

西東京市交通安全計画【概要版】

第1部第1章 西東京市交通安全計画策定の考え方

■ 計画策定の主旨

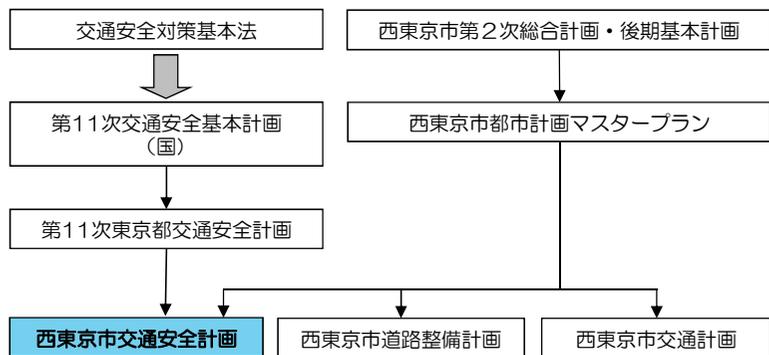
交通事故発生件数は、減少傾向にある一方で、高齢者の交通事故や自転車の危険な利用等の課題が顕在化しています。

また、新型コロナウイルス感染症の影響によって、市民のライフスタイルや交通行動が大きく変化しています。

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。

■ 計画の性格・位置付け

本計画は、交通安全対策基本法の規定により策定する、本市の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策を推進するための計画であり、東京都が定める「第11次東京都交通安全計画」並びに本市の上位計画である「西東京市第2次総合計画・後期基本計画」、「西東京市都市計画マスタープラン」、「西東京市交通計画」及び「西東京市道路整備計画」との整合を図ります。

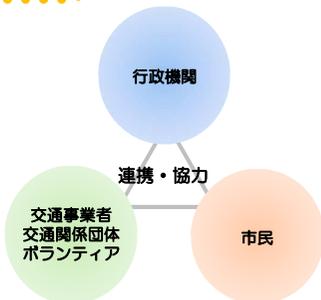


■ 計画の期間

令和3年度から令和7年度まで（5年間）

■ 計画の推進

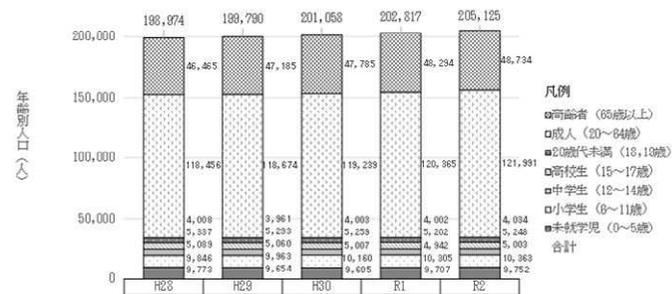
計画の推進にあたり、行政機関、交通事業者、交通関係団体、ボランティア、市民が連携し、交通事故の防止に向けて、相互に協力しながら、効果的な交通安全対策を推進します。



第1部第2章 西東京市の現状と交通事故の状況

■ 年齢別人口の推移

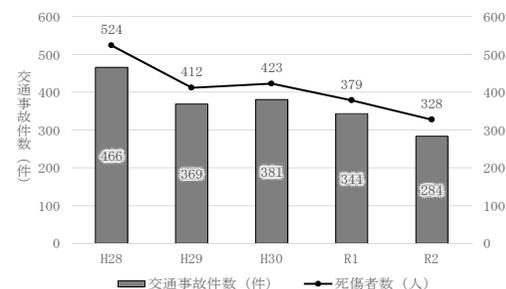
- 市の人口は令和2年で205,125人、平成28年から増加傾向
 - 年齢別で見ると、小学生や18歳以上の人口が増加傾向
- ※各年1月1日時点人口



■ 交通事故の状況

① 交通事故件数及び死傷者数

- 交通事故件数と死傷者数は減少傾向
 - 令和2年の交通事故件数は284件、死傷者数は328人（うち死者数1人）
- ※死傷者数は、第1当事者及び第2当事者の合計である。



② 各種交通事故関与件数

- 高齢者の交通事故は、減少傾向（総数の約19.9%）
- 子どもの交通事故は、減少傾向（総数の約3.0%）
- 自転車の交通事故は、減少傾向（総数の約20.1%）
- 二輪車の交通事故は、横ばい傾向（総数の約10.2%）
- 飲酒事故は、横ばい傾向（総数の約0.5%）

※第1当事者及び第2当事者の合計を交通事故関与件数としている。

	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故関与件数の総数（件）	932	738	762	688	568
以下は、交通事故関与件数の総数の内、項目ごとに集計し、抜粋したもの					
高齢者の事故（件）	163	127	147	146	113
割合	17.5%	17.2%	19.3%	21.2%	19.9%
子どもの事故（件）	38	25	24	19	17
割合	4.1%	3.4%	3.1%	2.8%	3.0%
自転車事故（件）	221	174	182	172	114
割合	23.7%	23.6%	23.9%	25.0%	20.1%
二輪車事故（件）	69	68	57	56	58
割合	7.4%	9.2%	7.5%	8.1%	10.2%
飲酒事故（飲酒有り）（件）	2	0	2	2	3
割合	0.2%	0.0%	0.3%	0.3%	0.5%

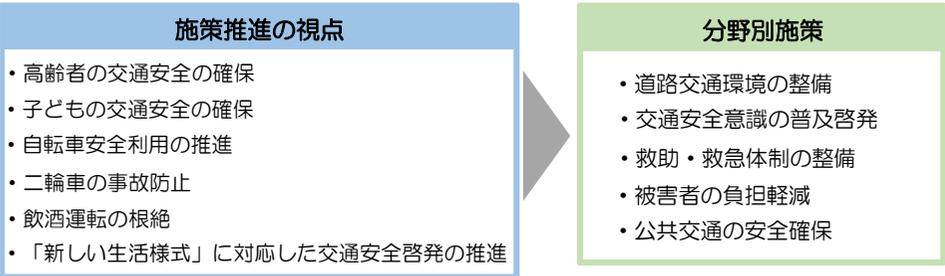
③ その他の事故発生状況

- 時間帯別事故発生状況は、8時～10時、16時～18時で事故が比較的多く発生
- 道路の種類別事故発生状況は、都道と市道での事故が大半を占めており、平成29年から市道に比べて都道での交通事故が増加傾向
- 事故類型別事故発生状況は、人対車両の事故では横断中の事故が多く、車両相互事故では追突や出会い頭が多い

💡 策定のポイント

策定にあたっては、高齢者や子どもの交通安全や自転車の安全利用の推進等、**前計画で設定した施策を継続して取り組むとともに**、新型コロナウイルス感染症の影響により、市民のライフスタイルが大きく変化している状況を踏まえ、施策推進の視点として、『**新しい生活様式**』に対応した交通安全啓発の推進を新たに位置付け、各種施策に取り組みます。

安全で安心なまちを実現するため、以下の**6つの施策推進の視点**を定め、その視点に基づく**5つの分野別施策を設定**し、市民や関係機関等と連携し、交通安全施策を推進します。



施策推進の視点

1. 高齢者の交通安全の確保

高齢者の交通事故の状況や、高齢の歩行者が横断歩道外を横断していたことにより、乗用車に衝突するといった死亡事故の発生状況を踏まえ、引き続き、道路交通環境の整備や交通安全意識の普及啓発等に取り組みます。

2. 子どもの交通安全の確保

子どもの交通事故は他の年齢層に比べて少ないですが、次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていく必要があります。

子どもの交通事故をゼロにするため、通学路や生活道路の安全確保、交通ルールを理解・定着させるための交通安全教育の充実等に取り組みます。

3. 自転車安全利用の推進

自転車の利用機会が増えている一方で、自転車利用者の交通ルール違反など、危険な行為がみられる状況となっています。

そのため、学校での安全教育推進や、自転車利用者へのヘルメット着用の啓発など、関係機関が連携し、自転車の安全利用を推進していきます。

4. 二輪車の事故防止

二輪車による交通事故は、重大な事故に繋がる危険性が高いため、事故防止に向けて、道路交通環境の整備や、被害を軽減するためのヘルメットの正しい装着や胸部プロテクターの着用促進に向けた啓発等、二輪車の安全対策を推進します。

5. 飲酒運転の根絶

近年、危険運転致死傷罪の創設・厳罰化や道路交通法の罰則強化等もあり、飲酒運転の事故関与件数は大きく減少していますが、根絶には至っていない状況です。

アルコールは人の認知判断能力を低下させ、重大な事故に繋がる危険性が高いため、飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立に取り組みます。

6. 「新しい生活様式」に対応した交通安全啓発の推進

新型コロナウイルス感染症の影響により、市民のライフスタイルや交通行動が大きく変化しています。従前の取組に加え、ウェブサイト等の各種広報媒体の活用や対面によらない交通安全に関する広報啓発活動について取り組みます。

第1章 道路交通環境の整備

西東京市道路整備計画を踏まえ、交通安全の観点により、道路の整備や交通安全施設の整備等の施策を講じる場合は、関係機関とともに取り組みます。

- 道路の整備
- 交通安全施設の整備等
- 道路利用の適正化
- 駐車・駐輪施設の整備
- 放置自転車対策の推進
- その他



《項目追加》P18
・無電柱化の推進

第2章 交通安全意識の普及啓発

交通ルールやマナーに関する理解と安全行動を促すため、段階的・体系的な交通安全教育、地域社会における交通安全意識の啓発等、交通安全活動における啓発活動の充実・強化に取り組みます。

- 体系的な交通安全教育の推進
- 地域社会における交通安全意識の啓発
- 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化
- 放置自転車対策の意識啓発



《項目追加》P21
・横断歩行者の安全確保に関する教育
《内容追加》P19
・学校等における交通安全教育に『「新しい生活様式」に対応した交通安全教育の推進』を追加



《項目追加》P24
・薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進

分野別施策

第3章 救助・救急体制の整備

交通事故による死傷者が多くいることから、交通事故による負傷者の救命効果の向上を図るため、以下の取組を推進します。

- 救助・救急体制の充実
- 応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進
- 救急医療機関の協力体制の確保
- 災害時の交通安全の確保



《内容追加》P25
・「新しい生活様式」に対応した広報啓発活動を追加

第4章 被害者の負担軽減

交通事故による被害者の負担を軽減するため、以下の取組を推進します。

- 交通事故相談
- 自転車損害賠償保険等の加入義務化に関する普及啓発
- 東京都市町村民交通災害共済への加入促進・共済見舞金の請求及び支払相談



《項目追加》P27
・自転車損害賠償保険等への加入を義務化

第5章 公共交通の安全確保

多くの人々が利用する公共交通については、安全に対する高い信頼性を確保するため、鉄道・路線バス等の交通環境の整備、安全な運行の確保に取り組みます。

- 鉄道交通環境の整備
- 路線バス等の利用環境の充実



《項目追加》P29
・計画運休への取組