

## 第2章 前計画の取組

### 2-1. 前計画の目標

前計画では、「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「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」の施策を展開することとし、「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」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、「事故が起きない道路交通環境づくり」においては「安全な道路交通環境の創出」を施策の成果としました。

計画の効果を確認するために、目標の目安として、2021年の交通事故（人身事故）件数を2016年比10%減（857件）と設定しました。また、施策の成果として、「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」については、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、「事故が起きない道路交通環境づくり」については、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で確認することとしました。

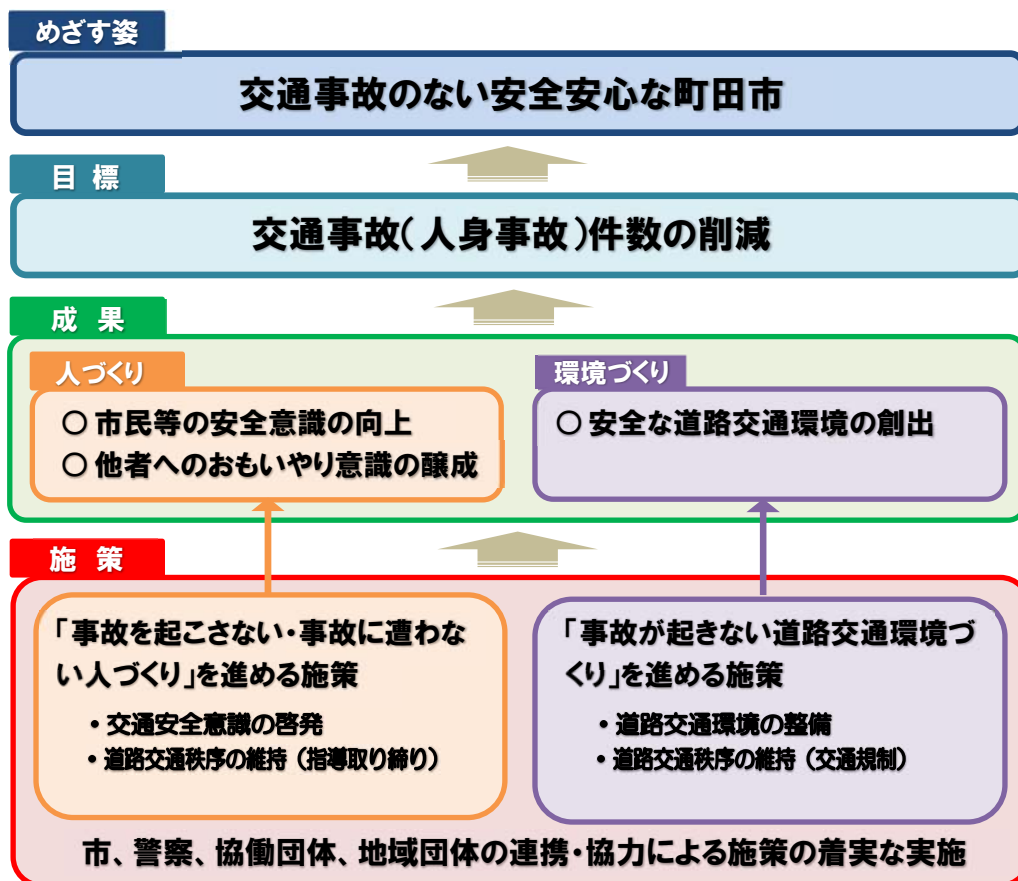


図 2-1-1 前計画におけるめざす姿の実現に向けたアプローチ

## 2-2. 前計画における目標の達成状況

市内の交通事故（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年以降も目標を達成しています。2020年は666件と大幅に減少しており、緊急事態宣言発出による外出自粛等、社会環境の変化による影響が大きいと考えられます。

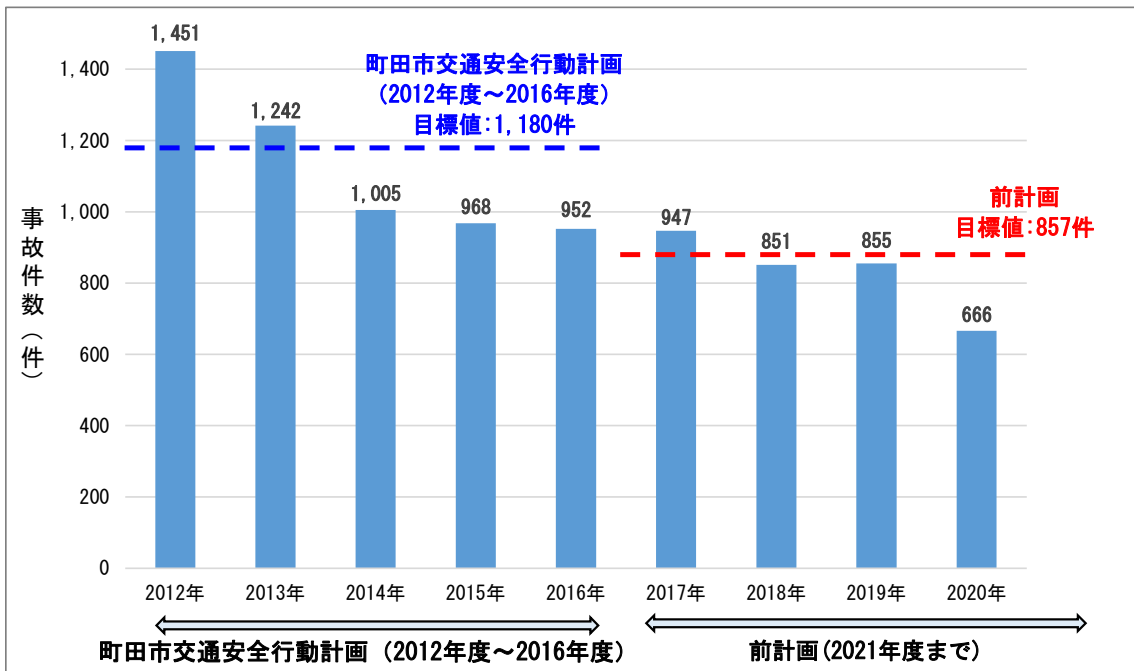


図 2-2-1 交通事故（人身事故）件数における目標値と実績値  
 (出典) 交通事故統計表（警視庁）

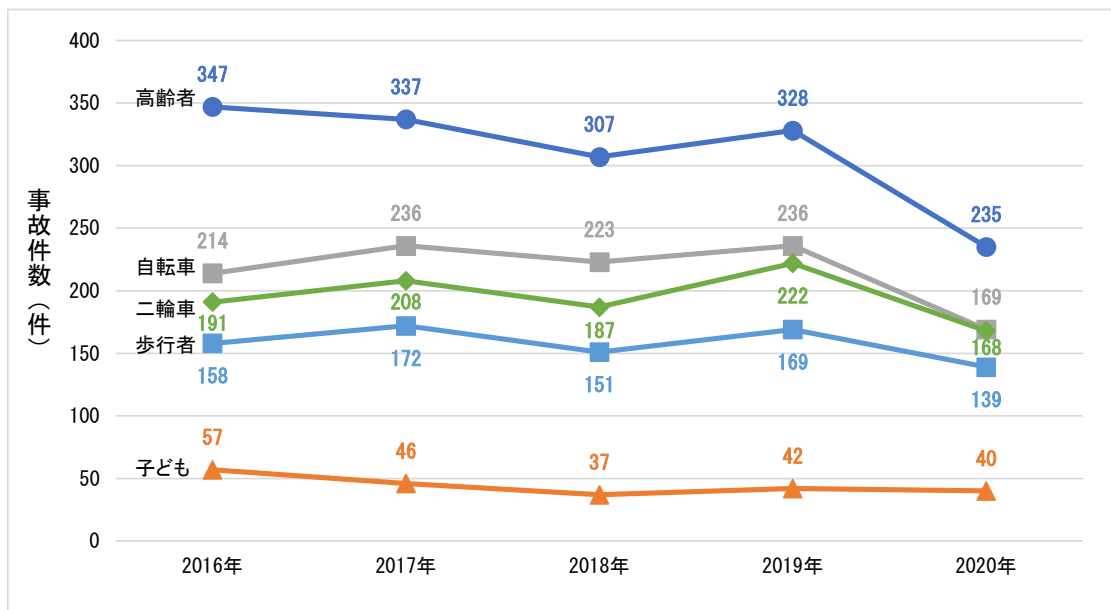


図2-2-2 重点課題別の交通事故（人身事故）件数の推移（町田市）  
 (出典) 交通事故統計表（警視庁）

## 2-3. 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」の成果

「町田市交通安全に関する市民意識調査」(詳細はP 5 2 参照)の結果、日常生活のなかで交通安全を「とても意識する」と回答した割合は、48.3%でした。この割合は、前回の市民意識調査時に比べ減少しています。

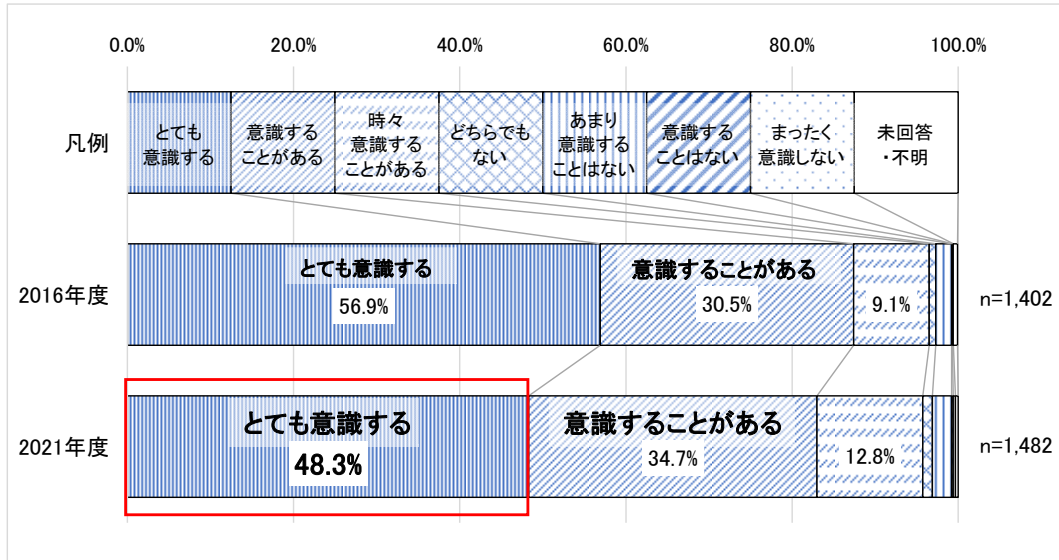


図2-3-1 日常生活のなかでの交通安全への意識

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査(2016年度/2021年度)

### (2) 「事故が起きない道路交通環境づくり」の成果

日常的に通る市内の道路の安全度について、道路を「とても安全に通行できる」「安全に通行できる」と回答した割合は、24.3%でした。この割合は、前回の市民意識調査時より微増しています。

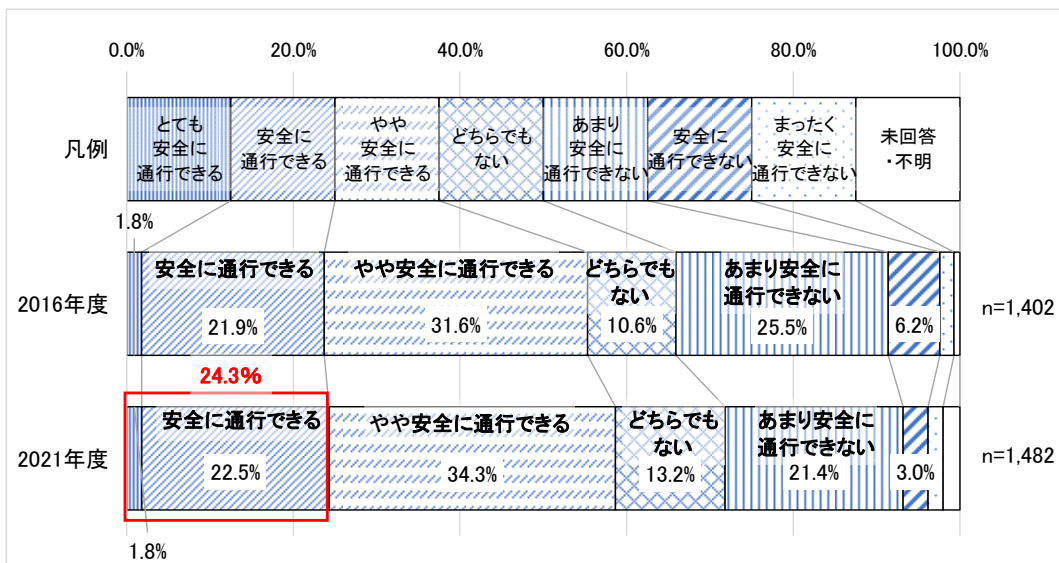


図2-3-2 日常的に通る市内の道路の安全度

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査(2016年度/2021年度)

## 2-4. 前計画の施策の進捗状況

「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」を進める施策及び「事故が起きない道路交通環境づくり」を進める施策に取り組んできた結果、すべての施策は計画どおり進めることができました。そのうち「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 前計画における施策の実施内容及び評価※1, 2

	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や二輪車実技教室などを実施しました。交通安全教室によって定員に満たないものもあり、参加者数にばらつきがありました。	○
	交通安全啓発の推進	全国交通安全運動や交通安全キャンペーンの時期にあわせて、様々な啓発活動を実施しました。また、多くの市民が交通安全に係る情報にふれることができるように、地域でのイベント等に参加しました。	◎
	地域や関係機関・団体との連携・協力の推進	毎年、既存の団体に加え、新たな団体とも連携・協力しながら、交通安全活動を実施しました。	○
	事業者等の安全確保の推進	市内の私立幼稚園のバス運転者を対象に、安全運転教室を実施しました。	○
	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、多くの放置自転車を撤去することができました。	◎
	指導取締りの実施		
事故が起きない道路交通環境づくり	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改良を実施しました。	○
	安全性を高める施設等の整備	カラー舗装や区画線、道路反射鏡の整備や設置を実施しました。また、信号機や横断歩道等を必要な箇所を設置しました。	○
	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輪場の整備を実施しました。	○
	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、街路樹等の適切な管理等を実施しました。	○
	交通規制等の実施		

※1 警察の役割である「指導取締りの実施」及び「交通規制等の実施」は、評価の対象外とする。

※2 評価の基準

◎：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) 現状 ～アンケート結果から～

前計画で行ってきた施策が、実際の交通事故防止に結びついていることを客観的に把握するため、日頃から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（詳細はP 50 参照）を実施しました。

交通安全活動中に、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停止違反、自転車による車道の右側通行、歩行者の斜め横断等、交通ルールやマナーに係る意見が多く挙げられました。一方、道路交通環境に関しての意見は、自転車の逆走などがありましたが、それ以外はわずかでした。

### (2) 前計画の評価

#### 【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活動を通じて、今まで伝えられなかった人々にも交通ルールやマナーを伝えることができました。また、放置の多い時間帯や場所で重点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、交通安全活動を日常的に行っている交通安全協会の方々からのアンケートでは、横断歩道を渡らない歩行者や一時停止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。歩行者や自転車といった学習する時期や機会が限られている交通ルールについて、改めて伝える必要があります。

また、交通安全教室において、定員を超える申込がある一方、広報等で募っても参加者が集まらず定員に満たないものもありました。多くの人にルールを伝えるためには、対象者と向き合い、ニーズを把握し、市民が交通安全について十二分に学べる施策となるよう、周知方法や内容等をさらに工夫していく必要があります。

#### 【事故が起きない道路交通環境づくり】

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、自転車の逆走などの意見があったことに加え、交通安全施設の整備の要望等は依然として多いことから、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。