令和８年10月27日
庁　議　資　料

狛江市交通安全計画

（令和８年度～12年度）

（案）

令和８年　月

狛　江　市

目次

第１章 交通安全計画について……1
　１ 交通安全計画について……1

第２章 交通事故の現状等……2
　１ 交通事故等の現状……2
　２ 交通事故等の今後の見通し……11
　３ 前計画の目標と成果……11

第３章 計画の目標等……12
　１ 計画の位置づけ及び計画期間……12
　２ 計画の基本理念……13
　３ 計画を推進するために担うべき役割……13
　４ 計画の目標……14
　５ 計画達成に向けた施策……15

第４章 重視すべき視点……16
　視点１　自転車の安全利用の推進……16
　視点２　高齢者・子どもの交通安全の確保……16
　視点３　二輪車の交通事故の防止……16
　視点４　飲酒運転の根絶……17
　視点５　小型モビリティ等の安全対策の推進……18
　視点６　外国人の交通安全対策の推進……18

第５章 分野別施策……19
　分野別施策１　道路交通環境の整備……19
　　１　生活道路の安全確保……19
　　２　幹線道路の安全確保……20
　　３　交通安全施設等の整備……20
　　４　良好な道路環境の整備……21
　　５　良好な交通環境の整備……21

分野別施策２　　交通安全意識の普及・啓発……22
１　交通安全教育の推進……22
２　普及・啓発活動の推進……24

分野別施策３　　道路交通秩序の維持……25
１　駐車違反車両の対策……25
２　放置自転車防止の対策……26
３　交通違反の指導・取締りの強化（要請）……26

分野別施策４　　安全運転の確保……27
１　自動車の安全運転の確保……27
２　自転車の安全利用の確保……27

分野別施策５　　救助・救急体制の整備……28
１　適正な救助・救急の周知啓発……28

分野別施策６　　被害者の救済……29
１　自転車損害賠償保険の普及促進……29
２　交通事故相談先の確保……29

分野別施策７　　災害発生時における交通対策……30
１　災害発生時における安全の確保……30

参考資料……32

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、狛江市（以下「本市」という。）では、「交通安全対策基本法」（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、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、「人にやさしいまちづくり」を目指し、さらに安全で円滑な交通社会の確保に向けた取組みを総合的かつ計画的に推進していくため、「狛江市交通安全計画」（以下「本計画」という。）を改定します。

改定に当たっては、国の「第 12 次交通安全基本計画」及び東京都の「第 12 次東京都交通安全計画」との整合を図るとともに、死亡事故ゼロを継続してきた本市のこれまでの対策を生かしつつ、自転車及び高齢者が関与する事故の割合の高さ等、本市の状況を踏まえた計画とします。

第２章 交通事故の現状等

１ 交通事故等の現状

（１）狛江市における交通環境の変化

前期計画策定以降の変化の一つとして、狛江駅の改修と一体的に実施した周辺道路の改良工事により、駅周辺の歩行空間を整備しました。賑わい創出等を進めるため、歩行者利便増進道路（通称「ほこみち」）＊1として指定し、周辺道路を歩行者専用道路としています。歩行者専用道路での自転車事故を無くすため、自転車の押し歩き「おしチャリ」の啓発を行っており、歩行者にとって安全な空間を確保しています。

また、「狛江市自転車ネットワーク計画」を踏まえ、市内 10 路線において、令和３年度以降自転車ナビマークの設置を行っています。

今後の見通しとしては、調布都市計画道路３・４・16 号線において、喜多見駅周辺の電力中央研究所前の整備工事により、歩道と車道を分離した道路整備を令和８年度末に完了する見込みであり、同路線の喜多見駅周辺小田急線高架下付近から世田谷通り二の橋交差点間においても事業を進めています。

また、調布都市計画道路３・４・２号水道道路線において、東京都による道路の拡幅整備事業が進められています。

調布都市計画道路３・４・19 号線は、「東京における都市計画道路の整備方針（令和８年３月）」で、道路空間の再編（東京ストリート＋（プラス））の「リーディング路線」に選定されています。

（２）道路交通法の改正等

前計画策定以降の改正

- 令和５年４月１日　自転車ヘルメット着用努力義務化
- 令和５年７月１日　特定小型原動機付自転車等のルール創設
- 令和６年 11 月１日　自転車「ながらスマホ」、「酒気帯び運転」への罰則化
- 令和８年４月１日　自動車等が自転車等の側方通過時の車両間隔確保等の義務化
  自転車の交通反則通告（通称「青切符」）制度＊2開始
- 令和８年９月１日　生活道路における自動車の法定速度の引下げ

国では、令和３年６月に発生した千葉県八街市の事故を踏まえ、令和３年８月４日の第２回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」にて「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」が決定されました。これにより、子どもの安全確保を目的とした通学路合同点検の実施、点検後の地域の実情に応じた効果的な対策、飲酒運転の根絶等の取組みが強化されました。

東京都では、令和２年４月１日に改正された「東京都自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例」（平成 25 年東京都条例第 14 号）に基づき、義務化された自転車乗用中の対人賠償事故に備える保険等への加入促進や区市町村への自転車ヘルメット購入費助成事業補助、交通安全教育に対する補助等が実施されました。

（3）交通事故の発生件数及び死傷者数

過去 10 か年(平成 28～令和７年)における市内の交通事故の発生件数及び死傷者数の状況は、下表のとおりとなっています。

平成 28 年の 102 件から令和７年は 152 件となり、約 1.5 倍に増加しました。新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナ」という。）の流行により令和２年には、前年の 99 件から 77 件に減少しました。

近年の増加は、人流の回復に伴う外出機会の増加や新型コロナ流行以降の生活の変化等、交通行動の変化が影響していると考えられます。

また、前計画期間（令和３年～７年）では、死亡事故は０件でした。

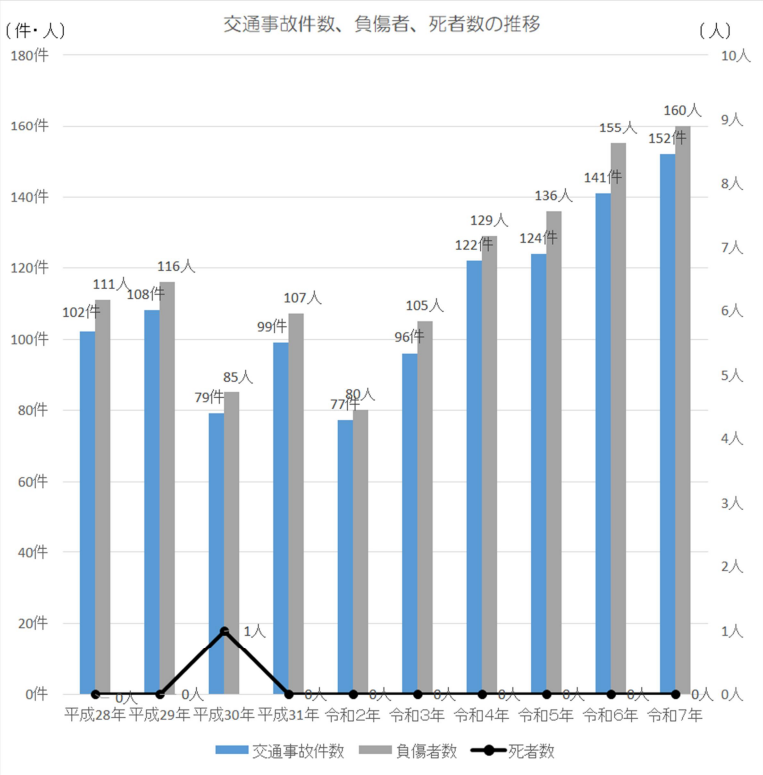
■市内の過去 10 か年の交通事故件数及び死傷者数の推移

		平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	増加率	増加数
交通事故件数		102件	108件	79件	99件	77件	96件	122件	124件	141件	152件	49.0%	50件
死傷者	死者数	0人	0人	1人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	-	0人
	負傷者数	111人	116人	85人	107人	80人	105人	129人	136人	155人	160人	44.1%	49人
	合計	111人	116人	86人	107人	80人	105人	129人	136人	155人	160人	44.1%	49人

※「増加率」=（「令和７年の指数」－「平成 28 年の指数」）／「平成 28 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）を参照

※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、令和７年における東京都 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。

本市は、このうち千人当たりの発生件数・死傷者数において、少ない順で令和２年は共に１位でしたが、令和７年には発生件数が 17 位、死傷者数の少なさが 16 位となっています。

■令和７年中の区・市の交通事故発生状況

各区市	人口 R8.1.1時点	令和７年中									
		発生件数	順位	千人当たり発生件数	順位	死者数	負傷者数	合計	順位	千人当たり死傷者数	順位
千代田区	68,777	561件	29	8.16件	49	3人	637人	640人	30	9.31人	49
中央区	190,071	729件	34	3.84件	48	3人	821人	824人	35	4.34人	48
港区	270,470	1,004件	40	3.71件	47	4人	1,119人	1,123人	40	4.15人	46
新宿区	359,931	1,195件	42	3.32件	44	5人	1,318人	1,323人	42	3.68人	44
文京区	250,273	459件	24	1.83件	18	1人	499人	500人	24	2.00人	18
台東区	225,835	666件	33	2.95件	42	1人	745人	746人	33	3.30人	42
墨田区	285,267	561件	29	1.97件	20	2人	603人	605人	29	2.12人	20
江東区	540,872	1,205件	43	2.23件	33	5人	1,331人	1,336人	43	2.47人	33
品川区	430,603	933件	37	2.17件	32	2人	1,011人	1,013人	37	2.35人	30
目黒区	288,613	624件	32	2.16件	31	1人	683人	684人	32	2.37人	31
大田区	756,657	1,613件	48	2.13件	30	5人	1,744人	1,749人	47	2.31人	28
世田谷区	950,073	1,619件	49	1.70件	14	6人	1,779人	1,785人	49	1.88人	15
渋谷区	243,865	752件	35	3.08件	43	0人	811人	811人	34	3.33人	43
中野区	353,620	610件	31	1.73件	15	3人	639人	642人	31	1.82人	14
杉並区	599,035	989件	39	1.65件	13	3人	1,081人	1,084人	39	1.81人	13
豊島区	310,538	512件	27	1.65件	12	3人	547人	550人	26	1.77人	12
北区	369,079	524件	28	1.42件	9	5人	565人	570人	28	1.54人	9
荒川区	225,829	345件	20	1.53件	11	0人	377人	377人	20	1.67人	11
板橋区	597,060	1,208件	44	2.02件	22	6人	1,333人	1,339人	44	2.24人	24
練馬区	762,276	1,113件	41	1.46件	10	9人	1,233人	1,242人	41	1.63人	10
足立区	706,585	1,593件	47	2.25件	34	9人	1,766人	1,775人	48	2.51人	34
葛飾区	461,343	950件	38	2.06件	26	4人	1,022人	1,026人	38	2.22人	23
江戸川区	698,320	1,265件	45	1.81件	16	6人	1,413人	1,419人	45	2.03人	19
八王子市	576,238	1,485件	46	2.58件	37	9人	1,663人	1,672人	46	2.90人	37
立川市	186,582	498件	26	2.67件	40	0人	563人	563人	27	3.02人	41
武蔵野市	150,430	370件	22	2.46件	36	0人	394人	394人	22	2.62人	36
三鷹市	196,412	365件	21	1.86件	19	0人	392人	392人	21	2.00人	17
青梅市	129,813	266件	15	2.05件	25	3人	295人	298人	16	2.30人	27
府中市	264,628	268件	16	1.01件	2	2人	288人	290人	14	1.10人	2
昭島市	116,409	302件	19	2.59件	38	1人	343人	344人	19	2.96人	39
調布市	246,052	492件	25	2.00件	21	1人	533人	534人	25	2.17人	21
町田市	432,307	879件	36	2.03件	24	7人	982人	989人	36	2.29人	25
小金井市	128,617	167件	7	1.30件	7	0人	178人	178人	7	1.38人	7
小平市	201,023	198件	9	0.98件	1	0人	223人	223人	10	1.11人	3
日野市	192,637	214件	12	1.11件	4	2人	234人	236人	13	1.23人	4
東村山市	152,473	409件	23	2.68件	41	1人	453人	454人	23	2.98人	40
国分寺市	132,886	158件	5	1.19件	6	0人	167人	167人	6	1.26人	5
国立市	77,087	184件	8	2.39件	35	4人	190人	194人	9	2.52人	35
福生市	56,343	119件	2	2.11件	29	2人	127人	129人	3	2.29人	26
狛江市	83,670	152件	4	1.82件	17	0人	160人	160人	5	1.91人	16
東大和市	83,585	284件	17	3.40件	45	2人	309人	311人	17	3.72人	45
清瀬市	77,067	200件	10	2.60件	39	0人	224人	224人	12	2.91人	38
東久留米市	114,880	133件	3	1.16件	5	1人	147人	148人	4	1.29人	6
武蔵村山市	69,405	249件	14	3.59件	46	0人	291人	291人	15	4.19人	47
多摩市	146,593	297件	18	2.03件	23	0人	321人	321人	18	2.19人	22
稲城市	95,561	200件	10	2.09件	28	1人	222人	223人	10	2.33人	29
羽村市	53,498	74件	1	1.38件	8	1人	80人	81人	2	1.51人	8
あきる野市	77,559	160件	6	2.06件	27	0人	191人	191人	8	2.46人	32
西東京市	208,708	225件	13	1.08件	3	1人	45人	46人	1	0.22人	1

※面積については、東京都のホームページ「東京都の統計」より令和８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

（4）年齢別死傷者数の状況

過去 10 か年(平成 28～令和７年)の市内の交通事故による年齢別死傷者数の状況は、下表のとおりとなっています。

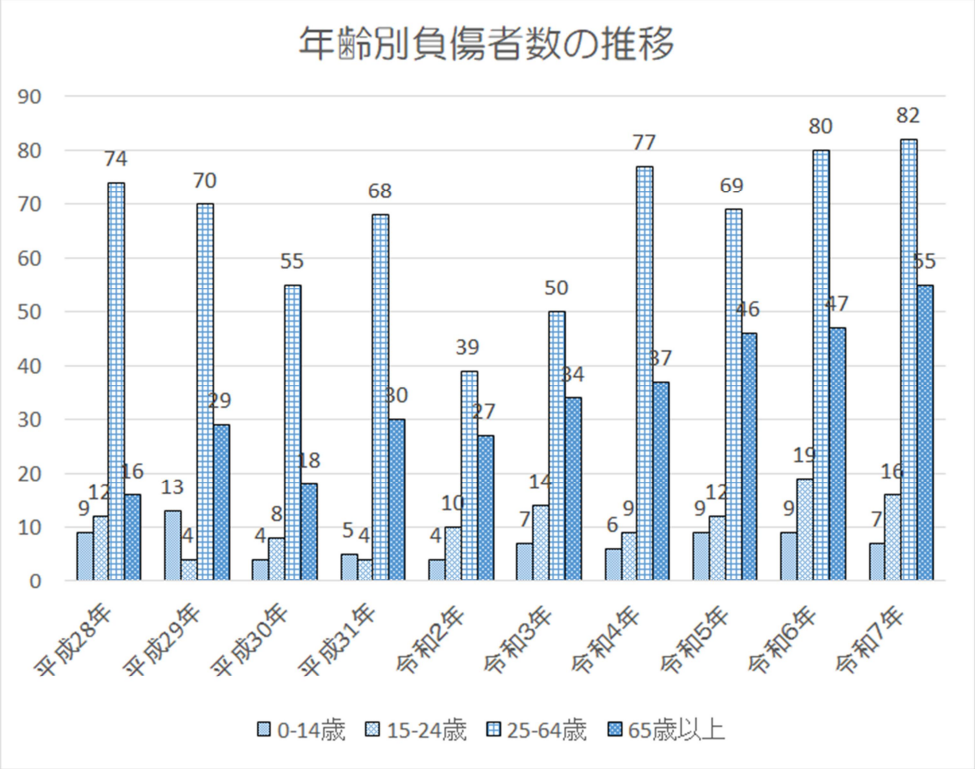
平成 28 年と令和７年の比較では、15 歳以上の各年齢層で増加が見られ、特に負傷者数では、65 歳以上の年齢層で 16 人から 55 人へ増加しています。

■過去 10 か年の年齢別市内事故死傷者数　推移

狛江市		平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	増加率	増加人数
0-14歳	死者数	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	-22.2%	0人
	負傷者数	9人	13人	4人	5人	4人	7人	6人	9人	9人	7人		-2人
15-24歳	死者数	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	33.3%	0人
	負傷者数	12人	4人	8人	4人	10人	14人	9人	12人	19人	16人		4人
25-64歳	死者数	0人	0人	1人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	10.8%	0人
	負傷者数	74人	70人	55人	68人	39人	50人	77人	69人	80人	82人		8人
65歳以上	死者数	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	243.8%	0人
	負傷者数	16人	29人	18人	30人	27人	34人	37人	46人	47人	55人		39人
死者数合計		0人	0人	1人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	44.1%	0人
負傷者数合計		111人	116人	85人	107人	80人	105人	129人	136人	155人	160人		49人

※「増加率」=（「令和７年の指数」－「平成 28 年の指数」）／「平成 28 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



次表は、年齢別の死傷者数と構成割合について、過去５年間の東京都全体と本市の数値を比較したものです。令和７年の 65 歳以上の死傷者構成割合は、東京都全体の 19.3%に対して、本市は 34.4%と高く、前計画期間（令和３年～７年）の各年で東京都を約 10 ポイント以上上回っています。相対的に 25～64 歳の割合は、東京都より低い状況です。

■過去５か年の年齢別死傷者数・割合の推移（東京都・狛江市比較）

【東京都】		令和３年		令和４年		令和５年		令和６年		令和７年	
		人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
0～14歳	死者数	3人	5.8%	1人	5.7%	3人	6.2%	2人	6.0%	3人	6.0%
	負傷者数	1,795人		1,909人		2,160人		2,010人		1,999人	
15～24歳	死者数	10人	10.5%	8人	11.1%	12人	11.2%	13人	11.1%	9人	11.1%
	負傷者数	3,247人		3,727人		3,913人		3,687人		3,737人	
25～64歳	死者数	62人	66.6%	69人	64.8%	74人	64.0%	74人	63.9%	58人	63.6%
	負傷者数	20,553人		21,674人		22,342人		21,265人		21,264人	
65歳以上	死者数	58人	17.1%	54人	18.4%	47人	18.6%	57人	19.0%	64人	19.3%
	負傷者数	5,241人		6,119人		6,455人		6,289人		6,401人	
死者数合計		133人	100.0%	132人	100.0%	136人	100.0%	146人	100.0%	134人	100.0%
負傷者数合計		30,836人		33,429人		34,870人		33,251人		33,401人	

【狛江市】		令和３年		令和４年		令和５年		令和６年		令和７年	
		人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
0～14歳	死者数	0人	6.7%	0人	4.6%	0人	6.6%	0人	5.8%	0人	4.3%
	負傷者数	7人		6人		9人		9人		7人	
15～24歳	死者数	0人	13.3%	0人	7.0%	0人	8.8%	0人	12.3%	0人	10.0%
	負傷者数	14人		9人		12人		19人		16人	
25～64歳	死者数	0人	47.6%	0人	59.7%	0人	50.7%	0人	51.6%	0人	51.3%
	負傷者数	50人		77人		69人		80人		82人	
65歳以上	死者数	0人	32.4%	0人	28.7%	0人	33.8%	0人	30.3%	0人	34.4%
	負傷者数	34人		37人		46人		47人		55人	
死者数合計		0人	100.0%	0人	100.0%	0人	100.0%	0人	100.0%	0人	100.0%
負傷者数合計		105人		129人		136人		155人		160人	

※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

※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ため、その合計が 100 にならないものがある。

（５）状況別死傷者数の状況

過去 10 か年(平成 28～令和７年)の市内の交通事故による状況別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。

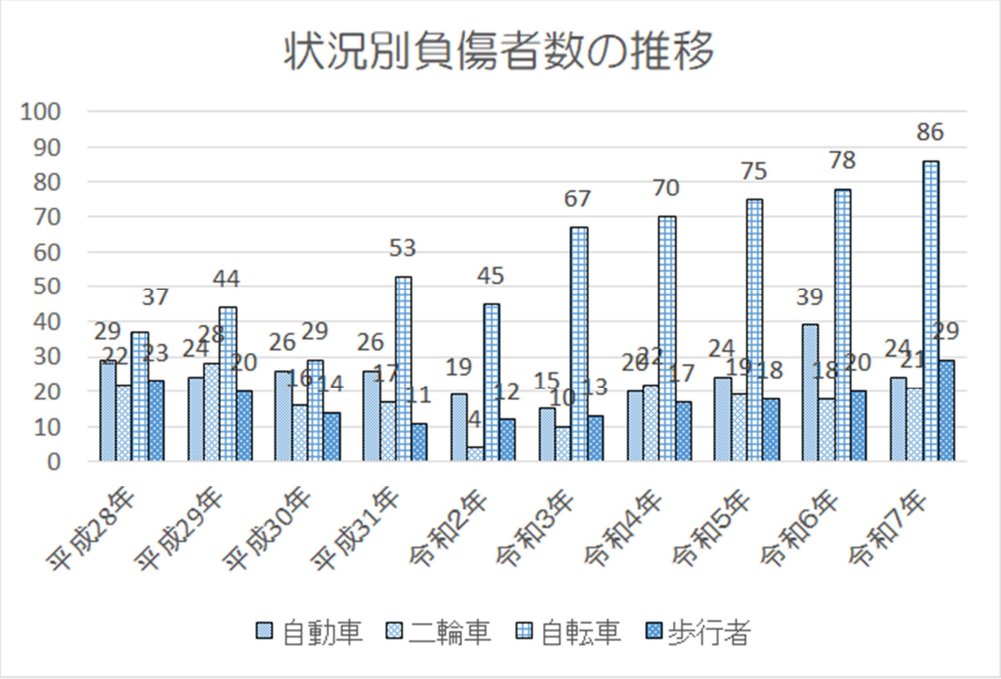
平成 28 年と令和７年の死傷者数の比較では、自転車が 37 人から 86 人に増加しており、歩行者にも増加が見られます。

■過去 10 か年の状況別市内事故死傷者数　推移

狛江市		平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	増加率	増加人数
自動車	死者数	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	-17.2%	-5人
	負傷者数	29人	24人	26人	26人	19人	15人	20人	24人	39人	24人		
二輪車	死者数	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	-4.5%	-1人
	負傷者数	22人	28人	16人	17人	4人	10人	22人	19人	18人	21人		
自転車	死者数	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	132.4%	49人
	負傷者数	37人	44人	29人	53人	45人	67人	70人	75人	78人	86人		
歩行者	死者数	0人	0人	1人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	26.1%	6人
	負傷者数	23人	20人	14人	11人	12人	13人	17人	18人	20人	29人		
死者数合計		0人	0人	1人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	44.1%	49人
負傷者数合計		111人	116人	85人	107人	80人	105人	129人	136人	155人	160人		

※「増加率」=（「令和７年の指数」－「平成 28 年の指数」）／「平成 28 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



次表は、状況別の死傷者数と構成割合について、過去５年間の東京都全体と本市の数値を比較したものです。本市における自転車の構成割合はいずれの年も東京都より高く、相対的に自動車の割合は、いずれの年も東京都より低くなっています。

■過去５か年の状況別死傷者数・割合の推移（東京都・狛江市比較）

【東京都】		令和３年		令和４年		令和５年		令和６年		令和７年	
		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	16人	33.3%	11人	31.2%	5人	30.6%	21人	30.1%	18人	29.7%
	負傷者数	10,299人		10,466人		10,691人		10,034人		9,946人	
二輪車	死者数	35人	15.1%	41人	15.3%	44人	15.5%	38人	15.4%	35人	15.5%
	負傷者数	4,633人		5,071人		5,376人		5,082人		5,158人	
自転車	死者数	18人	36.7%	30人	38.8%	32人	38.9%	25人	38.7%	21人	38.7%
	負傷者数	11,338人		12,997人		13,571人		12,903人		12,961人	
歩行者	死者数	64人	14.9%	50人	14.7%	55人	15.1%	62人	15.9%	60人	16.1%
	負傷者数	4,566人		4,895人		5,232人		5,232人		5,336人	
死者数合計		133人	100.0%	132人	100.0%	136人	100.0%	146人	100.0%	134人	100.0%
負傷者数合計		30,836人		33,429人		34,870人		33,251人		33,401人	

【狛江市】		令和３年		令和４年		令和５年		令和６年		令和７年	
		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人	14.3%	0人	15.5%	0人	17.7%	0人	25.2%	0人	15.0%
	負傷者数	15人		20人		24人		39人		24人	
二輪車	死者数	0人	9.5%	0人	17.0%	0人	14.0%	0人	11.6%	0人	13.1%
	負傷者数	10人		22人		19人		18人		21人	
自転車	死者数	0人	63.8%	0人	54.3%	0人	55.1%	0人	50.3%	0人	53.8%
	負傷者数	67人		70人		75人		78人		86人	
歩行者	死者数	0人	12.4%	0人	13.2%	0人	13.2%	0人	12.9%	0人	18.1%
	負傷者数	13人		17人		18人		20人		29人	
死者数合計		0人	100.0%	0人	100.0%	0人	100.0%	0人	100.0%	0人	100.0%
負傷者数合計		105人		129人		136人		155人		160人	

※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

※「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。

（6）原因別事故件数の状況

市内の交通事故における原因別事故件数の状況について、車両側に違反がある事故が多く、改善には日頃からの安全運転への心掛けが重要です。特に、安全不確認が平成 28 年より増加しています。自転車側に違反がある事故件数は、平成 28 年より約 2.7 倍に増加しています。

また、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、交通ルールを無視した横断違反等もあります。

■過去 10 か年の原因別市内事故件数　推移

狛江市		平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	増加率	増加件数
事故内車両の違反	違反なし	-	34件	31件	27件	17件	14件	21件	19件	36件	25件	-26.5%	-9件
	前方不注意	15件	9件	8件	12件	4件	6件	2件	10件	14件	12件	-20.0%	-3件
	安全不確認	25件	39件	27件	29件	12件	10件	18件	27件	30件	43件	72.0%	18件
	その他等	48件	60件	42件	36件	28件	32件	56件	36件	42件	38件	-20.8%	-10件
事故内の自転車の違反	違反なし	18件	28件	23件	20件	7件	17件	22件	16件	10件	22件	22.2%	4件
	違反あり	28件	23件	11件	36件	42件	62件	59件	69件	85件	76件	171.4%	48件
事故内の歩行者の違反	違反なし	19件	15件	13件	10件	11件	13件	15件	17件	19件	24件	26.3%	5件
	違反あり	3件	5件	1件	2件	1件	1件	1件	2件	1件	4件	33.3%	1件

※「増加率」=（「令和７年の事故件数」－「平成 28 年の事故件数」）／「平成 28 年の事故件数」

※数値については事故件数、第１当事者・第２当事者[*3]の合計数

※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

※自転車の主な違反は、運転操作誤り、交差点安全進行、安全不確認

※平成 28 年「事故内車両の違反の違反なし」についてデータなし、平成 29 年比で増加率、増加件数を計算しています

2 交通事故等の今後の見通し

既に 65 歳以上の高齢者が関与する事故の割合が高いことから、今後の高齢化の進行に向けた対策が重要です。

さらに、特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの普及、交通安全を取り巻く環境の変化もあり、事故件数の増加傾向が継続するか、注視する必要があります。

3 前計画の目標と成果

前計画では目標を「交通事故死者数ゼロの継続と交通事故件数のさらなる減少を図ること」と定め、特に、通学路安全対策、自転車利用環境の整備、交通安全教育、放置自転車対策等について継続的に取組んできました。

事故状況については、前々計画最終年の令和２年は、新型コロナ流行の影響による減少が考えられるため、比較対象を平成 28 年としています。減少を目標としていた交通事故件数は、４ページに示したとおり、平成 28 年の 102 件に対して前計画最終年（令和７年）は 152 件と約 1.5 倍に増加しました。交通事故死者数は、計画期間中でゼロを継続し、前計画においては、一定の成果と目標の一部を達成することができました。しかし、事故件数の増加への対応として、自転車が関与する事故の割合、高齢者が関与する事故の割合、一般成人に係る事故、ながら運転や前方不注意等については、継続的に対策を行う必要があります。

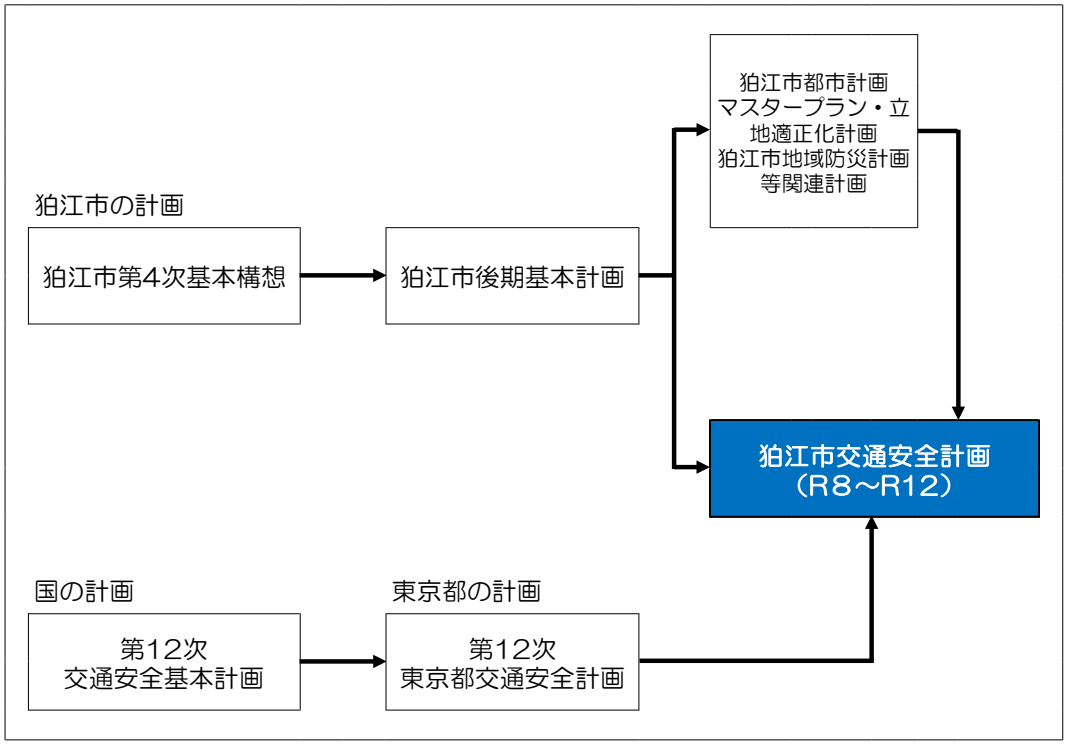
第３章 計画の目標等

１ 計画の位置づけ及び計画期間

本計画の位置づけは、令和８年３月に改正された国の「第 12 次交通安全基本計画」及び令和８年４月に改正された東京都の「第 12 次東京都交通安全計画」（以下「都計画」という。）に沿うものです。併せて、「狛江市第４次基本構想（令和２年３月）」及び「狛江市後期基本計画（令和７年３月）」を上位計画とし、「狛江市都市計画マスタープラン・立地適正化計画（令和４年 12 月）」、「狛江市地域防災計画（令和７年修正）」等の関連計画との整合を図ります。その上で、本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ます。

計画期間は令和８年度から 12 年度までの５か年とします。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、市民全ての願いです。そのためには、高齢者や障がい者、子ども等の交通安全に配慮し、市民・市・関係行政機関・事業者等が相互に協力して、「人優先」の交通社会を築いていくことが必要です。

本計画の策定に当たっては、「人優先」を基本に、継続した交通安全対策を講じていくため、前計画から継続して、交通安全計画の理念を以下のとおりとします。

『みんなでつくる　安心して暮らせる安全なまち　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・市・関係行政機関・事業者等の担うべき役割に応じた取組みを進めます。

（１）市民

悲惨な交通事故を無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。

市民一人ひとりが本計画の担い手となり、市、関係行政機関と連携し、交通安全について考え、行動するとともに、自助、共助の取組みを進めていくことが求められます。

（２）市

本計画の実施に当たっては、関係行政機関が連携した取組みを進める必要があり、本市がその中心になることが必要です。また、道路管理者や交通管理者、関係団体等で組織する「狛江市交通安全対策会議」により、計画の進捗状況や最新の事故発生状況を確認し、必要な取組みを協議、検討します。

また、市民や事業者、関係団体、教育機関への交通安全に関する情報の周知啓発、取組みの働きかけを市が行うことで、市が主体となって計画を推進します。

（３）関係行政機関

本市において、総合的かつ一体的な交通安全対策に努めていくため、関係行政機関は、状況や課題認識を市と共有して交通安全対策を進める必要があります。特に、市と警察や都道における道路管理者の連携が重要です。

警察は、交通管理者として事故状況の把握、取締りを担い、市とともに主体的に交通安全対策を推進します。都道の道路管理者は、交通事故発生状況に基づき、必要に応じた対策を行います。

（４）事業者・関係団体等

市民を交通事故から守る上で、事業者の担う役割は大きいです。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等、交通事故防止に努めていく必要があります。

また、交通安全協会や園児交通安全防犯連絡会等の地域における関係団体は、地域住民や行政機関と連携した効果的な交通安全活動、様々な取組みの主体として計画を推進します。

４ 計画の目標

計画の基本理念を踏まえ、本計画に掲げた施策を、総合的かつ効果的に実施するため、本計画では前計画の目標及び近年の事故発生状況を踏まえ、以下の３点を目標とします。

（１） 交通死亡事故ゼロの継続

（２） 交通事故件数及び死傷者の減少

（３） 高齢者が関与する事故及び自転車が関与する事故の減少

（参考）「狛江市後期基本計画」に定める数値目標（令和 11 年まで）

指標名	現状値	目標値
交通事故件数（件）	152	60
自転車関与事故件数（件）	92	25

※「狛江市前期基本計画（令和２年３月）」の数値目標を継続

（設定基準：平成 30 年事故件数 79 件）

5 計画達成に向けた施策

計画の目標を達成するため、市内の交通事故の傾向を注視しつつ、効果的な交通安全施策を実施します。本計画では、都計画の重視すべき視点を踏まえ、次のような視点で交通安全対策の推進を図ります。

都計画における重視すべき視点「７先進技術の活用」は、交通管理者としての側面が強いことを踏まえ、本計画においては、情報収集を行うことにとどめます。

さらに計画達成に向けた分野別の施策としては、以下のとおりとします。

重視すべき視点と分野別施策		重視すべき視点					
分野別施策		１ 自転車の安全利用の推進	２ 高齢者・子どもの交通安全の確保	３ 二輪車の交通事故の防止	４ 飲酒運転の根絶	５ 小型モビリティ等の安全対策の推進	６ 外国人の交通安全対策の推進
１ 道路交通環境の整備	生活道路の安全確保		○				
	幹線道路の安全確保		○				
	交通安全施設等の整備		○	○			
	良好な道路環境の整備	○		○			
	良好な交通環境の整備	○					
２ 交通安全意識の普及・啓発	交通安全教育の推進	○	○	○			○
	普及・啓発活動の推進	○	○			○	
３ 道路交通秩序の維持	駐車違反車両の対策			○			
	放置自転車防止の対策	○					
	交通違反の指導・取締りの強化（要請）	○	○	○	○		
４ 安全運転の確保	自動車の安全運転の確保		○	○	○		
	自転車の安全利用の確保	○					
５ 救助・救急体制の整備	適正な救助・救急の周知啓発						
６ 被害者の救済	自転車損害賠償保険の普及促進	○					
	交通事故相談先の確保						
７ 災害発生時における交通対策	災害発生時における安全の確保						

※○重視すべき視点に関係する施策

第４章 重視すべき視点

視　点　１　自転車の安全利用の推進

本計画の目標である自転車関与事故の減少に向け、自転車の安全利用の推進は重要な視点です。本市では、自転車が関与する事故の割合が高く、「交通事故発生マップ」（警視庁）によると、幹線道路での事故が多く発生しています。自転車利用者のルールやマナーに課題が見られる状況が続いており自転車の安全利用を推進していくことが必要です。

自転車の安全利用を推進する環境を構築するため、生活道路、幹線道路の整備と併せて、自転車の通行空間確保を進めます。

自転車利用者に対し、「自転車安全利用五則」を始めとした交通ルールと交通マナーの周知を図り、ヘルメットの着用及び自転車損害賠償保険への加入を啓発します。

また、スマートフォンの使用、逆走、無灯火等の危険行為の防止に向けて自転車に対する「交通反則通告制度」の周知を進めることにより、自転車の安全利用に対する意識の向上を図ります。

視　点　２　高齢者・子どもの交通安全の確保

自転車関与事故減少と併せて目標とする、高齢者が関与する事故の減少に向け、高齢者の交通安全の確保を重視すべき視点とします。65 歳以上の高齢者は、他の年代と比較して、致死率が高く、歩行中又は自転車乗用中の事故が多い傾向があります。こうした特性を踏まえた交通安全対策の推進が必要です。

また、同様に交通事故の危険性が高い子どもについては、発達段階に応じた交通安全教育を推進します。特に児童等が単独で通行することが多い通学路に重点を置き、関係機関・団体、学校、保護者及び地域と連携しながら安全の確保に取組みます。

地域内の生活道路での移動が中心の高齢者や子どもの行動特性や事故傾向を踏まえ、生活道路の交通安全対策を実施します。

視　点　３　二輪車の交通事故の防止

東京都全体の傾向として、死者における二輪車乗車中の割合が全国平均よりも高い状況です。二輪車については、事故時の被害が大きくなりやすく、頭部や胸部への損傷が重大な結果につながることから、交通事故の発生を防止するとともに、被害軽減のための対策を進めていくことが必要です。

８ページに示したとおり、本市においても、二輪車による状況別死傷者数の割合は、近年増加傾向が見られます。本市では、事故多発路線に重点を置いた二輪車への指導・取締りを警察へ要請します。また、道路管理者と連携し、二輪車事故の多い道路への交通安全施設の整備を推進します。併せて、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、二輪車の交通安全教育を推進します。

視　点　４　飲酒運転の根絶

飲酒運転は、重大な交通事故につながる悪質かつ危険な行為であり、根絶に向けた取組みを進めます。

四輪車及び二輪車はもとより、自転車や特定小型原動機付自転車等についても飲酒運転はしてはならないことを周知し、関係機関、事業者、飲食店等と連携しながら、飲酒運転をしない・させない・許さないという規範意識の定着を図ります。

視　点　５　小型モビリティ等の安全対策の推進

特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）を始めとする小型モビリティについては、近年の制度改正や利用形態の多様化、シェアモビリティの普及状況を踏まえ、新たな交通手段の利用者に対し、安全対策を講じていく必要があります。

市内における利用状況や交通状況を把握した上で、交通ルールや通行方法の周知、危険な運転行為の防止、シェアモビリティ事業者や関係機関と連携した啓発を進めます。

視　点　６　外国人の交通安全対策の推進

外国人住民及び来訪者については、交通ルールや交通慣行への理解が十分でないことに起因する事故の発生を防止するため、多言語対応の啓発物及びやさしい日本語による情報提供を通じて、外国人住民及び来訪者への啓発を推進していく必要があります。

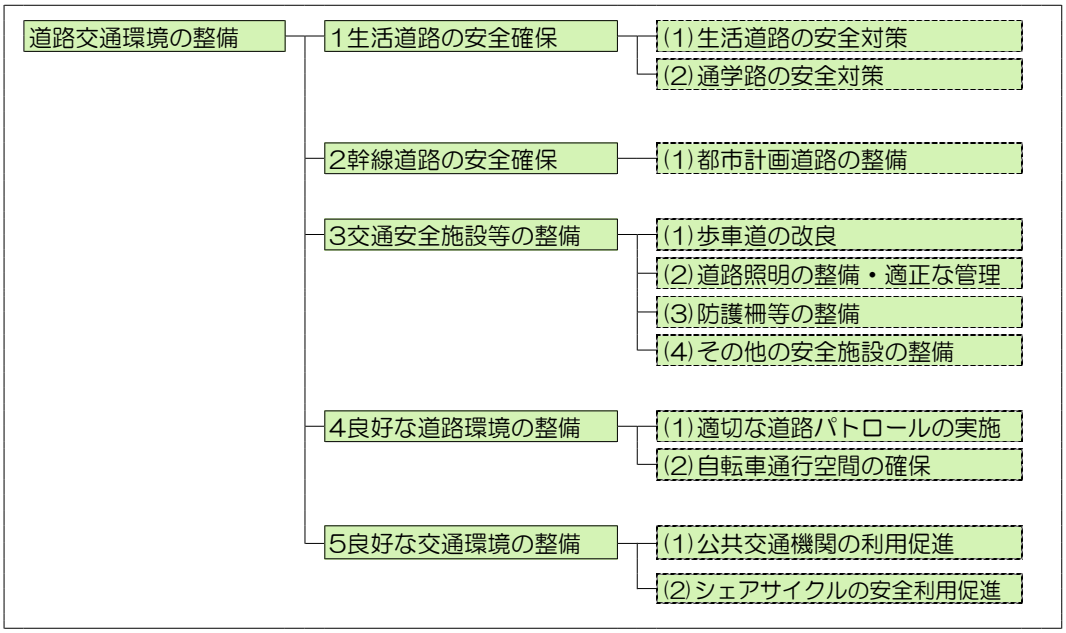
自転車利用や歩行に関する基本的な交通ルールの周知に努め、関係機関・団体と連携して効果的な交通安全対策を推進します。

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

道路交通環境の整備は、様々な重視すべき視点と関連しており、本市の交通安全対策の中心となる施策です。都市計画道路の整備を進め、高齢者や障がい者等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組んでいくとともに、道路状況に応じた交通安全施設の整備を進めます。



１　生活道路の安全確保　（重視すべき視点２）

（１）生活道路の安全対策

地域における生活空間として、生活道路の安全性を確保するため、地域を通過する車両の進入及びその速度抑制等の安全対策に取組みます。主な対策としては、車道への交通安全施設整備による狭さくや歩行空間の確保を実施します。

（２）通学路の安全対策

「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、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を実施し、状況に応じた安全対策を実施します。

２　幹線道路の安全確保　（重視すべき視点２）

（１）都市計画道路の整備

通過車両の住宅地への進入を防ぎ、快適で安全な歩行空間を確保するため、都市計画道路の整備を行います。沿道環境に配慮した街路樹の植栽等と広い歩道を備えた幹線道路を構築します。

３　交通安全施設等の整備　（重視すべき視点２・３）

（１）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、視覚障がい者誘導用ブロック（点字ブロック）等の整備を推進します。

（２）道路照明の整備・適正な管理

夜間における交通事故の防止と、道路の美観向上や犯罪抑止のため、適正な照度による道路照明を整備します。樹木の適正管理を推進し、道路照明の支障とならないようにします。

（３）防護柵等の整備

走行中の車両が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。

（４）その他の安全施設の整備

「交通事故発生マップ」（警視庁）やその他のデータから、客観的に交通事故が多発する箇所や事故の危険性が高い箇所を把握し、交通安全施設等の設置及び改良等を行うことで、交通事故防止を図ります。

ア　道路標識の整備

運転者や歩行者に対して、誰にでも分かりやすい道路標識の整備を進めます。規制標識等の整備についても、交通管理者へ要請をします。

イ　区画線の整備

歩行者の交通の安全と円滑な車両等の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[*4]の設置・更新を行います。

ウ　道路反射鏡の整備

交差点における安全と交通の円滑化を図るため、見通しの悪い道路や交差点に、道路反射鏡を整備します。

エ　カーブ地点の改良

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、減速表示等、関係機関とともに交通安全対策を進め、カーブ地点での二輪車等による事故を防ぎます。

４　良好な道路環境の整備　（重視すべき視点１・３）

（１）適切な道路パトロールの実施

道路損傷の把握、違反屋外広告物等の不法占用物の除去のため、定期的に道路パトロールを実施します。道路損傷に対する修繕や、街路樹の適正管理に努めます。

（２）自転車通行空間の確保

車道走行等、正しい走行場所を周知し、自転車が関与する事故を減らすため、「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・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。また、令和６年に改定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等を踏まえ、道路状況に応じた二段階右折の待機場所等の確保に向けた取組みを検討します。

５　良好な交通環境の整備　（重視すべき視点１）

（１）公共交通機関の利用促進

地域公共交通計画の策定に向けた取組みにより、公共交通の利用を促進することで、交通事故の発生抑止に取組みます。公共交通の利用状況や地域ごとの需要等、市域特性や各地域に応じた公共交通網を検討します。

（２）シェアサイクルの安全利用促進

公共交通を補完する機能を把握・検証するため、令和９年３月 31 日までの予定でシェアサイクルの実証実験を実施しています。実証実験の状況や複数事業者のサービスが展開されている市内の状況を踏まえ、シェアサイクルの普及啓発をすることで、自動車に頼らずに移動できる環境を構築します。また、シェアサイクルの普及啓発と併せて、事業者による安全利用促進の表示等により、利用者の安全対策を推進します。

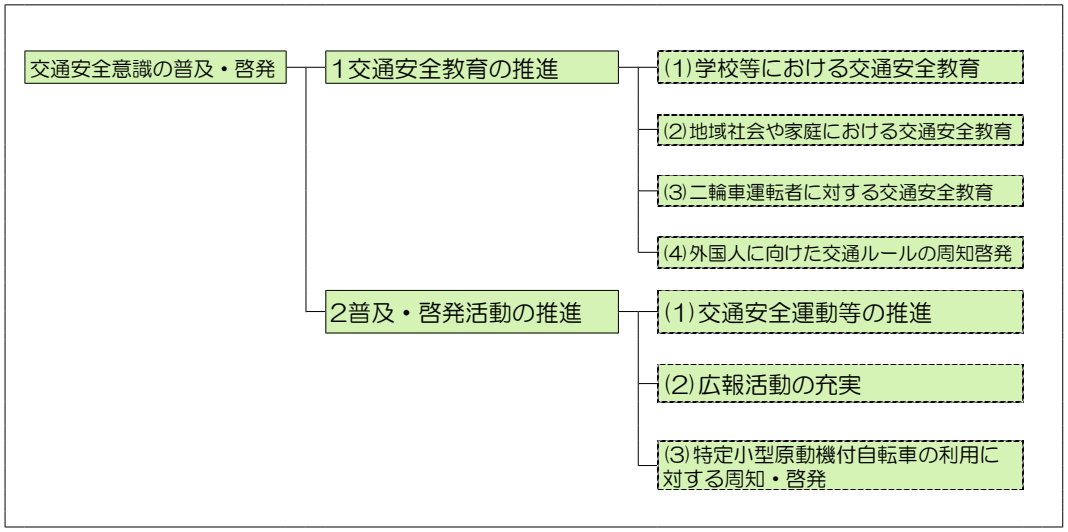
分野別施策２　交通安全意識の普及・啓発

基本的な考え方

交通事故の発生を防止するためには、市民一人ひとりが交通安全を自らの問題として捉え、交通ルールと交通マナーを守る意識を高めていくことが重要です。交通安全意識は、年齢や行動特性に応じた教育を継続的に実施し、何度も繰り返して習慣づけていくことが必要です。

このため、ライフステージに応じた交通安全教育を進めるとともに、地域や各種広報媒体を活用した普及・啓発活動を推進します。

また、外国人に対しても、分かりやすく伝わる交通安全情報の提供に努めます。



１　交通安全教育の推進　（重視すべき視点１・２・３・６）

（１）学校等における交通安全教育

交通安全教育は、学校や家庭等における日常的な教育活動を通して行うことが重要です。各学校と連携することで学校活動、学校行事等を中心に継続的に取組み、児童・生徒の発達段階に即した適切な指導を行います。また、印象的な交通安全教育の機会として、市、学校、警察の連携により体験・実践型の交通安全教育を行います。また、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」や警視庁公認交通安全情報サイト「TOKYO SAFETY ACTION」内に掲載された「こどもこうつうあんぜん」等の啓発ツールを活用し、交通安全教育の充実を図ります。

ア　幼児に対する交通安全教育

交通ルールの理解と、安全に行動できる習慣や態度を育成するため、関係団体との連携により、幼稚園や保育園で DVD 等の視聴覚教材を活用した教育を実施します。

また、家庭での日常的な交通安全教育を推進するため、保護者に対する意識啓発が重要であることを関係者で共有する必要があります。保護者に交通ルールの再確認をしてもらうほか、送迎等の自転車における通行ルールの遵守、幼児用のヘルメット着用についての周知を行います。

イ　小学校の交通安全教育

道路の歩行と横断、自転車の安全利用と技能の取得、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、警察と連携し、参加・体験型交通安全教室の充実を図ります。

ウ　中学校の交通安全教育

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、警察と連携し、スケアードストレイト[*5]等の参加・体験型の活動を取り入れるほか、自転車利用等で加害者とならないように意識を啓発する交通安全教育の充実を図ります。

（2）地域社会や家庭における交通安全教育

自治会や地域で活動を行う様々な組織に対し、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・職場での交通安全教育

警察との連携により、自治会、事業所等を単位とした交通安全講習会を実施します。また、市民向けのスケアードストレイトの実施や、狛江駅周辺の取組みを例とした地域の状況に応じた交通安全のナッジ活用等により、市民の意識に定着しやすい交通安全教育を実施します。

また、高校生に対して自転車や小型モビリティの安全利用について、周知・啓発が行き届くよう、市ホームページ・市公式 SNS 等を活用した交通安全情報の発信や事業の周知を検討します。

イ　高齢者への交通安全教育

警察との連携により、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機会において、交通安全講習会等を実施します。特に、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周知します。DVD 等の映像を活用した体験、実践型の交通安全教育を実施します。

ウ　子育て世代への交通安全教育

子どもの送迎等を行う保護者等、子育て世代への交通安全教育を通じて、一般成人年齢層（25～64 歳）への交通安全教育を推進します。幼児２人同乗用自転車等の安全利用に関する保護者向けチラシを配布し、また、子どもを対象とした安全教室等を開催する際に保護者の参加も呼び掛けることにより、保護者も交通ルール･マナーを習得できる機会を提供し、家族の中で子どもへの交通安全教育をできるようにします。

（３）二輪車運転者に対する交通安全教育

二輪車事故は大きなけがや死亡事故につながりやすいため、安全運転と適切な防具着用を周知することで、事故を防止し、被害軽減を促進する必要があります。関係団体や事業者、警察等と連携し、効率的な交通安全教育を推進します。

（４）外国人に向けた交通ルールの周知啓発

在住・通勤・来訪する外国人に対し、日本の交通ルールと安全行動を分かりやすく周知するため、東京都が作成する交通安全に関するリーフレットやアプリ等の啓発物を活用し、市役所庁舎での配布等を中心に、外国人に向けた周知を行います。

２　普及・啓発活動の推進　（重視すべき視点１・２・５）

（１）交通安全運動等の推進

市、警察、交通安全協会や園児交通安全防犯連絡会等の関係団体により、春・秋の全国交通安全運動、交通安全のつどい、自転車安全利用キャンペーン、交通安全キャンペーンや東京都が推進する毎月 10 日の「東京都交通安全日」等を通して、広く市民に交通安全意識の普及・啓発を行います。

（２）広報活動の充実

交通ルールや交通マナーの遵守の意識を広く市民に周知するため、市ホームページ、広報こまえ等に交通安全に関する記事を随時掲載するほか、チラシ、パンフレットの配布、ポスターの掲示等、あらゆる広報媒体を通じて効果的な広報活動を推進します。

追突事故、単独事故、スマートフォンの使用等の前方不注意や安全不確認が多いことから、市内事故の発生状況や原因となる違反を踏まえた内容を広報します。

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）特定小型原動機付自転車の利用に関する周知・啓発

特定小型原動機付自転車については、警察やシェアモビリティ関係事業者等との連携により、安全利用の意識啓発、飲酒運転の禁止、ヘルメット着用促進等を

周知します。ペダル付き電動バイクについては、車両区分に応じた運転免許や保安基準への適合、自動車損害賠償責任保険への加入等が必要であることの周知が重要です。

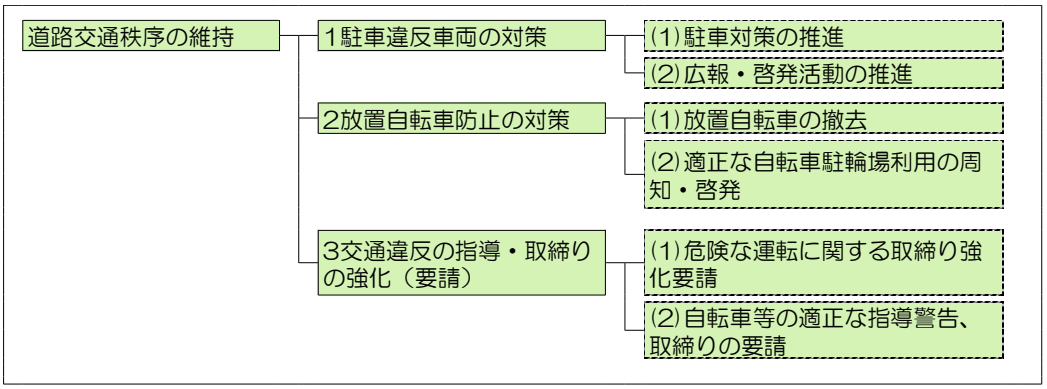
特定小型原動機付自転車の安全利用について、東京都が作成する啓発物を活用し、運転が可能な高校生等 16 歳以上の若年層を中心に、公式 SNS 等を活用して周知します。

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・歩行者の通行や緊急車両の走行を妨げ、交通事故の原因となります。放置自転車の撤去等の取組みを通じて、適正な駐車・駐輪意識の啓発を進めます。

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。警察への取締り要請強化等により、継続的に秩序の維持に取組む必要があります。



１　駐車違反車両の対策　（重視すべき視点３）

（１）駐車対策の推進

駅周辺や主要幹線道路と悪質、危険性・迷惑性の高い違法駐車を重点に、警察に対して、移動措置を含めた適切な取締りを要請します。

また、商店街等、地域ぐるみでの呼び掛け等により、車両を放置させないための取組みを検討します。また、二輪車においては、適正な駐車場所の確保のため、市内の二輪車駐輪場の設置状況を把握します。

（２）広報・啓発活動の推進

警察を始めとする、関係機関・団体等と連携し、適正な駐車場の利用や駐車違反に関する広報、意識啓発を行うことで、違法駐車防止を推進します。

２　放置自転車防止の対策　（重視すべき視点１）

（１）放置自転車の撤去

自転車の放置を抑止するため、「狛江市自転車等の放置防止等に関する条例」（平成９年条例第 11 号）に基づき、自転車等放置禁止区域を適切に周知した上で、撤去を行います。

（２）適正な自転車駐輪場利用の周知・啓発

放置自転車に対して日常的に警告を行う自転車指導員を配置した上で、駐輪場の案内等の声掛けにより、注意喚起をすることで、適切な自転車の駐輪を周知、啓発します。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。

また、東京都内で実施される「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」においては、期間中の放置自転車撤去と併せて、広報こまえ等により、適正な自転車の駐輪に向けて、重点的に周知・啓発します。

このほか多様な車両、利用者の駐輪ニーズを把握し、限られた駐車スペースを有効活用し、駐輪状況の見える化により利便性の向上を目指します。

３　交通違反の指導・取締りの強化（要請）　（重視すべき視点１・２・３・４）

（１）危険な運転に関する取締り強化要請

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は、重大交通事故に直結するおそれがあり、事故の主要な原因となることから、違反の取締りを警察に要請します。

また、市内では前方不注意や安全不確認が原因となる事故が多い状況を踏まえ、市内の事故状況に応じた取締りの強化を要請します。

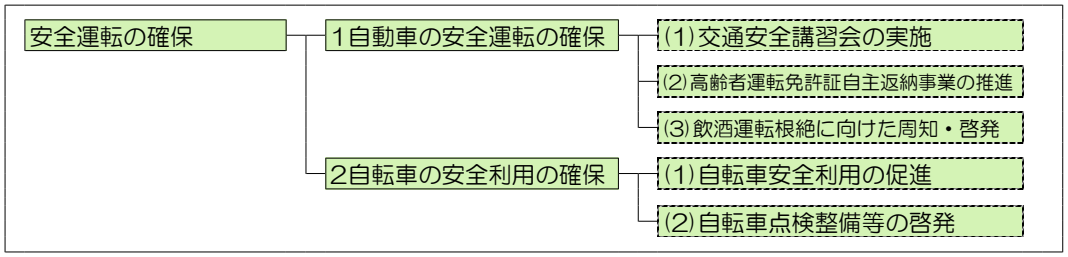
（２）自転車等の適正な指導警告、取締りの要請

令和８年４月の自転車の「交通反則通告制度」開始や市内での自転車関与事故件数が多い状況を踏まえ、警察に対して危険性・迷惑性が高い自転車の走行に対する街頭指導・取締りの強化を要請します。

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　（重視すべき視点２・３・４）

（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、交通安全講習会等を通じて啓発を行います。

具体的には、交通事故の発生状況や主な事故原因を周知し、危険予測能力の向上を図ります。道路交通法等の法令改正に関する情報提供を行い、スマートフォンの使用による「ながら運転」による交通事故の防止と安全運転意識の向上を目指します。

（２）高齢者運転免許証自主返納事業の推進

高齢者の関与する事故件数が多い状況に対応するため、運転免許証の自主返納を推進します。運転免許証の返納を躊躇することにつながっていると考えられる身分証明に利用可能な「運転経歴証明書」を周知し、自主返納をされた方への特典交付により、事業を推進します。

（３）飲酒運転根絶に向けた周知・啓発

飲酒運転は、重大事故に直結する極めて危険な犯罪行為であるということを強く周知し、自動車運転者本人に対する啓発だけではなく、酒類を提供する飲食店や自動車の同乗者、運転者の家族等に対しても意識啓発を行います。

２　自転車の安全利用の確保　（重視すべき視点１）

（１）自転車安全利用の促進

自転車を利用する方が非常に多く、自転車関与事故件数が多い本市において、自転車の安全利用を促進することは重要です。交通安全教室の実施や「自転車安全利用五則」の周知等、様々な広報媒体を活用した意識啓発により安全利用を推進し、同時に被害軽減に重要な「SG マーク」や「JCF マーク」等の安全性の認

証を受けたヘルメットの着用を促進します。

（２）自転車点検整備等の啓発

自転車を安全に利用するため、点検整備等の重要性を啓発します。また、自転車安全整備店による点検・整備により貼付される「TS マーク」には傷害保険及び賠償責任保険が付帯されていることから、点検・整備の推進と損害保険への加入の両事業を推進する助成券により、市民の整備点検実施を助成します。

分野別施策５　救助・救急体制の整備

基本的な考え方

交通事故の発生を防止に取組む一方、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、応急手当等の普及・啓発に努めます。

救助・救急体制の整備 ― １適正な救助・救急の周知啓発 ― (1)応急手当等の普及啓発の推進

１　適正な救助・救急の周知啓発

（１）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。

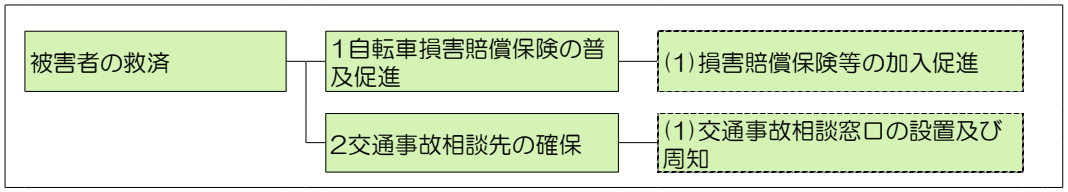
また、自動体外式除細動器（AED）等の市の施設等への設置を促進し、設置箇所について周知します。

分野別施策６　被害者の救済

基本的な考え方

万が一、交通事故に遭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、民間の損害賠償保険への加入促進を図ります。

また、交通事故は、当事者間での解決が原則ですが、その処理手続きの煩雑さ、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の情報周知を図ります。



１　自転車損害賠償保険の普及促進　（重視すべき視点１）

（１）損害賠償保険等の加入促進

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」により、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ています。

自転車事故の加害者となった場合に備える民間の損害賠償保険や傷害保険等への加入を促進します。

２　交通事故相談先の確保

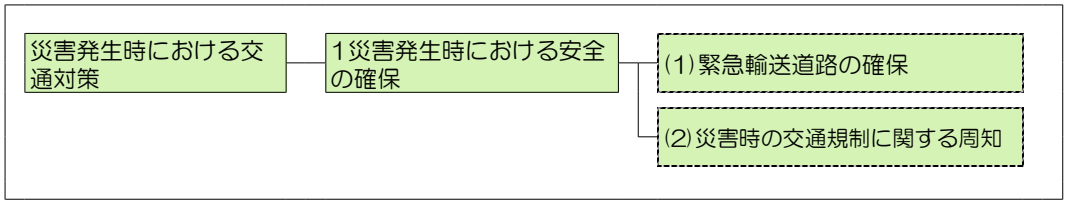
（１）交通事故相談窓口の設置及び周知

交通事故に遭われた方等に対して、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、情報の周知を図ります。

分野別施策７　災害発生時における交通対策

基本的な考え方

大規模災害発生時には、「狛江市地域防災計画」に基づき、被害状況を把握し、道路の安全確保、交通対策の実施を速やかに進めます。また、情報提供を通じて、二次災害を防止し、市民の安全の確保を図ります。



１　災害発生時における安全の確保

（１）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、ビルの倒壊等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。

（２）災害時の交通規制に関する周知

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、市民の避難、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、必要な交通規制が行われることを踏まえ、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又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。

また、災害時に大規模に展開される都心への進入を規制する交通規制について、平常時から規制の内容を周知することで、災害時の混乱を防止します。

【 参 考 資 料 】

１ 前交通安全計画（令和３～令和７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（令和３～令和７年度）の実績

<table>
<tr><td>分野別
施策１</td><td colspan="7">道路交通環境の整備</td><td></td></tr>
<tr><td>個別施策</td><td>主な事業
の内容</td><td colspan="5">実績</td><td>課題・今後
の方針</td><td>担当</td></tr>
<tr><td rowspan="6">道路の整備</td><td>生活道路</td><td colspan="5">まちづくり条例に係る開発等に併せた道路拡幅
八幡通り整備基本計画に基づく整備
ゾーン 30 の設置　　（岩戸北地区、H29）
（和泉本町地区、H30）（元和泉地区、H31）
キッズゾーンの設置（狛江保育園前、駄倉保育園前、
いずみの森保育園前、パイオニアキッズ保育園前、
めぐみの森保育園前、R4）</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課
整備課</td></tr>
<tr><td></td><td>年度</td><td>R3</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>新設改良路線数</td><td>4</td><td>2</td><td>5</td><td>1</td><td>0</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>通学路の安全
点検</td><td colspan="5">通学路交通安全対策プログラムに基づく点検の実施</td><td>今後も継続</td><td>学校教育課
道路交通課</td></tr>
<tr><td></td><td>年度</td><td>R3</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>点検箇所数</td><td>22</td><td>20</td><td>18</td><td>19</td><td>23</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>幹線道路
（市施工のみ）</td><td colspan="5">都市計画道路整備中（調布３･４･16 号線（電中研前：
整備工事中）（岩戸北区間：用地買収中））</td><td>今後も継続</td><td>整備課</td></tr>
<tr><td rowspan="12">交通安全施
設等の整備</td><td>歩道の整備</td><td colspan="5">視覚障がい者用誘導ブロックの改良（狛江駅北側・
和泉多摩川駅周辺・市道 30 号線歩道整備横断歩道
部・ふれあい側道・一中通り歩道部）</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課
整備課</td></tr>
<tr><td></td><td>年度</td><td>R3</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>視覚障がい者誘導
ブロック市施工路線数</td><td>0</td><td>8</td><td>1</td><td>2</td><td>1</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>歩車道の改良</td><td colspan="5">狛江駅周辺段差解消整備
自転車ネットワーク計画の策定（H30）</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課
整備課</td></tr>
<tr><td></td><td>年度</td><td>R3</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>自転車ナビマーク設置(m)</td><td>814</td><td>1,400</td><td>2,044</td><td>1,831</td><td>1,105</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>道路照明の整備</td><td colspan="5">全 LED 灯のリース化（H29 完了）H30 以降は新設分</td><td>リース業者
による管理</td><td>道路交通課</td></tr>
<tr><td></td><td>年度</td><td>R3</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>LED 化数</td><td>24</td><td>35</td><td>41</td><td>50</td><td>12</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>防護柵等の整備</td><td colspan="5"></td><td>今後も継続</td><td>道路交通課</td></tr>
<tr><td></td><td>年度</td><td>R3</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>ガードレール設置数</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>道路標識の整備</td><td colspan="5">特に進捗なし</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課</td></tr>
<tr><td>区画線の整備</td><td colspan="5">グリーンベルトの整備（更新）</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課</td></tr>
<tr><td></td><td>年度</td><td>R3</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>区画線延長（m）</td><td>595</td><td>222</td><td>0</td><td>59</td><td>166</td><td></td><td></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>個別施策</th><th>主な事業の内容</th><th>実績</th><th>課題・今後の方針</th><th>担当</th></tr>
<tr><td rowspan="2">交通安全施設等の整備</td><td>道路反射鏡の整備</td><td><table><tr><th>年度</th><th>R3</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th><th>R7</th></tr><tr><td>道路反射鏡設置数</td><td>12</td><td>8</td><td>5</td><td>2</td><td>2</td></tr></table></td><td>今後も継続</td><td>道路交通課</td></tr>
<tr><td>カーブ地点の改良</td><td>特に進捗なし</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課</td></tr>
<tr><td rowspan="5">良好な道路環境の整備</td><td>不法占用物の撤去等</td><td>道路パトロール（月に数回実施）<table><tr><th>年度</th><th>R3</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th><th>R7</th></tr><tr><td>違反屋外広告除去数</td><td>1,145</td><td>1,018</td><td>1,136</td><td>734</td><td>304</td></tr></table></td><td>今後も継続</td><td>まちづくり推進課</td></tr>
<tr><td>信号機・標識の改良※</td><td>「LED信号等設置数」については、H28内に全LED信号機に切り替え完了<table><tr><th>年度</th><th>R3</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th><th>R7</th></tr><tr><td>標識の改良数</td><td>58</td><td>34</td><td>31</td><td>15</td><td>53</td></tr><tr><td>LED 信号等設置数</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td><td>－</td></tr></table></td><td>今後も継続</td><td>調布警察署</td></tr>
<tr><td>道路の緑化推進</td><td>街路樹適正管理（年に 34 路線委託剪定）</td><td>樹木医診断、診断結果による植替えと併せ今後も継続</td><td>道路交通課</td></tr>
<tr><td>電線類の地中化推進</td><td>都市計画道路整備中（調布３･４･16 号（電中研前））
無電柱化推進計画の策定（H31）
市 33 号線無電柱化予備設計の実施（R2）</td><td>道路整備と併せ今後も継続</td><td>道路交通課
整備課</td></tr>
<tr><td>違法駐車防止対策の推進</td><td>見回りの実施（H28 以降は毎日実施）</td><td>今後も継続</td><td>調布警察署</td></tr>
</table>

※「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。

<table>
<tr><th>分野別
施策２</th><th colspan="3">交通安全意識の普及・啓発</th><th></th></tr>
<tr><th>個別施策</th><th colspan="2">主な事業の内容</th><th>実績</th><th>課題・今後の方針</th><th>担当</th></tr>
<tr><td rowspan="6">交通安全教育の推進</td><td rowspan="3">学校等における交通安全教育</td><td>幼児</td><td>保育士を含む親子交通安全研修会の実施（R５）
市民協働による冊子の配布
交通安全教室用具の貸出実施</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課
調布警察署</td></tr>
<tr><td>小学生</td><td>各学校での自転車教室の実施
市民協働による冊子の配布（再掲）
<table><tr><th>年度</th><th>R3</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th><th>R7</th></tr><tr><td>自転車免許証配布数</td><td>０</td><td>０</td><td>０</td><td>０</td><td>０</td></tr></table></td><td>今後も継続</td><td>道路交通課
調布警察署</td></tr>
<tr><td>中学生</td><td>おおよそ年２校ずつスケアードストレイトの実施
市民協働による冊子の配布（再掲）</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課
調布警察署</td></tr>
<tr><td rowspan="3">地域社会や家庭における交通安全教育</td><td>職場　地域</td><td>子ども交通安全のつどいの開催
交通安全体験会（和泉多摩川駅周辺）の実施</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課
調布警察署</td></tr>
<tr><td>高齢者</td><td>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
市民協働による冊子の配布（再掲）</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課
調布警察署</td></tr>
<tr><td>家庭</td><td>市内小学校・中学校へのチラシ配布
市民協働による冊子の配布（再掲）</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課
調布警察署</td></tr>
<tr><td colspan="2">交通安全教育センター等の活用</td><td>市ホームページによる周知
民間教習所等による交通安全教室の実施</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課
調布警察署</td></tr>
<tr><td colspan="2">横断歩行者の安全確保に関する教育</td><td>警視庁騎馬隊による交通事故防止のための交通安全教育の実施（R３）</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課
調布警察署</td></tr>
<tr><td colspan="2">「新しい日常」に対応した交通安全教育</td><td>市公式の SNS を活用した広報啓発活動</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課</td></tr>
<tr><td rowspan="3">普及・啓発活動の推進</td><td colspan="2">交通安全運動の推進</td><td>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）</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課
調布警察署</td></tr>
<tr><td colspan="2">広報活動の充実</td><td>広報車による広報活動（交通安全運動中）
市 HP トップ画、市広報を通じた広報活動
デジタルサイネージの活用（市内数箇所）</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課
調布警察署</td></tr>
<tr><td colspan="2">飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立</td><td>酒類提供店への啓発グッズの配布</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課
調布警察署</td></tr>
</table>

	二輪車運転者への交通安全教育	特に進捗なし	今後も継続	道路交通課 調布警察署
	薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進	各種イベントで反射材を用いた啓発品の配布	今後も継続	道路交通課 調布警察署
	「携帯電話等のながら操作の危険性」の周知	市民協働による冊子の配布（再掲） スケアードストレイト実施時に実演による周知	今後も継続	道路交通課 調布警察署
	通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等	注意喚起立て看板・反射プレート等の表示による啓発の実施	今後も継続	道路交通課
	自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の促進	リーフレットの配布 スケアードストレイト実施時に実演による周知	今後も継続	道路交通課 調布警察署

※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。

<table>
<tr><td>分野別
施策３</td><td colspan="6">道路交通秩序の維持</td><td></td></tr>
<tr><td>個別施策</td><td>主な事業の内容</td><td colspan="5">実績</td><td>課題・今後の方針</td><td>担当</td></tr>
<tr><td rowspan="2">駐車違反車両の対策</td><td>駐車対策の推進</td><td colspan="5">まちづくり条例に係る開発等による駐車場の設置
広報・HP での狛江駅北口地下駐車場の利用促進
狛江駅北口地下駐車場二輪スペース増床（H31・R3）</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課</td></tr>
<tr><td>広報･啓発活動の推進</td><td colspan="5">注意喚起立て看板・反射プレート等の表示による啓発の実施</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課</td></tr>
<tr><td rowspan="3">放置自転車防止の対策</td><td>駅前放置自転車クリーンキャンペーン</td><td colspan="5">年１回の機会に併せ、狛江駅周辺による周知
午後の自転車等撤去の強化（H29）
デジタルサイネージの活用（市内数箇所）
<table><tr><td>年度</td><td>R3</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td></tr><tr><td>自転車撤去台数</td><td>222</td><td>169</td><td>180</td><td>185</td><td>211</td></tr></table></td><td>今後も継続</td><td>道路交通課</td></tr>
<tr><td>広報･啓発活動の推進</td><td colspan="5">実態に合わせた広報・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
駐輪場ガイドの作成・配布</td><td>今後も継続</td><td>道路交通課</td></tr>
<tr><td>自転車駐輪場の整備</td><td colspan="5">民間による駐輪場の整備（狛江駅南側）（H29）
自転車等駐車対策協議会での検討</td><td>必要に応じて
今後も継続</td><td>道路交通課</td></tr>
</table>

交通違反の指導・取締りの強化	重大事故に直結する交通違反の指導・取締り活動の推進 二輪車対策の推進 自転車対策の推進 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 暴走族の取締り 整備不良車両等の取締り 飲酒運転への指導・取締りの強化 通学路等における指導取締り		今後も継続	調布警察署

※「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。

※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。

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	担当
自動車の安全運転の確保	交通安全講習会の実施	年２回市民向け（高齢者含む）の実施 高齢者自主返納者への特典事業の実施（H29～） デジタルサイネージの活用（市内数箇所）					今後も継続	道路交通課 調布警察署
		年度	R3	R4	R5	R6	R7	
		高齢者自主返納者特典申請数	148	131	89	103	100	
	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	道路交通課
自転車の安全利用の確保	自転車安全利用の促進	自転車安全利用五則の周知（チラシの配布、市 HP 等） 自転車安全利用キャンペーンの実施					今後も継続	道路交通課 調布警察署
	自転車安全教室等の推進	スケアードストレイトの実施					今後も継続	道路交通課 調布警察署
		年度	R3	R4	R5	R6	R7	
		開催数	3	2	3	3	2	
	TS マーク付帯保険事業の推進	TS マーク付帯保険加入助成券の配布（R3～）					今後も継続	道路交通課 調布警察署
		年度	R3	R4	R5	R6	R7	
		助成券配布枚数	97	184	214	116	92	
		助成券使用枚数	6	8	4	1	2	
	自転車安全利用五則の普及	市ホームページによる周知 駐輪場ガイドの作成・配布（H30）					今後も継続	道路交通課 調布警察署

<table>
<tr><td></td><td>自転車用ヘルメットの着用促進</td><td>スケアードストレイトの実施・リーフレットの配布
自転車ヘルメット購入費助成制度開始（R5）
（R5のみ、4～9月末 13 歳未満対象）
※R7のみ、予算件数 500 件（予算額到達）
<table><tr><th>年度</th><th>R3</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th><th>R7</th></tr><tr><td>自転車ヘルメット購入費助成件数</td><td>－</td><td>－</td><td>1,011</td><td>892</td><td>508</td></tr></table></td><td>令和７年度で終了</td><td>道路交通課
調布警察署</td></tr>
</table>

※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。

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	担当
救助体制の充実		市内公共施設ＡＥＤ設置箇所を掲載した防災ガイドを全戸配布（随時更新） 消防団に救助用破砕器具（レッドワン）、エンジンカッター等の救助資機材を配備する等救助体制を強化	今後も継続	安心安全課
応急手当等の普及啓発の推進		市民対象の救命講習会を年５回開催	今後も継続	安心安全課
救急車の適正利用の促進		チラシ・広報・市ホームページ・安心安全通信に掲載	今後も継続	安心安全課

※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。

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	担当
被害者救済制度の普及	交通災害共済制度の加入促進	申込書全戸配布（東京市町村総合事務組合実績） 広報・市ホームページの掲載、日曜窓口での受付 各イベントでの周知（市民まつり、高齢者福祉大会等） <table><tr><th>年度</th><th>R3</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th><th>R7</th></tr><tr><td>加入者数</td><td>7,609</td><td>7,616</td><td>7,447</td><td>7,631</td><td>7632</td></tr></table>	今後も継続	道路交通課
	民間損害賠償保険への加入促進	市ホームページの掲載	今後も継続	道路交通課
交通事故相談窓口の設置及び周知		広報による相談窓口の紹介 <table><tr><th>年度</th><th>R3</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th><th>R7</th></tr><tr><td>相談件数</td><td>15</td><td>14</td><td>23</td><td>13</td><td>13</td></tr></table>	今後も継続	秘書広報室

※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。

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	担当
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 緊急輸送道路の確保 交通規制 帰宅困難者への対策 公共交通機関の復旧状況等の把握と情報提供 停電対策	「狛江市地域防災計画」（令和７年修正）において、総則・災害予防・災害対応・災害復興の各部構成ごとに、それぞれ実施者を明確にし、実施内容を位置づけている。	今後も継続 ※「狛江市地域防災計画」に基づくものとし、本計画では、災害発生時の内容のみ	安心安全課

※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。

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	稲垣　具志	条例第３条委員 条例第５条 （会長）	東京都市大学建築都市デザイン学部准教授
副会長	三野　勝博	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	新井　卓地	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	岩﨑　幸恵	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	関根　由美子	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
委員	小川　克美	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	井上　恭維	条例第３条委員 （公募による市民）	市民
委員	松倉　淳之介	条例第３条委員 （市教育委員会関係者）	指導室長
委員	松本　淳	条例第３条委員 （市職員）	整備課長
委員	松井　崇	条例第３条委員 （市職員）	安心安全課長
委員	松野　貴洋	条例第３条委員 （市職員）	道路交通課長

任期：令和８年６月１日から令和 10 年５月 31 日まで

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
令和８年 第１回 交通安全対策会議	令和８年６月 29 日	・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 ・狛江市交通安全計画（案）について
令和８年 第２回 交通安全対策会議	令和８年８月 20 日	・狛江市交通安全計画（案）について ・市民説明会及びパブリックコメントの実施について

５　用語解説

（※本文掲載順となります）

＊１　歩行者利便増進道路（通称「ほこみち」）

道路空間を歩行者中心に再編し、滞留や賑わいを生むための制度。道路占用の基準が緩和され、ベンチ等を柔軟に設置できる。

＊２　自転車の交通反則通告（通称「青切符」）制度

警察官が確認した一定の交通違反に対し、反則金を納付することで刑事手続きに移行せず、処理できる制度。対象年齢は 16 歳以上で、信号無視・一時不停止等の反則行為に対する取締りが規定されている。迅速な処理と実効性のある責任追及を目的とする。

＊３　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。

＊４　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のみのグリーンラインもある。

＊５　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。