

# 小平市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

小平市



# 目 次

<b>第1部 総論</b> .....	<b>1</b>
第1章 計画策定の考え方 .....	1
1 計画策定の趣旨 .....	1
2 計画の位置付け .....	1
3 計画の期間 .....	1
4 計画の推進 .....	1
(1) 関係機関、市民、事業者等との協力体制 .....	1
(2) 進行管理 .....	1
第2章 交通事故等の現状と課題 .....	2
1 交通情勢 .....	2
2 交通事故の現状 .....	3
(1) 市内の交通事故の概況 .....	3
(2) 道路種類別の交通事故発生状況 .....	4
(3) 事故類型別の交通事故発生状況 .....	4
(4) 状態別の交通事故死傷者数の状況 .....	4
(5) 年齢層別の交通事故死傷者数の状況 .....	5
3 交通死亡事故の状況 .....	5
4 課題別の交通事故発生状況 .....	6
(1) 高齢者の交通事故 .....	6
(2) 子どもの交通事故 .....	7
(3) 歩行者の交通事故 .....	8
(4) 自転車の交通事故 .....	9
(5) 二輪車の交通事故 .....	11
(6) 飲酒運転の交通事故 .....	12
5 交通事故当事者の法令違反状況 .....	12
(1) 交通事故当事者の法令違反率の推移 .....	12
(2) 交通事故当事者別の法令違反件数の内訳（令和2年） .....	13
第3章 重視すべき視点 .....	14
1 自転車の安全利用の推進 .....	14
2 高齢者及び子どもの交通安全の確保 .....	14
3 通学路や生活道路における歩行者等の交通安全の確保 .....	14
4 飲酒運転等の危険運転の根絶と交通安全意識の啓発 .....	14
第4章 重視すべき視点を踏まえた施策の取組方針 .....	15
1 道路交通環境の整備 .....	15
2 交通安全意識の啓発 .....	15
3 交通規制と道路交通秩序の維持 .....	15

4 救助・救急体制の充実	15
5 被害者支援の充実と推進	15
6 災害発生時の交通安全の確保	15

## 第2部 講じようとする施策 16

第1章 道路交通環境の整備	17
1 安全安心な歩行空間等の整備	17
2 通学路及び生活道路の安全確保	17
(1) 通学路及び生活道路における交通事故防止対策の推進	17
(2) 通学路の安全の確保	17
3 道路の整備	18
(1) 市道の整備	18
(2) 都市計画道路の整備	18
(3) 都道の整備	18
(4) 交差点の改良	18
4 交通安全施設等の整備	18
(1) 防護柵の整備	18
(2) 道路照明の整備	18
(3) 道路標識の整備	19
(4) 信号機の整備	19
(5) その他の交通安全施設等の整備	19
(6) 交通環境のバリアフリー化の推進	19
5 自転車利用環境の総合的整備	20
(1) 自転車通行空間の整備	20
(2) 自転車駐車場の整備と運用	20
(3) 放置自転車に対する対策強化	20
6 道路利用の適正化	21
7 踏切道の安全対策	21
(1) 鉄道立体化（連続立体交差）の促進	21
(2) その他踏切道の安全措置	21
8 公共交通機関（コミュニティバス・コミュニティタクシー等）の利用促進	21
第2章 交通安全意識の啓発	22
1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	22
(1) 学校等における交通安全教育	22
(2) 高齢者に対する交通安全教育	23
(3) 自転車利用者に対する交通安全教育	23
(4) 歩行者に対する交通安全教育	24
(5) 自動車運転者に対する交通安全教育	24

(6) 二輪車運転者に対する交通安全教育	24
(7) 外国人に対する交通安全教育	24
2 地域社会における交通安全意識の高揚	25
(1) 地域ぐるみの交通安全活動	25
(2) 職場、家庭における交通安全教育活動	25
3 交通安全に関する広報・啓発活動の充実・強化	25
(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実	25
(2) 関係機関と連携した広報啓発等の実施	25
(3) 飲酒運転や妨害運転等の危険運転根絶に向けた規範意識の確立	25
(4) 通学路や生活道路等の安全確保に向けた広報啓発	26
(5) 横断歩行者の安全確保に関する広報啓発	26
(6) シートベルト・チャイルドシートの正しい着用等の広報啓発	26
(7) 「早めの前照灯点灯（ライトオン）」等の広報啓発	26
(8) 運転中の携帯電話・スマートフォン等の不使用の徹底の広報啓発	26
第3章 交通規制と道路交通秩序の維持	27
1 交通実態に対応した交通規制の推進	27
(1) 路線・交差点対策	27
(2) 生活道路対策	27
(3) 自転車対策	27
2 駐車秩序の維持	27
3 指導取締りの強化	27
第4章 救助・救急体制の充実	28
1 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実・強化	28
2 救急医療機関等との連携強化	28
3 東京消防庁救急相談センター等の利用促進	28
4 応急手当等の普及啓発の推進	28
第5章 被害者支援の充実と推進	29
1 交通事故相談体制の充実	29
2 交通事故の被害者救済制度の充実	29
(1) 東京都市町村民交通災害共済の加入促進	29
(2) 自転車損害賠償保険等への加入促進	29
第6章 災害発生時の交通安全の確保	30
1 緊急通行車両等の交通の確保	30
2 大規模事故等の関係機関の相互連携の確保	30
3 災害への備えに関する広報啓発	30



## 第1部 総論

### 第1章 計画策定の考え方

#### 1 計画策定の趣旨

小平市（以下、「市」という。）では、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、「小平市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）」を策定し、市及び関係機関等が一体となって各種施策を推進してきました。

この間、市内の交通事故発生件数、死傷者数は、ともに減少傾向にありますが、全交通事故に占める自転車が関与する交通事故の割合は都内平均と比較して高い水準で推移しています。また、高齢化社会の進展を背景に、全交通事故に占める高齢者が関与する交通事故の割合は高い状態が続いています。

こうした状況を踏まえ、「人優先」、「人命尊重」の理念に立ち、社会情勢の変化に対応した実効性のある交通安全対策をより一層推進するため、「小平市交通安全計画（令和3年度～令和7年度）」（以下、「本計画」という。）を策定し、全ての人が交通事故の被害者にも加害者にもならない安全で安心な小平市の実現を目指すものです。

#### 2 計画の位置付け

本計画は、交通安全対策基本法第26条の規定により、市内の陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、市が今後推進する施策の大綱を定めたものです。

本計画は、「第11次東京都交通安全計画」及び市の上位計画である「小平市第四次長期総合計画」、「小平市都市計画マスタープラン」との整合性を図り策定するものです。

#### 3 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か年とします。

#### 4 計画の推進

##### （1）関係機関、市民、事業者等との協力体制

交通安全対策の推進には、警察、消防などの関係行政機関や小平交通安全協会などの関係団体との連携・協力、市民・事業者等の主体的な参加が不可欠です。市内の交通安全対策の効果的な推進を図るため、関係行政機関・関係団体の代表者で構成される「小平市交通安全対策協議会」を中心とする連携・協力体制を構築し、本計画で示す各施策の取組方針を踏まえた総合的かつ一体的な交通安全対策を推進します。

##### （2）進行管理

「小平市交通安全対策協議会」において、毎年度市内の交通事故発生状況や本計画を踏まえた各種施策の取組状況等を確認しながら、市の交通安全対策を効果的に推進していきます。

## 第2章 交通事故等の現状と課題

### 1 交通情勢

市は、東西9.21km、南北4.17km、面積20.51km<sup>2</sup>で、東京都の多摩地域の北東部、都心から西に26kmの距離の武蔵野台地に位置しています。

主要道路網をみると青梅街道が市の中央部を東西に貫き、これに平行して南に五日市街道、北に東京街道、新青梅街道が通り、さらに南北方向には小金井街道、新小金井街道、府中街道の3路線を有しています。

市道では、生活道路など歩車分離がなされていない道路や歩道の幅員が十分に確保されていない道路もあることから、歩行者の安全を図ることが課題となっています。

鉄道は、JR武蔵野線、西武新宿線、西武国分寺線、西武多摩湖線、西武拝島線の5路線が通り、各道路との交差は東大和市駅付近、新小金井街道、府中街道を除き平面交差であり、物流を阻害していることから、長期的な視点による対策が必要となっています。

また、市民が保有する自動車の台数は平成29年以降減少傾向にあるものの、市内では年々高齢化が進行しており、高齢者が関与する交通事故などが課題となっています。

#### 市内の道路（市道・都道）の現況

(各年4月1日現在)

	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年
市道延長総数(m)	231,408	233,052	234,701	236,238	236,940
車道5.5m未満(m)	183,170	184,182	184,955	186,244	186,927
割合	79.2%	79.0%	78.8%	78.8%	78.9%
車道5.5m以上(m)	48,238	48,870	49,746	49,994	50,013
割合	20.8%	21.0%	21.2%	21.2%	21.1%
都道延長総数(m)	36,491	36,488	36,488	36,485	36,486

(資料：小平市「統計書」)

#### 市内の自動車保有台数の推移

(各年3月末現在)

	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年
自動車保有台数(台)	69,301	73,101	72,996	72,652
増減(台)	△3,555	3,800	△105	△344

(資料：警視庁交通部「警視庁交通年鑑」)

#### 市内の人口と高齢者（65歳以上）人口の推移と推計

(各年1月1日現在)

	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	令和7年
人口(人)	188,609	189,885	191,308	193,596	194,869	197,231
65歳以上(人)	42,567	43,215	43,941	44,484	45,051	46,928
割合	22.6%	22.8%	23.0%	23.0%	23.1%	23.8%

(資料：小平市「統計書」)

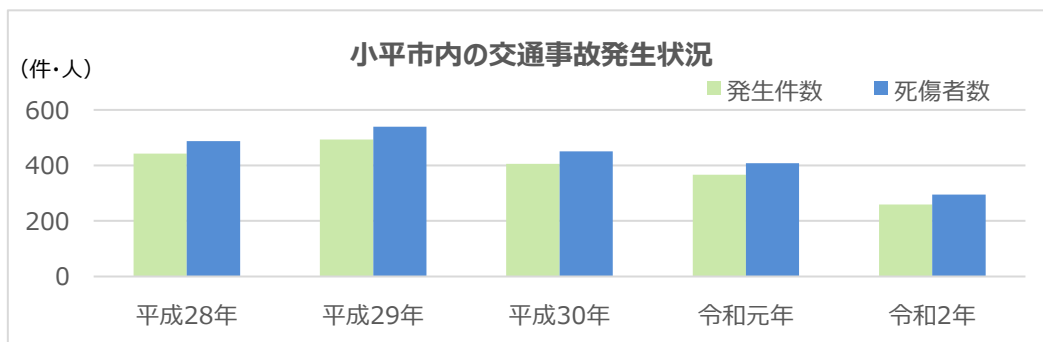
(注) 人口は、住民基本台帳人口。



## 2 交通事故の現状

### (1) 市内の交通事故の概況

市内の交通事故は、発生件数、死傷者数ともに平成29年に増加しましたが、以後、減少しており、平成28年と令和2年を比較すると、発生件数は約41.5%、死傷者数は約39.5%減少しています。



	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)	443	493	406	367	259
死傷者数(人)	488	539	451	408	295
死者数	2	1	2	0	1
重傷者数	1	3	18	12	20
軽傷者数	485	535	431	396	274

(資料：警視庁交通部「東京の交通事故」)

※ 本計画の交通統計で使用している主な用語の意味は次のとおりである。

- 交通事故 … 道路交通法第2条第1項に規定されている道路において、車両、路面電車及び列車(軌道車)の交通によって起こされた、人の死亡または負傷を伴った事故をいう。
- 死亡(死者) … 交通事故の発生から24時間以内に死亡した場合(人)をいう。
- 重傷(重傷者) … 交通事故により負傷し、加療日数が30日以上の場合(人)をいう。
- 軽傷(軽傷者) … 交通事故により負傷し、加療日数が30日未満の場合(人)をいう。
- 当事者 … 交通事故に関与した人をいうが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者としている。
- 第1当事者 … 過失(違反)がより重いか、または過失(違反)が同程度の場合は、被害がより小さい方の当事者をいう。
- 第2当事者 … 過失(違反)がより軽いか、または過失(違反)が同程度の場合は、被害がより大きい方の当事者をいう。
- 子ども … 幼児、小学生、中学生をいう。
- 高齢者 … 65歳以上の人をいう。
- 二輪車 … 特に注釈のない限り、原動機付自転車(以下、「原付」という。)を含む。

(注) 令和元年は、特に注釈のない限り、平成31年1月から4月を含む。

## (2) 道路種類別の交通事故発生状況

市内の交通事故のうち、道路種類別では約半数が都道において発生していますが、市道の割合が増加傾向にあります。

道路種類別の交通事故発生件数と構成比の推移 (単位：件)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
都道	230	228	196	177	129
構成比	51.9%	46.2%	48.3%	48.2%	49.8%
小平市道	103	130	141	158	96
構成比	23.3%	26.4%	34.7%	43.1%	37.1%
その他	110	135	69	32	34
構成比	24.8%	27.4%	17.0%	8.7%	13.1%

(資料：警視庁交通部「東京の交通事故」)

## (3) 事故類型別の交通事故発生状況

市内の交通事故のうち、事故類型別では、車両相互が約8割を占めており、人対車両の割合はほぼ横ばい傾向にあります。

事故類型別の交通事故発生件数と構成比の推移 (単位：件)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
人対車両	71	82	73	65	42
構成比	16.0%	16.6%	18.0%	17.7%	16.2%
車両相互	368	397	327	298	216
構成比	83.1%	80.5%	80.5%	81.2%	83.4%
車両単独	4	14	6	4	1
構成比	0.9%	2.8%	1.5%	1.1%	0.4%
列車(踏切)	0	0	0	0	0
構成比	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

(資料：警視庁交通部「東京の交通事故」)

## (4) 状態別の交通事故死傷者数の状況

市内の交通事故死傷者数のうち、状態別では、自転車乗用中の割合が3割を超えており、ほぼ横ばい傾向にあります。

状態別の交通事故死傷者数と構成比の推移 (単位：人)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
四輪車乗用中	211	195	148	132	105
構成比	43.2%	36.2%	32.8%	32.4%	35.6%
二輪車乗用中	53	75	58	56	36
構成比	10.9%	13.9%	12.9%	13.7%	12.2%
自転車乗用中	152	185	170	155	111
構成比	31.1%	34.3%	37.7%	38.0%	37.6%
歩行中	72	84	73	65	43
構成比	14.8%	15.6%	16.2%	15.9%	14.6%
その他	0	0	2	0	0
構成比	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%

(資料：警視庁交通部「東京の交通事故」)

### (5) 年齢層別の交通事故死傷者数の状況

令和2年における市内の年齢層別の交通事故死傷者数の割合は、50歳代が大きく増加しています。

年齢層別の交通事故死傷者数と構成比の推移

(単位：人)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
子ども	34	43	31	31	18
構成比	7.0%	8.0%	6.9%	7.6%	6.1%
高校生	14	22	20	18	9
構成比	2.9%	4.1%	4.4%	4.4%	3.1%
～19歳	17	14	14	10	4
構成比	3.5%	2.6%	3.1%	2.5%	1.4%
20歳代	55	80	56	51	41
構成比	11.3%	14.8%	12.4%	12.5%	13.9%
30歳代	74	68	77	64	43
構成比	15.2%	12.6%	17.1%	15.7%	14.6%
40歳代	105	94	90	68	55
構成比	21.5%	17.4%	20.0%	16.7%	18.6%
50歳代	80	81	63	63	66
構成比	16.4%	15.0%	14.0%	15.4%	22.4%
60歳～64歳	27	36	19	22	13
構成比	5.5%	6.7%	4.2%	5.4%	4.4%
高齢者	82	101	81	81	46
構成比	16.8%	18.7%	18.0%	19.9%	15.6%

(資料：警視庁交通部「区市町村別各種交通事故発生状況」)

### 3 交通死亡事故の状況

市内の交通死亡事故は、平成28年から令和2年までの5年間で、6件発生し6人が亡くなっています。

なお、6件中4件は、死者が高齢者で、かつ自転車乗用中の事故となっています。

交通死亡事故の概要

	死者の年齢層・性別		状態別	事故類型別	道路別
平成28年	40歳代	男性	二輪車乗用中	車両相互 正面衝突	都道
	30歳代	男性	二輪車乗用中	車両単独	市道
平成29年	高齢者	女性	自転車乗用中	車両単独	都道
平成30年	高齢者	女性	自転車乗用中	車両相互 その他	市道
	高齢者	男性	自転車乗用中	車両相互 出会い頭	その他
令和2年	高齢者	男性	自転車乗用中	車両相互 追突	都道

(資料：警視庁交通部「区市町村別各種交通事故発生状況」)

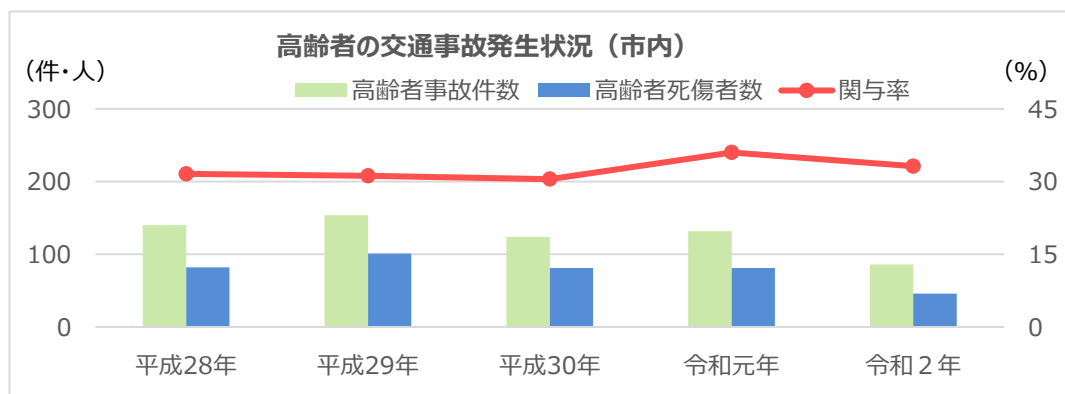
(注) 令和元年は、交通死亡事故の発生はなし。

#### 4 課題別の交通事故発生状況

##### (1) 高齢者の交通事故

高齢者が関与する事故（高齢者事故）が全事故に占める割合（関与率）は、30%を超えており、ほぼ横ばい傾向にあります。

また、令和2年における高齢者の状態別死傷者数では、高齢者死傷者のうち自転車乗用中の死傷者が占める割合が50%を超えています。



	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
高齢者事故件数 (件)	140	154	124	132	86
関与率	31.6%	31.2%	30.5%	36.0%	33.2%
高齢者死傷者数 (人)	82	101	81	81	46
死者数	0	1	2	0	1
負傷者数	82	100	79	81	45
割合	16.8%	18.7%	18.0%	19.9%	15.6%

(資料：警視庁交通部「区市町村別各種交通事故発生状況」)

(注) 高齢者事故件数は、高齢者相互の事故を1件として計上。

##### 高齢者の交通事故死傷者数に占める状態別死傷者数と構成比の推移

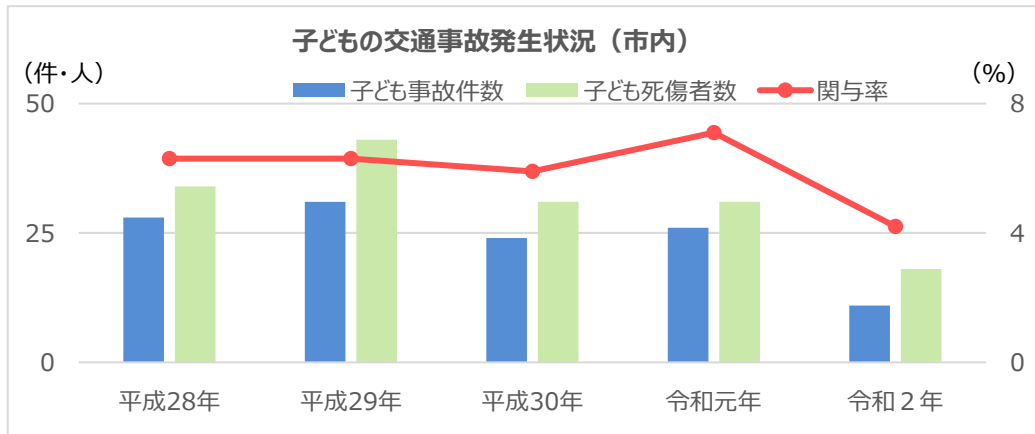
(単位：人)

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
歩行中	22	28	24	27	12
構成比	26.8%	27.7%	29.6%	33.3%	26.1%
自転車乗用中	35	42	35	34	24
構成比	42.7%	41.6%	43.2%	42.0%	52.2%
その他	25	31	22	20	10
構成比	30.5%	30.7%	27.2%	24.7%	21.7%

(資料：警視庁交通部「東京の交通事故」)

(2) 子どもの交通事故

子どもが関与する事故（子ども事故）が全事故に占める割合（関与率）は、令和元年まで都内平均よりも高い割合で推移していましたが、令和2年は低くなっています。



		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
子ども事故件数（件）		28	31	24	26	11
	関与率（市内）	6.3%	6.3%	5.9%	7.1%	4.2%
	関与率（都内全体）	4.6%	4.5%	4.8%	5.0%	4.8%
幼 児	死傷者数（人）	8	15	10	5	5
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	8	15	10	5	5
小 学 生	死傷者数（人）	18	20	18	18	11
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	18	20	18	18	11
中 学 生	死傷者数（人）	8	8	3	8	2
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	8	8	3	8	2
合 計	死傷者数（人）	34	43	31	31	18
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	34	43	31	31	18
	割合	7.0%	8.0%	6.9%	7.6%	6.1%

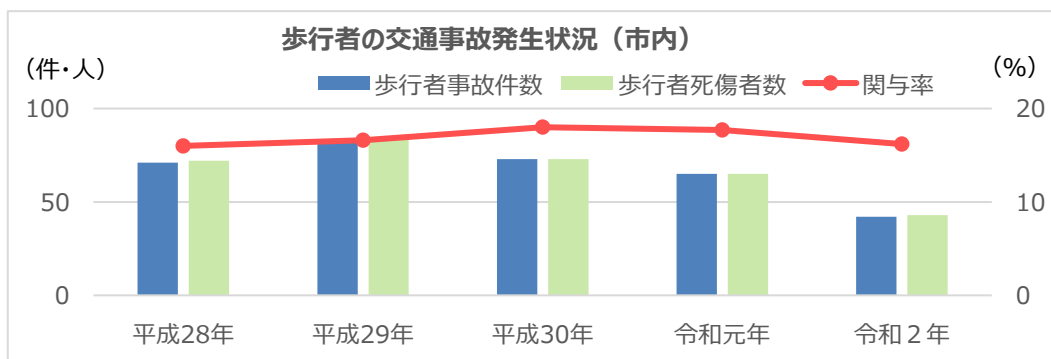
（資料：警視庁交通部「区市町村別各種交通事故発生状況」）

（注）平成28年の子ども事故件数は、子どもが第1当事者、第2当事者となった事故の合計。

（注）平成29年以降の子ども事故件数は、子ども相互の事故を1件で計上。

### (3) 歩行者の交通事故

歩行者が関与する事故（歩行者事故）が全事故に占める割合（関与率）は、ほぼ横ばい傾向にあります。また、年齢層別の歩行者の死傷者数は、高齢者の割合が最も高くなっています。



	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
歩行者事故件数（件）	71	82	73	65	42
関与率	16.0%	16.6%	18.0%	17.7%	16.2%
歩行者死傷者数（人）	72	84	73	65	43
死者数	0	0	0	0	0
負傷者数	72	84	73	65	43
割合	14.8%	15.6%	16.2%	15.9%	14.6%

（資料：警視庁交通部「区市町村別各種交通事故発生状況」）

（注）歩行者事故件数は、歩行者が第1当事者、第2当事者となった事故の合計。

#### 歩行者の死傷者数に占める年齢層別死傷者数と構成比の推移

（単位：人）

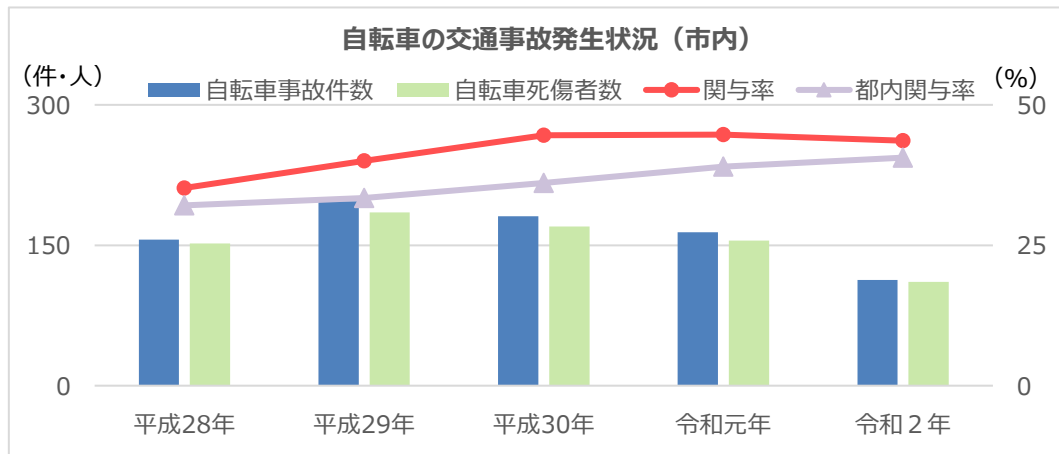
	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
子ども	14	17	11	8	3
構成比	19.4%	20.2%	15.1%	12.3%	7.0%
高校生	0	1	1	2	0
構成比	0.0%	1.2%	1.4%	3.1%	0.0%
～19歳	1	0	3	0	0
構成比	1.4%	0.0%	4.1%	0.0%	0.0%
20歳代	6	6	7	4	5
構成比	8.3%	7.1%	9.6%	6.2%	11.6%
30歳代	5	4	8	8	3
構成比	6.9%	4.8%	11.0%	12.3%	7.0%
40歳代	10	10	8	7	8
構成比	13.9%	11.9%	11.0%	10.8%	18.6%
50歳代	9	14	10	7	10
構成比	12.5%	16.7%	13.7%	10.8%	23.3%
60歳～64歳	5	4	1	2	2
構成比	6.9%	4.8%	1.4%	3.1%	4.7%
高齢者	22	28	24	27	12
構成比	30.6%	33.3%	32.9%	41.5%	27.9%

（資料：警視庁交通部「区市町村別各種交通事故発生状況」）

(4) 自転車の交通事故

自転車に関与する事故（自転車事故）が全事故に占める割合（関与率）は、令和元年まで増加し、令和2年は減少しましたが、40%を超えており、都内全体と比較しても高い水準で推移しています。

自転車乗用中の年齢別死傷者数では、高齢者は全体の20%以上を占めています。また、20歳代の割合が増加傾向にあります。



	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
自転車事故件数 (件)	156	197	181	164	113
関与率	35.2%	40.0%	44.6%	44.7%	43.6%
自転車死傷者数 (人)	152	185	170	155	111
死者数	0	1	2	0	1
負傷者数	152	184	168	155	110
割合	31.1%	34.3%	37.7%	38.0%	37.6%
都内関与率	32.1%	33.4%	36.1%	39.0%	40.6%

(資料：警視庁交通部「区市町村別各種交通事故発生状況」)

(注) 自転車事故件数は、自転車相互の事故を1件で計上。

自転車乗用中の死傷者数に占める年齢層別死傷者数と構成比の推移 (単位：人)

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
子ども	幼児	2	3	0	3	2
	小学生	10	10	12	11	6
	中学生	4	3	1	6	2
	小計	16	16	13	20	10
	構成比	10.5%	8.6%	7.6%	12.9%	9.0%
高校生	12	21	19	13	7	
	構成比	7.9%	11.4%	11.2%	8.4%	6.3%
～19歳	8	6	5	3	1	
	構成比	5.3%	3.2%	2.9%	1.9%	0.9%
20歳代	15	20	21	20	20	
	構成比	9.9%	10.8%	12.4%	12.9%	18.0%
30歳代	17	19	22	21	11	
	構成比	11.2%	10.3%	12.9%	13.5%	9.9%
40歳代	26	26	30	22	15	
	構成比	17.1%	14.1%	17.6%	14.2%	13.5%
50歳代	19	26	17	17	18	
	構成比	12.5%	14.1%	10.0%	11.0%	16.2%
60～64歳	4	9	8	5	5	
	構成比	2.6%	4.9%	4.7%	3.2%	4.5%
高齢者	65～74歳	22	23	22	15	8
	75歳以上	13	19	13	19	16
	小計	35	42	35	34	24
	構成比	23.0%	22.7%	20.6%	21.9%	21.6%

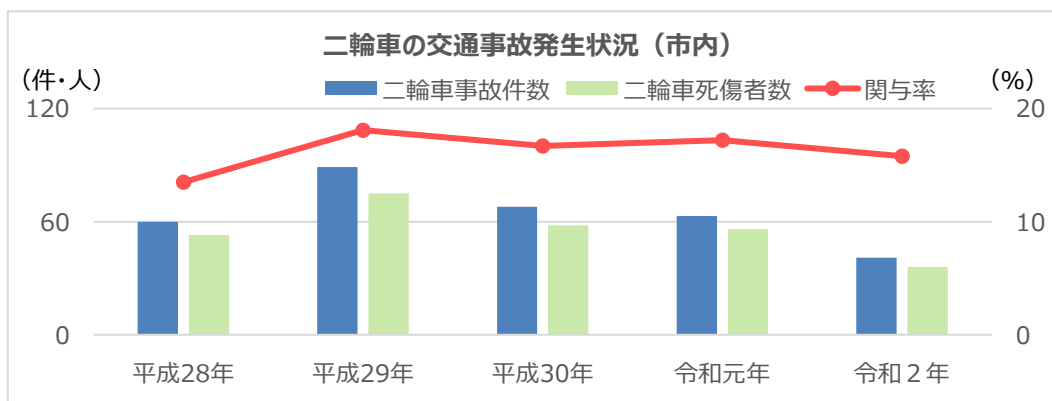
(資料：警視庁交通部「区市町村別各種交通事故発生状況」)



### (5) 二輪車の交通事故

二輪車が関与する事故（二輪車事故）が全事故に占める割合（関与率）は、平成29年に増加して以降、ほぼ横ばい傾向にあります。

また、都内における二輪車乗用中の交通事故死者の損傷主部位は、頭部・胸部・腹部が大部分を占めています。

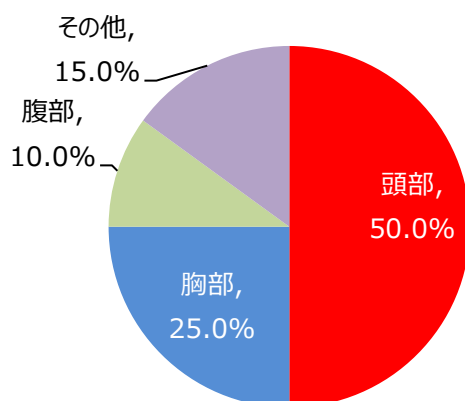


	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
二輪車事故件数 (件)	60	89	68	63	41
関与率	13.5%	18.1%	16.7%	17.2%	15.8%
二輪車死傷者数 (人)	53	75	58	56	36
死者数	2	0	0	0	0
負傷者数	51	75	58	56	36
割合	10.9%	13.9%	12.9%	13.7%	12.2%

(資料：警視庁交通部「区市町村別各種交通事故発生状況」)

(注) 二輪車事故件数は、二輪車相互の事故を1件で計上。

### 都内における二輪車事故死者の損傷主部位の割合（令和2年）



(資料：警視庁交通部「東京の交通事故」)

## (6) 飲酒運転の交通事故

都内及び市内における飲酒事故発生件数は、ともに減少傾向にあります。

飲酒運転の交通事故発生件数の推移

(単位：件)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
都内	202	174	177	152	151
小平市内	2	3	1	1	0

(資料：警視庁交通部「区市町村別各種交通事故発生状況」)

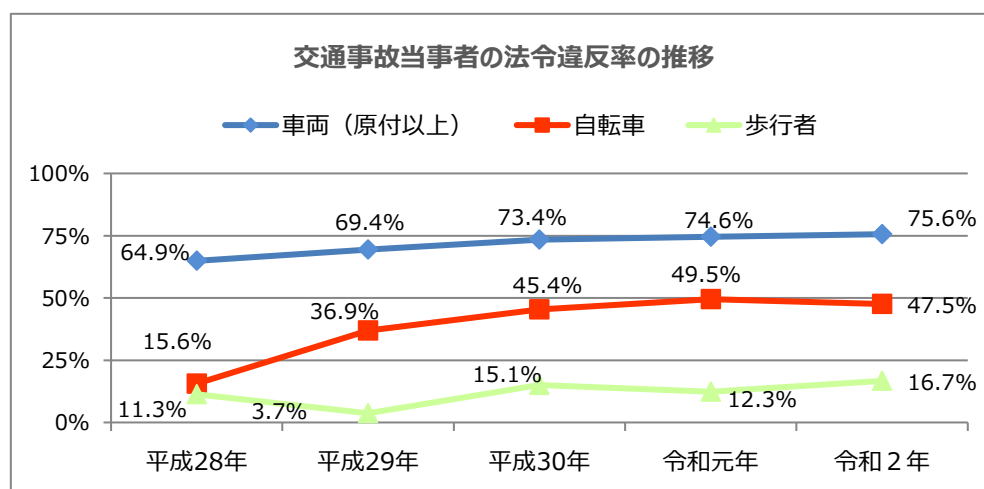
(注) 原付以上を第1当事者とした事故の件数。

(注) 飲酒事故は、酒酔い、酒気帯び、基準値以下、検知不能を含む。

## 5 交通事故当事者の法令違反状況

### (1) 交通事故当事者の法令違反率の推移

市内の交通事故当事者別の法令違反状況について、平成28年と令和2年を比較すると、全ての当事者（車両、自転車、歩行者）において、交通事故当事者に何らかの法令違反がある割合（法令違反率）が増加しており、特に、自転車が大きく増加しています。



	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
車両（原付以上）	64.9%	69.4%	73.4%	74.6%	75.6%
自転車	15.6%	36.9%	45.4%	49.5%	47.5%
歩行者	11.3%	3.7%	15.1%	12.3%	16.7%

(資料：警視庁交通部「区市町村別各種交通事故発生状況」)

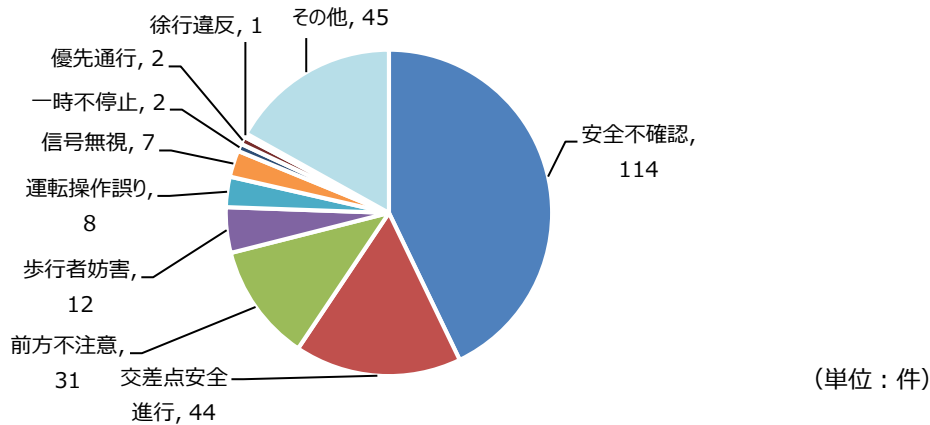
(注) 法令違反率は、交通事故当事者（第1当事者、第2当事者の合計）のうち、何らかの法令違反があった当事者の割合をいう。

(注) 平成28年の車両（原付以上）は、第1当事者の違反のみを計上しているため、参考値。

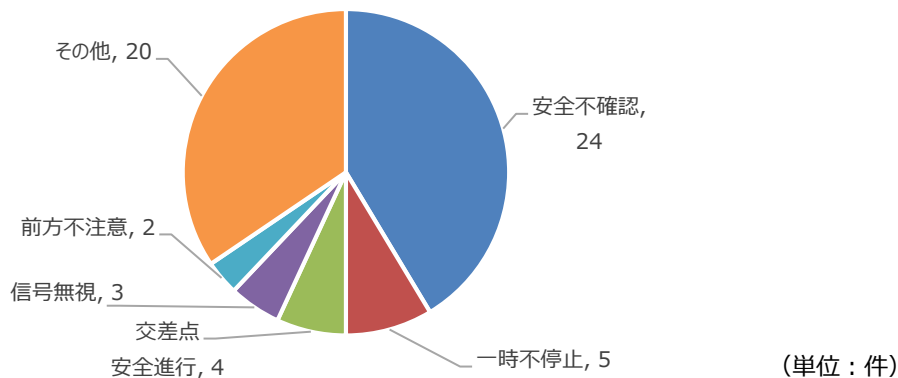
**(2) 交通事故当事者別の法令違反件数の内訳（令和2年）**

令和2年中の市内における交通事故当事者別の法令違反件数の内訳では、車両（原付以上）では、「安全不確認」が約半数を占めており、次いで、「交差点安全進行」、「前方不注意」が多くなっており、自転車では「安全不確認」、歩行者では「飛び出し」、「信号無視」がそれぞれ多くなっています。

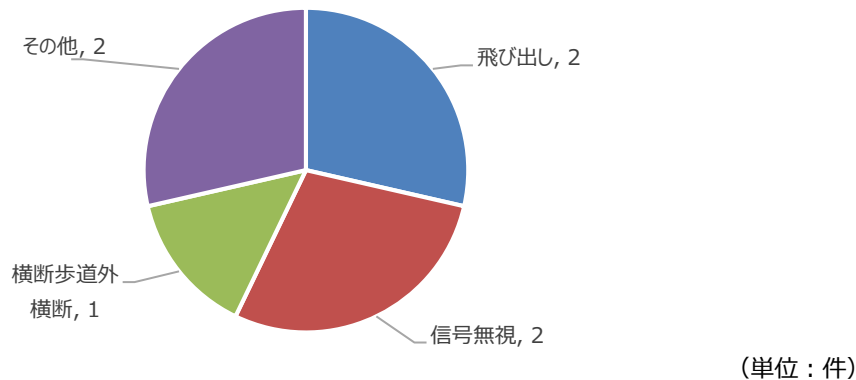
**① 車両（原付以上）**



**② 自転車**



**③ 歩行者**



(各資料：警視庁交通部「区市町村別各種交通事故発生状況」)

(注) 各当事者別の件数は、第1当事者、第2当事者の合計。

### 第3章 重視すべき視点

本計画においては、市内の交通事故発生状況や「第1次東京都交通安全計画」で示された重視すべき視点を踏まえたうえで、以下の視点を重視しながら各課題に対応した各種の施策に取り組むことにより、交通事故及び交通事故死傷者の発生を抑制します。

#### 1 自転車の安全利用の推進

市内における自転車が関与する交通事故の件数は減少傾向にありますが、自転車が関与する交通事故が全体の事故件数に占める割合は40%を超えており、都内平均の割合よりも高い水準で推移しています。

また、平成28年から5年間で発生した6件の交通死亡事故のうち、4件は自転車が関与する交通事故であり、死者は自転車乗用中の当事者となっています。

さらに、市内の自転車乗用中の交通事故当事者の47.5%（令和2年）に何らかの法令違反があるほか、自転車利用者の交通ルール・マナーの向上に関する市民要望も多く寄せられていることから、自転車の安全利用の推進が課題となっています。

#### 2 高齢者及び子どもの交通安全の確保

市内では、全人口に対する高齢者人口が占める割合が年々増加しており、今後も増加することが予想されます。こうした状況の中、平成28年から5年間の高齢者が関与する交通事故が全体の事故件数に占める割合は30%を超えており、ほぼ横ばい傾向にあります。また、この間発生した6人の交通事故死者のうち、4人は高齢者となっており、高齢者の交通安全の確保が課題となっています。

また、近年、高齢運転者による重大交通事故が発生していることを踏まえ、高齢者に対する交通安全教育・啓発活動や歩道のバリアフリー化など、安全な道路交通環境の整備を推進する必要があります。

一方、市内における子どもが関与する交通事故が全体の交通事故に占める割合は、令和2年には減少したものの、東京都全体の割合と比較して高い傾向にあることから、子どもの交通安全の確保が課題となっており、子どもに正しい交通ルール・マナーを習得させ、正しい交通行動をとることができるようにするためにも、段階的・体系的な交通安全教育の推進が必要です。

#### 3 通学路や生活道路における歩行者等の交通安全の確保

市内の市道の約80%は、幅員5.5メートル未満の生活道路であり、歩車道の分離がされていない道路が多く、生活道路における歩行者や自転車の安全確保が課題であり、特に、通学路については、児童・生徒が日常的に通行することから、日頃より危険箇所の把握や解消に努める必要があります。

また、通学路や生活道路の安全を確保するためには、幹線道路等から流入する通過交通の抑制や通行車両の速度抑制等の対策により、地域の実態に応じた交通規制の実施、道路や交通安全施設の整備、運転者に対する「歩行者優先」や「生活道路は人が優先」意識の徹底を図る必要があります。

一方、市内における交通事故当事者のうち歩行者の16.7%（令和2年）に何らかの法令違反があることから、歩行者の交通ルールの遵守の徹底や歩行者に自らの安全を守る行動の実践を促す交通安全教育等を推進する必要があります。

#### 4 飲酒運転等の危険運転の根絶と交通安全意識の啓発

都内の飲酒運転の交通事故は減少傾向にありますが、飲酒運転は重大な交通事故に直結するおそれのある悪質・危険な犯罪行為です。また、飲酒運転はもとより、運転者への酒類提供者や同乗者などの周辺者に係る犯罪行為を含めた根絶が課題となっています。

また、無免許運転や、速度超過等の危険運転、妨害運転（いわゆる「あおり運転」）は、交通事故を引き起こす危険性が高いうえ、交通事故の発生が重大な結果をもたらすことから、その根絶に向け、運転者に対する危険運転等の悪質性・危険性の周知や交通安全意識の向上を図る必要があります。

## 第4章 重視すべき視点を踏まえた施策の取組方針

本計画で示した重視すべき視点を踏まえ、以下の取組方針に基づき各種の施策を推進します。

### 1 道路交通環境の整備

道路交通の安全と円滑の確保と利便性の向上を図るためには、道路交通環境の整備が不可欠です。そのため、道路や交通安全施設の整備、道路利用の適正化、公共交通機関利用の促進などの施策を推進します。また、高齢者や子ども、障がい者など誰もが安全で利用しやすい道路環境の整備に努めます。

### 2 交通安全意識の啓発

交通安全を実現するためには、市民一人ひとりが正しい交通ルールとマナーを身につけ、実践する必要があります。そのため、年齢等に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。

また、交通安全教育の実施にあたっては、スクアード・ストレイト<sup>※</sup>方式による交通事故再現型交通安全教室、自転車シミュレータを用いた交通安全教室などの参加・体験型の教育手法を積極的に取り入れるとともに、オンラインや動画を活用した対面によらない教育手法も加えるなど、効果的な交通安全意識の啓発に努めます。さらに、家庭、学校、職場や地域社会における交通安全意識の高揚を図るとともに、広報啓発活動の充実・強化に努めます。

※ スクアード・ストレイト (scared straight)

「スクアード」とは、「怖がる、おびえる」、「ストレイト」は、「まっすぐに」という意味で、交通事故の恐怖を直接的に実感することで、交通事故につながる危険行為を未然に防ぐという教育手法をいう。

### 3 交通規制と道路交通秩序の維持

安全で円滑な道路交通の確保と道路交通秩序を維持するため、交通実態に応じた適正な交通規制の実施と交通違反等に対する効果的な指導取締りの強化を推進します。また、自転車利用者の悪質危険な交通違反に対する指導取締りのほか、啓発活動を通じて交通ルール・マナーの向上に努めます。

### 4 救助・救急体制の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、救急医療機関及び防災関係機関等との連携を強化し、救助・救急体制の更なる充実を図るとともに応急手当等の普及啓発を推進します。

### 5 被害者支援の充実と推進

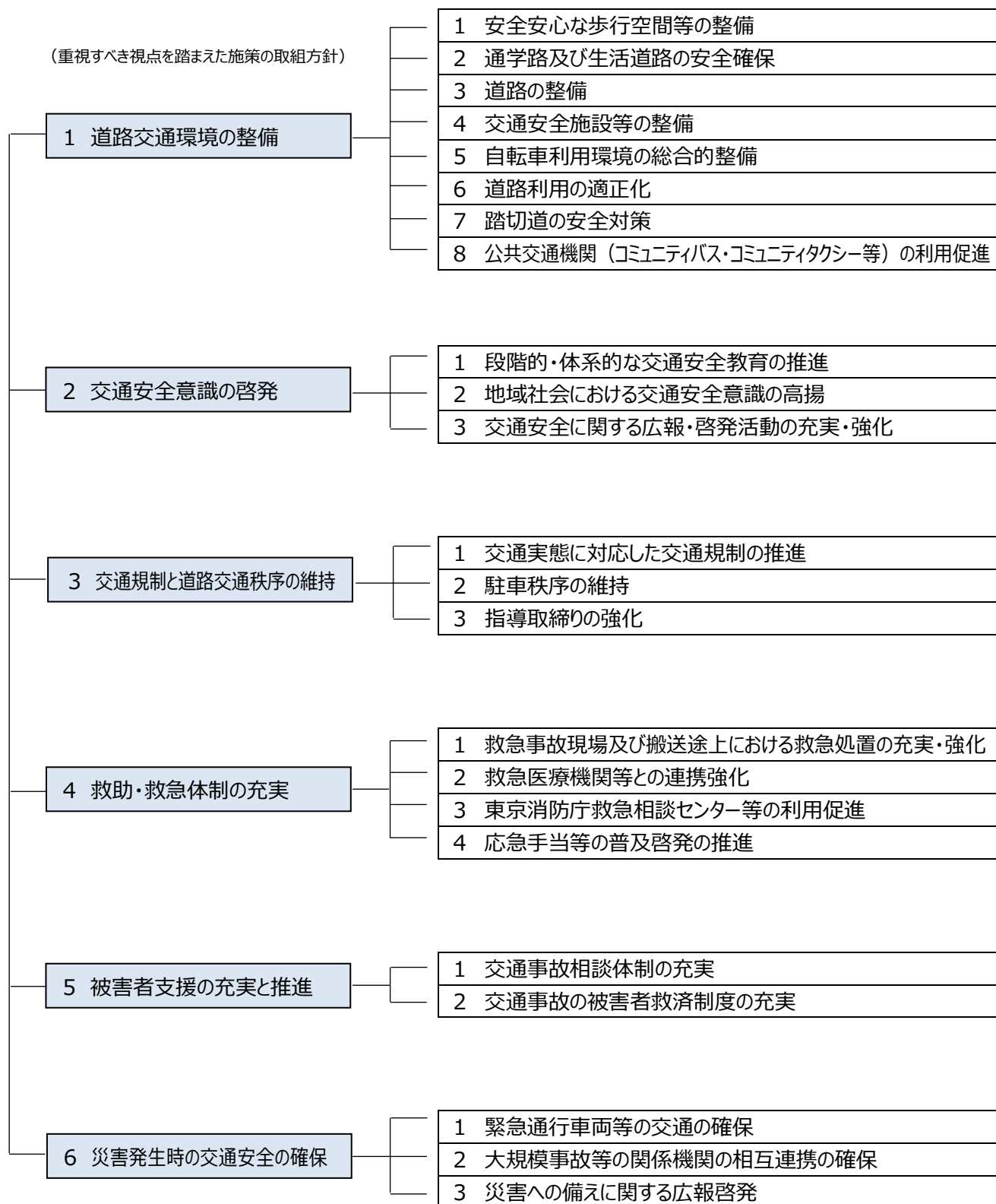
交通事故の被害者やその家族は、被害救済や生活支援などが必要となります。そのため、関係機関との連携を強化し、交通事故に関する相談体制の充実や、東京都市町村民交通災害共済の周知などにより、被害者支援の充実と推進を図ります。

### 6 災害発生時の交通安全の確保

大地震などの災害の発生時に、被災者の安全な避難や救出救助活動等を迅速かつ円滑に行うためには、道路の安全で円滑な交通の確保が必要です。そのため、「小平市地域防災計画」に基づき、関係機関と連携しながら道路の安全確保や交通規制についての周知等を行うなど災害発生時の交通安全の確保に努めます。

## 第2部 講じようとする施策

### 施策の体系



## 第1章 道路交通環境の整備

### 1 安全安心な歩行空間等の整備

車両と歩行者を分離して道路交通の安全と円滑化を図るため、道路幅員、沿道の状況及び交通規制等を勘案しながら歩行空間等の整備を推進します。

また、車いすが通行できる歩行空間等の整備、電柱などの占用物件の移設や無電柱化の検討を行い、高齢者や子ども、障がい者など誰もが安全かつ快適に通行できる歩行空間等の確保に努めます。

### 2 通学路及び生活道路の安全確保

#### (1) 通学路及び生活道路における交通事故防止対策の推進

通学路や生活道路などへの通過交通の流入抑制や地域内の交通の安全と円滑化を図るため、「ゾーン30<sup>※</sup>」や通行禁止等の交通規制の実施を交通管理者である警察に要望するほか、道路標識や路面標示等の交通安全施設の整備など、地域の実態に応じた交通事故防止対策を推進します。

※ ゾーン30

生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。区域（ゾーン）を定めて時速30キロメートルの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における自動車の走行速度や通り抜けを抑制する安全対策をいう。



ゾーン30（鈴木町1丁目）

#### (2) 通学路の安全の確保

児童・生徒が登下校時に利用する通学路の安全確保のため、学校、教育委員会、警察、道路管理者、保護者及び地域住民等が連携して通学路合同点検を実施して、危険箇所の把握に努めるとともに、危険箇所の解消に向けた安全対策の実施に努めます。

また、通学路を通行する車両等の運転者に対しては、通学路に指定されている路線についての周知と通行時の児童・生徒の安全に対する配慮などについての広報啓発を推進します。



通学路合同点検

### 3 道路の整備

#### (1) 市道の整備

高齢者や子ども、障がい者など誰もが安全に安心して利用できる道路環境を確保するための整備を推進します。

#### (2) 都市計画道路の整備

安全で快適な都市交通の確保と地域生活の基盤整備を図るため、東京都が現在事業を実施している小平3・2・8号府中所沢線（新府中街道）や小平3・4・24号小川橋青梅橋線などについて早期整備を要望します。

また、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において優先整備路線に選定されている路線や第三次みちづくり・まちづくりパートナー事業を活用して整備する路線については、関係機関との調整や周辺住民への周知を図りながら、着実に都市計画道路の整備を進めます。

#### (3) 都道の整備

幅員の狭い道路や歩道の整備が十分ではない路線で、課題がある箇所については、早期整備を要望します。

#### (4) 交差点の改良

交差点は、交通が分合流する重要な結節点であり、その形状の良否が安全で円滑な交通を確保するうえで非常に重要な要素であることから、車線の拡幅や隅切部の確保、区画線の改良等の整備を推進します。

また、著しく交通渋滞が発生している箇所については、渋滞解消を図るため、東京都が策定した「第3次交差点すいすいプラン」に基づく交差点改良などの計画的な道路網の早期整備を要望します。

### 4 交通安全施設等の整備

#### (1) 防護柵の整備

歩行者の無秩序な車道の横断抑止と車両の路外への逸脱防止を図り、歩行者等の安全を確保するとともに、乗員の負傷や車両の損傷を最小限にとどめるため、危険箇所への防護柵等の整備を推進します。

#### (2) 道路照明の整備

夜間における道路交通の安全確保と円滑な移動を図るため、「小平市街路灯設置基準」に基づき、街路灯の整備を推進します。



### (3) 道路標識の整備

道路利用者に必要な情報を提供し、安全で便利な交通を確保するため、道路状況や交通状況を勘案し、必要に応じて道路標識を設置します。設置にあたっては、見やすく分かりやすい、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン※に配慮しながら設置します。

また、必要に応じて、交通規制標識の大型化や高輝度化を交通管理者に要望します。

※ ユニバーサルデザイン

文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障がい・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計（デザイン）のこと。

### (4) 信号機の整備

歩行者と車両の通行を時間で分離して、右左折車両による横断歩行者の巻き込み事故防止を図る歩車分離式信号機、歩行者用信号機の青色灯火の残り時間や赤色灯火の残り時間を表示して無理な横断の抑制や信号無視の防止を図る「ゆとりシグナル（経過時間表示機能付歩行者用灯器）」などの整備について、交通管理者に要望していきます。

### (5) その他の交通安全施設等の整備

交通事故の多発箇所や危険箇所などにおける道路交通の安全と円滑化を図るため、交通管理者などの関係機関等とも連携しながら、区画線、カラー舗装、減速表示などの路面標示物や視線誘導標などの交通安全施設の整備を行います。

### (6) 交通環境のバリアフリー化の推進

高齢者や子ども、障がい者など誰もが安全で利用しやすい交通環境を確保するため、関係機関等と連携しながら、道路の段差解消や視覚障害者誘導用標示の設置など交通環境のバリアフリー化を推進します。

また、交通管理者に対して、エスコートゾーン※や音響式信号機等の設置について要望していきます。

※ エスコートゾーン

道路を横断する視覚障がい者の安全性及び利便性を向上させるために横断歩道上に設置され、視覚障がい者が横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列をいう。



エスコートゾーン（たかの街道）

## 5 自転車利用環境の総合的整備

### (1) 自転車通行空間の整備

自転車の車道通行の安全を確保し、歩行者・自転車・自動車それぞれ安全に安心して利用できる道路環境を確保するため、道路や交通安全施設の整備を推進するほか、自転車交通の多い道路等を対象に、交通管理者とも連携しながら、自転車ナビマーク、自転車ナビラインの設置等を進め、自転車通行空間の整備を推進します。



自転車ナビマーク（美大通り）

### (2) 自転車駐車場の整備と運用

小平市内に整備された既設の自転車駐車場は、令和3年4月1日現在で有料20か所、無料4か所あり、その利用状況は概ね充足されています。

なお、市街地再開発事業等に伴い、既存の駅前自転車駐車場の廃止や駐車台数の不足が生じる場合には、駅周辺は用地の確保が極めて困難となっていることから、鉄道事業者や道路管理者等の協力を得ながら、土地を立体利用した自転車駐車場の整備を検討していきます。

また、整備された自転車駐車場の運用には民間活力を導入した指定管理者制度を適用し、駅ごとに一括した指定を行うことで、自転車駐車場利用者の需要に適切に応じるなど、運用の効率を向上させていきます。

さらに、各公共機関と関係強化を図りながら、鉄道事業者及び大型店舗等に対し、自転車駐車場の設置を引き続き要望するとともに、「小平市民営自転車等駐車場補助金交付事業」による、駅周辺の民営自転車駐車場の整備を促していくなど、引き続き市と民間事業者の能力を活用した自転車駐車場の整備及び運用を進めていきます。

### (3) 放置自転車に対する対策強化

駅周辺等の放置自転車は、歩行者等の通行妨害や交通事故の誘因となるなど様々な弊害が生じることから、放置自転車の撤去や駅頭指導員の配置による現場での指導、整理、誘導等を行うほか、駅周辺の放置自転車には警告札だけでなく、周辺の自転車駐車場の案内図を貼付して自転車駐車場の周知と利用を促すなど、自転車の放置の防止を図ります。

また、駅周辺等における自転車の放置を防止するため、近距離居住者の自転車利用の自粛と、公共交通機関の利用や、自転車駐車場の適正利用について市報等を通じて周知を図り、地域ぐるみの放置自転車追放の機運醸成に努めます。

さらに、毎年実施される「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を通じて、自転車利用者の交通ルールの確立及びマナー向上のための啓発活動を行います。



駅前放置自転車クリーンキャンペーン  
（花小金井駅）

## 6 道路利用の適正化

道路上の工作物の設置や工事等のための道路占用については、必要な工事以外は抑制する方針のもとに適正な許可を行います。

また、歩行空間の確保、交通事故の防止及び都市景観の確保を図るため、警察や関係機関等と連携して、看板、商品、のぼり旗等の不法占用物件の撤去等の是正指導を実施し、道路利用の適正化を図ります。

## 7 踏切道の安全対策

### (1) 鉄道立体化（連続立体交差）の促進

踏切での交通渋滞や交通事故の解消、道路と鉄道の安全性の向上及び鉄道により分断されている地域の一体化などの効果が期待できる鉄道立体化（連続立体交差）について、西武新宿線の田無から花小金井駅付近までは、東京都の「踏切対策基本方針」において鉄道立体化の検討対象区間に位置づけられており、事業主体となる東京都や関係機関等に対して早期事業化を要望するとともに、沿線地域の機運醸成を図ります。

### (2) その他踏切道の安全措置

踏切道における安全を確保するため、必要に応じて、踏切道の改良・整備及び遮断機・警報機等の保安設備の整備などの安全対策について、鉄道事業者に要望していきます。

## 8 公共交通機関（コミュニティバス・コミュニティタクシー等）の利用促進

誰もが安全で安心して快適に移動できる交通体系の維持と、自家用自動車の利用者を公共交通機関利用者へ転換することによる交通渋滞の緩和等を図るため、市内の交通事業者との連携や地域との協働によるコミュニティバス・コミュニティタクシーの利用促進等に努めます。



コミュニティバス（にじバス）



コミュニティタクシー（ぶるべー号・鈴木町ルート）

## 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

##### ① 保育園・幼稚園

家庭や警察などの関係機関等と連携を図りながら交通安全教育を行うとともに、日常の活動を通じて、実践的に交通安全のきまりや道路における交通ルールを理解させ、具体的な体験を通して安全に行動できる交通安全意識の習得を図ります。

##### ② 小学校

安全な道路の歩行、交通ルールなどの基本的な交通安全に関する知識の習得と理解を通じて、安全な生活を営むことのできる習慣づくりや能力の育成を中心に指導を行います。指導にあたっては、交通安全に関する単なる知識や技能の習得にとどめることなく、実践指導を中心に具体的な技能を体験的に身に付けられるよう指導の充実に努めます。

また、「自転車ルールブック」を作成し、新入学児童に対して配布するほか、自転車交通安全教室等を通じて、自転車の安全な乗り方や交通ルール・マナーの習得を図ります。



自転車ルールブック

##### ③ 中学校

歩行者としての安全な行動、自転車の正しい利用、交通事情や交通法規、応急処置、交通事故防止等に関する基本的事項の理解と能力の育成を中心に指導するとともに、スクアード・ストレイト方式による交通事故再現型交通安全教室等の実施を実態に応じて検討し、交通社会の一員としての責任と自覚を高めるよう指導の充実に努めます。



交通事故再現型交通安全教室  
(スクアード・ストレイト方式)

##### ④ 高等学校、大学、専修学校など

中学校までに既習した交通安全についての知識や能力をより一層発展させ、自他の生命を尊重し、常に的確な判断のもとに自主的に安全な行動をとることができるよう交通ルールの習得及び向上について、警察等と連携しながら啓発に努めます。

また、各種運転免許を取得できる年齢となることから、これまで交通弱者として身に付けた交通ルールとマナーに加え、交通強者となり得る立場の認識と社会的責任の自覚について、啓発に努めます。

## (2) 高齢者に対する交通安全教育

高齢クラブ、サークル等の社会参加活動の場や高齢者の集まる機会を活用して、加齢・疾病等により生じる身体機能の変化や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を実施するほか、夜間や薄暮時間帯における交通事故を防止するため、服装の色の違いによる周囲からの見え方や反射材用品の着用による視認効果の啓発を図り、反射材用品等の普及と着用を促進します。

特に、高齢運転者に対しては、加齢・疾病等により生じる身体機能の変化が運転に及ぼす影響の啓発、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時急発進抑制装置などの安全運転支援装置の設置やこれらの装置等が設置されたセーフティ・サポートカーの普及啓発のほか、運転免許の自主返納制度及び自主返納者に対する各種支援施策の広報啓発を行います。

また、免許返納後の新たな移動手段となり得る電動アシスト機能付自転車や電動車いすなどの安全利用についての広報啓発を図ります。



反射材用品の展示

## (3) 自転車利用者に対する交通安全教育

自転車を使用する事業者を含む全ての自転車利用者を対象として、自転車の安全な乗り方や「自転車安全利用五則」をはじめとした正しい交通ルール・マナーの習得と交通社会における運転者としての責任を自覚させるため、警察や交通安全協会、学校等と連携し、自転車の交通安全教室やスクエアード・ストレイト方式による交通事故再現型交通安全教室、自転車シミュレータを用いた交通安全教室等のほか、「自転車ルールブック」の配布や街頭での指導啓発活動等を通じた交通安全教育の充実を推進します。

特に、傘差し運転やスマートフォン等を使用しながらの運転などの違反行為やイヤホン等を着用しながらの運転の危険性、交差点での一時停止や信号遵守と安全確認の徹底、歩道等における歩行者優先の徹底などについて広報啓発を推進します。

また、子どもを含む全ての自転車利用者の乗車用ヘルメットの着用促進や自転車の定期的な点検整備の重要性、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により加入が義務付けられている自転車損害賠償保険等<sup>※</sup>の加入促進のほか、普及が進んでいる電動アシスト機能付自転車や幼児二人乗り自転車の安全利用等についての広報啓発を推進します。

※ 自転車損害賠償保険等

自転車利用中の交通事故により、他人に怪我をさせてしまった場合などの損害を賠償できる保険や共済などをいう。



街頭での啓発活動



自転車シミュレータ

#### (4) 歩行者に対する交通安全教育

歩行者の交通事故では、歩行者の信号無視や横断禁止場所横断などの交通違反が重大な結果を招く事例があることから、横断歩道を横断すること、信号に従うことなどの交通ルールの遵守と道路横断時等における安全確認の徹底など、歩行者に対する交通安全教育を推進します。

また、交差点など横断歩道における交通事故を防止するため、横断歩道を渡る際に歩行者が車両の運転者と意思疎通を図り、安全に横断するための行動「横断 SAFETY ACTION<sup>※</sup>」の広報啓発を推進します。

※ 横断 SAFETY ACTION (セーフティ・アクション)

横断歩道を渡る際に、歩行者が車両の運転者と意思疎通を図るための簡単な3つの行動

(①顔を車両の方向に向ける、②手を出して車両に合図する、③安全な場所で足を一步踏み出す)をいう。

#### (5) 自動車運転者に対する交通安全教育

運転免許取得者には、初心運転者から熟練運転者のほか、ペーパードライバーや職業運転者など、免許取得後の運転技能や知識、加齢等により生じる身体機能の変化などに差があるため、警察や交通安全協会など関係機関と連携しながら、それぞれに応じた交通安全教育を推進します。

特に、飲酒運転、妨害運転等の危険運転や運転中のスマートフォンなどの使用等の悪質性・危険性の周知徹底を図るほか、通学路や生活道路、横断歩道やその付近等における減速義務、歩行者保護と「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持った運転などについて広報啓発を図ります。

また、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の必要性・効果について各種講習会等を通じて啓発を図り、着用の徹底を図ります。

さらに、企業や団体における自主積極的な安全運転管理の推進を通じて、正しい交通ルールの習得とマナーの実践を習慣付けるための施策を推進します。

#### (6) 二輪車運転者に対する交通安全教育

原動機付自転車を含む二輪車（以下、「二輪車」という。）の交通事故では、運転技術の未熟さや速度超過などの交通違反が重大な結果を招く事例があることから、基本的な運転技術や法規走行などの実技を中心とした交通安全教育を実施し、安全運転技術の向上と交通安全意識の高揚を図ります。

また、二輪車の交通事故死者の損傷主部位は、頭部、胸部、腹部が高い割合となっていることから、被害軽減対策として、ヘルメットの着用の徹底とあごひもの確実な結着、胸部プロテクターの着用促進について、関係機関・団体等と連携して推進し、二輪車運転者の重大交通事故の抑止を図ります。



二輪車実技教室（市民の交通安全教室）

#### (7) 外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、警察や関係団体等との連携を図り、外国人の集まる機会などをとらえ、基本的な交通ルールやマナーの周知を重点に啓発を行います。

## 2 地域社会における交通安全意識の高揚

### (1) 地域ぐるみの交通安全活動

春と秋の全国交通安全運動、TOKYO 交通安全キャンペーン等は、広く市民に交通安全意識を普及させ、交通ルールの習得とマナーの実践を習慣付けることにより、交通事故防止の徹底を図ることを目的としています。

行政機関、地域住民、事業所及び関係団体等が一体となり、多くの市民が参加できる運動を実施して、広く交通安全意識の高揚を図ります。

また、市内の交通安全推進団体（小平交通安全協会、東京都自転車商防犯協力会小平支部、学校、PTA、自治会等）と連携・協力して、交通安全教室や交通安全講習会等を実施し、交通安全意識の高揚を図ります。



市民の交通安全教室

### (2) 職場、家庭における交通安全教育活動

職場では、安全運転管理者、運行管理者等を通じて安全教育の徹底を図ります。また、「交通安全は家庭から」と言われるように、家庭において交通の身近な問題が取り上げられ、交通安全についての話し合いや交通安全教育が行われるよう、学校等とも連携しながら情報の提供を行い、交通ルールの普及啓発を図ります。

## 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

市民一人ひとりが「交通安全」を自分自身の問題としてとらえ、交通ルールの遵守やマナーの向上を図るなどの交通安全行動の実践を定着させるため、市報、市ホームページ、デジタルサイネージ、懸垂幕、ポスター、チラシなどの広報媒体、「自転車ルールブック」や交通安全啓発品等の配布、多くの人が集まる行事等での啓発など、あらゆる手段や機会を通じて効果的な広報啓発活動を推進します。

### (2) 関係機関と連携した広報啓発等の実施

警察や交通安全協会などの関係機関と連携して、広報車による巡回広報、「交通安全市民のつどい」や交通安全キャンペーン等を通じた広報・啓発活動を実施するとともに、交通死亡事故など重大事故の発生時は、早期に交通事故の注意喚起を図るなど交通事故の抑止を図ります。

### (3) 飲酒運転や妨害運転等の危険運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転や危険ドラッグなどの薬物等を使用しての運転、妨害運転（いわゆる「あおり運転」）などの危険運転の悪質性や危険性のほか、飲酒運転、妨害運転等に起因する交通事故の実態について、各種広報媒体を活用した周知啓発活動を実施し、飲酒運転等の危険運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

また、警察や交通安全協会などの関係機関や民間団体、酒類提供飲食店などの企業等と連携して、飲酒運転はもとより、運転者への酒類・車両提供者、同乗者などの周辺者に係る犯罪を含めた飲酒運転等を絶対に許さない機運を醸成し、飲酒運転等の根絶に向けた社会環境づくりを推進します。

さらに、妨害運転の防止を図るため、「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持ったゆとりある運転の必要性やドライブレコーダーの普及促進などに関する広報啓発を推進します。

**(4) 通学路や生活道路等の安全確保に向けた広報啓発**

通学路や生活道路等の安全を確保するため、通学路等の周辺を通行する運転者に対する通学路等への流入抑制や速度抑制、「人優先」の意識と思いやりを持った運転についての広報啓発を図ります。

また、通学路をはじめ、「ゾーン30」などの生活道路等における交通規制についての広報啓発を推進します。

**(5) 横断歩行者の安全確保に関する広報啓発**

横断歩道における横断歩行者の安全確保と交通事故防止を図るため、自転車を含めた全ての運転者に対して横断歩道に接近する場合における減速義務や横断歩行者の優先・保護等の交通ルールの徹底について、広報啓発を推進します。

**(6) シートベルト・チャイルドシートの正しい着用等の広報啓発**

運転者及び同乗者に対する後部座席を含めた全ての座席でのシートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底と必要性・着用効果についての広報啓発を推進します。

**(7) 「早めの前照灯点灯（ライトオン）」等の広報啓発**

事故の発生が高くなる薄暮時間帯や夜間の交通事故防止を図るため、年間を通して、車両の前照灯を日没より早めに点灯する「トワイライト・オン運動」の呼び掛けや夜間の対向車や先行車がない状況における走行用前照灯（ハイビーム）の活用のほか、反射材用品の活用、外出時の明るい色の服装の必要性・効果についての広報啓発を推進します。

**(8) 運転中の携帯電話・スマートフォン等の不使用の徹底の広報啓発**

近年、携帯電話やスマートフォン等の使用に起因する重大交通事故が発生し、道路交通法の改正により携帯電話使用等の罰則が引き上げられたことを踏まえ、運転中に携帯電話等を使用することは重大な事故につながり得る極めて危険な行為であること及び運転中の携帯電話等の不使用の徹底について、自転車も含めた運転者に対し、広報啓発を推進します。

また、歩行者の歩行中の携帯電話等の使用についても、周囲への注意力が散漫となり、道路への飛び出し、自転車等との衝突、転倒などの危険性があることから、歩行者に対する歩行中の携帯電話等の不使用の徹底について広報啓発を推進します。



## 第3章 交通規制と道路交通秩序の維持

### 1 交通実態に対応した交通規制の推進

#### (1) 路線・交差点対策

主要道路等の路線と交差点及びその付近における道路交通の安全と円滑化を図るため、道路形状や交通量、交通の流れ等を考慮して、交通規制の実施・見直し、信号機の設置・改良について、交通管理者に要望するとともに、道路改良等の交通事故防止対策、交通渋滞対策を推進します。

#### (2) 生活道路対策

主要道路等から生活道路や通学路などへの通過交通の流入抑制を図り、地域内の交通の安全を確保するため、「ゾーン30」や通行禁止、一時停止等の交通規制の実施・見直しを交通管理者に要望するとともに、歩車道の分離や各種交通安全施設の設置等の交通安全対策を推進します。

#### (3) 自転車対策

歩行者の安全確保に配慮したうえで、自転車が安全に通行できる空間を確保するため、地域の実情を考慮しながら、必要に応じて、普通自転車専用通行帯や自転車歩道通行可などの交通規制の実施・見直しを交通管理者に要望するとともに、自転車ナビマークの設置等の自転車通行空間の確保に向けた対策を推進します。

### 2 駐車秩序の維持

駐車車両に起因する交通渋滞や交通事故等、安全で円滑な交通への影響を把握し、地域の実態や住民等の意見・要望等に応じた適正な駐車規制と違法駐車に対する指導取締りの強化を警察に要望するとともに、運転者に対する広報啓発など違法駐車への追放に向けた環境づくりに努めます。

### 3 指導取締りの強化

飲酒運転、無免許運転、妨害運転等の危険運転をはじめ、信号無視や横断歩行者妨害等の重大交通事故に直結するおそれのある悪質・危険な交通違反に重点をおいた効果的な指導取締りの強化を警察に要望します。

また、自転車利用者の交通事故防止とルール・マナーの向上を図るため、街頭における指導や悪質・危険な交通違反に対する指導取締りの強化を警察に要望するとともに、自転車の安全利用についての広報啓発を推進します。

## 第4章 救助・救急体制の充実

### 1 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実・強化

救急救命士及び救急資格者の知識・技術の向上を支援するため、救急医療機関、救急業務連絡協議会及び医師会の支援・協力を仰ぐなど、救急処置に対する教育体制の充実を図ります。

### 2 救急医療機関等との連携強化

交通事故発生時、東京都における「傷病者の搬送及び受入れに関する実施基準」に基づき、負傷者を迅速かつ円滑に救急医療機関へ収容する体制を確保するため、医師会、救急医療機関、防災関係機関等の関係機関相互の連携体制の充実・強化を図ります。

### 3 東京消防庁救急相談センター等の利用促進

救急車の現場到着時間の短縮化による、効果的な救急活動体制を構築するため、また、不要不急な救急要請を抑制するため、市民等が救急車の要否に迷った際に、緊急受診に関する医学的助言や医療機関の案内等を行う「東京消防庁救急相談センター（#7119）」のほか、受診の緊急性、診療科目について確認できる「東京版救急受診ガイド」の利用促進を図ります。

### 4 応急手当等の普及啓発の推進

交通事故現場において、救急隊が到着するまでの間、負傷者の救命効果の向上には、その場に居合わせた人が適切な応急手当を速やかに行うことが不可欠です。

市民の誰もが適切な応急手当ができ、安心して生活できる社会を実現するため、消防署や応急手当講習実施機関との連携を図り、救急蘇生法の新たな普及指針に対応した講習を開催するなど、自動体外式除細動器（AED）の取扱いを含めた応急手当の普及啓発を推進します。

各種の学校等における児童・生徒等を対象とした応急救護講習や救命講習の積極的な実施について働きかけを行います。

## 第5章 被害者支援の充実と推進

### 1 交通事故相談体制の充実

交通事故の賠償問題や示談、保険金の請求、生活支援などに関する被害者の相談に的確に対応するため、弁護士による交通事故相談などの市民無料相談を引き続き実施するほか、専門の相談機関や関係機関との連携を強化して、交通事故に関する様々な問題について、被害者の心情に配慮した交通事故相談体制の充実を図ります。

### 2 交通事故の被害者救済制度の充実

#### (1) 東京都市町村民交通災害共済の加入促進

「東京都市町村民交通災害共済」は、交通事故にあわれ、治療を受けた会員の方に対して見舞金をお支払いすることで、事故にあわれた方を励まし、地域に助け合いの輪を広げようとする、相互扶助を目的とした共済制度です。

加入者数が減少傾向を示していることから、今後も共済制度の周知に努めます。



東京都市町村民交通災害共済  
パンフレット（令和3年度版）

#### 小平市の東京都市町村民交通災害共済の加入者数等の推移

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
人口（人）	187,328	188,576	189,955	191,064	193,588
加入者数（人）	7,439	6,944	6,572	6,066	5,530
加入率	4.0%	3.7%	3.5%	3.2%	2.9%
見舞金支払件数（件）	45	43	47	40	38
見舞金額（千円）	2,440	2,200	8,950	2,500	2,840

（資料：小平市「統計書」）

（注）人口は、各年4月1日現在の住民基本台帳人口。

#### (2) 自転車損害賠償保険等への加入促進

自転車利用者が加害者となった交通事故において、高額な賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、自転車の交通事故被害者の救済と加害者の経済的負担の軽減を図るため、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により加入が義務付けられている自転車損害賠償保険等の加入促進を図ります。

## 第6章 災害発生時の交通安全の確保

### 1 緊急通行車両等の交通の確保

災害発生時には、「小平市地域防災計画」に基づき、救出救助や災害応急対策に従事する緊急通行車両等の交通を確保するため、市内の道路状況を把握し、応急復旧や道路上の障害物の除去作業を行い緊急通行車両等の交通の確保を図ります。

また、都内において大地震（震度6弱以上）が発生した場合は、大規模な交通規制が実施されます。第一次交通規制として、環状7号線から都心方向への一般車両の流入禁止等の措置がとられるほか、国道20号線等の7路線が「緊急自動車専用路」に指定されます。

その後、災害応急対策を円滑に行うため、被災状況等に応じて、第二次交通規制として、35路線のうち必要な路線が「緊急交通路」に指定されます。市内における対象路線は、新青梅街道、五日市街道、小金井街道、府中街道、新小金井街道の5路線です。このほかに、市内の主要道路等が被災状況に応じて「緊急輸送道路」に指定され交通規制が実施される場合があります。

これらの交通規制についての周知を図り、災害発生時の交通安全の確保に努めます。

### 2 大規模事故等の関係機関の相互連携の確保

市内において大規模事故等が発生した場合は、東京都や関係機関と相互の協力体制を確保し、応急対策を実施します。

### 3 災害への備えに関する広報啓発

大地震が発生した場合の交通規制や災害発生時の対処などの災害への備えについて、市報や市ホームページによる情報発信のほか、「小平市防災マップ」の配布等により周知を図ります。

# 小平市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

発行年月 / 令和3年10月

発行 / 小平市

編集 / 小平市都市開発部交通対策課

〒187-8701

小平市小川町二丁目1, 333番地

電話 042-346-9827

FAX 042-346-9513

メール [kotsu-taisaku@city.kodaira.lg.jp](mailto:kotsu-taisaku@city.kodaira.lg.jp)

価格 / ￥170





