

町田市交通安全行動計画策定及び推進委員会

2021年度第1回会議 次第

2021年8月6日（金）10時～

市庁舎3階 会議室3-2、3-3

1 委員紹介

2 議題

（１）新・町田市交通安全行動計画について

ア 2021年度上半期の町田市内の交通事故発生状況について

イ 第10次東京都交通安全計画の結果及び町田市内の交通事故状況について

ウ 2017年度から2020年度の取組状況及び評価について

（２）「（仮称）第3次町田市交通安全行動計画」について

ア 第11次東京都交通安全計画の概要について

イ 町田市内の交通事故状況について

ウ 市民意識調査の結果について

エ 目標値及び施策について

3 その他

<会議資料>

資料1	町田市交通安全行動計画策定及び推進委員会委員名簿
資料2	【町田警察署】2021年交通事故発生状況
資料3	【南大沢警察署】2021年交通事故発生状況
資料4	第10次東京都交通安全計画の結果について
資料5	町田市における交通事故発生状況について
資料6	「新・町田市交通安全行動計画の振り返りについて
資料7	第11次東京都交通安全計画の概要について
資料8	町田市交通安全に関する市民意識調査結果
資料9	課題及び施策の方針について
資料10	目標値について
追加資料11	計画策定フロー
追加資料12	東京都及び町田市の交通事故状況、法令改正について
追加資料13	市民意識調査補足資料

町田市交通安全行動計画策定及び推進委員会
委員名簿

	所属	委員名
1	東京都立大学 教授	清水 哲夫
2	文教大学 准教授	松本 修一
3	警視庁町田警察署 交通課	増田 克紀
4	警視庁南大沢警察署 交通課	中原 幹
5	町田交通安全協会	村松 稠敏
6	南大沢交通安全協会	田中 泰慶
7	東京都南多摩東部建設事務所 管理課	吉野 茂
8	町田商工会議所	鈴木 悟
9	町田市町内会自治会連合会	仲村 清彦
10	町田市老人クラブ連合会	甲斐 種千代
11	町田市私立幼稚園協会	福川 裕章
12	町田市公立小学校 P T A 連絡協議会	原 勝
13	町田市立中学校 P T A 連合会	佐野 未央
14	神奈川中央交通（株）町田営業所	栗林 康夫
15	町田 B ・ T ・ D 協議会	安藤 智
16	（一社）東京都自転車商防犯協力会町田支部	諸田 貞夫
17	町田市公立小学校長会	佐々木 研一
18	町田市公立中学校長会	小島 千恵
19	町田市内都立学校長会	高野 宏

2021年上半期 交通事故発生状況



町田警察署 交通課

町田警察署管内 交通事故発生状況

表1 交通人身事故発生件数

	発生件数	死者	重傷者	軽傷者
2021年上半期	318	1	6	363
2020年上半期	257	0	4	294
前年比	61	1	2	69

表2 月別発生件数

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
2021年発生件数	71	58	53	34	49	53							318
2020年発生件数	50	55	54	31	28	39							257
前年比	21	3	-1	3	21	14							61
死者	0	0	1	0	0	0							1
重傷者	0	1	1	1	1	2							6
軽傷者	86	66	61	35	55	60							363

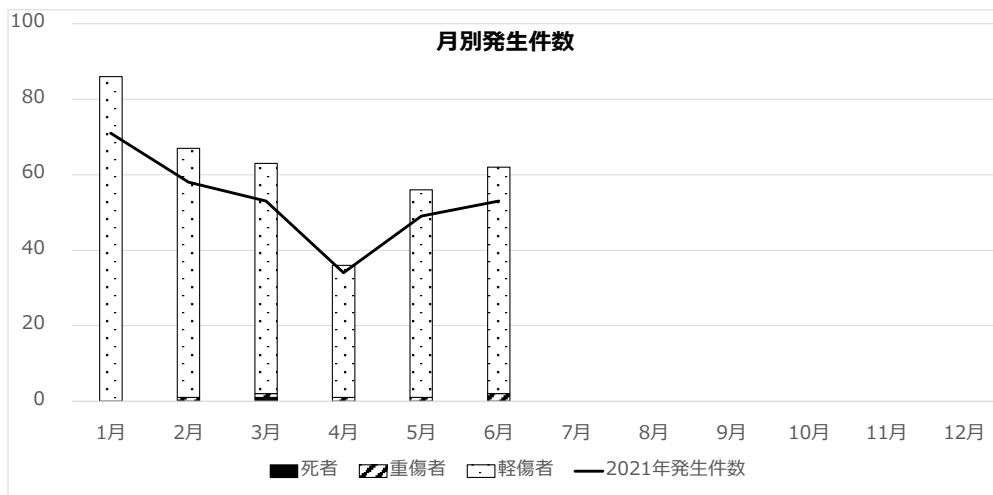


表3 時間帯別発生件数

時間帯	0～2	2～4	4～6	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24	計
発生件数	1	2	6	28	54	32	51	42	40	42	14	6	318
死者	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
重傷者	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	2	6
軽傷者	0	1	6	28	61	32	65	49	46	52	16	7	363

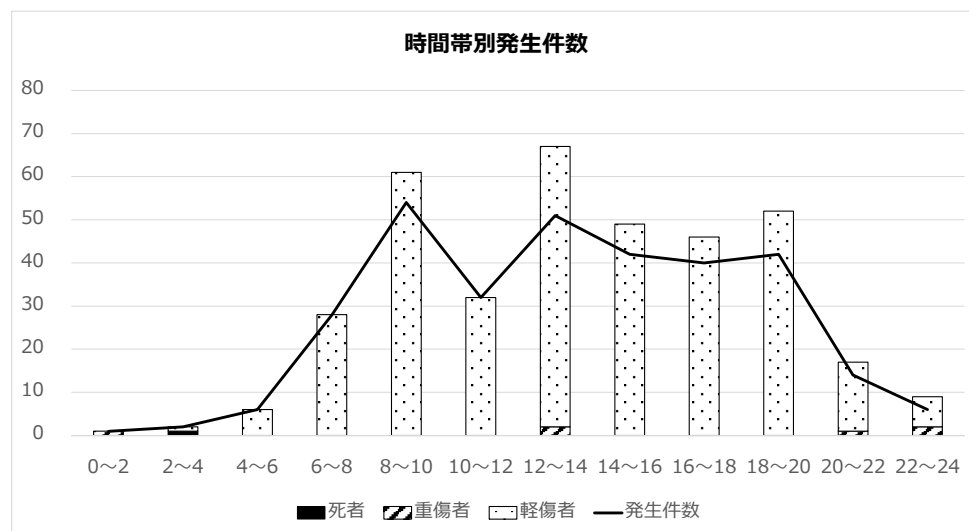


表4 年齢層別発生件数

	幼稚園	小学生	中学生	16～19	20～24	25～29	30代	40代	50代	60～64	65～69	70～74	75～79	80～	その他	計	
31.4管内人口	15,527	22,459	10,512	15,493	20,751	17,728	39,287	57,854	57,127	20,928	21,185	27,257	22,330	35,619		384,057	
事故割合	0.00%	0.03%	0.05%	0.16%	0.27%	0.32%	0.23%	0.17%	0.22%	0.23%	0.17%	0.16%	0.09%	0.05%		0.17%	
事故 件 数	1当件数	0	0	2	14	34	23	38	37	66	28	20	26	17	8	5	318
	2当件数	0	6	3	11	22	33	51	60	57	20	15	18	4	10	8	318
	1.2当合計	0	6	5	25	56	56	89	97	123	48	35	44	21	18	13	636
死 傷 者 数	死者	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0		1	
	重傷者	0	0	0	2	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1		6
	軽傷者	4	7	5	16	24	38	55	73	65	19	17	21	6	13		363
	計	4	7	5	18	24	39	56	73	66	20	17	21	6	14	0	370

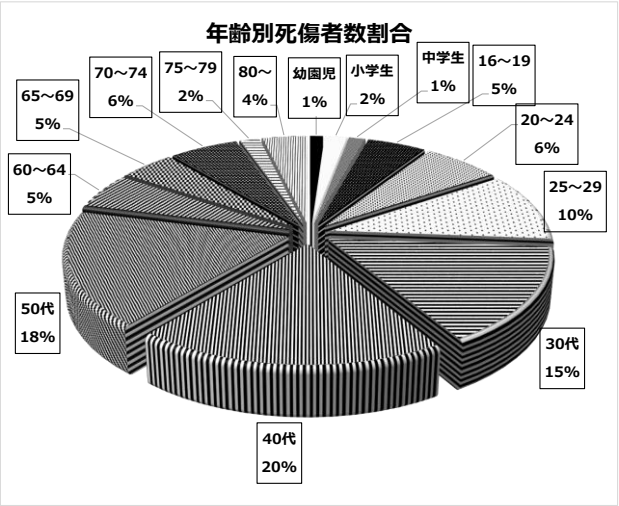
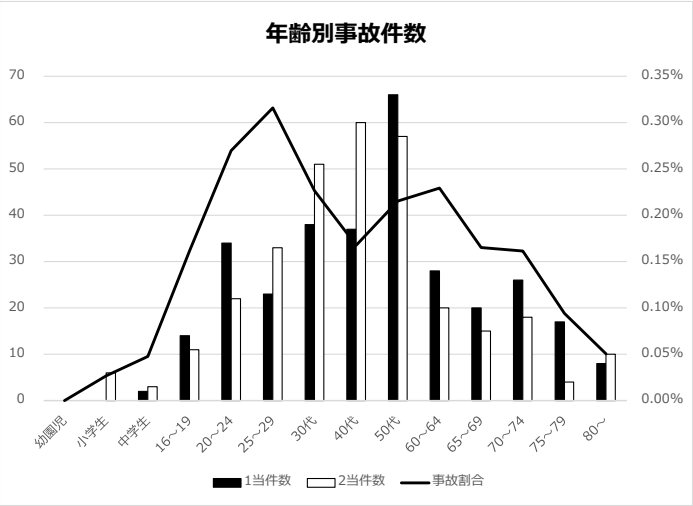


表5 状態別発生件数

		乗用車	貨物車	特殊車	自動二輪	原付	自転車	歩行者	その他	物件等	計
事故 件 数	1当件数	220	54	0	10	12	16	0	6	0	318
	2当件数	109	18	0	28	28	65	62	0	8	318
	1.2当合計	329	72	0	38	40	81	62	6	8	636
死 傷 者 数	死者	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	重傷者	0	0	0	3	1	0	2	0	0	6
	軽傷者	148	17	0	35	29	71	63	0	0	363
	計	148	17	0	38	31	71	65	0	0	370

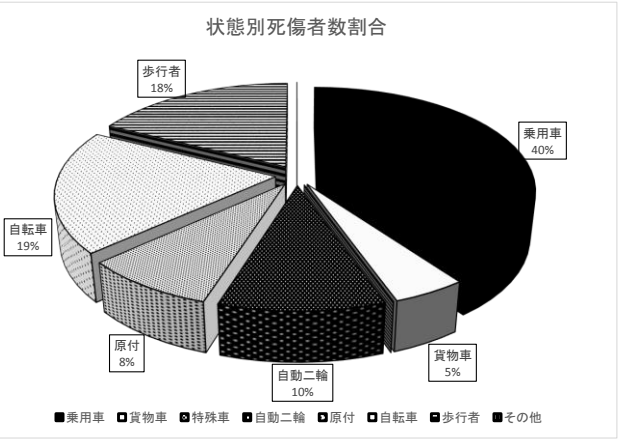
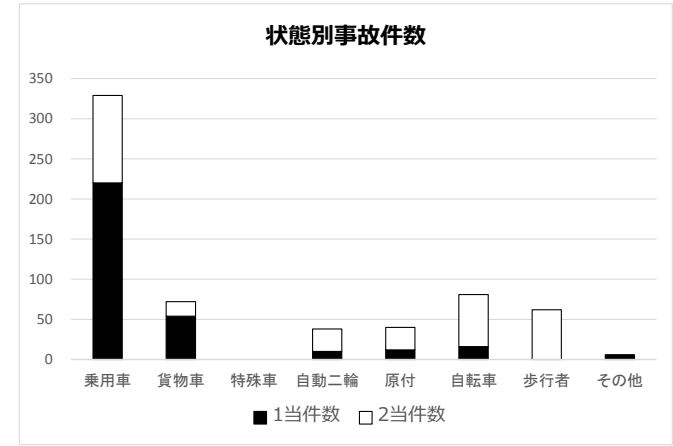
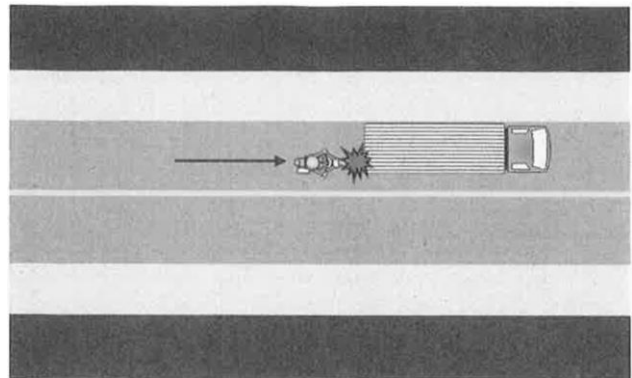


表6 路線別発生件数

路線名	件数	死者	重傷者	軽傷者
国道16号	8	0	0	8
国道246号	9	0	0	9
町田街道	36	0	0	36
鎌倉街道	18	0	0	18
鶴川街道	24	0	1	23
芝溝街道	12	0	0	12
成瀬街道	2	0	0	2
旧町田街道	3	0	0	3
駅前通り	16	0	1	15

☆交通死亡事故概要

	発生日	2021年3月2日(火)	
	発生時間	午前2時40分ころ	
	場所	町田市鶴川6丁目	
	路線	市道	
	事故の当事者		
	原付	30歳代男性	死亡
	大型貨物車	20歳代男性	



2021年上半期 交通事故発生状況



南大沢警察署 交通課

南大沢警察署管内 交通事故発生状況

表1 交通人身事故発生件数（南大沢署管内全体）

	発生件数	死者	重傷者	軽傷者
2021年上半期	233	0	3	259
2020年上半期	193	2	5	219
前年比	40	(2)	(2)	40

表2 交通人身事故行政区別発生状況（件数）

行政区	町田市	八王子市	計
人身事故件数	59	174	233

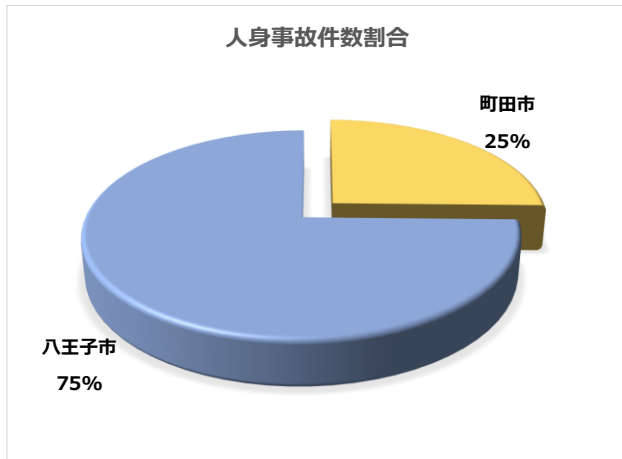


表3 月別発生件数

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
2021年発生件数	13	7	12	13	6	8							59
2020年発生件数	10	13	7	4	12	1							47
前年比	3	(6)	5	9	(6)	7							12
死者	0	0	0	0	0	0							0
重傷者	1	0	0	0	0	1							2
軽傷者	18	7	15	13	6	8							67

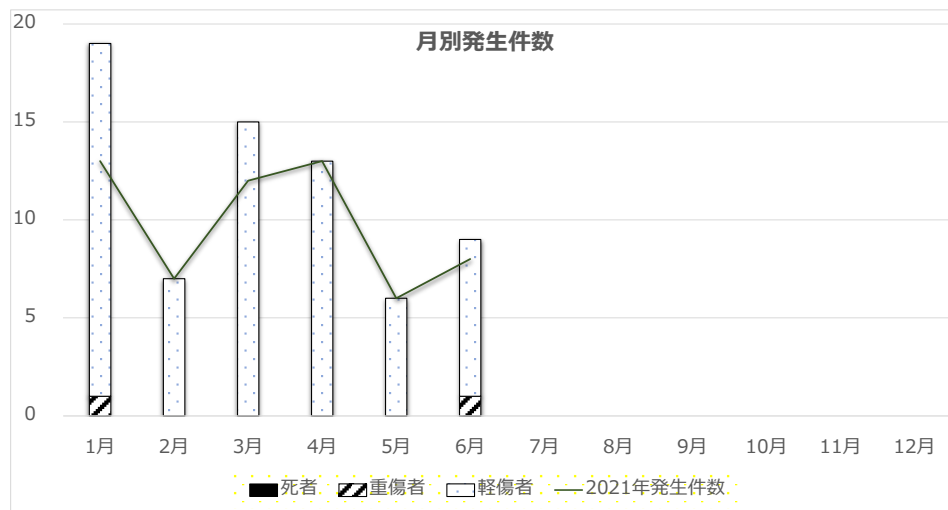


表4 時間帯別発生件数

時間帯	0～2	2～4	4～6	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24	計
発生件数	0	0	0	2	8	7	13	10	8	7	3	1	59
死者	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
重傷者	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
軽傷者	0	0	0	2	7	10	14	11	9	10	3	1	67

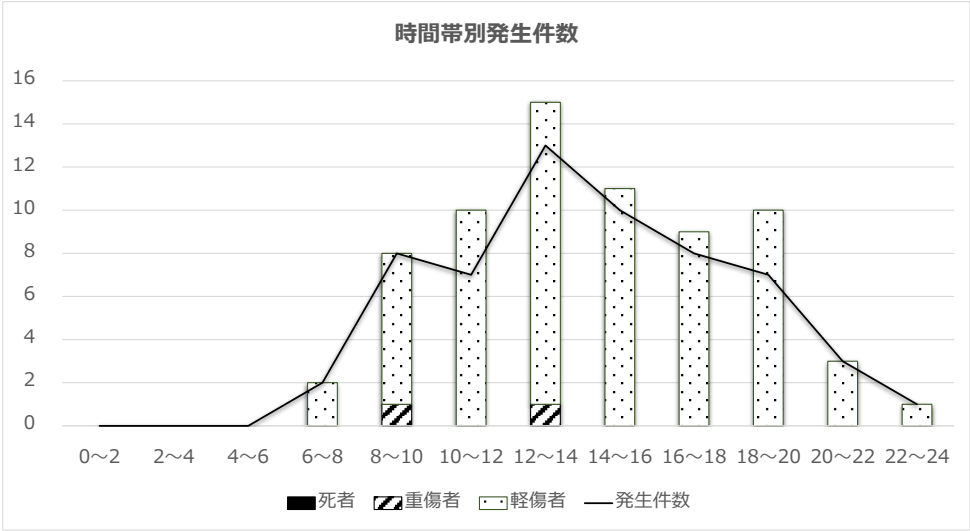


表5 年齢層別発生件数

		幼稚園	小学生	中学生	16～19	20～24	25～29	30代	40代	50代	60～64	65～69	70～74	75～79	80～	その他	計
2021.4管内人口		2,194	3,537	1,761	2,192	2,517	1,820	5,001	8,056	6,427	2,102	2,285	2,698	2,060	2,938		45,588
	事故割合	0.09%	0.14%	0.06%	0.27%	0.20%	0.49%	0.30%	0.29%	0.37%	0.14%	0.31%	0.22%	0.24%	0.07%		0.26%
事故件数	1当件数	0	2	0	2	2	3	8	12	14	2	6	2	3	1	2	59
	2当件数	2	3	1	4	3	6	7	11	10	1	1	4	2	1	3	59
	1.2当合計	2	5	1	6	5	9	15	23	24	3	7	6	5	2	5	118
死傷者数	死者	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	重傷者	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
	軽傷者	2	3	1	4	3	7	9	10	12	1	5	6	2	2	0	67
	計	2	3	1	4	3	7	9	10	14	1	5	6	2	2	0	69

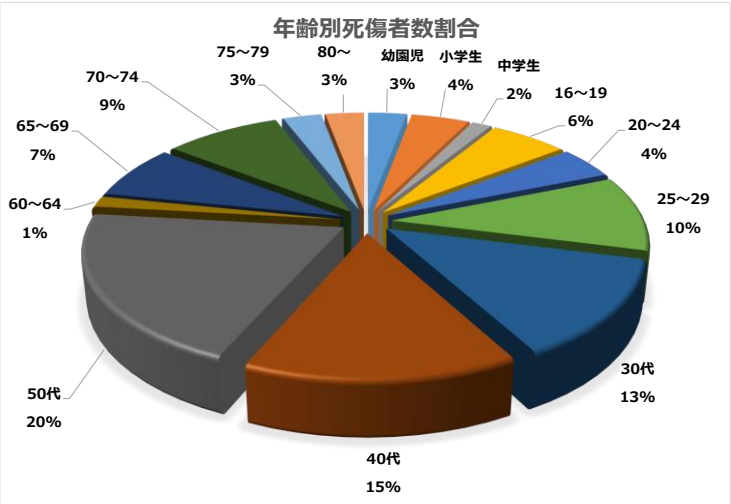
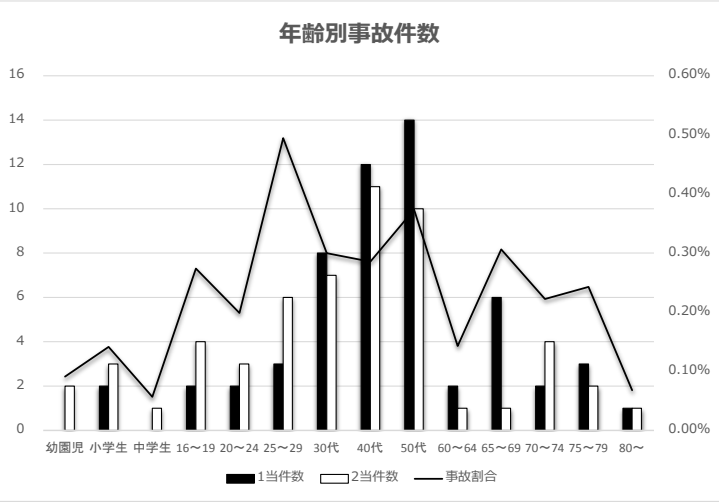


表6 状態別発生件数

		乗用車	貨物車	特殊車	自動二輪	原付	自転車	歩行者	その他	物件等	計
事故 件 数	1当件数	43	8	0	0	1	5	0	2	0	59
	2当件数	13	6	0	7	6	11	13	0	3	59
	1.2当合計	56	14	0	7	7	16	13	2	3	118
死 傷 者 数	死者	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	重傷者	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2
	軽傷者	22	7	0	6	7	12	13	0	0	67
	計	22	7	0	7	7	13	13	0	0	69

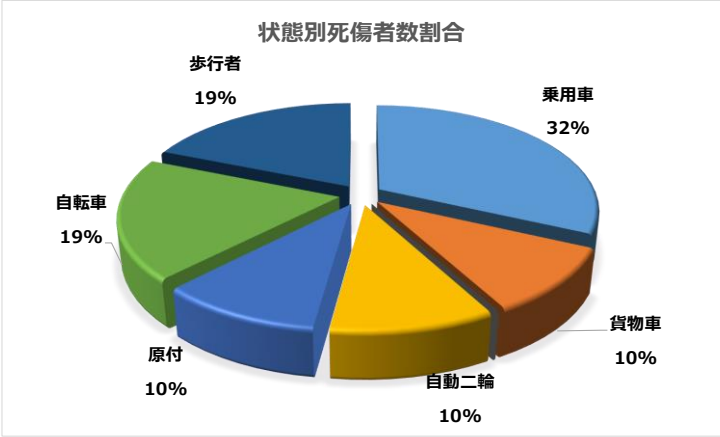
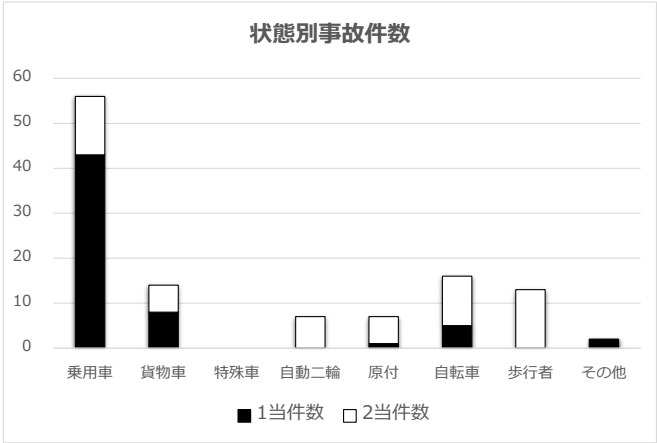


表7 路線別発生件数 南大沢管内（町田市）

路線名	件数	死者	重傷者	軽傷者
町田街道	20	0	0	24
多摩境通り	11	0	1	13
国道16号（バイパス含む）	0	0	0	0
多摩ニュータウン通り	0	0	0	0
尾根幹線	2	0	0	2

第10次東京都交通安全計画の結果について

(1) 交通事故の状況（第10次計画の目標と成果）

■死者数は長期的な推移をみると概ね減少傾向にあり、令和元年には戦後最少の133人まで減少したが、令和2年には155人に増加した。死傷者数は年々減少し、平成12年から20年間で3割以下に減少している。第10次計画の目標「死者数125人以下」及び「死傷者数28,000人以下」については未達成。

○第10次計画では、「令和2年までに、24時間死者数を125人以下とすること」及び、「令和2年までに、死傷者数を28,000人以下とすること」を目標とし、交通安全対策を実施してきた。

○死者数の長期的な推移をみると、平成4年に500人台に増加した後は、概ね減少傾向にあり、令和元年には戦後最少の133人まで減少したが、令和2年には155人に増加した。

○死傷者数は、平成12年の105,486人から減少傾向にあり、令和2年には29,043人となり、平成12年から20年間で3割以下に減少している。

○しかし、死者数と死傷者数どちらも第10次計画において掲げた目標には届かなかった。

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死者数	159	164	143	133	155
死傷者数	37,987	38,158	37,586	34,910	29,043

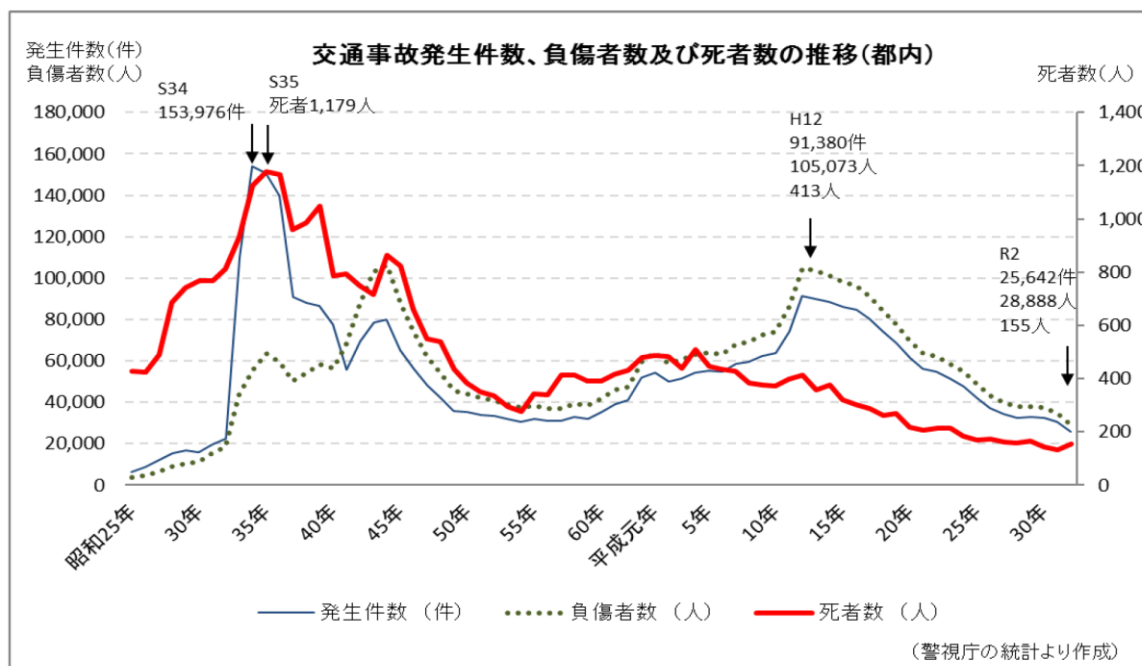


図 第10次計画期間の死者数と死傷者数の推移

※発生件数は、交通事故のうち、人の死傷のあったもの(人身事故)の件数である。

ただし、昭和40年以前の事故件数には、物損事故が含まれる。また、昭和32年までの発生件数は、概ね7日以下の負傷及び2万円以下の物損事故を除いている。

(出典) 東京都「第11次 東京都交通安全計画」

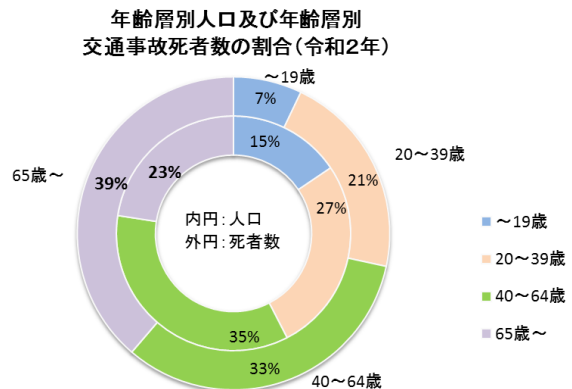
(2) 重点課題ごとの交通事故の状況

第10次東京都交通安全計画では、道路交通の安全について、「高齢者の交通安全の確保」、「自転車の安全利用の推進」、「二輪車の安全対策の推進」、「飲酒運転の根絶」の4つを重点課題とし、施策を実施した。

これら4つの課題と、「子ども」の交通事故の状況については、以下のとおりとなっている。

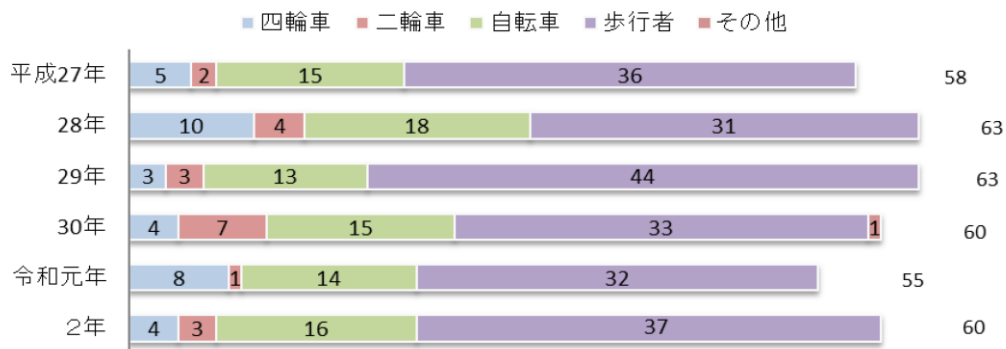
① 高齢者の交通安全の確保

- ・65歳以上の高齢者の交通事故死者数は長期的にみると減少傾向にあるが、令和2年の死者数は60人と、都内の交通事故全体の約39%を占めている。他の年齢層と比較して致死率が高く、都内の高齢者人口の割合23%と比較しても、死亡事故に至る割合が高くなっている。
- ・高齢者の状態別死者数の内訳をみると、歩行中が最も多く、次に自転車乗用中の死者が多く発生している。



(「住民基本台帳による東京都の世帯と人口 令和2年1月」及び警視庁の統計より作成)

高齢者 状態別死者数の推移 (人)

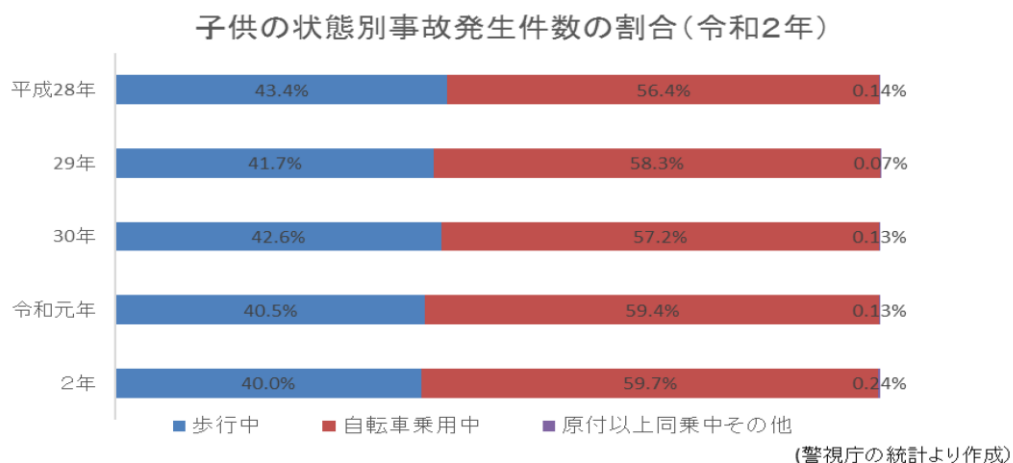
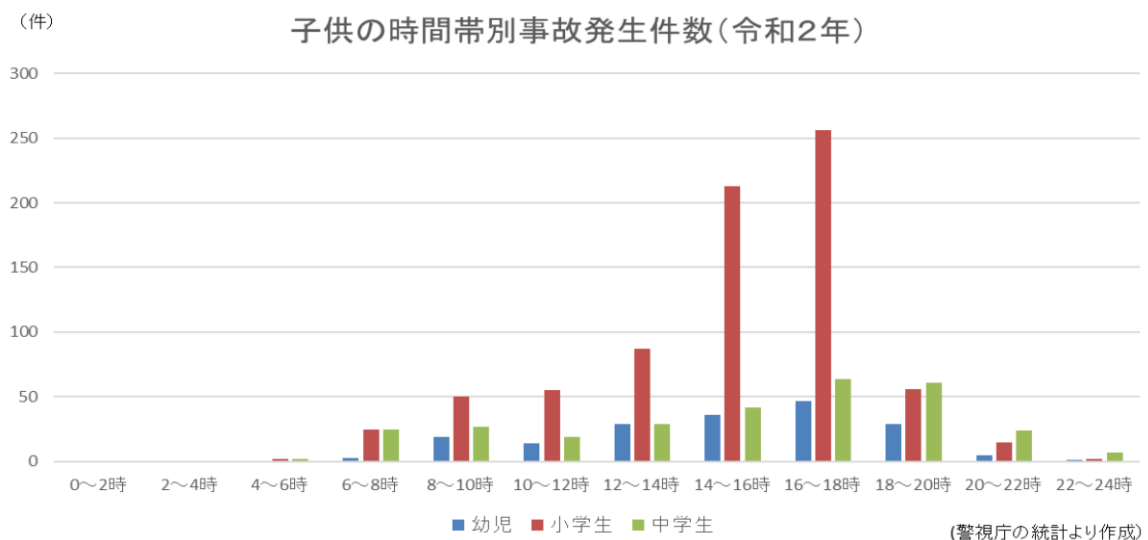


(警視庁の統計より作成)

(出典) 東京都「第11次 東京都交通安全計画」

② 子どもの交通安全の確保

- ・子どもが第1当事者又は第2当事者として関与した事故の発生件数は、平成22年の3,194件から令和2年の1,234件に減少した。一方で、死者数は、おおむね横ばい傾向で推移しており、ゼロには至っていない。
- ・子どもの事故発生状況を時間帯別でみると、概ね16時から18時の時間帯が多くなっている。また、幼児、小学生、中学生の中で比較すると、小学生の事故が多く発生している。
- ・子どもの事故発生状況を状態別でみると、歩行中の事故が全体の約4割、自転車乗用中の事故が全体の約6割を占めている。

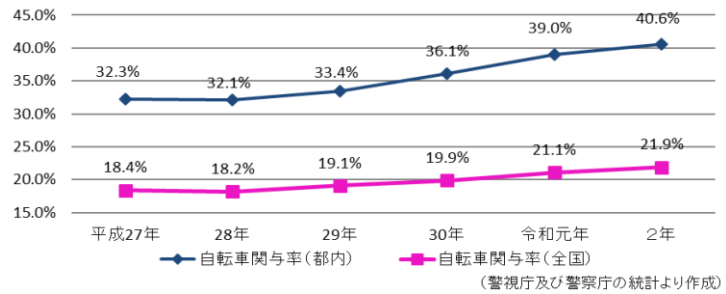


(出典) 東京都「第11次 東京都交通安全計画」

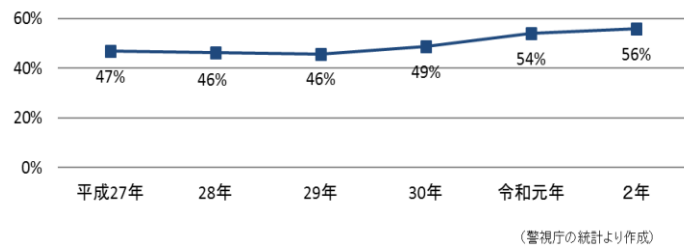
③ 自転車の安全利用の推進

- ・自転車関連事故が全事故に占める割合（自転車関与率）は、令和２年において４０．６％となっており、増加傾向にある。また、全国平均の２１．９％と比べても高くなっている。
- ・自転車乗用中の死者数は、平成２２年の４１人から令和２年の３４人に減少したが、近年は横ばいの傾向である。また、都内の交通事故による死者に占める割合は約２割となっており、全国と比較すると、高い割合となっている。
- ・自転車が第１当事者、第２当事者となった事故の合計件数のうち、自転車側に信号無視など何らかの違反があった割合は、５割を超え、増加傾向にある。

自転車関与率の推移



自転車事故の違反率の推移

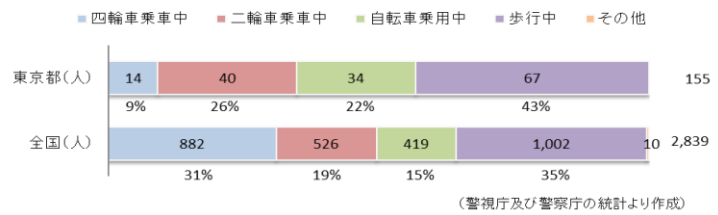


(出典) 東京都「第１１次 東京都交通安全計画」

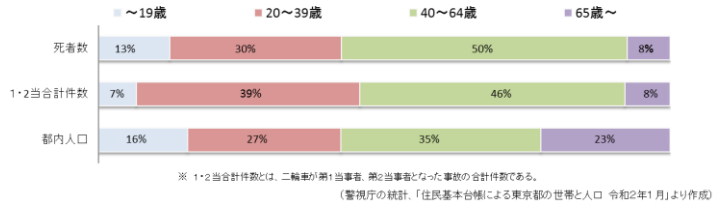
④ 二輪車の安全対策の推進

- 二輪車乗車中の死者数は、平成22年の72人から令和2年には40人に減少した。しかし、都内の交通事故による死者に占める割合は約26%となっており、全国と比較すると、高い割合となっている。
- 二輪車乗用中の死者数及び第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数では、40歳から64歳までの中高年層がどちらも高い割合を占めている。

状態別死者数(都・国 令和2年)



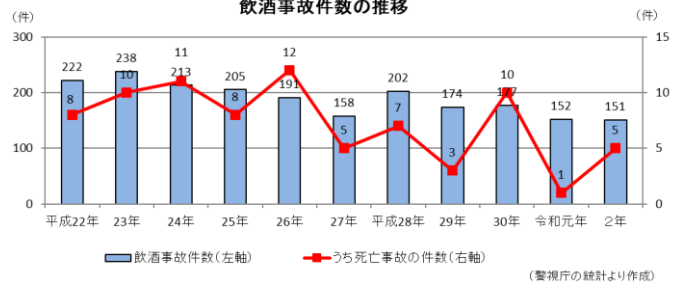
都内の二輪車乗車中死者数、1・2当合計事故件数、年齢層別人口の割合(令和2年)



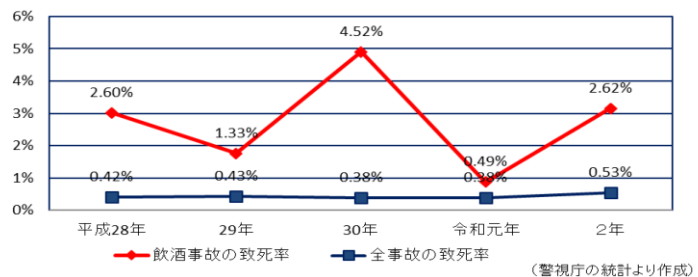
⑤ 飲酒運転の根絶

- 都内における飲酒事故は、危険運転致死傷罪の創設及び厳罰化、道路交通法の罰則強化などにより、大きく減少したが、近年はおおむね横ばい傾向であり、令和2年は飲酒事故が151件、そのうち死亡事故は5件となっている。
- アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、事故の結果が重大になることが多く、都内の飲酒事故の致死率は、事故全体の致死率より高くなっている。

飲酒事故件数の推移



飲酒事故の致死率



(出典) 東京都「第11次 東京都交通安全計画」

町田市における交通事故発生状況

資料5

表1: 交通事故件数、死者数、重傷者数、軽傷者数の前年比較

		町田市			東京都		
		2019年	2020年	増減	2019年	2020年	増減
交通事故件数	(件)	855	666	-189	30,467	25,642	-4,825
死者数	(人)	4	8	4	133	155	22
重傷者数	(人)	11	13	2	1,252	1,225	-27
軽傷者数	(人)	950	747	-203	33,525	27,663	-5,862

グラフ1: 交通事故(人身事故)発生件数の過去5年推移

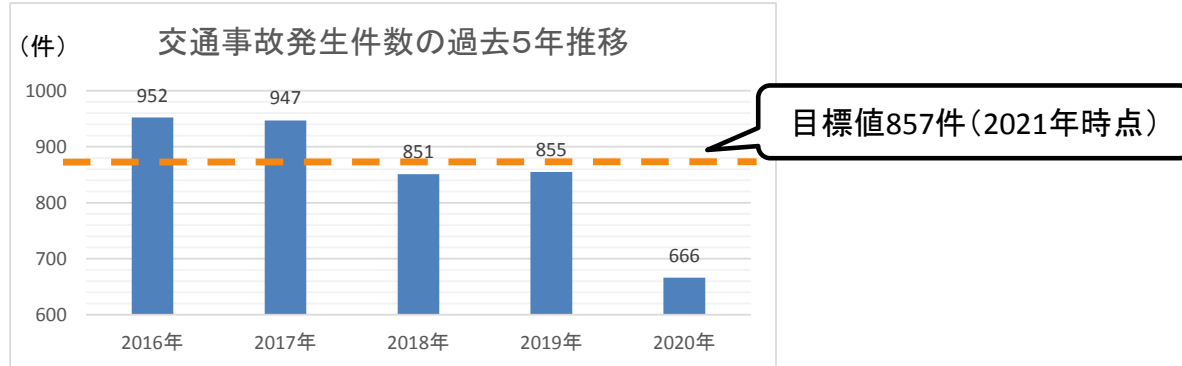
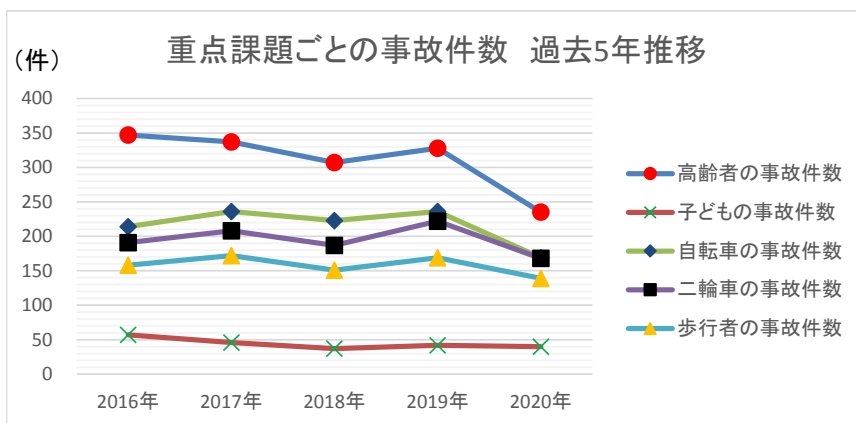


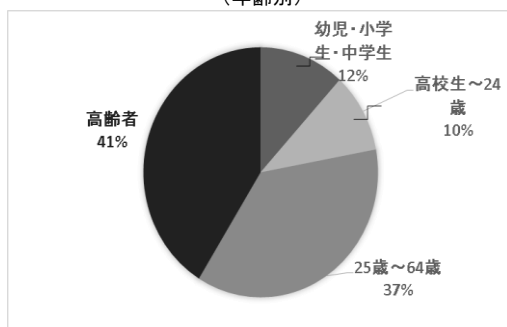
表2、グラフ2: 重点課題ごとの事故件数 過去5年推移(1当+2当) (件)

	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
高齢者の事故件数	347	337	307	328	235
子どもの事故件数	57	46	37	42	40
自転車の事故件数	214	236	223	236	169
二輪車の事故件数	191	208	187	222	168
歩行者の事故件数	158	172	151	169	139

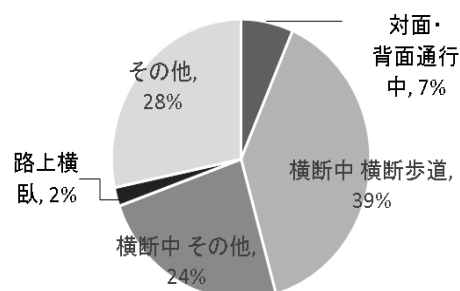


【市内の交通死亡・重傷事故の要因】

【死亡者・重傷者内訳】
(年齢別)



【交通死亡事故類型】



→2017年から2020年までの死亡者・重傷者のうち、約40%が高齢者です。

→2017年から2020年までの歩行者の交通死亡・重傷事故のうち、約40%が横断歩道を横断中です。

新・町田市交通安全行動計画の振り返りについて

基本方針	基本施策	ページ数	個別施策	実施主体	確認指標	確認指標に対する実績				実績の詳細	進捗状況の評価	特記事項（新型コロナの影響など）
						2017年度	2018年度	2019年度	2020年度			
1. 交通安全意識の啓発	1. 対象者に応じた交通安全教育の推進	28	1. 子ども等への交通安全教育の充実	市・警察・交通安全協会	未就学児・児童・生徒・学生を対象にした交通安全教室の実施回数	42回	39回	37回	46回	(2017年度) 小学校自転車教室、中学校自転車教室、町田市民交通安全フェスティバル (2018年度) 小学校自転車教室、中学校自転車教室、町田市民交通安全フェスティバル (2019年度) 小学校自転車教室、中学校自転車教室、町田市民交通安全フェスティバル、パリコレッ！キッズフェスティバル (2020年度) 小学校自転車教室、中学校自転車教室	○	対面での教室実施が難しい時は、リモートによる教室を実施し、子どもたちが自転車の交通ルールや正しい乗り方などを習得できた。
		28	2. 高齢者への交通安全教育の充実	市・警察・交通安全協会	高齢者を対象にした交通安全教室の実施回数	8回	9回	31回	10回	(2017年度) 高齢運転者安全運転教室、歩行者シュミレーターを活用した交通安全教室（原町内会） (2018年度) 高齢運転者安全運転教室、歩行者シュミレーターを活用した交通安全教室（原町内会）、作業療法士による運転の視野についての講話 (2019年度) 高齢運転者安全運転教室、サボカーの乗車体験、作業療法士による運転の視野についての講話、無事カエル大作戦！交通安全いきいきキャンペーンなど (2020年度) 高齢運転者安全運転教室、ふれあい館での交通安全講話	○	2020年度は新型コロナの影響により、前年度に比べ実施回数は減少したものの、講話だけでなく、体験型・参加型の交通安全教室を毎年度実施し、高齢者の交通安全への理解を深めることができた。
		29	3. 現役世代への交通安全教育の充実	市・警察・交通安全協会	現役世代を対象にした交通安全教室の実施回数	3回	4回	3回	1回	(2017年度) ペーパードライバー安全運転教室、自転車安全運転スタンプラリー、白バイ隊員による二輪車実技教室 (2018年度) ペーパードライバー安全運転教室（2部制）、自転車安全運転スタンプラリー、白バイ隊員による二輪車実技教室 (2019年度) ペーパードライバー安全運転教室、ペーパーライダー安全運転教室、自転車安全運転スタンプラリー (2020年度) 白バイ隊員による二輪車実技教室	○	2020年度は新型コロナの影響により、前年度に比べ実施回数は減少したものの、講話だけでなく、体験型・参加型の交通安全教室を毎年度実施し、より印象に残る取組を実施できた。
		29	4. 自転車交通安全教育の充実	市・警察・交通安全協会	自転車利用者を対象にした交通安全教室の実施回数	42回	39回	36回	46回	(2017年度) 小学校自転車教室、中学校自転車教室、自転車安全運転スタンプラリー (2018年度) 小学校自転車教室、中学校自転車教室、自転車安全運転スタンプラリー (2019年度) 小学校自転車教室、中学校自転車教室、自転車安全運転スタンプラリー (2020年度) 小学校自転車教室、中学校自転車教室	○	対面での教室実施が難しいため、リモートによる自転車教室を実施し、子どもたちが自転車の交通ルールや正しい乗り方などを習得できた。
		30	5. 二輪車交通安全教育の実施	市・警察・交通安全協会	二輪車の運転者を対象にした交通安全教室の実施回数	1回	1回	1回	1回	(2017年度) 白バイ隊員による二輪車実技教室 (2018年度) 白バイ隊員による二輪車実技教室 (2019年度) ペーパーライダー安全運転教室 (2020年度) 白バイ隊員による二輪車実技教室	○	なし
2. 交通安全啓発の推進	2. 交通安全啓発の推進	32	1. 交通安全情報の発信	市・警察・交通安全協会	街頭等での啓発キャンペーンの実施回数（地域イベント等を除く）	25回	29回	26回	8回	(2017年度) 高齢者対象、自転車利用者対象、二輪車運転者対象、踏切事故防止キャンペーン (2018年度) 高齢者対象、自転車利用者対象、市民全般対象 (2019年度) 高齢者対象、自転車利用者対象、市民全般対象 (2020年度) 高齢者対象、自転車利用者対象、市民全般対象	○	2020年度は新型コロナの影響により、前年度に比べ実施回数は減少したものの、普段、交通安全教室などに出向かない方々にも交通安全啓発を実施できた。

基本方針	基本施策	ページ数	個別施策	実施主体	確認指標	確認指標に対する実績				実績の詳細	進捗状況の評価	特記事項（新型コロナの影響など）
						2017年度	2018年度	2019年度	2020年度			
		32	2. 他分野の事業等を活用した啓発活動等の推進	市・警察・交通安全協会	地域イベント等における啓発活動回数	2回	2回	6回	3回	(2017年度) 相原ふれあいフェスティバル、アレサふれあいまつり (2018年度) 相原ふれあいフェスティバル、アレサふれあいまつり (2019年度) RUN伴まちだ、金井フェスティバル、南町田まちのがっこう祭、つくし野コミュニティセンターまつり、ゼルビア男気コース、バリコレッ！キッズフェスティバル (2020年度) 鶴間公園防犯スポーツプロジェクト、Future Park Lab、紅葉まつり	◎	2020年度は新型コロナの影響により、前年度に比べ実施回数は減少したものの、普段、交通安全教室などに出向かない方々にも交通安全啓発を実施できた。
		33	3. 交通安全キャンペーンの推進	市・警察・交通安全協会	各運動・キャンペーン中における広報活動の実施回数	6回	7回	6回	5回	(2017年度) 全国交通安全運動（春）（秋）、TOKYO交通安全キャンペーン、暴走族追放強化期間 (2018年度) 全国交通安全運動（春）（秋）、自転車安全利用TOKYOキャンペーン、TOKYO交通安全キャンペーン、ハイパースムーズ作戦、トワイライト・オン運動、暴走族追放強化期間 (2019年度) 全国交通安全運動（春）（秋）、無事カエル大作戦！交通安全いきいきキャンペーン、TOKYO交通安全キャンペーン、トワイライト・オン運動、暴走族追放強化期間 (2020年度) 全国交通安全運動（春）（秋）、TOKYO交通安全キャンペーン、トワイライト・オン運動、暴走族強化期間	○	なし

基本方針	基本施策	ページ数	個別施策	実施主体	確認指標	確認指標に対する実績				実績の詳細	進捗状況の評価	特記事項（新型コロナの影響など）
						2017年度	2018年度	2019年度	2020年度			
	3. 地域や関係機関・団体との連携・協力の推進	35	1. 地域や事業者、協働団体等との連携・協力体制の充実	市・警察・交通安全協会	交通安全活動を連携・協力して実施した団体数	20団体	30団体	40団体	31団体	【（順不同） ※警察及び交通安全協会を除く】 （2017年度） 町内会・自治会、町田市私立幼稚園協会、小学校、中学校、PTA、神奈川中央交通（株）、町田ドライビングスクールなど （2018年度） 南多摩東部建設事務所、JAF、オートボックス町田店、（株）ミラリード、青山学院大学陸上競技部（長距離ブロック）など （2019年度） 老人クラブ連合会、町田市社会福祉協議会、町田ママの会、FC町田ゼルビア、ASVベスカドーラ町田、キャノンイーグルスなど （2020年度） 相模原市、都立高校、高齢者交通指導員、民生委員、まちだサポートズ、日本交通安全教育普及協会、観光コンベンション協会、ふれあい館（桜館、いちよう館、くぬぎ館、もみじ館）、鶴間公園、町田東急ソインズ、南町田グランベリーパークなど	○	（市民生活安全課） 2020年度は新型コロナの影響により、様々な事業が中止となったことから連携・協力した団体数が減少した。 （学務課） 2020年度は新型コロナの影響により、例年行っている現地での合同安全点検では行わず、それぞれの機関で調査と安全対策を実施した。
		35	2. 地域や事業者、協働団体等との連携・協力による啓発活動等の推進	市・警察・交通安全協会	地域や事業者、協働団体等と連携・協力して実施した事業数	11事業	18事業	23事業	17事業	【（順不同） ※警察及び交通安全協会のみと連携して実施した活動を除く】 （2017年度） 小学校自転車教室、中学校自転車教室、町田市春の交通安全教室、町田市民交通安全フェスティバル、町田市民交通安全のつどいなど （2018年度） キラキラ大作戦☆タスキでつなぐ交通安全、転倒予防教室、踏切事故防止キャンペーン、ゆずり合いキャンペーン、作業療法士による運転の視野についての講話など （2019年度） 私立幼稚園協会を通じたメール配信、バスへの啓発ポスター掲示、無事カエル大作戦！交通安全いきいきキャンペーン、サボカーの乗車体験、RUN伴まちだ、金井フェスティバルなど （2020年度） 小学校自転車教室、中学校自転車教室、ゆずり合いキャンペーン、高齢者街頭啓発キャンペーン、民生委員による啓発チラシ配布、都立高校との啓発キャンペーン、保険会社と連携した啓発チラシ配布、ふれあい館での交通安全講話、鶴間公園での啓発、芹が谷公園（Future Park Lab）での啓発、薬師池公園（紅葉まつり）での啓発、クリスタルブリッジでの啓発など	◎	2020年度は新型コロナの影響により、様々な事業が中止となったことから前年度より減少した。
	4. 事業者等の安全確保の推進	37	1. 事業者等の安全確保の推進	市・警察・交通安全協会	事業者を対象にした交通安全教室の実施回数	2回	2回	2回	0回	（2017年度） 幼稚園バス運転者を対象とした安全運転教室 （2018年度） 幼稚園バス運転者を対象とした安全運転教室 （2019年度） 幼稚園バス運転者を対象とした安全運転教室	○	2020年度は新型コロナの影響で安全運転教室は実施できなかったものの、事業者向けの交通安全動画を作成し、周知した。2017年度から2019年度は安全運転教室を実施し、事業者の交通安全意識を向上することができた。
2. 道路交通環境の整備	1. 安全な道路の整備	40	1. 生活道路の改良	市	改良をした生活道路等の路線数	5路線	3路線	2路線	1路線	（2017年度） 忠生642号線、鶴川23号線（その8）、鶴川332号線、忠生470号線、南1638号線 （2018年度） 堺26号線、鶴川23号線（その9）、鶴川332号線（その2） （2019年度） 鶴川384号線、鶴川23号線（その10） （2020年度） 鶴川23号線（その11）	○	2020年度は予算が有り事業進捗があったが、2021年度は新型コロナの影響で予算が0となっており、事業が止まっている状況。
		40	2. 幹線道路等の整備	市	幹線道路等（都市計画道路・準幹線道路も含む）の整備延長	なし	360m	なし	なし	2018年度に都市計画道路3・4・34号線（金森）を開通した。その他の路線も工事着手に向け、関係機関との協議・調整を進めている。	○	2021年度から新型コロナの影響で本来必要な予算が縮小されており、予定より出来高が下がっている路線がある。（忠生630号線）
	2. 安全性を高める施設・設備等の整備	42	1. 安全性を確保する施設の整備	市	安全性を確保する施設の整備件数	34件	24件	20件	13件	道路特定事業 要望対応 カラー舗装 区画線設置 通学路グリーン舗装	○	なし

基本方針	基本施策	ページ数	個別施策	実施主体	確認指標	確認指標に対する実績				実績の詳細	進捗状況の評価	特記事項（新型コロナの影響など）
						2017年度	2018年度	2019年度	2020年度			
	3. 自転車利用環境の整備	44	1. 自転車走行空間の確保	市・警察	自転車走行レーンの整備延長	298.0m	940.0m	330.0m	320.0m	(2017年度) 南1801号線(町3・4・6号線) (2018年度) 町3・4・34号線、忠生943号線、町田623号線 (2019年度) 町田95号線、749号線 (2020年度) 町田95・749号線	○	市内優先設置箇所において、計画通り、警視庁協議及び工事を進めることができた。
		44	2. 自転車等駐車場の整備	市	民営自転車駐車場の設置補助件数	なし	なし	自転車駐車場200台 バイク駐車場74台	0件	(2019年度) 自転車駐車場 バイク駐車場	○	2019年度に要綱廃止により、新規整備の申請はありませんでした。
	4. 安全を確保する点検の実施	46	1. 重大事故発生箇所など危険箇所の点検の実施	市・警察	重大事故発生箇所での安全点検の実施回数	8回	4回	4回	8回	(2017年度) 原町田、相原町、木曾東、山崎町、成瀬台、鶴間、野津田町、金井町 (2018年度) 相原町、忠生、図師町、原町田 (2019年度) 玉川学園、小山田桜台、旭町、成瀬 (2020年度) 小山ヶ丘(2回)、真光寺、根岸、森野(2回)、鶴川、大蔵町		
		46	2. 通学路点検の実施	市・警察	通学路点検の実施回数	20校	23校	20校	19校	隔年で市内小学校42校の通学路点検実施	○	2020年度は新型コロナの影響により、PTAが集まって活動することが難しい学校もあり、点検箇所の抽出に苦慮した。また、例年行っている現地での合同安全点検では行わず、それぞれの機関で調査と安全対策を実施した。
		46	3. 地域団体による周辺道路の点検の実施	市・警察	町内会・自治会等からの道路環境改善要望における対策を実施した件数	49件	43件	32件	26件	市政懇談会、町内会・自治会から挙げられた道路環境改善要望に対して対策を実施	○	なし
	5. 道路の適正な維持・管理	47	1. 道路の維持・補修	市	安全性を確保する施設の補修件数	2,829件	2,802件	21,575件	2,965件	街路灯補修件数(電球交換・器具交換) 街路樹補修件数(剪定・伐採等) 防護柵補修件数(ガードレール・横断防止柵・フェンス) ポール補修件数(ポストコーン) 区画線補修件数 道路反射鏡修繕件数 その他補修	○	なし
		47	2. 道路占用の許可・指導	市・警察	不法占用物撤去要望の対応件数	62件	68件	93件	262件	違反広告物撤去 占用者への指導(要望対応)	○	なし
	3. 道路交通秩序の維持	49	1. 交通規制等の実施	警察								
		49	2. 先行交通対策の実施	警察								
	2. 指導取締りの実施	51	1. 交通違反の取締りの実施	警察								
		51	2. 自転車運転者への交通指導取締りの実施	警察								

基本方針	基本施策	ページ数	個別施策	実施主体	確認指標	確認指標に対する実績				実績の詳細	進捗状況の評価	特記事項（新型コロナの影響など）
						2017年度	2018年度	2019年度	2020年度			
	3. 駐車秩序の確立	51	3. 自動車等の点検・整備の推進	警察								
		53	1. 路上駐車等の抑止	警察								
		53	2. 放置自転車の抑止	市	撤去した放置自転車の台数	3,979台	3,100台	2,458台	1,428台	市道に放置されている自転車の撤去を随時実施	◎	放置自転車等の多い時間帯・場所で重点的に撤去を行う等の対策を実施することにより、放置自転車等を4,009台、撤去台数を1,030台減少させた。

第 1 1 次東京都交通安全計画の概要について

第 1 1 次計画の概要

① 計画の位置づけ（根拠法：交通安全対策基本法）

国の第 1 1 次交通安全基本計画（令和 3 年 3 月 2 9 日決定）に基づき、東京都交通安全対策会議が策定する、都内の陸上交通の安全に関する諸施策の大綱であり、区市町村が作成する交通安全計画の指針となるもの（計画期間：令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 か年）。

② 目標（道路交通事故の目標）

- (1) 令和 7 年までに、24 時間死者数を 1 1 0 人以下とすることを目指します。
- (2) 令和 7 年までに、死傷者数を 2 7, 0 0 0 人以下とすることを目指します。

なお、目標数値の 24 時間死者数「1 1 0 人」を、30 日以内死者*¹数に換算すると、概ね「1 4 9 人」となる*²。

* 1 「3 0 日以内死者」とは、交通事故発生から 3 0 日以内（発生日を初日とする。）に死亡した人をいう。

* 2 換算には、令和元年の都内 2 4 時間死者数 1 3 3 人に対する 3 0 日以内死者数 1 8 0 人の比率 1. 3 5 を用いている。

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、本計画期間内にこの目標を達成することは困難と考えられることから、まずは、交通事故による死傷者をゼロに近づけることを目指し、本計画では、上記のとおり目標を設定した。

（出典）東京都「第 1 1 次 東京都交通安全計画」

③重視すべき視点

■本計画においては、第10次計画で定めた重点課題及び施策の方向性に、子供の交通安全の確保等を新たに加え、重視すべき視点として整理・設定し、各種の交通安全施策に取り組むことにより、交通事故及び交通事故死傷者の発生を抑制する。

表 第11次計画における重視すべき視点

〈第10次計画における重点課題〉	→	〈第11次計画における重視すべき視点〉
・高齢者の交通安全の確保 ・自転車の安全利用の推進 ・二輪車の安全対策の推進 ・飲酒運転の根絶		・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 ・二輪車の安全対策の推進 ・飲酒運転の根絶 ・先端技術の活用 ・「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進 ・東京2020大会を踏まえた交通安全

④重視すべき視点と主な取組

7つの重視すべき視点と主な取組は次のとおりとなる。

3 重視すべき視点と主な取組
1 高齢者及び子供の交通安全の確保 高齢者は、死者の約40%を占め最も多い。子供は、死者数は少ないものの、次代を担う子供の安全を確保する観点 ○ 加齢に伴う身体機能の変化や子供の成長過程に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ○ 警視庁・区市町村・民間団体等との連携強化による交通安全教育や普及啓発活動の充実 ○ 身近なスーパー等の事業者や生涯教育部門等との連携による新たな啓発ルートの活用
2 自転車の安全利用の推進 令和2年の自転車乗車中の死者は34人と昨年から減少せず死者数全体の約22%を占め、また自転車関連事故は全体の40%を超える ○ デリバリー目的の自転車利用者の交通ルール・マナーの徹底等、自転車安全利用の促進 ○ 「東京都自転車安全利用サポーター」の拡充等、社会全体での自転車安全利用の気運醸成
3 二輪車の安全対策の推進 令和2年の二輪車乗車中の死者は40人と前年比+12人と大幅増加、死者数全体の約26%を占める ○ 事故多発路線に重点を置いた速度超過などの指導取締り強化 ○ ヘルメットの確実な着用や胸部プロテクター着用促進に向けた啓発強化
4 飲酒運転の根絶 令和2年の飲酒死亡事故は5件と前年比+4件、10次計画期間中を通して根絶に至らず ○ 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」等の普及啓発強化 ○ 重点的な取締りや再犯を防止するための講習の充実
5 先端技術の活用 事故減少等に貢献する先進安全技術の普及・進展 ○ 警視庁・関係各局等と連携した先進的なITS技術を用いた渋滞対策 ○ 安全運転サポート車の普及促進や先進技術に関する理解醸成の取組推進
6 「新しい日常」への対応 コロナ禍での対面による教育の制限 ○ 動画を活用した学習コンテンツの提供やオンラインによる教育等、対面によらない多様な交通安全教育の推進 ○ 限られた教育機会の中で、関係機関が連携した集中的・効果的な講習会等の実施
7 東京2020大会を踏まえた交通安全 第10次計画の取組を継承し、引き続き、大会の開催を踏まえた交通安全対策の推進

図 重視すべき視点と主な取組

(出典) 東京都「第11次 東京都交通安全計画 概要版」

町田市交通安全に関する市民意識調査結果

1. 回収状況

		実数	回答率
発送数		3,000	
回収数	郵送	1,035	34.5%
	WEB	447	14.9%
	合計	1,482	49.4%

※郵送回答は 2021 年 7 月 1 日受託者受領分まで

※WEB 回答は 2021 年 6 月 26 日回答分まで（回答終了データのみ）

2. 回答結果（速報）

I 生活の変化について

問 1 日常の移動で主に利用する交通手段

■コロナ前

○交通手段別の利用率をみると、徒歩が 82.9%と最も高く、電車、自家用車、バスが続く。
○自転車は 22.1%、電動アシスト付き自転車は 14.6%、バイクは 6.2%と他の交通手段と比べて低い状況となっている。

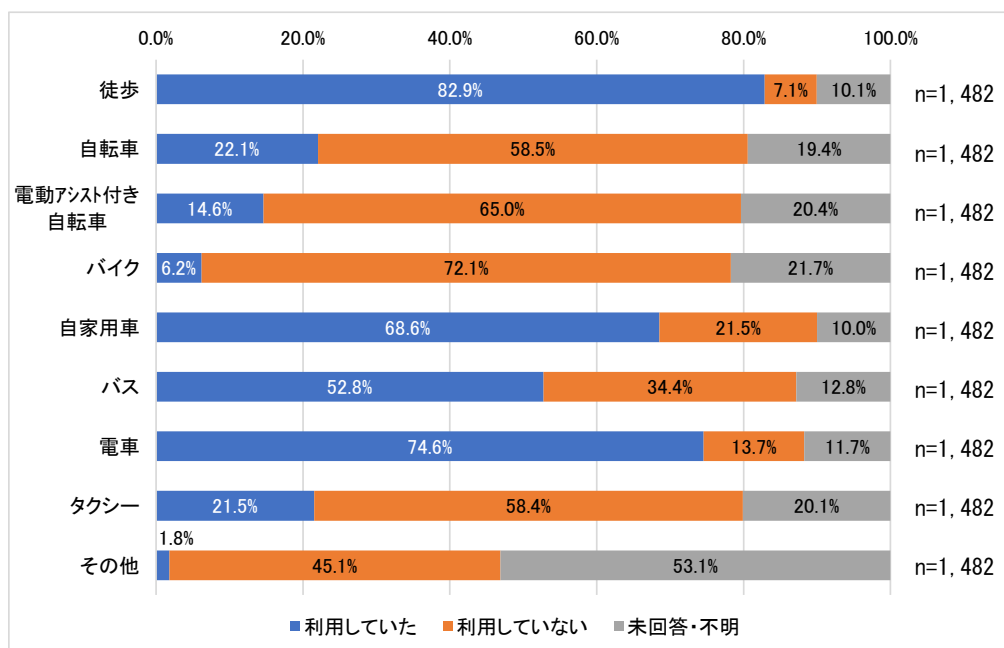


図 日常の移動で主に利用する交通手段（コロナ前）

■現在（with コロナ）

○現在の交通手段別の利用率を見ると、徒歩が82.9%と最も高く、自家用車、電車、バスが続く。

○コロナ前と比較し、電車、バスといった公共交通の利用率が低下している。

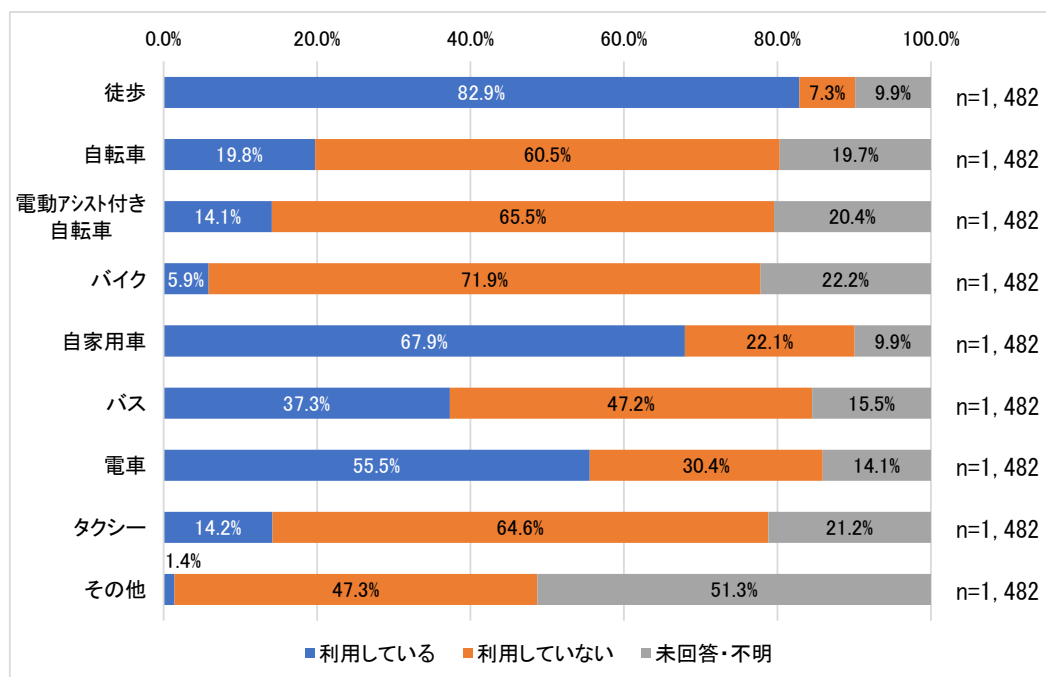


図 日常の移動で主に利用する交通手段（現在）

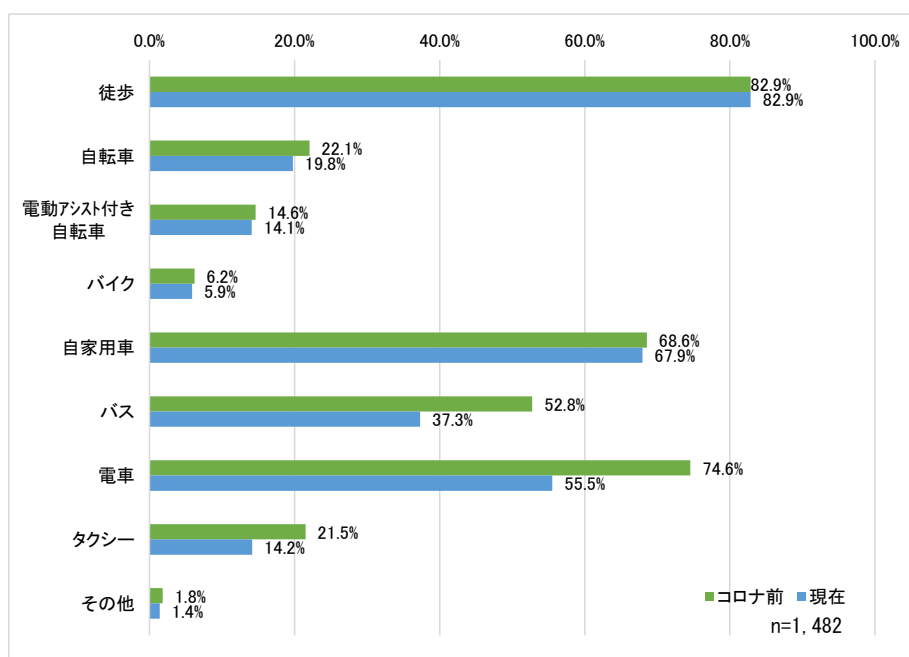


図 日常の移動で主に利用する交通手段（コロナ前と現在の比較）

■コロナ終息後の予測

○コロナ終息後の交通手段をみると、電車、バスは増加すると回答した割合が2～3割となる（コロナによる利用の減少が、コロナ終息後回復に向かうと考えられる）。

○徒歩、自家用車は利用が増加すると回答した回答者が1割程度みられる。

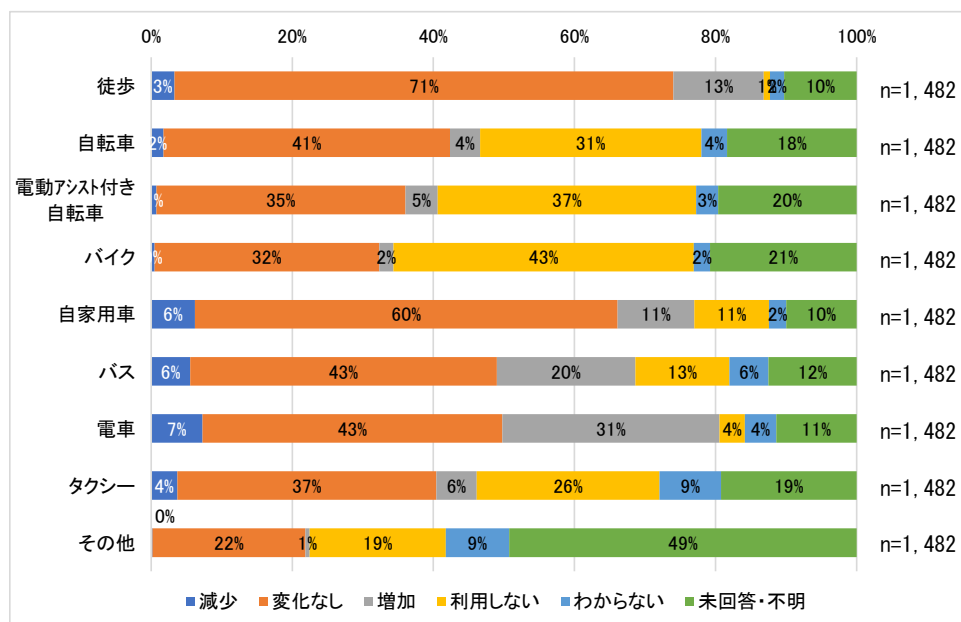


図 日常の移動で主に利用する交通手段（コロナ終息後の予測）

問2 外出頻度の変化

○外出頻度の変化をみると、増加したと回答した回答者は1%にも満たず、8割の回答者が減少したと回答した。

○また、ほぼ外出しなくなったと回答した回答者も1割程度みられた。

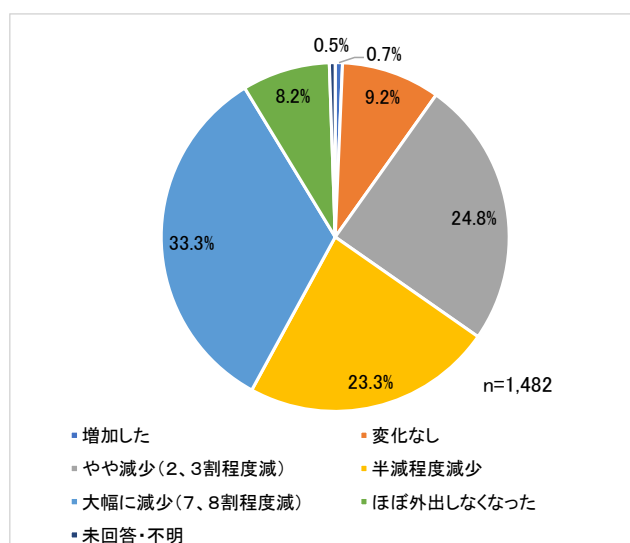


図 外出頻度の変化

Ⅱ 交通安全の意識や行動について

問3 日常生活のなかで、交通安全についての意識

○「とても意識する」と回答した回答者は約半数を占め、95.7%の回答者が意識すると回答している。

○重点課題別にみると、高齢者は「とても意識する」と回答する割合が高い傾向がみられる。

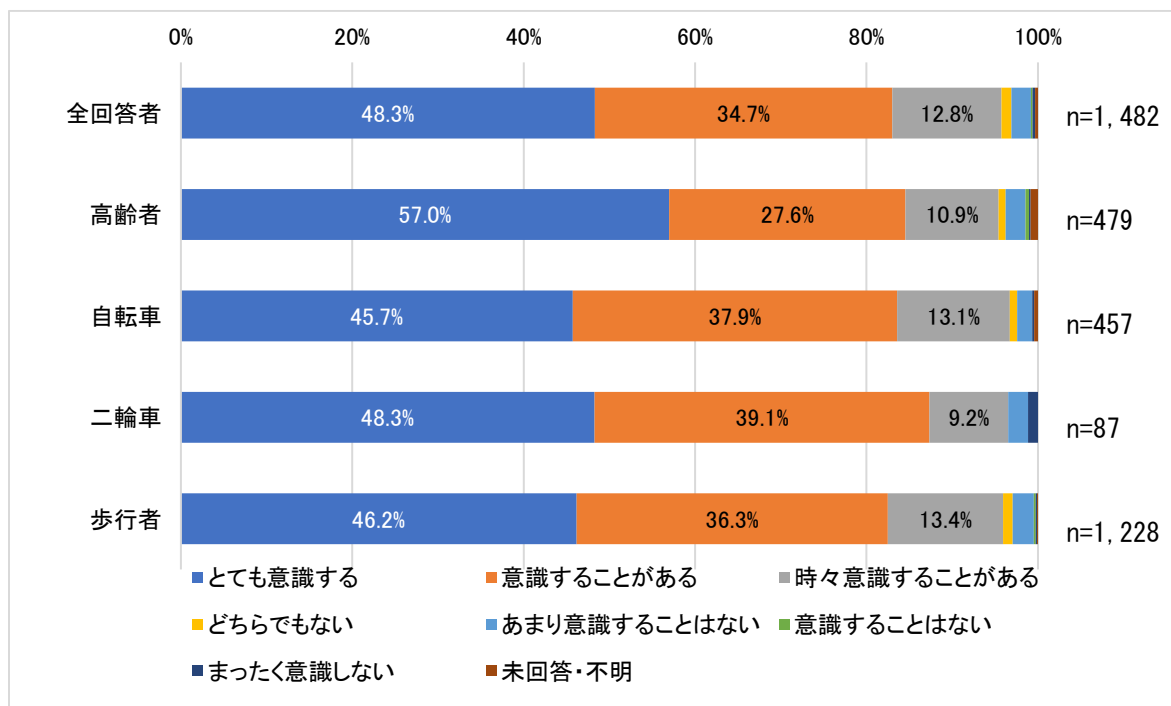


図 日常生活のなかで、交通安全についての意識（重点課題別）

問4 日常的に通る町田市内の道路について、安全に通行できていると感じているか

○「とても安全に通行できる」と回答した回答者は2%にとどまるものの、安全に通行できると回答した割合※は6割を占める。

○重点課題別で回答に大きな相違はみられない。

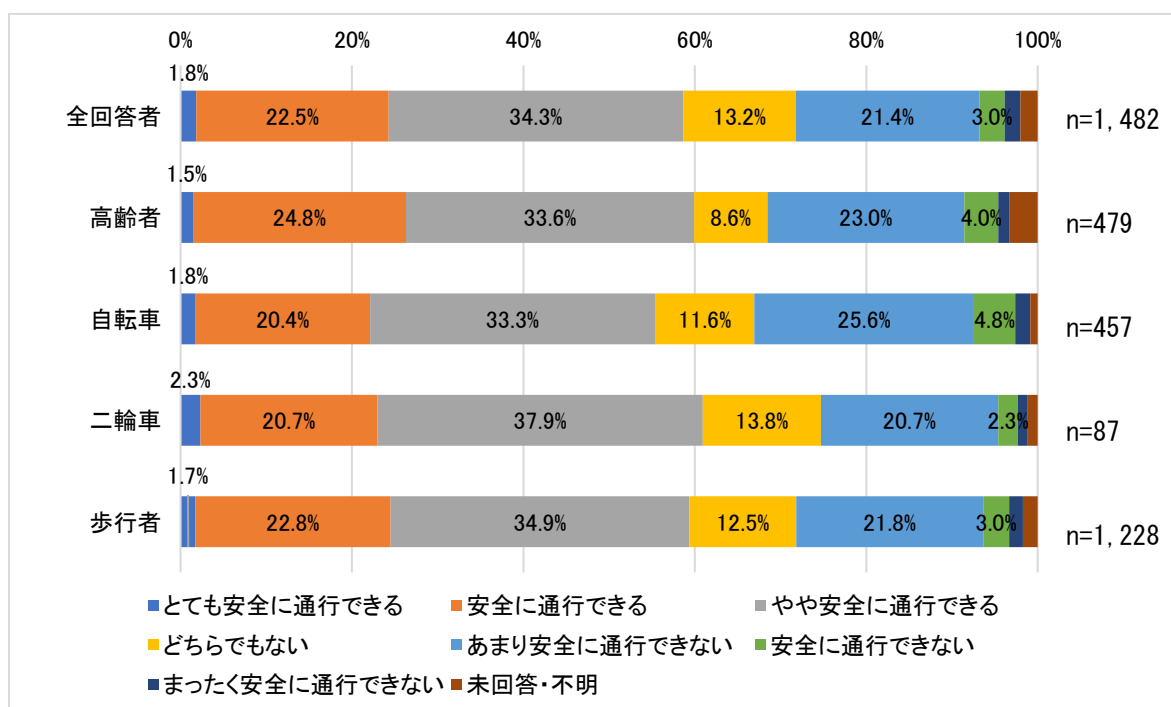


図 安全に通行できていると感じているか（重点課題別）

問5 道路を歩くときに、交通安全について気をつけていること

○道路を歩くとき交通安全について気をつけていることとしては、「道路を渡るときは、車が止まったのを確認してから渡る」と回答した利用者が8割と最も多く、「道路を横断中も、右と左をよく見て、車が来ていないかを確認する」「携帯電話やスマートフォンを見ながら歩かない」「車の往来がないときでも、信号を必ず守る」が続く。

○一方、「夜に歩くときは、目立つように明るい服や反射材を付ける」は気をつけていると回答した割合が著しく低いものとなっている。

○また、「道路を横断するとき、運転手に目で合図してから渡る」については、気をつけていると回答した割合は35.6%にとどまっている。

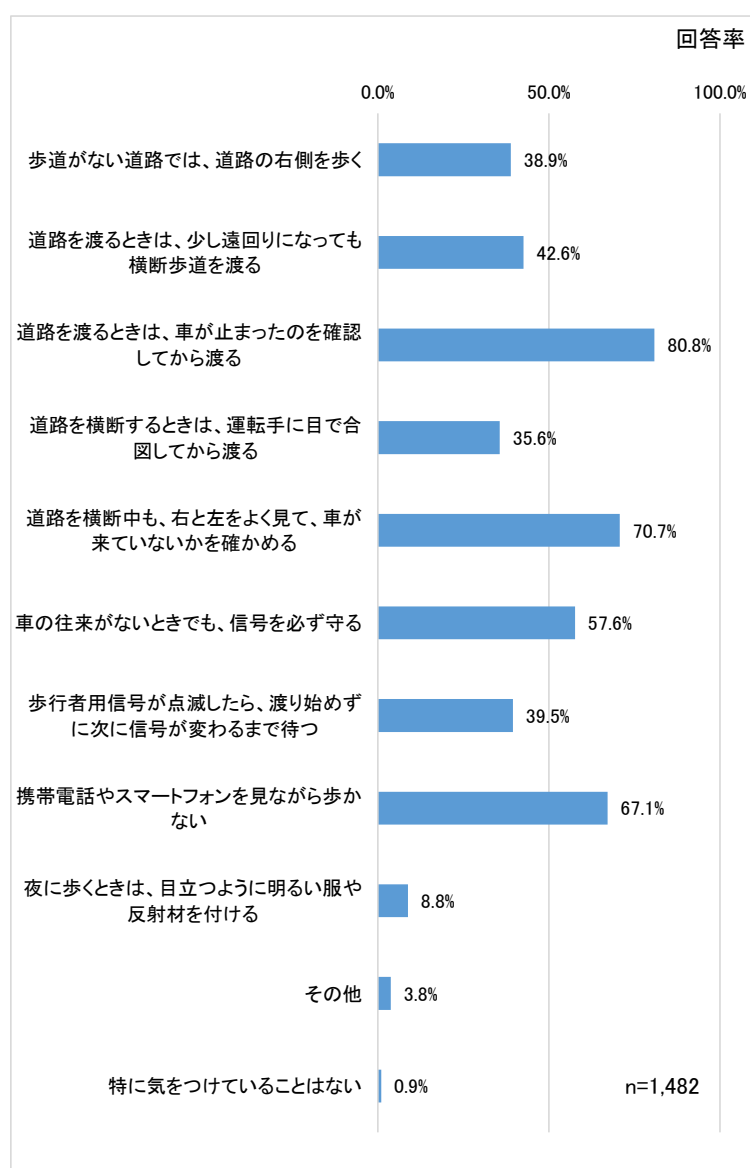


図 道路を歩くときに、交通安全について気をつけていること

※問1の設問で「徒歩」を利用手段と回答した回答者に限定していない（全回答者の回答）

問6 歩行者として利用するとき交通安全上不安に思っていること

○歩行者として利用するとき不安に思っていることとしては、「交通ルールやマナーを守らない自転車の運転者が多い」が最も多く、「道路が狭い」「歩道が歩きにくい」が続く。

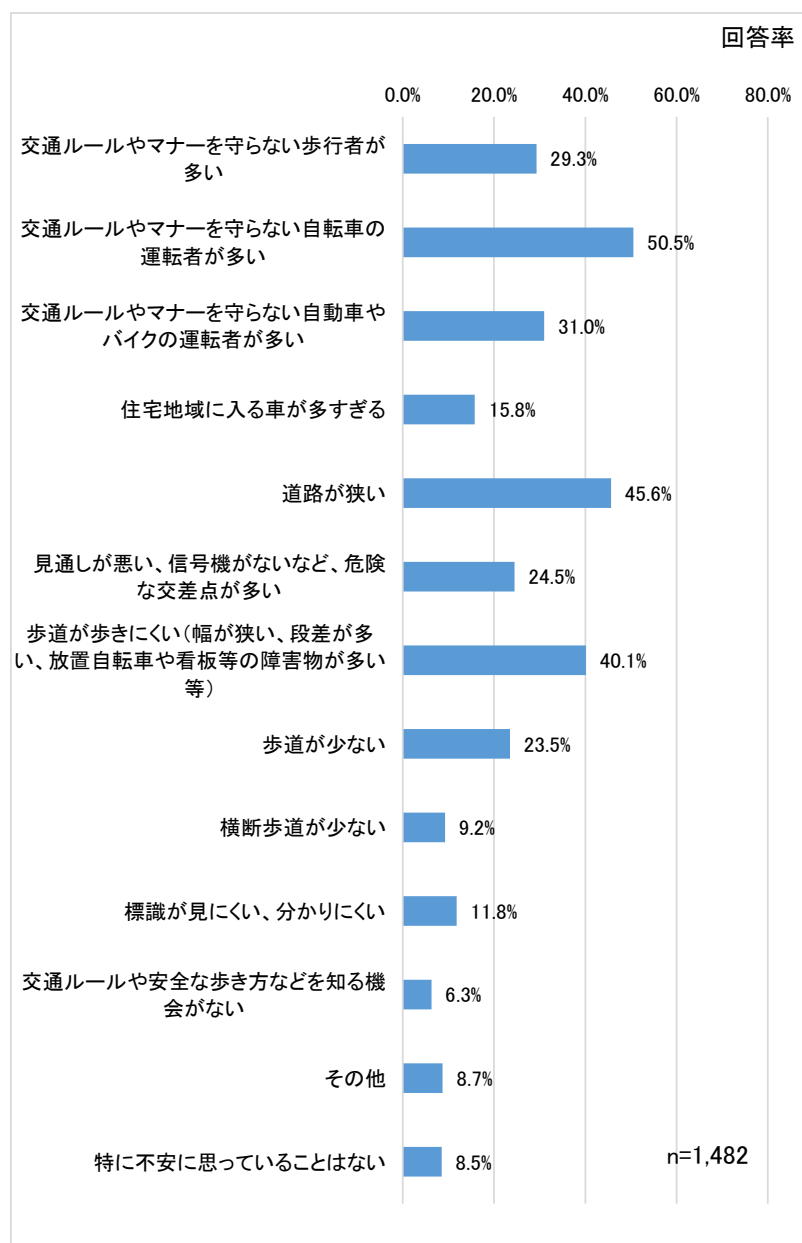


図 歩行者として利用するとき交通安全上不安に思っていること

※問1の設問で「徒歩」を利用手段と回答した回答者に限定していない（全回答者の回答）

問 7-1 自転車を運転等するとき、交通安全について気をつけていること

○現在自転車を利用している回答者の回答をみると、「携帯電話やスマートフォンを見ながら運転しない」「まわりが暗くなったら、ライトをつける」の回答が多く、「傘を差しながら運転しない」「信号を必ず守る」が続く。

○一方、「自転車が走ってもよい歩道以外は車道を走る」「定期的に自転車を点検・整備する」は気をつけていると回答した自転車利用者の割合は低いものとなっている。

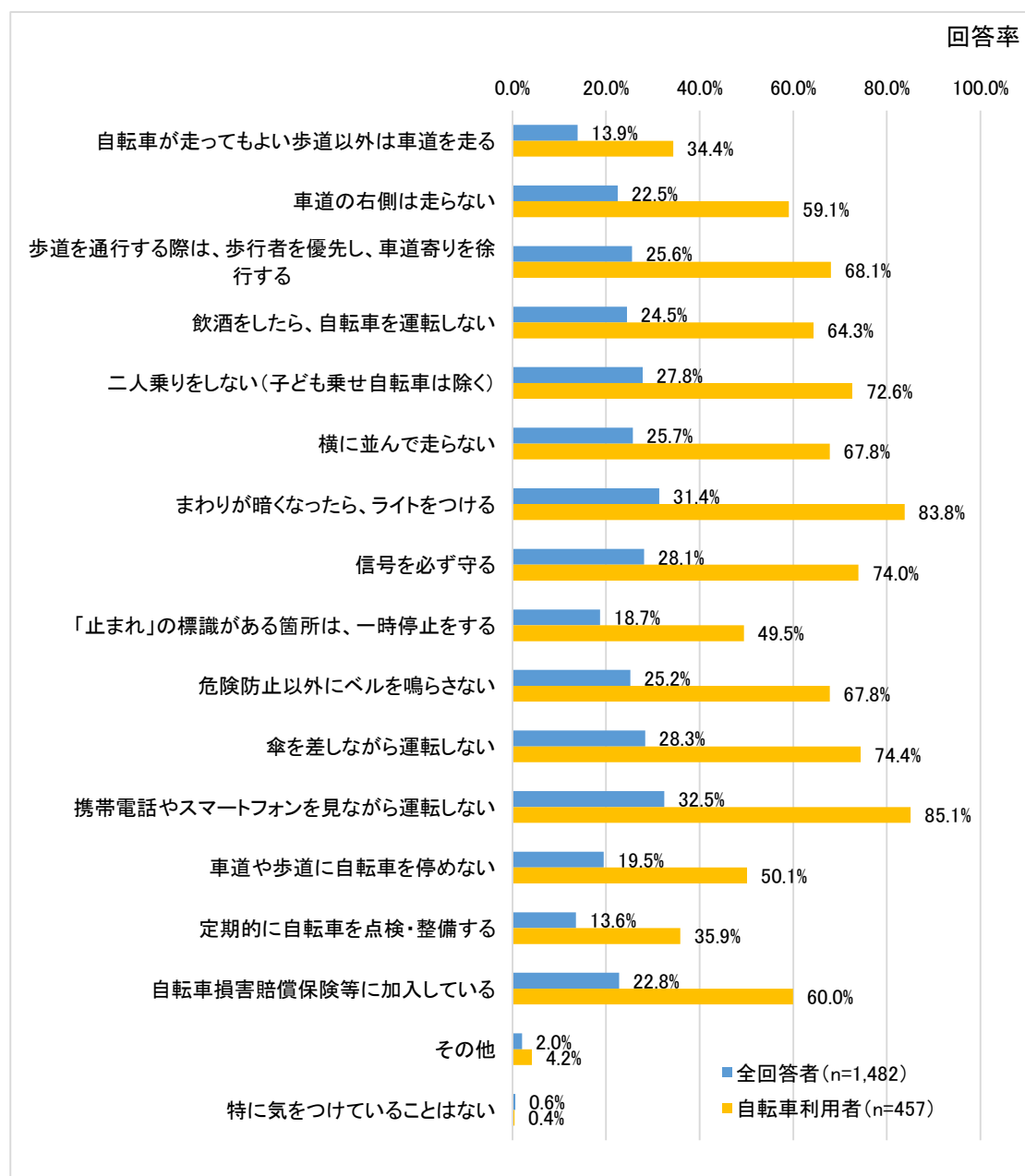


図 自転車を運転等するとき、交通安全について気をつけていること

問 7-2 町田市内の道路を自転車の運転者として利用するとき、交通安全上、不安に思っていること

○現在自転車を利用している回答者の回答をみると、「道路が狭い」が最も多く、「自転車がどこを走れば良いのかわかりにくい」、「交通ルールやマナーを守らない自転車の運転者が多い」が続く。

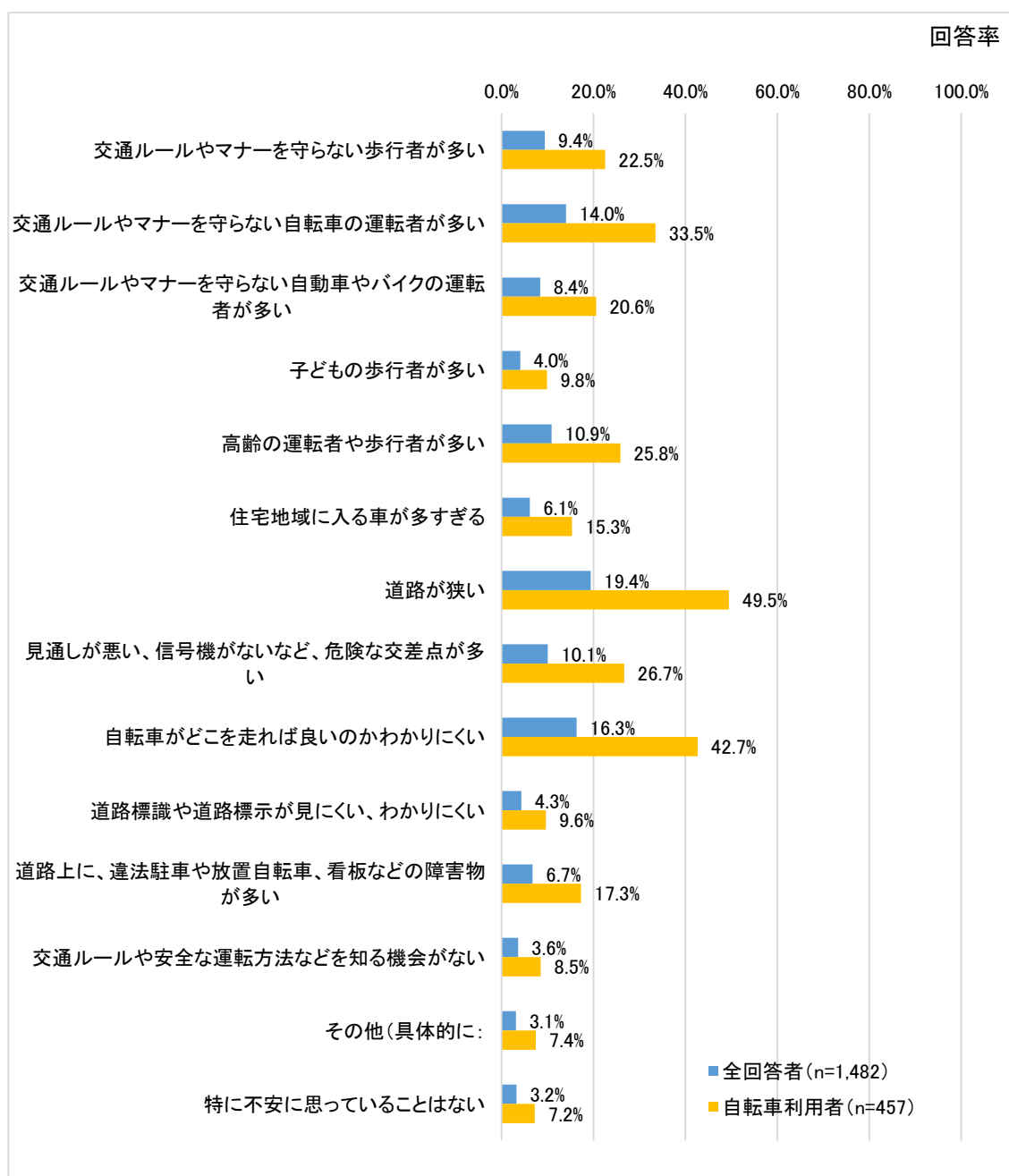


図 自転車の運転者として利用するとき、交通安全上、不安に思っていること

問 8－1 自動車やバイクを運転等するときに、交通安全について気をつけていること

○現在自動車、バイクを利用している回答者の回答をみると、「飲酒をしたら、自動車やバイクを運転しない」が78.0%と最も多く、「子どもや高齢者がいるところでは、十分に注意を払う」「携帯電話やスマートフォンを見ながら運転しない」が続く。

○一方、「制限速度を守って運転する」「道路から歩道を通して住宅や店舗の駐車場に入るときは、歩道の手前で一時停止する」は気を付けていると回答する回答者が半数程度にとどまっている。

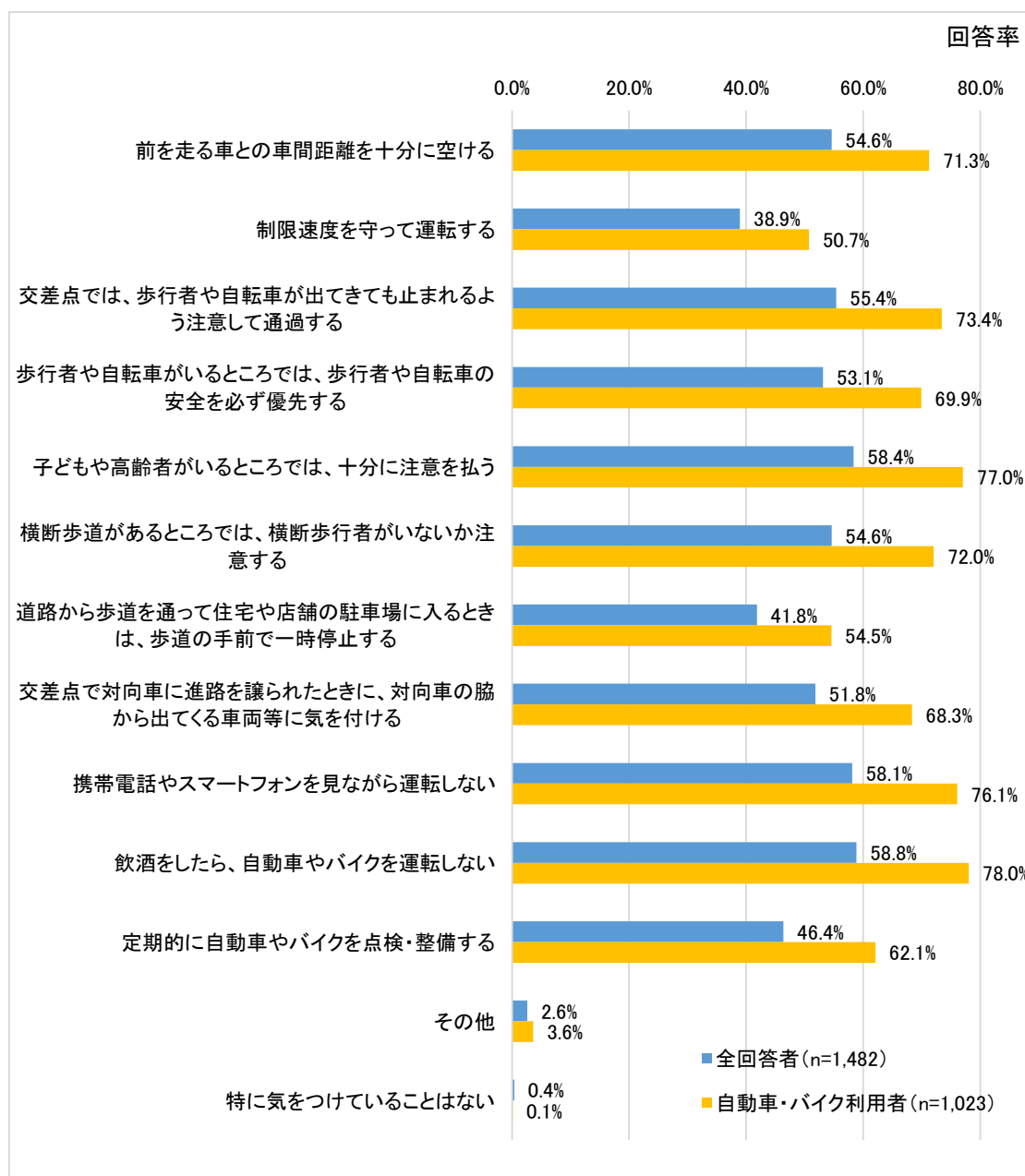


図 自動車やバイクを運転等するときに、交通安全について気をつけていること

※回答率算出の際の分母を要検討

問 8-2 自動車やバイクの運転者として利用するとき交通安全上、不安に思っていること

○現在自動車、バイクを利用している回答者の回答をみると、「交通ルールやマナーを守らない自転車の運転者が多い」が最も多く、「道路が狭い」「高齢の運転者や歩行者が多い」「交通ルールやマナーを守らない歩行者が多い」が続く。

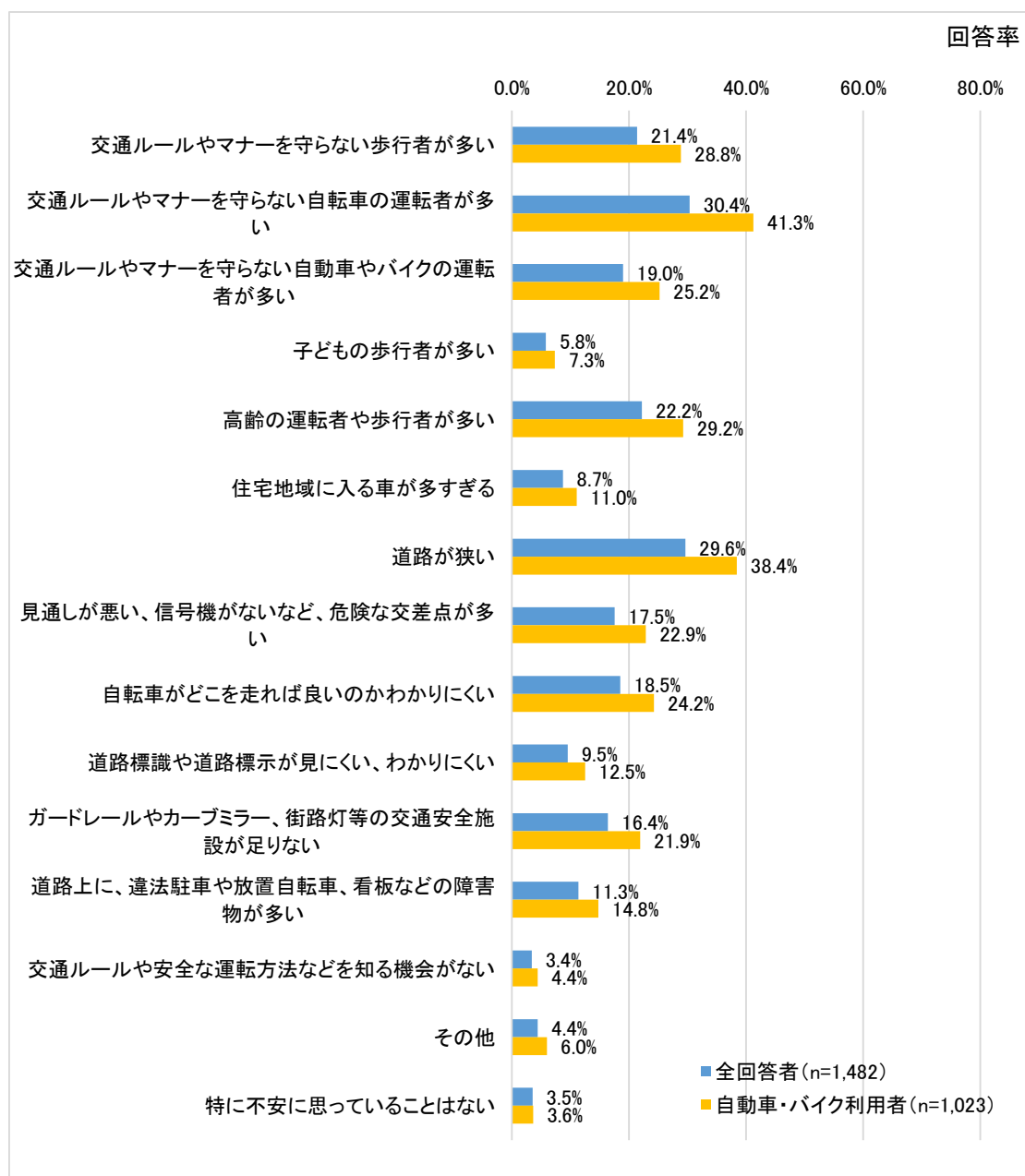


図 自動車やバイクの運転者として利用するとき交通安全上、不安に思っていること

問9 子どもや高齢者が道路を利用して、危ないと思う場面を見かけることがあるか

○子ども（概ね中学生以下）に対しては、5割の回答者が自転車利用時に、4割の回答者が徒歩の際に危ないと思う場面を見かけると回答している。

○子ども（概ね高校生）に対しては、5割強の回答者が自転車利用時に危ないと思う場面を見かけると回答している。

○高齢者に対しては、約半数の回答者が徒歩、自動車、自転車利用時に危ないと思う場面を見かけると回答している。

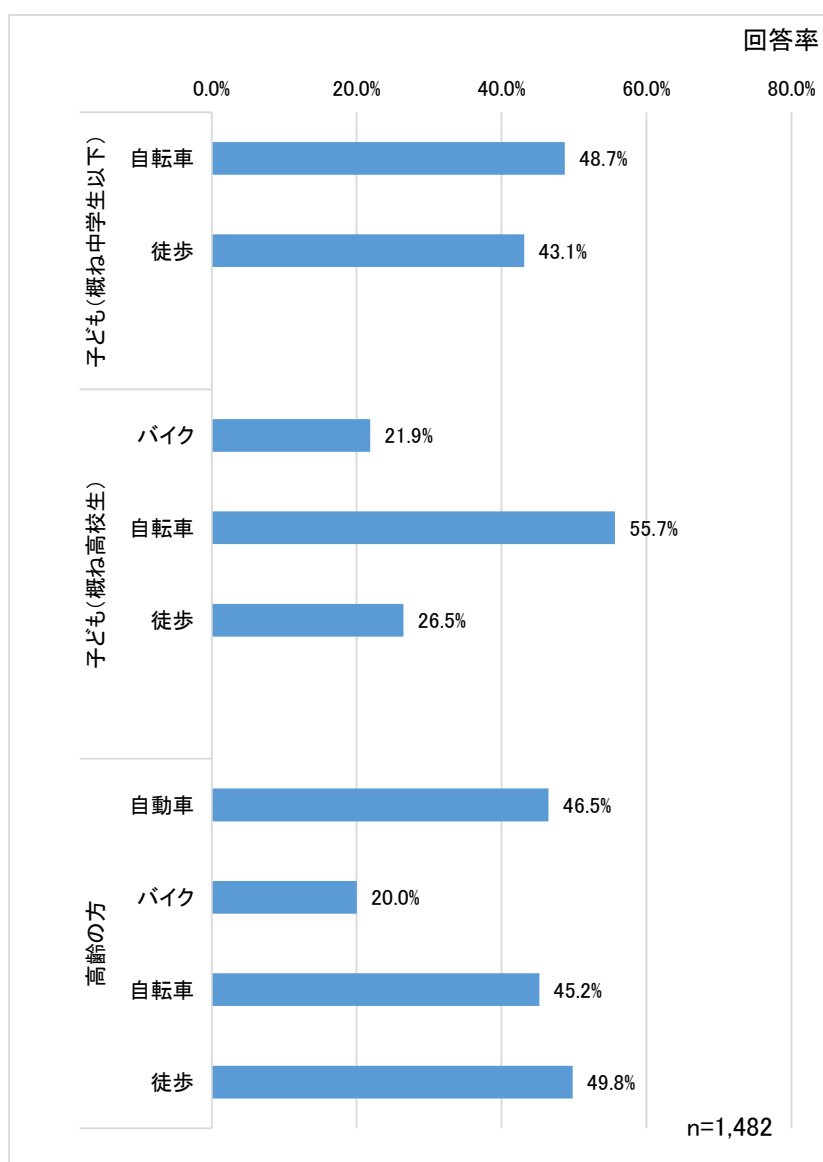


図 道路を利用して危ないと思う場面を見かけることの有無（ありと回答した比率）

問 10 自身の免許の返納に関する考え

○高齢者の3割は「すでに返納した」「いずれ返納する予定がある」と回答している一方で、4割の高齢者が「いずれ返納するつもりだが、今のところ予定は立てていない」と回答している。

○後期高齢者においても約3割の回答者が「いずれ返納するつもりだが、今のところ予定は立てていない」と回答している。

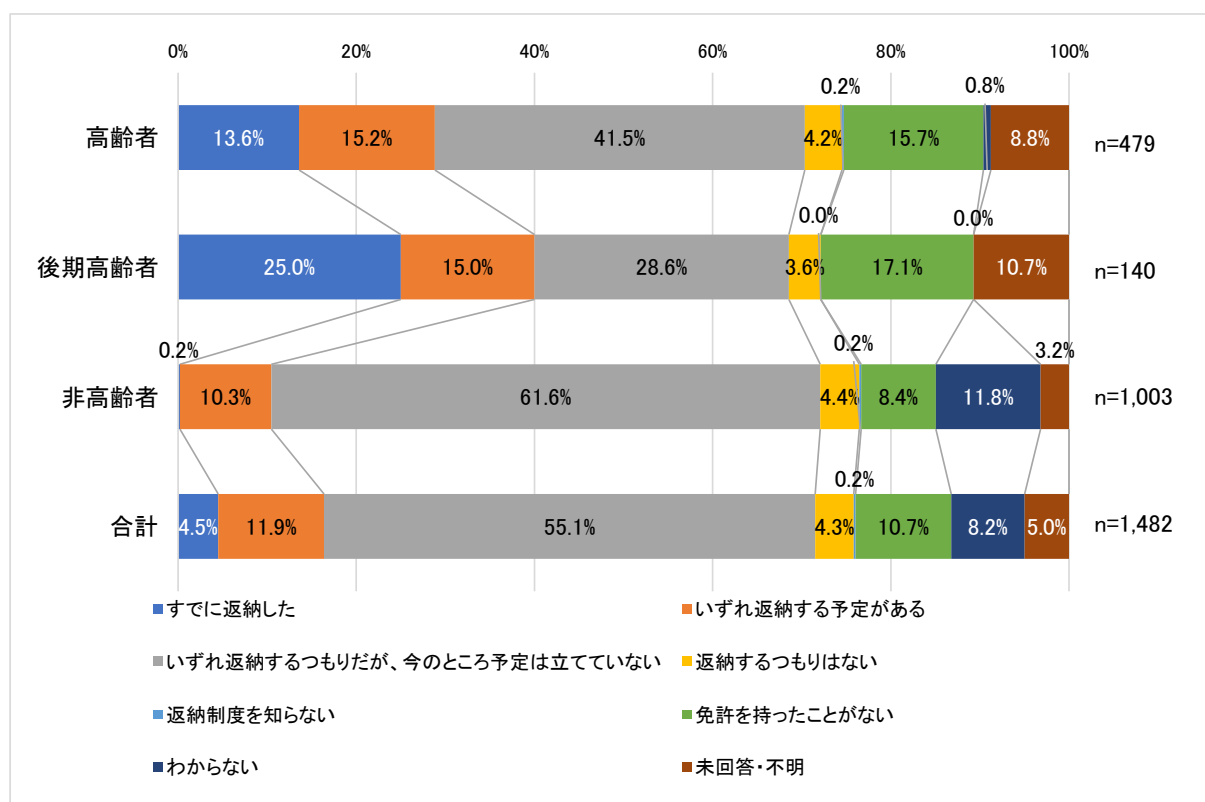


図 自身の免許の返納に関する考え（高齢者・非高齢者別の回答）

問 11 市や警察が行う交通安全の取組のうち、以前よりも進んだと思う取組

○進んだと思う取組としては、「見守りや点検等の通学路での子どもの交通安全確保」の回答が最も多く、「市内の主要な幹線道路の整備」「自転車走行空間の整備」が続く。
○一方、進んでいないと思う取組としては、「自転車運転者の指導、取締」の回答が最も多く、「自転車走行空間の整備」「歩行空間の整備」が続く。

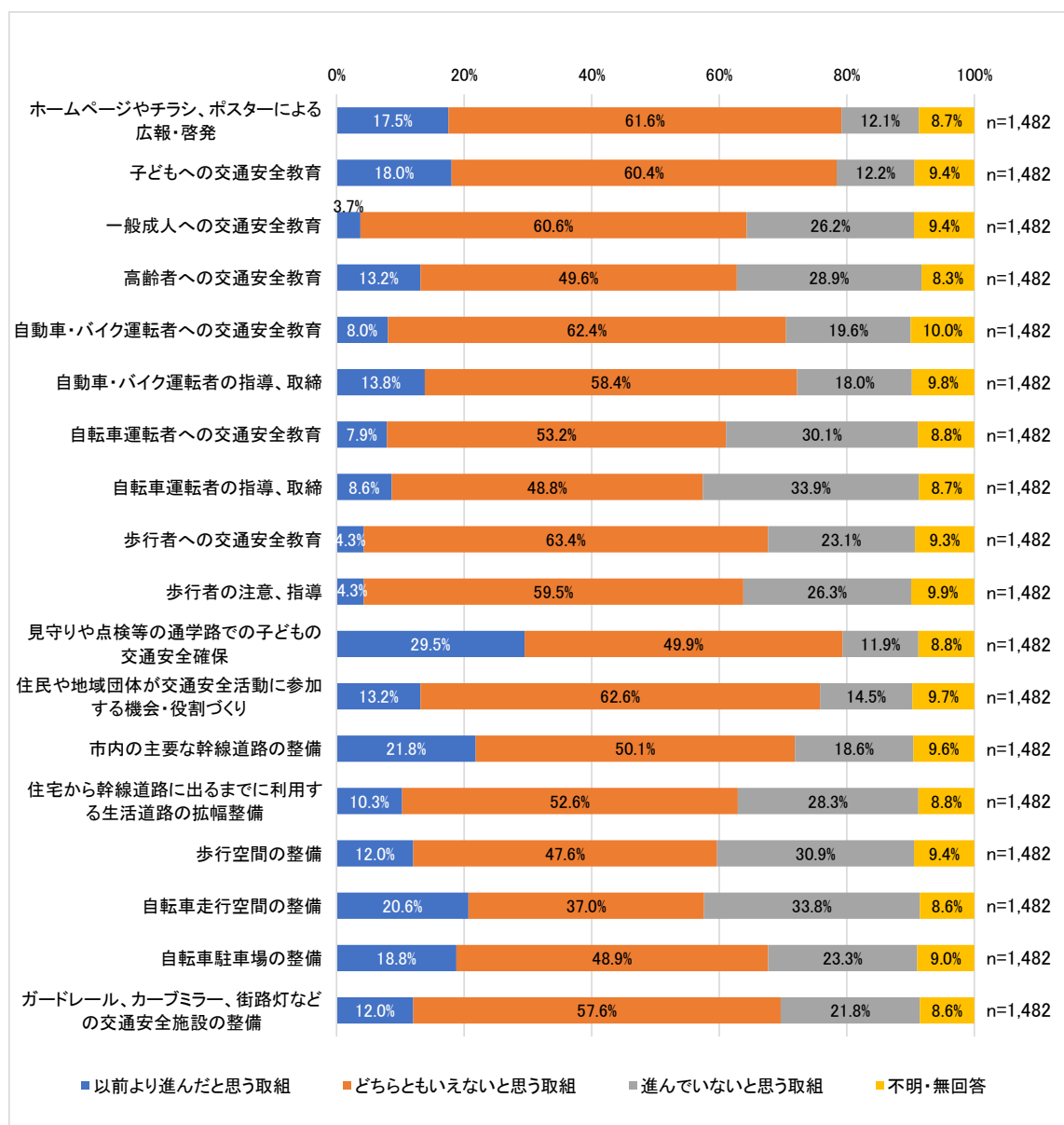


図 市や警察が行う交通安全の取組のうち、以前よりも進んだと思う取組

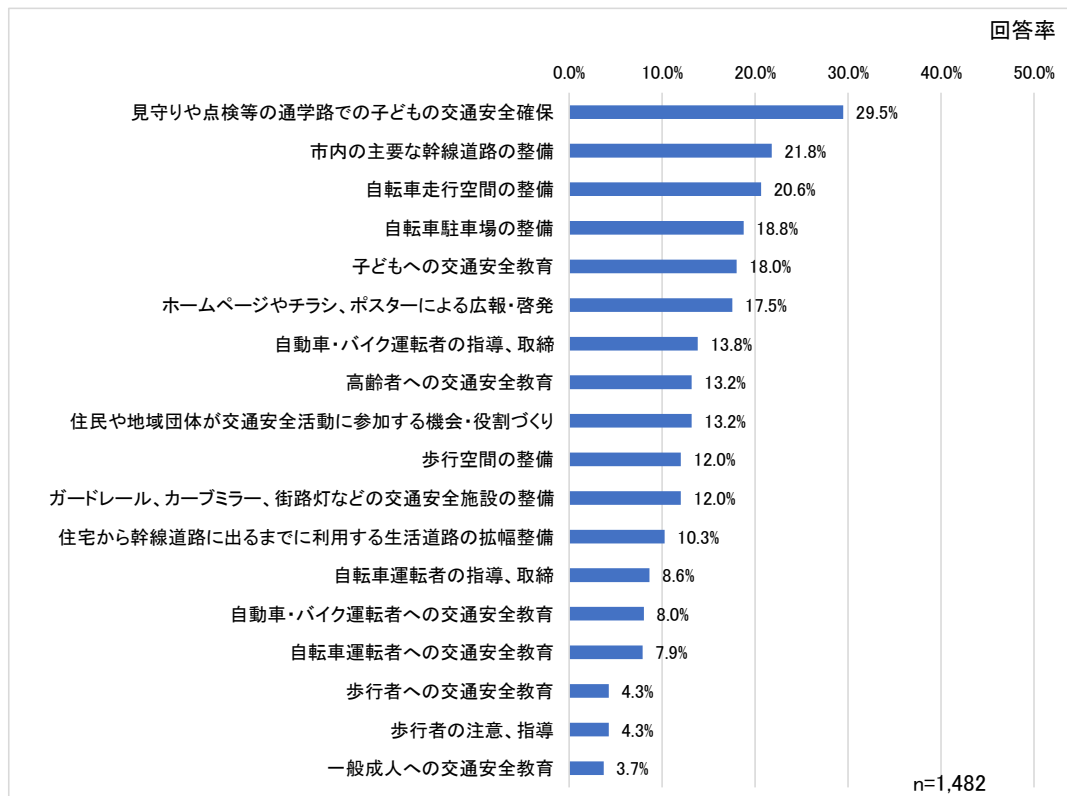


図 以前よりも進んだと思う取組（上位）

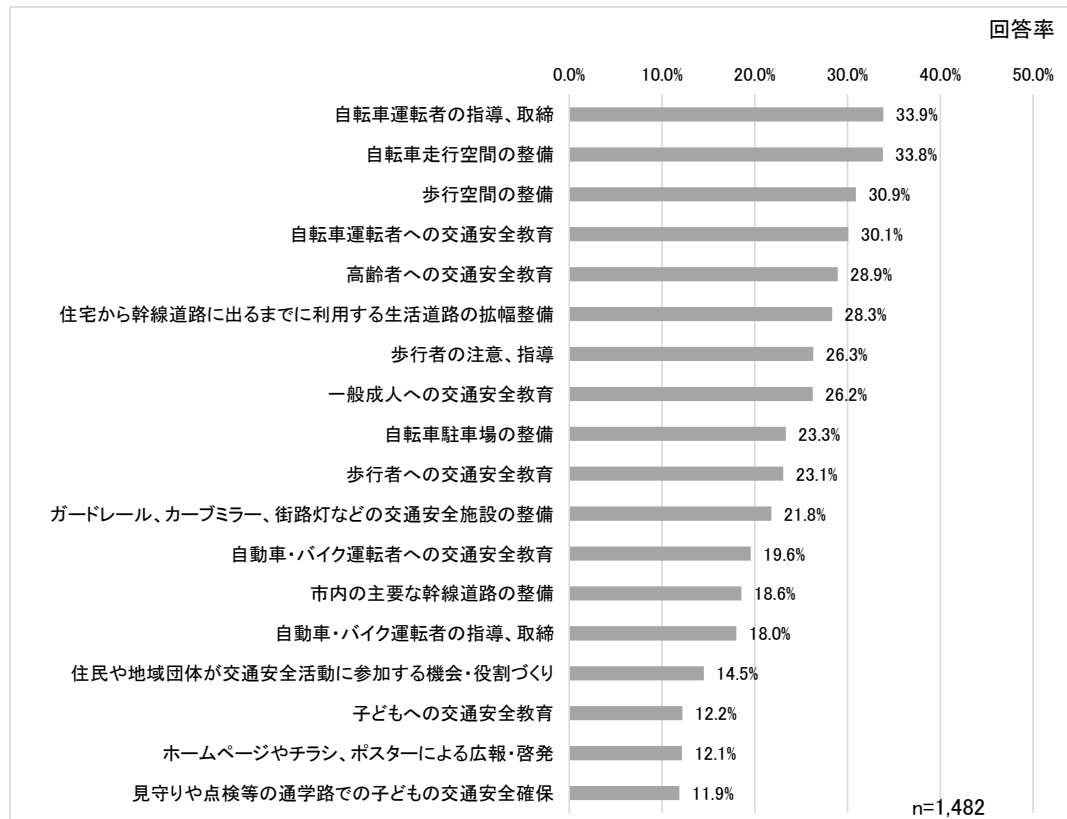


図 以前よりも進んでいないと思う取組（上位）

Ⅲ 交通安全に関する知識や学習等について

問 12 「新・町田市交通安全行動計画」の認知状況

○ 9割以上の回答者が「新・町田市交通安全行動計画」を知らないと回答した。

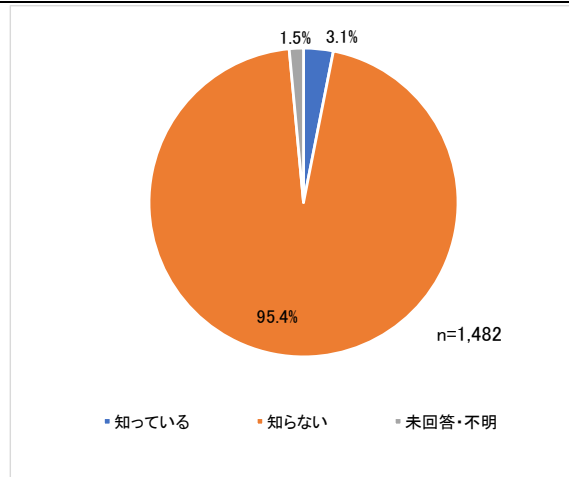


図 「新・町田市交通安全行動計画」の認知状況

問 13 交通安全に関する情報を何で知ることが多いか

○交通安全に関する情報を知る手段としては、半数の回答者が「テレビやラジオ」と回答し、「東京都や市の広報紙」「警察や市が作成したチラシやポスター」が続く。
○「インターネット」「SNS」は20歳代～40歳代の回答率が高い。一方で「新聞」「東京都や市の広報紙」「警察や市が作成したチラシやポスター」は50歳代以上の回答率が高い傾向がみられる。

表 交通安全に関する情報を何で知ることが多いか

	20歳代 (n=98)	30歳代 (n=146)	40歳代 (n=310)	50歳代 (n=297)	60歳代 (n=274)	70歳代以上 (n=343)	合計 (n=1482)
テレビやラジオ	42%	51%	49%	50%	52%	48%	49%
警察や市のホームページ	8%	5%	5%	7%	8%	9%	7%
インターネット (警察や市のホームページは除く)	29%	20%	25%	16%	14%	5%	16%
SNS (フェイスブック、ツイッター等)	35%	23%	13%	9%	3%	1%	10%
新聞	4%	3%	9%	15%	23%	33%	18%
東京都や市の広報紙	12%	12%	21%	36%	40%	51%	33%
警察や市が作成したチラシやポスター	18%	25%	22%	30%	32%	46%	31%
警察や市が行う街頭キャンペーン	6%	12%	11%	9%	12%	12%	11%
地域で行われるイベント	3%	9%	4%	3%	6%	4%	5%
その他	1%	3%	7%	4%	3%	3%	4%
あてはまるものはない	16%	13%	16%	10%	11%	6%	11%

問 14 どのような方法で、交通ルールやマナーを知ることが有効だと思うか

○交通ルールやマナーを知るために有効な方法としては、20 歳代以外の年齢階層でも「テレビやラジオ」が最も多い。

○20 歳代～40 歳代は「インターネット」「SNS」の回答率が高い。一方で 50 歳代以上は概ね「新聞」「東京都や市の広報紙」「警察や市が作成したチラシやポスター」の回答率が高い傾向がみられる。

表 交通ルールやマナーを知るために有効な方法

	20歳代 (n=98)	30歳代 (n=146)	40歳代 (n=310)	50歳代 (n=297)	60歳代 (n=274)	70歳代以上 (n=343)	合計 (n=1482)
テレビやラジオ	61%	60%	59%	63%	53%	53%	57%
警察や市のホームページ	13%	7%	9%	14%	11%	9%	11%
インターネット (警察や市のホームページは除く)	43%	27%	39%	29%	20%	8%	25%
SNS (フェイスブック、ツイッター等)	65%	55%	36%	26%	10%	5%	26%
新聞	11%	12%	16%	19%	25%	29%	21%
東京都や市の広報紙	10%	14%	22%	36%	41%	50%	34%
警察や市が作成したチラシやポスター	22%	27%	22%	30%	33%	48%	32%
警察や市が行う街頭キャンペーン	16%	21%	26%	29%	24%	27%	26%
地域で行われるイベント	10%	30%	23%	26%	21%	22%	23%
その他	3%	9%	10%	10%	5%	4%	7%
あてはまるものはない	1%	3%	3%	4%	4%	3%	3%

問 15 知っている交通ルール

○「保護者は13歳未満の子どもにヘルメットをかぶらせること」の認知が最も低く、「自転車損害賠償保険等」に加入しなければならない」「自転車で歩道を通行する場合は、歩行者優先で、車道寄りを徐行しなければならない」が続き、自転車関連の交通ルールの認知状況が低い。

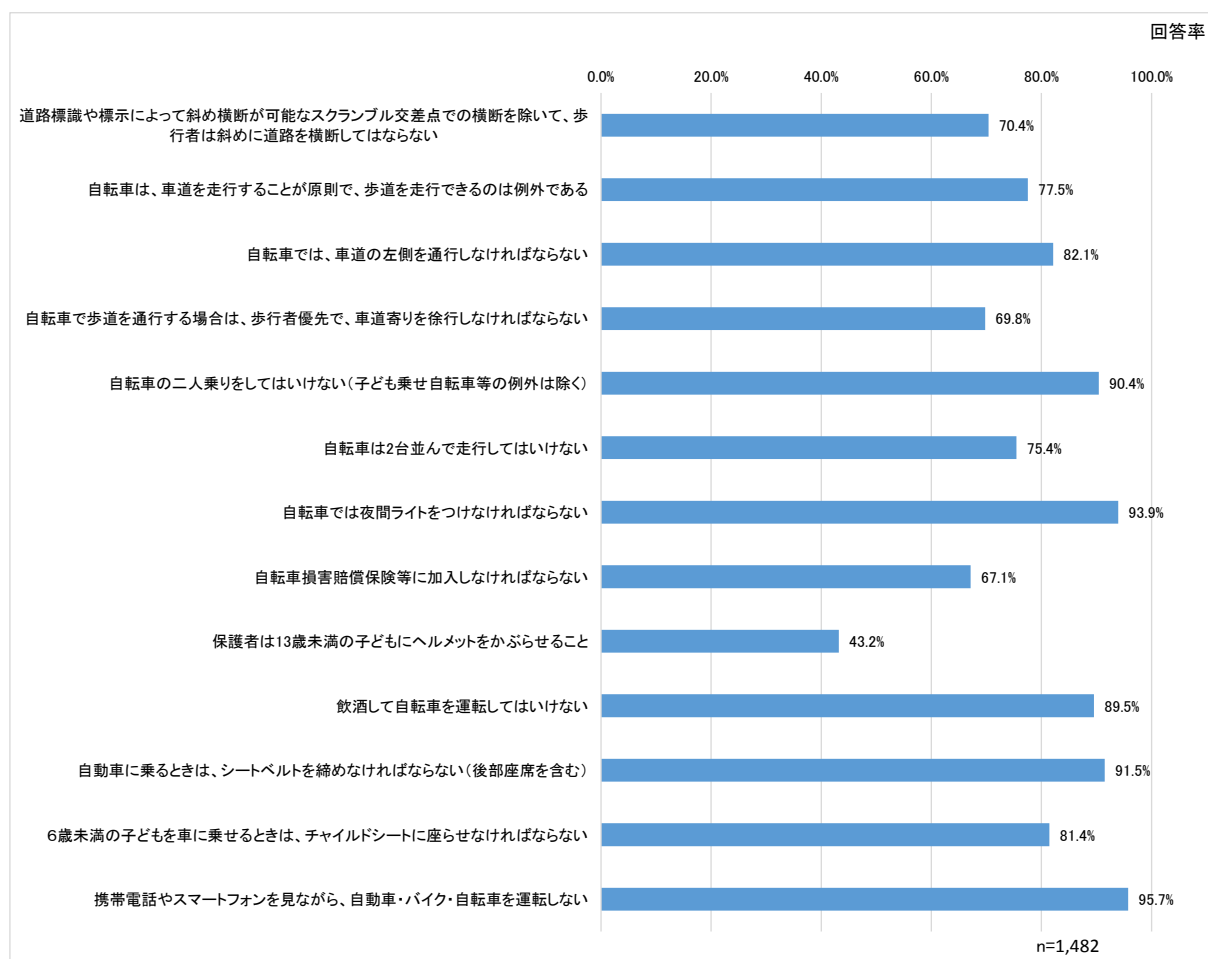


図 知っている交通ルール

表 知っている交通ルール（年代別）

	20歳代 (n=98)	30歳代 (n=146)	40歳代 (n=310)	50歳代 (n=297)	60歳代 (n=274)	70歳代以上 (n=343)	合計 (n=1482)
道路標識や標示によって斜め横断が可能なスクランブル交差点での横断を除いて、歩行者は斜めに道路を横断してはならない	63%	66%	72%	71%	71%	72%	70%
自転車は、車道を走行することが原則で、歩道を走行できるのは例外である	89%	79%	81%	79%	76%	71%	78%
自転車では、車道の左側を通行しなければならない	84%	81%	85%	87%	84%	76%	82%
自転車で歩道を通行する場合は、歩行者優先で、車道寄りを徐行しなければならない	72%	79%	68%	72%	66%	69%	70%
自転車の二人乗りをしてはいけない(子ども乗せ自転車等の例外は除く)	94%	93%	91%	92%	91%	86%	90%
自転車は2台並んで走行してはいけない	69%	70%	76%	78%	81%	73%	75%
自転車では夜間ライトをつけなければならない	93%	96%	97%	95%	93%	91%	94%
自転車損害賠償保険等に加入しなければならない	62%	75%	73%	70%	68%	57%	67%
保護者は13歳未満の子どもにヘルメットをかぶらせること	51%	47%	51%	36%	34%	45%	43%
飲酒して自転車を運転してはいけない	88%	95%	95%	92%	89%	82%	90%
自動車に乗るときは、シートベルトを締めなければならない(後部座席を含む)	90%	93%	93%	93%	93%	89%	91%
6歳未満の子どもを車に乗せるときは、チャイルドシートに座らせなければならない	69%	84%	87%	86%	83%	74%	81%
携帯電話やスマートフォンを見ながら、自動車・バイク・自転車を運転しない	91%	95%	98%	98%	96%	94%	96%

問 16 今後、市や警察が行う交通安全の取組について重要だと思うもの

○「高齢者への交通安全教育」「子どもへの交通安全教育」が多く、「自転車運転者への交通安全教育」「自転車運転者の指導、取締」といた自転車利用者の交通安全ルールへの遵守に対する取組が続く。

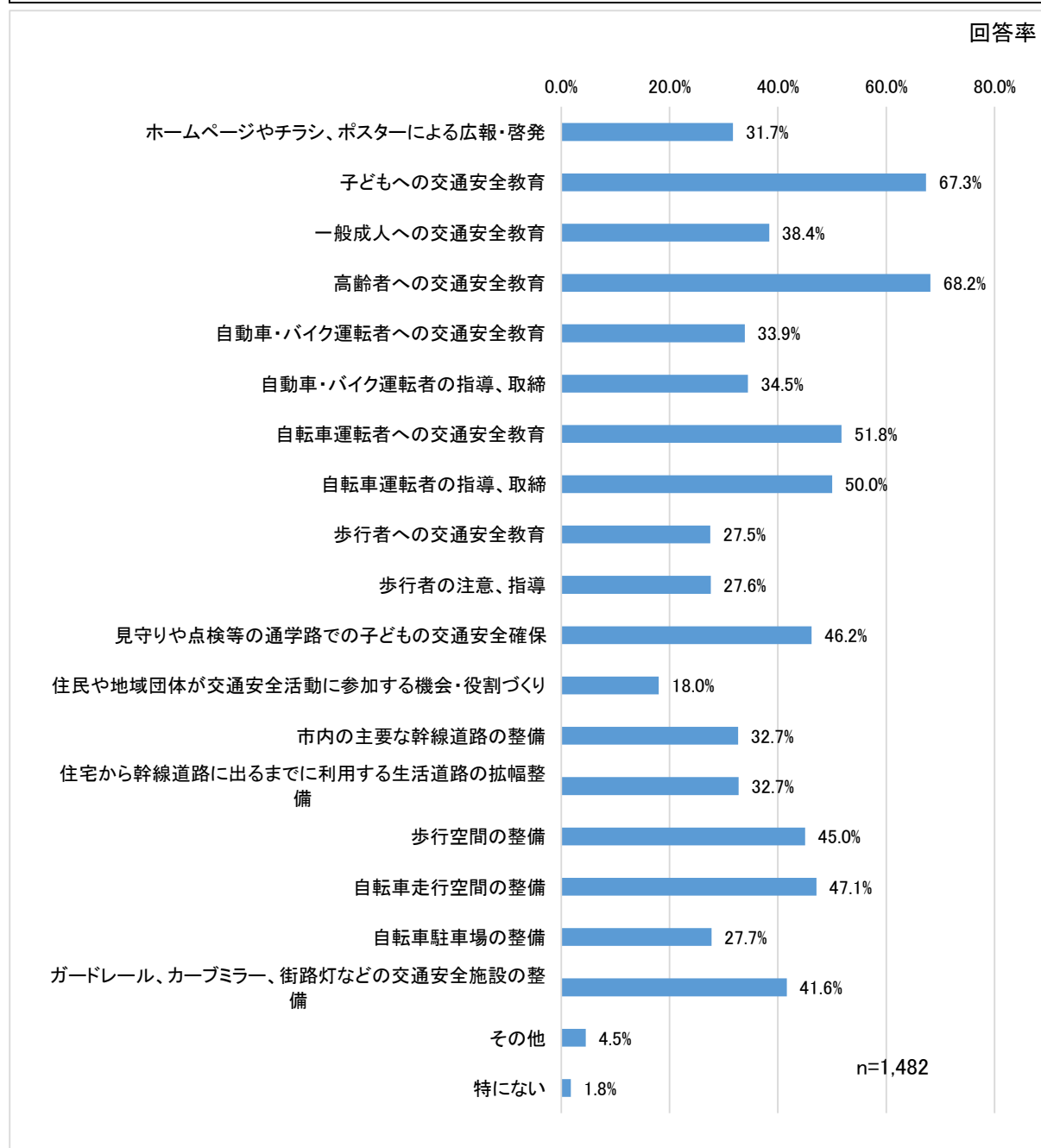
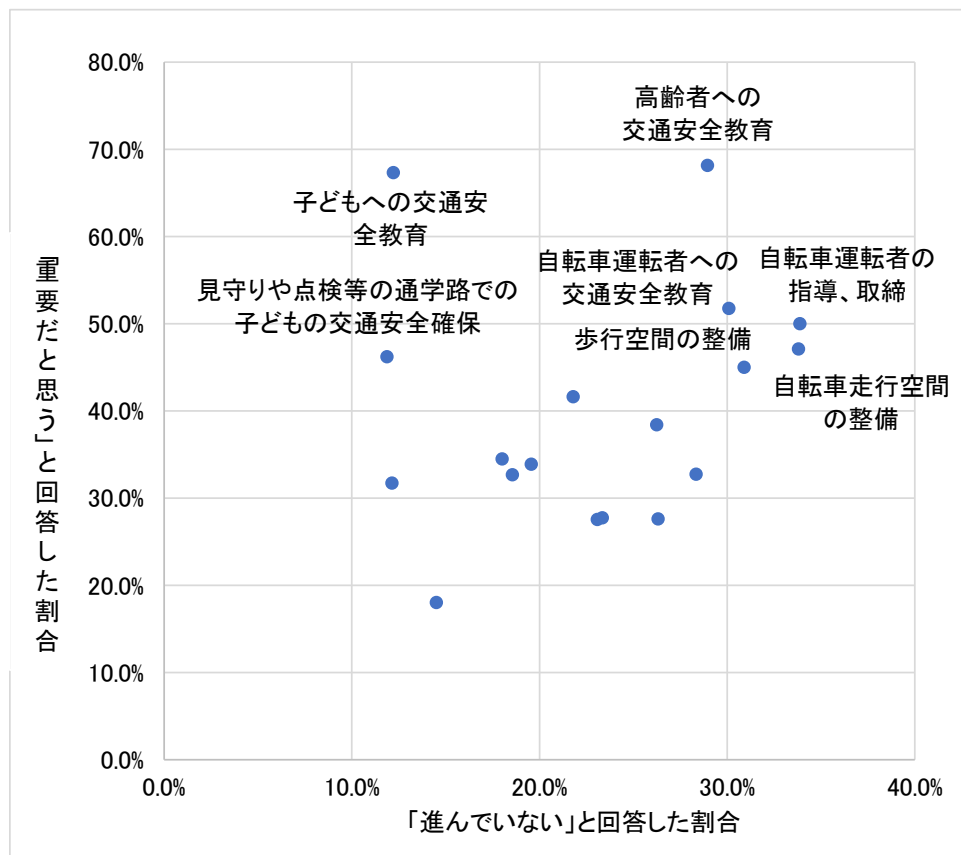


図 今後、市や警察が行う交通安全の取組について重要だと思うもの

(参考) 以前よりも進んだと思う取組 × 重要だと思うもの



Ⅳ 回答者自身のこと

問 17～問 20 性別・年齢・同居の家族の構成・就業状況

- 回答者の性別をみると、女性の割合が56.7%となっている。
- 回答者の年齢構成をみると、中高年齢層の回答者が多い。
- 同居の家族の構成をみると、二世帯世帯（自分と子ども）が4割を占め、夫婦のみ（事実婚を含む）が続く。
- 就業状況をみると、常勤が4割を占め、主婦・主夫（家事専業）、無職が続く。

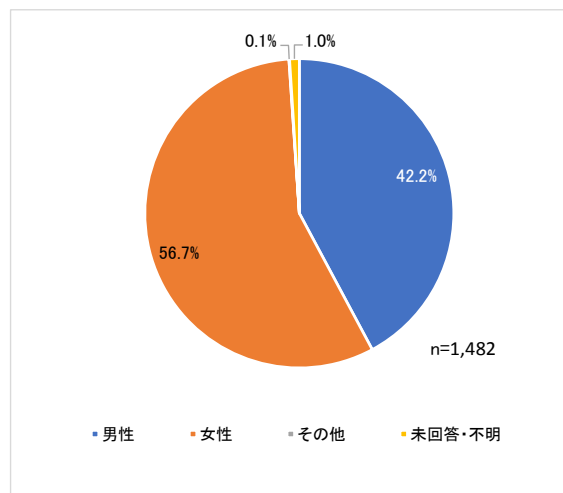


図 回答者の性別

表 回答者の年齢構成

	回答者数					構成比				
	男性	女性	その他	未回答・不明	合計	男性	女性	その他	未回答・不明	合計
20～24歳	23	25	0	0	48	3.7%	3.0%	0.0%	0.0%	3.2%
25～29歳	20	30	0	0	50	3.2%	3.6%	0.0%	0.0%	3.4%
30～34歳	28	39	0	0	67	4.5%	4.6%	0.0%	0.0%	4.5%
35～39歳	27	52	0	0	79	4.3%	6.2%	0.0%	0.0%	5.3%
40～44歳	54	76	1	0	131	8.6%	9.0%	100.0%	0.0%	8.8%
45～49歳	75	104	0	0	179	12.0%	12.4%	0.0%	0.0%	12.1%
50～54歳	67	110	0	0	177	10.7%	13.1%	0.0%	0.0%	11.9%
55～59歳	46	74	0	0	120	7.4%	8.8%	0.0%	0.0%	8.1%
60～64歳	61	77	0	0	138	9.8%	9.2%	0.0%	0.0%	9.3%
65～69歳	63	73	0	0	136	10.1%	8.7%	0.0%	0.0%	9.2%
70～74歳	94	108	0	1	203	15.0%	12.8%	0.0%	6.7%	13.7%
75歳以上	67	72	0	1	140	10.7%	8.6%	0.0%	6.7%	9.4%
不明	0	1	0	13	14	0.0%	0.1%	0.0%	86.7%	0.9%
合計	625	841	1	15	1,482	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

表 回答者の同居の家族の構成

	回答者数					構成比				
	男性	女性	その他	未回答・不明	合計	男性	女性	その他	未回答・不明	合計
単身（一人世帯）	79	90	0	1	170	12.6%	10.7%	0.0%	6.7%	11.5%
夫婦のみ（事実婚を含む）	188	232	0	0	420	30.1%	27.6%	0.0%	0.0%	28.3%
二世代世帯（自分と親）	80	102	0	0	182	12.8%	12.1%	0.0%	0.0%	12.3%
二世代世帯（自分と子ども）	218	338	1	1	558	34.9%	40.2%	100.0%	6.7%	37.7%
三世代世帯（自分と子どもと孫）	8	23	0	0	31	1.3%	2.7%	0.0%	0.0%	2.1%
三世代世帯（親と自分と子ども）	24	32	0	0	56	3.8%	3.8%	0.0%	0.0%	3.8%
三世代世帯（祖父母と親と自分）	6	7	0	0	13	1.0%	0.8%	0.0%	0.0%	0.9%
その他	18	15	0	0	33	2.9%	1.8%	0.0%	0.0%	2.2%
不明	4	2	0	13	19	0.6%	0.2%	0.0%	86.7%	1.3%
合計	625	841	1	15	1,482	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

表 回答者の就業状況

	回答者数					構成比				
	男性	女性	その他	未回答・不明	合計	男性	女性	その他	未回答・不明	合計
常勤	350	232	0	0	582	56.0%	27.6%	0.0%	0.0%	39.3%
非常勤	32	104	0	0	136	5.1%	12.4%	0.0%	0.0%	9.2%
農業、林業、漁業	3	2	0	0	5	0.5%	0.2%	0.0%	0.0%	0.3%
商業、工業、サービス業、その他自由業などの自営業	53	48	1	0	102	8.5%	5.7%	100.0%	0.0%	6.9%
主婦・主夫（家事専業）	1	308	0	0	309	0.2%	36.6%	0.0%	0.0%	20.9%
学生	12	9	0	0	21	1.9%	1.1%	0.0%	0.0%	1.4%
その他	19	31	0	0	50	3.0%	3.7%	0.0%	0.0%	3.4%
無職	152	99	0	2	253	24.3%	11.8%	0.0%	13.3%	17.1%
不明	3	8	0	13	24	0.5%	1.0%	0.0%	86.7%	1.6%
合計	625	841	1	15	1,482	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【参考】 目標～施策に対応する確認指標例

めざす姿

交通事故のない安全安心な町田市

目標

交通事故(人身事故)件数の削減

目標の目安：2021年の交通事故(人身事故)件数を

2016年比10%減(857件)

確認指標例：子ども・高齢者・自転車・二輪車・歩行者の事故件数

成果

人づくり

- 市民等の安全意識の向上
- 他者へのおもいやり意識の醸成

確認指標例：

交通安全に気を付けている(交通安全行動を取っている)子ども・高齢者・自転車・二輪車・歩行者の割合

環境づくり

- 安全な道路交通環境の創出

確認指標例：

安全に道路を通行できていると感じている子ども・高齢者・自転車・二輪車・歩行者の割合

施策

「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」を進める施策

確認指標例：

交通安全教室の回数・人数
啓発活動の回数・人数※1

「事故が起きない道路交通環境づくり」を進める施策

確認指標例：

道路、歩道の整備延長※1,2
安全施設の設置件数等※2
交通安全対策件数※1

市、警察、協働団体、地域・市民の連携・協力による施策の着実な実施

＜社会環境の変化への対応＞

・道路交通法の改正や先進技術の進展など、交通安全に関する社会環境が変化するとともに、新しい日常の実践により、時間や場所を限定するこれまでの手法から工夫する必要がある。

＜交通安全意識の傾向及び情報の発信の充実＞

・交通安全意識の違いによって交通ルールの認知度に差があり、交通安全意識が高いほど交通ルールの認知度が高い傾向にある。

・交通ルールを知るのに有効な方法についても、交通安全意識の高さによって傾向があるため、多様な方法を活用して交通ルールを知らせることが必要である。

＜危険を意識することの重要性及び学ぶ機会の創出＞

・歩行者の死亡・重傷者のうち、横断歩道を通行中に事故にあったケースが多いことから、交通ルールを守ることに加え、危険を意識することも重要である。

・交通安全意識が高いほど危険意識度が高まる傾向にあることから、危険に気付けるように学ぶ機会を提供する必要がある。

情報発信の強化

①

社会環境の変化に応じて、新しい情報を迅速に多世代の人々に伝えるため、SNSやインターネット等も活用し、いつでも、どこでも、だれでも情報を入手できるように強化する。

交通安全学習の充実

②

交通ルールを守ることに加え、迫りくる危険に気付くことができるように、危険を予測し、回避する力を高めるための学びの機会を創出する。

①

道路の維持、管理

市民が安全に利用できる道路環境を保つため、道路の安全施設などの設置や修繕、道路の管理を適切に行います。

②

道路の整備

市民に安全な道路を利用できる道路環境を創出するため、幹線道路等や自転車走行空間の整備を行います。

③

安全を確保する点検の実施

関係者が連携して危険箇所等の点検を行い、その結果を踏まえて必要な対策を実施する。

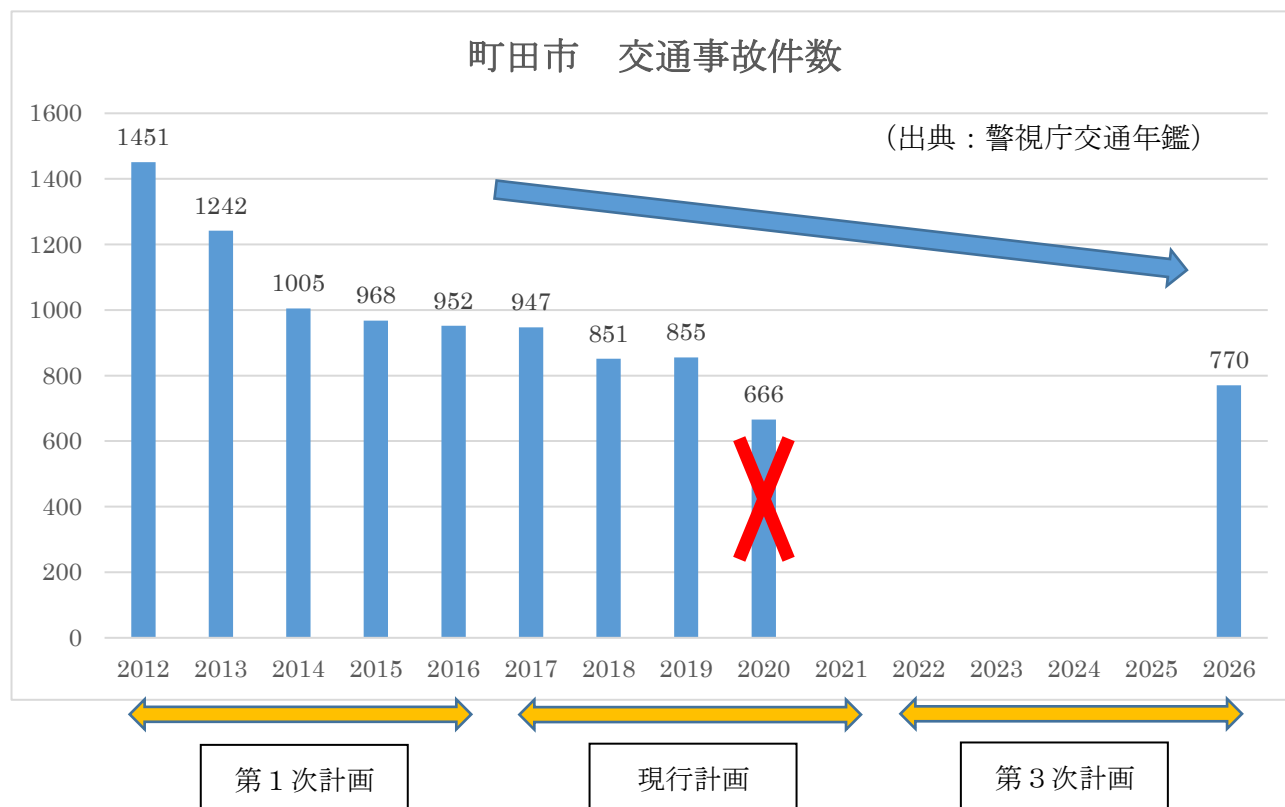
※東京都の計画における重視する視点(子ども、高齢者、自転車、二輪車、飲酒、新しい日常)を考慮しつつ、取組を進めていきます。

目標値について

■現行計画の目標値

2021年の交通事故（人身事故）件数を2016年比10%減（857件）

■近年の交通事故件数（人身事故）の推移



■第3次計画の目標値（案）

2017年から2020年まで交通事故件数は減少傾向であり、今後もその傾向が続くと予測した場合、2026年の交通事故件数は2019年比8%減になる想定される。

なお、2020年の交通事故件数の大幅な減少は、外出自粛等の影響が大きいと考えられるため、2019年の交通事故件数と同数として予測を行った。

第3次計画では、今までの活動に加え、新たな取組も実施・展開することから、予測値の8%減に、新たな取組の効果としてさらに2%減を加えることとし、計10%減を目標値とする。

$$\Rightarrow \underline{770 \text{ 件 (2019年 (855件) } \times 90\%)}$$

目標: 2021年交通事故件数2016年比10%減(857件) **2018年851件、2019年855件、2020年666件**

成果の結果

- ①交通安全をととても意識する割合は、前回調査時に比べ減少しており、意識する層の割合も減少している。
なお、減少した要因として、外出自粛により、運転・通行する頻度が減ったことが考えられる。
- ②道路の安全に通行できると感じる割合は、前回調査時とほとんど変わらない。

施策の振り返り

- ①他機関との協働事業の実施や地域イベントへの参加を通して、今まで啓発できていなかった層にも伝えることができた。
- ②新たな生活様式の導入に伴い、啓発を行うにあたり、集合形式だけでなく、インターネット等を活用する等対面以外の方法を模索することが必要になっていくことが分かった。

交通事故の現状

市内の交通事故は年々減少しているが、減少率は第1次の計画のときと比べて小さくなってきている。
全国、東京都ともに減少はしているものの、全国の減少率に比べ、東京都の減少率は大幅に小さい。
高齢者の限定免許など、交通事故防止に影響が大きい法律改正が今後も予定されている。

めざす姿 交通事故のない安全安心な町田市
目 標 2019年比10%減

トレンド値8%

努力値2%



人づくり

- ・市民等の安全意識の向上 → 交通ルールを知ること
- ・他者への思いやり意識の醸成 → 危険を予測する力をつけること
- ・市民等の交通安全活動の普及 → 交通安全活動に取り組むようになること

環境づくり

- ・安全な道路交通環境の創出

※市民意識調査からわかったこと

- ・交通安全意識が低いほど、交通ルールは知らない割合が高くなる
- ・交通安全意識が低いほど、危険と認識しない割合が高くなる
- ・市民や地域団体が交通安全活動に参加することを重要と思う割合は、前回調査時と同様一番少ない



「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」を進める施策

情報発信の強化

- ・市民等が知りたい・知らない交通ルールを把握し、多様な媒体を使って発信する
- ・他組織と連携・協力して、危険予測力を高める機会を提供する
- ・市民等が発信したくなるような内容の情報を発信する

交通安全学習の充実

- ・交通ルールをいつでもどこでもだれでも学べるように、インターネット等を活用した学習の機会をつくる
- ・危険予測力が高める体験型の学習を実施する
- ・市民等による交通安全活動ができる教材を提供する

「事故が起きない道路交通環境づくり」を進める施策

道路の維持・管理

- ・市民が安全に利用できる道路環境を保つため、道路の安全施設の設置や修繕など道路の管理を実施する

道路の整備

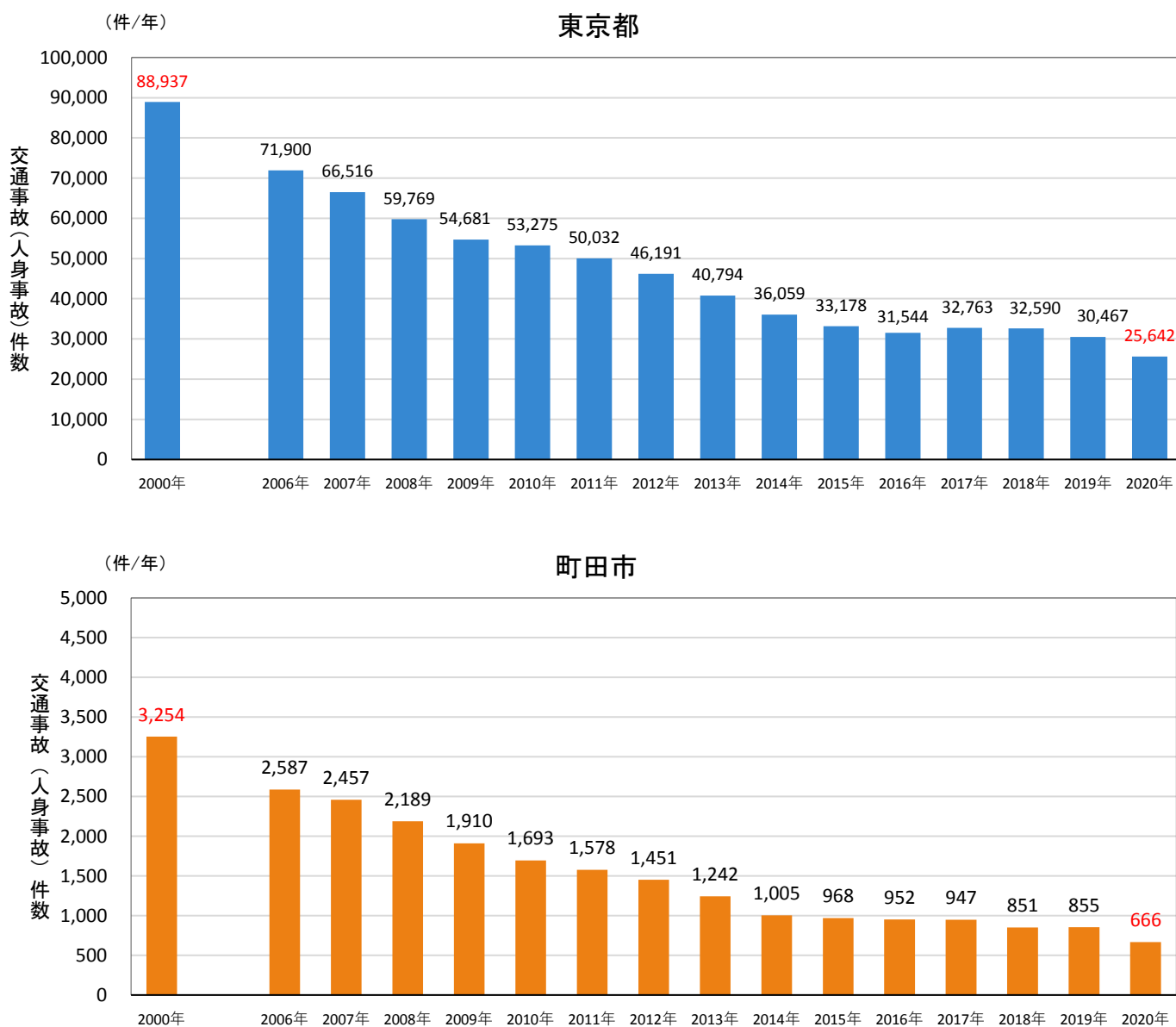
- ・市民に安全な道路を利用できる道路環境を創出するため、幹線道路等や自転車走行空間の整備などを実施する

安全を確保する点検の実施

- ・関係機関が連携し、危険箇所等の点検を行い、その結果を踏まえて必要な対策を実施する。

東京都及び町田市の交通事故状況、法令改正について

1 交通事故（人身事故）件数の比較：東京都・町田市



- ・東京都全体の交通事故(人身事故)件数は、2000年の88,937件をピークに年々減少し続け、2019年には30,467件（2000年時点の約34%）まで減少しました。ただし近年は減少率が低下し、ほぼ横ばいの状況となっています。
- ・町田市においても、交通事故(人身事故)件数は2000年の3,254件をピークに年々減少し続けています。2015年に初めて年間1,000件を下回り、2019年には855件（2000年時点の約26%）まで減少しました。しかし、近年は減少率が低下しています。

2 道路交通法の改正

施行時期	主な改正点
2013年12月	➤ 悪質・危険運転者への運転者に対する罰則が強化されるとともに、運転者の周辺者に対する罰則も整備 ➤ 自転車の検査等に関する規定の新設 ➤ 軽車両の路側帯通行に関する規定の整備
2014年4月	➤ 環状交差点における車両等の交通方法の特例に関する規定の整備
2015年6月	➤ 自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定の整備
2017年3月	➤ 高齢運転者への臨時認知機能検査と講習の実施（高齢者講習の見直し、臨時認知機能検査・臨時高齢者講習制度の新設、臨時適性検査制度の見直し） ➤ 準中型自動車免許の新設（18歳から取得可能） ➤ 免許仮停止の範囲を拡大
2019年12月	➤ 携帯電話使用等対策の推進を図るための規定の整備（運転中のスマホ等利用に対する罰則の強化）
2020年6月	➤ 妨害運転（あおり運転）に対する罰則の創設等

（出典）警察庁ホームページ等

- ・近年の道路交通法の改正点は以下のとおりです。前計画策定後は、運転免許証の高齢者講習制度の変更やあおり運転に対する罰則の創設などの改正が行われています。

3 「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

- ・東京都の本条例は、交通ルールの習得や点検整備の実施といった自転車利用者が守るべき事項を明らかにするとともに、関係者の役割を明らかにして、自転車の安全で適正な利用を社会全体で促進することを目的として、制定された条例です（平成25年7月施行）。
- ・令和元年9月には、自転車の安全で適正な利用の更なる促進を図るための改正が行われ、自転車損害賠償保険等への加入が義務化されました（令和2年4月施行）。

市民意識調査補足資料

問3 あなたは日常生活のなかで、交通安全について意識することがありますか。

交通ルールを知っている割合

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	平均
とても意識する(716人)	75.00	78.77	84.08	71.09	89.94	78.77	93.58	71.65	48.60	90.92	93.02	84.50	97.07	81.31
意識することがある(514人)	68.68	76.65	83.27	70.04	91.25	73.93	94.75	64.79	41.05	89.49	90.27	81.13	96.30	78.58
時々意識することがある(189人)	62.96	77.78	74.07	66.67	90.48	72.49	95.77	64.02	33.33	87.83	92.06	79.37	94.18	76.23
どちらでもない(17人)	52.94	70.59	76.47	76.47	88.24	64.71	88.24	41.18	23.53	88.24	94.12	70.59	94.12	71.49
あまり意識することはない(34人)	50.00	73.53	70.59	47.06	85.29	50.00	82.35	38.24	32.35	70.59	76.47	50.00	76.47	61.76
意識することはない(3人)														
まったく意識しない(4人)														

それぞれ回答者が僅少のため、分析対象から外した

☆ よく知られている交通ルール

- 「携帯電話やスマートフォンを見ながら、自動車・バイク・自転車を運転しない」
- 「自動車に乗るときは、シートベルトを締めなければならない」
- 「自転車では夜間ライトをつけなければならない」

☆ あまり知られていない交通ルール

- 「保護者は13歳未満の子どもにヘルメットをかぶらせること」
- 「自転車損害賠償保険等に参加しなければならない」
- 「(一部除いて)歩行者は斜めに道路を横断してはならない」

交通ルールを知っている割合が大きいほど、交通安全意識が高い。

→ 交通安全意識を高めるために、交通ルールの周知に力をいれる必要がある。

問3 あなたは日常生活のなかで、交通安全について意識することがありますか。

子どもや高齢者が道路を利用して危ないと思う割合

資料13

	中学生以下		概ね高校生			高齢者				
	自転車	徒歩	バイク	自転車	徒歩	自動車	バイク	自転車	徒歩	平均
とても意識する(716人)	55.73	47.63	26.96	62.71	28.07	52.23	22.21	50.56	53.07	44.35
意識することがある(514人)	45.33	43.19	19.65	54.67	28.02	45.33	21.21	45.14	48.83	39.04
時々意識することがある(189人)	39.68	33.86	13.76	42.33	21.69	33.86	11.64	33.33	47.09	30.81
どちらでもない(17人)	35.29	23.53	11.76	35.29	11.76	29.41	17.65	29.41	29.41	24.84
あまり意識することはない(34人)	23.53	17.65	5.88	20.59	8.82	35.29	8.82	17.65	32.35	18.95
意識することはない(3人)										
まったく意識しない(4人)										

それぞれ回答者が僅少のため、分析対象から外した

☆ 危ないと思う場面

「高校生の自転車」「高齢者の徒歩」「中学生以下の自転車」

危ないと思う割合が大きいほど、交通安全意識が高い。

→ 交通安全意識を高めるために、危険予測をする機会を増やす必要がある。

問3 あなたは日常生活のなかで、交通安全について意識することがありますか。

交通ルールやマナーを知るのに有効な方法

	テレビ ラジオ	HP	ネット	SNS	新聞	広報紙	チラシ ポスター	街頭 啓発	地域 イベント	平均
とても意識する(716人)	58.38	12.29	24.16	22.63	23.46	36.45	33.80	27.09	23.88	81.31
意識することがある(514人)	57.39	9.92	27.63	28.40	19.46	33.46	33.66	27.24	24.12	78.58
時々意識することがある(189人)	57.14	7.94	23.28	30.69	15.87	30.16	27.51	20.63	16.40	76.23
どちらでもない(17人)	52.94	5.88	41.18	29.41	11.76	11.76	5.88	5.88	11.76	71.49
あまり意識することはない(34人)	41.18	8.82	11.76	20.59	5.88	17.65	14.71	14.71	26.47	61.76
意識することはない(3人)	それぞれ回答者が僅少のため、分析対象から外した									
まったく意識しない(4人)										

☆ 有効な方法

「テレビ／ラジオ」「SNS」「広報紙」「インターネット」

全体を通して、テレビやラジオが一番有効な方法と感じている。

交通安全意識が高い層は、広報紙やチラシを挙げる割合が大きく、交通安全意識が低い層は、インターネットやSNSを挙げる割合が大きい。