

第3章 交通安全に係る現状

2020年における交通事故（人身事故）件数の減少は、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るため、2020年は参考値として取扱います。

3-1. 交通事故(人身事故)件数の動向

(1) 全国における交通事故（人身事故）件数の推移

全国における交通事故（人身事故）件数の推移をみると、近年全国的に減少傾向です。

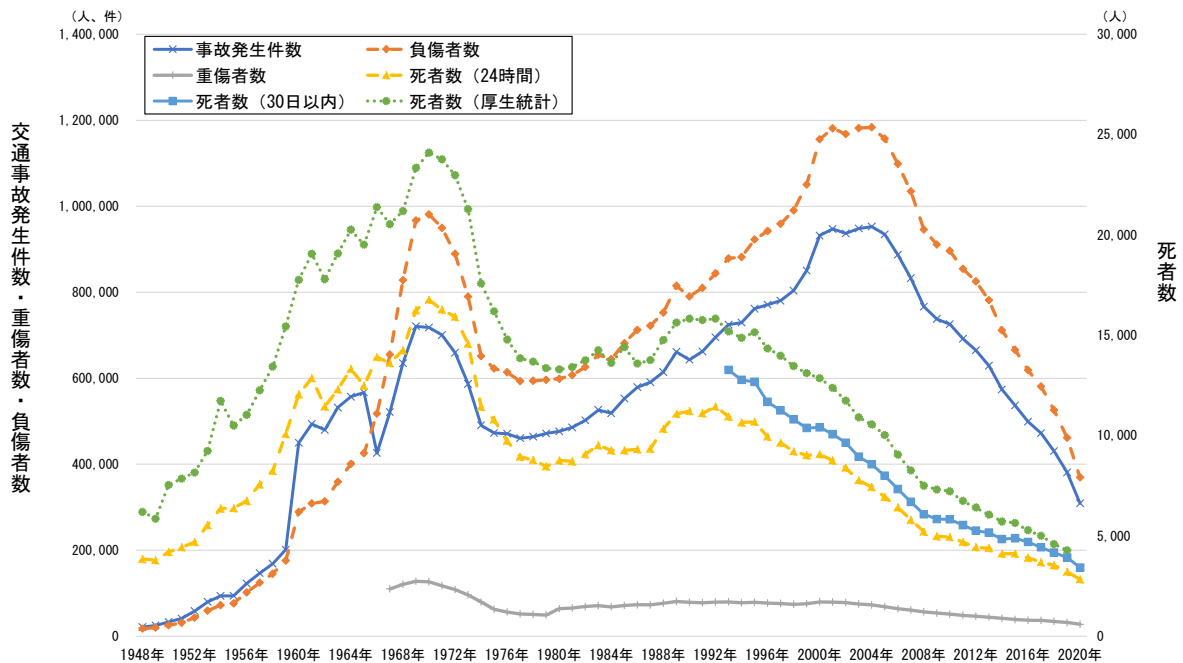


図 3-1-1 交通事故（人身事故）件数、死者数、負傷者数及び重傷者数の推移（全国）※1, 2

※1 「事故発生件数」「負傷者数」「重傷者数」「死者数（24時間）」「死者数（厚生統計）」については、1971年以前は、沖縄県を含まない。また、「事故発生件数」について、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）は含まず、1965年以前の件数は物損事故を含む。

※2 「死者数（24時間）」は交通事故発生から24時間以内に死亡した人数、「死者数（30日以内）」は交通事故発生から30日以内に死亡した人数、「死者数（厚生統計）」は人口動態統計より交通事故の死亡した人数を指す。

（出典）道路の交通に関する統計（警察庁）、人口動態統計（厚生労働省）

(2) 東京都、多摩地域、町田市における推移

- 東京都及び多摩地域の交通事故（人身事故）件数は減少傾向です。町田市の交通事故（人身事故）件数も減少傾向であり、2019年は855件と、2011年と比較して4割以上減少しました。
- 東京都、多摩地域、町田市ともに、減少率は鈍化しています。

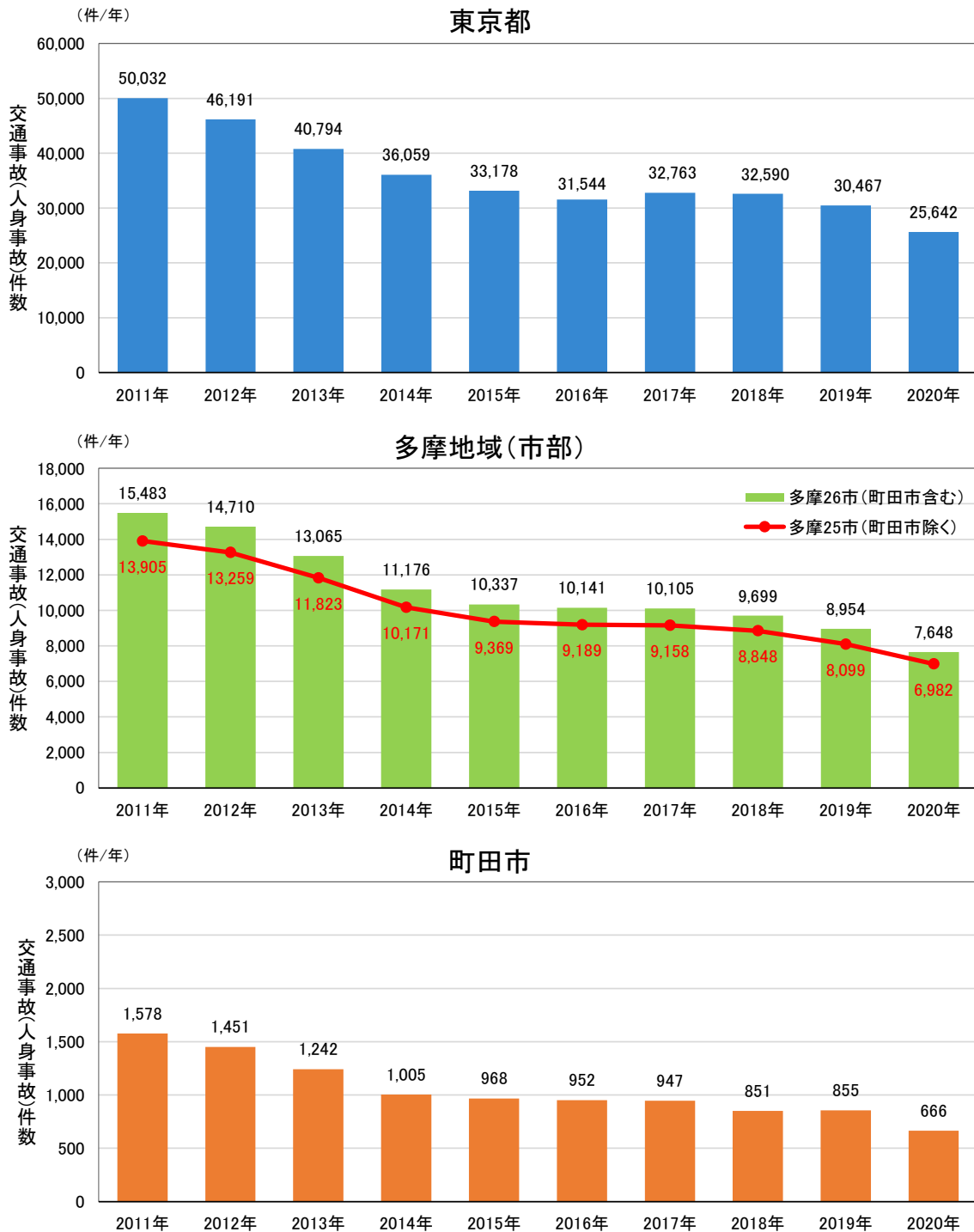


図 3-1-2 交通事故（人身事故）件数の推移（東京都・多摩地域（市部）・町田市）

(出典) 交通事故統計表（警視庁）

(3) 人口1,000人あたりの交通事故(人身事故)件数の比較

- 全国、東京都、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2019年まで、町田市は東京都の割合をいずれの年も下回り、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、全国及び東京都全体とほぼ同様の減少傾向となっています。

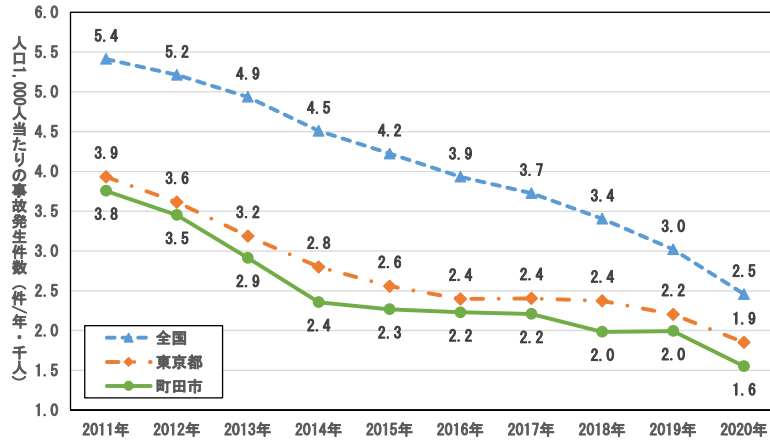


図3-1-3 人口1,000人^{※1}あたりの交通事故件数の推移(全国・東京都・町田市)

※1 10月1日確定人口(住民基本台帳ベース)

(出典)交通事故統計(警察庁)、交通年鑑(警視庁)、総務省統計局データ(総務省)

- 町田市と周辺市の人口1,000人あたりの交通事故(人身事故)件数で比較すると、2019年時点で、町田市は周辺市に比べ低い水準となっています。

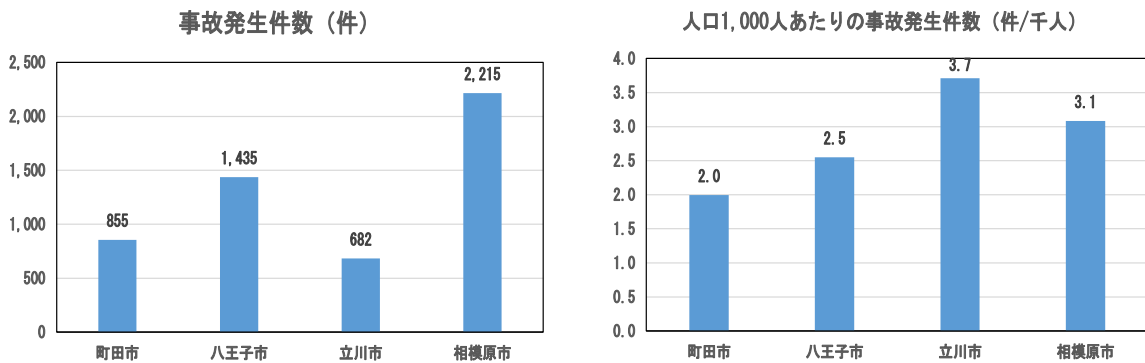


図3-1-4 交通事故(人身事故)件数と人口1,000人あたりの件数 (町田市および周辺市) ^{※1}

※1 各市の交通事故(人身事故)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
(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)

(4) 死亡事故及び重傷事故の件数の推移

●死亡事故及び重傷事故の件数をみると、死亡事故は毎年発生しています。重傷事故の件数は減少傾向です。

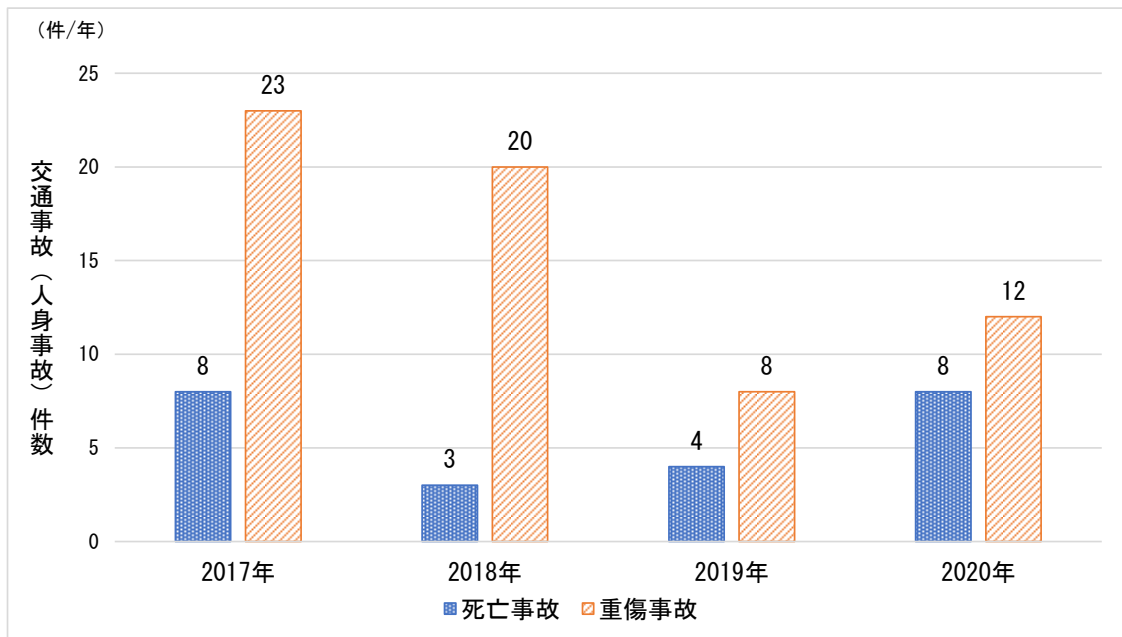


図 3-1-5 死亡事故及び重傷事故発生件数の推移

(出典) 交通事故統計表 (警視庁)

●2017年から2020年までの歩行者における交通死亡事故・重傷事故の類型をみると、横断歩道を横断中に事故に遭っている割合が、約4割を占めています。

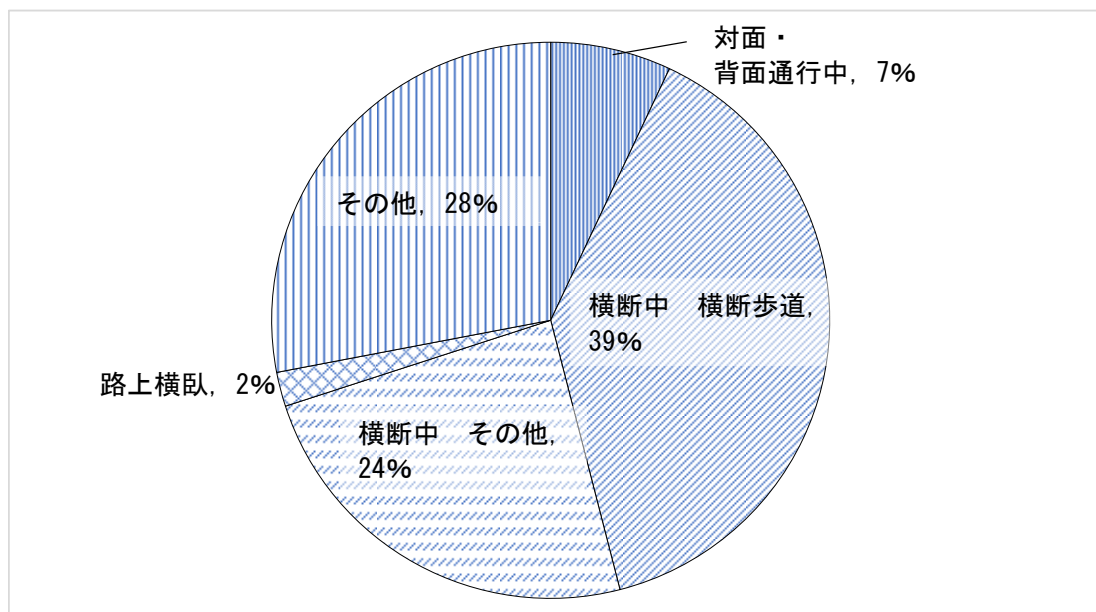


図 3-1-6 歩行者の交通死亡事故及び重傷事故の類型

(出典) 交通事故統計表 (警視庁)

3-2. 道路交通を取り巻く環境

(1) 道路交通法等の改正

- 死亡事故に占める高齢運転者の割合の増加や、いわゆる「ながらスマホ」や「あおり運転」に起因する事故の発生など、社会問題に対応するため、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られます。

表 3-2-1 道路交通法等の変遷および主な改正内容※¹

施行時期	主な改正点
2011年5月	➤ 運送事業者が運転者に対して実施することとされている点呼において、運転者の酒気帯びの有無を確認する際にアルコール検知器を使用すること等が義務化
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

※1 色付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、保護者や自転車使用事業者等に対し、自転車損害賠償保険等への加入を義務化しました。

条例に係る既定の概要		
自転車の安全で適正な利用の促進のため、行政・自転車利用者・事業者等の各主体に以下の義務、努力義務等を規定		
当事者	義務、努力義務等 ^{※1, 2}	
東京都	<ul style="list-style-type: none"> ・区市町村、保険者その他の関係団体と連携した、自転車損害賠償保険等（以下「保険等」）に関する情報提供その他の必要な措置 ・広報・啓発活動、年齢に応じた交通安全教育の推進、区市町村及び事業者の取組に対する必要な支援 ・自転車利用者に対する道路上における指導・助言 など 	
自転車利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・保険等への加入【義務】 ・安全で適正な利用に必要な知識・技能の習得 ・安全基準を満たす自転車の利用 ・指針に従った自転車の点検整備 ・ヘルメット、反射材等の利用 など 	
保護者等	保護者	<ul style="list-style-type: none"> ・保険等への加入【義務】 ・18歳未満の者に必要な技能・知識を習得させ、ヘルメットを着用させる等の対策の実施 など
	親族	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者にヘルメット着用等の必要な助言の実施 など
一般事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通勤をする従業者に対する保険等への加入確認、未加入者に対する情報提供 ・自転車通勤をする従業者のための駐輪場所の確保又は駐輪場所を確保していることの確認【義務】 ・自転車通勤をする従業者への研修等の実施 ・自転車安全利用推進者の選任 など 	
自転車使用事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・保険等への加入【義務】 ・従業者への研修等の実施 ・自転車安全利用推進者の選任 ・安全基準を満たす自転車の利用 ・指針に従った自転車の点検整備 など 	

図3-2-1 条例の内容（主体毎に課せられる義務、努力義務）

※1 「自転車小売業者等」「自転車貸付業者」「その他の者」の義務、努力義務等は省略

※2 【義務】と表記された項目は主体毎に課せられた義務、その他は努力義務

（出典）東京都資料「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和2年4月1日施行）概要」をもとに作成

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うための金銭負担を補償する保険や共済のこと。

(3) 先端技術の活用

- 衝突被害軽減ブレーキ等、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の普及が進んでいます。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。
- 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。

表 3-2-2 自動運転車の定義及び政府目標^{※1,2}

レベル		内容	政府目標	実用化の状況
ドライバーによる監視	レベル1	運転支援（システムが前後・左右のいずれかの車両制御を実施）		実用化済み
	レベル2	高度な運転支援（システムが前後及び左右の車両制御を実施）		実用化済み
システムによる監視	レベル3	特定条件下 ^{※1} における自動運転（特定条件下においてシステムが運転を実施）	・高速道路におけるレベル3の自動運転（2020年目途） ^{※2}	2021年3月に市販車が販売開始
	レベル4	特定条件下 ^{※1} における完全自動運転（特定条件下においてシステムが運転を実施）	・限定地域での無人自動運転移動サービス（2020年まで） ^{※2} ・高速道路でのレベル4の自動運転（2025年目途） ^{※2}	
	レベル5	完全自動運転（常にシステムが運転を実施）		

※1 特定条件下とは、場所（高速道路のみ等）、天候（晴れのみ等）、速度など自動運転が可能な条件であり、この条件はシステムの性能によって異なる。

※2 官民ITS構想・ロードマップ2020（令和2年7月IT総合戦略本部（本部長内閣総理大臣）決定）にて規定

（出典）国土交通省資料「自動運転車の定義及び政府目標」をもとに作成

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）：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。

(4) 交通安全施設の設置等に対する要望

●交通安全施設の設置等について、依然として多くの要望が寄せられています。

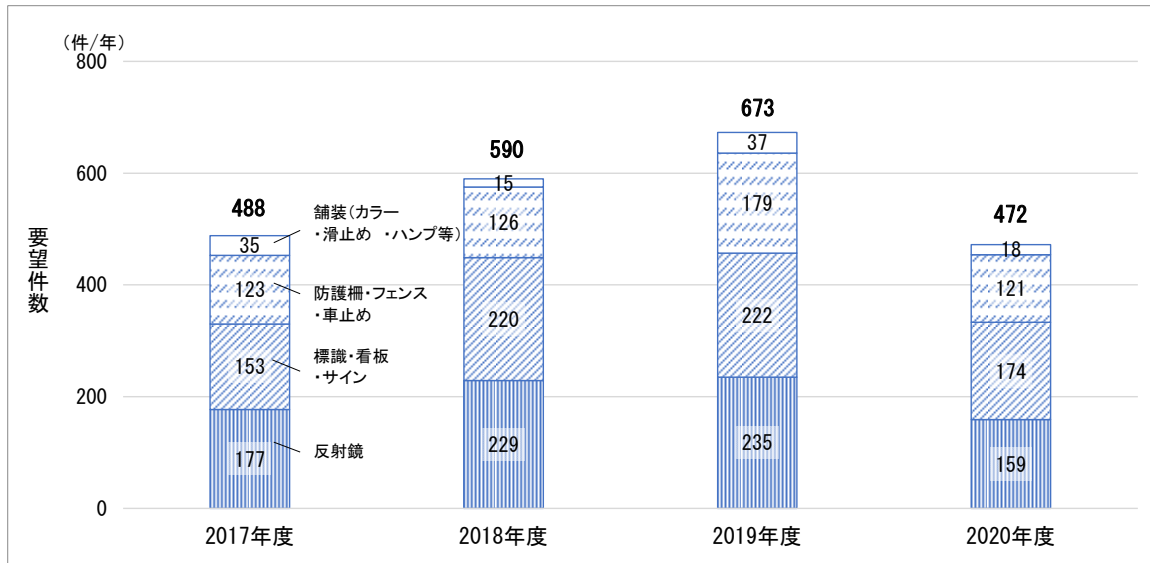


図 3-2-2 安全施設の設置及び補修の要望件数の推移

(出典) 町田市道路部資料

(5) 通学路点検における要望

●通学路点検における要望についても、毎年一定数挙げられています。^{※1}

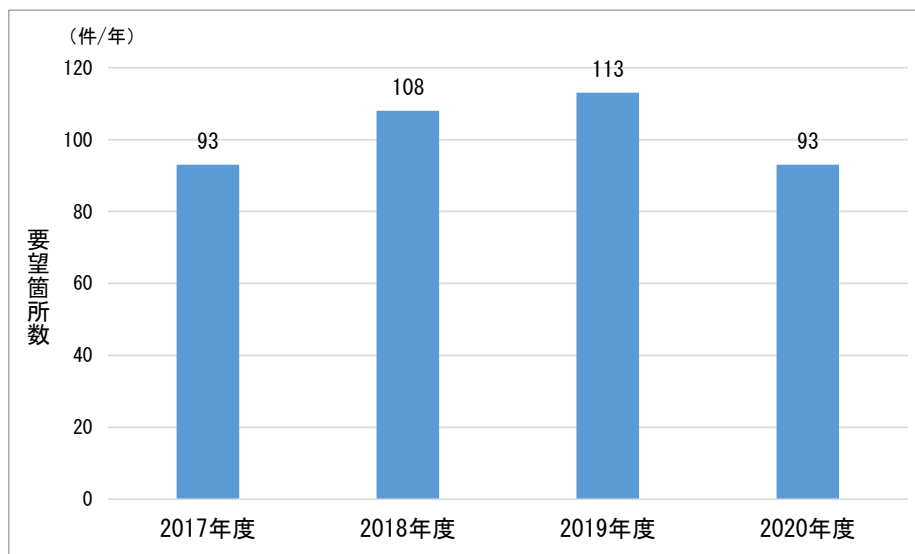


図 3-2-3 通学路点検の要望箇所数の推移

※1 2020年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、通学路点検を実施できなかった学校が3校あります。

(出典) 町田市学校教育部資料

(6) 交通安全施設の設置

- 車両の交通量が増えて危険であるなど地域要望を受け、現地を確認して道路の形状を考慮した上で、必要な交通安全施設を設置しています。



図 3-2-4 カラー舗装の実施



図 3-2-5 ガードパイプと横断抑止柵の設置

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、交通安全の施策の推進に向けた課題等を把握するため、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（詳細はP52参照）。

(1) 交通安全の意識や行動、取組について

①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、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」と回答する割合が高い傾向がみられます。

表 3-3-1 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)

	概ね中学生以下		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%

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査(2021年度)

②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。

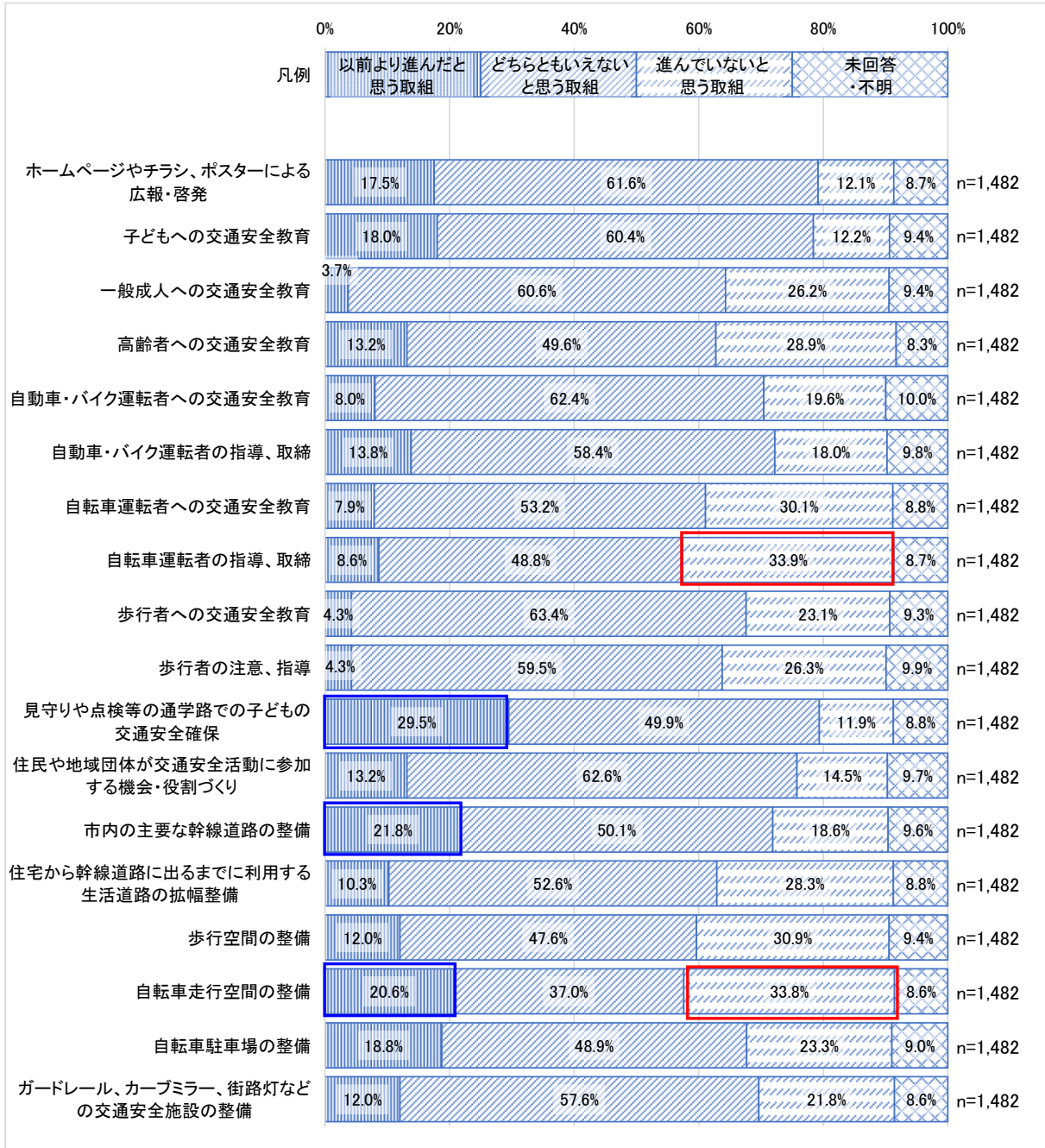


図 3-3-1 市や警察が行う交通安全の取組の進捗度

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査 (2021年度)

③交通安全に対する評価と今後の重要度

- 「人」に着目した施策のうち、「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」の回答が多くなっています。
- 「道路」に着目した施策のうち、「重要だと思う」かつ「進んでいない」取組としては、「自転車走行空間の整備」の回答が多くなっています。

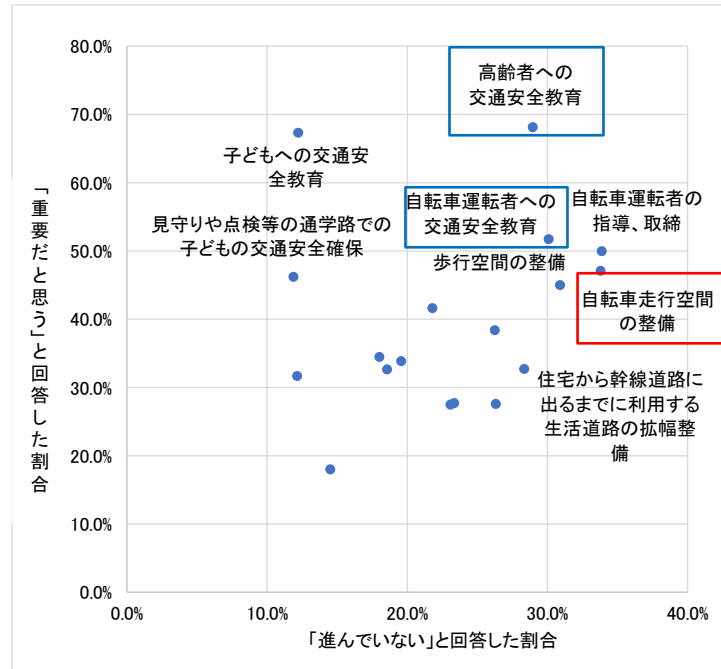


図 3-3-2 現在の取組の進捗に対する評価と今後の重要度

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査 (2021年度)

④免許返納に関する考え

- 65歳以上の41.5%、75歳以上の28.6%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」と回答しています。

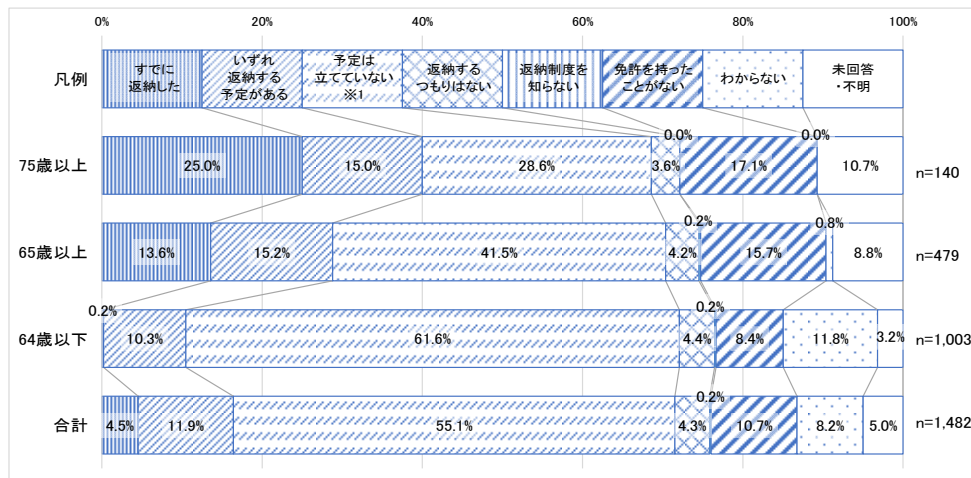


図 3-3-3 自身の免許の返納に関する考え

※1 「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」

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査 (2021年度)

(2) 交通安全に関する知識や学習等について

①交通安全意識の高さと知っている交通ルール

●交通ルールの内容により差異はみられるものの、日常生活のなかで交通安全を「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 3-3-2 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は 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%	76.5%	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、車道寄りを徐行しなければならない	71.1%	70.0%	66.7%	76.5%	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なければならない(後部座席を含む)	93.0%	90.3%	92.1%	94.1%	76.5%	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%	79.4%	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%	76.5%	100.0%	75.0%	60.0%	95.7%

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査(2021年度)

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歳代から40歳代までは「インターネット」「SNS」、50歳代以上は概ね「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 3-3-3 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 (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(2021年度)

③重要だと思ふ交通安全の取組における前回の市民意識調査との比較

- 「人」に着目した場合、重要だと思ふ取組は、「高齢者への交通安全教育」「子どもへの交通安全教育」「自転車運転者への交通安全教育」の回答が多くなっています。
- 「道路」に着目した場合、重要だと思ふ取組は、「自転車走行空間の整備」「見守りや点検等の通学路での子どもの交通安全確保」「歩行空間の整備」「ガードレール、カーブミラー、街路灯などの交通安全施設の整備」の回答が多くなっています。
- 2016年度に行った市民意識調査と比較すると、「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。

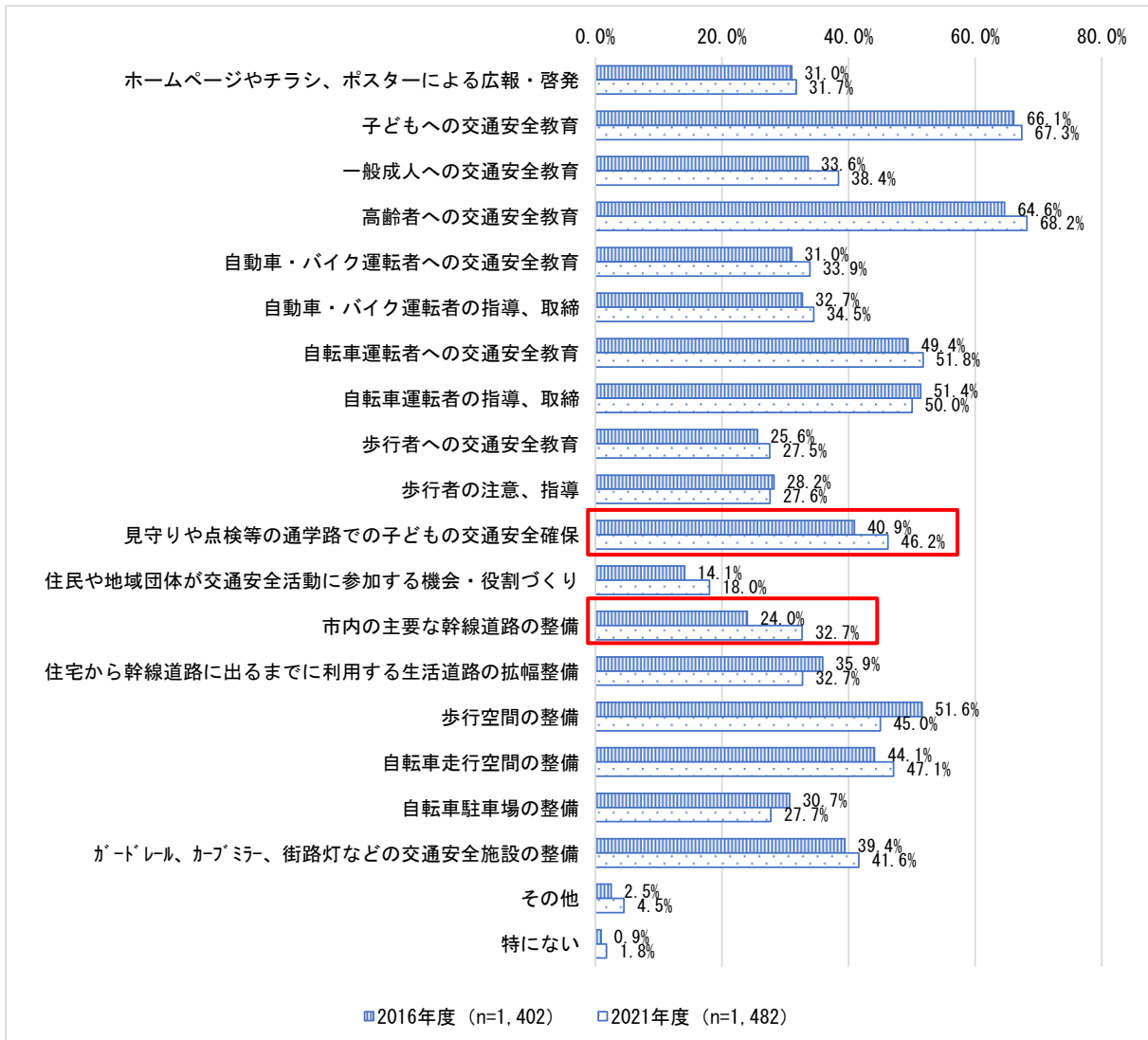


図 3-3-4 今後、重要だと思ふ交通安全の取組の比較

(出典) 町田市交通安全に関する市民意識調査 (2016年度/2021年度)