

西東京市交通安全計画 (素案)

(令和3年度～7年度)

令和4年 月

西東京市交通安全対策会議

調整中

西東京市交通安全計画 目次

第1部 総論	1
第1章 交通安全計画策定の考え方	1
1 計画策定の主旨	1
2 計画の性格・位置付け	1
(1) 計画の性格	1
(2) 上位・関連計画との位置付け	1
3 策定のポイント	2
4 計画の期間	2
5 計画の推進	2
第2章 西東京市の現状と交通事故の状況	3
1 西東京市の現状	3
2 西東京市の交通事故発生状況	5
第3章 交通安全施策の方向	9
1 施策推進の視点	9
(1) 高齢者の交通安全の確保	9
(2) 子どもの交通安全の確保	9
(3) 自転車安全利用の推進	10
(4) 二輪車の事故防止	10
(5) 飲酒運転の根絶	11
(6) 「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進	12
第2部 分野別施策	13
第1章 道路交通環境の整備	13
1 道路の整備	13
(1) 歩道の整備	13
(2) 交差点の改良	13
(3) カーブ地点の改良	14
(4) 自転車通行環境の整備	14
(5) 生活道路における交通事故防止対策の推進	14
(6) 市街地の構造改善	16
2 交通安全施設の整備	16
(1) 路面表示の整備	16
(2) 道路標識等の整備	16
(3) 道路照明の整備	16

(4)	防護柵の整備	16
(5)	信号機の整備・高度化	16
(6)	道路反射鏡の整備	16
(7)	その他	16
3	道路利用の適正化	17
(1)	道路工事調整会議	17
(2)	道路占用及び道路使用の抑制	17
(3)	不法占用物件等の排除	17
4	駐車・駐輪施設の整備	17
(1)	駐車場の整備	17
(2)	自転車駐車場の整備	17
5	放置自転車対策の推進	17
(1)	放置自転車対策	17
6	その他	18
(1)	交通安全総点検の推進	18
(2)	道路の緑化推進	18
(3)	無電柱化の推進	18
第2章	交通安全意識の普及啓発	19
1	体系的な交通安全教育の推進	19
(1)	交通安全教育の推進	19
(2)	学校等における交通安全教育	19
(3)	高齢者に対する交通安全教育	20
(4)	身体障害者に対する交通安全教育	20
(5)	運転者に対する交通安全教育	21
(6)	自転車利用者に対する交通安全教育	21
(7)	横断歩行者の安全確保に関する教育	22
(8)	交通安全教育推進のための教材資料の充実	22
2	地域社会における交通安全意識の啓発	22
(1)	交通安全協会を主体とした交通安全教育の推進	22
(2)	地域・家庭における交通安全教育の推進	23
(3)	地域ぐるみの交通安全運動の推進	23
(4)	西東京市交通安全協力員の設置	23
3	交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	23
(1)	広報活動の実施	23
(2)	飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転根絶に向けた規範意識の確立	24
(3)	チャイルドシート及びシートベルトの着用の推進	24
(4)	災害への備えに関する広報啓発活動	24
(5)	薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進	24
4	放置自転車対策の意識啓発	24

第3章 救助・救急体制の整備	25
1 救助・救急体制の充実	25
2 応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進	25
3 救急医療機関の協力体制の確保	25
4 災害時の交通安全の確保	25
第4章 被害者の支援	27
1 交通事故相談の推進	27
2 自転車損害賠償保険等の加入義務化に関する普及啓発	27
3 東京都市町村民交通災害共済への加入促進	27
第5章 公共交通の安全確保	28
1 鉄道交通環境の整備	28
(1) 利用しやすい駅施設等の整備	28
(2) ホームでの安全確保	28
(3) 踏切道の安全を図るための措置	28
2 路線バス等の交通環境の整備	29
(1) 運行管理の充実	29
(2) 公共交通の利用の促進	29
(3) 計画運休への取組	29
用語の意味	31
【附属資料】	32
1 西東京市交通安全対策会議委員名簿	35
2 計画の策定経過	36
3 西東京市交通安全対策会議条例	33
4 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）抜粋	34

第 1 部 総論

第 1 章 交通安全計画策定の考え方

1 計画策定の主旨

本市では、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」（平成 29 年 3 月）を策定し、総合的かつ計画的に推進してきました。この間、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。

前計画が令和 2 年度で終了したことに伴い、引き続き前計画の目的を踏襲し、「西東京市交通安全計画」を新たに策定します。

2 計画の性格・位置付け

(1) 計画の性格

本計画は、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）第 26 条 1 項の規定により、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として策定するものです。

(2) 上位・関連計画との位置付け

本計画は、東京都が定める「第 11 次東京都交通安全計画」（令和 3 年 4 月）及び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」（平成 31 年 3 月）、「西東京市都市計画マスタープラン」（平成 26 年 3 月）、「西東京市交通計画」（平成 26 年 3 月）、「西東京市道路整備計画」（平成 29 年 3 月）との整合を図ります。

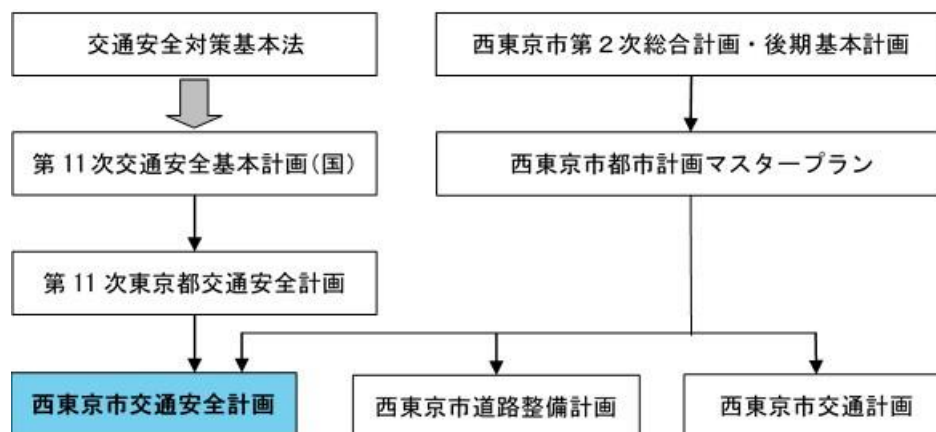


図 1-1 計画の性格・位置付け

3 策定のポイント

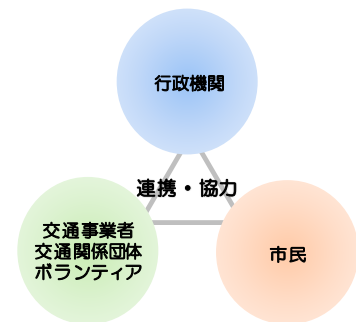
高齢者や子どもの交通安全や自転車の安全利用の推進等、前計画で設定した施策を継続して取り組むとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により、市民のライフスタイルが大きく変化している状況を踏まえ、施策推進の視点として「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進」を新たに位置付け、各種施策に取り組みます。

4 計画の期間

計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

5 計画の推進

本計画の推進にあたり、行政機関、警察、交通事業者、交通関係団体、ボランティア、市民と連携し、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。



(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総合的・一体的に推進し、市民を交通事故から守っていきます。

また、交通事故を減らすためには、安全に対する知識の習得が重要なことから、関係機関と連携しながら、わかりやすい情報発信等の啓発活動に取り組む必要があります。

(2) 事業者・交通関係団体・ボランティア

交通事業者は行政機関や警察等と連携して、安全運転管理者、運行管理者等に対する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、行政機関や警察等と連携して、主体的あるいは相互に協力しながら、効果的な交通安全対策を進めていくことが求められます。

(3) 市民

交通事故をなくしていくためには、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。

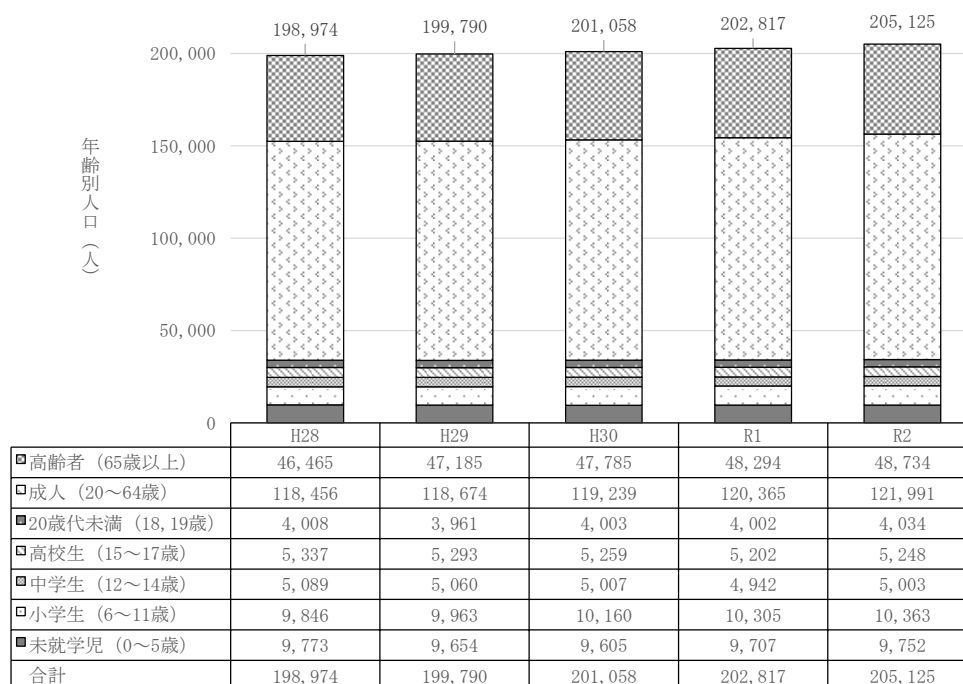
この計画が効果的に推進されるよう、市民一人ひとりが計画の担い手となり、行政や警察等と共に交通安全について考え、行動し地域での取組を進めていくことが求められます。

第2章 西東京市の現状と交通事故の状況

1 西東京市の現状

(1) 年齢別人口の推移

市の人口は令和2年で205,125人となっており、平成28年から増加傾向となり、年齢別に見ると、小学生、18歳以上の人口が増加しています。

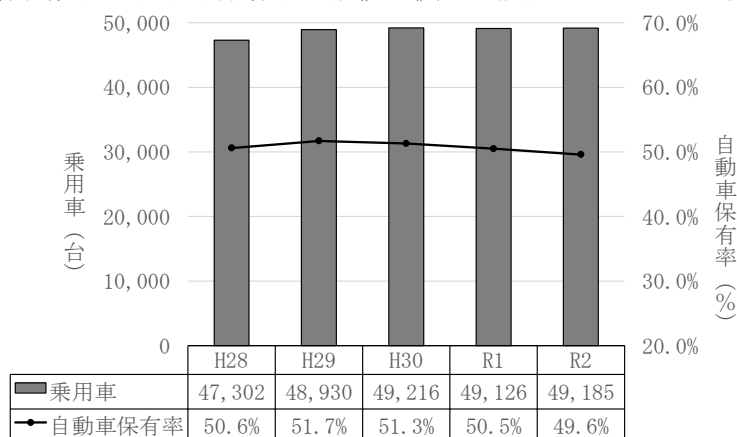


出典：統計にしようきょう（各年1月1日時点）

図 2-1 年齢別人口の推移(平成28年～令和2年)

(2) 自動車保有率の推移

乗用車の保有台数及び自動車保有率の推移は横ばい傾向となっています。

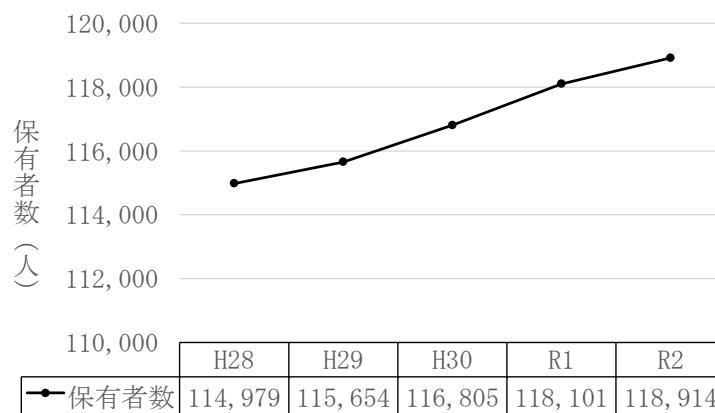


出典：警視庁交通年鑑（自動車保有率は、乗用車／世帯数で計算）

図 2-2 乗用車台数と自動車保有率の推移(平成28年～令和2年)

(3) 免許保有者数の推移

市の免許保有者数は令和2年で118,914人となっており、平成28年から増加傾向で推移しています。

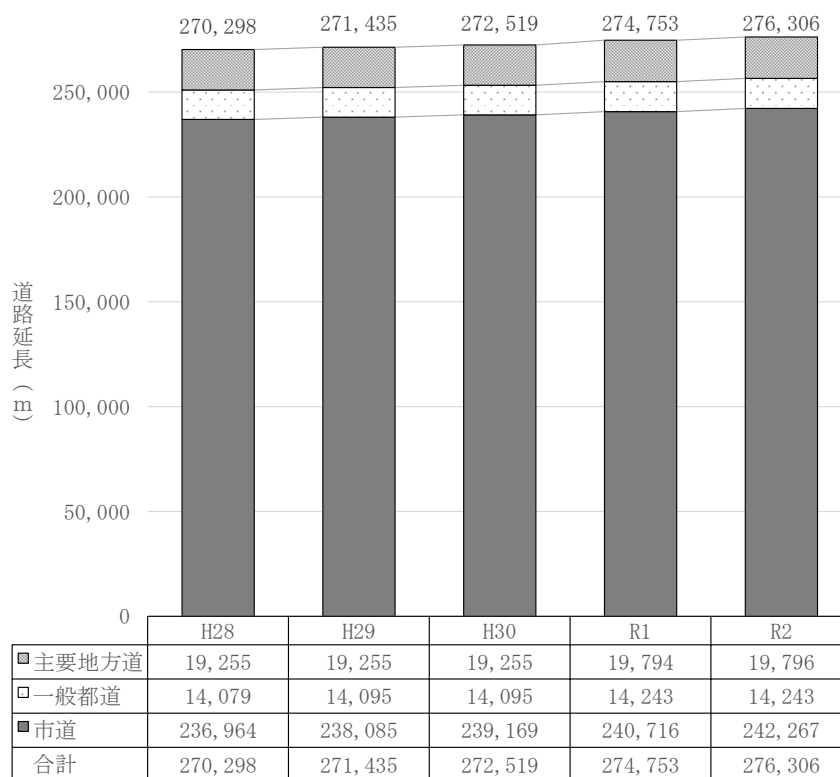


出典：警視庁交通年鑑

図 2-3 免許保有者数の推移(平成28年～令和2年)

(4) 道路延長の推移

市の道路延長は令和2年で276,306mとなっており、平成28年から微増傾向で推移しています。



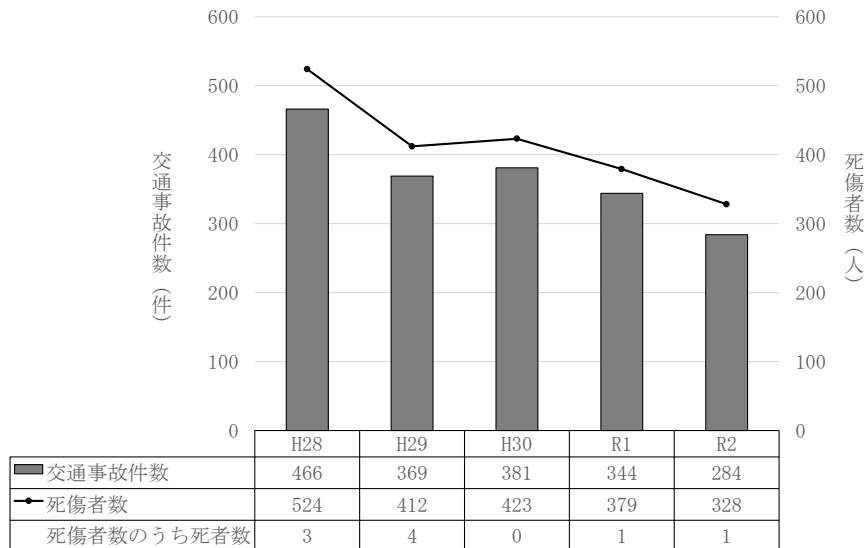
出典：統計にしとうきょう（各年4月1日時点）

図 2-4 種類別道路延長の推移(平成28年度～令和2年度)

2 西東京市の交通事故発生状況

(1) 交通事故件数及び死傷者数

市内の交通事故件数、死傷者数はともに減少傾向で推移しています。令和2年の交通事故の件数は284件、死傷者数は328人となっています。また、令和2年と平成28年と比べて、事故件数は182件の減少、死傷者数は196人の減少となっています。



(※死傷者数は、第1第2当事者合計である。)

出典：警視庁交通年鑑

図 2-5 交通事故発生状況の推移(平成28年～令和2年)

(2) 各種交通事故関与件数

① 各種交通事故関与件数

各種交通事故関与件数は、高齢者事故、子どもの事故、自転車事故が減少傾向となっていますが、二輪車事故と飲酒事故では横ばい傾向となっています。

表 2-1 各種交通事故関与件数の推移 (件)

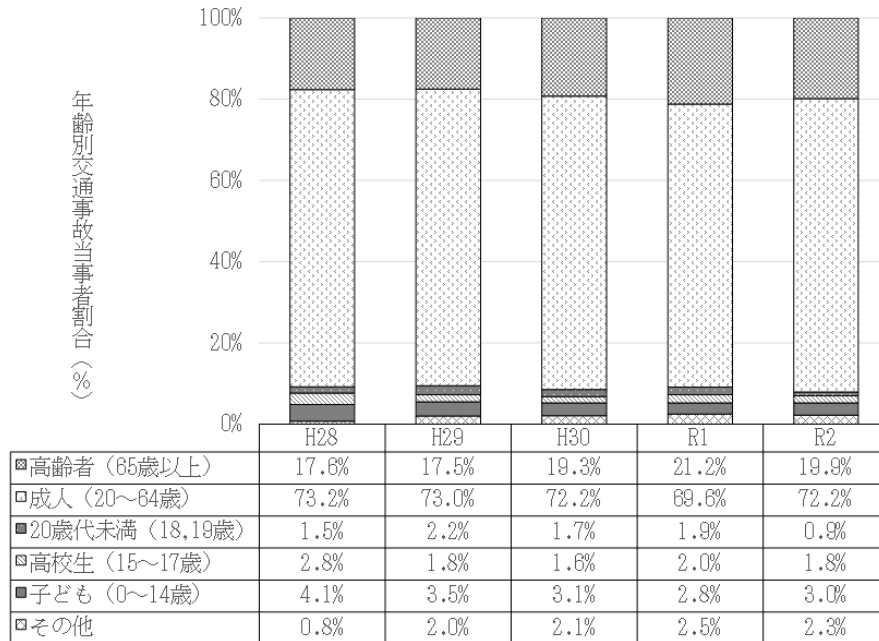
	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故関与件数の総数	925	685	762	688	568
以下は、交通事故関与件数の総数の内、項目ごとに集計したもの					
高齢者の事故	163	127	147	146	113
割合	17.6%	18.5%	19.3%	21.2%	19.9%
子どもの事故	38	25	24	19	17
割合	4.1%	3.6%	3.1%	2.8%	3.0%
自転車事故	221	174	182	172	114
割合	23.9%	25.4%	23.9%	25.0%	20.1%
二輪車事故	69	68	57	56	58
割合	7.5%	9.9%	7.5%	8.1%	10.2%
飲酒事故(飲酒有り)	2	0	2	2	3
割合	0.2%	0.0%	0.3%	0.3%	0.5%

(※第1第2当事者の合計を交通事故関与件数としている。)

出典：警視庁交通事故統計表(高齢者、子ども、自転車、二輪車事故)
警察庁区市町村交通事故発生状況(飲酒事故)

② 年齢層別交通事故当事者数の割合

市内の年齢層別交通事故の割合は、各年齢層で横ばい傾向であり、成人が約72.2%を占め、高齢者が約19.9%となっています。



（※事故当事者数は第1第2当事者合計であり、交通事故件数の約2倍）

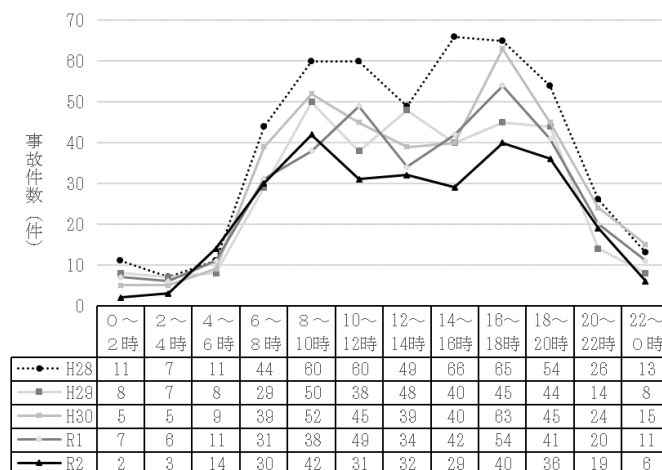
（※その他とは、ひき逃げ等で不明な場合をいう）

出典：警視庁交通事故統計表

図 2-6 年齢層別交通事故当事者数

③ 時間帯別事故発生状況

時間帯別事故発生状況を見ると、8時～10時や16時～18時に比較的多く発生しています。

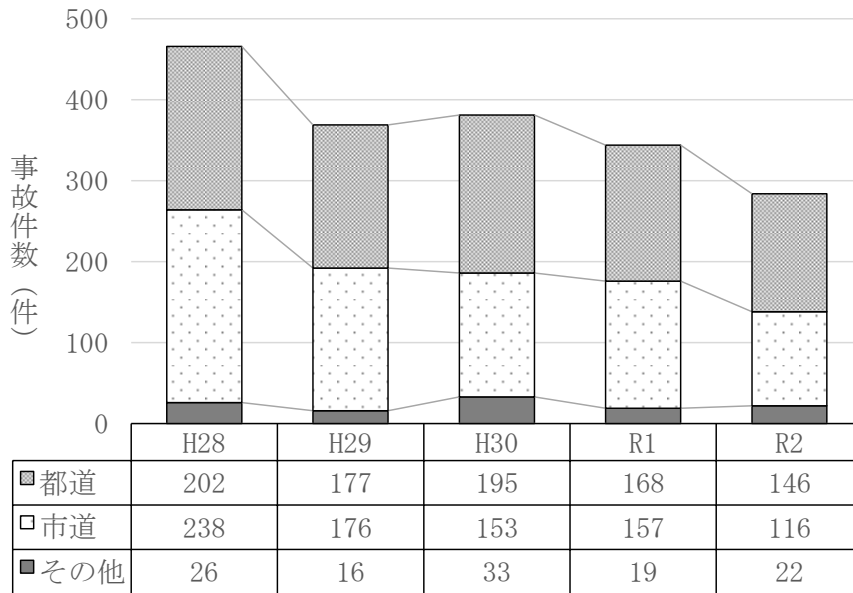


出典：警視庁交通事故統計表

図 2-7 時間帯別事故発生状況の推移

④ 道路種別別事故発生状況

道路種別別事故発生状況は、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、都道での事故件数が多くなっています。



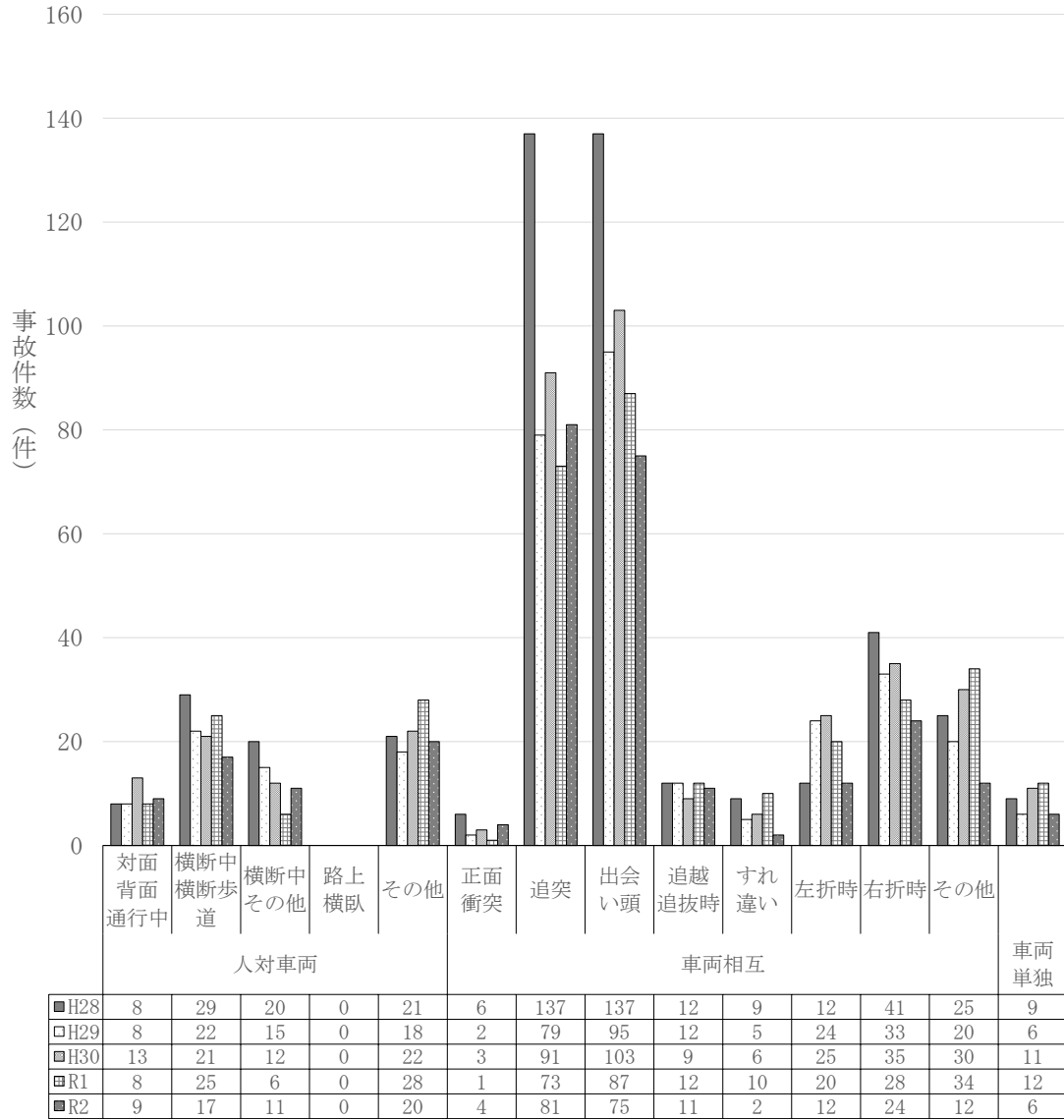
(※その他とは、私道等をいう)

出典：警視庁交通年鑑

図 2-8 道路種別別事故発生状況の推移

⑤ 事故類型別事故発生状況

事故類型別事故発生状況を見ると、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くなっています。



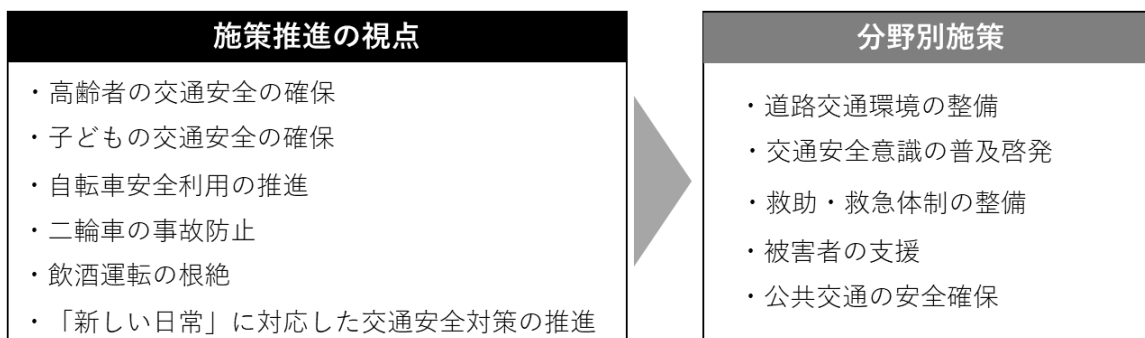
(※その他とは、ひき逃げ等で不明な場合をいう)

出典：警視庁交通事故統計表

図 2-9 事故類型別事故発生状況の推移

第3章 交通安全施策の方向

過去5年間で西東京市内の交通事故は減少傾向を示していますが、引き続き、安全で安心なまちを実現するため、交通事故件数や死傷者数の減少に向けて、以下の6つの施策推進の視点を定め、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。



1 施策推進の視点

(1) 高齢者の交通安全の確保

市内の高齢者の交通事故当事者数は全体の約19.9%を占めています。また、市内では高齢の歩行者が横断歩道外で横断したことにより、乗用車に衝突するといった死亡事故が発生しています。

さらに、令和元年（平成31年）に起きた東池袋自動車暴走死傷事故といった高齢者が当事者となる事故が社会的な課題となっております。

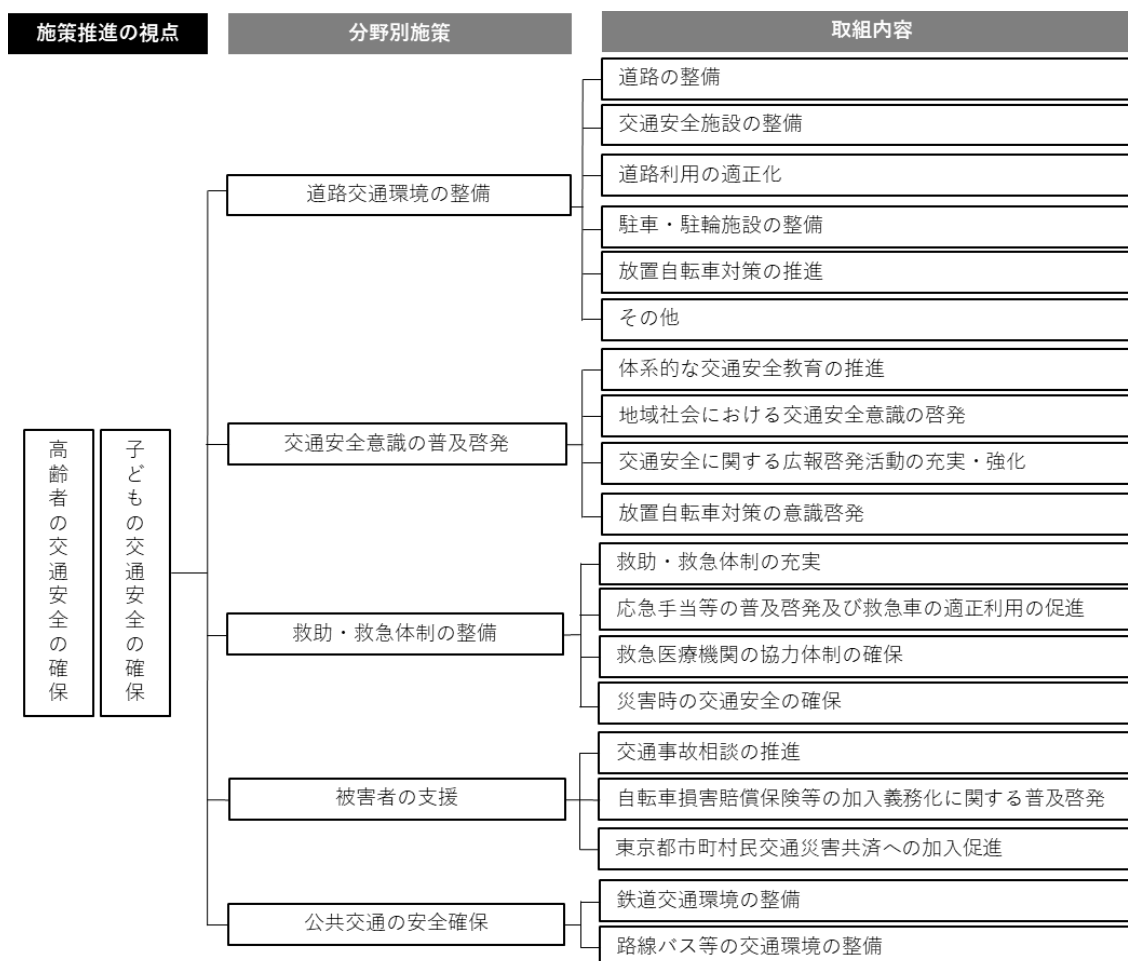
そのような状況を踏まえ、引き続き、道路交通環境の整備や交通安全意識の普及啓発等に取り組めます。

(2) 子どもの交通安全の確保

市内の子どもの交通事故当事者数の全体約3.0%となっており、その他の年齢層に比べて少ないとはいえ、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。

特に、子どもが関わる交通事故は、子どもが被害者となる場合が多く、被害にあう子どもの交通事故をゼロにするために、交通事故対策を継続していく必要があります。

子どもの交通事故を防止するため、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めます。



(3) 自転車安全利用の推進

市内の自転車の交通事故関与件数は、全体の約 20.1%を占めています。

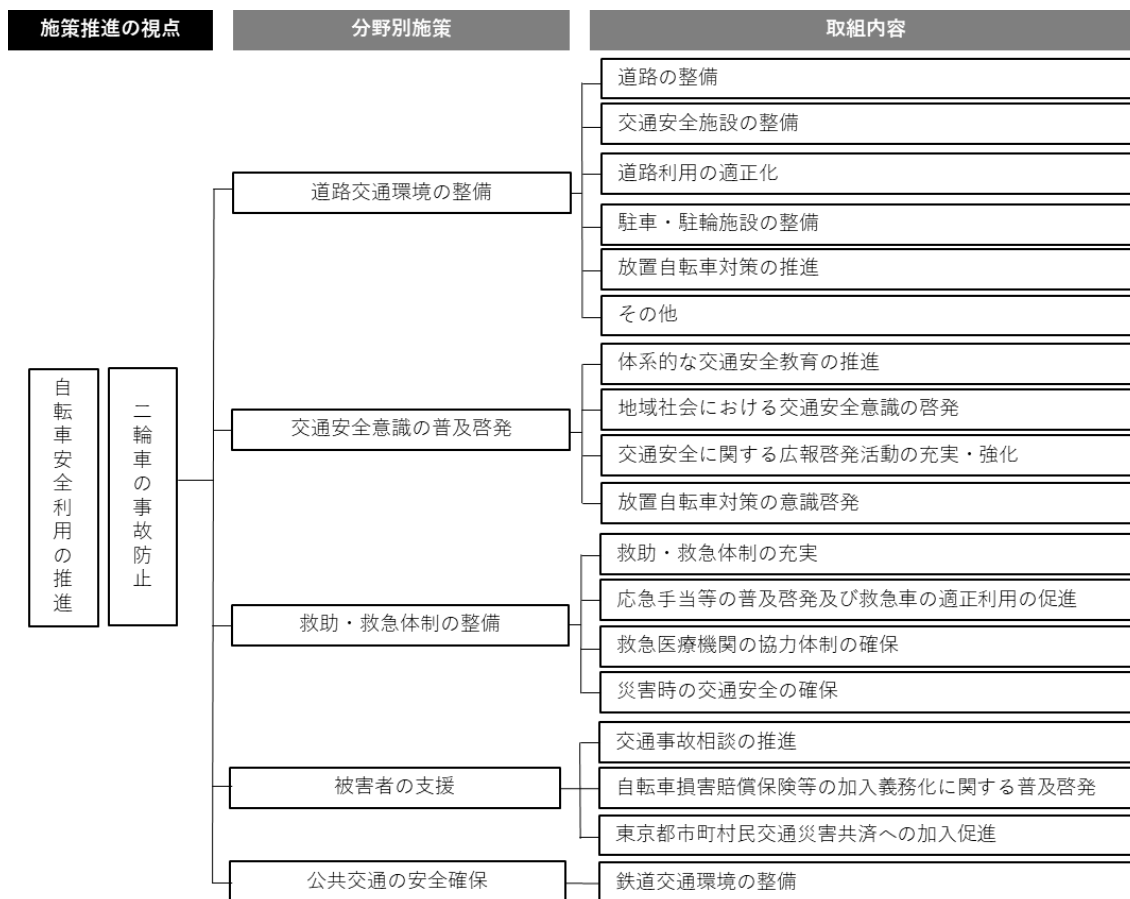
近年では、自転車シェアリングや配達・デリバリー等様々な形態での利用が行われるなど、幅広い年齢層から利用される機会が増えている一方で、自転車利用者のルール違反やマナーの悪さなどによる危険な行為がみられる状況となっています。

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

市内の二輪車の交通事故関与件数は、全体の約 10.2%を占め、横ばい傾向となっています。

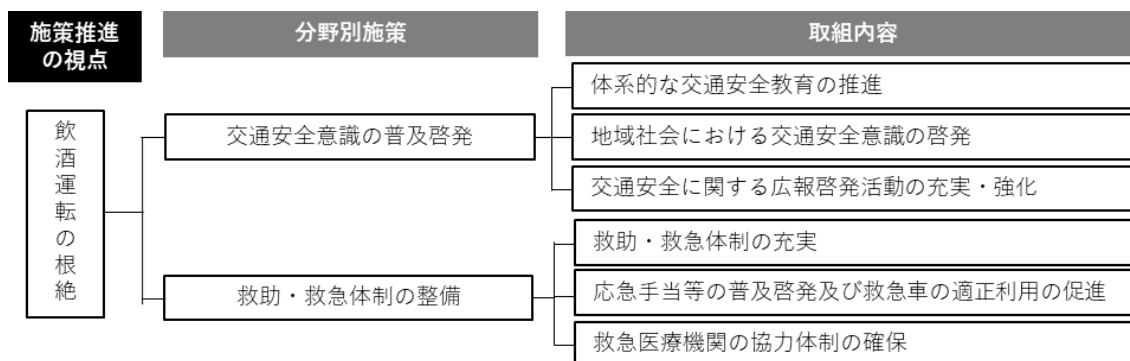
また、二輪車による交通事故は、重大な事故につながる危険性が高いため、事故防止に向けて、道路交通環境の整備や、被害を軽減するためのヘルメットの正しい装着や胸部プロテクターの着用促進に向けた啓発など、二輪車の安全対策等を推進します。



(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、市内では全体の約0.5%となっておりますが、根絶には至っていない状況です。

令和3年の千葉県八街市における児童死傷事故など、依然として悲惨な事故が発生しているように、アルコールは人の認知判断能力を低下させ、重大な事故につながる危険性があるため、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) 「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進

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が変容し、交通行動が変化しています。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通して注視するとともに、必要な対策に取り組みます。

交通安全対策にあたっては、従前の取組に加え、ウェブサイト等の各種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。

施策推進の視点	分野別施策	取組内容
「新しい日常」 に対応した交通 安全対策の推進	交通安全意識の普及啓発	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
	救助・救急体制の整備	応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進

第2部 分野別施策

《施策の読み方》

各施策の取組には「施策推進の視点」との関連を示すために、以下の用例で視点の略称を付しています。

高：高齢者の交通安全の確保 子：子どもの交通安全の確保
自：自転車安全利用の推進 二：二輪車事故の防止
飲：飲酒運転の根絶 新：「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進

例 (1) 歩道の整備 [高・子]

この場合、「歩道の整備」は「高齢者の交通安全の確保」、「子どもの交通安全の確保」の施策推進の視点に基づいて定めたものになります。

第1章 道路交通環境の整備

子どもや高齢者、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、道路の整備や交通安全施設の整備等の取組を関係機関とともに進めます。

1 道路の整備

(1) 歩道の整備 [高・子]

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。

歩道の整備に当たっては、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年6月21日法律第91号）及び「東京都福祉のまちづくり条例」（平成7年3月16日条例第33号）を踏まえ、車いすでもすれ違えることができる2m以上の幅員確保や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、バリアフリーに対応し、高齢者や障害者を含む誰もが安心して歩ける歩行空間の確保に努めます。

また、駅周辺の安全な歩行空間を確保するため、西東京都市計画道路3・4・24号田無駅南口線の整備を図ります。

(2) 交差点の改良 [高・子・自・二]

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上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、隅切改良等の整備を進めます。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等の交差点改良を進めます。

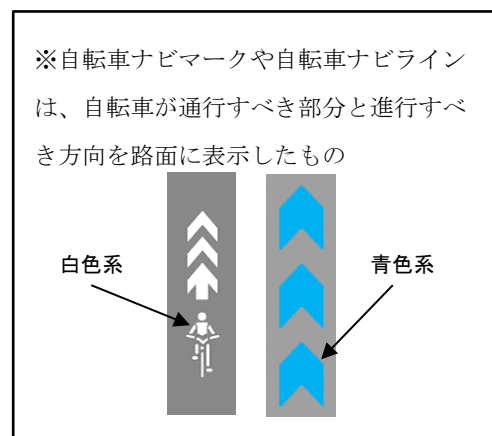
イ 市内の交差点3か所（保谷小前、保谷新道、栄町二丁目）においては、東京都の計画「第3次交差点すいすいプラン」に基づき、東京都が右折車線等の整備に向けた検討を進めています。

（3）カーブ地点の改良 [高・子・自・二]

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安全施設の整備を進めます。

（4）自転車通行環境の整備 [高・子・自・二]

都市計画道路をはじめとした幅員の広い道路において、自転車空間の確保を図ります。都市計画道路を新たに整備する際には、自転車空間の整備検討を基本とします。都市計画道路等においても、自転車の交通量が多い道路では、自転車ナビマークの整備などサイン整備等を推進するほか、自転車専用通行帯等の整備の可能性についても検討します。



（5）生活道路における交通事故防止対策の推進 [高・子・自]

ア 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のほか、ゾーン30等で実施されているような施策から効果的な交通安全対策を選定し実施します。

イ 交通擁護員の配置

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ます。

ウ 通学路等における児童等の安全確保に関する取組

市内の危険箇所等を解消するために、道路パトロールの実施や、警察、学校、道路管理者、児童等の保護者等の関係者が連携して実施する通学路点検など、子どもの安全の確保を取り組みます。

■ゾーン 30

ゾーン30

ゾーン入口の対策

「ゾーン30」の入口には
 ①最高速度30キロの速度規制標識
 ②「ゾーン30」を表すシンボルマーク看板
 ③「ゾーン30」の路面表示を設置しています。

ゾーン内の対策例

路側帯を拡げて車道幅を狭め、中央線をなくすことで速度の抑制を図るとともに、歩行者の通行空間を確保します。

30キロ規制ゾーン

区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時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、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策です。

出典：警視庁ホームページ

■ゾーン 30 プラス

<警察による交通規制> + <道路管理者による物理的デバイスの設置>

■ 最高速度30km/hの区域規制等 (ゾーン30)

● 進入抑制対策

● 速度抑制対策

ライジングボード、ハンプ、スムーズ横断歩道、狭さく、クランク、スラローム

最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン 30 プラス」として設定し、道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備する安全対策です。

出典：国土交通省ホームページ

■キッズ・ゾーン

保育所等が行う散歩等の園外活動の安全を確保するために、車両の運転者に対して注意を喚起することを目的として設定した道路の区域をいい、区市町村が警察と連携して整備する安全対策です。

出典：警視庁ホームページ

(6) 市街地の構造改善 [高・子]

道路、公園等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。

また、「西東京市人にやさしいまちづくり条例」に基づき、一定規模以上の開発事業の建設計画時に、道路の拡幅や改良、歩行空間の整備等について、計画立案者や事業者等に働きかけを行うほか、地域環境の調和と交通環境の改善・向上に資するものとなるよう規制誘導を行います。

2 交通安全施設の整備

(1) 路面表示の整備 [高・子・自・二]

道路幅員の変更箇所や車道の縁線を示す必要がある区間等で、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 [高・子・自・二]

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 [高・子・自・二]

道路照明については、道路の交通量や周辺の環境に応じた適正な照度を確保します。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では、道路照明の改善を進めます。

(4) 防護柵の整備 [高・子・自・二]

歩行者の横断歩道以外の場所での車道横断の抑止と、車両の路外等への逸脱防止により、歩行者の安全を確保するとともに、乗員の傷害や車両の損傷を最小限にとどめるため、防護柵を整備します。

(5) 信号機の整備・高度化 [高・子・自・二]

警視庁と連携を取りながら信号機の整備・高度化を進めます。

(6) 道路反射鏡の整備 [高・子・自・二]

交差点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 [高・子・自・二]

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) 道路工事調整会議 [自・二]

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すことを防ぐため、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 [高・子・自・二]

道路交通の安全と円滑を確保するため、工作物の設置や工事等の道路の占用及び使用については、公益性を有するもの以外は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、許可条件の遵守、保安施設の設置等について、指導を徹底します。

(3) 不法占用物件等の排除 [高・子・自・二]

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、警察署と協力しながら道路パトロールを実施すること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

(1) 駐車場の整備 [高・子・自・二]

大規模店舗等、自動車や自動二輪車の需要が多く見込まれる施設では、必要な駐車台数を確保するため、駐車場の整備について要請等を行っていきます。

(2) 自転車駐車場の整備 [自]

市内には鉄道駅は5駅あり、駅周辺には現在23ヵ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 放置自転車対策の推進

(1) 放置自転車対策 [高・子・自・二]

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。誰もが快適な生活をおくれるよう、警察署や関係機関との幅広い連携のもと、取り締まりや広報等により、放置自転車対策を推進します。自転車等放置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。

《参考》

■西東京市における放置自転車等の撤去及び返還数の推移(平成28年度～令和2年度)

	H28	H29	H30	R1	R2
撤去した自転車(台)	2,925	2,748	2,707	2,342	1,405
返還台数(台)	1,438	1,423	1,381	1,263	703
返還率(%)	49.2	51.8	51.0	53.9	50.0
撤去した原動機付自転車(台)	32	29	20	11	10
返還台数(台)	26	24	11	7	1
返還率(%)	81.3	82.8	55.0	63.6	10.0
合計(台)	2,957	2,777	2,727	2,353	1,415
返還台数(台)	1,464	1,447	1,392	1,270	704
返還率(%)	49.5	52.1	51.0	54.0	49.8

出典：西東京市資料

6 その他

(1) 交通安全総点検の推進【高・子・自・二】

地域住民や道路利用者が主体となって関係機関と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、「だれ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、子どもの通学路の交通安全を確保するため、教員、保護者などの学校関係者、警察署、道路管理者、教育委員会事務局職員で通学路の合同点検を行い、危険箇所について、具体的な対策を協議し、状況に応じた安全対策を順次実施します。

(2) 道路の緑化推進【高・子・自・二】

街路樹の生育不良や落枝、枯損木等による、道路交通への支障や道路利用者等の危険の未然防止に努めます。

また、道路利用状況、沿道状況等の変化を考慮し、歩行者・自転車の通行空間と植栽空間の調整を図りながら、植栽整備を推進します。

(3) 無電柱化の推進【高・子・自・二】

安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の強化、良好な都市景観の創出を図るため、電線共同溝等の整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を推進します。

第2章 交通安全意識の普及

交通ルールやマナーに関する理解と安全行動の形成を促すため、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、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。

1 体系的な交通安全教育の推進

(1) 交通安全教育の推進 [高・子]

「交通安全教育指針（平成10年9月22日 国家公安委員会第15号）」や「交通安全に関する教則（昭和53年10月30日 国家公安委員会第3号）」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、年齢等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 [子・自・新]

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、交通安全教育の充実を図っていきます。

また、「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進として、従前の取組に加え、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

ア 幼児期には、家庭と連携を図りながら、交通安全のきまりに関心を持たせるとともに、園外保育等における実践活動を通して、道路における通行方法を理解させる等、具体的な体験を通して安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。併せて、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。また、地域それぞれの交通事情を把握し、警察署と連携して、新入学児童の集い等の幼児の交通安全教育を行います。



幼児期の交通安全教育の様子

イ 小学生には、安全な歩行、自転車の安全利用と点検整備、交通ルールを理解など安全に行動することができる判断力の育成を行うために、警察署と連携して、飛び出し・巻き込み実験や横断歩道の渡り方等の指導など参加・体験型交通安全教室の充実を図ります。



小学生の交通安全教育の様子

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るために、警察署と連携して、市内中学校での自転車教室（スケアード・ストレート）を通じた自転車教育、参加・体験的な活動を取り入れた交通安全教育の充実を図ります。



中学生の交通安全教育の様子

エ 特別支援学級では、子どもの障害の状況、発達段階、通学路の交通事情や通学方法など地域の状況に応じた安全な通学の仕方、交通ルールやマナー等の基本的事項の理解など、危険を回避する能力の育成を図ります。

オ 安全に関する指導については、学校教育全体を通して、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 【高】

高齢者クラブ等の高齢者が多く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向上を図ります。また、警察署と連携して、体験機器を活用した参加・体験型の交通安全教育の充実を図ります。さらに、高齢者の運転免許自主返納を促進するためのPRに努めます。



高齢者の交通安全教育の様子

（４） 身体障害者に対する交通安全教育 【高・子】

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、交通安全啓発を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

(5) 運転者に対する交通安全教育 [自・二・飲]

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

また、被害軽減対策としてライダーに対する「ヘルメットのあごひもの確実な結着」等の短期的交通安全教育や関係機関・団体と連携した「胸部プロテクター着用」啓発を推進するなど、二輪車運転者の重大交通事故抑止対策を図ります。

近年、携帯電話やスマートフォンの画像を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある状況を踏まえ、携帯電話使用等に対する罰則を引き上げる改正法が令和元年12月1日に施行されました。携帯電話使用等は、重大な交通事故につながり得る危険な行為であることから、意識啓発に取り組めます。

さらに、令和2年6月に高速道路等で発生した悲惨な死亡事故等を契機に「あおり運転」が社会問題化したことから罰則が創設されました。自動車の使用者等による悪質・危険な妨害運転については、重大な交通事故につながり得る危険な行為であることから、意識啓発に取り組めます。

(6) 自転車利用者に対する交通安全教育 [自]

「自転車安全利用 TOKYO キャンペーン」「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」の展開やホームページ、広報など多様な媒体を活用して、「自転車安全利用五則」をはじめ、自転車利用のルールへの遵守及びマナー向上のための啓発を行います。

特に、自転車乗用中の死者の**多くが**、頭部損傷が原因となっていることから、自転車利用者に対して、乗車用ヘルメット等の交通事故の被害を軽減する器具の利用を促進します。

また、子どもたちを自転車事故から守るために、保護者等に対してヘルメット着用などの安全対策の必要性について様々な機会を捉えて周知を図ります。

さらに、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等を展開し、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。

■「自転車安全利用五則」

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用

(7) 横断歩行者の安全確保に関する教育 [高・子]

あらゆる機会を通して、自動車等の運転者に対して横断歩道手前の減速義務や横断歩道における歩行者優先等の交通ルールについて、再徹底を図るための交通安全啓発を推進します。

また、歩行者に対しては横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、自動車等の運転者に横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

(8) 交通安全教育推進のための教材資料の充実 [子]

学校教育用教材の配布や交通安全啓発用ビデオ等を充実させるとともに、東京都が提供する教材資料も活用しながら、学校・民間団体への貸出し等を行い、交通安全教育の充実を図ります。

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 [高・子・自・二・飲]

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。
- c 地域と連携して取り組む学校に対する支援の充実などを通して、市民、地域、学校、警察、行政が連携して、子どもの見守りや交通安全の取組を強化します。

イ 若年者対策

関係機関と連携し、バイクスクール等を実施し、若年層の交通安全意識の向上を図ります。

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。多様な広報媒体を活用し、高齢者に対する交通事故防止のアドバイス等の情報発信を強化するとともに、反射材等交通安全グッズの配布などの取組を進めます。

エ 自転車利用者対策

自転車関係組織の活動の促進を図り、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向上を図ります。

(2) 地域・家庭における交通安全教育の推進 [高・子・自・二・飲]

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、各種の組織を通し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 [高・子・自・二・飲]

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や年末の「TOKYO 交通安全キャンペーン」を実施します。推進にあたっては、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改善に向けた取組を推進するなど、市民参加型の交通安全運動を展開します。

イ 東京都交通安全日

東京都が毎月 10 日を「一日交通安全運動の日」と位置づけ、関係機関・団体・区市町村が連携して、広く都民に交通安全思想の普及・浸透を図るとともに、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、交通事故防止を図ることを目的としています。

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 ヶ月間を暴走族追放強化月間とし、暴走族追放気運の向上、若年層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。

(4) 西東京市交通安全協力員の設置 [子]

交通安全対策を広範に推進するため、西東京市交通安全協力員設置要綱に基づき、交通安全協力員を設置します。

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(1) 広報活動の充実 [高・子・自・二・飲・新]

市民一人ひとりに交通安全意識の普及啓発を図り、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や各種

会議等の従前の取組に加え、SNS等の新たな媒体の活用、情報通信技術の活用による対面によらない広報啓発活動等、あらゆる機会を通して、年齢層や事故状況等に応じて、きめ細かく効果的な広報活動を推進します。

(2) 飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転根絶に向けた規範意識の確立 [飲]

飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転（以下「飲酒運転等」と言う。）の危険性や飲酒運転等に起因する交通事故の実態を周知するための広報啓発活動を進めるとともに、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等、飲酒運転等を許さない社会環境づくりに取り組み、飲酒運転等根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

また、飲酒運転等を根絶するため、関係機関、民間団体、企業等と連携した「飲酒運転させない TOKYO キャンペーン」をはじめ、「春・秋全国交通安全運動」、「TOKYO 交通安全キャンペーン」などを通して取組を推進し、飲酒運転等の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知するなど、飲酒運転等をさせない気運を醸成し、飲酒運転等の根絶を目指します。

※ハンドルキーパー運動

飲食の際にハンドルキーパー（お酒を飲まない運転者）を決め、ハンドルキーパーが運転することにより、飲酒運転の根絶を目指すものです。

(3) チャイルドシート及びシートベルトの着用の推進 [子・自]

チャイルドシートと後部座席を含む全座席のシートベルトの正しい着用方法や、その着用の徹底を促す啓発活動等に努めます。

(4) 災害への備えに関する広報啓発活動 [高・子・自・二]

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に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。

(5) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進 [高・子・自・二]

薄暮時（日没の前後それぞれ1時間）や夜間における歩行者や自転車の交通事故を防止するため、自動車運転者には前照灯の早めの点灯を行うこと、歩行者や自転車利用者にはシール式反射材用品やスポークリフレクターなどの反射材用品の活用、外出時に目立つ色の服装を着用することについて、広報啓発活動を強化します。

4 放置自転車対策の意識啓発 [高・子・自・二]

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。誰もが快適な生活をおくれるよう、通学、通勤、買い物等で自転車を利用する際は自転車駐車場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。

1 救助・救急体制の充実 [高・子・自・二・飲]

救急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 [高・子・自・二・飲・新]

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、従前の取組に加え、ウェブサイト等の各種媒体の活用など対面によらない広報啓発活動についても取り組みます。

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」(#7119)の利用を促進します。

3 救急医療機関の協力体制の確保 [高・子・自・二・飲]

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して、地域医療機関との連携体制を強化します。

4 災害時の交通安全の確保 [高・子・自]

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。

《参考》

■西東京市における救助・救急活動

通常の事故
通常の交通事故：救急隊が出場します。 (救急隊の到着状況や、幹線道路上の事故などによっては、ポンプ隊も出場します。)
特異な交通事故等
挟まれなどの脱出不能者がいる場合には、救急隊、ポンプ隊に加え高度な救助資器材を有する特別救助隊や消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー隊）等が出場します。また災害状況により医師等で編成する災害医療派遣チーム（東京 DMAT）も出場し消防隊と連携し救命処置を実施します。
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2出場（ハイパーレスキュー等）、救急特別第1～第4出場（救急隊10隊～最大40隊）等により大部隊を

現場に投入し対応します。また災害状況により医師等で編成する災害医療派遣チーム（東京 DMAT）も出場し消防隊と連携し救命処置等を実施します。

※ハイパーレスキュー隊（東京消防庁 消防救助機動部隊）

消防救助機動部隊（通称ハイパーレスキュー）は、建物の倒壊や土砂崩れなどの大規模災害に対応し、消火・救助・救急活動が同時に行える部隊として発足しました。卓越した技術・能力を持つ隊員と、大型重機などの特殊車両で編成され、通常の消防部隊では対応が困難な災害現場で人命救助にあたります。

※東京 DMAT

DMATとは、Disaster Medical Assistance Teamの略で、大震災等の自然災害や、交通事故等の災害現場に派遣される医療チームであり、東京都は、平成16年8月に日本で初めて設立しました。

《参考》

■令和2年中の救急活動状況（西東京消防署救急隊出場状況）

	出場件数(件)	救護人員(人)	搬送人員(人)
交 通	583	509	507
火 災	39	6	6
運 動 競 技	52	50	50
自 然 災 害	0	0	0
水 難	15	12	12
労 災	52	52	52
一 般 負 傷	2,082	1,796	1,791
自 損 行 為	106	61	60
加 害	44	23	23
急 病	6,976	5,938	5,932
転 院 搬 送	682	679	678
医 師 搬 送	0	0	0
資 材 搬 送	0	0	0
そ の 他	140	0	0
総 数	10,771	9,126	9,111

■出場件数及び救護人員の前年比較

	西東京消防署救急隊出場件数 (管轄外への出場含む)		西東京市内での救急隊出場件数 (管轄外救急隊の市内への出場含む)	
	出場件数(件)	救護人員(人)	出場件数(件)	救護人員(人)
R 1	10,561	9,195	10,113	8,887
R 2	10,771	9,126	9,413	8,056
増 減	210	△69	△700	△831

出典：西東京消防署資料

第4章 被害者の支援

交通事故により肉体的、精神的、経済的な打撃を受けている被害者を支援するため、以下の取組を推進します。

1 交通事故相談の推進 [高・子・自・二]

交通事故に関連する様々な相談に応じるため、(公財)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、田無庁舎の市民相談室で月1回実施するなど、交通事故被害者等からの相談に対応します。

《参考》

■交通事故相談受付件数の推移(平成28年度～令和2年度) (件)

	H28	H29	H30	R1	R2
専門相談 (専門相談員による相談)	43	47	42	45	38
市民相談窓口 (市の職員等による相談)	17	16	15	13	9

出典：西東京市資料

2 自転車損害賠償保険等の加入義務化に関する普及啓発 [高・子・自・二]

自転車の安全で適正な利用の更なる促進を図るため、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正により、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者による自転車損害賠償保険等への加入が義務化されました。

自転車運転者が加害者となった交通事故において、被害者への賠償額が高額となる事例の増加を踏まえ、被害者救済の観点から、自転車の賠償責任に関する各種保険等加入について、普及啓発を図ります。

3 東京都市町村民交通災害共済への加入促進 [高・子・自・二]

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(ちょこっと共済)の制度があることから市報等を通して案内し、加入促進のPRに努めます。



《参考》

■加入者数及び見舞金支払件数の推移(平成28年度～令和2年度)

	H28	H29	H30	R1	R2
加入者数(人)	6,984	6,480	5,990	5,327	5,263
見舞金支払件数(件)	37	26	27	27	31

出典：西東京市 事務報告書

第5章 公共交通の安全確保

調整中

1 鉄道交通環境の整備

(1) 利用しやすい駅施設等の整備 [高・子]

調整中

(2) ホームでの安全確保 [高・子]

調整中

(3) 踏切道の安全を図るための措置 [高・子・自・二]

調整中

《参考》

■市内の踏切の対策箇所（開かずの踏切、ボトルネック踏切など）

踏切道名	所在地	道路 管理者 名	道路名	開 か ず の 踏 切	自 動 車 ボ ト ル ネ ッ ク 踏 切	歩 行 者 ボ ト ル ネ ッ ク 踏 切	歩 道 が 狭 隘 な 踏 切	通 学 路 要 対 策 踏 切	事 故 多 発 踏 切
ひばりヶ丘第1号	西東京市住吉町3-9	西東京市	市道205号線	○		○			○
西武柳沢第1号	西東京市柳沢6-1-12	西東京市	市道2105号線						○
西武柳沢第4号	西東京市南町3-1-13	東京都	主要地方道 調布田無線(12号)	○		○			○
田無第2号	西東京市南町6-1	西東京市	市道2239号線			○			
田無第3号	西東京市南町6-11-26	西東京市	市道123号線		○	○			
東伏見第1号	西東京市東伏見2-3	西東京市	市道2026号線	○					
東伏見第4号	西東京市東伏見1-1-19	西東京市	市道114号線			○			
武蔵関第5号	西東京市東伏見3-1-25	西東京市	市道2120号線	○		○			○
保谷第10号	西東京市住吉町4-10-2	東京都	主要地方道 保谷志木線(36号線)	○	○				
保谷第11号	西東京市住吉町3-13-4	西東京市	市道209号線	○		○			
保谷第1号	西東京市東町3-13	西東京市	市道206号線	○		○			
保谷第4号	西東京市東町2-7	西東京市	市道1120号線	○					

出典：東京都踏切対策基本方針資料

2 路線バス等の交通環境の整備

(1) 運行管理の充実 [高・子]

安全な運行を確保するため、事業者と連携し、利用者への乗車マナーの周知を図ると共に、必要に応じて、乗務員への安全教育等を通した一層の運転技能及び知識の育成、交通安全意識の醸成について、事業者へ働きかけを行っていきます。

(2) 公共交通の利用の促進 [高・子]

バス、鉄道等の市内公共交通の情報を一元化した「公共交通ブック」を作成し、配布するなど、公共交通の利用について周知を図ります。また、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の充実、利用に即したダイヤ編成について、事業者へ働きかけを行っていきます。

(3) 計画運休への取組 [高・子]

バス事業者と連携し、大型台風が接近・上陸する場合など、気象状況により運行に支障が生ずるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、ホームページ等で情報提供します。

《参考》

■市内の鉄道駅に関する運行本数（令和3年3月時点）

	運行本数（本）	
	平日	土休日
田無駅	468	428
西武柳沢駅	299	253
東伏見駅	299	253
ひばりヶ丘駅	516	489
保谷駅	408	357
合計	1,990	1,780

（※運行本数は、各年度末時点の計画本数を計上。）

出典：西東京市資料、西武鉄道株式会社資料

■はなバスの運行状況（令和3年10月現在）

ルート	系統	運行本数（本）	
第1ルート	保谷駅北口～北町循環～保谷駅北口	平日：39	土日祝日：37
第2ルート	ひばりヶ丘駅～保谷庁舎～東伏見駅北口	平日：26	土日祝日：22
第2ルート	ひばりヶ丘駅～住吉・泉町循環～ひばりヶ丘駅	平日：16	土日祝日：15
第3ルート	田無駅～東伏見駅南口	平日：26	土日祝日：23
第3ルート	田無駅～向台循環～田無駅	平日：28	土日祝日：23
第4北ルート	田無駅～多摩六都科学館～花小金井駅	平日：31	土日祝日：38
第4南ルート	田無駅～芝久保運動場～花小金井駅	平日：86	土日祝日：76

出典：西東京市資料

■市内の通過路線バスの運行回数(回) (令和3年10月現在)

路 線		運 行 回 数					
		平 日		土 曜		休 日	
		往	復	往	復	往	復
1	ひばりヶ丘駅～田無駅 (谷戸経由)	1	5	-	2	2	2
2	ひばりヶ丘駅～田無駅 (ひばりが丘団地経由)	8	9	2	3	2	3
3	ひばりヶ丘駅～田無駅	77	76	67	70	62	64
4	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅 (谷戸経由)	121	121	100	100	93	91
5	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅 (ひばりが丘団地経由)	80	82	71	71	71	71
6	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅	1	3	-	1	-	-
7	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅	25	24	13	12	12	12
8	ひばりヶ丘駅～三鷹駅	36	36	31	31	29	29
9	ひばりヶ丘駅～滝山営業所	16	22	8	14	6	11
10	ひばりヶ丘駅～文華女子高等学校	23	27	23	25	24	22
11	ひばりヶ丘駅～南沢五丁目	2	6	1	-	-	-
12	ひばりヶ丘駅～ひばりが丘団地中央	-	9	-	-	-	-
13	保谷駅南口～吉祥寺駅 (東伏見駅北口経由)	29	29	28	28	28	28
14	保谷駅南口～吉祥寺駅 (柳沢駅通り経由)	50	50	45	45	45	45
15	保谷駅南口～西武車庫前 (東伏見駅北口経由)	5	3	4	3	4	3
16	保谷駅南口～西武車庫前 (富士町経由)	5	9	5	7	5	7
17	文華女子高等学校～武蔵境駅	5	2	3	2	4	2
18	文華女子高等学校～田無駅	16	5	11	2	11	2
19	天神山～保谷駅南口	5	-	15	1	15	1
20	天神山～田無駅	29	29	28	28	28	28
21	天神山～三鷹駅	30	30	27	27	27	27
22	花小金井駅～吉祥寺駅	38	38	39	39	38	38
23	ひばりヶ丘駅北口～朝霞台駅	117	115	93	91	75	72
24	ひばりヶ丘駅北口～志木駅南口	57	55	48	50	39	40
25	ひばりヶ丘駅北口～新座営業所	34	38	25	25	19	21
26	三鷹駅～田無橋場	31	31	24	24	24	24
27	三鷹駅～天神山	10	10	10	10	10	10
28	三鷹駅～西武柳沢駅	101	102	92	94	92	94
29	三鷹駅～東伏見駅北口 (東伏見稲荷神社経由)	1	1	0	0	0	0
30	三鷹駅～武蔵野大学 (直行)	18	18	6	6	0	0
31	花小金井駅南口～事務本部(新町五丁目) (直行)	6	10	-	-	-	-
32	花小金井駅南口～向台町五丁目	8	0	-	-	-	-
33	花小金井駅南口～小金井公園東口	0	4	-	-	-	-
34	武蔵境駅～向台町五丁目	46	45	43	43	43	43
35	武蔵境駅～花小金井駅南口	8	6	4	4	4	4
36	武蔵境駅～ヴィーガーデン西東京	60	64	47	48	47	48
37	吉祥寺駅～西武柳沢駅	114	111	88	88	88	88
38	吉祥寺駅～西武柳沢駅 (武蔵野市役所経由)	1	1	1	1	1	1
39	吉祥寺駅～向台町五丁目	44	44	79	76	71	69
40	吉祥寺駅～ヴィーガーデン西東京	40	42	6	7	6	7

注：路線欄については、左側が起点、右側が終点で表記

出典：西武バス株式会社運輸計画部計画課（1～25）、関東バス株式会社運輸部（26～40）

用語の意味

当事者	: 交通事故に関係した人をいうが、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	: 最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また、過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。
第2当事者	: 過失がより軽いか又は過失が同程度の場合には、人身損傷程度がより大きい方の当事者をいう。
死亡（死者）	: 交通事故発生から 24 時間以内に死亡した場合（人）
負傷（負傷者）	: 重傷（重傷者）と軽傷（軽傷者）の合計
子ども	: 幼児、小学生、中学生
若年	: 中学校卒業後から 20 歳未満までの年齢層の人
成人	: 20 歳から 65 歳未満までの年齢層の人
高齢者	: 65 歳以上の人
二輪車	: 自動二輪車、原動機付自転車
連続立体交差事業	: 連続立体交差事業は、市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して立体化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業です。

各表の数値について

各表で用いている比率（％）は、小数点以下第二位を四捨五入しているため、計または合計が必ずしも 100%にならない場合があります。また、統計の主体により同じ項目でも数値に誤差がでる場合があります。

主なデータについて

本冊子に掲載しているデータは、以下の出典によるものです。

警視庁交通年鑑	: 警視庁交通部が発行している統計資料
統計にしとうきょう	: 西東京市が発行している統計資料
区市町村別各種事故発生状況	: 警察庁が発行している統計資料
交通事故統計表	: 警視庁が発行している統計資料

【附属資料】

- 1 西東京市交通安全対策会議委員名簿(追加予定)
- 2 計画の策定経過(追加予定)
- 3 西東京市交通安全対策会議条例
- 4 交通安全対策基本法抜粋

1 西東京市交通安全対策会議条例

平成 13 年 6 月 29 日条例第 196 号

改正

平成 19 年 6 月 25 日条例第 47 号

令和元年 12 月 18 日条例第 35 号

(設置)

第 1 条 交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）第 18 条第 1 項の規定に基づき、西東京市交通安全対策会議（以下「会議」という。）を設置する。

(所掌事務)

第 2 条 会議は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 西東京市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(組織)

第 3 条 会議は、会長及び委員 15 人以内をもって組織する。

2 会長は、市長をもって充てる。

3 会長は、会務を総理する。

4 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する。

5 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 東京都の職員 1 人
- (2) 警視庁田無警察署の警察官 1 人
- (3) 東京消防庁西東京消防署の職員 1 人
- (4) 市の職員 3 人以内
- (5) その他市長が必要と認める者 9 人以内

(任期)

第 4 条 前条第 5 項第 5 号の委員の任期は 2 年とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、その前任者の残任期間とする。

(庶務)

第 5 条 会議の庶務は、まちづくり部交通課において処理する。

(委任)

第 6 条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（平成 19 年 6 月 25 日条例第 47 号）

この条例は、平成 19 年 7 月 1 日から施行する。

附 則（令和元年 12 月 18 日条例第 35 号）

この条例は、令和 2 年 2 月 1 日から施行する。

2 交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）抜粋

発令 : 昭和 45 年 6 月 1 日法律第 110 号
最終改正 : 令和 3 年 5 月 19 日号外法律第 36 号
改正内容 : 令和 3 年 5 月 19 日号外法律第 36 号[令和 3 年 9 月 1 日]

(目的)

第一条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の利用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通して必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

(市町村交通安全対策会議)

第十八条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

(市町村交通安全計画等)

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域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に必要な事項

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

3 西東京市交通安全対策会議委員名簿

(敬称省略)

	部 署	氏 名
1	西東京市 市長（会長）	池澤 隆史
2	東京都 北多摩南部建設事務所補修課長	徳差 宣
3	警視庁 田無警察署交通課長	鎌田 哲雄
4	東京消防庁 西東京消防署 警防課長	小倉 康史
5	西東京市 交通安全協会会長	塩月 藤太郎
6	西東京市 高齢者クラブ連合会長	小森田 淳
7	西東京市 保谷身体障害者福祉協会会長	井口 元彦
8	西東京市立 保谷第二小学校長	三澤 亘潤
9	西東京市立 田無第一中学校長	坂元 竜二
10	西武鉄道株式会社 鉄道本部計画管理部 鉄道計画課長	齊原 潤
11	西武バス株式会社 取締役運輸管理部長	川尻 司
12	関東バス株式会社 運輸部 安全管理担当 専任部長	田中 宏幸
13	西東京市 子育て支援部長	古厩 忠嗣
14	西東京市 ささえあい・健康づくり担当部長	佐藤 謙
15	西東京市 教育部長	飯島 伸一
16	西東京市 都市基盤部長	蓮見 達也

(令和3年8月現在)

4 計画の策定経過

年月日	作成経過
令和3年	
7月28日(水)	第1回西東京市交通安全対策会議 ・交通安全計画策定の考え方及び交通事故発生状況等の報告 ・前計画の評価 ・今後のスケジュールの報告
11月25日(木)	第2回西東京市交通安全対策会議 ・交通安全計画(素案)の提示、検討
1月●日(●)～ 2月●日(●)	市民意見の募集(パブリックコメントの実施) 計画素案に対する意見募集
令和4年	
1月●日(●)	第3回西東京市交通安全対策会議 ・パブリックコメントの実施結果 ・交通安全計画(案)の提示・検討
3月●日(●)	第4回西東京市交通安全対策会議 ・交通安全計画の承認
3月以降	西東京市交通安全計画の公表 ・市ホームページ等での西東京市交通安全計画の公表