

# 西東京市交通安全計画

(素案)

平成19年 月

西東京市交通安全対策会議

## 【目次】

### 第1部 総論

1 計画策定の考え方 .....	P 3
2 交通事故の状況と課題 .....	P 3
3 交通安全施策の方向 .....	P 6
4 計画の推進 .....	P 7

### 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 .....	P 11
第2章 自転車の安全利用の推進 .....	P 12
第3章 二輪車事故の防止 .....	P 12

#### 分野別施策

#### 第1章 道路交通環境の整備

1 道路の整備 .....	P 13
2 交通安全施設の整備 .....	P 14
3 道路利用の適正化 .....	P 15
4 駐車・駐輪施設の整備 .....	P 15
5 その他 .....	P 16

#### 第2章 交通安全意識の普及及び徹底

1 体系的な交通安全教育の推進 .....	P 17
2 地域社会における交通安全意識の高揚 .....	P 18
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化 .....	P 20
4 学童交通擁護員の配置 .....	P 21
5 西東京市交通安全協力員の設置 .....	P 21
6 放置自転車対策の推進 .....	P 21

#### 第3章 救助・救急体制の整備

1 救助・救急体制の充実 .....	P 22
2 応急手当等の普及啓発の推進及び 救急車の適正利用の促進 .....	P 22
3 救急医療機関の協力体制の確保 .....	P 23

#### 第4章 被害者の支援

1 交通事故相談業務の充実 .....	P 24
2 東京都市町村民交通災害共済への加入促進 .....	P 24

## 第5章 公共交通の安全確保

- 1 鉄軌道交通環境の整備 ..... P 2 5
- 2 路線バス交通環境の整備 ..... P 2 6

# 第1部 総論



北原交差点周辺

## 第1部 総論

### 1 計画策定の考え方

#### (1) 計画策定の主旨

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。しかしこの傾向を定着させ交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故がない社会を実現することを目指す必要があります。

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。人命尊重の理念に立って、交通事故のない市民が安全で安心して生活できる「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、市及び関係機関そして市民の自助、共助の取組みが一体となって、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8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、総合的かつ計画的に推進するための大綱です。

ウ 本計画の期間は、平成18年度から平成22年度までの5か年です。

### 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8年400人を割り300人台に減少し、平成11年まで続きました。平成12年には400人台に増加しましたが、平成13年以降は再び300人台と減少し、平成17年には289人まで減少しています。(第8次東京都交通安全計画<交通事故等の状況>)市内におきましては、平成17年中の交通事故発生件数は1,037件で、平成16年の1,074件と比較し37件の減で、また、死傷者数につきましては、1,130人で平成16年と比較し34人の減となっております。

#### 高齢者の交通安全確保の必要性

高齢者の交通事故を減少させるためには、高齢者の交通行動を踏まえた交通安全対策を推進する必要があります。つまり、歩行者、自転車利用者及び自動車運転者の各々の特性を捉えた高齢者安全対策が必要です。

## **自転車の安全利用**

自転車台数は年々増加し、その利用層は幅広く、利用範囲も広がっています。しかしながら自転車に関係した事故も増加しております。交通事故原因としては、信号無視、安全不確認、夜間の無灯火走行など交通違反やマナーの低下があげられており、最近では、死亡事故も発生するなどその対策が必要となります。

## **二輪車事故の防止**

都内の二輪車(原動機付自転車を含む。)乗車中の交通事故死者数は、平成17年に79人となり、この10年間では、はじめて100人未満となりましたが、依然として全死者数の3割近くを占めています。二輪車の運転に関わる者、特に若年層に対する安全運転意識の高揚及び運転技能の向上を図る対策が必要となります。

< 市内の交通事故の状況 > (交通事故白書・警視庁田無警察署・田無地区交通安全協会連合会より)

交通事故発生状況					
年別	発生件数 (件)	死傷者数(人)			
		死亡	重傷	軽傷	計
平成16年	1,074	1	12	1,151	1,164
平成17年	1,037	3	7	1,120	1,130
増減	-37	+2	-5	-31	-34
(%)	-3.4%	+200%	-41.7%	-2.7%	-2.9%
子どもの交通事故					
平成16年	105	0	0	123	123
平成17年	134	0	0	140	140
増減	+29	0	0	+17	+17
(%)	+27.6%	±0%	±0%	+13.8%	+13.8%
高校生の交通事故					
平成16年	54	0	0	54	54
平成17年	35	0	0	35	35
増減	-19	0	0	-19	-19
(%)	-35.2%	±0%	±0%	-35.2%	-35.2%
高齢者の交通事故					
平成16年	235	1	1	150	152
平成17年	210	2	3	215	220
増減	-25	+1	+2	+65	+68
(%)	-10.6%	+100%	+200%	+43.3%	+44.7%
歩行者の交通事故					
平成16年	131	1	3	125	129
平成17年	158	1	2	152	155
増減	+27	0	-1	+27	+26
(%)	+20.6%	±0%	-33.3%	+21.6%	+20.2%
自転車の交通事故					
平成16年	543	0	5	505	510
平成17年	536	1	2	510	513
増減	-7	+1	-3	+5	+3
(%)	-1.3%	+100%	-60.0%	+1.0%	-0.6%
二輪車の交通事故					
平成16年	264	0	4	218	222
平成17年	243	0	3	243	246
増減	-21	0	-1	+25	+24
(%)	-8.0%	±0%	-25.0%	+11.5%	+10.8%

### 3 交通安全施策の方向

交通事故をなくし、安全で安心なまちづくりをするため、重点施策及び施策の方向を定め、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

高齢者の運転免許保有人口は増加し、事故の危険性も高くなっております。また、多くの高齢者の移動手段は、主に歩行又は自転車等の利用です。自動車事故や高齢者の歩行中及び急速に増加している自転車運転中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

急速に増加している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にあふれる放置自転車等をなくすため、自転車利用者に対する交通安全教育・啓発・キャンペーンなどの取り組みを推進し、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

都内でも全死者数の3割近くを占める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、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。

#### (2) 交通安全施策の方向

ア 道路交通環境を整備します。

イ 交通安全意識の啓発を図ります。

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、市や警察署と連携して、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

悲惨な交通事故を無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です。

市民の皆さまも、ぜひ、本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、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



自転車教室(東小学校校庭)

## 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

都内では、高齢者の交通事故者数は、その8割以上が歩行中または、自転車乗用中によるものなので、バリアフリー化された歩道の整備や高齢者に見やすい標識など道路交通環境の整備に努めます。

##### 2 夜間・薄暮時の交通安全

歩行者・自転車利用者双方の交通安全を図るため、薄暮時や夜間にスポーツリフレクターなどの反射材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、広報啓発活動を行います。

##### 3 交通安全意識の普及

交通状況に応じて安全に道路等の通行するために必要な交通ルールや加齢によって生じる身体機能の変化が及ぼす影響等、交通安全運動期間や「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」の展開時など機会をとらえ、高齢者を対象として交通安全意識の啓発活動等を行います。

##### 4 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等の導入を進め、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

自転車は、便利で手軽な交通手段として通勤、通学、買物などの日常生活に利用されています。環境負荷の軽減、交通渋滞の緩和などの交通面だけでなく、健康増進面からも効果が期待されています。

安全で安心できる自転車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

自転車乗用中の交通事故等、自転車に関係した事故が高い水準で推移する状況にあります。また、自転車が歩行者に衝突し死傷させるなど、加害者になる場合などの補償問題が近年大きく取り上げられております。

自転車利用のマナーの向上や、ルール遵守など啓発に取組みます。

### 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、自転車駐車場の整備を進めます。

また、駅周辺の放置自転車を追放し、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、啓発及びその充実強化を図ります。

## 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は、事故の起こりやすい交差点やカーブ地点の改良を進めることが大切です。そのため、路面改良や道路照明の増灯、道路標識等の整備を図ります。

### 2 交通マナー意識の高揚と安全運転技術の向上

地域、職域等における運転講習会を積極的に開催し、交通関係団体と連携し、効率的な交通安全教育を推進します。若者に対しては暴走追放気運の高揚等が必要です。二輪運転者については、実技教室を中心に交通安全指導を実施し、交通安全意識の高揚と安全運転技術の向上を図ります。

## 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、人と車が安全で円滑に進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、安全・安心な生活道路の構築、渋滞対策などの施策を推進します。

また、交通バリアフリー法(高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律)の施行を踏まえ、駅、公共施設、福祉施設の周辺地区等を中心に、歩行空間のバリアフリー化を進めます。

#### 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、交通バリアフリー法の施行も踏まえ、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、質の高い歩道の整備を進めます。

##### (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恐れのある箇所についてゼブラ導流帯の設置など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動車交通から自転車交通への転換が促されています。

安全で安心できる自転車通行環境の整備を推進します。

(5) 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うとともに、道路標識の乱立を防止し体系的に整備します。

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。

(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設置を進めます。

(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とともに、副次的に運転者の視線を誘導するため、防護柵の整備を進めます。

(5) 道路反射鏡

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。

(6) その他

道路交通の安全と円滑を高めるため、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、保安施設の整備等を指導徹底します。

(3) 不法占用物件等の排除

交通事故の防止、歩行空間、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

路上駐車・駐輪は交通渋滞の原因として都市交通の円滑化を妨げ、二輪車の駐車車両への追突等交通事故の誘因、防災活動の際の障害となり、また、道

路の有効利用等の面からも、その解決が課題となっております。

(1) 駐車場の整備

駐車場法の一部改正に伴って、自動車に大型自動二輪及び普通自動二輪も含まれるようになりました。大規模店舗など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者駐車場の整備について要請等図っていきます。

(2) 自転車駐車場の整備

市内には5駅あり、駅周辺には、現在26か所の自転車駐車場があります。今後、ひばりヶ丘駅南口の都営亦六住宅跡地の開発事業に伴い、新たに自転車駐車場の整備を図ります。

## 5 その他

(1) 通学路の安全点検

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) 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。

(3) 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、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るとともに、広域啓発活動の充実・強化に努めます。

### 1 体系的な交通安全教育の推進

#### (1) 幼児・児童・生徒に対する交通安全教育

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・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、実践活動を通して、交通安全のきまりを理解させ、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、安全な走行、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、安全な生活を営むことができる態度や能力の育成に努めます。

ウ 中学生には、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に努めます。

エ 高校生には、交通社会における良き社会人として、反社会的行為について理解させながら、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 養護(特別支援19年4月1日以降)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事項についての指導に努めます。

- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 自転車利用者に対する交通安全教育  
「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確立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。
- (5) 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・交通安全啓発用ビデオの学校・民間団体へ貸出しシステム等の充実を図ります。

## 2 地域社会における交通安全意識の高揚

- (1) 交通安全協会を主体とした交通安全教育の推進  
交通事故の防止をするため、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 「交通安全親子の集い」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、二輪実技講習会を実施するなどし、若者の交通安全意識の高揚に努めます。

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、「ミニ交通安全運動」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 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に努めます。

(2) 家庭、学校、職域、地域における交通安全教育の推進

ア 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。

イ 小・中・高等学校等においては

教職員の方々のご協力を得ながら、それぞれの児童・生徒に応じた交通安全教育活動を推進します。

ウ 職域においては

事業所を中心とした各種安全運転講習会を実施するほか、安全運転管理者、運行管理者等を通じ交通安全教育活動を推進します。

エ 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。

(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TOKYO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 飲酒運転の根絶

飲酒運転に起因する交通事故が後を絶ちません。飲酒運転による交通事故は、重大事故につながる危険性が非常に高く、被害者及びその家族、加害者側の家族等多くの人々を不幸にします。飲酒運転を許さない社会環境を構築するため、あらゆる機会を捉え飲酒運転の根絶を呼びかけます。

#### ウ 交通安全日

原則として毎月10日を「一日交通安全運動の日」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。

#### エ 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、懸垂幕、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、TOKYO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) シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進

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

#### 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

「自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、関連機関が連携しながら、駅周辺等の放置禁止区域における、自転車・原動機付自転車利用者の指導・警告及び放置自転車等の移送撤去等適切に措置します。

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。

##### < 市内の放置自転車等の状況 >

放置自転車対策状況	17年度	16年度	15年度	14年度
撤去した自転車	10,495(台)	10,656(台)	10,341(台)	10,946(台)
返還台数	6,055(台)	6,107(台)	6,463(台)	6,160(台)
返還率	57.7%	57.3%	62.5%	56.3%
撤去した原動機付自転車	180(台)	174(台)	181(台)	161(台)
返還台数	154(台)	159(台)	155(台)	141(台)
返還率	85.6%	91.4%	85.6%	87.6%
合計	10,675(台)	10,830(台)	11,522(台)	11,107(台)
返還台数	6,209(台)	6,266(台)	6,618(台)	6,301(台)
返還率	58.2%	57.9%	57.4%	56.7%

(都市整備部交通計画課・事務報告)

### 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人命を救うため、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・救急体制の充実強化を図ります。

#### 1 救助・救急体制の充実

消防救助隊等による交通救助体制を充実強化します。

##### < 事故発生時の対応 >

通常交通事故	救急隊及び救助資器材を積載するポンプ隊が対応します。
特異な交通事故等	救急隊及びポンプ隊のほか、高度な救助資器材を積載する特別救助隊及び消防救助機動部隊(ハイパーレスキュー隊)等が、さらに、災害医療派遣チーム(東京DMAT)も出場し、医師と消防隊とが連携し救命処置を行います。
多数傷病者発生時	要救助者、負傷者の人数等、事故の規模に応じて、救助特別第1～第3出場、救急特別第1～第4出場を指令して、消防救助機動部隊、特別救助隊及びスーパーアンビュランス(1台で多数の傷病者を収容する特別救急車)等が出場します。

##### < 平成17年次 救助・救急の状況(西東京市内) >

救急活動内容	出動件数	救助活動内容	出動件数
急病	5,085件	火災	2件
交通事故	978件	交通事故	64件
一般負傷	1,300件	建物工作物	119件
その他	732件	その他	19件

#### 2 応急手当等の普及啓発の推進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、緊急性に係る相談や医療機関の案内サービスの充実を図る等、救急車適正利用の促進に努めます。

### 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。

## 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に的確に対応することは、被害者の支援に有益なことです。

そのため、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。

<交通事故相談受付件数>

年 度	17年度	16年度	15年度	14年度	13年度
相談件数	139(件)	128(件)	193(件)	152(件)	137(件)

(市民生活部生活文化課・事務報告)

### 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、東京市町村総合事務組合と協定し、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。

## 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。

平成19年 月

## 西東京市交通安全計画

編集 西東京市交通安全対策会議

発行 西東京市都市整備部交通計画課

(西東京市交通安全対策会議事務局)

〒202 - 8555 東京都西東京市中町一丁目5番1号

電話042 - 464 - 1311(代) 内線2471