策

二輪車の重大事故を防止するため、二輪車の交通量が多い路線や交差点、地域からの意見、道路管理上把握した危険箇所等を警察署に情報提供する。

また、必要に応じて、原動機付自転車の右折方法、進路変更禁止、進行方向別通行区分等の交通規制の実施又は見直しについて、警察署に要望する。

（4） 抜け道対策

幹線道路の抜け道となっている生活道路において、児童の通学等に危険が及ぶ箇所や通過交通の流入が課題となっている箇所について、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、一時停止規制等の実施又は見直しについて、警察署に要望する。

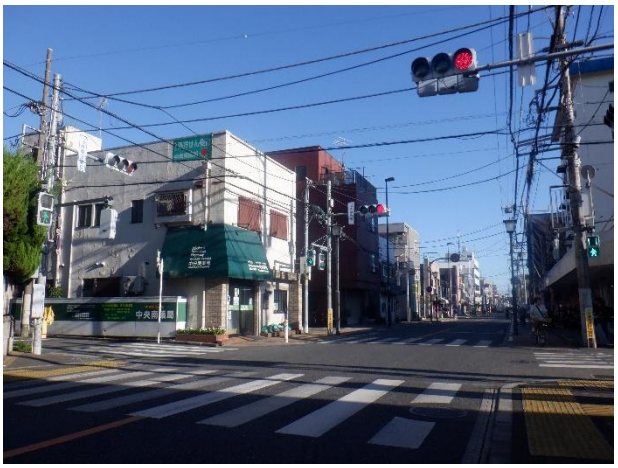
（5） 交差点対策

交差点及びその周辺における交通事故を防止するため、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等が発生している箇所について、地域からの意見、道路管理上把握した危険箇所等を警察署に情報提供する。

また、必要に応じて、右折禁止、一時停止、進行方向別通行区分、横断歩道の設置・見直し等、交差点の特性に応じた交通規制の実施又は見直しについて、警察署に要望する。

（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、既設信号機の歩車分離式への変更や歩行者感応機能、ゆとりシグナル等の導入について、警察署に要望する。



一部歩車分離式信号機
（東大和警察署）

※ 歩車分離式信号機 ： 交差点で「歩行者」と「車（車両）」の青信号のタイミングを時間的に完全に分離し、同じタイミングで交わらないように制御する信号機で、右左折時の歩行者巻き込み事故を防ぐ安全効果が見込まれる

※ 歩行者感応式信号機 ： 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

（7） 事故防止のための交通管制

事故が多発している、又は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。

また、必要に応じて、信号周期、青時間、右折矢印信号、右直分離信号等の信号制御の見直しについて、警察署に要望し、交差点における交通事故防止と交通の円滑化を図る。

２　駐車秩序の確立

（1） 違法駐車車両の取締り要望

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 TOKYO 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を活用し、関係機関・団体等と連携した広報啓発を進め、違法駐車抑止を推進する。

３　指導取締りの強化に向けた情報提供・要望

（1） 悪質・危険な交通違反に関する情報提供及び取締り要望

自動車等による飲酒運転、無免許運転、速度超過、信号無視、横断歩行者妨害及び自転車による飲酒運転、信号無視、一時不停止、通行区分違反について、重大交通事故の直接かつ主要な原因となる悪質・危険な交通違反の取締りを必要に応じて警察署に要望する。

（2） 暴走・騒音行為に関する情報提供及び取締り要望

東京都が6月に実施する「東京都暴走族追放強化期間」等の機会を捉え、関係機関との連携を強化することにより、市民の暴走族追放機運の高揚を図り、若者の交通安全意識の向上等を促進していく。

また、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警察署に要望していくとともに、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

【基本方針】

交通事故等による負傷者の救命効果を高めるためには、救急・救助体制の充実と、事故現場に居合わせた人による応急手当の普及が重要である。

このため、東京消防庁等の関係機関との連携を図り、救急業務の円滑な実施に協力するとともに、AEDの使用方法を含む応急手当に関する知識及び技術について、関係機関職員及び市民への普及啓発を推進する。

【具体的施策】

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の救急隊が出場するが、全隊出場している場合においては、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。

いずれの救急隊も、救急救命士が乗務し、高度な救急処置を実施できる体制を確保しているが、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》

市内の近年の救急件数は、出場件数全体では増加傾向であり、そのうち交通事故における救護人員の割合は令和３年からの５年間でほぼ横ばいであり、令和７年の交通事故救護人員の割合は５．６％となっている。

《救急車の出場件数と救護人員》　（単位：件、人、％）

区分／年次	出場件数	救護人員	交通事故救護人員	交通事故救護人員の割合
令和３年	4,242	3,680	221	6.0
令和４年	5,139	4,298	258	6.0
令和５年	5,328	4,648	267	5.7
令和６年	5,359	4,702	244	5.2
令和７年	5,587	4,860	270	5.6

資料：統計“東やまと”

２　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重要である。

このことから、消防署が実施している救命講習の機会を活用し、関係機関職員は応急救護に関する知識・技術を積極的に習得するとともに、市民に対する知識・技術の普及を推進する。

第５章　被害者等の支援

【基本方針】

交通事故後の示談や損害賠償等は、当事者間で解決することが原則であるが、専門的な知識が必要とされる場合がある。

このため、交通事故相談の実施や関係相談機関の案内により、被害者及び加害者が必要な相談につながることができる環境づくりを進める。あわせて、交通災害共済制度については制度の状況に応じた周知を行うとともに、自転車損害賠償保険等への加入について啓発を行う。

【具体的施策】

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も行っている。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窓口につながるよう周知に努める。

２　交通災害共済制度

東京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（ちょこっと共済）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。

３　自転車損害賠償保険等の加入促進

令和２年４月１日施行の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により、自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償するための保険等への加入が義務化されたことを周知し、加入の促進に努める。

※ 令和2年4月1日施行　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

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

【基本方針】

災害時においても交通の安全と緊急交通路等を確保するためには、平常時から道路、橋りょう等の交通施設の安全性を高めるとともに、災害発生時に迅速な応急対応を行う体制を整えておくことが重要である。

このため、道路及び橋りょうの適切な維持管理、無電柱化の推進等により、災害に強い交通施設等の整備に努める。また、災害発生時には、緊急通行車両等の交通路の確保、緊急道路障害物除去等を関係機関と連携して実施するとともに、南海トラフ地震臨時情報発表時の対応については、東大和市地域防災計画に基づき適切に対応する。

【具体的施策】

１　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など、災害に強いまちづくりを図るため、計画的に幹線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、現在の道路の利用状況に見合った幅員が確保されていないものがある。

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、河川の改修に併せた橋りょうの整備に努める。

（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、東大和市無電柱化推進計画に基づき電線共同溝等により電線類の地中化の推進に努める。

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通行を確保するため、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。

（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、市が管理する緊急道路障害物除去路線について、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。都道については、東京都等の関係機関と連携する。

※ 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） 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等の対応は、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。

第４部　　交通安全対策を推進するための体制

【基本方針】

交通安全対策を効果的に推進するためには、道路環境の整備、交通安全教育、広報啓発、交通規制、指導取締り、救急・救助、被害者支援等の各施策を、関係機関がそれぞれの役割に応じて連携しながら実施することが重要である。

このため、市、教育委員会、警察署、東京都、消防署、学校、交通安全協会、地域団体、事業者等が相互に連携し、情報共有を図りながら、総合的かつ計画的に交通安全対策を推進する。

また、交通事故統計や地域からの意見に加え、活用可能な走行データ等も参考にし、施策の効果や課題を把握しながら、必要に応じて取組の見直しや改善を図る。

【具体的施策】

１　行政機関相互の連携

交通安全のための施策は、多くの行政分野にわたるため、施策の推進に当たっては、各関係行政機関はそれぞれの責任と役割分担に応じた交通安全対策を講じるとともに、相互に協力・連携を図りながら本計画を推進する。

２　市民・事業所等の民間活力の結集

交通事故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当たっては、市民、民間団体等と相互に協力・連携を図りながら、幅広い交通安全運動を展開する。

３　計画の進行管理及び評価

毎年度の東大和市交通安全対策審議会において、警察署から市内の交通事故状況、消防署から市内の救急活動状況、市から交通安全対策事業の実施状況について報告する。これらの報告及び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。

評価に当たっては、単年度の増減だけでなく、前期計画期間との比較及び複数年の推移を踏まえ、主要施策の実施状況と併せて総合的に評価し、必要に応じて取組の見直しや改善を図る。