

## 第5章 公共交通の安全確保

公共交通は、利用者の常に高い信頼性を確保していく必要があります。

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 鉄軌道交通環境の整備

#### (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整備を推進してきました。引続き未整備箇所について、整備を推進します。

#### < 市内5駅の整備等概要 >

駅名	平成17年度 1日平均乗降客	平成18年10月現在	
		バリアフリー対策	駅前整備
田無駅	73,783人	改札内外整備済	北口整備済
西武柳沢駅	17,282人	改札内外整備済	南口整備済
東伏見駅	23,659人	改札内外整備済	整備済
ひばりヶ丘駅	66,033人	改札内整備済 改札外整備済(南口)	南口整備済
保谷駅	52,954人	改札内外整備済	(北口)整備済 (南口)工事中
合計	233,711人		

#### (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 万一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以上を通じて、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や、自動車教習所内において踏切の安全通行の啓発活動に努めます。

< 市内の踏切の状況 >

平成18年10月現在

通行	構造	箇所数
自動車可	踏切支障報知装置(押しボタン)設置	17
	(うち踏切支障検知装置併設)	(16)
歩行者のみ		5
合計		22

### (4) 踏切の改良

ボトルネックになっている踏切については、行政等関連機関と改良について協議に努めます。

### (5) 地震対策

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り組みはもとより、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。

< 市内5駅前からの乗車人数 >

駅名	平成17年度平日の平均乗車人数	
	西武バス	関東バス
田無駅	7,896人	乗り入れなし
西武柳沢駅	366人	3,764人
東伏見駅	240人	40人
ひばりヶ丘駅	16,011人	乗り入れなし
保谷駅	4,185人	278人
合計	28,698人	4,082人

## (2) 利用しやすいバスの導入

高齢者や障害者をはじめ、だれもが乗り降りしやすいノンステップバス等の導入を進め、移動手段の充実を図ります。

<「移動円滑化構造基準 / 自動車」より抜粋>

(乗降口)
有効幅は、80cm以上であること。
スロープ板その他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。
(床面)
床面の地上面からの高さは、65cm以下でなければならない。
(車いすスペース)
車いすを固定することができる設備が備えられていること。
(運行情報提供設備等)
自動車の前面、左側面及び後面に、自動車の行き先を見やすいように表示しなければならない。

## (3) 自動車排出ガスの抑制

信号待ち・交通渋滞等による停車(アイドリング・ストップの対象から除外される場合。)に際して、手動でのエンジン停止を実行します。

また、東京都環境確保条例(略称)の施行に伴い粒子状物質減少装置(DPF等)の装着、天然ガス(CNG)車の導入を促進します。

## (4) 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、見直しの検討を図ります。

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時代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。