

東久留米市交通安全計画 検討委員会報告書

【令和3年度改定】

令和3年8月

東久留米市交通安全計画検討委員会

はじめに

交通事故のない安全で快適に生活できる社会を実現するため、「東久留米市交通安全計画」（平成28年度～令和2年度）（以下、計画という。）に基づき、道路交通環境の整備や道路交通秩序の維持などを始めとする様々な取り組みを進めて参りました。

令和2年度をもって計画期間が終了したことにより、「東久留米市交通安全計画検討委員会」は、計画の見直しを進めるため、「東久留米市交通安全計画検討委員会設置要領」に基づき、令和3年6月に庁内部において検討委員会が設置されました。

当該委員会においては、東久留米市における交通安全に関して、交通事故の発生状況等の数値により実態把握を行ったうえで、各委員の日常業務から見た交通安全にかかる実態や、市民目線に立って感じることなどを提起しあいながら、要領に基づく事項に従い、計3回にわたる議論を重ねて、次期計画の改定に必要な事項を整理いたしました。

また、新たに策定された第11次東京都交通安全計画では、「高齢者及び子供の交通安全の確保」、「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進」等を重点施策としたことから、本市、次期計画の策定にあたり、これらを重点施策として追加すべきか等の議論を交わしました。

この度の本検討委員会報告が、今後、市と交通安全対策の取組みを進める警察や消防、そして、東久留米市交通安全協会をはじめとする関係機関と連携し、市民とともに市域における交通安全対策の一層の推進が図られることを期待いたします。

令和3年8月

東久留米市交通安全計画検討委員会

目 次

| | |
|-------------------|----|
| 第1部 総論 | 1 |
| 第1章 計画策定の考え方等について | 1 |
| 1 計画策定の主旨 | 1 |
| 2 計画の性格 | 1 |
| 3 計画の目標 | 1 |
| 第2章 交通事故等の状況 | 2 |
| 1 交通事故の状況 | 2 |
| 2 道路等の状況 | 3 |
| 3 踏切の状況 | 4 |
| 第2部 講じようとする施策 | 5 |
| 第1章 重点施策 | 5 |
| 1 高齢者及び子供の交通安全の確保 | 5 |
| 2 自転車の安全利用の推進 | 11 |
| 3 交通安全意識の普及及び徹底 | 15 |
| 第2章 分野別施策 | 16 |
| 1 道路交通環境の整備 | 16 |
| 2 道路交通秩序の維持 | 18 |
| 3 二輪車の交通事故の防止 | 18 |
| 4 救助・救急体制の整備 | 19 |
| 5 被害者の支援 | 21 |
| 6 災害に備えた道路交通環境の整備 | 22 |

< 關係資料 >

- 1 交通事故發生狀況…………… 資-1, 2
- 2 交通事故統計表（令和元年）…………… 資-3
- 3 交通事故統計表（令和2年）…………… 資-4
- 4 東京都内年齢層別状態別死者数（令和2年）…………… 資-5
- 5 東久留米市交通安全計画検討委員会会議経過及び委員名簿…… 資-6

第1部 総論

第1章 計画策定の考え方等について

1 計画策定の主旨

東久留米市では、昭和45年に交通安全都市宣言を行い、交通事故のない安全で快適に生活できる社会を実現するため、平成29年2月に東久留米市交通安全計画（平成28～32年度）を策定し総合的かつ計画的に推進してきました。

道路交通環境の整備や道路交通秩序の維持などを始めとする様々な取り組みを進めていく中で、交通事故の総件数は減少しております。しかしながら、近年においては、全国的に高齢運転者による交通事故や未就学児を始めとする子供が関係する事故、そして自転車交通の様々な課題がクローズアップされている現状などを背景に、高齢者の交通事故防止や子供を交通事故から守る交通安全対策、そして自転車の安全利用など、より一層の充実が求められています。

このような状況の中、前期の東久留米市交通安全計画（平成28～32年度）が令和2年度で終了したことに伴い、東久留米市では第11次東京都交通安全計画を基本に、市と市民や関係機関とが協働して取り組む計画を策定するものであります。

2 計画の性格

この計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、第11次東京都交通安全計画との整合を図りつつ、東久留米市内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進めるための大綱となるものであるとともに、市や関係機関における取組の指針のみならず、市民の行動指針として、自助、共助の取り組みを呼びかけるものです。

なお、この計画の期間は、第11次東京都交通安全計画の計画期間と合わせ、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

3 計画の目標

人命尊重の理念を基本とし、市民が安全に安心して暮らせる社会を実現するため、交通安全計画に掲げた施策を総合的かつ効果的に推進していくことにより、交通事故の着実な減少と交通災害の防止に努めます。また、以下の数値目標を設定し、交通事故全体の発生の抑止を推進します。

- (1) 交通事故による死者ゼロを目指します。
- (2) 令和7年までに年間の死傷者数を250人以下にすることを目指します。

第2章 交通事故等の状況

1 交通事故の状況

市内の交通事故の推移を見てみると、交通事故による死傷者数は平成28年に350人であったものが令和2年には228人と122人減少しており、15歳以下の子供や65歳以上の高齢者の死傷者数は減少傾向が見られます。一方、子供や高齢者の死傷者数の割合は横ばいであり、必ずしも減少傾向となっておりません（表-1.1 参照）。また今後、65歳以上の高齢者人口の増加が見込まれることや子どもを安全で安心して育てられる環境整備の推進や支援が求められる中、高齢者及び子供の交通安全の確保の必要性は高まっています。（表-1.2 参照）。

表-1.1 交通事故発生状況（東久留米市内）（単位：件、人）

| 年次 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 事故件数 | 306 | 268 | 260 | 384 | 194 |
| 死者数 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| 死傷者数 | 350 | 316 | 301 | 429 | 228 |
| うち子供（0～15歳） の死傷者数（%） | 23 (6.6) | 29 (9.2) | 25 (8.3) | 27 (6.3) | 20 (8.8) |
| うち65歳以上の高齢者 の死傷者数（%） | 81 (23.1) | 55 (17.4) | 56 (18.6) | 66 (15.4) | 41 (18.0) |

資料：田無警察署

表-1.2 15歳未満及び65歳以上の人口推計（令和3年は実数、単位：人）

| 年度 | 令和3年 4月 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 |
|--------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 15歳未満 (%) | 13,970 (11.9) | 13,679 (11.9) | 13,541 (11.7) | 13,360 (11.7) | 13,189 (11.6) |
| 65歳以上 (%) | 33,539 (28.7) | 33,636 (28.9) | 33,757 (29.0) | 33,861 (29.2) | 34,019 (29.4) |

資料：「第5次長期総合計画 主要指標の推計」及び「第8期 東久留米市高齢者福祉計画・介護保険事業計画」を基に作成

2 道路等の状況

市内の道路等整備の状況は、都市計画道路の事業中路線や交通安全施設の整備が進んできており、これらの整備に伴い主要道路における交通量は、横ばい傾向で推移しています。

(表-1.3～1.6 参照)。



東 3・4・20 号線

表-1.3 都市計画道路の整備の状況

(各年 4 月 1 日現在、単位：m)

| 路線名 | 計画決定 済み延長 | 整備済み延長 | | | | 事業中を 含む延長 |
|-----------------|--------------|----------|--------------|--------|---------|--------------|
| | | 平成 29 年度 | 平成 30 年 度 | 令和元年度 | 令和 2 年度 | |
| 東 3・4・4 号線 | 1,740 | 1,740 | 1,740 | 1,740 | 1,740 | 1,740 |
| 東 3・4・5 号線 | 2,370 | 2,080 | 2,080 | 2,080 | 2,370 | 2,370 |
| 東 3・4・7 号線 | 2,300 | 2,300 | 2,300 | 2,300 | 2,300 | 2,300 |
| 東 3・4・11 号線 | 3,800 | 3,440 | 3,440 | 3,440 | 3,440 | 3,800 |
| 東 3・4・12 号線 | 2,820 | 1,150 | 1,150 | 1,150 | 1,150 | 1,150 |
| 東 3・4・13 号線 | 2,700 | 300 | 300 | 300 | 300 | 830 |
| 東 3・4・14 号線 | 2,100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 東 3・4・15 の 1 号線 | 1,380 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,380 |
| 東 3・4・18 号線 | 3,650 | 1,060 | 1,060 | 1,060 | 1,060 | 1,060 |
| 東 3・4・19 号線 | 2,930 | 2,930 | 2,930 | 2,930 | 2,930 | 2,930 |
| 東 3・4・20 号線 | 1,400 | 870 | 870 | 1,400 | 1,400 | 1,400 |
| 東 3・4・21 号線 | 5,670 | 3,090 | 3,090 | 3,090 | 3,090 | 3,820 |
| 東 3・4・22 号線 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 32,860 | 18,960 | 18,960 | 19,490 | 19,780 | 22,780 |
| 整備率 | - | 57.7% | 57.7% | 59.3% | 60.2% | 69.3% |

資料：都市建設部道路計画課

表-1.4 種類別道路の延長と面積

(各年 4 月 1 日現在)

| 年次 | 総 数 | | 主要地方道 | | 一般都道 | | 市 道 | |
|---------------|---------|---------------------|--------|---------------------|-------|---------------------|---------|---------------------|
| | 延長(m) | 面積(m ²) | 延長(m) | 面積(m ²) | 延長(m) | 面積(m ²) | 延長(m) | 面積(m ²) |
| 平成 29 年 | 251,711 | 1,573,189 | 13,151 | 174,243 | 7,168 | 80,724 | 231,392 | 1,318,222 |
| 平成 30 年 | 257,189 | 1,654,106 | 13,713 | 186,068 | 8,327 | 100,016 | 235,149 | 1,368,022 |
| 令和 元年 | 255,938 | 1,642,005 | 13,713 | 186,068 | 6,836 | 83,577 | 235,389 | 1,372,360 |

資料：東京都統計年鑑

表-1.5 交通安全施設整備状況 (都道を除く)

| 交通安全施設名 | 平成30年度 | 令和元年度 | 令和2年度 |
|--------------|---------|---------|---------|
| 道路照明 | 9,558 灯 | 9,754 灯 | 9,905 灯 |
| 防護柵 | 36.1km | 36.5km | 36.5km |
| 道路標識 | 375 本 | 378 本 | 378 本 |
| 視線誘導標 | 341 本 | 341 本 | 341 本 |
| 道路反射鏡 | 1,775 本 | 1,793 本 | 1,810 本 |
| 視覚障害者誘導用ブロック | 290 箇所 | 290 箇所 | 290 箇所 |
| 自転車通行空間 | 2.9 km | 2.9 km | 2.9 km |

資料：都市建設部管理課

表-1.6 道路交通調査 (単位：台/10分)

| 調査路線名 | 平成29年 2月 21～22日 | | 平成30年 2月 20～21日 | | 令和元年 2月 26～27日 | | 令和2年 2月 26～27日 | |
|--------|-----------------------|-----|-----------------------|-----|----------------------|-----|----------------------|-----|
| | | | | | | | | |
| | 昼間 | 夜間 | 昼間 | 夜間 | 昼間 | 夜間 | 昼間 | 夜間 |
| 新青梅街道 | 34 | 110 | 326 | 114 | 296 | 110 | 326 | 135 |
| 小金井街道 | 127 | 54 | 128 | 50 | 134 | 36 | 128 | 61 |
| 所沢街道 | 132 | 54 | 136 | 50 | 153 | 55 | 135 | 51 |
| 新小金井街道 | 149 | 51 | 144 | 46 | 142 | 45 | 141 | 50 |

資料：環境安全部環境政策課

3 踏切の状況

市内の鉄道路線は、西武池袋線の1路線で踏切が5箇所あります(表-1.7 参照)。これまでに踏切道に対しては、カラー舗装を施すなど安全対策を講じております。踏切はひとたび事故が発生すると重大な結果をもたらすことから、関係機関と連携して対策を検討していく必要があります。

表-1.7 踏切道の状況

| 踏切道名 | 所在地 | 横断長 (m) | 踏切幅員 (m) |
|----------|---------|------------|----------|
| ひばりヶ丘第2号 | 学園町1-12 | 9.2 | 2.9 |
| ひばりヶ丘第5号 | 浅間町1-1 | 8.6 | 4.9 |
| ひばりヶ丘第7号 | 新川町1-2 | 8.8 | 12.0 |
| 東久留米第1号 | 本町1-1 | 10.3 | 9.4 |
| 東久留米第3号 | 小山1-18 | 10.5 | 4.0 |

資料：都市建設部道路計画課

第2部 講じようとする施策

第1章 重点施策

65歳以上の高齢者の交通事故死傷者数の割合は横ばいに近い状況にありますが、今後さらに高齢者人口の増加が見込まれ、それに伴い高齢者の運転免許保有者も増加することを考えると、歩行者・運転者両面からの高齢者の交通安全の確保が重要となってきます。一方、児童が交通事故に遭う事例も毎年、発生しており子供の交通安全の確保も重要となります。

さらに全交通事故に占める自転車関連事故の割合は増加傾向であり、交通ルールの遵守や交通マナーの向上、安全な走行環境の確保など、自転車の安全利用に向けた様々な取組みも求められています。

したがって、これらの課題に共通し、基礎となるものとして市民の交通安全意識を高めていくことが重要となります。地域の一人ひとりに交通安全意識を普及させ、交通マナーの向上と交通ルールの遵守の実践を習慣づけることが交通事故防止のためには欠かせません。

これらのことから、

- ・高齢者及び子供の交通安全の確保
- ・自転車の安全利用の推進
- ・交通安全意識の普及及び徹底

以上の三つを重点施策と位置づけて取り組んでいきます。

1 高齢者及び子供の交通安全の確保

都内の65歳以上の高齢者は、他の年代と比較して、致死率が高く、道路交通事故の死者の4割近くを占めています。また都内の子供の交通事故件数は、その他の年齢層に比べて少ないとはいえ、死亡事故がゼロには至らず、この状況を念頭に諸施策を推進していく必要があります。

令和2年中の都内における交通事故発生状況を見てみると、死者数の割合は、高齢者が前年中に比べ約8%増加し、子供は80%増加しており（表-2.2参照）、状態別の発生割合は、自転車乗用中と歩行中で高齢者が約88%となっており子供は100%となっています（表-2.1参照）。

また、高齢者の四輪車乗用中の事故が、高齢者全体の約56%となっており、子供の自転車乗用中の事故が、子供全体の約60%とそれぞれ過半数を占めている状況です（表-2.2参照）。

表-2.1 都内における交通人身事故発生状況（令和2年）

《状態別・年齢層別死者数の推移》

（単位：人）

| 年齢層別 状態別 | 子供 | 若年層 | | | | 25 ～ 29 | 30 歳代 | 40 歳代 | 50 歳代 | 60 ～ 64 | 高齢者 | | | 計 |
|-------------|----|-----|-----|---------------|----|---------------|----------|----------|----------|---------------|---------------|----------|----|-----|
| | | 高校 | 未成年 | 20 ～ 24 | 小計 | | | | | | 65 ～ 74 | 75 以上 | 小計 | |
| 四輪車乗車中 | 0 | 1 | 0 | 5 | 6 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 3 | 1 | 4 | 14 |
| 二輪車乗車中 | 0 | 3 | 2 | 6 | 11 | 2 | 4 | 7 | 12 | 1 | 3 | 0 | 3 | 40 |
| 自転車乗用中 | 1 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 2 | 4 | 3 | 5 | 4 | 12 | 16 | 34 |
| 歩行中 | 4 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 6 | 3 | 7 | 6 | 10 | 27 | 37 | 67 |
| 計 | 5 | 4 | 2 | 16 | 22 | 5 | 12 | 16 | 22 | 13 | 20 | 40 | 60 | 155 |
| 昨年比 | 4 | -3 | 2 | -8 | -9 | -1 | 1 | 4 | -3 | 3 | 3 | 2 | 5 | 22 |

資料：「令和2年 東京の交通事故(警視庁交通部)」
「警視庁交通年鑑 令和2年版(警視庁交通部)」

表-2.2 都内における高齢者及び子供の交通人身事故発生状況（令和2年）

《状態別発生状況》

（単位：件、人）

| 年齢層別 | 状態別 | 四輪車 乗車中 | 二輪車乗車中 | | | 自転車 乗用中 | 歩行 中 | その 他 | 計 |
|------|------|------------|--------|-----|-----|------------|---------|---------|--------|
| | | | 自二輪 | 原付 | 小計 | | | | |
| 子供 | 発生件数 | 0 | 2 | 0 | 2 | 743 | 498 | 1 | 1,244 |
| | 前年比 | 0 | 2 | -1 | 1 | -166 | -121 | 0 | -286 |
| | 死者数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0 | 5 |
| | 前年比 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| | 負傷者数 | 263 | 8 | 0 | 0 | 830 | 511 | 1 | 1,342 |
| | 前年比 | -115 | -2 | -2 | -4 | -234 | -130 | 0 | -483 |
| 高齢者 | 発生件数 | 4,998 | 189 | 228 | 417 | 2,298 | 1,132 | 6 | 8,851 |
| | 前年比 | -1,524 | -52 | -28 | -80 | -316 | -299 | 3 | -2,216 |
| | 死者数 | 4 | 3 | 0 | 3 | 16 | 37 | 0 | 60 |
| | 前年比 | -4 | 2 | 0 | 2 | 2 | 5 | 0 | 5 |
| | 負傷者数 | 1,102 | 154 | 180 | 334 | 2,084 | 1,104 | 5 | 4,629 |
| | 前年比 | -426 | -39 | -9 | -48 | -294 | -315 | 1 | -1,082 |

資料：「警視庁交通年鑑 令和2年版(警視庁交通部)」

① 高齢歩行者の交通安全対策と交通安全意識の向上

高齢者が安心して通行できるよう、歩道や公共交通施設などのバリアフリー化、高齢者にも見やすい信号・標識や路面表示などの整備を推進します。

都内全体の交通事故による死者数を分析すると（表-2.2 参照）、高齢者の歩行中及び自転車乗用中における死者数が高い割合を占めています。こうした実情を高齢者や一般ドライバーにも伝え、両者が高齢者の事故防止に努めていくように図ります。さらに、交通安全意識の向上を図るために交通安全講習会への参加を積極的に呼びかけていきます。また、高齢者の交通事故死者数が多い夜間や薄暮時の交通事故を防ぐために、反射材の活用などの啓発に努めます（表-2.3 参照）。

表-2.3 都内における高齢者及び子供の交通人身事故発生状況（令和2年）

《歩行中の発生状況：事故類型別》

（単位：件、人）

| 年齢 層別 | 事故 類型別 | 人 対 車 両 | | | | | | 踏切 通行 中 | 計 | |
|----------|-----------|----------|----------------|-----------------|-----|-----|-----------------|---------------|----|-------|
| | | 横 断 中 | | | | | 路 上 停 止 中 | | | その他 |
| | | 横断 歩道 | 横断 歩道 付近 | 横断 歩道橋 付近 | その他 | 小計 | | | | |
| 子供 | 発生件数 | 108 | 9 | 1 | 121 | 239 | 1 | 258 | 0 | 498 |
| | 前年比 | -57 | -2 | 1 | 13 | -45 | -1 | -74 | -1 | -121 |
| | 死者数 | 3 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | 前年比 | 2 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 負傷者数 | 107 | 9 | 1 | 121 | 238 | 1 | 272 | 0 | 511 |
| | 前年比 | -65 | -2 | 1 | 12 | -54 | -5 | -70 | -1 | -130 |
| 高齢者 | 発生件数 | 377 | 25 | 1 | 158 | 561 | 21 | 547 | 3 | 1,132 |
| | 前年比 | -19 | +2 | -2 | -46 | -65 | -1 | -235 | +2 | -299 |
| | 死者数 | 13 | 2 | 0 | 8 | 23 | 0 | 10 | 3 | 37 |
| | 前年比 | +4 | -2 | -1 | -2 | -1 | -1 | +5 | +2 | +5 |
| | 負傷者数 | 366 | 23 | 1 | 149 | 539 | 21 | 529 | 15 | 1,104 |
| | 前年比 | -24 | +4 | -1 | -47 | -68 | -1 | -246 | ±0 | -315 |

《歩行中の発生状況：違反別》

(単位：件、人)

| 年齢 層別 | 違反別 | 信号 無視 | 横断違反 | | | | | | 小計 | 酩酊 徘徊 | その他 | 違反 なし | 計 |
|----------|------|----------|-----------|----------|--------------|--------------|------------|-----|----|----------|------|----------|---|
| | | | 横断歩 道外 | 斜め 横断 | 駐車車両 の直前後 | 走行車両 の直前後 | 横断禁 止場所 | | | | | | |
| 子供 | 発生件数 | 15 | 20 | 3 | 4 | 4 | 2 | 78 | - | 32 | 340 | 498 | |
| | 前年比 | -2 | 7 | -6 | -5 | -1 | -5 | -16 | - | 3 | -96 | -121 | |
| | 死者数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | 1 | 3 | 4 | |
| | 前年比 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | 1 | 3 | 4 | |
| | 負傷者数 | 15 | 20 | 3 | 4 | 4 | 2 | 76 | - | 52 | 335 | 511 | |
| | 前年比 | -2 | 7 | -6 | -5 | -1 | -4 | -16 | - | -5 | -98 | -130 | |
| 高齢者 | 発生件数 | 27 | 33 | 4 | 0 | 4 | 20 | 61 | 7 | 46 | 991 | 1,132 | |
| | 前年比 | -8 | -18 | -6 | -3 | +1 | -6 | -32 | +3 | -8 | -254 | -299 | |
| | 死者数 | 7 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 6 | 3 | 18 | 37 | |
| | 前年比 | +3 | -8 | ±0 | ±0 | +1 | -1 | -8 | +4 | +1 | +5 | +5 | |
| | 負傷者数 | 20 | 32 | 4 | 4 | 3 | 18 | 57 | 1 | 42 | 984 | 1,104 | |
| | 前年比 | -11 | -11 | -6 | -3 | ±0 | -5 | -25 | -1 | -9 | -269 | -315 | |

《時間帯別発生状況》

(単位：件、人)

| 年齢 層別 | 時間帯別 | 6～ | 8～ | 10～ | 12～ | 14～ | 16～ | 18～ | 20～ | 22～ | 0～ | 2～ | 4～ | 計 |
|----------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-----|-----|-----|-----|--------|
| | | 8 | 10 | 12 | 14 | 16 | 18 | 20 | 22 | 0 | 2 | 4 | 6 | |
| 子供 | 発生件数 | 53 | 96 | 88 | 145 | 291 | 367 | 146 | 44 | 10 | 0 | 0 | 4 | 1,244 |
| | 前年比 | -20 | -50 | -2 | 4 | -28 | -115 | -65 | -6 | 1 | -2 | -3 | 0 | -286 |
| | 死者数 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| | 前年比 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | 負傷者数 | 61 | 182 | 162 | 196 | 332 | 418 | 182 | 58 | 15 | 2 | 0 | 5 | 1,613 |
| | 前年比 | -36 | -91 | -11 | -1 | -72 | -168 | -81 | -12 | -2 | 0 | -5 | -4 | -483 |
| 高齢者 | 発生件数 | 483 | 1,155 | 1,540 | 1,315 | 1,297 | 1,306 | 835 | 343 | 197 | 149 | 95 | 136 | 8,851 |
| | 前年比 | -185 | -309 | -314 | -173 | -207 | -312 | -220 | -149 | -90 | -89 | -88 | -80 | -2,216 |
| | 死者数 | 2 | 5 | 3 | 9 | 7 | 10 | 8 | 5 | 3 | 3 | 2 | 3 | 60 |
| | 前年比 | -1 | -1 | -1 | +6 | ±0 | +2 | +1 | +1 | +1 | -1 | -1 | -1 | +5 |
| | 負傷者数 | 229 | 572 | 901 | 689 | 705 | 700 | 413 | 160 | 81 | 65 | 47 | 67 | 4,629 |
| | 前年比 | -92 | -172 | -203 | -146 | -121 | -138 | -83 | -61 | -18 | -5 | -10 | -33 | -1,082 |

資料：「令和2年 東京の交通事故(警視庁交通部)」「警視庁交通年鑑 令和2年版(警視庁交通部)」

② 高齢運転者の交通安全対策

高齢者人口が増加する中で、運転免許を保有し、自動車を運転する高齢者は増加すると見込まれます。年齢を重ねるに従って瞬時の判断・反応などが低下してくることは避けられませんが、自らの運転能力・運動能力の認識や安全運転の再確認などが求められます。このため高齢者向けの安全運転教育の充実に努めると



交通安全講習会

ともに、高齢者にも見やすい信号・標識や路面表示などの整備を推進します。

さらに、加齢等で運転に不安を感じる運転免許保持者に免許の自主返納を促すことや、運転経歴証明制度の周知などを図ります。また、高齢者の自転車乗用中の事故の割合は横ばいにあるものの、発生件数はまだまだ多い状況にあります(表-2.4 参照)。

なお、発生件数の約60%に安全不確認等の自転車の違反が見受けられることから、高齢者に対する自転車の正しい乗り方などの啓発に努めます。

③ 子供の交通安全対策

子どもを安全で安心して育てられる環境整備の推進及び支援が求められる中、未就学児に交通ルールを理解・定着させるため、例年、市立小学校の入学式前に開催される交通安全の集いにおいて、所轄の田無警察署員による未就学児への横断歩道の渡り方等の指導や、交通安全をテーマにした人形劇の講演を行う等により、幼少期からの交通安全に対する啓発を推進します。また通学路の交通安全を確保するため、教育委員会、保護者などの地域の関係者、警察、道路管理者等が連携し、定期的に通学路の合同点検を行い、交通安全施設や交通擁護員等のハード・ソフトの両面の対策を図ることにより安全確保を図ります。



交通安全の集い

表-2.4 都内における高齢者及び子供の交通人身事故発生状況年次推移

《自転車乗用中の発生状況：事故類型別》

(単位：件、人)

| 年次 | 年齢層別 | 事故類型別 | 人対自転車 | 車 両 相 互 | | | | | 車両単独 | 踏切 | 計 |
|-------|------|-------|-------|---------|-------|------|-----|-------|------|----|-------|
| | | | | 正面衝突 | 出会頭 | 右左折時 | その他 | 小計 | | | |
| 平成30年 | 子供 | 発生件数 | 57 | 29 | 516 | 121 | 146 | 812 | 28 | 0 | 897 |
| | | 前年比 | 24 | 5 | -10 | -27 | 17 | -15 | 20 | 0 | 29 |
| | 高齢者 | 発生件数 | 108 | 45 | 1,023 | 506 | 522 | 2,096 | 199 | 1 | 2,404 |
| | | 前年比 | 19 | 10 | 122 | 19 | 66 | 217 | 123 | 0 | 359 |
| 令和元年 | 子供 | 発生件数 | 70 | 24 | 498 | 100 | 137 | 759 | 80 | 0 | 909 |
| | | 前年比 | 13 | -5 | -18 | -21 | -9 | -53 | 52 | 0 | 12 |
| | 高齢者 | 発生件数 | 124 | 52 | 1,039 | 386 | 468 | 1,945 | 545 | 0 | 2,614 |
| | | 前年比 | 16 | 7 | 16 | -120 | -54 | -151 | 346 | -1 | 210 |
| 令和2年 | 子供 | 発生件数 | 66 | 26 | 358 | 93 | 112 | 589 | 88 | 0 | 743 |
| | | 前年比 | -4 | 2 | -140 | -7 | -25 | -170 | 8 | 0 | -166 |
| | 高齢者 | 発生件数 | 117 | 41 | 793 | 353 | 402 | 1,589 | 592 | 0 | 2,298 |
| | | 前年比 | -7 | -11 | -246 | -33 | -66 | -356 | +47 | 0 | -316 |

《自転車乗用中の発生状況：違反別》(令和2年)

(単位：件、人)

| 年齢層別 | 違反別 | 安全不確認 | 一時停止 | 交差点安全進行 | 信号無視 | 前方不注意 | ハンドブル・ブレーキ操作不適 | その他 | 違反なし | 計 |
|------|------|-------|------|---------|------|-------|----------------|-----|------|-------|
| 子供 | 発生件数 | 130 | 61 | 59 | 8 | 38 | 53 | 89 | 305 | 743 |
| | 前年比 | -38 | -35 | -19 | -8 | 4 | 5 | 5 | -80 | -166 |
| | 死者数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 前年比 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -1 | 1 | 0 |
| 高齢者 | 発生件数 | 317 | 90 | 150 | 39 | 40 | 392 | 345 | 925 | 2,298 |
| | 前年比 | -54 | 8 | -51 | -9 | -9 | 35 | -17 | -219 | -316 |
| | 死者数 | 2 | 3 | 2 | 4 | 0 | 4 | 0 | 1 | 16 |
| | 前年比 | 0 | 3 | 1 | 2 | -1 | 4 | -3 | -4 | 2 |

資料：「令和2年 東京の交通事故(警視庁交通部)」
「警視庁交通年鑑 令和2年版(警視庁交通部)」

2 自転車の安全利用の推進

自転車は、便利で手軽な交通手段として通勤・通学・買い物など日常生活に利用されています。環境負荷の軽減、交通渋滞の緩和など交通面だけでなく、健康増進面からも効果が期待されています。

しかし、歩道・車道を問わず自転車が放置され、通行時や災害時の緊急活動などの支障となっていることや、自転車が歩行者に衝突して死傷させるなど自転車利用者が加害者となる事故も発生しており、社会問題にもなっています。

都内での自転車乗用中の交通人身事故類型別発生状況については、車両単独での事故発生件数が増加傾向にあります（表-2.7 参照）。

令和2年度の道路交通法の一部改正により、自転車危険運転行為については、妨害運転（交通の危険のおそれ・著しい交通の危険）が追加され、3年以内に2回以上摘発された自転車運転者に対し、講習の受講義務が課せられることになりました（従わない場合は5万円以下の罰金）。

交通ルールの遵守・交通マナーの向上とともに、安全で安心できる自転車通行環境の整備、放置自転車等対策などに取り組みます。

| 自転車危険運転行為15類型 |
|--------------------------------|
| ① 信号無視 |
| ② 通行禁止違反 |
| ③ 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反） |
| ④ 通行区分違反 |
| ⑤ 路側帯通行時の歩行者の通行妨害 |
| ⑥ 遮断踏切立入り |
| ⑦ 交差点安全進行義務違反等 |
| ⑧ 交差点優先者妨害等 |
| ⑨ 環状交差点安全進行義務違反等 |
| ⑩ 指定場所一時不停止等 |
| ⑪ 歩道通行時の通行方法違反 |
| ⑫ 制御装置（ブレーキ）不良自転車運転 |
| ⑬ 酒酔い運転 |
| ⑭ 安全運転義務違反 |
| ⑮ 妨害運転 （交通の危険のおそれ・著しい交通の危険） |

表-2.5 都内における自転車乗用中の交通人身事故総数年次推移（単位：件、人、％）

| 区 分 | 平成 29 年 | 平成 30 年 | 令和元年 | 令和 2 年 |
|------------------------------|---------|---------|--------|--------|
| 発 生 件 数 | 11,901 | 12,865 | 13,094 | 11,443 |
| 死 者 数 | 28 | 25 | 34 | 34 |
| 負 傷 者 数 | 10,429 | 11,160 | 11,195 | 9,703 |
| 第 1 当事者及び第 2 当事者とも 自転車の事故 | 952 | 1,094 | 1,220 | 1,036 |
| 全交通事故に占める自転車関連 事故の割合 | 33.4 | 36.1 | 39.0 | 40.6 |

資料：「警視庁交通年鑑 令和 2 年版(警視庁交通部)」

表-2.6 都内における自転車乗用中の交通人身事故年齢層別発生状況（令和 2 年）

（単位：件、人）

| 区分 | 子供 | 高校 生 | 未成 年 | 20～ 24 歳 | 25～ 29 歳 | 30 歳 台 | 40 歳 台 | 50 歳 台 | 60～ 64 歳 | 高齢 者 | 計 |
|------|------|---------|---------|-------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-------------|---------|--------|
| 発生件数 | 743 | 552 | 214 | 774 | 855 | 1,848 | 1,955 | 1,645 | 559 | 2,298 | 11,443 |
| 前年比 | -166 | -235 | -98 | -168 | -16 | -266 | -252 | -65 | -69 | -316 | -1,651 |
| 死者数 | 1 | 0 | 0 | 3 | 0 | 2 | 4 | 3 | 5 | 16 | 34 |
| 前年比 | ±0 | ±0 | -1 | +1 | -1 | ±0 | +2 | -5 | +2 | +2 | ±0 |
| 負傷者数 | 830 | 428 | 162 | 565 | 636 | 1,486 | 1,630 | 1,392 | 490 | 2,084 | 9,703 |
| 前年比 | -234 | -154 | -53 | -106 | -50 | -224 | -226 | -100 | -51 | -294 | -1,492 |

資料：「警視庁交通年鑑 令和 2 年版(警視庁交通部)」

表-2.7 都内における自転車乗用中の交通人身事故類型別発生状況年次推移

（単位：件、人）

| 年 次 | 区分 | 人対 自転 車 | 車 両 相 互 | | | | | | | 小計 | 車両 単独 | 踏 切 | 計 |
|-------------|-----|---------------|----------|---------|----------|---------|---------|---------|--------|-------|----------|--------|---|
| | | | 正面 衝突 | 出会 頭 | すれ 違い | 右折 時 | 左折 時 | その 他 | | | | | |
| 平 成 30 年 | 件数 | 940 | 328 | 5,741 | 308 | 1,259 | 1,454 | 2,335 | 11,425 | 499 | 1 | 12,865 | |
| | 前年比 | 142 | 94 | 427 | 50 | -64 | -96 | 161 | 572 | 251 | -1 | 964 | |
| 令 和 元 年 | 件数 | 1,024 | 290 | 5,466 | 298 | 1,115 | 1,346 | 2,189 | 10,704 | 1,366 | 0 | 13,094 | |
| | 前年比 | 84 | -38 | -275 | -10 | -144 | -108 | -146 | -721 | 867 | -1 | 229 | |
| 令 和 2 年 | 件数 | 950 | 297 | 4,543 | 252 | 1,001 | 1,089 | 1,850 | 9,032 | 1,461 | 0 | 11,443 | |
| | 前年比 | -74 | +7 | -923 | -46 | -114 | -257 | -257 | -1672 | +95 | ±0 | -1,651 | |

資料：「警視庁交通年鑑 令和 2 年版(警視庁交通部)」

① 安全教育・啓発の推進

警察署などの協力により、市内小中学校で行っている自転車安全教室等の場を活用し、自転車の正しい乗り方の指導や自転車安全利用五則の周知を図るなど、学校・地域における交通安全教育の推進に努めます。



小学校交通安全教室

【自転車安全利用五則】

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ② 車道は左側を通行
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④ 安全ルールを守る
 - ・ 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - ・ 夜間はライトを点灯
 - ・ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- ⑤ 子供はヘルメットを着用



高齢者対象交通安全教室

② 指導等

自転車乗用中の事故割合は横ばいにあるものの、依然として多数発生しているため、交通ルールを守らない走行に対しては街頭指導等により、事故の抑制に努めます（表-2.4 参照）。

③ 自転車用ヘルメットの普及啓発

自転車事故による死者の約8割の方が、頭部損傷を主因として亡くなっているため、子供だけでなく成人にも自転車乗用時のヘルメット着用の推進に努めます。（表-2.8 参照）。



帽子一体型ヘルメット

表-2.8 都内における自転車乗用中の交通死亡事故 損傷主部位別割合

(令和2年)

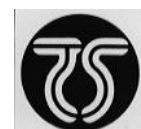
(単位：人、%)

| 全損 | 頭部 | 顔部 | 頸部 | 胸部 | 腹部 | 背・腰部 | 腕・脚部 | その他 | 合計 |
|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 0 | 28 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 0 | 0 | 34 |
| 0.0% | 82.3% | 0.0% | 3.0% | 3.0% | 5.8% | 5.8% | 0.0% | 0.0% | 100% |

資料：「警視庁の統計 令和2年（警視庁総務部文書課）」

④ 自転車の安全性の確保

- ・ 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られ、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている「TSマーク」



TSマーク

や、自転車協会が定めた「自転車安全基準」に適合する自転車に貼られる「BAAマーク」、及び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製品に付けられる「SGマーク」の周知に努めます。



BAAマーク

SGマーク

⑤ 安全な走行空間の確保

- ・歩行者及び自転車が安全に快適に利用できるよう自転車レーンや自転車道の整備などに努めます。
- ・自転車の走行空間や通行安全の確保を図るため、電線共同溝方式等による無電柱化に努めます。



東3・4・20号線

⑥ 駅周辺放置自転車等対策

東久留米市自転車等の放置防止に関する条例では、「市長の責務」「市民の責務」「自転車等の利用者等の責務」「鉄道事業者等の責務」「施設の設置者又は管理者の責務」「自転車の小売業者の責務」がそれぞれ明記されています。各々がそれぞれの責務を十分理解し実践していくことが重要です。

鉄道事業者や警察等の協力を得ながら実施している駅前放置自転車クリーンキャンペーンなど違法駐輪へのマナー向上を図るため、チラシ配布などの啓発活動を実施するとともに、駅周辺の巡回を行い指導・取り締まりを実施しながら自転車等駐車場の利用を呼びかけます。また、「東久留米市駅周辺自転車等駐車場整備計画」に基づき、駅周辺における恒久的な自転車等駐車場の確保に向け、駅西側からの整備を計画的に進め、放置自転車等対策を図ります。

表-2.9 市立自転車等駐車場の状況

(単位：台)

| 年 度 | 登録利用駐車場 | | | 一時利用駐車場 | | |
|----------|---------|-------|-----|---------|---------|--------|
| | 個所数 | 登録台数 | | 個所数 | 延べ利用台数 | |
| | | 自転車 | 原付 | | 自転車 | 原付 |
| 平成 29 年度 | 6 | 1,734 | 161 | 2 | 277,520 | 13,276 |
| 平成 30 年度 | 6 | 1,713 | 156 | 2 | 281,203 | 12,831 |
| 令和元年度 | 6 | 1,488 | 143 | 2 | 278,602 | 13,283 |
| 令和 2 年度 | 6 | 1,376 | 137 | 2 | 189,690 | 9,408 |

資料：都市建設部管理課

表-2.10 駅周辺放置自転車等の措置

(単位：台)

| 年 度 | 撤 去 | | 返 還 | | 廃 棄 | | リサイクル |
|----------|-----|----|-----|----|-----|----|-------|
| | 自転車 | 原付 | 自転車 | 原付 | 自転車 | 原付 | 自転車 |
| 平成 29 年度 | 932 | 14 | 604 | 9 | 234 | 4 | 132 |
| 平成 30 年度 | 628 | 5 | 324 | 3 | 205 | 2 | 173 |
| 令和元年度 | 764 | 6 | 460 | 4 | 227 | 3 | 123 |
| 令和 2 年度 | 426 | 6 | 223 | 3 | 146 | 2 | 93 |

資料：都市建設部管理課

3 交通安全意識の普及及び徹底

幼児から高齢者に至るまで、交通安全意識を持って行動することが、交通安全にとって最も重要なことです。それぞれの発達段階や年齢層に応じて交通安全教育を受けていくことが、交通安全意識を身に付けるのに効果的と考えます。

市民一人ひとりが、交通ルールの遵守と交通マナーを身に付けるよう、段階的かつ体系的な交通安全教育を推進するとともに、交通安全活動の推進を図り交通安全意識の高揚を図ります。

① 交通安全教育の推進

- 交通安全教室・講習会の開催など市内小中学校・地域等に対する年齢層などに応じた交通安全教育の推進に努めます。
- 近年自転車が加害者となる死亡事故が問題になっていることから、自転車の危険運転撲滅に向けて、交通安全意識の醸成に努めます。
- 飲酒運転について、「飲酒運転をしない・させない」社会環境を醸成すべく、関係機関と連携の上、キャンペーンや啓発活動を行います。



中学生対象のスケアード・ストレート方式（スタントマンによる実演）による交通安全教室

② 交通安全活動の推進

交通安全協会・交通少年団等交通安全組織の充実などに努め、これら組織と連携を図りながら交通安全運動の推進、キャンペーンの実施など様々な啓発活動の充実・強化を図ります。



交通安全週間中の街頭指導



高齢者指導員・推進委員による交通安全啓発活動

③ 各種広報媒体を活用した啓発の推進

交通安全に関する情報等を市ホームページなどの広報媒体を活用しながら情報発信を行い、交通安全意識の向上に努めます。

第2章 分野別施策

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道路環境の整備が不可欠です。

① 道路の整備

・幹線道路を始めとする道路交通網の整備により、生活道路への通過車両の流入排除や延焼防止、緊急車両の到着時間短縮などの効果による防災性の向上などを図るとともに、老朽化した橋梁の計画的な維持補修や狭隘道路の拡幅など生活道路の整備に努め、生活環境の向上や市民の安全・安心の確保に努めます。

・歩行者、自転車及び自動車のそれぞれの道路交通の安全と円滑化を図るため、交通量等の状況も勘案しながら、歩道未整備区間や歩道幅員の狭い区間について、歩道の整備に努めます。また近年、各地で自転車と歩行者による交通事故も問題になっています。自転車と歩行者の分離を図るために、自転車通行空間の新設・整備に努めます。



市内の自転車通行空間
(自転車ナビマーク)

・交差点は、その形状が歩行者及び車両の安全確保、交通の円滑化を図る上で非常に重要な要素であることから、交通管理者との協議なども踏まえ、右折レーンの設置や隅切り設置などの改良などに努めます。

② 交通安全施設等の整備

・障害者や高齢者を含むだれもが安全かつ快適に通行できる道路交通環境となるよう、視覚障害者誘導用ブロックの設置、横断歩道の切り下げなどをはじめとする段差の解消を図り、歩道と車道の平坦性確保や、車椅子がすれ違うことのできる歩道の整備など交通環境のバリアフリー化に努めます。



車いす用段差解消ブロック

- ・カーブや交差点部など見通しが悪く、十分な注意を払っても交通事故の発生の恐れがあり、道路反射鏡を設置することで事故防止効果が認められる場合は、これらの施設の設置に努めます。
- ・車両の路側外への逸脱や歩行者の無秩序な車道横断を起因とする事故を防止するためガードレールやガードパイプの設置に努めます。
- ・夜間の交通事故防止の観点から道路照明や視線誘導標などの整備に努めるとともに、これらの交通安全施設の適切な維持管理にも努めます。
- ・道路利用者に対して的確な情報提供が行われるよう、わかりやすく見やすい道路標識の設置に努めます。

③ その他交通環境の整備

- ・道路景観の向上を図るとともに、歩行者・自転車等の通行の安全確保、災害時の避難救助活動の円滑化など、都市の安全と魅力ある都市景観の創造のため、電線共同溝方式等による無電柱化に努めます。
- ・道路の緑化には、人にうるおいや安らぎを与えるほか、道路交通の快適性や道路としての安全性、遮光、視線誘導、指標、衝撃緩和機能など様々な役割があるため、道路標識等の支障にならないよう留意しながら整備に努めます。
- ・工作物の設置や工事などのための道路の占用及び使用については、円滑かつ安全な道路交通の確保や道路の無秩序な掘り返しを防止するため、道路調整会議において工事の施工時期や施工方法を十分協議し、極力抑制する方針のもとに適正な許可を行ないます。また常時のパトロールにより許可条件の遵守、保安施設の整備等の指導を徹底します。
- ・生活道路における歩行者の安全通行を確保するためにガードレールの設置やカラー舗装の整備に努めるとともに、区域全体で速度規制を行う、「ゾーン30」を推進します。
- ・児童の通学時などの安全を確保するため、教育委員会、道路管理者、田無警察署、市立小学校、保護者などが協力して、東久留米市通学路交通安全プログラムに基づき、通学路の安全点検を行い、学校区ごとの危険箇所の把握



無電柱化された都市計画道路



ゾーン30の指定区間

を行うなど各種交通安全対策や交通規制対策を行っていきます。

- ・違法な駐停車・駐輪は、道路交通に支障を生じさせるだけでなく、災害時の緊急活動や視覚障害者の歩行の妨げにもなります。特に、東久留米駅周辺の道路上や視覚障害者誘導用ブロック上に自転車等が放置されている状況があります。これらの解消に向けて努めていきます。

2 道路交通秩序の維持

道路交通の安全と円滑化を図るため、交通実態に即した施策の実施が必要です。

① 交通規制の実施と指導等

- ・交通の安全と円滑化を図るとともに道路利用者の利便性や快適性を高めるため、交通実態に即した交通規制や指導等に努めます。
- ・歩行者及び車両の安全確保、交通の円滑化を図るため、必要がある場所に信号機や横断歩道の設置を図ります。また、交通状況に応じて、右左折信号や歩車分離式信号の整備にも努めます。

② 違法駐車・放置自転車等対策

道路交通の支障となり、災害時の緊急活動などの妨げにもなる違法駐車や放置自転車等については、駅周辺などを巡回しての啓発・指導を行っていますが今後、これらをさらに強化していくとともに、公共交通機関利用促進を図る周知や「東久留米市駅周辺自転車等駐車場整備計画」に基づき、駅周辺における恒久的な自転車等駐車場の確保に努め、放置自転車等対策を図ります。

- ### ③ 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、令和元年度に道路交通法の一部改正により、携帯電話使用等に対する罰則が引き上げられました。携帯電話使用等は、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、指導取締りを推進します。

3 二輪車の交通事故の防止

令和2年の警視庁の統計によると二輪車の乗車中の交通事故死者数は歩行中に次ぐ40人、全死者数の約26%に達しております。特に高校生から50歳台の死者数の約47%が二輪車乗車中に発生しており、このような状況からも、二輪車の交通事故の防止に努めることは重要です（表-2.1 参照）。

① 道路交通環境の整備

二輪車の安全な走行を確保するため、カーブや交差点の改良、交通安全施設等の整備などに努めます。

② 安全教育・啓発の推進

二輪車の安全な利用に関する意識の高揚を図るため、交通安全教育に努めます。さらに、原動機付自転車等の損害賠償保険への加入周知を図ります。

③ 指導・警告

事故多発地点の指導・警告等を強化するとともに、軽微な違反者に対しても警告書を活用するなどして安全運転意識の高揚を図ります。暴走行為が本格化する前の夏季1ヶ月間を暴走族追放強化期間としてキャンペーンを行い、暴走追放機運の高揚、若者の交通安全意識の向上等を促進し、二輪車による事故防止を推進します。

4 救助・救急体制の整備

① 救助・救急体制の充実

交通事故に起因する負傷者の救命率向上や症状悪化防止を図るため、交通救助・救急活動に対する訓練を継続すると共に、ドライバーやバイスタンダー（近くに居合わせた人）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、効果的な救護が行われるよう、応急手当技能の普及を推進します。

② 救急車の適正利用の推進

交通事故による重症者等、真に救急搬送が必要となる場合に対し、救急車が迅速に出動できる体制を確保するため、「救急車は緊急性のある場合に利用する」というマナーの理解を呼び掛け、救急車の適正利用を推進します。

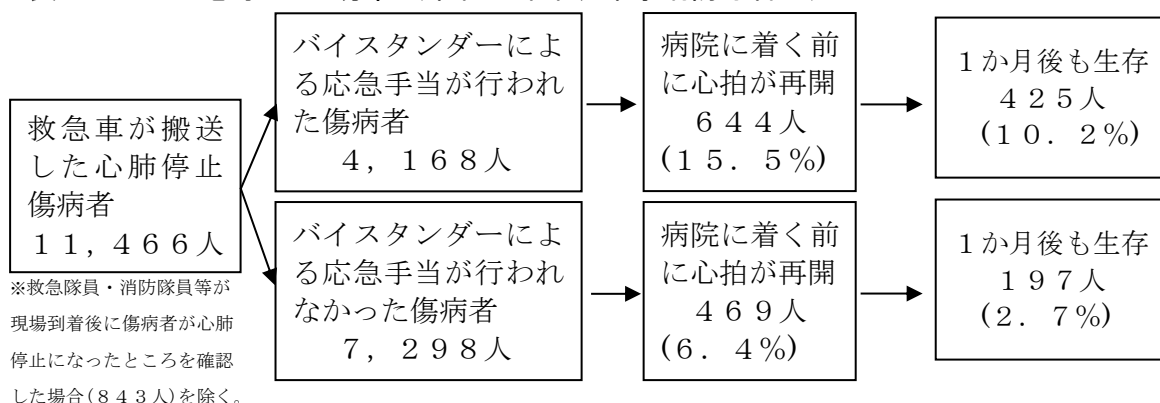
あわせて、救急車を呼ぶべきか迷ったときに医学的な助言等を行う東京消防庁救急相談センター（電話番号#7119）の利用を促進します。

表-2.11 救急活動状況（東久留米市内）

| 年次 | 出場件数 | | | | | 搬送人員 | | | | |
|---------|-------|-----|-------|-----|-------|-------|-----|-------|-----|-------|
| | 急病 | 交通 | 一般 | その他 | 計 | 急病 | 交通 | 一般 | その他 | 計 |
| 平成 28 年 | 3,433 | 479 | 853 | 429 | 5,194 | 3,732 | 487 | 921 | 528 | 5,668 |
| 平成 29 年 | 3,569 | 385 | 920 | 393 | 5,267 | 3,921 | 418 | 1,017 | 517 | 5,873 |
| 平成 30 年 | 3,580 | 455 | 916 | 435 | 5,386 | 3,938 | 454 | 1,019 | 534 | 5,945 |
| 令和元年 | 3,869 | 398 | 1,083 | 379 | 5,729 | 4,345 | 419 | 1,167 | 518 | 6,449 |
| 令和 2 年 | 3,909 | 392 | 1,083 | 421 | 5,805 | 4,368 | 411 | 1,219 | 537 | 6,535 |

資料：東京消防庁東久留米消防署

表-2.12 応急手当の効果（令和元年中、東京消防庁管内）



資料：東京消防庁

表-2.13 消火・救助・救急活動等にあたる消防車両配備状況

(東京消防庁東久留米消防署)

(令和3年1月1日現在)

| 種 別 | 配備先 | 配備台数 |
|-------------------|---------|------|
| 指揮隊車 | 東久留米消防署 | 1 |
| 査察広報車 | 東久留米消防署 | 2 |
| ポンプ車 (非常用1台含む) | 東久留米消防署 | 3 |
| | 新川出張所 | 1 |
| 救急車 (非常用1台含む) | 東久留米消防署 | 1 |
| | 新川出張所 | 2 |
| 救助車 | 東久留米消防署 | 1 |
| はしご車 | 東久留米消防署 | 1 |
| 人員輸送車 | 東久留米消防署 | 1 |
| 情報収集用二輪車 | 東久留米消防署 | 2 |
| | 新川出張所 | 2 |

※上記のほか、事故の発生場所や規模に応じ、近隣消防署の車両も出動する。

資料：東京消防庁東久留米消防署警防課

(東久留米市消防団)

(令和3年1月1日現在)

| 種 別 | 配備先 | 配備台数 |
|-------|----------------|--------|
| 指揮車 | 東久留米市消防団本部 | 1 |
| ポンプ車等 | 第1から第10までの分団詰所 | 各1、計10 |

資料：環境安全部防災防犯課

5 被害者の支援

交通事故に関する被害者等から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です。そのため、交通事故相談などの交通事故被害者等に対する支援に努めます。さらに、損害賠償責任保険や交通災害共済への加入促進にも努めます。

① 交通事故相談の充実

交通事故は誰もが事故当事者となる可能性があります。加害者となった場合は刑事責任のほか、民事責任も問われることになり、最近では賠償問題に関して、加害者、被害者問わず、示談交渉が難航する傾向にあります。

市では、弁護士による無料相談を実施するほか、交通事故の被害に遭われた方やそのご家族に対して、関係機関との連携により適切な支援を行えるよう取り組んでまいります。

表-2.14 市民総合相談における交通事故相談の件数

| 年 度 | 平成 28年度 | 平成 29年度 | 平成 30年度 | 令和 元年度 | 令和 2年度 |
|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|
| 総相談件数 | 620 | 630 | 646 | 659 | 514 |
| うち交通事故相談件数 | 29 | 17 | 21 | 19 | 17 |

資料：市民部生活文化課

② 自転車損害賠償保険等への加入促進

東京都では、自転車に関連する事故の多発、一部の自転車利用者による危険な運転が社会問題となっていることなどにより、令和2年度から自転車損害賠償保険等への加入が義務化されています。自転車向け保険の周知と合わせて、交通事故にあわれた市民に見舞金の給付や義務教育修了前の遺児に遺児年金を支給する事業で、東京都39全市町村が共同で実施している「交通災害共済」(通称：ちょこっと共済)の周知と加入促進に努めます。



また、自転車乗用による傷害及び対人賠償責任補償と被害者見舞金が付加されている「TSマーク」や、製品の欠陥による人身事故に対し、対人賠償責任保険が付加されている「SGマーク」の周知に努めます。

表-2.15 東久留米市における東京都市町村交通災害共済加入状況及び見舞金支払い状況

(単位：人、円、%)

| 年度 | 人口 | コース | 加入者数 | 加入率 | 会費収入 | 見舞金支払状況 | | |
|------------------|---------|------|-------|-----|-----------|---------|-----------|-------|
| | | | | | | 件数 | 件数 | 件数 |
| 令和元年度 (1.4.1) | 116,719 | Aコース | 3,138 | 2.7 | 3,138,500 | 15 | 1,760,000 | 56.1 |
| | | Bコース | 1,011 | 0.9 | 505,500 | 7 | 190,000 | 37.6 |
| | | 計 | 4,149 | 3.6 | 3,644,000 | 22 | 1,950,000 | 53.5 |
| 令和2年度 (2.4.1) | 116,807 | Aコース | 3,110 | 2.7 | 3,110,000 | 23 | 4,600,000 | 147.9 |
| | | Bコース | 955 | 0.8 | 477,500 | 4 | 150,000 | 31.4 |
| | | 計 | 4,065 | 3.5 | 3,587,500 | 27 | 4,750,000 | 132.4 |

※会費：Aコース…年額1,000円/1人 Bコース…年額500円/1人

資料：東京市町村総合事務組合

6 災害に備えた道路交通環境の整備

豪雨や大地震等による自然災害が発生した場合において、応急対策のための陸上交通を確保するため、災害に強い交通施設等の整備が必要です。

東久留米市地域防災計画に基づき、道路、橋梁等の耐震性の強化など災害に強い交通施策等の整備を進めるとともに、災害や大規模地震等発生時における交通規制等、災害時の交通を確保し市民の安全で安心できる環境整備に努めます。

① 災害に強い道路等の整備

- ・幹線道路が被災して通行が困難になった場合には、傷病者の救助や災害復旧支援などに大きな影響を与えます。このような状況になるのを未然に防ぐため、道路・橋梁等の耐震性の向上に努めます。
- ・災害時におけるライフラインの確保や、避難救助活動の円滑化を図るため、電線共同溝方式等による無電柱化を図ります。

② 災害時の交通規制と交通安全の確保

災害発生時に際して、交通混乱の防止や被害者の安全な避難等が行えるよう、直ちに交通規制を実施するなどの準備体制の充実を図ります。さらに、震災発生に際して緊急車両等の通行を確保するため、違法駐車 of 自動車や放置自転車の指導・取り締りの強化などを行うとともに、震災発生時にはそれら自動車・自転車や建物から落下した路上障害物などの除去等の緊急道路障害物除去作業を実施します。

③ 災害時の救助・救急体制の整備

多摩直下型地震等、大震災による応急対策や災害復旧は、市民の生命・身体及び財産を保護する観点から東久留米市地域防災計画に基づく体制の整備（交通規制の実施、緊急車両通行・緊急物資等輸送ラインの確保、救護・救急医療体制の整備等）に努めます。