

西東京市交通安全対策会議

交通安全計画(素案)

西東京市都市整備部道路管理課

【第1部 総論】

1. 交通安全計画策定の考え方

(1) 計画策定の趣旨

都内の交通事故死者数や負傷者数は減少傾向にあります。しかし、人命尊重の理念に立って、交通事故による死傷者数をゼロに近づけ、究極的には、交通事故のない安全で安心な都市を実現していく必要があります。

交通安全対策を効果的に推進するために、交通情勢の変化に適切に対応して、総合的かつ計画的な対策を実施していく必要があります。市民が安全で安心して生活できる交通事故のない「まち」を実現することを目的に「西東京市交通安全計画」を策定します。市及び関係機関が連携、協力して各種施策を着実に推進していくとともに、市民の交通安全に関する自助、共助の取組を支援することにより、その施策を実施していくものです。

(2) 計画の性格、期間

- ア 本計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により第9次東京都交通安全計画に基づき作成するものです。
- イ 本計画は、市内における陸上交通の安全に関する施策を、総合的かつ長期的に推進するための大綱です。
- ウ 本計画の期間は、平成23年度から平成27年度までの5ヵ年です。

2. 交通事故の状況と課題

都内の交通事故による死者数は、平成4年に500人台に増加した後は減少傾向にあり、平成17年には昭和54年以来26年ぶりに300人台を切り、平成22年にはピーク時(昭和35年1,179人)の5分の1以下、215人まで減少しています。

市内におきましては、毎年、交通事故発生件数、死傷者数ともに減少しており、第8次交通安全計画を策定した平成18年度と比べて、平成22年度の交通事故は、発生件数は274件、死傷者数は311人と3割程度の減少となっております。

参考

西東京市・東京都の交通事故件数・死傷者数・死者数の推移

表1 西東京市・東京都の交通事故件数・死傷者数・死者数の推移(H16~H22)

		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
西東京市	交通事故発生件数(件)	1,067	1,028	939	905	811	723	665
	死傷者数(人)	1,164	1,118	1,038	990	878	760	727
	死者数(人)	1	3	1	2	3	0	2
東京都	交通事故発生件数(件)	84,513	80,633	74,287	68,603	61,525	56,358	55,013
	死傷者数(人)	96,423	91,561	84,380	77,921	69,884	63,801	62,343
	死者数(人)	303	289	263	269	218	205	215

出典：警視庁交通年鑑

高齢者の交通事故の状況と課題

高齢者の交通事故死者数は、都内では全体の4割近くを占め、非常に高くなっています。高齢者の主な移動手段は主に歩行又は自転車です。市内では、高齢者の交通事故死傷者数のうち半数以上が自転車乗用中であり、4分の1程度が歩行中となっています。

また、東京都内全体の傾向として、高齢者の増加に伴い、高齢ドライバー割合が増えています。それに伴い、高齢者に主な過失があったとされる事故も増え、事故の危険性も高くなっています。

参考

東京都の年齢層別交通事故死者割合

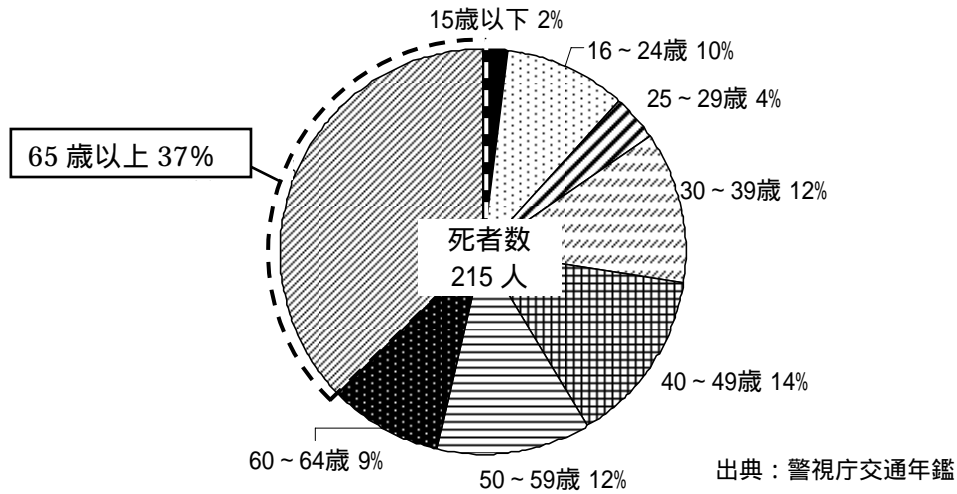


図 1 年齢層別交通事故死者数の割合（東京都、平成22年）

西東京市・東京都の自転車乗用中、歩行中の高齢者死傷者数の推移

表 2 自転車乗用中、歩行中の高齢者死傷者数の推移（H19～H22）

		H19		H20		H21		H22	
西東京市	高齢者死傷者数	157	割合	126	割合	128	割合	92	割合
	うち自転車乗用中	90	57%	65	52%	68	53%	49	53%
	うち歩行中	34	22%	30	24%	39	30%	21	23%
東京都	高齢者死傷者数	8,493	割合	8,151	割合	7,614	割合	7,495	割合
	うち自転車乗用中	3,466	41%	3,238	40%	3,024	40%	2,881	38%
	うち歩行中	2,084	25%	2,100	26%	1,929	25%	1,905	25%

出典：警視庁交通年鑑

東京都の高齢者第1当事者事故件数の経年推移

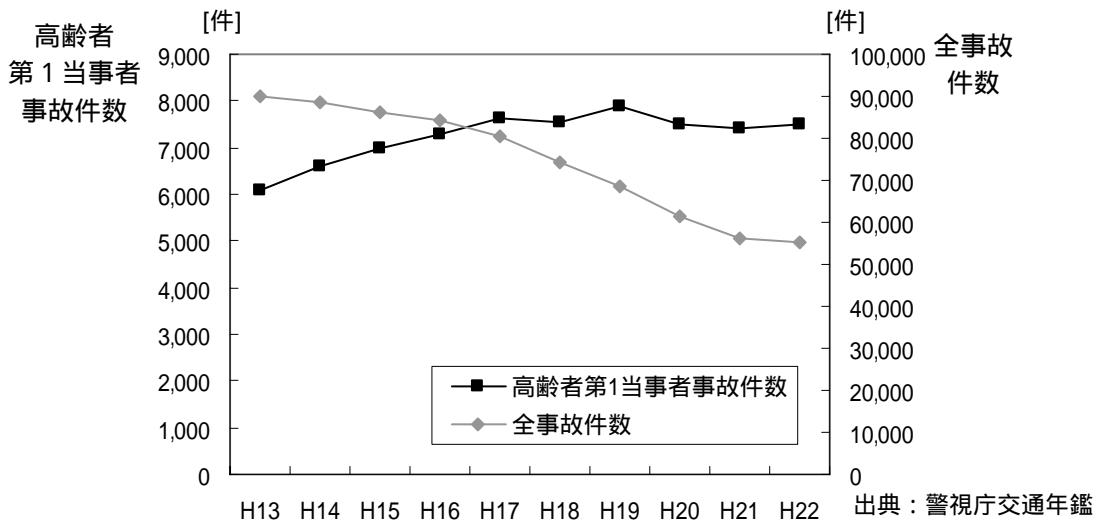


図 2 全事故件数と高齢者第1当事者事故件数の経年推移(東京都)(H13～H22)

自転車の交通事故の状況と課題

市内では、交通事故死傷者数のうち自転車乗用中の死傷者数が最も多くなっています。平成19年以降減少傾向にあるものの、なお全体の4割程度を占めています。また、最近の全国的な自転車利用者の増加を背景に、自転車事故の増加や事故に伴う高額な賠償への対策が社会的な課題となっています。

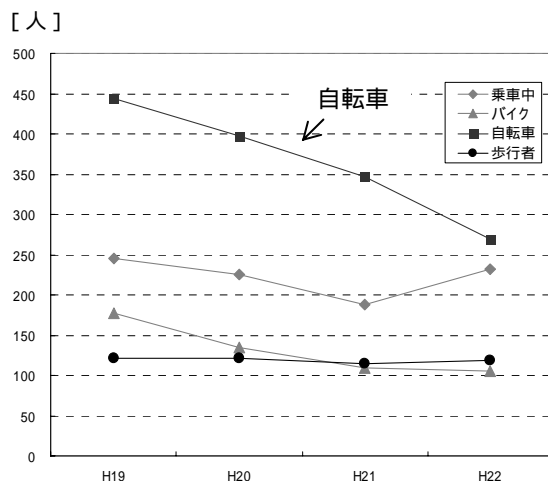
西東京市・東京都の状態別交通事故死傷者数

表 3 状態別交通事故死傷者数の推移 (H19~H22)

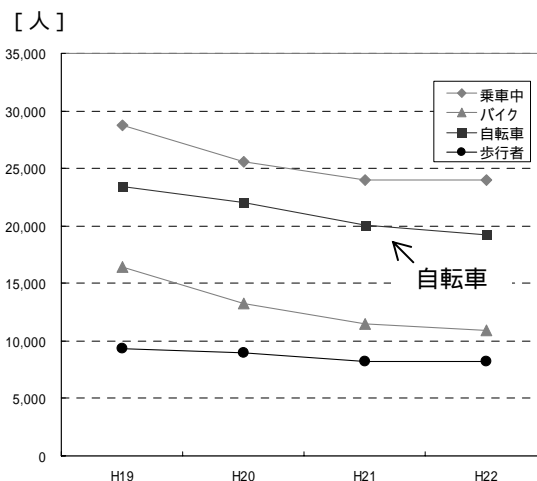
		H19	H20	H21	H22
西東京市	乗車車	246	225	188	232
	バイク	178	135	110	106
	自転車	444	397	347	270
	歩行者	122	121	115	119
	その他	0	0	0	0
東京都	乗車車	28,728	25,574	23,987	23,962
	バイク	16,411	13,297	11,474	10,938
	自転車	23,389	21,999	20,101	19,190
	歩行者	9,369	8,986	8,203	8,220
	その他	24	28	36	33

出典：警視庁交通年鑑

西東京市の推移グラフ



東京都の推移グラフ



出典：警視庁交通年鑑

図 3 状態別交通事故死傷者数の推移 (左：西東京市 右：東京都) (H19~H22)

二輪車の交通事故の状況と課題

都内では全交通事故死者数のうち二輪車事故(原付含む)による死者は全体の約3割を占め、全国の2割弱と比べると高くなっています。また、30歳未満の年代の二輪車事故による死傷者数は全体の4割程度となっています。

参考

東京都の交通状態別交通事故死者数内訳

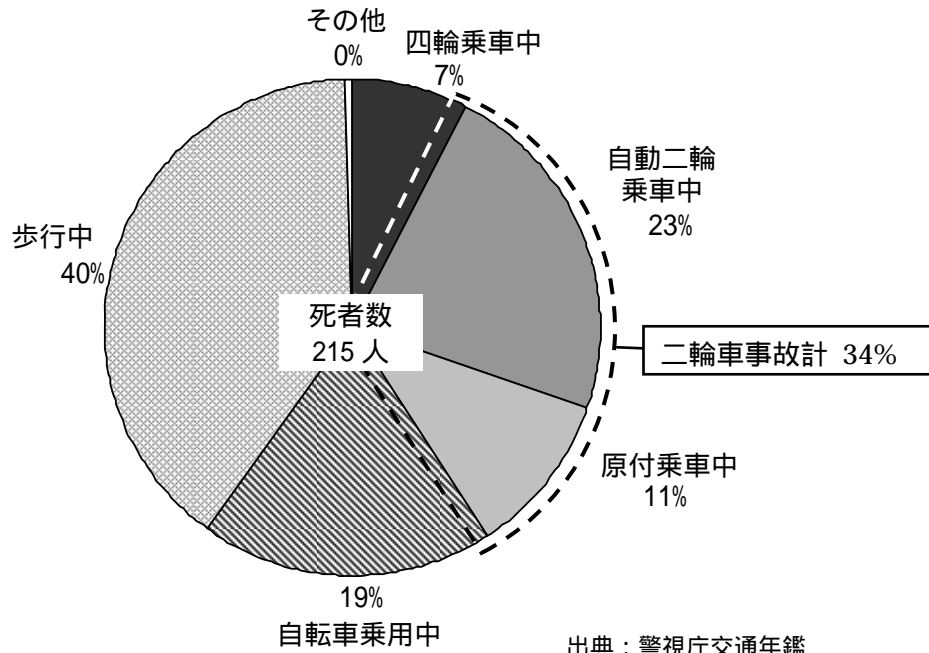


図4 交通状態別交通事故死者数の内訳(東京都、平成22年)

東京都の年齢層別二輪車交通事故死傷者数割合

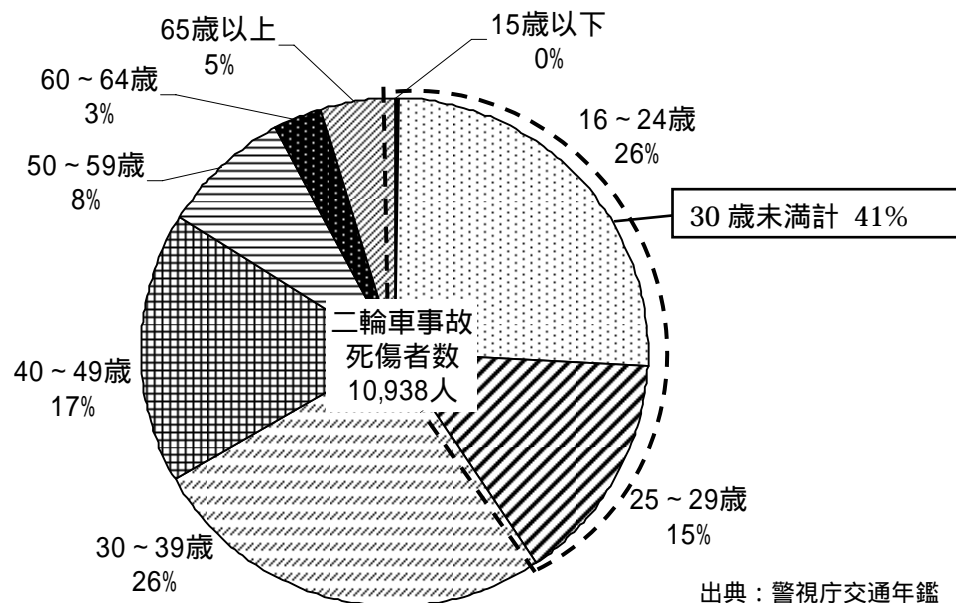


図5 年齢層別二輪車交通事故死傷者数の割合(東京都、平成22年度)

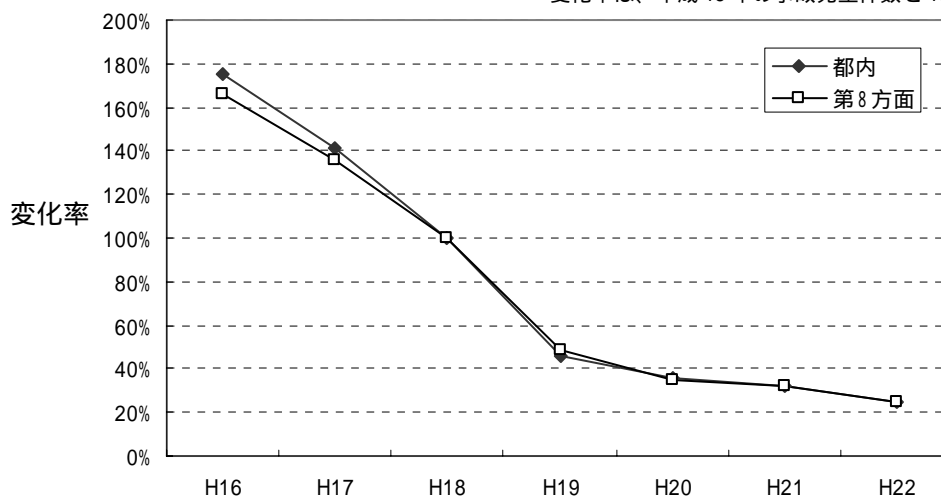
飲酒運転の交通事故の状況と課題

平成 19 年の飲酒運転に対する罰則強化以降、飲酒運転による事故件数は大幅に減少しており、一定の効果がみられます。しかし、依然として、飲酒運転事故発生時の死者発生割合は全事故平均に比べてかなり大きく、飲酒運転による事故の重大性は大きいといえます。

参考

飲酒事故発生件数の推移

第 8 方面：昭島、立川、東大和、府中、小金井、田無、小平、東村山、武蔵野、三鷹、調布の各警察署管内の合計
変化率は、平成 18 年の事故発生件数を 100% として算出



出典：警視庁交通年鑑

図 6 飲酒事故発生件数の推移 (H16～H22)

東京都の交通事故による死者発生割合の推移

表 4 交通事故による死者発生割合の推移(東京都) (H16～H22)

	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
飲酒運転事故	1.6%	2.5%	2.9%	5.5%	6.7%	5.5%	3.6%
全事故平均	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%

死者発生割合は死者数 / 事故件数で算出した

出典：警視庁交通年鑑

< 西東京市の交通事故の状況 >

表 5 年齢別、交通状態別の交通事故発生状況 (H19、H22)

交通事故発生状況					
	死傷者数(人)	H19	H22	増減数	増減率
子どもの交通事故	死亡	0	1	+1	-
	負傷者	105	69	-36	-
	計	105	70	-35	-33%
高校生の交通事故	死亡	0	0	+0	-
	負傷者	74	50	-24	-
	計	74	50	-24	-32%
成人の交通事故	死亡	0	0	+0	-
	負傷者	654	515	-139	-21%
	計	654	515	-139	-21%
高齢者の交通事故	死亡	2	1	-1	-
	負傷者	155	91	-64	-
	計	157	92	-65	-41%
歩行者の交通事故	死亡	1	2	+1	-
	負傷者	121	117	-4	-
	計	122	119	-3	-3%
自転車の交通事故	死亡	1	0	-1	-
	負傷者	443	270	-173	-
	計	444	270	-174	-39%
二輪車の交通事故	死亡	0	0	+0	-
	負傷者	178	106	-72	-
	計	178	106	-72	-40%
自動車の交通事故	死亡	0	0	+0	-
	負傷者	246	232	-14	-5.7%
	計	246	232	-14	-5.7%
計	死亡	2	2	+0	-
	負傷者	988	725	-263	-
	計	990	727	-263	-27%

出典：警視庁交通年鑑

3. 交通安全施策の方向

交通事故件数や死傷者数が減少傾向にある中で、さらに交通事故をなくし、安全で安心なまちづくりをするため、重点施策を定め、交通事故の実態や状況に十分対応した各種交通安全対策を関係機関が連携して推進します。

(1) 重点施策

ア 高齢者の交通安全の確保

市内では、高齢者の主な移動手段である歩行中又は自転車乗用中の交通事故死傷者が多くなっています。また、都内全体の傾向として、高齢ドライバー割合の増加に伴い、高齢者に主な過失があったとされる事故も増え、事故の危険性が高まっています。

高齢者の歩行中や自転車運転中の事故、自動車の事故を防止するため、歩道等の道路交通環境を整備するとともに、地域ぐるみで高齢者に対する交通安全教育を推進していきます。

イ 自転車の安全利用の推進

減少傾向にあるものの依然として市内の交通事故において占める割合の高い自転車事故を防止し、また、歩道を暴走する自転車や駅周辺の放置自転車等をなくすため、自転車の通行環境を整備するとともに、幅広い世代の自転車利用者に対して交通安全教育・啓発・キャンペーン等の取組みを推進し、交通ルールの遵守と運転マナーの向上を図ります。

ウ 二輪車事故の防止

都内では二輪車の事故が全死者数の3割近くを占め、全国の2割弱と比べると高くなっています。二輪車乗車中の事故防止対策は、今後も継続的に取り組まなければならない課題です。二輪車事故や無謀運転を防止するため、特に、若者に対する交通安全教育・啓発の充実を図るとともに、交通安全施設の整備を総合的に推進します。

エ 飲酒運転の根絶

飲酒運転は、自ら酒を飲み、なおかつ自動車を運転するという故意によって成り立っているという点で、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いえます。また、飲酒運転による交通事故は、重大な事故につながる危険性が非常に高くなっています。都内における飲酒事故は、危険運転致死傷罪の創設・厳罰化、道路交通法の罰則強化などもあり、大きく減少しています。一方で、事故の重大さを考え、飲酒運転を許さない社会環境を構築するため、飲酒運転の根絶を目指し、交通安全教育・啓発・キャンペーン等の取組みを推進します。

(2) 交通安全施策の方向

- ア 道路交通環境を整備します。
- イ 交通安全意識の普及及び徹底を図ります。
- ウ 救助・救急体制の整備を図ります。
- エ 被害者支援の充実を図ります。
- オ 公共交通の安全確保を図ります。

4. 計画の推進

(1) 行政機関

本計画の趣旨及び定める施策を踏まえ、地域の交通情勢や市民の生活に対応したきめ細かな事業を実施するとともに、他の行政機関や交通関係団体等と連携して、地域の実情に応じた効果的な交通安全対策を推進し、市民を交通事故から守っていきます。

(2) 事業者・交通関係団体・ボランティア

市民を交通事故から守るうえで、事業者は大きな役割を果たしています。自動車等を運行する事業者は、事業所を中心として、安全運転管理者、運行管理者等を通じた交通安全教育を推進するなど、交通事故防止に努めることが求められています。

また、地域における各交通関係団体やボランティアは、行政機関と連携して、主体的に、あるいは相互に協力しながら、効果的な交通安全対策事業を進めていくことが求められています。

(3) 市民

悲惨な交通事故をなくしていくためには、何よりも、市民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しいマナーの実践を習慣とすることが肝要です。

この計画が効果的に推進されるよう、市民の皆様も計画の担い手の一人となり、行政等と一緒に交通安全について考え、行動するとともに、地域で自助、共助の取り組みを進めていくことが求められます。

【第2部 講じようとする施策】

【 . 重点施策】

第1章 高齢者の交通安全の確保

1 道路交通環境の整備

高齢者が安全でかつ快適に通行できる歩行空間を確保するため、歩道や公共交通施設のバリアフリー化、高齢者の円滑な通行を支援する案内標識などの道路交通環境の整備に努めます。

2 交通安全意識の普及

加齢に伴う身体機能の変化、高齢者の事故発生実態を踏まえた交通安全教育を実施するとともに、交通安全運動期間などの機会をとらえ、高齢者にむけた交通安全意識の啓発活動等を行います。

3 利用しやすいバスの導入

高齢者や障害者をはじめ、だれもが利用しやすく、乗り降りしやすいノンステップバスの導入や利用環境の向上により、移動手段の充実を図ります。

第2章 自転車の安全利用の推進

1 自転車通行環境の整備

市内において占める割合の高い自転車事故の減少にむけ、自転車・歩行者・自動車それぞれの安全と安心を確保するため、自転車の通行環境の整備を推進します。

2 自転車利用者に対する交通安全教育

自転車利用者のルールの学習及びマナー向上のための啓発を行います。学校での安全教育や安全利用促進キャンペーン等を実施し、自転車事故の防止を図ります。

3 自転車駐車場の整備及び放置自転車対策の推進

駅前放置自転車の削減を図るため、新たな自転車駐車場の整備等の検討を行います。また、歩行者や緊急車両などの安全で円滑な通行を確保するため、自転車利用者に対して、放置防止の広報、啓発活動を行います。

第3章 二輪車事故の防止

1 交差点・カーブ地点の改良

二輪車事故防止のために、事故の起こりやすい交差点やカーブ地点の改良を進めます。そのため、路面改良や道路照明、路面表示、道路標識等の整備を図ります。

2 交通マナー意識の高揚

地域、職域等における交通安全講習会を、交通関係団体と連携しながら開催し、効率的な交通安全教育を推進します。また、若者に対して、二輪車の安全な利用に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

第4章 飲酒運転の根絶

1 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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のための広報啓発活動を推進するとともに、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、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

【 分野別施策】

第1章 道路交通環境の整備

交通安全の推進には、人、自転車、自動車が安全で円滑に通行できる道路や施設など道路交通環境の整備が不可欠です。そのため、道路の整備、交通安全施設の整備などの施策を推進します。また、高齢者や障害者をはじめ、だれもが安全かつ快適に移動することができるように、歩行空間のバリアフリー化や事故の増加が近年の課題となっている自転車通行環境の整備を進めます。

1 道路の整備

(1) 歩道の整備

歩行者及び自転車利用者を自動車交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩道未整備区間や歩道幅員の狭い区間について、整備を進めていきます。

また、平成 18 年に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)や平成 21 年に改正された「東京都福祉のまちづくり条例」も踏まえ、公共交通の旅客施設等とも連携を図りながら、障害者や高齢者を含むだれもが安全かつ快適に通行できる歩行空間を確保するため、歩道のバリアフリー化をめざし、車椅子がすれ違うことのできる広幅員歩道の整備、視覚障害者誘導用ブロックの設置、横断歩道等切り下げ部における歩車道の段差の解消など、障害者や高齢者を含む市民の誰もが安心して歩ける歩道の整備に取り組みます。

(2) 交差点の改良

ア 交差点は、その形状が歩行者及び車両の安全と交通の円滑化を確保するうえで非常に重要な要素であることから、右左折レーンの設置・隅切改良などの整備を進めます。

また、交通渋滞箇所及び交通事故のおそれのある箇所等において、ゼブラ導流帯の設置などの交差点改良を進めます。

イ 用地を取得して右折車線等の整備を行う「第 2 次交差点すいすいプラン」として市内 2 箇所(保谷小前交差点、保谷新道交差点)が東京都の計画に選定されています。

(3) カーブ地点の改良

見通しの悪い曲線道路等の改良として、路面表示、道路照明、防護柵、道路反射鏡、滑り止め舗装、視線誘導標の設置などの安全施設の整備を進めます。

(4) 自転車通行環境の整備

自転車交通は、手軽な交通手段として通勤、通学、買い物などの日常生活に利用されていますが、最近では、環境にやさしい乗り物としても自転車交通の利用が拡大しています。自転車、歩行者、自動車それぞれの安全と安心を確保するため、国や東京都の施策を注視し警視庁と連携を取りながら自転車通行環境の整備を推進します。

(5) 生活道路における交通事故防止対策の推進

生活道路での歩行者及び自転車利用者を当事者とする交通事故を防止するため、路側帯の広幅員化や道路標識の整備等による各種交通対策を図ります。

(6) 市街地の構造改善

道路、公園などの都市基盤を一体的に整備することにより地域の生活環境と交通環境を改善していきます。

2 交通安全施設の整備

(1) 路面表示の整備

道路幅員の変更箇所、車道の縁線を示す必要がある区間等に、路面表示（区画線、道路標示）の整備や夜間の視認性向上のための高輝度化を進めます。

(2) 道路標識等の整備

道路利用者に対して、的確な情報提供がなされるよう、わかりやすく見やすい道路標識の設置や汚損された標識の早急な回復作業を行います。また、高齢者や身体障害者の円滑な通行を支援する案内標識の整備を進めます。また、道路標識の乱立を防止するため、体系的な整備を図ります。

(3) 道路照明の整備

夜間の交通事故を防止するため、道路形態から危険度の高い交差点、横断歩道等に道路照明を整備します。また、広幅員、高木の植樹などにより従来の道路照明では満足な照度が得られにくい箇所についても、歩道交通の安全性・快適性を高めるため道路照明の改善を進めます。

(4) 防護柵の整備

歩行者の無秩序な車道の横断を抑制して歩行者の横断事故を防止し、また、車両の路外等への逸脱を防止し、車両乗員の傷害等を最小限にとどめるため、防護柵の整備を進めます。

(5) 信号機の整備・高度化

LED 信号機は、環境面及び安全面(視認性向上等)で大きな効果が見込まれます。更新期の信号灯器から LED 式信号灯器への交換を進めます。

(6) 道路反射鏡の整備

交差部等の見通し距離が不足している道路で、交通事故の発生のおそれがあり、事故防止効果が認められる箇所に道路反射鏡の整備を進めます。

(7) その他

道路交通の安全性と円滑性を高めるため、その他各種施設の維持補修に努めます。

3 道路利用の適正化

(1) 道路調整会議

道路の無秩序な掘り返しを防止し、また、道路交通に著しい支障を及ぼさないため、道路工事調整会議において、工事の施工時期、施工方法等を十分に協議し、道路工事を最小限度に抑えるよう調整します。

(2) 道路占用及び道路使用の抑制

道路交通の安全と円滑を確保するため、工作物の設置・工事等の道路の占用及び使用については、極力抑制する方針のもとに、適正な道路占用・道路使用許可を行います。

また、道路パトロールを実施しながら、許可条件の遵守、保安施設の整備等について指導を徹底します。

(3) 不法占用物件等の排除

交通事故の防止、歩行空間及び都市景観の確保を図るため、パトロールにより不法占用物件の撤去等の是正指導を行います。

4 駐車・駐輪施設の整備

違法な駐車・駐輪は交通渋滞の原因として都市交通の円滑化を妨げ、追突等交通事故の誘因、防災活動の際の障害となり、道路空間の有効利用の面からも、違法な駐車・駐輪の解決は課題となっております。

(1) 駐車場の整備

大規模店舗など自動車や自動二輪車の需要が多く見込まれる施設は、必要な駐車台数や自転車等駐輪台数を確保するため、駐車施設の整備に努めます。

また、自動二輪車の需要が多く見込まれる主要施設に対して自動二輪駐車場の整備について要請等を図っていきます。

(2) 自転車駐車場の整備

市内には鉄道駅は5駅あり、駅周辺には現在24か所の自転車駐車場があります。

今後の開発事業や交通需要の変化を考慮し、新たな自転車駐車場の整備等の検討を行います。

5 その他

(1) 交通安全総点検の推進

地域住民や道路利用者が主体となって関係機関がともに道路環境の点検を行うことにより、地域住民の交通安全活動への参加意欲を醸成するとともに、「誰もが安全に安心して利用できる道路交通環境づくり」を図ります。

また、児童の新入学時期や春の交通安全運動等の機会を捉えて、関係機関が協力し、防犯対策も含めた通学路の安全点検を実施します。

(2) 道路の緑化推進

「人にやさしい道づくり」・「周辺環境との調和」などを踏まえ、道路交通の安全と快適性を高めるとともに、避難道路としての安全性の向上・沿道の環境改善を目的に道路の緑化を推進します。

第2章 交通安全意識の普及及び徹底

交通安全の基本は、市民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しい交通マナーを身に付け、交通事故防止のため実践することです。

交通安全意識を社会のすみずみまで普及浸透させていくため、一人ひとりのライフステージに応じた段階的、体系的な交通安全教育を推進します。また、広報啓発活動の充実・強化により、家庭、学校、職域や地域社会における交通安全意識の高揚を図り、また飲酒運転の根絶のための規範意識の確立を目指します。

1 体系的な交通安全教育の推進

(1) 交通安全教育の推進指針

「交通安全教育指針」や「交通安全に関する教則」に基づいて、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、年齢、車両種別及び業種などの対象に応じた段階的な交通安全教育を計画的に実施します。

(2) 学校等における交通安全教育

幼児・児童・生徒を交通事故から守るには、日常の適切な指導と計画的かつ組織的な交通安全教育を行う必要があります。

そのため、家庭・学校・地域社会・関係諸機関相互の有機的な連携を深めながら、交通安全教育の一層の整備と充実を図っていきます。

ア 幼児期には、園外保育等における実践活動を通して、交通安全のきまりや歩行の仕方を理解させ、安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。

イ 小学生には、安全な歩行、乗り物（自転車等）の利用、身近な交通安全施設・交通規制などの理解を通して、安全な暮らしを送ることができる態度や能力の育成を図ります。また、警察署や教育委員会と連携して、市内小学校での自転車教室を通じた自転車教育を実施します。

ウ 中学生には、小学校での既習事項を中学生の発達段階に応じて確実に身に付けることができるようにするとともに、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、交通災害防止等に関する基本的事項の理解を深め、交通災害防止能力の育成を図ります。また、警察署と連携して、市内中学校での自転車教室（スクエアード・ストレート）を通じた自転車教育を実施します。

エ 高校生には、小・中学校での既習事項を確実にし、交通社会における良き社会人として、必要な交通マナーを身に付けさせ、特に自転車や二輪車の安全な利用に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

オ 特別支援学校の児童・生徒には、その障害の種別や状態及び発達段階に応じて、安全に関する基本的な事項についての指導を行い、危険を回避する能力の育成を図ります。

カ 学習指導要領に基づき、薬物乱用・飲酒等防止の指導については、小学校体育や中学校・高等学校の保健体育を中心に、学校教育全体を通じて、指導に取り組んでいきます。

(3) 高齢者に対する交通安全教育

老人クラブ等の高齢者が多数集まる場所において、加齢に伴う身体機能の変化、高齢者の事故発生実態等を踏まえた交通安全教育を実施するとともに、交通安全の呼びかけを積極的に行い、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

(4) 運転者に対する交通安全教育

地域、職域等における交通安全講習会を交通関係団体と連携しながら開催し、効率的な交通安全教育を推進します。特に、二輪運転者については、二輪車実技教室を中心とした交通安全指導を実施し、安全意識の高揚と安全運転技術の向上を図ります。

(5) 身体障害者に対する交通安全教育

身体障害者の安全な通行方法等について、関係機関・団体等と相互に連携を図り、交通安全教育を推進し、交通安全意識の高揚を図ります。

(6) 自転車利用者に対する交通安全教育

「自転車安全利用キャンペーン・駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を展開するなどして、自転車利用者のルールの学習及びマナー向上のための啓発を行い、また、自転車関係団体と連携しながら、自転車の安全利用を促進するキャンペーンなどを展開し自転車の点検整備・自転車の正しい利用を促進し、自転車事故の防止を図ります。

(7) 交通安全教育推進のための教材資料の充実

学校教育用教材の配布や交通安全啓発用ビデオの学校・民間団体へ貸出し等の充実に図ります。

2 地域社会における交通安全意識の啓発

(1) 交通安全協会を主体とした交通安全教育の推進

交通事故の防止のため、組織の増強、活性化を図りながら、各種対策を推進します。

ア 子ども対策

a 「新入学児童交通安全の集い」等の参加・体験的行事を通して、未就学児童の交通安全に関する習慣、態度、能力の育成指導を行います。

b 「交通少年団」の団員加入を促進するとともに、団体活動を通して、子どもの交通安全意識の普及浸透を図ります。

イ 若年者対策

関係機関と連携し、二輪実技講習会などを実施し、若者の交通安全意識の高揚を図ります。

ウ 高齢者対策

高齢者の事故防止及び重大事故防止を目的に、交通安全運動等において、交通事故多発交差点での交通安全の啓発活動を行います。

エ 自転車利用者対策

自転車関係組織の拡大と活動の促進を図り、連携の下、自転車安全教室等により自転車の正しい利用を促進して、自転車事故の防止を図ります。

オ その他の対策

交通安全施設の整備点検、また各種行事における警備・交通整理・誘導等の協力支援を通して、地域社会における交通安全意識の高揚を図ります。

(2) 地域、家庭における交通安全教育の推進

ア 地域においては交通安全意識を普及浸透させていくため、地域の交通安全組織を拡大・充実させるとともに、その指導者の育成を図り、交通安全教育の計画的な運用に努めます。また、出前講座など市民との直接対話等により、交通安全の知識等の啓発を図ります。

イ 家庭においては親が中心となって交通の身近な話題を取り上げ、家庭で交通安全について話し合いが行われるよう、各種の組織を通じて情報の提供を行い、交通ルールと交通マナーの普及浸透を図ります。

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

ア 交通安全運動

市民一人ひとりに交通安全思想の普及浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけることにより、安全で快適な交通社会の実現を目指して、春・秋の全国交通安全運動、年末のT O K Y O交通安全キャンペーンを実施します。運動の推進に当たっては、行政機関、交通関係団体、事業所と連携し、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進するなど、市民参加型の交通安全運動を展開します。

イ 交通安全日

原則として毎月10日を「交通安全日」とし、交通実態に即した地域、学校、職場ぐるみの交通安全活動を促進することにより、交通安全思想の普及浸透に努めます。

ウ 暴走族追放強化期間

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月間とし、暴走族追放気運の高揚、若者の交通安全マインドの向上等を促進し、二輪車による事故防止を推進します。

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(1) 広報活動の実施

市民ひとり一人に交通安全意識の普及徹底を図り、交通安全行動の実践を定着化させるため、市報、ホームページ、ポスター等の広報媒体、交通安全運動等の行事、各種会合等のあらゆる機会を通じて効果的な広報活動を推進します。

(2) 交通安全運動・交通安全フェア等行事の充実

春・秋の全国交通安全運動、T O K Y O交通安全キャンペーン、交通安全フェア等の内容の充実や改善を図り、交通安全意識のより一層の普及徹底に努めます。

(3) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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のための広報啓発を進めるとともに、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など、飲酒運転を許さない社会環境づくりに取り組み、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

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、他のものを安全に自宅に送る物(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です。

(4) チャイルドシート及びシートベルトの着用の推進

チャイルドシートと後部座席を含むシートベルトの正しい着用の徹底の啓発活動等に努めます。

(5) 災害への備えに関する広報啓発

災害時は緊急交通路においては、車両を絶対使用しないこと、走行中の車両は道路の左側直ちに止めること等、大震災発生時の対処について、各種広報媒体を活用し、周知していきます。

4 学童交通擁護員の配置

学童交通擁護員を配置し、児童の登下校時の交通安全を確保しながら、運転者・地域社会の交通安全意識の高揚を図ります。

5 西東京市交通安全協力員の設置

市長が委嘱する交通安全協力員（各小学校2人の児童保護者の方）により、広範な交通安全対策を推進します。

6 放置自転車対策の推進

警察署や関係機関との幅広い連携のもと、取り締まりや広報などにより放置自転車対策を推進します。放置自転車禁止区域における自転車や原動機付自転車の放置に対する指導・警告及び放置自転車等の移送撤去等を適切に実施します。

道路や歩道に置かれた自転車等は、歩行者の通行を妨げるだけでなく、交通事故の原因や救急・防災活動の際の障害にもなります。だれもが快適な生活をおくれるよう、市民の皆さまには、通学・通勤・買い物等で自転車を利用する際は自転車駐車を利用するよう呼びかけます。

第3章 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の尊い命を救うため、高度な知識と専門的な救助・救急技術を持った隊員の育成並びに車両、資器材の整備によって、救助救急体制の充実を図ります。また、救急医療機関等との連携を強化し、応急手当の普及啓発を推進します。

1 救助・救急体制の充実

消防隊による交通救助体制を充実強化します。

2 応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進

救急隊が到着するまでの間、現場に居合わせた人（バイスタンダー）によって早期に適切な応急救護処置が行われるよう、市民に対して救命講習・応急手当講習等を推進します。

また、真に救急車を必要とする市民に対して、適切かつ効果的に救急隊が対応できる体制を構築できるように、緊急性に係る相談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」の利用を促進します。

3 救急医療機関の協力体制の確保

負傷者を迅速・円滑に医療機関へ収容するため、西東京救急業務連絡協議会及び西東京市医師会等を通じて、地域医療機関との連携体制をより一層強化します。

4 災害時の交通安全の確保

大震災発生時には、緊急交通路において交通規制を実施し、救出救助車両等の通行及び避難誘導のための緊急交通路を確保します。また、緊急車両等の通行を確保するため、緊急道路障害物除去作業を実施します。

第4章 被害者の支援

交通事故に関する被害者等からの様々な相談への的確な対応は、被害者の支援に有効です。交通事故相談など交通事故被害者等に対する支援に努めます。

1 交通事故相談業務の充実

交通事故に関連する様々な相談に応じるため、(財)日弁連交通事故相談センター東京支部からの派遣弁護士による無料市民相談を、田無・保谷庁舎それぞれの市民相談室にて月1回実施するなど、交通事故被害者等からの相談に対応するため窓口を開設しています。

2 東京都市町村民交通災害共済への加入促進

市民の交通災害に関し、適切な救済を行うことを目的として、加入者が事故にあわれた場合には、見舞金、交通遺児年金が支給される東京都市町村民交通災害共済を実施しています。制度につきましては、市報等を通じ案内し加入促進のPRをしていきます。

また、自転車運転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、自転車の賠償責任に関する各種保険制度の普及啓発を図ります。

第5章 公共交通の安全確保

公共交通は、利用者からの常に高い信頼性を確保している必要があります。

また、公共交通の事故は、ひとたび発生するとその被害は甚大なものとなり、他の交通手段の代替利用の必要性が生じるなど市民の交通行動にも重大な影響をもたらします。そのため、交通環境の整備・安全な運行の確保を図ります。

1 鉄道交通環境の整備

(1) 利用しやすい駅施設等の整備

障害者や高齢者をはじめ、だれもが容易に利用できる駅施設等のバリアフリー等の整備を推進してきました。引続き、整備を推進します。

(2) ホームでの安全確保

ア 利用者の方への対策として視聴覚障害の方をはじめ、だれでも利用しやすい案内表示や誘導ブロックの整備

イ 列車進入の注意喚起として列車接近自動放送装置や進入警報装置の設置

ウ 線路へ転落した際の対策として、非常通報装置やホーム下避難場所、車両間転落防止用外ホ口の整備

これらを通じて、利用者の安全確保に努めます。

(3) 踏切道の安全を図るための措置

踏切保安施設の整備を推進します。また、踏切支障時における報知装置の操作の周知徹底を図るため、操作方法を記した立て看板の設置等により踏切の安全通行の啓発活動に努めます。

(4) 踏切の改良

交通渋滞の発生しやすいボトルネックになっている踏切については、行政や事業者等の関連機関と改良について協議に努めます。

(5) 地震対策

地震時の安全輸送のため、早期地震警報システムの導入を図ります。

2 路線バス交通環境の整備

(1) 運行管理の充実

乗務員の安全運転確保のため対面点呼等の実施の強化など日常の取組みに加えて、事業所による各種安全教育を実施するほか、運行管理者等の資質及び安全意識の向上を図り、安全輸送の確保に努めます。

(2) 利用しやすいバスの導入及び利用環境の向上

高齢者や障害者をはじめ、だれもが乗り降りしやすいノンステップバス等の導入や利用環境向上に取り組み、移動手段の充実を図ります。

(3) 公共交通の利用の促進

現在5ルートあるコミュニティバスについては、さらなる利便性の向上を図るため、今後の都市計画道路などの整備状況に合わせた見直しを検討します。

現行の路線バスについては、バス接近表示や目的地までの所要時間を表示するバスロケーションシステム等運行管理システムの導入により、公共車両であるバスの利用を促進します。