

国分寺市交通安全計画 (令和4年度～令和8年度)



令和4年3月

国分寺市

目次

第1部 総論	1
第1章 計画の考え方	2
1 計画策定の趣旨	2
2 計画の性格, 期間	2
3 計画の目標	3
4 計画の推進体制	3
第2章 交通事故等の現状	4
1 交通情勢等	4
2 道路交通事故の状況	10
第2部 講ずべき施策	19
第1章 重点施策	20
1 子どもと若年層の安全の確保	22
2 高齢者の安全の確保	25
3 自転車の安全利用の促進	27
第2章 分野別施策	31
1 道路交通環境の整備	31
2 交通安全意識の啓発	34
3 道路交通秩序の維持	37
4 救急体制と救済制度	39
5 災害時の交通安全の確保	41
資料編	43
1. 交通安全対策基本法（抜粋）	44
2. 国分寺市交通安全計画見直し検討委員会設置規程	46
3. 国分寺市交通安全対策協議会条例	48
4. 国分寺市交通安全計画見直し検討委員会委員名簿	50
5. 国分寺市交通安全対策協議会委員名簿	51
6. 計画策定の経過	52

第1部 総論

第1章 計画の考え方

1 計画策定の趣旨

国分寺市では、交通安全対策を推進し、市民が安全・快適に暮らせるまちを実現させていくために、平成30年2月に交通安全対策基本法に基づく「国分寺市交通安全計画（平成30年度～平成33年度）」を4か年の計画として策定し、この計画に基づき、本市及び関係機関等が一体となって様々な施策の実施に取り組んできました。

これにより、市内の交通事故発生件数は平成28年の206件から令和2年には158件とおおむね減少傾向にて推移してきました。

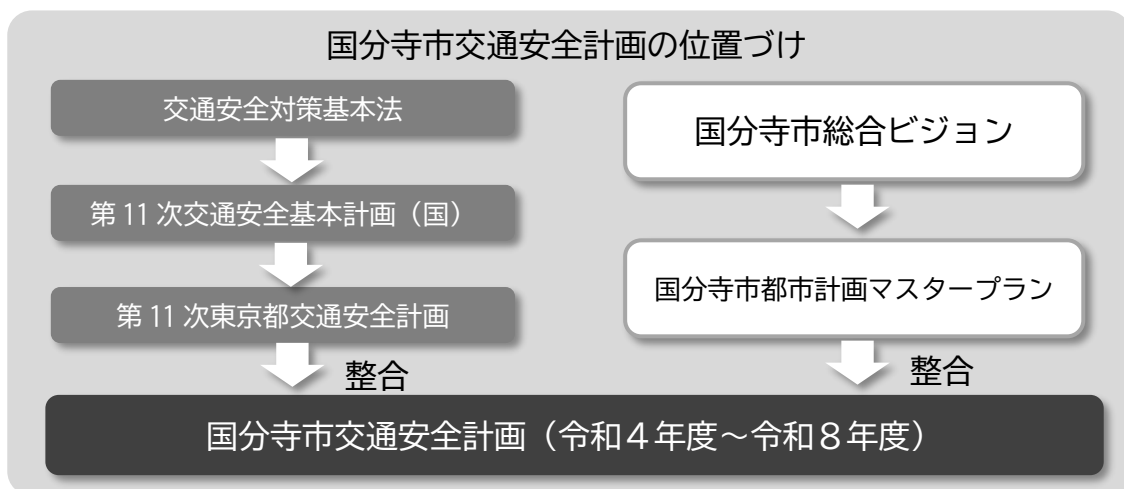
しかしながら、人が死傷する交通事故は依然として多く発生しており、交通事故死者数ゼロを計画の目標に掲げてきましたが、残念ながら平成30年から令和2年までの3年間で死亡事故は3件発生するなど、交通事故は市民の安全・安心を脅かしています。

「国分寺市交通安全計画（平成30年度～平成33年度）」は、令和3年度で終了となることから、引き続き市内の交通安全対策を推進するため、「国分寺市交通安全計画（令和4年度～令和8年度）」を策定するものです。

2 計画の性格，期間

本計画は、交通安全対策基本法第26条の規定に基づき、東京都の「第11次東京都交通安全計画」（令和3年4月）に沿いながら、「国分寺市総合ビジョン*」、「国分寺市都市計画マスタープラン*」との整合を図り、市の道路交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として定めたものです。

計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5か年とします。



* 国分寺市総合ビジョン [平成29年3月策定]

「魅力あふれ ひとつが繋がる 文化都市国分寺」の実現に向け、平成29年度から令和6年度までの8年間のまちづくりの方向性を定める市の最上位計画。総合的かつ計画的な市政運営を図るための基本構想である「国分寺市ビジョン」とその実現のための具体的な取組等を定めた「国分寺市ビジョン実行計画」の2層から構成。

* 国分寺市都市計画マスタープラン [平成 28 年 2 月策定]

都市計画法第 18 条の 2「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の規定に基づき、市のまちづくりの最上位計画や東京都の都市計画の内容に即して策定し、市の責任で展開する都市計画や、市民や事業者等と市が協働でまちづくりを進めていく際の指針となる計画。

3 計画の目標

本計画では、市民が安全・快適に暮らせるまちを実現させていくために、目標を以下の 2 点とします。

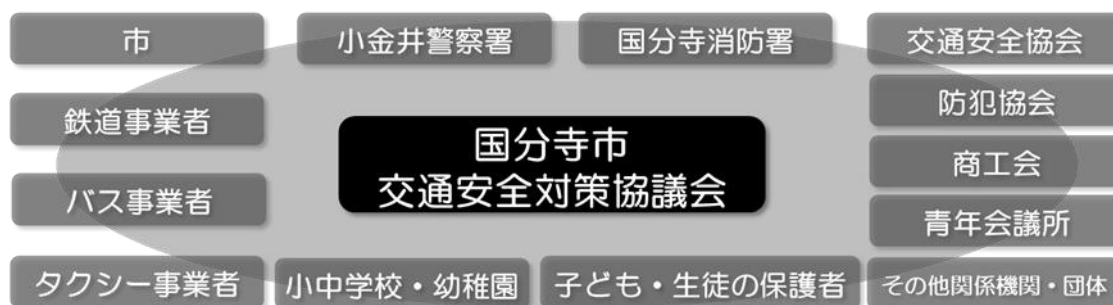
- ・ 令和 8 年の市内の交通事故件数を 106 件以下に削減します。
〔 ※国分寺市ビジョン後期実行計画のまちづくりの指標の目標値と整合させたもの。〕
〔 令和元年の年間交通事故件数 152 件から毎年対前年比で約 5 % ずつ減らす。 〕
- ・ 令和 4 年から令和 8 年の交通事故死亡者数ゼロを目指します。

4 計画の推進体制

(1) 行政機関等相互の協力体制

交通安全に関する施策は、多くの行政機関等の分野にまたがることから、その効果的な推進のためには、関係行政機関や関係団体等が相互に連携し、総合的かつ、一体的推進が必要です。

このため、関係機関や関係団体の代表者等で構成する、市における交通事故の防止と交通安全運動の推進を図るための市の附属機関である「国分寺市交通安全対策協議会」を中心として、関係機関や関係団体と協力体制を構築し推進していきます。



(2) 市民・事業者等の活力の結集

交通安全対策を効果的に推進するためには、行政機関の施策だけでなく、市民や事業者等の主体的参加が不可欠であります。

そのため、家庭、学校、地域、職場等での自主的な交通安全活動を積極的に支援するとともに、行政施策と事業者等が行う交通安全活動を積極的に支援していきます。

第2章 交通事故等の現状

1 交通情勢等

(1) 人口

市の人口は、この10年では増加傾向が続き、令和3年1月1日現在126,862人で、9年前の平成24年から11,508人、令和2年から1,692人の増加となっています。

年齢別構成比で見ると、0～14歳の幼年人口の比率は10年間概ね横ばいとなっています。また、平成29年まで15～64歳の生産年齢人口の比率が年々減少傾向、65歳以上の高齢者人口の比率が年々増加傾向となっていました。それ以降はいずれも概ね横ばいで推移しています。

また、将来人口の推計については、令和元年12月に策定した「国分寺市人口ビジョン（第2版）*」において、市の総人口は令和12年まで増加が続き、その後は減少すると推計されています。

年齢区分別では、幼年人口は令和4年、生産年齢人口は令和5年にピークを迎え、その後減少していくと推計されていますが、高齢者人口では、65歳から74歳人口は令和24年、75歳以上人口は令和37年のピークまで増加傾向で推移すると推計されています。

* 国分寺市人口ビジョン（第2版） [令和元年12月策定]

国分寺市ビジョン後期実行計画策定の基礎資料として策定した、市の人口の現状と令和42年までの将来人口推計をまとめたもの。

表1-1 住民基本台帳による年齢別（3区分）人口の推移

（各年1月1日現在）

	総数	年齢別					
		0～14歳		15～64歳		65歳以上	
		人口	構成比 (%)	人口	構成比 (%)	人口	構成比 (%)
平成24年	115,354	14,089	12.2	78,439	68.0	22,826	19.8
平成25年	118,035	14,386	12.2	79,763	67.6	23,886	20.2
平成26年	118,697	14,541	12.3	79,521	67.0	24,635	20.8
平成27年	119,379	14,491	12.1	79,431	66.5	25,457	21.3
平成28年	119,940	14,587	12.2	79,405	66.2	25,948	21.6
平成29年	120,656	14,716	12.2	79,541	65.9	26,399	21.9
平成30年	121,673	14,843	12.2	80,119	65.8	26,711	22.0
平成31年	123,689	15,160	12.3	81,502	65.9	27,027	21.9
令和2年	125,170	15,413	12.3	82,400	65.8	27,357	21.9
令和3年	126,862	15,724	12.4	83,391	65.7	27,747	21.9

※平成24年7月8日の住民基本台帳法改正により、住民基本台帳に外国人も含まれます。

表1-2 住民基本台帳による年齢別（3区分）人口の推移（総数・構成比）

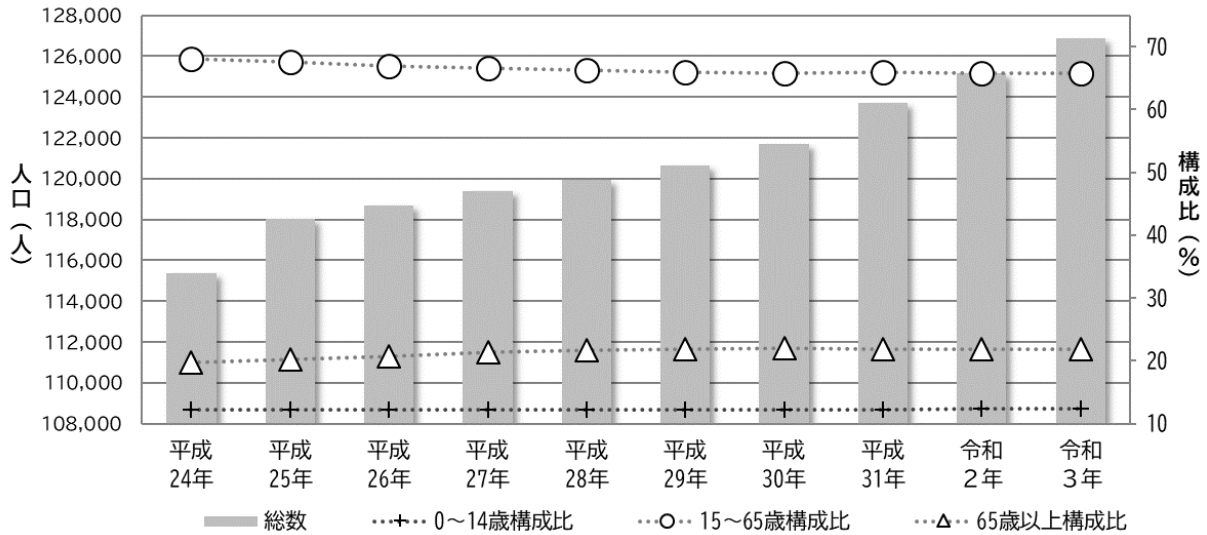
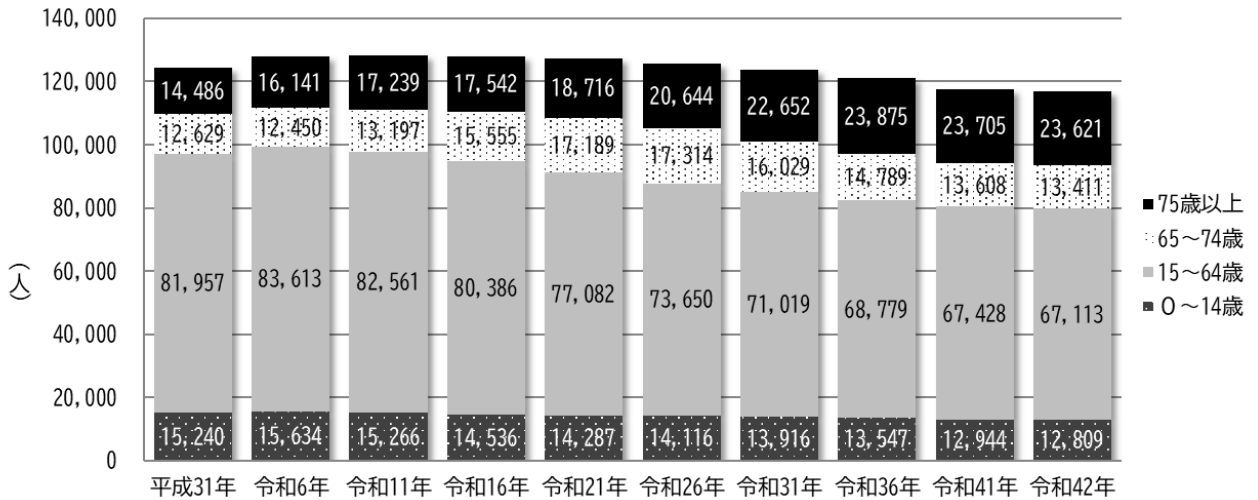


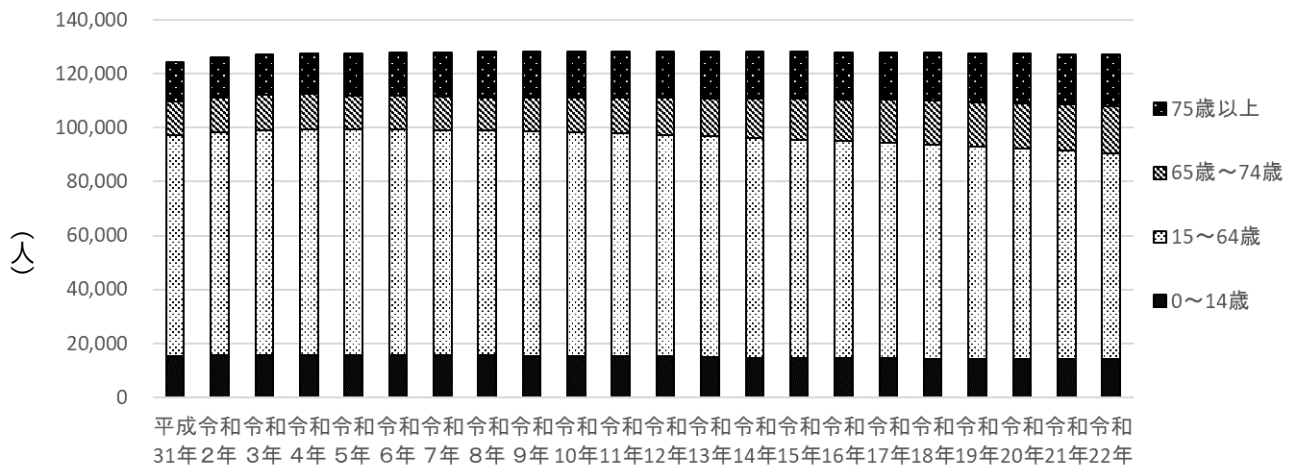
表1-1～2 資料：国分寺市統計を用いて作成

表2-1 令和42年（2060年）までの人口推計



※平成31年の値は実績値。令和6年から令和42年までは推計値

表2-2 令和22年（2040年）までの人口推計



※平成31年の値は実績値。令和2年から令和22年までは推計値

表2-1～2 資料：国分寺市人口ビジョン（第2版）[令和元年12月]を用いて作成

(2) 市道の道路現況

市道の道路総延長は、令和2年4月1日現在 226,833mであり、そのうち幅員 5.5m未満の道路は 196,874mと、市道全体の 86.7%を占めておりますが、平成 23 年の 198,511 m (87.2%) から比べ、年々拡幅が進んでいます。

また、舗装延長も、令和2年は 208,411mで、市道全体の 91.8%となっており、平成 23 年の 205,515m (90.3%) から、順次舗装が進められています。

表3 市道の幅員別道路延長および舗装状況

(各年4月1日現在)

	道路延長 (m)			舗装延長 (m)	舗装率 (%)
	計	幅員別延長			
		5.5m未満	5.5m以上		
平成23年	227,447	198,511	28,936	205,515	90.3
平成24年	227,249	198,200	29,049	205,890	90.6
平成25年	227,072	197,999	29,073	206,180	90.7
平成26年	226,947	197,849	29,098	206,437	90.9
平成27年	227,062	197,657	29,405	206,980	91.1
平成28年	226,949	197,446	29,503	207,011	91.2
平成29年	226,806	197,205	29,601	207,299	91.3
平成30年	226,687	197,030	29,657	207,353	91.4
平成31年	226,251	196,448	29,803	207,538	91.7
令和2年	226,833	196,874	29,959	208,411	91.8

資料：国分寺市統計を用いて作成

(3) 車両の保有台数

市内の自動車保有台数は、緩やかに減少しています。

車種別に見ると、乗用車は平成 24 年までは減少傾向にありましたが、平成 25 年以降は横ばいとなっています。二輪車・貨物車については減少傾向にありますが、ミニカーについては増加傾向にあります。その他については概ね横ばいとなっています。

表4-1 市内の車種別自動車保有台数

(単位：台)

	総数	乗合車*	乗用車	貨物車	特殊用途車*	特殊車*	二輪車	ミニカー*
平成22年	41,032	77	30,624	3,967	470	203	5,660	31
平成23年	40,738	76	30,434	3,939	476	208	5,572	33
平成24年	40,405	77	30,304	3,910	472	207	5,405	30
平成25年	40,324	80	30,287	3,876	461	207	5,379	34
平成26年	40,280	76	30,352	3,859	460	205	5,292	36
平成27年	40,105	84	30,366	3,787	462	205	5,158	43
平成28年	38,069	81	29,253	3,088	454	209	4,942	42
平成29年	39,661	81	30,372	3,642	478	208	4,837	43
平成30年	39,442	84	30,320	3,630	475	206	4,676	51
令和元年	39,318	80	30,311	3,577	470	203	4,618	59

* 乗合車

普通自動車で乗車定員が 11 人以上のもので、貨物車及び特殊用途車以外のもの。

* 特殊用途車

特殊な用途に応じた設備を有する自動車のこと。救急車及び消防車、パトロールカー等の緊急自動車や、クレーン車等の特殊な目的のために使用される自動車がこれに該当する。

＊ 特殊車

特殊な用途のために特殊な形状構造をした自動車のこと。農耕用の車両や、除雪自動車や建設機械のロードローラ等がこれに該当する。

＊ ミニカー

乗車定員が1名で、総排気量 20cc を超え 50cc 以下又は定格出力 0.25kW を超え 0.6kW 以下の原動機を有する普通自動車のこと。

表4-2 市内の車種別自動車保有台数（総数・乗用車・二輪車）

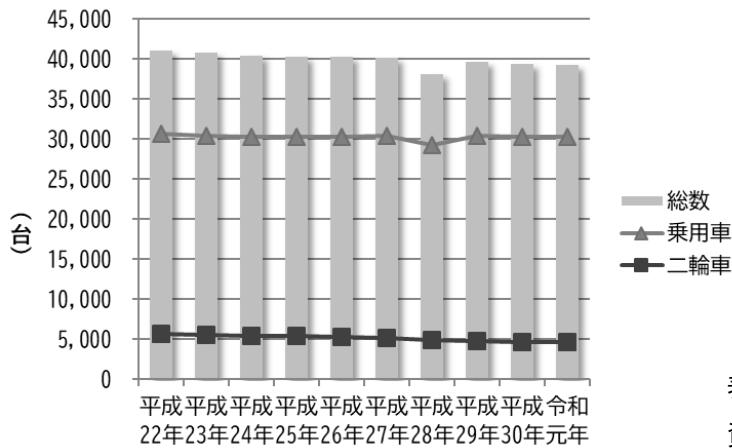


表4-1～2

資料：警視庁交通年鑑を用いて作成

（4）運転免許保有者数

市内の運転免許保有者数は、人口増加に比例する形で増加傾向にあります。

表5-1 市内の運転免許保有者数

（各年12月末時点）	
	総数（人）
平成22年	70,445
平成23年	70,317
平成24年	70,960
平成25年	71,734
平成26年	72,347
平成27年	72,711
平成28年	73,008
平成29年	73,682
平成30年	74,871
令和元年	75,602

表5-2 市内の運転免許保有者数

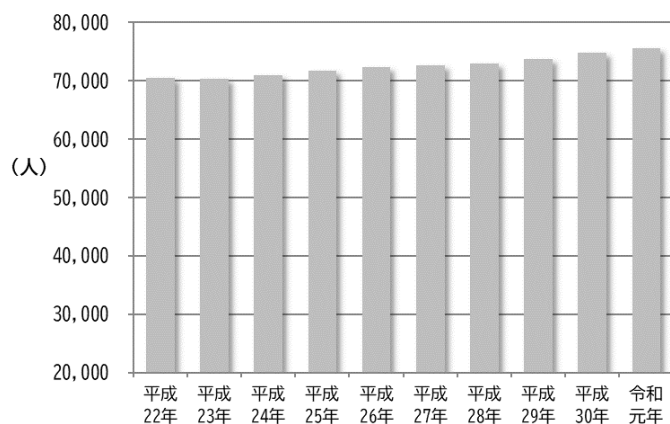


表5-1～2 資料：警視庁交通年鑑を用いて作成

(5) 交通量

市内 33 箇所の交通量調査では、大型車と普通車を合わせた「自動車」の交通量は年々減少しています。

また、歩行者・自転車・二輪車の交通量については、増減があり傾向は見出せませんが、平成 20 年と比べると令和 2 年は、いずれも減少しています。

表 6-1 市内 33 箇所の自動車・歩行者交通量推移

(各年調査日12時間あたり)

	大型車 (台)	普通車 (台)	自動車類計 (台)	二輪車 (台)	歩行者 (人)	自転車 (人)	歩行者類計 (人)
平成20年	36,524	332,169	368,693	20,591	82,981	73,785	156,766
平成23年	36,726	330,613	367,339	18,990	80,412	72,347	152,759
平成26年	33,662	321,570	355,232	13,826	79,142	50,523	129,665
平成29年	32,253	296,815	329,068	15,410	92,995	74,213	167,208
令和2年	28,977	295,391	324,368	14,799	71,072	57,667	128,739

※各年推移を見るため、平成 20 年～令和 2 年の調査地点のうち共通の調査地点 33 箇所を各年抽出し合計。

なお、「国分寺市交通安全計画（平成 30 年度～平成 33 年度）」とは共通の調査地点が一部異なるため、各年の数値は一致しません。

表 6-2 市内 33 箇所の自動車・歩行者交通量推移

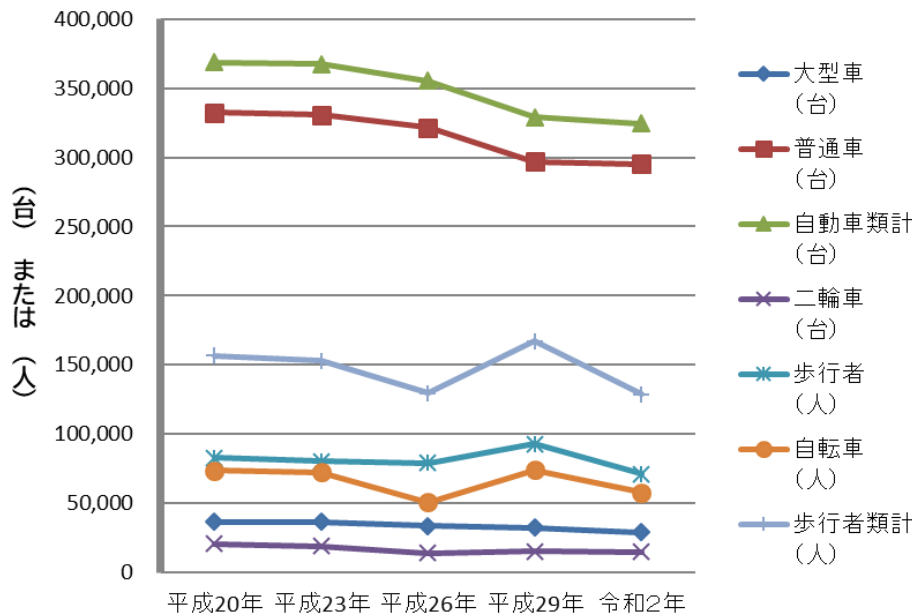


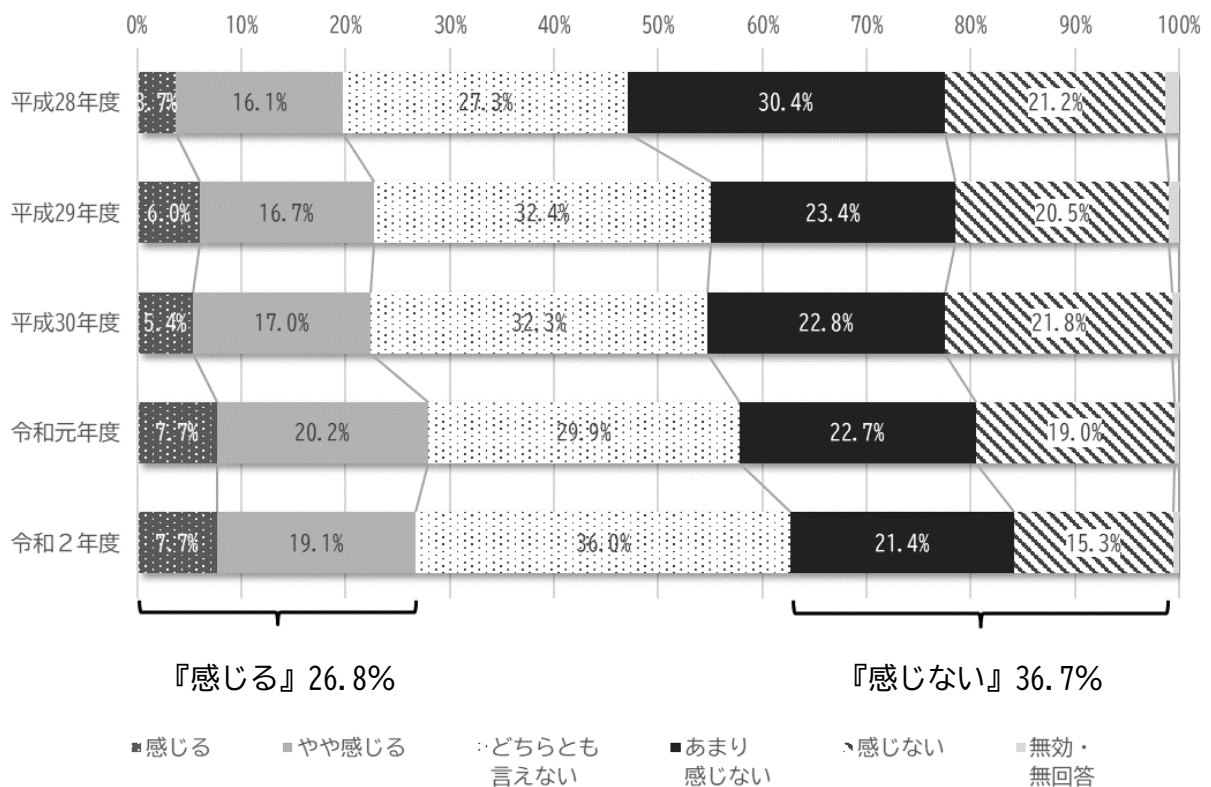
表 6-1～2

資料：国分寺市内主要交差点交通量調査委託報告書を用いて作成

(6) 自転車利用者の運転・駐車マナーに関する市民意識

市民アンケートにて、「市内の自転車利用者の運転・駐車マナーが守られていると感じる市民の割合」は、「感じる」と「やや感じる」の合計が平成28年度の19.8%から令和2年度の26.8%と増加傾向に、一方で、「感じない」と「あまり感じない」の合計が平成28年度の51.6%から令和2年度の36.7%と減少傾向にあり、自転車マナーが改善しつつあることがわかりますが、いまだにマナーが守られていないと感じている市民が3割半ばを超えているという結果となっています。

表7 市内の自転車利用者の運転・駐車マナーが守られていると感じる市民の割合



資料：国分寺市市民アンケート調査報告書を用いて作成

2 道路交通事故の状況

(1) 交通事故発生件数

市内の交通事故件数は、令和2年が158件となっており、増減はありながらも減少傾向で、平成23年の356件と比べると半数以下に減少しています。

東京都の交通事故件数も平成23年の51,477件に対し、令和2年で25,642件と半数以下に減少しています。

市内における死傷者数は、平成23年と比べると、交通事故件数の減少とともに減っていますが、死亡者数は平成25年以降、0～1人の間で推移しています。

東京都においても、平成23年と比べると、交通事故件数の減少とともに死傷者数は減っていますが、死亡者数は平成25年以降、概ね横ばいとなっています。

表8-1 市内および東京都における交通事故発生件数

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
国分寺市	事故件数(件)	356	344	306	220	217	206	195	200	152	158
	死傷者数(人)	390	373	334	232	235	242	226	226	170	178
	死亡者数(人)	0	2	1	1	0	1	0	1	1	1
東京都	事故件数(件)	51,477	47,429	42,041	37,184	34,274	32,412	32,763	32,590	30,467	25,642
	死傷者数(人)	58,355	55,020	49,023	43,384	40,092	37,987	38,158	37,586	30,467	29,043
	死亡者数(人)	215	183	168	172	161	159	164	143	130	155

表8-2 市内の交通事故発生件数

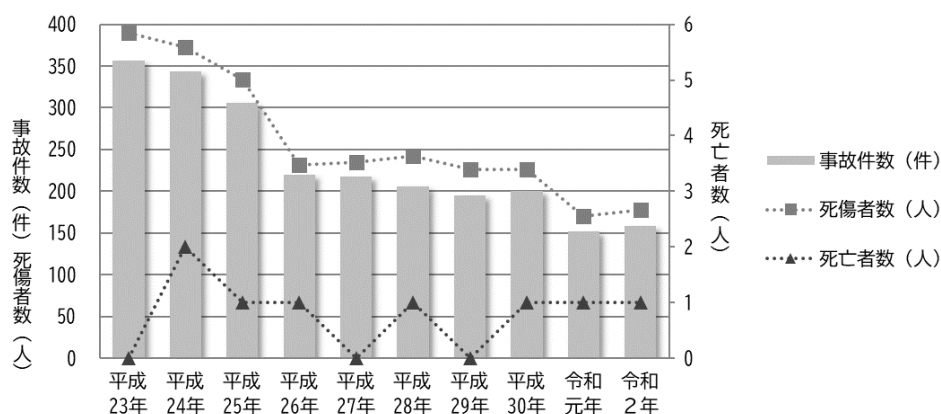


表8-3 東京都の交通事故発生件数

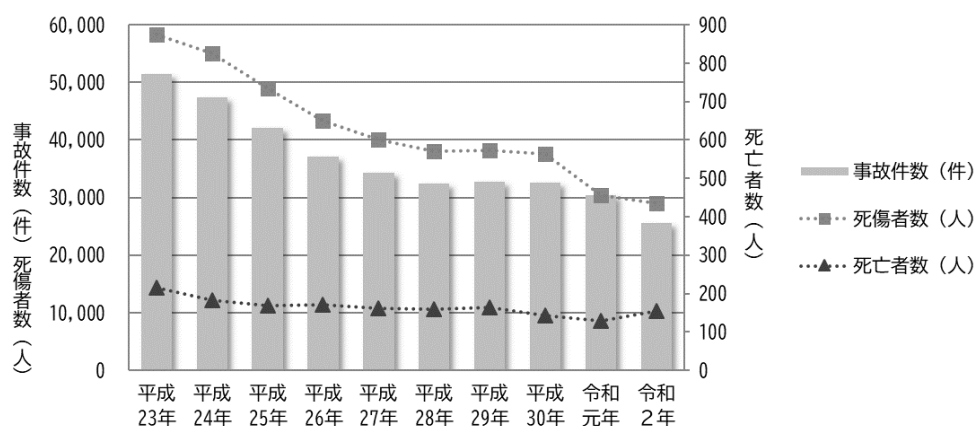


表8-1～3

資料：警視庁交通年鑑
を用いて作成

(2) 当事者別交通事故発生件数

交通事故発生件数を当事者*別に見ると、市内・東京都ともに件数が最も多い当事者は自動車で、次いで自転車となっています。交通事故件数の減少とともに、その他*を除き、どの当事者も件数は市内・東京都ともに減少傾向にあります。

また、直近5か年の割合の平均を比べると、市内は東京都より自転車と歩行者の割合が大きいことが見て取れます。

市内の交通事故の直近5か年の状態別死傷者数を見ると、負傷者数は四輪*と自転車がほぼ同じくらいに多く、死者数は4人のうち3人が自転車となっています。

表9-1 市内および東京都における事故当事者別発生件数
(第1当事者* 別事故件数 + 第2当事者* 別事故件数)

		自動車		二輪車		自転車		歩行者		その他		件数合計
		件数	割合 (%)	件数	割合 (%)	件数	割合 (%)	件数	割合 (%)	件数	割合 (%)	
国分寺市	平成23年	373	52.4	82	11.5	165	23.2	66	9.3	26	3.7	712
	平成24年	379	55.1	50	7.3	185	26.9	65	9.4	9	1.3	688
	平成25年	358	58.5	59	9.6	148	24.2	43	7.0	4	0.7	612
	平成26年	229	52.0	42	9.5	110	25.0	47	10.7	12	2.7	440
	平成27年	248	57.1	34	7.8	101	23.3	43	9.9	8	1.8	434
	平成28年	225	54.6	34	8.3	102	24.8	40	9.7	11	2.7	412
	平成29年	220	56.4	25	6.4	88	22.6	48	12.3	9	2.3	390
	平成30年	217	54.3	33	8.3	95	23.8	46	11.5	9	2.3	400
	令和元年	175	57.6	25	8.2	73	24.0	30	9.9	1	0.3	304
	令和2年	167	52.8	31	9.8	71	22.5	38	12.0	9	2.8	316
東京都	平成23年	57,676	57.6	12,194	12.2	20,480	20.5	7,512	7.5	2,202	2.2	100,064
	平成24年	54,544	59.0	10,279	11.1	18,220	19.7	7,184	7.8	2,155	2.3	92,382
	平成25年	48,806	59.8	9,192	11.3	15,550	19.1	6,284	7.7	1,756	2.2	81,588
	平成26年	43,852	60.8	7,547	10.5	13,512	18.7	5,834	8.1	1,373	1.9	72,118
	平成27年	40,756	61.4	6,817	10.3	11,817	17.8	5,626	8.5	1,340	2.0	66,356
	平成28年	39,073	61.9	6,459	10.2	11,218	17.8	5,138	8.1	1,200	1.9	63,088
	平成29年	38,954	61.0	6,434	10.1	11,901	18.6	5,274	8.3	1,299	2.0	63,862
	平成30年	37,170	58.5	6,181	9.7	12,864	20.3	5,422	8.5	1,861	2.9	63,498
	令和元年	32,232	54.2	6,066	10.2	13,094	22.0	5,264	8.9	2,806	4.7	59,462
	令和2年	26,252	52.4	5,273	10.5	11,443	22.8	4,346	8.7	2,790	5.6	50,104
直近5か年の割合の平均 (%)												
国分寺市		55.1	8.2	23.5	11.1	2.1						
東京都		57.6	10.2	20.3	8.5	3.4						

※「その他」とは、路面電車、列車、軽車両その他（リヤカー、荷車等）、道路上の歩行者以外の人、道路外、ひき逃げ等で不明の人をいう。

* 当事者

交通事故が発生した場合のその事故に関わったすべての人のこと。

* 第1当事者

当事者のうち、過失（違反）がより重いか又は過失（違反）が同程度の場合は、被害がより小さい方の当事者のこと。

* 第2当事者

当事者のうち、過失（違反）がより軽いか又は過失（違反）が同程度の場合は、被害がより大きい方の当事者のこと。

表9-2 市内の事故当事者別発生件数

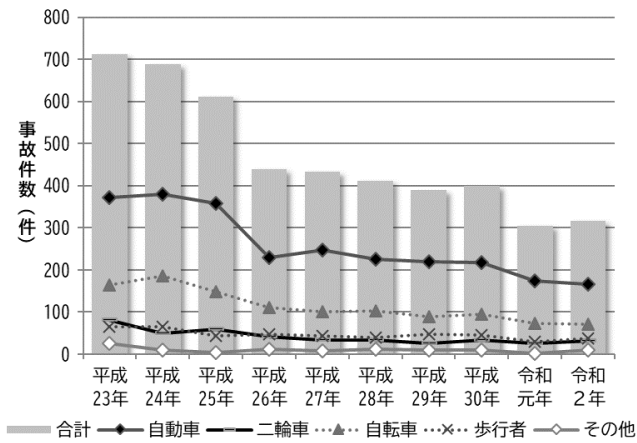


表9-3 東京都の事故当事者別発生件数

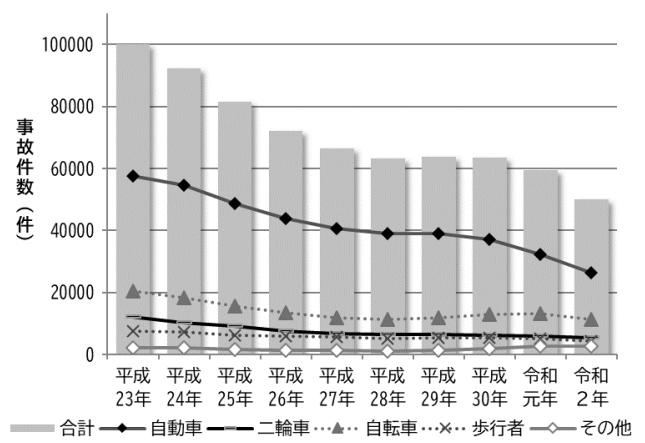


表9-4 市内における事故発生件数

当事者別の割合

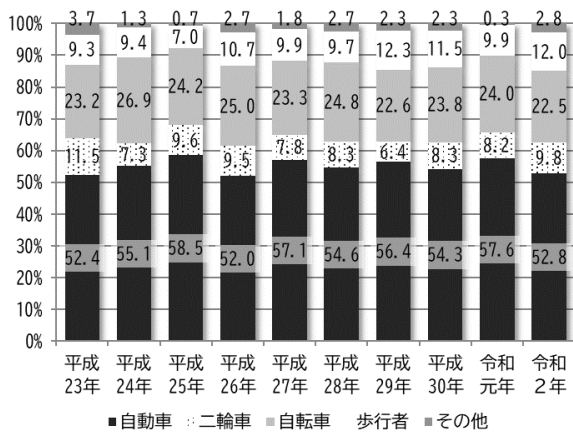


表9-5 東京都における事故発生件数

当事者別の割合

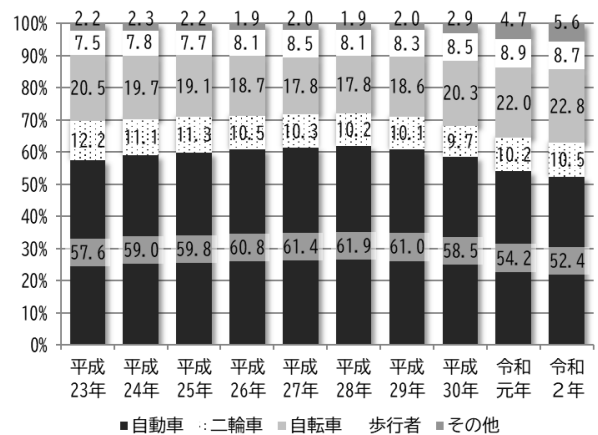


表9-6 市内の交通事故の状態別負傷者数

	四輪乗車中	自動二輪乗車中	原付乗車中	自転車乗車中	歩行中	その他
平成28年	89	17	7	85	41	2
平成29年	88	10	7	73	48	0
平成30年	70	13	14	81	47	0
令和元年	61	7	11	60	30	0
令和2年	48	15	13	61	40	0

※「四輪」とは、道路交通法施行規則第2条に定める大型自動車、中型自動車、普通自動車をいう。

表9-7 市内の交通事故の状態別負傷者数

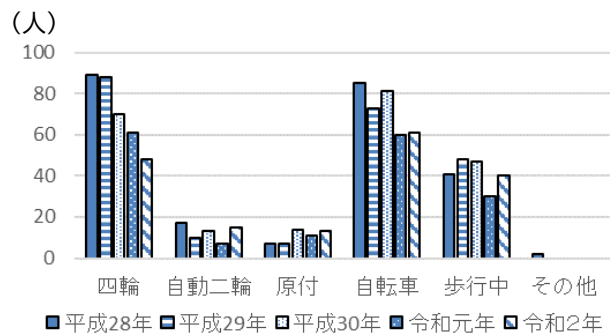


表9-8 市内の交通事故の状態別死者数

	四輪乗車中	自動二輪乗車中	原付乗車中	自転車乗車中	歩行中	その他
平成28年	0	0	0	1	0	0
平成29年	0	0	0	0	0	0
平成30年	0	0	0	1	0	0
令和元年	0	0	0	0	1	0
令和2年	0	0	0	1	0	0

表9-9 市内の交通事故の状態別死者数

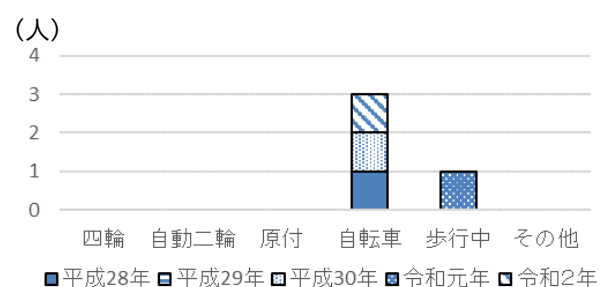


表9-1～9 資料：警視庁交通年鑑を用いて作成

(3) 交通事故年齢別死傷者数

交通事故の死傷者数を年齢別に見ると、その総数は市内・東京都ともに減少傾向で、いずれも各年齢層で減少傾向がみられる中、市内の「高齢者（65歳以上）」だけは増減があり、その傾向は見出せません。市内の交通事故の死亡者数を年齢別に見ると、直近10年間の合計は8人で、その過半数（5人）は「高齢者（65歳以上）」となっています。

交通事故の死傷者数を年齢別の割合で見ると、市内では年によりばらつきはあるものの、市内・東京都ともに「高齢者（65歳以上）」が占める割合が増加傾向に、これとは相対的に「子ども（中学生）」と「若年層（中学卒業後～24歳）」（以下、「若年層」という。）が占める割合が減少傾向にあることが見て取れます。

また、直近5か年の割合の平均を比べると、市内は東京都より「25歳～64歳」の割合が小さく、「子ども（小学生以下）」、「若年層」、「高齢者（65歳以上）」の割合が大きいことが見て取れます。

表 10-1 市内および東京都の事故年齢別死傷者数

		死者数（人）						死傷者数（人）										
		子ども（小学生以下）	子ども（中学生）	若年層（中学卒業後～24歳）	25歳～64歳	高齢者（65歳以上）	計	子ども（小学生以下）	子ども（中学生）		若年層（中学卒業後～24歳）	25歳～64歳		高齢者（65歳以上）		計		
									割合（%）	割合（%）		割合（%）	割合（%）	割合（%）				
国分寺市	平成23年	0	0	0	0	0	0	34	8.7	4	1.0	67	17.2	234	60.0	51	13.1	390
	平成24年	0	0	0	1	1	2	36	9.7	9	2.4	64	17.2	214	57.4	50	13.4	373
	平成25年	0	0	0	1	0	1	22	6.6	7	2.1	59	17.7	209	62.6	37	11.1	334
	平成26年	0	0	0	0	1	1	18	7.8	3	1.3	44	19.0	132	56.9	35	15.1	232
	平成27年	0	0	0	0	0	0	11	4.7	7	3.0	35	14.9	143	60.9	39	16.6	235
	平成28年	1	0	0	0	0	1	18	7.4	1	0.4	34	14.0	152	62.8	37	15.3	242
	平成29年	0	0	0	0	0	0	18	8.0	5	2.2	29	12.8	135	59.7	39	17.3	226
	平成30年	0	0	0	0	1	1	14	6.2	2	0.9	33	14.6	126	55.8	51	22.6	226
	令和元年	0	0	0	0	1	1	12	7.1	1	0.6	22	12.9	96	56.5	39	22.9	170
	令和2年	0	0	0	0	1	1	10	5.6	2	1.1	28	15.7	113	63.5	25	14.0	178
東京都	平成23年	1	0	19	98	85	203	3,079	5.5	816	1.5	7,729	13.8	37,777	67.3	6,739	12.0	56,140
	平成24年	7	0	12	79	72	170	2,944	5.6	700	1.3	6,760	12.8	35,706	67.6	6,683	12.7	52,793
	平成25年	3	0	16	73	71	163	2,502	5.3	624	1.3	5,757	12.3	31,666	67.6	6,266	13.4	46,815
	平成26年	5	1	14	75	63	158	2,051	5.0	517	1.3	4,862	11.8	28,257	68.4	5,639	13.6	41,326
	平成27年	6	1	9	82	55	153	1,836	4.8	417	1.1	4,303	11.3	26,192	68.6	5,428	14.2	38,176
	平成28年	5	0	11	68	63	147	1,827	5.0	381	1.0	3,821	10.5	24,990	68.6	5,436	14.9	36,455
	平成29年	6	0	12	72	62	152	1,785	4.9	388	1.1	4,021	11.0	24,978	68.1	5,517	15.0	36,689
	平成30年	4	1	13	54	56	128	1,816	5.0	358	1.0	3,972	11.0	24,329	67.3	5,700	15.8	36,175
	令和元年	1	0	11	60	55	127	1,678	5.0	365	1.1	3,753	11.2	22,162	65.9	5,680	16.9	33,638
	令和2年	4	1	18	63	58	144	1,299	4.6	292	1.0	2,956	10.5	18,878	67.3	4,622	16.5	28,047

直近5か年の割合の平均（%）

国分寺市	6.9	1.0	14.0	59.7	18.4
東京都	4.9	1.0	10.8	67.4	15.8

表 10-2 市内の事故年齢層別死亡者数

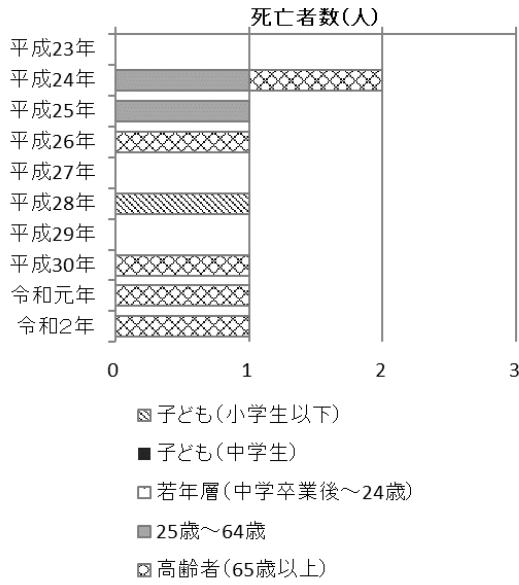


表 10-3 東京都の事故年齢層別死亡者数

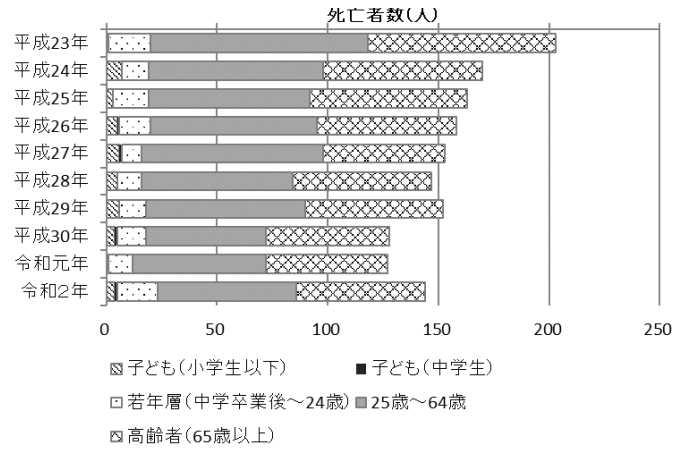


表 10-4 市内の事故年齢層別死傷者数

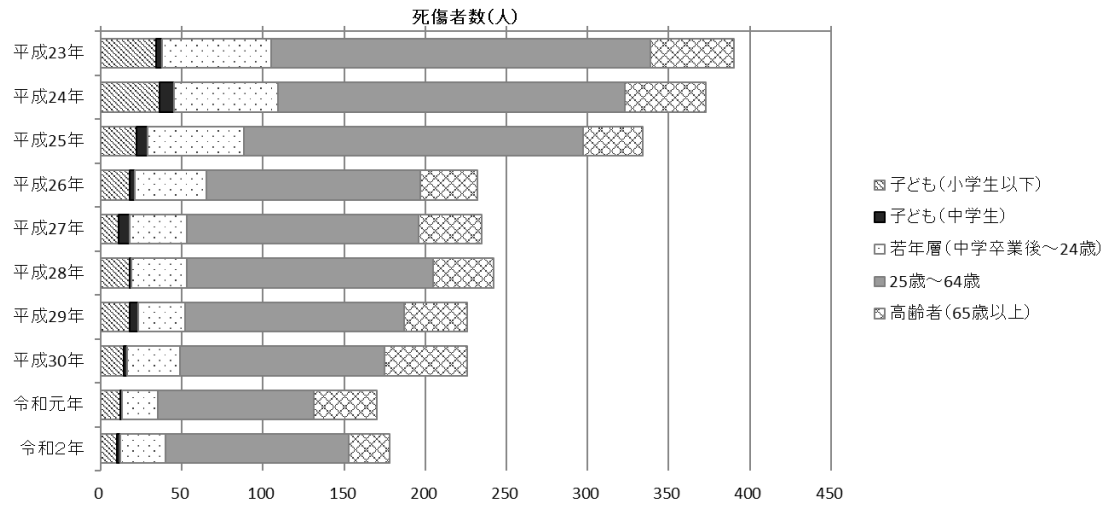


表 10-5 東京都の事故年齢層別死傷者数

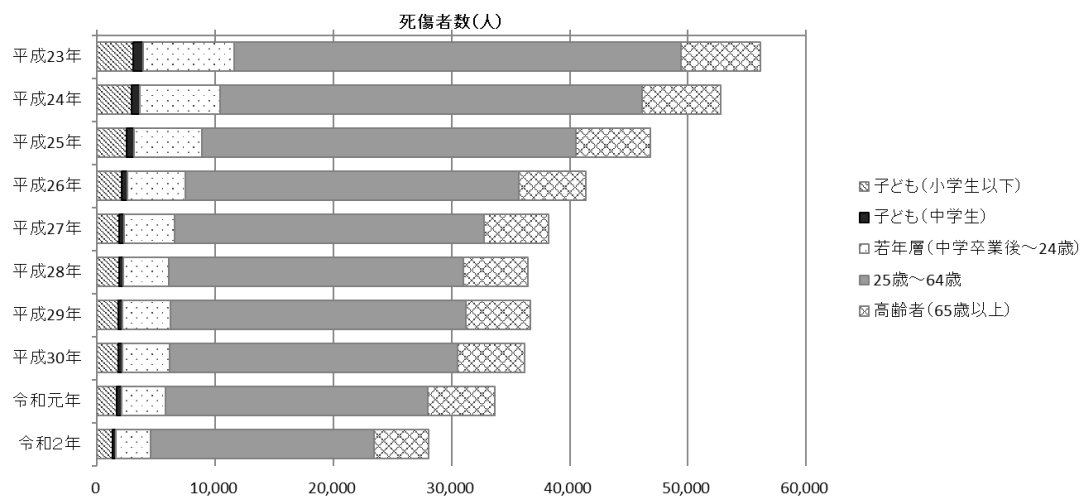


表 10-6 市内の事故年齢層別死傷者数（割合）

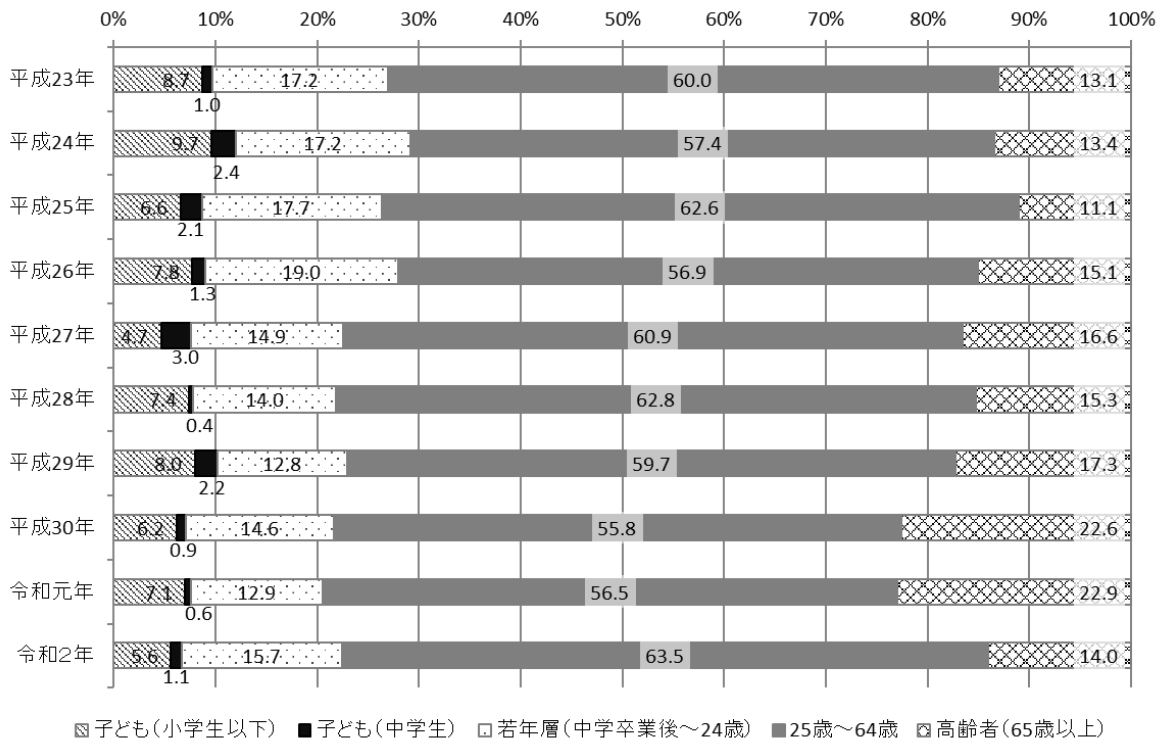


表 10-7 東京都の事故年齢層別死傷者数（割合）

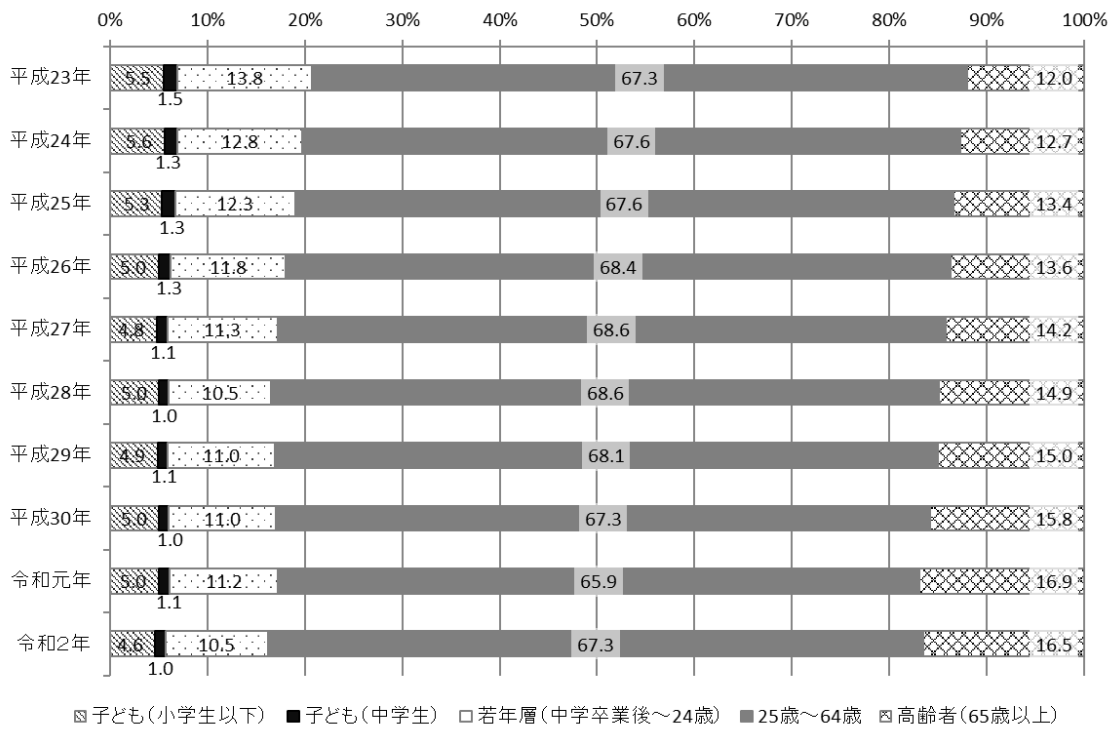


表 10-1～7 資料：警視庁交通年鑑を用いて作成

(4) 交通事故当事者の法令違反状況

市内の交通事故当事者の法令違反状況を令和2年件数で見ると、自動車では「安全不確認」が48件、次いで「交差点安全進行義務違反*」、「前方不注意」がともに21件で、合わせて約7割となっており、注意不足による交通事故が大半を占めています。

自転車では、「安全不確認」が20件、次いで「交差点安全進行義務違反」が14件で、合わせて約5割となっており、こちらも注意不足による交通事故が目立ちます。

歩行者については、約9割が「違反なし」であり、「横断歩道外横断」が2件、「飛び出し」と「めいてい・徘徊」が1件ずつあります。

* 交差点安全進行義務違反

交差点に進入する際に、車や歩行者に注意し、できる限り安全な速度と方法で進行しなければいけない義務を怠ったときに処分される交通違反。

表11 令和2年 市内の自動車交通事故当事者の法令違反件数
(原付以上 第1当事者のみ)

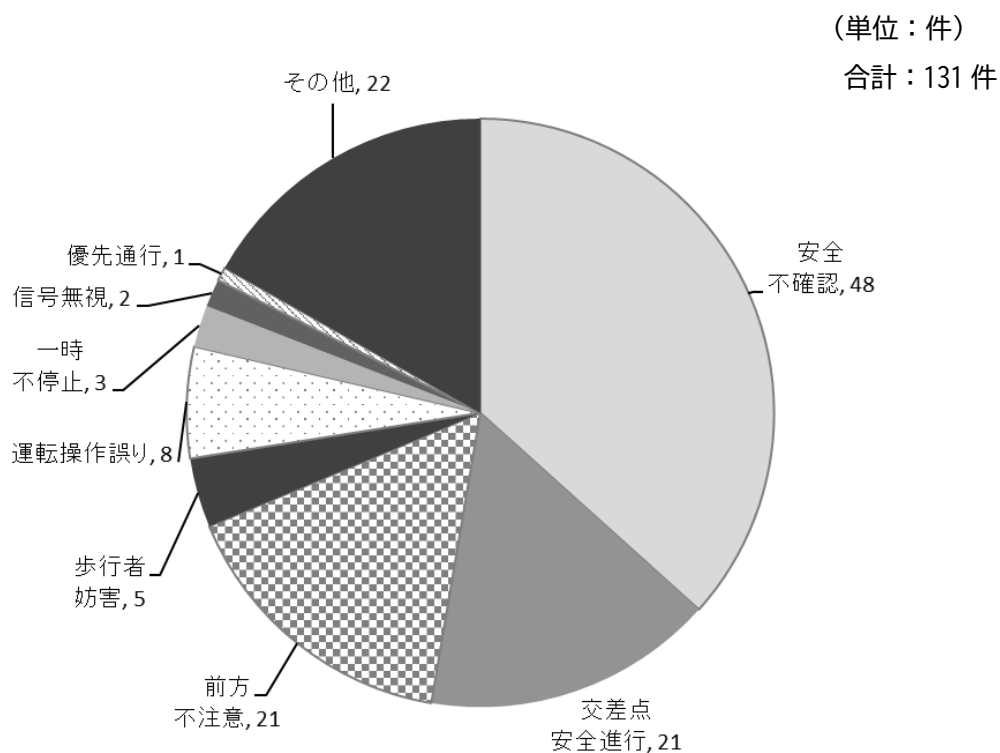


表 12 令和2年 市内の自転車交通事故当事者の法令違反件数
(第1当事者・第2当事者含む)

(単位：件)

合計：71件

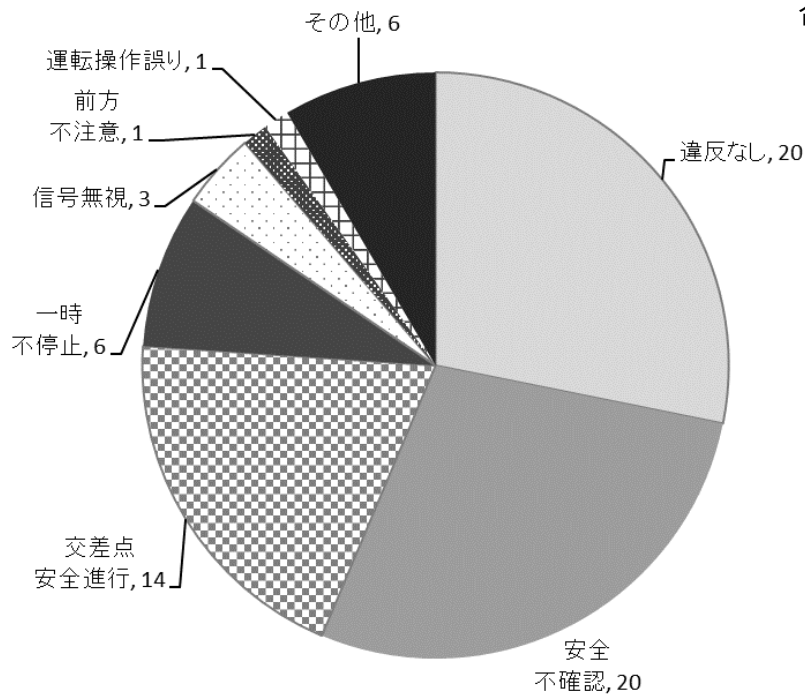


表 13 令和2年 市内の歩行者交通事故当事者の法令違反件数
(第1当事者・第2当事者含む)

(単位：件)

合計：38件

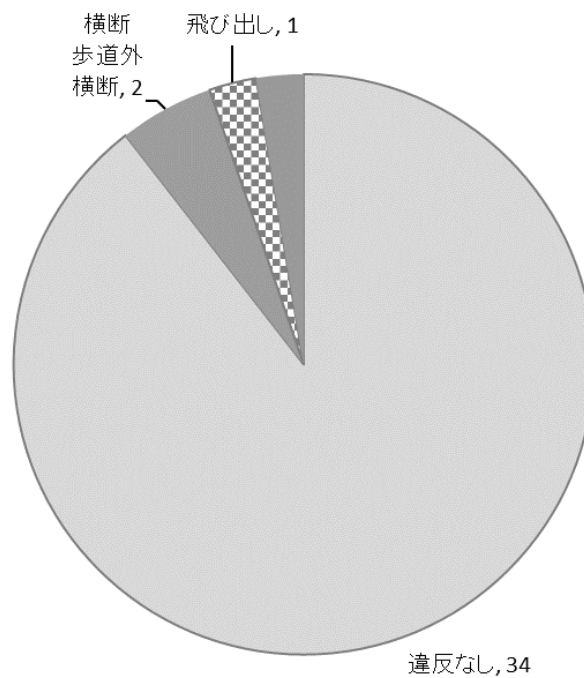


表 11 ~ 表 13 資料：東京都青少年・治安対策本部交通事故統計表を用いて作成

(5) 飲酒運転違反取締状況と飲酒事故件数

市内の飲酒運転交通違反件数は、平成 22 年の 8 件と比べると令和元年が 2 件と減少し、年により件数には増減があるものの、減少傾向にあると見て取れます。

また、交通違反合計に占める飲酒運転交通違反件数の割合で見ると、直近 5 か年の平均は、平成 22 年の割合と比べると、市内も東京都も半分程に減ってきています。

市内の飲酒事故件数は、直近 5 か年では、0～1 件の間で推移しています。

表 14 市内および東京都の飲酒運転違反取締状況

		飲酒運転交通違反（件数）					交通違反合計
		酒酔い*	酒気帯び* 0.25mg以上	酒気帯び 0.15mg以上 0.25mg未満	計	割合 (%)	
国分寺市	平成22年	0	7	1	8	0.22%	3,682
	平成23年	0	3	3	6	0.13%	4,767
	平成24年	0	5	1	6	0.09%	6,789
	平成25年	0	4	3	7	0.09%	7,549
	平成26年	0	5	0	5	0.09%	5,604
	平成27年	1	4	3	8	0.15%	5,262
	平成28年	0	4	1	5	0.12%	4,151
	平成29年	0	0	1	1	0.02%	4,822
	平成30年	0	5	1	6	0.16%	3,783
令和元年	0	2	0	2	0.07%	3,032	
東京都	平成22年	50	1,163	692	1,905	0.19%	985,117
	平成23年	51	935	572	1,558	0.15%	1,023,683
	平成24年	41	938	579	1,558	0.15%	1,056,694
	平成25年	45	850	494	1,389	0.13%	1,046,505
	平成26年	39	743	348	1,130	0.12%	960,746
	平成27年	41	706	292	1,039	0.10%	989,976
	平成28年	37	687	306	1,030	0.11%	928,545
	平成29年	27	561	291	879	0.10%	885,125
	平成30年	35	539	241	815	0.10%	820,680
令和元年	31	526	213	770	0.11%	722,707	

* 酒酔い

運転者のアルコールの量に関係なく、酒に酔った状態で正常な運転ができないおそれがある状態のこと。

* 酒気帯び

運転者の血中アルコール濃度が一定量に達している状態のこと。

直近5か年の割合の平均

国分寺市	0.10%
東京都	0.10%

資料：警視庁交通年鑑
を用いて作成

表 15 市内および東京都の飲酒事故件数

(原付以上を第1当事者とした事故の件数。「飲酒あり」には、基準以下、検知不能も含む。)

		第1当事者が 原付以上の 事故件数	飲酒状況			飲酒率 (%)
			飲酒あり	飲酒なし	調査不能	
国分寺市	平成28年	175	0	175	0	0.00%
	平成29年	166	0	164	2	0.00%
	平成30年	169	1	167	1	0.59%
	令和元年	132	0	132	0	0.00%
	令和2年	131	0	130	1	0.00%
東京都	平成28年	29,702	202	29,404	96	0.68%
	平成29年	29,621	174	29,334	113	0.59%
	平成30年	28,687	177	28,392	118	0.62%
	令和元年	25,495	152	25,215	128	0.60%
	令和2年	20,917	151	20,639	127	0.72%

直近5か年の飲酒率の平均

国分寺市	0.12%
東京都	0.64%

資料：警視庁 統計資料「区市町村別各種交通事故発生状況」を用いて作成

第2部 講ずべき施策

本計画においては、「第1部 第2章 交通事故等の現状」における市の現状把握に基づき、特に重点的に取り組むべき課題として「第2部 第1章 重点施策」において3つの重点課題を定め、各課題に対応した各種の交通安全施策に取り組みます。

また、「第2部 第2章 分野別施策」において、重点施策以外の施策として5つの分野の交通安全施策に取り組みます。

これらの交通安全施策を推進することで、交通事故の発生を抑制していきます。

第1章 重点施策

「第1部 第2章 交通事故等の現状」における現状把握から、市の交通事故等の現状には、以下の特徴があります。

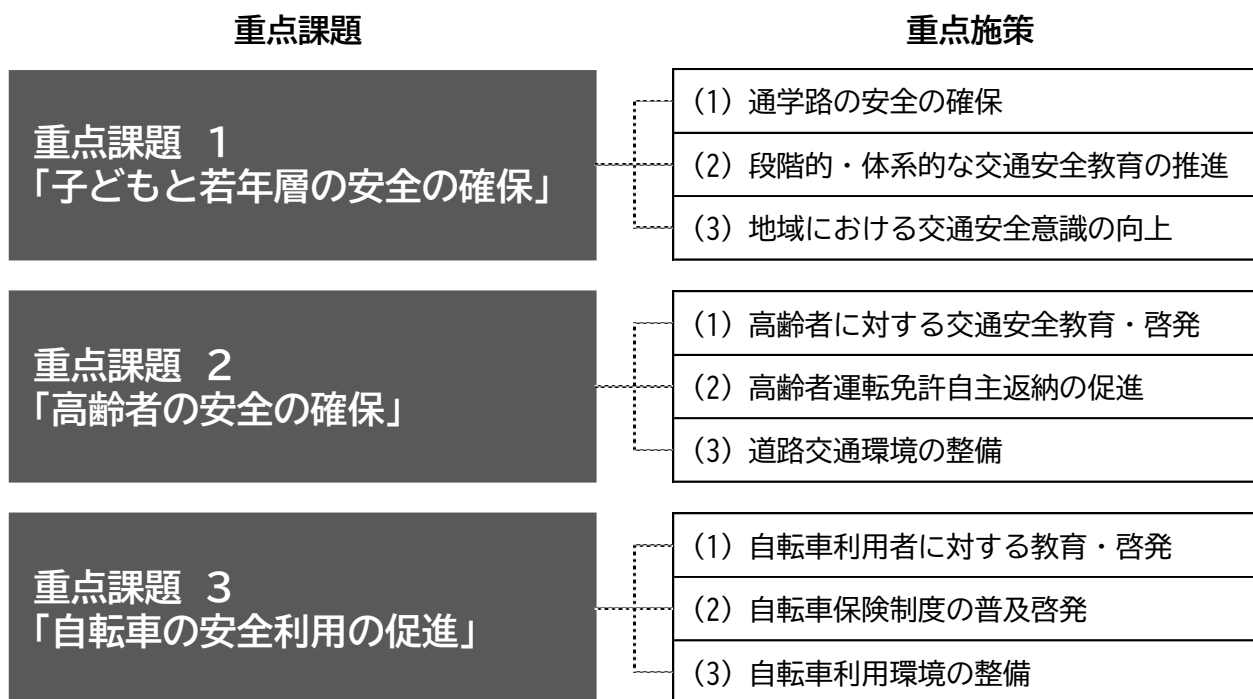
- ・東京都に比べて市内では「若年層」の交通事故死傷者の割合が特に高く、「子ども（小学生以下）」と「高齢者（65歳以上）」の割合も高い。
- ・人口は高齢者人口の比率が年々増加しており、今後も急速な増加が予想される。
- ・東京都に比べて市内では自転車事故の割合が高く、自動車・二輪車事故の割合は低い。

市の現状把握を踏まえて、交通事故及び交通事故死傷者の発生を抑制するため、市として交通安全施策に取り組む上で特に重視すべき視点は、以下のとおりと考えます。

重視すべき視点

- 子どもと若年層については、いずれも市内の交通事故死傷者数が減少傾向にあるとはいえ、交通事故の年齢別死傷者数に占める割合が、市内は東京都より高い。また、通学路等において子どもが死傷する痛ましい交通事故が全国各所で発生しており、子どもの健全な成長を脅かす交通事故は後を絶たないことから、次世代を担う子どもと若年層を交通事故から守っていくための教育と環境の整備が重要である。
- 高齢者については、市内の交通事故死傷者数の総数が減少傾向にある中、高齢者のその数は減少傾向が見られず、直近10年間の市内の交通事故死亡者数8人のうち5人が高齢者と過半数を占め、市内の高齢者人口は今後も増加することが予想されることから、高齢者を交通事故から守っていく対策が重要である。
- 自転車が関与する交通事故については、市内では自動車に関与する交通事故に次いで件数が多く、交通事故全体に占める割合は東京都に比べて高い。また、直近5年間では、交通事故負傷者数は自転車が自動車とともに多く、交通事故で亡くなった4人のうち3人が自転車乗車中であったことから、自転車の安全利用を推進するための施策が重要である。

このことから、重点課題を以下の3課題とし、課題解決に向けた施策を重点施策として実施していきます。



1 子どもと若年層の安全の確保

市内における事故年齢別死傷者数（表 10-1，10-4）は，子ども（小学生以下），子ども（中学生），若年層の各年代ともに年々減少傾向にあります。しかしながら，すべての死傷者数に占める割合でみると，直近5か年の平均では，子ども（小学生以下）と若年層が東京都より高い割合を示し，特に若年層は東京都 10.8%（表 10-1）に対し，市内 14.0%（表 10-1）と高い割合を示しています。

このことから，本市においては次代を担う子どもと若年層の安全の確保が重点的に解決すべき課題となっています。

通学路の安全の確保のため，学校，家庭，地域社会，関係機関と連携・協力しながら，通学路の安全点検や，地域の見守り活動の支援等を推進していきます。

子どもと若年層の交通安全対策については，子どもが自ら安全な行動がとれるよう，低年齢時からの段階的な交通安全教育の実施が必要です。

若年層については，通学・通勤などで，自転車や自動車等の車両を運転する機会が増えるため，交通強者ともなりえる立場と責任について，交通安全意識の啓発が必要です。市内及び近隣の高等学校，大学での交通安全教育の推進，一般人を対象とした交通安全イベントの開催等により，若年層の交通安全意識の向上につなげていきます。

（1）通学路の安全の確保

- 通学路における交通安全の確保のため，教育委員会や学校，PTA，道路管理者*，地元警察署（交通管理者*）による通学路の合同点検を実施し，点検時に確認した交通危険箇所について，関係機関が連携して対策を検討します。その際，速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め，通学路の変更，登下校時の見守り活動の実施等によるソフト面での対策に加え，歩道やガードレール，信号機，横断歩道等の交通安全施設等の整備等によるハード面での対策を適切に組み合わせるなど，地域の実情に対応した，効果的な対策を検討し，可能なものから実施していきます。
- 交通規制であるスクールゾーンについては，交通管理者と連携しながら，安全対策を講じていきます。併せて，車両運転者に対し注意喚起をするなど周知・啓発を行っていきます。



通学路における合同点検

* 道路管理者

道路法に規定する道路を管理する者のことで，市内では都道は東京都，市道は本市のことを指す。

* 交通管理者

道路交通を管理している警察のことで，本市においては警視庁小金井警察署のことを指す。

(2) 段階的・体系的な交通安全教育の推進

- 幼児については、心身の発達段階に応じて、基本的な交通ルール・マナーに関心をもたせるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な技能・知識を習得させることが必要です。そのため、幼稚園・保育園等においては、日頃から基本的な交通ルールを教えることや歩行訓練などにより、道路の通行方法や交通安全の習慣が身に付けられるように努めます。併せて、幼児の保護者についても、幼児を交通事故の危険から守るための情報提供や、改めて交通ルール・マナーを学んでもらうために、警察署と連携しながら、保護者向けの交通安全教室の開催等を行っていきます。

- 小学生については、低学年では、学校活動や自転車等の利用により幼児期に比べ行動範囲が著しく広がり、高学年では、保護者から離れて行動する機会が増えます。このため、一人で安全に道路を通行できるよう、歩行者や自転車の利用者として必要な交通ルール等の知識と技能を習得させる必要があります。小学校においては、警察署と連携して自転車の乗り方などを学ぶ交通安全教室を実施するなど、実践的な交通安全教育の充実に努めていきます。



小学校近くの交差点での交通安全教育

- 中学生については、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、交通事情や交通法規、応急処置等に関する基本的事項の理解を深めることが必要です。放課後等に自転車を利用する機会が増えることから、中学校においては、車両を運転する者としての社会的責任と命の大切さに重点を置いた「スケアード・ストレイト方式*」の交通安全教室を開催します。



中学校での交通安全教室

- 高校生については、自動車等の免許を取得することが可能な年齢に達することもあり、交通ルールの遵守と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る必要があります。特に、自転車や原動機付自転車、自動二輪車の安全な利用について、重点的な教育を実施し、交通ルール等の必要な知識と運転技術の習得ができるよう高等学校等に働きかけていきます。



高等学校での交通安全教室

- 大学生や専門学校生については、学生の自転車・二輪車・自動車等の利用実態に応じて、学生に交通社会の一員であることを認識させ、社会的責任を含めた交通安全の指導や教育の充実に努めていただくように、大学や専門学校へ働きかけていきます。

- * スケアード・ストレイト方式

スタントマンによる事故再現を間近に見せるなどにより、恐怖を実感することでそれにつながる危険行為を未然に防ぎ、交通ルールを遵守することの大切さを体感させる教育方法。

(3) 地域における交通安全意識の向上

地域において登下校中の子どもの交通事故を防ぐためには、交通量の多い交差点や道路上の交通危険箇所において、児童が安全に通行できるよう誘導する必要がある、日頃より地域で子どもの見守りをしている方々の交通ボランティア活動が重要となっています。



通学時の交通安全指導・啓発活動

- 通学する児童の見守り活動をしている方や保護者などを対象に、交通安全に関する情報提供や意見交換の場として開催する「交通安全講話会」をはじめとして、交通ボランティアの活動を支援し、子どもの交通安全に関する活動への地域住民の自発的な参加を促していきます。また、学校関係者やPTA、地域の見守りの方の参加のもと、「学校安全連絡会*」を開催し、情報交換を行います。



交通安全講話会

- 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、交通安全について話し合いが行われるよう、学校や交通安全協会*等の組織を通じて情報提供を行い、交通ルールと正しい交通マナーの普及浸透に努めていきます。

- * 学校安全連絡会

各小中学校で活動されているPTA・自治会等と学校安全の情報交換を行うための連絡会議。

- * 交通安全協会

地域住民による交通安全のボランティア団体で、各警察署単位に設置されており、本計画においては小金井警察署管内交通安全協会のことを指す。

2 高齢者の安全の確保

市の65歳以上の高齢者人口は年々増加し、令和3年1月1日現在では27,747人、市の総人口に占める高齢者人口の割合は21.9%（表1-1）を占めています。今後の人口推計（表2-1, 2-2）では、市の総人口は令和12年をピークに、その後は減少傾向となるのに対して、高齢者人口はその後も増加傾向で推移し、市の総人口に占める高齢者人口の割合は年々増加することが予想されています。

また、市内の交通事故死傷者数（表10-1, 10-4）は、他の年齢層がいずれも減少傾向の中、「高齢者（65歳以上）」は年により増減があり、死傷者の総数に占める高齢者（65歳以上）の割合は、コロナ禍の令和2年を除き増加傾向にあり、この傾向は、本市に限らず東京都全体でも同様であることが見て取れます。

高齢者は、個人差はあるものの、加齢に伴い身体や情報認識の能力は低下傾向にあり、事故にあいやすく、その被害は甚大になりやすいと言われています。第11次東京都交通安全計画によると、高齢運転者（原付以上）が第1当事者の事故の割合は、平成22年の12.7%から令和元年の18.1%まで年々増加し、令和2年は16.6%に減ったものの、近年増加傾向だったことから、事故抑制対策が必要となります。一方で、運転免許証を保有したことがないため、交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者もいると考えられます。

このため、高齢者を対象とした交通安全教室や、交通安全イベントの実施、高齢者の運転免許証自主返納制度の周知・促進等により、高齢者の安全確保に向けた取組を推進していきます。

（1）高齢者に対する交通安全教育・啓発

- 加齢に伴う身体機能の低下や事故発生実態等を踏まえ、高齢者が集まる機会等において交通安全教育・啓発を実施します。関係機関・団体と連携して、「全国交通安全運動*市民のつどい*」などの交通安全啓発イベントを開催し、効果的な交通安全教育・啓発を行っていきます。



市民のつどいで夜間外出時の交通安全啓発

- 夕暮れ時や夜間における歩行者・自転車の交通事故を防止するため、自動車前照灯の早めの点灯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、広報啓発活動を行っていきます。

* 全国交通安全運動

内閣府及び警察庁、都道府県、市町村、関係機関・団体等が連携して、広く国民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マナーの実践を習慣付けることで交通事故防止の徹底を図ることを目的に、毎年、春と秋に実施される全国的な運動のこと。

* 全国交通安全運動市民のつどい

春・秋の全国交通安全運動に先立ち、小金井警察署及び交通安全協会、国分寺市、小金井市が合同で開催する交通安全の啓発イベントのこと。

(2) 高齢者運転免許自主返納の促進

- 高齢者が運転する車両の事故を抑制していくため、運転免許自主返納制度の周知と「運転経歴証明書*」を提示することによる優待制度*に関する広報啓発に努めることにより、運転に不安を感じる高齢者へ運転免許の自主返納を促していきます。
- 高齢者の自動車運転事故の未然防止と社会参加を支援するため、65歳以上で運転免許を自主返納した方に対して、市の地域バスである「ぶんバス」の無料乗車許可証「ぶん Pass」を支給する「高齢者運転免許自主返納支援事業」を実施していきます。



ぶんバス

※「ぶん Pass」の交付実績：平成29年度の事業開始から令和2年度末までの累計交付件数1,573件。

* 運転経歴証明書

自主返納（申請による運転免許の取消し）した運転免許の過去5年間の経歴を証明するもの。平成24年4月1日以降に発行された運転経歴証明書は、運転免許証に代わる公的な本人確認書類として利用できる。

* 運転経歴証明書を提示することによる優待制度

高齢者の運転免許自主返納制度に協賛する事業者や東京都の文化施設等で様々な特典・サービスが受けられること。タクシー等の料金割引や自転車・電動車いすの購入割引、購入品の宅配料金の優遇、車の買取金額アップなど、事業者等による支援は様々ある。

(3) 道路交通環境の整備

- 歩行者を自動車等の交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を推進するため、都市計画道路*・交差点改良等の整備に合わせて、歩道の整備を進めていきます。
- 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を実現するため、歩道の段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、歩行空間のバリアフリー*化に取り組んでいきます。
- 高齢者の夜間における交通事故を防止するため、照度が不足している道路については、照明灯及び街灯の整備に努めます。

* 都市計画道路

都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路。

* バリアフリー

高齢者や障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害（バリア）を除去するという考え方。

3 自転車の安全利用の促進

交通事故の当事者別発生件数（表9-1，9-2）を見ると，自転車の交通事故件数は平成23年の165件から令和2年は71件と年々減少しています。しかしながら，すべての当事者別交通事故発生件数に占める自転車の割合は22.5%（令和2年，表9-4）と自動車に次いで高い割合となっています。

自転車が当事者となった交通事故の内訳は，市内の自転車交通事故当事者の法令違反件数（令和2年，表12）をみると，安全不確認や交差点安全進行の違反，一時不停止など，自転車側に何らかの違反があったとされる交通事故が過半数となっています。

また，市民アンケート（表7）をみると，「市内の自転車利用者の運転・駐車マナーが守られていると感じる市民の割合」の調査の令和2年度の結果は，「感じる」「やや感じる」の合計26.8%に対し，「感じない」「あまり感じない」の合計が36.7%と，自転車利用者の運転・駐車マナーに課題が見られる状況となっています。

そのため，「自転車安全利用五則*」をはじめとした自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発を様々な方法で行う取組や学校での交通安全教室の実施等により，自転車の安全利用を推進していきます。

* 自転車安全利用五則

平成19年の道路交通法の改正にあわせて国が定めた，自転車の通行に関する特に重要な5つのルールのこと。「自転車は，車道が原則，歩道は例外」「車道は左側を通行」など。

（1）自転車利用者に対する教育・啓発

- 自転車安全利用の啓発のため，警察署及び関係団体と連携しながら，「自転車月間*」や，駅街頭での「自転車マナーアップキャンペーン*」等を実施します。

* 自転車月間

自転車活用推進法により，国民の間に広く自転車の活用の推進についての関心と理解を深めるため，5月を「自転車月間」として全国各地で自転車の利用促進や安全利用に関する様々な行事や広報・普及啓発活動が行われる。

* 自転車マナーアップキャンペーン

市が小金井警察署と交通安全協会等と連携して，自転車利用者の運転マナー向上のため，駅街頭で実施する交通安全キャンペーンのこと。



自転車マナーアップキャンペーン

- 各年代において、心身の発育と自転車利用状況に応じた自転車安全利用の教育を推進します。小学校では基本的な交通ルールを浸透させるために自転車の乗り方教室を、中学校ではスタントマンを活用した「スケアード・ストレイト方式」の自転車交通安全教室を開催します。



スケアード・ストレイト方式の交通安全教室

- 自転車安全利用五則の周知は、自転車利用者に交通ルール・マナーを周知・啓発するうえで重要であるため、交通安全啓発イベントや各種広報媒体を活用した広報活動、路上等では電柱幕等を設置するなど、様々な方法で周知・啓発を行っています。
- 自転車用ヘルメット着用を促すため、ポスター掲示や各種広報媒体を活用した広報活動により、市内におけるヘルメット着用の機運醸成につなげていきます。



自転車安全利用五則を表示した電柱幕

《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

- 国分寺市自転車等の放置防止に関する条例*に基づき駅周辺の自転車等放置禁止区域内において、自転車を放置しようとする利用者へ指導を行います。また、関係機関・団体と連携して、駅街頭での「駅前放置自転車クリーンキャンペーン*」の実施や各種広報媒体を活用した広報活動により、自転車利用者への既設の自転車駐車場の周知・誘導や駐車マナーの啓発を行っていきます。



駅前放置自転車クリーンキャンペーン

* 国分寺市自転車等の放置防止に関する条例

道路等の公共の場所における自転車等の放置に対し、撤去等の措置を講じる規定を定め、市民の良好な生活環境の確保や、街の美観の維持、通行の障害を除去し災害時における緊急活動及び避難行動の場を確保することにより、市民生活の安全を図ることを目的とした条例。

* 駅前放置自転車クリーンキャンペーン

東京都と市区町村、関係機関・団体が連携して、広く都民に放置自転車問題を訴え、放置防止への理解と協力を得るためのキャンペーン。

(2) 自転車保険制度の普及啓発

- 東京都では、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、令和2年4月1日から自転車損害賠償保険*等の加入が自転車利用者、未成年者の保護者、自転車使用事業者、自転車貸付業者に対して義務付けられました。自転車対歩行者など自転車利用者が加害者となった交通事故において、高額賠償事例が発生していることを踏まえ、自転車利用者や業務で自転車を使用する事業者による自転車損害賠償保険等への加入を促進するため、各種広報媒体を活用した周知啓発を行っていきます。

東京都内で自転車を利用するみなさんへ
 令和2年4月1日から
自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等に加入する必要があります!!
 ※自転車利用によって生じた損害を賠償するための保険・共済

東京都では、条例を改正し、自転車利用中の事故により、**他人にケガをさせた場合などの損害を賠償できる保険等への加入が義務となります。**
 ※東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

自転車利用者	自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償する自転車損害賠償保険等に加入しなければなりません。
保護者	未成年のお子さんが自転車を利用するときは、自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償する自転車損害賠償保険等に加入しなければなりません。

自転車での高額加害事故例 男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車で歩道中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頸椎骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。裁判所は、保護者に賠償責任を認め、約9,500万円の賠償を命じた。(神戸地方裁判所、平成25(2013)年7月4日判決)

自転車損害賠償保険等の種類などの詳細は、東京都交通安全課のHPをご確認ください。
 東京都 自転車利用中 保険 検索

東京都 自転車の安全利用を推進するホームページ
 東京都交通安全課 東京都交通安全課 電話:03-6386-3127

- 自転車の整備不良による交通事故を防止するため、自転車利用者による自転車の日常的な点検や自転車販売店での定期的な点検整備が行われるよう、各種広報媒体を活用して自転車の点検整備に関する啓発を行っていきます。

* 自転車損害賠償保険

自転車利用中の事故によって生じた他人の生命または身体の損害を賠償するための保険または共済のこと。自転車向け保険のほか、自動車保険や火災保険等の特約、企業等の団体保険、クレジットカード付帯保険など、様々な種類がある。

自転車損害賠償保険等への加入義務の周知ポスター（東京都）

(3) 自転車利用環境の整備

- 国分寺駅周辺の自転車駐車場の整備については、令和元年度に3,000台以上の自転車を収容できる国分寺駅北口地下自転車駐車場が完成し、設備の充実や機能の向上に加え、短時間利用を無料にするなどの新しい取組によって、放置自転車を減少させるとともに、利用者の利便性向上を進めてきました。引き続き放置自転車を無くすために、自転車利用者への既設の自転車駐車場の周知・誘導や駐車マナーの啓発を進めるとともに、放置防止指導や放置自転車への警告票の貼付・撤去を実施します。



国分寺駅北口地下自転車駐車場

- 自転車交通の整序化につなげるため、自転車が通行すべき部分や進行すべき方向を明示する路面表示である「自転車ナビマーク*」や「自転車ナビライン*」の設置により、歩行者・自転車双方が安全で安心して通行できる自転車走行空間の整備に努めます。また、各種広報媒体を活用して、これらを周知することで、自動車運転者には「自転車は車道の左側通行が原則」であることを再認識していただき、自転車と自動車とともに安全に通行できるように啓発を行います。



自転車ナビラインを設置した道路

* 自転車ナビマーク・自転車ナビライン

自転車が通行すべき部分や進行すべき方向を明示する路面表示。(法令の定めのない表示で、通行方法については法定又は道路標識等の交通規制に従うことになる。)



自転車ナビマーク



自転車ナビライン

第2章 分野別施策

1 道路交通環境の整備	(1) 道路の整備 (2) 交通安全施設の整備 (3) その他道路交通環境の整備
2 交通安全意識の啓発	(1) 段階的・体系的な交通安全教育の推進 (2) 地域における交通安全意識の向上 (3) 飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立 (4) その他交通安全に関する広報啓発活動の推進
3 道路交通秩序の維持	(1) 交通実態に即応した交通規制の要請等 (2) 放置自転車対策
4 救急体制と救済制度	(1) 救急体制の充実 (2) 被害者等の支援
5 災害時の交通安全の確保	(1) 緊急通行車両等の交通の確保 (2) 大規模事故時等の関係機関の相互連携の確保

1 道路交通環境の整備

道路は日常生活を営むうえで極めて重要な役割を担っており、市民が安全で安心な日常生活を営めるよう、道路環境の整備を進めていくことが重要です。

(1) 道路の整備

- 都市計画道路は、多様な機能を有する都市を形成する最も基本的な基盤施設です。通過交通*が生活道路*に流入することを抑制し、歩行者や自転車、自動車等が安全で快適に利用できる道路環境を確保するために重要な役割を果たします。このことから、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）*」に基づき、東京都とも連携しながら都市計画道路の整備を推進していきます。また、その整備にあたっては、安全で快適な歩行空間の確保などに寄与する無電柱化を推進していきます。
- 歩行者を自動車等の交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を推進するため、都市計画道路や交差点改良等の整備にあわせて、歩道の整備を進めていきます。
- 市道の大部分は、生活道路として通勤、通学、買い物等の市民生活に密着した道路として利用されています。これらの生活道路の安全・安心を確保するため、幹線道路の整備を進め、通過交通の抑制に努めるとともに生活道路の改修に努めます。
- 交差点は、交通事故が発生しやすい箇所であることから、交通の安全を確保するため、交通量や道路状況、交通事故の発生状況などをもとに、交通管理者と協議しながら、車線の拡幅や隅切改良、防護柵の設置、右折レーンの設置等の安全対策に努めます。

- 踏切道における交通の安全の確保と円滑化のために、必要に応じて関係機関や鉄道事業者等と協議し、対策を講じていきます。

- * 通過交通

ある地域内の施設等を目的地とはせず、地域内の道路を単に通過するだけで、別の地域を目的地とする交通。例として、ある地域内の生活道路を抜け道として利用する交通があげられる。

- * 生活道路

一般的に、整備された幹線道路ネットワーク内で、通勤・通学や買物、近隣との往来など、主として地域住民の日常生活に利用される道路。生活道路の明確な定義はないが、内閣府の交通安全白書や第11次東京都交通安全計画等で「幅員5.5m未満の道路」を生活道路と定義されることもある。

- * 東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画） [平成28年3月策定]

都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、東京都と特別区及び28市町が共同で策定した、平成28年度から令和7年度までの都市計画道路の整備方針。

(2) 交通安全施設の整備

- 夜間における交通事故の防止のため、照度が不足している道路は、照明灯や街灯の整備に努めます。また、既設の水銀灯仕様の照明灯はLED灯への切り替え工事を進めるとともに、当該路線の照度の見直しを行うことにより、市内の主要道路における夜間の交通危険箇所の解消に努めます。

- 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を防止することにより、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、防護柵の整備に努めます。



通学路を示すカラー舗装（グリーン）

- 道路を通行する車両や歩行者等に必要な情報の提供を行い、道路交通の安全と円滑化を推進するため、道路交通状況に応じて、必要な標識の設置に努めます。設置にあたっては、ユニバーサルデザイン*に配慮し、誰にでもわかりやすい標識の設置に努めます。また、区画線や交差点表示、減速表示、カラー舗装などの路面表示についても、交通管理者と調整しながら整備に努めます。併せて、必要に応じて注意喚起の看板等を設置して、交通規制の順守や危険箇所を伝える等の注意喚起を行っていきます。



自転車の利用者に注意を促す看板

- 見通しが悪い交差点や屈曲部等において、車両が車両を確認するための補助施設として道路反射鏡を設置することにより、交通事故防止の効果が認められる箇所については、道路反射鏡の設置に努めます。

- 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を実現するため、歩道の段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、歩行空間のバリアフリー化に取り組んでいきます。

* ユニバーサルデザイン

あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

(3) その他道路交通環境の整備

- 市内にはJR中央線・武蔵野線、西武国分寺線・多摩湖線が縦横に走り、なかでも国分寺駅は多摩地域の交通の要衝となっており、駅周辺は市の中心市街地として発展してきました。平成30年2月に再開発ビルが、令和3年2月に国分寺駅北口駅前広場がそれぞれ竣工し、長年の課題であった国分寺駅北口再開発事業が完了しました。引き続き、交通広場への接続や拠点周辺の都市計画道路整備等の市街地整備を進めていきます。

- 路上駐車は、交通事故や交通渋滞の要因となることから、これを未然に防ぐためにも適切な駐車場の整備が必要です。市内における一定規模以上の開発事業については、国分寺市まちづくり条例*の規定に基づき駐車施設の整備義務を開発事業者課し、適切な駐車施設の確保に努めます。



開発事業で整備した自動車駐車施設の例

- 工作物の設置・工事等のための道路占用については、道路交通の安全性と円滑性を確保するため、公益性を有するもの以外、原則抑制する方針のもとに適正な許可を行います。
- 円滑な交通の確保や交通事故の防止、都市景観の保持のため、道路の不法占用物件、不正使用を防止するための道路監察パトロールを行います。あわせて、関係機関と連携し、不法占用物件や路上違反広告物等の排除を積極的に行います。

* 国分寺市まちづくり条例

市の特性を生かしたまちづくりの仕組み、開発事業に伴う手続及び土地利用に関する基準並びに都市計画法の規定に基づく都市計画の手続等を定めた条例。

2 交通安全意識の啓発

悲惨な交通事故を無くしていくためには、市民一人ひとりが交通ルールを遵守し、適切なマナーを実践する必要があります。そのためには、心身の発達段階に合わせ、段階的かつ体系的な交通安全教育と交通安全意識の啓発を推進することが必要です。

また、飲酒運転は、自ら酒を飲み車両を運転する故意犯であり、極めて悪質な犯罪です。市内では近年、減少傾向にあるものの、未だに飲酒運転の根絶には至っていないため、各種広報媒体や交通安全キャンペーン等を通して、飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故実態を周知し、飲酒運転の根絶を目指す取組が必要です。

(1) 段階的・体系的な交通安全教育の推進

- 交通安全教育指針*（平成10年国家公安委員会告示第15号）に基づき、幼児から高齢者まで、それぞれの段階に応じた交通安全教育を実施していきます。
- 障害者に対しては、福祉施設や障害者が集まる機会などを活用し、障害者の安全な通行方法等に関する交通安全啓発を行っていきます。
- 外国人に対しては、日本の交通ルールとマナーの習得ができるように、関係機関と連携しながら、外国人が集まる機会などを活用した多言語対応リーフレットの配布や外国人向けのWebサイトの案内、SNSなどの活用とともに、やさしい日本語・わかりやすいイラストなどを用いた情報発信に努めるなど、国籍にかかわらず多様な人に知ってもらえるように交通安全啓発を行っていきます。

* 交通安全教育指針

国家公安委員会が作成し公表している指針で、交通安全教育を行う者の基本的な心構えのほか、教育を受ける者の年齢、心身の発達段階や通行の態様に応じた体系的な交通安全教育の内容及び方法が示されている。

(2) 地域における交通安全意識の向上

- 交通ボランティア活動は、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を通じて規範意識の向上とともに、地域社会の絆の強化に資することから、市民の交通ボランティア活動を支援し、交通安全に関する活動への市民の自発的な参加を促していきます。交通安全協会の交通ボランティア活動への支援や、交通安全に関する情報提供や意見交換をする交通安全講話会などにより、市民の交通ボランティア活動を後押ししていきます。



交通安全講話会

- 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、交通安全について話し合いが行われるよう、学校や交通安全協会等の組織を通じて情報提供を行い、交通ルールの普及浸透に努めていきます。
- 地域において、「全国交通安全運動市民のつどい」などの交通安全啓発イベントを開催するとともに、関係機関及び団体と連携し、効果的な交通安全教育を推進していきます。また、企業においては、運転者を中心に、職場等で自主的な交通安全講習会の実施などにより、交通安全教育の充実に努めていただくよう働きかけていきます。



市民のつどいでバイクの乗車体験をする親子



自転車シミュレータによる走行中の危険を疑似体験できるイベント

(3) 飲酒運転の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するため、各種広報媒体を活用した広報啓発を行うとともに、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に向けた周知・啓発を行っていきます。
- 飲酒運転を根絶するため、全国交通安全運動や「TOKYO交通安全キャンペーン*」などを通じて取組を推進し、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するなど、飲酒運転をさせない気運を醸成し、飲酒運転の根絶に向けた取組を進めていきます。

* ハンドルキーパー運動

自動車を使ってグループで飲食店などに行く場合、お酒を飲まずに他の者を自宅まで送り届ける人（ハンドルキーパー）をグループ内で決め、飲酒運転を根絶しようという運動。

* TOKYO交通安全キャンペーン

年末に多発傾向にある交通事故に歯止めをかけるため、東京都が12月上旬に、警視庁や市区町村、関係団体と連携して、交通安全イベント等を通じて都民へ強力に交通安全を呼び掛けるために実施するキャンペーン。

(4) その他交通安全に関する広報啓発活動の推進

- 全国交通安全運動は、広く市民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付けて、交通事故防止の徹底を図ることを目的に実施しています。多くの市民が参加できる運動にするため、行政機関や地域住民、事業所、関係団体等が一体となって、広く市民に交通安全の大切さを呼び掛けていきます。



様々な関係機関・団体が一体となって実施する全国交通安全運動

- 交通安全啓発イベントや、各種広報媒体を活用し、後部座席を含むシートベルトの正しい着用とチャイルドシートの必要性・着用効果の広報啓発を行っていきます。
- 夕暮れ時や夜間における歩行者・自転車の交通事故を防止するため、自動車前照灯の早めの点灯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、広報啓発活動を行っていきます。
- 技術の進展等によるモビリティの多様化を受け、国が検討を進める電動キックボードなどの新たなモビリティ*に係る交通ルールなどについて、関係機関と連携しながら、各種広報媒体を活用した広報活動等により、その周知と理解の促進に努めていきます。

* 新たなモビリティ

本計画においては、国が設置した「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」の中間報告書（令和3年4月公表）の中で検討の対象としている、電動キックボードや搭乗型移動支援ロボット、自動走行ロボットなどのことを指す。

7

市報 国分寺

3・9・15 市役所 ☎(042)325-0111

秋の全国交通安全運動

9月21日～30日

世界一の交通安全都市 TOKYOを目指して

この機会に交通ルールやマナーを確認し、改めて交通安全を心がけましょう。

→交通対策課(内363)

シートベルト・チャイルドシートを必ず着用しましょう

交通事故に遭った場合の被害を軽減するために、すべての座席でシートベルトを着用しましょう。また、6歳未満の子どもは、正しく装着したチャイルドシートを使用しましょう。



1

子どもと高齢者を始めとする歩行者の安全の確保



2

夕暮れ時と夜間の事故防止と歩行者等の保護など安全運転意識の向上



3

自転車の安全確保と交通ルール遵守の徹底



4

飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶



5

二輪車の交通事故防止



交通安全に関する広報啓発の例
(市報 国分寺・令和3年9月15日号の記事の一部抜粋)

3 道路交通秩序の維持

交通事故を無くすためには、道路の整備や交通安全教育等の啓発のみならず、交通事故の発生状況や交通状況に合わせた適切な交通規制を実施することが重要です。

また、放置自転車は歩行者や緊急車両の通行を阻害するとともに、交通事故の原因ともなりえることから、解決すべき重要な課題です。

このため、状況に合わせた適切な交通規制を交通管理者に要請していくとともに、放置自転車対策等を実施し、道路交通秩序の確立を進めていきます。

(1) 交通実態に即応した交通規制の要請等

- 交差点及びその周辺における交通の安全と円滑化を図るため、交差点の形状や交通量、交通の流れ等を考慮して、信号機（歩車分離式信号機*を含む）、横断歩道、一時停止、一方通行等交通規制の新設、改正、廃止について交通管理者に要請していきます。
- 幹線道路に囲われた地域内の交通の安全と円滑化を図るため、生活道路への通過交通の流入を抑制し、「ゾーン 30*」などのゾーン規制や一時停止、路側帯等、地域の実態に即した交通規制や安全対策を、交通管理者と連携しながら講じていきます。また、必要に応じて注意喚起の看板等を設置して、交通規制の順守や危険箇所を伝える等の注意喚起をしていきます。
- 安全で円滑な交通環境を確保するため、適正な駐車規制と違法駐車取締りの強化を交通管理者に要請するとともに、必要に応じて駐車禁止に関する看板等を設置し注意喚起するなどの違法駐車対策を講じていきます。

* 歩車分離式信号機

右左折車両による横断歩行者の巻き込み事故を防止するため、歩行者と車両の通行を時間的に分離する信号。

* ゾーン 30

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。警察による交通規制と道路管理者による物理的デバイス設置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である「ゾーン 30 プラス」もある。



ゾーン規制の標識



ゾーン 30 の路面表示

(2) 放置自転車対策

- 放置自転車は、歩行者等の通行を妨げ、特に高齢者や身体の不自由な方などにとっては危険な障害物となり、また、緊急時・災害時には避難・救助等の緊急活動の妨げにもなる恐れがあります。駅周辺の放置自転車対策として、随時、放置防止指導員*による警告票の貼付や、放置自転車の撤去を行うことで、安全な道路環境の確保に努めます。併せて、自転車利用者への既設の自転車駐車場の周知・誘導や駐車マナーの啓発も行っています。

* 放置防止指導員

市が委託する巡回指導員で、自転車を放置する人への指導や、自転車に警告票の貼付を行う。



放置自転車の例



近くの自転車駐車場を周知する横断幕

4 救急体制と救済制度

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、現場におけるバイスタンダー*による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）*を含めた応急手当等の普及啓発を積極的に進めていきます。

また、交通事故の被害者やその家族には身体的・精神的・経済的な負担が大きくなることから、被害者等の問題解決や立ち直りへの支援が必要になります。被害者等を救済するため、東京都市町村民交通災害共済（ちょこっと共済）*制度の周知や交通事故相談制度の充実に努めていきます。

* バイスタンダー

救急現場に居合わせた人（発見者や同伴者）のこと。

* 自動体外式除細動器（AED：Automated External Defibrillator の略）

心臓が小刻みに震えて全身に血液を送れない状態である「心室細動」になった心臓に対して、電気ショックを与え、正常なリズムに戻すための医療機器。平成 16 年に非医療従事者による使用が認可されて以来、駅や空港、学校、官公庁などの公共施設への設置が進んでいる。

* 東京都市町村民交通災害共済（ちょこっと共済）

東京都 39 全市町村が共同実施する交通災害共済で、東京都の市町村民なら誰でも加入できる、交通事故の被害にあった場合に見舞金が支給される制度のこと。



国分寺市役所に設置した AED の 1 つ

（1）救急体制の充実

- 医療機関への円滑な受入体制を確保するため、医師会や医療機関、防災関係機関と連携し、関係機関相互の連携体制の充実・強化を進めていきます。
- 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するため、市民の相談に応じて緊急受診に要否や適応する診療科目等について医師の助言を受けてアドバイスを行うとともに、医療機関案内等を行う「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用を促進していきます。
- 誰もが安心して生活できる社会を実現するため、国分寺消防署と連携し、心肺蘇生や AED の実技訓練などの講習を開催することで、市民に対する応急手当の普及啓発を行っていきます。

(2) 被害者等の支援

- 交通事故に関連する様々な相談に応じるため、市民特別相談の一環として、「公益財団法人 日弁連交通事故相談センター」の協力を得て、弁護士による交通事故の補償や示談等に関する相談業務を行うことで、交通事故被害者等の支援を進めていきます。
- 国分寺市犯罪被害者等支援条例*に基づく支援窓口として、「犯罪被害者等支援相談窓口」を開設し、交通事故の被害者やその家族、遺族等に対し、相談や情報提供、各種手続の支援や生活支援資金の貸付けあっせんを行うことで、交通事故被害者等の支援を進めていきます。
- 東京都市町村民交通災害共済(ちょこっと共済)は、市民が交通事故の被害にあった場合に、精神的・経済的負担の軽減を目的とした見舞金制度です。市では、市内在住の小学生と中学生を特別加入の対象とし、会費を公費負担しています。一般市民のさらなる加入促進につながるよう、各種広報媒体により周知していきます。

* 国分寺市犯罪被害者等支援条例

犯罪被害者等基本法に基づき、市及び市民等の責務を明らかにし、犯罪被害者等の支援のための施策の基本的事項を定めた条例。

令和3年度
みんなで一緒に。ちょこっとサイズのたしかな安心。

ちょこっと共済

東京都市町村民 交通災害共済

ちょこっと共済は、東京都39全市町村が共同実施する公的な交通災害共済です。

ネット申込 開始

交通事故にあい治療を受けた会員の方に対して見舞金が支給されます。
〈ちょこっと共済〉は事故の相手方の損害を補償するものではありません。

- いつでもどなたでも
東京都の市町村に住民登録のある方なら年齢、健康状態に関係なくいつでもどなたでも加入できます。
- 選べる2つのコース
Aコース (のとり年額) 1,000円 ▶ 最高300万円の見舞金
Bコース (のとり年額) 500円 ▶ 最高150万円の見舞金
- 交通遺児年金にも対応
交通災害で死亡した会員に遺児がある場合年額12万円の交通遺児年金支給

ネット申込の開始時期や詳細はホームページでご確認ください。
ちょこっと共済 検索
<http://www.ctv-tokyo.or.jp/>

アクセスしてみてね

請求：東京都市町村民会事務部

見舞金の請求には交通事故(人身)証明書が必要です。
自転車の事故などの小さな事故もカバーします。事故にあつたら必ず最寄りの警察署にお届けください。

お問い合わせ 住まいの市役所または町村役場の各担当窓口へ

ちょこっと共済の周知ポスター

5 災害時の交通安全の確保

地震等の大規模自然災害や大規模事故の発生直後には、道路の渋滞や交通混乱が発生する恐れがあることから、人命救助や消火活動を優先するため、状況に応じた交通規制により、災害時の緊急通行車両等の円滑な通行を確保する必要があります。

このため、本市においては、「国分寺市国土強靱化地域計画*」に基づき、大規模自然災害等に事前に備える取組を計画的に実施し、強靱な地域づくりを推進していきます。

災害時には、「国分寺市地域防災計画*」に基づき、関係機関と綿密に連携しながら、状況に応じた警視庁による交通規制の実施とともに、迅速な消防活動や適切な救援・救助活動、避難誘導、物資輸送などの様々な応急復旧活動を展開していきます。また、平常時から、災害時の交通規制等について周知していきます。

* 国分寺市国土強靱化地域計画 [令和3年4月策定]

大規模自然災害等に備えるため、事前防災・減災と迅速な復旧・復興に資する施策を、まちづくり政策や産業政策も含めた総合的な取組として計画的に実施し、強靱な地域づくりを推進する計画。

* 国分寺市地域防災計画 [令和3年3月修正]

市、都及び関係防災機関が、市の地域における地震災害の予防、応急対策及び復旧、復興計画を実施することにより、市民の財産及び身体、生命を保護することを目的として、災害対策基本法に基づき国分寺市防災会議が策定する計画。

(1) 緊急通行車両等の交通の確保

○ 都内において震度6弱以上の地震が発生した場合、緊急通行車両等の円滑な通行を確保するため、第一次交通規制として、環状7号線から都心方向へ流入する車両の通行禁止、環状8号線から都心方向へ流入する車両の通行抑制及び緊急自動車専用路*（7路線）を指定して通行禁止規制が実施されます。その後、第二次交通規制として、第一次交通規制で指定した緊急自動車専用路のほか、被災状況等に応じて緊急交通路*が指定されます。

○ 災害時には、被災者の避難や傷病者の搬送、物資輸送、活動要員の移動を円滑に行うため、市内の幹線道路等は緊急輸送道路*として被害状況に応じて交通規制される場合があります。災害時における交通規制等の情報発信や、日頃から災害等に備えるための「国分寺市防災・ハザードマップ*」の配布など、関係機関等と連携しながら災害対応に必要な情報を周知していきます。

大震災発生時 交通規制
震度6弱以上

大震災発生時は、人命救助や消火活動のため、以下の交通規制が実施されます。

第一次交通規制
環状7号線から都心方向への車両の通行が禁止となります。高層ビルと一般道路の連絡が「緊急自動車専用路」に指定され、車両の通行が禁止となります。
※環状7号線は、○路線として通行できます。
緊急自動車専用路として指定される路線(高層ビル間)

第二次交通規制
「緊急自動車専用路」が優先的に「緊急交通路」として指定され、車両の通行が禁止となります。
※災害応急対策に従事する車両のみの通行となります。
緊急交通路として指定される路線(一般道)
緊急交通路として指定される路線(高層ビル間)
※被災状況及び交通状況により、指定される路線を変更することがあります。

詳しくはホームページで「大震災交通規制」検索
http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kourushi/saiga/shinsai_kiten/index.html

※詳しくはホームページで「大震災交通規制」検索
QRコード
詳しくはこちら

大震災発生時の交通規制の周知チラシ（警視庁）

* 緊急自動車専用路

人命救助・消火活動等に従事する緊急自動車（警察，消防，自衛隊等）及び道路点検車などの車両以外は通行できない道路。都内では7路線（高速道路と国道20号等）が指定されている。

* 緊急交通路

災害対策に従事する車両（緊急自動車のほか，災害対策基本法に基づく標章を掲示している車両等）以外は通行できない道路。市内においては都道の府中街道・五日市街道のことを指す。

* 緊急輸送道路

災害直後から，避難・救助をはじめ，物資供給等の応急活動のために，緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で，高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。市内には東京都が指定する都道の緊急輸送道路と本市が指定する市道の緊急輸送道路がある。

* 国分寺市防災・ハザードマップ

災害時の情報収集手段や避難の流れなどの情報と，避難場所や避難所などを示した防災マップ，ハザードマップ，土砂災害マップなどを掲載したマップ。



緊急交通路の案内板

（2）大規模事故時等の関係機関の相互連携の確保

- 大規模事故の発生時には，社会的混乱や交通の混乱等の発生が予想されるため，事故現場及び周辺地区において，必要な範囲・路線の交通規制，交通整理が実施されます。
- 市内において大規模事故が発生した場合，国分寺市地域防災計画の定めにより，東京都及び防災関係機関との協力体制を確立するとともに，状況を把握し，周辺地域への災害拡大防止，避難誘導，救援救護活動等を迅速かつ的確に実施するための体制を確立し，応急対策を実施していきます。

資料編

1. 交通安全対策基本法（抜粋）

（昭和 45 年法律第 110 号）

（市町村交通安全計画等）

第 26 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。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

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。

7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

（地方公共団体の長の要請等）

第 27 条 地方公共団体の長は、都道府県交通安全計画又は市町村交通安全計画の的確かつ円滑な実施を図るため必要があると認めるときは、当該地方公共団体の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関に対し、これらの者が陸上交通の安全に関し処理すべき事務について、必要な要請をし、又は法令の定めるところにより必要な勧告若しくは指示をすることができる。

第 28 条 地方公共団体の長は、当該地方公共団体の区域における海上交通又は航空交通の安全に関し必要があると認めるときは、交通安全基本計画又は交通安全業務計画（これらの計画のうち、陸上交通の安全に関する部分を除く。）の作成又は実施に関し、中央交通安全対策会議及び関係指定行政機関の長に対し、必要な要請をすることができる。

2. 国分寺市交通安全計画見直し検討委員会設置規程

(設置)

第1条 国分寺市交通安全計画（平成30年2月策定）の見直しに関し必要な事項を検討するため、国分寺市交通安全計画見直し検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(任務)

第2条 委員会は、国分寺市交通安全計画の見直しに関する事項について検討し、その結果を市長に報告する。

(組織)

第3条 委員会は、次に掲げる委員をもって組織する。

- (1) 政策部政策法務課長
- (2) 総務部防災安全課長
- (3) 市民生活部協働コミュニティ課長
- (4) 福祉部障害福祉課長
- (5) 福祉部高齢福祉課長
- (6) 子ども家庭部子ども子育て事業課長
- (7) まちづくり部まちづくり計画課長
- (8) 建設環境部建設事業課長（以下「建設事業課長」という。）
- (9) 建設環境部道路管理課長
- (10) 建設環境部交通対策課長
- (11) 教育部学務課長（以下「学務課長」という。）

(任期)

第4条 委員の任期は、第2条の規定による報告をもって終了する。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長を置き、委員長は建設事業課長、副委員長は学務課長をもって充てる。

2 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会は、委員長が招集し、委員長は、会議の議長となる。

2 委員会は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことができない。

3 委員会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、委員長の決するところによる。

(意見の聴取等)

第7条 委員会は、会議の運営上必要があると認めるときは、委員以外の者を

会議に出席させ、その意見を聴き、又は委員以外の者に対し、資料の提出を
求めることができる。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、建設環境部交通対策課において処理する。

(委任)

第9条 この規程に定めるもののほか委員会の運営に関し必要な事項は、別に
定める。

附 則

この訓令は、令和3年4月1日から施行する。

3. 国分寺市交通安全対策協議会条例

(昭和40年12月23日条例第42号)

(設置)

第1条 国分寺市における交通事故の防止と交通安全運動の推進を図るため国分寺市交通安全対策協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 協議会は、市長の諮問に応じ、次の各号に掲げる事項を調査、審議して答申し、又は必要に応じ、建議を行う。

- (1) 交通事故の防止に関する事。
- (2) 交通道德の啓発に関する事。
- (3) 交通安全運動に関する事。
- (4) 交通環境の整備及び改善に関する事。
- (5) 放置自転車対策に関する事。
- (6) 自転車駐車場の設置及び使用料金に関する事。
- (7) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める事項

(組織)

第3条 協議会は、委員15人以内で組織する。

(委員)

第4条 前条の委員は、次の各号に掲げるもののうちから市長が委嘱する。ただし、委員が委嘱されたときの要件を欠くに至ったときは、委員の資格を失うものとする。

- (1) 識見を有する者 6人以内
- (2) 国分寺市立学校長及び私立幼稚園長 3人以内
- (3) 国分寺市立学校の児童又は生徒の保護者 2人以内
- (4) 警視庁小金井警察署及び東京消防庁国分寺消防署の職員 2人以内
- (5) 鉄道事業者の代表者 2人以内

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、2年とし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長、副会長の選任及び権限)

第6条 協議会に会長及び副会長を置き、委員の互選による。

- 2 会長は、協議会を代表し、会務を統括する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは、その職務を代理する。

(会議)

第7条 協議会は、会長が招集し、会議の議長となる。

- 2 協議会は、委員の半数以上が出席しなければ会議を開くことができない。

3 協議会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(会議の公開)

第8条 協議会の会議は、公開する。ただし、国分寺市附属機関の設置及び運営の基本に関する条例（平成11年条例第26号）第5条（会議の公開）ただし書の規定に該当する場合は、当該会議の全部又は一部を公開しないことができる。

(報酬等の支給)

第9条 委員には報酬及び公務により出張したとき費用弁償として旅費を支給する。

2 前項の報酬及び費用弁償の額並びに支給方法については、別に定める。

(庶務)

第10条 協議会の庶務は、建設環境部交通対策課において処理する。

(運営)

第11条 協議会の運営に必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

(補則)

第12条 この条例施行について必要な事項は、市長が別に定める。

付 則

この条例は、公布の日から施行する。

以下省略

4. 国分寺市交通安全計画策定等検討委員会委員名簿

番号	職名	氏名	委員長 副委員長
1	政策部政策法務課長	波岡 宗一	
2	総務部防災安全課長	古谷 隆之	
3	市民生活部協働コミュニティ課長	新出 尚三	
4	福祉部障害福祉課長	石丸 明子	
5	福祉部高齢福祉課長	渡邊 浩典	
6	子ども家庭部子ども子育て事業課長	山口 真人	
7	まちづくり部まちづくり計画課長	島崎 進一	
8	建設環境部建設事業課長	佐藤 義文	◎
9	建設環境部道路管理課長	柳川 太郎	
10	建設環境部交通対策課長	野口 和男	
11	教育部学務課長	日高 久善	○

委員長：◎ 副委員長：○

5. 国分寺市交通安全対策協議会委員名簿

区分	所属	氏名	備考	会長 副会長
1号委員	小金井警察署管内 交通安全協会副会長	尾崎 周一		◎
1号委員	小金井・国分寺防犯協会 防犯部副部長	新藤 和男		
1号委員	国分寺市商工会総代	宮野 淳正		
1号委員	国分寺青年会議所副理事長	小林 謙介		
1号委員	立川バス株式会社 上水営業所	泊口 武久		
1号委員	国分寺駅タクシー協議会	山口 真		
2号委員	坂の上幼稚園	坂本 敬太		
2号委員	市立第九小学校 校長	矢島 英明		
2号委員	市立第五中学校 校長	田中 一郎		
3号委員	市立小中学校 PTA 連合会	弥永 大介		○
3号委員	市立小中学校 PTA 連合会	原田 浩		
4号委員	小金井警察署 交通課長	山岸 秀実		
4号委員	国分寺消防署 警防課長	榎 俊夫		
5号委員	西武鉄道株式会社 運輸部多摩湖線管理所長	松浦 弘明		
5号委員	東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社総務部企画室担当課長	榎本 聡		

会長：◎ 副会長：○

6. 計画策定の経過

・国分寺市交通安全対策協議会

回	日時・場所	主な内容
令和3年度 第1回	令和3年12月7日（火） 午前10時～ 市役所書庫棟会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・会長，副会長の互選について ・「国分寺市交通安全計画の見直しについて」 ・その他

・国分寺市交通安全計画見直し検討委員会

回	日時・場所	主な内容
第1回	令和3年4月19日（月） 午後1時30分～ 書庫棟会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・委員の任命，委嘱及び委員長，副委員長の互選について ・国分寺市交通安全計画（令和4年度～令和8年度）骨子案について ・その他
第2回	令和3年10月22日（金） 午後3時30分～ 書庫棟会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺市交通安全計画（令和4年度～令和8年度）骨子案について ・その他
第3回	令和3年12月22日（水） 午前10時～ プレハブ会議室第一	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺市交通安全計画（令和4年度～令和8年度）案について ・その他
第4回	令和4年2月22日（火） （書面開催）	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリック・コメント意見への市の考え方案について ・国分寺市交通安全計画（令和4年度～令和8年度）最終案について

・パブリック・コメント

件名	国分寺市交通安全計画（令和4年度～令和8年度）（案）
実施期間	令和4年1月17日（月）から令和4年2月15日（火）
意見	（意見提出者数）1人 （意見数）2件 （意見を反映した数）0件 （反映済の意見の数）2件

・市民説明会

開催日	場 所	参加数
令和4年1月22日（土）午後1時	市役所第三委員会室	0人
令和4年1月24日（月）午後7時	cocobunjiWEST リオンホールA	0人

国分寺市交通安全計画

(令和4年度～令和8年度)

令和4年3月発行

発行者 国分寺市
編集 国分寺市建設環境部交通対策課
〒185-8501
東京都国分寺市戸倉1丁目6番地1
電話 042-325-0111 (代表)