

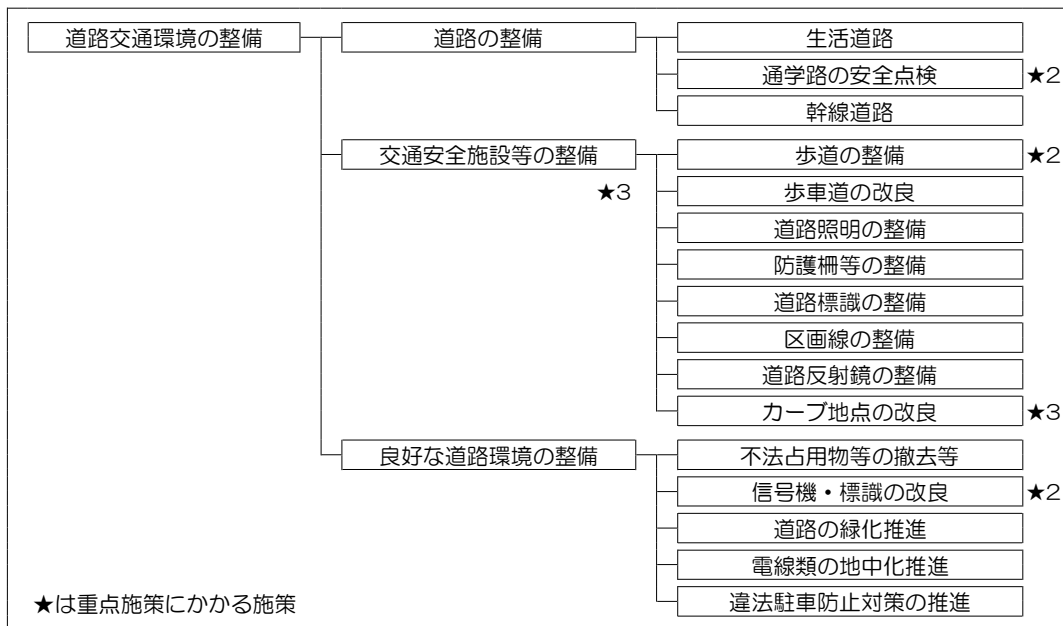
## 第5章 分野別施策

### 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、高齢者や障がい者等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、今後も関係機関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<sup>\*3</sup>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等、通学路等における児童等の安全を確保するための取組を促進し、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等、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、高齢者や障がい者等、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等の整備を行います。

### (2) 歩車道の改良

身体障がい者、高齢者、自転車、ベビーカー等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\*<sup>4</sup>等の採用）を推進します。また、狛江市自転車ネットワーク計画に基づき、自転車走行空間を整備し、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。市で管理する街路灯については、照度の高いLED照明を設置しております。今後、新設分についてもLED照明を設置します。

### (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、ポラード等）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ために設置したグリーンベルト<sup>\*5</sup>の更新を行っていきます。

#### (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、駅周辺等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<sup>\*6</sup>、ゆとりシグナル<sup>\*7</sup>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も、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、都市計画道路の整備に併せて、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、交通事故等の要因となるため、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・取締りの強化等の対策を推進します。

### 基本的な考え方

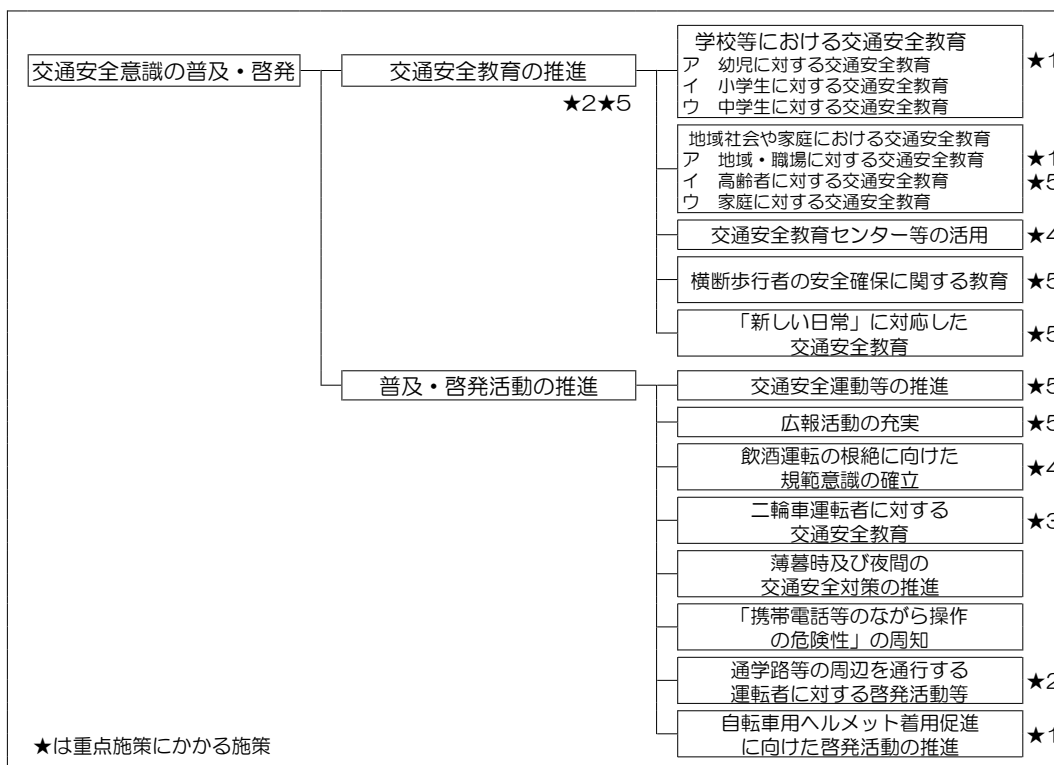
交通事故が起こる原因として、交通ルール違反や運転者のモラルの低下によるものも多いことから、日常的に交通安全意識の向上に取り組んでいく必要があります。

交通安全意識の普及・啓発を図るために、幼児から成年、高齢者に至るまで、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掛ける等、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、交通安全講習会等を継続して開催し、高齢者の安全運転への意識の向上を図ります。更に、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、子ども単独若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のもとに、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更に推進します。



## 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等の視聴覚教材の活用等により、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、交通ルールの理解等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<sup>\*8</sup>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\*<sup>9</sup>等の参加・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得ることも含め、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隅々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等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、高齢者サークル等、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、積極的な呼び掛けを行い、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等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掛け、交通安全教育の推進を図ります。

#### (4) 横断歩行者の安全確保に関する教育

あらゆる機会を通じて、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教育を推進します。

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。更に、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。

#### (5) 「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進

交通安全教育に当たっては、従前の取組に加え、ウェブサイトや SNS 等、各種媒体を積極的に活用する等、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。

## 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等を通して、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、更に、「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。その上で、家庭で交通安全についての話合いがなされるよう積極的な呼び掛けを行います。

### (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捉え、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等、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等により、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

現在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一層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、運転者の家族等に「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等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等、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

二輪車は大きな怪我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) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進

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)」を服や持ち物等に付けることで、薄暮時(日没の前後それぞれ1時間)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」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<sup>\*10</sup>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はなく、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は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。

### (7) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等

各種キャンペーン等の機会を通じて、通学路等の周辺を通行するドライバーに対する速度抑制や子どもを交通事故から守るための広報活動を推進します。

### (8) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進

自転車用ヘルメット着用の促進を図るため、ポスターやインターネット等を活用した広報啓発活動を実施し、ヘルメット着用の気運醸成を図ります。

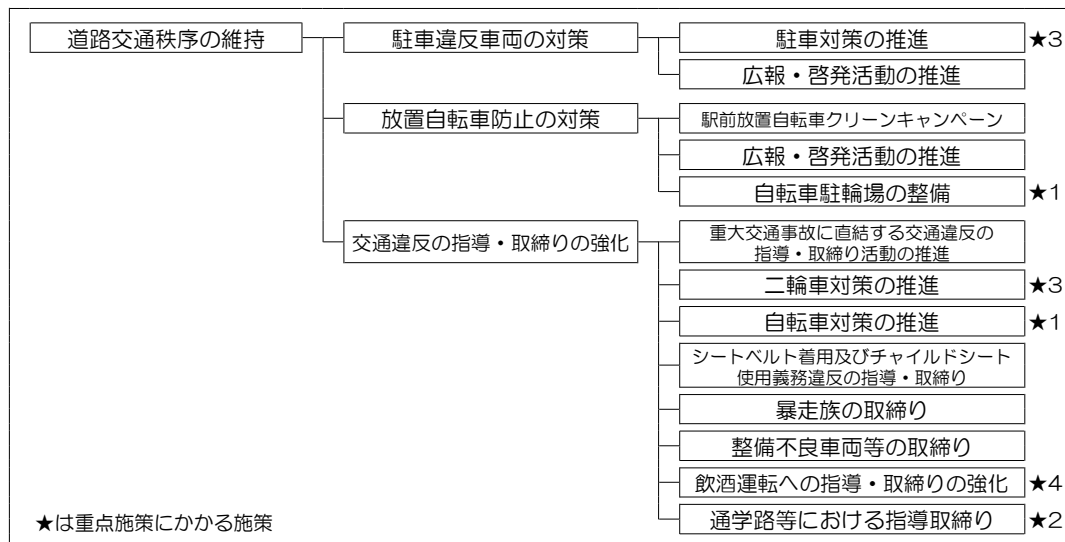
## 分野別施策3

## 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等、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、暴走族対策等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、商店街等、地域ぐるみで、車両を放置させないための取組を進めるよう呼び掛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

警察署を始め、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等、広報や啓発活動を積極的に進め、違法駐車防止を呼び掛けます。

## 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」を展開する等、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等、声掛けや注意喚起をするとともに、平成30年度に作成した「狛江駅周辺 和泉多摩川・喜多見駅駐輪場ガイド」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、信号無視や一時不停止、横断歩行者妨害等の交差点違反等、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

自転車乗用中による交通事故が多発しているため、警察署等の協力を得て、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・一時不停止等、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・取締りの効果等もあり、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等を紹介し、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・啓発活動を行う等、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、指導・取締りを警察署に要請します。

#### (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、業務上で自動車を運転する場合は、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。

#### (8) 通学路等における指導取締り

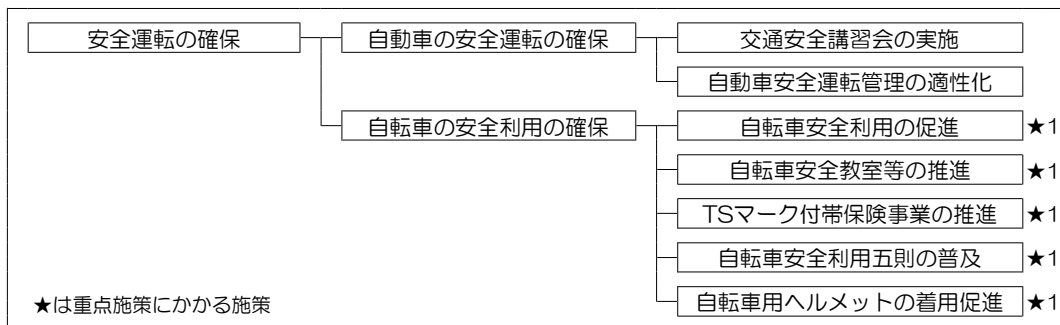
通学路等における子どもの安全を確保するため、登下校時間等を勘案し、通行禁止違反や横断歩行者妨害等の交通違反の指導・取締りを警察署に要請します。

## 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  
ため、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等、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組として、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、免許証の自主返納に関連した「運転経歴証明書」\*11 制度の周知のほか、現在実施している自主返納推進事業の充実を図ります。

#### (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) 自転車安全教室等の推進

自転車は、無公害で地球環境に優しく、健康的な最も身近な交通手段として、通勤、通学や買い物、スポーツ等に幅広く利用されています。一方、歩行者の傍らを猛スピードで走り抜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。接触事故を防ぎ、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していただいた方や、毎年5月に設けられている「自転車月間」でのキャンペーン等に参加していただいた方に反射材を用いた啓発品等を配布し、自転車事故の減少を目指していきます。

#### (3) TS マーク付帯保険事業の推進

「TS マーク」とは、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付いています（有料）。

市主催の交通安全講習会等の参加者に、当該保険の助成券を配布し、「TS マーク」の普及に努めます。

また、「SGマーク」や「JCF マーク」等安全性の認証を受けたヘルメットの普及に努めます。

#### (4) 自転車安全利用五則<sup>\*12</sup>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

#### (5) 自転車用ヘルメットの着用促進

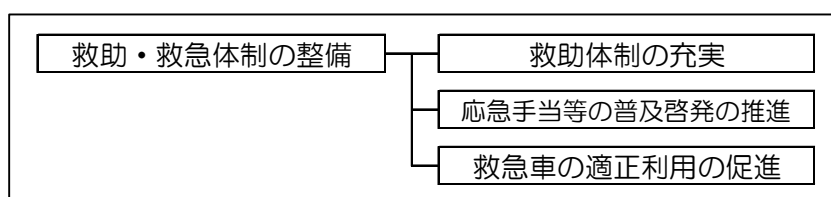
令和2年の警視庁の統計では、自転車乗用中の交通事故で亡くなられた方は、約6割が頭部に致命傷を負っています。また、自転車乗用中の交通事故においてヘルメットを着用していなかった方の致死率は、着用していた方に比べて約3倍

高くなっています。

交通事故の被害を軽減するため、頭部を守ることがとても重要です。ヘルメットの着用を広報するとともに、購入費の補助事業を検討します。

### 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等、医療機関へ搬送する前の救急処置体制の充実を図るほか、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

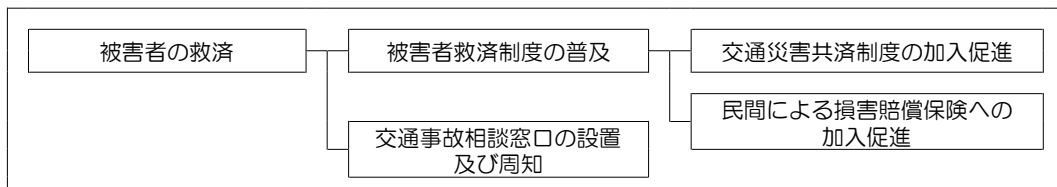
真に救急救命処置を必要とする救急事案に対し、救急体制を整え、迅速な対応ができるよう、市民に対して救急車の適正利用を推進します。東京消防庁救急相談センター（#7119）の利用促進を図るとともに、東京民間救急コールセンターの活用による民間救急車及びサポートキャブ<sup>\*13</sup>の利用について周知を図ります。



### 基本的な考え方

万が一、交通事故にあわら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<sup>\*14</sup>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等、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。

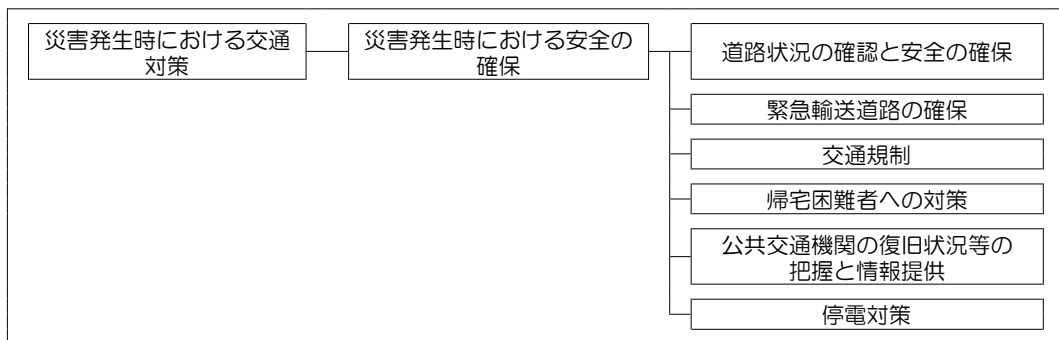
また、東京都では条例が改正され、令和2年4月1日から自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入が義務化されました。保険事業者による自転車損害賠償保険等の普及を進めるとともに、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている「TSマーク」制度等の周知・普及を図ります。

## 2 交通事故相談窓口の設置及び周知

交通事故にあわられた方等に対して、事前予約制により無料で、弁護士による法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、速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、物資輸送等、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等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等、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等、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

鉄道やバス等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等、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等、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。