

町田市交通安全行動計画策定及び推進委員会 2021年度第2回会議 次第

2021年10月7日（木）10時～

市庁舎3階 会議室3-1

1 議題

「（仮称）第3次町田市交通安全行動計画」の素案について

2 その他

<会議資料>

資料1 「（仮称）第3次町田市交通安全行動計画（素案）」

資料2 委員からのご意見について

(仮称) 第 3 次町田市交通安全行動計画
(素案)
(2022年度～2026年度)

イラスト等

町 田 市

はじめに

はじめに

目次

第1章 計画の策定にあたって	5
1-1. 計画策定の趣旨	5
1-2. 計画の位置づけ	6
1-3. 計画期間	6
第2章 前計画の取組と評価	7
2-1. 前計画の目標	7
2-2. 前計画の目標の達成状況	8
2-3. 成果の確認指標（前計画の成果）	9
2-4. 前計画の施策の進捗	10
2-5. 前計画の評価	11
第3章 交通安全に関わる現状	12
3-1. 交通事故（人身事故）件数の動向	12
3-2. 道路交通を取り巻く環境	15
3-3. 市民の交通安全に対する意識	19
第4章 本市における交通安全に関わる課題	25
第5章 計画目標	26
第6章 具体的施策の展開	28
6-1. 施策の体系	28
6-2. 「さらに2%削減」のポイントとなる取組	29
6-3. 具体的施策の展開	30
第7章 今後の取組方針	38
7-1. 継続的な取組方針	38
7-2. 目標達成に向けての指標設定	38

第1章 計画の策定にあたって

1-1. 計画策定の趣旨

町田市は、2012年4月に「町田市交通安全行動計画（2012年度～2016年度）」をスタートし、警察や交通安全協会等の各主体と協力しながら様々な交通安全推進活動を行ってきました。こうした活動の成果に加え、道路交通法の改正、車両技術の向上等といった社会的背景もあり、町田市の交通事故（人身事故）件数は減少し続けました。

市民の交通安全に対する不安が払拭されたとはいえなかったことから、2017年3月に「新・町田市交通安全行動計画（以下、前計画）」を策定し、引き続き、警察や地域団体などと連携して、交通安全推進活動を行ってきました。

前計画策定後の状況を振り返ると、成果として掲げた、交通安全意識の向上や他者へのおもいやり意識の醸成に加え、市民が安全に通行できる道路交通環境づくりは、交通事故減少のために今後も欠かすことができないものと考えられます。そのため、情報発信を強化することや日々の移動のなかで危険を予測する力を育み、事故を起こさない・事故が起きない人づくりに力をいれていくことが重要です。また、事故が起きない道路交通環境づくりを継続して進めていくことも重要となります。

この一年、新型コロナウイルス感染リスクを回避するため、人々の生活様式や行動、意識に大きな変化がありました。今後、更なる交通事故件数を削減し、交通事故のない安全安心な町田市とするためには、地域が一体となり、社会環境の変化に応じた活動を計画的に取り組むことが必要です。そのためには、インターネットやSNS等各種媒体やオンラインの積極的な活用など新しい生活様式にあった対策を計画的に取り組むことが必要となります。また、身近な人々と過ごす時間が増えたことから、市民一人ひとりが交通安全活動に取り組み、その効果が周囲に人々に波及することが更なる交通事故削減に繋がります。

そこで、新たに（仮称）第3次町田市交通安全行動計画を策定し、市民一人ひとりへの情報発信の強化や危険を予測する力を育む機会の拡充、また交通安全活動に対する参加の促進などを通じて、近年横ばいに近い交通事故のさらなる削減を図り、「交通事故のない安全安心な町田市」の実現を目指します。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、交通安全対策基本法第26条に定める「市町村交通安全計画」として、第11次東京都交通安全計画（令和3年4月策定）に基づいて策定したものです。

第11次東京都交通安全計画は、第10次計画の重点課題及び施策の方向性に、子ども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を図るものです。

なお、本計画の施策の推進にあたっては、町田市の上位計画の内容を踏まえるとともに、関連計画との整合・連携を図るものとします。

※「重視すべき視点」とは、「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」。

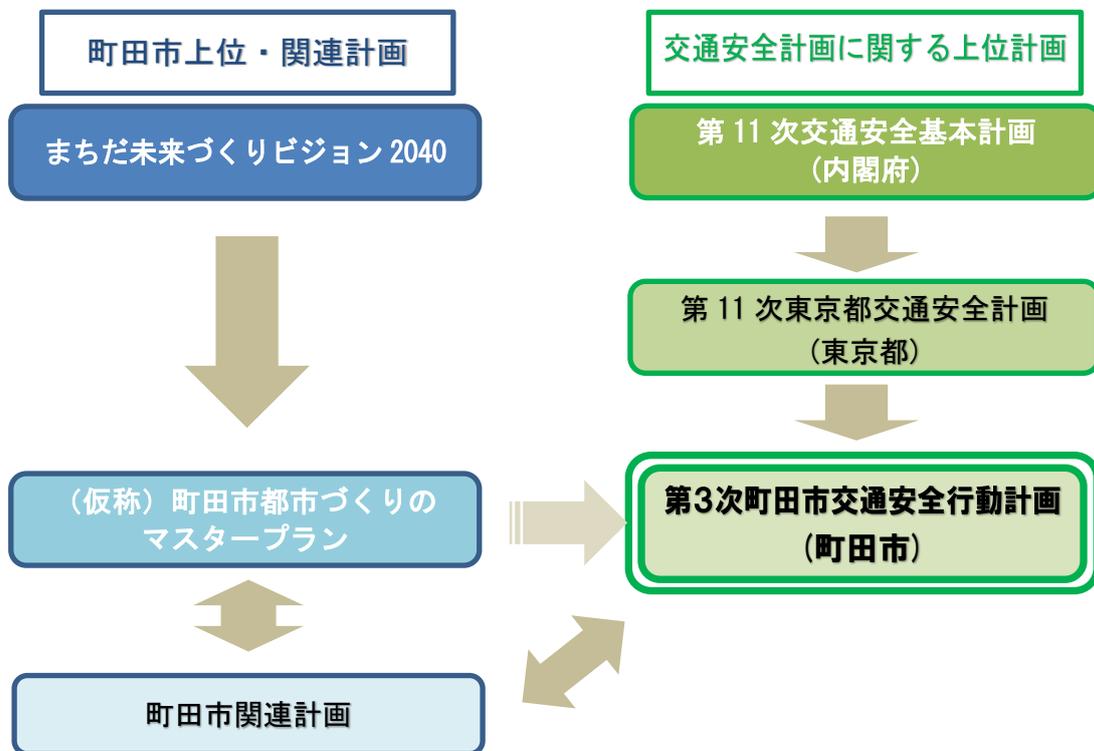


図 1-2-1 第3次町田市交通安全行動計画の位置付け

1-3. 計画期間

計画期間は、2022年度から2026年度までの5年間とします。

第2章 前計画の取組と評価

2-1. 前計画の目標

前計画は、『交通事故のない安全安心な町田市』をめざす姿として掲げ、具体的な目標として『交通事故（人身事故）件数の削減』を掲げました。目標達成に向けて「人づくり」と「環境づくり」の施策を展開することし、「人づくり」においては「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」を、「環境づくり」においては「安全な道路交通環境の創出」を施策展開の成果としました。各施策は「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」と「事故が起きない道路交通環境づくり」を2本の柱として各施策を位置づけて、各機関が相互に連携・協力して展開・実施してきました。

計画の効果を確認するために、『交通事故（人身事故）件数の削減』については、2021年の交通事故（人身事故）件数を2016年比10%減（857件）を目安として設定しました。また、施策の成果については、「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」は、日常生活の中で交通安全について「とても意識する」と回答する市民の割合を、「事故が起きない道路交通環境づくり」は、町田市内の道路について「とても安全に通行できる」、「安全に通行できる」と回答する市民の割合を確認指標としました。

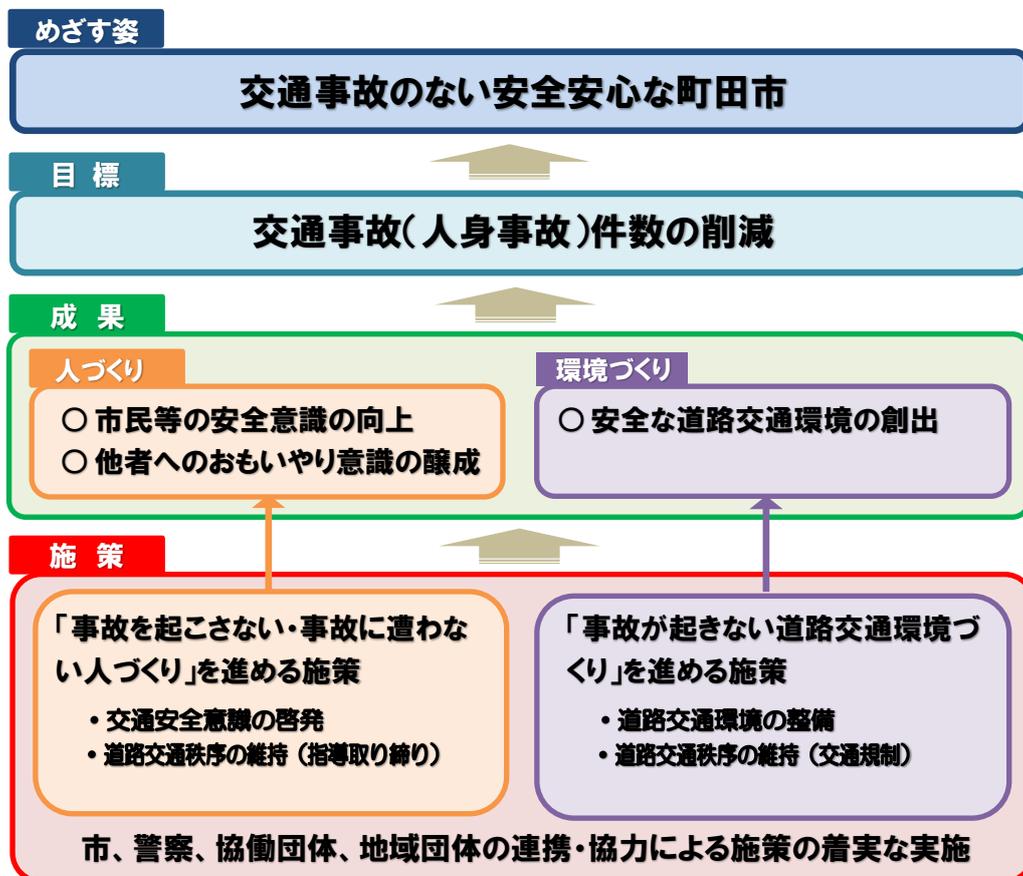


図 2-1-1 めざす姿の実現に向けたアプローチ

2-2. 前計画の目標の達成状況

町田市における交通事故（人身事故）件数は年々減少し、2021年に857件としていた目標値を2018年に達成し、2019年以降も目標達成を続けています。

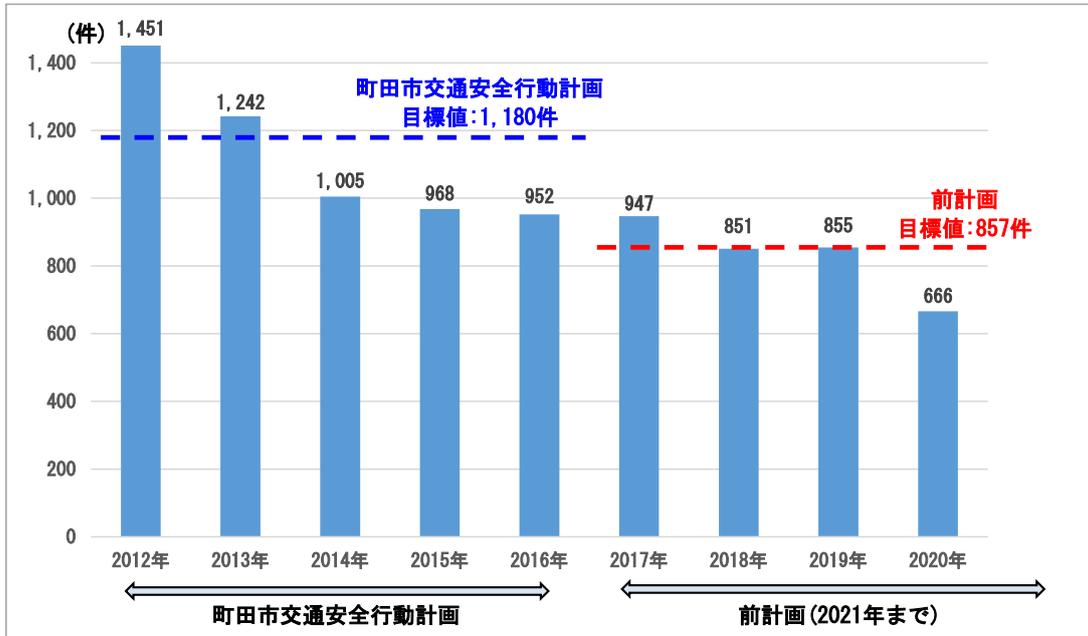


図2-2-1 交通事故件数における目標値と実績値

(出典) 町田市交通事故統計データ(東京都)

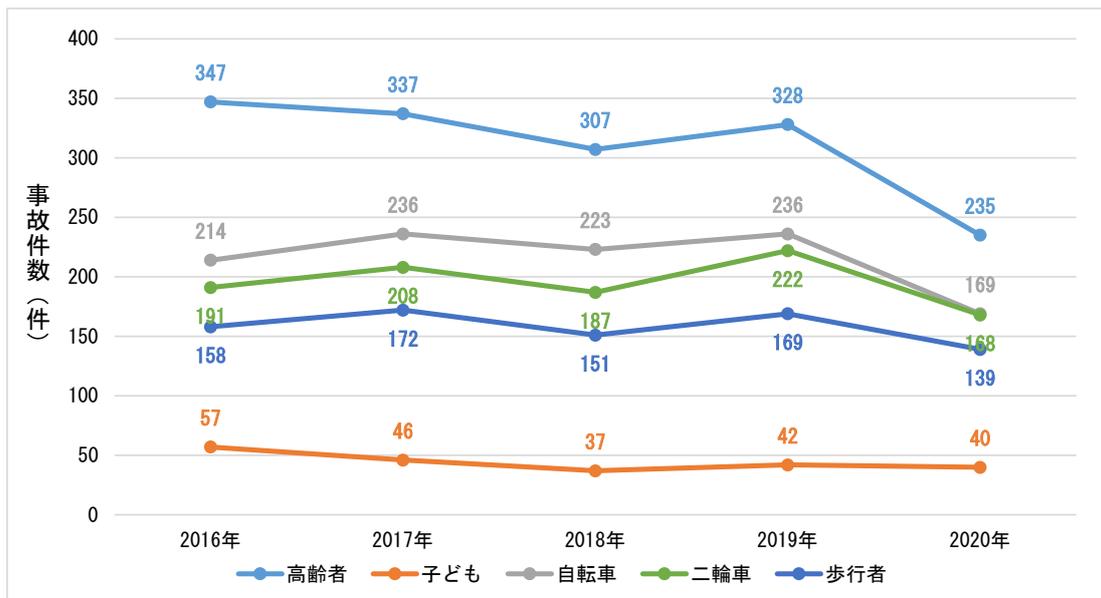


図2-2-2 重点課題別の事故件数の推移(町田市)

(出典) 交通事故統計表

※2020年、2021年における事故件数等の減少は、新型コロナウイルス感染症による外出自粛など移動回数の減少が要因のひとつと考えられるため、参考値として捉えます。

2-3. 成果の確認指標(前計画の成果)

(1) 『事故を起こさない・事故に遭わない人づくり』

(交通安全にとっても気を付けている(交通安全行動を取っている)市民の割合)

市民意識調査の結果、「交通安全をとっても意識する」と回答した割合は、48.3%でした。この割合は前回調査時に比べ減少しており、その要因のひとつとして、外出自粛により運転・通行する頻度が減ったため、交通安全について意識する機会が減ったことが考えられます。

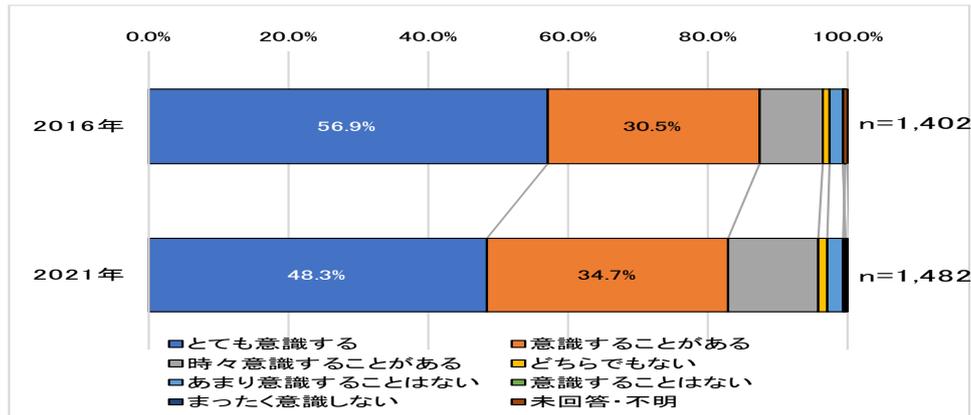


図2-3-1 日常生活のなかでの交通安全についての意識

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査

(2) 『事故が起きない道路交通環境づくり』

(安全に道路を通行できると感じている市民の割合)

市民意識調査の結果、「道路を安全に通行できる」と感じる割合は、21.9%でした。この割合は、前回調査時とほとんど変わりません。

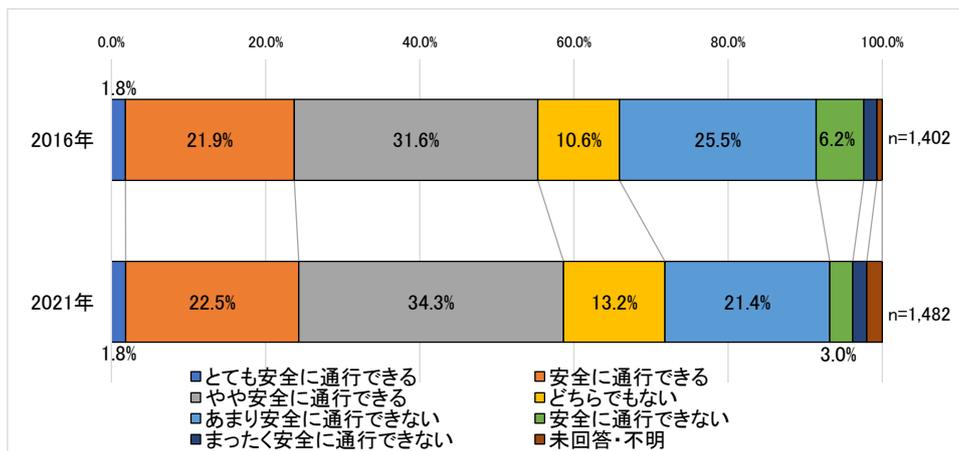


図 2-3-2 安全に通行できると感じているか

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査

※「町田市交通安全に関する市民意識調査」：市民の交通安全に関する意識や行動を分析し、交通安全施策の成果の確認等の把握するため、2021年5月に市内在住の20歳以上80歳未満の方3,000人を対象に市民意識調査を実施しました。

2-4 前計画の施策の進捗

「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」及び「事故が起きない道路環境づくり」として、すべての施策を計画どおり実施しました。中でも「交通安全啓発の推進」と「駐車秩序の確立」は、計画以上に実施することができました。

表 2-4-1 前計画の施策の進捗

	基本施策	主な実施内容	評価
事故を起こさない・事故に遭わない人づくり	対象者に応じた交通安全教育の推進	・小学校自転車教室、中学校自転車教室、高齢運転者安全運転教室、二輪車安全運転教室、高齢者福祉施設などを実施しました。	○
	交通安全啓発の推進	・全国交通安全運動に合わせて様々なキャンペーンを実施しました。また、様々な地域のイベント等で、日常的に交通安全に馴染みのない方にも交通安全啓発を行うことができました。	◎
	地域や関係機関・団体との連携・協力の推進	・交通安全活動を連携・協力して実施した結果、新規の連携・協力団体数は30団体以上となりました。	○
	事業者等の安全確保の推進	・市内幼稚園バス運転者安全運転教室の実施	○
	駐車秩序の確立	・放置自転車の多い時間帯や場所で、重点的に撤去を行う等、対策を工夫した結果、10,000台以上の放置自転車を撤去することができました。	◎
事故が起きない道路環境づくり	安全な道路の整備	・生活道路の改良、幹線道路の整備、渋滞が発生しやすい交差点のと改良を行いました。	○
	安全性を高める施設・設備等の整備	・カラー舗装や区画線、道路反射鏡の整備や設置を行いました。また、信号機や横断歩道等を必要な箇所に設置しました。	○
	自転車利用環境の整備	・自転車走行レーンの整備や、駅周辺地域や大型店舗等における自転車駐車場の整備を行いました。	○
	安全を確保する点検の実施	・重大な事故が発生した箇所や同様の道路交通環境にある他の危険箇所等を、市、東京都、警察等が連携して点検を実施しました。	○
	道路の適正な維持・管理	・路面などの維持管理を行うとともに、交通安全施設や横断歩道、区画線の補修、街路等の適切な管理等を実施しました。	○
	交通規制等の実施 市道取締りの実施		

※「進捗状況の評価」の評価基準

◎：予定以上に進んでいる、○：予定どおりに進んでいる、△：あまり予定どおりに進んでいない、

×：まったく予定どおりに進んでいない

2-5. 前計画の評価

(1) 前計画の取組結果

前計画で行ってきた取組が実際の交通事故防止に結びついているかを客観的に把握するため、交通安全活動を行っている交通安全協会の方々に対してアンケートを実施しました。

アンケートにおいて、交通安全活動を行っている際、危ないと思う事例について伺ったところ、自転車や歩行者の信号無視や一時不停止違反、自転車の車道の右側通行、歩行者の斜め横断等の意見が多くありました。道路交通環境に関する意見はわずかであり、交通ルールやマナーに関する事例が目立ちました。

(2) 前計画の評価

①事故を起こさない・事故に遭わない人づくり

市民一人ひとりが交通ルールやマナーを遵守できるよう、「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」の施策を進めてきました。

様々な機関との連携・協働や地域イベントなどでの啓発を通じて、今まで啓発できていなかった人々に交通ルールやマナーを伝えることができました。また、放置自転車の多い時間帯や場所を重点的に撤去することで効果的に放置自転車の撤去を実施し、道路交通秩序の維持を推進できました。

しかし、交通安全に関する指導・啓発をしていただいている交通安全協会の方々からは、横断歩道を渡らない歩行者や一時停止などを守らない自転車の利用者など、交通ルールやマナーに関する意見が目立ちました。このことから、歩行や自転車といった学習の機会が限られている交通手段に関するルールについても、伝える必要があります。

また、広報等で参加者を募っても市民の参加率に差がある取組がありました。このことから、対象者と向き合い、ニーズを把握し、市民にとって魅力的な取組となるよう、さらに工夫していく必要があります。

②事故が起きない道路環境づくり

安全な道路の整備や自転車走行空間の整備などを通して、「事故が起きない道路交通環境づくり」を進めてきました。

市民通報アプリ「まちピカ町田くん」の普及を進めたことで、道路の不具合の通報方法を充実させることができました。また、自転車の通行量や道路形状などを鑑み、優先順位をつけて自転車走行レーンの整備を行うことができました。

交通安全協会の方々からのアンケートでは、道路交通環境に関する意見はほとんどない一方、安全施設の整備の要望等は増加傾向にあることから、今後も継続して「事故が起きない道路交通環境づくり」を進めていく必要があります。

第3章 交通安全に関わる現状

3-1. 交通事故(人身事故)件数の動向

2020年の事故件数は、新型コロナウイルス感染症による外出自粛など移動回数の減少が要因のひとつと考えられるため、参考値とします)

(1) 全国における交通事故(人身事故)件数の推移

●交通事故(人身事故)件数の推移を見ると、近年全国的に減少傾向を示しています。

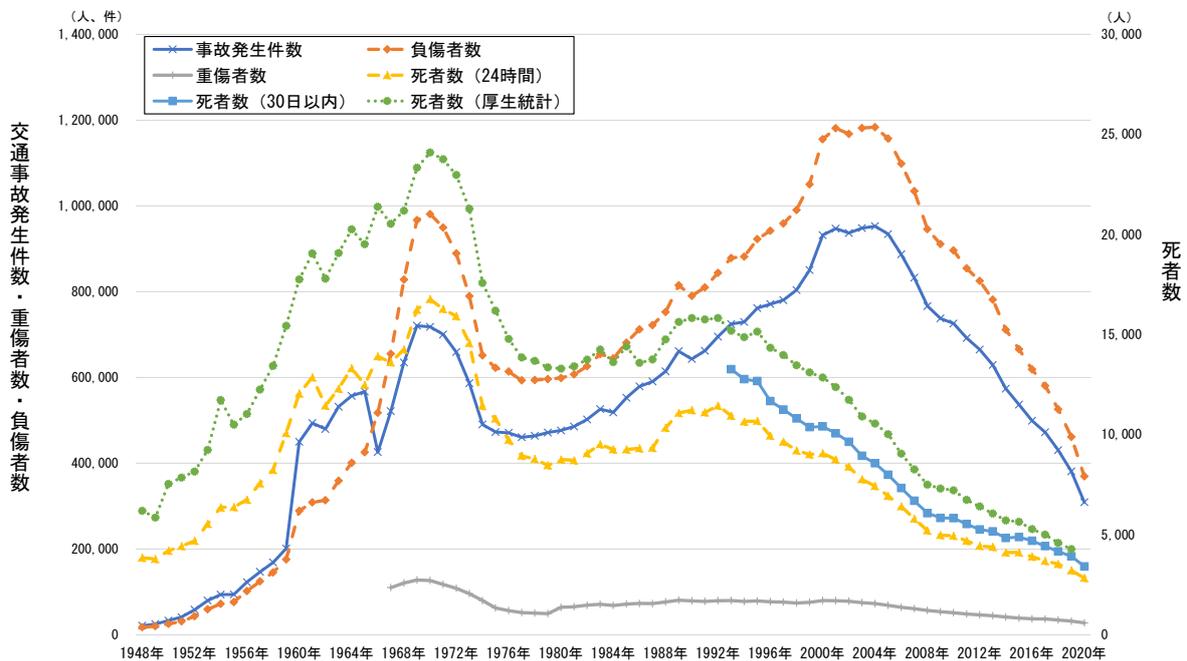


図 3-1-1 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、負傷者数及び重傷者数の推移（全国）

※「30日以内死者」とは、「24時間死者」と「30日死者」の合計で、交通事故発生から30日以内に死亡した者をいう。

※「24時間死者」とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した者をいう。

※1971年以前は、沖縄県を含まない。

※1965年以前の件数は、物損事故を含む。

※1959年以前は、軽微な被害事故（8日未満の負傷、2万円以下の物的損害）は含まない。

※死者数（厚生統計）は人口動態統計より交通事故の死亡数

（出典）道路の交通に関する統計、人口動態統計

(2) 東京都全体および町田市における推移

- 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件まで減少しました。ただし近年は減少率が低下しています。
- 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。2019年には855件(前々計画策定時の2011年時点の約42%)まで減少しました。ただし、東京都と同様に、近年は減少率が低下していますが、減少率は東京都全体よりやや鈍化傾向にあります。

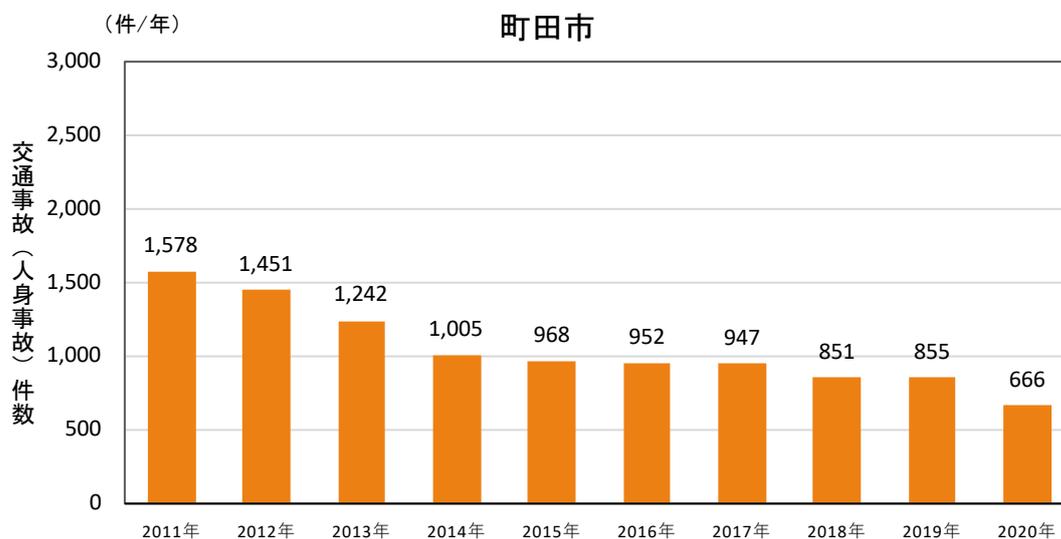
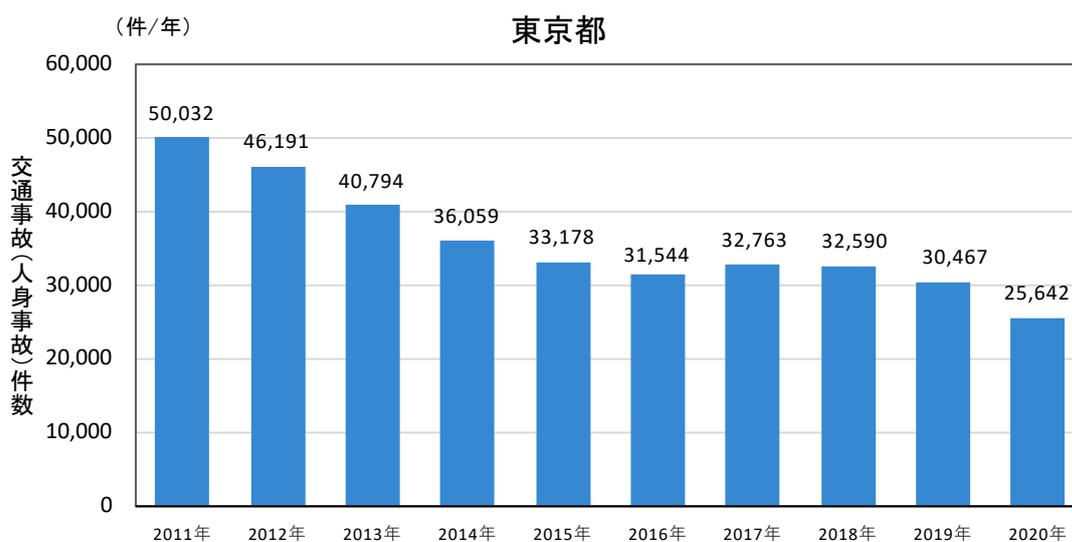


図 3-1-2 交通事故(人身事故)件数の推移(東京都・町田市)

(出典) 交通事故統計表(東京都)

(3) 人口当たりの交通事故(人身事故)件数の比較：全国・東京都・町田市

- 全国・東京都全体・町田市の交通事故(人身事故)件数を人口 1,000 人あたりで比較すると、2011 年から 2020 年まで、町田市は東京都全体の割合をいずれの年も下回っており、2019 年時点では、全国 3.0 件/千人、東京都全体 2.2 件/千人に対し、町田市では 2.0 件/千人となっています。
- 町田市は全国・東京都全体とほぼ同様の減少傾向を示しています。

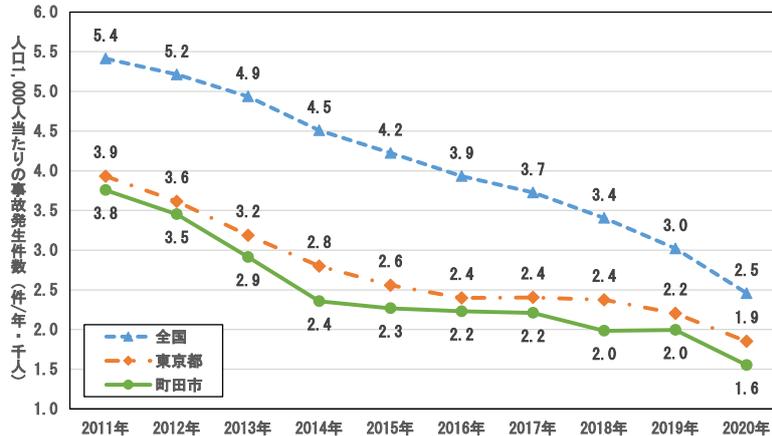
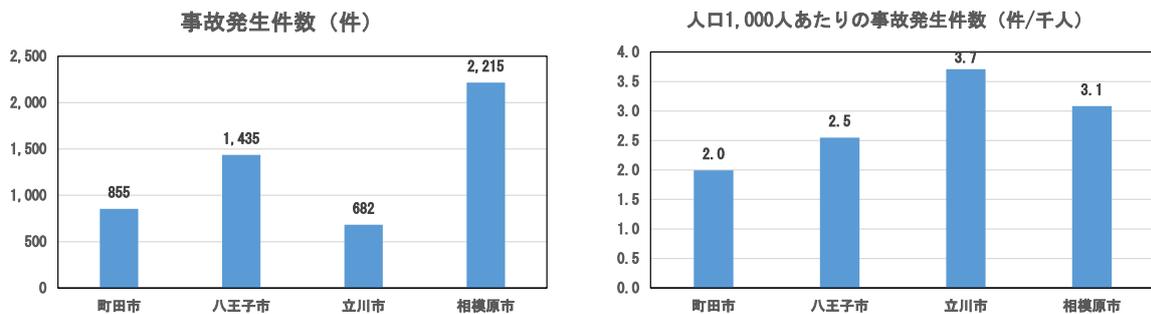


図 3-1-3 人口 1,000 人あたりの交通事故(人身事故)件数の推移 (全国・東京都・町田市)

(出典) 警察庁 交通事故統計、警視庁交通年鑑、総務省統計局データ
(10月1日確定人口 (住民基本台帳ベース))

- 町田市と周辺市の人口 1,000 人あたり交通事故(人身事故)件数で比較すると、2019 年時点で、町田市は 2.0 件/千人となっており、人口あたりの交通事故(人身事故)件数は周辺市に比べても低い水準となっています。



※各市の交通事故件数は 2019 年時点、人口は住民基本台帳に基づく 2019 年 10 月時点

図 3-1-4 交通事故(人身事故)件数と人口 1,000 人あたりの件数 (町田市および周辺市)

(出典) 交通事故統計表 (警視庁)、交通事故統計(神奈川県警察本部資料を基に相模原市が作成)

3-2. 道路交通を取り巻く環境

(1) 法令・条例の改正

① 道路交通法の改正

- 認知機能の低下を要因とした高齢者運転者による交通事故の発生や、いわゆる「あおり運転」に起因する事故の発生などから、道路交通法が改正（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）されてきました。こうした改正は、交通事故の削減の要因のひとつとなっていると考えます。

表 3-2-1 道路交通法の変遷および主な改正内容

施行時期	主な改正点
2011年9月	➤ 自転車道・歩道で自転車を一方通行とする規制標識の新設
2013年12月	➤ 悪質・危険運転者への運転者に対する罰則が飲酒運転にも対応できるよう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
2020年6月（公布）	➤ 高齢運転者対策の充実・強化を図るための規定の整備（安全運転サポート車（サポカー）限定免許の創設等）
2020年6月（公布）	➤ 第二種免許等の受験資格の見直し

※網掛け部分が前計画策定後の主な改正内容

（出典）警察庁ホームページ等

② 「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

- 東京都は、2013年7月に施行された「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を改正し、2020年4月から、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者による自転車損害賠償保険等※への加入などが義務化されました。

自転車損害賠償保険等：自転車で相手とぶつかり怪我をさせた場合など、自転車利用者が加害者側となり、歩行者等の被害者に対する民事上の損害賠償責任を負うこととなった場合に、加害者が被害者に損害賠償を行なうための金銭負担を補償する保険や共済をいう。

(2) 先端技術の活用

- 自動運転は、レベル1（運転支援）からレベル5（完全自動運転）まで5段階に分けられ、「官民ITS構想・ロードマップ2020」において、2025年を目途に高速道路でのレベル4（特定条件下における完全自動運転）の自動運転の実現を目標としています。市販車としては、2021年3月に世界で初めてレベル3の自動運転機能を搭載した車両が発売されました。

自動運転レベルの表と実現している状況

- 衝突被害軽減ブレーキなどの安全運転支援システムを備えたセーフティ・サポートカー、セーフティ・サポートカーS※が普及し、交通事故が減少しています。今後は、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転支援システムは、更なる発展と普及が見込まれます。
- 車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転機能を搭載した車両へのインフラからの支援など、先端技術の社会実装により、交通事故の更なる減少が期待されています。

セーフティ・サポートカー（サポカー）：衝突被害軽減ブレーキを搭載した、全ての運転者に推奨する自動車のこと。セーフティ・サポートカーS（サポカーS）とは衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車のこと。

(3) 交通安全施設の設置及び補修の要望件数

●交通安全施設の設置等の要望件数は、2017年度から2019年度にかけて約40%増加しています。

【交通安全施設の設置及び補修の要望件数】

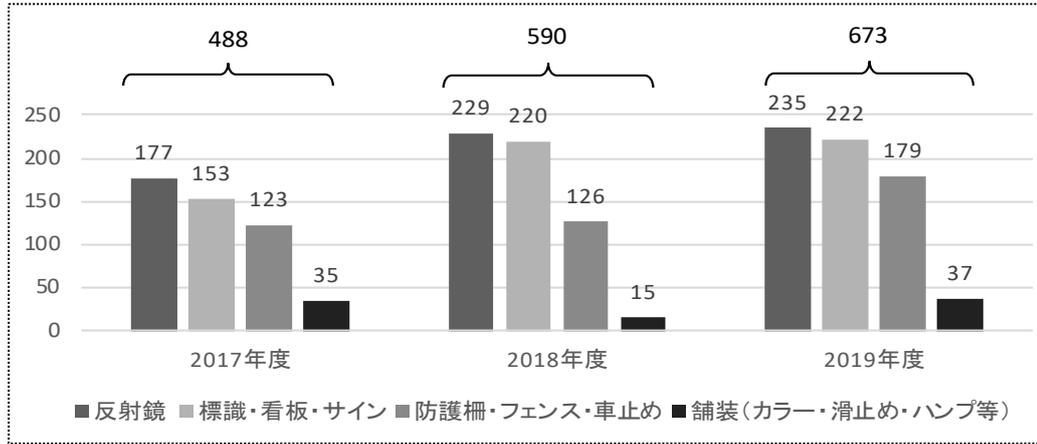


図 3-2-3 安全施設の設置及び補修の要望件数の推移

(出典) 町田市道路部提供資料から集計

(4) 安全を確保するための点検

●近年、子どもが巻き込まれる事故が発生しており、安全を確保するための点検に対する市民の関心が高くなっています。また、学校からの通学路点検の要望箇所数は、毎年一定数あげられています。

【通学路点検の要望箇所数の推移】

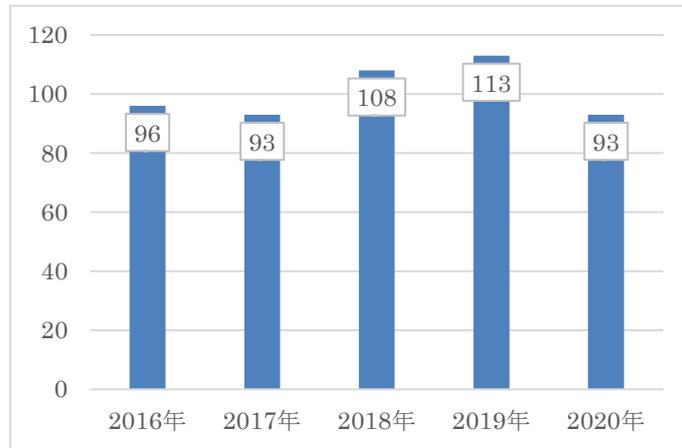


図 3-2-4 通学路点検の要望箇所数の推移

(出典) 町田市学務課提供資料から集計

3-3. 市民の交通安全に対する意識

市民の交通安全に関する意識や行動を分析し、交通安全施策の成果の確認や交通安全施策の推進等に当たっての課題を把握するため、2021年5月に市内在住の20歳以上80歳未満の方3,000人を対象に市民意識調査を実施しました。

(1) 交通安全の意識や行動、取組について

① 日常生活における、交通安全についての意識

●約半数の方が「とても意識する」と回答し、「意識することがある」「時々意識することがある」をあわせると9割以上の方が意識すると回答しています。

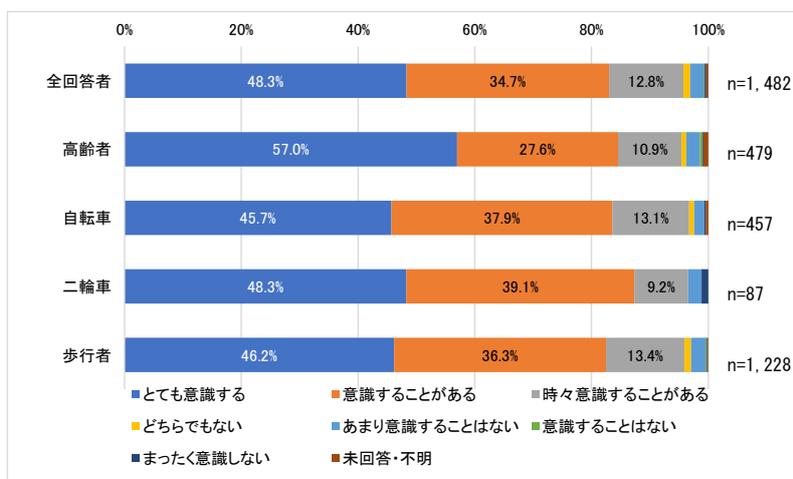


図 3-3-1 日常生活のなかで、交通安全についての意識（重点課題別）

（出典）町田市交通安全に関する市民意識調査 結果

② 日常的に通る町田市内の道路の安全度

●約6割の方が「安全に通行できる」「やや安全に通行できる」と回答しています。

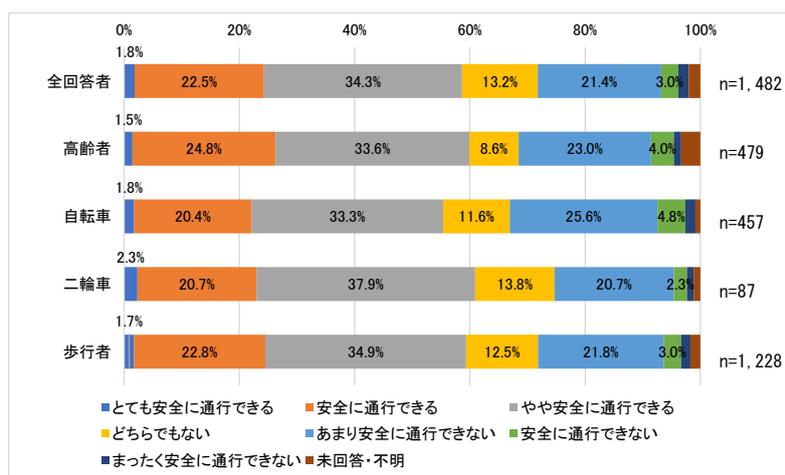


図 3-3-2 安全に通行できると感じているか（重点課題別）

（出典）町田市交通安全に関する市民意識調査 結果

③ 交通安全意識の高さと危険を感じる傾向

●交通安全に対する意識が高いほど、「危ないと思う場面を見かける」ことがあると回答している割合が高い傾向がみられます。

	中学生		概ね高校生			高齢者				平均
	自転車	徒歩	バイク	自転車	徒歩	自動車	バイク	自転車	徒歩	
とても意識する(n=716)	55.7%	47.6%	27.0%	62.7%	28.1%	52.2%	22.2%	50.6%	53.1%	44.4%
意識することがある(n=514)	45.3%	43.2%	19.6%	54.7%	28.0%	45.3%	21.2%	45.1%	48.8%	39.0%
時々意識することがある(n=189)	39.7%	33.9%	13.8%	42.3%	21.7%	33.9%	11.6%	33.3%	47.1%	30.8%
どちらでもない(n=17)	35.3%	23.5%	11.8%	35.3%	11.8%	29.4%	17.6%	29.4%	29.4%	24.8%
あまり意識することはない(n=34)	23.5%	17.6%	5.9%	20.6%	8.8%	35.3%	8.8%	17.6%	32.4%	19.0%
意識することはない(n=3)	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	7.4%
まったく意識しない(n=4)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
未回答・不明(n=5)	20.0%	20.0%	0.0%	40.0%	20.0%	20.0%	20.0%	40.0%	20.0%	22.2%
合計(n=1482)	48.7%	43.1%	21.9%	55.7%	26.5%	46.5%	20.0%	45.2%	49.8%	39.7%

表 3-3-3 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
(交通安全に対する意識別)

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査 結果

④交通安全の取組の進捗

- 進んだと思う取組は、「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」が続きます。
- 進んでいないと思う取組は、「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」が続きます。

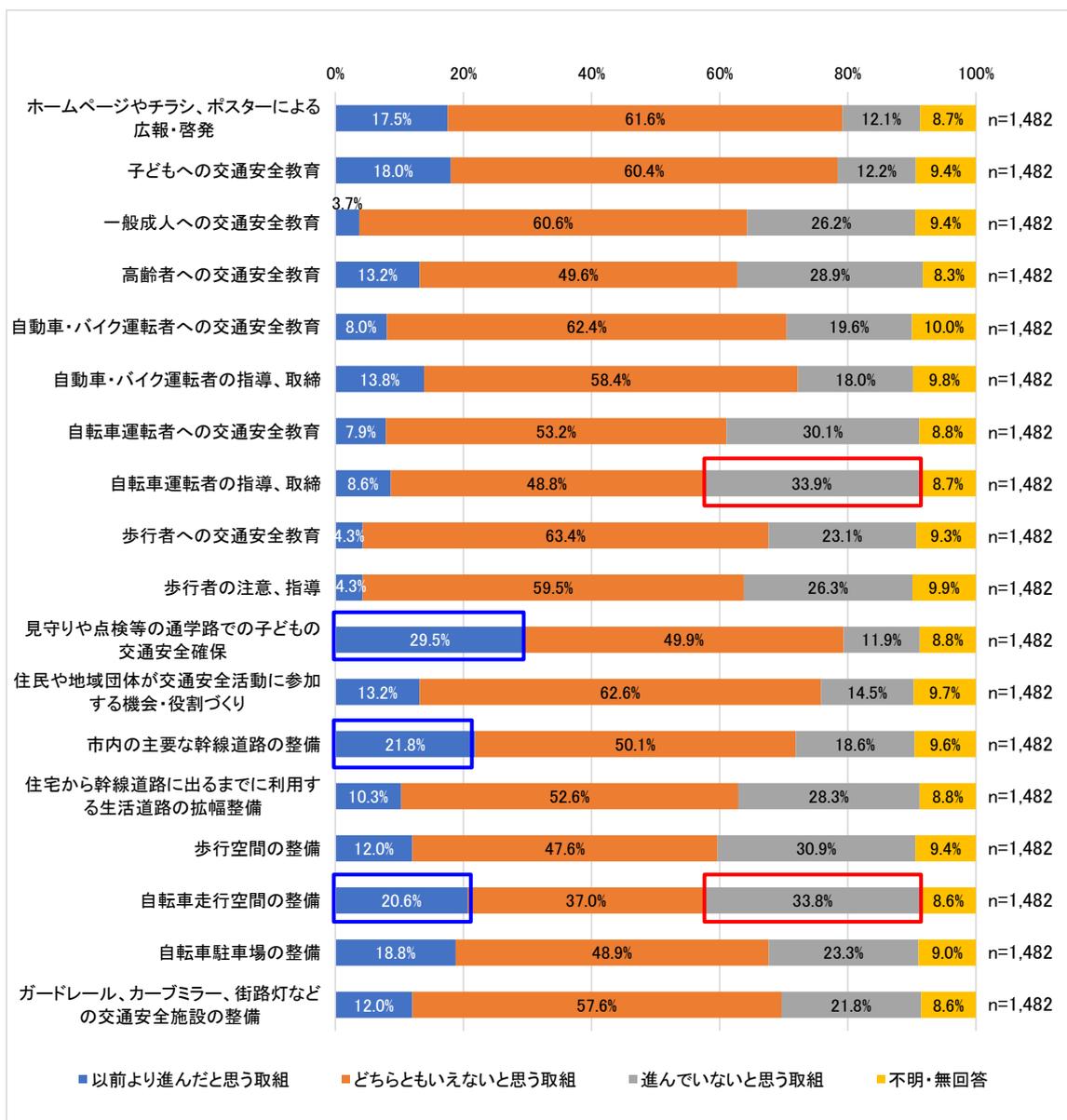


図 3-3-4 市や警察が行う交通安全の取組の進捗度

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査 結果

⑤交通安全に対する評価と今後の重要度

- 交通安全啓発・教育に係る施策について、「進んでいない」かつ「重要だと思う」取組としては、「高齢者への交通安全教育」、「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」との回答が多くなっています。
- 道路交通環境に係る施策について、「重要だと思う」かつ「進んでいない」取組として「自転車走行空間の整備」との回答が多くなっています。

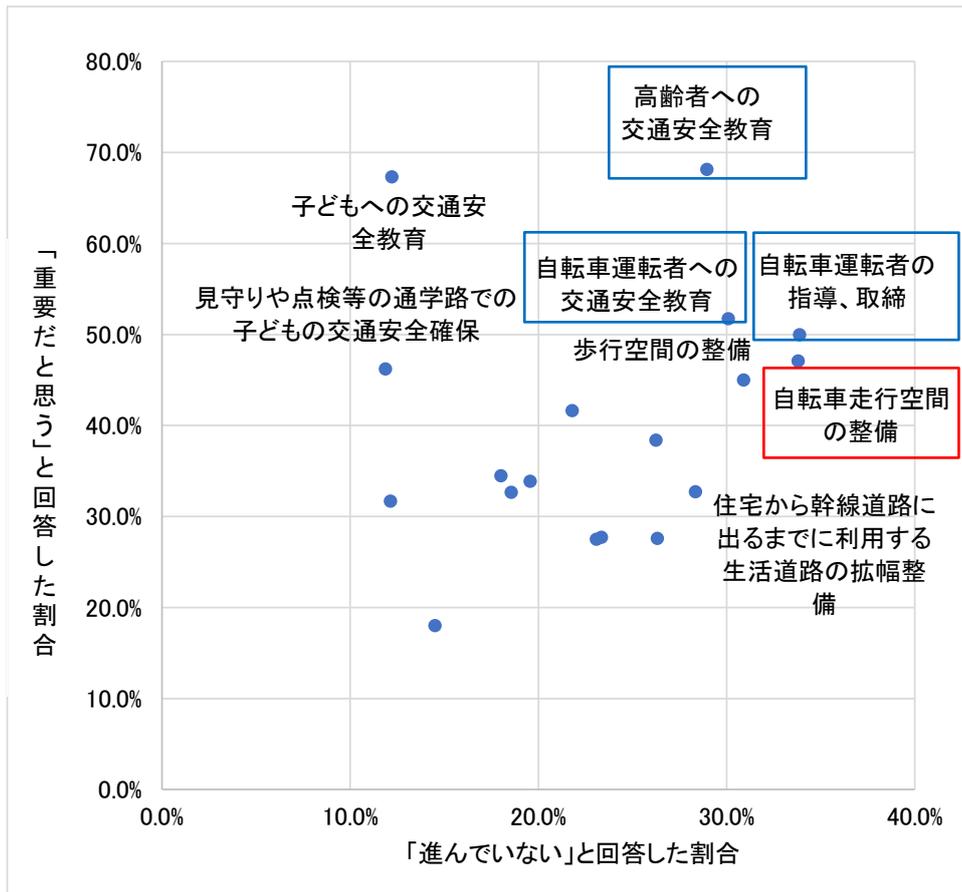


図 3-3-5 現在の取組の進捗に対する評価と今後の重要度

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査 結果

⑥重要だと思う交通安全の取組の今回の市民意識調査との比較

- 「市内の主要な幹線道路の整備」が最も増加しており、次いで「見守りや点検等の通学路での子どもの交通安全の確保」が増加していますが、各取組の回答数には、大きな違いは見られません。

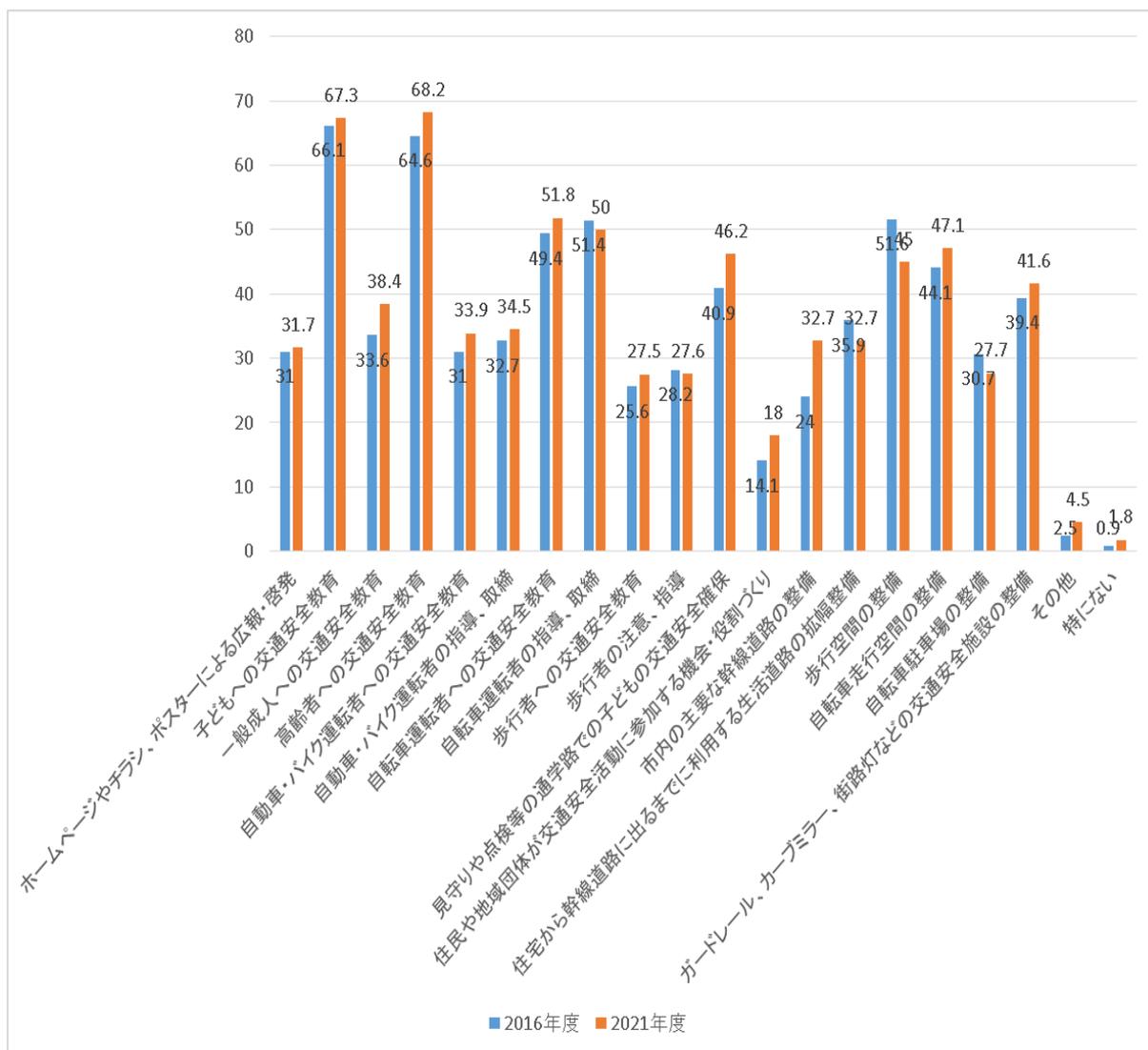


図 3-3-6 今後、重要だと思う交通安全の取組の比較

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査 結果

(2) 交通安全に関する知識や学習等について

① 知っている交通ルール

●ルールの内容により差異はみられるものの、交通安全に対して意識すると回答した方は、各交通ルールを知っていると回答した割合が高い傾向がみられます。

表 3-3-1 知っている交通ルール（交通安全に対する意識別）

	とても意識する (n=716)	意識することがある (n=514)	時々意識することがある (n=189)	どちらでもない (n=17)	あまり意識することがない (n=34)	意識することはない (n=3)	まったく意識しない (n=4)	未回答・不明 (n=5)	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	75.0%	68.7%	63.0%	52.9%	50.0%	66.7%	75.0%	60.0%	70.4%
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	78.8%	76.7%	77.8%	70.6%	73.5%	66.7%	50.0%	60.0%	77.5%
自転車では、車道の左側を通行しなければならない	84.1%	83.3%	74.1%	75.5%	70.6%	100.0%	75.0%	80.0%	82.1%
自転車で歩道を通行する場合は、歩行者優先で、車道寄りを通行しなければならない	71.1%	70.0%	66.7%	75.5%	47.1%	66.7%	100.0%	80.0%	69.8%
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)	89.9%	91.2%	90.5%	88.2%	85.3%	100.0%	100.0%	100.0%	90.4%
自転車は2台並んで走行してはいけない	78.8%	73.9%	72.5%	64.7%	50.0%	33.3%	100.0%	80.0%	75.4%
自転車では夜間ライトをつけなければならない	93.6%	94.7%	95.8%	88.2%	82.4%	100.0%	100.0%	80.0%	93.9%
自転車損害賠償保険等に加入しなければならない	71.6%	64.8%	64.0%	41.2%	38.2%	33.3%	100.0%	60.0%	67.1%
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	48.6%	41.1%	33.3%	23.5%	32.4%	0.0%	50.0%	20.0%	43.2%
飲酒して自転車を運転してはいけない	90.9%	89.5%	87.8%	88.2%	70.6%	100.0%	100.0%	80.0%	89.5%
自動車に乗るときは、シートベルトを締めるなければならない(後部座席を含む)	93.0%	90.3%	92.1%	94.1%	75.5%	100.0%	100.0%	60.0%	91.5%
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	84.5%	81.1%	78.4%	70.6%	50.0%	33.3%	75.0%	40.0%	81.4%
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	97.1%	96.3%	94.2%	94.1%	75.5%	100.0%	75.0%	60.0%	95.7%
平均値	81.3%	78.8%	76.2%	71.5%	61.8%	69.2%	84.6%	66.2%	79.1%

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査 結果

② 交通ルールやマナーを知るために有効な方法

●20歳代以外の年齢階層では、いずれの年齢階層においても「テレビやラジオ」が最も多くなっています。

●20歳代～40歳代は「インターネット」「SNS」、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」が多くなっています。

表 3-3-2 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%

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査 結果

第4章 本市における交通安全に関わる課題

前計画の取組やその評価、道路環境を取り巻く状況、市民意識調査の結果などを踏まえ、本市における交通安全に関わる課題を、施策の柱としていた「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」と「事故が起きない道路交通環境づくり」の面で抽出しました。

(1) 事故を起こさない・事故に遭わない人づくり

- 交通事故を起こさないため、交通ルールを知っていることが重要です。市民意識調査の結果、交通安全意識が高いほど交通ルールを知っている傾向が分かりました。

交通ルールを知っていただくため、様々な場所や機会でお伝えするほか、インターネットを活用するなど、年齢や生活環境等に合わせた情報発信の強化が必要です。

- 交通ルールを守っていても事故に遭う危険があります。市民意識調査の結果、交通安全意識が高いほど、危険意識が高い傾向にあることが分かりました。

交通安全意識の向上に合わせて、危険を予測する力や危険を回避する方法を、気軽に学習できる環境づくりや、体験型の学習プログラムなど、交通安全学習の充実が必要です。

(2) 事故が起きない道路交通環境づくり

- 市民意識調査において、道路交通環境に係る施策のなかで、通学路での子どもの安全確保、交通安全施設の整備、自転車走行空間の整備が重要だと思える意見が多くなっています。また、前回の市民意識調査と比較すると、道路交通環境に係る施策の中で、幹線道路の整備の割合が最も増加しています。今後も、道路を安全に利用できる環境づくりが重要となります。

- 安全に利用できる道路環境を保つため、前計画に引き続き、道路の維持管理や整備を行うことが必要です。また、交通事故を防止するため、継続して安全を確保する点検を実施することも必要です。

第5章 計画目標

5-1 「新・町田市交通安全行動計画」との関係性

本計画は、交通事故の更なる減少を図るため、前計画を改定した計画であり、「めざす姿」、「目標」、「めざす姿の実現に向けた成果」は前計画から継続するものとします。

5-2 めざす姿

前計画に引き続き、交通事故の発生件数、死傷者数ともにゼロに近付け、『交通事故のない安全安心な町田市』の実現を目指します。

5-3 目標の目安

これまでの交通事故（人身事故）件数の減少率が続いた場合、計画満了時である2026年には、事故件数は784件となり、2019年の事故件数の8%減となります。これは、これまでの取組を継続して実施した際に達成される数値と言えます。

本計画では、さらに2%を上乗せし、2019年比10%減（770件）を目標の目安とします。このため、「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」に関する施策を進め、市民とともに達成をめざします。

5-4 めざす姿の実現に向けた成果

「めざす姿」に近付くためには、交通事故（人身事故）が継続して減少し続ける必要があります。そこで、『交通事故（人身事故）件数の削減』を目標として取組む施策に対し、「人づくり」と「環境づくり」の2分野の成果を掲げます。本計画では、これまで掲げていた成果に加え、「人づくり」分野に「市民等の交通安全活動の普及」を新たに掲げます。

5-5 成果に繋がる基本方針及び施策の展開

めざす姿に向かって計画を着実に推進していくためには、施策の進捗状況を確認し、活動の改善・見直し、新たな課題に対する検討等を行うことが重要です。

そこで、本計画では「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」と「安全な道路交通環境づくり」の2つの基本方針を掲げ、この2つの基本方針に基づく施策を、市民、市民団体、事業者、警察等と連携・協力して交通安全の施策を展開していきます。また、には、「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」には、目標の目安を設定する際に上乗せした2%減に向けた取組を設け、市民と共に目標達成を目指します。

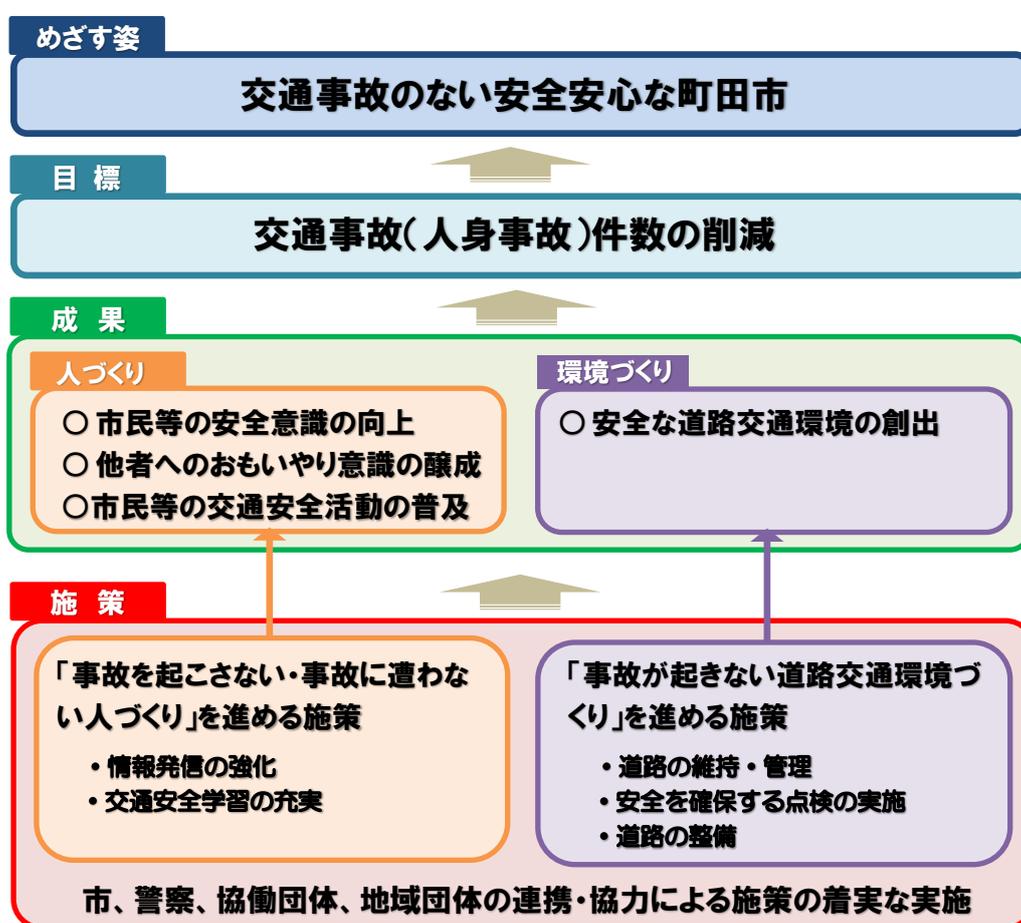


図 5-4-1 めざす姿の実現に向けたアプローチ

第6章 具体的施策の展開

6-1 施策の体系

めざす姿を実現するため、基本方針1「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」、基本方針2「事故が起きない道路交通環境づくり」に基づき、5つの基本施策を展開していきます。また、個別施策は、第11次東京都交通安全計画に定められた「重視すべき視点」を踏まえて推進し、「交通事故のない安全安心な町田市」をめざします。

■施策体系図

めざす姿	基本方針	基本施策	個別施策
交通事故のない安全安心な町田市	基本方針1 事故を起こさない ・事故に遭わない人づくり	基本 施策1 1 情報発信 の強化	①歩行者に対する情報発信の強化 ②自転車利用者に対する情報発信の強化 ③二輪車・自動車等利用者に対する 情報発信の強化
		基本 施策2 1 交通安全学習 の充実	①子どもに対する学習内容の充実 ②若年層や現役世代に対する学習機会の充実 ③高齢者に対する学習環境の充実
	基本方針2 事故が起きない 道路交通環境づくり	基本 施策1 1 道路の維持、 管理	①交通安全施設等の設置や修繕 ②道路の管理
		基本 施策2 安全を確保する 点検の実施	①交通事故発生箇所の点検の実施 ②通学路点検の実施
		基本 施策3 道路の整備	①幹線道路等の整備 ②生活道路の整備 ③自転車レーンの整備 ④自転車駐輪場の整備等



: 高齢者の交通安全の確保と交通事故の抑止



: 二輪車の安全対策の推進



: 子どもの交通安全の確保



: 飲酒運転の根絶



: 自転車の安全利用の推進



: 「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進

図 6-1-1 第11次東京都交通安全計画に定められた「重視すべき視点」

6-2 「さらに2%削減」のポイントとなる取組

本計画では、これまでの取組を継続することで達成することが見込まれる8%の削減に加え、「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」を推進し、さらに2%の削減を図ります。そこで、2%の削減を達成するため、ポイントとなる取組を新たに4つ実施し、2%の削減のための道筋を整理します。なお、8%の削減を達成するために、前計画と同様の取組もあわせて推進していきます。

① 「交通安全ミーティング」

日ごろの交通安全に関する疑問等を気軽に知ることができる機会として、対話式によるミーティングを実施します。

② 「地域団体との協働事業」

各種キャンペーンの時期にあわせて、地域団体が交通安全の視点を取り入れた事業を実施できるように協働事業をサポートする事業を実施します。

③ 「交通安全コラボ講座」

一見すると交通安全との関わりが薄い分野とコラボレーションすることで、より多くの人々に興味や関心を持っていただくとともに、記憶に残りやすい交通安全のコラボ講座を実施します。

④ 「交通安全教材の開発」

市民が交通安全について深く理解できるように、わかりやすい教材を開発します。また、市民が身近な人々に対して、交通安全活動を積極的に実施できるよう、伝えたいような教材を開発します。

6-3 具体的施策の展開

基本方針1 「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」

日常生活の様々な場面において、交通ルールやマナーの大切さを知るとともに、交通事故の危険を予知し、回避する習慣を身に付けられるよう、「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」を推進していきます。

基本 施策1

情報発信の強化

交通事故に遭わないためには、交通ルールやマナーを知っていることが必要です。二輪車や自動車等の利用者は定期的に交通ルールを知る機会がありますが、歩行者や自転車利用者は自ら情報を集めない限り知る機会はほとんどありません。

そこで、交通安全に関わる情報の受け取り方が異なると考え、交通手段別に情報発信の強化を図ります。

個別 施策①

歩行者に対する情報発信の強化



実施主体：市、国・東京都、警察、協働団体、地域団体

歩行者に対して、身を守るために必要なルールやマナーを改めて確認できるよう、情報発信を強化していきます。

また、市内で活動する団体にも協力を呼びかけ、情報発信を強化します。

【主な取組】

- ・地域団体との歩行者を対象とした協働事業の実施
- ・歩行者を対象とした交通安全ミーティングの実施
- ・歩行者が集まりそうな街頭やイベント等における啓発活動の実施
- ・世代を意識し広報媒体を活用した啓発活動の実施
- ・市内事業者と連携した歩行者に対する反射材の活用促進
- ・歩行者が関わる最新の交通事故情報の発信
- ・他自治体等と連携した歩行者を対象とする啓発活動の実施

個別
施策②

自転車利用者に対する情報発信の強化



実施主体：市、国・東京都、警察、協働団体、地域団体

自転車利用者に対して、被害者にも加害者にもならないために自転車の正しい乗り方やマナーを改めて確認できるよう、情報発信を強化していきます。

また、市内で活動する団体にも協力を呼びかけ、情報発信を強化します。

【主な取組】

- ・地域団体との自転車利用者を対象とした協働事業の実施
- ・自転車の利用者を対象とした交通安全ミーティングの実施
- ・自転車の利用者が集まりそうな街頭や店舗等における啓発活動の実施
- ・東京都や警察等との自転車の利用者を対象とした協力事業の実施
- ・対人事故に備える保険についての情報発信
- ・自転車の利用者が関わる最新の交通事故情報の発信
- ・世代を意識し広報媒体を活用した啓発活動の実施

個別
施策③

二輪車・自動車等利用者に対する情報発信の強化



実施主体：市、国・東京都、警察、協働団体、地域団体

二輪車や自動車の利用者に対して、交通事故を起こさないために、事故の現状や傾向を把握できるよう情報発信を強化していきます。

また、市内で活動する団体にも協力を呼びかけ、情報発信を強化します。

【主な取組】

- ・地域団体との二輪車・自動車等の利用者を対象とした協働事業の実施
- ・二輪車・自動車等の利用者を対象とした交通安全ミーティングの実施
- ・二輪車・自動車等の利用者が集まりそうな街頭やイベント等における啓発活動の実施
- ・東京都や警察等との二輪車・自動車等の利用者を対象とした協力事業の実施
- ・二輪車・自動車等の利用者が関わる最新の交通事故情報の発信
- ・世代を意識し広報媒体を活用した啓発活動の実施

基本
施策②

交通安全学習の充実

交通事故に遭わないためには、危険予測の問題やヒヤリハットした経験を元に、危険に対してどのような対応・対策ができるかを自ら認識し続けていくことが重要です。

そこで、経験や認知・身体機能の観点から、年齢層によって学習内容が異なると考え、世代別に交通安全学習の充実を図ります。

個別
施策①

子どもに対する学習内容の充実



実施主体：市、国・東京都、警察、協働団体、地域団体

子どもが体験・体感を通じて、楽しみながら危険を予測する力を身に付けることができるよう学校等と連携して学習内容を充実させていきます。

【主な取組】

- ・子どもが関心を寄せる交通安全コラボ講座の実施
- ・子どもを対象とした交通安全教材の開発
- ・子どもを対象とした交通安全教室の実施
- ・子どもが集まる場所での講話やワークショップの実施
- ・子どもが関心を寄せるオンラインによる交通安全学習の実施

個別
施策②

若年層や現役世代に対する学習機会の充実



実施主体：市、国・東京都、警察、協働団体、地域団体

若年層※や現役世代が、様々な機会を通して、継続的に危険予測について学ぶことができるよう、地域団体等と連携して学習環境を充実させていきます。

【主な取組】

- ・若年層や現役世代が関心を寄せる交通安全コラボ講座の実施
- ・若年層や現役世代を対象とした交通安全教室の実施
- ・若年層や現役世代が集まる場所での講話やワークショップの実施
- ・先端技術を活用した交通安全学習の実施

個別
施策③

高齢者に対する学習環境の充実



実施主体：市、国・東京都、警察、協働団体、地域団体

高齢者が、自身の状態を把握しながら、危険予測について学ぶことができるよう、高齢者の関連団体等と連携して学習機会を充実させていきます。

【主な取組】

- ・ 高齢者が関心を寄せる交通安全コラボ講座の実施
- ・ 高齢者が集まる場所での講話やワークショップの実施
- ・ 高齢者を対象とした自転車や自動車利用者のための実技教室の実施

※若年層：16歳から22歳までをいう。

基本方針2 「事故が起きない道路交通環境づくり」

道路の維持、管理などを行うことで、事故が起きない道路交通環境づくりを推進します。

基本 施策1

道路の維持、管理

1

交通安全施設の設置や修繕、道路の管理を行うことで、市民が安全に利用できる道路環境を保ちます。

個別 施策①

交通安全施設等の設置や修繕



実施主体：市、

交通安全施設等の設置をすることで、交通事故の防止に寄与します。
老朽化や損壊した交通安全施設等を修繕することで、安全に通行できる道路環境を維持します。

【主な取組】

- ・カーブミラー、ガードレール、街路灯、区画線、カラー舗装などの交通安全施設等の設置、修繕
- ・街路樹の維持管理

個別 施策②

道路の管理



実施主体：市、国・東京都、警察

市民通報アプリ「まちピカ町田くん」での通報を受けることや、道路パトロールなどにより、通行に支障等がある状況を把握して、改善することで、道路を良好な状態で管理します。

【主な取組】

- ・道路に穴があいていることや、道路への樹木のせり出し等、通行に支障がある状況の改善
- ・放置自転車の撤去等、放置自転車対策の実施

基本 施策2

安全を確保する点検の実施

安全を確保するため、関係者が連携して、交通事故発生箇所、危険箇所や通学路等の点検を行い、必要な対策を行うことで、事故の未然防止と再発防止を進めていきます。

個別 施策①

交通事故発生箇所の点検の実施



実施主体：市、東京都、警察

重大な交通事故が発生した箇所などについて、警察、東京都等が連携して、点検を行います。

点検結果を踏まえ、必要な対策を講じることで、交通事故の再発や未然防止を図ります。

【主な取組】

- ・交通事故発生箇所での安全点検の実施

個別 施策②

通学路点検の実施



実施主体：市、国・東京都、警察、協働団体、地域団体

学校、PTA等と市、東京都、警察等が連携して定期的に通学路の点検を行い、危険箇所について必要な対策を進めます。

【主な取組】

- ・東京都、警察、PTA等と連携した通学路点検

基本
施策3

道路の整備

幹線道路等や自転車レーンなどの整備を行うことで、市民が安全に利用できる道路環境を創ります。

個別
施策①

幹線道路等の整備

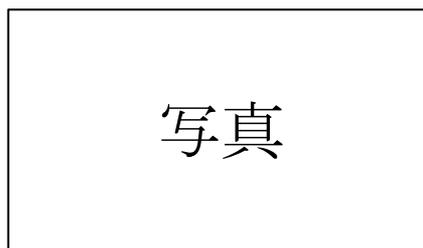


実施主体：市、国・東京都

幹線道路の整備により生活道路を抜け道として利用する車両を減少させること、歩道を設置して歩行空間を確保すること、無電柱化を行い歩行者などが通行しやすい空間を確保すること等で、安全に通行できる道路環境を整備します。

【主な取組】

- ・ 幹線道路や準幹線道路の整備
- ・ 駅前広場の整備
- ・ 無電柱化の実施
- ・ 交差点の改良
- ・ 歩道の整備
- ・ 踏切道の改良



個別
施策②

生活道路の整備



実施主体：市、国・東京都

生活道路を拡幅整備して、歩行者や自動車が安全に通行できるようにします。

【主な取組】

- ・ 生活道路の拡幅
- ・ 狭あい道路の拡幅

個別
施策③

自転車レーンの整備



実施主体：市、国・東京都

自転車レーンを整備すると、自転車と自動車やバイクの通行位置が視覚的に明確になり、安全性が向上します。

【主な取組】

- ・自転車レーンの整備

個別
施策④

自転車駐輪場の整備等



実施主体：市、協働団体

駅周辺地域において自転車駐車場の整備等することで、自転車の利用環境を整えて、放置自転車の対策を推進します。

【主な取組】

- ・自転車駐輪場の整備
- ・駐輪場シェアサービスによる駐輪場の確保

駐輪場シェアサービス：インターネット、スマートフォンアプリを使用して、誰でも空いている土地・スペースをわずかな時間でも、駐輪場として貸し出すことができ、また借りることのできる駐輪場のシェアサービスのこと。

第7章 今後の取組方針

7-1. 継続的な取組方針

本計画は、5年毎に改定し、その都度、施策の進捗や目標達成状況の確認、課題の抽出を行います。

また、計画の実効性を高めるため、計画の策定年度に「町田市交通安全行動計画策定及び推進委員会」を開催するとともに、継続的に「町田市交通安全行動計画庁内検討会」を開催し、施策の取組状況の確認や、活動の改善・見直し、新たな課題に対する検討を行います。

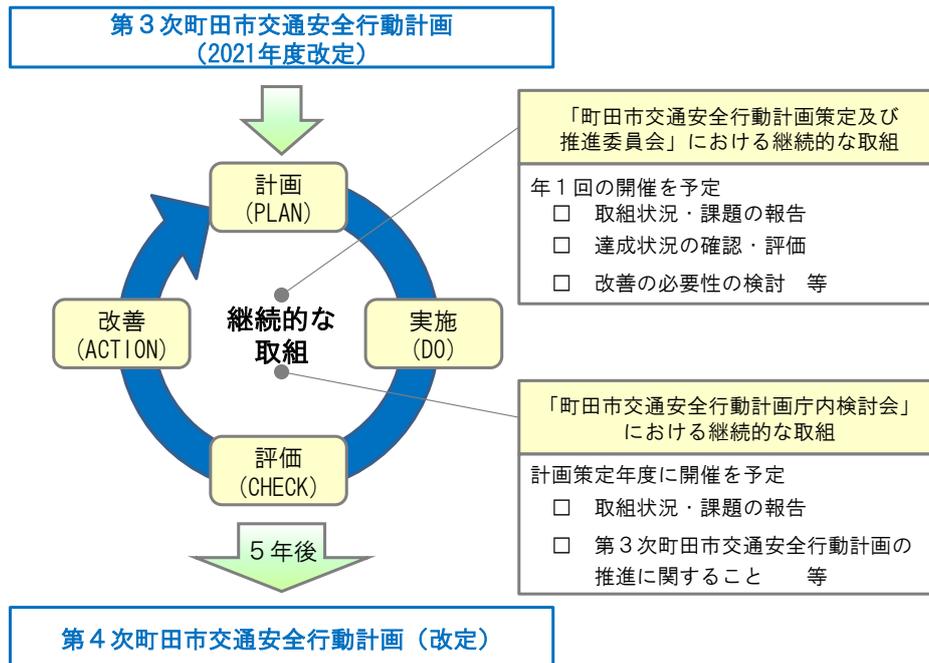


図 7-1-1 町田市交通安全行動計画の継続的取組のイメージ

7-2. 目標達成に向けての指標設定

本計画推進の効果を確認するため、目標『交通事故（人身事故）件数の削減』の目安として、2026年の交通事故（人身事故）件数を2019年比10%減（770件）としています。

第3章で述べたように、今までの取組を継続していくことで、2019年比8%減には近づけることができます。さらに2%減を達成するためには、市民一人ひとりの意識によって交通事故減少につなげることができる「情報発信の強化」及び「交通安全学習の充実」に力を入れて取組んでいくことが重要と考えます。そのために、新たに4つの取組「交通安全ミーティング」「地域団体との協働促進事業」「交通安全コラボ講座」「交通安全教材の開発」を実施します。その効果を測定するため、目標値を設定するとともに、定期的にその進捗・達成状況を確認することとします。

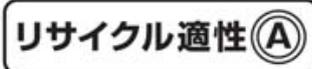
また、成果及び全ての個別施策について、引き続き進捗を確認するための指標を設定し、新たな取組とあわせて状況を確認することとします。

確認指標については
今後検討します

參考資料

(仮称) 第3次町田市交通安全行動計画 (素案)

発行年月 2022年3月
発行 町田市防災安全部市民生活安全課
〒194-8520 町田市森野2-2-22
電話 042-722-3111 (代表)
刊行物番号 xx-xxx



この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。

交通ルールを守って



1 「情報発信の強化」における具体的な取組について

具体的なアイデア等	計画への反映
<p>①商店会や町内会・自治会と協力して実施する。</p> <p>②交通手段別の危険が分かる内容で発信する。</p> <p>③自転車は軽車両であることを周知する。</p> <p>④広報まちだに交通安全情報を掲載する。</p> <p>⑤交通事故の実態や傾向を周知する。</p> <p>⑥様々なメディアを活用し、世代に合った情報発信をする。</p> <p>⑦様々なイベントで情報発信をする。</p> <p>⑧大人に対する啓発内容を子どもを通して伝えてもらう。</p>	<p>いただいたアイデアを参考に、基本施策1「情報発信の強化」をまとめました。関連する主な取組は以下のとおりです。</p> <p>【主な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域団体との協働事業の実施 ・街頭やイベント等における啓発活動の実施 ・世代を意識し広報媒体を活用した啓発活動の実施 ・市内事業者と連携した反射材の活用促進 ・交通手段を意識した最新の交通事故情報の発信 <p>発信内容を工夫したり、様々なやり方で発信する等、交通ルールやマナーを改めて確認することができるよう、情報発信の強化に取り組んでいきます。</p>

2 「交通安全学習の充実」における具体的な取組について

具体的なアイデア等	計画への反映
<p>①子どもが集まる事業と協働で実施する。</p> <p>②タブレット端末を使用した学習を実施する。</p> <p>③様々な人々と協力して交通安全マップを作成する。</p> <p>④地域・PTAの方に、学校で実施している教室に参加してもらう。</p> <p>⑤老人会で交通事故状況を知らせ注意喚起する。</p> <p>⑥親子での参加等、対象者の生活環境とあわせた教室にする。</p>	<p>いただいたアイデアを参考に、基本施策2「交通安全学習の充実」をまとめました。関連する主な取組は以下のとおりです。</p> <p>【主な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全コラボ講座の実施 ・対象者が集まる場所での講話やワークショップの実施 ・オンラインによる交通安全学習の実施 ・実技教室の実施 <p>参加者が実感・納得しやすいように、学習内容を工夫するとともに、学習する機会を増やし、継続的に交通安全について学べるように、交通安全学習の充実に取り組んでいきます。</p>