

狛江市交通安全計画

(平成28年度～32年度)

平成28年9月

狛 江 市

目 次

第1章 交通安全計画について

- 1 交通安全計画について 1

第2章 交通事故の現状等

- 1 交通事故等の現状 2
- 2 交通事故等の今後の見通し 12
- 3 前計画の目標と成果 12

第3章 計画の目標等

- 1 計画の位置づけ及び計画期間 13
- 2 計画の基本理念 14
- 3 計画を推進するために担うべき役割 15
- 4 計画の目標 16
- 5 計画達成に向けた施策 17
 - 重点施策
 - 分野別施策

第4章 重点施策

- 1 自転車の安全利用の推進 18
- 2 高齢者・子どもの交通安全の確保 19
- 3 二輪車の交通事故の防止 20
- 4 飲酒運転の根絶 21
- 5 交通安全意識の向上 22

第5章 分野別施策

- 1 道路交通環境の整備 23
 - 基本的な考え方
 - 1 道路の整備
 - 2 交通安全施設等の整備

3 良好な道路環境の整備	
2 交通安全意識の普及・啓発	27
基本的な考え方	
1 交通安全教育の推進	
2 普及・啓発活動の推進	
3 道路交通秩序の維持	31
基本的な考え方	
1 駐車違反車両の対策	
2 放置自転車防止の対策	
3 交通違反の指導・取締りの強化	
4 安全運転の確保	34
基本的な考え方	
1 自動車の安全運転の確保	
2 自転車の安全利用の確保	
5 救助・救急体制の整備	36
基本的な考え方	
1 救助体制の充実	
2 応急手当等の普及啓発の推進	
3 救急車の適正利用の促進	
6 被害者の救済	37
基本的な考え方	
1 被害者救済制度の普及	
2 交通事故相談窓口の設置及び周知	
7 災害発生時における交通対策	38
基本的な考え方	
1 災害発生時における安全の確保	
【参考資料】	40
1 前交通安全計画の実績	
2 委員名簿	
3 狛江市交通安全対策会議条例	
4 改定審議経過	
5 用語解	

第1章 交通安全計画について

1 交通安全計画について

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、この法律に基づき、狛江市においても関係機関・団体の協力のもと、様々な交通安全対策を推進し、交通事故防止に努めてきました。今後においても、「日本一安心して安全なまち」を目指した上で、さらに安全で円滑な交通社会の確保に向けた取り組みを推進し、総合的かつ計画的に実施していくために、前計画の終了年度に伴い、狛江市交通安全計画を改定しました。

第2章 交通事故の現状等

1 交通事故等の現状

(1) 前計画策定以降の狛江市における交通環境の変化

狛江市における道路環境の変化としては、都市計画道路である調布都市計画道路 3・4・4 号線（中和泉一丁目地区部）（平成 23 年度）、松原通り（平成 24 年度）の開通や市外となるものの京王線の地下化など、車両の流れに影響する出来事がありました。

今後の見通しとしては、喜多見駅周辺の電力中央研究所前の一中通りの整備など一部の都市計画道路の整備が進むなど、今後も道路状況が変化することが想定されます。

なお、道路交通法及び関係政令については、平成 24 年4月から運転経歴証明書等に関する規定、平成 25 年 12 月から無免許運転の罰則等に関する規定、平成 26 年6月から一定の病気等に関する規定、平成 27 年6月から危険行為を繰り返した場合の自転車運転者講習等に関する規定が施行され、同月に臨時認知機能検査に関する規定が公布されるなど、改正が行われています。

また、「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」（平成 25 年法律第 86 号）が平成 26 年5月から施行され、危険運転致死傷罪に係る規定の整備が行われています。

(2) 交通事故の発生件数及び死傷者数

市内の交通事故の発生件数・死傷者数の状況について、過去5ヵ年(平成 23～27年)は下表のとおりとなっています。

平成22年は211件の交通事故がありましたが、平成27年においては128件となり、39.3%減少しました。地域での交通安全活動や警察などによる交通安全教育、道路交通法の改正などにより、市内全体に交通安全への意識がより高まっていることが要因に挙げられます。

また、事故件数・負傷者数が大幅に減少し、平成26年・平成27年については、死亡事故0件を達成することができ、東京都内で2年連続死亡事故ゼロを達成した自治体は狛江市のみとなっています。

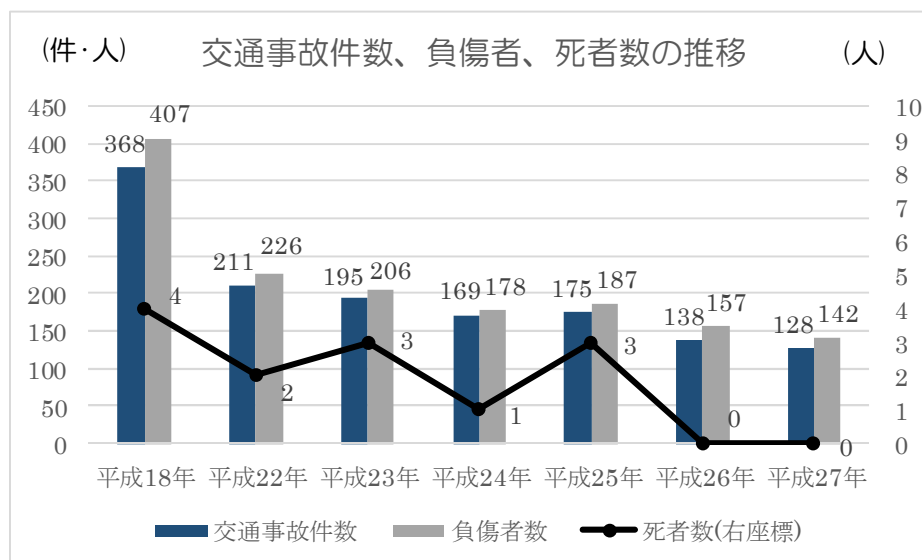
■市内の過去5ヵ年等の交通事故件数及び死傷者数の推移

狛江市		平成 18年	平成 22年	平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年	減少率
交通事故件数		368件	211件	195件	169件	175件	138件	128件	39.3%
死傷者	死者数	4人	2人	3人	1人	3人	0人	0人	100.0%
	負傷者数	407人	226人	206人	178人	187人	157人	142人	37.2%
	合計	411人	228人	209人	179人	190人	157人	142人	37.7%

※「減少率」= (「平成22年の指数」 - 「平成27年の指数」) / 「平成22年の指数」

※数値は、各年の「東京の交通事故」(警視庁交通部発行)より参照

※死者の数値については、交通事故発生から24時間以内に死亡したもの



なお、平成27年における東京都の23区と26市の交通事故の発生件数・死傷者数の状況については、下表のとおりとなっています。

狛江市はこのうち発生件数、千人当たり発生件数、死傷者数及び千人当たり死傷者数において、少ない方から2番目に位置しています。

■平成27年中の区・市の交通事故発生状況

各区市	人口	平成27年中									
		発生件数		千人当たり発生件数		死傷者数				千人当たり死傷者数	
		発生件数	順位	千人当たり発生件数	順位	死者	負傷者	合計	順位	千人当たり死傷者数	順位
千代田区	56,873人	721件	32	12.68件	49	3	840	843人	34	14.82人	49
中央区	138,088人	798件	35	5.78件	48	1	928	929人	35	6.73人	48
港区	240,585人	1,315件	44	5.47件	47	5	1,515	1,520人	44	6.32人	47
新宿区	327,712人	1,010件	39	3.08件	39	7	1,173	1,180人	39	3.60人	39
文京区	207,413人	512件	25	2.47件	27	3	573	576人	24	2.78人	27
台東区	189,795人	741件	33	3.90件	43	1	839	840人	33	4.43人	43
墨田区	258,423人	642件	31	2.48件	28	3	727	730人	31	2.82人	28
江東区	493,952人	1,281件	43	2.59件	29	9	1,464	1,473人	43	2.98人	30
品川区	372,077人	752件	34	2.02件	13	4	835	839人	32	2.25人	12
目黒区	269,689人	593件	29	2.20件	18	2	676	678人	29	2.51人	16
大田区	707,455人	1,470件	46	2.08件	14	11	1,674	1,685人	45	2.38人	14
世田谷区	874,332人	1,944件	49	2.22件	20	3	2,265	2,268人	49	2.59人	19
渋谷区	217,008人	899件	36	4.14件	45	3	989	992人	36	4.57人	44
中野区	316,625人	525件	27	1.66件	4	4	595	599人	27	1.89人	4
杉並区	547,165人	1,449件	45	2.65件	32	7	1,735	1,742人	46	3.18人	33
豊島区	275,507人	498件	24	1.81件	8	4	564	568人	23	2.06人	9
北区	338,084人	514件	26	1.52件	1	4	575	579人	25	1.71人	1
荒川区	209,087人	352件	16	1.68件	5	4	392	396人	14	1.89人	5
板橋区	544,172人	1,193件	40	2.19件	16	6	1,363	1,369人	40	2.52人	17
練馬区	714,656人	1,238件	42	1.73件	6	8	1,391	1,399人	41	1.96人	7
足立区	674,111人	1,857件	48	2.75件	34	6	2,140	2,146人	48	3.18人	32
葛飾区	449,527人	949件	37	2.11件	15	5	1,079	1,084人	37	2.41人	15
江戸川区	680,262人	1,236件	41	1.82件	9	10	1,393	1,403人	42	2.06人	10
八王子市	562,572人	1,660件	47	2.95件	36	3	1,902	1,905人	47	3.39人	36
立川市	179,090人	611件	30	3.41件	42	1	695	696人	30	3.89人	42
武蔵野市	142,138人	370件	17	2.60件	30	2	404	406人	15	2.86人	29
三鷹市	182,092人	400件	18	2.20件	17	0	473	473人	19	2.60人	20
青梅市	137,052人	425件	20	3.10件	40	1	468	469人	18	3.42人	37
府中市	254,551人	492件	23	1.93件	12	1	591	592人	26	2.33人	13
昭島市	112,727人	340件	13	3.02件	38	0	410	410人	17	3.64人	40
調布市	224,191人	541件	28	2.41件	26	2	618	620人	28	2.77人	26
町田市	426,648人	968件	38	2.27件	22	5	1,115	1,120人	38	2.63人	22
小金井市	117,427人	218件	6	1.86件	11	2	242	244人	6	2.08人	11
小平市	186,958人	424件	19	2.27件	21	4	486	490人	21	2.62人	21
日野市	180,975人	427件	21	2.36件	25	0	489	489人	20	2.70人	23
東村山市	151,412人	264件	11	1.74件	7	0	294	294人	9	1.94人	6
国分寺市	119,379人	217件	5	1.82件	10	0	235	235人	4	1.97人	8
国立市	74,558人	221件	7	2.96件	37	0	258	258人	7	3.46人	38
福生市	58,553人	255件	9	4.36件	46	1	299	300人	10	5.12人	46
狛江市	79,096人	128件	2	1.62件	2	0	142	142人	2	1.80人	2
東大和市	86,162人	227件	8	2.63件	31	2	259	261人	8	3.03人	31
清瀬市	74,374人	123件	1	1.65件	3	2	132	134人	1	1.80人	3
東久留米市	116,494人	342件	15	2.94件	35	4	370	374人	13	3.21人	35
武蔵村山市	72,092人	291件	12	4.04件	44	1	344	345人	12	4.79人	45
多摩市	147,486人	340件	13	2.31件	24	1	405	406人	15	2.75人	25
稲城市	86,594人	198件	4	2.29件	23	3	234	237人	5	2.74人	24
羽村市	56,604人	152件	3	2.69件	33	0	181	181人	3	3.20人	34
あきる野市	81,697人	263件	10	3.22件	41	2	315	317人	11	3.88人	41
西東京市	198,267人	440件	22	2.22件	19	1	502	503人	22	2.54人	18

※人口については、東京都のホームページ「東京都の統計」より平成27年1月1日時点のものを引用

※警視庁からの情報提供より引用

(3) 年齢別死傷者数の状況

市内の交通事故による年齢別死傷者数の状況について、過去5ヵ年(平成 23～27年)は下表のとおりとなっています。

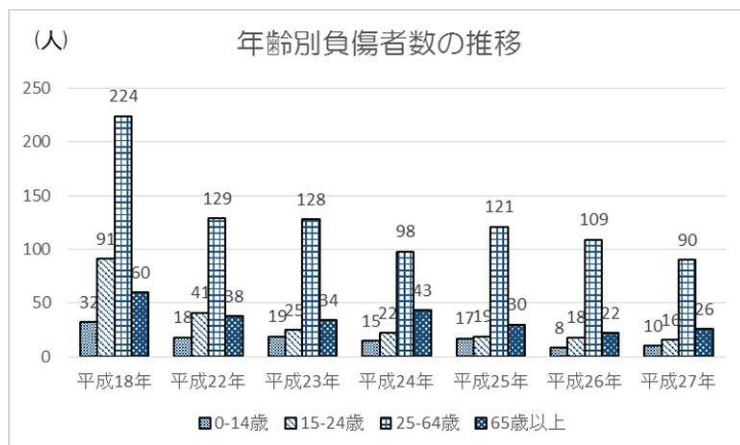
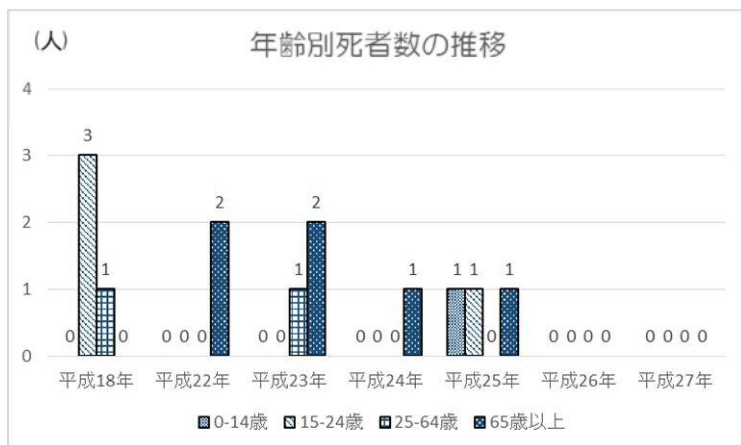
平成 22 年と平成 27 年の死傷者数の比較では、0～14 歳は 44.4%減少、15～24 歳は 61.0%減少、25～64 歳は 30.2%減少、65 歳以上は 35.0%減少で、全体では 37.7%の減少となっています。平成 18 年と平成 22 年の推移に対して、減少率はあまり上がっていませんが、死傷者数は継続して減少しています。

■市内の過去5ヵ年等の年齢別死傷者数の推移

狛江市		平成 18年	平成 22年	平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年	死傷者 減少率
0-14 歳	死者数	0人	0人	0人	0人	1人	0人	0人	44.4%
	負傷者数	32人	18人	19人	15人	17人	8人	10人	
15-24 歳	死者数	3人	0人	0人	0人	1人	0人	0人	61.0%
	負傷者数	91人	41人	25人	22人	19人	18人	16人	
25-64 歳	死者数	1人	0人	1人	0人	0人	0人	0人	30.2%
	負傷者数	224人	129人	128人	98人	121人	109人	90人	
65歳 以上	死者数	0人	2人	2人	1人	1人	0人	0人	35.0%
	負傷者数	60人	38人	34人	43人	30人	22人	26人	
死者数合計		4人	2人	3人	1人	3人	0人	0人	37.7%
負傷者数合計		407人	226人	206人	178人	187人	157人	142人	

※「減少率」= (「平成 22 年の死傷者数」 - 「平成 27 年の死傷者数」) / 「平成 22 年の死傷者数」

※数値は、各年の「東京の交通事故」(警視庁交通部発行)より参照



次頁表は年齢別の死傷者の構成割合について、東京都全体と狛江市を比較したものです。狛江市におけるおおむね0～14歳、65歳以上の死傷者の構成割合は東京都全体に対して狛江市のほうが高く、15～24歳、25～64歳の死傷者の構成割合は、東京都より低い状況です。

■直近5カ年等の年齢別死傷者数の推移（東京都・狛江市比較）

東京都		平成 18 年		平成 22 年		平成 23 年		平成 24 年		平成 25 年		平成 26 年		平成 27 年	
		人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
0	死者数	3	6.9	4	6.5	1	6.8	7	6.8	3	6.6	6	6.2	7	5.8
	-14 歳 負傷者数	5,807	%	4,029	%	3,942	%	3,742	%	3,218	%	2,681	%	2,314	%
15	死者数	34	16.9	21	13.9	20	13.5	12	12.6	16	12.1	16	11.6	10	11.2
	-24 歳 負傷者数	14,217	%	8,673	%	7,873	%	6,945	%	5,911	%	5,023	%	4,476	%
25	死者数	143	66.2	110	67.6	106	68.0	92	68.2	77	68.3	85	69.0	86	69.1
	-64 歳 負傷者数	55,704	%	42,011	%	39,563	%	37,408	%	33,408	%	29,828	%	27,627	%
65 歳 以上	死者数	83	10.0	80	12.0	88	11.7	72	12.4	72	13.0	65	13.2	58	13.9
	負傷者数	8,389	%	7,415	%	6,762	%	6,742	%	6,318	%	5,680	%	5,514	%
死者数合計		263	-	215	-	215	-	183	-	168	-	172	-	161	-
負傷者数合計		84,117	-	62,128	-	58,140	-	54,837	-	48,855	-	43,212	-	39,931	-

※東京都の数値は、「特別区計」、「市部計」「郡部計」「島部計」「高速隊」の合計

狛江市		平成 18 年		平成 22 年		平成 23 年		平成 24 年		平成 25 年		平成 26 年		平成 27 年	
		人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
0	死者数	0	7.8	0	7.9	0	9.1	0	8.4	1	9.5	0	5.1	0	7.0
	-14 歳 負傷者数	32	%	18	%	19	%	15	%	17	%	8	%	10	%
15	死者数	3	22.9	0	18.0	0	12.0	0	12.3	1	10.5	0	11.5	0	11.3
	-24 歳 負傷者数	91	%	41	%	25	%	22	%	19	%	18	%	16	%
25	死者数	1	54.7	0	56.6	1	61.7	0	54.7	0	63.7	0	69.4	0	63.4
	-64 歳 負傷者数	224	%	129	%	128	%	98	%	121	%	109	%	90	%
65 歳 以上	死者数	0	14.6	2	17.5	2	17.2	1	24.6	1	16.3	0	14.0	0	18.3
	負傷者数	60	%	38	%	34	%	43	%	30	%	22	%	26	%
死者数合計		4	-	2	-	3	-	1	-	3	-	0	-	0	-
負傷者数合計		407	-	226	-	206	-	178	-	187	-	157	-	142	-

※それぞれの数値は、各年の「東京の交通事故」（警視庁交通部発行）より参照

※各年の割合については、四捨五入をしているもの

(4) 状況別死傷者数の状況

市内の交通事故による状況別死傷者数の状況について、過去5ヵ年(平成 23～27年)は下表のとおりとなっています。

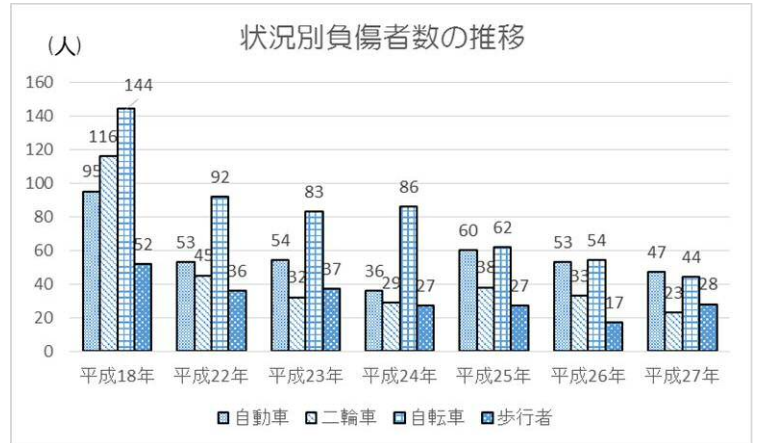
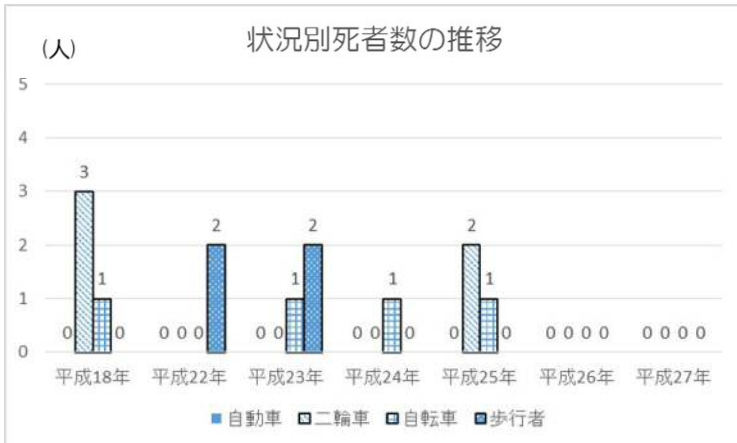
平成 22年と平成 27年の死傷者数の比較では、自動車は 11.3%減少、二輪車は 48.9%減少、自転車は 52.2%減少、歩行者は 26.3%減少となっています。平成 18年と平成 22年の推移に対して、おおむね減少率はあまり上がらなくなってきていますが、死傷者数は継続して減少しています。

■市内の過去5ヵ年等の状況別死傷者数の推移

狛江市		平成 18年	平成 22年	平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年	減少率
自動車	死者数	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	11.3%
	負傷者数	95人	53人	54人	36人	60人	53人	47人	
二輪車	死者数	3人	0人	0人	0人	2人	0人	0人	48.9%
	負傷者数	116人	45人	32人	29人	38人	33人	23人	
自転車	死者数	1人	0人	1人	1人	1人	0人	0人	52.2%
	負傷者数	144人	92人	83人	86人	62人	54人	44人	
歩行者	死者数	0人	2人	2人	0人	0人	0人	0人	26.3%
	負傷者数	52人	36人	37人	27人	27人	17人	28人	
死者数合計		4人	2人	3人	1人	3人	0人	0人	37.7%
負傷者数合計		407人	226人	206人	178人	187人	157人	142人	

※「減少率」= (「平成 22年の死傷者数」- 「平成 27年の死傷者数」) / 「平成 22年の死傷者数」

※数値は、各年の「東京の交通事故」(警視庁交通部発行)より参照



次頁表は状況別の死傷者の構成割合について、東京都全体と狛江市を比較したものです。狛江市における死傷者数については、毎年減少を継続しているところです。また、自動車の死傷者の構成割合は、いずれの年も東京都より低い状況であり、二輪車・自転車・歩行者の死傷者の構成割合はおおむねいずれの年も東京都より高い状況にあります。

■直近5カ年等の状況別死傷者数の推移（東京都・狛江市比較）

東京都		平成 18 年		平成 22 年		平成 23 年		平成 24 年		平成 25 年		平成 26 年		平成 27 年	
		人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
自動車	死者数	29	38.1	16	38.4	18	38.1	27	41.1	23	42.8	21	43.6	13	45.1
	負傷者数	32,159	%	23,946	%	22,203	%	22,605	%	20,954	%	18,888	%	18,066	%
二輪車	死者数	87	21.4	72	17.5	67	16.9	44	15.3	40	15.3	45	14.4	38	14.1
	負傷者数	18,011	%	10,866	%	9,790	%	8,368	%	7,468	%	6,211	%	5,600	%
自転車	死者数	42人	28.6	41	30.8	38	31.8	34	30.1	31	28.7	38	28.1	33	26.4
	負傷者数	24,108	%	19,149	%	18,517	%	16,541	%	14,049	%	12,136	%	10,535	%
歩行者	死者数	105	11.8	86	13.2	92	13.2	78	13.5	74	13.2	68	13.9	77	14.5
	負傷者数	9,839	%	8,167	%	7,630	%	7,323	%	6,384	%	5,977	%	5,730	%
死者数合計		263	-	215	-	215	-	183	-	168	-	172	-	161	-
負傷者数合計		84,117	-	62,128	-	58,140	-	54,837	-	48,855	-	43,212	-	39,931	-

※東京都の数値は、「特別区計」、「市部計」「郡部計」「島部計」「高速隊」の合計

狛江市		平成 18 年		平成 22 年		平成 23 年		平成 24 年		平成 25 年		平成 26 年		平成 27 年	
		人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
自動車	死者数	0	23.1	0	23.2	0	25.8	0	20.1	0	31.6	0	33.8	0	33.1
	負傷者数	95	%	53	%	54	%	36	%	60	%	53	%	47	%
二輪車	死者数	3	28.9	0	19.7	0	15.3	0	16.2	2	21.1	0	21.0	0	16.2
	負傷者数	116	%	45	%	32	%	29	%	38	%	33	%	23	%
自転車	死者数	1	35.3	0	40.4	1	40.2	1	48.6	1	33.2	0	34.4	0	31.0
	負傷者数	144	%	92	%	83	%	86	%	62	%	54	%	44	%
歩行者	死者数	0	12.7	2	16.7	2	18.7	0	15.1	0	14.2	0	10.8	0	19.7
	負傷者数	52	%	36	%	37	%	27	%	27	%	17	%	28	%
死者数合計		4	-	2	-	3	-	1	-	3	-	0	-	0	-
負傷者数合計		407	-	226	-	206	-	178	-	187	-	157	-	142	-

※「歩行者」については、「東京の交通事故」でいう「歩行中」「その他」の合計

※それぞれの数値については、各年の「東京の交通事故」（警視庁交通部発行）より参照

※各年の割合については、四捨五入をしているため、その合計が100にならないものがある。

(5) 原因別事故件数の状況

市内の交通事故による原因別死傷者数の状況について、自動車や二輪車側の原因では、前方不注意や安全不確認など基本的な運転行為上の過失が多くみられ、日頃からの安全運転への心がけで防ぐことができるものです。

歩行者に関する事故については、大半は歩行者側に違反がなく巻き込まれたものですが、横断違反などの交通ルールを無視した行動によるものもあることから、事故から身を守るための交通安全教育の更なる推進が必要と考えられます。

また、自転車に関する事故（下記表の事故内の自転車の違反「違反なし」「1当件数の合計）は、過去5カ年（平成23～27年）においてはそれほど減少していません。平成23年の東日本大震災以降の公共交通の影響を受けない自転車の再評価により、自転車利用が増えたことなどが想定されます。改めて、自転車の交通ルールの徹底が必要となります。

■市内の過去5カ年等の原因別の事故件数等の推移

狛江市		平成 18年	平成 22年	平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年	減少率
事故内の 車両の違反	前方不注意	—	35	27	20	26	19	23	34.3%
	安全不確認	—	92	71	41	54	40	36	60.9%
	その他等	—	64	75	81	76	65	48	25.0%
事故内の自 転車の違反	違反なし	—	56	43	52	44	42	28	50.0%
	1当件数	—	13	16	23	15	13	19	▲46.2%
事故内の歩 行者の違反	違反なし	—	24	32	23	22	15	24	0.0%
	その他等	—	12	7	4	5	1	3	75.0%

※「減少率」=（「平成22年の事故件数」－「平成27年の事故件数」）／「平成22年の事故件数」

※「車両の違反」については事故件数、「自転車の違反」のうち「違反なし」と「歩行者の違反」のうち「違反なし」・「その他等」については第1当事者・第2当事者*1の合計数

※「1当」は「第1当事者」のこと

※数値は、各年の「東京の交通事故」（警視庁交通部発行）より参照

※平成18年においては、警視庁における統計表の内訳が異なるため表記していない。

2 交通事故等の今後の見通し

市内の交通事故件数・死傷者数については減少傾向にありますが、年齢別で見ると若年層と高齢者、状況別で見ると自転車と歩行者の死傷者の構成割合が、東京都と比較した場合では高いという傾向が継続しています。全体として交通事故は減少しているものの、高齢化・少子化が今後も進行し、高齢者の割合が高くなることが予想されるため、交通安全対策としては高齢者が関与する交通事故の減少に結び付けることや、次世代を担う子ども世代の事故を未然に防げるよう、ハード面、ソフト面それぞれにおいて対策を講じていくことが重要となっていきます。また、これまでの認識と異なり、自転車が加害者となる事例などもあることから、これまで以上に自転車の安全利用なども推進していく必要があります。

今後の交通安全施策の主な取り組みも、歩行者や高齢者や障がい者、子どもなど交通弱者への配慮をしつつ、人優先の交通社会の形成を推進していくことが大切です。

3 前計画の目標と成果

前計画では目標を「平成 27 年度までに年間の交通事故死者数ゼロにすることと年間の交通事故件数の減少を目指します。」と定め、交通事故件数が前計画期間の前年（平成 22 年）の 211 件に対して前計画最終年（平成 27 年）は 128 件と 39.3%減少することができました。交通事故死者数は年ごとに増減はあるものの、平成 26 年、平成 27 年と連続でゼロを達成することができ、一定の成果と目標達成ができたものと考えます。

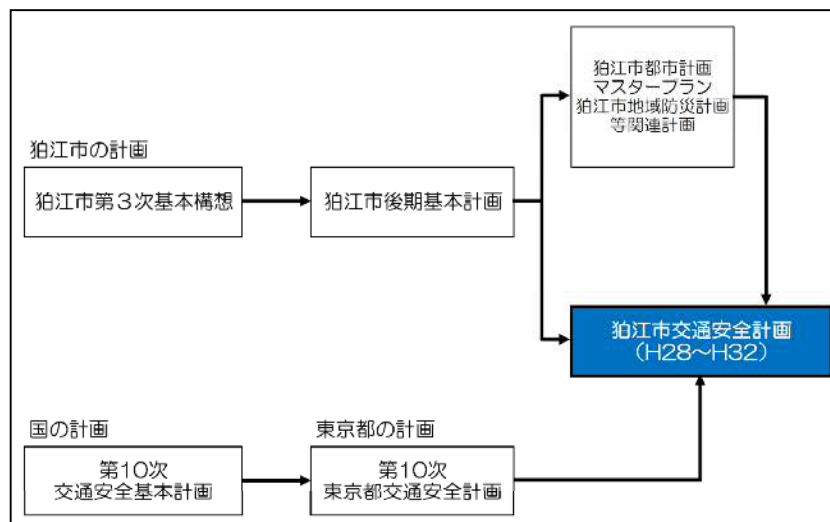
第3章 計画の目標等

1 計画の位置づけ及び計画期間

本計画の位置づけは、平成 28 年 3 月に改正された国の「第 10 次交通安全基本計画」及び東京都の「第 10 次東京都交通安全計画」に沿いながら、狛江市第 3 次基本構想（平成 21 年 9 月）及び狛江市後期基本計画（平成 25 年 3 月）に基づき、狛江市都市計画マスタープラン（平成 24 年 3 月）及び狛江市地域防災計画（平成 27 年 7 月）等の関連計画との整合を図り、狛江市の地域的課題を考慮しつつ、今後の交通安全に関する諸施策を示しています。

計画期間は平成 28 年度から 32 年度までの 5 カ年とし、特に災害にかかる内容については、「狛江市地域防災計画」（平成 27 年修正）に沿った事項としています。ただし、法律の改正や上位計画に大きな改正があった場合は、必要に応じて見直します。

■本計画と各種計画等との位置づけ



2 計画の基本理念

交通事故のない環境で安心して暮らせる社会を実現することは、市民すべての願いです。そのためには、高齢者や障がい者、子ども等の交通弱者の交通安全に配慮し、市民・行政機関・事業者等が相互に協力して、人にやさしい「人優先」の交通社会を築いていくことが必要です。

本計画の策定にあたっては、「人優先」の交通安全思想を基本に、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失にも配慮し、究極的には交通事故のない社会の実現を目指して、交通安全対策を講じていくにあたり、交通安全計画の理念を以下のとおりとします。

『みんながつくる だれもが安心な

交通安全日本一のまち こまえ』

3 計画を推進するために担うべき役割

本計画を推進していくため、市民・行政機関・事業者等の担うべき役割に応じた取り組みを進めていきます。

(1) 市民

悲惨な交通事故をな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交通マナーの実践を続けることが肝要です。

市民一人ひとりが交通安全計画の担い手の一人となり、行政機関と一緒にあって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きます。

(2) 行政機関

本計画の実施にあたっては狛江市をはじめ、国、東京都、警察署など関係する行政機関において、総合的かつ一体的な交通安全対策に努めていく必要があります。本計画の基本理念・目標及び本計画に定める施策を踏まえ、それぞれの行政機関がその役割に応じて、交通安全対策を講じていきます。

また、道路管理者や交通管理者、関係団体等などで組織する狛江市交通安全対策会議を中心に、効果的な交通安全対策を検討していきます。

(3) 事業者等

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。特に、自動車を運行する事業者は、安全運転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ていく必要があります。

また、地域における関係団体等においては、地域住民や行政機関と連携した効果的な交通安全活動の推進を図っていきます。

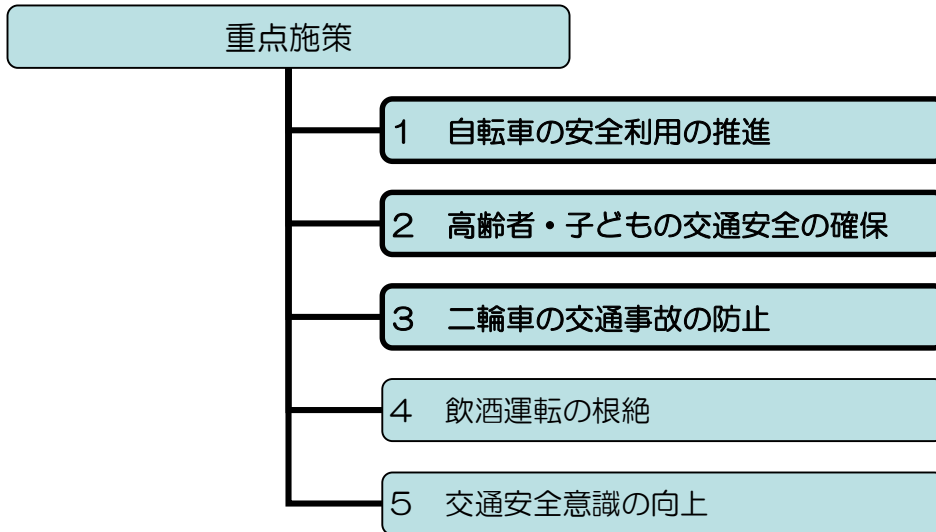
4 計画の目標

人命尊重の理念に立って、究極的には交通事故のない社会を実現するために、交通事故による死傷者数の減少に取り組むとともに、交通事故そのものの件数の減少にも取り組んでいく必要があります。安全で円滑な交通社会を実現するため、本計画に掲げた施策を、総合的かつ効果的に実施することにより、交通事故の着実な減少と交通災害の防止を図ります。

最終的な目標については、交通事故ゼロにすることはもちろんですが、本計画では平成 26 年、27 年と達成できた年間の交通事故死者数ゼロを平成 32 年度まで継続し、年間の交通事故件数についても継続して更なる減少を目指します。

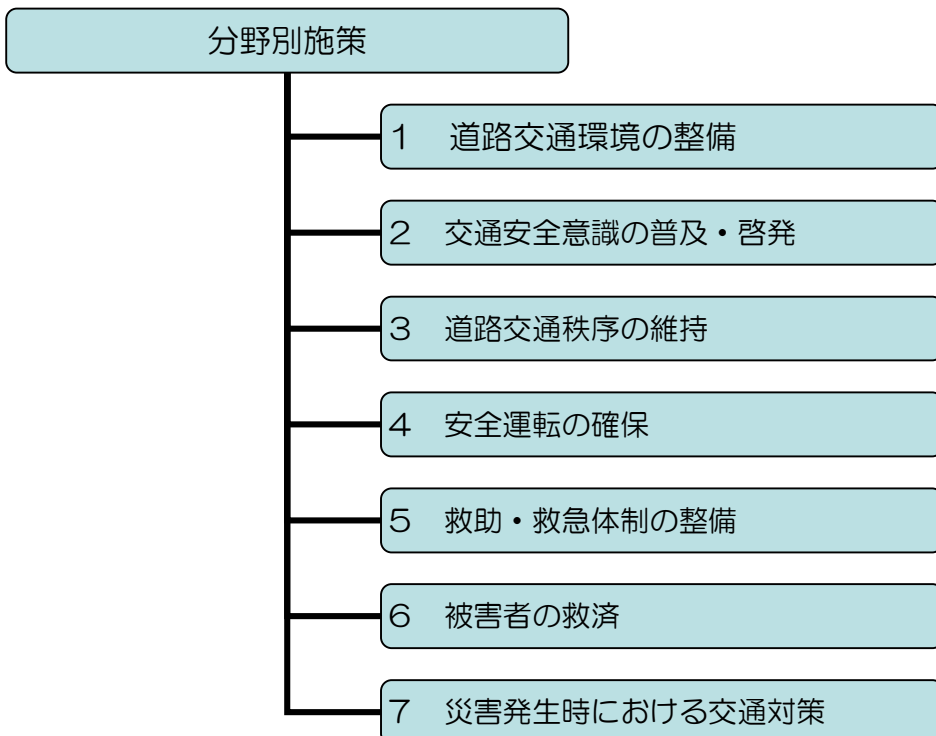
5 計画達成に向けた施策

計画の目標を達成するためには、市内の交通事故の傾向に注視しつつ、社会情勢等を見定めた上で、効果的な交通安全施策を実施していく必要があります。本計画の重点施策としては、次のような視点で交通安全対策の推進を図ります。



※なお、重点施策1・2・3については、狛江市の地域特性が大きく関わるものとしています。

さらに計画達成のに向けた分野別の施策としては、以下のとおりとします。



第4章 重点施策

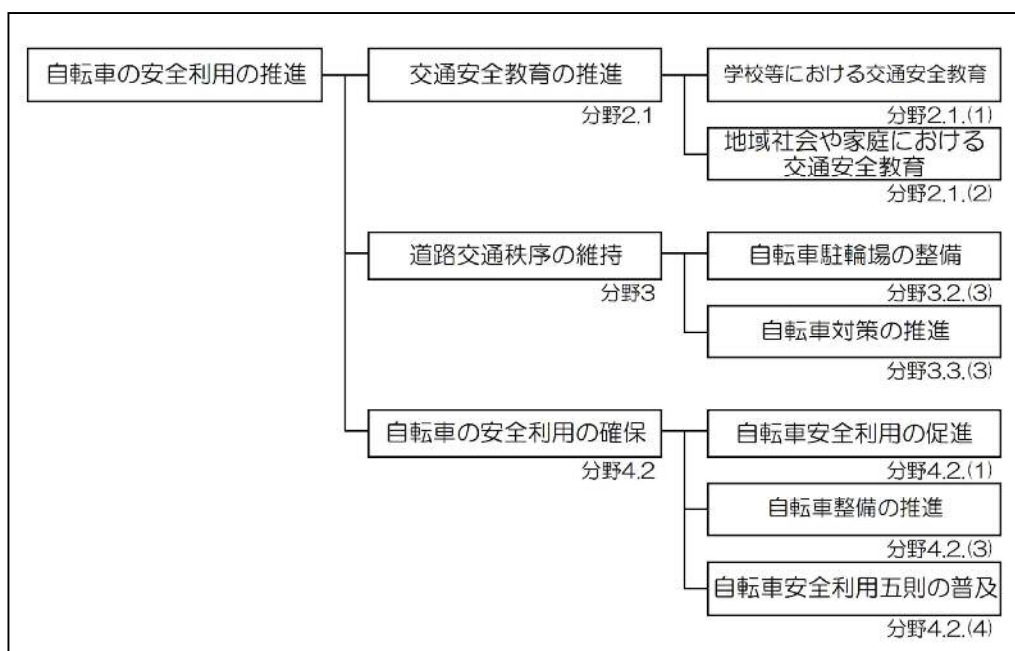
重点施策 1

自転車の安全利用の推進

東京都内では、平成27年中に1万1千件を超える自転車事故が発生し、自転車乗用中の死者が33人に上ります。自転車乗用中の死者は、交通事故全体の死者の2割を占め、全国平均と比べて高く、死者の約7割は、頭部損傷が主因で亡くなっています。また、全ての道路交通事故に占める自転車が関与する事故の割合は、3割を超え、全国平均と比べても高い状況となっています。(第10次東京都交通安全計画 14頁、17-18頁、23-26頁)

狛江市においては、自転車に関与する事故のうち、信号無視など自転車側に何らかの最も重い過失があったとされる第1当事者となった事故の件数が、平成23年から平成26年においてはそれほど減らず、特に平成27年は増えていることから、利用者のルールやマナーに課題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成人層への啓発強化、危険な違反行為の指導取締り及び自転車運転者講習制度*²を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育の推進、ヘルメットの着用の普及啓発など、自転車の安全利用を推進していきます。



重点施策 2

高齢者・子どもの交通安全の確保

65歳以上の高齢者は、他の年代と比較して、致死率が高いといわれており、第10次東京都交通安全計画によると道路交通事故の死者の4割近くを占めています。また高齢者の状態別死者数は、歩行中や自転車乗用中が多く、事故の発生場所は、自宅付近が多い状況です。(第10次東京都交通安全計画 15頁、19-23頁)

また、都内においては、「生活道路」といわれる幅員5.5m未満の幅の狭い道路で死者が増加しています。そのため、バリアフリーに対応した幅の広い歩道の整備や、通過交通の抑制、30km/hの速度規制を行うゾーン対策など、生活道路の安全対策を推進するとともに、歩行者の安全に資する信号の高度化など、歩行者や自転車にとって安全な交通環境の整備を進める必要があります。

狛江市においては、自転車が第1当事者となる事故件数が減少していないことや事故における歩行者の違反については「違反なし」が多いことから、自らがルールを守った上で、いかに事故の危険性から身を守るかという知識も必要になります。

特に高齢者の中には、運転免許証を保有したことがなく、交通安全教育を受ける機会が少ない方もいると考えられることから、地域の交通安全教室において、交通ルールや交通事故の実態に関する情報を提供するなど、基本的な交通ルールを知るための交通安全教育を推進します。さらに、個人差はあるものの、加齢に伴い身体機能や認知機能が低下する場合があります。そのため、身体機能等の低下に気付いてもらうための参加・体験・実践型の教育や見守り活動など、交通安全教育や地域活動等の充実に取り組みます。

また、子どもについては、児童などは単独で通行することが多い通学路に重点を置き、通学路の安全点検を実施するほか、体験・参加型の理解しやすい交通安全教室の充実を図ります。そして、幼児などにおいては、保護者とともに巻き込まれてしまう危険性もあることから、その保護者に対する交通安全教育を推進することで、子どもの交通安全を確保します。

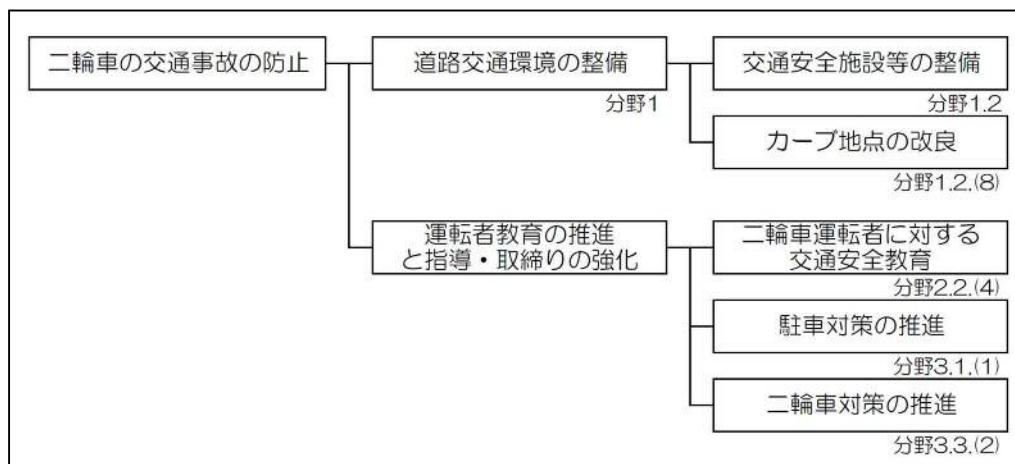


重点施策 3

二輪車の交通事故の防止

東京都内においては、二輪車乗車中の死者数は近年減少していますが、依然として死者の約4分の1を占めており、この割合は全国と比較して高い状況となっています。また、二輪車乗車中の死者のうち、5割近くは頭部損傷、2割強は胸部損傷が主因で亡くなっています。（第10次東京都交通安全計画 14頁、17-18頁、27頁）

狛江市においては、東京都と比較して二輪車による状況別死傷者数の割合はより高い状況にあり、交通量が多く、道路の幅員が狭いなどの都市部の交通状況と関係があるといえます。そのため、事故多発路線に重点を置いた指導・取締り、二輪車交通事故の多い交差点の改良、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、二輪車の安全対策を推進してまいります。

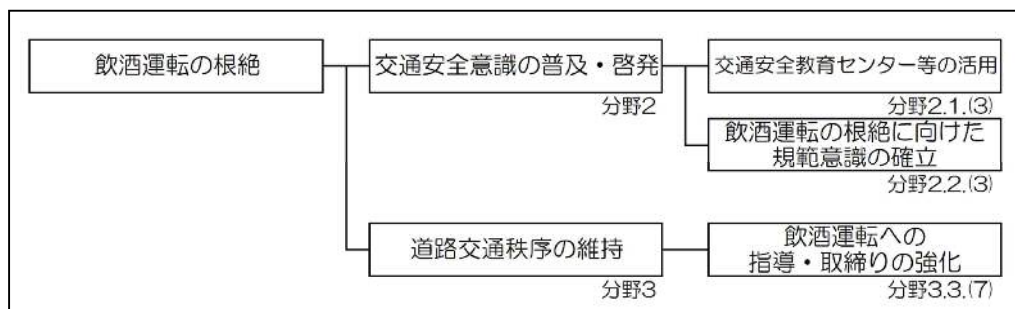


重点施策 4

飲酒運転の根絶

東京都内の飲酒事故は、平成 17 年に 1,200 件を超えていましたが、近年は 200 件前後まで減少しました。しかし、重大な飲酒事故の根絶には至っていません。アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、重大な結果につながる 경우가多く、致死率は事故全体平均の約 10 倍に及んでいます。(第 10 次東京都交通安全計画 28-29 頁)

そのため、悪質で危険な運転に重点を置いた指導取締り、酒類提供飲食店等と連携して実施する規範意識を徹底するための活動など、飲酒運転の根絶を目指します。



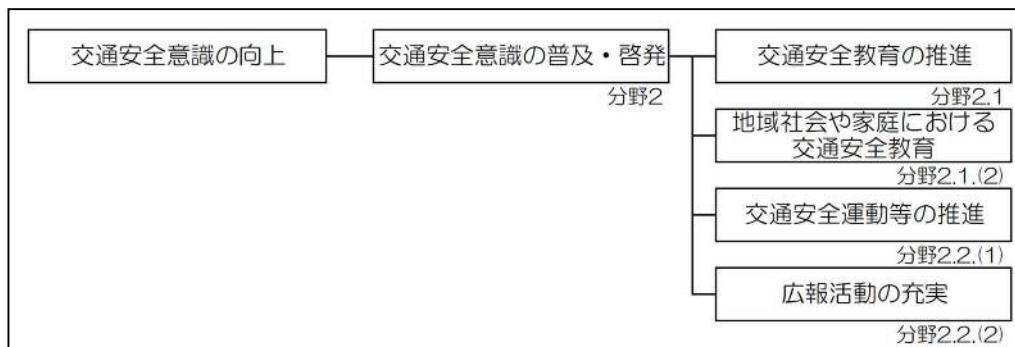
重点施策 5

交通安全意識の向上

高齢化が進み、高齢者の人口が増えるに伴い、活躍する場面が増えるとともに各車両に高齢のドライバーが増えることや、平成23年の東日本大震災後以後の自転車利用の流行による利用者の増加とともに、自転車のスピード化が図られ、自転車の過失に起因する死亡事故が発生するなどこれまでの社会情勢と大きく変化してきています。

狛江市においても、社会情勢の変化に伴い、飲酒運転はしてはならないことはもちろんのこと、自転車などにおいては車両であることの再認識、歩行者においては自身に違反がなくとも事故に巻き込まれることがあることを認識し、危険から避けるような行動を身に付けることなどの交通安全意識の向上を改めて図ってもらうことが必要になります。

各世代や就学などの状況に合せた交通安全教育の推進ができるよう、狛江市、警察署、交通安全協会、関係機関等の協力により交通安全意識の向上を図ります。



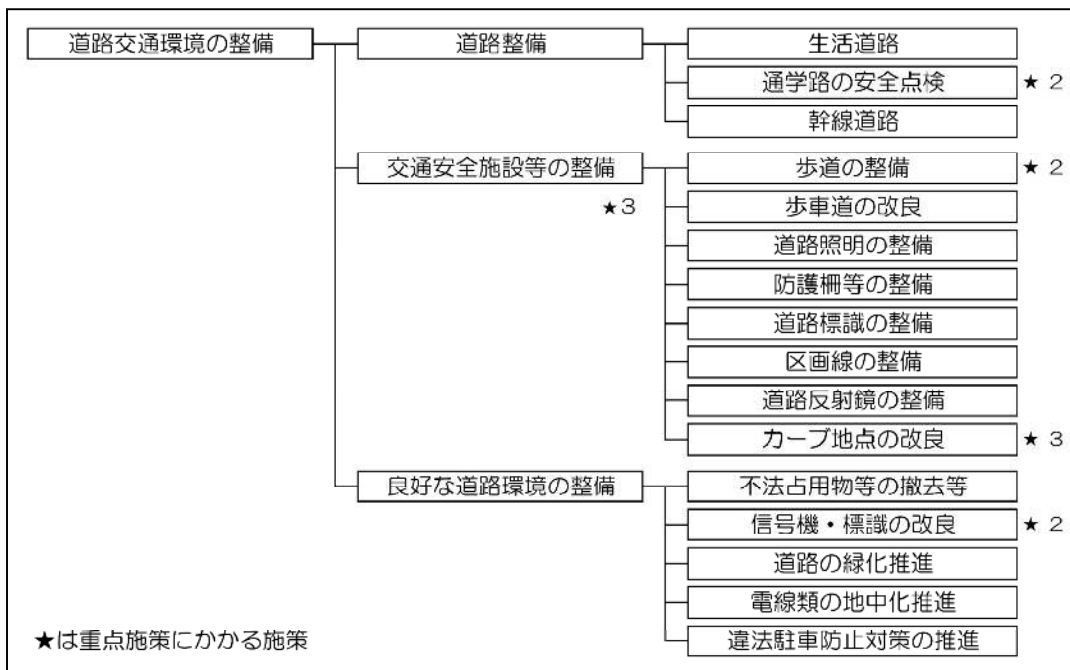
第5章 分野別施策

分野別施策1

道路交通環境の整備

基本的な考え方

市民が安全で安心な日常生活を営めるよう、道路交通環境の整備を進めていかなければなりません。これからの道路整備にあたっては、高齢者や障がい者などの交通弱者も安心して歩けるよう、歩行空間のバリアフリー化に積極的に取り組んでいくとともに、歩道や道路標識等の交通安全施設の整備・充実を進めることが必要です。都市計画道路については、今後も東京都と協力して整備を進めます。



1 道路の整備

(1) 生活道路

日常生活の利便性の向上を図るとともに、地域の安全性・防災性・防犯性を高め、良好な居住環境の向上を図るため、ゾーン 30^{*3}の指定の検討や、道路の拡幅・改良によって生活道路の整備を行います。

(2) 通学路の安全点検

狛江市通学路安全対策推進会議の設置及び運営に関する規則（平成 26 年教

委規則第9号)に基づく「狛江市通学路交通安全対策プログラム」(平成26年)により、警察署、学校関係者、通学路等の管理者、児童等の保護者及び地域住民が連携して実施する安全点検や登下校時の見守り活動など、通学路等における児童等の安全を確保するための取り組みを促進し、安全な通学路の整備を推進します。

(3) 幹線道路

通過車両の住宅地への進入を防ぎ、住環境を向上させるとともに、快適で安全な歩行空間を確保するため、沿道環境に配慮した街路樹の植栽など、地域の特性を生かした道路緑化と広い歩道を備えた幹線道路の整備を行います。

2 交通安全施設等の整備

交通事故が多発する箇所や事故の危険性が高い箇所について、交通安全施設等の設置・改良等を行い、交通事故防止を図ります。

(1) 歩道の整備

交通事故を防止し、歩行者の安全を確保するため、積極的に歩道を整備し歩道と車道の分離を図るほか、高齢者や障がい者など市民の誰もが安全かつ快適に通行できるよう、歩道の拡幅、歩道のバリアフリー化、視覚障がい者用誘導ブロックの設置などの整備を行います。

(2) 歩車道の改良

身体障がい者、高齢者、自転車、ベビーカーなどの円滑な通行と安全を図るため、横断歩道に接する箇所を切り下げ、車道との段差を解消する歩道の改良(ユニバーサルデザインブロック*4等の採用)を推進します。また、自転車走行空間の設置の検討をし、必要と判断される箇所については自転車の通行すべき部分・進行すべき方向を表示することで、歩行者との分離を図ります。

(3) 道路照明の整備

夜間における交通事故の防止と、道路の美観や防犯効果を配慮して、道路状況に応じた適正な照度による道路照明を整備します。特に横断歩道や交差点の周辺については照度を高めるとともに、道路照明の支障となる樹木の剪定や伐採を行い、照度の確保に努めます。また、照度の高いLED照明の整備を推進します。

(4) 防護柵等の整備

走行中の車両が対向車線や歩道等へ乗り入れることを抑制するため、道路状

況に応じた防護柵等（ガードレール、ボラード等）の整備を行います。

（５）道路標識の整備

道路における円滑な交通と事故防止を図るため、運転者や歩行者に対して、誰にでもわかりやすい道路標識の整備を進めます。規制標識等についても、同様な対応を交通管理者へ要請をしていきます。

（６）区画線の整備

交通の安全と円滑な流れを確保するため、道路状況に応じた区画線の整備を行うとともに、歩行者の区域を明確にするグリーンベルト^{*5}の整備を、通学路を優先して順次行っていきます。

（７）道路反射鏡の整備

道路交通の安全と円滑化を図るため、見通しの悪い道路や交差点に、道路状況に応じた道路反射鏡を整備・維持管理を実施します。

（８）カーブ地点の改良

二輪車のカーブ地点対策として、路側帯（外側線）の新設・拡幅、滑り止め舗装やカラー舗装等の路面の改良、減速表示、視線誘導標、ガードレール（パイプ）・道路反射鏡の設置、照明の増設・照度アップ等による交通安全対策を関係機関と連携を図りながら進めます。

３ 良好な道路環境の整備

（１）不法占用物等の撤去等

道路交通の妨害や道路管理上支障となる不法占用物、違反屋外広告物、樹木等の障害物除去のため、定期的に道路パトロールを実施し、不法占用物等の撤去等に努めます。

（２）信号機・標識の改良

歩行速度が遅い高齢者や子どもが安心して横断歩道が渡ることができるよう、福祉施設や通学路、駅周辺などの横断歩行者が多い集客施設の近傍を中心に視覚障がい者用信号機^{*6}、ゆとりシグナル^{*7}等の整備及び、見やすい標識等の設置や改良を警察署に要請していきます。また、交差点については、必要に応じて、周辺の交通環境に併せた歩行者・車両分離型への検討を警察署に要請していきます。

（３）道路の緑化推進

道路交通の安全と快適性ととともに、沿道の環境整備及び都市緑化を目的とし

て、地域の特性を生かした緑豊かな道路整備を推進します。また、交差点付近の緑化は、歩行者や運転者の視界及び視認性を配慮するとともに、交通状況や沿道状況に応じた適切な管理に努めます。

（４）電線類の地中化推進

歩行者・自転車の交通安全の確保や魅力のある都市景観の創出のため、幹線道路整備等の機会に併せて、共同溝による電線類の地中化を推進します。

（５）違法駐車防止対策の推進

違法駐車は交通混雑や路線バスの遅延、交通事故などの要因となるため、その対策を講じる必要があります。違法駐車を防止するため、警察署の協力のもと、指導・取締りの強化などの対策を推進します。

基本的な考え方

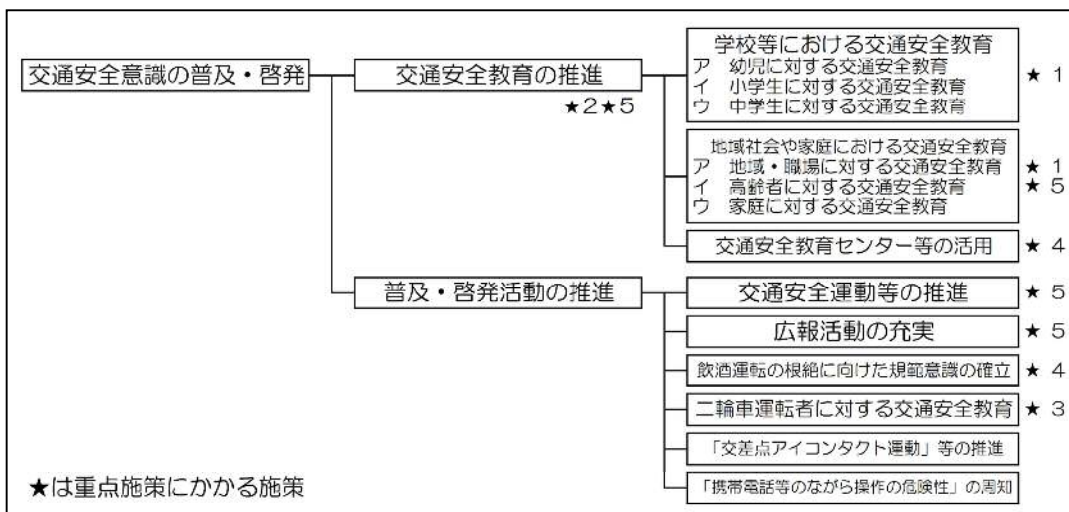
交通事故が起こる原因として、交通ルール違反や運転者のモラルの低下によるものも多いことから、日常的に交通安全意識の向上に取り組んでいく必要があります。

交通安全意識の普及・啓発を図るために、幼児から成年、高齢者にいたるまで、段階的な交通安全教育を行い、交通ルールと交通マナーを守る意識を何度も積み重ねて習慣づけることが大切です。

特に、高齢化が進行している中で高齢者が関与する事故が増えていることから高齢者や運転免許証を持たない方や、少子化により人口割合が少ない次世代を担う子どもを中心として、あらゆる広報媒体の活用や各種イベント等への参加を呼びかけるなど、効果的に交通安全意識の高揚を図るとともに、市民や地域等の活動を支援していきます。

高齢化に伴い、高齢者の運転機会も増加すると考えられるため、交通安全講習会などを継続して開催し、高齢者の安全運転への意識の向上を図ります。さらに、運動能力や知覚能力の低下の自覚を促すことを目的とした、高齢者向けの自動車安全運転教育の充実を図ります。

また、子どもにおいては、子ども単独もしくは保護者とともに巻き込まれてしまう危険性もあるため、各関係機関等との協力をもとに、子ども単独で巻き込まれることを防ぐ交通安全教育の推進とともにその保護者に対する交通安全教育もさらに推進します。



1 交通安全教育の推進

(1) 学校等における交通安全教育

交通安全教育は、学校の教育活動全体を通して行うことを基本とし、学校活動、学校行事等を中心に児童・生徒の発達段階に即した適切な指導を行うとともに、体験・実践型の交通安全教育を実施し、交通ルールの習得を目的とした指導を行います。

ア 幼児に対する交通安全教育は、単独行動を始める早い時期に実施することが大切です。幼稚園や保育園で DVD などの視聴覚教材の活用などにより、交通ルールの理解と、安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。また、幼児だけでなく保護者についても交通ルールの再確認をしてもらうほか自転車の通行ルールの遵守と幼児用ヘルメット着用についての広報機会をつくり、日常生活を通じた家庭での指導を促します。

イ 小学校では、安全な道路の歩行と横断、自転車の安全利用と点検整備、技能の取得、交通ルールの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、参加・体験型交通安全教室の充実を図っていきます。また、自転車運転免許証^{*8}を発行することにより、自転車の安全利用の責任と自覚を促します。

ウ 中学校では、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ために、警察署と連携し、スケアードストレイト^{*9}などの参加・体験型の活動を取り入れるほか、自転車利用については自身が加害者になりえることも含め、交通ルールの遵守ができるよう交通安全教育の充実を図っていきます。交通安全と交通災害防止についての態度・能力の育成に努めるほか、交通社会の一員としての責任と自覚を高めるよう指導の充実を図ります。

(2) 地域社会や家庭における交通安全教育

交通安全意識を地域社会のすみずみまで浸透させるため、自治会や地域で活動を行うさまざまな組織に対し、交通安全教育に関する情報提供をするなどの必要な支援を行い、交通安全意識の向上を図ります。

ア 地域・職場に対しては、自治会、事業所等を単位とした交通安全講習会を実施するほか交通安全協会、地域交通安全活動推進委員、園児交通安全防犯連絡会、交通少年団等の交通安全組織・団体と協力した交通安全教育を推進します。

イ 高齢者に対しては、老人クラブ、高齢者サークルなど社会参加の場や高齢者の集まるあらゆる機会に、加齢による身体機能低下の自覚を促すとともに高齢者に関与する事故が増えていることを伝え、運転者、歩行者両面から理解しやすく参加のしやすい DVD 等の映像を活用した出前型講座のほか、体験、実践型の交通安全教育を実施します。

ウ 家庭で交通安全について話し合いがなされるよう、小学校や保育園等に通う子どもを持つ保護者に対して、積極的な呼びかけを行い、幼児期からの交通安全教育が行われるよう交通安全意識の普及に努めます。

(3) 交通安全教育センター等の活用

最新の道路交通法の周知とともに、交通安全意識のさらなる高揚を図るため、市内のみならず、市外での交通安全教育も広く周知するとともに、積極的な参加を促し、市民の交通安全意識の底上げを図ります。特に警視庁交通安全教育センター（世田谷区喜多見1-1-7）については、周知を図り、効果的に活用していきます。

また、交通安全関係団体や民間機関などで開催される交通安全教育の情報提供を行うとともに、各種イベント等への参加を呼びかけ、交通安全教育の推進を図ります。

2 普及・啓発活動の推進

(1) 交通安全運動等の推進

春・秋の全国交通安全運動、交通安全のつどい、交通安全キャンペーンなどを通して、広く市民に交通安全意識の普及・啓発を行い、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実践できるよう交通安全意識の向上を図ります。また、地域ぐるみの交通安全活動の日として毎月10日の「1日交通安全の日」の推進、さらに、「自転車安全利用キャンペーン」、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」により、自転車利用のルールの確立及びマナー向上のための啓発を行い、歩行者優先の自転車走行の周知や放置自転車の防止を図ります。そのうえで、家庭で交通安全についての話し合いがなされるよう積極的な呼びかけを行います。

(2) 広報活動の充実

交通事故をなくすためには、市民一人ひとりが「交通安全」を自分自身の問題としてとらえ、交通ルールを守り、交通マナーを高め、実践していくことが

大切です。市民に広く周知を図るため、市ホームページ・広報こまえに掲載するほか、チラシ、パンフレット等の配布、ポスター、懸垂幕、横断幕、立看板、広報車による巡回広報の実施など、あらゆる広報媒体を通して効果的な広報活動を推進します。また、反射材等の交通安全グッズの配布などにより、交通安全の推進に努めます。

(3) 飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立

今も発生する飲酒運転による重大事故の発生を契機として、飲酒運転の根絶がよりいっそう強く求められています。飲酒運転は、重大事故に直結するきわめて危険な犯罪行為であるということを強く認識し、「飲んだら乗るな、乗るなら飲むな」を合言葉に運転者への教育等を推進するほか、自動車運転者本人に対する啓発だけではなく、地域商店等の協力を得て、酒類を提供する飲食店や自動車の同乗者、運転者の家族などに「酒を飲んだ人には運転させない」という意識の啓発・広報活動を啓発グッズなどの活用で引き続き行います。

また、交通安全講習会を通して、飲酒運転防止への意識を高めるなど、運転者教育等の推進を図ります。

(4) 二輪車運転者に対する交通安全教育

二輪車は大きなけがや死亡事故につながりやすいため、二輪車の安全運転を推進し、事故を防止する必要があります。地域、職場等における交通安全講習会を積極的に開催するとともに、関係団体と連携し、効率的な交通安全教育を推進します。

(5) 「交差点アイコンタクト運動」等の推進

車両の前照灯等の日没より早めの点灯を呼び掛ける「トワイライト・オン運動」や、明るく目立つ色の服装やライトが当たると反射する「反射材（リフレクター）」を服や持ち物などに付けることで、夕暮れ時から夜間にかけてドライバーに対して自分の存在を示す呼び掛けの「リフレクター運動」のほか、ドライバーと歩行者が相互に安全を確認する呼び掛けの「交差点アイコンタクト運動」などの運動を警察署等関係機関と連携し、広報啓発活動を推進します。

(6) 「携帯電話等のながら操作^{*10}の危険性」の周知

運転中の携帯電話等の操作については道路交通法違反となるだけでなく、歩行者であっても携帯電話等の歩きながらの操作は、自身が人や車両に衝突するだけでなく相手に怪我をさせる可能性があるため、「携帯電話等のながら操作の危険性」について広報啓発を推進します。

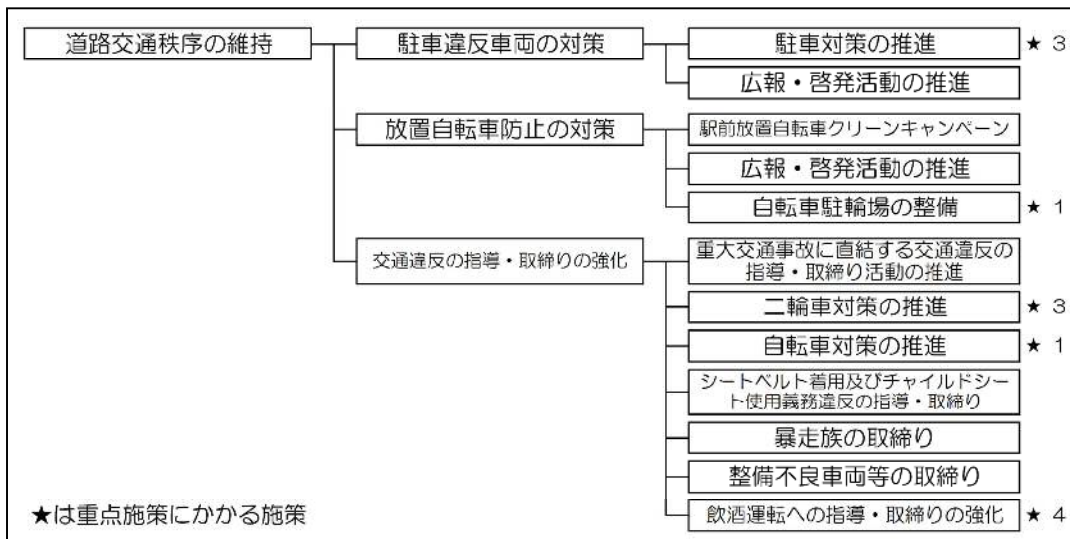
分野別施策3

道路交通秩序の維持

基本的な考え方

違法駐車や放置自転車は、車両や歩行者の通行の妨げになるばかりでなく、交通事故の原因となることや緊急車両の通行の妨げになることもあり、解決すべき重要な課題です。今後も広報・啓発活動を実施するなど、違法駐車防止・放置自転車防止対策の一層の強化を進める必要があります。また、飲酒運転、無免許運転等の交通事故に直結する悪質・危険性の高い交通違反の指導・取締り、暴走族対策などは交通事故防止のために欠かせません。

このような状況において、交通事故をなくし、道路交通の安全性や利便性を高めていくためには、道路交通秩序の確立が不可欠となります。



1 駐車違反車両の対策

(1) 駐車対策の推進

駅周辺や主要幹線道路と悪質・危険性や迷惑性の高い違法駐車を重点に、移動措置を含めた適切な取締りを推進し、駐車秩序の確立に努めます。

駅周辺等商業施設が集積する場所は、バスやタクシー等の車両の利用も多く、違法駐車により交通事故や交通渋滞を引き起こすことがあります。このため駅周辺等の違法駐車を無くすために、既存駐車場の利用促進を行います。

また、商店街など地域ぐるみで、車両を放置させないための取り組みを進めるよう呼びかけを行っていきます。また、二輪車においても、駅前放置二輪車

の削減を図るため、関係者等による二輪車駐輪場の整備促進を検討します。

(2) 広報・啓発活動の推進

警察署をはじめ、関係機関・団体等と連携し、パトロール等を実施するとともに、ポスター・チラシ等の作成・配布や広報こまめ等への掲載など、広報や啓発活動を積極的に進め、違法駐車防止を呼びかけます。

2 放置自転車防止の対策

(1) 駅前放置自転車クリーンキャンペーン

関係機関・団体の協力を得て、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を展開するなど、自転車利用のルールの確立及び交通マナーの向上のための啓発を行い、自転車駐輪場の利用促進を図り、放置自転車の発生防止を図ります。

(2) 広報・啓発活動の推進

自転車指導員を配置するなど、声かけや注意喚起をするとともに、広報等により駐輪場を紹介するほか、駅前等の放置禁止区域については放置自転車等の撤去を推進することで周知を図り、放置自転車の防止に努めます。

(3) 自転車駐輪場の整備

駅前放置自転車の削減を図るため、関係者等による自転車駐輪場の整備促進を図ります。

3 交通違反の指導・取締りの強化

(1) 重大交通事故に直結する交通違反の指導・取締り活動の推進

飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視など重大交通事故の直結かつ主要な原因となっている違反を重点として、指導・取締りを警察署に要請します。

(2) 二輪車対策の推進

二輪車の死亡・重傷事故が発生している路線を重点に、悪質・危険性・迷惑性の高い違反(速度超過、進路変更、割り込み等)の指導・取締りを警察署に要請し、安全運転意識の高揚を図ります。

(3) 自転車対策の推進

自転車利用者による乗車中の交通事故が多発しているため、警察署などの協力を得て、自転車の安全利用の促進を図るとともに、危険性・迷惑性が高い自転車の走行に対しては、指導警告書を活用した街頭指導の強化を、信号無視・一時不停止など悪質・危険な違反者に対しては、取締りの強化を警察署に要請

します。

(4) シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導・取締り

これまでの指導・取締りの効果などもあり、運転席・助手席でのシートベルトの着用については、一定の成果が見られますが、後部座席でのシートベルト着用及びチャイルドシートの使用を怠っているケースが見受けられます。これら使用義務の徹底を図るため、指導・取締りを強化するとともに過去に起きてしまった事故の例などを紹介し、正しい着用についてわかりやすい広報・啓発活動の充実を図ります。

(5) 暴走族の取締り

重大事故につながる恐れのある暴走族に対しては、暴走族追放に向けた広報・啓発活動を行うなど、暴走族の抑制を図ります。暴走行為が本格化する夏期を控える6月の1ヶ月間を暴走族追放期間として、暴走族の活動を未然に防ぐとともに、二輪車による事故防止を図ります。

(6) 整備不良車両等の取締り

整備不良車両や不正改造車両の走行は、道路交通秩序を乱すとともに、排出ガスによる大気汚染、騒音等により環境悪化の原因ともなっています。危険・迷惑な行為を防止するため、関係機関と連携し、指導・取締りを実施していきます。

(7) 飲酒運転への指導・取締りの強化

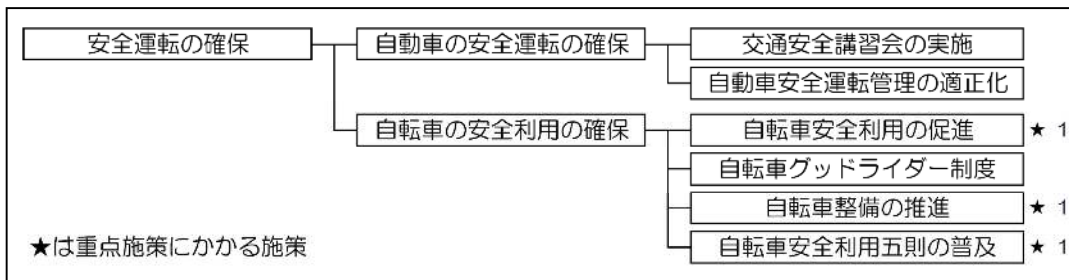
警察署による指導・取締りの強化を要請します。また、業務上で自動車運転をする場合は、使用者の責任における監督・指導の強化を啓発し、事業使用者による監督・指導の強化を図ります。

分野別施策4

安全運転の確保

基本的な考え方

交通事故の着実な減少を図るためには、運転者の安全運転によるところが大きい。人命尊重の理念を基本に、交通ルールに則した忠実な運転の実践が大切です。



1 自動車の安全運転の確保

(1) 交通安全講習会の実施

自動車の安全運転を推進するため、交通安全講習会を実施するなど、安全運転意識の向上を図ります。また、高齢運転者の安全運転の取り組みとして、警視庁交通安全教育センターでの高齢者向けの自動車安全運転講習を周知するとともに、免許証の自主的返納に関連した「運転経歴証明書」*11制度の周知のほか、自主的返納を推進する事業を検討します。

(2) 自動車安全運転管理の適正化

業務上で自動車運転を必要とする場合では、安全運転を確保するため、運転者を使用する事業所に対しては、事業所の自主的安全運転管理の充実を図っていく必要があります。安全運転管理者及び副安全運転管理者については、交通安全教育に必要な知識、技能等の講習を受講するように促し、その資質と管理技能の向上を図り、事業所における安全運転教育と安全運転管理の適正化を推進していきます。

2 自転車の安全利用の確保

(1) 自転車安全利用の促進

歩道上での歩行者妨害、スピードの出し過ぎ、無灯火、傘差し運転、携帯電話を使用しながらの運転等は「安全運転義務違反」となり交通事故に直結する

ため、自転車利用者の指導・取締りの強化を交通管理者に対して要請していきます。

(2) 自転車グッドライダー制度

自転車は、身近で健康に良く、環境に優しい交通手段の一つとして見直されている一方で、歩行者の傍らを猛スピードで走りぬけるような交通ルールを無視した危険な走行が社会的問題となっています。自転車同士あるいは歩行者との接触事故を防ぎ、歩行者の安全を確保するとともに、自転車の安全利用のマナーアップを図るため、自転車安全教室を受講または安全利用を宣言していただいた方に反射材を用いたステッカーなどを交付する「自転車グッドライダー制度」の見直しの検討を含め、制度が広く市民に知れわたるよう周知を図り、自転車事故の減少を目指していきます。

(3) 自転車整備の推進

自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検・整備した自転車に貼付され、傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている「TSマーク」の普及に努めます。また、一般財団法人製品安全協会が消費生活用製品安全法に基づく安全基準に適合したものに付ける「SGマーク」や、一般社団法人自転車協会が定めた自転車安全基準で生産物賠償責任保険（PL）保険に加入することが義務付けられている「BAAマーク」の普及に努めます。

(4) 自転車安全利用五則^{*12}の普及

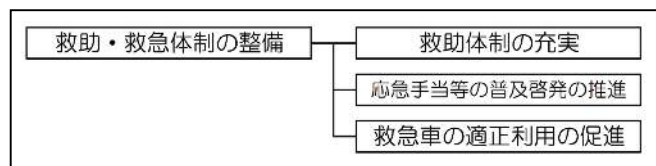
自転車は軽車両であるため車道の走行が原則であり、歩道を通行する際には歩行者優先で走行することとされています。平成 27 年6月の道路交通法の一部改正による「自転車運転者講習制度」の周知とともに、自転車安全利用五則の普及を図り、自転車の安全利用を推進します。

※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

基本的な考え方

交通事故の発生を防止するための取組を実施する一方で、起きてしまった交通事故等による負傷者に対し、適切な救急医療に対応できる緊急医療体制の充実に努める必要があります。交通事故に起因する負傷者の救命率の向上を図るため、救助体制の充実や応急手当等の普及・啓発に努めます。



1 救助体制の充実

負傷者の救命率を高めるため、自動体外式除細動器（AED）等の救急資器材を市の主要施設等に設置するなど、医療機関へ搬送する前の救急処置体制の充実に努めるほか、設置箇所の周知も推進していきます。

2 応急手当等の普及啓発の推進

交通事故現場等における負傷者の救命率を高めるためには、救急車が現場に到着するまでの間、現場に居合わせ、応急手当をする人の役割が極めて重要であることから、救命講習等の受講の促進を図り、応急手当等の普及・啓発を推進します。

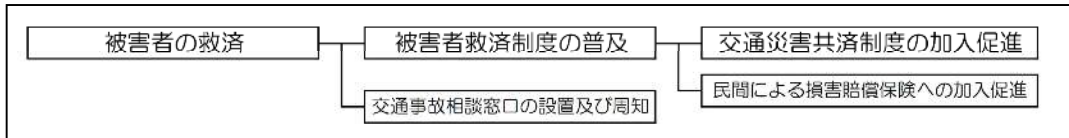
3 救急車の適正利用の促進

真に救急救命処置を必要とする救急事案に対し、救急体制を整え、迅速な対応ができるよう、市民に対して救急車の適正利用を推進します。東京消防庁救急相談センター（#7119）の利用促進を図るとともに、東京民間救急コールセンターの活用による民間救急車及びサポートキャブ*¹³の利用について周知を図ります。

基本的な考え方

万が一、交通事故にあわれた場合の救済制度として、交通災害共済制度の加入の促進を図ります。また、加害者となった場合の損害賠償等、経済的問題に対応すべく、民間による損害賠償保険への加入促進を図ります。

また、交通事故の処理は、当事者間での解決が原則ですが、手続の煩雑さ、法律知識の不足等により多くの時間と労力を必要とします。交通災害者の救済救護のため、法律的な交通事故相談ができる窓口を広く活用していただくために周知を図ります。



1 被害者救済制度の普及

(1) 交通災害共済制度*¹⁴の加入促進

交通事故による経済援助を目的として、東京都市町村民交通災害共済制度（ちよこっと共済）を実施しています。加入者数の増加を目指して、広報こまへの掲載やチラシの配布などPRに努め、加入の促進を図ります。

(2) 民間による損害賠償保険への加入促進

交通事故の加害者となってしまった場合の損害賠償は、経済的負担が重くなることも多いため、民間による損害賠償保険への加入の促進を図ります。

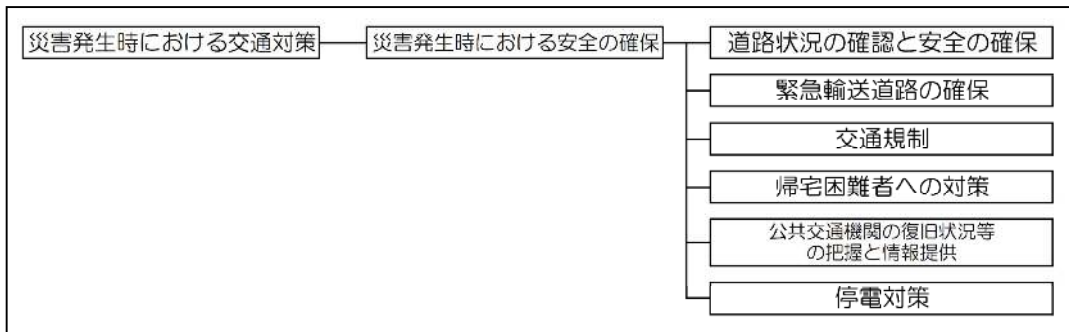
また、自転車においては損害賠償保険に加入していない場合も多いことから、自転車での事故その他保険での附帯とすることを推進するほか、自転車安全整備店が点検・整備した自転車に貼付され、傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている「TSマーク」制度等の周知・普及を図ります。

2 交通事故相談窓口の設置及び周知

交通事故にあわれた方などに対して、事前予約制により無料で、弁護士による法律的な相談を行う窓口を定期的に開設しています。交通災害の救済救護の手段として広く市民に活用していただくために、周知を図ります。

基本的な考え方

大規模災害が発生した場合においては、「狛江市地域防災計画」に基づき、道路の安全を確保し、被害状況の把握に努め、すみやかに交通対策を講じていきます。また、情報提供を通して、混乱を最小限にとどめ、市民の安全の確保を図ります。なお、災害発生前の予防対策、発生後の復旧対策についても同様に「狛江市地域防災計画」に基づくものとしており、ここでは、特に発生時におけるものを特記しています。



1 災害発生時における安全の確保

(1) 道路状況の確認と安全の確保

災害発生時は、道路、街路樹、電信柱、塀等の損壊や倒壊により道路の通行の妨げになる場合があります。市内の道路状況の確認と情報収集に努め、二次災害の発生を防止するため、障害物の除去を行い、道路交通の安全確保を図ります。

(2) 緊急輸送道路の確保

災害発生時は、消火や救出活動、避難活動、物資輸送など交通の確保が大きな課題となります。また、道路・橋梁等の損壊や車両の放置、ビル等の倒壊により道路が遮断された場合、関係機関や協力業者とともに連絡・調整を行い、通行禁止及び迂回措置などにより物資輸送路の確保を図ります。

(3) 交通規制

災害発生時において、道路交通の安全を確保するとともに、住民の避難、緊急物資の輸送その他の措置が的確かつ迅速に実施されるよう、警察等関係機関に連絡の上、必要な交通規制を行います。なお、警察による交通規制が実施さ

れた場合は、情報が入り次第、直ちに通行禁止等に係る区域または道路の区間において、情報の共有に努め、市民や運転者への周知を図るなど、混乱の防止を図ります。

(4) 帰宅困難者への対策

公共交通機関の運行が不可能になると、災害発生の時間帯によっては、帰宅困難者が市内を通行することになります。多数の帰宅困難者の通行が予想されるため、一時滞在施設や休憩所への誘導や情報提供など、混乱防止対策等の必要に応じた支援を行います。

(5) 公共交通機関の復旧状況等の把握と情報提供

鉄道やバスなどの公共交通機関の復旧状況等の把握に努め、市民や帰宅困難者に対し、運行状況の適切な情報提供を行います。

(6) 停電対策

市内に停電が発生した場合、道路照明や信号機が使用できなくなるなど、道路交通環境に重大な影響が出ます。停電に対応できる信号機用電源付加装置の設置など事前の対策を警察署に要請するほか、災害発生時には警察官による誘導を行うとともに、市内の停電状況による信号機の状況把握に努め、停電中による交通事故防止を図ります。

【参 考 資 料】

- 1 前交通安全計画（平成 23-27 年度）の実績
- 2 委員名簿（狛江市交通安全対策会議）
- 3 狛江市交通安全対策会議条例
- 4 改定審議経過（狛江市交通安全対策会議）
- 5 用語解説

1 前交通安全計画（平成 23-27 年度）の実績

分野別 施策 1	道路交通環境の整備							
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後の 方針	
道路の整備	生活道路	まちづくり条例の対象となる開発等に併せた協議による道路拡幅 市施工による整備の実施					今後も継続 ゾーン 30 検討	
		年度	23	24	25	26		27
		市施工 路線数	-	-	-	3		4
	幹線道路	都市計画道路整備による道路拡幅					今後も継続	
交通安全施設等の整備	歩道の整備	都市計画道路整備による整備のほか 市施工による歩道拡幅の実施					自転車走行空間の設置による歩道部分の確保の検討	
		年度	23	24	25	26		27
		市施工整備路線数	-	-	1	-		-
	横断歩道の改善	都道（水道道路）の一部区間にカラー舗装の整備					状況により今後も継続	
	歩車道段差の改良	まちづくり条例などの開発に合せた整備 市施工による整備の実施					状況により今後も継続	
	道路照明の整備						今後も継続	
		年度	23	24	25	26		27
		LED化数	138	183	147	135	226	
	防護柵等の整備						今後も継続	
		年度	23	24	25	26		27
		ガードレール設置数	0	1	1	3	2	
	交差点の改良	開発や道路整備に伴う隅切りの整備					今後も継続	
	道路標識の整備	信号機の LED 化に伴う地点名表記の変更					今後も継続	
	区画線の整備						今後も継続	
		年度	23	24	25	26		27
		区画線延長	4,883	4,090	2,612	647	3,208	
	道路反射鏡の整備						今後も継続	
		年度	23	24	25	26		27
		道路反射鏡設置数	15	15	10	12	13	

※各指標については、狛江市決算資料等ほか警視庁による資料提供によるもの

1 前交通安全計画（平成 23-27 年度）の実績

分野別 施策 1	道路交通環境の整備							
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後の 方針	
良好な道路 環境の整備	道路設備等 の整備	都道（狛江通り）の一部で点字ブロックの追加整備					公共施設等への経路を優先的に検討する	
	不法占用物の撤 去等	道路パトロール（月に数回実施）					今後も継続	
		年度	23	24	25	26		27
	違反屋外広告 除去数	2,901	1,423	1,525	2,131	2,215		
	信号機・標識の 改良※						今後も継続	
		年度	23	24	25	26		27
		標識の 改良数	54	883	283	51		19
	LED 信号等 設置数	14	18	25	21	5		
	道路の緑化推進	街路樹適正管理（年に 34 路線委託剪定）					今後も継続	
	電線類の地中化 推進	都道については、狛江通り（慈恵第 3 病院-JA 上 和泉区間）の整備					道路整備と併 せ今後も継続	
違法駐車防止対 策の推進	見回りの実施					今後も継続		
	年度	23	24	25	26		27	
指導取締り 回数	143	143	143	112	112			

※「信号機・標識の改良」における実績は、耐久年数経過等の補修も含む。

※各指標については、狛江市決算資料等ほか警視庁による資料提供によるもの

1 前交通安全計画（平成23-27年度）の実績

分野別 施策2	交通安全意識の普及・啓発							
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後の 方針	
交通安全教育の推進	幼児に対する交通安全教育	各園による交通安全教室の実施					保護者への交通安全教育の充実	
	小学生に対する交通安全教育	各学校での自転車教室の実施					今後も継続	
		年度	23	24	25	26		27
		自転車免許証 配布数	328	534	543	251	192	
	中学生に対する交通安全教育	おおよそ年2校ずつスケアードストレイトの実施					今後も継続	
	地域、職場に対する交通安全教育	まなび講座の受講内容に交通安全教室の追加及び実施					今後も継続	
	高齢者に対する交通安全教育	市民対象スケアードストレイト内での高齢者メニューの実施					今後も継続	
	家庭に対する交通安全教育	市内小学校・中学校へのチラシ配布					今後も継続	
	交通安全教育センター等の活用	市ホームページによる周知					今後も継続	
交通安全意識の普及・啓発	交通安全運動の推進	年2回全国交通安全運動の実施 イベントの実施（つどい、自転車キャンペーン、自動車運転講習会等）					今後も継続	
	広報活動の充実	全国交通安全運動中の広報車による広報活動 市広報を通じた広報活動					今後も継続	
	飲酒運転の根絶	酒類提供店への啓発グッズの配布					関係機関との連携とともに 今後も継続	

※各指標については、狛江市決算資料等ほか警視庁による資料提供によるもの

1 前交通安全計画（平成 23-27 年度）の実績

分野別 施策 3	道路交通秩序の維持						
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後の 方針
駐車違反防 止の対策	駐車対策の推 進	まちづくり条例の対象となる開発等における協議 による駐車場の設置 広報・市ホームページによる狛江駅北口地下駐車 場の利用促進					今後も継続
	広報・啓発活動 の推進	立て看板等などの表示による啓発の実施					今後も継続
放置自転車 防止の対策	駅前放置自転 車クリーンキ ャンペーン	年1回の機会に併せ、狛江駅周辺による周知 自転車等撤去の実施					撤去について は、時間帯等 の実施内容の 再検討
		年度	23	24	25	26	
	自転車撤去台数	2,408	1,548	1,294	1,130	1,053	
	広報・啓発活動 の推進	広報・市ホームページ・警告札の取付け及び駅周 辺の見回りによる活動の実施					今後も継続
交通違反の 指導・取締 り強化	各種の指導・取 締り	※					今後も継続

※「交通違反の指導・取締り強化」の各実績については、統計データとして公表された
ものがないため、掲載していません。

※各指標については、狛江市決算資料等ほか警視庁による資料提供によるもの

1 前交通安全計画（平成 23-27 年度）の実績

分野別 施策 4	安全運転の確保							
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後の 方針	
自動車の安全運転の確保	自動車安全運転講習会の実施	年2回市民向け（高齢者含む）の実施					子ども、高齢者を中心に周知を図り、今後も継続	
	自動車安全運転管理の適正化	特に進捗なし					事業者への周知の推進	
自転車の安全利用の確保	自転車安全利用の促進	自転車安全五則の周知（チラシの配布、市ホームページ等）					今後も継続	
	自転車グッドライダー制度	年度	23	24	25	26	27	周知方法の改善と事業内容の再検討
		ステッカー配布枚数	-	769	905	800	890	
	自転車整備の推進	市ホームページによる周知					今後も継続	

分野別 施策 5	救助・救急体制の整備						
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後の 方針
救助・救急体制の充実	関係機関間の連携等	AED 設置箇所を掲載した防災ガイドを全戸配布（随時更新）					今後も継続
応急手当等の普及啓発の推進	救命講習等の受講促進	市民対象の救命講習会を年5回程度開催 そのほか、中学校や消防署にてそれぞれ実施					今後も継続
救急車の適正利用の促進	救急車の適正利用の促進	チラシ・広報・市ホームページへの掲載					今後も継続

※各指標については、狛江市決算資料等ほか警視庁による資料提供によるもの

1 前交通安全計画（平成 23-27 年度）の実績

分野別 施策 6	被害者の救済						
個別施策	主な事業 の内容	実績					課題・今後の 方針
被害者救済 制度の普及	交通災害共催 制度の普及	交通災害共済申込書全戸配布（東京市町村組合実 績） 広報・市ホームページの掲載					講習会などの 機会に併せて 周知等の推進
		年度	23	24	25	26	
	加入者数	8,282	8,108	8,036	7,823	7,825	
	民間による損害賠償保 険への加入促進	市ホームページの掲載					
交通事故相談 窓口	広報による相談窓口の紹介					今後も継続	
	年度	23	24	25	26		27
	相談件数	20	19	15	22		12

分野別 施策 7	災害発生時における交通対策						
個別施策	主な事業の内 容	実績					課題・今後の 方針
災害発生時 における安 全の確保	道路状況の確認 と安全の確保	「狛江市地域防災計画」（平成 27 年修正）に基 づき、予防・応急・復旧対策ごとに、それぞれ実 施者を明確にし、実施内容が位置づけられた。					今後も継続 「狛江市地域 防災計画」に基 づくものとし、 本計画におい ては、災害発生 時のものに特 記するものと します。
	緊急輸送道路の 確保						
	交通規制						
	交通量増大の抑 止等						
	帰宅困難者への 対策						
	公共交通機関の復 旧状況等の把握						
	停電対策						
災害救助活 動の支援体 制							

※各指標については、狛江市決算資料等ほか警視庁による資料提供によるもの

2 委員名簿（狛江市交通安全対策会議）

区分	氏名	選出区分	備考
会長	若林 勝司	条例第3条委員 条例第5条 (会長)	全国交通信号工事技術協会 理事 工学博士（交通工学・交通計画）
副会長	佐藤 超	条例第3条委員 (市立小中学校 PTA 連合会関係者) 条例第5条 (会長が欠けた際の会長より指名を受けた委員)	PTA 連合会副会長
委員	二瓶 国利	条例第3条委員 (東京都職員)	東京都北多摩南部建設事務所 管理課長
委員	濱本 讓二	条例第3条委員 (調布警察署警察官)	調布警察署交通課長
委員	富永 淑子	条例第3条委員 (市内幼稚園・保育園関係者)	園児交通安全防犯連絡会会長
委員	富永 豊	条例第3条委員 (調布交通安全協会関係者)	調布交通安全協会副会長
委員	宮原 孝夫	条例第3条委員 (公募による市民)	市民
委員	片山 美千雄	条例第3条委員 (公募による市民)	市民
委員	荒井 葉子	条例第3条委員 (公募による市民)	市民
委員	吉田 知弘	条例第3条委員 (市教育委員会関係者)	指導室長 (平成28年1月26日から平成28年3月31日まで)
委員	柏原 聖子	条例第3条委員 (市教育委員会関係者)	指導室長 (平成28年4月1日から平成30年1月25日まで)
委員	遠藤 克哉	条例第3条委員 (市職員)	整備課長
委員	鈴木 実	条例第3条委員 (市職員)	安心安全課長
委員	遠藤 慎二	条例第3条委員 (市職員)	道路交通課長

任期：平成28年1月26日から平成30年1月25日まで（指導室長を除く）

3 狛江市交通安全対策会議条例（平成25年3月29日条例第14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、狛江市交通安全対策会議（以下「交通安全会議」という。）を設置する。

（所掌事務）

第2条 交通安全会議の所掌事務は、次の各号に掲げるとおりとする。

- (1) 狛江市交通安全計画の作成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、総合的な交通安全施策の推進に関すること。

（組織）

第3条 交通安全会議は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する委員15人以内をもって組織する。

- (1) 東京都の職員 1人
- (2) 警視庁調布警察署の警察官 1人
- (3) 市の職員 3人以内
- (4) 狛江市教育委員会の関係者 1人
- (5) 狛江市立小中学校PTA連合会の関係者 1人
- (6) 狛江市内の幼稚園又は保育園の関係者 1人以内
- (7) 調布交通安全協会の関係者 2人以内
- (8) 公募による市民委員 3人以内
- (9) その他市長が必要と認める者 2人以内

（委員の任期）

第4条 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。

（会長）

第5条 交通安全会議に会長を置く。

- 2 会長は、委員の互選による。
- 3 会長は、交通安全会議を代表し、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、あらかじめ会長が指名する委員がその職務を代理する。

（議事等）

第6条 前各条に定めるもののほか、交通安全会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通安全会議に諮って定める。

4 改定審議経過（狛江市交通安全対策会議）

	開催年月日	主な検討事項
平成 28 年 第 1 回 交通安全対策会議	平成 28 年 1 月 26 日	<ul style="list-style-type: none"> ・会長、副会長の選出 ・会議、会議録の取り扱い ・交通事故の発生状況・交通安全施策の実施状況について ・次期「狛江市交通安全計画（平成 28～32 年度）」について
平成 28 年 第 2 回 交通安全対策会議	平成 28 年 3 月 30 日	<ul style="list-style-type: none"> ・国及び都の計画の動向について ・狛江市交通安全計画について
平成 28 年 第 3 回 交通安全対策会議	平成 28 年 5 月 18 日	<ul style="list-style-type: none"> ・狛江市交通安全計画（原案）について
平成 28 年 第 4 回 交通安全対策会議	平成 28 年 6 月 10 日	<ul style="list-style-type: none"> ・狛江市交通安全計画（素案）について ・市民説明会及びパブリックコメントの実施内容について
平成 28 年 第 5 回 交通安全対策会議	平成 28 年 8 月 25 日	<ul style="list-style-type: none"> ・市民説明会及びパブリックコメントの実施結果、回答について ・狛江市交通安全計画（案）について

5 用語解説

(※本文掲載順となります)

* 1 第1当事者・第2当事者

第1当事者は、事故当事者の中で過失（違反）がより重い者、もしくは過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより小さい方の当事者のこと。また、第2当事者は、事故当事者の中で過失（違反）がより軽い者、もしくは過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者。

* 2 自転車運転者講習制度

平成25年の改正道路交通法施行に伴い、平成27年6月1日から、交通の危険を生じさせる恐れのある一定の違反行為（危険行為）を繰り返した自転車の運転者に対して行う講習制度。

* 3 ゾーン30

生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つで、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、区域内における車の走行速度や通り抜けを抑制させるための区域（ゾーン）を定めた時速30キロの速度規制。

* 4 ユニバーサルデザインブロック

歩道と車道の段差を部分的に無くすことにより、車椅子やベビーカーなどを利用する方がスムーズな通行ができるようにデザインしたブロックで、主に横断歩道と連動して設置される。また、着色により目の不自由な方にも歩車道を判別する手がかりを付与したものもある。

* 5 グリーンベルト

歩道と車道が区分されていない道路において、交通事故を防止することを目的として、ドライバーが車道と路側帯を視覚的に、より明瞭に区分できるように路側帯を緑色に着色したもの。同じ効果として、全面の着色ではなく線だけのグリーンラインもある。

* 6 視覚障がい者用信号機

信号機に音響装置を付加し、専用ボタンにより歩行者用青信号の表示の開始と継続を知らせる音声、又はメロディーを発する信号機。

* 7 ゆとりシグナル

信号の色が変わる目安として、赤もしくは青になっている間の経過時間表示機能が付

いた歩行者用信号機。

* 8 自転車運転免許証

法律上の効力は無いものの、各自治体・警察署が独自に発行することで、小学生・中学生・高校生・高齢者へ自転車交通安全教室などへの参加を促し、自転車等の交通ルールの遵守を推進するもの。

* 9 スケアードストレイト

プロのスタントマンによる衝突実演を見ることで、交通事故の恐ろしさを体験し、交通ルールとマナーの遵守の必要性を再確認する交通安全教育技法。

* 10 ながら操作

歩行・運転などの動作を行いながら、スマートフォンなどの小型電子機器等を用いてウェブページを閲覧などの操作を行うこと。特に運転中においては、操作している本人のほか、周りにいる人を事故等に巻き込んでしまう危険性が高い。

* 11 運転経歴証明書

過去の運転経歴を証明するもので、有効期限内に運転免許を返納した日から 5 年以内であれば、運転免許試験場へ申請することにより、身分証明書として利用できる。施設等によっては特典を受けることができる場合もある。

* 12 自転車安全五則

自転車に関する交通秩序の整序化を図り自転車の安全利用を促進するため、平成 19 年 7 月 10 日に国の中央交通安全対策会議交通対策本部で、自転車の通行ルールの広報啓発にあたり活用することになったもの。

* 13 サポートキャブ（サポート Cab）

自分で歩行が可能な方で緊急性がない場合に、通院等を支援するタクシー事業者。一般のタクシー事業者がサポート Cab を実施する際には、東京消防庁の定める救命講習受講優良証の交付を受けることや、一定台数のタクシーを保有することなどの条件がある。

* 14 東京都市町村民交通災害共済（ちょこっと共済）

加入期間中に交通災害にあった場合に見舞金等を給付することを目的とする共済制度であり、東京市町村総合事務組合が実施しているもの。

狛江市交通安全計画

発行年月	平成28年9月
発行者	狛江市
編集	狛江市都市建設部道路交通課 東京都狛江市和泉本町一丁目1番5号 03-3430-1111
刊行物番号	H28-32
印刷者	庁内印刷
頒布価格	70円

