

狛江市交通安全計画

(平成 23 年度～27 年度)

平成 24 年 2 月

狛 江 市

目 次

第1章 交通安全計画について

1 交通安全計画について	1
2 計画の基本理念	1
3 計画を推進するために担うべき役割	2

第2章 交通事故等の現状と計画の目標

1 交通事故等の現状	3
2 交通事故等の今後の見通し	10
3 計画の目標	10
4 計画達成に向けた分野別施策	11

第3章 重点施策

1 高齢者の交通安全の確保	13
2 自転車の安全利用の推進	14
3 二輪車の交通事故の防止	16
4 飲酒運転の根絶	16
5 交通安全意識の向上	17

第4章 分野別の施策

1 道路交通環境の整備	19
2 交通安全意識の普及・啓発	23
3 道路交通秩序の維持	26
4 安全運転の確保	29
5 救助・救急体制の整備	31
6 被害者の救済	32
7 災害発生時における交通対策	34

【資 料】	37
-------	----

第1章 交通安全計画について

1 交通安全計画について

戦後の急速な車社会の進展に伴って、昭和40年代半ばにかけ、全国的に交通事故の死傷者が著しく増加したため、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ることが急務となり、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。

これまで狛江市においては、交通事故から市民の生命を守るため、さまざまな交通安全施策を実施してきました。今後において、安全で円滑な交通社会の確保に向けた取り組みをさらに推進し、総合的かつ計画的に実施していくため、狛江市交通安全計画を策定します。

本計画は、国の「第9次交通安全基本計画」及び東京都の「第9次東京都交通安全計画」に沿いながら、狛江市の地域的課題を考慮しつつ、今後の交通安全に関する諸施策を示しています。なお、計画期間は平成23年度から27年度までの5ヵ年とします。ただし、法律の改正や上位計画に大きな改正があった場合は、必要に応じて見直します。

2 計画の基本理念

交通事故のない環境で安心して暮らせる社会を実現することは市民すべての願いです。そのためには、高齢者や障がい者、子ども等の交通弱者の交通安全に配慮し、市民・行政機関・事業者等が相互に協力して、人にやさしい「人優先」の交通社会を築いていくことが必要です。

本計画の策定にあたっては、「人優先」の交通安全思想を基本に、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失にも配慮し、究極的には交通事故のない社会の実現を目指して、交通安全対策を講じていきます。

3 計画を推進するために担うべき役割

本計画を推進していくため、市民・行政機関・事業者等の担うべき役割に応じた取り組みを進めていきます。

(1) 市民

悲惨な交通事故をなくしていくためには、何よりも市民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を続けることが肝要です。

市民一人ひとりが交通安全計画の担い手の一人となり、行政機関と一緒にあって交通安全について考え、行動するとともに、自助、共助の取り組みを進めていきます。

(2) 行政機関

本計画の実施にあたっては狛江市をはじめ、国、東京都、警察署など関係する行政機関において、総合的かつ一体的な交通安全対策に努めていく必要があります。本計画の基本理念及び本計画に定める施策を踏まえ、それぞれの行政機関がその役割に応じて、交通安全対策を講じていきます。

また、道路管理者や交通管理者、関係団体等などで組織する狛江市交通対策調整会議を中心に、効果的な交通安全対策を検討していきます。

(3) 事業者等

市民を交通事故から守るうえで、事業者は大きな役割を果たしています。特に、自動車を運行する事業者は、安全運転管理者等を通じた交通安全教育を推進するなど、交通事故防止に努めていく必要があります。

また、地域における関係団体等においては、地域住民や行政機関と連携した効果的な交通安全活動の推進を図っていきます。

第2章 交通事故等の現状と計画の目標

1 交通事故等の現状

(1) 交通事故の発生件数及び死傷者数

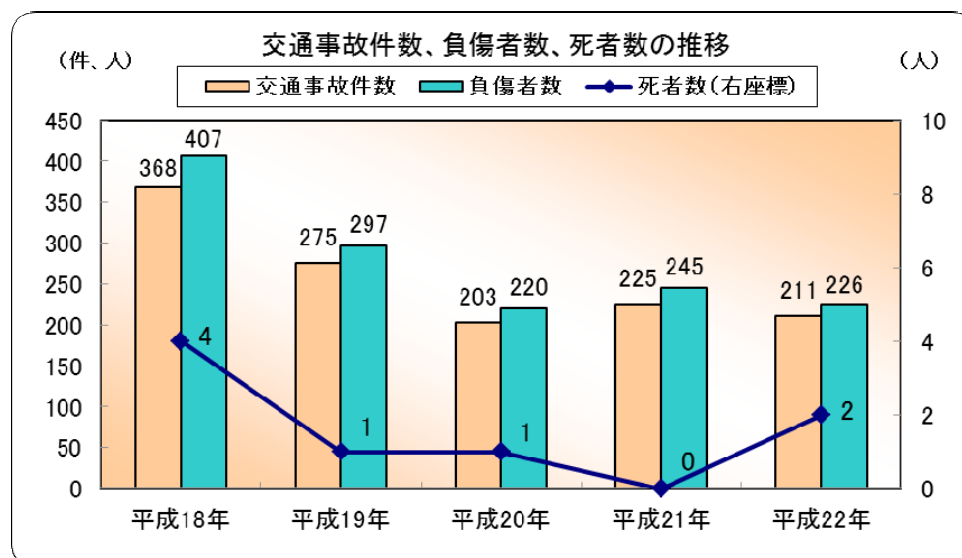
市内の交通事故の発生件数・死傷者数の状況について、過去5ヵ年(平成18～22年)は下表のとおりとなっています。

平成18年は368件の交通事故がありましたが、平成22年においては211件となり、42.7%減少しました。地域での交通安全活動や警察などによる交通安全教育、道路交通法の改正などにより、市内全体に交通安全への意識が高まったことが要因に挙げられます。

また、事故件数・負傷者数ともに減少傾向にあります。残念ながら市内でも毎年数件の死亡等の重大事故が発生しています。

■市内の過去5ヵ年の交通事故件数及び死傷者数の推移

粕江市		平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	(減少率)
交通事故件数		368件	275件	203件	225件	211件	42.7%
死傷者	死者数	4人	1人	1人	0人	2人	50.0%
	負傷者数	407人	297人	220人	245人	226人	44.5%
	合計	411人	298人	221人	245人	228人	44.5%



なお、平成 22 年における東京都の 23 区と 26 市の交通事故の発生件数・死傷者数の状況については、下表のとおりとなっています。

狛江市はこのうちで最も発生件数が少ない状況であり、人口千人当たりの発生件数で見た場合においては、狛江市は少ない方から 3 番目に位置しています。

■平成22年中の区・市の交通事故発生状況

自治体名	人口	発生件数		千人当たり発生件数		死者数	負傷者数
			順位		順位		
千代田区	49,798人	1,090件	34	21.89件	49	2人	1,238人
中央区	118,780人	1,060件	32	8.92件	47	3人	1,185人
港区	223,369人	1,997件	42	8.94件	48		2,242人
新宿区	317,355人	1,889件	41	5.95件	43	5人	2,063人
文京区	196,562人	837件	27	4.26件	34		934人
台東区	179,395人	1,078件	33	6.01件	44	6人	1,198人
墨田区	247,914人	1,011件	29	4.08件	30	4人	1,116人
江東区	466,724人	1,631件	37	3.49件	14	19人	1,859人
品川区	360,462人	1,306件	35	3.62件	17	7人	1,455人
目黒区	260,689人	1,051件	31	4.03件	29	2人	1,166人
大田区	693,297人	2,558件	47	3.69件	18	10人	2,848人
世田谷区	847,680人	3,473件	49	4.10件	31	10人	3,945人
渋谷区	206,292人	1,628件	36	7.89件	46	3人	1,772人
中野区	311,747人	821件	24	2.63件	2	3人	896人
杉並区	538,682人	2,098件	43	3.89件	25	6人	2,375人
豊島区	263,212人	953件	28	3.62件	16	7人	1,030人
北区	334,887人	811件	23	2.42件	1	5人	871人
荒川区	202,414人	561件	17	2.77件	4	1人	623人
板橋区	536,587人	1,881件	40	3.51件	15	9人	2,066人
練馬区	706,449人	2,295件	45	3.25件	10	8人	2,542人
足立区	665,179人	2,569件	48	3.86件	24	16人	2,876人
葛飾区	446,323人	1,668件	38	3.74件	21	11人	1,798人
江戸川区	677,587人	2,124件	44	3.13件	8	14人	2,430人

(右表に続く)

(左表続き) 平成22年中の区・市の交通事故発生状況

自治体名	人口	発生件数		千人当たり 発生件数		死者数	負傷者数
			順位		順位		
八王子市	561,193人	2,500件	46	4.45件	36	10人	2,863人
立川市	178,143人	1,022件	30	5.74件	41	5人	1,154人
武蔵野市	137,259人	512件	14	3.73件	20	2人	547人
三鷹市	180,089人	555件	15	3.08件	6		614人
青梅市	139,713人	727件	21	5.20件	40	3人	882人
府中市	249,378人	831件	26	3.33件	11	5人	919人
昭島市	113,262人	468件	13	4.13件	32	3人	538人
調布市	220,757人	827件	25	3.75件	22	2人	919人
町田市	422,700人	1,693件	39	4.01件	28	4人	1,955人
小金井市	113,886人	353件	8	3.10件	7		391人
小平市	183,990人	809件	22	4.40件	35	5人	901人
日野市	176,667人	570件	18	3.23件	9	1人	649人
東村山市	152,311人	610件	19	4.00件	27	2人	643人
国分寺市	118,024人	331件	5	2.80件	5	1人	354人
国立市	74,403人	336件	6	4.52件	37		391人
福生市	60,549人	371件	9	6.13件	45	1人	428人
狛江市	77,228人	211件	1	2.73件	3	2人	226人
東大和市	83,662人	414件	11	4.95件	38	2人	461人
清瀬市	73,778人	273件	2	3.70件	19	2人	282人
東久留米市	116,579人	466件	12	4.00件	26	3人	497人
武蔵村山市	71,304人	413件	10	5.79件	42		503人
多摩市	148,018人	555件	15	3.75件	23	2人	637人
稲城市	83,117人	290件	3	3.49件	13		320人
羽村市	57,587人	294件	4	5.11件	39	2人	324人
あきる野市	81,794人	343件	7	4.19件	33		403人
西東京市	194,724人	665件	20	3.42件	12	2人	725人

出典 警視庁交通部「東京の交通事故 平成22年」

※人口は平成22年1月1日時点

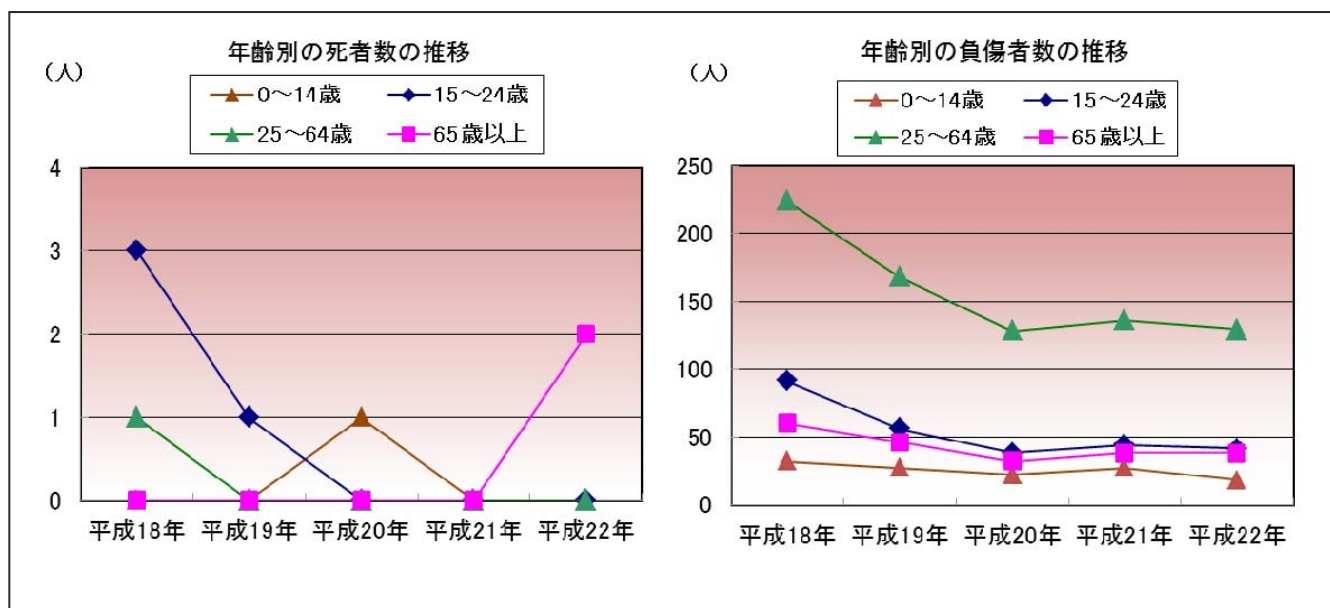
(2) 年齢別死傷者数の状況

市内の交通事故による年齢別死傷者数の状況について、過去5ヵ年(平成18～22年)は下表のとおりとなっています。

平成18年と平成22年の死傷者数の比較では、0～14歳は43.8%減少、15～24歳は56.4%減少、25～64歳は42.7%減少、65歳以上は33.3%減少で、全体では44.5%の減少となっています。

■市内の過去5ヵ年の年齢別死傷者数の推移

狛江市		平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	(減少率)
0～14歳	死者数	0人	0人	1人	0人	0人	43.8%
	負傷者数	32人	27人	22人	27人	18人	
15～24歳	死者数	3人	1人	0人	0人	0人	56.4%
	負傷者数	91人	56人	38人	44人	41人	
25～64歳	死者数	1人	0人	0人	0人	0人	42.7%
	負傷者数	224人	168人	128人	136人	129人	
65歳以上	死者数	0人	0人	0人	0人	2人	33.3%
	負傷者数	60人	46人	32人	38人	38人	
死者数合計		4人	1人	1人	0人	2人	44.5%
負傷者数合計		407人	297人	220人	245人	226人	



下表は年齢別の死傷者の構成割合について、東京都全体と狛江市を比較したものです。狛江市における25～64歳の死傷者の構成割合は、いずれの年度も東京都より低い状況であり、0～14歳、15～24歳、65歳以上の死傷者の構成割合はいずれの年度も東京都より高い状況にあります。

■年齢別死傷者数と構成割合の推移

東京都全体		平成18年	割合	平成19年	割合	平成20年	割合	平成21年	割合	平成22年	割合
0～14歳	死者数	3人	6.9%	8人	6.9%	8人	7.1%	6人	6.7%	4人	6.5%
	負傷者数	5,807人		5,378人		4,956人		4,287人		4,029人	
15～24歳	死者数	34人	16.9%	34人	16.3%	30人	15.4%	29人	14.7%	21人	13.9%
	負傷者数	14,217人		12,664人		10,719人		9,311人		8,673人	
25～64歳	死者数	143人	66.2%	122人	65.9%	107人	65.8%	91人	66.7%	110人	67.6%
	負傷者数	55,704人		51,222人		45,913人		42,463人		42,011人	
65歳以上	死者数	83人	10.0%	105人	10.9%	73人	11.7%	79人	11.9%	80人	12.0%
	負傷者数	8,389人		8,388人		8,078人		7,535人		7,415人	
死者数合計		263人	-	269人	-	218人	-	205人	-	215人	-
負傷者数合計		84,117人		77,652人		69,666人		63,596人		62,128人	

狛江市		平成18年	割合	平成19年	割合	平成20年	割合	平成21年	割合	平成22年	割合
0～14歳	死者数	0人	7.8%	0人	9.1%	1人	10.4%	0人	11.0%	0人	7.9%
	負傷者数	32人		27人		22人		27人		18人	
15～24歳	死者数	3人	22.9%	1人	19.1%	0人	17.2%	0人	18.0%	0人	18.0%
	負傷者数	91人		56人		38人		44人		41人	
25～64歳	死者数	1人	54.7%	0人	56.4%	0人	57.9%	0人	55.5%	0人	56.6%
	負傷者数	224人		168人		128人		136人		129人	
65歳以上	死者数	0人	14.6%	0人	15.4%	0人	14.5%	0人	15.5%	2人	17.5%
	負傷者数	60人		46人		32人		38人		38人	
死者数合計		4人	-	1人	-	1人	-	0人	-	2人	-
負傷者数合計		407人		297人		220人		245人		226人	

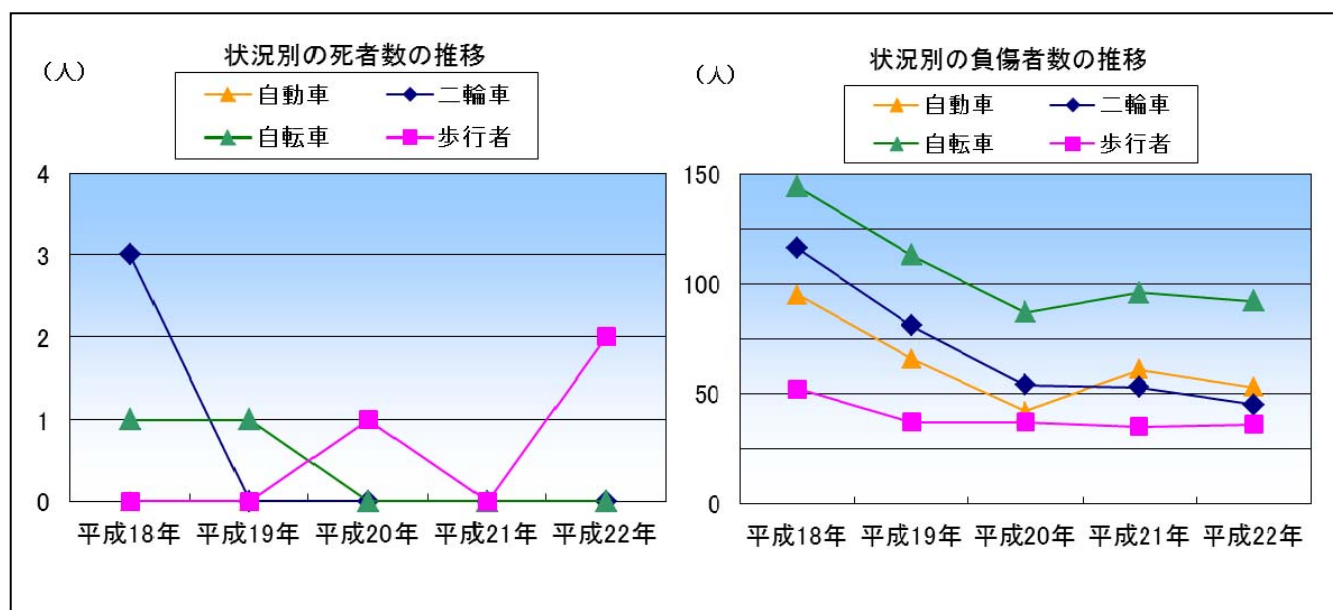
(3) 状況別死傷者数の状況

市内の交通事故による状況別死傷者数の状況について、過去5ヵ年(平成18～22年)は下表のとおりとなっています。

平成18年と平成22年の死傷者数の比較では、自動車は44.2%減少、二輪車は62.2%減少、自転車は36.6%減少、歩行者は26.9%減少となっています。

■市内の過去5ヵ年の状況別死傷者数の推移

狛江市		平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	(減少率)
自動車	死者数	0人	0人	0人	0人	0人	44.2%
	負傷者数	95人	66人	42人	61人	53人	
二輪車	死者数	3人	0人	0人	0人	0人	62.2%
	負傷者数	116人	81人	54人	53人	45人	
自転車	死者数	1人	1人	0人	0人	0人	36.6%
	負傷者数	144人	113人	87人	96人	92人	
歩行者	死者数	0人	0人	1人	0人	2人	26.9%
	負傷者数	52人	37人	37人	35人	36人	
死者数合計		4人	1人	1人	0人	2人	44.5%
負傷者数合計		407人	297人	220人	245人	226人	



下表は状況別の死傷者の構成割合について、東京都全体と狛江市を比較したものです。狛江市における自動車の死傷者の構成割合は、いずれの年度も東京都より低い状況であり、二輪車・自転車・歩行者の死傷者の構成割合はいずれの年度も東京都より高い状況にあります。二輪車の死傷者の構成割合については改善が見られますものの、自転車・歩行者の死傷者の構成割合については上昇傾向にあります。

■状況別死傷者数と構成割合の推移

東京都全体		平成18年	割合	平成19年	割合	平成20年	割合	平成21年	割合	平成22年	割合
自動車	死者数	29人	38.1%	31人	36.9%	31人	36.6%	25人	37.6%	16人	38.5%
	負傷者数	32,159人		28,697人		25,543人		23,962人		23,946人	
二輪車	死者数	87人	21.5%	84人	21.1%	61人	19.0%	58人	18.0%	72人	17.5%
	負傷者数	18,011人		16,327人		13,236人		11,416人		10,866人	
自転車	死者数	42人	28.6%	52人	30.0%	44人	31.5%	45人	31.5%	41人	30.8%
	負傷者数	24,108人		23,337人		21,955人		20,056人		19,149人	
歩行者	死者数	105人	11.8%	102人	12.0%	82人	12.9%	77人	12.9%	86人	13.2%
	負傷者数	9,839人		9,291人		8,932人		8,162人		8,167人	
死者数合計		263人	-	269人	-	218人	-	205人	-	215人	-
負傷者数合計		84,117人		77,652人		69,666人		63,596人		62,128人	

狛江市		平成18年	割合	平成19年	割合	平成20年	割合	平成21年	割合	平成22年	割合
自動車	死者数	0人	23.1%	0人	22.1%	0人	19.0%	0人	24.9%	0人	23.2%
	負傷者数	95人		66人		42人		61人		53人	
二輪車	死者数	3人	28.9%	0人	27.2%	0人	24.4%	0人	21.6%	0人	19.7%
	負傷者数	116人		81人		54人		53人		45人	
自転車	死者数	1人	35.3%	1人	38.3%	0人	39.4%	0人	39.2%	0人	40.4%
	負傷者数	144人		113人		87人		96人		92人	
歩行者	死者数	0人	12.7%	0人	12.4%	1人	17.2%	0人	14.3%	2人	16.7%
	負傷者数	52人		37人		37人		35人		36人	
死者数合計		4人	-	1人	-	1人	-	0人	-	2人	-
負傷者数合計		407人		297人		220人		245人		226人	

(4) 原因別死傷者数の状況

市内の交通事故による原因別死傷者数の状況について、自動車や二輪車側の原因では、安全不確認や前方不注意など基本的な運転行為上の過失がほとんどであり、日頃からの安全運転への心がけで防ぐことができるものです。

歩行者の死傷者のうち、歩行者には違反なく事故に巻き込まれるケースが大半を占めるものの、横断歩道外横断など交通ルールを無視した行動が事故の原因となっているケースもあります。一方、自転車の死傷者数のうち、交通違反によるものが約半数あり、自転車の運転マナーの改善が求められます。

2 交通事故等の今後の見通し

市内の交通事故件数・死傷者数については減少傾向にありますが、年齢別で見ると若年層と高齢者、状況別で見ると自転車と歩行者の死傷者の構成割合が、東京都と比較した場合では高いという傾向があります。今後も高齢化はますます進展していくと予想され、高齢者人口の増加や高齢者の運転者の増加は、交通環境にも大きな影響を与えるものと考えられます。また、次世代を担う子どもたちが交通事故に巻き込まれることのないよう、交通教育や環境づくりもこれまで以上に重要になってきています。さらに、自転車の事故を防止するため、自転車の安全利用を推進していく必要があります。

今後の交通安全施策の主な取り組みとして、歩行者や高齢者、子どもなど交通弱者への配慮をしつつ、人優先の交通社会の形成を推進していくことが大切です。

3 計画の目標

人命尊重の理念に立って、究極的には交通事故のない社会を実現するために、交通事故による死傷者数の減少に取り組むとともに、交通事故そのものの件数の減少にも取り組んでいく必要があります。安全で円滑な交通社会を実現するため、本計画に掲げた施策を、総合的かつ効果的に実施することにより、交通事故の着実な減少と交通災害の防止を図ります。

本計画では平成 27 年度までに年間の交通事故死者数ゼロにすることと、年間の交通事故件数の減少を目指します。

4 計画達成に向けた分野別施策

計画の目標を達成するためには、市内の交通事故の傾向に注視しつつ、社会情勢等を見定めた上で、効果的な交通安全施策を実施していく必要があります。本計画の重点施策としては、次のような視点で交通安全対策の推進を図ります。

重点施策

1. 高齢者の交通安全の確保
2. 自転車の安全利用の推進
3. 二輪車の交通事故の防止
4. 飲酒運転の根絶
5. 交通安全意識の向上

さらに、計画達成に向けた分野別の施策としては、以下の施策を行っていきます。

計画達成に向けた分野別施策

1. 道路交通環境の整備
2. 交通安全意識の普及・啓発
3. 道路交通秩序の維持
4. 安全運転の確保
5. 救助・救急体制の整備
6. 被害者の救済
7. 災害発生時における交通対策

(1) 道路交通環境の整備

交通安全の推進には、人と車が安全で円滑に通行できる道路や施設などの道路交通環境の整備が不可欠です。

そのため、道路の整備、交通安全施設等の整備、良好な道路環境の整備などの施策を推進します。

（２）交通安全意識の普及・啓発

市民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しい交通マナーを身につけるよう、段階的な交通安全教育を推進するとともに、参加・体験・実践型の講習会を実施します。また、地域社会や家庭における交通安全意識の高揚を図るとともに、広報啓発活動の充実に努めます。

（３）道路交通秩序の維持

駐車違反防止や放置自転車防止などの道路交通秩序を確立するとともに、飲酒運転、無免許運転等の重大事故に直結する、悪質で危険性が高い交通違反の取締り等の強化を図ります。

（４）安全運転の確保

交通事故の着実な減少を図るため、自動車の高齢運転者対策の推進や事業所等の行う安全運転管理の取り組みを推進します。また、自転車事故の防止を図るため、「自転車グッドライダー制度」を設け、自転者の安全利用を推進します。

（５）救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、その被害を最小限に抑えるため、救助・救急体制の充実を図るとともに、応急手当等の普及・啓発を推進します。

（６）被害者の救済

交通事故に関連する様々な相談に応じ、交通事故被害者等に対する支援制度の充実を図るとともに、被害者救済制度の加入促進を図ります。

（７）災害発生時における交通対策

災害発生時における道路交通事情に応じて、交通規制や交通の確保などを実施するとともに、情報提供を通して市民の交通安全を図ります。

第3章 重点施策

1. 高齢者の交通安全の確保

1 交通安全教育の推進

高齢化はますます進展していくと予想され、交通事故の減少を目指していくためには、高齢者に対する交通安全教育はより重要になってきています。また、高齢者の交通事故は、その多くが歩行中または自転車乗車中によるものです。このため、参加・体験・実践型の高齢者向けの交通安全教育を実施し、高齢者の歩行中及び自転車乗車中の事故の防止を図ります。その他、高齢者が多く集まる場において、交通事故防止や交通ルールの遵守と交通マナーの向上を目指した高齢者への交通安全教育を推進します。

また、高齢者の運転者も増加するため、自動車安全運転講習会などを通して、高齢者の安全運転への意識の向上を図ります。また、運動能力や知覚能力の低下の自覚を促すことを目的とした、高齢者向けの自動車安全運転教育の充実を図ります。

2 道路交通環境の整備

(1) 歩道の整備

高齢者や障がい者等が安心して通行できるようにするため、歩道を整備し、歩道と車道の分離を図るほか、バリアフリー化した歩道の整備など道路交通環境の整備を推進し、安全で快適な歩行者空間の確保に努めます。

(2) 高齢者に見やすい標識、信号機の改良等

高齢者や障がい者の円滑な交通を支援するため、分かりやすい交通標識や見やすい道路標識などへの対応に努めます。また、メロディ信号機やシルバー信号機など高齢者や視覚障がい者等にわかりやすく、利用しやすい信号機の整備を進めていきます。

2. 自転車の安全利用の推進

1 交通安全教育の推進

(1) 学校等における交通安全教育

小学校、中学校等において、児童・生徒の発達段階に応じた、日常の指導と計画的、段階的な交通安全教育を行い、自転車の安全で正しい利用についての指導を行います。小学校では、自転車の乗り方や基本的な知識、技能の取得の目的とした自転車教室を実施します。また、中学校においては、スタントマンを活用した交通事故の疑似体験による交通安全教室（スケアードストレイト）を実施します。

(2) 保育園等における交通安全教育

保育園児及び幼稚園児を対象に交通安全教室を開催し、年齢に応じた交通ルールや交通マナーの交通安全教育を行います。

また、次の世代を担う子供たちを自転車の転倒事故から守るため、保護者等に対して、自転車の幼児用座席に子供を乗車させる際の危険性の周知と、幼児用ヘルメット着用の徹底を図ります。

(3) 家庭における交通安全教育

基本的な交通ルールや自転車の乗り方などの交通安全教育は、家庭において行われることが大切です。子どもを持つ親の交通安全意識の向上を図り、家庭における交通安全教育が幼児期から行われるよう広報や啓発を推進します。

2 自転車の安全利用の促進

(1) 歩行者の安全の確保と自転車安全利用の促進

自転車は、身近で健康に良く、環境に優しい交通手段の一つとして見直されていますが、自転車同士あるいは歩行者との接触事故も増加傾向にあります。こうした背景を踏まえ、歩行者の安全を確保するとともに、自転車のマナーアップを図るため、「自転車グッドライダー制度」を設け、自転車の安全利用を促進します。

（２）自転車安全利用五則の普及

自転車は軽車両であるため車道の走行が原則であり、歩道を通行する際には歩行者優先で走行することとされています。自転車安全利用五則の普及を図り、自転車の安全利用を推進します。

（３）自転車駐輪場の整備

駅前放置自転車の削減を図るため、関係者等による自転車駐輪場の整備促進を図ります。

（４）指導・取締りの強化

警察署などの協力を得て、危険性・迷惑性が高い自転車の走行に対しては、指導警告書を活用した街頭指導を強化するとともに、悪質・危険な違反者に対しては取締りを強化します。

（５）自転車安全整備の普及・啓発

自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検・整備した自転車に貼付され、傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている「ＴＳマーク」の普及・啓発に努めます。

「自転車安全利用五則」とは…

自転車に関する交通秩序の整序化を図り自転車の安全利用を促進するため、平成 19 年 7 月 10 日に国の中央交通安全対策会議交通対策本部で、自転車の通行ルールの広報啓発にあたっては、下記の自転車安全利用五則を活用することになりました。

- 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

3. 二輪車の交通事故の防止

1 道路交通環境の整備

(1) カーブ地点の改良

二輪車対策として、見通しの悪い道路等の視認性の向上を図るため、中央線の高輝度化・ワイド化、路側帯（外側線）の新設・拡幅、滑り止め舗装等の路面の改良、減速表示、視線誘導標、ガードレール、カーブミラー等の設置等による交通安全対策を道路管理者と連携を図りながら進めます。

(2) 交通安全施設の整備

二輪車事故の多い交差点の改良や路面舗装等の改良を進めます。

2 運転者教育の推進と指導・取締りの強化

(1) 二輪車運転者に対する交通安全教育

二輪車は大きなけがや死亡事故につながりやすいため、二輪車の安全運転を推進し、事故を防止する必要があります。地域、職場等における運転者講習会を積極的に開催するとともに、関係団体と連携し、効率的な交通安全教育を推進します。

(2) 二輪車対策の推進

二輪車の重大事故が多発する路線を重点に、危険性・迷惑性が高い違反者の取締りを強化し、安全運転意識の高揚を図ります。

4. 飲酒運転の根絶

1 周知・啓発活動の推進

(1) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転による重大事故の発生を契機として、飲酒運転の根絶がよりいっそう強く求められています。飲酒運転は、重大事故に直結するきわめて危険な犯罪行為であるということを強く認識し、「飲んだら乗るな、乗る

なら飲むな」を合言葉に、本人はもちろん同乗者も共通意識を持ってもらうための周知・啓発活動を実施するなど、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

(2) 運転者教育等の推進

運転者講習会を通して、飲酒運転防止への意識を高めるなど、運転者教育等の推進を図ります。

2 指導・取締りの強化

(1) 指導・取締りの強化

警察署の協力を得て、指導・取締りを強化します。

(2) 使用者による監督・指導の強化

業務上で自動車運転をする場合は、使用者の責任における監督・指導の強化を図ります。

5. 交通安全意識の向上

1 交通安全教育の充実

(1) 段階的な交通安全教育

市民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しい交通マナーを実践できるようライフステージに応じた段階的な交通安全教育を推進します。

幼少期から正しい交通規範を身に付けていくため、家庭や学校、保育園等における交通安全教育の充実を図ります。また、高齢者等には参加・体験型の交通安全教育を実施するなど、交通安全意識の啓発を図ります。

(2) 多様な交通安全教育の活用

警視庁交通安全教育センターや交通安全関係団体、民間機関などで開催される交通安全教室・イベント等の情報提供を行うなど、多様な交通安全教育の活用を図ります。

2 地域社会や家庭における交通安全の推進

春と秋に行われる全国交通安全運動をはじめ、地域ぐるみでの交通安全活動を推進します。交通安全協会、町会・自治会、PTA 等、各種交通安全活動団体と相互に連携しつつ、交通ルールへの遵守と交通マナーの向上を図ります。また、家庭で交通安全についての話し合いがなされるよう積極的な呼びかけを行います。

3 交通安全意識の普及・啓発

(1) 交通安全運動の推進

泊江市と警察署・交通安全協会・関係機関との協力体制により、春・秋の全国交通安全運動、交通安全のつどい、交通安全キャンペーン等を実施し、交通安全意識の高揚を図ります。

また、地域ぐるみの交通安全活動の日として毎月 10 日の「1 日交通安全の日」の活動を推進し、交通安全意識の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけていきます。さらに、「自転車安全利用キャンペーン」、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を通して、自転車利用のルールの確立及びマナー向上のための啓発を行い、歩行者優先の自転車走行の周知や放置自転車の防止を図ります。

(2) 広報・啓発の推進

交通安全意識の普及と啓発を図るため、広報こまえや市ホームページ、ポスター、チラシ、パンフレットの作成・配布などを通して、多くの市民の目に触れるよう広報活動を充実していきます。また、反射材等の交通安全グッズの配布などにより、交通安全の推進に努めます。

第4章 分野別の施策

1. 道路交通環境の整備

1 基本的な考え方

市民が安全で快適な日常生活を営めるよう、道路交通環境の整備を進めていかなければなりません。これからの道路整備にあたっては、高齢者や障がい者などの交通弱者も安心して歩けるよう、歩行空間のバリアフリー化に積極的に取り組んでいくとともに、歩道や道路標識等の交通安全施設の整備・充実を進める必要があります。都市計画道路については、今後も東京都と協力して整備を進めます。

2 道路の整備

(1) 生活道路

日常生活の利便性の向上を図るとともに、地域の安全性・防災性・防犯性を高め、良好な居住環境の向上を図るため、道路の拡幅・改良など生活道路の整備を行います。

(2) 幹線道路

住宅地への進入を防ぎ、住環境を向上させるとともに、快適で安全な歩行空間を確保するため、沿道環境に配慮した街路樹の植栽など、地域の特性を生かした道路緑化と広い歩道を備えた幹線道路の整備を行います。

3 交通安全施設等の整備

(1) 歩道の整備

交通事故を防止し、歩行者の安全を確保するため、積極的に歩道を整備するほか、市民の誰もが安全かつ快適に通行できるよう、歩道の拡幅、歩道のバリアフリー化、視覚障がい者誘導用ブロックの設置などの整備を行います。

（２）横断歩道の改善

横断中の歩行者の安全を確保するため、車両のスリップが発生しやすい危険な場所には、横断歩道手前にすべり止め舗装やカラー舗装を進めます。

（３）歩車道段差の改良

身体障がい者、高齢者、自転車、乳母車などの円滑な通行と安全を図るため、横断歩道に接する箇所を切り下げ、車道との段差を解消する歩道の改良（ユニバーサルデザインの採用）を推進します。

（４）道路照明の整備

夜間における交通事故の防止と、道路の美観や防犯効果を配慮して、道路状況に応じた適正な照度による道路照明を整備します。特に横断歩道や交差点の周辺については照度を高めるとともに、道路照明の支障となる樹木の剪定や伐採を行い、照度の確保に努めます。また、照度の高いＬＥＤ照明の整備を推進します。

（５）防護柵等の整備

走行中の車両が対向車線や歩道等への乗り入れることを抑制するための防護柵等（ガードレール、ボラード等）の整備を行います。

（６）交差点の改良

自動車交通の円滑化、歩行者の安全確保及び交通事故の減少を図るために、右左折車線の確保、交差点部分の隅切り等、交差点形状の改良や整備を行います。

（７）道路標識の整備

道路における円滑な交通と事故防止を図るため、運転者や歩行者に対して、必要な方向案内、主要地点名標識、指導、指示あるいは規制を伝達するための道路標識の整備を要請していきます。

（８）区画線の整備

交通の安全と円滑な流れを確保するため、道路状況に応じた区画線の整備を行います。

（９）道路反射鏡の整備

道路交通の安全と円滑化を図るため、見通しの悪い道路や交差点に、道路反射鏡を整備します。

４ 良好な道路環境の整備

（１）道路設備等の整備

高齢者、障がい者等が安全かつ快適に移動ができるように道路整備を推進するとともに、歩車道の分離、歩道幅員の拡幅、横断歩道の整備、視覚障がい者誘導用ブロックの整備など歩行空間のバリアフリー化に努めます。

（２）不法占用物の撤去等

道路交通の妨害や道路管理上支障となる不法占用物、違反屋外広告物、樹木等の障害物除去のため、定期的に道路パトロールを実施し、不法占用物の撤去等に努めます。

（３）信号機・標識の改良

駅の周辺や交通量の多い交差点に、視覚障がい者用メロディ信号機、ＬＥＤ信号機、見やすい標識等の設置や改良を要請していきます。

（４）道路の緑化推進

道路交通の安全と快適性ととともに、沿道の環境整備及び都市緑化を目的として、地域の特性を生かした緑豊かな道路整備を推進します。また、交差点付近の緑化は、歩行者や運転者の視界及び視認性の配慮した適切な管理に努めます。

（５）電線類の地中化推進

歩行者・自転車の交通安全の確保や魅力のある都市景観の創造のため、電線共同溝による電線類の地中化を進めます。

（６）違法駐車防止対策の推進

違法駐車は交通混雑や路線バスの遅延、交通事故などの要因となるため、その対策を講じる必要があります。違法駐車を防止するため、警察署の協力のもと、指導・取締りの強化などの対策を推進します。

2. 交通安全意識の普及・啓発

1 基本的な考え方

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

交通安全意識の普及・啓発を図るために、幼児から成年、高齢者にいたるまで、段階的な交通安全教育を行い、交通ルールと交通マナーの遵守を積み重ねながら習慣づけることが大切です。あらゆる広報媒体の活用や各種イベント等への参加を呼びかけるなど、効果的に交通安全意識の高揚を図るとともに、市民や地域等の活動を支援していきます。

2 交通安全教育の推進

(1) 学校等における交通安全教育

交通安全教育は、学校の教育活動全体を通して行うことを基本とし、学校活動、学校行事等を中心に児童・生徒の発達段階に即した適切な指導を行うとともに、体験・実践型の交通安全教育を実施し、交通ルールの習得を目的とした指導を行います。

ア 幼児に対する交通安全教育は、単独行動を始める早い時期に実施することが大切です。幼稚園や保育園で視聴覚教材の活用などにより、交通ルールの理解と、安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。また、日常生活を通じた家庭での指導を促します。

イ 小学校では、安全な歩行、正しい横断方法、自転車の乗り方、交通基本ルール等、基礎的な知識や技能を中心に、実地指導を通じた参加・体験的な交通安全教育を行います。自転車教室等を通して、実践的な能力の向上を図ります。また、自転車運転免許証を発行することにより、自転車の安全利用の責任と自覚を促します。

ウ 中学校では、自転車の安全利用、交通事情、交通法規、救急処置、交通災

害防止の理解を中心に指導を行います。体験型の交通安全教育としてスタン
トマンを活用した交通安全教育（スケアードストレイト）を実施して、交通
事故を疑似体験することにより交通安全意識を高めます。交通安全と交通災
害防止についての態度・能力の育成に努めるほか、交通社会の一員としての
責任と自覚を高めるよう指導の充実を図ります。

（２） 地域社会や家庭における交通安全教育

交通安全意識を地域社会のすみずみまで浸透させるため、自治会や地域で活
動を行うさまざまな組織に対し、交通安全教育に関する情報提供をするなどの
必要な支援を行い、交通安全意識の向上を図ります。

ア 地域・職場に対しては、自治会、事業所等を単位とした交通安全講習会を
実施するほか交通安全協会、地域交通安全活動推進委員、園児交通安全防犯
連絡会、交通少年団等の交通安全組織・団体と協力した交通安全教育を推進
します。

イ 高齢者に対しては、老人クラブ、高齢者サークルなど社会参加の場や高齢
者の集まるあらゆる機会に、運転者、歩行者両面からの参加、体験、実践型
の交通安全教育を実施します。

ウ 家庭で交通安全について話し合いがなされるよう、小学校や保育園等に通
う子どもを持つ保護者に対して、積極的な呼びかけを行い、交通安全意識の
普及に努めます。

（３）交通安全教育センター等の活用

交通安全意識のさらなる高揚を図るため、市内のみならず、市外での交通安
全教育も広く周知するとともに、積極的な参加を促し、市民の交通安全意識の
底上げを図ってまいります。特に警視庁交通安全教育センター（世田谷区喜多
見 1-1-7）の周知を図り、交通安全教室を開催するなど効果的に活用してい
きます。

また、交通安全関係団体や民間機関などで開催される交通安全教育の情報提
供を行うとともに、各種イベント等への参加を呼びかけ、交通安全意識の普及・

啓発を図ります。

3 交通安全意識の普及・啓発

(1) 交通安全運動の推進

春・秋の全国交通安全運動、交通安全のつどい、交通安全キャンペーン、自転車安全利用キャンペーンなどを通して、広く市民に交通安全意識の普及・啓発を行い、市民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しい交通マナーを実践できるよう交通安全意識の向上を図ります。

(2) 広報活動の充実

交通事故をなくすためには、市民一人ひとりが「交通安全」を自分自身の問題としてとらえ、交通ルールを守り、交通マナーを高め、実践していくことが大切です。市民に広く周知を図るため、広報こまえに掲載するほか、チラシ、パンフレット等の配布、ポスター、懸垂幕、横断幕、立看板、広報車による巡回広報の実施など、あらゆる広報媒体を通して効果的な広報活動を推進します。

(3) 飲酒運転の根絶

自動車運転者本人に対する啓発だけでなく、酒類を提供する飲食店や自動車の同乗者、運転者の家族などに「酒を飲んだ人には運転させない」という意識の啓発・広報活動を行います。

3. 道路交通秩序の維持

1 基本的な考え方

違法駐車や放置自転車は、車両や歩行者の通行の妨げになるばかりでなく、交通事故の原因となることや緊急車両の通行の妨げになることもあり、解決すべき重要な課題です。今後も広報・啓発活動を実施するなど、違法駐車防止・放置自転車防止対策の一層の強化を進める必要があります。また、飲酒運転、無免許運転等の交通事故に直結する悪質・危険性の高い交通違反の指導・取締り、暴走族対策などは交通事故防止のために欠かせません。

このような状況において、交通事故をなくし、道路交通の安全性や利便性を高めていくためには、道路交通秩序の確立が不可欠となります。

2 駐車違反防止の対策

(1) 駐車対策の推進

駅周辺や主要幹線道路と悪質・危険性や迷惑性の高い違法駐車を重点に行い、移動措置を含めた適切な取締りを推進し、駐車秩序の確立に努めます。

駅周辺等商業施設が集積する場所は、バスやタクシー等の車両の利用も多く、違法駐車により交通事故や交通渋滞を引き起こすことがあります。このため駅周辺等の違法駐車を無くすために、既存駐車場の利用促進を行うとともに、狛江駅周辺に関しては北口地下駐車場を活用していただくよう呼びかけや広報を図ります。また、商店街など地域ぐるみで、車両の放置をさせないための取り組みを進めるよう呼びかけを行っていきます。

(2) 広報・啓発活動の推進

警察署をはじめ、関係機関・団体等との連携し、パトロール等を実施するとともに、ポスター・チラシ等の作成・配布や広報こまめ等への掲載など、広報や啓発活動を積極的に進め、違法駐車防止を呼びかけます。

3 放置自転車防止の対策

(1) 駅前放置自転車クリーンキャンペーン

関係機関・団体の協力を得て、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を展

開するなど、自転車利用のルールの確立及び交通マナーの向上のための啓発を行い、自転車駐輪場の利用促進を図り、放置自転車の発生防止を図ります。

(2) 広報・啓発活動の推進

自転車指導員を配置するなど、声かけや注意喚起をするとともに、広報等により駐輪場の紹介するなど放置自転車の防止に努めます。

4 交通違反の指導・取締りの強化

(1) 重大交通事故に直結する交通違反の指導・取締り活動の推進

飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視など重大交通事故の直結かつ主要な原因となっている違反を重点として、指導・取締りを実施します。

(2) 二輪車対策の推進

二輪車の死亡・重傷事故が発生している路線を重点に、悪質・危険性の高い違反(速度超過、進路変更、割り込み等)の指導・取締りを実施します。

(3) 自転車安全利用の推進

自転車利用者による乗車中の交通事故が多発しているため、自転車の安全利用の促進を図るとともに、信号無視、一時不停止など悪質・危険な違反者に対しては、指導・取締りを実施します。

(4) シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導・取締り

これまでの指導・取締りの効果などもあり、運転席・助手席でのシートベルトの着用については、一定の成果が見られますが、後部座席でのシートベルト着用及びチャイルドシートの使用を怠っているケースが見受けられます。これら使用義務の徹底を図るため、指導・取締りを強化するとともに広報・啓発活動の充実を図ります。

(5) 暴走族の取締り

重大事故につながる恐れのある暴走族に対しては、暴走族追放に向けた広報・啓発活動を行うなど、暴走族の抑制を図ります。暴走行為が本格化する夏期を控える6月の1ヶ月間を暴走族追放期間として、暴走族の活動を未然に防

ぐとともに、二輪車による事故防止を図ります。

（６）整備不良車両等の取締り

整備不良車両や不正改造車両の走行は、道路交通秩序を乱すとともに、排出ガスによる大気汚染、騒音等により環境悪化の原因ともなっています。危険・迷惑な行為を防止するため、関係機関と連携し、指導・取締りを実施していきます。

4. 安全運転の確保

1 基本的な考え方

交通事故の着実な減少を図るためには、運転者の安全運転によるところが大きい。人命尊重の理念を基本に、交通ルールに則した忠実な運転の実践が大切です。

2 自動車の安全運転の確保

(1) 自動車安全運転講習会の実施

自動車の安全運転を推進するため、自動車安全運転講習会を実施するなど、安全運転意識の向上を図ります。また、高齢運転者の安全運転の取り組みとして、警視庁交通安全教育センターでの高齢者向けの自動車安全運転講習を周知するとともに、免許証の自主的返納に関連した「運転経歴証明書」制度の周知を図ります。

(2) 自動車安全運転管理の適正化

業務上で自動車運転を必要とする場合では、安全運転を確保するため、運転者を使用する事業所に対しては、事業所の自主的安全運転管理の充実を図っていく必要があります。安全運転管理者及び副安全運転管理者については、交通安全教育に必要な知識、技能等の講習を受講するように促し、その資質と管理技能の向上を図り、事業所における安全運転教育と安全運転管理の適正化を推進していきます。

3 自転車の安全利用の確保

(1) 自転車安全利用の促進

歩道上での歩行者妨害、スピードの出し過ぎ、無灯火、傘差し運転、携帯電話を使用しながらの運転等は交通事故に直結するため、自転車利用者の指導・取締りを強化していきます。また、自転車安全利用五則の周知の徹底により、自転車安全利用の向上に努めます。

（２）自転車グッドライダー制度

自転車は、身近で健康に良く、環境に優しい交通手段の一つとして見直されていますが、交通ルールを無視した危険な走行が社会的な問題となっています。自転車の安全利用のマナーアップを図るため、「自転車グッドライダー制度」を設け、自転車安全教室を受講または安全利用を宣言していただいた方に、ステッカーなどを交付します。広く市民に周知を図り、自転車事故の減少を目指していきます。

（３）自転車整備の推進

自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検・整備した自転車に貼付され、傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている「ＴＳマーク」の普及に努めます。

また、製品安全協会が消費生活用製品安全法に基づく安全基準に適合したものに付ける「ＳＧマーク」や、社団法人自転車協会が定めた自転車安全基準で生産物賠償責任保険（ＰＬ）保険に加入することが義務付けられている「ＢＡＡマーク」の普及に努めます。

5. 救助・救急体制の整備

1 基本的な考え方

交通事故の発生を防止するための取り組みを実施する一方で、交通事故等による負傷者に対し、適切な救急医療に対応できる緊急医療体制の充実に努める必要があります。交通事故に起因する負傷者の救命率の向上を図るため、救助・救急体制の充実や救急医療機関との連携、また、応急手当等の普及・啓発に努めます。

2 救助・救急体制の充実

救急医療機関への迅速な搬送のため、救急医療機関、消防署など関係機関の間の連携など、救急体制の充実に図ります。

また、負傷者の救命率を高めるため、自動体外式除細動器（AED）等の救急資器材を市の主要施設等に設置するなど、医療機関へ搬送する前の救急処置体制の充実に図ります。

自動体外式除細動器（AED）とは…

電極のついたパッドから心臓の状態を自動的に解析し、必要に応じて電気ショックを施して心臓の状態を正常に戻すことができる小型軽量の医療機器。

3 応急手当等の普及啓発の推進

交通事故現場等における負傷者の救命率を高めるためには、救急車が現場に到着するまでの間、現場に居合わせ、応急手当をする人の役割が極めて重要であることから、救命講習等の受講の促進を図り、応急手当等の普及・啓発を推進します。

4 救急車の適正利用の促進

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

6. 被害者の救済

1 基本的な考え方

万が一、交通事故に遭われた場合の被害者の救済制度として、交通災害共済制度の加入の促進を図ります。また、加害者となった場合の損害賠償等、経済的問題に対応すべく、民間による損害賠償保険への加入促進を図ります。

また、交通事故の処理は、当事者間での解決が原則ですが、手続の煩雑さ、法律知識の不足等により多くの時間と労力を必要とします。交通災害者の救済救護のため、法律的な交通事故相談ができる窓口を広く活用していただくために周知を図ります。

2 被害者救済制度の普及

(1) 交通災害共済制度の加入促進

交通事故による被害者の経済援助を目的として、東京都市町村民交通災害共済制度（ちょこっと共済）を実施しています。加入者数の増加を目指して、広報こまへの掲載やチラシの配布などPRに努め、加入の促進を図ります。

(2) 民間による損害賠償保険への加入促進

交通事故の加害者となってしまった場合の損害賠償は、経済的負担が重くなることも多いため、民間による損害賠償保険への加入の促進を図ります。

また、自転車においては損害賠償保険に加入していない場合も多いことから、自転車安全整備店が点検・整備した自転車に貼付され、傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている「TSマーク」制度等の周知・普及を図ります。

「東京都市町村民交通災害共済制度（ちょこっと共済）」とは…

交通災害にあった場合に適切な給付を目的とする共済制度であり、多摩地域39市町村で組織されています。共済制度加入期間中に交通災害を受けたときに見舞金を給付し、また会員が交通災害により死亡したときに遺児がある場合は交通遺児年金を給付します。

3 交通事故相談窓口

交通事故に遭われた方などに対して、事前予約制により無料で、弁護士による法律的な相談を行う窓口を定期的に開設しています。交通災害の救済救護の手段として広く市民に活用していただくために、周知を図ります。

7. 災害発生時における交通対策

1 基本的な考え方

大規模災害が発生した場合においては、道路の安全を確保するため、被害状況の把握に努め、すみやかに交通対策を講じていきます。また、情報提供を通して、混乱を最小限にとどめ、市民の安全の確保を図ります。

2 災害発生時における安全の確保

(1) 道路状況の確認と安全の確保

災害発生時は、道路、街路樹、電信柱、塀等の損壊や倒壊により道路の通行に妨げになる場合があります。市内の道路状況の確認と情報収集に努め、二次災害の発生を防止するため、除去等の対応により道路交通の安全確保を図ります。

(2) 緊急輸送道路の確保

災害発生時は、消火や救出活動、避難活動、物資輸送など、交通の確保が大きな課題となります。また、道路・橋梁等の損壊や車両の放置、ビル等の倒壊により道路が遮断された場合、関係機関とともに連絡・調整を行い、通行禁止及び迂回措置などにより物資輸送路の確保を図ります。

(3) 交通規制

災害発生時において、警察署及び道路管理者は、道路交通の安全を確保するとともに、住民の避難、緊急物資の輸送その他の措置が的確かつ迅速に実施されるよう、必要な交通規制を行います。なお、交通規制を行った場合は、直ちに通行禁止等に係る区域または道路の区間について、情報の共有に努め、市民や運転者への周知を図るなど、混乱の防止を図ります。

(4) 交通量増大の抑止等

災害発生時は、帰宅・買い物・出迎え・避難などが活発化し、市民が移動手段として自動車を利用したり、あるいは公共交通機関利用者が、自動車に転換するなど、交通量が増大します。また、車による移動をあきらめた放置車両の

発生等により、交通渋滞が発生し、大混乱を招く恐れがあります。災害発生時には、自動車の使用を自粛するよう地域住民に周知を図り、交通量の増大の抑止に努めます。

また、道路環境が混乱状況にある状況下においては、歩行による外出も控えるよう喚起するなど、市民の安全の確保を図ります。

（５）帰宅困難者への対策

公共交通機関の運行が不可能になると、災害発生の時間によっては、帰宅困難者が市内を通行することになります。多数の帰宅困難者の通行が予想される世田谷通りを中心に、休憩所への誘導や情報の提供など、必要に応じた支援を行います。

（６）公共交通機関の復旧状況等の把握

鉄道やバスなどの公共交通機関の復旧状況等の把握に努め、市民や帰宅困難者に対し、運行状況の適切な情報提供を行います。

（７）停電対策

市内に停電が発生した場合、道路照明や信号機が使用できなくなるなど、道路交通環境に重大な影響が出ます。警察官による誘導を行うとともに、交通安全協会などの協力を得て、停電中による交通事故防止を図ります。

３ 災害救援活動の支援体制

被災者の救援・救助のため、「東京消防庁消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー）」及び「警視庁機動救助隊（レスキュー１１０）」との連携を強化するとともに、大規模な救急事象の発生時には、行政機関と医療機関との連携を充実強化し、医療救護体制の確立を図ります。

【資料】

■ 狛江市交通対策調整会議設置規程	38
■ 狛江市交通対策調整会議委員名簿	39
■ 狛江市交通対策調整会議出席者（市職員）	39
■ 狛江市交通対策調整会議の議事内容	40
■ 市民説明会・パブリックコメントの結果	40

■ 狛江市交通対策調整会議設置規程

(設置)

第1条 狛江市内の交通道德の高揚と交通安全思想の普及徹底及び道路環境の整備改善等を推進し、交通事故防止を図るため、狛江市交通対策調整会議（以下「会議」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 狛江市内の交通事故防止等の総合計画に関すること。
- (2) その他交通事故防止等の施策に関すること。

(組織)

第3条 会議は、委員8人以内で組織する。

2 前項の委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- | | |
|------------------------------------|----|
| (1) 学識経験者 | 1人 |
| (2) 狛江市立小中学校校長会が推せんする者 | 1人 |
| (3) 狛江市立小中学校PTA連合会が会長のうちから推せんする者 | 1人 |
| (4) 狛江市私立幼稚園協会が園長のうちから推せんする者 | 1人 |
| (5) 調布交通安全協会狛江連合支部が支部役員のうちから推せんする者 | 1人 |
| (6) 東京都北多摩南部建設事務所長が推せんする職員 | 1人 |
| (7) 警視庁調布警察署長が推せんする職員 | 1人 |
| (8) 公募による市民委員 | 1人 |

(委員長および副委員長)

第4条 会議に委員長および副委員長を置き、委員の互選によって定める。

2 委員長は、会務を総理し、会議の議長となる。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、その職務を代理する。

(任期)

第5条 委員の任期は、3年とする。ただし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(招集および会議)

第6条 会議は、委員長が招集する。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(意見の聴取)

第7条 委員長は、協議会の運営上必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、その意見を聴き、又は委員以外の者から資料の提出を求めることができる。

(庶務)

第8条 会議の庶務は、総務部安心安全課において処理する。

(委任)

第9条 この規程の施行に関し、必要な事項は、市長が別に定める。

■ 狛江市交通対策調整会議委員名簿

選出区分	氏 名	備 考
学識経験者	若林 勝司	委員長
狛江市立小中学校PTA連合会	栗山 剛	副委員長
狛江市立小中学校校長会	山田 裕	
狛江市私立幼稚園協会	豊島 秀臣	
調布交通安全協会狛江連合支部	富永 豊	
東京都北多摩南部建設事務所	野崎 元	
警視庁調布警察署	河合 正行	
公募市民委員	富永 悦子	

■ 狛江市交通対策調整会議出席者（市職員）

所 属	氏 名	備 考
狛江市総務部安心安全課	三角 光正	事務局
狛江市総務部安心安全課	平林 哲郎	事務局
狛江市総務部安心安全課	田代 興大	事務局
狛江市建設環境部環境管理課	齋藤 亮一	オブザーバー
狛江市建設環境部都市整備課	紺矢 繁雄	オブザーバー

■狛江市交通対策調整会議の議事内容

回数	日時	議事内容
1回	平成23年2月21日（月） 午後3時～午後4時	委員委嘱状の交付 会長・副会長の選任 狛江市交通安全計画（案）の作成の依頼
2回	平成23年5月18日（水） 午後3時～午後4時	国や都の交通安全計画の策定の動向について 全国交通事故発生件数等の推移について 東京都交通安全計画の策定の状況 狛江市交通安全計画の方向性（案）
3回	平成23年7月20日（水） 午後3時～午後4時15分	市内の交通事故死傷者数の推移について 重点施策・分野別施策について
4回	平成23年9月27日（火） 午後3時～午後4時	狛江市交通安全計画（案）について
5回	平成23年10月24日（月） 午後3時～午後4時	狛江市交通安全計画（案）について パブリックコメント・市民説明会の確認
6回	平成24年1月31日（火） 午後3時～午後4時	パブリックコメント・市民説明会の報告 狛江市交通安全計画（案）について

■市民説明会・パブリックコメントの結果

市民説明会について

【日 時】平成23年11月27日（日）午前10時から

【場 所】狛江市役所小田急高架下分室103・104会議室

【参加者】なし

パブリックコメントについて

【募集方法】広報こまえ12月1日号及び狛江市ホームページ

【実施期間】平成23年12月5日（月）～25日（日）

【ご意見者】2名

狛江市交通安全計画

発行年月	平成 24 年 2 月
発 行 者	東京都狛江市 〒201-8585 東京都狛江市和泉本町一丁目 1 番 5 号 03-3430-1111
編 集	狛江市総務部安心安全課
刊行物番号	H23-24
印 刷 者	庁内印刷
頒布価格	60 円