

西東京市交通安全計画

(素案)

平成29年 月

目 次

【第1部 総論】

第1章 交通安全計画改定の考え方	1
第2章 交通事故の状況と課題.....	3
1. 交通事故の発生状況	3
2. 年齢別の交通事故の状況.....	4
3. 時間帯別に見た子どもの交通事故の状況	8
4. 状態別の交通事故の状況.....	9
5. 飲酒運転の交通事故の状況	12
6. 道路種類別の交通事故の状況	14
第3章 交通安全施策の方向	15
第4章 計画の推進.....	17

【第2部 講じようとする施策】

【Ⅰ. 重点施策】

第1章 高齢者の交通安全の確保	18
第2章 子どもの交通安全の確保	18
第3章 自転車の安全利用の推進	19
第4章 二輪車事故の防止	19
第5章 飲酒運転の根絶.....	20

【Ⅱ. 分野施策】

第1章 道路交通環境の整備	21
第2章 交通安全意識の普及及び徹底.....	25
第3章 救助・救急体制の整備.....	30
第4章 被害者の支援	32
第5章 公共交通の安全確保	33

【第 1 部 総論】

第1章 交通安全計画改定の考え方

1. 計画改定の主旨

本市では、市民が安全で安心して生活できる交通事故のない「まち」を実現することを目的に「西東京市交通安全計画」（平成24年3月）を策定し、総合的かつ計画的に推進してきました。この間、交通事故発生件数は減少傾向にある一方で、高齢者の交通事故防止や自転車の安全利用等の課題が顕在化しています。引き続き、市民が安全で安心して生活できるまちづくりをより一層進めるため、前計画が平成27年度で終了したことに伴い、「西東京市交通安全計画」を改定します。

2. 計画の性格・位置付け

(1) 計画の性格

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 1 項に定めるところにより、本市の陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ長期的に推進するための大綱となります。

(2) 上位・関連計画との整合

本計画は、東京都が定める「第 10 次東京都交通安全計画」（平成 28 年 4 月）及び本市の上位計画である「西東京市第 2 次総合計画」（平成 26 年 3 月）、「西東京市都市計画マスタープラン」（平成 26 年 3 月）、「西東京市交通計画」（平成 26 年 3 月）、「西東京市道路整備計画」（平成 29 年 3 月予定）との整合を図ります。

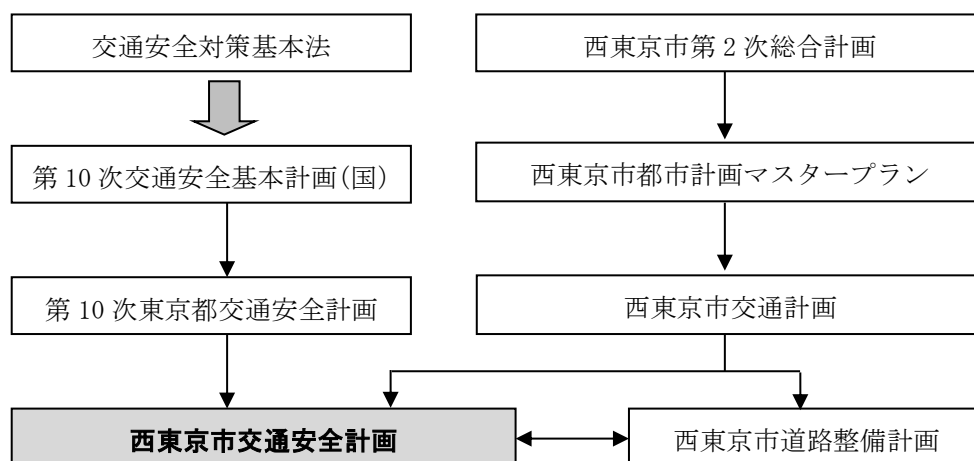


図 計画の性格・位置付け

3. 改定のポイント

改定にあたっては、高齢者の交通安全や自転車の安全利用など、前計画で設定した重点的な施策に継続して取り組むとともに、上位計画である総合計画において、子どもを含む交通弱者の交通安全の取組み強化を掲げていること、及び子どもの交通事故の死傷者割合が東京都全体よりやや高いことなどの状況を踏まえ、重点的に取り組む施策として、「子どもの交通安全の確保」を新たに位置付けます。

4. 計画の期間

計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5年間とします。

第2章 交通事故の状況と課題

1. 交通事故の発生状況

【都内の状況】

交通事故による死者数（表1）は、平成4年に500人台に増加した後は減少傾向にあり、平成24年には昭和元年以来90年ぶりに200人台を下回っています。平成27年の死者数は161人であり、ピーク時（昭和35年1,179人）の14%となっています。

【市内の状況】

交通事故発生件数、死傷者数（表1）ともに減少傾向で推移しています。平成27年の交通事故の発生件数は440件、死傷者数は503人であり、平成24年（前回の計画策定年）と比べて約30%の減少となっています。

《参考》

■西東京市・東京都の交通事故件数・死傷者数・死者数の推移

表 1 西東京市・東京都の交通事故件数・死傷者数・死者数の推移（H21～H27）

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
西 東 京 市	交通事故発生件数(件)	723	665	602	650	513	473	440
	死傷者数(人)	760	727	662	728	573	523	503
	死者数(人)	0	2	4	1	2	0	1
東 京 都	交通事故発生件数(件)	56,358	55,013	51,477	47,429	42,041	37,184	34,274
	死傷者数(人)	63,801	62,343	58,355	55,020	49,023	43,384	40,092
	死者数(人)	205	215	215	183	168	172	161

出典：警視庁交通年鑑

2. 年齢別の交通事故の状況

【都内の状況】

交通弱者である高齢者、子どもの死傷者の割合（図1）を見ると、高齢者が14%、子どもが6%となっており、高齢者と子どもが20%を占めています。

高齢者の死傷者数のうち、自転車乗用中と歩行中（表2）が58%を占めています。また、交通事故による高齢者の死者数（図2）は、全体の36%を占めています。

高齢者が第1 当事者（過失が最も重い人）となった事故割合（図3）を見ると、増加傾向で推移しています。

歩行者における年齢層別交通事故の種類別死傷者数（図4）を見ると、小学生は、死傷者数が90名と最も多くなっています。

また、年齢層別交通事故の種類別割合（図5）を見ると、幼児、小学生は、飛び出しによる死傷者がそれぞれ62%、57%を占めています。高齢者については、横断違反による死傷者数の割合が65～74歳で64%、75歳以上で70%と高い割合を占めています。

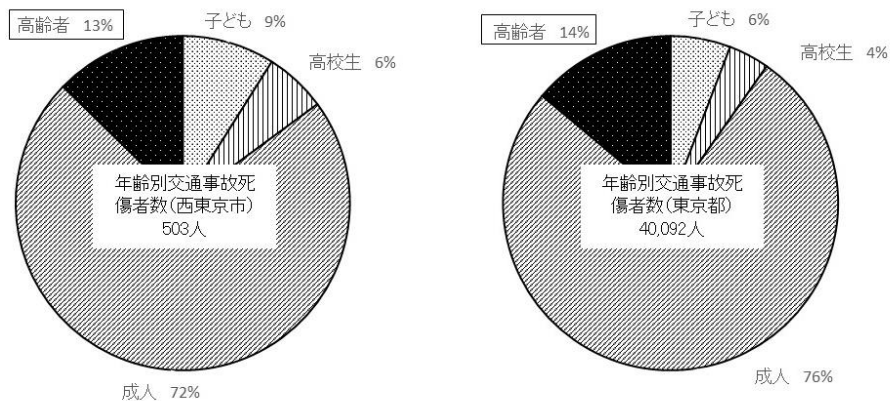
【市内の状況】

交通弱者である高齢者、子どもの死傷者の割合（図1）を見ると、高齢者が13%、子どもが9%となっています。子どもの死傷者の割合は、東京都全体の値よりやや高くなっています。

高齢者の死傷者数のうち、自転車乗用中と歩行中（表2）が75%となっており、東京都全体の値より高くなっています。

《参考》

■西東京市・東京都の年齢層別交通事故死傷者数割合



出典：警視庁交通年鑑

図 1 年齢層別交通事故死傷者数の割合（左：西東京市 右：東京都、平成 27 年）

■西東京市・東京都の自転車乗用中、歩行中の高齢者死傷者数の推移

表 2 自転車乗用中、歩行中の高齢者死傷者数の推移（H23～H27）

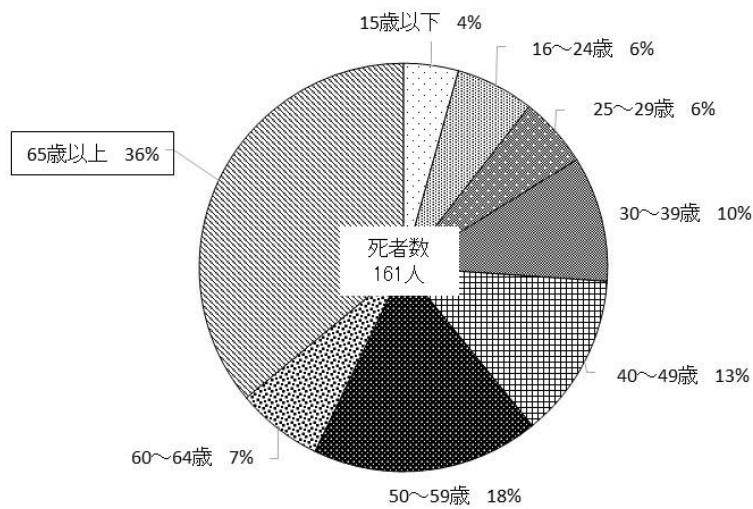
単位：人

		H24		H25		H26		H27	
西 東 京 市	高齢者死傷者数	104	割合	86	割合	90	割合	64	割合
	うち自転車乗用中	56	54%	32	37%	48	53%	31	48%
	うち歩行中	23	22%	23	27%	21	23%	17	27%
東 京 都	高齢者死傷者数	6,814	割合	6,390	割合	5,745	割合	5,572	割合
	うち自転車乗用中	2,488	37%	2,177	34%	1,919	33%	1,753	31%
	うち歩行中	1,755	26%	1,566	25%	1,472	26%	1,497	27%

出典：警視庁交通年鑑

《参考》

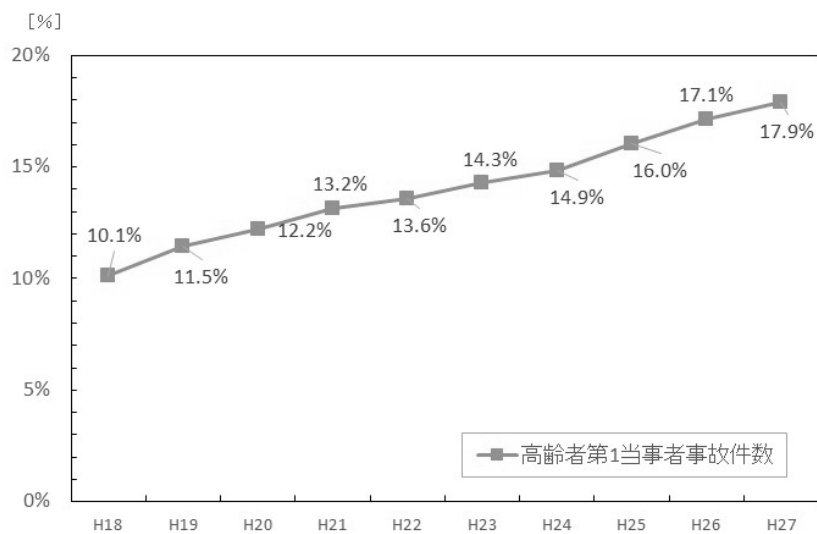
■東京都の年齢層別交通事故死者数割合



出典：警視庁交通年鑑

図 2 年齢層別交通事故死者数の割合（東京都、平成 27 年）

■東京都の高齢者第 1 当事者事故件数の経年推移



出典：警視庁交通年鑑

図 3 高齢者第 1 当事者事故件数の経年推移（東京都）(H18～H27)

《参考》

■東京都の歩行者 年齢層別交通事故種類別 死傷者数

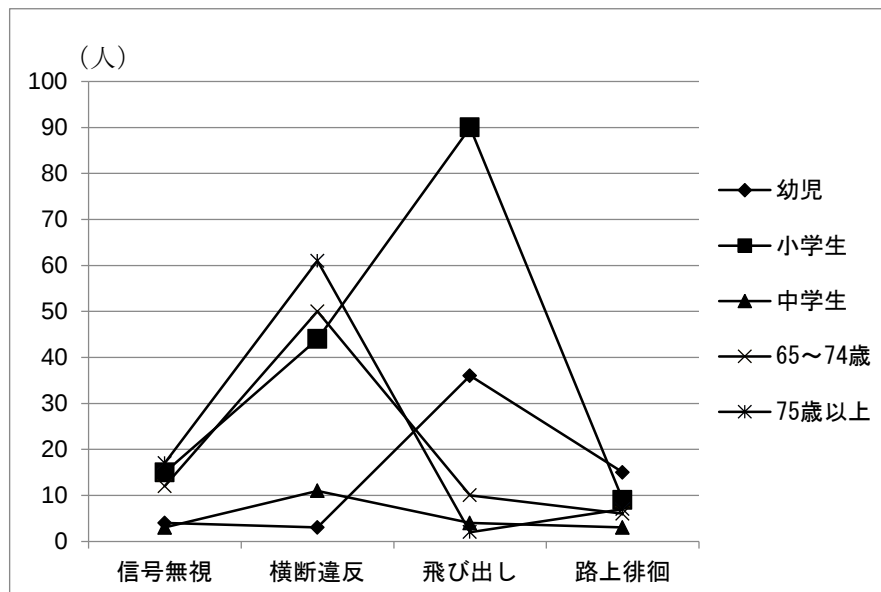


図4 歩行者 年齢層別事故種類別 死傷者数

■東京都の歩行者死傷者数 年齢層別交通事故種類別の割合

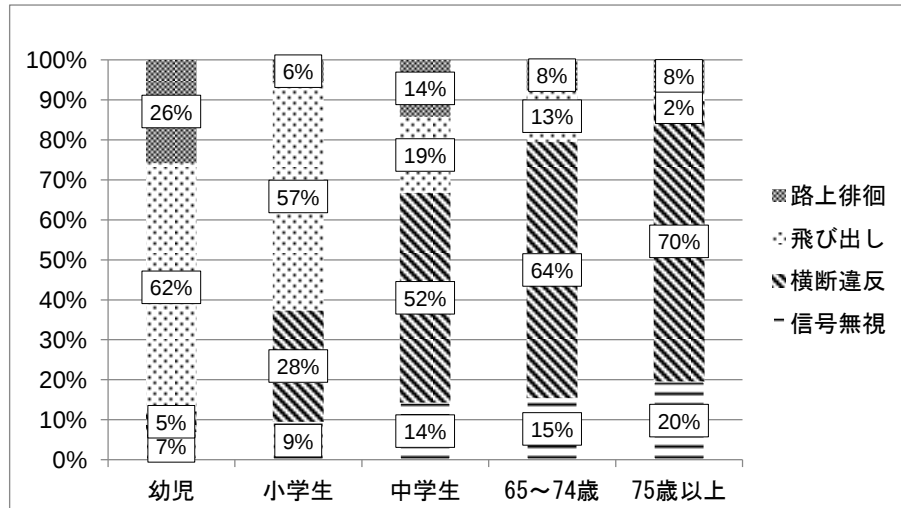


図5 歩行者死傷者数 年齢層別事故種類別の割合

出典：平成27年東京の交通事故を基に作成

3. 時間帯別に見た子どもの交通事故の状況

【都内の状況】

学齢層別時間帯別に歩行者の事故の死傷者数（図6）を見ると、幼児・小学生・中学生とも14～18時の時間帯で死傷者数が多くなっています。また、自転車乗用中の事故（図7）については夕暮れ時の16～18時で特に多くなっています。

《参考》

■東京都の歩行者 学齢層別時間帯死傷者数

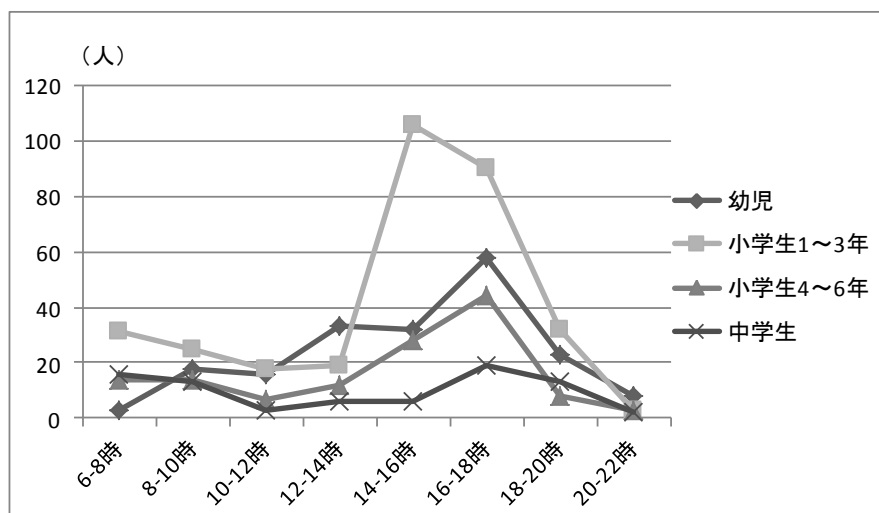


図6 歩行者 学齢層別 時間帯死傷者数（東京都）

■東京都の自転車 学齢層別時間帯死傷者数

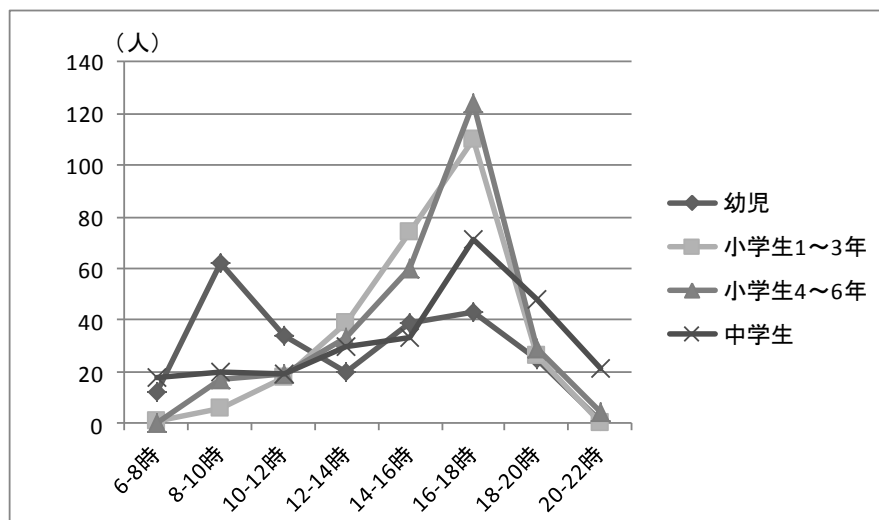


図7 自転車 学齢層別 時間帯死傷者数（東京都）

出典：平成27年東京の交通事故

4. 状態別の交通事故の状況

【都内の状況】

都内の交通事故死傷者数（表3）は減少傾向にあるものの、自動車及び歩行中の死傷者数の割合（図8）は増加しています。

自転車事故の死傷者数の割合（図8）を見ると減少傾向にあります。一方、自転車事故による死者の事故原因（図9）を見ると、頭部への損傷が73%と多くの割合を占めています。

二輪車事故の死傷者数の割合（図8）を見ると減少傾向にあります。一方、二輪車事故の死傷者数を年齢別の割合（図10）を見ると、30歳未満が32%となっています。

【市内の状況】

交通事故死傷者数（表3）は減少傾向にあります。状態別の内訳（図8）を見ると、東京都全体と比べて、自転車乗用中の割合が高い傾向にあります。また、二輪車事故の割合は10%台で推移しています。

《参考》

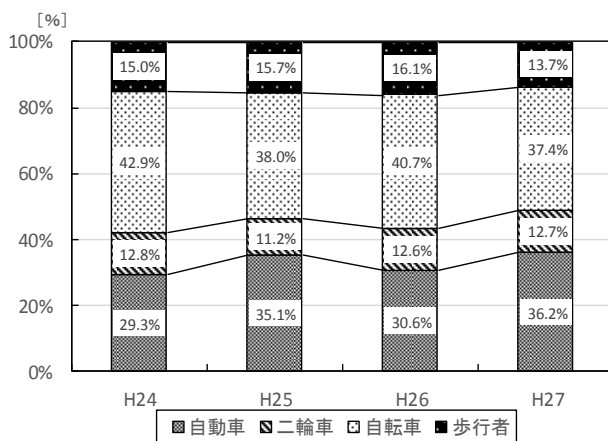
■西東京市・東京都の状態別交通事故死傷者数

表 3 状態別交通事故死傷者数の推移 (H24～H27)

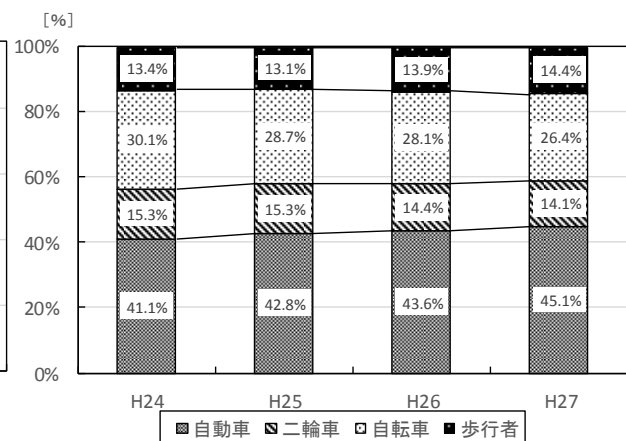
		H24	H25	H26	H27
西東京市	自動車	213	201	160	182
	二輪車	93	64	66	64
	自転車	312	218	213	188
	歩行者	109	90	84	69
	その他	1	0	0	0
	計	728	573	523	503
東京都	自動車	22,632	20,977	18,909	18,079
	二輪車	8,412	7,508	6,256	5,638
	自転車	16,575	14,080	12,174	10,568
	歩行者	7,372	6,428	6,013	5,768
	その他	29	30	32	39
	計	55,020	49,023	43,384	40,092

出典：警視庁交通年鑑

■西東京市の推移グラフ



■東京都の推移グラフ



出典：警視庁交通年鑑

図 8 状態別交通事故死傷者数の推移 (左：西東京市 右：東京都) (H24～H27)

《参考》

■東京都の自転車事故死者における損傷別割合

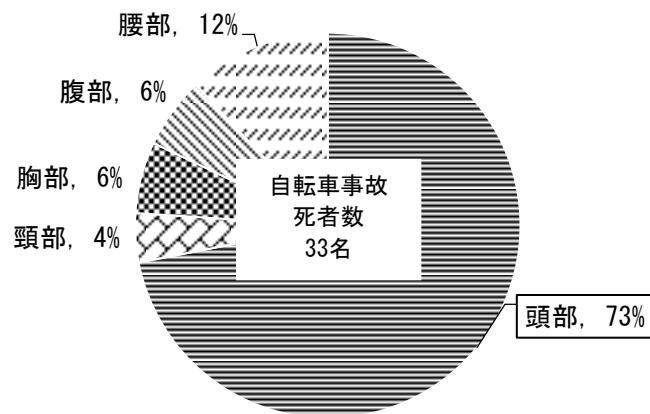
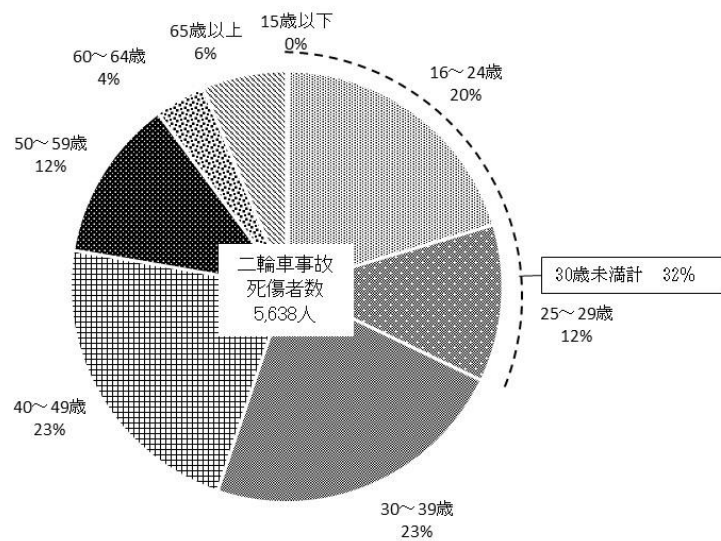


図 9 自転車事故死者における損傷別割合（東京都、H27）

出典：警視庁交通年鑑

■東京都の年齢層別二輪車交通事故死傷者数割合



出典：警視庁交通年鑑

図 10 年齢層別二輪車交通事故死傷者数の割合（東京都、H27）

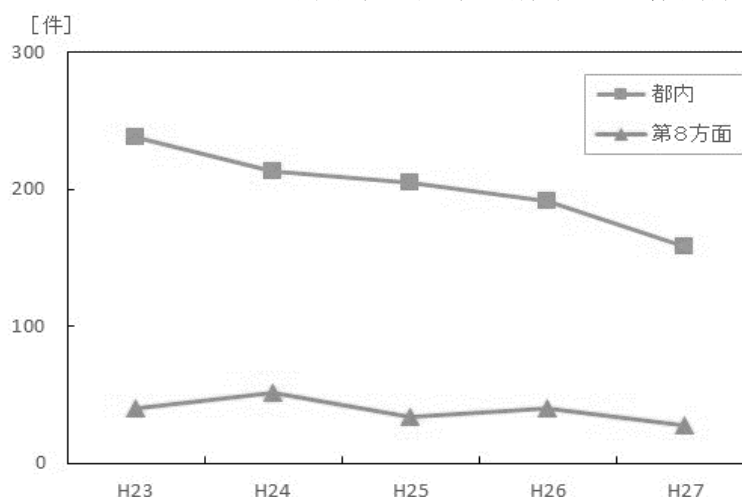
5. 飲酒運転の交通事故の状況

平成19年の飲酒運転に対する罰則強化以降、飲酒運転による事故件数（図11）は大幅に減少しており、一定の効果が見られます。しかし、依然として飲酒運転事故発生時の死者発生割合（表4）は、全事故平均に比べて大きくなっています。

《参考》

■東京都の飲酒事故発生件数の推移

※第8方面：昭島、立川、東大和、府中、小金井、田無、小平、東村山、武蔵野、三鷹、調布の各警察署管内の合計



出典：警視庁交通年鑑

図 11 飲酒事故発生件数の推移 (H23～H27)

■東京都の交通事故による死者発生割合の推移

表 4 交通事故による死者発生割合の推移(東京都) (H23～H27)

	H23	H24	H25	H26	H27
飲酒運転事故	4.2%	5.2%	3.9%	6.3%	3.2%
全事故平均	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%	0.5%

※死者発生割合は死者数／事故件数で算出

出典：警視庁交通年鑑

《参考》

■西東京市における交通事故の状況のまとめ

表 5 年齢別、交通状態別の交通事故発生状況（H24、H27）

交通事故発生状況					
	死傷者数(人)	H24	H27	増減数	増減率
幼児	死亡	0	0	±0	-
	負傷者	12	10		-
	計	12	10		-30%
小学生	死亡	0	0		
	負傷者	42	30		
	計	42	30		
中学生	死亡	0	0		
	負傷者	10	5		
	計	10	5		
高校生※	死亡	0	0	±0	-
	負傷者	45	30	-15	-
	計	45	30	-15	-33%
成人	死亡	0	1	+1	-
	負傷者	515	363	-152	-
	計	515	364	-151	-29%
高齢者	死亡	1	0	-1	-
	負傷者	103	64	-39	-
	計	104	64	-40	-38%
歩行者	死亡	0	1	+1	-
	負傷者	109	68	-41	-
	計	109	69	-40	-37%
自転車	死亡	0	0	±0	-
	負傷者	312	188	-124	-
	計	312	188	-124	-40%
二輪車	死亡	0	0	±0	-
	負傷者	93	64	-29	-
	計	93	64	-29	-31%
自動車	死亡	0	0	±0	-
	負傷者	213	182	-31	-
	計	213	182	-31	-15%
その他	死亡	1	0	-1	-
	負傷者	0	0	±0	-
	計	1	0	-1	-100%
計	死亡	1	1	±0	-
	負傷者	727	502	-225	-
	計	728	503	-225	-31%

※ 高校生と 19 歳以下（子どもを除く）の合計

出典：警視庁交通年鑑

5. 道路種類別の交通事故の状況

道路種類別の交通事故の割合（図12）を見ると、都市計画道路等の整備が進捗したことを背景として、西東京市道における事故割合は減少傾向にあります。

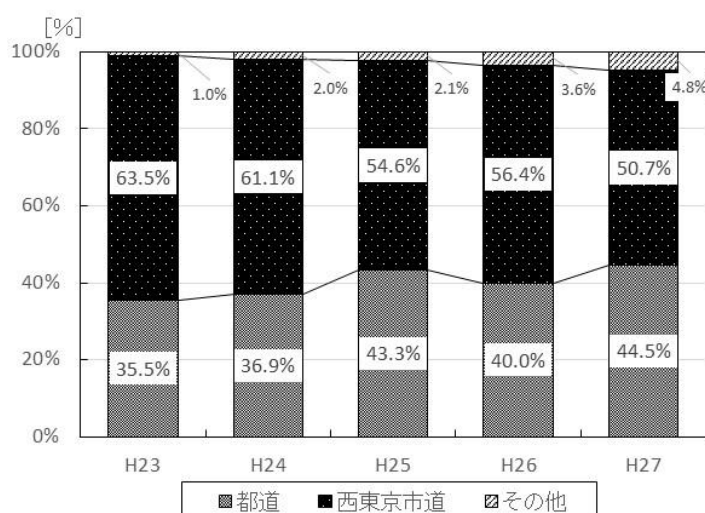
《参考》

■西東京市の道路種類別の交通事故の推移

表 6 道路種類別交通事故の推移（西東京市内）（H23～H27）

	H23	H24	H25	H26	H27
都道	214	240	222	189	196
西東京市道	382	397	280	267	223
その他	6	13	11	17	21
計	602	650	513	473	440

出典：警視庁交通年鑑



出典：警視庁交通年鑑

図 12 道路種類別の交通事故の推移（西東京市内）（H23～H27）

第3章 交通安全施策の方向

減少基調にある交通事故件数や死傷者数の傾向をさらに加速させ、安全で安心なまちづくりを実現するため、以下の重点施策を定め、各種交通安全施策を関係機関が連携して推進します。

1. 重点施策

(1) 高齢者の交通安全の確保

市内では、高齢者の主な移動手段である歩行中又は自転車乗用中の交通事故死傷者が多くなっています。また、近年、高齢者が当事者となる事故が社会的な課題になっています。高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故、自動車の事故を防止するため、歩道等の道路交通環境を整備するとともに、地域ぐるみで高齢者に対する交通安全教育を推進していきます。また、高齢者が自動車に頼らなくても移動しやすい交通環境の形成を図ります。

(2) 子ども交通安全の確保

市内では、都内全体と比較して、交通事故による子どもの死傷者の割合がやや高くなっており、通学路など子ども行動範囲を考慮した交通安全対策の充実が課題です。子どもの交通事故を防止するため、通学路や生活道路等の交通環境の整備を図るとともに、子どもの発達段階に応じたより効果的な交通安全教育の充実、地域ぐるみで子どもの安全を見守る体制づくりに取り組みます。

(3) 自転車の安全利用の推進

市内の自転車乗用中の交通事故死傷者割合は、都内全体と比較して高い傾向にあります。自転車事故を防止し、また歩道を暴走する自転車や駅周辺の放置自転車等をなくすため、道路整備などの機会を捉えた自転車通行環境の整備や幅広い世代の自転車利用者に対する交通安全教育・啓発・キャンペーン等の取り組みを通じた交通ルールの遵守と運転マナーの向上、新たな自転車駐車場の整備等の検討を行います。

(4) 二輪車事故の防止

市内の二輪車乗用中の交通事故死傷者割合は10%台で推移していますが、二輪車による交通事故は重大な事故につながる危険性があり、今後も継続的に取り組まなければならない課題です。二輪車事故や二輪車の無謀運転を防止するため、特に若者に対する交通安全教育・啓発の充実を図るとともに、交通安全施設の整備を総合的に推進します。また、事故が起こった場合でも、二輪車運転者の身体を守る各種装具の着用を推進します。

(5) 飲酒運転の根絶

都内における飲酒運転事故は、危険運転致死傷罪の創設・厳罰化や道路交通法の罰則強化等もあり、大きく減少しています。一方で、飲酒運転事故発生時の死者発生割合は、全事故平均に比べて高い傾向にあるなど、飲酒運転による交通事故は重大な事故につながる危険性があります。飲酒運転を許さない社会環境を構築するため、飲酒運転の根絶を目指して、関係機関と連携による交通安全教育・啓発・キャンペーン等の取り組みを推進します。

2. 交通安全施策の方向

(1) 道路交通環境の整備

人、自転車、自動車が安全で円滑に通行できる道路や施設等道路交通環境の形成を目指して、道路の整備や交通安全施設の整備等の取組みを進めるとともに、高齢者や障害者をはじめ、だれもが安全かつ快適に移動することができるよう、歩行空間のバリアフリー化を進めます。歩行者や自転車のための快適な都市空間を形成することにより、散策やサイクリングなど体を動かす機会を増やすことで、「健康」応援都市の実現につなげていきます。

子どもの通学時の安全を確保するため、地域の関係者の協働により通学路の点検を行い、危険箇所の解消を進めます。また、幼児から高齢者まで幅広く利用されている自転車の交通事故を防止するため、自転車の通行環境の整備、生活道路における交通事故対策を進めます。

(2) 交通安全意識の普及及び徹底

交通安全意識の普及・浸透を図るため、一人ひとりのライフステージに応じた段階的・体系的な交通安全教育を進めるとともに、参加・体験型の教育など効果の高い学習方法を積極的に導入します。

家庭、学校、職域や地域社会における交通安全意識の高揚を図るため、広報やホームページ、各種啓発活動の展開など多様な媒体を活用した啓発活動を充実・強化します。また、飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転を根絶するため、規範意識の確立を目指します。

(3) 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救命効果の向上を図るため、高度な知識と専門的な救助・救急技術を持った隊員の育成や車両や資器材の整備、救急医療機関等との連携を強化など、救助・救急体制の充実を図るとともに、救急車が現場に到着するまでの間、現場におけるバイスタンダー（その場に居合わせた人）の役割が極めて重要であることから、応急手当等の普及・啓発に取り組みます。

(4) 被害者支援の充実

交通事故により肉体的、精神的、経済的な打撃を受けている被害者を支援するため、交通事故相談体制の充実を図るとともに、交通事故被害者の救済制度として、交通災害共済制度の加入促進を図ります。

(5) 公共交通の安全確保

公共交通の安全に対する高い信頼性を確保するとともに、高齢者が当事者となる自動車事故が増加するなか、自動車以外の高齢者の移動手段を確保するため、踏切道の交通安全対策や利用しやすい公共交通の整備、安全な運行の確保を図ります。

第4章 計画の推進

1. 行政機関

本計画の趣旨及び定める施策を踏まえ、地域の交通情勢や市民の生活に対応したきめ細かな事業を実施するとともに、他の行政機関や交通関係団体等と連携して、地域の実情に応じた効果的な交通安全対策を総合的・一体的に推進し、市民を交通事故から守っていきます。また、高齢者や子ども、自転車の交通事故を減らすためには、安全に対する知識や安全確保の工夫などをわかりやすく情報発信することが重要なことから、関係機関と連携しながら、啓発活動に取り組みます。

2. 事業者・交通関係団体・ボランティア

市民を交通事故から守る上で、事業者は大きな役割を果たしています。自動車等を運行する事業者は、行政機関や警察等と連携して、事業者を中心に安全運転管理者、運行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ることが求められています。

また、地域における各交通関係団体やボランティアは、行政機関や警察等と連携して、主体的あるいは相互に協力しながら、効果的な交通安全対策を進めていくことが求められます。

3. 市民

子どもや高齢者の交通事故はもとより、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マナーの実践を習慣とすることが肝要です。

この計画が効果的に推進されるよう、市民の皆様も計画の担い手の一人となり、行政や警察等と一緒に交通安全について考え、行動するとともに、地域で自助、共助の取組みを進めていくことが求められます。

【第2部 講じようとする施策】

【I. 重点施策】

第1章 高齢者の交通安全の確保

1. 道路交通環境の整備

高齢者が安全かつ快適に通行できる歩行空間を確保するため、歩道や公共交通施設のバリアフリー化を進めます。特に鉄道乗降客数の多い駅周辺でのバリアフリー化に優先的に取り組み、安全な歩行空間を整備します。また、高齢者の円滑な通行を支援する案内標識等の道路交通環境の整備に努めます。

2. 交通安全意識の普及

加齢に伴う身体機能の変化、高齢者の事故発生実態を踏まえた交通安全教育を実施するとともに、交通安全運動期間等の機会を捉え、高齢者を対象とした交通安全意識の啓発活動等を行います。警察署との連携により、体験機器を活用した参加・体験型の交通安全教育の充実を図ります。また、高齢者が関わる交通事故の減少を図るため、高齢者の運転免許自主返納を促進します。

3. 利用しやすいバスの導入及び利用環境の向上

高齢者や障害者をはじめ、だれもが利用しやすく乗り降りしやすいノンステップバスの導入や利用環境の向上により、移動手段の充実を図ります。

第2章 子どもの交通安全の確保

1. 通学路や生活道路の安全確保

子どもの通学路の交通安全を確保するため、地域の関係者の協働による通学路の合同点検を行い、危険箇所の安全対策を順次実施します。

また、生活道路での交通事故を防止するため、ゾーン30で実施されているような施策から効果的な交通安全対策を選定し実施します

※ゾーン30

区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策

2. 子どもたちへの交通安全教育の充実

幼児期に安全に行動できる習慣や態度を育成できるよう、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。

小学生には、安全に行動することができる判断力の育成を行います。

中学生には、歩行者としての安全な行動、自転車の正しい利用、交通事情や交通法規など基本的事項の理解を深めていきます。

特別支援学級では、子どもの障害の状況、発達段階、地域の状況に応じて、危険を回避する能力の育成を図ります。

3. 地域ぐるみでの子どもの安全確保

学童交通擁護員を配置し、児童の登下校時の交通安全を確保しながら、運転者・地域社会の交通安全意識の高揚を図ります。

また、市長が委嘱する交通安全協力員（各小学校2人の児童保護者の方）により、広範な交通安全対策を推進します。

第3章 自転車の安全利用の推進

1. 自転車通行環境の整備

市内において占める割合の高い自転車事故の減少に向け、自転車・歩行者・自動車それぞれの安全と安心を確保するため、都市計画道路の整備と合わせた自転車の通行空間を確保するとともに、整備済みの都市計画道路においても、自転車通行帯の設置などに取り組みます。自転車交通が多い道路では、自転車ナビマークの整備などサイン整備等を推進します。

2. 自転車利用者に対する交通安全教育

安全利用促進キャンペーンやホームページ、広報など多様な媒体を活用して、乗車中のヘルメット装着や「自転車安全利用五則」をはじめ、自転車利用のルールへの遵守及びマナー向上のための啓発を行います。

3. 自転車駐車場の整備及び放置自転車対策の推進

駅前放置自転車の削減を図るため、新たな自転車駐車場の整備等の検討を行います。特に拠点駅である田無駅、ひばりヶ丘駅及び保谷駅では、自転車駐車場の不足地区において、駐車空間の確保を検討します

また、歩行者や緊急車両等の安全で円滑な通行を確保するため、自転車利用者に対して、放置防止の広報啓発活動を行います。

第4章 二輪車事故の防止

1. 交差点・カーブ地点の改良

二輪車事故防止のために、事故の起こりやすい交差点やカーブ地点の改良を進めます。そのため、路面改良や道路照明、路面表示、道路標識等の整備を図ります。

2. 交通マナー意識の高揚

地域、職域等における交通安全講習会を、交通関係団体と連携しながら開催し、効率的な交通安全教育を推進します。また、若者に対して二輪車の安全な利用に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。ライダーに対する「ヘルメットのあごひもの確実な結着」や「胸部プロ

テクター着用」を推進するなど、二輪車運転者の重大交通事故抑止対策を図ります。

第5章 飲酒運転の根絶

1. 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故実態の周知のための広報啓発活動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、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

【Ⅱ．分野別施策】

第1章 道路交通環境の整備

1. 道路の整備

(1) 歩道の整備

歩行者及び自転車利用者を自動車交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩道未整備区間や歩道幅員の狭い区間について、整備を進めていきます。

また、駅周辺の安全な歩行空間を確保するため、特に、鉄道乗降客数の多い田無駅周辺、ひばりヶ丘駅周辺において、優先的なバリアフリー化に取り組みます。

田無駅周辺では、西東京都市計画道路3・4・24号田無駅南口線の整備により交通広場の整備を図ります。ひばりヶ丘駅南口では、駅前広場の交通環境の改善と歩道等のバリアフリー化により、安全な歩行空間を整備します。

(2) 交差点の改良

ア 交差点は、その形状が歩行者及び車両の安全と交通の円滑化を確保する上で非常に重要な要素であることから、右左折レーンの設置、隅切改良等の整備を進めます。また、交通渋滞箇所及び交通事故のおそれのある箇所等において、ゼブラ導流帯の設置等の交差点改良を進めます。

イ 用地を取得して右折車線等の整備を行う「第3次交差点すいすいプラン」として市内3箇所（保谷小前交差点、保谷新道交差点、栄町二丁目交差点）が東京都の計画に選定されています。

(3) カーブ地点の改良

見通しの悪い曲線道路等の改良として、路面表示、道路照明、防護柵、道路反射鏡、滑り止め舗装、視線誘導標の設置など安全施設の整備を進めます。

(4) 自転車通行環境の整備

都市計画道路を新たに整備する際には、自転車空間の整備検討を基本とするとともに、整備済の都市計画道路においても自転車交通の実態を踏まえて、自転車通行帯の設置などによる道路空間の再配分に取り組みます。

また、自転車交通が多い道路を対象に、路側帯の凸凹の解消や、自転車ナビマークの整備など自転車の適正な利用を促すサイン整備等を推進します。

(5) 生活道路における交通事故防止対策の推進

生活道路での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、路側帯の広幅員化や道路標識の整備のほか、ゾーン 30 で実施されているような施策から効果的な交通安全対策を選定し実施します。

(6) 市街地の構造改善

道路、公園等の都市基盤を一体的に整備することにより地域の生活環境と交通環境を改善していきます。

また、「西東京市人にやさしいまちづくり条例」に基づき、一定規模以上の開発事業が地域環境の調和と交通環境の改善・向上に資するものとなるよう規制誘導を行います。

2. 交通安全施設の整備

(1) 路面表示の整備

道路幅員の変更箇所や車道の縁線を示す必要がある区間等で、路面表示（区画線、道路標示）の整備や夜間の視認性向上のための高輝度化を進めます。

(2) 道路標識等の整備

道路利用者に対して、的確な情報提供がなされるよう、わかりやすく見やすい道路標識の設置や汚損された標識の早急な回復作業を行います。また、高齢者や障害者の円滑な通行を支援する案内標識の整備を進めます。また、道路標識の乱立を防止するため、体系的な整備を図ります。

(3) 道路照明の整備

道路照明については、道路の交通量や周辺の環境に応じた適正な照度を確保します。また、広幅員、高木の植樹などにより従来の道路照明では満足な照度が得られにくい箇所では、道路照明の改善を進めます。

(4) 防護柵の整備

歩行者の横断歩道以外の場所での車道横断の抑止と、車両の路外等への逸脱防止により、歩行者の安全を確保するとともに、乗員の傷害や車両の損傷を最小限にとどめるため、防護柵を整備します。

(5) 信号機の整備・高度化

警視庁と連携を取りながら信号機の整備・高度化を進めます。

(6) 道路反射鏡の整備

交差部等の見通し距離が不足している道路で、交通事故の発生のおそれがあり、事故防止効果が認められる箇所に道路反射鏡の整備を進めます。

(7) その他

道路交通の安全性と円滑性を高めるため、その他各種施設の維持補修に努めます。

3. 道路利用の適正化

(1) 道路工事調整会議

道路の無秩序な掘り返しを防止し、また道路交通に著しい支障を及ぼすことを防ぐため、道路工事調整会議において、工事の施工時期、施工方法等を十分に協議し、道路工事を最小限度に抑えるよう調整します。

(2) 道路占用及び道路使用の抑制

道路交通の安全と円滑を確保するため、工作物の設置や工事等の道路の占用及び使用については、公益性を有するもの以外は抑制する方針のもとに、適正な道路占用・道路使用許可を行います。また、道路パトロールを実施し、許可条件の遵守、保安施設の設置等について、指導を徹底します。

(3) 不法占用物件等の排除

交通事故の防止、歩行空間及び都市景観の確保を図るため、警察署と協力しながら道路パトロールを実施することにより不法占用物件の撤去等の是正指導を行います。

4. 駐車・駐輪施設の整備

(1) 駐車場の整備

大規模店舗等、自動車や自動二輪車の需要が多く見込まれる施設では、必要な駐車台数を確保するため、自動二輪駐車場の整備について要請等を行っていきます。

(2) 自転車駐車場の整備

市内には鉄道駅は 5 駅あり、駅周辺には現在 24 ヲ所の自転車駐車場があります。今後の開発事業や交通需要の変化を考慮し、新たな自転車駐車場の整備等の検討を行います。

5. その他

(1) 交通安全総点検の推進

地域住民や道路利用者が主体となって関係機関とともに道路環境の点検を行うことにより、地域住民の交通安全活動への参加意欲を醸成するとともに、「だれもが安全に安心して利用できる道路交通環境づくり」を図ります。

また、子どもの通学路の交通安全を確保するため、教員、保護者などの学校関係者、警察署、道路管理者、教育委員会事務局職員で通学路の合同点検を行い、危険箇所について、具体的な対策を協議し、状況に応じた安全対策を順次実施します。

(2) 道路の緑化推進

街路樹の生育不良や落枝、枯損木等による、道路交通への支障や道路利用者等の危険の未然防止に努めます。

また、道路利用状況、沿道状況等の変化を考慮し、歩行者・自転車の通行空間と植栽空間の調整を図りながら、植栽整備を推進します。

第2章 交通安全意識の普及及び徹底

1. 体系的な交通安全教育の推進

(1) 交通安全教育の推進指針

「交通安全教育指針」や「交通安全に関する教則」に基づいて、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、年齢、車両種別及び業種等の対象に応じた段階的な交通安全教育を計画的に実施します。

(2) 学校等における交通安全教育

幼児、児童、生徒を交通事故から守るには、日常の適切な指導と計画的かつ組織的な交通安全教育を行う必要があります。

そのため、家庭、学校、地域社会、関係諸機関相互の有機的な連携を深めながら、交通安全教育の一層の整備と充実を図っていきます。

ア 幼児期には、家庭と連携を図りながら、交通安全のきまりに関心を持たせるとともに、園外保育等における実践活動を通して、道路における通行方法を理解させる等、具体的な体験を通して安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。併せて、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。また、地域それぞれの交通事情を把握し、警察署と連携して幼児の交通安全教育を行います。

イ 小学生には、安全な歩行、自転車の安全利用と点検整備、交通ルールを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、警察署と連携して、飛び出し・巻き込み実験や横断歩道の渡り方等の指導など参加・体験型交通安全教室の充実を図ります。

ウ 中学生には、小学校での既習事項を中学生の発達段階に応じて確実に身に付けることができるようにするとともに、歩行者としての安全な行動、自転車の正しい利用、交通事情や交通法規、応急処置、交通災害防止等に関する基本的事項の理解を深めるために、警察署と連携して、市内中学校での自転車教室(スクエアード・ストレート)を通じた自転車教育、参加・体験的な活動を取り入れた交通安全教育の充実を図ります。

エ 特別支援学級では、子どもの障害の状況、発達段階、通学路の交通事情や通学方法など地域の状況に応じた安全な通学の仕方、交通ルールやマナー等の基本的事項の理解など、危険を回避する能力の育成を図ります。

オ 学習指導要領に基づき、薬物乱用・飲酒等防止の指導については、学校教育全体を通じて、指導に取り組んでいきます。

(3) 高齢者に対する交通安全教育

高齢者クラブ等の高齢者が多く集まる場所において、加齢に伴う身体機能の変化、高齢者の事故発生実態等を踏まえた交通安全教育を実施するとともに、交通安全の呼びかけを積極的に行い、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。また、警察署と連携して、体験機器を

活用した参加・体験型の交通安全教育の充実を図ります。さらに、高齢者の運転免許自主返納を促進するためのPRに努めます。

(4) 運転者に対する交通安全教育

交通関係団体と連携しながら、地域や職域等における交通安全講習会を開催し、効率的な交通安全教育を推進します。特に、二輪運転者については、二輪車実技講習会を中心とした交通安全指導を実施し、安全意識の高揚と安全運転技術の向上を図ります。

また、被害軽減対策としてライダーに対する「ヘルメットのあごひもの確実な結着」等の短期的交通安全教育や関係機関・団体と連携した「胸部プロテクター着用」を推進するなど、二輪車運転者の重大交通事故抑止対策を図ります。

(5) 身体障害者に対する交通安全教育

身体障害者の安全な通行方法等について、関係機関・団体等と相互に連携を図り、交通安全教育を推進し、交通安全意識の高揚を図ります。

(6) 自転車利用者に対する交通安全教育

「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」の展開やホームページ、広報など多様な媒体を活用して、「自転車安全利用五則」をはじめ、自転車利用のルールへの遵守及びマナー向上のための啓発を行います。

特に、自転車乗用中の死者の7割は頭部損傷が原因となっていることから、自転車利用者に対して、乗車用ヘルメット等の交通事故の被害を軽減する器具の利用を促進します。

また、子どもたちを自転車事故から守るために、保護者等に対してヘルメット着用などの安全対策の必要性について様々な機会を捉えて周知を図ります。

さらに、自転車関係団体と連携しながら、自転車の安全利用を促進するキャンペーン等を展開し、自転車の点検整備、自転車の正しい利用を促進し、自転車事故の防止を図ります。

(7) 交通安全教育推進のための教材資料の充実

学校教育用教材の配布や交通安全啓発用ビデオ等を充実させるとともに、東京都が提供する教材資料も活用しながら、学校・民間団体への貸出し等を行い、交通安全教育の充実を図ります。

2. 地域社会における交通安全意識の啓発

(1) 交通安全協会を主体とした交通安全教育の推進

交通事故の防止のため、組織の増強・活性化を図りながら各種対策を推進します。

ア 子ども対策

a 「新入学児童交通安全の集い」等の参加・体験的行事を通して、未就学児童の交通安全に関する習慣、態度、能力の育成指導を行います。

b 「交通少年団」の団員加入を促進するとともに、団体活動を通じて、子どもの交通

安全意識の普及浸透を図ります。

- c 地域と連携して取り組む学校に対する支援の充実などを通じて、市民、地域、学校、警察、行政が連携して、子どもの見守りや交通安全の取組みを強化します。

イ 若年者対策

関係機関と連携し、二輪車実技講習会等を実施し、若者の交通安全意識の高揚を図ります。

ウ 高齢者対策

高齢者の事故防止及び重大事故防止を目的に、交通安全運動等において、交通事故多発交差点での交通安全の啓発活動を行います。多様な広報媒体を活用し、高齢者に対する交通事故防止のアドバイス等の情報発信を強化するとともに、反射材等交通安全グッズの配布などの取組みを進めます。

エ 自転車利用者対策

自転車関係組織の拡大と活動の促進を図り、連携の下、自転車安全教室等により自転車の正しい利用を促進して、自転車事故の防止を図ります。

オ その他の対策

交通安全施設の整備点検、また、各種行事における警備・交通整理・誘導等の協力支援を通して、地域社会における交通安全意識の高揚を図ります。

また、近年、スマートフォン等を歩きながら注視・操作する、いわゆる「歩きスマホ」をする歩行者が増加し、交通安全対策の新たな課題となっていることから、その危険性についての意識啓発に取り組めます。

(2) 地域・家庭における交通安全教育の推進

ア 地域においては、交通安全意識を普及浸透させていくため、地域の交通安全組織を拡大・充実させるとともに、その指導者の育成を図り、交通安全教育の計画的な運用に努めます。また、出前講座など市民との直接対話により、交通安全の知識等の啓発を図ります。

イ 家庭においては、親が中心となって交通の身近な話題を取り上げ、家庭で交通安全について話し合いが行われるよう、各種の組織を通じて情報の提供を行い、交通ルールと交通マナーの普及浸透を図ります。

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

ア 交通安全運動

市民一人ひとり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づけることにより、安全で快適な交通社会の実現を目指して、春・秋の全国交通安全運動、年末のTOKYO 交通安全キャンペーンを実施します。推進にあたっては、行政機関、交通関係団体、事業所と連携し、市民自身による道路交通環境改善に向けた取組みを推進するなど、市民参加型の交通安全運動を展開します。

イ 交通安全日

原則として毎月10日を「交通安全日」とし、交通実態に即した地域、学校、職場ぐるみの交通安全活動を促進することにより、交通安全思想の普及浸透に努めます。

ウ 暴走族追放強化期間

暴走行為が本格化する前の夏期1ヵ月間を暴走族追放強化月間とし、暴走族追放気運の高揚、若者の交通安全マインドの向上等を促進し、二輪車による事故防止を推進しま

す。

3. 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(1) 広報活動の実施

市民一人ひとりに交通安全意識の普及徹底を図り、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、ポスター等の広報媒体、交通安全運動等の行事や各種会議等のあらゆる機会を通じて、高齢者や自転車による事故情報など、年齢層や事故状況に応じた、きめ細かく効果的な広報活動を推進します。

(2) 飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転（以下「飲酒運転等」と言う。）の危険性や飲酒運転等に起因する交通事故の実態を周知するための広報啓発活動を進めるとともに、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等、飲酒運転等を許さない社会環境づくりに取り組み、飲酒運転等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、グループ内で酒を飲まず、他のものを安全に自宅に送る者（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です。

(3) チャイルドシート及びシートベルトの着用の推進

チャイルドシートと後部座席を含む全座席のシートベルトの正しい着用方法や、その着用の徹底を促す啓発活動等に努めます。

(4) 災害への備えに関する広報啓発活動

災害時は緊急交通路においては車両を絶対使用しないこと、走行中の車両は道路の左側に直ちに止めること等、大震災発生時の対処について、各種広報媒体を活用し、周知していきます。

4. 交通擁護員の配置

交通擁護員を配置し、児童の登下校時の交通安全を確保しながら、運転者・地域社会の交通安全意識の高揚を図ります。

5. 西東京市交通安全協力員の設置

市長が委嘱する交通安全協力員（各小学校2人の児童保護者の方）により、広範な交通安全対策を推進します。

6. 放置自転車対策の推進

警察署や関係機関との幅広い連携のもと、取り締まりや広報等により、放置自転車対策を推進します。自転車等放置禁止区域における自転車や原動機付自転車の放置に対する指導、警告及び放置自転車等の移送撤去等を適切に実施します。

道路や歩道に置かれた自転車等は、歩行者の通行を妨げるだけでなく、交通事故の原因や救急・防災活動の際の障害にもなります。だれもが快適な生活をおくれるよう、市民の皆様には、通学、通勤、買い物等で自転車を利用する際は自転車駐車場を利用するよう呼びかけます。

拠点駅である田無駅、ひばりヶ丘駅及び保谷駅では、自転車駐車場の不足地区において。駐車空間の確保を検討します。

《参考》

■西東京市における放置自転車等の撤去及び返還数の推移(平成 23 年度 ～ 平成 27 年度)

表 7 市内の放置自転車等の状況

放置自転車対策状況	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度
○撤去した自転車(台)	7,316	6,002	5,653	4,549	3,620
返還台数(台)	4,041	3,231	3,050	2,515	1,815
返還率(%)	55.2	53.8	53.9	55.3	50.1
○撤去した原動機付自転車(台)	108	99	81	47	38
返還台数(台)	93	80	64	35	24
返還率(%)	86.1	80.8	79.0	74.5	63.2
◇合計(台)	7,424	6,101	5,734	4,596	3,658
返還台数(台)	4,134	3,311	3,114	2,550	1,839
返還率(%)	55.6	54.2	54.3	55.5	50.3

出典：西東京市道路管理課資料

第3章 救助・救急体制の整備

1. 救助・救急体制の充実

救急隊による交通救助体制を充実強化します。

2. 応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進

救急隊が到着するまでの間、現場に居合わせた人（バイスタンダー）によって早期に適切な応急救護処置が行われるよう、市民に対して救命講習・応急手当講習等を推進します。

また、真に救急車を必要とする市民に対して、適切かつ効果的に救急隊が対応できる体制を構築できるように、緊急性に係る相談や医療機関の案内等を行う「東京消防庁救急相談センター」(#7119)の利用を促進します。

3. 救急医療機関の協力体制の確保

負傷者を迅速・円滑に医療機関へ収容するため、西東京救急業務連絡協議会及び西東京市医師会等を通じて、地域医療機関との連携体制をより一層強化します。

4. 災害時の交通安全の確保

大震災発生時には、緊急交通路において交通規制を実施し、救出救助車両等の通行及び避難誘導のための緊急交通路を確保します。また、緊急車両等の通行を確保するため、緊急道路障害物除去作業を実施します。

《参考》

■西東京市における救助・救急活動

表 8 消防隊による事故発生時の対応

通常の事故	
通常の交通事故：救急隊が出場します。 (救急隊の到着状況や、幹線道路上の事故などによっては、ポンプ隊も出場します。)	
特異な交通事故等	
挟まれなどの脱出不能者がいる場合には、救急隊、ポンプ隊に加え高度な救助資器材を有する特別救助隊や消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー隊）等が出場します。また災害状況により医師等で編成する災害医療派遣チーム（東京 DMAT）も出場し消防隊と連携し救命処置を実施します。	
多数傷病者発生時	
要救助者、負傷者の人数等、事故の規模に応じて、救助特別第 1～第 2 出場（ハイパーレスキュー等）、救助特別第 1～第 4 出場（救急隊 10 隊～最大 40 隊）等により大部隊を現場に投入し対応します。また災害状況により医師等で編成する災害医療派遣チーム（東京 DMAT）も出場し消防隊と連携し救命処置等を実施します。	

表 9 平成 27 年中の救急活動状況（西東京消防署救急隊出場状況）

活動区分	出場件数 (件)	救護人員 (人)	搬送人員 (人)	活動区分	出場件数 (件)	救護人員 (人)	搬送人員 (人)
交通	665	653	649	自損行為	77	59	59
火災	37	8	8	加害	55	45	45
運動競技	93	92	92	急病	6,487	5,737	5,732
自然災害	0	0	0	転院搬送	547	539	538
水難	13	6	6	医師搬送	0	0	0
労災	42	42	42	資材搬送	0	0	0
一般負傷	1,774	1,573	1,567	その他	128	0	0
				総数	9,918	8,754	8,738

出典：西東京消防署資料

表 10 出場件数及び救護人員の前年比較（西東京消防署救急隊出場件数及び、西東京市内での救急隊出場件数）

区分	西東京消防署救急隊出場件数 (管轄外への出場含む)		西東京市内での救急隊出場件数 (管轄外救急隊の市内への出場含む)	
	出場件数(件)	救護人員(人)	出場件数(件)	救護人員(人)
平成 26 年中	9,934	8,816	9,313	8,310
平成 27 年中	9,918	8,754	9,480	8,414
増減	-16	-62	+167	+104

出典：西東京消防署資料

第4章 被害者の支援

1. 交通事故相談業務の充実

交通事故に関連する様々な相談に応じるため、（公財）日弁連交通事故相談センター東京支部からの派遣弁護士による無料市民相談を、田無・保谷庁舎の各市民相談室で月1回実施するなど、交通事故被害者等からの相談に対応するための窓口を開設しています。

2. 東京都市町村民交通災害共済への加入促進

市民の交通災害に関し、適切な救済を行うことを目的として、加入者が事故にあわれた場合には、見舞金、交通遺児年金が支給される東京都市町村民交通災害共済を実施しています。制度につきましては市報等を通じて案内し、加入促進のPR をしていきます。

また、自転車運転者が加害者となった交通事故において、高額の賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、自転車の賠償責任に関する各種保険の普及啓発を図ります。

《参考》

■交通事故相談受付件数の年度推移(平成 23 年度 ～ 平成 27 年度)

表 11 交通事故相談受付件数

	H23	H24	H25	H26	H27
専門相談(専門相談員による相談)	92	85	89	69	46
市民相談窓口(市の職員等による相談)	52	67	39	47	14

出典：西東京市資料

第5章 公共交通の安全確保

1. 鉄道交通環境の整備

(1) 利用しやすい駅施設等の整備

全駅についてバリアフリー化状況の点検・調査を実施し、総合的な計画が必要な駅を選定します。住民参加により整備経路等を定める具体的なバリアフリー計画を策定し、その計画に基づき事業を実施します。

(2) ホームでの安全確保

ア 利用者への対策として、視聴覚障害の方をはじめ、だれでも利用しやすい案内表示や誘導ブロックを整備します。

イ 列車進入の注意喚起として列車接近自動放送装置や進入警報装置を設置します。

ウ 線路へ転落した際の対策として、非常通報装置やホーム下避難場所、車両間転落防止用外ホロ等を整備します。

これらを通じて、利用者の安全確保に努めます。

(3) 踏切道の安全を図るための措置

高齢者等の歩行者対策の充実を図るため、踏切保安施設の整備を推進します。また、踏切支障時における報知装置の操作の周知徹底を図るため、操作方法を記した立て看板の設置等により踏切の安全通行の啓発活動に努めます。

(4) 踏切の改良

交通渋滞の発生しやすいボトルネックになっている踏切については、行政や事業者等の関連機関と改良について協議に努めます。また、鉄道立体化の実現には長期間を要することから、課題のある踏切について速効対策を推進します。

(5) 地震対策

地震時の安全輸送のため、早期地震警報システムを活用し、安全を確保します。

《参考》

■西東京市内の駅前整備及び踏切等の状況

表 12 市内 5 駅の整備等概況

駅名	平成 26 年度 1 日平均乗降客数	※平成 28 年 11 月現在	
		バリアフリー対策	駅前整備
田無駅	73, 509 人	改札内外整備済	北口整備済
西武柳沢駅	16, 181 人	改札内外整備済	南口整備済
東伏見駅	23, 904 人	改札内外整備済	整備済
ひばりヶ丘駅	67, 907 人	北口：エレベーター設置について 鉄道事業者と協議中	南口整備済
保谷駅	58, 481 人	改札内外整備済	整備済
合計	239, 982 人		

出典：西東京市資料

表 13 市内の踏切の状況

	箇所数	備考
生活交通が主な踏切での安全対策の推進箇所	17 箇所	保谷第 1・3・4・7～9・11 号、 ひばりヶ丘第 1 号、東伏見第 1 号、 西武柳沢第 1・2・4 号、 田無 2・4～7 号
自動車交通量の多い踏切での効率的・効果的整備箇所	4 箇所	保谷第 10 号、武蔵関第 5 号、 東伏見第 4 号、田無第 3 号
計	21 箇所	

出典：西東京市資料

2. 路線バス交通環境の整備

(1) 運行管理の充実

乗務員の安全運転確保のため、対面点呼等の実施を強化するなど日常の取組みに加えて、事業所による各種安全教育を実施します。また、運行管理者等の資質及び安全意識の向上を図り、安全輸送の確保に努めます。

(2) 利用しやすいバスの導入及び利用環境の向上

高齢者や障害者をはじめ、だれもが乗り降りしやすいノンステップバス等の導入や利用環境向上に取り組み、移動手段の充実を図ります。

(3) 公共交通の利用の促進

道路整備の進捗に伴うコミュニティバス路線の改廃については、路線バス事業者の運行の有無により西東京市地域公共交通会議において協議・検討します。運行ダイヤについては利用実績に基づき見直します。

現行の路線バスについては、バス接近表示や目的地までの所要時間を表示するバスロケーションシステム等運行管理システムの導入により、バスの利用を促進します。また、バス事業者が運行する路線やコミュニティバス路線を含む市内公共交通の情報を一元化した「公共交通マップ」の作成を検討します。

《参考》

■市内通過路線バスの運行状況

表 14 市内通過路線バスの運行状況（平成 26 年度）

路 線		通 行 回 数						1 日平均 利用客数
		平日		土曜		休日		
		往	復	往	復	往	復	
(1) ひ ば り ケ 丘 駅 ～ 田 無 駅 (谷戸経由)		1	6	－	2	2	2	(4)に含む
(2) ひ ば り ケ 丘 駅 ～ 田 無 駅 (ひばりが丘団地西口経由)		8	7	3	2	3	2	(5)に含む
(3) ひ ば り ケ 丘 駅 ～ 田 無 駅 (イオンモール東久留米経由)		75	77	64	69	64	69	7,452
(4) ひ ば り ケ 丘 駅 ～ 武 蔵 境 駅 (谷戸経由)		－	127	－	102	－	102	11,091
(5) ひ ば り ケ 丘 駅 ～ 武 蔵 境 駅 (ひばりが丘団地西口経由)		81	83	72	74	72	74	5,576
(6) ひ ば り ケ 丘 駅 ～ 武 蔵 境 駅 (ひばりが丘団地経由)		4	4	1	2	－	1	(4)に含む
(7) ひ ば り ケ 丘 駅 ～ 武 蔵 境 駅 (イオンモール東久留米経由)		31	30	14	13	14	13	(3)に含む
(8) ひ ば り ケ 丘 駅 ～ 三 鷹 駅		39	39	34	34	34	34	1,887
(9) ひ ば り ケ 丘 駅 ～ 滝 山 営 業 所 (南沢五丁目経由)		14	16	8	11	8	11	(8)に含む
(10) 天 神 山 ～ 田 無 駅		31	31	31	31	31	31	1,298
(11) 天 神 山 ～ 三 鷹 駅		30	30	30	30	30	30	1,627
(12) 保 谷 駅 南 口 ～ 武 蔵 関 駅 入 口 ～ 吉 祥 寺 駅		22	22	22	22	22	22	1,302
(13) 保 谷 駅 南 口 ～ 東 伏 見 駅 ～ 吉 祥 寺 駅		50	50	46	46	46	46	3,234
(14) 花 小 金 井 駅 ～ 吉 祥 寺 駅		37	37	42	42	42	42	2,435
(15) ひ ば り ケ 丘 駅 ～ 文華女子中学高校前		35	36	31	32	31	32	(3)に含む
(16) 文華女子中学高校前 ～ 武 蔵 境 駅		5	1	4	1	4	1	(4)に含む
(17) 文華女子中学高校前 ～ 田 無 駅		14	10	7	3	7	3	(3)に含む
(18) 天 神 山 ～ 保 谷 駅 南 口 (東町六丁目経由)		22	4	27	9	27	9	(20)に含む
(19) 保 谷 駅 南 口 ～ 西 武 車 庫 前 (天神山経由)		6	3	4	3	4	3	(20)に含む
(20) 保 谷 駅 南 口 ～ 西 武 車 庫 前 (富士町経由)		5	11	9	6	9	6	218
(21) ひ ば り ケ 丘 駅 ～ 武 蔵 境 駅 (南町三丁目経由)		126	－	103	－	101	－	(4)に含む
(22) ひ ば り ケ 丘 駅 ～ 南 沢 五 丁 目 (イオンモール東久留米経由)		2	－	1	－	－	－	45
(23) 三 鷹 駅 ～ 田 無 橋 場		31	31	25	25	25	25	1,133
(24) 三 鷹 駅 ～ 多摩六都科学館		－	－	－	－	－	－	－
(25) 武 蔵 野 営 業 所 ～ 多摩六都科学館		－	－	－	－	－	－	－
(26) 武 蔵 野 営 業 所 ～ 花小金井駅南口		2	3	－	1	－	1	1
(27) 花 小 金 井 駅 ～ 多摩六都科学館		－	－	－	－	－	－	－
(28) 花 小 金 井 駅 南 口 ～ 事務本部(新町五丁目) (直行)		6	10	－	－	－	－	94
(29) 花 小 金 井 駅 南 口 ～ 向 台 町 五 丁 目		8	－	－	－	－	－	2
(30) 花 小 金 井 駅 南 口 ～ 小 金 井 公 園 東 口		－	4	－	－	－	－	2
(31) 武 蔵 境 駅 ～ 花 小 金 井 駅 南 口		6	6	5	5	5	5	153
(32) 三 鷹 駅 ～ 天 神 山		10	10	10	10	10	10	410
(33) 三 鷹 駅 ～ 西 武 柳 沢 駅		119	120	119	120	92	94	4,709
(34) 吉 祥 寺 駅 ～ 西 武 柳 沢 駅		130	131	99	99	100	101	7,160
(35) 吉 祥 寺 駅 ～ 西 武 柳 沢 駅 (武蔵野市役所経由)		11	12	1	2	1	2	242
(36) 青 梅 車 庫 ～ 柳 沢 駅 前		14	14	14	14	17	17	－

出典：西武バス(株)運輸計画部計画課(1)～(22)、関東バス(株)運輸部(23)～(35)、東京都交通局自動車部計画課(36)

《参考》

■はなバスの運行利用状況

表 15 はなバスの平均運行回数及び平均利用客数（平成 27 年度）

ル ト (経路)		運行本数（本）		1 日平均 利用客数 (人)
		平 日	土・休	
第 1 ルート	保谷駅北口～北町循環～ 保谷駅北口	43	43	773
第 2 ルート	東伏見駅～保谷駅 (保谷庁舎経由)	39	39	310
第 3 ルート	田無駅北口～ 東伏見駅南口	33	33	405
	田無駅北口～向台循環 ～田無駅北口	28	28	441
第 4 ルート	田無駅北口～ 多摩六都科学館	60	56	770
第 5 ルート	ひばりヶ丘駅～住吉・ 泉町循環～ひばりヶ丘駅	36	36	478

- ※ 1 第 2 ルート 時間帯により、東伏見駅北口～保谷庁舎止まり
 ※ 2 第 4 ルート 時間帯により、田無駅北口～芝久保運動場止まり
 ※ 3 第 5 ルート 時間帯により、ひばりヶ丘駅～保谷庁舎止まり

出典：西東京市資料