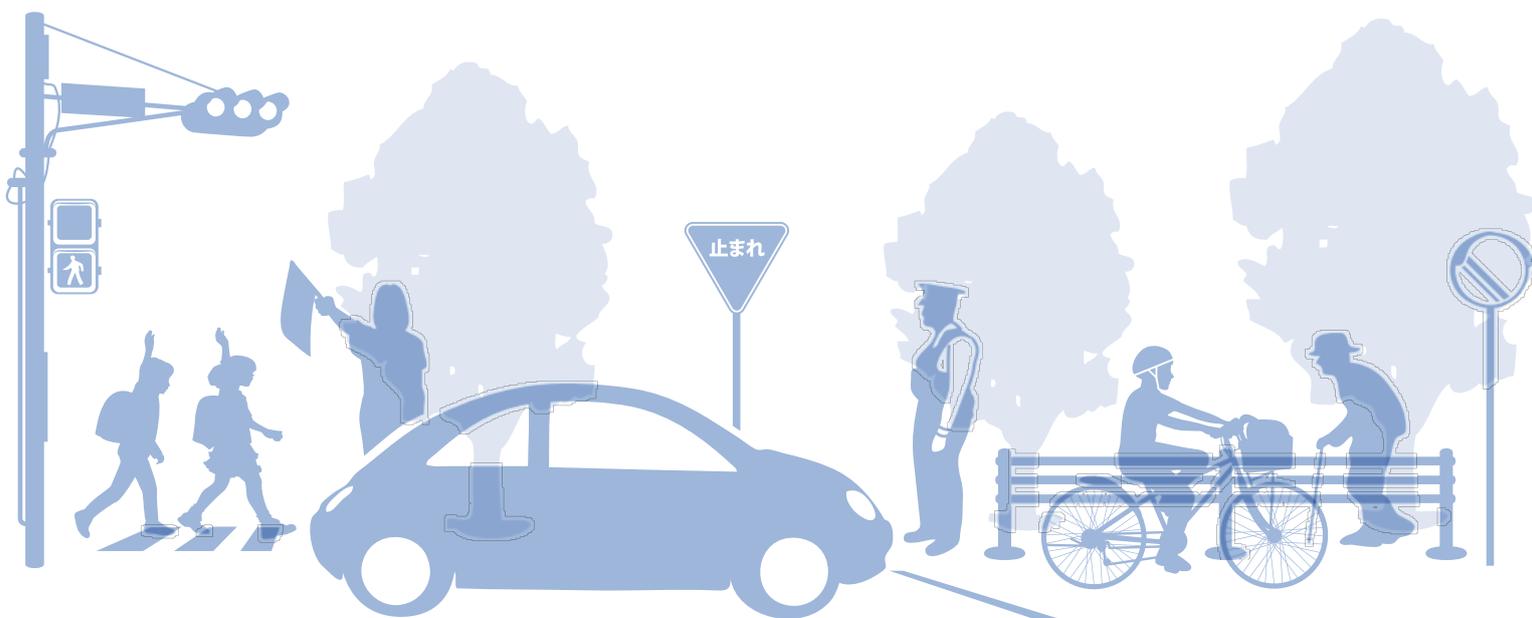


# 第11次武蔵野市交通安全計画



令和3年9月  
武蔵野市交通安全対策会議



## [目次]

### 第1部 総論

第1章 計画の考え方.....	5
1-1 計画策定の趣旨.....	5
1-2 計画の基本理念.....	5
1-3 計画の位置づけ.....	6
1-4 計画の期間.....	6
第2章 交通事故等の現状と課題.....	7
2-1 人口動向.....	7
2-2 市内の交通情勢等の変化.....	8
2-3 市民の外出行動.....	10
2-4 市内の交通事故の状況.....	13
2-5 市内の交通事故等の状況（高齢者、子ども、自転車関連）.....	20
第3章 計画の目標.....	28
3-1 第10次武蔵野市交通安全計画の目標と成果.....	28
3-2 第11次武蔵野市交通安全計画の目標.....	29
第4章 重視すべき視点.....	30
4-1 高齢者の交通安全の確保.....	30
4-2 子どもの交通安全の確保.....	32
4-3 自転車の安全利用の推進.....	34
4-4 新たな手法や技術を活用した交通安全対策の推進.....	36

### 第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通環境の整備.....	39
1-1 安全安心な生活道路の構築.....	40
1-2 幹線道路等における交通安全対策の推進.....	41
1-3 交通安全施設等整備事業の推進.....	42
1-4 交通規制の実施.....	45
1-5 自転車利用環境の総合的整備.....	45
1-6 渋滞対策.....	46
1-7 公共交通機関利用の促進.....	47
1-8 その他の道路交通環境の整備.....	48
第2章 交通安全意識の啓発.....	50
2-1 段階的・体系的な交通安全教育の推進.....	51
2-2 地域における交通安全組織の高揚.....	54
2-3 交通安全に関する広報・啓発活動の充実.....	55
第3章 道路交通秩序の維持.....	58
3-1 指導取締りの強化.....	59
3-2 駐車秩序の確立.....	60
第4章 安全運転と車両の安全性確保.....	62
4-1 安全運転の確保.....	63

4-2 車両の安全性の確保 .....	65
第5章 救助・救急体制の整備.....	66
5-1 救助・救急体制の充実.....	67
5-2 救急医療体制の整備 .....	68
第6章 被害者の支援.....	69
6-1 交通事故相談業務の充実.....	70
6-2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度.....	70
6-3 被害者支援制度の充実.....	70
6-4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進.....	71
第7章 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保.....	72
7-1 災害に強い交通施設等の整備 .....	73
7-2 災害時の交通安全確保.....	73
第8章 踏切の交通安全 .....	76
8-1 その他踏切道の安全を図るための措置.....	77
第3部 計画の推進	
第1章 交通安全対策を推進するための体制・役割分担.....	81
1-1 行政機関.....	81
1-2 事業者・交通安全関係団体・ボランティア等 .....	81
1-3 市民.....	81
第2章 継続的な改善・進捗管理.....	82
附 属 資 料	
1 武蔵野市交通安全対策会議委員・幹事名簿.....	85
2 交通安全対策基本法（抜粋）（昭和四十五年法律第百十号） .....	86
3 武蔵野市交通安全対策会議条例（昭和45年3月武蔵野市条例第8号） .....	88
4 武蔵野市交通安全対策会議運営規則（昭和46年4月武蔵野市規則第12号） .....	89
5 講じようとする施策一覧表.....	90

# 第1部 総論



## 第1章 計画の考え方

### 1-1 計画策定の趣旨

武蔵野市交通安全対策会議は、これまで5年ごと10次にわたり、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の規定により作成される、東京都（東京都交通安全対策会議）の「東京都交通安全計画」に基づき、武蔵野市の地域の実情に即した「武蔵野市交通安全計画」を策定して武蔵野市、武蔵野警察署、関係機関・団体等が連携し、各種施策を実施してきました。

第10次武蔵野市交通安全計画（以下、文中において「第10次計画」という。）の計画期間（平成28年度～令和2年度）において、令和2年の交通事故総件数は206件（平成27年比44.3%減）と減少し、自転車関与交通事故件数も107件（平成27年比41.2%減）と減少しましたが、交通事故は依然として市民の安全・安心を脅かしています。第10次計画の計画期間が令和3年3月に終了し、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式や交通行動の変化等に注視し、必要な対策に臨機に着手するとともに、武蔵野市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施を推進するため、「第11次武蔵野市交通安全計画」（以下、文中において「本計画」という。）を策定します。

### 1-2 計画の基本理念

武蔵野市交通安全計画は、これまで10次にわたる期間において、各主体（行政機関、事業者・交通安全関係団体・ボランティア等及び市民）の取組みを推進させることで、平成30年から令和2年まで交通事故死者数はゼロが続き、交通事故総件数も毎年減少している等、一定の成果を上げています。

一方、依然として新たに交通事故被害者等となる方がいることや、高齢化の進展への適切な対応とともに子ども・子育てを支援する社会の実現が求められる中、時代のニーズに応える交通安全の取組みが一層必要となります。

これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、第10次計画に引き続き、究極的には交通事故のない社会の実現を目指します。また、悲惨な交通事故をなくすためには、交通手段に関わらず、武蔵野市内を移動する全ての人が、思いやりとゆすり合い・感謝の気持ちを持ち、交通ルールを遵守することが大切です。

#### ■交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指します。

#### ■人優先の交通安全

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を、いっそう確保する必要があります。

また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められています。このような「人優先」の交通安全を基本とし、あらゆる施策を推進します。

■高齢化が進進しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者や高齢者の自転車利用による交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題です。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。高齢になっても安全に移動することができる社会の構築を目指します。

### 1-3 計画の位置づけ

本計画は、武蔵野市の区域における陸上交通（道路交通等）の安全に関する施策の大綱であり、東京都の「東京都交通安全計画」に基づき策定するものです。

また、武蔵野市の上位・関連計画（第六期長期計画・都市計画マスタープラン等）との整合を図っています。

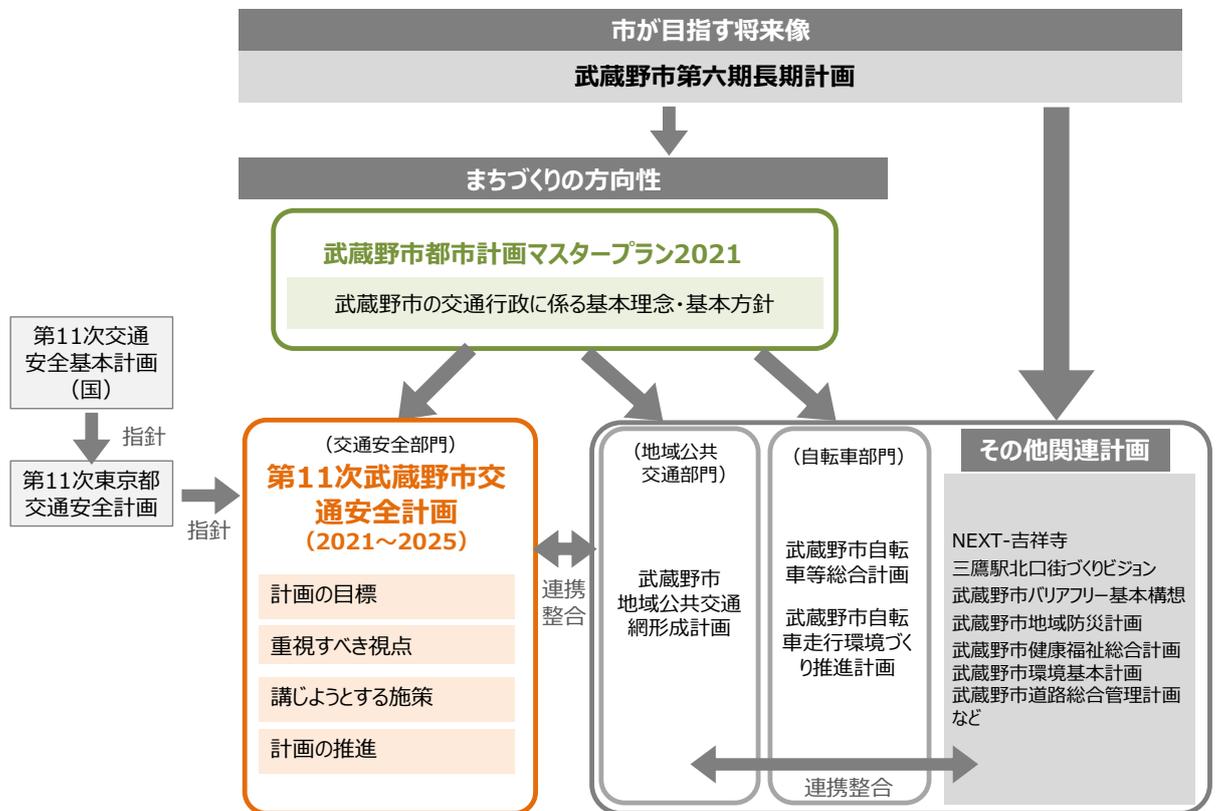


図 1-3 計画の位置づけ

### 1-4 計画の期間

計画期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

## 第2章 交通事故等の現状と課題

### 2-1 人口動向

#### (1) 人口の推移（平成27年・令和2年。各年1月1日時点）

- ・武蔵野市（以下、文中において「本市」という。）の総人口（日本人人口）は増加傾向にあり、平成27年から令和2年までの5年間で3,855人増加しており、令和2年は143,507人となっています。
- ・令和2年における高齢者数（65歳以上）は32,426人、高齢化率は22.6%となっています。

#### (2) 人口の将来展望（令和30年まで。各年1月1日時点）

- ・平成30年に本市で実施した人口推計（日本人人口）では、令和30年には157,341人になると推計しています。
- ・高齢者数（65歳以上）も増加傾向が続き、平成27年に21.8%であった高齢化率は、令和30年には31.8%になると推計しています。

表 2-1-（2） 武蔵野市の人口及び将来推計人口の推移（日本人人口）

	H27 (2015)	R2 (2020)	R7 (2025)	R12 (2030)	R17 (2035)	R22 (2040)	R27 (2045)	R30 (2048)
人口	139,652	143,507	148,272	150,941	152,899	154,766	156,573	157,341
高齢者数	30,511	32,426	33,873	36,424	40,032	44,463	48,282	49,989
高齢化率	21.8%	22.6%	22.8%	24.1%	26.2%	28.7%	30.8%	31.8%



図 2-1-（2） 武蔵野市の人口及び将来推計人口の推移（日本人人口）

資料：武蔵野市第六期長期計画・武蔵野市資料

## 2-2 市内の交通情勢等の変化

### (1) 道路総延長（平成27年度～令和2年度。各年度4月1日時点）

- ・武蔵野市内（以下「市内」という。）の道路総延長は、平成27年の約262kmから約1.5%増加し、令和2年は約266kmとなっています。

表 2-2-(1) 市内の管理者別道路延長の推移（単位 m）

	H27	H28	H29	H30	R1	R2
都道	21,301	21,299	21,295	21,299	21,185	21,185
市道	125,161	125,328	126,361	127,756	127,756	128,002
認定外道路	17,903	18,052	18,052	19,065	19,065	19,443
私道	97,976	99,327	99,322	98,684	98,684	97,637
<b>計</b>	<b>262,341</b>	<b>264,006</b>	<b>265,030</b>	<b>266,804</b>	<b>266,690</b>	<b>266,267</b>

資料：武蔵野市「市勢統計」・武蔵野市資料

### (2) 市道・私道幅員別道路延長（令和2年4月1日時点）

- ・市内の市道・私道幅員別道路延長は、令和2年には、道路幅員が9.0m以上で約24.5km（10.0%）、5.5m以上9.0m未満で約38.5km（15.7%）、4.0m以上5.5m未満で約91.5km（37.3%）、4.0m未満で約90.6km（37.0%）となっています。
- ・市内の道路は、幅員5.5m未満の道路が約182.1km（74.3%）を占めています。
- ・4.0m未満の道路のうち私道が約59.1km（65.2%）、4.0m以上5.5m未満の道路のうち市道が約52.2km（57.1%）と最も長くなっています。

表 2-2-(2) 市道・私道幅員別道路延長（単位 m）（令和2年）

（ ）：合計を100%とした時の構成比（%）

	9.0m以上	5.5m以上 9.0m未満	4.0m以上 5.5m未満	4.0m未満	計
市道	21,966	30,712	52,191	23,133	128,002
認定外道路	538	968	9,573	8,364	19,443
私道	1,986	6,807	29,709	59,135	97,637
<b>計</b>	<b>24,490</b> <b>(10.0)</b>	<b>38,487</b> <b>(15.7)</b>	<b>91,473</b> <b>(37.3)</b>	<b>90,632</b> <b>(37.0)</b>	<b>245,082</b> <b>(100.0)</b>

資料：武蔵野市資料

(3) 運転免許保有者数の推移（武蔵野市）（平成27年～令和元年。各年12月末時点）

- 市内の運転免許保有者数は、平成27年の85,817人から約2.6%増加し、令和元年には88,052人となっています。

表 2-2-（3） 市内の運転免許保有者数の推移（単位 人）

	H27	H28	H29	H30	R1
武蔵野市	85,817	86,307	86,748	87,861	88,052

資料：警視庁交通年鑑

(4) 自動車等保有台数の推移（平成27年度～令和元年度。各年度3月31日時点）

- 市内の自動車等総保有台数は、平成27年度の38,376台から約3.0%減少し、令和元年度には37,210台となっています。原動機付自転車の減少が最も多く616台（約15.7%）、次いで乗用車453台（約1.8%）の減少となっています。

表 2-2-（4） 市内の自動車等保有台数の推移（単位 台）

	H27	H28	H29	H30	R1
乗用車	25,005	24,991	24,914	24,734	24,552
貨物車	1,530	1,516	1,535	1,484	1,464
乗合自動車	346	350	349	352	360
特種（殊）車	543	551	544	554	561
軽自動車	5,806	5,895	5,859	5,840	5,838
自動二輪車	1,223	1,214	1,211	1,151	1,128
原動機付自転車	3,923	3,764	3,596	3,443	3,307
<b>総数</b>	<b>38,376</b>	<b>38,281</b>	<b>38,008</b>	<b>37,558</b>	<b>37,210</b>

## 【定義】

乗用車：主に人の移動のために利用される定員10人以下の自動車。

貨物車：主に貨物を輸送する自動車。

乗合自動車：乗車定員11人以上の自動車で貨物自動車等及び特種用途自動車等以外のもの。

特種（殊）車：特種な用途に応じた設備を有する自動車であって、車体の形状として、キャンピング車、救急車等78の車体形状がある。

軽自動車：排気量660cc以下、長さ3.4m以下幅1.48m以下、高さ2.0m以下の三輪及び四輪自動車。

自動二輪車：原動機を備えた二輪車で、総排気量が50ccを超えるもの。

原動機付自転車：排気量50cc以下のエンジン、又は定格出力0.60kw以下のモーターを備える車両。

資料：統計でみる武蔵野市・武蔵野市資料

## 2-3 市民の外出行動

### (1) 市民の外出率及びトリップ数（平成30年）

- 武蔵野市民の外出率は81.1%、1日1人当たりトリップ数は2.15となっており、隣接自治体や東京都と比較して高い傾向にあります。
- 特に、後期高齢者（75歳以上）の外出率及び1日1人当たりトリップ数は、隣接自治体や東京都と比較すると最も高くなっています。
- 年齢別では5～14歳の外出率及び1日1人当たりトリップ数が最も多くなっています。

表 2-3-（1）-1 年齢別外出率（平成30年）

	武蔵野市	三鷹市	西東京市	小金井市	杉並区	練馬区	東京都
5～14歳	97.3%	98.8%	92.0%	97.0%	97.4%	97.3%	95.9%
15～24歳	83.3%	83.4%	84.5%	84.8%	89.3%	84.7%	83.8%
25～34歳	86.4%	84.1%	76.0%	79.1%	86.1%	82.2%	83.0%
35～44歳	85.8%	88.7%	82.3%	85.0%	87.2%	80.0%	83.6%
45～54歳	85.4%	82.7%	83.0%	87.4%	85.4%	81.4%	83.2%
55～64歳	81.6%	76.9%	77.4%	83.2%	82.8%	82.3%	79.1%
65～74歳	71.1%	72.9%	73.2%	70.0%	71.2%	74.2%	68.9%
75歳以上	58.6%	52.2%	56.0%	58.5%	57.8%	55.1%	52.9%
合計	81.1%	80.0%	77.6%	80.6%	81.7%	78.9%	78.4%

表 2-3-（1）-2 年齢別原単位（平成30年）

	武蔵野市	三鷹市	西東京市	小金井市	杉並区	練馬区	東京都
5～14歳	2.49	2.74	2.31	2.50	2.53	2.39	2.44
15～24歳	1.93	1.96	1.94	2.09	2.12	2.00	1.96
25～34歳	2.28	2.28	2.03	2.23	2.25	2.08	2.17
35～44歳	2.43	2.44	2.14	2.60	2.45	2.22	2.31
45～54歳	2.15	2.17	2.23	2.34	2.36	2.20	2.25
55～64歳	2.15	2.04	2.05	2.10	2.29	2.26	2.11
65～74歳	2.06	2.07	1.99	1.88	2.05	2.03	1.93
75歳以上	1.65	1.43	1.40	1.55	1.56	1.51	1.42
合計	2.15	2.14	2.01	2.18	2.20	2.08	2.08

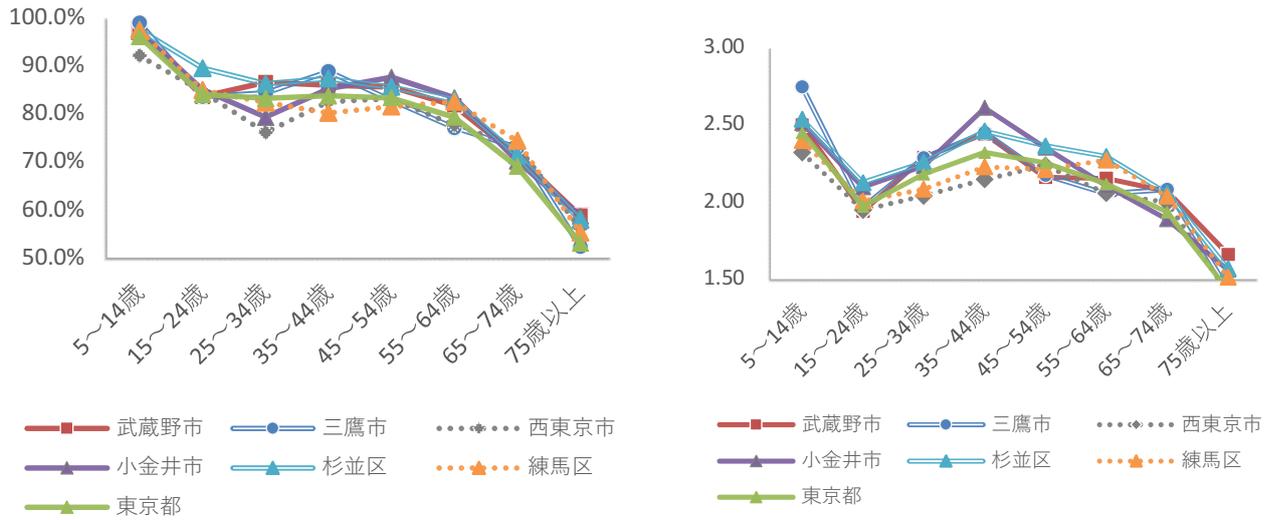


図 2-3- (1) -1 年齢別外出率の市町村別の内訳 (平成 30 年)

図 2-3- (1) -2 年齢別原単位の市町村別の内訳 (平成 30 年)

※トリップ数：ある目的による出発地から目的地までの移動の回数。

※外出率：人口に占める外出口の割合。

※原単位：1日の1人当たりのトリップ数。

資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果

(2) 市民の交通手段分担率 (昭和 63 年・平成 10 年・平成 20 年・平成 30 年)

- ・昭和 63 年から平成 30 年にかけて、鉄道、バス及び徒歩の割合が増加し、自動車、二輪車及び自転車の割合が減少しています。
- ・隣接自治体と比較して、鉄道及びバスの割合が高く、自動車、二輪車及び自転車の割合が低い傾向があります。

表 2-3- (2) -1 市民の交通手段分担率の推移

	S63	H10	H20	H30
鉄道	33.3%	33.2%	37.0%	39.2%
バス	5.6%	5.8%	6.2%	6.8%
自動車	15.1%	13.6%	9.1%	7.0%
二輪車	1.9%	1.6%	1.5%	0.7%
自転車	19.7%	21.7%	20.6%	19.2%
徒歩	24.4%	24.0%	24.2%	26.3%
その他・不明	0.0%	0.0%	1.4%	0.8%

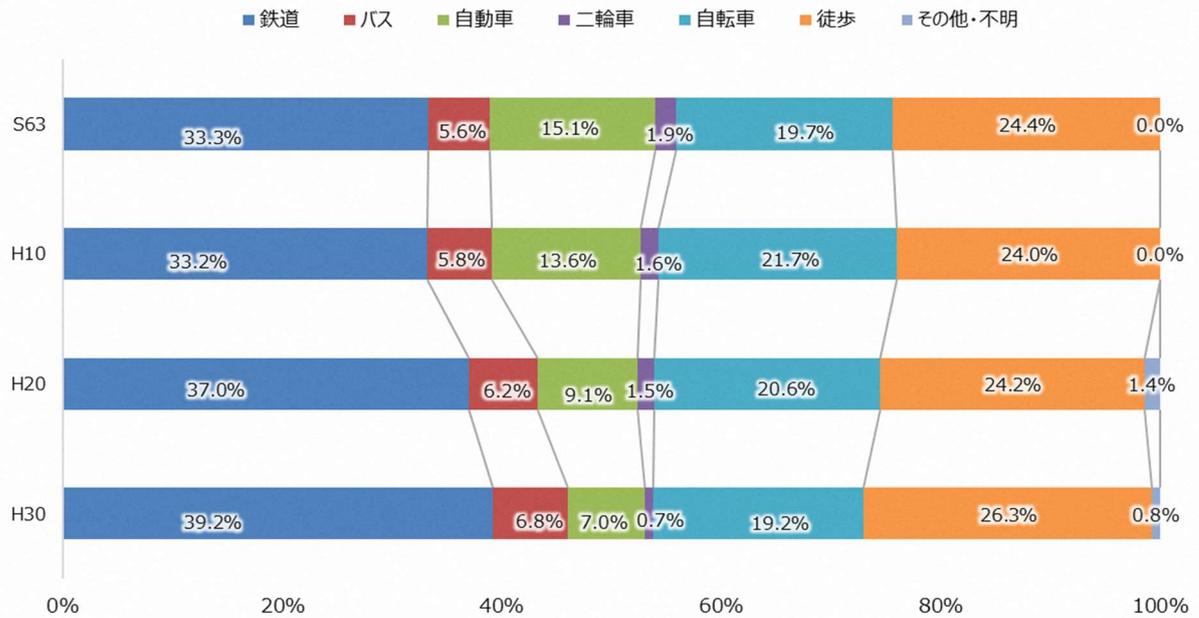


図 2-3- (2) 市民の交通手段分担率の推移  
資料：第3次市民交通計画(S63/H10)・東京都市圏パーソントリップ調査結果(H20/H30)

表 2-3- (2) -2 市民の交通手段分担率の推移：隣接自治体との比較

	武蔵野市				三鷹市				西東京市				小金井市				杉並区				練馬区			
	S63	H10	H20	H30																				
鉄道	33.3	33.2	37.0	39.2	23.7	24.4	28.0	29.8	23.8	23.8	25.9	32.7	27.2	28.1	32.5	36.7	33.1	34.0	37.4	42.0	24.5	25.3	28.9	34.3
バス	5.6	5.8	6.2	6.8	5.3	4.8	5.3	7.0	3.1	2.8	3.5	4.4	3.1	2.6	3.2	3.4	3.5	3.0	3.6	3.7	2.2	2.1	2.6	2.9
自動車	15.1	13.6	9.1	7.0	20.3	21.7	15.7	12.9	18.7	20.1	14.6	12.4	16.3	17.6	15.0	9.3	13.8	13.6	9.4	6.9	19.7	19.1	13.6	11.1
二輪車	1.9	1.6	1.5	0.7	2.7	1.8	1.9	1.2	2.2	2.1	1.5	1.0	2.5	2.3	1.7	1.3	2.1	2.1	1.7	1.0	2.6	2.1	1.9	1.3
自転車	19.7	21.7	20.6	19.2	20.5	23.1	25.3	22.4	25.3	26.5	26.8	19.9	23.8	23.8	23.3	21.2	18.3	20.5	20.9	18.3	22.2	24.1	24.5	22.8
徒歩	24.4	24.0	24.2	26.3	27.4	24.2	21.5	25.7	26.9	24.7	26.2	28.9	27.2	25.6	22.2	26.6	29.1	26.9	25.1	27.1	28.9	27.3	25.7	26.3
その他・不明	/	/	1.4	0.8	/	/	2.3	0.9	/	/	1.4	0.7	/	/	2.2	1.5	/	/	1.9	1.0	/	/	2.8	1.1

資料：第3次市民交通計画(S63/H10)・東京都市圏パーソントリップ調査結果(H20/H30)

## 2-4 市内の交通事故の状況

### (1) 交通事故発生件数の推移（平成27年～令和2年）

- 市内の交通事故件数は減少傾向となっており、令和2年の発生件数は平成27年比で約55.7%に減少しています。
- 交通事故件数の減少率は、東京都や国と比較して高くなっています。

表 2-4- (1) 交通事故発生件数の推移

上段：発生件数（件）

下段：H27を100%とした時の構成比（%）

	H27	H28	H29	H30	R1	R2
武蔵野市	370 (100)	341 (92.2)	344 (93.0)	267 (72.2)	224 (60.5)	206 (55.7)
東京都	34,274 (100)	32,412 (94.6)	32,763 (95.6)	32,590 (95.1)	30,467 (88.9)	25,642 (74.8)
国	536,899 (100)	499,201 (93.0)	472,165 (87.9)	430,601 (80.2)	381,237 (71.0)	309,000 (57.6)

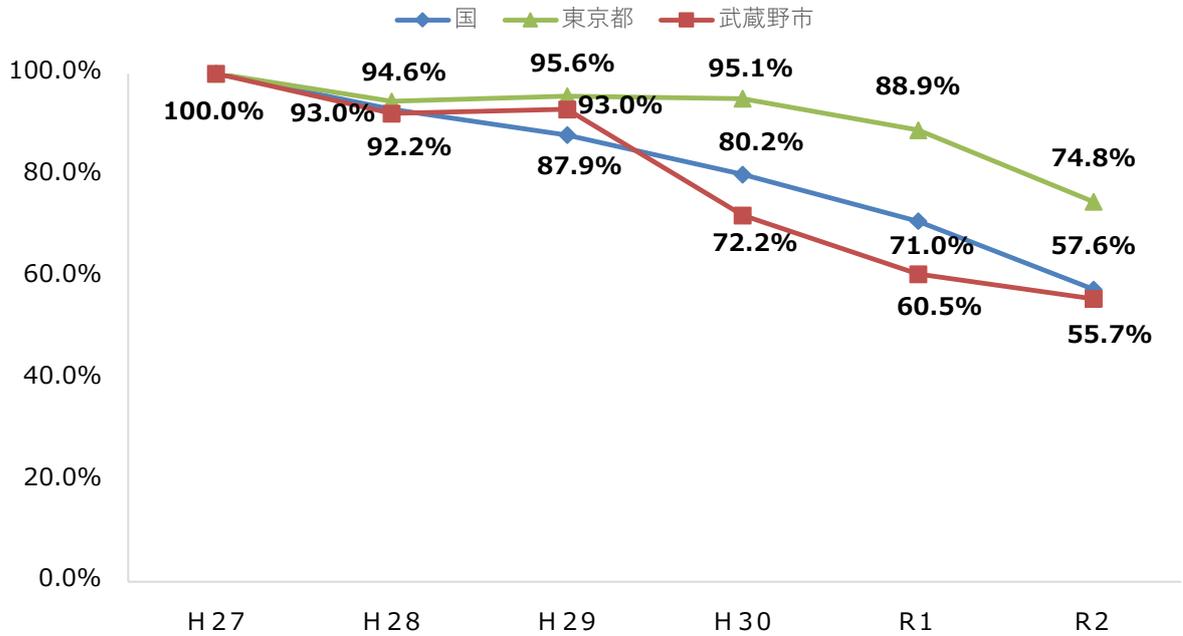


図 2-4- (1) 交通事故発生件数の推移（国・東京都の推移・傾向との比較）

資料：警視庁交通事故統計・警察庁交通事故統計

(2) 交通事故死傷者数の推移（平成27年～令和2年）

- 市内の交通事故死傷者数は概ね減少傾向で推移しており、令和2年の発生件数は平成27年比で約58.6%に減少しています。
- 交通事故死傷者数内訳の推移を見ると、死亡者数は概ね横ばいで推移し、平成30年から令和2年まで交通死亡事故は未発生となっています。
- また、重傷者数は、平成29年から令和2年までは増加傾向となっています。

表 2-4- (2) -1 交通事故死傷者数の推移

上段：死傷者数（人）  
下段：H27を100%とした時の構成比（%）

	H27	H28	H29	H30	R1	R2
武蔵野市	406 (100)	373 (91.9)	396 (97.5)	310 (76.4)	249 (61.3)	238 (58.6)
東京都	40,092 (100)	37,987 (94.7)	38,158 (95.2)	37,586 (93.7)	34,910 (87.1)	29,043 (72.4)
国	670,140 (100)	622,757 (92.9)	584,544 (87.2)	529,378 (79.0)	464,990 (69.4)	371,440 (55.4)

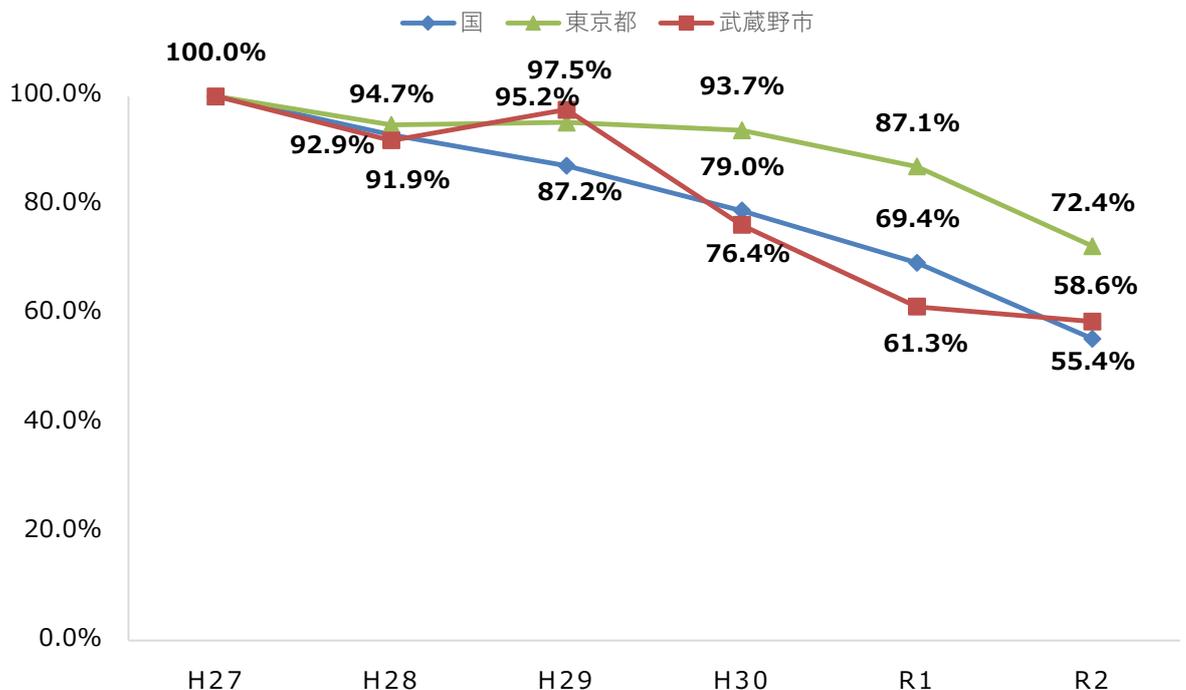


図 2-4- (2) 交通事故死傷者数の推移（国・東京都の推移・傾向との比較）

資料：警視庁交通事故統計・警察庁交通事故統計

表 2-4- (2) -2 市内交通事故死傷者数内訳の推移

	H27	H28	H29	H30	R1	R2
死亡者（人）	2	3	1	—	—	—
重傷者（人）	4	1	5	9	8	11
軽傷者（人）	400	369	390	301	241	227
合計（人）	406	373	396	310	249	238

資料：武蔵野市「市勢統計」・警視庁交通事故統計

(3) 状態別交通事故発生件数等（平成27年～令和2年）

- ・状態別交通事故発生件数を見ると、令和2年は自動車類が約48.6%と最も多く、次いで自転車が約32.2%、歩行者が約11.2%となっています。
- ・状態別交通事故発生件数推移を見ると、平成27年から令和2年まで、全ての状態で概ね減少傾向となっており、特に自動二輪車は減少率が約64.3%となっています。

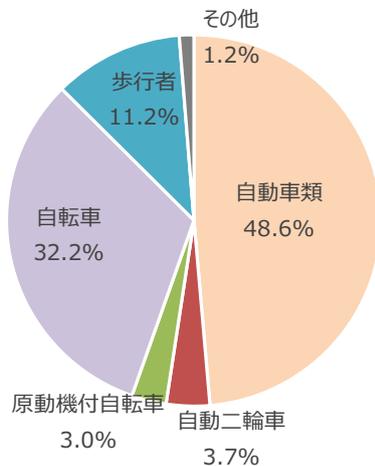


図 2-4-(3)-1 状態別交通事故発生件数（第1当事者・第2当事者計）の割合（令和2年）

表 2-4-(3) 状態別交通事故発生件数（第1当事者・第2当事者計）の推移

	H27	H28	H29	H30	R1	R2
自動車類	365	340	370	302	237	195
自動二輪車	42	44	33	26	18	15
原動機付自転車	27	19	25	12	10	12
自転車	204	187	161	134	125	129
歩行者	78	71	83	49	48	45
その他	5	3	7	6	3	5

【車両の定義】

自動車類：道路交通法施行規則第2条で定める乗用車・貨物車。

自動二輪車：原動機を備えた二輪車で、総排気量が50ccを超えるもの。

原動機付自転車：排気量50cc以下のエンジン、又は定格出力0.60kw以下のモーターを備える車両。

【用語の意味】

第1当事者：交通事故に関連した者のうち、過失が重い者（過失が同程度の場合は被害の軽い者）。

第2当事者：交通事故に関連した者のうち、過失がない者か過失がより軽い者（過失が同程度の場合は被害がより重い者）。

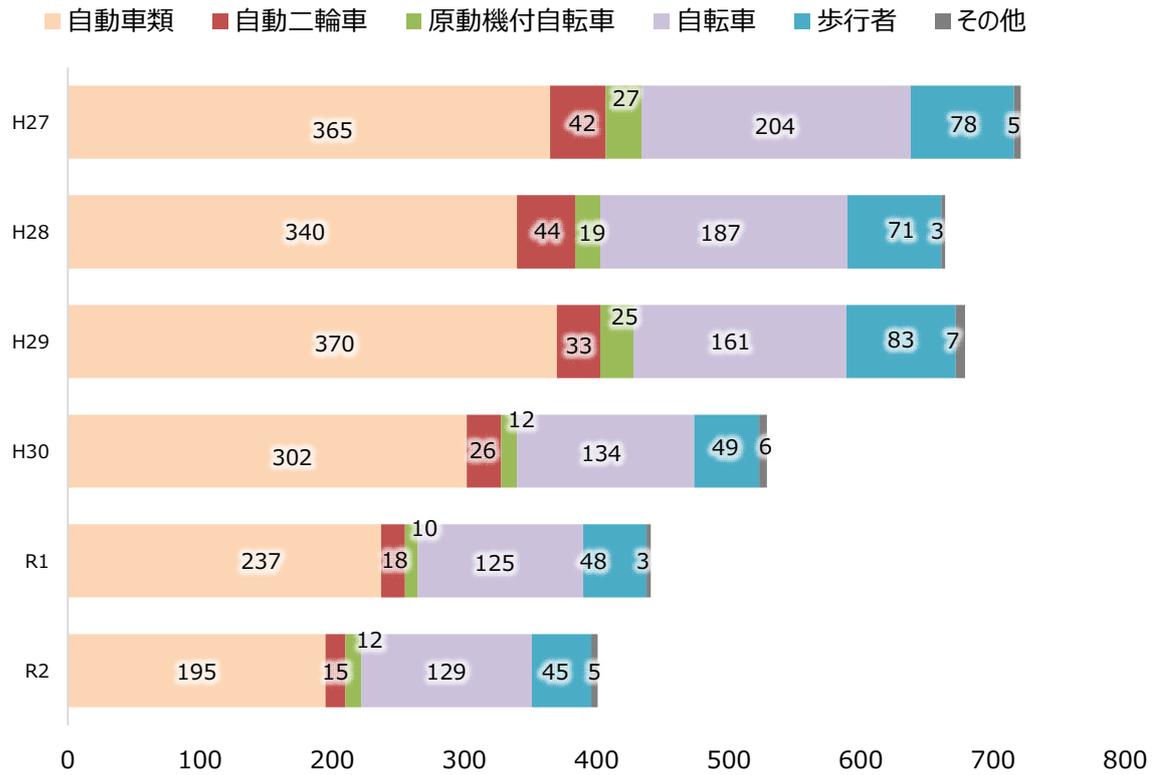


図 2-4- (3) -2 状態別交通事故発生件数（第1当事者・第2当事者計）の推移  
 資料：警視庁交通事故統計・交通事故総合分析センター（ITARDA）資料

(4) 交通事故原因別発生件数の推移（平成27年～令和2年）

- 平成27年から令和2年まで、「安全不確認」が最も大きな割合を占めています。
- また、「前方不注意」の割合が増加傾向にあります。

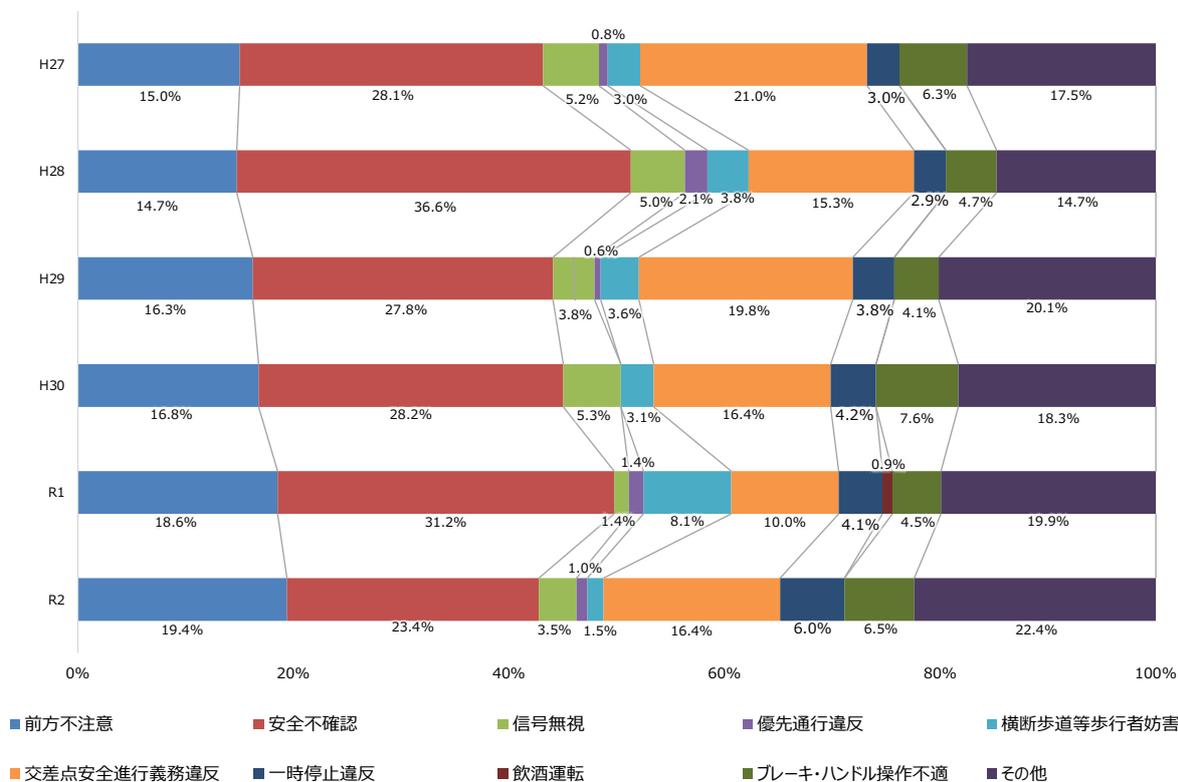


図 2-4- (4) 交通事故原因別発生件数の推移

注：事故件数は、第1当事者のみでカウント。

【事故原因の定義】

(1) 発見の遅れ

- 前方不注意：車両等の運転者が、内在的（考え事等）、外在的（脇見等）な原因によって前方への注意を怠った場合に適用される交通違反。
- 安全不確認：車両等の運転者が、前方・左右、後方に対する安全の確認を怠った場合に適用される交通違反。

(2) 判断の誤り等

- 信号無視：道路を通行する歩行者又は車両等が、信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等に従わなかった場合に適用される交通違反。
- 優先通行違反：信号機がない交差点における、優先道路の車両の進行妨害を行った場合に適用される交通違反。
- 横断歩道等歩行者妨害：横断歩道等を横断している、または横断しようとする歩行者がいた際に、車両等が一時停止しなかった場合に適用される交通違反。
- 交差点安全進行義務違反：交差点を通行するときに、ほかの車両や歩行者に注意を払わずに走行した場合に適用される交通違反。
- 一時停止違反：一時停止が求められる道路標識や標示等がある場所で、一時停止をせず（タイヤの回転を止めず）走行をすると適用される交通違反。
- 飲酒運転：アルコール成分を含む飲料を飲んだ後、身体がその影響下にある状態で自動車等を運転した場合に適用される交通違反。

(3) 操作上の誤り等

- ブレーキ・ハンドル操作不適：車両等の運転者が、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作しなかった場合に適用される交通違反。

資料：武蔵野市「市勢統計」・警視庁交通事故統計

(5) 年齢別交通事故件数の推移（平成27年～令和2年）

- ・令和元年を除き、40歳代の交通事故件数が最も多くなっています。
- ・平成27年から令和2年までの推移を見ると、25-29歳、30歳代、40歳代、50歳代及び高齢者は概ね減少傾向を示していますが、子ども、若年層及び60-64歳は令和2年に増加しています。

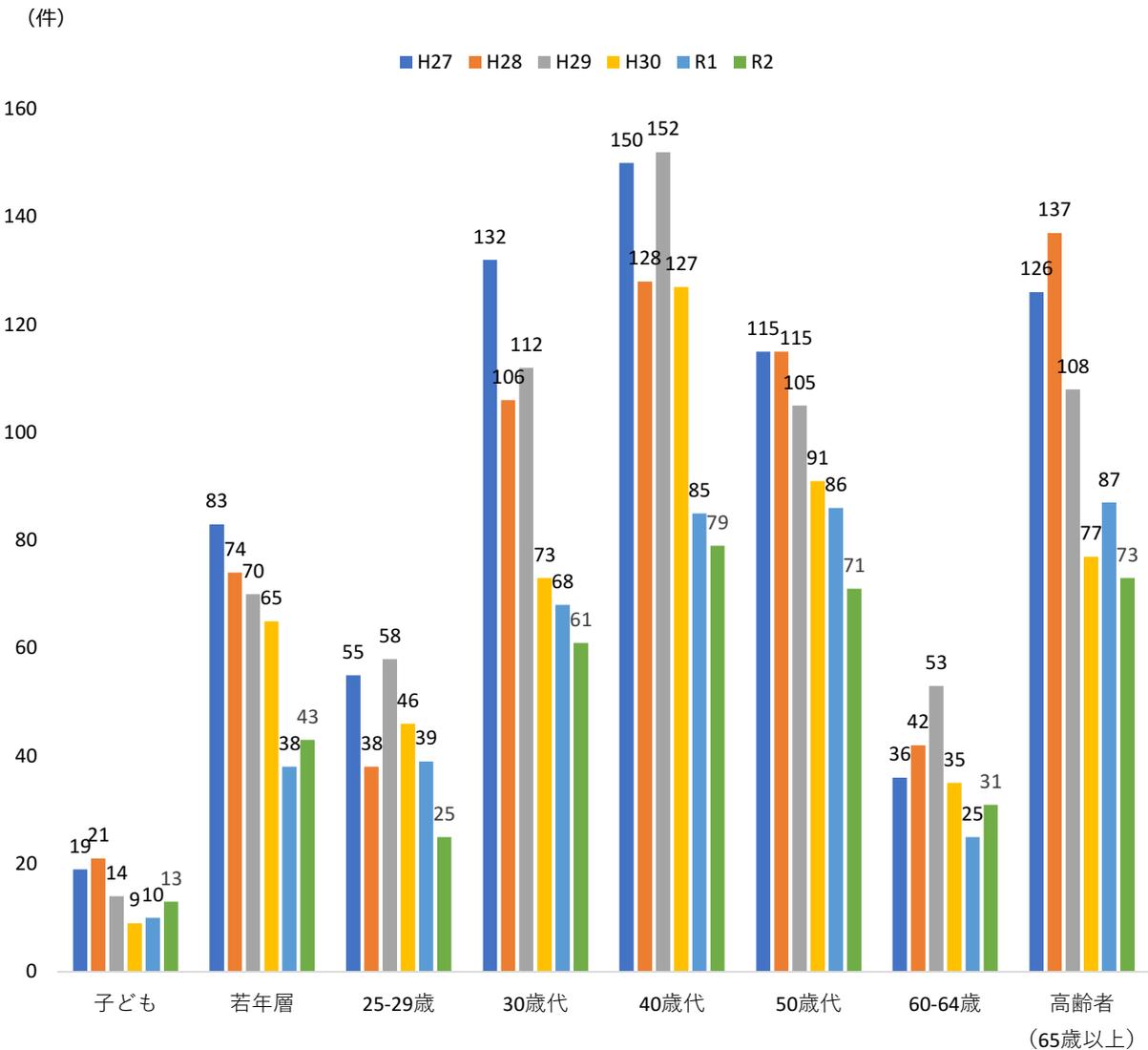


図 2-4- (5) 市内年齢層別交通事故件数（第1当事者・第2当事者計）の推移

※「子ども」の内訳は幼児・小学生・中学生、「若年層」の内訳は高校生・中卒～19歳・20～24歳。

資料：警視庁交通事故統計

(6) 交通事故発生位置（令和2年）

- ・鉄道駅周辺や、五日市街道、吉祥寺通り、井ノ頭通り等の主要道路沿いで交通事故が多く発生している傾向があります。

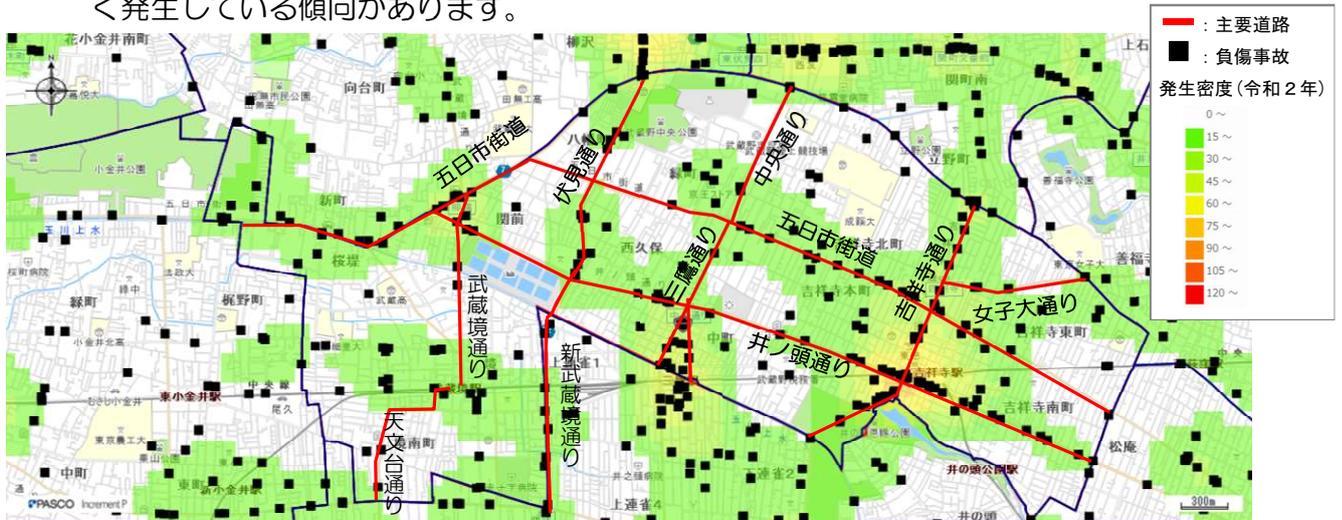


図 2-4- (6) 交通事故発生位置（全事故地点の負傷事故・発生密度）（令和2年）  
資料：警視庁交通事故発生マップ（株式会社パスコ）

(7) 主要道路ごとの交通事故発生件数（令和元年・令和2年）

- ・五日市街道、井ノ頭通り、吉祥寺通りで交通事故が多く発生しています。

表 2-4- (7) -1 主要道路ごとの交通事故発生件数 表 2-4- (7) -2 主要道路ごとの交通事故発生件数  
（令和元年） （令和2年）

路線名	発生件数
五日市街道	36
井ノ頭通り	29
吉祥寺通り	20
伏見通り	8
武蔵境通り	7
三鷹通り	5
女子大通り	3
天文台通り	2

路線名	発生件数
井ノ頭通り	33
五日市街道	23
吉祥寺通り	18
女子大通り	5
武蔵境通り	3
伏見通り	3
三鷹通り	2
天文台通り	2

資料：武蔵野警察署資料

## 2-5 市内の交通事故等の状況（高齢者、子ども、自転車関連）

第10次計画では、「高齢者の交通安全の確保」、「二輪車安全対策の推進」、「自転車の安全利用の推進」を重点課題としています。これらの課題及び「子ども」の交通事故等の状況について、以下のとおり示します。なお、「二輪車」については、P15「2-4-（3）状態別交通事故発生件数等」に示しています。

### （1）高齢者（65歳以上）の交通事故等

#### ① 高齢者の関与交通事故件数及び関与率の推移（平成27年～令和2年）

- 市内における高齢者（65歳以上）の関与交通事故件数は、平成27年から令和2年まで、概ね減少傾向となっています。
- 高齢者の交通事故関与率を見ると、令和2年は約30.1%となっており、概ね横ばいで推移しています。

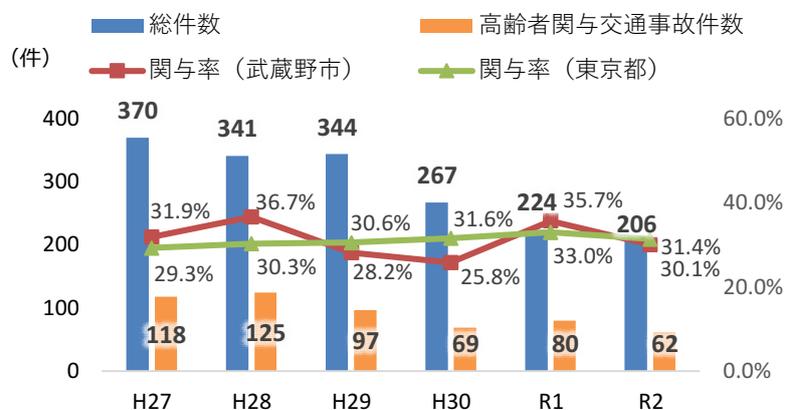


図 2-5-（1）-1 高齢者（65歳以上）交通事故件数及び関与率の推移

※総件数については、「表 2-4-（1）交通事故発生件数の推移」の件数。

※関与交通事故件数については、第1当事者又は第2当事者として関与した交通事故件数。

※関与率については、総件数に占める関与交通事故件数の割合。

資料：警視庁交通事故統計

② 高齢者の交通事故発生位置（平成28年～令和2年）

- ・ 高齢者の交通事故は、三鷹駅や吉祥寺駅周辺及び主要道路で特に多い傾向にあります。
- ・ 生活道路においても交通事故が発生しています。



図 2-5- (1) -2 交通事故発生位置（高齢者の負傷事故（平成28年～令和2年）・発生密度（令和2年））

出典：警視庁交通事故発生マップ（株式会社パスコ）

③ 高齢者の状態別交通事故発生件数（平成27年～令和2年）

- 高齢者の歩行者事故件数を見ると、65-74歳は減少傾向となっていますが、年により増減があります。75歳以上は平成30年及び令和元年には一桁まで減少しましたが、令和2年は増加しています。
- 高齢者の自転車事故件数を見ると、65-74歳は平成28年をピークに減少し、概ね横ばいで推移しています。75歳以上も平成28年を境に減少傾向にありますが、増減はやや変動しています。

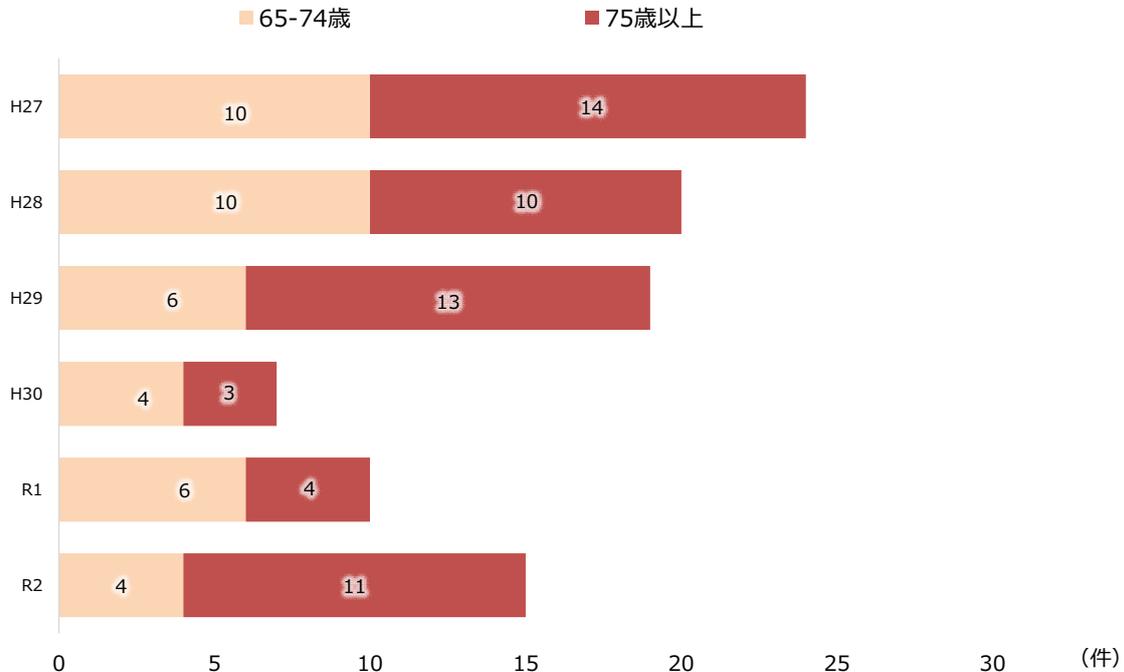


図 2-5- (1) -3 高齢者の状態別交通事故発生件数の推移（歩行者事故）

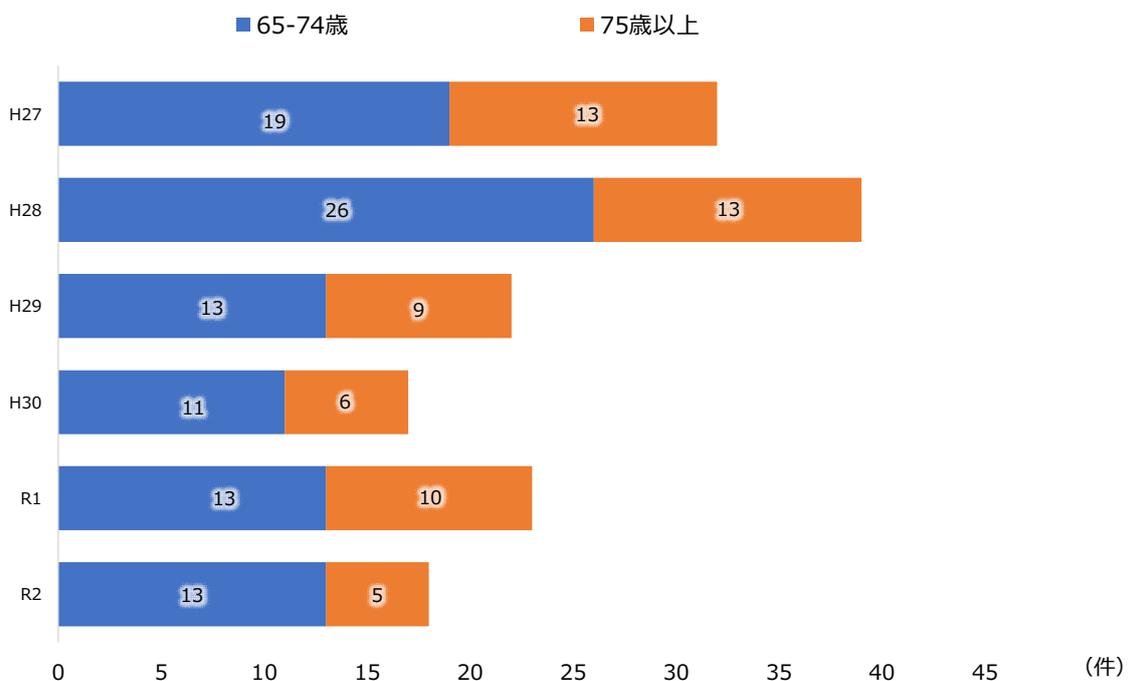


図 2-5- (1) -4 高齢者の状態別交通事故発生件数の推移（自転車事故）

資料：警視庁交通事故統計

④ 運転免許返納状況の推移（平成27年～令和2年）

- 運転免許返納状況を見ると、東京都内全域では平成27年から平成30年までは年間約4万人前後で推移していましたが、令和元年及び令和2年では6万人以上と大幅に増加しています。
- 本市においては、令和元年に809人と大幅に増加しましたが、令和2年は623人となっています。

表 2-5-（1） 運転免許返納状況

	H27	H28	H29	H30	R1	R2
東京都内全域	37,366	43,846	46,289	41,831	66,288	62,626
武蔵野市（武蔵野警察署）	-	-	589	527	809	623

※市町村別の集計は平成29年以降

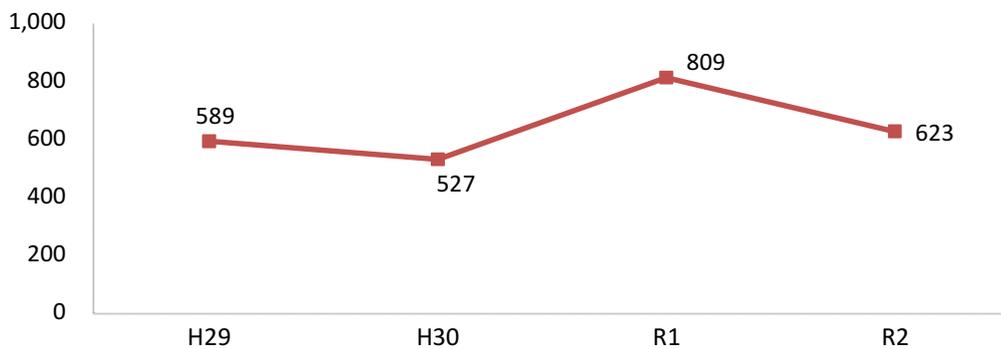


図 2-5-（1）-5 武蔵野市（武蔵野警察署）の運転免許返納状況の推移

資料：警視庁資料

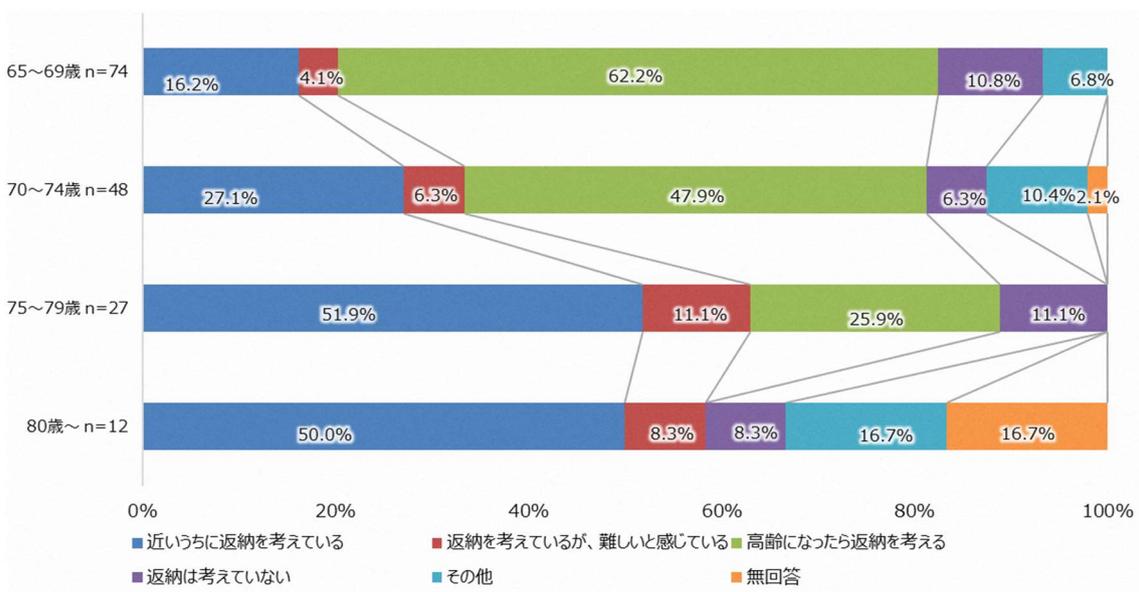


図 2-5-（1）-6 年齢5歳階層別 運転免許返納意向（65歳以上）

資料：市民アンケート調査（令和元年）

(2) 子どもの交通事故

① 子どもの関与交通事故件数及び関与率の推移（平成27年～令和2年）

- ・市内における子どもの関与交通事故件数は、平成27年から令和2年まで、10～20件程度となっており、年によって変動があります。
- ・子どもの交通事故関与率を見ると、令和2年は約5.8%となっており、平成30年から令和2年までは増加傾向にあります。

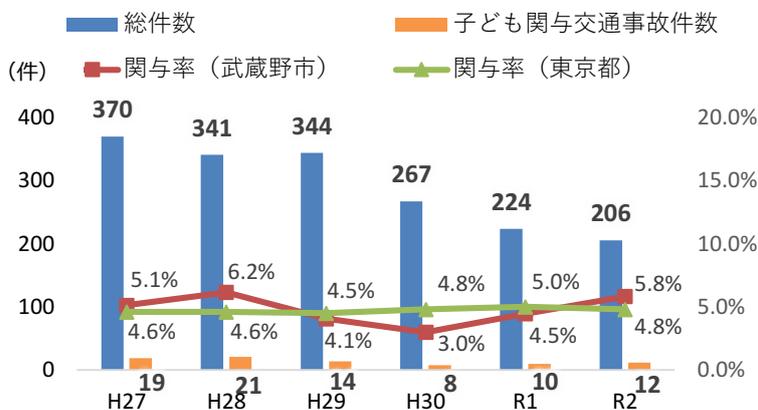


図 2-5- (2) -1 子ども交通事故件数及び関与率の推移

※総件数については、「表 2-4- (1) 交通事故発生件数の推移」の件数。

※関与交通事故件数については、第1当事者又は第2当事者として関与した交通事故件数。

※関与率については、総件数に占める関与交通事故件数の割合。

資料：警視庁交通事故統計

② 子どもの交通事故発生位置（平成28年～令和2年）

- ・子どもの交通事故は、生活道路や小・中学校周辺で比較的多い傾向にあります。

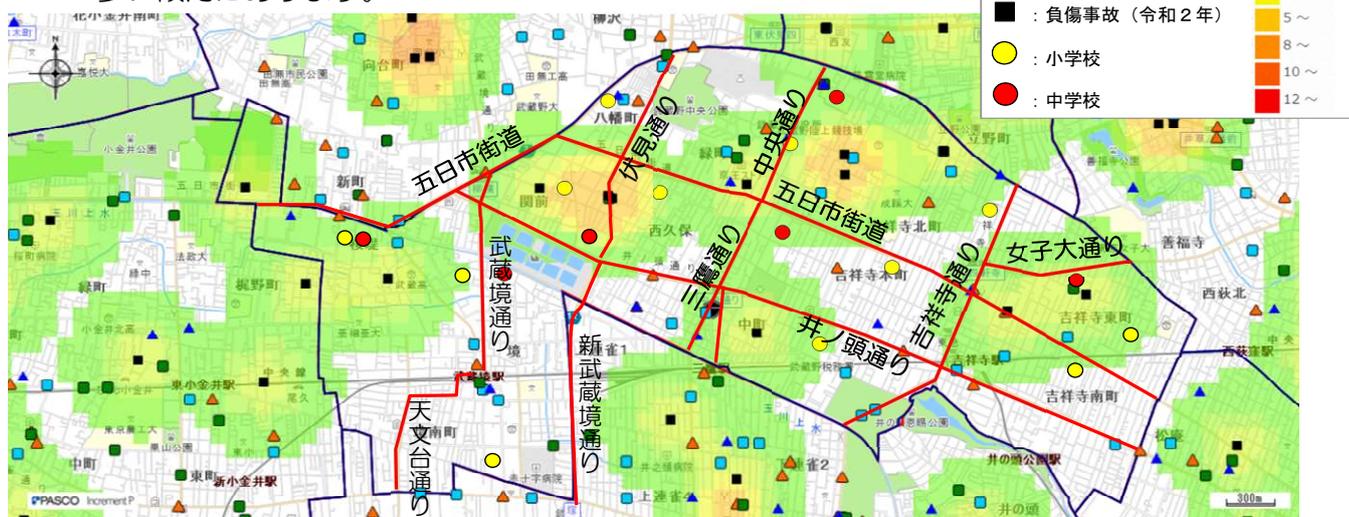


図 2-5- (2) -2 交通事故発生位置（子どもの負傷事故（平成28年～令和2年）・発生密度（令和2年））

出典：警視庁交通事故発生マップ（株式会社パスコ）

③ 子どもの状態別交通事故発生件数（平成27年～令和2年）

- 子どもの歩行者事故件数を見ると、幼児は1～4件、小学生は2～6件、中学生は0～3件で推移しています。
- 子どもの自転車事故件数を見ると、幼児は0件、小学生は2～8件、中学生1～5件で推移しています。

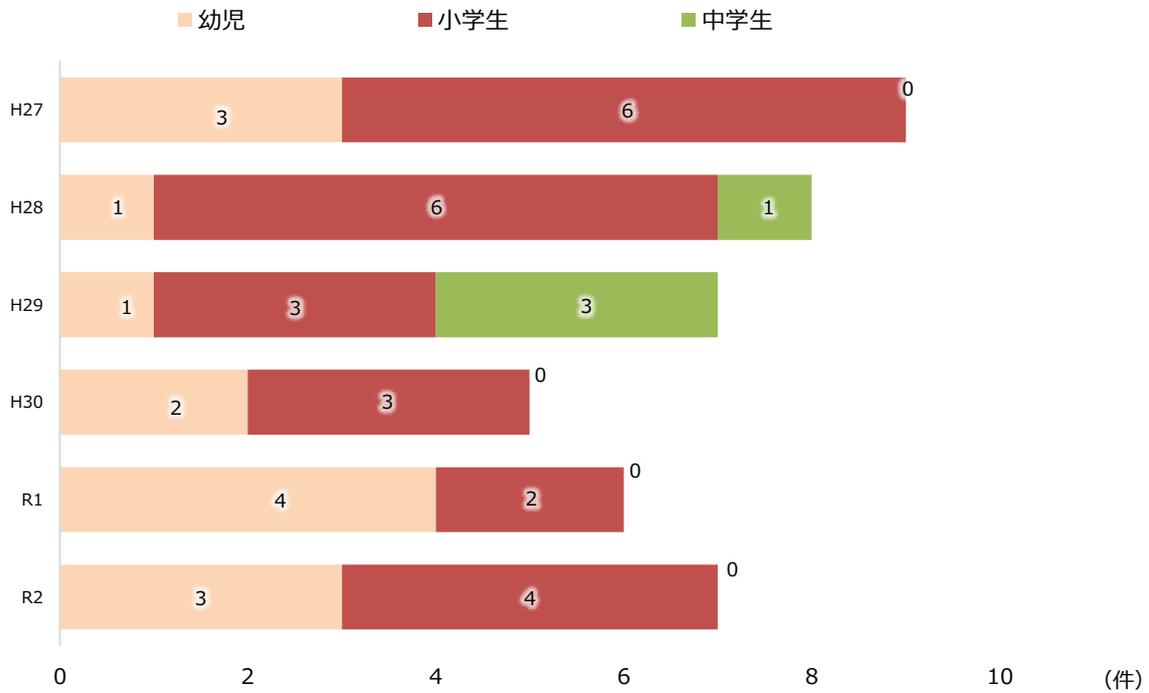


図 2-5- (2) -3 子どもの状態別交通事故発生件数の推移（歩行者事故）

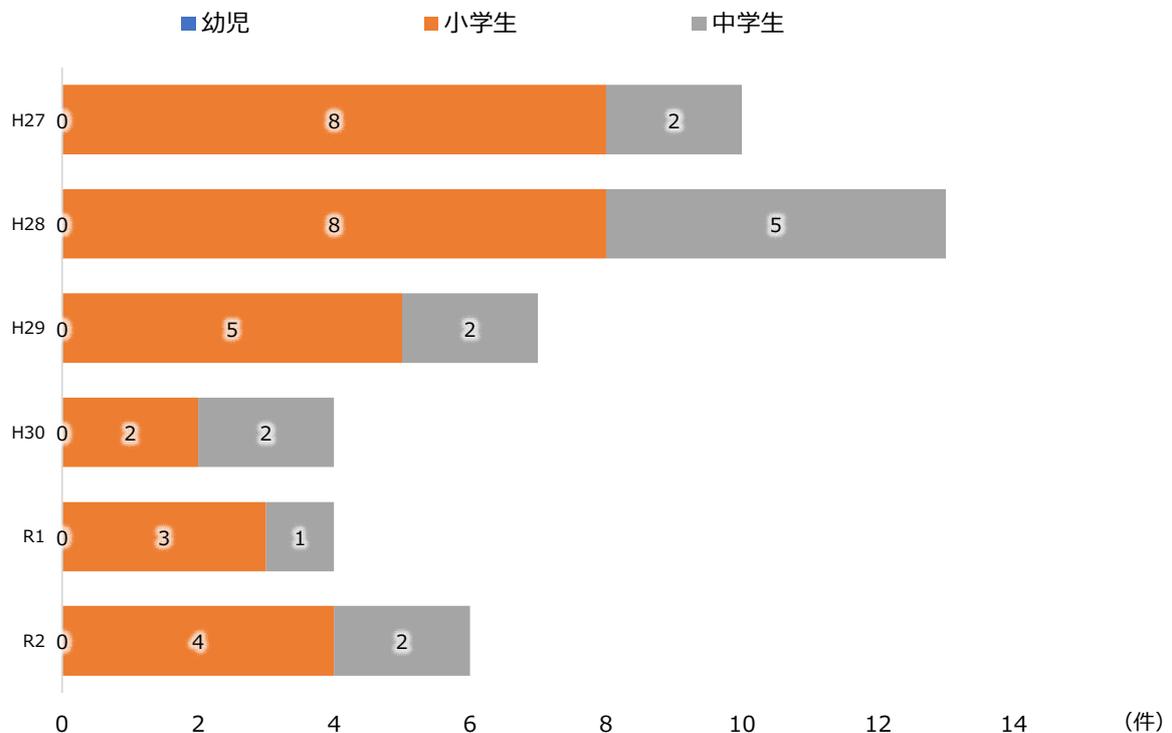


図 2-5- (2) -4 子どもの状態別交通事故発生件数の推移（自転車事故）

資料：警視庁交通事故統計

(3) 自転車の交通事故

① 自転車の関与交通事故件数及び関与率の推移（平成27年～令和2年）

- ・市内における自転車の関与交通事故件数は減少傾向となっており、令和2年の事故件数は平成27年比で約41.2%減少しています。
- ・自転車の交通事故関与率を見ると、令和2年は約51.9%となっており、平成29年から令和2年まで増加しています。
- ・また、東京都における自転車の交通事故関与率と比較しても高い傾向を示しています。

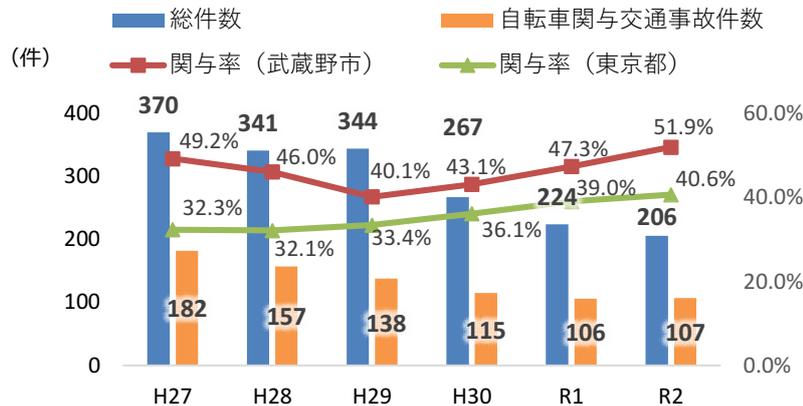


図 2-5- (3) -1 自転車の関与交通事故件数及び関与率の推移

※総件数については、「表 2-4- (1) 交通事故発生件数の推移」の件数。

※関与交通事故件数については、第1当事者又は第2当事者として関与した交通事故件数。

※関与率については、総件数に占める関与交通事故件数の割合。

資料：警視庁交通事故統計

② 自転車の交通事故発生位置（平成28年～令和2年）

- ・自転車の交通事故は、駅周辺や吉祥寺通り、女子大通り、五日市街道等の主要道路で特に多い傾向にあります。



図 2-5- (3) -2 交通事故発生位置（自転車の負傷事故（平成28年～令和2年）・発生密度（令和2年））

出典：警視庁交通事故発生マップ（株式会社パスコ）

③ 自転車の事故類型別件数（令和2年）

- ・令和2年における自転車の事故類型別件数は、「出会い頭」が39件と最も多く、次いで「追越追抜時」、「人対車両（その他）」・「車両相互（その他）」となっています。

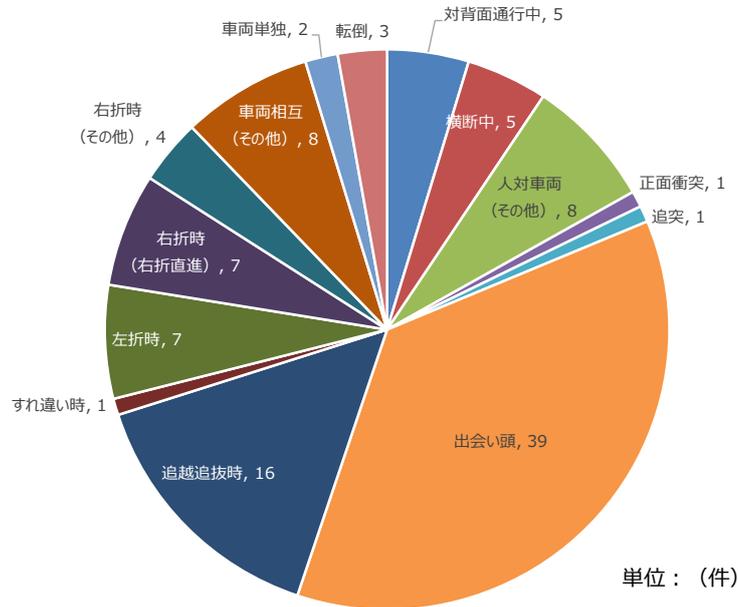


図 2-5- (3) -3 自転車の事故類型別件数（令和2年）

【定義】

**人対車両**

対背面通行中：歩行者が道路を通行中、相手方車両と対面して事故が発生した類型又は歩行者の後方から相手方車両が進行してきて事故が発生した類型をいう。

横断中：道路の端から道路の部分を通り、反対側の端へ渡るときに事故が発生した類型をいい、横断途中で引き返す場合を含むほか、交差点内の通行で「対背面通行中」に該当しないものは、原則として「横断中」とする。

人対車両（その他）：駐車場等一般交通の用に供する道路で発生した事故、車両が道路外から道路へ進行する際に発生した事故等、いずれの類型にも該当しない類型をいう。

**車両相互**

正面衝突：相対する方向から進行（前進）してきた車両と向き合ったまま衝突した場合をいう。

追突：同一方向に向かって進行又は駐停車中の車両間において、前車の後部に後車の前部が突き当たった類型をいう。

出会い頭：相交わる方向に進行中の車両が双方から行き合うはずみに衝突した類型をいう。

追越追抜時：追越し又は追い抜きの際、前車の側面に後車が触れ合った類型をいう。

すれ違い時：対面進行中の車両間において側方通過の際、一方の車両の側面に他方の車両が触れ合った類型をいう。

左折時：「正面衝突」「追突」「出会い頭」「追越追抜時」「すれ違い時」を除き、当事者の一方の車両等が左折時に事故が発生した類型をいう。

右折時：「正面衝突」「追突」「出会い頭」「追越追抜時」「すれ違い時」を除き、当事者の一方の車両等が右折時に事故が発生した類型をいう。

右折時（右折直進）：当事者の一方の車両等が右折、他方の車両等が相対する方向から直進中に事故が発生した類型をいう。

右折時（その他）：右折時に発生した事故のうち、上記「右折直進」に該当しない類型をいう。

車両相互（その他）：後退した際、自車後部を後車前部に衝突させた場合等、車両相互事故のうち、いずれにも該当しない類型をいう。

**車両単独**

車両単独：第2当事者が「駐車車両（運転者不在）」「物件」[相手なし]である事故の類型をいい、第2当事者となったものを中心にこれを細分する。

転倒：車両が道路上で、工作物に衝突することなく、急ハンドル、急ブレーキ、路面の欠陥等によって自ら転倒した類型をいう。

資料：警視庁交通事故統計

## 第3章 計画の目標

### 3-1 第10次武蔵野市交通安全計画の目標と成果

#### (1) 第10次武蔵野市交通安全計画の目標

第10次計画では、以下を目標として、交通安全対策を実施することとしています。

#### 【第10次武蔵野市交通安全計画の目標】

- ①本市における年間の交通事故死者数をゼロとする  
(東京都は「平成32年までに年間の道路交通事故死者数を125人以下とする」)
- ②負傷者数の減少をめざす

#### (2) 目標の達成状況

##### ① 本市における年間の交通事故死者数をゼロとする

本市における交通事故による死亡者数は、平成27年に2人、平成28年に3人、平成29年に1人となっていますが、平成30年から令和2年までは0人となっていることから、「本市における年間の交通事故死者数をゼロとする」という目標を達成できています。

##### ② 負傷者数の減少をめざす

本市における交通事故による負傷者数は、平成29年を除き毎年減少傾向にあり、令和2年には238人と、平成27年の406人から5年間で168人の減少(平成27年比41.4%減)となっていることから、「負傷者数の減少をめざす」という目標を達成できています。

表 3-1-(2) 交通事故による死傷者数

	H27	H28	H29	H30	R1	R2
死亡者(人)	2	3	1	—	—	—
重傷者(人)	4	1	5	9	8	11
軽傷者(人)	400	369	390	301	241	227
合計(人)	406	373	396	310	249	238

資料：武蔵野市「市勢統計」・警視庁交通事故統計

## 3-2 第11次武蔵野市交通安全計画の目標

本計画では、以下を目標として、交通安全対策を実施することとします。

### 【第11次武蔵野市交通安全計画の目標】

- ①年間の交通事故死者数をゼロにします  
(東京都は「令和7年までに年間の道路交通事故死者数を110人以下とする」)
- ②年間の交通事故負傷者数の減少を目指します
- ③自転車関与交通事故件数の減少を目指します

#### ①年間の交通事故死者数をゼロにします

第10次計画に引き続き「年間の交通事故死者数をゼロとする」ことを目標とします。

#### ②年間の交通事故負傷者数の減少を目指します

第10次計画に引き続き「負傷者数の減少を目指す」ことを目標とします。

#### ③自転車関与交通事故件数の減少を目指します

市内の交通事故発生件数における自転車の関与率は、近年約4～5割と高い割合で推移しており、平成30年から令和2年までは増加傾向となっています。

市内の交通安全の更なる向上を図るため、本計画において新たに「自転車関与交通事故件数の減少を目指す」ことを目標とします。

※自転車の関与交通事故件数及び関与率の推移はP26「図2-5-(3)-1」を参照

## 第4章 重視すべき視点

本計画では、計画の目標達成に向け、本市における交通事故等の現状や社会情勢の変化を踏まえた4つの重視すべき視点を定め、各視点に対応した交通安全施策に取り組みます。

### 【重視すべき視点】

「高齢者の交通安全の確保」「子どもの交通安全の確保」  
「自転車の安全利用の推進」「新たな手法や技術を活用した交通安全対策の推進」

### 4-1 高齢者の交通安全の確保

平成29年3月に改正道路交通法が施行され、高齢運転者の交通安全対策推進のため、加齢による認知機能の低下に着目した「臨時認知機能検査制度」や「臨時高齢者講習制度」の新設、「臨時適性検査制度」の見直し等が行われました。また、平成31年4月に発生した東池袋自動車暴走死傷事故の影響もあり、令和元年以降の運転免許返納者数は大幅に増加しています。こうした事故を受けて、令和4年6月までに施行予定の改正道路交通法では、交通安全違反歴がある高齢者（75歳以上）が運転免許を更新する際に運転技能検査（実車試験）を行うことが義務付けられます。

#### 【施策の方向性】

- 本市においては、今後も高齢者人口が増加することが予測され、高齢者の外出率も比較的高い傾向にあることから、道路等における交通安全の確保がますます重要となります。また、高齢者の交通事故発生位置をみると、駅周辺だけでなく、生活道路においても交通事故が発生しています。そのため、歩行空間の確保、通過交通の抑制、30キロメートル毎時の速度規制を行うゾーン対策等、生活道路における安全対策や歩行者、自転車にとって安全な交通環境の整備を推進します。
- 市内の交通事故において、約3割が高齢者の関与する事故となっています。交通安全講習会や交通安全教室等による交通ルールの普及や交通事故の実態に関する情報を提供する等、引き続き交通安全教育を推進します。また、高齢運転者による自動車事故も発生しています。そのため、免許取得後の運転者講習会等の充実を図ります。
- 高齢者は、個人差はあるものの、加齢に伴い身体機能や認知機能が低下する場合があります。そのため、このような状況に伴う交通事故を未然に防止するため、関係機関等が連携して、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す講習会の開催や身体機能や認知機能の衰えを補う安全運転サポート車の普及啓発のための広報活動及び高齢者への交通安全教育を推進します。

「高齢者の交通安全の確保」のための施策		頁
第1章 道路交通環境の整備		
1-1 安全安心な生活道路の構築		
(1) 歩行空間の整備		40
(2) 生活道路及び通学路等における交通事故防止対策の推進		
(ア) 生活道路における交通事故防止対策の推進		40
1-3 交通安全施設等整備事業の推進		
(1) 防護柵の整備		42
(3) 道路標識の整備		
(ア) わかりやすい道路標識の整備		43
(イ) 規制標識等の整備		43
(4) 信号機及び横断歩道の整備		43
(8) 交通環境のバリアフリー化		44
1-4 交通規制の実施		
(1) 交通実態に即した交通規制		45
1-7 公共交通機関利用の促進		
(1) 公共交通機関利用の促進		
(ウ) ノンステップバスの導入		47
第2章 交通安全意識の啓発		
2-1 段階的・体系的な交通安全教育の推進		
(2) 高齢者に対する交通安全教育		51
(3) 運転者に対する交通安全教育		52
(4) 横断歩行者の安全確保に関する教育		52
(5) 自転車利用者に対する交通安全教育		52
2-3 交通安全に関する広報・啓発活動の充実		
(6) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進		56
(8) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進		57
第4章 安全運転と車両の安全性確保		
4-1 安全運転の確保		
(1) 運転者教育の充実		63
(2) 高齢運転者事故防止対策の推進		
(ア) 高齢運転者に対する交通安全教育の推進		63
(イ) 高齢者支援施策等の推進		63
第8章 踏切の交通安全		
8-1 その他踏切道の安全を図るための措置		
(1) 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進		77
(2) 踏切道の安全に関する周知徹底		77

## 4-2 子どもの交通安全の確保

令和元年5月に大津市保育園児死傷事故が発生する等、全国で子どもが巻き込まれる事故が後を絶たない中、子どもを交通事故から守ろうという交通安全意識が高まっています。東京都内の令和2年の交通事故発生状況では、中学生以下の子どもが当事者となる重大交通事故が増加しています。

子どもが犠牲となる交通事故や高齢運転者による交通事故が相次いで発生していることを受け、令和元年6月に内閣府が「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」（子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検、通学路の合同点検等）をとりまとめています。

また、令和3年6月に千葉県八街市において、下校中の小学生の列にトラックが衝突する痛ましい交通事故が発生しました。この事故を受け、同年8月に内閣府は「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」を決定しました。

### 【施策の方向性】

- 子どもの関与する交通事故件数は、その他の年齢層に比べて少ないとはいえ、子どもが当事者となる事故が発生しています。年齢層別の外出率をみると、子どもは最も外出率が高いため、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対策が必要です。そのため、交通ルールを理解・定着させるための交通安全教育を充実させるとともに、自らが危険を予測し、回避する能力や安全に行動することができる判断力を育成するため、関係機関等が連携し、交通安全教育を推進するとともに、歩行者にとって安全な歩行空間の整備を推進します。
- 子どもの交通事故発生位置をみると、生活道路や学校周辺で多く交通事故が発生しています。引き続き、通過交通の抑制や30キロメートル毎時の速度規制を行うゾーン対策、防護柵の設置やカラー舗装の整備、通学路の見守り活動、道路交通環境の整備等の対策を関係機関等が連携して推進します。また、子どもの自転車事故を防止するため、交通安全教室等の機会を通して児童自転車点検を実施します。
- 子どもの状態別交通事故発生件数の内訳をみると、幼児や小学生における歩行中の交通事故が多く発生しています。子どもを交通事故に遭わせないため、保護者の安全意識の向上が必要です。そのため、子どもとともに、その保護者へ向けた交通安全啓発活動を推進します。

「子どもの交通安全の確保」のための施策		頁
第1章 道路交通環境の整備		
1-1 安全安心な生活道路の構築		
(2) 生活道路及び通学路等における交通事故防止対策の推進		
(ア) 生活道路における交通事故防止対策の推進		40
(イ) 通学路等における児童等の安全確保に関する取組み		40
1-3 交通安全施設等整備事業の推進		
(4) 信号機及び横断歩道の整備		43
1-4 交通規制の実施		
(1) 交通実態に即した交通規制		45
第2章 交通安全意識の啓発		
2-1 段階的・体系的な交通安全教育の推進		
(1) 学校等における交通安全教育		
(ア) 幼稚園等における交通安全教育		51
(イ) 小学校における交通安全教育		51
(ウ) 中学校における交通安全教育		51
(エ) 学校に対する交通安全情報の提供		51
(4) 横断歩行者の安全確保に関する教育		52
(5) 自転車利用者に対する交通安全教育		52
(9) 交通安全教育推進のための教材資料の充実		53
2-2 地域における交通安全組織の高揚		
(2) 地域や家庭における交通安全教育等の推進		
(ア) 地域		54
(イ) 家庭		54
2-3 交通安全に関する広報・啓発活動の充実		
(4) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等		56
(5) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進		56
(8) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進		57
第3章 道路交通秩序の維持		
3-1 指導取締りの強化		
(5) 通学路等における指導取締り		59
(6) 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		60
第4章 安全運転と車両の安全性確保		
4-1 安全運転の確保		
(4) 貨物自動車事故防止対策の推進		
(イ) 児童等に対する交通安全教育の推進		64
4-2 車両の安全性の確保		
(1) 自転車整備点検等の促進		65
第6章 被害者の支援		
6-3 被害者支援制度の充実		
(1) 交通遺児等に対する施策及び交通事故による被害者等に対する支援		70
第8章 踏切の交通安全		
8-1 その他踏切道の安全を図るための措置		
(2) 踏切道の安全に関する周知徹底		77

### 4-3 自転車の安全利用の推進

平成27年6月に施行された改正道路交通法により、自転車乗用中の危険行為（信号無視等）が指定され、危険行為を繰り返す自転車運転者に安全講習（自転車運転者講習）の受講が義務化されました。

また、平成29年6月に発生した東名高速道路の死亡事故等を契機に、改めて「あおり運転」が問題視され、令和2年6月に施行された改正道路交通法により、自動車だけではなく自転車の「妨害運転（あおり運転）」が危険行為として規定されました。

令和2年4月1日から東京都の条例改正により、「自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入」が義務化されました。

#### 【施策の方向性】

- 本市では、自転車の関与する交通事故が全体の約4～5割を占め、東京都内と比較しても高い関与率となっています。自転車関与交通事故を減らすため、関係機関等が連携を強化し、学校等、様々な場面での交通安全教育や自転車安全利用講習会等において交通ルールの遵守・マナー向上等の普及啓発により、自転車の安全利用を推進します。
- 自転車の交通事故発生位置と事故類型別件数の内訳をみると、駅周辺や主要道路付近での出会い頭による事故が多く発生しています。そのため、駅周辺や主要道路付近等における危険性の高い交通違反の取締り及び指導の強化とともに、交通事故等を未然に防ぐためのヘルメット着用の普及啓発や自転車走行空間の整備等の安全対策を推進します。

「自転車の安全利用の推進」のための施策		頁
第1章 道路交通環境の整備		
1-1 安全安心な生活道路の構築		
(2) 生活道路及び通学路等における交通事故防止対策の推進		
(ア) 生活道路における交通事故防止対策の推進		40
(イ) 通学路等における児童等の安全確保に関する取組み		40
1-4 交通規制の実施		
(1) 交通実態に即した交通規制		45
(2) 先行交通対策		45
1-5 自転車利用環境の総合的整備		
(1) 自転車走行空間の整備		45
(2) 自転車駐車場の整備		
(ア) 自転車駐車場の整備		45
(イ) 行政以外の主体による自転車駐車場の整備		46
(3) シェアサイクリングの研究		46
1-7 公共交通機関利用の促進		
(4) サイクルアンドバスライドの検討		48
第2章 交通安全意識の啓発		
2-1 段階的・体系的な交通安全教育の推進		
(1) 学校等における交通安全教育		
(ア) 幼稚園等における交通安全教育		51
(イ) 小学校における交通安全教育		51
(ウ) 中学校における交通安全教育		51
(エ) 学校に対する交通安全情報の提供		51
(5) 自転車利用者に対する交通安全教育		52
2-2 地域における交通安全組織の高揚		
(2) 地域や家庭における交通安全教育等の推進		
(ア) 地域		54
2-3 交通安全に関する広報・啓発活動の充実		
(6) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進		56
(8) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進		57
第3章 道路交通秩序の維持		
3-1 指導取締りの強化		
(4) 自転車利用者対策の推進		59
3-2 駐車秩序の確立		
(6) 放置自転車対策の推進		
(ア) 放置自転車対策の強化の継続		61
(イ) 短時間無料制度の導入の推進		61
(ウ) レンタサイクル事業の在り方の検討		61
(7) 自転車等の駐車場所の確保等の推進		61
第4章 安全運転と車両の安全性確保		
4-2 車両の安全性の確保		
(1) 自転車整備点検等の促進		65
(2) 自転車安全利用促進事業への補助の活用		65
第6章 被害者の支援		
6-4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進		
(1) 自転車整備点検「TS マーク（保険付帯）」の普及促進		71
(2) 自転車損害賠償保険等への加入促進		71
(3) 原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進		71

#### 4-4 新たな手法や技術を活用した交通安全対策の推進

第11次東京都交通安全計画では、施策の推進にあたって、最先端の情報通信技術により、人と道路と車両との間で情報をやりとりし、事故抑制や渋滞の軽減等を目指す交通システムである「高度道路交通システム」(ITS)を引き続き、積極的に取り入れるとしています。

国は、「世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」(令和元年6月閣議決定)において、「移動分野」を重点分野のひとつと位置付け、「官民ITS構想・ロードマップ」に基づいた取組みを推進するとしており、同日に決定された「官民ITS構想・ロードマップ2019」において、安全で円滑な道路交通社会の構築を目指し、安全運転支援・自動走行システムの開発・実用化や交通データ利活用等を推進するとしています。

東京都においても、安全で円滑な交通社会の実現のため、(ITS)技術を活用して交通情報を収集し、信号制御への反映や運転者への情報提供や、最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用した新交通管理システム(UTMS)である信号情報活用運転支援システム(TSPS)や公共車両優先システム(PTPS)、安全運転支援システム(DSSS)を拡充するほか、令和元年6月に閣議決定された「総合イノベーション戦略2019」に基づく「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)」に関連して国が主導となり取り組んでいる自動運転の実証実験に引き続き、信号情報を提供するための交通インフラの運用等の協力をすることとしています。

本市では、国や東京都の先端技術の活用やその安全性も含め動向に注視しつつ、市として実現できるITS技術等を活用した交通社会を検討します。また、安全運転サポート車については、各種機会を利用して、関係機関が連携しながら普及啓発を推進します。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大により、市民のライフスタイルや交通行動への影響が認められています。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、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に取り組みます。

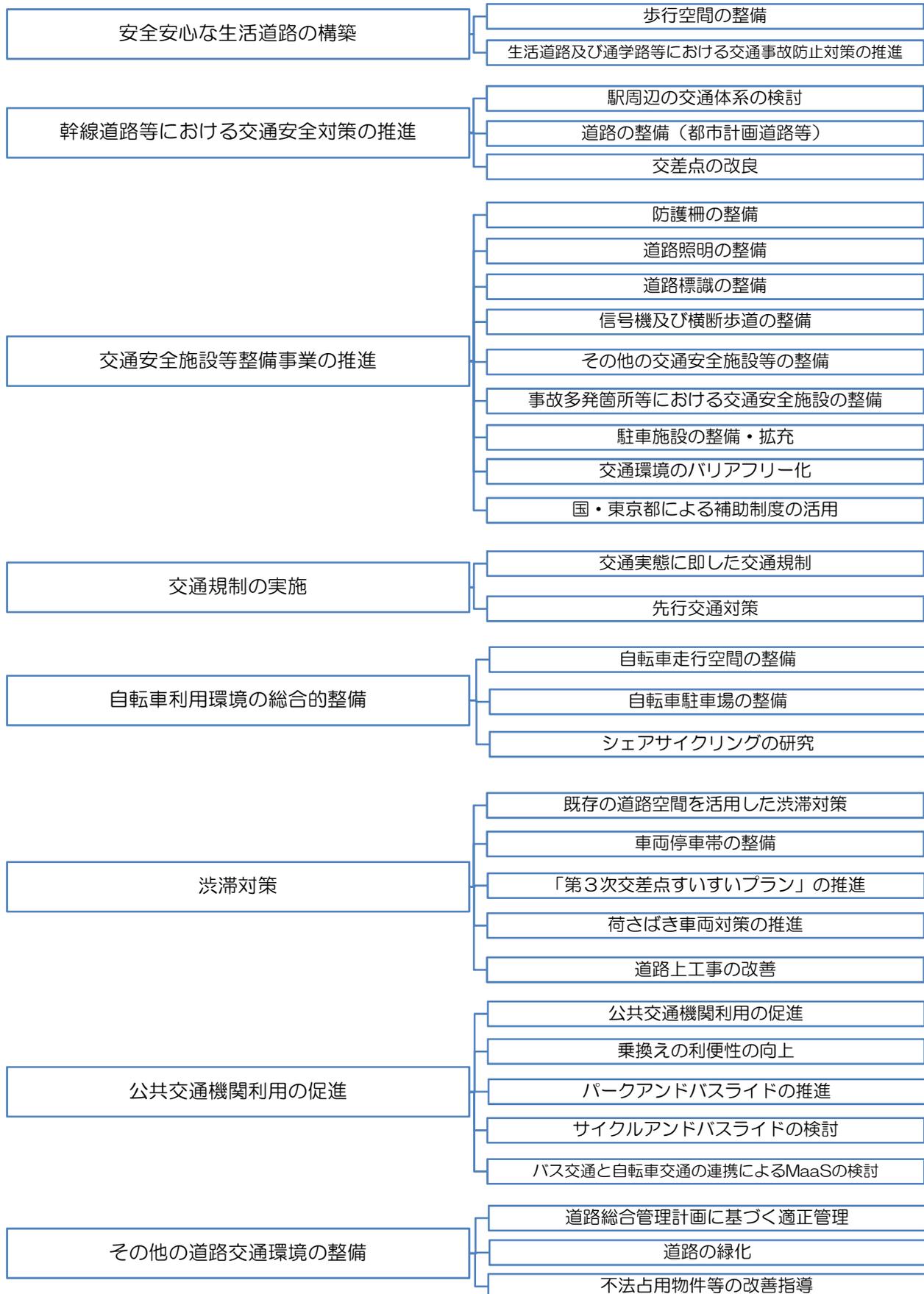
交通安全対策に当たっては、従前の取組みに加え、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等各種媒体の積極的活用等、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

## 第2部 講じようとする施策



## 第1章 道路交通環境の整備

[施策の体系]



## 1-1 安全安心な生活道路の構築

### (1) 歩行空間の整備

歩行は移動手段として最も基本的なものです。市民が楽しく散策し、憩うことができるよう、安全で快適な歩行空間を整備します。駅の周辺では歩行者を重視した道路の形成に向け、歩行者交通量や利用状況等に応じた交通体系や道路空間の再配分について検討します。

また、「武蔵野市バリアフリー道路特定事業計画」に基づき、歩道の有効幅員や路面の平坦性・勾配の確保等、安全で快適な歩行空間を整備・維持管理することにより、歩いて楽しいまちづくりを推進します。

(まちづくり推進課、交通企画課、道路管理課)

### (2) 生活道路及び通学路等における交通事故防止対策の推進

#### (ア) 生活道路における交通事故防止対策の推進

定期的に行ってきた交通量調査、ビッグデータを活用した生活道路の経路分析、主要幹線道路の整備進捗状況等を踏まえて、総合的な交通対策の中で状況に応じた対応を検討します。また、経年劣化した路側線、交差点表示・点滅板等の改修を進めます。

(交通企画課、道路管理課)

生活道路における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、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施するゾーン 30 の整備を進めるほか、関係機関が連携しながらガードレール等の設置やカラー舗装の整備を行う等、地域の実情に配慮し、歩行者及び自転車利用者の視点に立った各種交通事故防止対策を推進します。

(武蔵野警察署、道路管理課)

#### (イ) 通学路等における児童等の安全確保に関する取組み

今後も引き続き、児童の新入学時期や春・秋の全国交通安全運動等の様々な機会を捉えて、武蔵野警察署、道路管理者、教育委員会、学校関係者、PTA 等が更なる連携強化を図り、防犯・防災対策も含めた通学路の安全点検を実施し、地域の実情に即した交通安全対策を行います。また、様々な啓発活動を実施し、通学路の安全確保を推進します。

(武蔵野警察署、道路管理課、教育支援課)

#### (ウ) 狭あい道路の整備

狭あい道路の解消を図るため、建築確認事務や道路改修等に合わせて、狭あい道路後退部分の整備を推進します。

(道路管理課)

## 1-2 幹線道路等における交通安全対策の推進

### (1) 駅周辺の交通体系の検討

#### (ア) 吉祥寺駅周辺

NEXT 吉祥寺に基づき、吉祥寺駅南口駅前広場の整備を推進するとともに、吉祥寺駅南口周辺における交通輻輳やバス停配置等の課題に対応するため、交通環境の改善に向けた検討を進めます。

(吉祥寺まちづくり事務所、交通企画課)

#### (イ) 三鷹駅北口周辺

補助幹線道路の整備を契機として、三鷹駅周辺の交通状況の変化が見込まれることから、補助幹線道路南側に「歩行者を中心とするにぎわいのエリア」を創出するため、補助幹線道路完成後の新たな交通体系を検討します。

(まちづくり推進課、交通企画課)

#### (ウ) 武蔵境駅周辺

JR 中央本線他連続立体交差事業や武蔵境駅北口駅前広場整備、武蔵境駅南口駅前広場改修、武蔵境駅周辺道路整備等の都市基盤整備が進められました。今後は交通量等の現状把握に努め、現況の交通体系について検証します。

(交通企画課)

### (2) 道路の整備（都市計画道路等）

都市計画道路は、都市の基幹となる道路であり、都市の骨格を形成する重要な施設です。

都市計画道路等の整備を推進しながら、幹線道路に囲まれたエリアごとに適切な交通処理を検討することで、駅周辺や住宅地の通過交通の抑制を図ります。

事業を進めている路線は、事業効果を早期に発揮できるように、丁寧かつ着実な事業の推進に努めます。東京都が事業を行う路線については、丁寧な対応を東京都に働きかけます。

#### (ア) 市・都の施行する都市計画道路

「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」に基づき、優先整備路線は、事業主体である東京都と協力して事業を推進するとともに、第三次みちづくり・まちづくりパートナー事業路線である3・4・2号（天文台通り）の整備を推進します。

(まちづくり推進課、交通企画課、用地課)

#### (イ) 三鷹駅北口地区補助幹線道路

将来の三鷹駅周辺の計画的な土地利用及び三鷹駅北口駅前広場の通過交通の排除を図るため、補助幹線道路を整備します。市道第129号線の拡幅については、事業の早期完了に向け、引き続き用地取得の進捗を図り、着実な整備を目指します。

(交通企画課、用地課)

## (ウ) 区画道路

区画道路の見直し方針に基づく検証を行い、必要な区画道路を計画的に整備します。事業着手済みの区画道路においては、関係地権者の生活再建や土地利用の更新等に合わせた整備を行います。

用地買収済み箇所については、早期の事業効果を発揮するため、街区毎等の道路整備を検討し、安全安心の観点から歩行者等の視点に立った暫定整備を行います。

(まちづくり推進課、交通企画課、用地課)

## (エ) 吉祥寺駅南口駅前広場の整備

歩行者とバス等の車両が輻輳するパークロード（市道第2号線）の交通環境の改善を図るため、吉祥寺駅南口駅前広場の整備事業を推進します。

(吉祥寺まちづくり事務所、交通企画課)

## (オ) 三鷹駅北口駅前広場拡張の検討

三鷹駅北口駅前広場における交通輻輳や不足する交通機能を改善するため、三鷹駅北口駅前広場拡張を含めて検討します。

(まちづくり推進課、交通企画課)

(3) 交差点の改良

## (ア) 右左折車線の設置・延長

現状把握に努め、交通管理者及び道路管理者と連携しながら、右左折車線の設置や延長の検討を行い、交通渋滞の緩和を図ります。

(交通企画課)

## (イ) 交差点の改良

交差点における左折車の走行速度の低減及び信号の変わり目における出会い頭の事故等を防止するため、交差点巻き込み部の張り出しや横断歩道及び停止線の前出しによる交差点のコンパクト化に加えて、右左折車両と横断歩行者の事故を防止するため、交差点付近の視認性確保について関係機関で連携を図りながら進めます。

(武蔵野警察署、交通企画課)

## 1-3 交通安全施設等整備事業の推進

(1) 防護柵の整備

歩行者の横断歩道以外の場所での車道横断の抑止と、車両の路外等への逸脱防止を図ることにより、歩行者の安全を確保するとともに、乗員の傷害や車両の損傷を最小限にとどめるため、安全性を考慮しつつ、形状や色彩、植栽との組合せ等、道路景観に配慮した整備を行います。

また、道路施設の点検を実施し、適切に維持管理を行います。

(交通企画課、道路管理課)

## (2) 道路照明の整備

道路照明は、夜間における交通安全と円滑な移動を図るための重要な施設です。市内の街路灯について計画的な照度アップと環境負荷の軽減を図るため、小型街路灯のLED化を完了しました。引き続き、大型街路灯についてもLED化を進めます。

また、景観整備優先路線においては、道路景観に配慮した道路照明を導入します。

(交通企画課、道路管理課)

## (3) 道路標識の整備

### (ア) わかりやすい道路標識の整備

道路標識については、視認性が高く、記載内容を容易に理解することができるとともに、道路交通の円滑化と安全性の向上が図られるよう、維持管理の中で改修を進めます。

(道路管理課)

### (イ) 規制標識等の整備

道路標識の大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進します。

(武蔵野警察署)

## (4) 信号機及び横断歩道の整備

高齢者や児童等が安心して横断歩道を渡ることができるよう、交通実態及び住民からの要望に即して、「ゆとりシグナル(経過時間表示機能付歩行者用灯器)」や「歩車分離式信号機」等の整備を行います。また、歩車分離式信号機を整備する際は、あわせて補助標識の設置を行います。

交通事故の発生又はその危険性の高い地点の信号機については、交通状況に応じた右折矢印信号や右直分離式信号の設置等を行い、交通事故防止と円滑化を図ります。

(武蔵野警察署)

## (5) その他の交通安全施設等の整備

カーブ区間における二輪車の事故を防止するため、滑り止め舗装やカラー舗装等の路面改良、視線誘導標、減速マーク、警戒標識等の設置による安全対策を関係機関等と連携を図りながら進めます。

また、学校付近には、注意喚起効果の高い路面表示を行う等、通学路の安全対策を図ります。カーブミラーや注意喚起看板については、関係機関等と調整し、個々の状況に応じた整備を行います。

引き続き、関係機関等による連携強化に努めるとともに、交通量等必要な調査を実施し、社会情勢や経年により変化する交通状況に対応した交通安全施設の整備を行います。

(武蔵野警察署、交通企画課、道路管理課)

(6) 事故多発箇所等における交通安全施設の整備

交通事故が多発する箇所や事故の危険性の高い箇所について、当該危険箇所に必要な交通安全施設等の整備を実施し、交通事故防止を図ります。

また、事故発生割合の高い幹線道路の区間や、ビッグデータを活用した潜在的な危険箇所について、関係機関が連携して対策内容の検討を行い、順次、交通規制の見直し、信号機の改良、交差点改良、横断抑止柵の設置、車線構成の変更等必要な対策を実施します。

(武蔵野警察署、交通企画課、道路管理課)

(7) 駐車施設の整備・拡充

(ア) 二輪車の駐車対策

自動二輪車の駐車場整備については、民営自動車駐車場を設置し、又は運営する事業者に対し、自動車駐車場の利用状況に応じて、その一部を二輪車駐車場へ転換する等について、引き続き要望します。

原動機付自転車の登録台数が減少している一方で、第二種原動機付自転車（道路運送車両法施行規則第1条第2項に規定する第二種原動機付自転車をいう。以下同じ。）の登録台数が増加しています。現在、公共の原動機付自転車駐車場では第二種原動機付自転車の利用はできませんが、利用の状況、施設の状況、防火体制等入庫の条件を踏まえながら、柔軟な受入れについて検討します。

(交通企画課)

(イ) 駐車場の適正配置・集約化の検討

商業地域の駐車場の附置義務については、建物の更新を阻害するだけでなく、駐車場の出入口が軒並みの連続性を損なうため、柔軟な施設配置・集約化等に向けた検討を行います。

(まちづくり推進課、交通企画課)

(8) 交通環境のバリアフリー化

バリアフリー法に基づく交通安全特定事業（※）を推進し、旅客施設や公共施設等の生活関連施設間の移動の円滑化を図ります。

(※) 交通安全特定事業

高齢者、障害者等が旅客施設や公共施設等の生活関連施設間を移動する際の利便性及び安全性を高めるために実施する信号機の改良、道路標識・標示の整備、違法駐車行為の防止等を推進する事業

(武蔵野警察署、まちづくり推進課)

(9) 国・東京都による補助制度の活用

国や東京都による補助制度を活用し、計画的に交通安全施設の整備等を進めます。

(交通企画課)

## 1-4 交通規制の実施

### (1) 交通実態に即した交通規制

幹線・準幹線道路等の交通の安全と円滑を図るため、交通実態や住民からの要望に即して、生活道路におけるゾーン 30 の整備や高齢運転者等にも分かりやすい交通規制等様々な交通規制を実施します。

(武蔵野警察署)

### (2) 先行交通対策

大規模な再開発や大型店舗の建設、道路、鉄道等の整備は、地域の交通流に大きな変化を及ぼす反面、交通基盤の整備改善を図る好機でもあることから、これらの開発計画を早期に把握し、道路の拡幅や改良、自転車走行空間や歩行空間の整備等、交通管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう計画立案者や事業者等とあらかじめ調整を行う等、先行交通対策を推進します。

(武蔵野警察署)

## 1-5 自転車利用環境の総合的整備

### (1) 自転車走行空間の整備

「武蔵野市自転車走行環境づくり推進計画」で選定した自転車走行空間ネットワーク路線の市道については、道路法、道路交通法その他関係法令やガイドラインの改正、道路の構造や利用状況等を踏まえて、適切な整備手法を検討し、引き続き、走行空間の整備を進めます。あわせて、市内における自転車に関与する事故が多く発生している交差点等の危険箇所を中心に、交通管理者や道路管理者等との連携を図り、走行方法についてわかりやすく説明した補助看板を必要に応じ設置する等により、自転車利用者や自動車運転者への意識付けにつなげます。

生活道路については、段階的な安全対策を地域と連携しながら進め、ネットワーク路線へと接続させます。一定の幅員がある道路や歩行者用防護柵の設置されている道路等は、整備の可能性を検討します。

近隣区市との広域なネットワーク機能を有している都道については、自転車走行空間の整備を要望します。

(交通企画課)

### (2) 自転車駐車場の整備

#### (ア) 自転車駐車場の整備

「武蔵野市自転車等総合計画」に基づき、自転車駐車場の利用体系の再編を進めます。また、整備目標台数の考え方、自転車駐車場の適正配置の考え方、施設の設置等に合わせた恒久的な自転車駐車場の確保、計画的なりニューアル・建替え等について、検討します。

また、満空情報（デジタルサイネージ・WEB版）の拡充、自転車駐車場施設の機械化及び利用料金支払いのキャッシュレス化の推進を図り、自転車等駐車場を利用しやすい環境整備と効果的な管理運営を推進します。

(交通企画課)

(イ) 行政以外の主体による自転車駐車場の整備

自転車法やまちづくり条例等に基づき、引き続き鉄道事業者や商店会等に対して自転車駐車場の整備を促します。建物を新築又は増築する際には、条例に基づき、附置義務自転車駐車場の整備を促進します。また、駅周辺の大規模民間開発において公共自転車駐車場の整備を求めます。

整備費補助制度により民営自転車駐車場の整備を誘導するとともに、補助制度については、より活用しやすい制度とするため、交付要件等の見直しを検討します。

(交通企画課)

(3) シェアサイクリング(※)の研究

社会的ニーズ、他の自治体の動向、民間事業者の事業展開等の動向を注視していくとともに、民間事業者によるシェアサイクリングの誘導について研究を行います。

(※) 「シェアサイクリング」

地域内の各所に相互に利用が可能な自転車駐車場(サイクルポート)を設置し、利用者は好きな時に好きなステーションで自転車を借りたり、返却したりすることができる自転車の共同利用サービス。環境にやさしい自転車の利用促進に加え、まちの回遊性の向上や自転車が共同利用されることによる放置自転車対策としても期待されている。

(交通企画課)

## 1-6 渋滞対策

(1) 既存の道路空間を活用した渋滞対策

関係機関による緊密な連携の下、市内全域に存在する主要渋滞箇所を対象に、既存の道路空間を活用した渋滞対策を実施します。

(ア) 道路施設等の改善

交差点の改良、右折レーンの延伸、区画線の変更

(武蔵野警察署、交通企画課)

(イ) 駐車場等の有効利用

既存駐車施設を有効活用した荷さばきスペースの確保、客待ちタクシー対策の推進

(武蔵野警察署、交通企画課)

(ウ) 渋滞対策の普及・啓発

広報媒体等を活用した普及啓発の実施

(武蔵野警察署、交通企画課)

(2) 車両停車帯の整備

歩道拡幅に伴い、バスベイ設置に必要なスペースが確保された箇所について整備を行います。また、拡幅計画等がなく設置困難な箇所についても、地先の民地利用を行う等の方策を検討します。また、駅前広場のさらなる改善策について検討を進めます。

(交通企画課)

## (3) 「第3次交差点すいすいプラン」の推進

引き続き、東京都が事業中の第3次交差点すいすいプランを促進します。

(まちづくり推進課)

## (4) 荷さばき車両対策の推進

地元事業者を中心として運送・駐車場事業者や行政を含む関係者から構成される吉祥寺方式物流対策協議会による包括的な荷さばき対策の検討や事業の実施を進めるとともに、今後エリアを拡大し、ウエストエリアで新規に荷さばき対策事業を検討します。

(吉祥寺まちづくり事務所)

## (5) 道路上工事の改善

道路工事には、道路管理者が行う工事、上下水道、電気、ガス等の各占用企業者が行う占用工事があります。多数の工事が道路上で行われる中、無秩序な掘り返しを防止し、道路本来の機能を確保するため、関係企業者間で工事の場所、時期、方法、規模等の調整を行い、年末・年度末の工事抑制等の取組みにより、道路上の工事時間の縮減に努めます。

特に渋滞等が見込まれる工事等については、予告看板等による事前の情報提供や施工時のわかりやすい迂回路説明の徹底等、道路利用者の視点に基づいた現場の工事改善を行います。

(武蔵野警察署、交通企画課、道路管理課)

## 1-7 公共交通機関利用の促進

## (1) 公共交通機関利用の促進

## (ア) バスロケーションシステムの整備

路線バス利用者の利便性向上を図るため、携帯電話やスマートフォン、パソコンにリアルタイムな情報提供ができるバスロケーションシステムを導入して、運行情報を提供します。

本市のコミュニティバス「ムーバス」では、全停留所に二次元バーコードステッカーを貼付し、携帯電話やスマートフォンでリアルタイムな運行状況が確認できます。

(交通企画課)

## (イ) 誰もが利用しやすいバス施設等整備事業の補助

民間バス事業者が整備する景観に配慮したバス停上屋やベンチの設置等、バス施設等の設置経費の一部を補助することにより、路線バス利用者等の利便性を高めるとともに、バス施設の計画的な整備を促進します。

(交通企画課)

## (ウ) ノンステップバス(※)の導入

「ムーバス」では、平成30年度以降全てのバス車両を誰もが乗り降りしやすいノンステップバスとしています。

## (※) ノンステップバス

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス

(交通企画課)

(2) 乗換えの利便性の向上

市内3駅の駅前に案内版を設置し、どこにバス・タクシー乗場があり、どの乗場からどの方面へのバスが運行しているか等を分かりやすく表示します。

設置にあたっては、案内の作成、設置主体、記載内容、掲載方法等を統一し、多言語化やナンバリング表記についても検討します。

また、改札口付近のバス・タクシー乗場の案内については、行先・方面を明記し、利用者が改札出口付近で迷うことがないように、鉄道事業者と連携して分かりやすい案内を検討します。

(まちづくり推進課、交通企画課)

(3) パークアンドバスライドの推進

駅周辺部における車両混雑の緩和や違法駐車への抑制、及び地域公共交通への乗り換え促進を図るため、駅外周部に一定規模の駐車場を整備して、その駐車場からバスに乗り換えて駅周辺まで移動するパークアンドバスライド事業を実施します。

引き続き、「吉祥寺ムーバスアンドパーキング事業運営協議会」と連携を図りながら、パークアンドバスライド駐車場の周知案内及び加盟店拡大に努めます。

(交通企画課)

(4) サイクルアンドバスライド(※)の検討

駅周辺部における交通需要の平準化を図るため、市内の鉄道駅から離れたバス停付近に自転車駐車場を確保する等、サイクルアンドバスライド(※)の実施について検討します。

## (※) サイクルアンドバスライド

自宅から最寄りのバス停まで自転車で行き、バス停近くの自転車駐車場に自転車を停めて、そこからバスに乗り換えて目的地に向かうシステム

(交通企画課)

(5) バス交通と自転車交通の連携による MaaS(※)の検討

市民の移動手段の選択肢を広げるため、自転車駐車場の満空情報とバス経路やバスロケーションシステムを連動し、携帯電話やスマートフォンで提供するサービスについて検討します。

## (※) MaaS (Mobility as a Service)

モビリティのサービス化。利用者が多様なモビリティサービス(鉄道・バス・タクシー・自転車・自動車・カーシェアリング等)に対して、「1つのサービス」としてアクセスし自由に選択できるようにすること。

(交通企画課)

## 1-8 その他の道路交通環境の整備

(1) 道路総合管理計画に基づく適正管理

道路総合管理計画に基づき、計画的・効率的・持続的な道路施設の管理を実施します。

また、橋りょうの長寿命化や維持管理コストの縮減と平準化を図り、将来にわたり安全な交通を確保するため、定期点検等により健全度を把握しながら、計画的な修繕・架替えを行います。

(道路管理課、交通企画課)

## (2) 道路の緑化

## (ア) 水辺の道の維持管理

仙川や千川上水沿いに整備された遊歩道の維持管理を行います。

(緑のまち推進課)

## (イ) 緑のネットワークづくり

引き続き「緑と水のネットワーク」を踏まえ、歩道上の緑陰空間を保全し、市内に点在する公園・緑地を緑の回廊として、ユニバーサルデザインに配慮しつつ、緑豊かなネットワーク形成を進めます。

(緑のまち推進課、交通企画課)

## (ウ) 街並みの緑化推進

日々の暮らしの中で緑の良さを実感し大切にすることを育むため、引き続き多様な主体と連携しながら、新たな魅力や美しい街並を構成する緑の情報発信を行います。

また、緑豊かな街並みを創出するため、「まちづくり条例」及び「緑化に関する指導要綱」等による緑化をさらに推進します。

道路に面する接道部は、通行する人々の目につきやすく、緑化することで街の景観が大きく向上します。また、温暖化防止等の環境保全機能や身近な緑を相互に結ぶネットワーク形成の役目も果たすため、引き続き接道部緑化を推進します。

(緑のまち推進課)

## (3) 不法占用物件等の改善指導

## (ア) 商品・看板等のはみ出しの解消

警察署及び商店会等の関係機関・団体と連携して、吉祥寺駅周辺を対象とする環境浄化作戦を定期的で開催する等、違法看板の排除や指導を行います。また、各地区の道路パトロールを、歩道を中心に集中的に実施し、違法看板等の改善指導を積極的かつ計画的に行います。

(道路管理課)

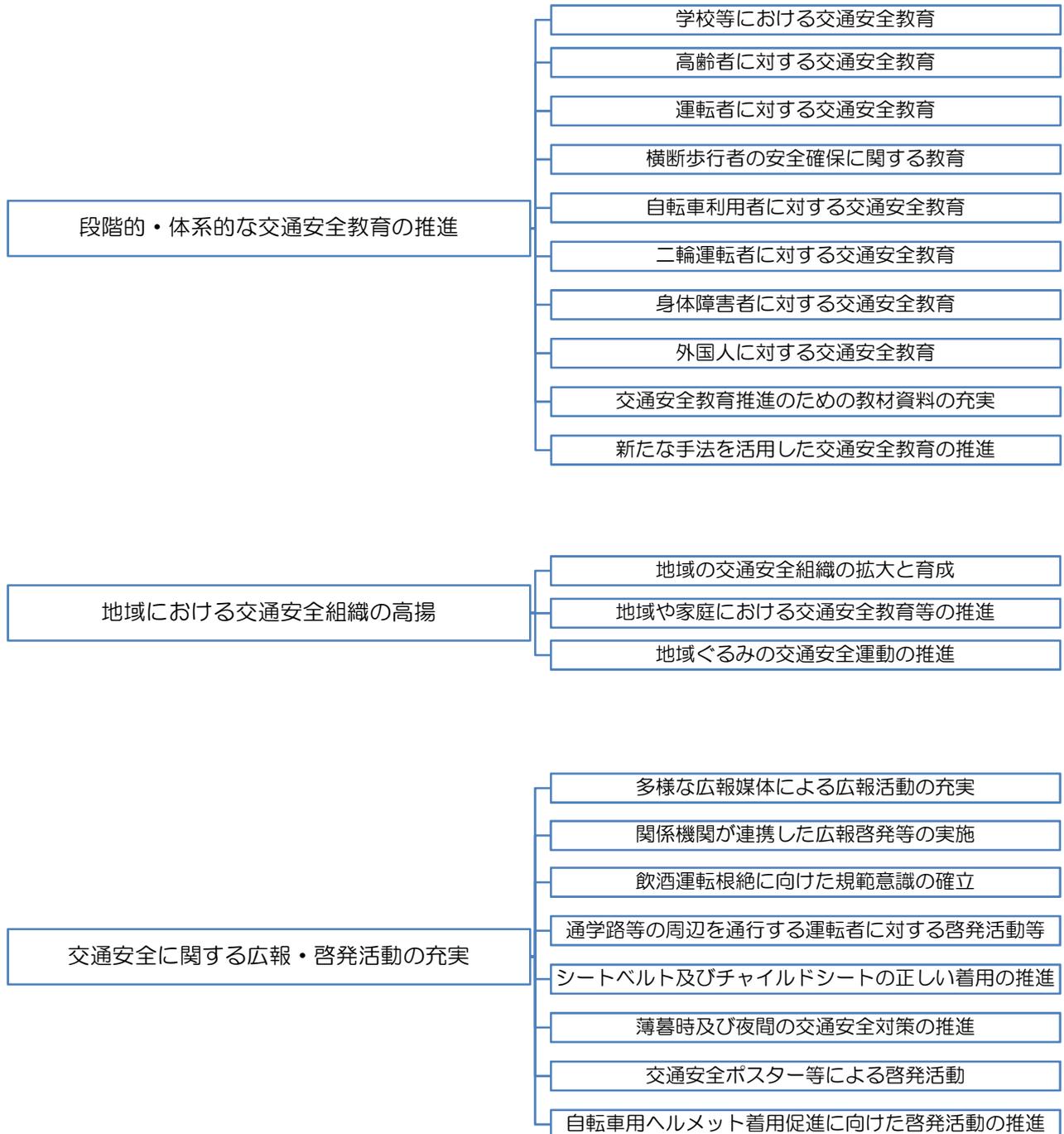
## (イ) 違法看板の撤去

通行の障害となり、景観の悪化にもつながる違法看板類の撤去を行います。「屋外広告物法及び東京都屋外広告物条例」に基づき、違法広告物（はり紙、はり札、立看板）は、毎日市内を巡回し撤去しています。また、平成 14 年度から大量かつ繰り返し違反行為を行っている広告主に対しては指導を強化しています。指導内容は、①電話による指導・引き取り勧告、②文書による指導・引き取り勧告を実施しています。今後も単発、少数違反者への指導の拡大と、再掲出違反者への継続指導を実施します。また、平成 17 年度以降民間地でも希望に応じ所有者の了解を得て、金融業等の無断広告物の撤去を行っています。加えて、平成 27 年度よりホームページや市報等による周知を行い、市民による違反広告物の通報を促しています。

(環境政策課)

## 第2章 交通安全意識の啓発

[施策の体系]



## 2-1 段階的・体系的な交通安全教育の推進

### (1) 学校等における交通安全教育

学校等における交通安全教育は、学校等の教育活動全体を通して行うことを基本とします。幼児・児童・生徒の発達段階に応じて、段階的かつ体系的に交通安全教育を行うとともに、日常の適切な指導と計画的な交通安全教育を学校等の教職員と連携して行います。

#### (ア) 幼稚園等における交通安全教育

市内幼稚園・保育園では、交通安全の決まりに関心をもたせるために、指人形・紙芝居の公演、歩行訓練等を実施し、交通安全活動を推進します。また、保育園やO123 吉祥寺、O123 はらっぱ等の子育て支援施設では、保護者に対し、幼児の交通事故の危険性、自転車同乗の際はヘルメット着用を促進する等、広報啓発活動を行います。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

#### (イ) 小学校における交通安全教育

市立小学校 12 校の児童を対象に、道路上での安全な歩行方法や正しい交通ルールを体験学習する歩行横断訓練や自転車の安全運転と正しい交通ルールを体験学習する交通安全教室（自転車安全教室）を授業内で実施します。また、各小学校で PTA 参加の交通安全教室（自転車安全教室）を実施し、児童及び保護者への交通安全教育を実施します。さらに、自転車安全教室等に合わせて自転車点検を引き続き実施します。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課、指導課)

児童及び保護者への注意喚起のため、市内における交通事故発生状況を踏まえ、「登下校あんぜんマップ」を配布します。

(武蔵野警察署、教育支援課)

#### (ウ) 中学校における交通安全教育

市立中学校6校において、プロスタントマンの自転車事故再現により、生徒に直接恐怖を感じさせ、事故の危険性と交通ルール遵守の重要性を強く認識してもらうスケアード・ストリート方式の交通安全教室を引き続き実施します。

(武蔵野警察署、交通企画課、指導課)

#### (エ) 学校に対する交通安全情報の提供

市内の小学校、中学校、高等学校、大学に対して、関係機関と連携して交通安全情報等を発信し、交通安全対策の強化を図ります。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

### (2) 高齢者に対する交通安全教育

老人クラブ、いきいきサロン等の様々な社会参加活動の場や、高齢者が多数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効果的な交通安全に関する周知・啓発・実施方法について検討を行います。また、夜間における交通事故を防止するため反射材の普及、活用の促進を図ります。

さらに、春・秋の全国交通安全運動等、各種交通安全キャンペーンを実施するとともに、市報、ポスター、SNS 等を活用し、高齢者の交通事故防止のための啓発を行います。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

(3) 運転者に対する交通安全教育

地域、職域等における交通安全講習会を積極的に開催するとともに、交通安全関係団体と連携し、交通情勢に即した交通安全教育を推進します。また、企業向けに交通安全講習会を実施し、実践的な運転者教育を推進します。

さらに、交通情勢の変化、加齢に伴う身体機能の変化及び運転技能の変化等に対応して、必要な技能と知識を習得することが求められるため、運転免許取得後の交通安全教育の充実を図るとともに、高齢運転者及びその家族からの相談に適切に対応します。

(武蔵野警察署)

(4) 横断歩行者の安全確保に関する教育

あらゆる機会を通じて、運転者に対して横断歩道手前の減速義務や横断歩道における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教育を推進します。

また、事故多発交差点地区においては、歩行者に対して、信号機のあるところではその信号に従うといった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等、関係機関・団体と連携して教育・啓発等を実施し、歩行者が自らの安全を守る交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

(武蔵野警察署)

(5) 自転車利用者に対する交通安全教育

- 関係機関・団体と連携し、小学生に対して基本的な交通ルールの浸透を図る自転車安全教育を推進するとともに、保護者に対しても、自らの自転車通行ルールの遵守とともに、子どもへの交通安全教育義務等についての広報啓発を推進します。
- 関係機関・団体と連携し、自転車安全教室修了証の交付等、学習意欲を高める手法を用いた安全教室を推進します。
- 子どもはもとより、全ての自転車利用者に対して、乗車用ヘルメット着用を促進します。
- 各年代(中学・高校生、大学生、社会人)の利用者に対して、具体的な自転車が関与した事故の発生状況や特徴、自転車の交通ルールに違反した者に対する刑事上の責任、民事上の損害賠償責任等の内容を中心とした教育を行うとともに、関係機関・団体と連携してスクエアード・ストレイト方式を用いた自転車安全教育等を推進し、ルール違反によりどのような危険が生じるかを体験させることで、安全意識の高揚を図ります。
- 交通ボランティア、地域住民等と連携し、自転車の交通事故や通行方法が問題となっている地区・時間帯を中心に、自転車利用者に対する街頭指導及び広報啓発を推進します。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

- 自転車安全利用講習会等を継続的に実施するとともに、関係法令の改正等自転車等の利用に関する社会情勢や地域状況により随時講習の見直しを行い、安全利用を促進するために効果的な内容とします。また、公共自転車駐車場の優先利用制度や自転車整備点検「TSマーク(保険付帯)」への助成制度といったインセンティブ付与から、認知度及び受講者数の増を図るとともに、ニーズに応じて内容や時間配分等について柔軟に対応を行います。講習会受講者を通じて自転車安全利用のルール・マナーが広く波及していくよう取組みを進めます。
- 子ども、子育て世代への交通安全教育について、引き続き子どもを対象とする交通安全教育を学校等と連携して実施します。子育て世代における電動アシスト付き自転車の普及や保

護者から子どもへの自転車利用教育の観点から、保育施設や子育て支援施設等と連携し、子育て世代の団体や集まり等での講習を積極的に進めます。講習会を通じてヘルメットの着用についてもさらに促進を図ります。

- 子育て世代向けには、児童へのヘルメット着用を促進するとともに、自転車購入の際の要点や児童への教育の観点等を含めて、自転車利用の方法を分かりやすく紹介する啓発冊子の発行を検討します。
- 誰でも視聴できる動画を活用した自転車交通ルール・マナーの啓発について検討します。  
(交通企画課)

#### (6) 二輪運転者に対する交通安全教育

二輪車の交通事故防止を目的として、基本走行・法規走行主体の二輪車実技教室を実施し、安全運転技術の向上と安全意識の高揚を図ります。

また、二輪車交通事故死者の主損傷部位は、頭部及び胸・腹部が高い割合を占めていることから、被害軽減対策としてライダーに対する「ヘルメットのあごひもの確実な結着」等の短期的交通安全教育や関係機関・団体と連携した「胸部プロテクター着用」を推進する等、二輪車運転者の重大交通事故抑止対策を図ります。

(武蔵野警察署)

#### (7) 身体障害者に対する交通安全教育

関係機関・団体と連携し、身体障害者の安全な通行方法等に関する交通安全教育を行います。また、身体障害者の関係機関・団体等と相互に連携を図り、効果的な交通安全に関する周知・啓発・実施方法を検討し、交通安全意識の高揚を図ります。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

#### (8) 外国人に対する交通安全教育

関係機関・団体と連携し、効果的な交通ルール等の周知・啓発・実施方法を検討し、多言語対応等による効果的な交通安全教育を推進します。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

日本の言葉や生活習慣に不慣れな外国人が交通事故の加害者又は被害者とならずに安全に過ごすことができるように、多言語対応の交通安全リーフレット等を活用して、情報を発信します。また、外国人技能実習生の入国後講習の一環として、交通安全対策や交通ルールについて講義を行います。

(武蔵野警察署)

#### (9) 交通安全教育推進のための教材資料の充実

交通安全啓発用のDVDを、学校及び民間団体等に貸し出します。

(武蔵野警察署、交通企画課)

#### (10) 新たな手法を活用した交通安全教育の推進

交通安全教育にあたっては、従前の取組みに加え、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。

(武蔵野警察署、交通企画課)

## 2-2 地域における交通安全組織の高揚

### (1) 地域の交通安全組織の拡大と育成

交通安全意識を普及・浸透させていくため、地域の交通安全組織の充実拡大を図り、これらの組織の自主的活動を促すとともに、関係機関・団体との相互連携に努め、交通安全教育活動を積極的に推進します。

交通安全協会会員の増加に向けた取組みについて、広報等の周知に努めます。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

### (2) 地域や家庭における交通安全教育等の推進

#### (ア) 地域

地域において、各種講習会を実施するほか、交通安全協会等交通安全関係団体の活性化と指導者の育成を図り、交通安全教育が的確に行われるよう計画的な運用に努めます。また、武蔵野交通安全協会の活性化を図り、関係機関が相互に連携し、地域事情に対応した交通安全教育、交通安全活動の推進に努めます。

さらに、自転車街頭点検整備、自転車安全利用指導啓発隊（BEEMS（ビームス）（※））による活動、自動車教習所と連携した自転車安全運転コンテスト等を通じて、自転車の安全利用を促進し、自転車事故の防止を図ります。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

子どもに対しては、交通安全協会に所属する子ども主体の交通ボランティア団体である「武蔵野交通少年団BAGS（バッグス）」への入団を促進し、組織拡大を図るとともに、音楽活動による広報、活動内容の情報発信、指導員・リーダー団員を東京都交通安全協会が開催する研修会等に参加させる等、交通安全活動、ボランティア活動等の充実拡大を推進します。

#### (※) BEEMS

Bicycle Education and Enlightenment Mobile Squad の略

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会)

#### (イ) 家庭

家庭では、親が中心となって交通の身近な話題を取り上げ、交通安全について話し合いが行われるよう情報の提供を行い、交通ルールと交通マナーの普及・浸透を図ります。

(武蔵野警察署、交通企画課)

### (3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

#### (ア) 「全国交通安全運動（春・秋）」、「TOKYO 交通安全キャンペーン」等の実施

広く市民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけることにより、安全で快適な交通社会の実現を目指して春・秋の全国交通安全運動、年末のTOKYO交通安全キャンペーンを実施します。運動の推進にあたっては、市、関係機関・団体等との連携を強化し、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組み等を推進する等、市民参加型の交通安全活動を展開します。

また、東京都交通安全日（原則として毎月10日）に、交通実態に即した地域、学校、職域ぐるみの交通安全活動を促進することにより、交通安全思想の普及浸透に努めます。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

## (イ) 地域における交通安全運動の推進・支援

地域における交通安全教育の拡充を図るため、武蔵野地域交通安全活動推進委員及び武蔵野交通安全協会の活動を支援します。

(交通企画課)

## (ウ) 「トワイライト・オン運動」等の推進

年間を通して、車両の前照灯を日没より早めに点灯することを呼び掛ける「トワイライト・オン運動」のほか、夜間道路上の危険を早期に発見するため対向車や歩行者がいないときは、走行用前照灯（ハイビーム）を積極的に活用することや、ドライバーと歩行者が相互に安全を確認することを広く市民に働きかけます。

(武蔵野警察署)

## 2-3 交通安全に関する広報・啓発活動の充実

### (1) 多様な広報媒体による広報活動の充実

広く市民に交通安全意識の普及・浸透を図り、交通安全行動の実践を定着化させるため、市報、ホームページをはじめ看板、ポスター、チラシ等の様々な広報手段を活用し、交通安全キャンペーン等のあらゆる機会を通じて、効果的な周知・啓発のための広報活動を推進します。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

### (2) 関係機関が連携した広報啓発等の実施

#### (ア) 「交通死亡事故多発緊急事態宣言」の発令時における連携

交通死亡事故が多発し、一定の基準に該当した場合等において、東京都から「交通死亡事故多発緊急事態宣言」が発出された際は、市民等に対して交通事故に関する注意を喚起するとともに、関係機関が相互に連携して早期に集中的な交通事故防止対策を推進することにより、交通死亡事故の抑止を図ります。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

#### (イ) 交通安全運動等行事の拡充

春・秋の全国交通安全運動（特に来街者の多い吉祥寺では運動期間に合わせて道路を通行止めにしてプロのスタントマンによる事故再現型のスケアード・ストレイトを実施）、TOKYO交通安全キャンペーン、交通安全フェア等の広報及び内容の充実や改善を図り、効果的な周知・啓発を行い交通安全意識のより一層の普及徹底に努めます。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

(3) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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

また、飲酒運転を根絶するため、関係機関、民間団体、企業等と連携した「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」をはじめ、「全国交通安全運動(春・秋)」、「TOKYO交通安全キャンペーン」等を通じて取組みを推進し、飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知する等、飲酒運転をさせない気運を醸成し、飲酒運転の根絶を目指します。

各種交通安全講習会や街頭キャンペーン等を通じて「飲酒運転の根絶」に向けた取組みを継続して進めるとともに、関係機関・団体と連携し、「ハンドルキーパー運動」の浸透に努めます。

## (※) ハンドルキーパー運動

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

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

(4) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等

恒常的な見守り活動を通じて、登下校児童の保護誘導と通学路を通行する車両に対する注意喚起を推進します。特に、新入学期や全国交通安全運動等の機会は見守り活動の強化を行います。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会)

(5) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進

後部座席を含めたシートベルト着用の必要性と着用効果及びチャイルドシートの正しい使用に関する普及啓発を推進します。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

正しい使用方法に加えて、着用率の悪い後部座席でのシートベルト着用の徹底について市報やSNS等での啓発を検討します。また、0123 吉祥寺や0123 はらっぱ等の子育て施設や公園での啓発・広報方法について検討します。

(交通企画課)

(6) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進

薄暮時や夜間における歩行者、自転車の交通事故を防止するため、スポークリフレクター及びシール式反射材の活用、外出時の目立つ色の服装の着用について広報するとともに、街頭で安全指導・啓発を行う自転車ストップ作戦等を実施して啓発活動を強化します。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

(7) 交通安全ポスター等による啓発活動

ホームページ、SNS、掲示板等を活用し、東京都や警視庁発行の交通安全啓発ポスターの効果的な広報・啓発方法を検討します。

(武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課)

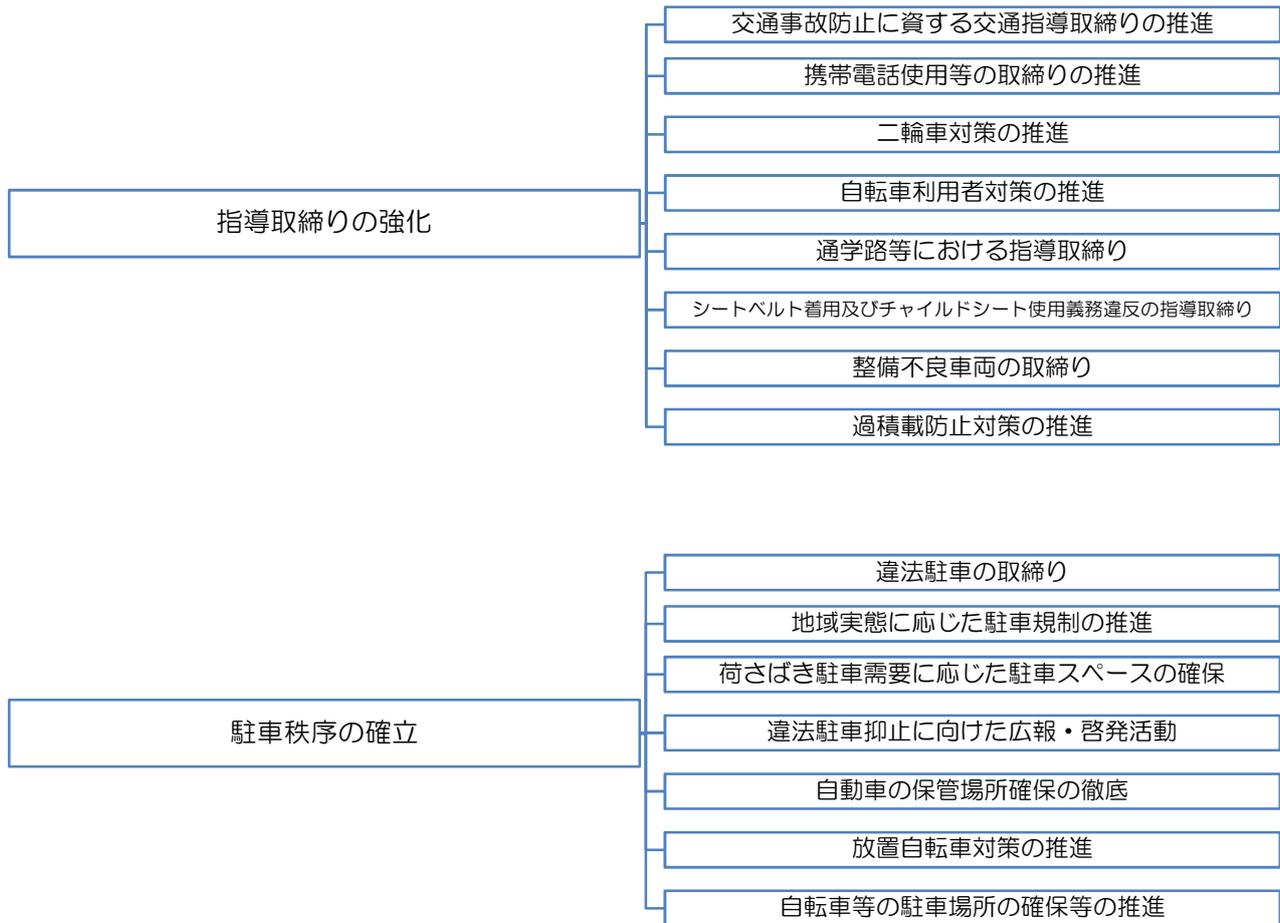
#### (8) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進

子どもたちを自転車の転倒事故から守るために、関係機関が相互に連携し、保護者等に対して自転車の幼児用座席に子どもを乗車させることの危険性と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。また、自転車乗車中の交通事故による死者の7割は頭部損傷が原因（令和2年中、警視庁管内）となっていることから、自転車安全利用講習会を通じて、乗車用ヘルメット等の交通事故の被害を軽減する器具の必要性を説明し、着用の促進を図ります。

（武蔵野警察署、武蔵野交通安全協会、交通企画課）

## 第3章 道路交通秩序の維持

[施策の体系]



### 3-1 指導取締りの強化

#### (1) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態等の緻密な分析に基づき、飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害等の交差点違反等重大交通事故の直接又は主要な原因となっている違反に重点を置いた指導取締りを推進します。

また、飲酒運転、無免許運転、又はこれらに起因する交通事故事件を検挙した際は、運転者の捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底し、酒類若しくは自動車等の提供罪、同乗罪等のほか、教唆・帮助行為等の確実な立件に努めます。

(武蔵野警察署)

#### (2) 携帯電話使用等の取締りの推進

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情勢を踏まえ、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。重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為であることから、携帯電話使用等の指導取締りを推進します。

(武蔵野警察署)

#### (3) 二輪車対策の推進

二輪車の死亡・重傷事故が多発している路線を重点に、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反(速度超過、進路変更、割り込み等)の指導取締りを強力に実施するとともに、軽微な違反者等に対しても積極的な指導警告を実施する等、安全運転意識の高揚を図ります。

(武蔵野警察署)

#### (4) 自転車利用者対策の推進

自転車利用者による交通事故を防止するため、交通ルール・マナーを守らない走行に対しては、自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカードを活用した街頭指導を強化するとともに、ヘルメットの着用について働き掛けを行います。

また、悪質・危険な違反者に対しては、自転車講習制度の適用を視野に入れ、交通切符等による取締りを実施します。

(武蔵野警察署)

武蔵野警察署等と連携し、自転車安全利用TOKYOキャンペーン等の機会を活用し、街頭における効果的な啓発・指導を行います。

(武蔵野交通安全協会、交通企画課)

#### (5) 通学路等における指導取締り

通学路等における子どもの安全を確保するため、警察署で重点通学路の登下校時間帯等を勘案し、通行禁止違反等の交通違反の指導取締りを推進します。

(武蔵野警察署)

(6) 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

シートベルト・チャイルドシート着用の徹底に向けた座席ベルト装着義務違反等の指導取締りを実施します。また、交通事故発生時における乗員の被害軽減を図るため、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用について指導を推進します。  
(武蔵野警察署)

(7) 整備不良車両の取締り

整備不良車両や不正改造車の走行は、道路交通秩序を乱すとともに、排気ガスによる大気汚染、騒音等により環境悪化の要因ともなっています。また、保安基準に適合していない自動車による爆音走行や公道上での競走行為等、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ます。  
(武蔵野警察署)

(8) 過積載防止対策の推進

積載物重量制限違反については、交通公害（騒音、振動及び排気ガス）の要因となるほか、重大交通事故に発展する危険性が高いことから、重点的な指導取締りを実施します。  
また、当該違反に係る各種行政処分の適正な執行により、使用者の背後責任等を厳しく追及し、過積載運行の根絶を図ります。  
(武蔵野警察署)

## 3-2 駐車秩序の確立

(1) 違法駐車取締り

違法駐車の実態に応じ、重点的に取締りを行う場所や時間帯等を定めた「取締り活動ガイドライン」を中心とする指導取締りを強化し、良好な駐車秩序の確立に努めます。  
(武蔵野警察署)

(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進

荷さばき車両に配慮した駐車規制の見直しについては、適正な駐車秩序の確保の観点及び地域住民等の意見・要望等を勘案し、地域の実態に応じて推進します。  
(武蔵野警察署)

(3) 荷さばき駐車需要に応じた駐車スペースの確保

地元商業者を中心として運送・駐車場事業者や行政を含む関係者から構成される吉祥寺方式物流対策協議会による包括的な荷さばき対策の検討や事業の実進を進めるとともに、今後エリアを拡大し、ウエストエリアで新規に荷さばき対策事業を検討します。  
(吉祥寺まちづくり事務所)

(4) 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

地域交通安全活動推進委員（協議会）による積極的な活動を促進し、地域住民の違法駐車抑止気運の盛り上げを図ります。

また、関係機関・団体等との連携を強化し、違法駐車抑止キャンペーンを実施するとともに、チラシ等の作成・配布や各種機関紙（誌）への掲載等、広報啓発を積極的に進め、違法駐車抑止を呼び掛けます。

（武蔵野警察署）

交通渋滞の緩和と違法駐車抑制のため、引き続き、駐車場の場所及び満空状況を携帯電話やパソコン等にリアルタイムで配信する駐車場案内・満空情報システムや駐車場ガイドマップの配布といったソフト施策を実施します。

また、地元商店会や大型店、配送事業者等で組織する吉祥寺駅周辺交通問題協議会と協働して、違法駐車抑制を図ります。

（交通企画課）

(5) 自動車の保管場所確保の徹底

自動車の保管場所証明・届出事務の適切な実施に努めるとともに、車庫代わり駐車、長時間駐車等の違反の指導取締りを推進します。

（武蔵野警察署）

(6) 放置自転車対策の推進

## (ア) 放置自転車対策の強化の継続

放置自転車対策に一定の効果が見られる路線又はエリアについては運用方法を効率化し、放置自転車が多い路線又はエリアでの重点化等、効率的・効果的な放置自転車対策を継続します。また、夜間における放置自転車対策について商店会等と検討します。

（交通企画課）

## (イ) 短時間無料制度の導入の推進

原則として、全ての一時利用自転車駐車場に短時間無料制度を導入します。

短時間無料制度の導入には、自転車駐車場設備の機械化（自動ゲート式、電磁ロック式等）が必要となるため、既存の手売り式の自転車駐車場においても、順次機械化を進めます。

（交通企画課）

## (ウ) レンタサイクル事業の在り方の検討

レンタサイクル事業（共用自転車システム）は、放置自転車対策の一環として行っているものです。今後は、利用状況を見ながら、放置自転車対策、観光振興等の視点で本市の実情に沿った在り方について検討します。

（交通企画課）

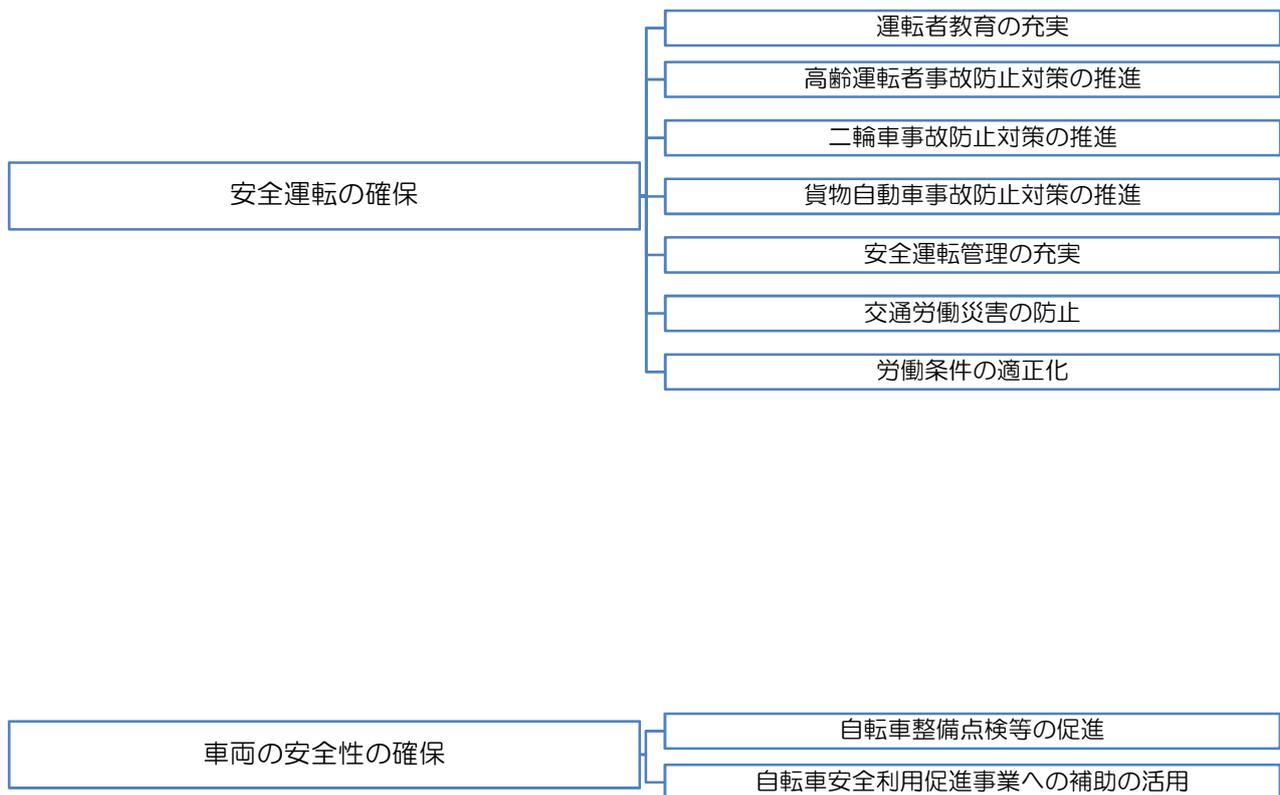
(7) 自転車等の駐車場所の確保等の推進

P46「1-5 自転車利用環境の総合的整備（2）自転車駐車場の整備（イ）行政以外の主体による自転車駐車場の整備」を参照ください。

（交通企画課）

## 第4章 安全運転と車両の安全性確保

[施策の体系]



## 4-1 安全運転の確保

### (1) 運転者教育の充実

運転者に対して、交通ルールと社会的責任に則った運転を実践させるため、民間団体や企業等の協力を得て、道路交通の現場における日常的指導及び運転者講習会、二輪車実技講習会、学校安全教室等の充実を図ります。

(武蔵野警察署)

### (2) 高齢運転者事故防止対策の推進

#### (ア) 高齢運転者に対する交通安全教育の推進

高齢運転者に対しては、横断歩道における歩行者の優先等、安全な運転に必要な知識・技能を再確認させるため、通行の態様に応じた参加・体験・実践型の講習会の実施に努めるほか、安全運転サポート車（衝突被害軽減ブレーキ及びペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した自動車をいう。通称「サポカーS」。）については、各種機会を利用して、関係機関・団体等と連携しながら普及啓発を推進しつつ、その利用にあたっての注意点等について理解の促進を図ります。

(武蔵野警察署)

#### (イ) 高齢者支援施策等の推進

高齢者が関わる交通事故の減少を図るため、運転に自信がなくなったとの理由から免許が不要となった方に対し、運転免許自主返納制度及び運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、高齢運転者に対して高齢者マーク（高齢者運転標識）の普及啓発を図ります。

(武蔵野警察署)

### (3) 二輪車事故防止対策の推進

#### (ア) 二輪車利用者の交通安全意識の高揚

二輪車運転者に対し、関係機関・団体と連携した二輪車実技講習をはじめ、参加・体験・実践型の交通安全教室を積極的に実施します。また、自体防護としてヘルメットのあごひもの確実な結着及び胸部プロテクターの着用促進を図ります。

(武蔵野警察署)

#### (イ) セーフティドライブ・コンテストの実施

二輪車・四輪車関係機関及び二輪車・四輪車を利用している事業所や学校等に対して、チーム又は個人で参加し、一定期間内の無事故・無違反達成を目指す「セーフティドライブ・コンテスト」への積極的な参加勧奨を推進して、交通安全意識の高揚を図ります。

(武蔵野警察署)

#### (ウ) 協力団体等を通じた交通安全情報の伝達

二輪車を通勤や業務で利用する事業所等から成る二輪車の交通事故防止に係る情報伝達網を構築し、効果的な交通安全情報の発信を行い、二輪車交通事故防止を図ります。

(武蔵野警察署)

(4) 貨物自動車事故防止対策の推進

(ア) トラックストップ作戦等を通じた広報啓発活動

市内の主要交差点において、関係機関・団体等との連携により、個々のドライバーに対する交通安全情報を活用した広報啓発活動に努めます。

(武蔵野警察署)

(イ) 児童等に対する交通安全教育の推進

関係機関・団体等と連携し、児童に対する貨物自動車の特性、死角等に関する教育を行うほか、貨物自動車の運転者に対しても、運転特性等の知識を深める交通安全教育を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

(武蔵野警察署)

(5) 安全運転管理の充実

(ア) 安全運転管理者及び副安全運転管理者

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対して、自動車の安全な運転に必要な知識及び運転者に対する交通安全教育に必要な知識、技能等の講習を充実し、その資質と管理技能の向上を図ります。

(武蔵野警察署)

(イ) 安全運転管理指導者制度

安全運転管理指導者等に対して、全日本交通安全協会が行う指導者養成講習を受講するよう指導します。

安全運転管理者	乗車定員が11人以上の自動車1台、その他の自動車5台（自動二輪車1台は0.5台として計算する。）以上の使用者が、自動車の安全な運転に必要な業務を行わせるために選任します。
副安全運転管理者	自動車の使用者が、安全運転管理者の業務を補助させるために選任するもので、使用台数が20台を超えるとときに、その台数に応じて1人以上選任します。

(武蔵野警察署)

(6) 交通労働災害の防止

(ア) 交通労働災害防止ガイドラインの周知・徹底

事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立、適正な労働時間等の管理・走行管理の実施、教育の実施、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主・元請事業者による配慮等を内容とする「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知・徹底を図ります。

(三鷹労働基準監督署)

## (イ) 関係団体が実施する交通労働災害防止活動の指導援助

関係団体が実施する交通労働災害防止活動について必要な指導援助を行います。

(三鷹労働基準監督署)

## (7) 労働条件の適正化

## (ア) 労働条件に関する監督・指導

自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図り、併せて交通事故の防止に資するため、自動車運転者を使用する事業場に対して、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等に基づき、監督・指導を実施し、労働時間管理の徹底、労働条件の改善を図ります。また、関係法令違反により交通事故を発生させる等問題のある事業場については、必要に応じ司法処分を行う等、厳正に対応します。

(三鷹労働基準監督署)

## (イ) 自動車運転者の労働時間等の改善対策

労働時間管理適正化指導員の活用等により、自主的な労務改善が促進されるよう、関係業界等に対する指導及び助言を行います。

また、トラック運送業については、荷主と事業者が自主的・積極的に取引環境と長時間労働の改善への取組みを進めるよう、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」の周知を図ります。

(三鷹労働基準監督署)

## 4-2 車両の安全性の確保

## (1) 自転車整備点検等の促進

関係機関・団体の協力を得て、小学校交通安全教室（自転車安全教室）時や、学校開放日を利用した自転車の点検を実施します。引き続き、自転車の安全利用を促進するキャンペーンとともに、交通安全教室等を通して定期的な自転車整備点検を啓発します。

(交通企画課)

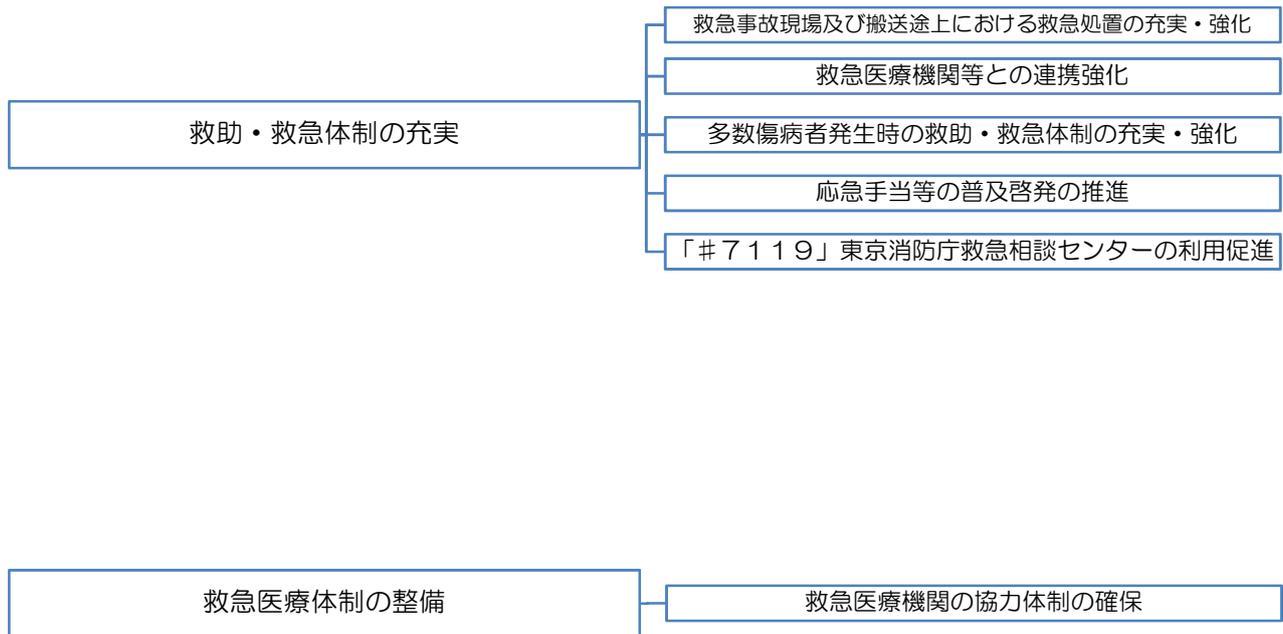
## (2) 自転車安全利用促進事業への補助の活用

自転車の定期的な点検整備や安全な利用を促進する事業に対する東京都の補助を活用し、自転車の安全性と市民の安全利用意識を向上させ、自転車安全利用の促進を図ります。

(交通企画課)

## 第5章 救助・救急体制の整備

[施策の体系]



## 5-1 救助・救急体制の充実

### (1) 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実・強化

#### (ア) 交通救助・救護体制の充実・強化

救助工作車やポンプ車等に積載する救助用資器材やAED（自動体外式除細動器）等の応急処置資器材を充実する等、交通救助・救護体制を強化します。

（武蔵野消防署）

#### (イ) 高度処置救急体制の充実

救急救命士及び救急資格者を計画的に養成・配置するとともに、資格取得後の知識・技術の向上のため、救急教育を充実します。

また、関係法令の改正（救急救命士が行うことができる救急救命処置の範囲の拡大等）に対応するため、拡大処置の技術認定者の養成及び体制の整備を推進します。

（武蔵野消防署）

### (2) 救急医療機関等との連携強化

救急医療機関への円滑な受入体制を確保するため、救急医療機関等との連携・協力関係を充実・強化します。

（武蔵野消防署）

### (3) 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化

#### (ア) 患者等搬送事業者との連携

震災等大規模災害時に多数の傷病者発生に備えて、患者等搬送事業者との連携を図ります。

（武蔵野消防署）

#### (イ) 東京DMAT（※1）と連携した救助・救急体制の強化

東京DMATと連携した負傷者に対する救助・救急体制を充実させます。大規模交通事故、NBC災害等の多数傷病者が発生する災害現場において、東京消防庁の安全管理下で、東京DMATが救命処置、トリアージ（※2）及び医学的助言を的確かつ迅速に行うため、東京消防庁と東京DMATが連携訓練を実施する等、救助・救急体制を充実させます。

#### （※1）東京DMAT（Disaster Medical Assistance Team）

大規模災害等の現場で、専門的なトレーニングを受けた医師、看護師が、一刻も早い救命措置等を行う災害医療派遣チーム

#### （※2）トリアージ

災害発生時等の多数の傷病者が発生した場合に、傷病の緊急度や重症度に応じて治療優先度を定めること。

（武蔵野消防署）

### (4) 応急手当等の普及啓発の推進

誰もが安心して生活できる社会を実現するため、市民等に対する応急手当の普及を推進します。

救急蘇生法の新たな普及指針に対応した講習を推進するため、訓練用人形、AEDトレーナー等の資器材を整備するとともに、最新のガイドラインの内容を反映した応急手当普及用リーフレット及びポスター作成等を行い、積極的に応急手当の普及啓発を行います。

（武蔵野消防署）

(5) 「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用促進

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するため、市民の相談に応じて緊急受診に要否や適応する診療科目等について医師の助言を受けてアドバイスを行うとともに、医療機関案内等を行う「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用を促進します。

(武蔵野消防署)

## 5-2 救急医療体制の整備

(1) 救急医療機関の協力体制の確保

市民の安全と安心のため、災害時における災害拠点連携病院としての機能をもつ、24時間365日対応が可能な二次救急医療病院を引き続き確保します。

市内の医療連携体制の推進のため、高度急性期病院や災害拠点病院としての機能を有する武蔵野赤十字病院に対して、今後も必要な支援を行います。

また、武蔵野赤十字病院で実施しているドクターカー事業(※)について、広報活動を実施し、事業の周知に努めます。

(※) ドクターカー事業

医療機関が、傷病者の緊急搬送をしようとする都道府県又は市町村の要請を受けて、当該傷病者が医療機関に緊急搬送をされるまでの間における応急の治療を行う医師を当該傷病者の所在する場所にまで運搬するために使用する緊急自動車

(健康課)

## 第6章 被害者の支援

[施策の体系]



## 6-1 交通事故相談業務の充実

---

### (1) 相談体制の充実・強化

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、関係機関・団体等との連絡を密にし、相互の連携を図るほか、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る等、交通事故相談業務の充実に努めます。

(武蔵野警察署)

### (2) 交通事故相談の実施

交通事故に関する被害者等からの様々な相談に的確に対応することは、被害者の支援に有益なことです。このため、本市では、毎月第1・3木曜日の午後1時から3時30分まで、交通事故相談を行っています。

(市民活動推進課)

## 6-2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度

---

交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を活用するほか、特に、ひき逃げ事件の被害者、交通死亡事故事件の遺族、交通重傷事故事件の被害者等に対しては、その要望を確認した上で、捜査の進展状況、被疑者の検挙、逮捕被疑者の処分等について適時適切な連絡を行い、必要な情報を提供することにより、被害者を支援します。

(武蔵野警察署)

## 6-3 被害者支援制度の充実

---

### (1) 交通遺児等に対する施策及び交通事故による被害者等に対する支援

交通事故により被害を受けた市民を救済する目的で、東京都の全39市町村共同による「東京都市町村民交通災害共済」制度(ちょこっと共済)が実施されています。共済会員が交通災害で死亡したとき、会員と生計を同じくしていた中学生以下の子ども(遺児)がいる場合、その子が義務教育修了年限に達するまで交通遺児年金が支給されます。また、共済会員が交通災害を受けたときに当該災害の程度に応じ共済見舞金が支給されます。

引き続き、多くの市民の方が「東京都市町村民交通災害共済」に加入できるよう広報啓発に努め、加入促進を図ります。

(交通企画課)

## 6-4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進

### (1) 自転車整備点検「TS マーク（保険付帯）」の普及促進

自転車安全整備店の自転車安全整備士が整備点検した自転車に貼付され、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている自転車整備点検「TS マーク（保険付帯）」の普及促進に努めます。

（交通企画課）

### (2) 自転車損害賠償保険等への加入促進

東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の改正により、令和2年4月1日から、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者、自転車貸付業者は、他人の生命又は身体の損害賠償について、自転車損害賠償保険等への加入が義務となりました。また、事業者は、従業員等への保険加入の確認、未加入者への情報提供が努力義務となりました。利用者、保護者及び事業者が保険加入に関する責務を果たし、市はこれを促進するための取組みを引き続き行います。

（交通企画課）

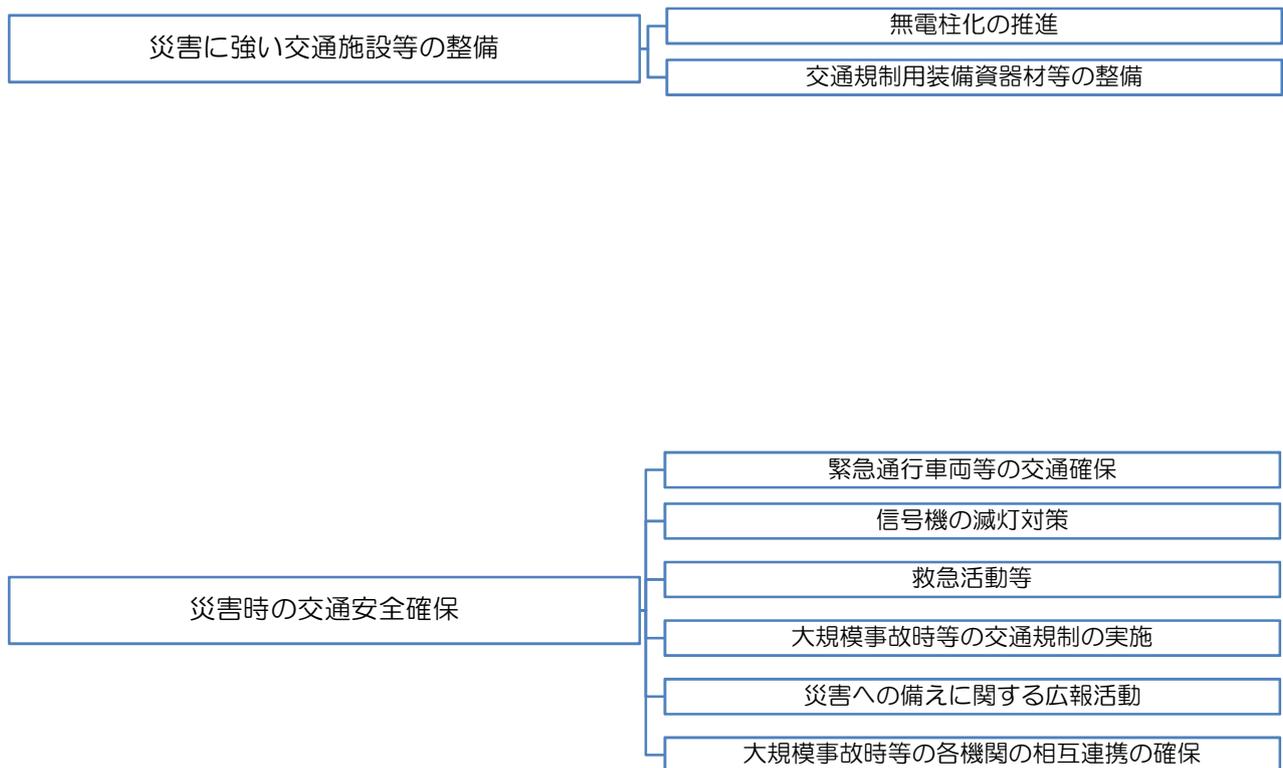
### (3) 原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要なため、市ホームページへの掲載や窓口でのチラシの配布等により、加入促進のための周知活動を行っています。

（市民税課）

## 第7章 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保

[施策の体系]



## 7-1 災害に強い交通施設等の整備

---

### (1) 無電柱化の推進

景観、歩行、安全・安心の一層の向上を図るため、平成28年度に策定した「景観整備路線事業計画（2次）」に基づき、景観整備優先路線について電線類地中化のほか、舗装、街路樹や植樹帯、街路灯等、優先的に景観整備を進めます。

景観整備路線事業計画（2次）の進捗を踏まえつつ、今後の無電柱化施策の方向性や具体的な取組み等を定めた武蔵野市無電柱化推進計画（仮称）を策定し、無電柱化のさらなる推進を図ります。

（交通企画課）

### (2) 交通規制用装備資器材等の整備

大震災発生時において、市内の交通の混乱を防止し、緊急交通路等を確保するため、交通規制用装備資器材の充実を図るとともに、これらの交通規制用装備資器材を収納した簡易倉庫（交通規制用装備資器材収納倉庫）を緊急交通路等の主要交差点直近に整備します。

（武蔵野警察署）

## 7-2 災害時の交通安全確保

---

### (1) 緊急通行車両等の交通確保

#### (ア) 第一次交通規制の実施

環状7号線から都心方向へ流入する車両の通行禁止、環状8号線から都心方向へ流入する車両の通行抑制及び緊急自動車専用路（7路線）を指定して通行禁止規制を実施し、道路における危険を防止するとともに、人命救助、消火活動等に従事する緊急自動車等の円滑な通行を確保します。

（武蔵野警察署）

#### (イ) 第二次交通規制の実施

第一次交通規制で指定した緊急自動車専用路（7路線）のほか、被災状況等に応じて緊急交通路を指定し、災害応急対策に必要な緊急通行車両等の通行を確保します。

（武蔵野警察署）

#### (ウ) 災害時等における運転者等に対する情報提供

災害時等における運転者等の安全確保や緊急車両の円滑な通行を確保するため、現場の警察官は、交通規制の実施について、サインカー、パトカー、白バイ、広報車等による現場広報を行うとともに、運転者のとるべき措置について情報提供を行います。

（武蔵野警察署）

## (工) 緊急道路障害物除去

災害時、緊急車両等の通行を確保するため、道路上に放置された車両や建物等から落下したガレキ等の障害物の除去及び道路と橋りょう等との境に生じた段差、路面の亀裂等の応急補修を速やかに行う緊急道路障害物除去作業を実施します。

緊急道路障害物除去作業にあたっては、関係機関と連絡を密にし、迅速に作業が実施できるよう、連絡体制を整備します。

(武蔵野警察署、道路管理課)

## (2) 信号機の滅灯対策

大規模災害発生時には、被害状況の把握はもちろん、消防による救助活動及び警察による各種活動を通じて被害の拡大防止が必要となる一方で最低限の交通管理機能を維持するため、交差点等での交通整理も必要です。

そのため、幹線道路上の信号交差点に信号機用非常用電源設備(自動起動式発電機及びリチウム電池内蔵型信号制御機)を整備し、災害に伴う停電時における警察活動を支援します。信号機用非常用電源設備は、停電時に警察官等の人手を介さずに自動的に信号機に電力を供給することができるため、警察官が各種活動に専念することが可能となります。

また、信号機用非常用電源設備は、大規模災害時だけでなく、長時間の停電時にも信号機への電力供給が可能であることから、交通の安全と円滑を図るために今後も新規整備を推進するとともに、老朽化した設備の更新を進めます。

(武蔵野警察署)

## (3) 救急活動等

## (ア) 消防救助機動部隊の活用

救助車、特殊救急車、救助用重機等及び高度な救助技術、能力等を備えた「消防救助機動部隊(ハイパーレスキュー隊)」を活用します。

(武蔵野消防署)

## (イ) 患者等搬送事業者との連携

震災等大規模災害時の多数の傷病者発生時に、患者等搬送事業者との連携を図ります。

(武蔵野消防署)

## (4) 大規模事故時等の交通規制の実施

大規模事故時等には、社会的混乱や交通の混乱等の発生が予想されるため、事故現場及び周辺地区において、必要な範囲・路線の交通規制、交通整理を行います。

(武蔵野警察署)

## (5) 災害への備えに関する広報活動

大震災発生時における交通規制計画に基づいて「環状7号線から都心方向へ流入する車両の通行を禁止すること」、「緊急自動車専用路等を通行中の自動車は、速やかに道路外の場所又は他の道路に移動すること」等について、チラシやポスター、広報用DVD、警視庁ホームページ等の広告媒体を活用する等、交通規制を周知徹底するための方策を推進します。

(武蔵野警察署)

(6) 大規模事故時等の各機関の相互連携の確保

市内において大規模事故が発生した場合、東京都地域防災計画に定めるところにより、関係防災機関等が応急対策活動を実施することとなっており、市は、東京都が設置・運営する現地連絡調整所(※)に連絡員を派遣します。

なお、事故規模等により特別な対応の必要があるときは、市災害対策本部等を設置し、災害応急対応に従事する職員を配置します。

(※) 現地連絡調整所

災害現場において各機関の情報の共有化、活動の調整等を行い、被災者及び被災の恐れのある者を早期に救出・救助・搬送・避難させることを目的として東京都が設置・運営するもの。現地連絡調整所設置の決定は東京都危機管理監が行う。

(防災課)

## 第8章 踏切の交通安全

---

[施策の体系]



## 8-1 その他踏切道の安全を図るための措置

---

### (1) 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

現在、踏切道の立体交差化及び構造改良が早急に必要状況にはありませんが、自転車・歩行者等の交通状況に注視し、必要に応じて関係機関と適切な処置を検討します。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が輻輳することがないように歩行者通行を考慮した踏切拡幅等、事故防止効果の高い構造への改良を検討します。  
(交通企画課)

### (2) 踏切道の安全に関する周知徹底

踏切における事故は、直前横断、脱輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等、緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を行います。

(武蔵野警察署、交通企画課)



## 第3部 計画の推進



## 第1章 交通安全対策を推進するための体制・役割分担

交通安全に関する施策は、多くの行政機関等の分野にまたがることから、関係行政機関や関係団体等が相互に密接な連携・協力体制を堅持し推進します。

また、交通安全対策の推進を図るためには、行政機関の施策だけでは不十分であり、市民や事業者等の参加が不可欠であるため、家庭、地域、学校、職場等での自主的な交通安全活動や交通安全団体等が行う交通安全活動を積極的に支援します。

### 1-1 行政機関

#### (1) 武蔵野市

事業の実施にあたっては、関係各課や関係機関、関係団体と連携・調整を図り、武蔵野市交通安全対策会議を中心に総合的かつ一体的な交通安全対策を推進します。

#### (2) 警視庁武蔵野警察署

交通事故防止と円滑な道路機能確保のため、交通違反者の取り締まりや交通規制の推進、安全運転指導のため、運転者教育の充実強化等に努めます。

#### (3) 東京消防庁武蔵野消防署

交通事故による負傷者の救護活動を円滑に推進するため、救急医療機関と連携を図り、負傷者の救出救護活動の強化を推進します。

#### (4) 東京労働局三鷹労働基準監督署

交通労働災害防止の推進や自動車運転者の労働条件の改善に向けて、周知・啓発活動、監督・指導等を実施します。

#### (5) 東京都

本計画の事業を推進するとともに、必要に応じて、市、交通安全関係団体等と連携、協力して必要な事業を推進します。

### 1-2 事業者・交通安全関係団体・ボランティア等

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、自動車を運行する交通事業者は、事業所を中心として、安全運転管理者、運行管理者等を通じた交通安全教育を推進する等、交通事故の防止に努めることが求められます。

また、地域における交通安全関係団体やボランティアは、それぞれの地域や警察署と連携して、主体的に、あるいは相互に協力しながら、効果的な交通安全対策事業を進めていくことが求められます。

### 1-3 市民

悲惨な交通事故をなくしていくためには、一人ひとりが交通ルールの遵守と思いやりとゆずり合い・感謝の気持ちを持つことが肝要です。

本計画が効果的に推進されるために、市民も計画の担い手として、行政等と一緒に交通安全について考え、行動するとともに、地域で自助・共助の取組みを進めていくことが求められます。

## 第2章 継続的な改善・進捗管理

本計画の推進にあたっては、計画期間（5年間）における施策実施状況や目標達成状況の評価・検証を行う「大きなPDCAサイクル」と、毎年の施策の実績及び進捗状況のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の目標達成に向けた継続的な改善を推進します。

評価・検証については、状況に応じて武蔵野市交通安全対策会議において、見直し・改善を行います。また、第2部で掲げる「講じようとする施策」の進捗管理については、各個別計画で行います。

（※）PDCAサイクル

計画をたて（Plan）、それを実行し（Do）、内容を評価して（Check）、改善に結びつけ（Act）、その結果を次の計画（Plan）に活かす、反復・継続した管理手法。このサイクルを繰り返すことによって、計画内容の維持、向上及び継続的な実施を推進する。



図 3-2 PDCA サイクル

# 附 属 資 料



1 武蔵野市交通安全対策会議委員・幹事名簿

会長	武蔵野市長	
委員	東京労働局三鷹労働基準監督署長	
	東京都北多摩南部建設事務所長	
	警視庁武蔵野警察署長	
	武蔵野市副市長	
	武蔵野市都市整備部長	
	武蔵野市環境部長	
	武蔵野市教育委員会教育長	
	東京消防庁武蔵野消防署長	
	幹事	東京労働局三鷹労働基準監督署第一方面主任労働基準監督官
		東京都北多摩南部建設事務所補修課長
警視庁武蔵野警察署交通課長		
武蔵野市防災安全部防災課長		
武蔵野市都市整備部まちづくり推進課長		
武蔵野市都市整備部吉祥寺まちづくり事務所長		
武蔵野市都市整備部交通企画課長		
武蔵野市都市整備部道路管理課長		
武蔵野市教育部指導課長		
東京消防庁武蔵野消防署警防課長		

## 2 交通安全対策基本法（抜粋）（昭和四十五年法律第十号）

（市町村交通安全対策会議）

第十八条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

- 2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。
- 3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

（都道府県交通安全計画等）

第二十五条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

- 2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。
  - 一 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
  - 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであつてはならない。
- 4 都道府県交通安全対策会議は、第一項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 都道府県交通安全対策会議は、第三項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。
- 6 第四項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

（市町村交通安全計画等）

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
- 3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。
  - 一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
  - 二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。こ

の場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

- 5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

### 3 武蔵野市交通安全対策会議条例（昭和45年3月武蔵野市条例第8号）

（設置）

第1条 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第18条第1項の規定に基づき、武蔵野市交通安全対策会議（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) 武蔵野市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

（会長及び委員）

第3条 会議は、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、市長をもつて充てる。

3 会長は、会務を総理する。

4 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

5 委員は、次に掲げる者をもつて充て、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 東京労働局三鷹労働基準監督署長
- (2) 東京都の職員のうちから市長が指名する者 1人
- (3) 警視庁武蔵野警察署長
- (4) 市の職員のうちから市長が指名する者 5人以内
- (5) 武蔵野市教育委員会教育長
- (6) 東京消防庁武蔵野消防署長

6 委員は、非常勤とする。

（特別委員）

第4条 会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは特別委員を置くことができる。

2 特別委員は、東日本旅客鉄道株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

4 特別委員は、非常勤とする。

（幹事）

第5条 会議に、幹事10人以内を置く。

2 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

3 幹事は、会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐する。

4 幹事は、非常勤とする。

（議事等）

第6条 前各条に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議にはかつて定める。

付 則 （略）

## 4 武蔵野市交通安全対策会議運営規則（昭和46年4月武蔵野市規則第12号）

（目的）

第1条 この規則は、武蔵野市交通安全対策会議条例（昭和46年3月条例第8号）第6条の規定に基づき、武蔵野市交通安全対策会議（以下「会議」という。）の議事その他会議の運営に関し、必要な事項を定めることを目的とする。

（招集）

第2条 会議は、会長が招集する。

2 会議を招集するときは、会議の日時、場所及び議題を定め、委員に通知しなければならない。

（議事）

第3条 会長は、会議の議長となる。

2 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員及び特別委員以外の者の出席を求め、その意見をきくことができる。

（会議の記録）

第4条 会議について議事録を作成し、次の事項を記載するものとする。

- (1) 会議の日時及び場所
- (2) 出席した委員の職名及び氏名
- (3) 議事の件名、概要その他必要と認める事項

（幹事会）

第5条 幹事会は、幹事をもって構成する。

2 幹事会は、会長の指示により武蔵野市都市整備部長が招集する。

3 武蔵野市都市整備部長は、特定の機関にのみ関係する事項について関係幹事による会議を開催することができる。

（名簿の調製）

第6条 委員、特別委員及び幹事の名簿は、毎年4月調製するものとする。

（庶務）

第7条 会議の庶務は、武蔵野市都市整備部交通企画課において処理する。

付 則 （略）

## 5 講じようとする施策一覧表

第1章 道路交通環境の整備	(3) 「第3次交差点すいすいプラン」の推進
1-1 安全安心な生活道路の構築	(4) 荷さばき車両対策の推進
(1) 歩行空間の整備	(5) 道路上工事の改善
(2) 生活道路及び通学路等における交通事故防止対策の推進	1-7 公共交通機関利用の促進
(ア) 生活道路における交通事故防止対策の推進	(1) 公共交通機関利用の促進
(イ) 通学路等における児童等の安全確保に関する取り組み	(ア) バスロケーションシステムの整備
(ウ) 狭あい道路の整備	(イ) 誰もが利用しやすいバス施設等整備事業の補助
1-2 幹線道路等における交通安全対策の推進	(ウ) ノンステップバスの導入
(1) 駅周辺の交通体系の検討	(2) 乗換えの利便性の向上
(ア) 吉祥寺駅周辺	(3) パークアンドバスライドの推進
(イ) 三鷹駅北口周辺	(4) サイクルアンドバスライドの検討
(ウ) 武蔵境駅周辺	(5) バス交通と自転車交通の連携による MaaS の検討
(2) 道路の整備（都市計画道路等）	1-8 その他の道路交通環境の整備
(ア) 市・都の施行する都市計画道路	(1) 道路総合管理計画に基づく適正管理
(イ) 三鷹駅北口地区補助幹線道路	(2) 道路の緑化
(ウ) 区画道路	(ア) 水辺の道の維持管理
(エ) 吉祥寺駅南口駅前広場の整備	(イ) 緑のネットワークづくり
(オ) 三鷹駅北口駅前広場拡張の検討	(ウ) 街並みの緑化推進
(3) 交差点の改良	(3) 不法占用物件等の改善指導
(ア) 右左折車線の設置・延長	(ア) 商品・看板等のはみ出しの解消
(イ) 交差点の改良	(イ) 違法看板の撤去
1-3 交通安全施設等整備事業の推進	第2章 交通安全意識の啓発
(1) 防護柵の整備	2-1 段階的・体系的な交通安全教育の推進
(2) 道路照明の整備	(1) 学校等における交通安全教育
(3) 道路標識の整備	(ア) 幼稚園等における交通安全教育
(ア) わかりやすい道路標識の整備	(イ) 小学校における交通安全教育
(イ) 規制標識等の整備	(ウ) 中学校における交通安全教育
(4) 信号機及び横断歩道の整備	(エ) 学校に対する交通安全情報の提供
(5) その他の交通安全施設等の整備	(2) 高齢者に対する交通安全教育
(6) 事故多発箇所等における交通安全施設の整備	(3) 運転者に対する交通安全教育
(7) 駐車施設の整備・拡充	(4) 横断歩行者の安全確保に関する教育
(ア) 二輪車の駐車対策	(5) 自転車利用者に対する交通安全教育
(イ) 駐車場の適正配置・集約化の検討	(6) 二輪運転者に対する交通安全教育
(8) 交通環境のバリアフリー化	(7) 身体障害者に対する交通安全教育
(9) 国・東京都による補助制度の活用	(8) 外国人に対する交通安全教育
1-4 交通規制の実施	(9) 交通安全教育推進のための教材資料の充実
(1) 交通実態に即した交通規制	(10) 新たな手法を活用した交通安全教育の推進
(2) 先行交通対策	2-2 地域における交通安全組織の高揚
1-5 自転車利用環境の総合的整備	(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成
(1) 自転車走行空間の整備	(2) 地域や家庭における交通安全教育等の推進
(2) 自転車駐車場の整備	(ア) 地域
(ア) 自転車駐車場の整備	(イ) 家庭
(イ) 行政以外の主体による自転車駐車場の整備	(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進
(3) シェアサイクリングの研究	(ア) 「全国交通安全運動（春・秋）」、「TOKYO 交通安全キャンペーン」等の実施
1-6 渋滞対策	(イ) 地域における交通安全運動の推進・支援
(1) 既存の道路空間を活用した渋滞対策	(ウ) 「トワイライト・オン運動」等の推進
(ア) 道路施設等の改善	2-3 交通安全に関する広報・啓発活動の充実
(イ) 駐車場等の有効利用	(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実
(ウ) 渋滞対策の普及・啓発	(2) 関係機関が連携した広報啓発等の実施
(2) 車両停車帯の整備	(ア) 「交通死亡事故多発緊急事態宣言」の発令時における連携

(イ) 交通安全運動等行事の拡充
(3) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立
(4) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等
(5) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進
(6) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進
(7) 交通安全ポスター等による啓発活動
(8) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進
第3章 道路交通秩序の維持
3-1 指導取締りの強化
(1) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進
(2) 携帯電話使用等の取締りの推進
(3) 二輪車対策の推進
(4) 自転車利用者対策の推進
(5) 通学路等における指導取締り
(6) 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
(7) 整備不良車両の取締り
(8) 過積載防止対策の推進
3-2 駐車秩序の確立
(1) 違法駐車取締り
(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進
(3) 荷さばき駐車需要に応じた駐車スペースの確保
(4) 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動
(5) 自動車の保管場所確保の徹底
(6) 放置自転車対策の推進
(ア) 放置自転車対策の強化の継続
(イ) 短時間無料制度の導入の推進
(ウ) レンタサイクル事業の在り方の検討
(7) 自転車等の駐車場所の確保等の推進
第4章 安全運転と車両の安全性確保
4-1 安全運転の確保
(1) 運転者教育の充実
(2) 高齢運転者事故防止対策の推進
(ア) 高齢運転者に対する交通安全教育の推進
(イ) 高齢者支援施策等の推進
(3) 二輪車事故防止対策の推進
(ア) 二輪車利用者の交通安全意識の高揚
(イ) セーフティドライブ・コンテストの実施
(ウ) 協力団体等を通じた交通安全情報の伝達
(4) 貨物自動車事故防止対策の推進
(ア) トラックストップ作戦等を通じた広報啓発活動
(イ) 児童等に対する交通安全教育の推進
(5) 安全運転管理の充実
(ア) 安全運転管理者及び副安全運転管理者
(イ) 安全運転管理指導者制度
(6) 交通労働災害の防止
(ア) 交通労働災害防止ガイドラインの周知・徹底
(イ) 関係団体が実施する交通労働災害防止活動の指導援助
(7) 労働条件の適正化
(ア) 労働条件に関する監督・指導
(イ) 自動車運転者の労働時間等の改善対策

4-2 車両の安全性の確保
(1) 自転車整備点検等の促進
(2) 自転車安全利用促進事業への補助の活用
第5章 救助・救急体制の整備
5-1 救助・救急体制の充実
(1) 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実・強化
(ア) 交通救助・救護体制の充実・強化
(イ) 高度処置救急体制の充実
(2) 救急医療機関等との連携強化
(3) 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化
(ア) 患者等搬送事業者との連携
(イ) 東京DMATと連携した救助・救急体制の強化
(4) 応急手当等の普及啓発の推進
(5) 「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用促進
5-2 救急医療体制の整備
(1) 救急医療機関の協力体制の確保
第6章 被害者の支援
6-1 交通事故相談業務の充実
(1) 相談体制の充実・強化
(2) 交通事故相談の実施
6-2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度
6-3 被害者支援制度の充実
(1) 交通遺児等に対する施策及び交通事故による被害者等に対する支援
6-4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進
(1) 自転車整備点検「TS マーク（保険付帯）」の普及促進
(2) 自転車損害賠償保険等への加入促進
(3) 原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進
第7章 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保
7-1 災害に強い交通施設等の整備
(1) 無電柱化の推進
(2) 交通規制用装備資器材等の整備
7-2 災害時の交通安全確保
(1) 緊急通行車両等の交通確保
(ア) 第一次交通規制の実施
(イ) 第二次交通規制の実施
(ウ) 災害時等における運転者等に対する情報提供
(エ) 緊急道路障害物除去
(2) 信号機の滅灯対策
(3) 救急活動等
(ア) 消防救助機動部隊の活用
(イ) 患者等搬送事業者との連携
(4) 大規模事故時等の交通規制の実施
(5) 災害への備えに関する広報活動
(6) 大規模事故時等の各機関の相互連携の確保
第8章 踏切の交通安全
8-1 その他踏切道の安全を図るための措置
(1) 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進
(2) 踏切道の安全に関する周知徹底

## 第 11 次武蔵野市交通安全計画

発行 令和3年9月

発行者 武蔵野市交通安全対策会議

事務局 武蔵野市都市整備部交通企画課  
〒180-8777 武蔵野市緑町 2-2-28  
電話 0422-60-1859



