

西東京市交通安全計画 (案)

(令和3年度～7年度)

令和4年1月

西東京市交通安全対策会議

「西東京市交通安全計画」の策定あたって

調整中

西東京市交通安全計画 目次

第1部 総論.....	1
第1章 交通安全計画策定の考え方.....	1
1 計画策定の主旨	1
2 計画の性格・位置付け	1
3 策定のポイント	2
4 計画の期間.....	2
5 計画の推進.....	2
第2章 西東京市の現状と交通事故の状況	3
1 西東京市の現状	3
2 西東京市の交通事故発生状況	5
第3章 交通安全施策の方向	9
施策推進の視点	9
第2部 分野別施策	13
第1章 道路交通環境の整備	13
1 道路の整備.....	13
2 交通安全施設の整備等.....	16
3 道路利用の適正化.....	17
4 駐車・駐輪施設の整備.....	17
5 放置自転車対策の推進.....	17
6 その他.....	18
第2章 交通安全意識の普及啓発	19
1 体系的な交通安全教育の推進	19
2 地域社会における交通安全意識の啓発	22
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化.....	23
4 放置自転車対策の意識啓発.....	24
第3章 救助・救急体制の整備.....	25
1 救助・救急体制の充実.....	25
2 応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進	25
3 救急医療機関の協力体制の確保.....	25
4 災害時の交通安全の確保	25
第4章 被害者の負担軽減.....	27
1 交通事故相談.....	27
2 自転車損害賠償保険等の加入義務化に関する普及啓発.....	27
3 東京都市町村民交通災害共済への加入促進・共済見舞金の請求及び支払相談	27

第5章 公共交通の安全確保	28
1 鉄道交通環境の整備	28
2 路線バス等の利用環境の充実	29
用語の意味	31
【附属資料】	32

第 1 部 総論

第 1 章 交通安全計画策定の考え方

1 計画策定の主旨

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 29 年 3 月）を策定し、交通安全の施策を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、高齢者の交通事故や自転車の危険な利用等の課題が顕在化しています。また新型コロナウイルス感染症の影響によって、市民のライフスタイルや交通行動が大きく変化しています。

前計画が令和 2 年度で終了したことに伴い、前計画の目的を踏まえ、「西東京市交通安全計画」を新たに策定します。

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 条第 1 項の規定により、本市の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策を推進するための計画として策定するものです。

(2) 上位・関連計画との位置付け

本計画は、東京都が定める「第 11 次東京都交通安全計画」（令和 3 年 4 月）並びに本市の上位計画である「西東京市第 2 次総合計画・後期基本計画」（平成 31 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）及び「西東京市道路整備計画」（平成 29 年 3 月）との整合を図ります。

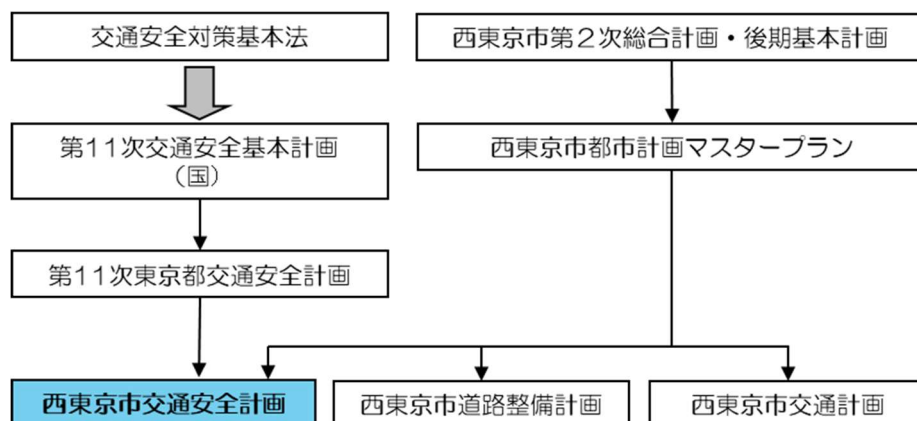


図 1-1 計画の性格・位置付け

3 策定のポイント

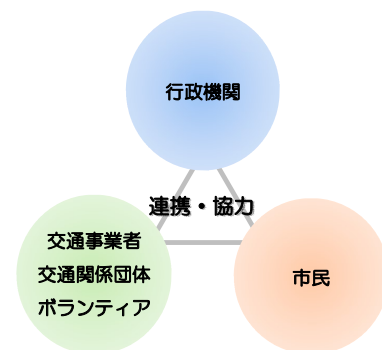
高齢者や子どもの交通安全や自転車の安全利用の推進等、前計画で設定した施策を継続して取り組むとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により、市民のライフスタイルが大きく変化している状況を踏まえ、施策推進の視点として『「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進』を新たに位置付け、各種施策に取り組みます。

4 計画の期間

計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

5 計画の推進

本計画の推進にあたり、行政機関、交通事業者、交通関係団体、ボランティア、市民が連携し、交通事故の防止に向けて、相互に協力しながら、効果的な交通安全対策を推進します。



(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、警察署や消防署等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、交通事故を減らすためには、安全に対する知識の習得が重要なことから、関係機関と連携しながら、わかりやすい情報発信等の啓発活動に取り組む必要があります。

(2) 交通事業者・交通関係団体・ボランティア

交通事業者は行政機関と連携して、安全運転管理者、運行管理者等に対する交通安全教育を推進する等、交通事故防止に努めることが求められています。

また、地域における交通関係団体やボランティアは、警察署等の行政機関と連携して、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

交通事故をなくしていくためには、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習慣とする必要があります。

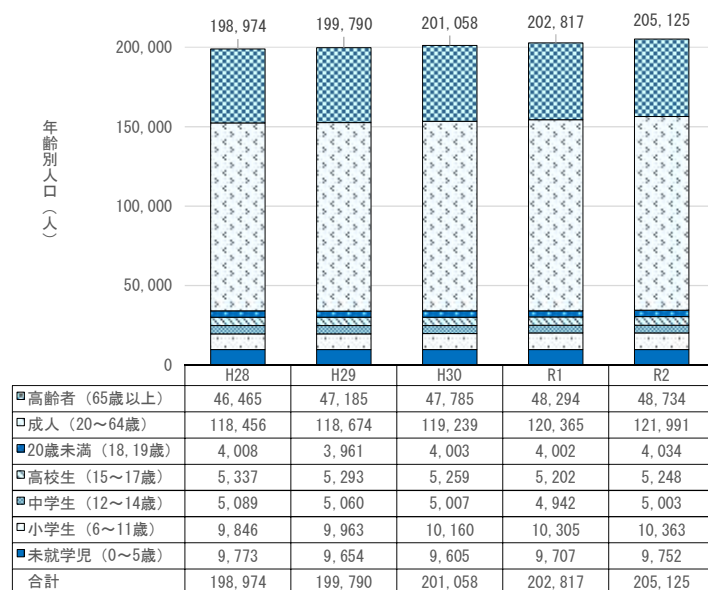
この計画が効果的に推進されるよう、市民一人ひとりが計画の担い手となり、行政機関とともに交通安全について考え、行動し、地域での取組を進めていくことが求められます。

第2章 西東京市の現状と交通事故の状況

1 西東京市の現状

(1) 年齢別人口の推移

市の人口は令和2年で205,125人となっており、平成28年から増加傾向となり、年齢別に見ると、小学生、18歳以上の人口が増加しています。

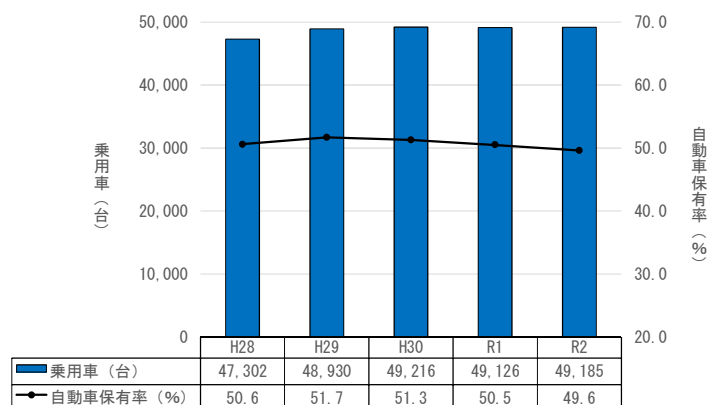


出典：統計にしようきょう（各年1月1日時点）

図 2-1 年齢別人口の推移（平成28年～令和2年）

(2) 自動車保有率の推移

乗用車の保有台数及び自動車保有率の推移は横ばい傾向となっています。



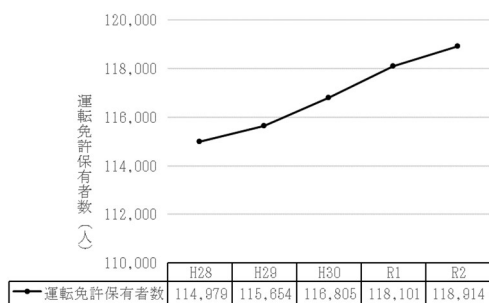
※自動車保有率は、乗用車／世帯数で計算

出典：警視庁交通年鑑

図 2-2 乗用車台数と自動車保有率の推移（平成28年～令和2年）

(3) 運転免許保有者数の推移

市の運転免許保有者数は令和2年で118,914人となっており、平成28年から増加傾向で推移しています。

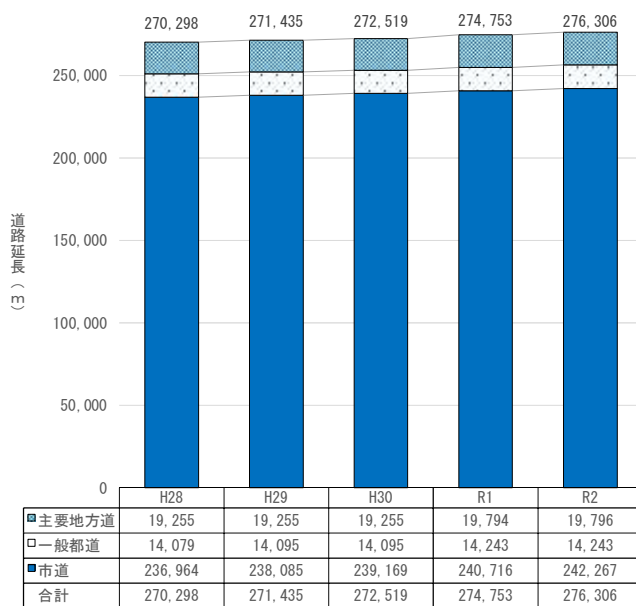


出典：警視庁交通年鑑

図 2-3 運転免許保有者数の推移（平成28年～令和2年）

(4) 道路延長の推移

市の道路延長は令和2年で276,306mとなっており、平成28年から微増傾向で推移しています。



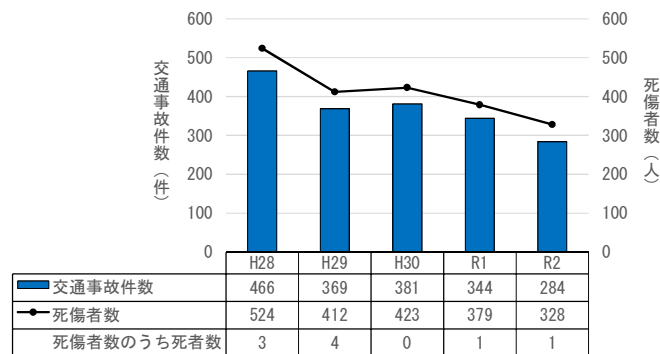
出典：統計にしようきょう（各年4月1日時点）

図 2-4 種類別道路延長の推移（平成28年度～令和2年度）

2 西東京市の交通事故発生状況

(1) 交通事故件数及び死傷者数

市内の交通事故件数、死傷者数はともに減少傾向で推移しています。令和2年の交通事故の件数は284件、死傷者数は328人となっています。また、令和2年と平成28年と比べて、交通事故件数は182件の減少、死傷者数は196人の減少となっています。



※死傷者数は、第1当事者及び第2当事者の合計である

出典：警視庁交通年鑑

図 2-5 交通事故発生状況の推移（平成28年～令和2年）

(2) 交通事故発生状況

① 各種交通事故関与件数

市内の各種交通事故関与件数は、高齢者事故、子どもの事故、自転車事故が減少傾向となっていますが、二輪車事故と飲酒事故では横ばい傾向となっています。

表 2-1 各種交通事故関与件数の推移

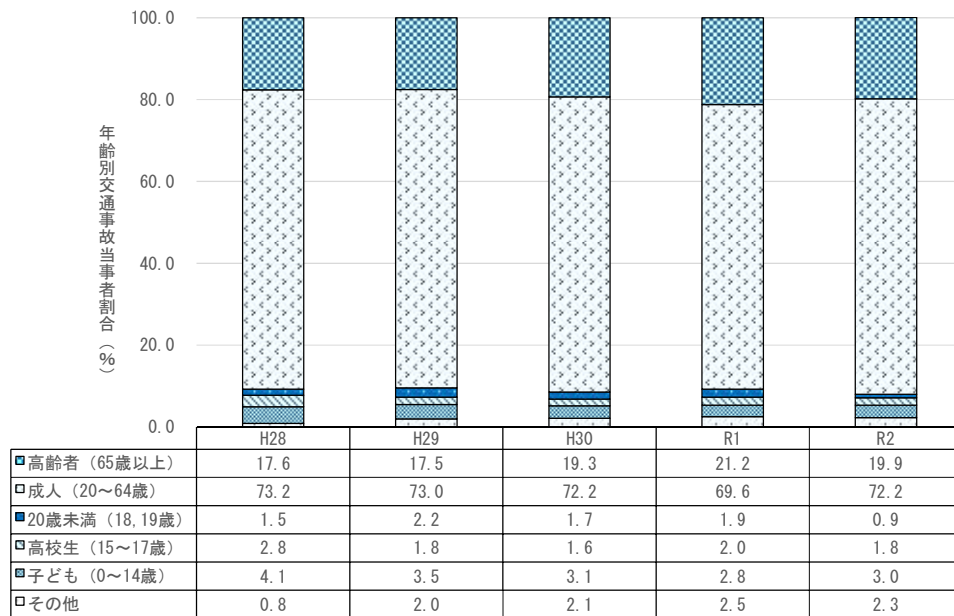
	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故関与件数の総数（件）	925	685	762	688	568
以下は、交通事故関与件数の総数の内、項目ごとに集計し、抜粋したもの					
高齢者の事故（件）	163	127	147	146	113
割合	17.6%	18.5%	19.3%	21.2%	19.9%
子どもの事故（件）	38	25	24	19	17
割合	4.1%	3.6%	3.1%	2.8%	3.0%
自転車事故（件）	221	174	182	172	114
割合	23.9%	25.4%	23.9%	25.0%	20.1%
二輪車事故（件）	69	68	57	56	58
割合	7.5%	9.9%	7.5%	8.1%	10.2%
飲酒事故（飲酒有り）（件）	2	0	2	2	3
割合	0.2%	0.0%	0.3%	0.3%	0.5%

※ 第1当事者及び第2当事者の合計を交通事故関与件数としている

出典：警視庁交通事故統計表（高齢者、子ども、自転車、二輪車事故）
警察庁区市町村交通事故発生状況（飲酒事故）

② 年齢層別交通事故当事者数の割合

市内の年齢層別交通事故当事者数の割合は、各年齢層で横ばい傾向であり、令和2年では成人が約72.2%を占め、高齢者が約19.9%となっています。



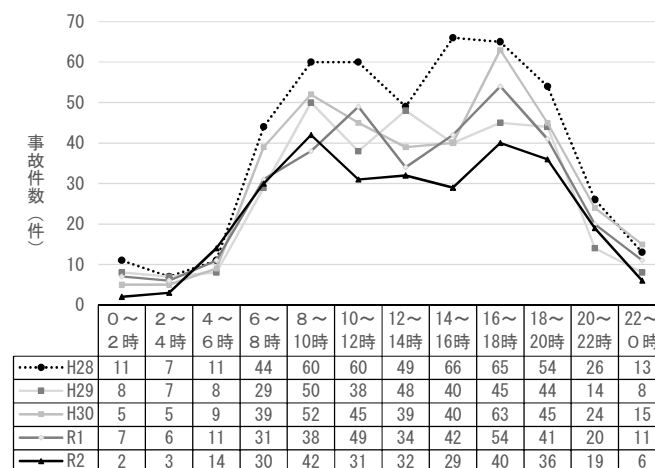
※その他とは、ひき逃げ等で不明な場合をいう

出典：警視庁交通事故統計表

図 2-6 年齢層別交通事故当事者数

③ 時間帯別事故発生状況

市内の時間帯別事故発生状況をみると、8時～10時や16時～18時に比較的多く事故が発生しています。

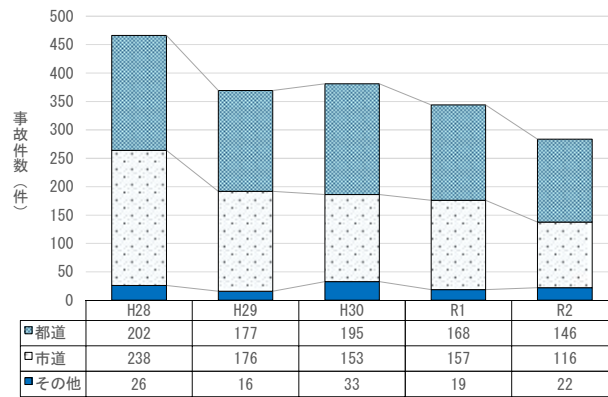


出典：警視庁交通事故統計表

図 2-7 時間帯別事故発生状況の推移

④ 道路の種類別事故発生状況

道路の種類別事故発生状況は、都道と市道での事故が大半を占めており、平成 29 年からは、市道に比べて都道での事故が多くなっています。



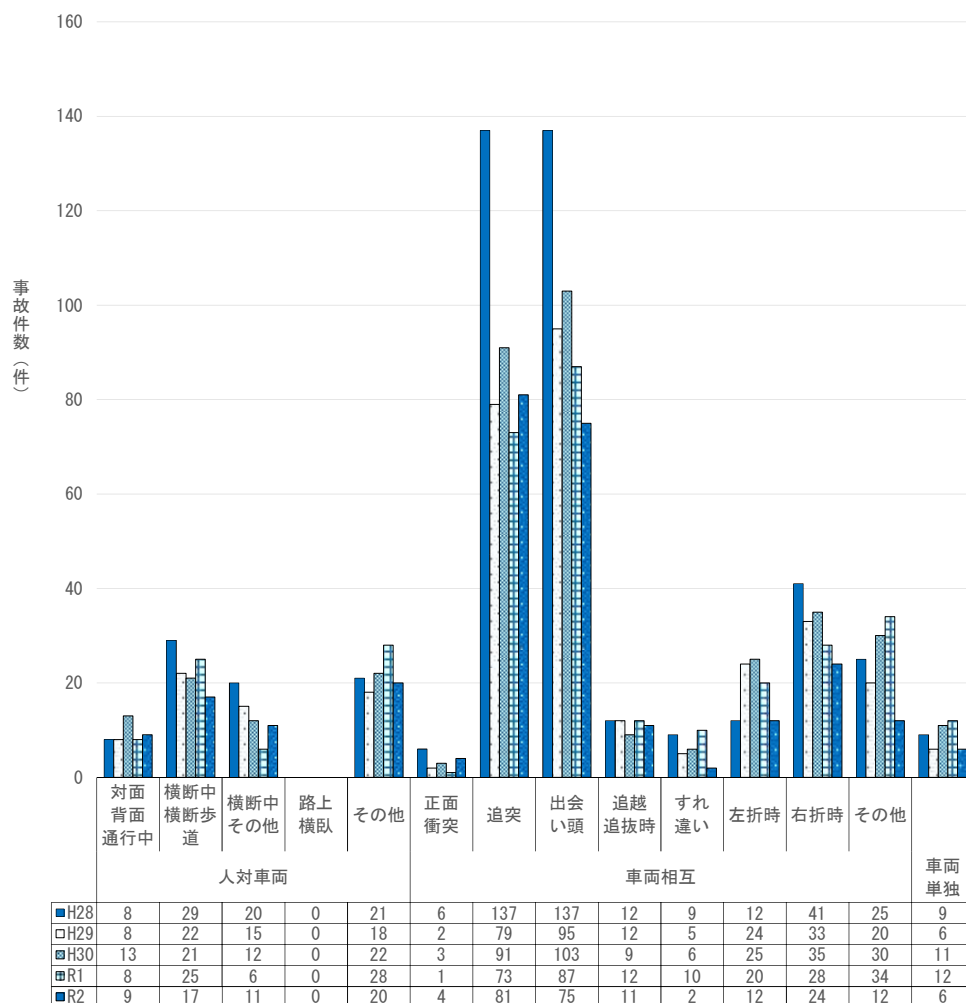
※その他とは、私道等をいう

出典：警視庁交通年鑑

図 2－8 道路種別事故発生状況の推移

⑤ 事故類型別事故発生状況

事故類型別事故発生状況をみると、人对車両の事故では横断中が多く、車両相互事故では追突や出会い頭が多くなっています。



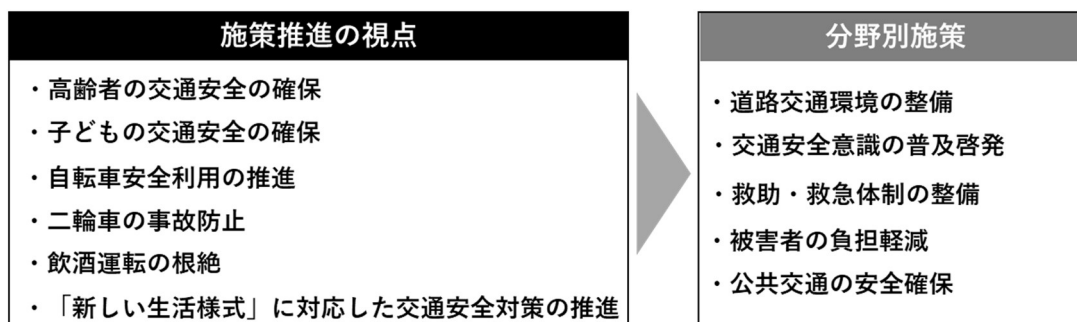
※その他とは、ひき逃げ等で不明な場合をいう

出典：警視庁交通事故統計表

図 2－9 事故類型別事故発生状況の推移

第3章 交通安全施策の方向

過去5年間で西東京市内の交通事故は減少傾向を示していますが、引き続き、安全で安心なまちを実現するため、交通事故件数や死傷者数の減少に向けて、以下の6つの施策推進の視点を定め、5つの分野別施策を設定し、市民や関係機関等と連携し、交通安全施策を推進します。



施策推進の視点

(1) 高齢者の交通安全の確保

市内の高齢者の交通事故当事者数は、全体の約19.9%を占めています。また、市内では高齢の歩行者が横断歩道外を横断していたことにより、乗用車に衝突するといった死亡事故が発生しています。

さらに、令和元年（平成31年）に起きた東池袋自動車暴走死傷事故といった高齢者が当事者となる事故が社会的な課題となっています。

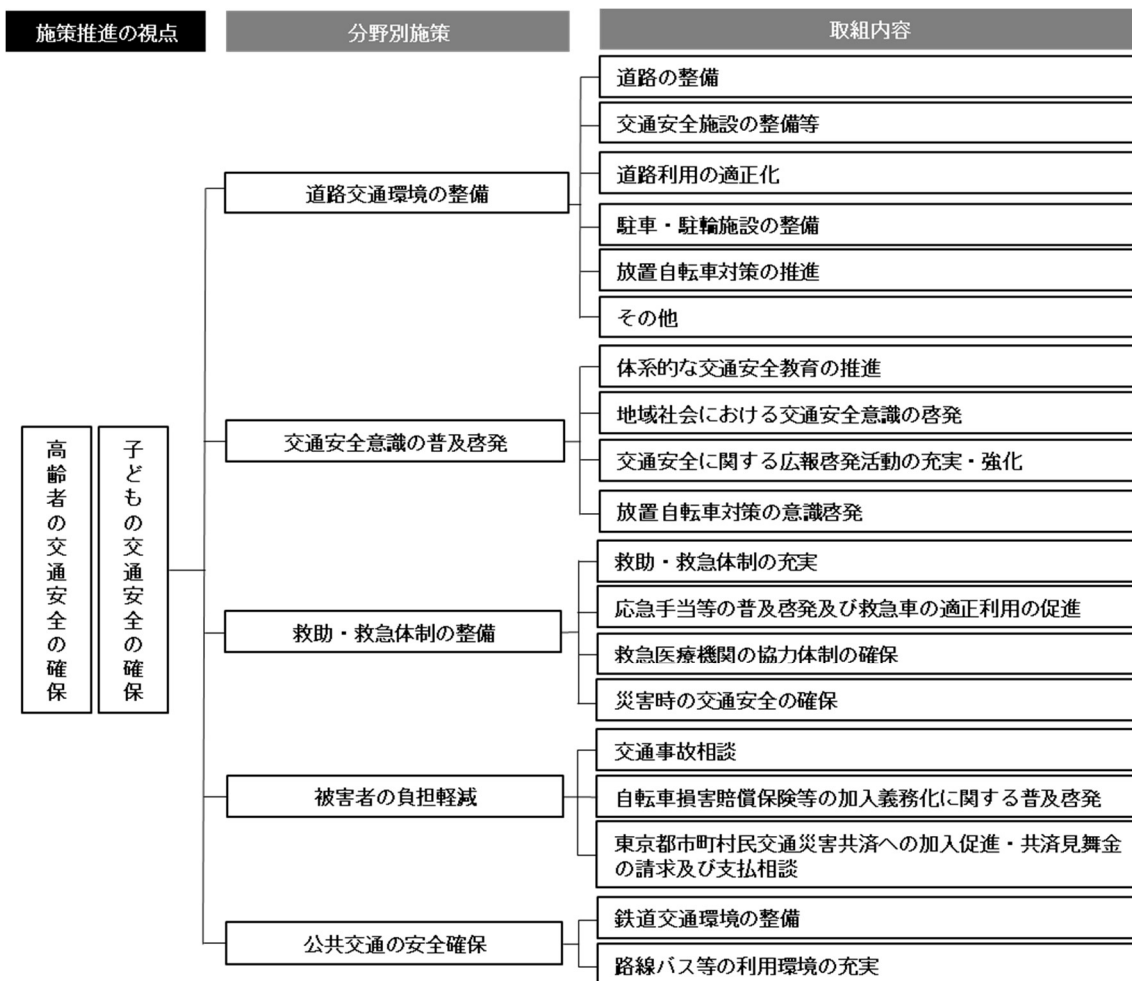
そのような状況を踏まえ、引き続き道路交通環境の整備や交通安全意識の普及啓発等に取り組みます。

(2) 子どもの交通安全の確保

市内の子どもの交通事故当事者数は、全体の約3.0%となっており、その他の年齢層に比べて少ないとはいえ、次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていく必要があります。

子どもが関わる交通事故は、子どもが被害者となる場合が多く、被害にあう子どもの交通事故をゼロにするために、交通事故対策を継続していく必要があります。

通学路や生活道路の安全確保、交通ルールを理解・定着させるための交通安全教育の充実等に取り組みます。



(3) 自転車安全利用の推進

市内の自転車の交通事故関与件数は、全体の約 20.1%を占めています。

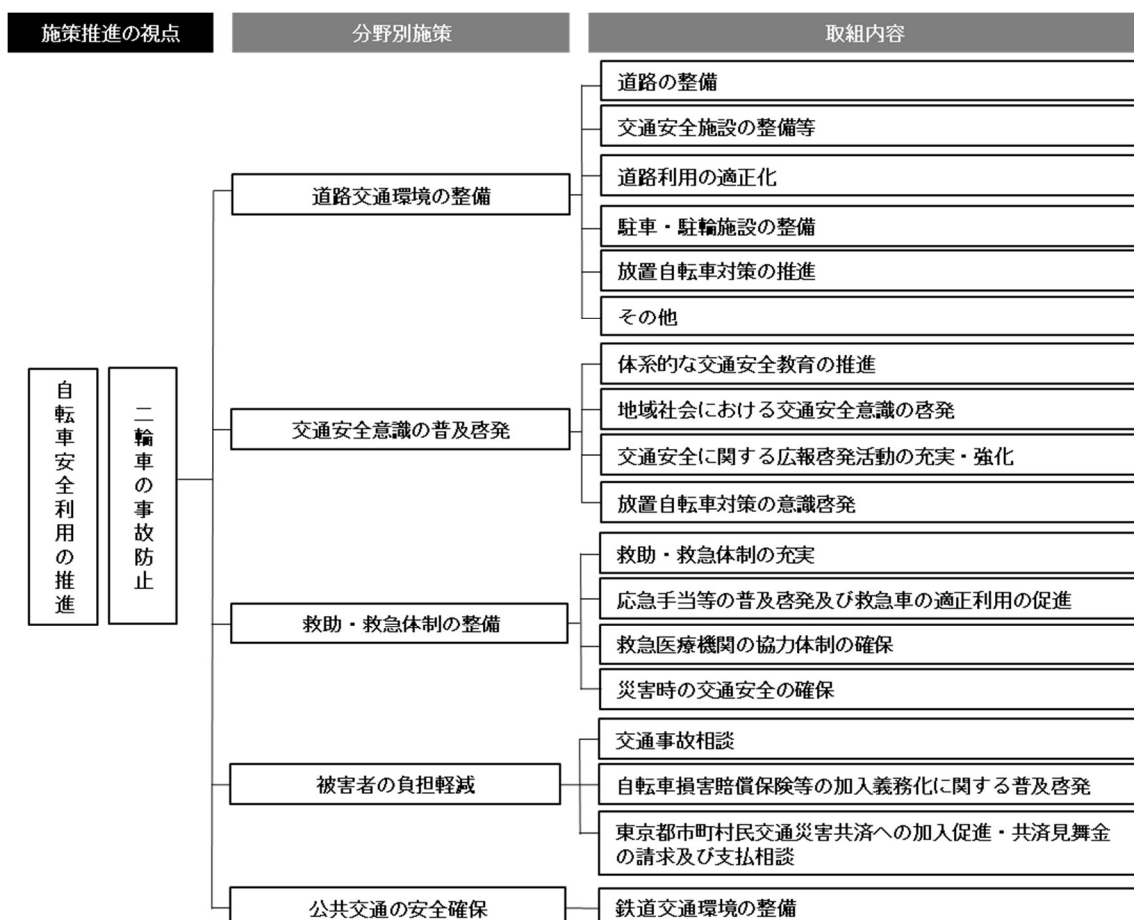
近年では、自転車シェアリングや配達・デリバリー等様々な形態で利用される機会が増えている一方で、自転車利用者の交通ルール違反やマナーの悪さ等による危険な行為がみられる状況となっています。

そのため、学校での安全教育推進や、自転車利用者へのヘルメット着用の啓発等、関係機関が連携し、自転車の安全利用を推進します。

(4) 二輪車の事故防止

市内の二輪車の交通事故関与件数は、全体の約 10.2%を占めています。

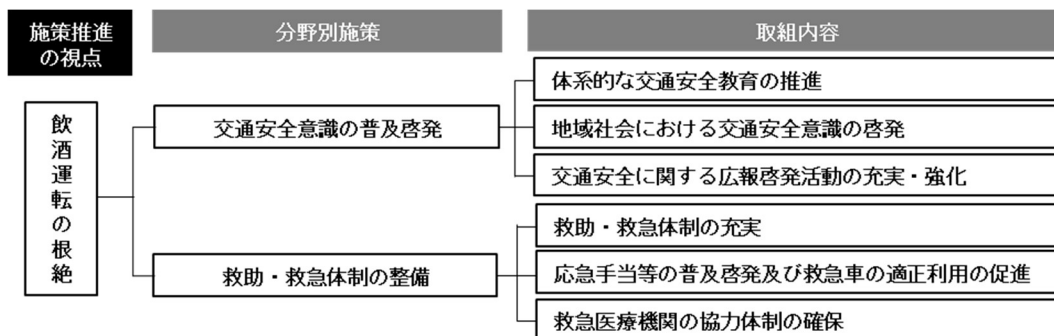
二輪車による交通事故は、重大な事故に繋がる危険性が高いため、事故防止に向けて、道路交通環境の整備や、被害を軽減するためのヘルメットの正しい装着や胸部プロテクターの着用促進に向けた啓発等、二輪車の安全対策を推進します。



(5) 飲酒運転の根絶

近年、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、飲酒運転の事故関与件数は大きく減少し、市内では全体の約 0.5% となっておりますが、根絶には至っていない状況です。

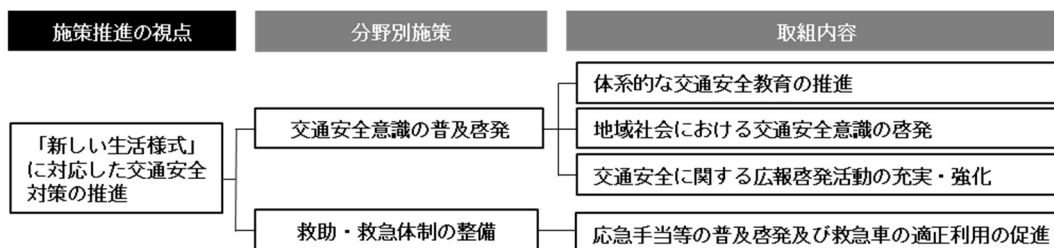
令和 3 年の千葉県八街市における児童死傷事故等、依然として悲惨な事故が発生しているように、アルコールは人の認知判断能力を低下させ、重大な事故に繋がる危険性が高いため、飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立に取り組みます。



(6) 「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進

新型コロナウイルス感染症の影響により、市民のライフスタイルや交通行動が大きく変化しています。これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通して注視するとともに、必要な対策に取り組みます。

交通安全対策にあたっては、従前の取組に加え、ウェブサイト等の各種広報媒体の活用や対面によらない交通安全に関する広報啓発活動について取り組みます。



第2部 分野別施策

《施策の読み方》

各施策の取組には「施策推進の視点」との関連を示すために、以下の用例で視点の略称を付しています。

高：高齢者の交通安全の確保	子：子どもの交通安全の確保
自：自転車安全利用の推進	二：二輪車の事故防止
飲：飲酒運転の根絶	新：「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進

例 （１）歩道の整備 【高・子】

この場合、「歩道の整備」は「高齢者の交通安全の確保」、「子どもの交通安全の確保」の施策推進の視点に基づいて定めたものになります。

第1章 道路交通環境の整備

市では、西東京市道路整備計画において、道路整備に関する考え方として、①体系的な道路ネットワークの形成、②交通安全対策としての道路整備、③歩行者・自転車ネットワークの整備の3つの基本方針を定めています。本計画では、西東京市道路整備計画を踏まえ、交通安全の観点により、施策を設定しています。道路の整備や交通安全施設の整備等の施策を講じる場合は、関係機関とともに取り組みます。

1 道路の整備

（１）歩道の整備 【高・子】

幹線道路の整備については、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩行者等を自動車交通から分離した幅員構成を検討します。

歩道の整備については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年6月21日法律第91号）及び「東京都福祉のまちづくり条例」（平成7年3月16日条例第33号）を踏まえた有効幅員を確保するとともに、視覚障害者誘導用ブロックの設置等、バリアフリーに対応し、高齢者や障害者を含む誰もが安心して歩ける快適な歩行空間の確保に努めます。

主要生活道路及び区画道路における歩道未整備区間等の拡幅整備が困難な箇所については、カラー舗装等の交通安全施設の整備により、歩行者空間の確保に努めます。

（２）交差点の改良 【高・子・自・二】

東京都の「第3次交差点すいすいプラン」で位置付けられている3箇所（保谷小前、保谷新道、栄町二丁目）の交差点については、関係機関と協議し、右折レーンの設置等の整備を働きかけます。

なお、追突や出会い頭の事故を防止するために、見通しの悪い交差点においては視認性の確保が必要です。問題が認識されている交差点については、安全性等についての調査を行い、対策の必要性を確認した上で順次対策を進めます。

（３）カーブ地点の交通事故防止対策の推進 【高・子・自・二】

見通しの悪い曲線道路等については、路面標示、道路照明、防護柵、道路反射鏡、滑り止め舗装、視線誘導標等の交通安全施設や注意喚起を目的とした電柱幕等の設置が必要に応じて検討し、整備・維持管理に努めます。

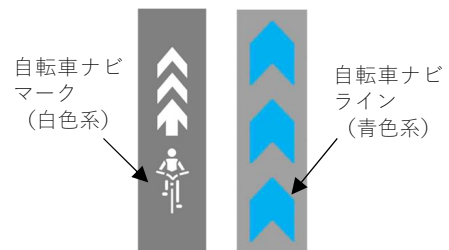
（４）自転車通行環境の整備 【高・子・自・二】

新たに幹線道路を整備する場合は、自転車走行空間の確保を図ります。

また、既存の幹線道路等においても、自転車の交通量が多い道路では、自転車ナビマークや自転車ナビラインなどのサイン整備等を推進するほか、自転車専用通行帯等の整備の可能性についても検討します。

※自転車ナビマークは、自転車が車道の左側を通行することを、ピクトグラムを用いて路面に表示するものです。

自転車ナビラインは、自転車の交差点内の進行方向を表示するものです。



（５）生活道路における交通事故防止対策の推進 【高・子・自】

ア 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、路側帯拡幅や道路標識等の整備のほか、ゾーン 30 等で実施されているような交通規制に関する施策から効果的な交通安全対策を選定し、実施について検討します。

イ 通学路等における児童等の安全確保に関する取組

市内の危険箇所等を解消するために、道路パトロールの実施や、教員・保護者等の学校関係者、田無警察署員、市職員（道路管理者及び交通安全担当部署）、教育委員会事務局職員等の関係者が連携して実施する通学路点検等、子どもの安全の確保に取り組めます。

ウ 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ます。

■ゾーン 30



ビーボくん
歩行者にもっとやさしい
環境になっていくのが
ゾーン30だよ!

ゾーン30

ゾーン入口の対策

「ゾーン30」の入口には
①最高速度30キロの
速度規制標識
②「ゾーン30」を表す
シンボルマーク看板
③「ゾーン30」の
路面表示
を設置しています。

ゾーン内の対策例

対策前
対策後

路側帯を拡げて車道幅を狭め、中央線をなくすことで
速度の抑制を図るとともに、歩行者の通行空間を確保
します。

30キロ規制ゾーン

区域（ゾーン）を定めて最高速度 30km/h 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の安全対策です。

出典：警視庁資料

■ゾーン 30 プラス

＜警察による交通規制＞

■ 最高速度30km/hの
区域規制等
(ゾーン30)

＜道路管理者による物理的デバイスの設置＞

● 進入抑制対策

ライジングボラード

ハンプ

スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策

狭さく

クランク

スラローム

最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン 30 プラス」として設定し、道路管理者と警察署が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備する安全対策です。

出典：国土交通省資料

■キッズ・ゾーン



保育所等が行う散歩等の園外活動の安全を確保するために、車両の運転者に対して注意を喚起することを目的として設定した道路の区域をいい、区市町村が警察署と連携して整備する安全対策です。

出典：警視庁資料

(6) 市街地の構造改善 [高・子]

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時に、道路の拡幅や改良、歩行空間の整備等について、開発事業者等に働きかけを行います。

2 交通安全施設の整備等

(1) 路面標示の整備・維持管理 [高・子・自・二]

道路幅員の変更箇所や車道の外側線、路側帯を示す必要がある区間等は、路面標示を整備するとともに、経年劣化により剥離がある場合は、再塗装等の整備・維持管理に努めます。

(2) 道路標識等の整備・維持管理 [高・子・自・二]

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撤去や回復作業を行います。

(3) 道路照明の整備・維持管理 [高・子・自・二]

道路照明については、道路の交通量や周辺の環境に応じて、街路灯のLED化等の適正な維持管理に努めます。また、道路幅員や高木の植樹等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についても、改善に努めます。

(4) 防護柵の整備 [高・子・自・二]

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、車両の損傷や乗員の傷害を最小限にとどめるため、必要に応じて防護柵を整備します。

(5) 信号機の整備・高度化 [高・子・自・二]

警視庁と連携を取りながら、信号機の整備や高度化の働きかけを行います。

(6) 道路反射鏡の整備・維持管理 [高・子・自・二]

信号機のない交差点等で、特に視認性が悪い箇所については必要に応じて道路反射鏡を設置するとともに、経年劣化等による腐食や破損等がある場合は、状況に応じて、補修や交換等の整備・維持管理に努めます。

3 道路利用の適正化

(1) 道路工事調整会議 [自・二]

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) 道路の占用許可 [高・子・自・二]

安全かつ円滑な道路交通を確保するため、工作物の設置や工事等の道路の占用については、適正な道路占用許可を行います。

(3) 不法占用物件等の排除 [高・子・自・二]

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 [高・子・自・二]

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、駐車場の整備について指導等を行います。

(2) 自転車駐車場の整備 [自]

市内には鉄道駅が5駅あり、駅周辺には現在23ヵ所の西東京市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、必要に応じ、新たな自転車駐車場の整備等の検討を行います。

5 放置自転車対策の推進

放置自転車対策 [高・子・自・二]

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。誰もが快適な生活を送れるよう、警察署や関係機関との幅広い連携のもと、取締りや広報等により、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、警告及び移送撤去等を適切に実施します。

《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28年度～令和2年度）

	H28	H29	H30	R1	R2
撤去した自転車（台）	2,925	2,748	2,707	2,342	1,405
返還台数（台）	1,438	1,423	1,381	1,263	703
返還率（％）	49.2	51.8	51.0	53.9	50.0
撤去した原動機付自転車（台）	32	29	20	11	10
返還台数（台）	26	24	11	7	1
返還率（％）	81.3	82.8	55.0	63.6	10.0
合 計 （ 台 ）	2,957	2,777	2,727	2,353	1,415
返還台数（台）	1,464	1,447	1,392	1,270	704
返還率（％）	49.5	52.1	51.0	54.0	49.8

出典：西東京市資料

6 その他

（１）交通安全総点検の実施 【高・子・自・二】

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、「誰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・保護者等の学校関係者、田無警察署員、市職員（道路管理者及び交通安全担当部署）、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）道路の植栽の適正管理 【高・子・自・二】

街路樹の生育不良や落枝、枯損木、害虫の発生等による、道路交通への支障や道路利用者等の危険の未然防止のため植栽の適正管理に努めます。

（３）無電柱化の推進 【高・子・自・二】

安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の強化、良好な都市景観の創出を図るため、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を推進します。

第2章 交通安全意識の普及啓発

交通ルールやマナーに関する理解と安全行動を促すため、段階的・体系的な交通安全教育、地域社会における交通安全意識の啓発等、交通安全活動における啓発活動の充実・強化に取り組めます。

1 体系的な交通安全教育の推進

(1) 交通安全教育の推進 [高・子]

「交通安全教育指針（平成10年9月22日 国家公安委員会第15号）」や「交通安全に関する教則（昭和53年10月30日 国家公安委員会第3号）」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、年齢等に応じた段階的な交通安全教育を計画的に推進します。

(2) 学校等における交通安全教育 [子・自・新]

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、関係機関相互の連携を深めながら、交通安全教育の充実を図っていきます。

また、「新しい生活様式」に対応した交通安全教育の推進として、従前の取組に加え、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトや SNS 等各種広報媒体の積極的活用等、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。

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、新入学児童交通安全教室「交通安全の集い」等の幼児の交通安全教育を行います。



新入学児童交通安全教室の様子

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、警察署と連携して、飛び出し・巻き込み実験や横断歩道の渡り方等の指導等参加・体験型交通安全教室の充実を図ります。



小学生の交通安全教室の様子

ウ 中学生には、小学校で学んだ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（スクアード・ストレイト）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。



中学生の交通安全教育の様子

エ 特別支援学級では、子どもの障害等の状態に応じた、安全な通学の仕方などの、交通ルールやマナーの理解等、危険を回避する能力の育成を図ります。

オ 安全に関する指導については、学校教育全体を通して、取り組みます。

（３） 高齢者に対する交通安全教育 【 高 】

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向上を図ります。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。



高齢者の交通安全教育の様子

（４） 身体障害者に対する交通安全教育 【 高・子 】

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、交通安全啓発を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

（５） 運転者に対する交通安全教育 【 自・二・飲 】

交通関係団体と連携しながら、地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、二輪車運転者については、二輪車実技講習会を中心とした交通安全指導を実施し、安全意識の向上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「胸部プロテクターの着用」啓発を推進する等、二輪車運転者の重大交通事故防止対策を図ります。

近年、携帯電話やスマートフォンの画像を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある状況を踏まえ、携帯電話使用等に対する罰則を引き上げる改正法が令

和元年 12 月 1 日に施行されました。携帯電話使用等は、重大な交通事故に繋がる可能性がある危険な行為であることから、意識啓発に取り組みます。

さらに、令和 2 年 6 月に発生した悲惨な死亡事故等を契機に「あおり運転」が社会問題化したことから罰則が創設されました。自動車の使用者等による悪質・危険な妨害運転については、重大な交通事故に繋がる可能性がある危険な行為であることから、意識啓発に取り組みます。

（６） 自転車利用者に対する交通安全教育 【高・子・自】

「自転車安全利用 TOKYO キャンペーン」「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」の展開や市報、ホームページ等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多くが、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被害を軽減する器具の着用を促進します。

また、子どもたちを自転車事故から守るために、ヘルメット着用等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、自転車の点検整備や正しい利用方法を周知し、自転車事故の防止を図ります。

■「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

（７） 横断歩行者の安全確保に関する教育 【高・子】

あらゆる機会を通して、自動車等の運転者に対して横断歩道手前の減速義務や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啓発を推進します。

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などの、交通ルールの周知を図ります。さらに、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ことなど、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を推進します。

(8) 交通安全教育推進のための教材資料の充実 [高・子・自]

学校教育用教材の配布や交通安全啓発用映像教材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、学校や民間団体への貸出しを行い、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) 交通安全協会等の関係団体と連携した交通安全教育の推進

[高・子・自・二・飲]

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教室「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、団体活動を通して、子どもの交通安全意識の普及啓発を図ります。
- c 地域と連携して取り組む学校に対する支援の充実等を通して、市民、地域、学校、警察署、市が連携して、子どもの見守りや交通安全の取組を強化します。

イ 若年者対策

関係機関と連携し、バイクスクール等を実施し、若年層の交通安全意識の向上を図ります。

ウ 高齢者対策

高齢者の事故防止を目的に、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。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等の取組を進めます。

エ 自転車利用者対策

自転車関係団体と連携し、自転車安全教室等により自転車の正しい利用方法を周知し、事故の防止を図ります。

オ その他の対策

交通安全施設の点検や各種行事における交通整理・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向上を図ります。

(2) 地域・家庭における交通安全教育の推進 [高・子・自・二・飲]

ア 地域においては、交通安全意識を普及啓発させていくため、交通安全組織を拡大・充実させるとともに、交通安全講習会等を通して、交通安全の知識等の啓発を図ります。

イ 家庭においては、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、各種の組織を通して情報の提供を行い、交通ルールやマナーの普及啓発を図ります。

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進 [高・子・自・二・飲]

ア 交通安全運動

市民一人ひとりに交通安全思想の普及啓発を図り、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や年末の「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、交通事業者と連携し、市民自身による道路交通環境改善に向けた取組を推進する等、市民参加型の交通安全運動を展開します。

イ 東京都交通安全日

東京都が毎月 10 日を「一日交通安全運動の日」と位置付けているため、関係機関団体、市町村が連携して、交通安全思想の普及啓発を図るとともに、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、交通事故防止を図ります。

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 か月間を暴走族追放強化月間とし、暴走族追放気運の醸成、若年層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。

(4) 西東京市交通安全協力員の設置 [高・子・自]

交通安全対策を広範に推進するため、西東京市交通安全協力員設置要綱に基づき、交通安全協力員を設置します。

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(1) 広報活動の充実 [高・子・自・二・飲・新]

市民一人ひとりに交通安全意識の普及啓発を図り、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、ポスター等の各種広報媒体、交通安全運動等の行事や各種会議等の従前の取組に加え、SNS 等の新たな媒体の活用、情報通信技術の活用によ

る対面によらない広報啓発活動等、あらゆる機会を通して、年齢層や事故状況等に応じて、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 〕

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について、「飲酒運転させない TOKYO キャンペーン」をはじめ、「春・秋全国交通安全運動」、「TOKYO 交通安全キャンペーン」等を通して周知し、また「ハンドルキーパー運動」の普及啓発に努めるなど、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。

（３） チャイルドシート及びシートベルトの着用の推進 〔 子・自 〕

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 〔 高・子・自・二 〕

大震災（震度 6 弱以上）の発生後は、新たに自動車を使用しないこと、大震災発生時に運転中の場合はできるだけ安全な方法により道路の左側に停止すること等について、各種広報媒体を活用し、周知していきます。

（５） 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進 〔 高・子・自・二 〕

薄暮時（日没の前後 1 時間）や夜間における歩行者や自転車の交通事故を防止するため、自動車運転者には前照灯の早めの点灯を行うこと、歩行者や自転車利用者にはシーリング式反射材用品やスポークリフレクター等の活用、また目立つ色の服装を着用すること等について、各種広報媒体を活用し、周知していきます。

4 放置自転車対策の意識啓発 〔 高・子・自・二 〕

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なるため、通勤、通学、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。

第3章 救助・救急体制の整備

交通事故による死傷者が多くいることから、交通事故による負傷者の救命効果の向上を図るため、以下の取組を推進します。

1 救助・救急体制の充実 [高・子・自・二・飲]

救急隊による交通救助体制を充実します。

2 応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進[高・子・自・二・飲・新]

救急隊が到着するまでの間、早期に適切な応急救護処置が行われるよう、市民に対する救命講習・応急手当講習等を推進します。従前の取組に加え、SNS等の各種広報媒体の活用等、対面によらない広報啓発活動についても取り組みます。

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 [高・子・自・二・飲]

負傷者を迅速・円滑に医療機関へ搬送するため、西東京救急業務連絡協議会及び西東京市医師会等を通して、地域医療機関との連携体制を強化します。

4 災害時の交通安全の確保 [高・子・自]

大震災発生時には、緊急交通路等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等を確保します。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

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、幹線道路上の事故等によっては、ポンプ隊も出場します。)
特異な交通事故等
挟まれ等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)、救急特別第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。

《参考》

■令和2年中の救急活動状況（西東京消防署救急隊出場状況）

	出場件数（件）	救護人員（人）	搬送人員（人）
交 通	583	509	507
火 災	39	6	6
運 動 競 技	52	50	50
自 然 災 害	0	0	0
水 難	15	12	12
労 災	52	52	52
一 般 負 傷	2,082	1,796	1,791
自 損 行 為	106	61	60
加 害	44	23	23
急 病	6,976	5,938	5,932
転 院 搬 送	682	679	678
医 師 搬 送	0	0	0
資 材 搬 送	0	0	0
そ の 他	140	0	0
総 数	10,771	9,126	9,111

■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 （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）
R 1	10,561	9,195	10,113	8,887
R 2	10,771	9,126	9,413	8,056
増 減	210	△69	△700	△831

出典：西東京消防署資料

第4章 被害者の負担軽減

交通事故による被害者の負担を軽減するため、以下の取組を推進します。

1 交通事故相談 [高・子・自・二]

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等を実施し、交通事故被害者等からの相談に対応します。

《参考》

■交通事故相談受付件数の推移(平成28年度～令和2年度)

	H28	H29	H30	R1	R2
専門相談(専門相談員による相談)(件)	43	47	42	45	38
市民相談窓口(市の職員等による相談)(件)	17	16	15	13	9

出典：西東京市資料

2 自転車損害賠償保険等の加入義務化に関する普及啓発 [高・子・自・二]

自転車の安全で適正な利用のさらなる促進を図るため、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」(令和2年4月改正)により、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者による自転車損害賠償保険等への加入が義務化されました。

自転車運転者が加害者となった交通事故において、被害者への賠償額が高額となる事例の増加を踏まえ、自転車の賠償責任に関する各種保険等加入について、普及啓発を図ります。

3 東京都市町村民交通災害共済への加入促進・共済見舞金の請求及び支払相談

[高・子・自・二]

東京都市町村民交通災害共済(ちょこっと共済)は、相互扶助を目的として、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制度です。市報やホームページ等を通して案内し、加入促進のPRに努めるとともに、共済見舞金の請求及び支払相談に対応します。

《参考》

■加入者数及び見舞金支払件数の推移(平成28年度～令和2年度)

	H28	H29	H30	R1	R2
加入者数(人)	6,984	6,480	5,990	5,327	5,263
見舞金支払件(件)	37	26	27	27	31

出典：西東京市資料



第5章 公共交通の安全確保

多くの人が利用する公共交通については、安全に対する高い信頼性を確保するため、鉄道・路線バス等の交通環境の整備、安全な運行の確保に取り組みます。

1 鉄道交通環境の整備

(1) 利用しやすい駅施設等の整備 [高・子]

市内5駅については、移動等円滑化された施設が整備されていますが、施設の利用状況等に応じて、誰もが安全で円滑に移動できる環境整備をより一層進めるため、鉄道事業者と連携し、調査を進めます。

(2) ホームでの安全確保 [高・子]

ホーム上での「歩きスマホ」等の危険性や線路へ転落した際の安全対策等について、鉄道事業者と連携し、利用者への周知を図るとともに、市内5駅へのホームドア設置に向けて、鉄道事業者への働きかけを行います。

(3) 踏切道の安全を図るための措置 [高・子・自・二]

高齢者や障害者をはじめとした踏切通行者の安全対策、踏切事故の解消に向けて、抜本的な対策である鉄道の連続立体交差化について、関係機関と協議し推進します。

また、必要に応じて踏切の改良についても関係機関と協議し、対応を図ります。

《参考》

■市内の踏切の対策箇所（開かずの踏切、ボトルネック踏切等）

踏切道名	所在地	道路 管理者 名	道路名	開 か ず の 踏 切	自 動 車 ボ ト ル ネ ッ ク 踏 切	歩 行 者 ボ ト ル ネ ッ ク 踏 切	歩 道 が 狭 隘 な 踏 切	通 学 路 要 対 策 踏 切	事 故 多 発 踏 切
ひばりヶ丘第1号	西東京市住吉町3-9	西東京市	市道205号線	○		○			○
保谷第10号	西東京市住吉町4-10-2	東京都	主要地方道 保谷志木線(36号線)	○	○				
保谷第11号	西東京市住吉町3-13-4	西東京市	市道209号線	○		○			
保谷第1号	西東京市東町3-13	西東京市	市道206号線	○		○			
保谷第4号	西東京市東町2-7	西東京市	市道1120号線	○					
田無第2号	西東京市南町6-1	西東京市	市道2239号線			○			
田無第3号	西東京市南町6-11-26	西東京市	市道123号線		○	○			
西武柳沢第1号	西東京市柳沢6-1-12	西東京市	市道2105号線						○
西武柳沢第4号	西東京市南町3-1-13	東京都	主要地方道 調布田無線(12号)	○		○			○
東伏見第1号	西東京市東伏見2-3	西東京市	市道2026号線	○					
東伏見第4号	西東京市東伏見1-1-19	西東京市	市道114号線			○			
武蔵関第5号	西東京市東伏見3-1-25	西東京市	市道2120号線	○		○			○

出典：国土交通省資料

2 路線バス等の利用環境の充実

(1) 運行管理の充実 [高・子]

安全な運行を確保するため、事業者と連携し、利用者への乗車マナーの周知を図るとともに、必要に応じて、乗務員の交通安全意識の醸成、運転技能、知識及び接客マナーの向上について、事業者へ働きかけを行います。

(2) 公共交通の利用の促進 [高・子]

バス、鉄道等の市内公共交通の情報を一元化した「公共交通ブック」を作成し配布するなど、公共交通の利用について周知を図ります。また、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の充実、市民の要望に即したダイヤ編成について、事業者へ働きかけを行います。

(3) 計画運休への取組 [高・子]

大型台風が接近・上陸する場合等、気象状況により運行に支障が生ずる恐れが予測され、計画運休が実施されるときは、バス事業者と連携し、ホームページ等で計画運休について情報提供します。

《参考》

■市内の鉄道駅に関する運行本数（令和3年3月時点）

鉄道駅名	運行本数（本）	
田 無 駅	平日：468	土日祝日：428
西 武 柳 沢 駅	平日：299	土日祝日：253
東 伏 見 駅	平日：299	土日祝日：253
ひ ば り ケ 丘 駅	平日：516	土日祝日：489
保 谷 駅	平日：408	土日祝日：357

※運行本数は、各年度末時点の計画本数を計上。

出典：西東京市資料、西武鉄道株式会社資料

■はなバスの運行状況（令和3年10月現在）

ルート	系統	運行本数（本）	
第1ルート	保谷駅北口～北町循環～保谷駅北口	平日：39	土日祝日：37
第2ルート	ひばりヶ丘駅～保谷庁舎～東伏見駅北口	平日：26	土日祝日：22
第2ルート	ひばりヶ丘駅～住吉・泉町循環～ひばりヶ丘駅	平日：16	土日祝日：15
第3ルート	田無駅～東伏見駅南口	平日：26	土日祝日：23
第3ルート	田無駅～向台循環～田無駅	平日：28	土日祝日：23
第4北ルート	田無駅～多摩六都科学館～花小金井駅	平日：31	土日祝日：38
第4南ルート	田無駅～芝久保運動場～花小金井駅	平日：86	土日祝日：76

出典：西東京市資料

■路線バスの市内運行回数（回）（令和３年１０月現在）

路線			運 行 回 数					
			平 日		土 曜		休 日	
			往	復	往	復	往	復
1	ひばりヶ丘駅～田無駅	（谷戸経由）	1	5	－	2	2	2
2	ひばりヶ丘駅～田無駅	（ひばりが丘団地経由）	8	9	2	3	2	3
3	ひばりヶ丘駅～田無駅		77	76	67	70	62	64
4	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅	（谷戸経由）	121	121	100	100	93	91
5	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅	（ひばりが丘団地経由）	80	82	71	71	71	71
6	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅		1	3	－	1	－	－
7	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅		25	24	13	12	12	12
8	ひばりヶ丘駅～三鷹駅		36	36	31	31	29	29
9	ひばりヶ丘駅～滝山営業所		16	22	8	14	6	11
10	ひばりヶ丘駅～文華女子高等学校		23	27	23	25	24	22
11	ひばりヶ丘駅～南沢五丁目		2	6	1	－	－	－
12	ひばりヶ丘駅～ひばりが丘団地中央		－	9	－	－	－	－
13	保谷駅南口～吉祥寺駅	（東伏見駅北口経由）	29	29	28	28	28	28
14	保谷駅南口～吉祥寺駅	（柳沢駅通り経由）	50	50	45	45	45	45
15	保谷駅南口～西武車庫前	（東伏見駅北口経由）	5	3	4	3	4	3
16	保谷駅南口～西武車庫前	（富士町経由）	5	9	5	7	5	7
17	文華女子高等学校～武蔵境駅		5	2	3	2	4	2
18	文華女子高等学校～田無駅		16	5	11	2	11	2
19	天神山～保谷駅南口		5	－	15	1	15	1
20	天神山～田無駅		29	29	28	28	28	28
21	天神山～三鷹駅		30	30	27	27	27	27
22	花小金井駅～吉祥寺駅		38	38	39	39	38	38
23	ひばりヶ丘駅北口～朝霞台駅		117	115	93	91	75	72
24	ひばりヶ丘駅北口～志木駅南口		57	55	48	50	39	40
25	ひばりヶ丘駅北口～新座営業所		34	38	25	25	19	21
26	三鷹駅～田無橋場		31	31	24	24	24	24
27	三鷹駅～天神山		10	10	10	10	10	10
28	三鷹駅～西武柳沢駅		101	102	92	94	92	94
29	三鷹駅～東伏見駅北口	（東伏見稲荷神社経由）	1	1	0	0	0	0
30	三鷹駅～武蔵野大学	（直行）	18	18	6	6	0	0
31	花小金井駅南口～事務本部（新町五丁目）	（直行）	6	10	－	－	－	－
32	花小金井駅南口～向台町五丁目		8	0	－	－	－	－
33	花小金井駅南口～小金井公園東口		0	4	－	－	－	－
34	武蔵境駅～向台町五丁目		46	45	43	43	43	43
35	武蔵境駅～花小金井駅南口		8	6	4	4	4	4
36	武蔵境駅～ヴィーガーデン西東京		60	64	47	48	47	48
37	吉祥寺駅～西武柳沢駅		114	111	88	88	88	88
38	吉祥寺駅～西武柳沢駅	（武蔵野市役所経由）	1	1	1	1	1	1
39	吉祥寺駅～向台町五丁目		44	44	79	76	71	69
40	吉祥寺駅～ヴィーガーデン西東京		40	42	6	7	6	7

注：路線欄については、左側が起点、右側が終点で表記

出典：西武バス株式会社資料（１～25）、関東バス株式会社資料（26～40）

用語の意味

当事者	： 交通事故に関係した人をいうが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者としている。
第1当事者	： 最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また、過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。
第2当事者	： 過失がより軽いか又は過失が同程度の場合には、人身損傷程度がより大きい方の当事者をいう。
死亡（死者）	： 交通事故発生から24時間以内に死亡した場合（人）
負傷（負傷者）	： 重傷（重傷者）と軽傷（軽傷者）の合計
子ども	： 幼児、小学生、中学生
若年	： 中学校卒業後から20歳未満までの年齢層の人
成人	： 20歳から65歳未満までの年齢層の人
高齢者	： 65歳以上の人
二輪車	： 自動二輪車、原動機付自転車
幹線道路	： 都市間交通や通過交通等の比較的長距離の交通を処理し、都市の骨格として居住環境地区の外郭を形成する道路
主要生活道路	： 居住環境地区内と幹線道路とを連絡する地区内住民が、通勤・通学買物等で日常的に利用する主要な生活道路
区画道路（生活道路）	： 幹線道路及び主要生活道路以外の道路
ハンドルキーパー運動	： 飲食の際にハンドルキーパー（お酒を飲まない運転者）を決め、ハンドルキーパーが運転することにより、飲酒運転の根絶を目指すものです。
消防救助機動部隊	： 消防救助機動部隊（通称ハイパーレスキュー）は、建物の倒壊や土砂崩れ等の大規模災害に対応し、消火・救助・救急活動が同時に行える部隊として発足しました。卓越した技術・能力を持つ隊員と、大型重機等の特殊車両で編成され、通常の消防部隊では対応が困難な災害現場で人命救助にあたります。
東京 DMAT	： DMAT とは、Disaster Medical Assistance Team の略で、大震災等の自然災害や、交通事故等の災害現場に派遣される医療チームであり、東京都は平成16年8月に日本で初めて設置しました。

各表の数値について

各表で用いている比率（％）は、小数点以下第二位を四捨五入しているもので、計または合計が必ずしも100%にならない場合があります。また、統計の主体により同じ項目でも数値に誤差がでる場合があります。

【附属資料】

調整中

西東京市交通安全計画 (案)

(令和3年度～7年度)

令和4年1月

西東京市交通安全対策会議

「西東京市交通安全計画」の策定あたって

調整中

西東京市交通安全計画 目次

第1部 総論.....	1
第1章 交通安全計画策定の考え方.....	1
1 計画策定の主旨	1
2 計画の性格・位置付け	1
3 策定のポイント	2
4 計画の期間.....	2
5 計画の推進.....	2
第2章 西東京市の現状と交通事故の状況	3
1 西東京市の現状	3
2 西東京市の交通事故発生状況	5
第3章 交通安全施策の方向	9
施策推進の視点	9
第2部 分野別施策	13
第1章 道路交通環境の整備	13
1 道路の整備.....	13
2 交通安全施設の整備等.....	16
3 道路利用の適正化.....	17
4 駐車・駐輪施設の整備.....	17
5 放置自転車対策の推進.....	17
6 その他.....	18
第2章 交通安全意識の普及啓発	19
1 体系的な交通安全教育の推進	19
2 地域社会における交通安全意識の啓発	22
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化.....	23
4 放置自転車対策の意識啓発.....	24
第3章 救助・救急体制の整備.....	25
1 救助・救急体制の充実.....	25
2 応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進	25
3 救急医療機関の協力体制の確保.....	25
4 災害時の交通安全の確保	25
第4章 被害者の負担軽減.....	27
1 交通事故相談.....	27
2 自転車損害賠償保険等の加入義務化に関する普及啓発.....	27
3 東京都市町村民交通災害共済への加入促進・共済見舞金の請求及び支払相談	27

第5章 公共交通の安全確保	28
1 鉄道交通環境の整備	28
2 路線バス等の利用環境の充実	29
用語の意味	31
【附属資料】	32

第 1 部 総論

第 1 章 交通安全計画策定の考え方

1 計画策定の主旨

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 29 年 3 月）を策定し、交通安全の施策を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、高齢者の交通事故や自転車の危険な利用等の課題が顕在化しています。また新型コロナウイルス感染症の影響によって、市民のライフスタイルや交通行動が大きく変化しています。

前計画が令和 2 年度で終了したことに伴い、前計画の目的を踏まえ、「西東京市交通安全計画」を新たに策定します。

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 条第 1 項の規定により、本市の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策を推進するための計画として策定するものです。

（２） 上位・関連計画との位置付け

本計画は、東京都が定める「第 11 次東京都交通安全計画」（令和 3 年 4 月）並びに本市の上位計画である「西東京市第 2 次総合計画・後期基本計画」（平成 31 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）及び「西東京市道路整備計画」（平成 29 年 3 月）との整合を図ります。

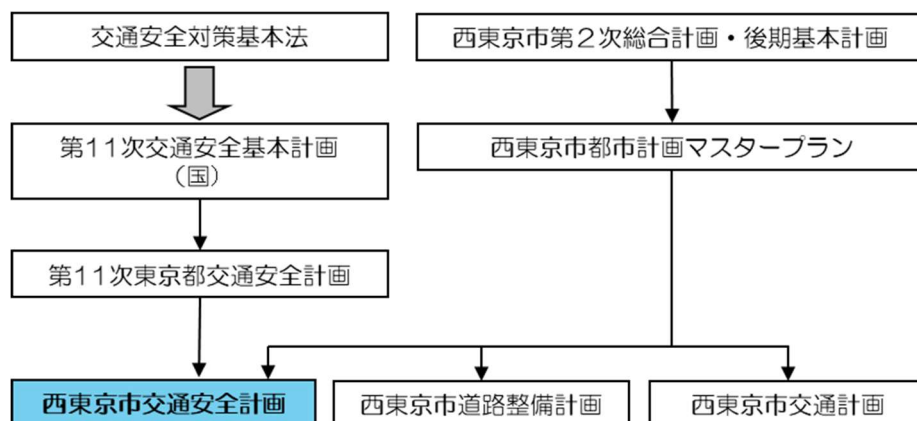


図 1-1 計画の性格・位置付け

3 策定のポイント

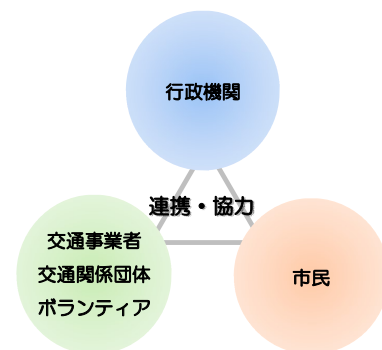
高齢者や子どもの交通安全や自転車の安全利用の推進等、前計画で設定した施策を継続して取り組むとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により、市民のライフスタイルが大きく変化している状況を踏まえ、施策推進の視点として『「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進』を新たに位置付け、各種施策に取り組みます。

4 計画の期間

計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

5 計画の推進

本計画の推進にあたり、行政機関、交通事業者、交通関係団体、ボランティア、市民が連携し、交通事故の防止に向けて、相互に協力しながら、効果的な交通安全対策を推進します。



(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、警察署や消防署等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、交通事故を減らすためには、安全に対する知識の習得が重要なことから、関係機関と連携しながら、わかりやすい情報発信等の啓発活動に取り組む必要があります。

(2) 交通事業者・交通関係団体・ボランティア

交通事業者は行政機関と連携して、安全運転管理者、運行管理者等に対する交通安全教育を推進する等、交通事故防止に努めることが求められています。

また、地域における交通関係団体やボランティアは、警察署等の行政機関と連携して、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

交通事故をなくしていくためには、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習慣とする必要があります。

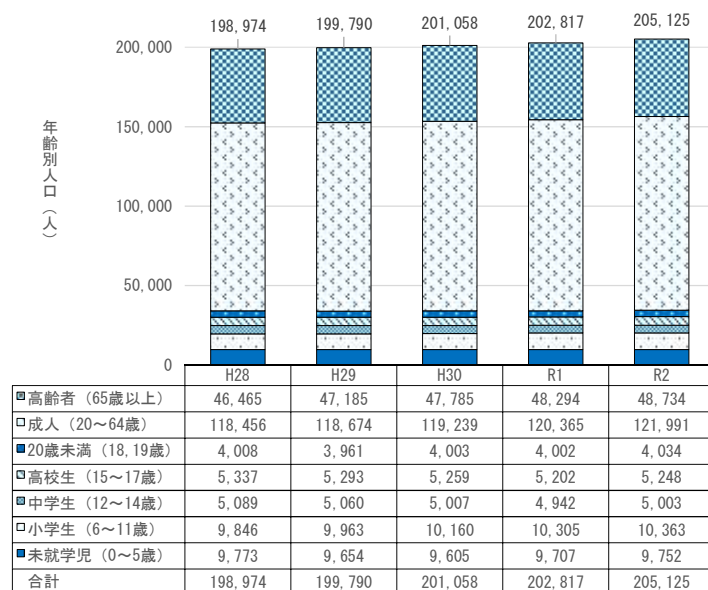
この計画が効果的に推進されるよう、市民一人ひとりが計画の担い手となり、行政機関とともに交通安全について考え、行動し、地域での取組を進めていくことが求められます。

第2章 西東京市の現状と交通事故の状況

1 西東京市の現状

(1) 年齢別人口の推移

市の人口は令和2年で205,125人となっており、平成28年から増加傾向となり、年齢別に見ると、小学生、18歳以上の人口が増加しています。

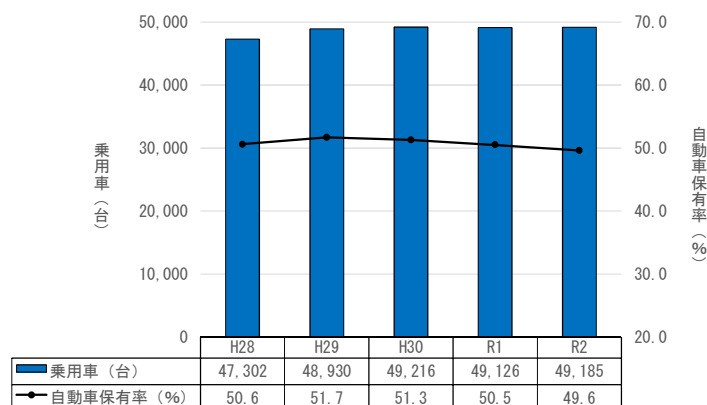


出典：統計にしようきょう（各年1月1日時点）

図 2-1 年齢別人口の推移（平成28年～令和2年）

(2) 自動車保有率の推移

乗用車の保有台数及び自動車保有率の推移は横ばい傾向となっています。



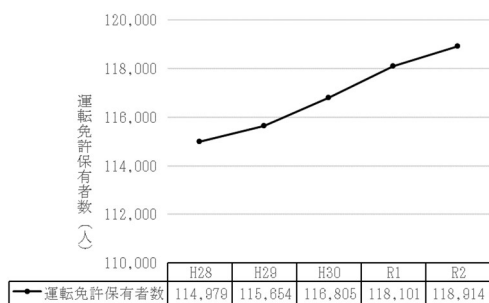
※自動車保有率は、乗用車／世帯数で計算

出典：警視庁交通年鑑

図 2-2 乗用車台数と自動車保有率の推移（平成28年～令和2年）

(3) 運転免許保有者数の推移

市の運転免許保有者数は令和2年で118,914人となっており、平成28年から増加傾向で推移しています。

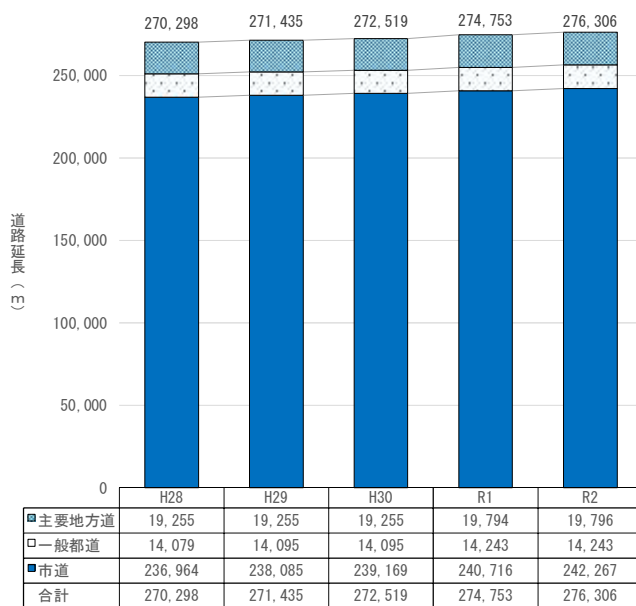


出典：警視庁交通年鑑

図 2-3 運転免許保有者数の推移（平成28年～令和2年）

(4) 道路延長の推移

市の道路延長は令和2年で276,306mとなっており、平成28年から微増傾向で推移しています。



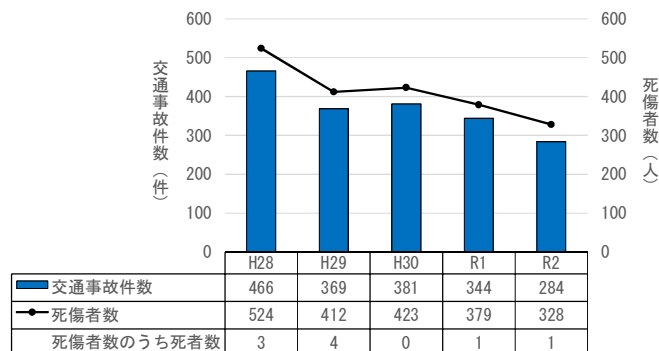
出典：統計にしようきょう（各年4月1日時点）

図 2-4 種類別道路延長の推移（平成28年度～令和2年度）

2 西東京市の交通事故発生状況

(1) 交通事故件数及び死傷者数

市内の交通事故件数、死傷者数はともに減少傾向で推移しています。令和2年の交通事故の件数は284件、死傷者数は328人となっています。また、令和2年と平成28年と比べて、交通事故件数は182件の減少、死傷者数は196人の減少となっています。



※死傷者数は、第1当事者及び第2当事者の合計である

出典：警視庁交通年鑑

図 2-5 交通事故発生状況の推移（平成28年～令和2年）

(2) 交通事故発生状況

① 各種交通事故関与件数

市内の各種交通事故関与件数は、高齢者事故、子どもの事故、自転車事故が減少傾向となっていますが、二輪車事故と飲酒事故では横ばい傾向となっています。

表 2-1 各種交通事故関与件数の推移

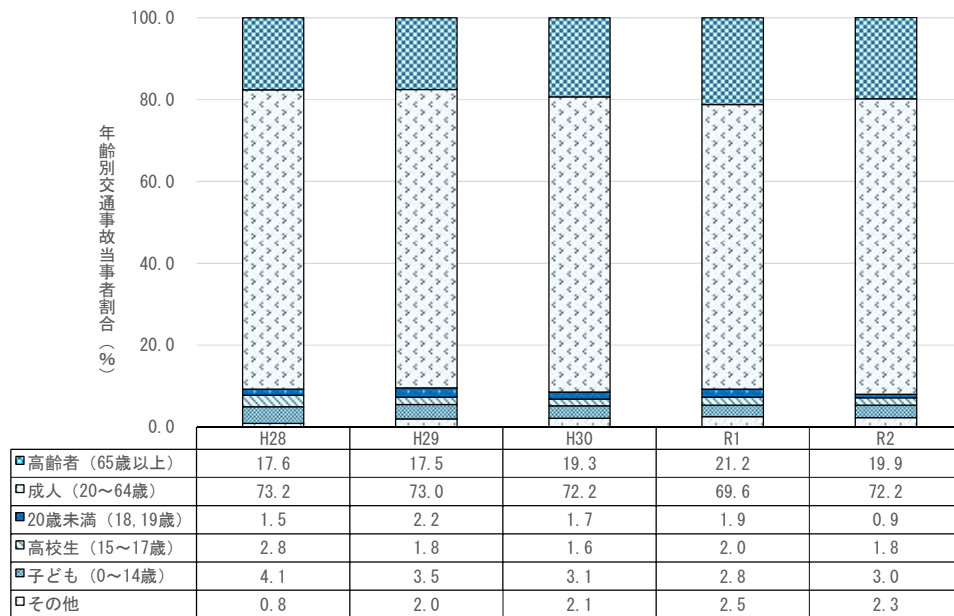
	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故関与件数の総数（件）	925	685	762	688	568
以下は、交通事故関与件数の総数の内、項目ごとに集計し、抜粋したもの					
高齢者の事故（件）	163	127	147	146	113
割合	17.6%	18.5%	19.3%	21.2%	19.9%
子どもの事故（件）	38	25	24	19	17
割合	4.1%	3.6%	3.1%	2.8%	3.0%
自転車事故（件）	221	174	182	172	114
割合	23.9%	25.4%	23.9%	25.0%	20.1%
二輪車事故（件）	69	68	57	56	58
割合	7.5%	9.9%	7.5%	8.1%	10.2%
飲酒事故（飲酒有り）（件）	2	0	2	2	3
割合	0.2%	0.0%	0.3%	0.3%	0.5%

※ 第1当事者及び第2当事者の合計を交通事故関与件数としている

出典：警視庁交通事故統計表（高齢者、子ども、自転車、二輪車事故）
警察庁区市町村交通事故発生状況（飲酒事故）

② 年齢層別交通事故当事者数の割合

市内の年齢層別交通事故当事者数の割合は、各年齢層で横ばい傾向であり、令和2年では成人が約72.2%を占め、高齢者が約19.9%となっています。



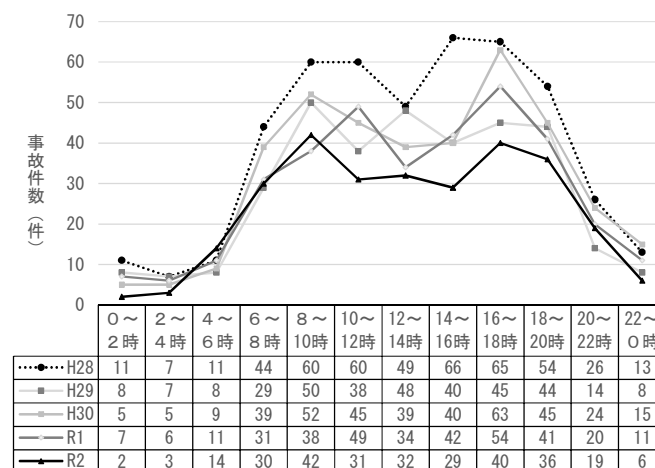
※その他とは、ひき逃げ等で不明な場合をいう

出典：警視庁交通事故統計表

図 2-6 年齢層別交通事故当事者数

③ 時間帯別事故発生状況

市内の時間帯別事故発生状況をみると、8時～10時や16時～18時に比較的多く事故が発生しています。

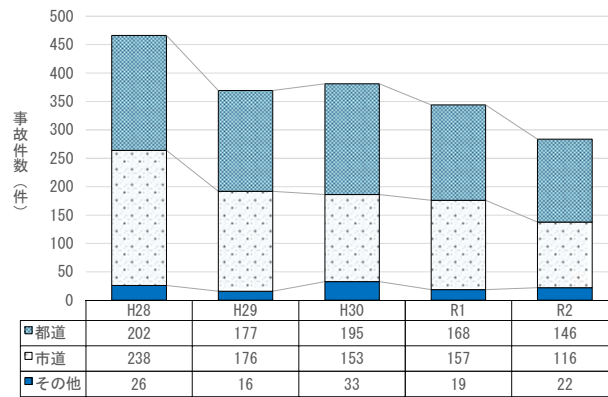


出典：警視庁交通事故統計表

図 2-7 時間帯別事故発生状況の推移

④ 道路の種類別事故発生状況

道路の種類別事故発生状況は、都道と市道での事故が大半を占めており、平成 29 年からは、市道に比べて都道での事故が多くなっています。



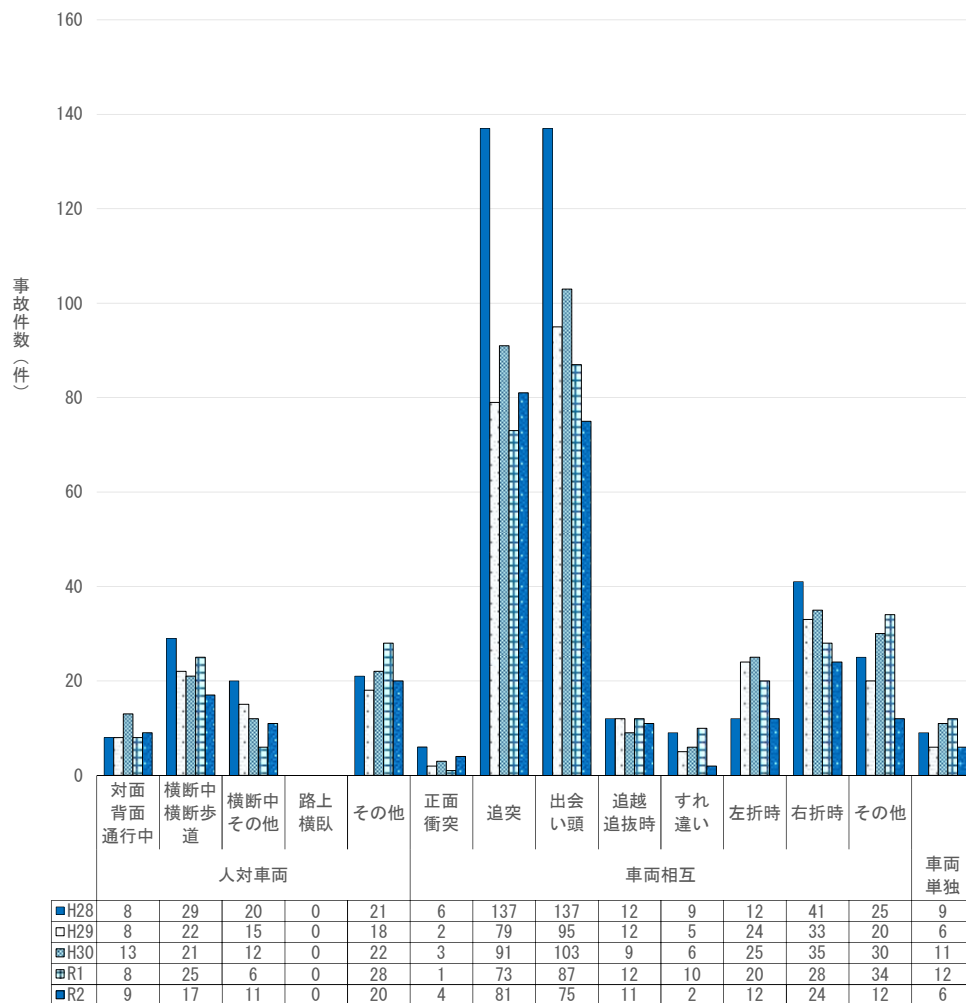
※その他とは、私道等をいう

出典：警視庁交通年鑑

図 2－8 道路種別事故発生状況の推移

⑤ 事故類型別事故発生状況

事故類型別事故発生状況をみると、人对車両の事故では横断中が多く、車両相互事故では追突や出会い頭が多くなっています。



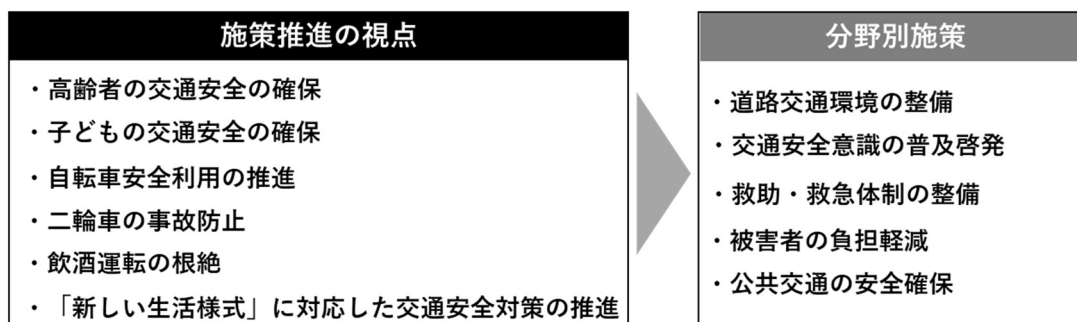
※その他とは、ひき逃げ等で不明な場合をいう

出典：警視庁交通事故統計表

図 2－9 事故類型別事故発生状況の推移

第3章 交通安全施策の方向

過去5年間で西東京市内の交通事故は減少傾向を示していますが、引き続き、安全で安心なまちを実現するため、交通事故件数や死傷者数の減少に向けて、以下の6つの施策推進の視点を定め、5つの分野別施策を設定し、市民や関係機関等と連携し、交通安全施策を推進します。



施策推進の視点

(1) 高齢者の交通安全の確保

市内の高齢者の交通事故当事者数は、全体の約19.9%を占めています。また、市内では高齢の歩行者が横断歩道外を横断していたことにより、乗用車に衝突するといった死亡事故が発生しています。

さらに、令和元年（平成31年）に起きた東池袋自動車暴走死傷事故といった高齢者が当事者となる事故が社会的な課題となっています。

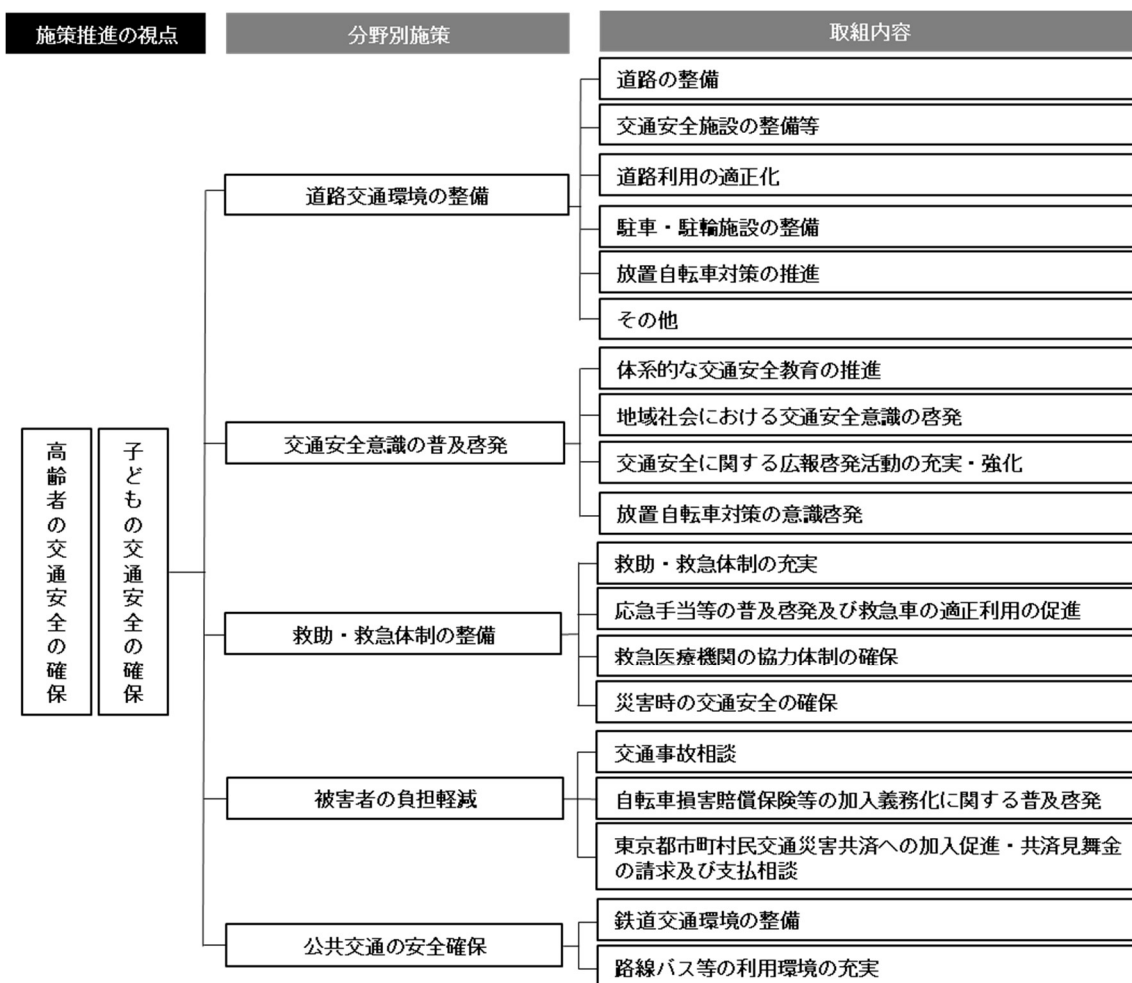
そのような状況を踏まえ、引き続き道路交通環境の整備や交通安全意識の普及啓発等に取り組みます。

(2) 子どもの交通安全の確保

市内の子どもの交通事故当事者数は、全体の約3.0%となっており、その他の年齢層に比べて少ないとはいえ、次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていく必要があります。

子どもが関わる交通事故は、子どもが被害者となる場合が多く、被害にあう子どもの交通事故をゼロにするために、交通事故対策を継続していく必要があります。

通学路や生活道路の安全確保、交通ルールを理解・定着させるための交通安全教育の充実等に取り組みます。



(3) 自転車安全利用の推進

市内の自転車の交通事故関与件数は、全体の約 20.1%を占めています。

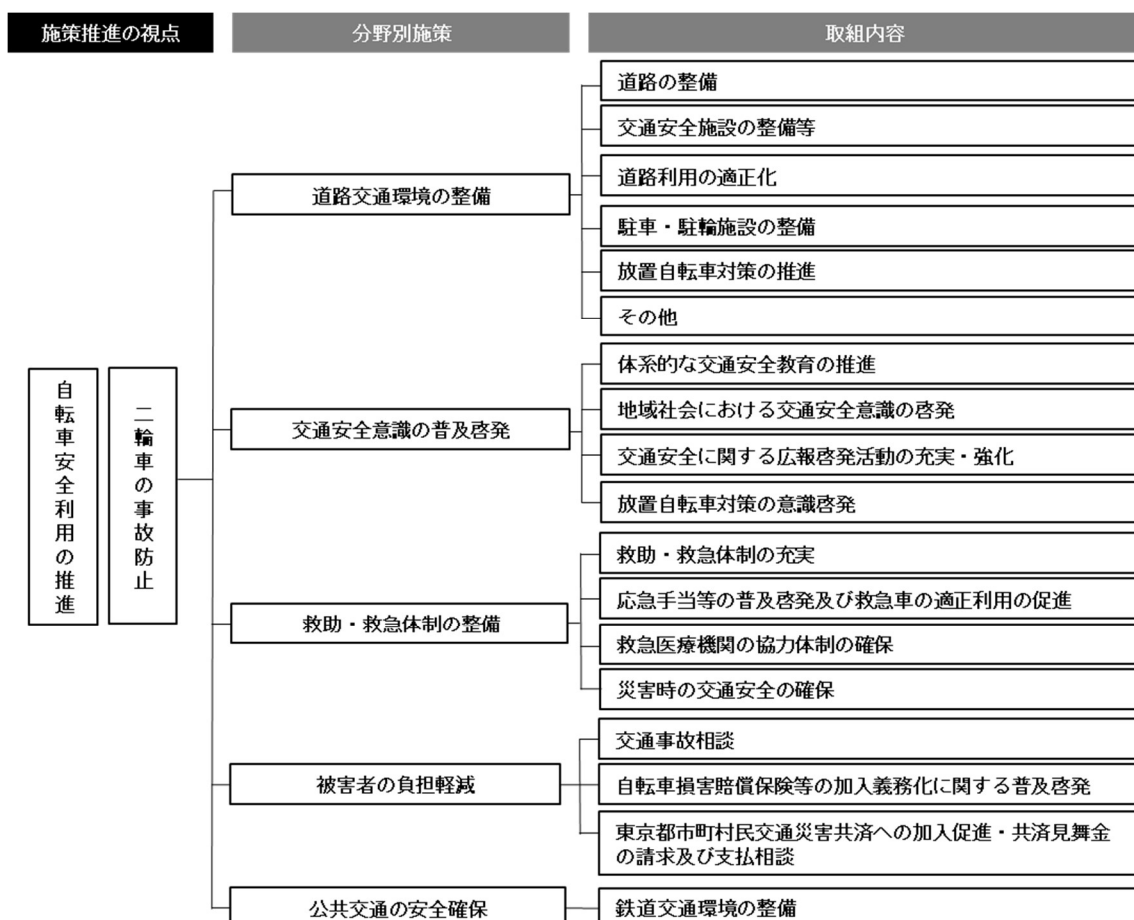
近年では、自転車シェアリングや配達・デリバリー等様々な形態で利用される機会が増えて一方、自転車利用者の交通ルール違反やマナーの悪さ等による危険な行為がみられる状況となっています。

そのため、学校での安全教育推進や、自転車利用者へのヘルメット着用の啓発等、関係機関が連携し、自転車の安全利用を推進します。

(4) 二輪車の事故防止

市内の二輪車の交通事故関与件数は、全体の約 10.2%を占めています。

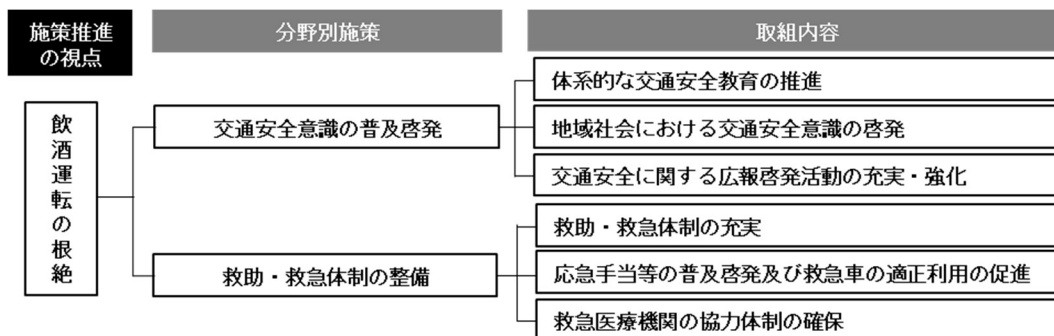
二輪車による交通事故は、重大な事故に繋がる危険性が高いため、事故防止に向けて、道路交通環境の整備や、被害を軽減するためのヘルメットの正しい装着や胸部プロテクターの着用促進に向けた啓発等、二輪車の安全対策を推進します。



(5) 飲酒運転の根絶

近年、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、飲酒運転の事故関与件数は大きく減少し、市内では全体の約 0.5% となっておりますが、根絶には至っていない状況です。

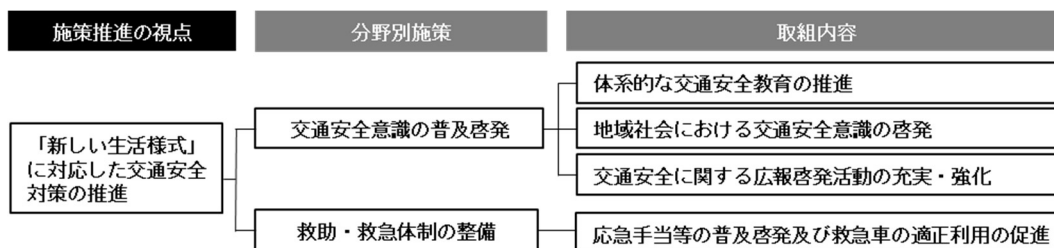
令和 3 年の千葉県八街市における児童死傷事故等、依然として悲惨な事故が発生しているように、アルコールは人の認知判断能力を低下させ、重大な事故に繋がる危険性が高いため、飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立に取り組みます。



(6) 「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進

新型コロナウイルス感染症の影響により、市民のライフスタイルや交通行動が大きく変化しています。これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通して注視するとともに、必要な対策に取り組みます。

交通安全対策にあたっては、従前の取組に加え、ウェブサイト等の各種広報媒体の活用や対面によらない交通安全に関する広報啓発活動について取り組みます。



第2部 分野別施策

《施策の読み方》

各施策の取組には「施策推進の視点」との関連を示すために、以下の用例で視点の略称を付しています。

高：高齢者の交通安全の確保	子：子どもの交通安全の確保
自：自転車安全利用の推進	二：二輪車の事故防止
飲：飲酒運転の根絶	新：「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進

例 （１）歩道の整備 【高・子】

この場合、「歩道の整備」は「高齢者の交通安全の確保」、「子どもの交通安全の確保」の施策推進の視点に基づいて定めたものになります。

第1章 道路交通環境の整備

市では、西東京市道路整備計画において、道路整備に関する考え方として、①体系的な道路ネットワークの形成、②交通安全対策としての道路整備、③歩行者・自転車ネットワークの整備の3つの基本方針を定めています。本計画では、西東京市道路整備計画を踏まえ、交通安全の観点により、施策を設定しています。道路の整備や交通安全施設の整備等の施策を講じる場合は、関係機関とともに取り組みます。

1 道路の整備

（１）歩道の整備 【高・子】

幹線道路の整備については、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩行者等を自動車交通から分離した幅員構成を検討します。

歩道の整備については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年6月21日法律第91号）及び「東京都福祉のまちづくり条例」（平成7年3月16日条例第33号）を踏まえた有効幅員を確保するとともに、視覚障害者誘導用ブロックの設置等、バリアフリーに対応し、高齢者や障害者を含む誰もが安心して歩ける快適な歩行空間の確保に努めます。

主要生活道路及び区画道路における歩道未整備区間等の拡幅整備が困難な箇所については、カラー舗装等の交通安全施設の整備により、歩行者空間の確保に努めます。

（２）交差点の改良 【高・子・自・二】

東京都の「第3次交差点すいすいプラン」で位置付けられている3箇所（保谷小前、保谷新道、栄町二丁目）の交差点については、関係機関と協議し、右折レーンの設置等の整備を働きかけます。

なお、追突や出会い頭の事故を防止するために、見通しの悪い交差点においては視認性の確保が必要です。問題が認識されている交差点については、安全性等についての調査を行い、対策の必要性を確認した上で順次対策を進めます。

（３）カーブ地点の交通事故防止対策の推進 【高・子・自・二】

見通しの悪い曲線道路等については、路面標示、道路照明、防護柵、道路反射鏡、滑り止め舗装、視線誘導標等の交通安全施設や注意喚起を目的とした電柱幕等の設置が必要に応じて検討し、整備・維持管理に努めます。

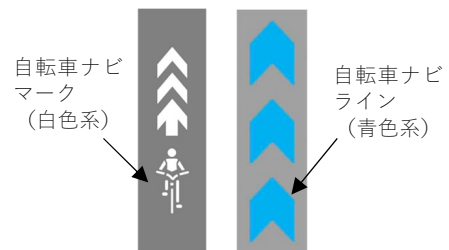
（４）自転車通行環境の整備 【高・子・自・二】

新たに幹線道路を整備する場合は、自転車走行空間の確保を図ります。

また、既存の幹線道路等においても、自転車の交通量が多い道路では、自転車ナビマークや自転車ナビラインなどのサイン整備等を推進するほか、自転車専用通行帯等の整備の可能性についても検討します。

※自転車ナビマークは、自転車が車道の左側を通行することを、ピクトグラムを用いて路面に表示するものです。

自転車ナビラインは、自転車の交差点内の進行方向を表示するものです。



（５）生活道路における交通事故防止対策の推進 【高・子・自】

ア 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、路側帯拡幅や道路標識等の整備のほか、ゾーン 30 等で実施されているような交通規制に関する施策から効果的な交通安全対策を選定し、実施について検討します。

イ 通学路等における児童等の安全確保に関する取組

市内の危険箇所等を解消するために、道路パトロールの実施や、教員・保護者等の学校関係者、田無警察署員、市職員（道路管理者及び交通安全担当部署）、教育委員会事務局職員等の関係者が連携して実施する通学路点検等、子どもの安全の確保に取り組めます。

ウ 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ます。

■ゾーン 30



ビーボくん
歩行者にもっとやさしい
環境になっていくのが
ゾーン30だよ!

ゾーン30

ゾーン入口の対策

「ゾーン30」の入口には
①最高速度30キロの
速度規制標識
②「ゾーン30」を表す
シンボルマーク看板
③「ゾーン30」の
路面表示
を設置しています。

ゾーン内の対策例

対策前
対策後

路側帯を拡げて車道幅を狭め、中央線をなくすことで
速度の抑制を図るとともに、歩行者の通行空間を確保
します。

30キロ規制ゾーン

区域（ゾーン）を定めて最高速度 30km/h 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の安全対策です。

出典：警視庁資料

■ゾーン 30 プラス

＜警察による交通規制＞

■ 最高速度30km/hの
区域規制等
(ゾーン30)

● 進入抑制対策
● 速度抑制対策

＜道路管理者による物理的デバイスの設置＞

● 進入抑制対策
ライジングボラード
ハンプ
スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策
狭さく
クランク
スラローム

最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン 30 プラス」として設定し、道路管理者と警察署が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備する安全対策です。

出典：国土交通省資料

■キッズ・ゾーン



保育所等が行う散歩等の園外活動の安全を確保するために、車両の運転者に対して注意を喚起することを目的として設定した道路の区域をいい、区市町村が警察署と連携して整備する安全対策です。

出典：警視庁資料

(6) 市街地の構造改善 [高・子]

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時に、道路の拡幅や改良、歩行空間の整備等について、開発事業者等に働きかけを行います。

2 交通安全施設の整備等

(1) 路面標示の整備・維持管理 [高・子・自・二]

道路幅員の変更箇所や車道の外側線、路側帯を示す必要がある区間等は、路面標示を整備するとともに、経年劣化により剥離がある場合は、再塗装等の整備・維持管理に努めます。

(2) 道路標識等の整備・維持管理 [高・子・自・二]

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撤去や回復作業を行います。

(3) 道路照明の整備・維持管理 [高・子・自・二]

道路照明については、道路の交通量や周辺の環境に応じて、街路灯のLED化等の適正な維持管理に努めます。また、道路幅員や高木の植樹等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についても、改善に努めます。

(4) 防護柵の整備 [高・子・自・二]

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、車両の損傷や乗員の傷害を最小限にとどめるため、必要に応じて防護柵を整備します。

(5) 信号機の整備・高度化 [高・子・自・二]

警視庁と連携を取りながら、信号機の整備や高度化の働きかけを行います。

(6) 道路反射鏡の整備・維持管理 [高・子・自・二]

信号機のない交差点等で、特に視認性が悪い箇所については必要に応じて道路反射鏡を設置するとともに、経年劣化等による腐食や破損等がある場合は、状況に応じて、補修や交換等の整備・維持管理に努めます。

3 道路利用の適正化

(1) 道路工事調整会議 [自・二]

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) 道路の占用許可 [高・子・自・二]

安全かつ円滑な道路交通を確保するため、工作物の設置や工事等の道路の占用については、適正な道路占用許可を行います。

(3) 不法占用物件等の排除 [高・子・自・二]

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 [高・子・自・二]

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、駐車場の整備について指導等を行います。

(2) 自転車駐車場の整備 [自]

市内には鉄道駅が5駅あり、駅周辺には現在23ヵ所の西東京市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、必要に応じ、新たな自転車駐車場の整備等の検討を行います。

5 放置自転車対策の推進

放置自転車対策 [高・子・自・二]

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。誰もが快適な生活を送れるよう、警察署や関係機関との幅広い連携のもと、取締りや広報等により、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、警告及び移送撤去等を適切に実施します。

《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28年度～令和2年度）

	H28	H29	H30	R1	R2
撤去した自転車（台）	2,925	2,748	2,707	2,342	1,405
返還台数（台）	1,438	1,423	1,381	1,263	703
返還率（％）	49.2	51.8	51.0	53.9	50.0
撤去した原動機付自転車（台）	32	29	20	11	10
返還台数（台）	26	24	11	7	1
返還率（％）	81.3	82.8	55.0	63.6	10.0
合 計 （ 台 ）	2,957	2,777	2,727	2,353	1,415
返還台数（台）	1,464	1,447	1,392	1,270	704
返還率（％）	49.5	52.1	51.0	54.0	49.8

出典：西東京市資料

6 その他

（１）交通安全総点検の実施 【高・子・自・二】

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、「誰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・保護者等の学校関係者、田無警察署員、市職員（道路管理者及び交通安全担当部署）、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）道路の植栽の適正管理 【高・子・自・二】

街路樹の生育不良や落枝、枯損木、害虫の発生等による、道路交通への支障や道路利用者等の危険の未然防止のため植栽の適正管理に努めます。

（３）無電柱化の推進 【高・子・自・二】

安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の強化、良好な都市景観の創出を図るため、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を推進します。

第2章 交通安全意識の普及啓発

交通ルールやマナーに関する理解と安全行動を促すため、段階的・体系的な交通安全教育、地域社会における交通安全意識の啓発等、交通安全活動における啓発活動の充実・強化に取り組めます。

1 体系的な交通安全教育の推進

(1) 交通安全教育の推進 [高・子]

「交通安全教育指針（平成10年9月22日 国家公安委員会第15号）」や「交通安全に関する教則（昭和53年10月30日 国家公安委員会第3号）」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、年齢等に応じた段階的な交通安全教育を計画的に推進します。

(2) 学校等における交通安全教育 [子・自・新]

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、関係機関相互の連携を深めながら、交通安全教育の充実を図っていきます。

また、「新しい生活様式」に対応した交通安全教育の推進として、従前の取組に加え、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトや SNS 等各種広報媒体の積極的活用等、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。

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、新入学児童交通安全教室「交通安全の集い」等の幼児の交通安全教育を行います。



新入学児童交通安全教室の様子

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、警察署と連携して、飛び出し・巻き込み実験や横断歩道の渡り方等の指導等参加・体験型交通安全教室の充実を図ります。



小学生の交通安全教室の様子

ウ 中学生には、小学校で学んだ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（スクアード・ストレイト）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。



中学生の交通安全教育の様子

エ 特別支援学級では、子どもの障害等の状態に応じた、安全な通学の仕方などの、交通ルールやマナーの理解等、危険を回避する能力の育成を図ります。

オ 安全に関する指導については、学校教育全体を通して、取り組みます。

（３） 高齢者に対する交通安全教育 【 高 】

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向上を図ります。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。



高齢者の交通安全教育の様子

（４） 身体障害者に対する交通安全教育 【 高・子 】

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、交通安全啓発を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

（５） 運転者に対する交通安全教育 【 自・二・飲 】

交通関係団体と連携しながら、地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、二輪車運転者については、二輪車実技講習会を中心とした交通安全指導を実施し、安全意識の向上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「胸部プロテクターの着用」啓発を推進する等、二輪車運転者の重大交通事故防止対策を図ります。

近年、携帯電話やスマートフォンの画像を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある状況を踏まえ、携帯電話使用等に対する罰則を引き上げる改正法が令

和元年 12 月 1 日に施行されました。携帯電話使用等は、重大な交通事故に繋がる可能性がある危険な行為であることから、意識啓発に取り組みます。

さらに、令和 2 年 6 月に発生した悲惨な死亡事故等を契機に「あおり運転」が社会問題化したことから罰則が創設されました。自動車の使用者等による悪質・危険な妨害運転については、重大な交通事故に繋がる可能性がある危険な行為であることから、意識啓発に取り組みます。

（６） 自転車利用者に対する交通安全教育 【 高・子・自 】

「自転車安全利用 TOKYO キャンペーン」「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」の展開や市報、ホームページ等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多くが、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被害を軽減する器具の着用を促進します。

また、子どもたちを自転車事故から守るために、ヘルメット着用等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、自転車の点検整備や正しい利用方法を周知し、自転車事故の防止を図ります。

■ 「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

（７） 横断歩行者の安全確保に関する教育 【 高・子 】

あらゆる機会を通して、自動車等の運転者に対して横断歩道手前の減速義務や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啓発を推進します。

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などの、交通ルールの周知を図ります。さらに、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ことなど、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を推進します。

(8) 交通安全教育推進のための教材資料の充実 [高・子・自]

学校教育用教材の配布や交通安全啓発用映像教材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、学校や民間団体への貸出しを行い、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) 交通安全協会等の関係団体と連携した交通安全教育の推進

[高・子・自・二・飲]

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教室「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、団体活動を通して、子どもの交通安全意識の普及啓発を図ります。
- c 地域と連携して取り組む学校に対する支援の充実等を通して、市民、地域、学校、警察署、市が連携して、子どもの見守りや交通安全の取組を強化します。

イ 若年者対策

関係機関と連携し、バイクスクール等を実施し、若年層の交通安全意識の向上を図ります。

ウ 高齢者対策

高齢者の事故防止を目的に、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。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等の取組を進めます。

エ 自転車利用者対策

自転車関係団体と連携し、自転車安全教室等により自転車の正しい利用方法を周知し、事故の防止を図ります。

オ その他の対策

交通安全施設の点検や各種行事における交通整理・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向上を図ります。

(2) 地域・家庭における交通安全教育の推進 【高・子・自・二・飲】

ア 地域においては、交通安全意識を普及啓発させていくため、交通安全組織を拡大・充実させるとともに、交通安全講習会等を通して、交通安全の知識等の啓発を図ります。

イ 家庭においては、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、各種の組織を通して情報の提供を行い、交通ルールやマナーの普及啓発を図ります。

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進 【高・子・自・二・飲】

ア 交通安全運動

市民一人ひとりに交通安全思想の普及啓発を図り、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や年末の「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、交通事業者と連携し、市民自身による道路交通環境改善に向けた取組を推進する等、市民参加型の交通安全運動を展開します。

イ 東京都交通安全日

東京都が毎月 10 日を「一日交通安全運動の日」と位置付けているため、関係機関団体、市町村が連携して、交通安全思想の普及啓発を図るとともに、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、交通事故防止を図ります。

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 か月間を暴走族追放強化月間とし、暴走族追放気運の醸成、若年層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。

(4) 西東京市交通安全協力員の設置 【高・子・自】

交通安全対策を広範に推進するため、西東京市交通安全協力員設置要綱に基づき、交通安全協力員を設置します。

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(1) 広報活動の充実 【高・子・自・二・飲・新】

市民一人ひとりに交通安全意識の普及啓発を図り、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、ポスター等の各種広報媒体、交通安全運動等の行事や各種会議等の従前の取組に加え、SNS 等の新たな媒体の活用、情報通信技術の活用によ

る対面によらない広報啓発活動等、あらゆる機会を通して、年齢層や事故状況等に応じて、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 〕

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について、「飲酒運転させない TOKYO キャンペーン」をはじめ、「春・秋全国交通安全運動」、「TOKYO 交通安全キャンペーン」等を通して周知し、また「ハンドルキーパー運動」の普及啓発に努めるなど、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。

（３） チャイルドシート及びシートベルトの着用の推進 〔 子・自 〕

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 〔 高・子・自・二 〕

大震災（震度 6 弱以上）の発生後は、新たに自動車を使用しないこと、大震災発生時に運転中の場合はできるだけ安全な方法により道路の左側に停止すること等について、各種広報媒体を活用し、周知していきます。

（５） 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進 〔 高・子・自・二 〕

薄暮時（日没の前後 1 時間）や夜間における歩行者や自転車の交通事故を防止するため、自動車運転者には前照灯の早めの点灯を行うこと、歩行者や自転車利用者にはシーリング式反射材用品やスポークリフレクター等の活用、また目立つ色の服装を着用すること等について、各種広報媒体を活用し、周知していきます。

4 放置自転車対策の意識啓発 〔 高・子・自・二 〕

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なるため、通勤、通学、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。

第3章 救助・救急体制の整備

交通事故による死傷者が多くいることから、交通事故による負傷者の救命効果の向上を図るため、以下の取組を推進します。

1 救助・救急体制の充実 [高・子・自・二・飲]

救急隊による交通救助体制を充実します。

2 応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進[高・子・自・二・飲・新]

救急隊が到着するまでの間、早期に適切な応急救護処置が行われるよう、市民に対する救命講習・応急手当講習等を推進します。従前の取組に加え、SNS等の各種広報媒体の活用等、対面によらない広報啓発活動についても取り組みます。

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 [高・子・自・二・飲]

負傷者を迅速・円滑に医療機関へ搬送するため、西東京救急業務連絡協議会及び西東京市医師会等を通して、地域医療機関との連携体制を強化します。

4 災害時の交通安全の確保 [高・子・自]

大震災発生時には、緊急交通路等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等を確保します。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

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、幹線道路上の事故等によっては、ポンプ隊も出場します。)
特異な交通事故等
挟まれ等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)、救急特別第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。

《参考》

■令和2年中の救急活動状況（西東京消防署救急隊出場状況）

	出場件数（件）	救護人員（人）	搬送人員（人）
交 通	583	509	507
火 災	39	6	6
運 動 競 技	52	50	50
自 然 災 害	0	0	0
水 難	15	12	12
労 災	52	52	52
一 般 負 傷	2,082	1,796	1,791
自 損 行 為	106	61	60
加 害	44	23	23
急 病	6,976	5,938	5,932
転 院 搬 送	682	679	678
医 師 搬 送	0	0	0
資 材 搬 送	0	0	0
そ の 他	140	0	0
総 数	10,771	9,126	9,111

■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 （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）
R 1	10,561	9,195	10,113	8,887
R 2	10,771	9,126	9,413	8,056
増 減	210	△69	△700	△831

出典：西東京消防署資料

第4章 被害者の負担軽減

交通事故による被害者の負担を軽減するため、以下の取組を推進します。

1 交通事故相談 [高・子・自・二]

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等を実施し、交通事故被害者等からの相談に対応します。

《参考》

■交通事故相談受付件数の推移(平成28年度～令和2年度)

	H28	H29	H30	R1	R2
専門相談(専門相談員による相談)(件)	43	47	42	45	38
市民相談窓口(市の職員等による相談)(件)	17	16	15	13	9

出典：西東京市資料

2 自転車損害賠償保険等の加入義務化に関する普及啓発 [高・子・自・二]

自転車の安全で適正な利用のさらなる促進を図るため、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」(令和2年4月改正)により、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者による自転車損害賠償保険等への加入が義務化されました。

自転車運転者が加害者となった交通事故において、被害者への賠償額が高額となる事例の増加を踏まえ、自転車の賠償責任に関する各種保険等加入について、普及啓発を図ります。

3 東京都市町村民交通災害共済への加入促進・共済見舞金の請求及び支払相談

[高・子・自・二]

東京都市町村民交通災害共済(ちょこっと共済)は、相互扶助を目的として、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制度です。市報やホームページ等を通して案内し、加入促進のPRに努めるとともに、共済見舞金の請求及び支払相談に対応します。

《参考》

■加入者数及び見舞金支払件数の推移(平成28年度～令和2年度)

	H28	H29	H30	R1	R2
加入者数(人)	6,984	6,480	5,990	5,327	5,263
見舞金支払件(件)	37	26	27	27	31

出典：西東京市資料



第5章 公共交通の安全確保

多くの人が利用する公共交通については、安全に対する高い信頼性を確保するため、鉄道・路線バス等の交通環境の整備、安全な運行の確保に取り組みます。

1 鉄道交通環境の整備

(1) 利用しやすい駅施設等の整備 [高・子]

市内5駅については、移動等円滑化された施設が整備されていますが、施設の利用状況等に応じて、誰もが安全で円滑に移動できる環境整備をより一層進めるため、鉄道事業者と連携し、調査を進めます。

(2) ホームでの安全確保 [高・子]

ホーム上での「歩きスマホ」等の危険性や線路へ転落した際の安全対策等について、鉄道事業者と連携し、利用者への周知を図るとともに、市内5駅へのホームドア設置に向けて、鉄道事業者への働きかけを行います。

(3) 踏切道の安全を図るための措置 [高・子・自・二]

高齢者や障害者をはじめとした踏切通行者の安全対策、踏切事故の解消に向けて、抜本的な対策である鉄道の連続立体交差化について、関係機関と協議し推進します。

また、必要に応じて踏切の改良についても関係機関と協議し、対応を図ります。

《参考》

■市内の踏切の対策箇所（開かずの踏切、ボトルネック踏切等）

踏切道名	所在地	道路 管理者 名	道路名	開 か ず の 踏 切	自 動 車 ボ ト ル ネ ッ ク 踏 切	歩 行 者 ボ ト ル ネ ッ ク 踏 切	歩 道 が 狭 隘 な 踏 切	通 学 路 要 対 策 踏 切	事 故 多 発 踏 切
ひばりヶ丘第1号	西東京市住吉町3-9	西東京市	市道205号線	○		○			○
保谷第10号	西東京市住吉町4-10-2	東京都	主要地方道 保谷志木線(36号線)	○	○				
保谷第11号	西東京市住吉町3-13-4	西東京市	市道209号線	○		○			
保谷第1号	西東京市東町3-13	西東京市	市道206号線	○		○			
保谷第4号	西東京市東町2-7	西東京市	市道1120号線	○					
田無第2号	西東京市南町6-1	西東京市	市道2239号線			○			
田無第3号	西東京市南町6-11-26	西東京市	市道123号線		○	○			
西武柳沢第1号	西東京市柳沢6-1-12	西東京市	市道2105号線						○
西武柳沢第4号	西東京市南町3-1-13	東京都	主要地方道 調布田無線(12号)	○		○			○
東伏見第1号	西東京市東伏見2-3	西東京市	市道2026号線	○					
東伏見第4号	西東京市東伏見1-1-19	西東京市	市道114号線			○			
武蔵関第5号	西東京市東伏見3-1-25	西東京市	市道2120号線	○		○			○

出典：国土交通省資料

2 路線バス等の利用環境の充実

(1) 運行管理の充実 [高・子]

安全な運行を確保するため、事業者と連携し、利用者への乗車マナーの周知を図るとともに、必要に応じて、乗務員の交通安全意識の醸成、運転技能、知識及び接客マナーの向上について、事業者へ働きかけを行います。

(2) 公共交通の利用の促進 [高・子]

バス、鉄道等の市内公共交通の情報を一元化した「公共交通ブック」を作成し配布するなど、公共交通の利用について周知を図ります。また、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の充実、市民の要望に即したダイヤ編成について、事業者へ働きかけを行います。

(3) 計画運休への取組 [高・子]

大型台風が接近・上陸する場合等、気象状況により運行に支障が生ずる恐れが予測され、計画運休が実施されるときは、バス事業者と連携し、ホームページ等で計画運休について情報提供します。

《参考》

■市内の鉄道駅に関する運行本数（令和3年3月時点）

鉄道駅名	運行本数（本）	
田 無 駅	平日：468	土日祝日：428
西 武 柳 沢 駅	平日：299	土日祝日：253
東 伏 見 駅	平日：299	土日祝日：253
ひ ば り ケ 丘 駅	平日：516	土日祝日：489
保 谷 駅	平日：408	土日祝日：357

※運行本数は、各年度末時点の計画本数を計上。

出典：西東京市資料、西武鉄道株式会社資料

■はなバスの運行状況（令和3年10月現在）

ルート	系統	運行本数（本）	
第1ルート	保谷駅北口～北町循環～保谷駅北口	平日：39	土日祝日：37
第2ルート	ひばりヶ丘駅～保谷庁舎～東伏見駅北口	平日：26	土日祝日：22
第2ルート	ひばりヶ丘駅～住吉・泉町循環～ひばりヶ丘駅	平日：16	土日祝日：15
第3ルート	田無駅～東伏見駅南口	平日：26	土日祝日：23
第3ルート	田無駅～向台循環～田無駅	平日：28	土日祝日：23
第4北ルート	田無駅～多摩六都科学館～花小金井駅	平日：31	土日祝日：38
第4南ルート	田無駅～芝久保運動場～花小金井駅	平日：86	土日祝日：76

出典：西東京市資料

■路線バスの市内運行回数（回）（令和３年１０月現在）

路線			運 行 回 数					
			平 日		土 曜		休 日	
			往	復	往	復	往	復
1	ひばりヶ丘駅～田無駅	（谷戸経由）	1	5	－	2	2	2
2	ひばりヶ丘駅～田無駅	（ひばりが丘団地経由）	8	9	2	3	2	3
3	ひばりヶ丘駅～田無駅		77	76	67	70	62	64
4	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅	（谷戸経由）	121	121	100	100	93	91
5	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅	（ひばりが丘団地経由）	80	82	71	71	71	71
6	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅		1	3	－	1	－	－
7	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅		25	24	13	12	12	12
8	ひばりヶ丘駅～三鷹駅		36	36	31	31	29	29
9	ひばりヶ丘駅～滝山営業所		16	22	8	14	6	11
10	ひばりヶ丘駅～文華女子高等学校		23	27	23	25	24	22
11	ひばりヶ丘駅～南沢五丁目		2	6	1	－	－	－
12	ひばりヶ丘駅～ひばりが丘団地中央		－	9	－	－	－	－
13	保谷駅南口～吉祥寺駅	（東伏見駅北口経由）	29	29	28	28	28	28
14	保谷駅南口～吉祥寺駅	（柳沢駅通り経由）	50	50	45	45	45	45
15	保谷駅南口～西武車庫前	（東伏見駅北口経由）	5	3	4	3	4	3
16	保谷駅南口～西武車庫前	（富士町経由）	5	9	5	7	5	7
17	文華女子高等学校～武蔵境駅		5	2	3	2	4	2
18	文華女子高等学校～田無駅		16	5	11	2	11	2
19	天神山～保谷駅南口		5	－	15	1	15	1
20	天神山～田無駅		29	29	28	28	28	28
21	天神山～三鷹駅		30	30	27	27	27	27
22	花小金井駅～吉祥寺駅		38	38	39	39	38	38
23	ひばりヶ丘駅北口～朝霞台駅		117	115	93	91	75	72
24	ひばりヶ丘駅北口～志木駅南口		57	55	48	50	39	40
25	ひばりヶ丘駅北口～新座営業所		34	38	25	25	19	21
26	三鷹駅～田無橋場		31	31	24	24	24	24
27	三鷹駅～天神山		10	10	10	10	10	10
28	三鷹駅～西武柳沢駅		101	102	92	94	92	94
29	三鷹駅～東伏見駅北口	（東伏見稲荷神社経由）	1	1	0	0	0	0
30	三鷹駅～武蔵野大学	（直行）	18	18	6	6	0	0
31	花小金井駅南口～事務本部（新町五丁目）	（直行）	6	10	－	－	－	－
32	花小金井駅南口～向台町五丁目		8	0	－	－	－	－
33	花小金井駅南口～小金井公園東口		0	4	－	－	－	－
34	武蔵境駅～向台町五丁目		46	45	43	43	43	43
35	武蔵境駅～花小金井駅南口		8	6	4	4	4	4
36	武蔵境駅～ヴィーガーデン西東京		60	64	47	48	47	48
37	吉祥寺駅～西武柳沢駅		114	111	88	88	88	88
38	吉祥寺駅～西武柳沢駅	（武蔵野市役所経由）	1	1	1	1	1	1
39	吉祥寺駅～向台町五丁目		44	44	79	76	71	69
40	吉祥寺駅～ヴィーガーデン西東京		40	42	6	7	6	7

注：路線欄については、左側が起点、右側が終点で表記

出典：西武バス株式会社資料（１～25）、関東バス株式会社資料（26～40）

用語の意味

当事者	： 交通事故に関係した人をいうが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者としている。
第1当事者	： 最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また、過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。
第2当事者	： 過失がより軽いか又は過失が同程度の場合には、人身損傷程度がより大きい方の当事者をいう。
死亡（死者）	： 交通事故発生から24時間以内に死亡した場合（人）
負傷（負傷者）	： 重傷（重傷者）と軽傷（軽傷者）の合計
子ども	： 幼児、小学生、中学生
若年	： 中学校卒業後から20歳未満までの年齢層の人
成人	： 20歳から65歳未満までの年齢層の人
高齢者	： 65歳以上の人
二輪車	： 自動二輪車、原動機付自転車
幹線道路	： 都市間交通や通過交通等の比較的長距離の交通を処理し、都市の骨格として居住環境地区の外郭を形成する道路
主要生活道路	： 居住環境地区内と幹線道路とを連絡する地区内住民が、通勤・通学買物等で日常的に利用する主要な生活道路
区画道路（生活道路）	： 幹線道路及び主要生活道路以外の道路
ハンドルキーパー運動	： 飲食の際にハンドルキーパー（お酒を飲まない運転者）を決め、ハンドルキーパーが運転することにより、飲酒運転の根絶を目指すものです。
消防救助機動部隊	： 消防救助機動部隊（通称ハイパーレスキュー）は、建物の倒壊や土砂崩れ等の大規模災害に対応し、消火・救助・救急活動が同時に行える部隊として発足しました。卓越した技術・能力を持つ隊員と、大型重機等の特殊車両で編成され、通常の消防部隊では対応が困難な災害現場で人命救助にあたります。
東京 DMAT	： DMAT とは、Disaster Medical Assistance Team の略で、大震災等の自然災害や、交通事故等の災害現場に派遣される医療チームであり、東京都は平成16年8月に日本で初めて設置しました。

各表の数値について

各表で用いている比率（％）は、小数点以下第二位を四捨五入しているもので、計または合計が必ずしも100%にならない場合があります。また、統計の主体により同じ項目でも数値に誤差がでる場合があります。

【附属資料】

調整中

西東京市交通安全計画 (案)

(令和3年度～7年度)

令和4年1月

西東京市交通安全対策会議

「西東京市交通安全計画」の策定あたって

調整中

西東京市交通安全計画 目次

第1部 総論.....	1
第1章 交通安全計画策定の考え方.....	1
1 計画策定の主旨	1
2 計画の性格・位置付け	1
3 策定のポイント	2
4 計画の期間.....	2
5 計画の推進.....	2
第2章 西東京市の現状と交通事故の状況	3
1 西東京市の現状	3
2 西東京市の交通事故発生状況	5
第3章 交通安全施策の方向	9
施策推進の視点	9
第2部 分野別施策	13
第1章 道路交通環境の整備	13
1 道路の整備.....	13
2 交通安全施設の整備等.....	16
3 道路利用の適正化.....	17
4 駐車・駐輪施設の整備.....	17
5 放置自転車対策の推進.....	17
6 その他.....	18
第2章 交通安全意識の普及啓発	19
1 体系的な交通安全教育の推進	19
2 地域社会における交通安全意識の啓発	22
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化.....	23
4 放置自転車対策の意識啓発.....	24
第3章 救助・救急体制の整備.....	25
1 救助・救急体制の充実.....	25
2 応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進	25
3 救急医療機関の協力体制の確保.....	25
4 災害時の交通安全の確保	25
第4章 被害者の負担軽減.....	27
1 交通事故相談.....	27
2 自転車損害賠償保険等の加入義務化に関する普及啓発.....	27
3 東京都市町村民交通災害共済への加入促進・共済見舞金の請求及び支払相談	27

第5章 公共交通の安全確保	28
1 鉄道交通環境の整備	28
2 路線バス等の利用環境の充実	29
用語の意味	31
【附属資料】	32

第 1 部 総論

第 1 章 交通安全計画策定の考え方

1 計画策定の主旨

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 29 年 3 月）を策定し、交通安全の施策を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、高齢者の交通事故や自転車の危険な利用等の課題が顕在化しています。また新型コロナウイルス感染症の影響によって、市民のライフスタイルや交通行動が大きく変化しています。

前計画が令和 2 年度で終了したことに伴い、前計画の目的を踏まえ、「西東京市交通安全計画」を新たに策定します。

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 条第 1 項の規定により、本市の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策を推進するための計画として策定するものです。

(2) 上位・関連計画との位置付け

本計画は、東京都が定める「第 11 次東京都交通安全計画」（令和 3 年 4 月）並びに本市の上位計画である「西東京市第 2 次総合計画・後期基本計画」（平成 31 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）及び「西東京市道路整備計画」（平成 29 年 3 月）との整合を図ります。

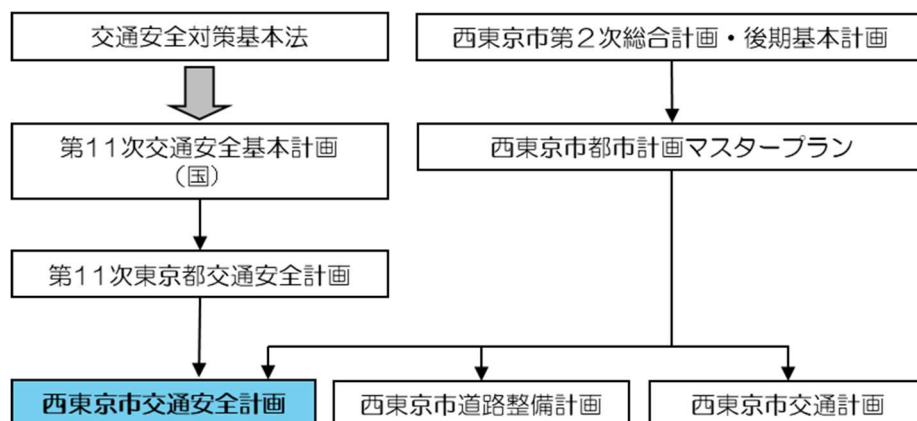


図 1-1 計画の性格・位置付け

3 策定のポイント

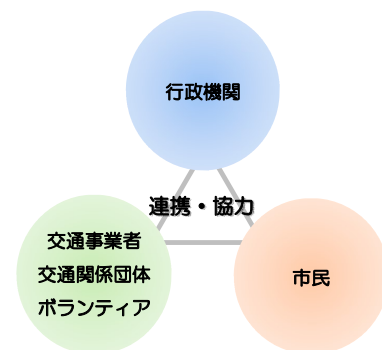
高齢者や子どもの交通安全や自転車の安全利用の推進等、前計画で設定した施策を継続して取り組むとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により、市民のライフスタイルが大きく変化している状況を踏まえ、施策推進の視点として『「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進』を新たに位置付け、各種施策に取り組みます。

4 計画の期間

計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

5 計画の推進

本計画の推進にあたり、行政機関、交通事業者、交通関係団体、ボランティア、市民が連携し、交通事故の防止に向けて、相互に協力しながら、効果的な交通安全対策を推進します。



(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、警察署や消防署等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、交通事故を減らすためには、安全に対する知識の習得が重要なことから、関係機関と連携しながら、わかりやすい情報発信等の啓発活動に取り組む必要があります。

(2) 交通事業者・交通関係団体・ボランティア

交通事業者は行政機関と連携して、安全運転管理者、運行管理者等に対する交通安全教育を推進する等、交通事故防止に努めることが求められています。

また、地域における交通関係団体やボランティアは、警察署等の行政機関と連携して、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

交通事故をなくしていくためには、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習慣とする必要があります。

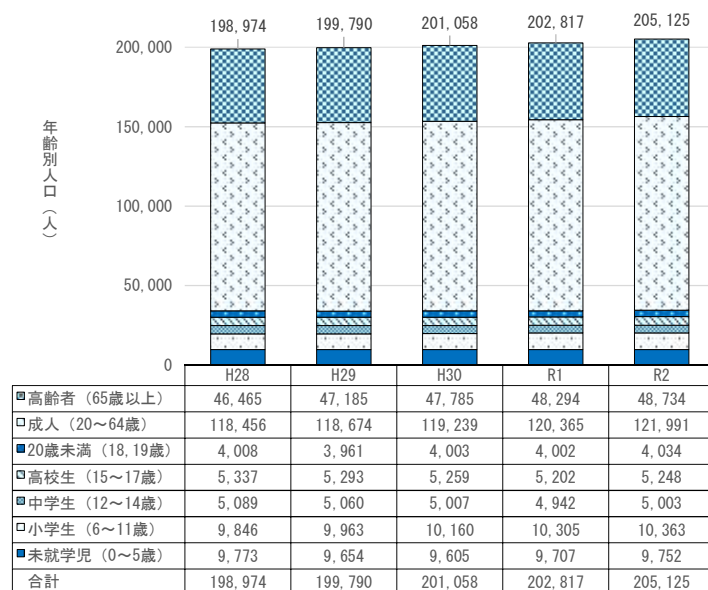
この計画が効果的に推進されるよう、市民一人ひとりが計画の担い手となり、行政機関とともに交通安全について考え、行動し、地域での取組を進めていくことが求められます。

第2章 西東京市の現状と交通事故の状況

1 西東京市の現状

(1) 年齢別人口の推移

市の人口は令和2年で205,125人となっており、平成28年から増加傾向となり、年齢別に見ると、小学生、18歳以上の人口が増加しています。

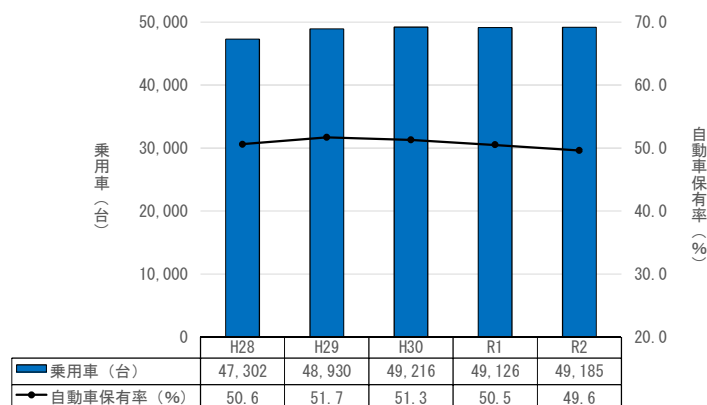


出典：統計にしようきょう（各年1月1日時点）

図 2-1 年齢別人口の推移（平成28年～令和2年）

(2) 自動車保有率の推移

乗用車の保有台数及び自動車保有率の推移は横ばい傾向となっています。



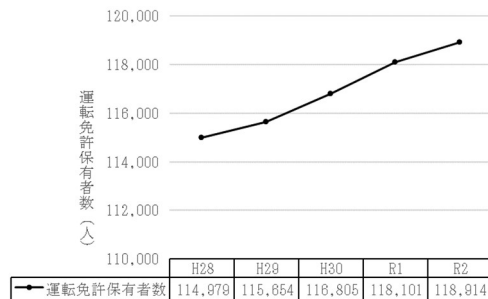
※自動車保有率は、乗用車／世帯数で計算

出典：警視庁交通年鑑

図 2-2 乗用車台数と自動車保有率の推移（平成28年～令和2年）

(3) 運転免許保有者数の推移

市の運転免許保有者数は令和2年で118,914人となっており、平成28年から増加傾向で推移しています。

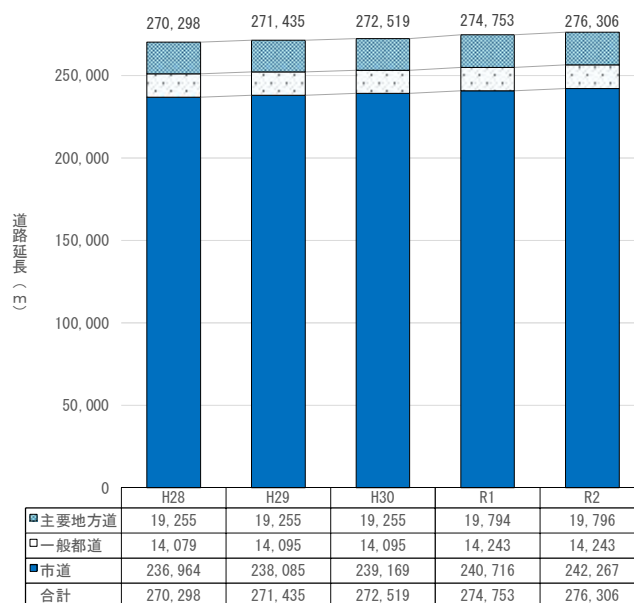


出典：警視庁交通年鑑

図 2-3 運転免許保有者数の推移（平成28年～令和2年）

(4) 道路延長の推移

市の道路延長は令和2年で276,306mとなっており、平成28年から微増傾向で推移しています。



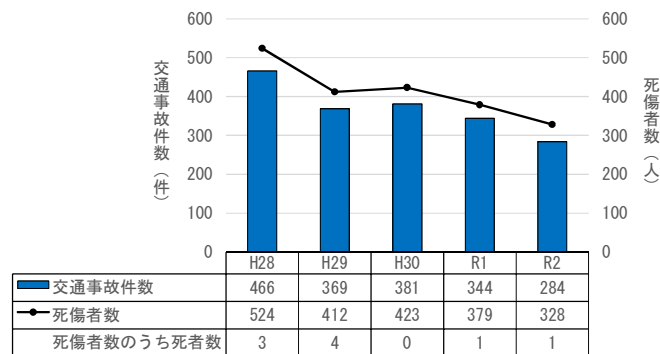
出典：統計にしようきょう（各年4月1日時点）

図 2-4 種類別道路延長の推移（平成28年度～令和2年度）

2 西東京市の交通事故発生状況

(1) 交通事故件数及び死傷者数

市内の交通事故件数、死傷者数はともに減少傾向で推移しています。令和2年の交通事故の件数は284件、死傷者数は328人となっています。また、令和2年と平成28年と比べて、交通事故件数は182件の減少、死傷者数は196人の減少となっています。



※死傷者数は、第1当事者及び第2当事者の合計である

出典：警視庁交通年鑑

図 2-5 交通事故発生状況の推移（平成28年～令和2年）

(2) 交通事故発生状況

① 各種交通事故関与件数

市内の各種交通事故関与件数は、高齢者事故、子どもの事故、自転車事故が減少傾向となっていますが、二輪車事故と飲酒事故では横ばい傾向となっています。

表 2-1 各種交通事故関与件数の推移

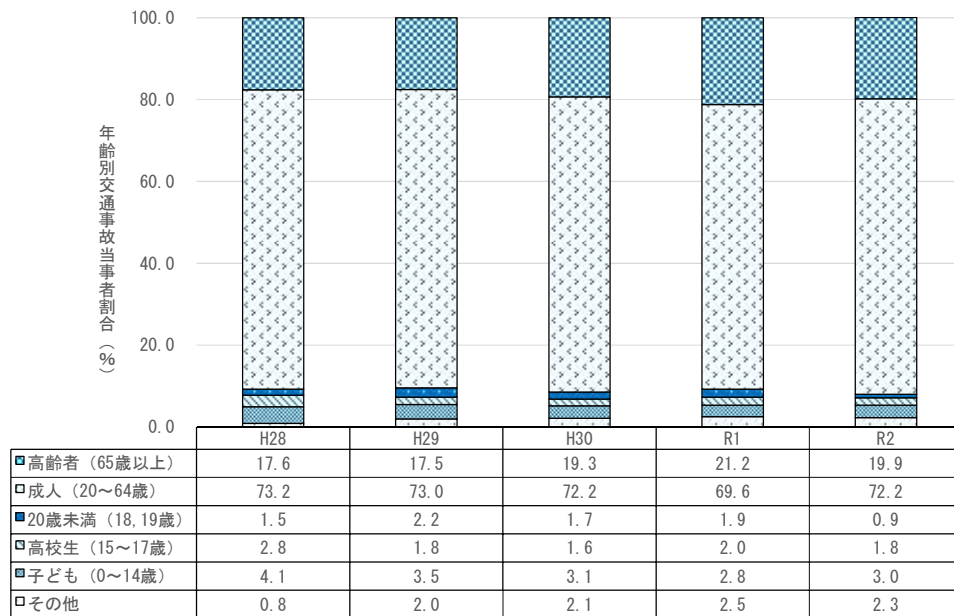
	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故関与件数の総数（件）	925	685	762	688	568
以下は、交通事故関与件数の総数の内、項目ごとに集計し、抜粋したもの					
高齢者の事故（件）	163	127	147	146	113
割合	17.6%	18.5%	19.3%	21.2%	19.9%
子どもの事故（件）	38	25	24	19	17
割合	4.1%	3.6%	3.1%	2.8%	3.0%
自転車事故（件）	221	174	182	172	114
割合	23.9%	25.4%	23.9%	25.0%	20.1%
二輪車事故（件）	69	68	57	56	58
割合	7.5%	9.9%	7.5%	8.1%	10.2%
飲酒事故（飲酒有り）（件）	2	0	2	2	3
割合	0.2%	0.0%	0.3%	0.3%	0.5%

※ 第1当事者及び第2当事者の合計を交通事故関与件数としている

出典：警視庁交通事故統計表（高齢者、子ども、自転車、二輪車事故）
警察庁区市町村交通事故発生状況（飲酒事故）

② 年齢層別交通事故当事者数の割合

市内の年齢層別交通事故当事者数の割合は、各年齢層で横ばい傾向であり、令和2年では成人が約72.2%を占め、高齢者が約19.9%となっています。



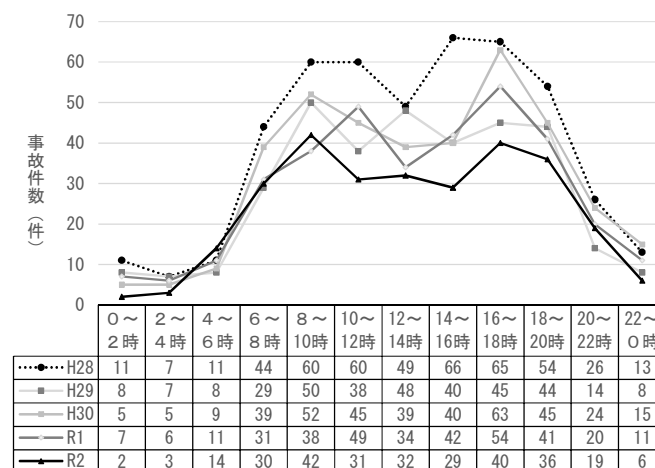
※その他とは、ひき逃げ等で不明な場合をいう

出典：警視庁交通事故統計表

図 2-6 年齢層別交通事故当事者数

③ 時間帯別事故発生状況

市内の時間帯別事故発生状況をみると、8時～10時や16時～18時に比較的多く事故が発生しています。

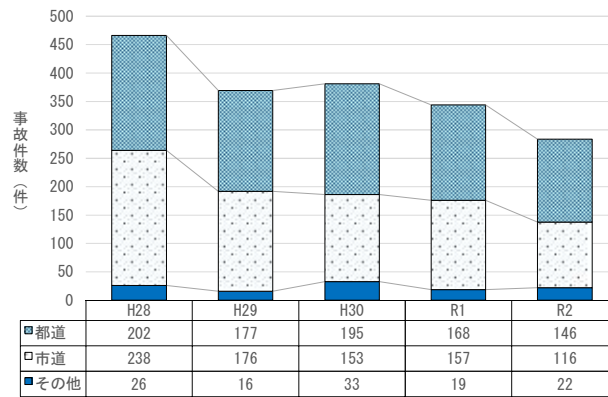


出典：警視庁交通事故統計表

図 2-7 時間帯別事故発生状況の推移

④ 道路の種類別事故発生状況

道路の種類別事故発生状況は、都道と市道での事故が大半を占めており、平成 29 年からは、市道に比べて都道での事故が多くなっています。



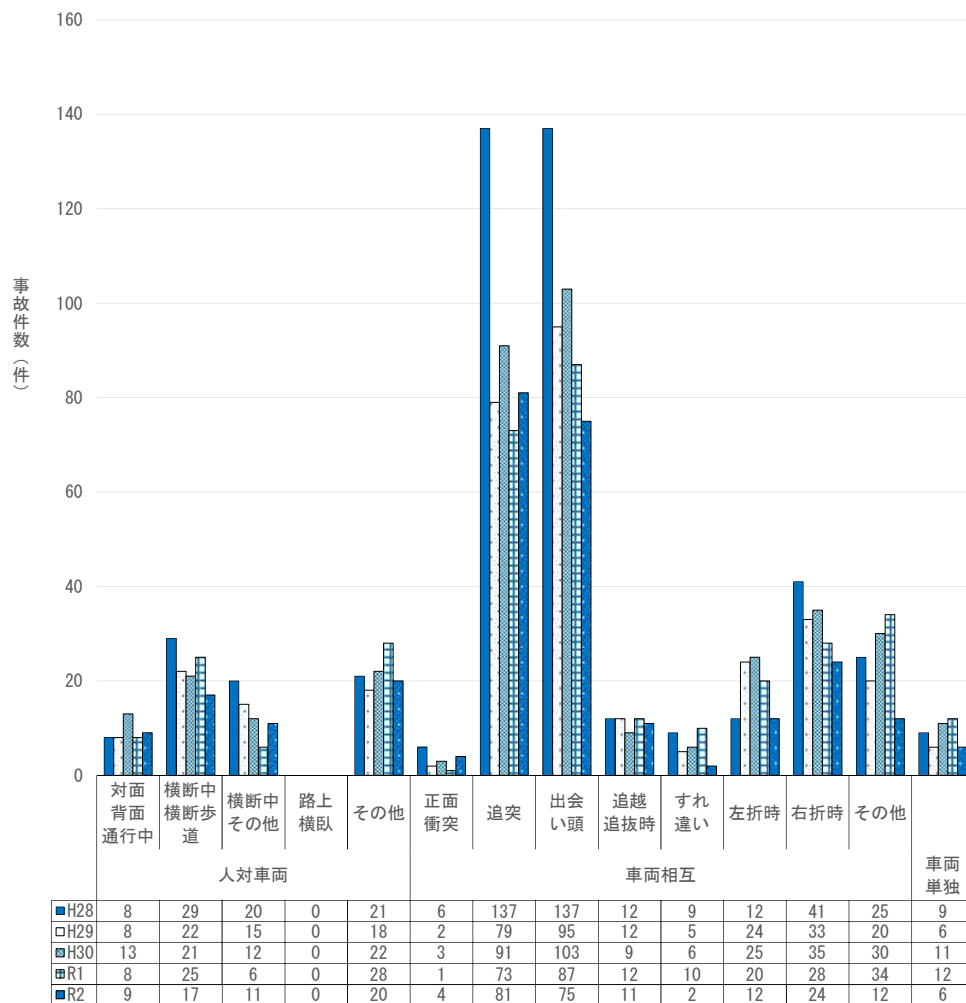
※その他とは、私道等をいう

出典：警視庁交通年鑑

図 2－8 道路種別事故発生状況の推移

⑤ 事故類型別事故発生状況

事故類型別事故発生状況をみると、人对車両の事故では横断中が多く、車両相互事故では追突や出会い頭が多くなっています。



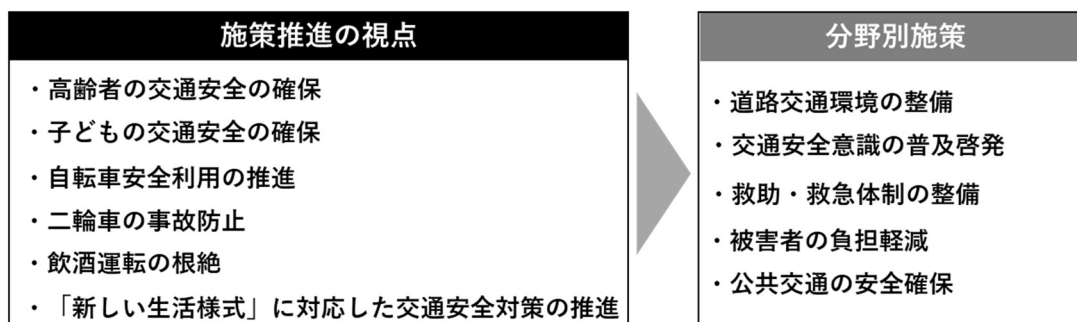
※その他とは、ひき逃げ等で不明な場合をいう

出典：警視庁交通事故統計表

図 2－9 事故類型別事故発生状況の推移

第3章 交通安全施策の方向

過去5年間で西東京市内の交通事故は減少傾向を示していますが、引き続き、安全で安心なまちを実現するため、交通事故件数や死傷者数の減少に向けて、以下の6つの施策推進の視点を定め、5つの分野別施策を設定し、市民や関係機関等と連携し、交通安全施策を推進します。



施策推進の視点

(1) 高齢者の交通安全の確保

市内の高齢者の交通事故当事者数は、全体の約19.9%を占めています。また、市内では高齢の歩行者が横断歩道外を横断していたことにより、乗用車に衝突するといった死亡事故が発生しています。

さらに、令和元年（平成31年）に起きた東池袋自動車暴走死傷事故といった高齢者が当事者となる事故が社会的な課題となっています。

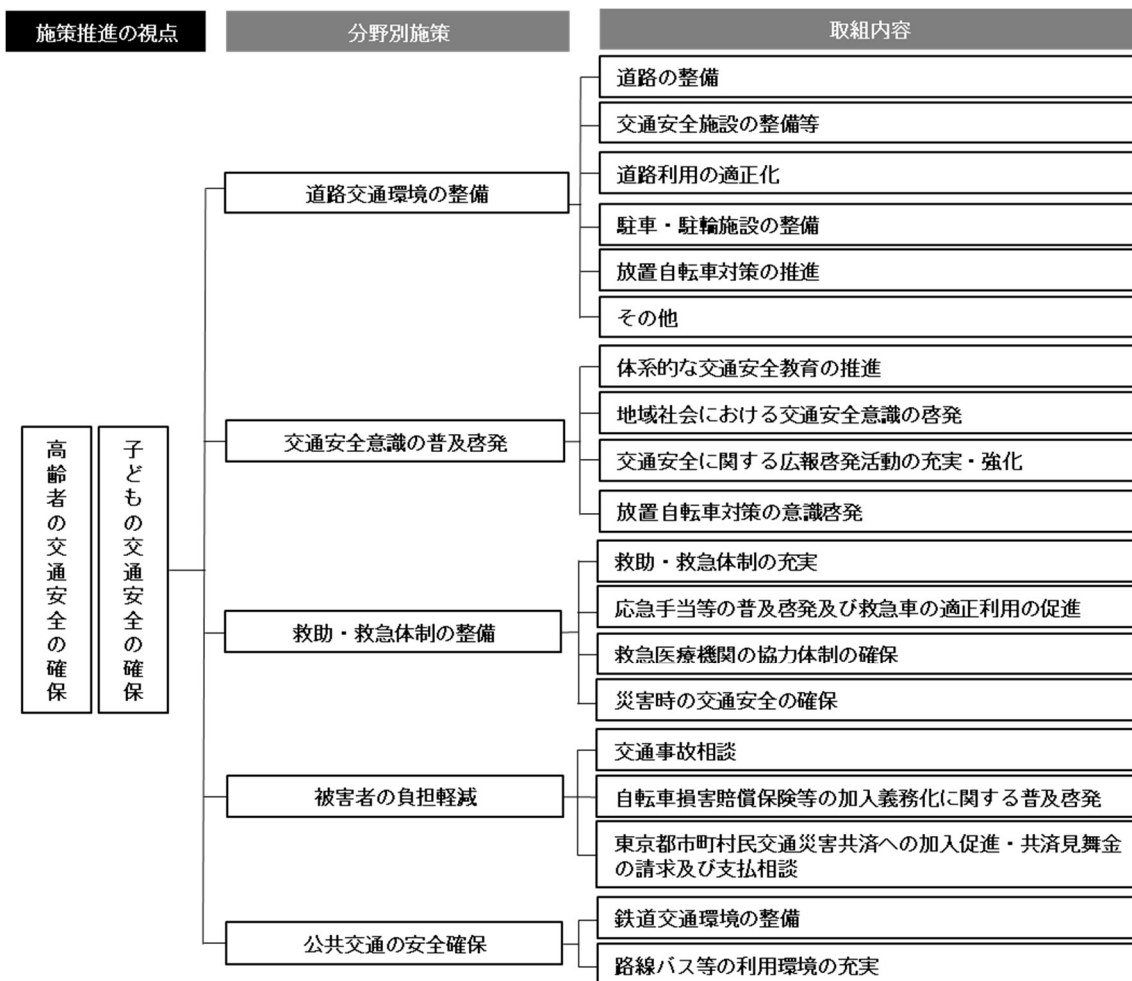
そのような状況を踏まえ、引き続き道路交通環境の整備や交通安全意識の普及啓発等に取り組みます。

(2) 子どもの交通安全の確保

市内の子どもの交通事故当事者数は、全体の約3.0%となっており、その他の年齢層に比べて少ないとはいえ、次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていく必要があります。

子どもが関わる交通事故は、子どもが被害者となる場合が多く、被害にあう子どもの交通事故をゼロにするために、交通事故対策を継続していく必要があります。

通学路や生活道路の安全確保、交通ルールを理解・定着させるための交通安全教育の充実等に取り組みます。



(3) 自転車安全利用の推進

市内の自転車の交通事故関与件数は、全体の約 20.1%を占めています。

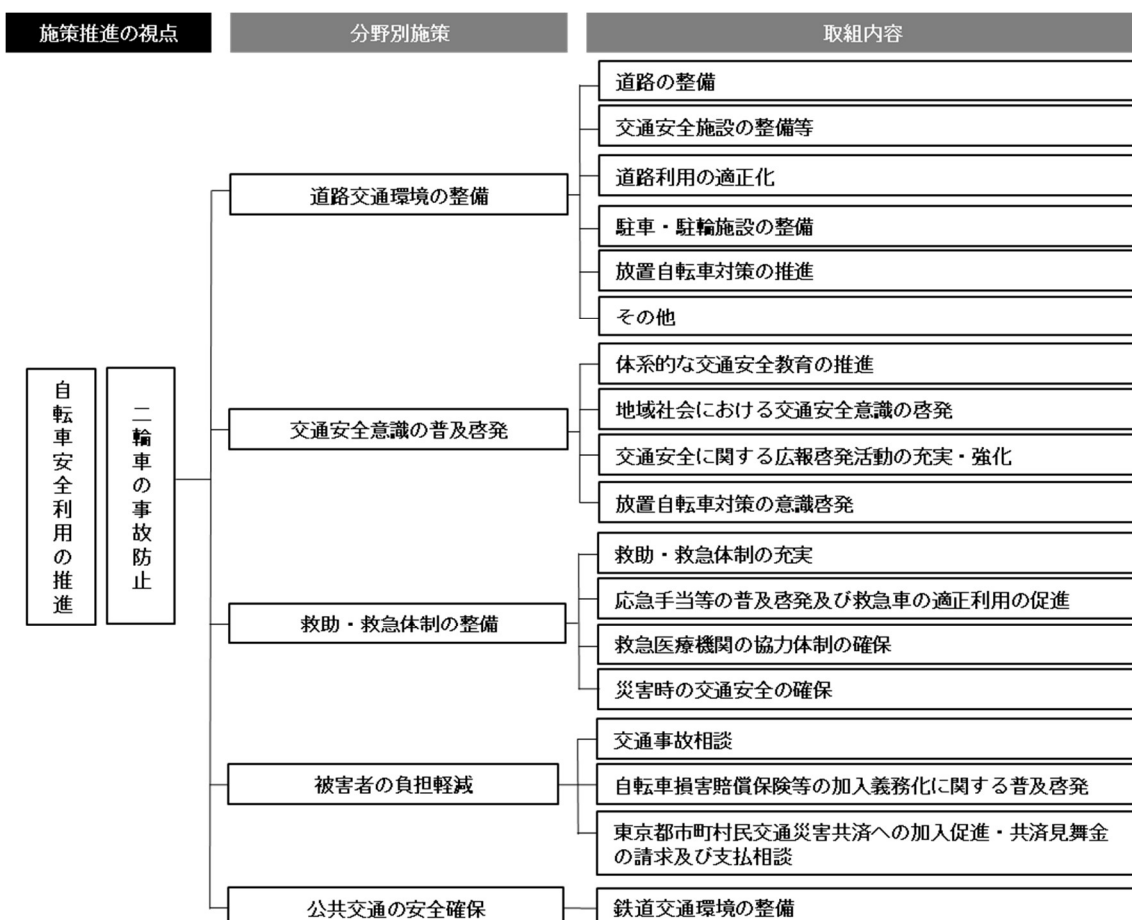
近年では、自転車シェアリングや配達・デリバリー等様々な形態で利用される機会が増えて一方、自転車利用者の交通ルール違反やマナーの悪さ等による危険な行為がみられる状況となっています。

そのため、学校での安全教育推進や、自転車利用者へのヘルメット着用の啓発等、関係機関が連携し、自転車の安全利用を推進します。

(4) 二輪車の事故防止

市内の二輪車の交通事故関与件数は、全体の約 10.2%を占めています。

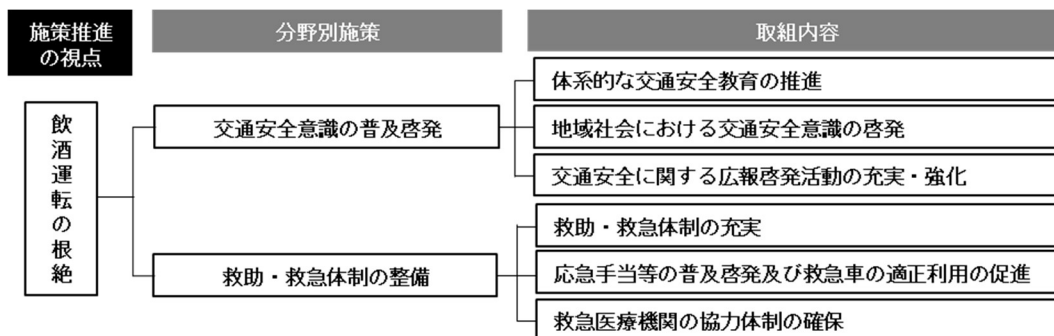
二輪車による交通事故は、重大な事故に繋がる危険性が高いため、事故防止に向けて、道路交通環境の整備や、被害を軽減するためのヘルメットの正しい装着や胸部プロテクターの着用促進に向けた啓発等、二輪車の安全対策を推進します。



(5) 飲酒運転の根絶

近年、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、飲酒運転の事故関与件数は大きく減少し、市内では全体の約 0.5% となっておりますが、根絶には至っていない状況です。

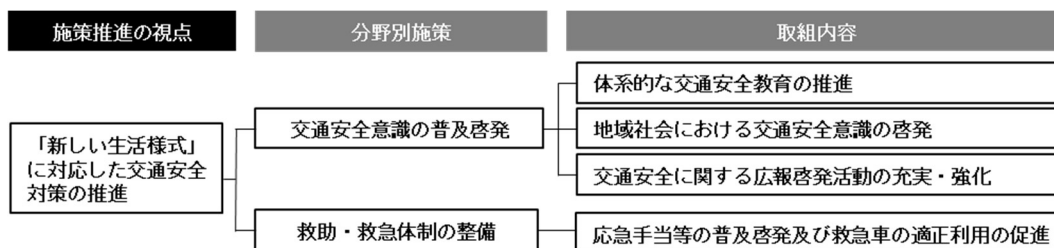
令和 3 年の千葉県八街市における児童死傷事故等、依然として悲惨な事故が発生しているように、アルコールは人の認知判断能力を低下させ、重大な事故に繋がる危険性が高いため、飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立に取り組みます。



(6) 「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進

新型コロナウイルス感染症の影響により、市民のライフスタイルや交通行動が大きく変化しています。これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通して注視するとともに、必要な対策に取り組みます。

交通安全対策にあたっては、従前の取組に加え、ウェブサイト等の各種広報媒体の活用や対面によらない交通安全に関する広報啓発活動について取り組みます。



第2部 分野別施策

《施策の読み方》

各施策の取組には「施策推進の視点」との関連を示すために、以下の用例で視点の略称を付しています。

高：高齢者の交通安全の確保	子：子どもの交通安全の確保
自：自転車安全利用の推進	二：二輪車の事故防止
飲：飲酒運転の根絶	新：「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進

例 （１）歩道の整備 【高・子】

この場合、「歩道の整備」は「高齢者の交通安全の確保」、「子どもの交通安全の確保」の施策推進の視点に基づいて定めたものになります。

第1章 道路交通環境の整備

市では、西東京市道路整備計画において、道路整備に関する考え方として、①体系的な道路ネットワークの形成、②交通安全対策としての道路整備、③歩行者・自転車ネットワークの整備の3つの基本方針を定めています。本計画では、西東京市道路整備計画を踏まえ、交通安全の観点により、施策を設定しています。道路の整備や交通安全施設の整備等の施策を講じる場合は、関係機関とともに取り組みます。

1 道路の整備

（１）歩道の整備 【高・子】

幹線道路の整備については、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩行者等を自動車交通から分離した幅員構成を検討します。

歩道の整備については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年6月21日法律第91号）及び「東京都福祉のまちづくり条例」（平成7年3月16日条例第33号）を踏まえた有効幅員を確保するとともに、視覚障害者誘導用ブロックの設置等、バリアフリーに対応し、高齢者や障害者を含む誰もが安心して歩ける快適な歩行空間の確保に努めます。

主要生活道路及び区画道路における歩道未整備区間等の拡幅整備が困難な箇所については、カラー舗装等の交通安全施設の整備により、歩行者空間の確保に努めます。

（２）交差点の改良 【高・子・自・二】

東京都の「第3次交差点すいすいプラン」で位置付けられている3箇所（保谷小前、保谷新道、栄町二丁目）の交差点については、関係機関と協議し、右折レーンの設置等の整備を働きかけます。

なお、追突や出会い頭の事故を防止するために、見通しの悪い交差点においては視認性の確保が必要です。問題が認識されている交差点については、安全性等についての調査を行い、対策の必要性を確認した上で順次対策を進めます。

（３）カーブ地点の交通事故防止対策の推進 【高・子・自・二】

見通しの悪い曲線道路等については、路面標示、道路照明、防護柵、道路反射鏡、滑り止め舗装、視線誘導標等の交通安全施設や注意喚起を目的とした電柱幕等の設置が必要に応じて検討し、整備・維持管理に努めます。

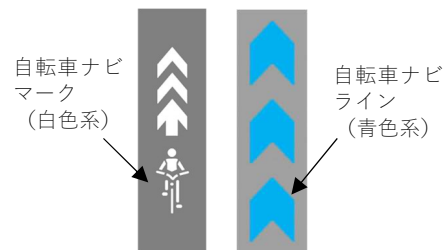
（４）自転車通行環境の整備 【高・子・自・二】

新たに幹線道路を整備する場合は、自転車走行空間の確保を図ります。

また、既存の幹線道路等においても、自転車の交通量が多い道路では、自転車ナビマークや自転車ナビラインなどのサイン整備等を推進するほか、自転車専用通行帯等の整備の可能性についても検討します。

※自転車ナビマークは、自転車が車道の左側を通行することを、ピクトグラムを用いて路面に表示するものです。

自転車ナビラインは、自転車の交差点内の進行方向を表示するものです。



（５）生活道路における交通事故防止対策の推進 【高・子・自】

ア 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、路側帯拡幅や道路標識等の整備のほか、ゾーン 30 等で実施されているような交通規制に関する施策から効果的な交通安全対策を選定し、実施について検討します。

イ 通学路等における児童等の安全確保に関する取組

市内の危険箇所等を解消するために、道路パトロールの実施や、教員・保護者等の学校関係者、田無警察署員、市職員（道路管理者及び交通安全担当部署）、教育委員会事務局職員等の関係者が連携して実施する通学路点検等、子どもの安全の確保に取り組めます。

ウ 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ます。

■ゾーン 30



ビーボくん
歩行者にもっとやさしい
環境になっていくのが
ゾーン30だよ!

ゾーン30

ゾーン入口の対策

「ゾーン30」の入口には
①最高速度30キロの
速度規制標識
②「ゾーン30」を表す
シンボルマーク看板
③「ゾーン30」の
路面表示
を設置しています。

ゾーン内の対策例

対策前
対策後

路側帯を拡げて車道幅を狭め、中央線をなくすことで
速度の抑制を図るとともに、歩行者の通行空間を確保
します。

30キロ規制ゾーン

区域（ゾーン）を定めて最高速度 30km/h 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の安全対策です。

出典：警視庁資料

■ゾーン 30 プラス

＜警察による交通規制＞

■ 最高速度30km/hの
区域規制等
(ゾーン30)

● 進入抑制対策
● 速度抑制対策

＜道路管理者による物理的デバイスの設置＞

● 進入抑制対策
ライジングボラード
ハンプ
スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策
狭さく
クランク
スラローム

最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン 30 プラス」として設定し、道路管理者と警察署が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備する安全対策です。

出典：国土交通省資料

■キッズ・ゾーン



保育所等が行う散歩等の園外活動の安全を確保するために、車両の運転者に対して注意を喚起することを目的として設定した道路の区域をいい、区市町村が警察署と連携して整備する安全対策です。

出典：警視庁資料

(6) 市街地の構造改善 [高・子]

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時に、道路の拡幅や改良、歩行空間の整備等について、開発事業者等に働きかけを行います。

2 交通安全施設の整備等

(1) 路面標示の整備・維持管理 [高・子・自・二]

道路幅員の変更箇所や車道の外側線、路側帯を示す必要がある区間等は、路面標示を整備するとともに、経年劣化により剥離がある場合は、再塗装等の整備・維持管理に努めます。

(2) 道路標識等の整備・維持管理 [高・子・自・二]

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撤去や回復作業を行います。

(3) 道路照明の整備・維持管理 [高・子・自・二]

道路照明については、道路の交通量や周辺の環境に応じて、街路灯のLED化等の適正な維持管理に努めます。また、道路幅員や高木の植樹等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についても、改善に努めます。

(4) 防護柵の整備 [高・子・自・二]

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、車両の損傷や乗員の傷害を最小限にとどめるため、必要に応じて防護柵を整備します。

(5) 信号機の整備・高度化 [高・子・自・二]

警視庁と連携を取りながら、信号機の整備や高度化の働きかけを行います。

(6) 道路反射鏡の整備・維持管理 [高・子・自・二]

信号機のない交差点等で、特に視認性が悪い箇所については必要に応じて道路反射鏡を設置するとともに、経年劣化等による腐食や破損等がある場合は、状況に応じて、補修や交換等の整備・維持管理に努めます。

3 道路利用の適正化

(1) 道路工事調整会議 [自・二]

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) 道路の占用許可 [高・子・自・二]

安全かつ円滑な道路交通を確保するため、工作物の設置や工事等の道路の占用については、適正な道路占用許可を行います。

(3) 不法占用物件等の排除 [高・子・自・二]

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 [高・子・自・二]

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、駐車場の整備について指導等を行います。

(2) 自転車駐車場の整備 [自]

市内には鉄道駅が5駅あり、駅周辺には現在23カ所の西東京市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、必要に応じ、新たな自転車駐車場の整備等の検討を行います。

5 放置自転車対策の推進

放置自転車対策 [高・子・自・二]

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。誰もが快適な生活を送れるよう、警察署や関係機関との幅広い連携のもと、取締りや広報等により、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、警告及び移送撤去等を適切に実施します。

《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28年度～令和2年度）

	H28	H29	H30	R1	R2
撤去した自転車（台）	2,925	2,748	2,707	2,342	1,405
返還台数（台）	1,438	1,423	1,381	1,263	703
返還率（％）	49.2	51.8	51.0	53.9	50.0
撤去した原動機付自転車（台）	32	29	20	11	10
返還台数（台）	26	24	11	7	1
返還率（％）	81.3	82.8	55.0	63.6	10.0
合 計 （ 台 ）	2,957	2,777	2,727	2,353	1,415
返還台数（台）	1,464	1,447	1,392	1,270	704
返還率（％）	49.5	52.1	51.0	54.0	49.8

出典：西東京市資料

6 その他

（１）交通安全総点検の実施 【高・子・自・二】

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、「誰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・保護者等の学校関係者、田無警察署員、市職員（道路管理者及び交通安全担当部署）、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）道路の植栽の適正管理 【高・子・自・二】

街路樹の生育不良や落枝、枯損木、害虫の発生等による、道路交通への支障や道路利用者等の危険の未然防止のため植栽の適正管理に努めます。

（３）無電柱化の推進 【高・子・自・二】

安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の強化、良好な都市景観の創出を図るため、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を推進します。

第2章 交通安全意識の普及啓発

交通ルールやマナーに関する理解と安全行動を促すため、段階的・体系的な交通安全教育、地域社会における交通安全意識の啓発等、交通安全活動における啓発活動の充実・強化に取り組めます。

1 体系的な交通安全教育の推進

(1) 交通安全教育の推進 [高・子]

「交通安全教育指針（平成10年9月22日 国家公安委員会第15号）」や「交通安全に関する教則（昭和53年10月30日 国家公安委員会第3号）」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、年齢等に応じた段階的な交通安全教育を計画的に推進します。

(2) 学校等における交通安全教育 [子・自・新]

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、関係機関相互の連携を深めながら、交通安全教育の充実を図っていきます。

また、「新しい生活様式」に対応した交通安全教育の推進として、従前の取組に加え、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトや SNS 等各種広報媒体の積極的活用等、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。

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、新入学児童交通安全教室「交通安全の集い」等の幼児の交通安全教育を行います。



新入学児童交通安全教室の様子

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、警察署と連携して、飛び出し・巻き込み実験や横断歩道の渡り方等の指導等参加・体験型交通安全教室の充実を図ります。



小学生の交通安全教室の様子

ウ 中学生には、小学校で学んだ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（スクアード・ストレイト）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。



中学生の交通安全教育の様子

エ 特別支援学級では、子どもの障害等の状態に応じた、安全な通学の仕方などの、交通ルールやマナーの理解等、危険を回避する能力の育成を図ります。

オ 安全に関する指導については、学校教育全体を通して、取り組みます。

（３） 高齢者に対する交通安全教育 【高】

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向上を図ります。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。



高齢者の交通安全教育の様子

（４） 身体障害者に対する交通安全教育 【高・子】

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、交通安全啓発を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

（５） 運転者に対する交通安全教育 【自・二・飲】

交通関係団体と連携しながら、地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、二輪車運転者については、二輪車実技講習会を中心とした交通安全指導を実施し、安全意識の向上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「胸部プロテクターの着用」啓発を推進する等、二輪車運転者の重大交通事故防止対策を図ります。

近年、携帯電話やスマートフォンの画像を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある状況を踏まえ、携帯電話使用等に対する罰則を引き上げる改正法が令

和元年 12 月 1 日に施行されました。携帯電話使用等は、重大な交通事故に繋がる可能性がある危険な行為であることから、意識啓発に取り組みます。

さらに、令和 2 年 6 月に発生した悲惨な死亡事故等を契機に「あおり運転」が社会問題化したことから罰則が創設されました。自動車の使用者等による悪質・危険な妨害運転については、重大な交通事故に繋がる可能性がある危険な行為であることから、意識啓発に取り組みます。

（６） 自転車利用者に対する交通安全教育 【高・子・自】

「自転車安全利用 TOKYO キャンペーン」「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」の展開や市報、ホームページ等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多くが、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被害を軽減する器具の着用を促進します。

また、子どもたちを自転車事故から守るために、ヘルメット着用等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、自転車の点検整備や正しい利用方法を周知し、自転車事故の防止を図ります。

■「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

（７） 横断歩行者の安全確保に関する教育 【高・子】

あらゆる機会を通して、自動車等の運転者に対して横断歩道手前の減速義務や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啓発を推進します。

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などの、交通ルールの周知を図ります。さらに、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ことなど、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を推進します。

(8) 交通安全教育推進のための教材資料の充実 [高・子・自]

学校教育用教材の配布や交通安全啓発用映像教材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、学校や民間団体への貸出しを行い、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) 交通安全協会等の関係団体と連携した交通安全教育の推進

[高・子・自・二・飲]

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教室「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、団体活動を通して、子どもの交通安全意識の普及啓発を図ります。
- c 地域と連携して取り組む学校に対する支援の充実等を通して、市民、地域、学校、警察署、市が連携して、子どもの見守りや交通安全の取組を強化します。

イ 若年者対策

関係機関と連携し、バイクスクール等を実施し、若年層の交通安全意識の向上を図ります。

ウ 高齢者対策

高齢者の事故防止を目的に、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。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等の取組を進めます。

エ 自転車利用者対策

自転車関係団体と連携し、自転車安全教室等により自転車の正しい利用方法を周知し、事故の防止を図ります。

オ その他の対策

交通安全施設の点検や各種行事における交通整理・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向上を図ります。

(2) 地域・家庭における交通安全教育の推進 【高・子・自・二・飲】

ア 地域においては、交通安全意識を普及啓発させていくため、交通安全組織を拡大・充実させるとともに、交通安全講習会等を通して、交通安全の知識等の啓発を図ります。

イ 家庭においては、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、各種の組織を通して情報の提供を行い、交通ルールやマナーの普及啓発を図ります。

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進 【高・子・自・二・飲】

ア 交通安全運動

市民一人ひとりに交通安全思想の普及啓発を図り、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や年末の「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、交通事業者と連携し、市民自身による道路交通環境改善に向けた取組を推進する等、市民参加型の交通安全運動を展開します。

イ 東京都交通安全日

東京都が毎月 10 日を「一日交通安全運動の日」と位置付けているため、関係機関団体、市町村が連携して、交通安全思想の普及啓発を図るとともに、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、交通事故防止を図ります。

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 か月間を暴走族追放強化月間とし、暴走族追放気運の醸成、若年層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。

(4) 西東京市交通安全協力員の設置 【高・子・自】

交通安全対策を広範に推進するため、西東京市交通安全協力員設置要綱に基づき、交通安全協力員を設置します。

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(1) 広報活動の充実 【高・子・自・二・飲・新】

市民一人ひとりに交通安全意識の普及啓発を図り、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、ポスター等の各種広報媒体、交通安全運動等の行事や各種会議等の従前の取組に加え、SNS 等の新たな媒体の活用、情報通信技術の活用によ

る対面によらない広報啓発活動等、あらゆる機会を通して、年齢層や事故状況等に応じて、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 〕

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について、「飲酒運転させない TOKYO キャンペーン」をはじめ、「春・秋全国交通安全運動」、「TOKYO 交通安全キャンペーン」等を通して周知し、また「ハンドルキーパー運動」の普及啓発に努めるなど、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。

（３） チャイルドシート及びシートベルトの着用の推進 〔 子・自 〕

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 〔 高・子・自・二 〕

大震災（震度 6 弱以上）の発生後は、新たに自動車を使用しないこと、大震災発生時に運転中の場合はできるだけ安全な方法により道路の左側に停止すること等について、各種広報媒体を活用し、周知していきます。

（５） 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進 〔 高・子・自・二 〕

薄暮時（日没の前後 1 時間）や夜間における歩行者や自転車の交通事故を防止するため、自動車運転者には前照灯の早めの点灯を行うこと、歩行者や自転車利用者にはシーリング式反射材用品やスポークリフレクター等の活用、また目立つ色の服装を着用すること等について、各種広報媒体を活用し、周知していきます。

4 放置自転車対策の意識啓発 〔 高・子・自・二 〕

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なるため、通勤、通学、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。

第3章 救助・救急体制の整備

交通事故による死傷者が多くいることから、交通事故による負傷者の救命効果の向上を図るため、以下の取組を推進します。

1 救助・救急体制の充実 [高・子・自・二・飲]

救急隊による交通救助体制を充実します。

2 応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進[高・子・自・二・飲・新]

救急隊が到着するまでの間、早期に適切な応急救護処置が行われるよう、市民に対する救命講習・応急手当講習等を推進します。従前の取組に加え、SNS等の各種広報媒体の活用等、対面によらない広報啓発活動についても取り組みます。

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 [高・子・自・二・飲]

負傷者を迅速・円滑に医療機関へ搬送するため、西東京救急業務連絡協議会及び西東京市医師会等を通して、地域医療機関との連携体制を強化します。

4 災害時の交通安全の確保 [高・子・自]

大震災発生時には、緊急交通路等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等を確保します。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

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、幹線道路上の事故等によっては、ポンプ隊も出場します。)
特異な交通事故等
挟まれ等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)、救急特別第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。

《参考》

■令和2年中の救急活動状況（西東京消防署救急隊出場状況）

	出場件数（件）	救護人員（人）	搬送人員（人）
交 通	583	509	507
火 災	39	6	6
運 動 競 技	52	50	50
自 然 災 害	0	0	0
水 難	15	12	12
労 災	52	52	52
一 般 負 傷	2,082	1,796	1,791
自 損 行 為	106	61	60
加 害	44	23	23
急 病	6,976	5,938	5,932
転 院 搬 送	682	679	678
医 師 搬 送	0	0	0
資 材 搬 送	0	0	0
そ の 他	140	0	0
総 数	10,771	9,126	9,111

■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 （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）
R 1	10,561	9,195	10,113	8,887
R 2	10,771	9,126	9,413	8,056
増 減	210	△69	△700	△831

出典：西東京消防署資料

第4章 被害者の負担軽減

交通事故による被害者の負担を軽減するため、以下の取組を推進します。

1 交通事故相談 [高・子・自・二]

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等を実施し、交通事故被害者等からの相談に対応します。

《参考》

■交通事故相談受付件数の推移(平成28年度～令和2年度)

	H28	H29	H30	R1	R2
専門相談(専門相談員による相談)(件)	43	47	42	45	38
市民相談窓口(市の職員等による相談)(件)	17	16	15	13	9

出典：西東京市資料

2 自転車損害賠償保険等の加入義務化に関する普及啓発 [高・子・自・二]

自転車の安全で適正な利用のさらなる促進を図るため、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」(令和2年4月改正)により、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者による自転車損害賠償保険等への加入が義務化されました。

自転車運転者が加害者となった交通事故において、被害者への賠償額が高額となる事例の増加を踏まえ、自転車の賠償責任に関する各種保険等加入について、普及啓発を図ります。

3 東京都市町村民交通災害共済への加入促進・共済見舞金の請求及び支払相談

[高・子・自・二]

東京都市町村民交通災害共済(ちょこっと共済)は、相互扶助を目的として、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制度です。市報やホームページ等を通して案内し、加入促進のPRに努めるとともに、共済見舞金の請求及び支払相談に対応します。



《参考》

■加入者数及び見舞金支払件数の推移(平成28年度～令和2年度)

	H28	H29	H30	R1	R2
加入者数(人)	6,984	6,480	5,990	5,327	5,263
見舞金支払件(件)	37	26	27	27	31

出典：西東京市資料

第5章 公共交通の安全確保

多くの人が利用する公共交通については、安全に対する高い信頼性を確保するため、鉄道・路線バス等の交通環境の整備、安全な運行の確保に取り組みます。

1 鉄道交通環境の整備

(1) 利用しやすい駅施設等の整備 [高・子]

市内5駅については、移動等円滑化された施設が整備されていますが、施設の利用状況等に応じて、誰もが安全で円滑に移動できる環境整備をより一層進めるため、鉄道事業者と連携し、調査を進めます。

(2) ホームでの安全確保 [高・子]

ホーム上での「歩きスマホ」等の危険性や線路へ転落した際の安全対策等について、鉄道事業者と連携し、利用者への周知を図るとともに、市内5駅へのホームドア設置に向けて、鉄道事業者への働きかけを行います。

(3) 踏切道の安全を図るための措置 [高・子・自・二]

高齢者や障害者をはじめとした踏切通行者の安全対策、踏切事故の解消に向けて、抜本的な対策である鉄道の連続立体交差化について、関係機関と協議し推進します。

また、必要に応じて踏切の改良についても関係機関と協議し、対応を図ります。

《参考》

■市内の踏切の対策箇所（開かずの踏切、ボトルネック踏切等）

踏切道名	所在地	道路 管理者 名	道路名	開 か ず の 踏 切	自 動 車 ボ ト ル ネ ッ ク 踏 切	歩 行 者 ボ ト ル ネ ッ ク 踏 切	歩 道 が 狭 隘 な 踏 切	通 学 路 要 対 策 踏 切	事 故 多 発 踏 切
ひばりヶ丘第1号	西東京市住吉町3-9	西東京市	市道205号線	○		○			○
保谷第10号	西東京市住吉町4-10-2	東京都	主要地方道 保谷志木線(36号線)	○	○				
保谷第11号	西東京市住吉町3-13-4	西東京市	市道209号線	○		○			
保谷第1号	西東京市東町3-13	西東京市	市道206号線	○		○			
保谷第4号	西東京市東町2-7	西東京市	市道1120号線	○					
田無第2号	西東京市南町6-1	西東京市	市道2239号線			○			
田無第3号	西東京市南町6-11-26	西東京市	市道123号線		○	○			
西武柳沢第1号	西東京市柳沢6-1-12	西東京市	市道2105号線						○
西武柳沢第4号	西東京市南町3-1-13	東京都	主要地方道 調布田無線(12号)	○		○			○
東伏見第1号	西東京市東伏見2-3	西東京市	市道2026号線	○					
東伏見第4号	西東京市東伏見1-1-19	西東京市	市道114号線			○			
武蔵関第5号	西東京市東伏見3-1-25	西東京市	市道2120号線	○		○			○

出典：国土交通省資料

2 路線バス等の利用環境の充実

(1) 運行管理の充実 [高・子]

安全な運行を確保するため、事業者と連携し、利用者への乗車マナーの周知を図るとともに、必要に応じて、乗務員の交通安全意識の醸成、運転技能、知識及び接客マナーの向上について、事業者へ働きかけを行います。

(2) 公共交通の利用の促進 [高・子]

バス、鉄道等の市内公共交通の情報を一元化した「公共交通ブック」を作成し配布するなど、公共交通の利用について周知を図ります。また、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の充実、市民の要望に即したダイヤ編成について、事業者へ働きかけを行います。

(3) 計画運休への取組 [高・子]

大型台風が接近・上陸する場合等、気象状況により運行に支障が生ずる恐れが予測され、計画運休が実施されるときは、バス事業者と連携し、ホームページ等で計画運休について情報提供します。

《参考》

■市内の鉄道駅に関する運行本数（令和3年3月時点）

鉄道駅名	運行本数（本）	
田 無 駅	平日：468	土日祝日：428
西 武 柳 沢 駅	平日：299	土日祝日：253
東 伏 見 駅	平日：299	土日祝日：253
ひ ば り ケ 丘 駅	平日：516	土日祝日：489
保 谷 駅	平日：408	土日祝日：357

※運行本数は、各年度末時点の計画本数を計上。

出典：西東京市資料、西武鉄道株式会社資料

■はなバスの運行状況（令和3年10月現在）

ルート	系統	運行本数（本）	
第1ルート	保谷駅北口～北町循環～保谷駅北口	平日：39	土日祝日：37
第2ルート	ひばりヶ丘駅～保谷庁舎～東伏見駅北口	平日：26	土日祝日：22
第2ルート	ひばりヶ丘駅～住吉・泉町循環～ひばりヶ丘駅	平日：16	土日祝日：15
第3ルート	田無駅～東伏見駅南口	平日：26	土日祝日：23
第3ルート	田無駅～向台循環～田無駅	平日：28	土日祝日：23
第4北ルート	田無駅～多摩六都科学館～花小金井駅	平日：31	土日祝日：38
第4南ルート	田無駅～芝久保運動場～花小金井駅	平日：86	土日祝日：76

出典：西東京市資料

■路線バスの市内運行回数（回）（令和３年１０月現在）

路線			運 行 回 数					
			平 日		土 曜		休 日	
			往	復	往	復	往	復
1	ひばりヶ丘駅～田無駅	（谷戸経由）	1	5	－	2	2	2
2	ひばりヶ丘駅～田無駅	（ひばりが丘団地経由）	8	9	2	3	2	3
3	ひばりヶ丘駅～田無駅		77	76	67	70	62	64
4	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅	（谷戸経由）	121	121	100	100	93	91
5	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅	（ひばりが丘団地経由）	80	82	71	71	71	71
6	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅		1	3	－	1	－	－
7	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅		25	24	13	12	12	12
8	ひばりヶ丘駅～三鷹駅		36	36	31	31	29	29
9	ひばりヶ丘駅～滝山営業所		16	22	8	14	6	11
10	ひばりヶ丘駅～文華女子高等学校		23	27	23	25	24	22
11	ひばりヶ丘駅～南沢五丁目		2	6	1	－	－	－
12	ひばりヶ丘駅～ひばりが丘団地中央		－	9	－	－	－	－
13	保谷駅南口～吉祥寺駅	（東伏見駅北口経由）	29	29	28	28	28	28
14	保谷駅南口～吉祥寺駅	（柳沢駅通り経由）	50	50	45	45	45	45
15	保谷駅南口～西武車庫前	（東伏見駅北口経由）	5	3	4	3	4	3
16	保谷駅南口～西武車庫前	（富士町経由）	5	9	5	7	5	7
17	文華女子高等学校～武蔵境駅		5	2	3	2	4	2
18	文華女子高等学校～田無駅		16	5	11	2	11	2
19	天神山～保谷駅南口		5	－	15	1	15	1
20	天神山～田無駅		29	29	28	28	28	28
21	天神山～三鷹駅		30	30	27	27	27	27
22	花小金井駅～吉祥寺駅		38	38	39	39	38	38
23	ひばりヶ丘駅北口～朝霞台駅		117	115	93	91	75	72
24	ひばりヶ丘駅北口～志木駅南口		57	55	48	50	39	40
25	ひばりヶ丘駅北口～新座営業所		34	38	25	25	19	21
26	三鷹駅～田無橋場		31	31	24	24	24	24
27	三鷹駅～天神山		10	10	10	10	10	10
28	三鷹駅～西武柳沢駅		101	102	92	94	92	94
29	三鷹駅～東伏見駅北口	（東伏見稲荷神社経由）	1	1	0	0	0	0
30	三鷹駅～武蔵野大学	（直行）	18	18	6	6	0	0
31	花小金井駅南口～事務本部（新町五丁目）	（直行）	6	10	－	－	－	－
32	花小金井駅南口～向台町五丁目		8	0	－	－	－	－
33	花小金井駅南口～小金井公園東口		0	4	－	－	－	－
34	武蔵境駅～向台町五丁目		46	45	43	43	43	43
35	武蔵境駅～花小金井駅南口		8	6	4	4	4	4
36	武蔵境駅～ヴィーガーデン西東京		60	64	47	48	47	48
37	吉祥寺駅～西武柳沢駅		114	111	88	88	88	88
38	吉祥寺駅～西武柳沢駅	（武蔵野市役所経由）	1	1	1	1	1	1
39	吉祥寺駅～向台町五丁目		44	44	79	76	71	69
40	吉祥寺駅～ヴィーガーデン西東京		40	42	6	7	6	7

注：路線欄については、左側が起点、右側が終点で表記

出典：西武バス株式会社資料（１～25）、関東バス株式会社資料（26～40）

用語の意味

当事者	： 交通事故に関係した人をいうが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者としている。
第1当事者	： 最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また、過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。
第2当事者	： 過失がより軽いか又は過失が同程度の場合には、人身損傷程度がより大きい方の当事者をいう。
死亡（死者）	： 交通事故発生から24時間以内に死亡した場合（人）
負傷（負傷者）	： 重傷（重傷者）と軽傷（軽傷者）の合計
子ども	： 幼児、小学生、中学生
若年	： 中学校卒業後から20歳未満までの年齢層の人
成人	： 20歳から65歳未満までの年齢層の人
高齢者	： 65歳以上の人
二輪車	： 自動二輪車、原動機付自転車
幹線道路	： 都市間交通や通過交通等の比較的長距離の交通を処理し、都市の骨格として居住環境地区の外郭を形成する道路
主要生活道路	： 居住環境地区内と幹線道路とを連絡する地区内住民が、通勤・通学買物等で日常的に利用する主要な生活道路
区画道路（生活道路）	： 幹線道路及び主要生活道路以外の道路
ハンドルキーパー運動	： 飲食の際にハンドルキーパー（お酒を飲まない運転者）を決め、ハンドルキーパーが運転することにより、飲酒運転の根絶を目指すものです。
消防救助機動部隊	： 消防救助機動部隊（通称ハイパーレスキュー）は、建物の倒壊や土砂崩れ等の大規模災害に対応し、消火・救助・救急活動が同時に行える部隊として発足しました。卓越した技術・能力を持つ隊員と、大型重機等の特殊車両で編成され、通常の消防部隊では対応が困難な災害現場で人命救助にあたります。
東京 DMAT	： DMAT とは、Disaster Medical Assistance Team の略で、大震災等の自然災害や、交通事故等の災害現場に派遣される医療チームであり、東京都は平成16年8月に日本で初めて設置しました。

各表の数値について

各表で用いている比率（％）は、小数点以下第二位を四捨五入しているもので、計または合計が必ずしも100%にならない場合があります。また、統計の主体により同じ項目でも数値に誤差がでる場合があります。

【附属資料】

調整中

西東京市交通安全計画 (案)

(令和3年度～7年度)

令和4年1月

西東京市交通安全対策会議

「西東京市交通安全計画」の策定あたって

調整中

西東京市交通安全計画 目次

第1部 総論.....	1
第1章 交通安全計画策定の考え方.....	1
1 計画策定の主旨	1
2 計画の性格・位置付け	1
3 策定のポイント	2
4 計画の期間.....	2
5 計画の推進.....	2
第2章 西東京市の現状と交通事故の状況	3
1 西東京市の現状	3
2 西東京市の交通事故発生状況	5
第3章 交通安全施策の方向	9
施策推進の視点	9
第2部 分野別施策	13
第1章 道路交通環境の整備	13
1 道路の整備.....	13
2 交通安全施設の整備等.....	16
3 道路利用の適正化.....	17
4 駐車・駐輪施設の整備.....	17
5 放置自転車対策の推進.....	17
6 その他.....	18
第2章 交通安全意識の普及啓発	19
1 体系的な交通安全教育の推進	19
2 地域社会における交通安全意識の啓発	22
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化.....	23
4 放置自転車対策の意識啓発.....	24
第3章 救助・救急体制の整備.....	25
1 救助・救急体制の充実.....	25
2 応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進	25
3 救急医療機関の協力体制の確保.....	25
4 災害時の交通安全の確保	25
第4章 被害者の負担軽減.....	27
1 交通事故相談.....	27
2 自転車損害賠償保険等の加入義務化に関する普及啓発.....	27
3 東京都市町村民交通災害共済への加入促進・共済見舞金の請求及び支払相談	27

第5章 公共交通の安全確保	28
1 鉄道交通環境の整備	28
2 路線バス等の利用環境の充実	29
用語の意味	31
【附属資料】	32

第 1 部 総論

第 1 章 交通安全計画策定の考え方

1 計画策定の主旨

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 29 年 3 月）を策定し、交通安全の施策を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、高齢者の交通事故や自転車の危険な利用等の課題が顕在化しています。また新型コロナウイルス感染症の影響によって、市民のライフスタイルや交通行動が大きく変化しています。

前計画が令和 2 年度で終了したことに伴い、前計画の目的を踏まえ、「西東京市交通安全計画」を新たに策定します。

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 条第 1 項の規定により、本市の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策を推進するための計画として策定するものです。

(2) 上位・関連計画との位置付け

本計画は、東京都が定める「第 11 次東京都交通安全計画」（令和 3 年 4 月）並びに本市の上位計画である「西東京市第 2 次総合計画・後期基本計画」（平成 31 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）及び「西東京市道路整備計画」（平成 29 年 3 月）との整合を図ります。

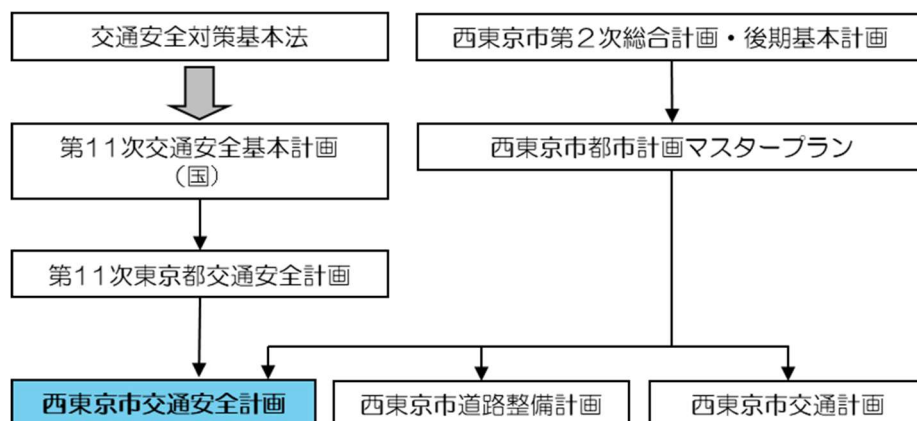


図 1-1 計画の性格・位置付け

3 策定のポイント

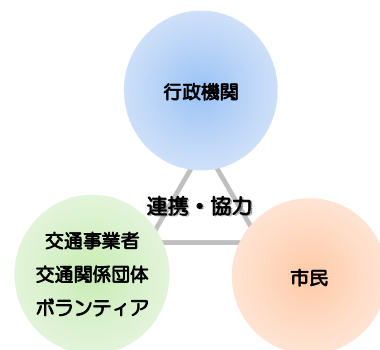
高齢者や子どもの交通安全や自転車の安全利用の推進等、前計画で設定した施策を継続して取り組むとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により、市民のライフスタイルが大きく変化している状況を踏まえ、施策推進の視点として『「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進』を新たに位置付け、各種施策に取り組みます。

4 計画の期間

計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

5 計画の推進

本計画の推進にあたり、行政機関、交通事業者、交通関係団体、ボランティア、市民が連携し、交通事故の防止に向けて、相互に協力しながら、効果的な交通安全対策を推進します。



(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、警察署や消防署等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、交通事故を減らすためには、安全に対する知識の習得が重要なことから、関係機関と連携しながら、わかりやすい情報発信等の啓発活動に取り組む必要があります。

(2) 交通事業者・交通関係団体・ボランティア

交通事業者は行政機関と連携して、安全運転管理者、運行管理者等に対する交通安全教育を推進する等、交通事故防止に努めることが求められています。

また、地域における交通関係団体やボランティアは、警察署等の行政機関と連携して、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

交通事故をなくしていくためには、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習慣とする必要があります。

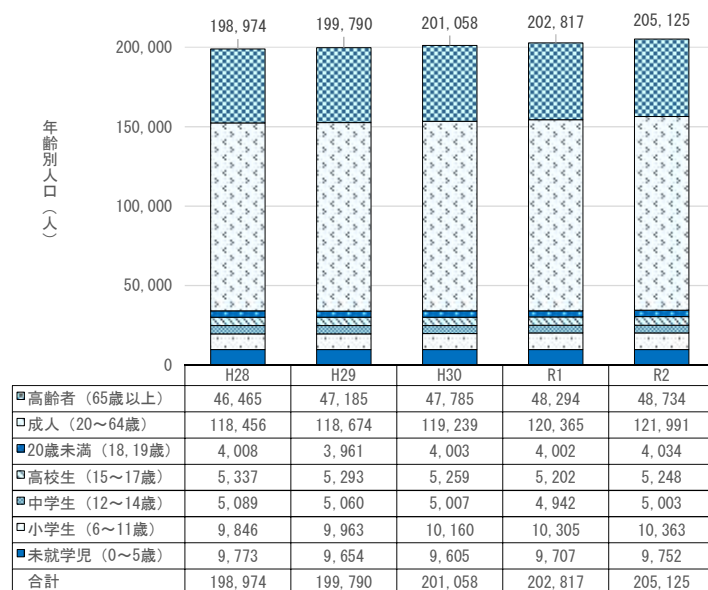
この計画が効果的に推進されるよう、市民一人ひとりが計画の担い手となり、行政機関とともに交通安全について考え、行動し、地域での取組を進めていくことが求められます。

第2章 西東京市の現状と交通事故の状況

1 西東京市の現状

(1) 年齢別人口の推移

市の人口は令和2年で205,125人となっており、平成28年から増加傾向となり、年齢別に見ると、小学生、18歳以上の人口が増加しています。

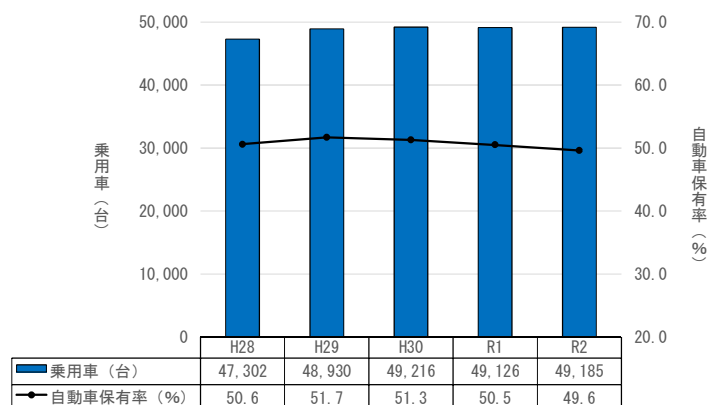


出典：統計にしようきょう（各年1月1日時点）

図 2-1 年齢別人口の推移（平成28年～令和2年）

(2) 自動車保有率の推移

乗用車の保有台数及び自動車保有率の推移は横ばい傾向となっています。



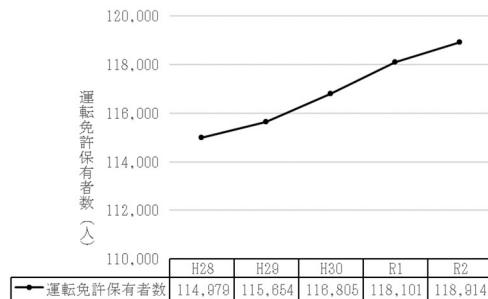
※自動車保有率は、乗用車／世帯数で計算

出典：警視庁交通年鑑

図 2-2 乗用車台数と自動車保有率の推移（平成28年～令和2年）

(3) 運転免許保有者数の推移

市の運転免許保有者数は令和2年で118,914人となっており、平成28年から増加傾向で推移しています。

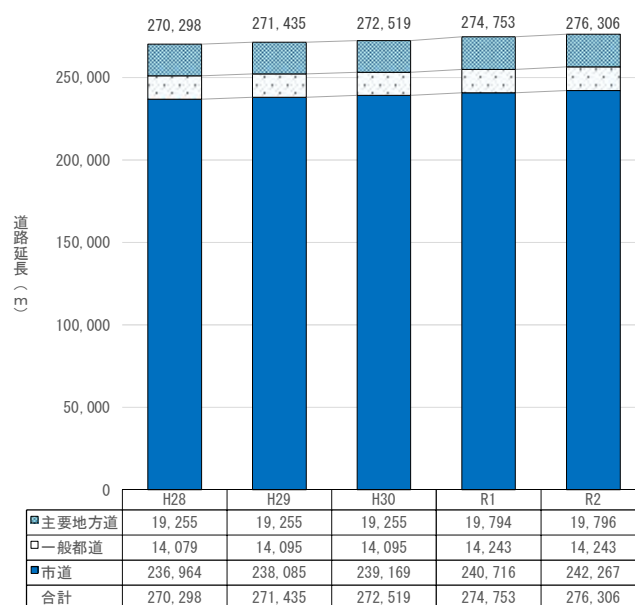


出典：警視庁交通年鑑

図 2-3 運転免許保有者数の推移（平成28年～令和2年）

(4) 道路延長の推移

市の道路延長は令和2年で276,306mとなっており、平成28年から微増傾向で推移しています。



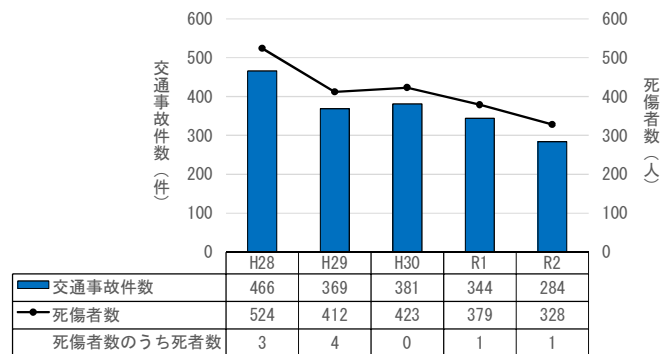
出典：統計にしようきょう（各年4月1日時点）

図 2-4 種類別道路延長の推移（平成28年度～令和2年度）

2 西東京市の交通事故発生状況

(1) 交通事故件数及び死傷者数

市内の交通事故件数、死傷者数はともに減少傾向で推移しています。令和2年の交通事故の件数は284件、死傷者数は328人となっています。また、令和2年と平成28年と比べて、交通事故件数は182件の減少、死傷者数は196人の減少となっています。



※死傷者数は、第1当事者及び第2当事者の合計である

出典：警視庁交通年鑑

図 2-5 交通事故発生状況の推移（平成28年～令和2年）

(2) 交通事故発生状況

① 各種交通事故関与件数

市内の各種交通事故関与件数は、高齢者事故、子どもの事故、自転車事故が減少傾向となっていますが、二輪車事故と飲酒事故では横ばい傾向となっています。

表 2-1 各種交通事故関与件数の推移

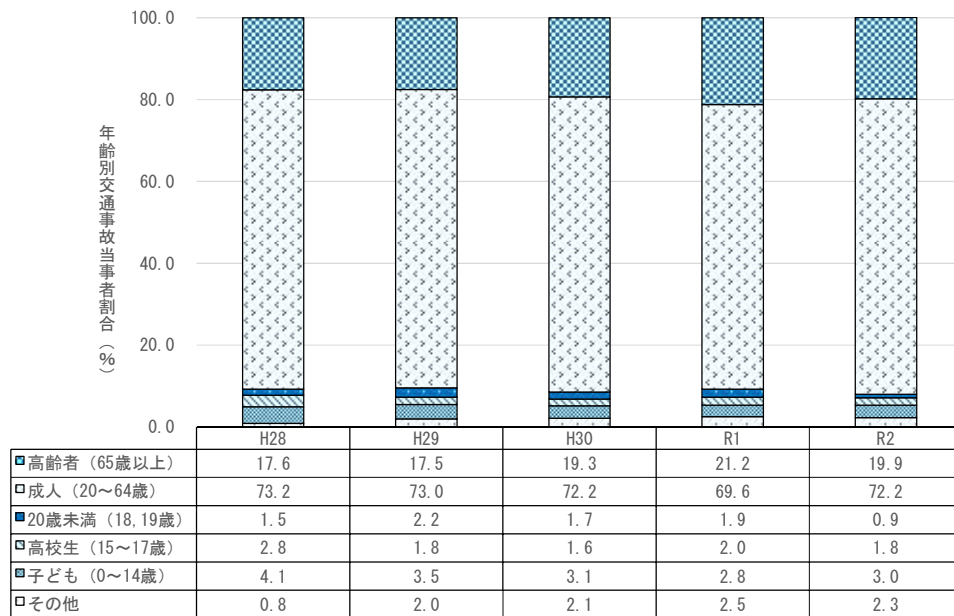
	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故関与件数の総数（件）	925	685	762	688	568
以下は、交通事故関与件数の総数の内、項目ごとに集計し、抜粋したもの					
高齢者の事故（件）	163	127	147	146	113
割合	17.6%	18.5%	19.3%	21.2%	19.9%
子どもの事故（件）	38	25	24	19	17
割合	4.1%	3.6%	3.1%	2.8%	3.0%
自転車事故（件）	221	174	182	172	114
割合	23.9%	25.4%	23.9%	25.0%	20.1%
二輪車事故（件）	69	68	57	56	58
割合	7.5%	9.9%	7.5%	8.1%	10.2%
飲酒事故（飲酒有り）（件）	2	0	2	2	3
割合	0.2%	0.0%	0.3%	0.3%	0.5%

※ 第1当事者及び第2当事者の合計を交通事故関与件数としている

出典：警視庁交通事故統計表（高齢者、子ども、自転車、二輪車事故）
警察庁区市町村交通事故発生状況（飲酒事故）

② 年齢層別交通事故当事者数の割合

市内の年齢層別交通事故当事者数の割合は、各年齢層で横ばい傾向であり、令和2年では成人が約72.2%を占め、高齢者が約19.9%となっています。



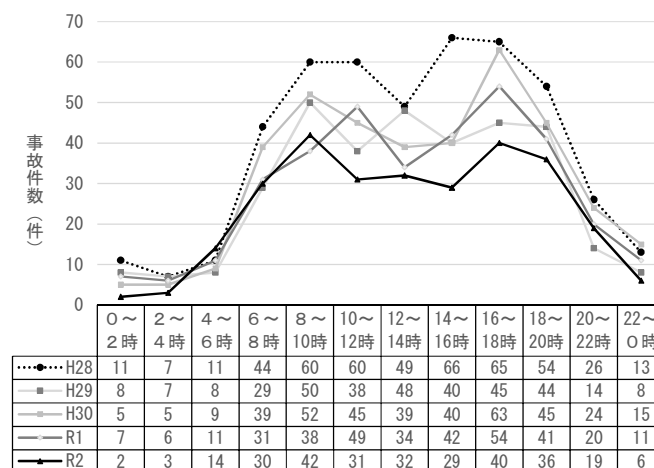
※その他とは、ひき逃げ等で不明な場合をいう

出典：警視庁交通事故統計表

図 2-6 年齢層別交通事故当事者数

③ 時間帯別事故発生状況

市内の時間帯別事故発生状況をみると、8時～10時や16時～18時に比較的多く事故が発生しています。

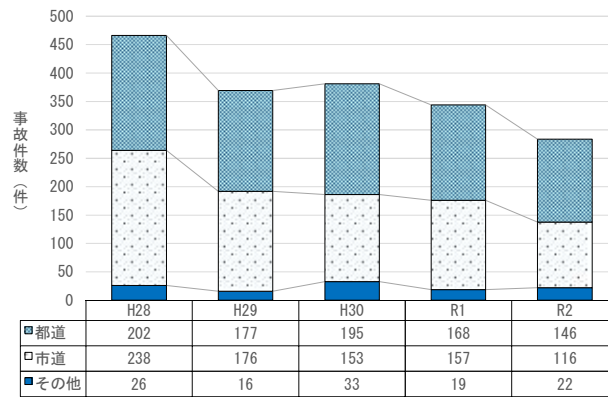


出典：警視庁交通事故統計表

図 2-7 時間帯別事故発生状況の推移

④ 道路の種類別事故発生状況

道路の種類別事故発生状況は、都道と市道での事故が大半を占めており、平成 29 年からは、市道に比べて都道での事故が多くなっています。



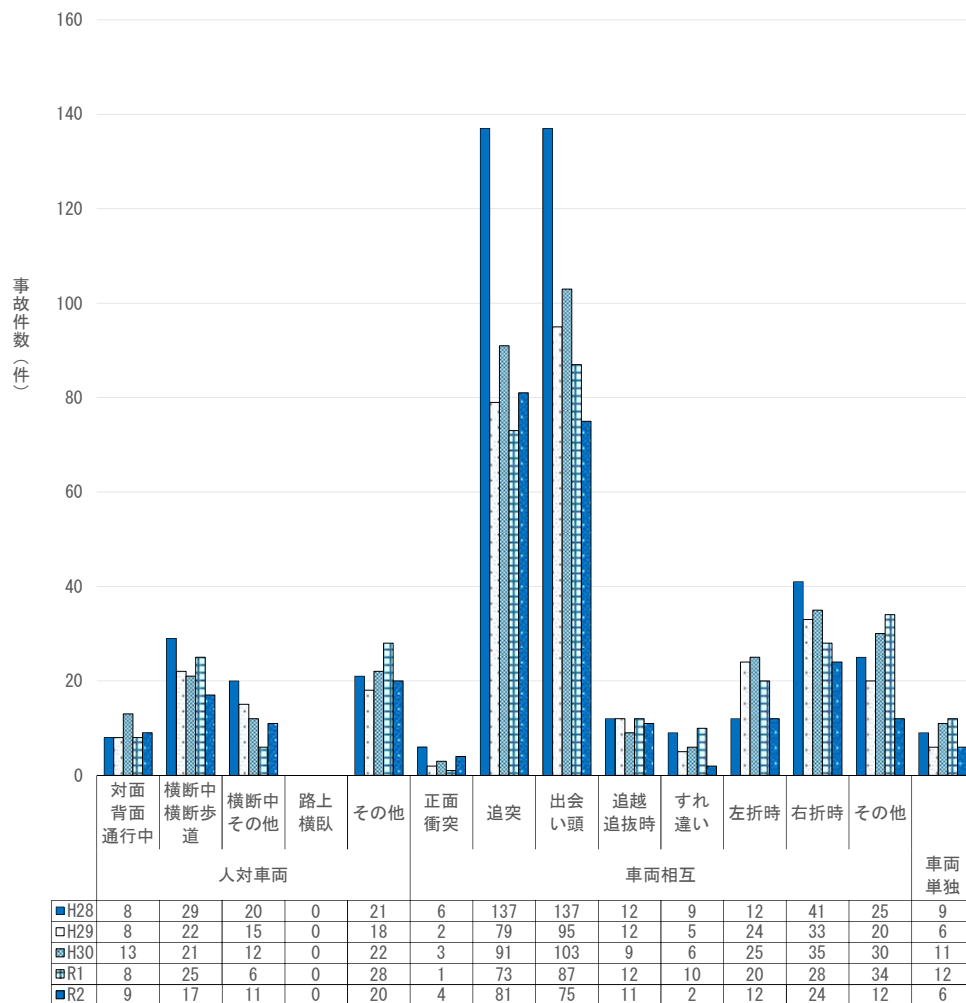
※その他とは、私道等をいう

出典：警視庁交通年鑑

図 2－8 道路種別事故発生状況の推移

⑤ 事故類型別事故発生状況

事故類型別事故発生状況をみると、人对車両の事故では横断中が多く、車両相互事故では追突や出会い頭が多くなっています。



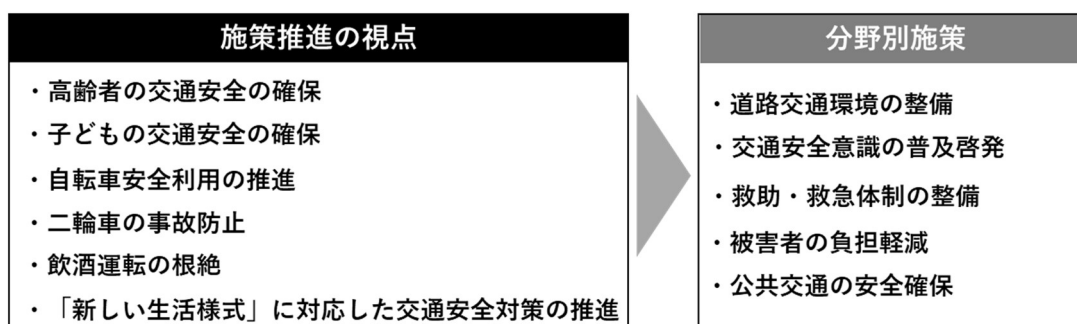
※その他とは、ひき逃げ等で不明な場合をいう

出典：警視庁交通事故統計表

図 2－9 事故類型別事故発生状況の推移

第3章 交通安全施策の方向

過去5年間で西東京市内の交通事故は減少傾向を示していますが、引き続き、安全で安心なまちを実現するため、交通事故件数や死傷者数の減少に向けて、以下の6つの施策推進の視点を定め、5つの分野別施策を設定し、市民や関係機関等と連携し、交通安全施策を推進します。



施策推進の視点

(1) 高齢者の交通安全の確保

市内の高齢者の交通事故当事者数は、全体の約19.9%を占めています。また、市内では高齢の歩行者が横断歩道外を横断していたことにより、乗用車に衝突するといった死亡事故が発生しています。

さらに、令和元年（平成31年）に起きた東池袋自動車暴走死傷事故といった高齢者が当事者となる事故が社会的な課題となっています。

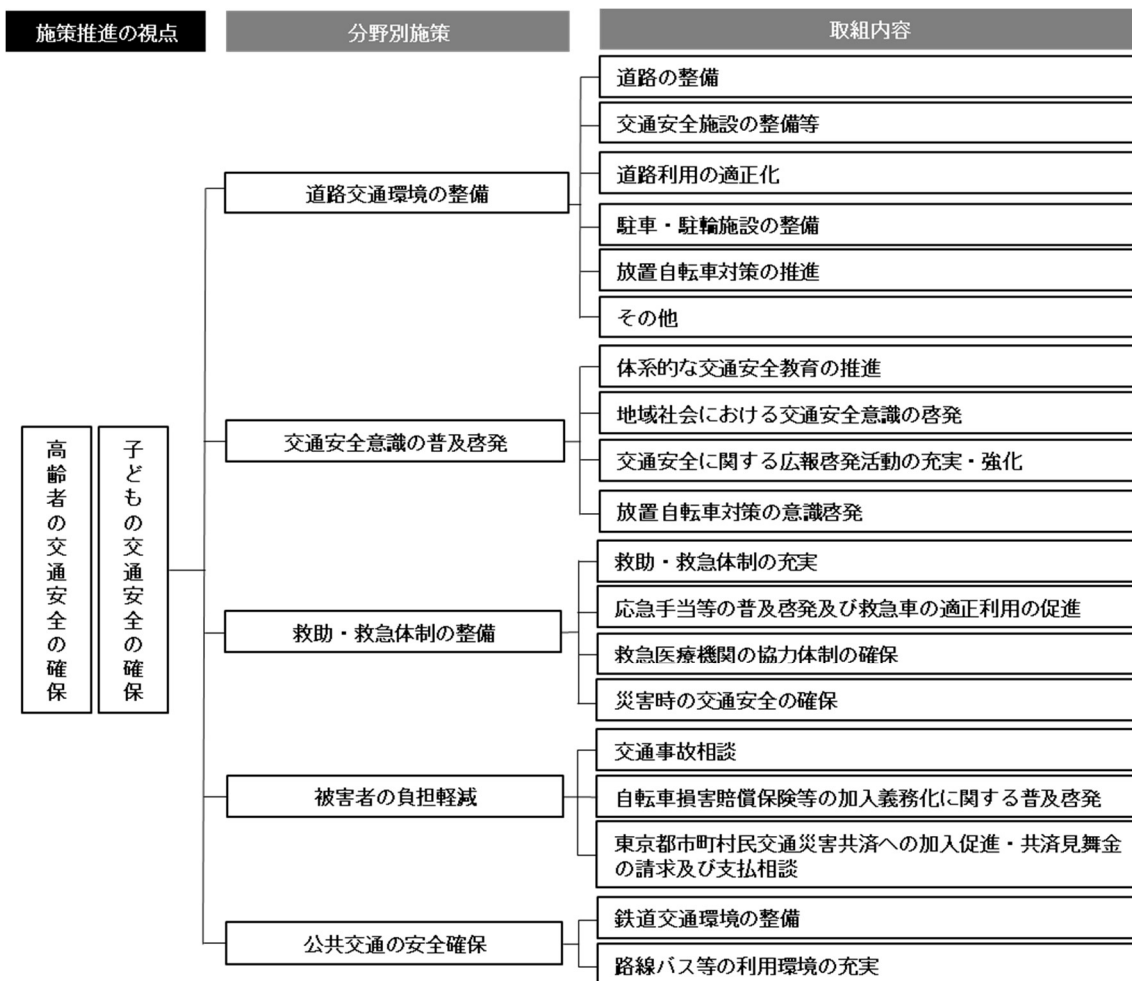
そのような状況を踏まえ、引き続き道路交通環境の整備や交通安全意識の普及啓発等に取り組みます。

(2) 子どもの交通安全の確保

市内の子どもの交通事故当事者数は、全体の約3.0%となっており、その他の年齢層に比べて少ないとはいえ、次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていく必要があります。

子どもが関わる交通事故は、子どもが被害者となる場合が多く、被害にあう子どもの交通事故をゼロにするために、交通事故対策を継続していく必要があります。

通学路や生活道路の安全確保、交通ルールを理解・定着させるための交通安全教育の充実等に取り組みます。



(3) 自転車安全利用の推進

市内の自転車の交通事故関与件数は、全体の約 20.1%を占めています。

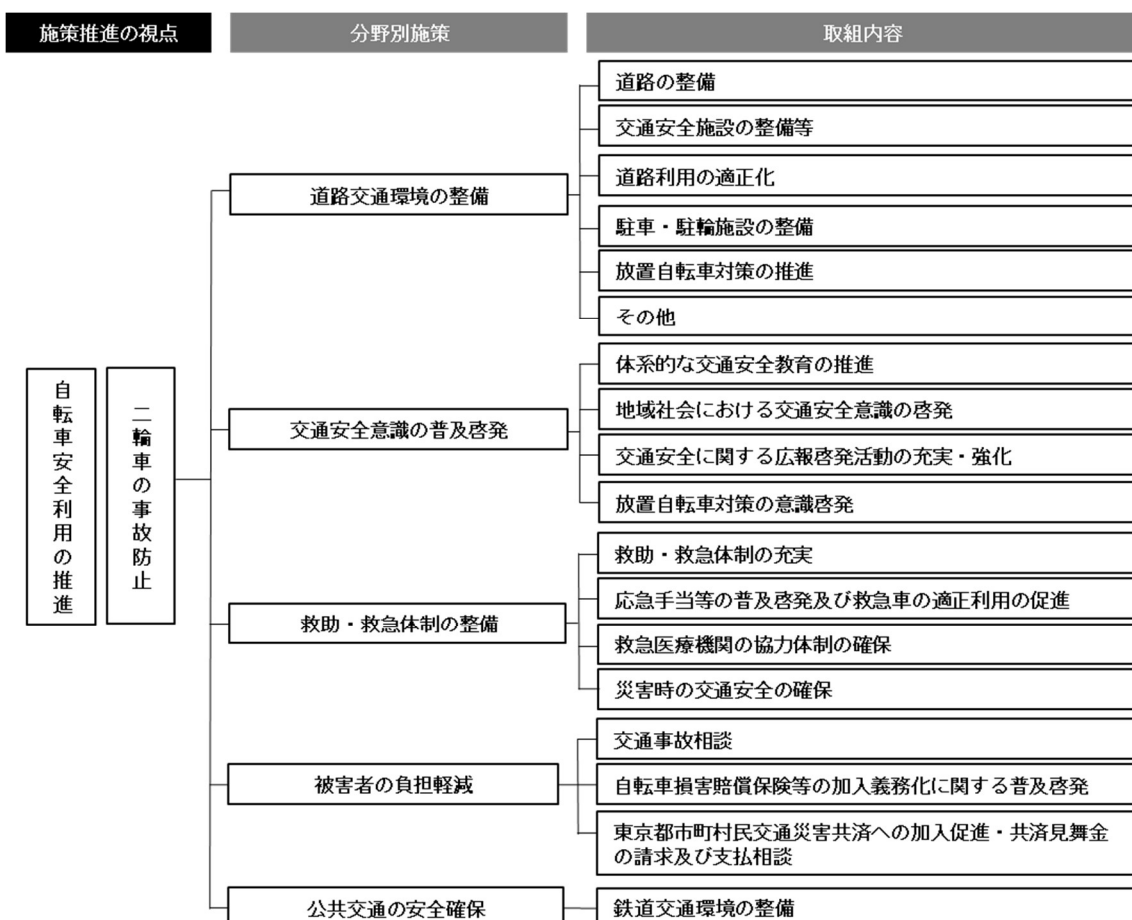
近年では、自転車シェアリングや配達・デリバリー等様々な形態で利用される機会が増えている一方で、自転車利用者の交通ルール違反やマナーの悪さ等による危険な行為がみられる状況となっています。

そのため、学校での安全教育推進や、自転車利用者へのヘルメット着用の啓発等、関係機関が連携し、自転車の安全利用を推進します。

(4) 二輪車の事故防止

市内の二輪車の交通事故関与件数は、全体の約 10.2%を占めています。

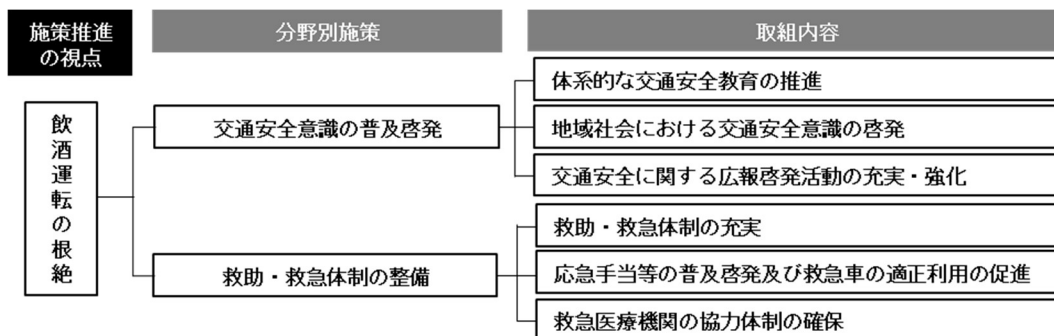
二輪車による交通事故は、重大な事故に繋がる危険性が高いため、事故防止に向けて、道路交通環境の整備や、被害を軽減するためのヘルメットの正しい装着や胸部プロテクターの着用促進に向けた啓発等、二輪車の安全対策を推進します。



(5) 飲酒運転の根絶

近年、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、飲酒運転の事故関与件数は大きく減少し、市内では全体の約 0.5% となっておりますが、根絶には至っていない状況です。

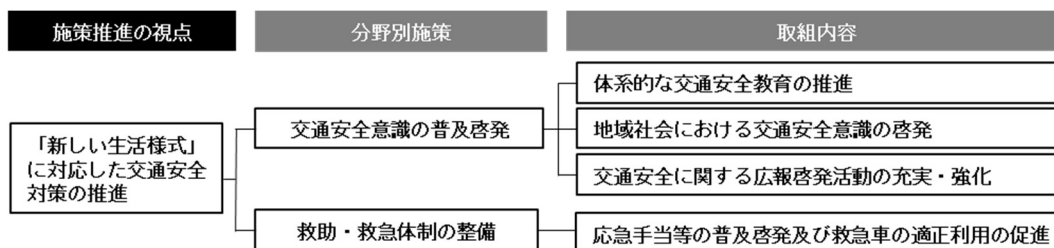
令和 3 年の千葉県八街市における児童死傷事故等、依然として悲惨な事故が発生しているように、アルコールは人の認知判断能力を低下させ、重大な事故に繋がる危険性が高いため、飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立に取り組みます。



(6) 「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進

新型コロナウイルス感染症の影響により、市民のライフスタイルや交通行動が大きく変化しています。これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通して注視するとともに、必要な対策に取り組みます。

交通安全対策にあたっては、従前の取組に加え、ウェブサイト等の各種広報媒体の活用や対面によらない交通安全に関する広報啓発活動について取り組みます。



第2部 分野別施策

《施策の読み方》

各施策の取組には「施策推進の視点」との関連を示すために、以下の用例で視点の略称を付しています。

高：高齢者の交通安全の確保	子：子どもの交通安全の確保
自：自転車安全利用の推進	二：二輪車の事故防止
飲：飲酒運転の根絶	新：「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進

例 （１）歩道の整備 【高・子】

この場合、「歩道の整備」は「高齢者の交通安全の確保」、「子どもの交通安全の確保」の施策推進の視点に基づいて定めたものになります。

第1章 道路交通環境の整備

市では、西東京市道路整備計画において、道路整備に関する考え方として、①体系的な道路ネットワークの形成、②交通安全対策としての道路整備、③歩行者・自転車ネットワークの整備の3つの基本方針を定めています。本計画では、西東京市道路整備計画を踏まえ、交通安全の観点により、施策を設定しています。道路の整備や交通安全施設の整備等の施策を講じる場合は、関係機関とともに取り組みます。

1 道路の整備

（１）歩道の整備 【高・子】

幹線道路の整備については、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩行者等を自動車交通から分離した幅員構成を検討します。

歩道の整備については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年6月21日法律第91号）及び「東京都福祉のまちづくり条例」（平成7年3月16日条例第33号）を踏まえた有効幅員を確保するとともに、視覚障害者誘導用ブロックの設置等、バリアフリーに対応し、高齢者や障害者を含む誰もが安心して歩ける快適な歩行空間の確保に努めます。

主要生活道路及び区画道路における歩道未整備区間等の拡幅整備が困難な箇所については、カラー舗装等の交通安全施設の整備により、歩行者空間の確保に努めます。

（２）交差点の改良 【高・子・自・二】

東京都の「第3次交差点すいすいプラン」で位置付けられている3箇所（保谷小前、保谷新道、栄町二丁目）の交差点については、関係機関と協議し、右折レーンの設置等の整備を働きかけます。

なお、追突や出会い頭の事故を防止するために、見通しの悪い交差点においては視認性の確保が必要です。問題が認識されている交差点については、安全性等についての調査を行い、対策の必要性を確認した上で順次対策を進めます。

（３）カーブ地点の交通事故防止対策の推進 [高・子・自・二]

見通しの悪い曲線道路等については、路面標示、道路照明、防護柵、道路反射鏡、滑り止め舗装、視線誘導標等の交通安全施設や注意喚起を目的とした電柱幕等の設置が必要に応じて検討し、整備・維持管理に努めます。

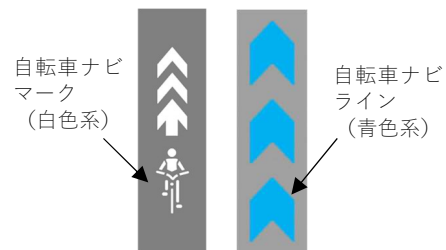
（４）自転車通行環境の整備 [高・子・自・二]

新たに幹線道路を整備する場合は、自転車走行空間の確保を図ります。

また、既存の幹線道路等においても、自転車の交通量が多い道路では、自転車ナビマークや自転車ナビラインなどのサイン整備等を推進するほか、自転車専用通行帯等の整備の可能性についても検討します。

※自転車ナビマークは、自転車が車道の左側を通行することを、ピクトグラムを用いて路面に表示するものです。

自転車ナビラインは、自転車の交差点内の進行方向を表示するものです。



（５）生活道路における交通事故防止対策の推進 [高・子・自]

ア 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、路側帯拡幅や道路標識等の整備のほか、ゾーン 30 等で実施されているような交通規制に関する施策から効果的な交通安全対策を選定し、実施について検討します。

イ 通学路等における児童等の安全確保に関する取組

市内の危険箇所等を解消するために、道路パトロールの実施や、教員・保護者等の学校関係者、田無警察署員、市職員（道路管理者及び交通安全担当部署）、教育委員会事務局職員等の関係者が連携して実施する通学路点検等、子どもの安全の確保に取り組めます。

ウ 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ます。

■ゾーン 30



ビーボくん
歩行者にもっとやさしい
環境になっていくのが
ゾーン30だよ!

ゾーン30

ゾーン入口の対策

「ゾーン30」の入口には
①最高速度30キロの
速度規制標識
②「ゾーン30」を表す
シンボルマーク看板
③「ゾーン30」の
路面表示
を設置しています。

ゾーン内の対策例

対策前
対策後

路側帯を拡げて車道幅を狭め、中央線をなくすことで
速度の抑制を図るとともに、歩行者の通行空間を確保
します。

30キロ規制ゾーン

区域（ゾーン）を定めて最高速度 30km/h 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の安全対策です。

出典：警視庁資料

■ゾーン 30 プラス

＜警察による交通規制＞

■ 最高速度30km/hの
区域規制等
(ゾーン30)

● 進入抑制対策
● 速度抑制対策

＜道路管理者による物理的デバイスの設置＞

● 進入抑制対策
ライジングボラード
ハンプ
スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策
狭さく
クランク
スラローム

最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン 30 プラス」として設定し、道路管理者と警察署が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備する安全対策です。

出典：国土交通省資料

■キッズ・ゾーン



保育所等が行う散歩等の園外活動の安全を確保するために、車両の運転者に対して注意を喚起することを目的として設定した道路の区域をいい、区市町村が警察署と連携して整備する安全対策です。

出典：警視庁資料

(6) 市街地の構造改善 [高・子]

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時に、道路の拡幅や改良、歩行空間の整備等について、開発事業者等に働きかけを行います。

2 交通安全施設の整備等

(1) 路面標示の整備・維持管理 [高・子・自・二]

道路幅員の変更箇所や車道の外側線、路側帯を示す必要がある区間等は、路面標示を整備するとともに、経年劣化により剥離がある場合は、再塗装等の整備・維持管理に努めます。

(2) 道路標識等の整備・維持管理 [高・子・自・二]

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撤去や回復作業を行います。

(3) 道路照明の整備・維持管理 [高・子・自・二]

道路照明については、道路の交通量や周辺の環境に応じて、街路灯のLED化等の適正な維持管理に努めます。また、道路幅員や高木の植樹等により従来の道路照明では十分な照度が得られにくい箇所についても、改善に努めます。

(4) 防護柵の整備 [高・子・自・二]

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、車両の損傷や乗員の傷害を最小限にとどめるため、必要に応じて防護柵を整備します。

(5) 信号機の整備・高度化 [高・子・自・二]

警視庁と連携を取りながら、信号機の整備や高度化の働きかけを行います。

(6) 道路反射鏡の整備・維持管理 [高・子・自・二]

信号機のない交差点等で、特に視認性が悪い箇所については必要に応じて道路反射鏡を設置するとともに、経年劣化等による腐食や破損等がある場合は、状況に応じて、補修や交換等の整備・維持管理に努めます。

3 道路利用の適正化

(1) 道路工事調整会議 [自・二]

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) 道路の占用許可 [高・子・自・二]

安全かつ円滑な道路交通を確保するため、工作物の設置や工事等の道路の占用については、適正な道路占用許可を行います。

(3) 不法占用物件等の排除 [高・子・自・二]

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 [高・子・自・二]

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、駐車場の整備について指導等を行います。

(2) 自転車駐車場の整備 [自]

市内には鉄道駅が5駅あり、駅周辺には現在23カ所の西東京市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、必要に応じ、新たな自転車駐車場の整備等の検討を行います。

5 放置自転車対策の推進

放置自転車対策 [高・子・自・二]

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。誰もが快適な生活を送れるよう、警察署や関係機関との幅広い連携のもと、取締りや広報等により、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、警告及び移送撤去等を適切に実施します。

《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28年度～令和2年度）

	H28	H29	H30	R1	R2
撤去した自転車（台）	2,925	2,748	2,707	2,342	1,405
返還台数（台）	1,438	1,423	1,381	1,263	703
返還率（％）	49.2	51.8	51.0	53.9	50.0
撤去した原動機付自転車（台）	32	29	20	11	10
返還台数（台）	26	24	11	7	1
返還率（％）	81.3	82.8	55.0	63.6	10.0
合 計 （ 台 ）	2,957	2,777	2,727	2,353	1,415
返還台数（台）	1,464	1,447	1,392	1,270	704
返還率（％）	49.5	52.1	51.0	54.0	49.8

出典：西東京市資料

6 その他

（１）交通安全総点検の実施 【高・子・自・二】

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、「誰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・保護者等の学校関係者、田無警察署員、市職員（道路管理者及び交通安全担当部署）、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）道路の植栽の適正管理 【高・子・自・二】

街路樹の生育不良や落枝、枯損木、害虫の発生等による、道路交通への支障や道路利用者等の危険の未然防止のため植栽の適正管理に努めます。

（３）無電柱化の推進 【高・子・自・二】

安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の強化、良好な都市景観の創出を図るため、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を推進します。

第2章 交通安全意識の普及啓発

交通ルールやマナーに関する理解と安全行動を促すため、段階的・体系的な交通安全教育、地域社会における交通安全意識の啓発等、交通安全活動における啓発活動の充実・強化に取り組めます。

1 体系的な交通安全教育の推進

(1) 交通安全教育の推進 [高・子]

「交通安全教育指針（平成10年9月22日 国家公安委員会第15号）」や「交通安全に関する教則（昭和53年10月30日 国家公安委員会第3号）」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、年齢等に応じた段階的な交通安全教育を計画的に推進します。

(2) 学校等における交通安全教育 [子・自・新]

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、関係機関相互の連携を深めながら、交通安全教育の充実を図っていきます。

また、「新しい生活様式」に対応した交通安全教育の推進として、従前の取組に加え、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトや SNS 等各種広報媒体の積極的活用等、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。

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、新入学児童交通安全教室「交通安全の集い」等の幼児の交通安全教育を行います。



新入学児童交通安全教室の様子

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、警察署と連携して、飛び出し・巻き込み実験や横断歩道の渡り方等の指導等参加・体験型交通安全教室の充実を図ります。



小学生の交通安全教室の様子

ウ 中学生には、小学校で学んだ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（スクアード・ストレイト）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。



中学生の交通安全教育の様子

エ 特別支援学級では、子どもの障害等の状態に応じた、安全な通学の仕方などの、交通ルールやマナーの理解等、危険を回避する能力の育成を図ります。

オ 安全に関する指導については、学校教育全体を通して、取り組みます。

（３） 高齢者に対する交通安全教育 【 高 】

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向上を図ります。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。



高齢者の交通安全教育の様子

（４） 身体障害者に対する交通安全教育 【 高・子 】

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、交通安全啓発を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

（５） 運転者に対する交通安全教育 【 自・二・飲 】

交通関係団体と連携しながら、地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、二輪車運転者については、二輪車実技講習会を中心とした交通安全指導を実施し、安全意識の向上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「胸部プロテクターの着用」啓発を推進する等、二輪車運転者の重大交通事故防止対策を図ります。

近年、携帯電話やスマートフォンの画像を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある状況を踏まえ、携帯電話使用等に対する罰則を引き上げる改正法が令

和元年 12 月 1 日に施行されました。携帯電話使用等は、重大な交通事故に繋がる可能性がある危険な行為であることから、意識啓発に取り組みます。

さらに、令和 2 年 6 月に発生した悲惨な死亡事故等を契機に「あおり運転」が社会問題化したことから罰則が創設されました。自動車の使用者等による悪質・危険な妨害運転については、重大な交通事故に繋がる可能性がある危険な行為であることから、意識啓発に取り組みます。

（６） 自転車利用者に対する交通安全教育 【 高・子・自 】

「自転車安全利用 TOKYO キャンペーン」「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」の展開や市報、ホームページ等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多くが、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被害を軽減する器具の着用を促進します。

また、子どもたちを自転車事故から守るために、ヘルメット着用等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、自転車の点検整備や正しい利用方法を周知し、自転車事故の防止を図ります。

■ 「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

（７） 横断歩行者の安全確保に関する教育 【 高・子 】

あらゆる機会を通して、自動車等の運転者に対して横断歩道手前の減速義務や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啓発を推進します。

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などの、交通ルールの周知を図ります。さらに、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ことなど、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を推進します。

(8) 交通安全教育推進のための教材資料の充実 [高・子・自]

学校教育用教材の配布や交通安全啓発用映像教材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、学校や民間団体への貸出しを行い、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) 交通安全協会等の関係団体と連携した交通安全教育の推進

[高・子・自・二・飲]

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教室「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、団体活動を通して、子どもの交通安全意識の普及啓発を図ります。
- c 地域と連携して取り組む学校に対する支援の充実等を通して、市民、地域、学校、警察署、市が連携して、子どもの見守りや交通安全の取組を強化します。

イ 若年者対策

関係機関と連携し、バイクスクール等を実施し、若年層の交通安全意識の向上を図ります。

ウ 高齢者対策

高齢者の事故防止を目的に、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。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等の取組を進めます。

エ 自転車利用者対策

自転車関係団体と連携し、自転車安全教室等により自転車の正しい利用方法を周知し、事故の防止を図ります。

オ その他の対策

交通安全施設の点検や各種行事における交通整理・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向上を図ります。

(2) 地域・家庭における交通安全教育の推進 [高・子・自・二・飲]

ア 地域においては、交通安全意識を普及啓発させていくため、交通安全組織を拡大・充実させるとともに、交通安全講習会等を通して、交通安全の知識等の啓発を図ります。

イ 家庭においては、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、各種の組織を通して情報の提供を行い、交通ルールやマナーの普及啓発を図ります。

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進 [高・子・自・二・飲]

ア 交通安全運動

市民一人ひとりに交通安全思想の普及啓発を図り、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や年末の「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、交通事業者と連携し、市民自身による道路交通環境改善に向けた取組を推進する等、市民参加型の交通安全運動を展開します。

イ 東京都交通安全日

東京都が毎月 10 日を「一日交通安全運動の日」と位置付けているため、関係機関団体、市町村が連携して、交通安全思想の普及啓発を図るとともに、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、交通事故防止を図ります。

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 か月間を暴走族追放強化月間とし、暴走族追放気運の醸成、若年層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。

(4) 西東京市交通安全協力員の設置 [高・子・自]

交通安全対策を広範に推進するため、西東京市交通安全協力員設置要綱に基づき、交通安全協力員を設置します。

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(1) 広報活動の充実 [高・子・自・二・飲・新]

市民一人ひとりに交通安全意識の普及啓発を図り、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、ポスター等の各種広報媒体、交通安全運動等の行事や各種会議等の従前の取組に加え、SNS 等の新たな媒体の活用、情報通信技術の活用によ

る対面によらない広報啓発活動等、あらゆる機会を通して、年齢層や事故状況等に応じて、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 〕

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について、「飲酒運転させない TOKYO キャンペーン」をはじめ、「春・秋全国交通安全運動」、「TOKYO 交通安全キャンペーン」等を通して周知し、また「ハンドルキーパー運動」の普及啓発に努めるなど、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。

（３） チャイルドシート及びシートベルトの着用の推進 〔 子・自 〕

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 〔 高・子・自・二 〕

大震災（震度 6 弱以上）の発生後は、新たに自動車を使用しないこと、大震災発生時に運転中の場合はできるだけ安全な方法により道路の左側に停止すること等について、各種広報媒体を活用し、周知していきます。

（５） 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進 〔 高・子・自・二 〕

薄暮時（日没の前後 1 時間）や夜間における歩行者や自転車の交通事故を防止するため、自動車運転者には前照灯の早めの点灯を行うこと、歩行者や自転車利用者にはシーリング式反射材用品やスポークリフレクター等の活用、また目立つ色の服装を着用すること等について、各種広報媒体を活用し、周知していきます。

4 放置自転車対策の意識啓発 〔 高・子・自・二 〕

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なるため、通勤、通学、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。

第3章 救助・救急体制の整備

交通事故による死傷者が多くいることから、交通事故による負傷者の救命効果の向上を図るため、以下の取組を推進します。

1 救助・救急体制の充実 [高・子・自・二・飲]

救急隊による交通救助体制を充実します。

2 応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進[高・子・自・二・飲・新]

救急隊が到着するまでの間、早期に適切な応急救護処置が行われるよう、市民に対する救命講習・応急手当講習等を推進します。従前の取組に加え、SNS等の各種広報媒体の活用等、対面によらない広報啓発活動についても取り組みます。

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 [高・子・自・二・飲]

負傷者を迅速・円滑に医療機関へ搬送するため、西東京救急業務連絡協議会及び西東京市医師会等を通して、地域医療機関との連携体制を強化します。

4 災害時の交通安全の確保 [高・子・自]

大震災発生時には、緊急交通路等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等を確保します。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

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、幹線道路上の事故等によっては、ポンプ隊も出場します。)
特異な交通事故等
挟まれ等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)、救急特別第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。

《参考》

■令和2年中の救急活動状況（西東京消防署救急隊出場状況）

	出場件数（件）	救護人員（人）	搬送人員（人）
交 通	583	509	507
火 災	39	6	6
運 動 競 技	52	50	50
自 然 災 害	0	0	0
水 難	15	12	12
労 災	52	52	52
一 般 負 傷	2,082	1,796	1,791
自 損 行 為	106	61	60
加 害	44	23	23
急 病	6,976	5,938	5,932
転 院 搬 送	682	679	678
医 師 搬 送	0	0	0
資 材 搬 送	0	0	0
そ の 他	140	0	0
総 数	10,771	9,126	9,111

■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 （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）
R 1	10,561	9,195	10,113	8,887
R 2	10,771	9,126	9,413	8,056
増 減	210	△69	△700	△831

出典：西東京消防署資料

第4章 被害者の負担軽減

交通事故による被害者の負担を軽減するため、以下の取組を推進します。

1 交通事故相談 [高・子・自・二]

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等を実施し、交通事故被害者等からの相談に対応します。

《参考》

■交通事故相談受付件数の推移(平成28年度～令和2年度)

	H28	H29	H30	R1	R2
専門相談(専門相談員による相談)(件)	43	47	42	45	38
市民相談窓口(市の職員等による相談)(件)	17	16	15	13	9

出典：西東京市資料

2 自転車損害賠償保険等の加入義務化に関する普及啓発 [高・子・自・二]

自転車の安全で適正な利用のさらなる促進を図るため、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」(令和2年4月改正)により、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者による自転車損害賠償保険等への加入が義務化されました。

自転車運転者が加害者となった交通事故において、被害者への賠償額が高額となる事例の増加を踏まえ、自転車の賠償責任に関する各種保険等加入について、普及啓発を図ります。

3 東京都市町村民交通災害共済への加入促進・共済見舞金の請求及び支払相談

[高・子・自・二]

東京都市町村民交通災害共済(ちょこっと共済)は、相互扶助を目的として、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制度です。市報やホームページ等を通して案内し、加入促進のPRに努めるとともに、共済見舞金の請求及び支払相談に対応します。

《参考》

■加入者数及び見舞金支払件数の推移(平成28年度～令和2年度)

	H28	H29	H30	R1	R2
加入者数(人)	6,984	6,480	5,990	5,327	5,263
見舞金支払件(件)	37	26	27	27	31

出典：西東京市資料



第5章 公共交通の安全確保

多くの人が利用する公共交通については、安全に対する高い信頼性を確保するため、鉄道・路線バス等の交通環境の整備、安全な運行の確保に取り組みます。

1 鉄道交通環境の整備

(1) 利用しやすい駅施設等の整備 [高・子]

市内5駅については、移動等円滑化された施設が整備されていますが、施設の利用状況等に応じて、誰もが安全で円滑に移動できる環境整備をより一層進めるため、鉄道事業者と連携し、調査を進めます。

(2) ホームでの安全確保 [高・子]

ホーム上での「歩きスマホ」等の危険性や線路へ転落した際の安全対策等について、鉄道事業者と連携し、利用者への周知を図るとともに、市内5駅へのホームドア設置に向けて、鉄道事業者への働きかけを行います。

(3) 踏切道の安全を図るための措置 [高・子・自・二]

高齢者や障害者をはじめとした踏切通行者の安全対策、踏切事故の解消に向けて、抜本的な対策である鉄道の連続立体交差化について、関係機関と協議し推進します。

また、必要に応じて踏切の改良についても関係機関と協議し、対応を図ります。

《参考》

■市内の踏切の対策箇所（開かずの踏切、ボトルネック踏切等）

踏切道名	所在地	道路 管理者 名	道路名	開 か ず の 踏 切	自 動 車 ボ ト ル ネ ッ ク 踏 切	歩 行 者 ボ ト ル ネ ッ ク 踏 切	歩 道 が 狭 隘 な 踏 切	通 学 路 要 対 策 踏 切	事 故 多 発 踏 切
ひばりヶ丘第1号	西東京市住吉町3-9	西東京市	市道205号線	○		○			○
保谷第10号	西東京市住吉町4-10-2	東京都	主要地方道 保谷志木線(36号線)	○	○				
保谷第11号	西東京市住吉町3-13-4	西東京市	市道209号線	○		○			
保谷第1号	西東京市東町3-13	西東京市	市道206号線	○		○			
保谷第4号	西東京市東町2-7	西東京市	市道1120号線	○					
田無第2号	西東京市南町6-1	西東京市	市道2239号線			○			
田無第3号	西東京市南町6-11-26	西東京市	市道123号線		○	○			
西武柳沢第1号	西東京市柳沢6-1-12	西東京市	市道2105号線						○
西武柳沢第4号	西東京市南町3-1-13	東京都	主要地方道 調布田無線(12号)	○		○			○
東伏見第1号	西東京市東伏見2-3	西東京市	市道2026号線	○					
東伏見第4号	西東京市東伏見1-1-19	西東京市	市道114号線			○			
武蔵関第5号	西東京市東伏見3-1-25	西東京市	市道2120号線	○		○			○

出典：国土交通省資料

2 路線バス等の利用環境の充実

(1) 運行管理の充実 [高・子]

安全な運行を確保するため、事業者と連携し、利用者への乗車マナーの周知を図るとともに、必要に応じて、乗務員の交通安全意識の醸成、運転技能、知識及び接客マナーの向上について、事業者へ働きかけを行います。

(2) 公共交通の利用の促進 [高・子]

バス、鉄道等の市内公共交通の情報を一元化した「公共交通ブック」を作成し配布するなど、公共交通の利用について周知を図ります。また、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の充実、市民の要望に即したダイヤ編成について、事業者へ働きかけを行います。

(3) 計画運休への取組 [高・子]

大型台風が接近・上陸する場合等、気象状況により運行に支障が生ずる恐れが予測され、計画運休が実施されるときは、バス事業者と連携し、ホームページ等で計画運休について情報提供します。

《参考》

■市内の鉄道駅に関する運行本数（令和3年3月時点）

鉄道駅名	運行本数（本）	
田 無 駅	平日：468	土日祝日：428
西 武 柳 沢 駅	平日：299	土日祝日：253
東 伏 見 駅	平日：299	土日祝日：253
ひ ば り ケ 丘 駅	平日：516	土日祝日：489
保 谷 駅	平日：408	土日祝日：357

※運行本数は、各年度末時点の計画本数を計上。

出典：西東京市資料、西武鉄道株式会社資料

■はなバスの運行状況（令和3年10月現在）

ルート	系統	運行本数（本）	
第1ルート	保谷駅北口～北町循環～保谷駅北口	平日：39	土日祝日：37
第2ルート	ひばりヶ丘駅～保谷庁舎～東伏見駅北口	平日：26	土日祝日：22
第2ルート	ひばりヶ丘駅～住吉・泉町循環～ひばりヶ丘駅	平日：16	土日祝日：15
第3ルート	田無駅～東伏見駅南口	平日：26	土日祝日：23
第3ルート	田無駅～向台循環～田無駅	平日：28	土日祝日：23
第4北ルート	田無駅～多摩六都科学館～花小金井駅	平日：31	土日祝日：38
第4南ルート	田無駅～芝久保運動場～花小金井駅	平日：86	土日祝日：76

出典：西東京市資料

■路線バスの市内運行回数（回）（令和３年１０月現在）

路線			運 行 回 数					
			平 日		土 曜		休 日	
			往	復	往	復	往	復
1	ひばりヶ丘駅～田無駅	（谷戸経由）	1	5	－	2	2	2
2	ひばりヶ丘駅～田無駅	（ひばりが丘団地経由）	8	9	2	3	2	3
3	ひばりヶ丘駅～田無駅		77	76	67	70	62	64
4	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅	（谷戸経由）	121	121	100	100	93	91
5	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅	（ひばりが丘団地経由）	80	82	71	71	71	71
6	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅		1	3	－	1	－	－
7	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅		25	24	13	12	12	12
8	ひばりヶ丘駅～三鷹駅		36	36	31	31	29	29
9	ひばりヶ丘駅～滝山営業所		16	22	8	14	6	11
10	ひばりヶ丘駅～文華女子高等学校		23	27	23	25	24	22
11	ひばりヶ丘駅～南沢五丁目		2	6	1	－	－	－
12	ひばりヶ丘駅～ひばりが丘団地中央		－	9	－	－	－	－
13	保谷駅南口～吉祥寺駅	（東伏見駅北口経由）	29	29	28	28	28	28
14	保谷駅南口～吉祥寺駅	（柳沢駅通り経由）	50	50	45	45	45	45
15	保谷駅南口～西武車庫前	（東伏見駅北口経由）	5	3	4	3	4	3
16	保谷駅南口～西武車庫前	（富士町経由）	5	9	5	7	5	7
17	文華女子高等学校～武蔵境駅		5	2	3	2	4	2
18	文華女子高等学校～田無駅		16	5	11	2	11	2
19	天神山～保谷駅南口		5	－	15	1	15	1
20	天神山～田無駅		29	29	28	28	28	28
21	天神山～三鷹駅		30	30	27	27	27	27
22	花小金井駅～吉祥寺駅		38	38	39	39	38	38
23	ひばりヶ丘駅北口～朝霞台駅		117	115	93	91	75	72
24	ひばりヶ丘駅北口～志木駅南口		57	55	48	50	39	40
25	ひばりヶ丘駅北口～新座営業所		34	38	25	25	19	21
26	三鷹駅～田無橋場		31	31	24	24	24	24
27	三鷹駅～天神山		10	10	10	10	10	10
28	三鷹駅～西武柳沢駅		101	102	92	94	92	94
29	三鷹駅～東伏見駅北口	（東伏見稲荷神社経由）	1	1	0	0	0	0
30	三鷹駅～武蔵野大学	（直行）	18	18	6	6	0	0
31	花小金井駅南口～事務本部（新町五丁目）	（直行）	6	10	－	－	－	－
32	花小金井駅南口～向台町五丁目		8	0	－	－	－	－
33	花小金井駅南口～小金井公園東口		0	4	－	－	－	－
34	武蔵境駅～向台町五丁目		46	45	43	43	43	43
35	武蔵境駅～花小金井駅南口		8	6	4	4	4	4
36	武蔵境駅～ヴィーガーデン西東京		60	64	47	48	47	48
37	吉祥寺駅～西武柳沢駅		114	111	88	88	88	88
38	吉祥寺駅～西武柳沢駅	（武蔵野市役所経由）	1	1	1	1	1	1
39	吉祥寺駅～向台町五丁目		44	44	79	76	71	69
40	吉祥寺駅～ヴィーガーデン西東京		40	42	6	7	6	7

注：路線欄については、左側が起点、右側が終点で表記

出典：西武バス株式会社資料（１～25）、関東バス株式会社資料（26～40）

用語の意味

当事者	： 交通事故に関係した人をいうが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者としている。
第1当事者	： 最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また、過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。
第2当事者	： 過失がより軽いか又は過失が同程度の場合には、人身損傷程度がより大きい方の当事者をいう。
死亡（死者）	： 交通事故発生から24時間以内に死亡した場合（人）
負傷（負傷者）	： 重傷（重傷者）と軽傷（軽傷者）の合計
子ども	： 幼児、小学生、中学生
若年	： 中学校卒業後から20歳未満までの年齢層の人
成人	： 20歳から65歳未満までの年齢層の人
高齢者	： 65歳以上の人
二輪車	： 自動二輪車、原動機付自転車
幹線道路	： 都市間交通や通過交通等の比較的長距離の交通を処理し、都市の骨格として居住環境地区の外郭を形成する道路
主要生活道路	： 居住環境地区内と幹線道路とを連絡する地区内住民が、通勤・通学買物等で日常的に利用する主要な生活道路
区画道路（生活道路）	： 幹線道路及び主要生活道路以外の道路
ハンドルキーパー運動	： 飲食の際にハンドルキーパー（お酒を飲まない運転者）を決め、ハンドルキーパーが運転することにより、飲酒運転の根絶を目指すものです。
消防救助機動部隊	： 消防救助機動部隊（通称ハイパーレスキュー）は、建物の倒壊や土砂崩れ等の大規模災害に対応し、消火・救助・救急活動が同時に行える部隊として発足しました。卓越した技術・能力を持つ隊員と、大型重機等の特殊車両で編成され、通常の消防部隊では対応が困難な災害現場で人命救助にあたります。
東京 DMAT	： DMAT とは、Disaster Medical Assistance Team の略で、大震災等の自然災害や、交通事故等の災害現場に派遣される医療チームであり、東京都は平成16年8月に日本で初めて設置しました。

各表の数値について

各表で用いている比率（％）は、小数点以下第二位を四捨五入しているもので、計または合計が必ずしも100%にならない場合があります。また、統計の主体により同じ項目でも数値に誤差がでる場合があります。

【附属資料】

調整中

西東京市交通安全計画 (案)

(令和3年度～7年度)

令和4年1月

西東京市交通安全対策会議

「西東京市交通安全計画」の策定あたって

調整中

西東京市交通安全計画 目次

第1部 総論.....	1
第1章 交通安全計画策定の考え方.....	1
1 計画策定の主旨	1
2 計画の性格・位置付け	1
3 策定のポイント	2
4 計画の期間.....	2
5 計画の推進.....	2
第2章 西東京市の現状と交通事故の状況	3
1 西東京市の現状	3
2 西東京市の交通事故発生状況	5
第3章 交通安全施策の方向	9
施策推進の視点	9
第2部 分野別施策	13
第1章 道路交通環境の整備	13
1 道路の整備.....	13
2 交通安全施設の整備等.....	16
3 道路利用の適正化.....	17
4 駐車・駐輪施設の整備.....	17
5 放置自転車対策の推進.....	17
6 その他.....	18
第2章 交通安全意識の普及啓発	19
1 体系的な交通安全教育の推進	19
2 地域社会における交通安全意識の啓発	22
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化.....	23
4 放置自転車対策の意識啓発.....	24
第3章 救助・救急体制の整備.....	25
1 救助・救急体制の充実.....	25
2 応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進	25
3 救急医療機関の協力体制の確保.....	25
4 災害時の交通安全の確保	25
第4章 被害者の負担軽減.....	27
1 交通事故相談.....	27
2 自転車損害賠償保険等の加入義務化に関する普及啓発.....	27
3 東京都市町村民交通災害共済への加入促進・共済見舞金の請求及び支払相談	27

第5章 公共交通の安全確保	28
1 鉄道交通環境の整備	28
2 路線バス等の利用環境の充実	29
用語の意味	31
【附属資料】	32

第 1 部 総論

第 1 章 交通安全計画策定の考え方

1 計画策定の主旨

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 29 年 3 月）を策定し、交通安全の施策を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、高齢者の交通事故や自転車の危険な利用等の課題が顕在化しています。また新型コロナウイルス感染症の影響によって、市民のライフスタイルや交通行動が大きく変化しています。

前計画が令和 2 年度で終了したことに伴い、前計画の目的を踏まえ、「西東京市交通安全計画」を新たに策定します。

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 条第 1 項の規定により、本市の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策を推進するための計画として策定するものです。

(2) 上位・関連計画との位置付け

本計画は、東京都が定める「第 11 次東京都交通安全計画」（令和 3 年 4 月）並びに本市の上位計画である「西東京市第 2 次総合計画・後期基本計画」（平成 31 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）及び「西東京市道路整備計画」（平成 29 年 3 月）との整合を図ります。

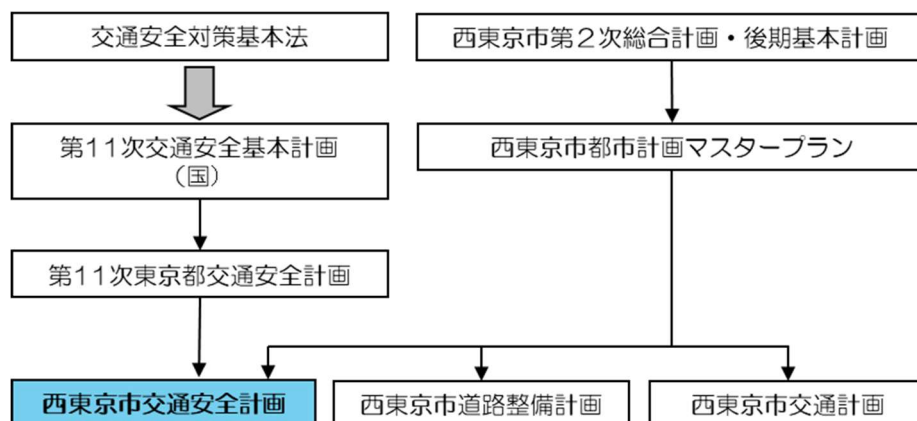


図 1-1 計画の性格・位置付け

3 策定のポイント

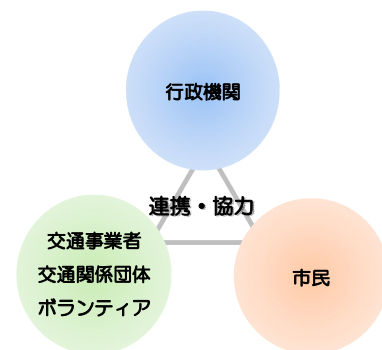
高齢者や子どもの交通安全や自転車の安全利用の推進等、前計画で設定した施策を継続して取り組むとともに、新型コロナウイルス感染症の影響により、市民のライフスタイルが大きく変化している状況を踏まえ、施策推進の視点として『「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進』を新たに位置付け、各種施策に取り組みます。

4 計画の期間

計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

5 計画の推進

本計画の推進にあたり、行政機関、交通事業者、交通関係団体、ボランティア、市民が連携し、交通事故の防止に向けて、相互に協力しながら、効果的な交通安全対策を推進します。



(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、警察署や消防署等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、交通事故を減らすためには、安全に対する知識の習得が重要なことから、関係機関と連携しながら、わかりやすい情報発信等の啓発活動に取り組む必要があります。

(2) 交通事業者・交通関係団体・ボランティア

交通事業者は行政機関と連携して、安全運転管理者、運行管理者等に対する交通安全教育を推進する等、交通事故防止に努めることが求められています。

また、地域における交通関係団体やボランティアは、警察署等の行政機関と連携して、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

交通事故をなくしていくためには、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習慣とする必要があります。

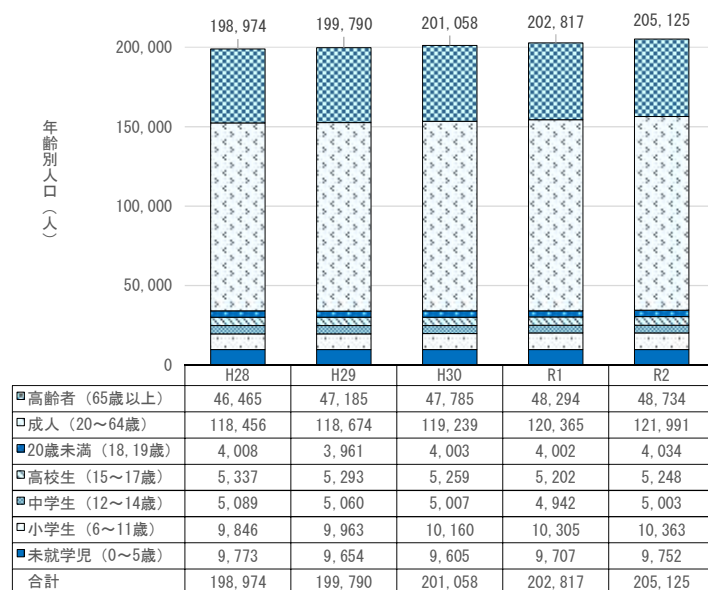
この計画が効果的に推進されるよう、市民一人ひとりが計画の担い手となり、行政機関とともに交通安全について考え、行動し、地域での取組を進めていくことが求められます。

第2章 西東京市の現状と交通事故の状況

1 西東京市の現状

(1) 年齢別人口の推移

市の人口は令和2年で205,125人となっており、平成28年から増加傾向となり、年齢別に見ると、小学生、18歳以上の人口が増加しています。

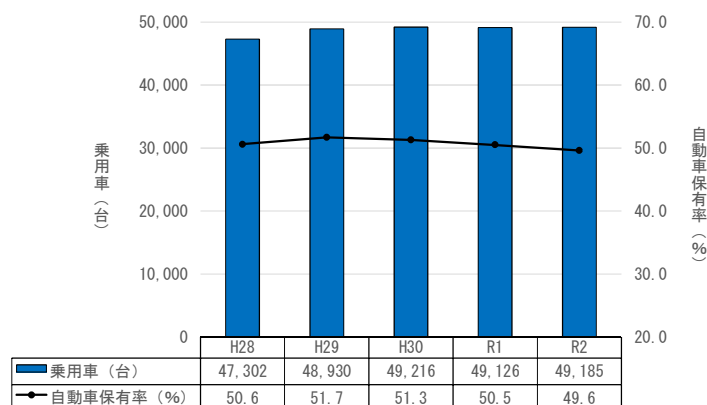


出典：統計にしようきょう（各年1月1日時点）

図 2-1 年齢別人口の推移（平成28年～令和2年）

(2) 自動車保有率の推移

乗用車の保有台数及び自動車保有率の推移は横ばい傾向となっています。



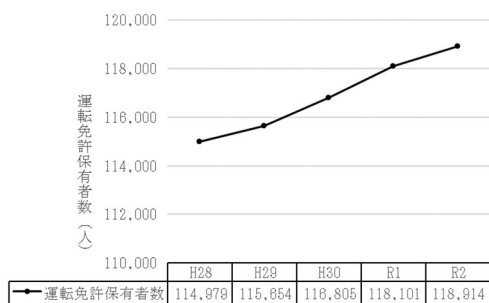
※自動車保有率は、乗用車／世帯数で計算

出典：警視庁交通年鑑

図 2-2 乗用車台数と自動車保有率の推移（平成28年～令和2年）

(3) 運転免許保有者数の推移

市の運転免許保有者数は令和2年で118,914人となっており、平成28年から増加傾向で推移しています。

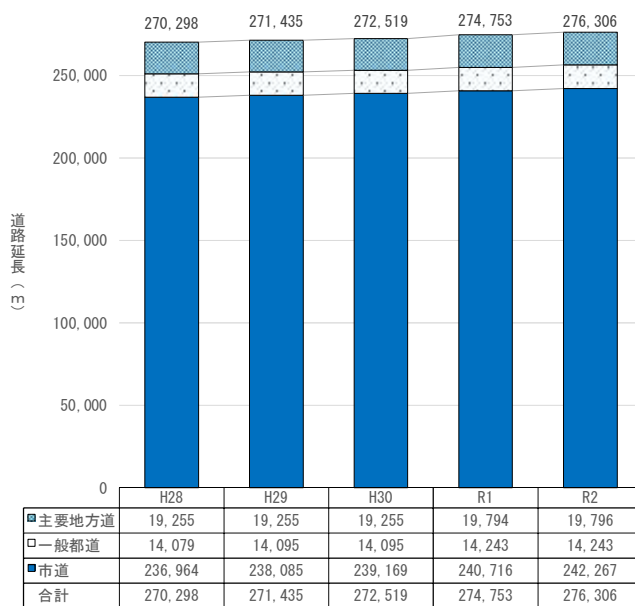


出典：警視庁交通年鑑

図 2-3 運転免許保有者数の推移（平成28年～令和2年）

(4) 道路延長の推移

市の道路延長は令和2年で276,306mとなっており、平成28年から微増傾向で推移しています。



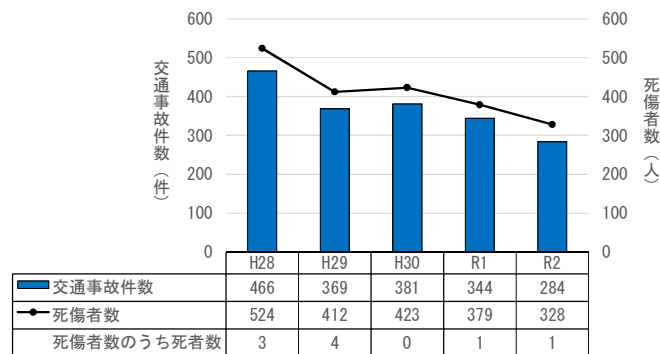
出典：統計にしようきょう（各年4月1日時点）

図 2-4 種類別道路延長の推移（平成28年度～令和2年度）

2 西東京市の交通事故発生状況

(1) 交通事故件数及び死傷者数

市内の交通事故件数、死傷者数はともに減少傾向で推移しています。令和2年の交通事故の件数は284件、死傷者数は328人となっています。また、令和2年と平成28年と比べて、交通事故件数は182件の減少、死傷者数は196人の減少となっています。



※死傷者数は、第1当事者及び第2当事者の合計である

出典：警視庁交通年鑑

図 2-5 交通事故発生状況の推移（平成28年～令和2年）

(2) 交通事故発生状況

① 各種交通事故関与件数

市内の各種交通事故関与件数は、高齢者事故、子どもの事故、自転車事故が減少傾向となっていますが、二輪車事故と飲酒事故では横ばい傾向となっています。

表 2-1 各種交通事故関与件数の推移

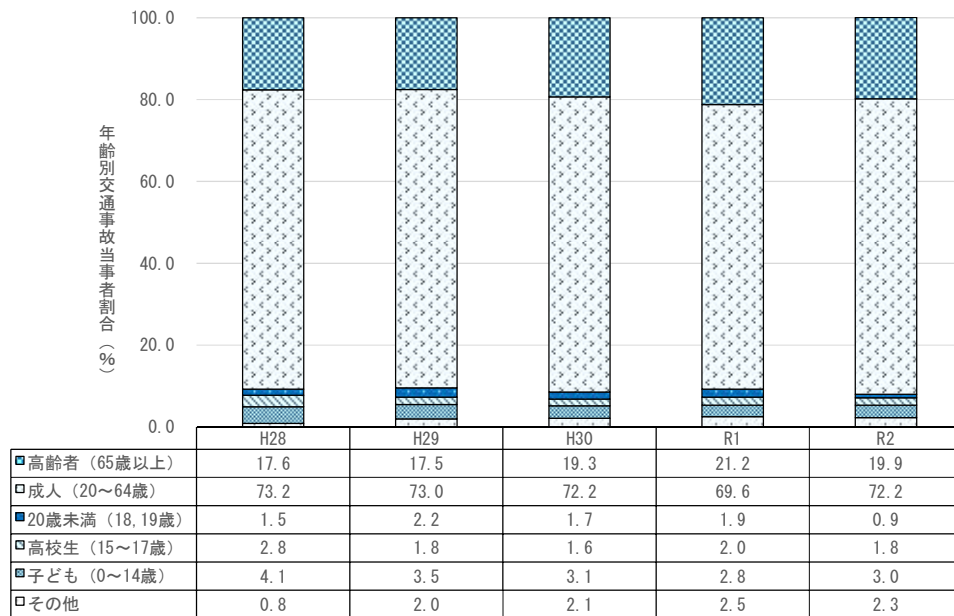
	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故関与件数の総数（件）	925	685	762	688	568
以下は、交通事故関与件数の総数の内、項目ごとに集計し、抜粋したもの					
高齢者の事故（件）	163	127	147	146	113
割合	17.6%	18.5%	19.3%	21.2%	19.9%
子どもの事故（件）	38	25	24	19	17
割合	4.1%	3.6%	3.1%	2.8%	3.0%
自転車事故（件）	221	174	182	172	114
割合	23.9%	25.4%	23.9%	25.0%	20.1%
二輪車事故（件）	69	68	57	56	58
割合	7.5%	9.9%	7.5%	8.1%	10.2%
飲酒事故（飲酒有り）（件）	2	0	2	2	3
割合	0.2%	0.0%	0.3%	0.3%	0.5%

※ 第1当事者及び第2当事者の合計を交通事故関与件数としている

出典：警視庁交通事故統計表（高齢者、子ども、自転車、二輪車事故）
警察庁区市町村交通事故発生状況（飲酒事故）

② 年齢層別交通事故当事者数の割合

市内の年齢層別交通事故当事者数の割合は、各年齢層で横ばい傾向であり、令和2年では成人が約72.2%を占め、高齢者が約19.9%となっています。



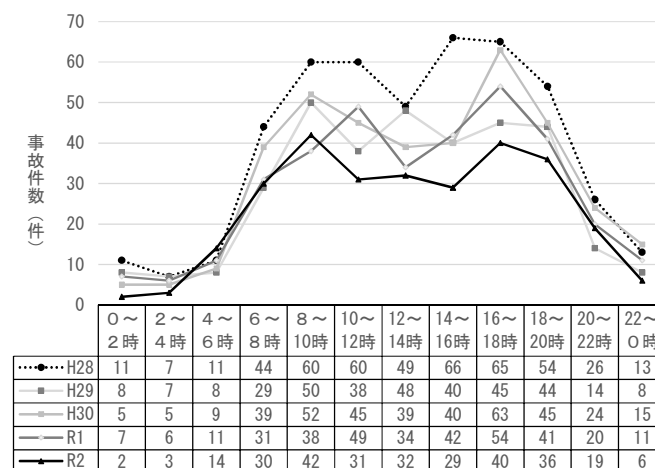
※その他とは、ひき逃げ等で不明な場合をいう

出典：警視庁交通事故統計表

図 2-6 年齢層別交通事故当事者数

③ 時間帯別事故発生状況

市内の時間帯別事故発生状況をみると、8時～10時や16時～18時に比較的多く事故が発生しています。

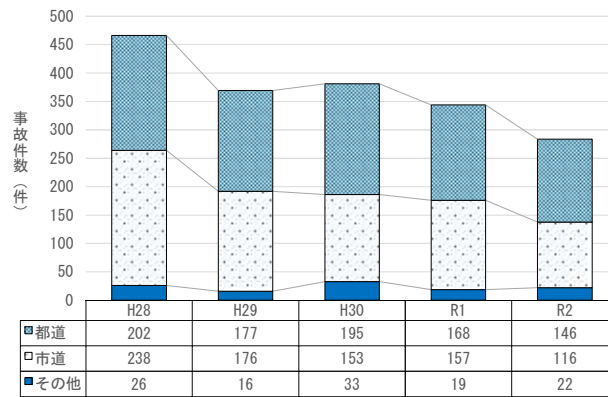


出典：警視庁交通事故統計表

図 2-7 時間帯別事故発生状況の推移

④ 道路の種類別事故発生状況

道路の種類別事故発生状況は、都道と市道での事故が大半を占めており、平成 29 年からは、市道に比べて都道での事故が多くなっています。



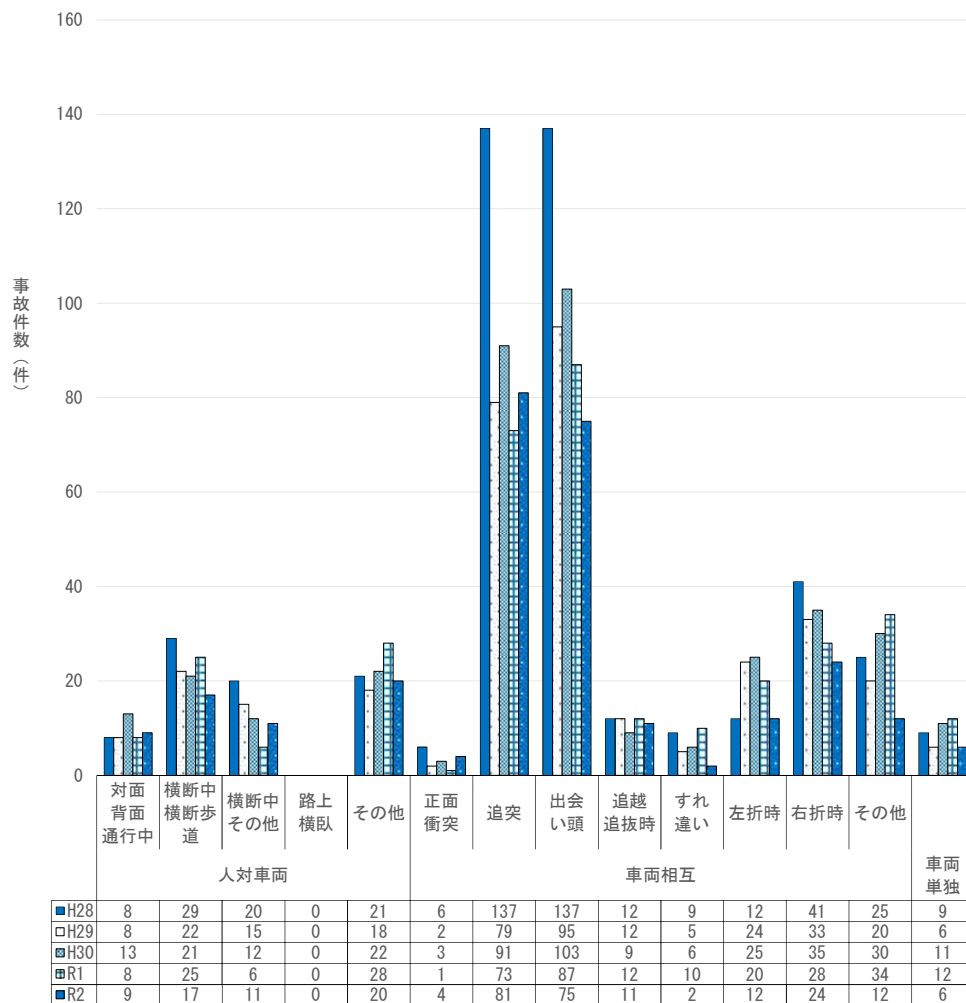
※その他とは、私道等をいう

出典：警視庁交通年鑑

図 2－8 道路種別事故発生状況の推移

⑤ 事故類型別事故発生状況

事故類型別事故発生状況をみると、人对車両の事故では横断中が多く、車両相互事故では追突や出会い頭が多くなっています。



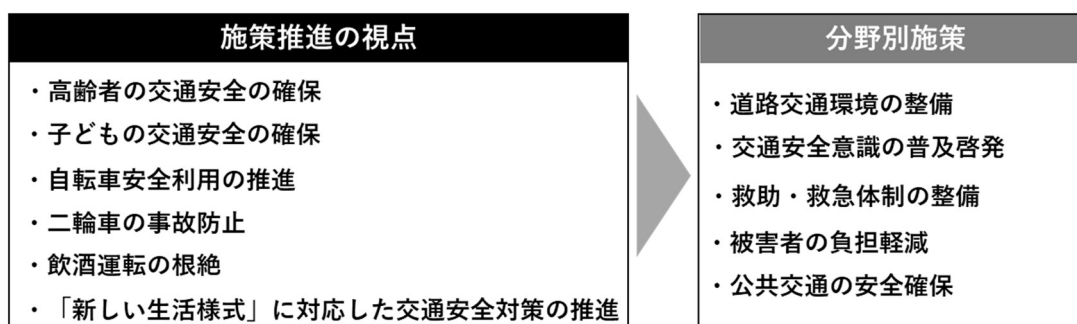
※その他とは、ひき逃げ等で不明な場合をいう

出典：警視庁交通事故統計表

図 2－9 事故類型別事故発生状況の推移

第3章 交通安全施策の方向

過去5年間で西東京市内の交通事故は減少傾向を示していますが、引き続き、安全で安心なまちを実現するため、交通事故件数や死傷者数の減少に向けて、以下の6つの施策推進の視点を定め、5つの分野別施策を設定し、市民や関係機関等と連携し、交通安全施策を推進します。



施策推進の視点

(1) 高齢者の交通安全の確保

市内の高齢者の交通事故当事者数は、全体の約19.9%を占めています。また、市内では高齢の歩行者が横断歩道外を横断していたことにより、乗用車に衝突するといった死亡事故が発生しています。

さらに、令和元年（平成31年）に起きた東池袋自動車暴走死傷事故といった高齢者が当事者となる事故が社会的な課題となっています。

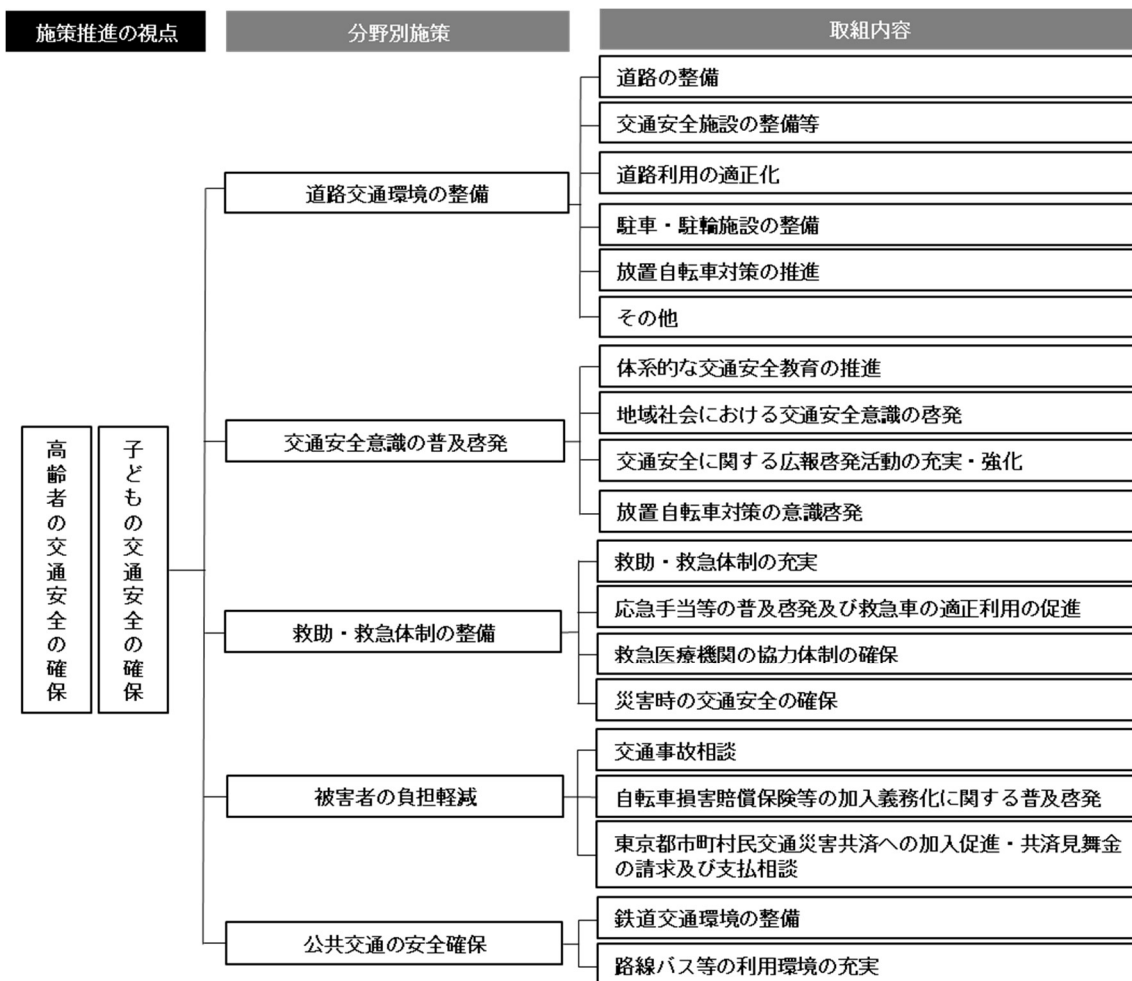
そのような状況を踏まえ、引き続き道路交通環境の整備や交通安全意識の普及啓発等に取り組みます。

(2) 子どもの交通安全の確保

市内の子どもの交通事故当事者数は、全体の約3.0%となっており、その他の年齢層に比べて少ないとはいえ、次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていく必要があります。

子どもが関わる交通事故は、子どもが被害者となる場合が多く、被害にあう子どもの交通事故をゼロにするために、交通事故対策を継続していく必要があります。

通学路や生活道路の安全確保、交通ルールを理解・定着させるための交通安全教育の充実等に取り組みます。



(3) 自転車安全利用の推進

市内の自転車の交通事故関与件数は、全体の約 20.1%を占めています。

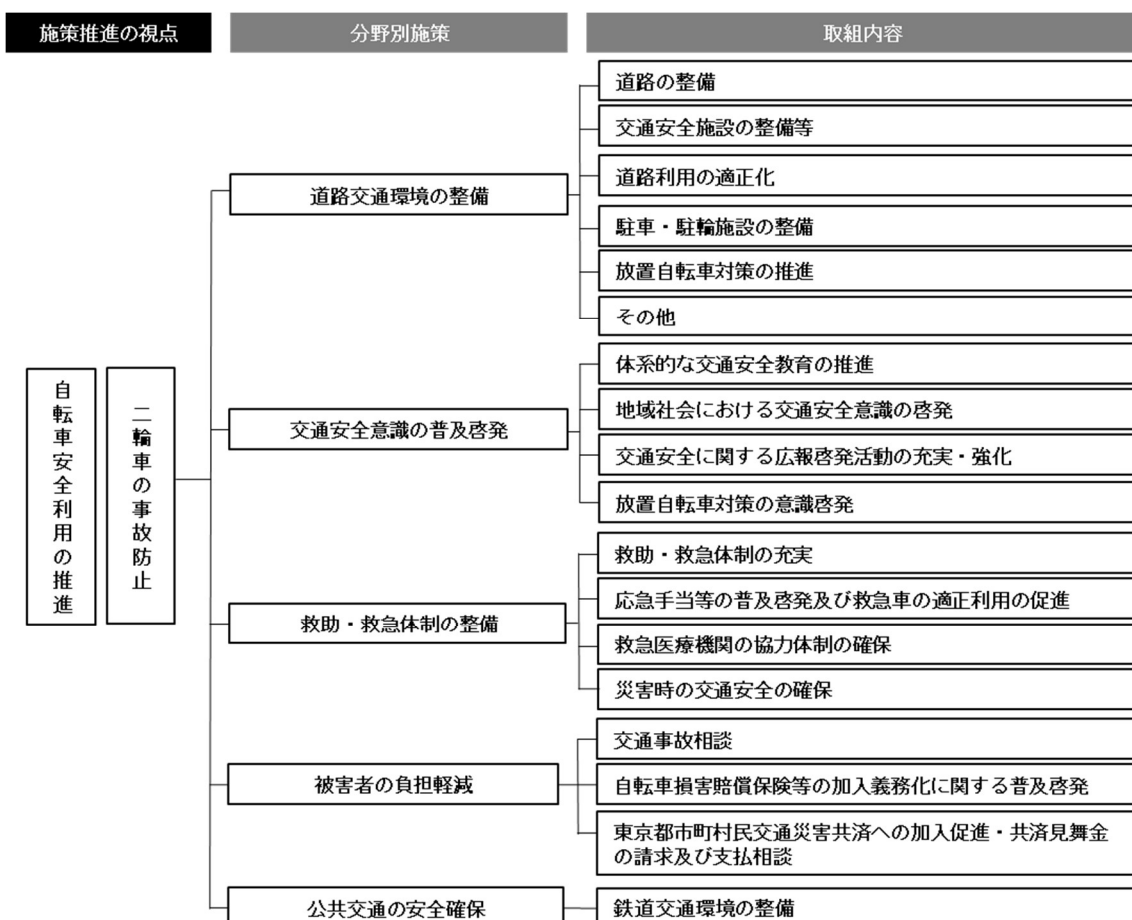
近年では、自転車シェアリングや配達・デリバリー等様々な形態で利用される機会が増えて一方、自転車利用者の交通ルール違反やマナーの悪さ等による危険な行為がみられる状況となっています。

そのため、学校での安全教育推進や、自転車利用者へのヘルメット着用の啓発等、関係機関が連携し、自転車の安全利用を推進します。

(4) 二輪車の事故防止

市内の二輪車の交通事故関与件数は、全体の約 10.2%を占めています。

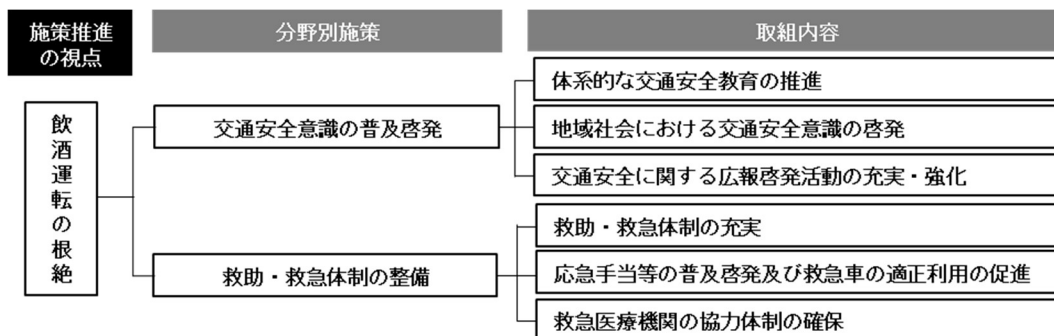
二輪車による交通事故は、重大な事故に繋がる危険性が高いため、事故防止に向けて、道路交通環境の整備や、被害を軽減するためのヘルメットの正しい装着や胸部プロテクターの着用促進に向けた啓発等、二輪車の安全対策を推進します。



(5) 飲酒運転の根絶

近年、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、飲酒運転の事故関与件数は大きく減少し、市内では全体の約 0.5% となっておりますが、根絶には至っていない状況です。

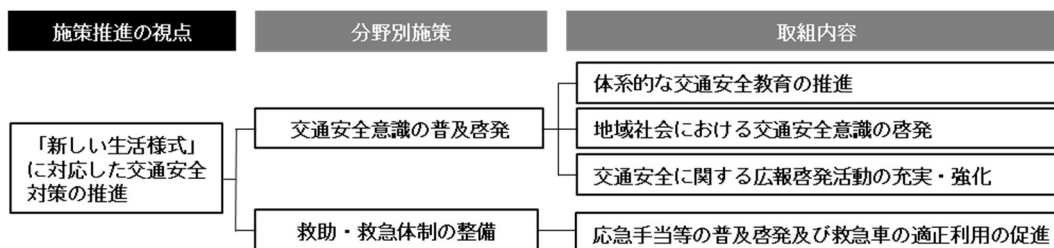
令和 3 年の千葉県八街市における児童死傷事故等、依然として悲惨な事故が発生しているように、アルコールは人の認知判断能力を低下させ、重大な事故に繋がる危険性が高いため、飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立に取り組みます。



(6) 「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進

新型コロナウイルス感染症の影響により、市民のライフスタイルや交通行動が大きく変化しています。これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通して注視するとともに、必要な対策に取り組みます。

交通安全対策にあたっては、従前の取組に加え、ウェブサイト等の各種広報媒体の活用や対面によらない交通安全に関する広報啓発活動について取り組みます。



第2部 分野別施策

《施策の読み方》

各施策の取組には「施策推進の視点」との関連を示すために、以下の用例で視点の略称を付しています。

高：高齢者の交通安全の確保	子：子どもの交通安全の確保
自：自転車安全利用の推進	二：二輪車の事故防止
飲：飲酒運転の根絶	新：「新しい生活様式」に対応した交通安全対策の推進

例 （１）歩道の整備 【高・子】

この場合、「歩道の整備」は「高齢者の交通安全の確保」、「子どもの交通安全の確保」の施策推進の視点に基づいて定めたものになります。

第1章 道路交通環境の整備

市では、西東京市道路整備計画において、道路整備に関する考え方として、①体系的な道路ネットワークの形成、②交通安全対策としての道路整備、③歩行者・自転車ネットワークの整備の3つの基本方針を定めています。本計画では、西東京市道路整備計画を踏まえ、交通安全の観点により、施策を設定しています。道路の整備や交通安全施設の整備等の施策を講じる場合は、関係機関とともに取り組みます。

1 道路の整備

（１）歩道の整備 【高・子】

幹線道路の整備については、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩行者等を自動車交通から分離した幅員構成を検討します。

歩道の整備については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年6月21日法律第91号）及び「東京都福祉のまちづくり条例」（平成7年3月16日条例第33号）を踏まえた有効幅員を確保するとともに、視覚障害者誘導用ブロックの設置等、バリアフリーに対応し、高齢者や障害者を含む誰もが安心して歩ける快適な歩行空間の確保に努めます。

主要生活道路及び区画道路における歩道未整備区間等の拡幅整備が困難な箇所については、カラー舗装等の交通安全施設の整備により、歩行者空間の確保に努めます。

（２）交差点の改良 【高・子・自・二】

東京都の「第3次交差点すいすいプラン」で位置付けられている3箇所（保谷小前、保谷新道、栄町二丁目）の交差点については、関係機関と協議し、右折レーンの設置等の整備を働きかけます。

なお、追突や出会い頭の事故を防止するために、見通しの悪い交差点においては視認性の確保が必要です。問題が認識されている交差点については、安全性等についての調査を行い、対策の必要性を確認した上で順次対策を進めます。

（３）カーブ地点の交通事故防止対策の推進 【高・子・自・二】

見通しの悪い曲線道路等については、路面標示、道路照明、防護柵、道路反射鏡、滑り止め舗装、視線誘導標等の交通安全施設や注意喚起を目的とした電柱幕等の設置が必要に応じて検討し、整備・維持管理に努めます。

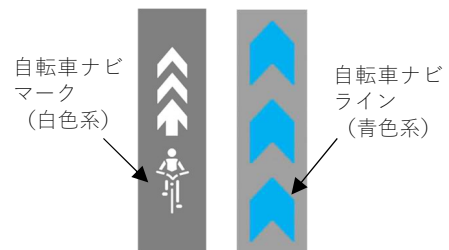
（４）自転車通行環境の整備 【高・子・自・二】

新たに幹線道路を整備する場合は、自転車走行空間の確保を図ります。

また、既存の幹線道路等においても、自転車の交通量が多い道路では、自転車ナビマークや自転車ナビラインなどのサイン整備等を推進するほか、自転車専用通行帯等の整備の可能性についても検討します。

※自転車ナビマークは、自転車が車道の左側を通行することを、ピクトグラムを用いて路面に表示するものです。

自転車ナビラインは、自転車の交差点内の進行方向を表示するものです。



（５）生活道路における交通事故防止対策の推進 【高・子・自】

ア 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、路側帯拡幅や道路標識等の整備のほか、ゾーン 30 等で実施されているような交通規制に関する施策から効果的な交通安全対策を選定し、実施について検討します。

イ 通学路等における児童等の安全確保に関する取組

市内の危険箇所等を解消するために、道路パトロールの実施や、教員・保護者等の学校関係者、田無警察署員、市職員（道路管理者及び交通安全担当部署）、教育委員会事務局職員等の関係者が連携して実施する通学路点検等、子どもの安全の確保に取り組めます。

ウ 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ます。

■ゾーン 30



ビーボくん
歩行者にもっとやさしい
環境になっていくのが
ゾーン30だよ!

ゾーン30

ゾーン入口の対策

「ゾーン30」の入口には
①最高速度30キロの
速度規制標識
②「ゾーン30」を表す
シンボルマーク看板
③「ゾーン30」の
路面表示
を設置しています。

ゾーン内の対策例

対策前
対策後

路側帯を拡げて車道幅を狭め、中央線をなくすことで
速度の抑制を図るとともに、歩行者の通行空間を確保
します。

30キロ規制ゾーン

区域（ゾーン）を定めて最高速度 30km/h 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の安全対策です。

出典：警視庁資料

■ゾーン 30 プラス

＜警察による交通規制＞

■ 最高速度30km/hの
区域規制等
(ゾーン30)

＜道路管理者による物理的デバイスの設置＞

● 進入抑制対策

ライジングボラード

ハンプ

スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策

狭さく

クランク

スラローム

最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン 30 プラス」として設定し、道路管理者と警察署が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備する安全対策です。

出典：国土交通省資料

■キッズ・ゾーン



保育所等が行う散歩等の園外活動の安全を確保するために、車両の運転者に対して注意を喚起することを目的として設定した道路の区域をいい、区市町村が警察署と連携して整備する安全対策です。

出典：警視庁資料

(6) 市街地の構造改善 [高・子]

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時に、道路の拡幅や改良、歩行空間の整備等について、開発事業者等に働きかけを行います。

2 交通安全施設の整備等

(1) 路面標示の整備・維持管理 [高・子・自・二]

道路幅員の変更箇所や車道の外側線、路側帯を示す必要がある区間等は、路面標示を整備するとともに、経年劣化により剥離がある場合は、再塗装等の整備・維持管理に努めます。

(2) 道路標識等の整備・維持管理 [高・子・自・二]

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撤去や回復作業を行います。

(3) 道路照明の整備・維持管理 [高・子・自・二]

道路照明については、道路の交通量や周辺の環境に応じて、街路灯のLED化等の適正な維持管理に努めます。また、道路幅員や高木の植樹等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についても、改善に努めます。

(4) 防護柵の整備 [高・子・自・二]

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、車両の損傷や乗員の傷害を最小限にとどめるため、必要に応じて防護柵を整備します。

(5) 信号機の整備・高度化 [高・子・自・二]

警視庁と連携を取りながら、信号機の整備や高度化の働きかけを行います。

(6) 道路反射鏡の整備・維持管理 [高・子・自・二]

信号機のない交差点等で、特に視認性が悪い箇所については必要に応じて道路反射鏡を設置するとともに、経年劣化等による腐食や破損等がある場合は、状況に応じて、補修や交換等の整備・維持管理に努めます。

3 道路利用の適正化

(1) 道路工事調整会議 [自・二]

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) 道路の占用許可 [高・子・自・二]

安全かつ円滑な道路交通を確保するため、工作物の設置や工事等の道路の占用については、適正な道路占用許可を行います。

(3) 不法占用物件等の排除 [高・子・自・二]

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 [高・子・自・二]

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、駐車場の整備について指導等を行います。

(2) 自転車駐車場の整備 [自]

市内には鉄道駅が5駅あり、駅周辺には現在23カ所の西東京市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、必要に応じ、新たな自転車駐車場の整備等の検討を行います。

5 放置自転車対策の推進

放置自転車対策 [高・子・自・二]

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。誰もが快適な生活を送れるよう、警察署や関係機関との幅広い連携のもと、取締りや広報等により、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、警告及び移送撤去等を適切に実施します。

《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28年度～令和2年度）

	H28	H29	H30	R1	R2
撤去した自転車（台）	2,925	2,748	2,707	2,342	1,405
返還台数（台）	1,438	1,423	1,381	1,263	703
返還率（％）	49.2	51.8	51.0	53.9	50.0
撤去した原動機付自転車（台）	32	29	20	11	10
返還台数（台）	26	24	11	7	1
返還率（％）	81.3	82.8	55.0	63.6	10.0
合 計 （ 台 ）	2,957	2,777	2,727	2,353	1,415
返還台数（台）	1,464	1,447	1,392	1,270	704
返還率（％）	49.5	52.1	51.0	54.0	49.8

出典：西東京市資料

6 その他

（１）交通安全総点検の実施 【高・子・自・二】

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、「誰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・保護者等の学校関係者、田無警察署員、市職員（道路管理者及び交通安全担当部署）、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）道路の植栽の適正管理 【高・子・自・二】

街路樹の生育不良や落枝、枯損木、害虫の発生等による、道路交通への支障や道路利用者等の危険の未然防止のため植栽の適正管理に努めます。

（３）無電柱化の推進 【高・子・自・二】

安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の強化、良好な都市景観の創出を図るため、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を推進します。

第2章 交通安全意識の普及啓発

交通ルールやマナーに関する理解と安全行動を促すため、段階的・体系的な交通安全教育、地域社会における交通安全意識の啓発等、交通安全活動における啓発活動の充実・強化に取り組めます。

1 体系的な交通安全教育の推進

(1) 交通安全教育の推進 [高・子]

「交通安全教育指針（平成10年9月22日 国家公安委員会第15号）」や「交通安全に関する教則（昭和53年10月30日 国家公安委員会第3号）」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、年齢等に応じた段階的な交通安全教育を計画的に推進します。

(2) 学校等における交通安全教育 [子・自・新]

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、関係機関相互の連携を深めながら、交通安全教育の充実を図っていきます。

また、「新しい生活様式」に対応した交通安全教育の推進として、従前の取組に加え、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトや SNS 等各種広報媒体の積極的活用等、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。

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、新入学児童交通安全教室「交通安全の集い」等の幼児の交通安全教育を行います。



新入学児童交通安全教室の様子

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、警察署と連携して、飛び出し・巻き込み実験や横断歩道の渡り方等の指導等参加・体験型交通安全教室の充実を図ります。



小学生の交通安全教室の様子

ウ 中学生には、小学校で学んだ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（スクアード・ストレイト）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。



中学生の交通安全教育の様子

エ 特別支援学級では、子どもの障害等の状態に応じた、安全な通学の仕方などの、交通ルールやマナーの理解等、危険を回避する能力の育成を図ります。

オ 安全に関する指導については、学校教育全体を通して、取り組みます。

（３） 高齢者に対する交通安全教育 【高】

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向上を図ります。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。



高齢者の交通安全教育の様子

（４） 身体障害者に対する交通安全教育 【高・子】

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、交通安全啓発を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

（５） 運転者に対する交通安全教育 【自・二・飲】

交通関係団体と連携しながら、地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、二輪車運転者については、二輪車実技講習会を中心とした交通安全指導を実施し、安全意識の向上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「胸部プロテクターの着用」啓発を推進する等、二輪車運転者の重大交通事故防止対策を図ります。

近年、携帯電話やスマートフォンの画像を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある状況を踏まえ、携帯電話使用等に対する罰則を引き上げる改正法が令

和元年 12 月 1 日に施行されました。携帯電話使用等は、重大な交通事故に繋がる可能性がある危険な行為であることから、意識啓発に取り組みます。

さらに、令和 2 年 6 月に発生した悲惨な死亡事故等を契機に「あおり運転」が社会問題化したことから罰則が創設されました。自動車の使用者等による悪質・危険な妨害運転については、重大な交通事故に繋がる可能性がある危険な行為であることから、意識啓発に取り組みます。

（６） 自転車利用者に対する交通安全教育 【高・子・自】

「自転車安全利用 TOKYO キャンペーン」「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」の展開や市報、ホームページ等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多くが、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被害を軽減する器具の着用を促進します。

また、子どもたちを自転車事故から守るために、ヘルメット着用等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、自転車の点検整備や正しい利用方法を周知し、自転車事故の防止を図ります。

■「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

（７） 横断歩行者の安全確保に関する教育 【高・子】

あらゆる機会を通して、自動車等の運転者に対して横断歩道手前の減速義務や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啓発を推進します。

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などの、交通ルールの周知を図ります。さらに、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ことなど、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を推進します。

(8) 交通安全教育推進のための教材資料の充実 [高・子・自]

学校教育用教材の配布や交通安全啓発用映像教材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、学校や民間団体への貸出しを行い、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) 交通安全協会等の関係団体と連携した交通安全教育の推進

[高・子・自・二・飲]

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教室「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、団体活動を通して、子どもの交通安全意識の普及啓発を図ります。
- c 地域と連携して取り組む学校に対する支援の充実等を通して、市民、地域、学校、警察署、市が連携して、子どもの見守りや交通安全の取組を強化します。

イ 若年者対策

関係機関と連携し、バイクスクール等を実施し、若年層の交通安全意識の向上を図ります。

ウ 高齢者対策

高齢者の事故防止を目的に、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。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等の取組を進めます。

エ 自転車利用者対策

自転車関係団体と連携し、自転車安全教室等により自転車の正しい利用方法を周知し、事故の防止を図ります。

オ その他の対策

交通安全施設の点検や各種行事における交通整理・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向上を図ります。

(2) 地域・家庭における交通安全教育の推進 【高・子・自・二・飲】

ア 地域においては、交通安全意識を普及啓発させていくため、交通安全組織を拡大・充実させるとともに、交通安全講習会等を通して、交通安全の知識等の啓発を図ります。

イ 家庭においては、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、各種の組織を通して情報の提供を行い、交通ルールやマナーの普及啓発を図ります。

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進 【高・子・自・二・飲】

ア 交通安全運動

市民一人ひとりに交通安全思想の普及啓発を図り、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や年末の「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、交通事業者と連携し、市民自身による道路交通環境改善に向けた取組を推進する等、市民参加型の交通安全運動を展開します。

イ 東京都交通安全日

東京都が毎月 10 日を「一日交通安全運動の日」と位置付けているため、関係機関団体、市町村が連携して、交通安全思想の普及啓発を図るとともに、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、交通事故防止を図ります。

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 か月間を暴走族追放強化月間とし、暴走族追放気運の醸成、若年層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。

(4) 西東京市交通安全協力員の設置 【高・子・自】

交通安全対策を広範に推進するため、西東京市交通安全協力員設置要綱に基づき、交通安全協力員を設置します。

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(1) 広報活動の充実 【高・子・自・二・飲・新】

市民一人ひとりに交通安全意識の普及啓発を図り、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、ポスター等の各種広報媒体、交通安全運動等の行事や各種会議等の従前の取組に加え、SNS 等の新たな媒体の活用、情報通信技術の活用によ

る対面によらない広報啓発活動等、あらゆる機会を通して、年齢層や事故状況等に応じて、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 〕

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について、「飲酒運転させない TOKYO キャンペーン」をはじめ、「春・秋全国交通安全運動」、「TOKYO 交通安全キャンペーン」等を通して周知し、また「ハンドルキーパー運動」の普及啓発に努めるなど、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。

（３） チャイルドシート及びシートベルトの着用の推進 〔 子・自 〕

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 〔 高・子・自・二 〕

大震災（震度 6 弱以上）の発生後は、新たに自動車を使用しないこと、大震災発生時に運転中の場合はできるだけ安全な方法により道路の左側に停止すること等について、各種広報媒体を活用し、周知していきます。

（５） 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進 〔 高・子・自・二 〕

薄暮時（日没の前後 1 時間）や夜間における歩行者や自転車の交通事故を防止するため、自動車運転者には前照灯の早めの点灯を行うこと、歩行者や自転車利用者にはシーリング式反射材用品やスポークリフレクター等の活用、また目立つ色の服装を着用すること等について、各種広報媒体を活用し、周知していきます。

4 放置自転車対策の意識啓発 〔 高・子・自・二 〕

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なるため、通勤、通学、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。

第3章 救助・救急体制の整備

交通事故による死傷者が多くいることから、交通事故による負傷者の救命効果の向上を図るため、以下の取組を推進します。

1 救助・救急体制の充実 [高・子・自・二・飲]

救急隊による交通救助体制を充実します。

2 応急手当等の普及啓発及び救急車の適正利用の促進[高・子・自・二・飲・新]

救急隊が到着するまでの間、早期に適切な応急救護処置が行われるよう、市民に対する救命講習・応急手当講習等を推進します。従前の取組に加え、SNS等の各種広報媒体の活用等、対面によらない広報啓発活動についても取り組みます。

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 [高・子・自・二・飲]

負傷者を迅速・円滑に医療機関へ搬送するため、西東京救急業務連絡協議会及び西東京市医師会等を通して、地域医療機関との連携体制を強化します。

4 災害時の交通安全の確保 [高・子・自]

大震災発生時には、緊急交通路等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等を確保します。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

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、幹線道路上の事故等によっては、ポンプ隊も出場します。)
特異な交通事故等
挟まれ等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)、救急特別第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。

《参考》

■令和2年中の救急活動状況（西東京消防署救急隊出場状況）

	出場件数（件）	救護人員（人）	搬送人員（人）
交 通	583	509	507
火 災	39	6	6
運 動 競 技	52	50	50
自 然 災 害	0	0	0
水 難	15	12	12
労 災	52	52	52
一 般 負 傷	2,082	1,796	1,791
自 損 行 為	106	61	60
加 害	44	23	23
急 病	6,976	5,938	5,932
転 院 搬 送	682	679	678
医 師 搬 送	0	0	0
資 材 搬 送	0	0	0
そ の 他	140	0	0
総 数	10,771	9,126	9,111

■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 （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）
R 1	10,561	9,195	10,113	8,887
R 2	10,771	9,126	9,413	8,056
増 減	210	△69	△700	△831

出典：西東京消防署資料

第4章 被害者の負担軽減

交通事故による被害者の負担を軽減するため、以下の取組を推進します。

1 交通事故相談 [高・子・自・二]

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等を実施し、交通事故被害者等からの相談に対応します。

《参考》

■交通事故相談受付件数の推移(平成28年度～令和2年度)

	H28	H29	H30	R1	R2
専門相談(専門相談員による相談)(件)	43	47	42	45	38
市民相談窓口(市の職員等による相談)(件)	17	16	15	13	9

出典：西東京市資料

2 自転車損害賠償保険等の加入義務化に関する普及啓発 [高・子・自・二]

自転車の安全で適正な利用のさらなる促進を図るため、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」(令和2年4月改正)により、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者による自転車損害賠償保険等への加入が義務化されました。

自転車運転者が加害者となった交通事故において、被害者への賠償額が高額となる事例の増加を踏まえ、自転車の賠償責任に関する各種保険等加入について、普及啓発を図ります。

3 東京都市町村民交通災害共済への加入促進・共済見舞金の請求及び支払相談

[高・子・自・二]

東京都市町村民交通災害共済(ちょこっと共済)は、相互扶助を目的として、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制度です。市報やホームページ等を通して案内し、加入促進のPRに努めるとともに、共済見舞金の請求及び支払相談に対応します。

《参考》

■加入者数及び見舞金支払件数の推移(平成28年度～令和2年度)

	H28	H29	H30	R1	R2
加入者数(人)	6,984	6,480	5,990	5,327	5,263
見舞金支払件(件)	37	26	27	27	31

出典：西東京市資料



第5章 公共交通の安全確保

多くの人が利用する公共交通については、安全に対する高い信頼性を確保するため、鉄道・路線バス等の交通環境の整備、安全な運行の確保に取り組みます。

1 鉄道交通環境の整備

(1) 利用しやすい駅施設等の整備 [高・子]

市内5駅については、移動等円滑化された施設が整備されていますが、施設の利用状況等に応じて、誰もが安全で円滑に移動できる環境整備をより一層進めるため、鉄道事業者と連携し、調査を進めます。

(2) ホームでの安全確保 [高・子]

ホーム上での「歩きスマホ」等の危険性や線路へ転落した際の安全対策等について、鉄道事業者と連携し、利用者への周知を図るとともに、市内5駅へのホームドア設置に向けて、鉄道事業者への働きかけを行います。

(3) 踏切道の安全を図るための措置 [高・子・自・二]

高齢者や障害者をはじめとした踏切通行者の安全対策、踏切事故の解消に向けて、抜本的な対策である鉄道の連続立体交差化について、関係機関と協議し推進します。

また、必要に応じて踏切の改良についても関係機関と協議し、対応を図ります。

《参考》

■市内の踏切の対策箇所（開かずの踏切、ボトルネック踏切等）

踏切道名	所在地	道路 管理者 名	道路名	開 か ず の 踏 切	自 動 車 ボ ト ル ネ ッ ク 踏 切	歩 行 者 ボ ト ル ネ ッ ク 踏 切	歩 道 が 狭 隘 な 踏 切	通 学 路 要 対 策 踏 切	事 故 多 発 踏 切
ひばりヶ丘第1号	西東京市住吉町3-9	西東京市	市道205号線	○		○			○
保谷第10号	西東京市住吉町4-10-2	東京都	主要地方道 保谷志木線(36号線)	○	○				
保谷第11号	西東京市住吉町3-13-4	西東京市	市道209号線	○		○			
保谷第1号	西東京市東町3-13	西東京市	市道206号線	○		○			
保谷第4号	西東京市東町2-7	西東京市	市道1120号線	○					
田無第2号	西東京市南町6-1	西東京市	市道2239号線			○			
田無第3号	西東京市南町6-11-26	西東京市	市道123号線		○	○			
西武柳沢第1号	西東京市柳沢6-1-12	西東京市	市道2105号線						○
西武柳沢第4号	西東京市南町3-1-13	東京都	主要地方道 調布田無線(12号)	○		○			○
東伏見第1号	西東京市東伏見2-3	西東京市	市道2026号線	○					
東伏見第4号	西東京市東伏見1-1-19	西東京市	市道114号線			○			
武蔵関第5号	西東京市東伏見3-1-25	西東京市	市道2120号線	○		○			○

出典：国土交通省資料

2 路線バス等の利用環境の充実

(1) 運行管理の充実 [高・子]

安全な運行を確保するため、事業者と連携し、利用者への乗車マナーの周知を図るとともに、必要に応じて、乗務員の交通安全意識の醸成、運転技能、知識及び接客マナーの向上について、事業者へ働きかけを行います。

(2) 公共交通の利用の促進 [高・子]

バス、鉄道等の市内公共交通の情報を一元化した「公共交通ブック」を作成し配布するなど、公共交通の利用について周知を図ります。また、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の充実、市民の要望に即したダイヤ編成について、事業者へ働きかけを行います。

(3) 計画運休への取組 [高・子]

大型台風が接近・上陸する場合等、気象状況により運行に支障が生ずる恐れが予測され、計画運休が実施されるときは、バス事業者と連携し、ホームページ等で計画運休について情報提供します。

《参考》

■市内の鉄道駅に関する運行本数（令和3年3月時点）

鉄道駅名	運行本数（本）	
田 無 駅	平日：468	土日祝日：428
西 武 柳 沢 駅	平日：299	土日祝日：253
東 伏 見 駅	平日：299	土日祝日：253
ひ ば り ケ 丘 駅	平日：516	土日祝日：489
保 谷 駅	平日：408	土日祝日：357

※運行本数は、各年度末時点の計画本数を計上。

出典：西東京市資料、西武鉄道株式会社資料

■はなバスの運行状況（令和3年10月現在）

ルート	系統	運行本数（本）	
第1ルート	保谷駅北口～北町循環～保谷駅北口	平日：39	土日祝日：37
第2ルート	ひばりヶ丘駅～保谷庁舎～東伏見駅北口	平日：26	土日祝日：22
第2ルート	ひばりヶ丘駅～住吉・泉町循環～ひばりヶ丘駅	平日：16	土日祝日：15
第3ルート	田無駅～東伏見駅南口	平日：26	土日祝日：23
第3ルート	田無駅～向台循環～田無駅	平日：28	土日祝日：23
第4北ルート	田無駅～多摩六都科学館～花小金井駅	平日：31	土日祝日：38
第4南ルート	田無駅～芝久保運動場～花小金井駅	平日：86	土日祝日：76

出典：西東京市資料

■路線バスの市内運行回数（回）（令和３年１０月現在）

路線			運 行 回 数					
			平 日		土 曜		休 日	
			往	復	往	復	往	復
1	ひばりヶ丘駅～田無駅	（谷戸経由）	1	5	－	2	2	2
2	ひばりヶ丘駅～田無駅	（ひばりが丘団地経由）	8	9	2	3	2	3
3	ひばりヶ丘駅～田無駅		77	76	67	70	62	64
4	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅	（谷戸経由）	121	121	100	100	93	91
5	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅	（ひばりが丘団地経由）	80	82	71	71	71	71
6	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅		1	3	－	1	－	－
7	ひばりヶ丘駅～武蔵境駅		25	24	13	12	12	12
8	ひばりヶ丘駅～三鷹駅		36	36	31	31	29	29
9	ひばりヶ丘駅～滝山営業所		16	22	8	14	6	11
10	ひばりヶ丘駅～文華女子高等学校		23	27	23	25	24	22
11	ひばりヶ丘駅～南沢五丁目		2	6	1	－	－	－
12	ひばりヶ丘駅～ひばりが丘団地中央		－	9	－	－	－	－
13	保谷駅南口～吉祥寺駅	（東伏見駅北口経由）	29	29	28	28	28	28
14	保谷駅南口～吉祥寺駅	（柳沢駅通り経由）	50	50	45	45	45	45
15	保谷駅南口～西武車庫前	（東伏見駅北口経由）	5	3	4	3	4	3
16	保谷駅南口～西武車庫前	（富士町経由）	5	9	5	7	5	7
17	文華女子高等学校～武蔵境駅		5	2	3	2	4	2
18	文華女子高等学校～田無駅		16	5	11	2	11	2
19	天神山～保谷駅南口		5	－	15	1	15	1
20	天神山～田無駅		29	29	28	28	28	28
21	天神山～三鷹駅		30	30	27	27	27	27
22	花小金井駅～吉祥寺駅		38	38	39	39	38	38
23	ひばりヶ丘駅北口～朝霞台駅		117	115	93	91	75	72
24	ひばりヶ丘駅北口～志木駅南口		57	55	48	50	39	40
25	ひばりヶ丘駅北口～新座営業所		34	38	25	25	19	21
26	三鷹駅～田無橋場		31	31	24	24	24	24
27	三鷹駅～天神山		10	10	10	10	10	10
28	三鷹駅～西武柳沢駅		101	102	92	94	92	94
29	三鷹駅～東伏見駅北口	（東伏見稲荷神社経由）	1	1	0	0	0	0
30	三鷹駅～武蔵野大学	（直行）	18	18	6	6	0	0
31	花小金井駅南口～事務本部（新町五丁目）	（直行）	6	10	－	－	－	－
32	花小金井駅南口～向台町五丁目		8	0	－	－	－	－
33	花小金井駅南口～小金井公園東口		0	4	－	－	－	－
34	武蔵境駅～向台町五丁目		46	45	43	43	43	43
35	武蔵境駅～花小金井駅南口		8	6	4	4	4	4
36	武蔵境駅～ヴィーガーデン西東京		60	64	47	48	47	48
37	吉祥寺駅～西武柳沢駅		114	111	88	88	88	88
38	吉祥寺駅～西武柳沢駅	（武蔵野市役所経由）	1	1	1	1	1	1
39	吉祥寺駅～向台町五丁目		44	44	79	76	71	69
40	吉祥寺駅～ヴィーガーデン西東京		40	42	6	7	6	7

注：路線欄については、左側が起点、右側が終点で表記

出典：西武バス株式会社資料（１～25）、関東バス株式会社資料（26～40）

用語の意味

当事者	： 交通事故に関係した人をいうが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者としている。
第1当事者	： 最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また、過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。
第2当事者	： 過失がより軽いか又は過失が同程度の場合には、人身損傷程度がより大きい方の当事者をいう。
死亡（死者）	： 交通事故発生から24時間以内に死亡した場合（人）
負傷（負傷者）	： 重傷（重傷者）と軽傷（軽傷者）の合計
子ども	： 幼児、小学生、中学生
若年	： 中学校卒業後から20歳未満までの年齢層の人
成人	： 20歳から65歳未満までの年齢層の人
高齢者	： 65歳以上の人
二輪車	： 自動二輪車、原動機付自転車
幹線道路	： 都市間交通や通過交通等の比較的長距離の交通を処理し、都市の骨格として居住環境地区の外郭を形成する道路
主要生活道路	： 居住環境地区内と幹線道路とを連絡する地区内住民が、通勤・通学買物等で日常的に利用する主要な生活道路
区画道路（生活道路）	： 幹線道路及び主要生活道路以外の道路
ハンドルキーパー運動	： 飲食の際にハンドルキーパー（お酒を飲まない運転者）を決め、ハンドルキーパーが運転することにより、飲酒運転の根絶を目指すものです。
消防救助機動部隊	： 消防救助機動部隊（通称ハイパーレスキュー）は、建物の倒壊や土砂崩れ等の大規模災害に対応し、消火・救助・救急活動が同時に行える部隊として発足しました。卓越した技術・能力を持つ隊員と、大型重機等の特殊車両で編成され、通常の消防部隊では対応が困難な災害現場で人命救助にあたります。
東京 DMAT	： DMAT とは、Disaster Medical Assistance Team の略で、大震災等の自然災害や、交通事故等の災害現場に派遣される医療チームであり、東京都は平成16年8月に日本で初めて設置しました。

各表の数値について

各表で用いている比率（％）は、小数点以下第二位を四捨五入しているもので、計または合計が必ずしも100%にならない場合があります。また、統計の主体により同じ項目でも数値に誤差がでる場合があります。

【附属資料】

調整中