

# 小金井市交通安全計画

令和4年度～令和8年度

## ～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

小 金 井 市

小金井市交通安全推進協議会

## 小金井市交通安全計画策定にあたって

小金井市は、市民の交通安全を願って、昭和37年に「交通安全都市宣言」を行い、以来交通環境の整備を図り、交通事故防止に関係機関一体となって努めてまいりました。その結果、皆様のご理解とご協力により令和2年までの交通事故件数及び死傷者数は減少傾向であり、交通事故防止に取り組まれた成果であると認識しております。

しかしながら昨今、滋賀県大津市や千葉県八街市の事故により、保育園児や小学生児童が巻き込まれる痛ましい事故が発生しており、このような交通災害による被害を発生させないようにしていくためには、引き続き、関係機関の皆様並びに市民の皆様の更なるご理解とご協力をお願いしたいと考えております。

小金井市交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づき、交通事故や交通災害から市民の生命、身体及び財産を守り、安全かつ快適な市民生活を送りたいという市民の皆様の願いに応えるべく、令和4年度から令和8年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策大綱について定めたものです。

本計画では、重大事故の発生要因ともなり、特に問題視されている自転車の安全利用の推進を最重点課題とし、その他各種施策と合わせ、交通事故のない安全で安心して暮らせるまちづくりを目指します。

また、本計画を達成するためには、関係機関の更なるご協力もさることながら、市民の皆様一人ひとりが交通安全に対する意識を新たにし、ご家庭、職場、学校等で話し合っただくことが不可欠であると考えております。引き続き、皆様の深いご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

令和4年3月

小金井市長

西岡真一郎



## 小金井市交通安全計画 目次

<b>第1章 計画策定の趣旨</b>	1
<b>第2章 交通事故等の概況</b>	1
1 市の交通概況	1
2 交通事故の現状	3
<b>第3章 交通安全計画の目標と成果</b>	7
1 前回の交通安全計画における達成状況	7
2 本計画の目標	7
<b>第4章 交通安全施策の方向</b>	8
1 最重点課題	8
2 最重点課題の対策	8
(1) 自転車の安全利用の推進	8
3 重点課題	10
4 重点課題の対策	10
(1) 重点課題1 ～高齢者及び子どもの交通安全の確保～	
【高齢者の交通安全の確保】	10
【子どもの交通安全の確保】	11
(2) 重点課題2 ～二輪車の安全対策の推進～	13
(3) 重点課題3 ～飲酒運転等の根絶～	13
<b>第5章 分野別施策</b>	15
1 道路交通環境の整備	15
2 交通安全意識の啓発	16
3 道路交通秩序の維持	20
4 救助・救急体制の整備	20
5 被害者の支援	21
6 災害に備えた道路交通環境の整備等	21
<b>第6章 計画の推進</b>	22
1 行政機関	22
2 民間活力の結集	22

## 第1章 計画策定の趣旨

本市では、悲惨な交通事故を未然に防ぎ、市民の生命と財産の安全を守り、平和で明るい生活を確立することを目的として、昭和37年に交通安全都市を宣言し、以降、交通事故等の撲滅に資する取組を推進しているところです。

市内の交通事情は、「JR中央本線連続立体交差事業」はじめ、「武蔵小金井駅南口市街地再開発事業」、「東小金井駅北口土地区画整理事業」といったプロジェクトが進められたことにより、大きなまちづくりの転機を迎え、これに伴い交通広場の整備や道路整備も行われ、交通の流れにも変化が見られます。

本計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条の規定に基づき東京都において第11次東京都交通安全計画（令和3年4月東京都交通安全対策会議）が示され、これを基調とし、令和4年度から令和8年度までを計画期間として策定するものであり、過去の交通安全対策と諸施策の推移、その成果を踏まえ、より効果的で実践的な交通安全対策の計画的な推進を図るとともに、上記の交通状況等も踏まえつつ、市内の交通事故や交通災害の防止に関する総合的かつ長期的な施策を確立し、関連する諸計画との整合性を図りながら推進していくものです。

## 第2章 交通事故等の概況

### 1 市の交通概況

本市は、東西約4.1km、南北約4.0km、面積11.30km<sup>2</sup>で、東京都のほぼ中央、都心から約25km西方に位置しています。

市域を通る幹線道路は、五日市街道、連雀通り、東八道路が東西に、小金井街道、新小金井街道が南北に、合計5本の都道を有し、それに市道が接続し市内の道路網を形成しています。

電車網については、市の中央を東西にJR中央本線が走り、市の南東部に西武多摩川線が走っています。

平成28年から令和2年において、本市の人口や運転免許証保有者は微増傾向にあるものの、自動車保有台数は微減傾向にあり、高齢化や若者の車離れ、公共交通機関や自転車への転換等、社会全体のライフスタイルの変化が考えられます。

一方、JR高架化に伴い、市内の踏切が解消されたことや大規模商業施設の設置等により、市外からの車両流入も考えられ、市内幹線道路の自動車交通量の増大により都道が混雑し、この混雑を避けるため市道等の生活道路を通過する車両数が増大していることも事実です。

表1 市の人口の推移（各年1月1日現在）

年	区分	世帯数 (世帯)	人 口						
			A 男 (人)	B 女 (人)	C 合計 (人) (A + B)	65歳以上		15歳以下※	
						(人)	Cに占める割合 (%)	(人)	Cに占める割合 (%)
H 2 8		58,011	58,439	59,539	117,978	24,395	20.7	14,094	11.9
H 2 9		58,829	59,073	60,286	119,359	24,869	20.8	14,396	12.1
H 3 0		59,548	59,420	60,848	120,268	25,266	21.0	14,521	12.1
R 元		60,367	59,955	61,488	121,443	25,662	21.1	14,754	12.1
R 2		61,070	60,338	61,968	122,306	25,860	21.1	15,011	12.3

※0～14歳

資料：市HP

表2 市内の運転免許証保有者数（各年12月末現在）

年	区分	総数 (人)	男 (人)	女 (人)	人口に対する 保有率 (%)
H 2 8		72,657	41,185	31,472	61.6
H 2 9		73,107	41,243	31,864	61.2
H 3 0		73,877	41,489	32,388	61.4
R 元		74,366	41,648	32,718	61.2
R 2		75,392	42,083	33,309	61.6

資料：警視庁交通年鑑

表3 市内の自動車等の保有台数（各年12月末現在）

(単位：台)

年	区分	総数	バス	乗用車	貨物車	特殊 用途車	特殊車	二輪車	ミニカー
H 2 8		34,489	74	26,042	2,682	413	139	5,076	63
H 2 9		35,854	73	26,964	3,234	429	136	4,954	64
H 3 0		35,658	73	26,884	3,214	433	133	4,855	66
R 元		35,559	72	26,878	3,211	434	134	4,761	69
R 2		35,525	70	26,848	3,217	451	134	4,737	68

資料：警視庁交通年鑑

表4 市の道路概況

年度 \ 区分	道路実面積 (㎡)	道路実延長 (m)	平均道路幅員 (m)
H 2 8	788,830	160,171	4.9
H 2 9	790,955	160,687	4.9
H 3 0	791,393	160,776	4.9
R 元	792,407	160,969	4.9
R 2	792,933	161,074	4.9

資料：道路管理課調査

## 2 交通事故の現状

東京都内の交通事故発生件数は、平成12年の92,241件をピークに、関係機関のたゆまない努力が奏功して毎年ほぼ着実に減少しております。

令和2年中の都内の交通事故発生件数は25,642件で、死亡者数155人、負傷者数28,888人であり、5年前の平成28年比では交通事故発生件数が6,770件の減、死亡者数4人の減、負傷者数8,940人の減となりました。また、市内での交通事故発生件数は154件、死亡者数0人、負傷者数170人で、同様に5年前比では交通事故発生件数が37件の減、死亡者数1人の減、負傷者数58人の減となりました。都内・市内とも交通事故の増加には歯止めがかかっている状況と言えます。（※4頁、表5・6参照）

しかしながら、依然として厳しい交通情勢に変わりはなく、令和2年中の交通事故のうち、65歳以上の高齢者の交通事故死傷者数が33人で全体の19.4%、15歳以下の子どもの交通事故死傷者数が13人で全体の7.6%、二輪車における死傷者数が23人で全体の13.5%、自転車における死傷者数は72人で全体の42.4%となっています。（※5頁、表7参照）

このことから、市では、自転車をはじめ、高齢者、子ども、二輪車に対する交通安全対策をとることが特に重要であると考えています。

表5 東京都内の交通事故発生件数等（各年12月末現在）

年	区分	事故件数 (件)	死亡者 (人)	負傷者 (人)	人口10万人当たりの死傷者数	
					死亡者(人)	負傷者(人)
H 2 8		32,412	159	37,828	1.17	277.2
H 2 9		32,763	164	37,994	1.19	276.2
H 3 0		32,590	143	37,443	1.03	270.2
R 元		30,467	133	34,777	0.95	249.3
R 2		25,642	155	28,888	1.11	206.9

資料：警視庁交通年鑑

表6 市内の交通事故発生件数等（各年12月末現在）

年	区分	事故件数 (件)	死亡者 (人)	負傷者 (人)	合計
					(人)
H 2 8		191	1	228	229
H 2 9		204	0	224	224
H 3 0		185	0	206	206
R 元		158	0	173	173
R 2		154	0	170	170

資料：警視庁交通年鑑

表7 市内の高齢者（65歳以上）、子ども（15歳以下）、二輪車、自転車の死傷者数と全死傷者数に対する割合（各年12月末現在）

区分 年	65歳以上		15歳以下		二輪車		自転車	
	死傷者 (人)	%	死傷者 (人)	%	死傷者 (人)	%	死傷者 (人)	%
H 2 8	30	13.1	17	7.4	28	12.2	86	37.6
H 2 9	42	18.8	14	6.3	34	15.2	86	38.4
H 3 0	38	18.4	19	9.2	23	11.2	94	45.6
R 元	31	17.9	14	8.1	32	18.5	72	41.6
R 2	33	19.4	13	7.6	23	13.5	72	42.4

資料：警視庁交通年鑑

表8 市内の交通事故年齢別死傷者数（各年12月末現在）

(単位：人)

区分 年		子ども			中学卒 ~19歳	20歳 代	30歳 代	40歳 代	50歳 代	60~ 64歳	65歳 以上	合計
		幼児	小学生	中学生								
H28	死亡者	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	負傷者	4	9	4	12	45	32	51	31	10	30	228
	合計	4	9	4	12	45	32	51	31	11	30	229
H29	死亡者	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者	3	9	2	12	34	30	44	36	12	42	224
	合計	3	9	2	12	34	30	44	36	12	42	224
H30	死亡者	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者	5	10	4	16	33	27	37	29	7	38	206
	合計	5	10	4	16	33	27	37	29	7	38	206
R元	死亡者	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者	5	6	3	14	21	27	36	24	6	31	173
	合計	5	6	3	14	21	27	36	24	6	31	173
R2	死亡者	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者	4	8	1	10	17	20	35	29	13	33	170
	合計	4	8	1	10	17	20	35	29	13	33	170

資料：警視庁交通年鑑



表9 市内の路線別交通事故発生件数（各年12月末現在）

(単位：件)

路線		年					
		H22	H28	H29	H30	R元	R2
都道	連雀通り	29	13	19	11	12	12
	小金井街道	43	26	26	10	11	12
	東八道路	26	24	25	24	13	13
	行幸通り	5	0	0	0	2	0
	五日市街道	18	9	4	11	3	6
	国分寺街道	3	2	0	0	1	1
	新小金井街道	43	19	33	20	22	27
合計		167	93	107	76	64	71
市道、私道		183	98	97	109	94	83
総合計		350	191	204	185	158	154

資料：小金井警察署調査

表10 市内の地域別交通事故発生件数（各年12月末現在）

(単位：件)

地域		年					
		H22	H28	H29	H30	R元	R2
東町		29	18	19	15	9	17
梶野町		13	10	12	15	20	13
関野町		12	4	3	9	3	3
緑町		25	11	9	22	11	9
中町		23	14	16	11	8	8
前原町		71	39	43	33	29	26
本町		69	41	30	27	36	27
桜町		16	9	15	10	2	7
貫井北町		43	19	26	19	17	19
貫井南町		49	26	31	24	23	25
合計		350	191	204	185	158	154

資料：小金井警察署HP

## 第3章 交通安全計画の目標と成果

### 1 前回の交通安全計画における達成状況

市内の交通事故発生件数については、4頁の表6に記載のとおり平成29年に微増はあったものの、それ以降は減少傾向にあることや、交通事故に伴う死傷者数については、平成28年以降着実に減少しております。

これは、市民・事業所・行政等が一体となって各種施策を展開し、交通事故防止に取り組んだ結果であり、下記に示すとおり、前計画で掲げた目標を達成することができたと考えます。

※ 前回の小金井市交通安全計画における目標及び達成状況

★ 令和2年度までに、死傷者数を平成27年の死傷者である244人から3割以上減少させることを目指します。

⇒ 令和2年は170人であり、達成      ( $244 \times 0.7 = 170.8$ )

### 2 本計画の目標

過去5年間の交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、依然として自転車における交通事故の割合が高い状況にあります。今後も悲惨な交通事故を未然に防ぎ、市民の生命、身体及び財産を守り、安全で安心して暮らせるまちづくりを目指すためには、さらなる交通安全対策を推進していく必要があります。そのため、今後5年間の目標を下記のとおり設定することとします。

- 1 令和8年度までに、死傷者数を令和2年の死傷者数である170人から3割以上減少させることを目指します。(死傷者数119人以下を目標とします。)  
(※4頁、表6参照)
- 2 令和8年度までに、自転車に関与する事故における自転車関与率を令和2年の50%から10%以上減少させることを目指します。(自転車関与率40%以下を目標とします。)(※9頁、表11参照)

## 第4章 交通安全施策の方向

### 1 最重点課題

本計画の目標でも掲げているとおり、交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、自転車関与事故の占める割合が非常に高い水準となっています。市内の平成27年中の交通事故総件数における自転車関与事故の占める割合の38.5%に対し、9頁の表11に示してある平成28年から令和2年までの実績は増加傾向にある状況となっています。

第11次東京都交通安全計画において、重視すべき主な取組として、2番目に「自転車の安全利用の推進」を掲げていることや、上記記載の状況を踏まえると、前計画に引き続き、特に取り組むべき最重点課題として、【自転車の安全利用の推進】を掲げ、また併せて、問題視されている自転車利用者のルールやマナーの改善対策も含め、関係機関が一体となり総合的な対策を推進します。

### 2 最重点課題の対策

#### (1) 自転車の安全利用の推進

##### ① 自転車安全利用の推進の必要性

自転車は、環境にやさしく身近で便利な乗り物として多くの市民が活用しています。特に、平成23年3月11日に発生した東日本大震災以降、非常時でも有効な移動手段として注目されています。

また、高齢者や若者の車離れ、昨今のコロナ禍の影響により、公共交通機関（電車、バス等）を避けるなどの理由から、自転車利用者は増加するものと予想しております。

このような状況の中、自転車乗車中の交通事故は都内及び市内とも高水準で推移している現状や、自転車利用者の増加に伴い、自転車に起因する事故が増加することが考えられることから、自転車の交通安全対策を図ることは重要な課題です。

##### ② 自転車安全利用のための施策

自転車の交通安全対策を推進するためには、自転車走行空間を含む道路交通環境の整備や交通安全教育、意識啓発、その他放置自転車対策や自転車駐車場整備等、総合的な対策が必要となります。

なお、施策の詳細は、第5章分野別施策の中で記載しています。

##### ③ 市民の皆様の役割

- 家庭、職場等で自転車の交通ルール、マナー、駐輪方法、交通事故の加害者側

になったときの責任等について、再度考えてください。

- 自転車安全講習会等へ積極的に参加してください。
- 普段から自転車の整備点検をしてください。

表 1 1 市内の自転車関与事故件数（各年 1 2 月末現在）

年	区分	事故件数	自転車関与事故件数	自転車関与率
		(件)	(件)	(%)
H 2 8		191	84	44.0
H 2 9		204	90	44.1
H 3 0		185	99	53.5
R 元		158	75	47.5
R 2		154	77	50.0

資料：警視庁 H P

表 1 2 市内の自転車乗車中交通事故年齢別死傷者数（各年 1 2 月末現在）

(単位：人)

年	区分	子ども			中学卒	25歳～	40歳～	65歳～	75歳	合計
		幼児	小学生	中学生	～25歳	39歳	64歳	74歳	以上	
H 2 8	死亡者	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	負傷者	3	6	4	13	14	28	9	8	85
	合計	3	6	4	13	14	29	9	8	86
H 2 9	死亡者	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者	0	5	2	19	10	32	9	9	86
	合計	0	5	2	19	10	32	9	9	86
H 3 0	死亡者	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者	3	3	3	20	19	24	9	13	94
	合計	3	3	3	20	19	24	9	13	94
R 元	死亡者	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者	1	1	2	19	13	24	7	5	72
	合計	1	1	2	19	13	24	7	5	72
R 2	死亡者	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者	2	7	1	7	16	23	7	9	72
	合計	2	7	1	7	16	23	7	9	72

資料：警視庁交通年鑑

### 3 重点課題

重点課題として

- (1) 高齢者及び子どもの交通安全の確保
- (2) 二輪車の安全対策の推進
- (3) 飲酒運転等の根絶  
を推進します。

### 4 重点課題の対策

- (1) 重点課題1 ～高齢者及び子どもの交通安全の確保～

#### 【高齢者の交通安全の確保】

##### ① 高齢者の交通安全確保の必要性

少子高齢化により、今後の高齢者の社会への貢献が大きく期待されています。その一方で高齢者は、個人差はあるものの、加齢に伴い視力や運動機能等の低下が考えられること、また、豊富な経験に基づく油断等により、交通事故の要因となり得るものが若い世代に比べ多くなっています。高齢者の交通事故は、その多くが歩行中や自転車乗車中に発生しています。これらの事故を防ぐことが、これからの住みよいまちづくりには不可欠であると考えます。

##### ② 高齢者の交通安全の確保のための施策

###### ア 高齢者に優しい交通環境の提供

歩行中、自転車乗車中の高齢者の安全を確保するため、道路のバリアフリー化や改良、また、歩道等の放置自転車の撤去や反射材の普及、夜間・薄暮時（日没の前後それぞれ1時間）交通安全対策と街路灯の照度アップ等、高齢者に優しい交通環境の提供を推進します。

###### イ 高齢運転者に対する交通安全対策

昨今、高齢運転者による自動車事故が多発しており、自らが交通事故の加害者となるケースが増えています。悲惨な交通事故を無くすために更新時講習や免許証返納及び運転経歴証明書制度の周知を図ります。

## ウ 市民参加型の交通安全教育等

高齢者自らの身体機能等や交通安全について再認識していただくため、各種キャンペーン、講習、会合等あらゆる機会を通じて、高齢者への交通安全意識の普及啓発に努めます。

### ③ 市民の皆様への役割

- 夜間・薄暮時はドライバーから良く見える明るい服装や反射材を付けましょう。
- 加齢に伴う身体機能変化を認識し、安全運転の意識を再確認してください。
- 参加・体験・実践型の交通安全講習会等へ積極的に参加してください。

表 1 3 市内の高齢者（65歳以上）の交通事故状況別死傷者数（各年12月末現在）

(単位：人)

区分 年	歩行中	自転車 運転中	その他	内 訳		
				死亡者	負傷者	合計
H 2 8	8	17	5	0	30	30
H 2 9	7	18	17	0	42	42
H 3 0	7	22	9	0	38	38
R 元	6	12	13	0	31	31
R 2	5	16	12	0	33	33

資料：警視庁交通年鑑

### 【子どもの交通安全の確保】

#### ① 子どもの交通安全確保の必要性

少子化がますます進行していく中、次世代を担う子ども達のかげがえのない命を交通事故から守ることは、親、地域、行政等が一体となって推進しなければならない重要課題です。

#### ② 子どもの交通安全確保のための施策

関係機関と協力し、子ども達が正しい交通ルール、マナーを学び、また、自ら危険を予測し回避する能力や安全に行動することができる判断力の育成を行うための体験型の交通安全教室を実践し、交通安全意識の高揚を図ります。また、家庭や学校等で交通安全について十分教育するとともに、二人乗りや無灯火の自転車に乗っている子どもを見かければ地域の人や注意し、車両の運転者等は歩行者、自転車等に思いやりを持って運転するなどして、交通事故防止に関係者が一丸となって協力し合うことを呼びかけます。そのためには、広報啓発活動の充実・強化が欠かせま

せん。

③ 市民の皆様の役割

- 家庭、地域、社会全体で子どもに対して交通ルール、マナー、道路上の危険、万が一事故が起きたときの責任、自転車の整備等について教育し、話し合う場を持ってください。
- 保護者は勿論、周囲の大人がまず子ども達の手本となるよう、日常生活の中で模範的な行動を取ってください。
- 幼児を自転車に乗せる際は、幼児用ヘルメットを着用させてください。

表14 市内の子ども（中学生以下）の交通事故状況別死傷者数（各年12月末現在）

(単位：人)

区分 年	歩行中	自転車 運転中	その他	内 訳		
				死亡者	負傷者	合計
H28	2	9	6	0	17	17
H29	5	7	2	0	14	14
H30	10	6	3	0	19	19
R元	7	3	4	0	14	14
R2	3	9	1	0	13	13

資料：警視庁交通年鑑

表15 市内の子どもの交通事故発生状況（各年12月末現在）

区分 年	幼 児		小学生		中学生		合 計	
	件数 (件)	死傷者 (人)	件数 (件)	死傷者 (人)	件数 (件)	死傷者 (人)	件数 (件)	死傷者 (人)
H28	0	4	7	9	4	4	11	17
H29	2	3	8	9	3	2	13	14
H30	2	5	10	10	6	4	18	19
R元	1	5	5	6	3	3	9	14
R2	3	4	8	8	1	1	12	13

資料：警視庁交通年鑑

## (2) 重点課題2 ～二輪車の安全対策の推進～

### ① 二輪車の安全対策推進の必要性

二輪車は、手軽で便利である一方、むき出しの体で他の車両と一緒に通行することから、生命の危険が伴う大きな事故になる可能性が高い乗り物です。令和2年度の都内の二輪車乗車中の交通事故死者数の割合は、全死者数の約4分の1を占めており、歩行者の次に多く、都内における交通事故の大きな特徴となっています。二輪車の事故を防止することは重要な課題のひとつと考えます。

### ② 二輪車の安全対策推進のための施策

#### ア 道路交通環境の整備

事故多発地点等に重点を置いた再点検、路面の改良、街路灯の照度アップ、道路標識の整備等、必要な措置を行います。

#### イ 交通安全意識の啓発

市民に対して、警視庁が行っている各種二輪車安全教室の周知に努めます。

#### ウ 交通実態に即した指導と取締りの要請

関係機関に要請し、事故多発路線、幹線・準幹線道路等の路線を重点に危険性、迷惑性の高い違反の指導取締りを実施し、安全運転意識の高揚を図ります。

### ③ 市民の皆様の役割

- 地域、職場、学校等で二輪車によるスピードを出し過ぎ、急な進路変更、すり抜けなど、危険な走行をしないよう呼び掛けるとともに、二輪車の危険性や命の大切さについて話し合ひましょう。
- 二輪車の性能や自己の運転技量を過信することなく、カーブの手前では十分に速度を落とすなど、安全運転を心掛けましょう。
- 被害を軽減するためのヘルメットの正しい装着や、胸部・腹部を守るプロテクターを着けて身体を守りましょう。

## (3) 重点課題3 ～飲酒運転等の根絶～

### ① 飲酒運転等の根絶の必要性

都内の飲酒運転による事故は、近年は減少傾向ではあるものの、根絶には至っておりません。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ことが多く、飲酒運転中の事故の致死率は事故全体の致死率より高くなっています。そのため、関係機関と連携した普及啓発を推進するとともに、悪質で危険な運転に重点を置いた指導・取締り活動を行うことが必要であると考えます。



また、最近では危険ドラッグ等の薬物を使用した事故も発生しており、根絶に向けて推進していきます。

## ② 飲酒運転の根絶のための施策

### ア 規範意識の確立

飲酒運転の危険性や、飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知するため、各広報媒体を活用した広報啓発を推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類提供飲食店等と連携して「ハンドルキーパー運動」の普及浸透に努めるなど、飲酒運転を許さない社会環境づくりに取り組み、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

#### ※ ハンドルキーパー運動

自動車を使ってグループで酒類提供飲食店に行く場合、グループ内において酒を飲まず、他の者を安全に自宅まで送る者（ハンドルキーパー）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動

### イ 各種キャンペーンでの周知

飲酒運転を根絶するための「飲酒運転させないT O K Y Oキャンペーン」を始め、全国交通安全運動や「T O K Y O交通安全キャンペーン」等の各種キャンペーンにて飲酒運転の根絶を訴えます。

### ウ 指導・取締りの強化

警察署（交通管理者）に対しては、交通実態に即した指導と取締りを要請し、飲酒運転や飲酒運転に起因する交通事故事件を検挙した際は、運転者に対する捜査にとどまらず、車両の所有者や飲酒場所、同乗者等に対する捜査を徹底し、車両等提供罪、酒類提供罪及び同乗罪のほか、教唆(きょうさ)・幫助(ほうじょ)行為の確実な立件に努めるよう要請していきます。

## ③ 市民の皆様の役割

- 飲酒による運転への影響や、事故を起こした場合の責任の重さについて話し合い、飲酒運転は極めて悪質な犯罪であることを認識しましょう。
- 車を運転することを知りながら酒を勧めたり、飲酒している人に車を貸したり、飲酒運転の車に同乗することも犯罪です。
- 「飲んだら乗らない・乗るなら飲まない」を絶対に守りましょう。
- 二日酔いも飲酒運転です。運転する前日は深酒を控えましょう。

### 1 道路交通環境の整備

道路環境を整備することは交通安全の第一歩であり、交通事故を未然に防ぐためのもっとも有効な手段の一つであります。特に市内に点在する市道は道路幅員が狭いところが多く、バリアフリーに配慮しつつ現状を踏まえた各種整備を展開する必要があります。

#### (1) 安全安心な市内道路の構築

##### ① 歩道の整備

安全で快適な市民生活と円滑な交通を確保するため、交通需要の分散を基本とした道路整備、計画的な歩道の整備と改善を進めます。

##### ② 交通事故防止対策の推進

特に歩行者及び自転車利用者を当事者とする交通事故を防止するため、過去に交通事故が発生した箇所を中心に注意喚起用啓発看板の設置、区画線や路面標示の塗り直し等、交通管理者と連携しながら対応していきます。

また、通学路交通安全点検を毎年度実施しており、引き続き、市、教育委員会、交通管理者、道路管理者及び保護者が連携し、通学路における定期的な点検等を行うことによって、通学路における児童の安全確保に向けた着実かつ効果的な取り組みを進めます。

#### (2) 交通安全施設等の整備

##### ① 街路灯の整備

街路灯は夜間における交通安全確保や円滑な移動を図り、また、防犯効果も兼ねている重要な施設であることから、持続可能な維持管理が求められます。平成30年に市内全域のLED化を実施したところであるが、今後も必要に応じた街路灯の設置を行うとともに、交通安全上の効果を高め、また、環境に配慮しながら効率的な維持管理を行います。

##### ② その他の交通安全施設等の整備

道路交通の安全と円滑化を図るため、市内の危険箇所を踏まえ、道路管理者や交通管理者と連携しながら、必要に応じてカーブミラーや道路標識等の設置及び維持管理を行います。

### (3) 自転車利用環境の総合的整備

#### ① 自転車走行空間の整備

これまで自転車走行空間の案内標識やサインなどが地域によって異なっていたものを、試行ではありますが統一することで歩行者や自転車利用者の通行すべき空間を明確にし、通行ルールに対する意識の向上を図るという目的で、東京都北多摩南部建設事務所を中心に関係各市が協働・連携し、「自転車利用共通ルール（案）」を作成し、導入しています。市内では、交通規制上自転車走行が可能な東八道路の歩道について、整備区域歩道内の一部を車道側に広げ、自転車・歩行者の路面標示や頭上のサインを導入しています。また、東大通りの車道の一部に自転車レーン（普通自転車専用通行帯）を整備し、交通標識等により自転車走行空間を明確化（左側一方通行）する取組を東京都北多摩南部建設事務所が実施しています。

市では、自転車走行は車道が原則の観点に立ちつつ、市内の道路状況等を考慮した上で、歩行者・自転車等が安全で安心して共存できる道路環境を推進するため、自転車レーンや自転車ナビマーク等の設置について検証及び関係機関と調整していく中で自転車利用環境の整備を推進します。

#### ② 自転車駐車場の整備

小金井市自転車等駐車場整備計画に基づき、計画上の目標台数に達しているものの、現在民間からの賃貸借にて業務運営している場所もあり、将来の賃貸借期間は不透明です。このことから、今後は恒久的な場所の確保に向け、鉄道事業者と協議しながら、高架下の空間利用における場所の確保及び整備を推進します。

## 2 交通安全意識の啓発

### (1) 段階的・体系的な交通安全教育の推進

#### ① 交通安全教育の推進

交通安全のきまりや安全な歩行と横断、自転車の安全な乗り方について体験型の交通安全教育を開催し、交通安全マナーのより一層の向上を図ります。現在、小金井警察署では、市内小学生に対し、信号の確認や横断歩道の渡り方等の歩行訓練教育や実際の公道を想定したコースの中で、正しい乗り方を学んで行く自転車交通安全教育を実施しており、また、一般市民を対象に随時自転車教室を行っています。なお、受講者には終了証を発行しています。市内中学生に対しては、スケアード・ストレイト的教育技法を用いたスタントマンによる自転車交通安全教育を継続して実施します。

市内高校生や大学生に対しては、通学などで自転車利用の機会が増えることから、東京都及び小金井警察署と連携しながら啓発も含めた効果的な交通安全教育を推進します。

表16 スタントマンによる自転車安全教育実施状況（過去5年間）

年度	区分	実施日	実施校	備考
H28		9月1日（木）	東中学校	
		10月21日（金）	緑中学校	
H29		10月5日（木）	小金井第二中学校	
		10月26日（木）	東京電機大中学・高校	市内私立学校にて実施
H30		10月11日（木）	小金井第一中学校	
		10月26日（金）	南中学校	
R元		10月11日（金）	東中学校	
		10月18日（金）	緑中学校	
R2		10月13日（火）	小金井第二中学校	
		中止	都立北高校	新型コロナウイルス対策のため

② 自転車の安全教育の推進

前述のスタントマンによる自転車安全教育の他、安全利用のルールやマナーを浸透させるため、子どもから高齢者まで様々な世代を対象とし、例年実施している【秋の全国交通安全運動市民の集い】にて自転車シミュレータを用いた交通安全教育を継続して実施します。

なお、受講者に対し自転車安全利用を推進するロゴマークをレイアウトした反射材シール付の「自転車安全利用宣言証」（※）を交付し、社会全体で自転車安全利用に取り組む気運を高めていきます。

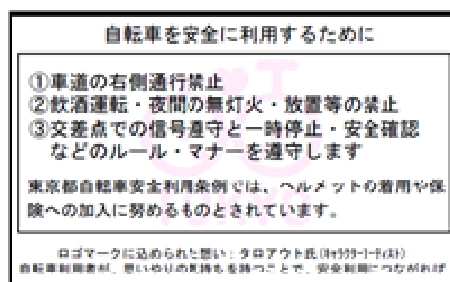
※ 自転車安全利用宣言証協賛制度

東京都では、自転車利用者が自覚して行動する気運を醸成するため、都が主催するセミナーや「自転車シミュレータ交通安全教室」の受講者等に、「自転車安全利用宣言証」（下図参照）を交付している。

交付者は、自転車安全利用協賛企業等による様々な特典が受けられる。



(表)



(裏)

## (2) 地域における交通安全意識の高揚

### ① 地域ぐるみの交通安全運動の推進

全国交通安全運動では、広く市民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進することにより、交通事故防止の徹底を図り、「安全で快適な交通社会」の実現を目的としての実態に即した地域ぐるみの交通安全運動を効果的に推進します。

また、毎年12月1日から7日まで実施される「T O K Y O交通安全キャンペーン」において、東京都、警視庁及び関係機関等と連携して、重点に沿った各種啓発活動等を実施し、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践等、交通思想の普及浸透に努めます。

### ② その他キャンペーン等の推進

飲酒運転を根絶するための「飲酒運転させないT O K Y Oキャンペーン」を始め危険ドラッグ等の薬物根絶や「暴走族追放強化月間」の実施、事故の発生率の高い薄暮時間帯の交通事故防止を図るための「トワイライト・オン運動」等、各種広報媒体を通じ、市民への働きかけを推進します。

## (3) 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

### ① 多様な広報媒体による広報活動の充実

広く市民に交通安全思想の普及浸透を図り、交通安全行動の実践を定着化させるため、市報、ホームページ、コミュニティバス、市政だより、広報掲示板等、市のあらゆる広報媒体を活用するとともに、交通安全運動等のあらゆる機会を通じて、きめ細かく効果的な広報活動を推進します。

### ② シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進

シートベルトを着用していなかったことにより、事故の際に車内で全身を強打したり、車外に放り出され全身を強打するなど、死亡事故につながる可能性を秘めております。警視庁のデータによれば、シートベルトを着用していない場合の致死率（死傷者数に占める死者数の割合）は、着用している場合と比べ約1.4倍も高まるという結果が出ています。後部座席を含むシートベルトの正しい着用とチャイルドシートの必要性・着用効果の啓発を推進します。

### ③ 自転車利用者に対する啓発活動の推進

#### ア 自転車安全利用五則の浸透

自転車利用者のルール及びマナー向上を図るには、自転車安全利用五則の浸透が大変重要であり、自転車利用者のマナー向上への啓発活動を推進します。

#### ～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

#### イ 事業者に対する周知

東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（以下「東京都条例」という。）が平成25年に施行され、自転車利用者のみならず、事業者に対しても義務・努力義務が定められており、従業者の研修や駐輪場所の確保・確認、事業用自転車の点検整備の実施等、周知・徹底に努めます。

#### ウ 自転車の安全性の確保

自転車は、軽車両であり未成年者であっても交通事故の加害者となれば、被害者やその遺族から高額な損害賠償金を請求されることもあり、普段の整備点検や保険の加入などを促進する必要があります。

令和2年4月に東京都条例が改正され、自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償する「自転車損害賠償保険等」への加入が義務化されたことから、市では、交通事故による賠償金に対応できる民間保険の加入を推進するとともに、自転車の整備点検、傷害保障・賠償責任補償を制度化しているTSマーク等の普及、啓発を推進します。

自転車も交通事故を起こせば刑事上、民事上の責任が問われます。

#### 自転車側の高額賠償例

○歩道のない下り坂を走行、正面から歩いてきた歩行者と衝突。歩行者は意識不明。  
（神戸地裁平成25年7月4日判決 約9,500万円）

○夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行、歩行者に追突。歩行者は重度の後遺障害  
（横浜地裁平成17年11月25日判決 約5,000万円）

※ 自転車についても、損害賠償保険等に加入しましょう。

### 3 道路交通秩序の維持

#### (1) 指導取締りの強化

道路交通の安全と円滑を図るために、交通実態に即した交通規制などを推進し、また、重大事故に直結する悪質な交通違反等の取締りを強化するよう、関係機関に要請し、道路交通秩序の維持に努めます。

#### (2) 駐車秩序の確立

##### ① 違法駐車取締り

違法駐車の実態に応じ、重点的に取締りを行う場所や時間帯などを定めた「取締り活動ガイドライン」を中心とする指導取締りを強化するよう関係機関に要請し、良好な駐車秩序の確立に努めます。

##### ② 放置自転車対策の推進

平成26年2月より、自転車等放置禁止区域を駅周辺おおむね300mを500m圏内として拡大し、区域内にある放置自転車を連日撤去しています。撤去件数は年々減少しているものの、放置自転車は未だに後を絶ちません。

今後においても関係機関・団体等との幅広い連携の下、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」等の機会を活用し、自転車利用者に対して自転車の放置防止と自転車駐車場利用促進の啓発活動を行い、自転車の駐車秩序の確立を図ります。

### 4 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助・救急業務は、一般的に事故現場での応急処置、出動した救急隊の救急処置、医療機関の行う医療行為といった一連の処置の相乗効果が発揮されてはじめてその価値が高められるもので、救急医療機関及び消防機関等の緊密な協力、連携体制が必要不可欠です。このため、関係機関と連携し、交通救助・救急活動体制の充実を図ります。

また、現場に居合わせた人による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）を含めた応急手当等を学べる各種救急救命講習会等への参加について、関係機関と連携し、周知・啓発を推進します。

表 1 7 市内の救急出動件数及び救護人数（各年 1 2 月末現在）

年	区分	出場件数		救護人数	
		(件)	交通事故(件)	(人)	交通事故(人)
H 2 8		5,366	380	4,777	342
H 2 9		5,260	359	4,741	346
H 3 0		5,534	305	4,960	299
R 元		5,763	299	5,162	282
R 2		4,761	223	4,165	204

資料：小金井消防署調査

※ 警察への通報がない交通事故も含まれるため、警察発表資料（表 6）と上記交通事故件数及び人数に差異が生じる。

## 5 被害者の支援

東京都市町村民交通災害共済（ちょこっと共済）は、市民が会費を出し合って会員となり、交通機関の利用による交通災害により死傷した場合に、等級に応じて会費の中から見舞金を支給する相互扶助の制度です。

しかし、近年では加入者が減少傾向となっており、市報その他の広報媒体を活用し、共済制度の周知及び加入促進に努めます。

## 6 災害に備えた道路交通環境の整備等

関係機関と連携し、災害に強い交通施設等の整備や災害時の交通安全の確保を図ります。また、災害・大規模事故の発生時や、これに伴う停電時の対応態勢の整備・充実に努めます。



## 第6章 計画の推進

交通事故等の交通災害を防止するための対策は、幅広い分野にまたがるため関係機関相互の連携を強化し推進することが必要不可欠です。しかし、真の意味での交通災害の防止は、市民一人ひとりの自覚や協力なくしては成し得ないものです。本計画を達成するためには、人命尊重の基本理念の下、関係行政機関、市民、民間団体、企業の総ての力を結集し、協力体制を確立することが大切です。

### 1 行政機関

交通機関、交通環境の多様化複雑化に対応して交通災害防止に関する施策は、多くの行政機関等の分野にまたがり、それぞれの領域においては技術的専門的に高度化してきており、その効果的推進を図るためには関係行政機関相互の連携に基づく総合的、一体的推進が欠かせないものとなっています。また、交通情勢はそれぞれの地域の特性等により異なり、きめ細かい推進が必要となっています。よって、本計画の推進に当たっては関係行政機関の相互の連携と協力により効果的に推進するよう努めます。

### 2 民間活力の結集

交通災害の防止は、安全な市民生活の根幹にかかわる基本問題です。行政機関以外の市民、事業者、交通関係団体、ボランティア等地域で活動する皆様一人ひとりがこの問題と正面から向き合い、本市から悲惨な交通事故を撲滅するため交通安全に対する意識を新たにし、互いに協力し合い、交通事故防止に向けた自主的な民間活力を結集することが必要です。特に、市立中学校の協力を得て、春・秋の全国交通安全運動期間中は、市内の中学生が作成した広報テープを使用して市民に対して啓発活動を行っています。この取組は市民から高評価を得ており、今後も継続して推進していきたいと考えています。

また、家庭、職場、学校、地域社会等様々な分野における市民の意向が、各種の施策に十分反映されるよう、効果的な手段を活用して、民間の自主的交通安全運動と行政施策との総合的な推進体制が確保されるよう努めます。

## **小金井市交通安全計画**

発行：令和4年（2022年）3月

編集：小金井市 都市整備部 交通対策課 交通対策係  
〒184-8504 小金井市本町六丁目6番3号

電話：042-387-9850 / F A X : 042-386-2619

H P : <https://www.city.koganei.lg.jp/>