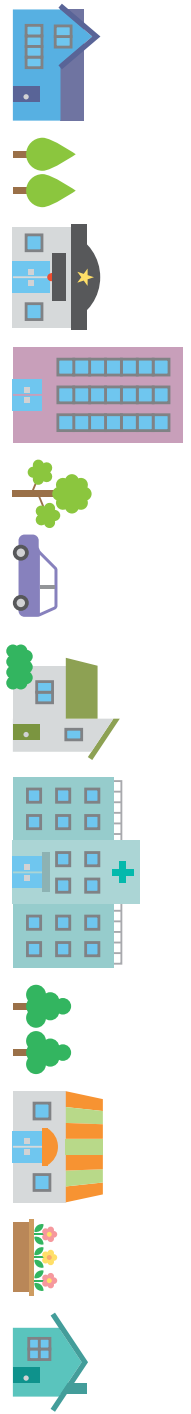
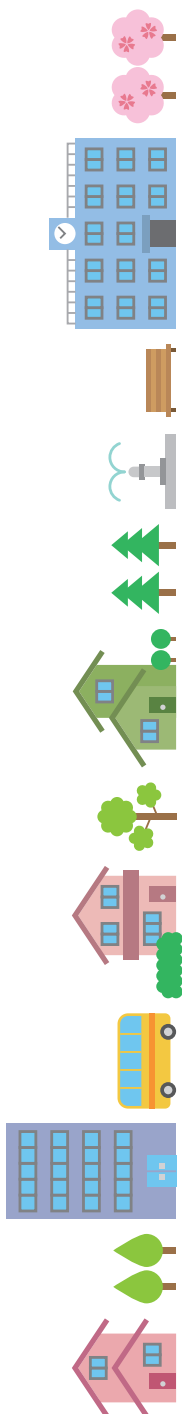


第3次町田市

交通安全行動計画

(2022年度～2026年度)



表紙の絵は、「第9回東京都交通安全ポスターコンクール」令和4年春の全国交通安全運動部門において、都民安全推進本部長賞を受賞された市内小学生の作品です。

このコンクールは、交通安全をテーマとするポスターの作成を通じた子どもの交通安全意識の向上と、子どもの目線からの交通事故防止を訴えかけることを目的に、都内在住又は在学の小学生を対象に、東京都、警視庁、(一財)東京都交通安全協会の共催で実施されました。

受賞作品作者 町田市立金井小学校 石塚 七海

はじめに

町田市は、交通安全対策基本法に基づき、市町村交通安全計画として2012年4月に「町田市交通安全行動計画」を策定しました。計画に基づいた取組を、警察、交通安全協会や地域団体等と着実に進めたことで、交通事故（人身事故）件数は年間1,000件を下回りました。2016年3月には、国の交通安全基本計画及び東京都の東京都交通安全計画の改定に伴い、「新・町田市交通安全行動計画」を策定しました。第2次の計画では、町田市のめざす姿を定め、「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」に着目して取組を進めてきました。その結果、目標とする交通事故（人身事故）件数を2018年に達成することができ、現在に至るまで目標値を下回る件数で推移しています。

昨今、道路交通法の改正や自動運転等の先端技術の活用など、交通安全に係る社会は大きく動いています。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、私たちの生活を取り巻く環境もめまぐるしく変化しています。こうした中で、交通安全を一層進めて行くためには、デジタル化の推進や新たな生活様式に対応した取組を進める必要があります。

そこで、「交通事故のない安全安心な町田市」を実現するために、2022年度から2026年度までの5カ年の取組をまとめた「第3次町田市交通安全行動計画」を策定しました。この計画では、町田市に暮らす人や訪れる人の安全意識の向上や、周りへの思いやり意識の醸成に加え、私たち一人ひとりが交通安全について考え、自ら発信することを目指しています。市民や市内を通行する人たちが、事故を起こすことも、事故に遭うこともないように、社会や生活環境の変化に対応しながら、みなさまと一緒に交通安全の取組を積極的に進めていきたいと考えています。

最後に、計画の策定にあたり、貴重なご意見、ご提案をいただきました町田市交通安全行動計画策定及び推進委員会の委員のみなさま、市民意識調査や市民意見募集でご意見をお寄せいただきました多くのみなさまに、お礼申し上げます。

今後とも、「第3次町田市交通安全行動計画」の推進にあたり、ご理解とご協力を賜りますよう、お願い申し上げます。

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. 計画の位置付け	6
1-3. 計画期間	6
第2章 前計画の取組.....	7
2-1. 前計画の目標	7
2-2. 前計画における目標の達成状況	8
2-3. 前計画の成果	9
2-4. 前計画の施策の進捗状況	10
2-5. 前計画の評価	11
第3章 交通安全に係る現状.....	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	16
3-3. 市民の交通安全に対する意識	21
第4章 本市における交通安全に係る課題.....	27
第5章 計画の目標.....	28
第6章 具体的施策の展開.....	30
6-1. 施策の体系	30
6-2. 「さらに2%削減」に向けた新たな取組	31
6-3. 具体的施策の展開	32
第7章 今後の推進方針.....	41
7-1. 成果指標及び確認指標の設定	41
7-2. 計画の推進方針	42
参考資料.....	43
参考1 委員名簿（策定委員会、庁内検討会）	43
参考2 検討経過	44
参考3 交通事故関連データ	45
参考4 交通安全協会アンケート結果	50
参考5 町田市交通安全に関する市民意識調査結果	52

第1章 計画の策定にあたって

1-1. 計画策定の趣旨

市は、2012年4月に「町田市交通安全行動計画（2012年度～2016年度）」を策定し、警察や交通安全協会等と協力しながら様々な交通安全活動を行ってきました。こうした活動に加え、道路交通法の改正や車両の安全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）件数は減少しました。

その後、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、引き続き警察や交通安全協会等と協力して交通安全活動を行うとともに、地域で活動する団体や事業者等にも協力していただき、交通安全に係る情報を多くの人たちに発信してきました。

2次にわたる計画に基づき、各取組を推進してきた結果、前計画で掲げた「2021年に交通事故（人身事故）件数857件」という目標を2018年に達成することができ、その後も継続しています。一方で、日常生活における交通安全への意識は、2016年の市民意識調査時と比べ、交通安全を「意識する」と回答する割合が減少しました。交通事故をさらに減少させるためには、市民の安全意識の向上に重点を置いた取組が必要です。

ここ数年の交通安全に係る社会の動きをみると、道路交通法の改正による「あおり運転」に対する罰則の創設や、都条例の改正による自転車損害賠償保険等への加入の義務化等、交通事故削減に向けた様々な取組が進められています。また、安全運転支援システムを備えたセーフティ・サポートカーの普及や、レベル3の自動運転機能を搭載した車両が市販される等、先端技術の活用も進んでいます。

生活も大きく変化しており、新型コロナウイルスの感染リスクを回避するため、テレワークの推進や緊急事態宣言発出に伴う外出自粛等により、オンラインでのやり取りが増え、家族等身近な人々と過ごす時間が増えています。

交通事故の一層の削減を進めるために、社会や生活の変化に対応した取組が求められています。市民や市内を通行する人たちが交通安全の大切さを実感できるように、インターネット等様々な広報ツールを駆使して交通安全に係る情報発信を強化していくとともに、家族や友達と気軽に学べるようにデジタル技術を活用した学習を確立していくことが必要です。加えて、身近な人たちに交通安全の大切さを伝える交通安全活動に、市民一人ひとりが取組める環境を整えることが、交通事故の減少につながる重要な点であると考えます。

そこで、前計画の期間満了に伴い、引き続き計画的に交通安全の推進に取組むため、新たに第3次町田市交通安全行動計画を策定します。市民一人ひとりの交通安全意識の向上やおもいやり意識の醸成に一層注力していくとともに、市民へ交通安全活動への参加を積極的に促し、市内の交通事故の更なる削減を図り、「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. 計画の位置付け

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」として策定します。

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、交通安全計画に関する上位計画や町田市関連計画等との整合、連携を図るものとします。

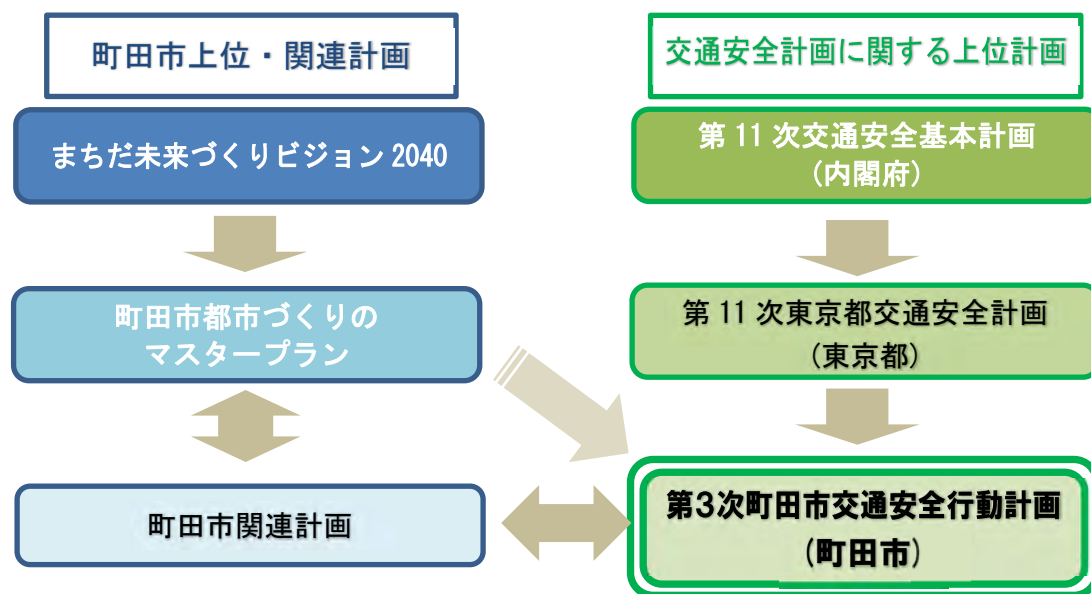


図 1-2-1 第3次町田市交通安全行動計画の位置付け

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

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。

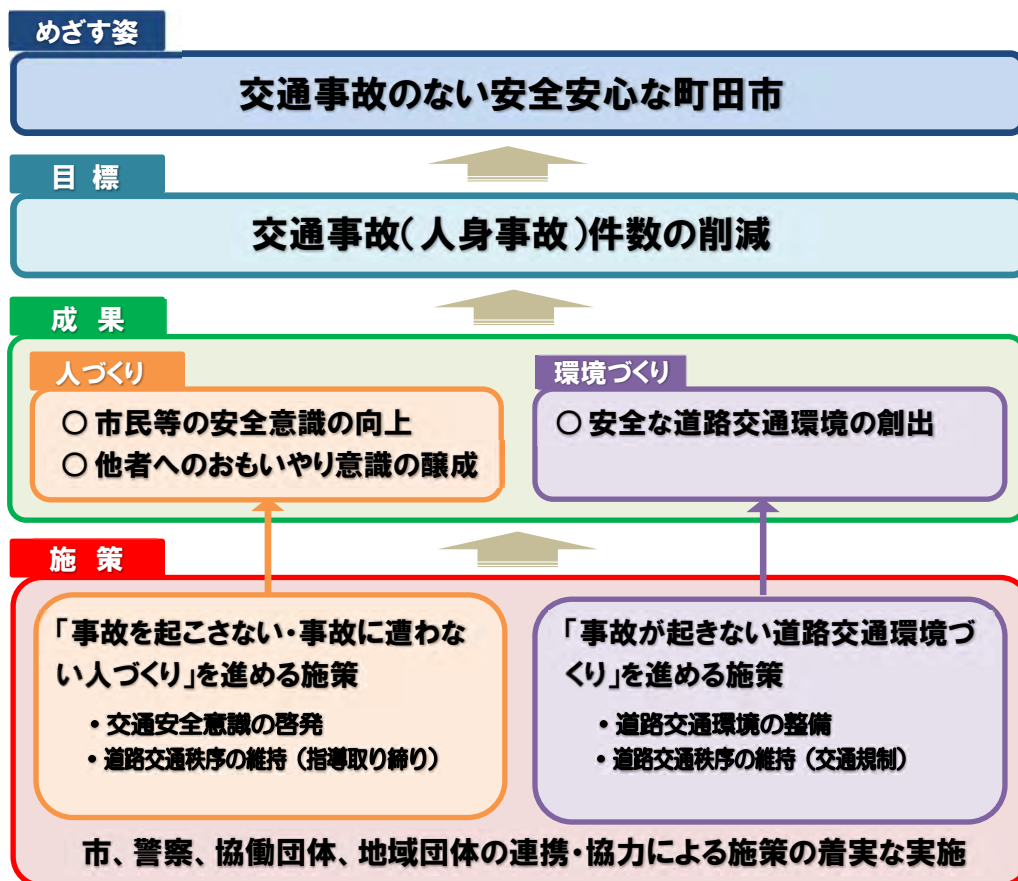


図 2-1-1 前計画におけるめざす姿の実現に向けたアプローチ

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。

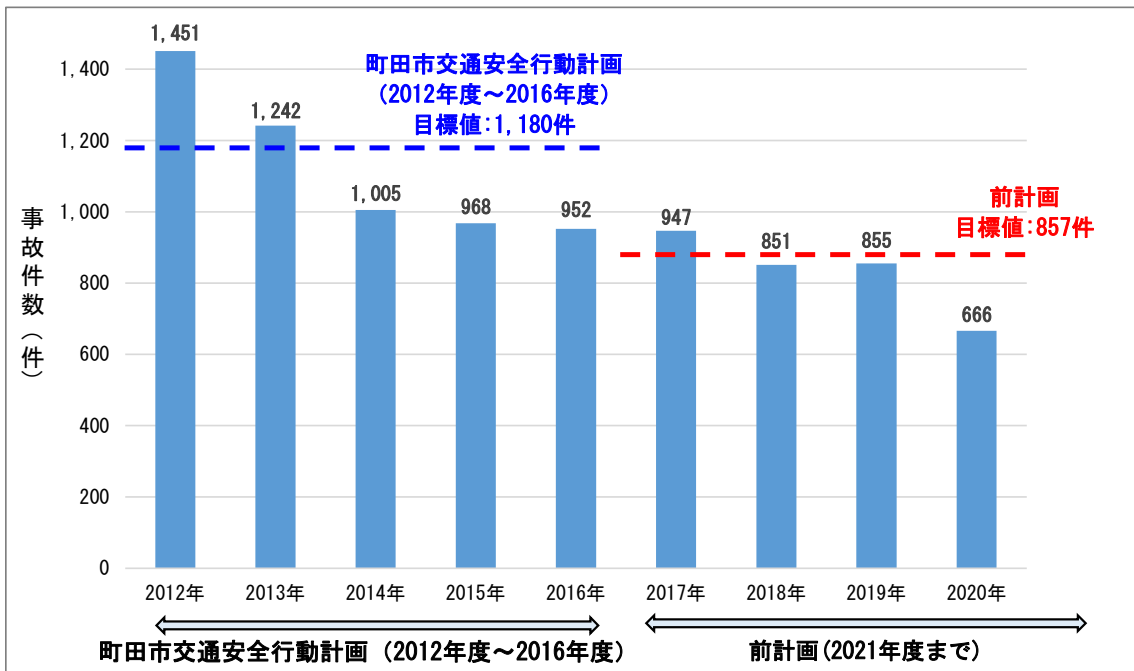


図 2-2-1 交通事故（人身事故）件数における目標値と実績値
 (出典) 交通事故統計表（警視庁）

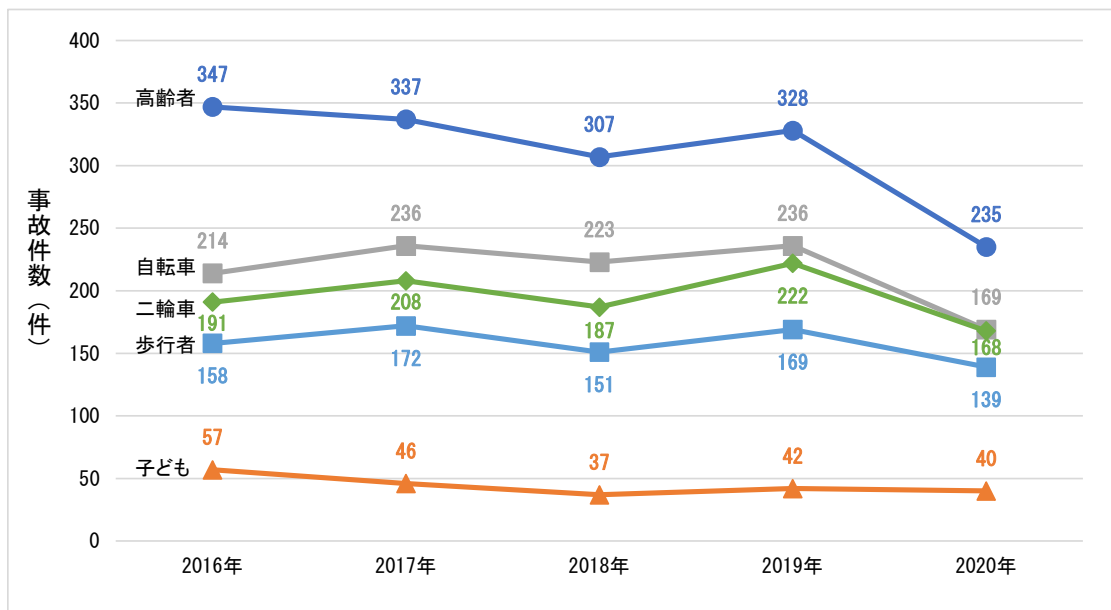


図2-2-2 重点課題別の交通事故（人身事故）件数の推移（町田市）
 (出典) 交通事故統計表（警視庁）

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。

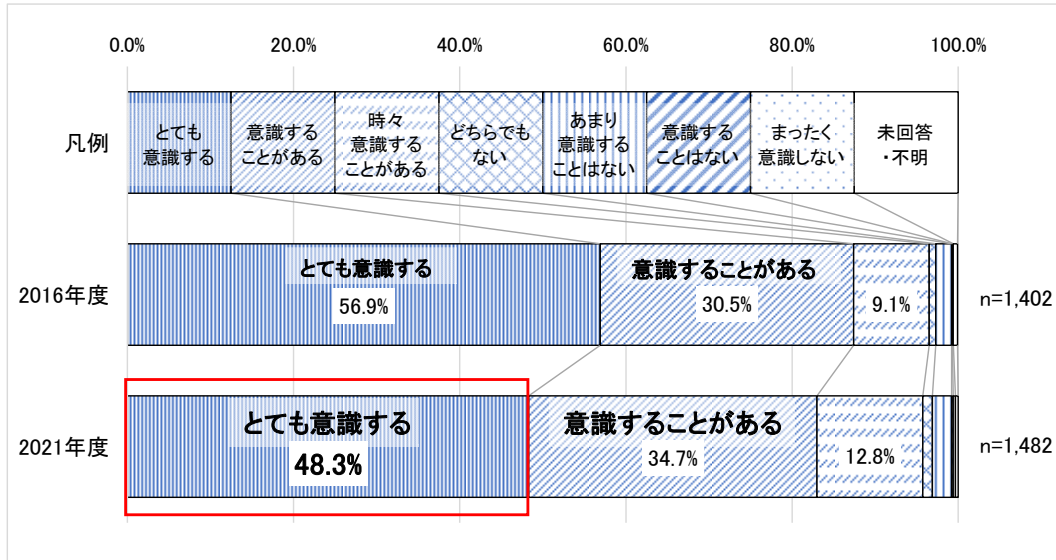


図2-3-1 日常生活のなかでの交通安全への意識

(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。

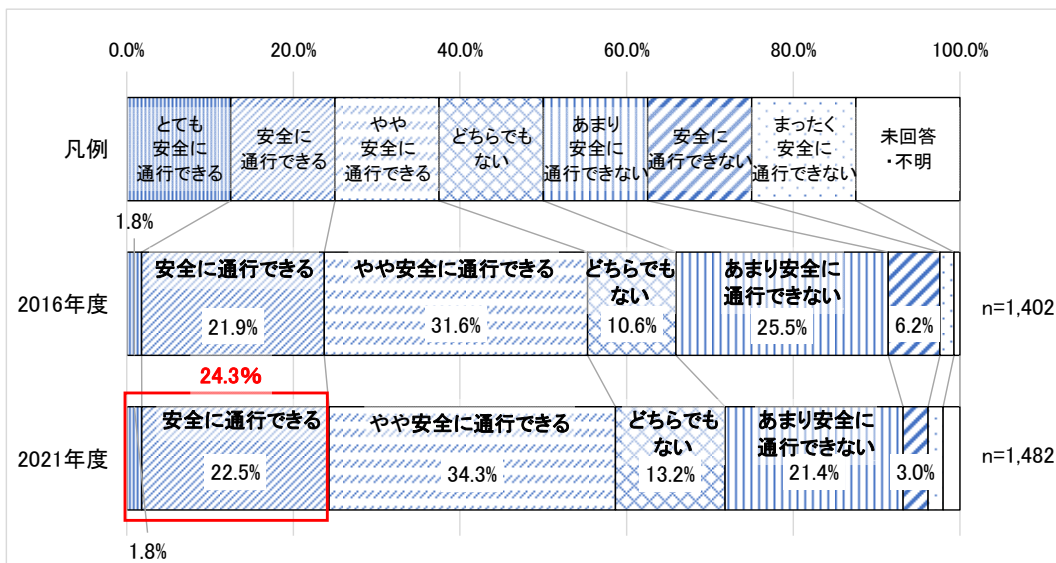


図2-3-2 日常的に通る市内の道路の安全度

(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P50参照）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。

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。

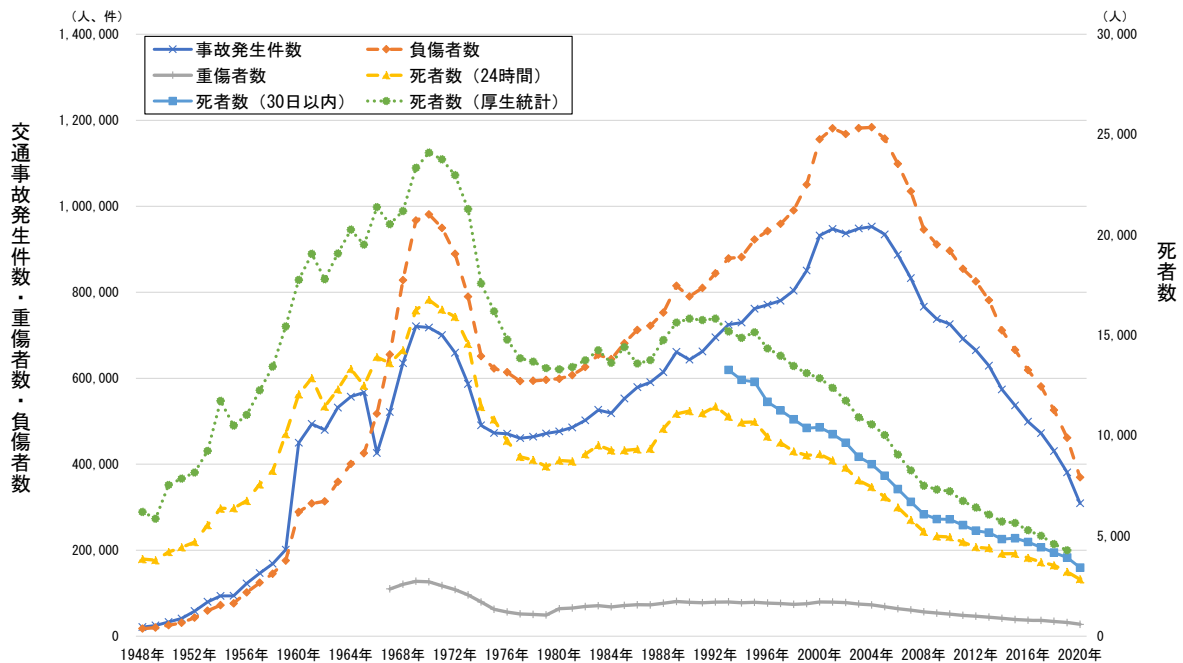


図 3-1-1 交通事故（人身事故）件数、死者数、負傷者数及び重傷者数の推移（全国）※1, 2

※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。

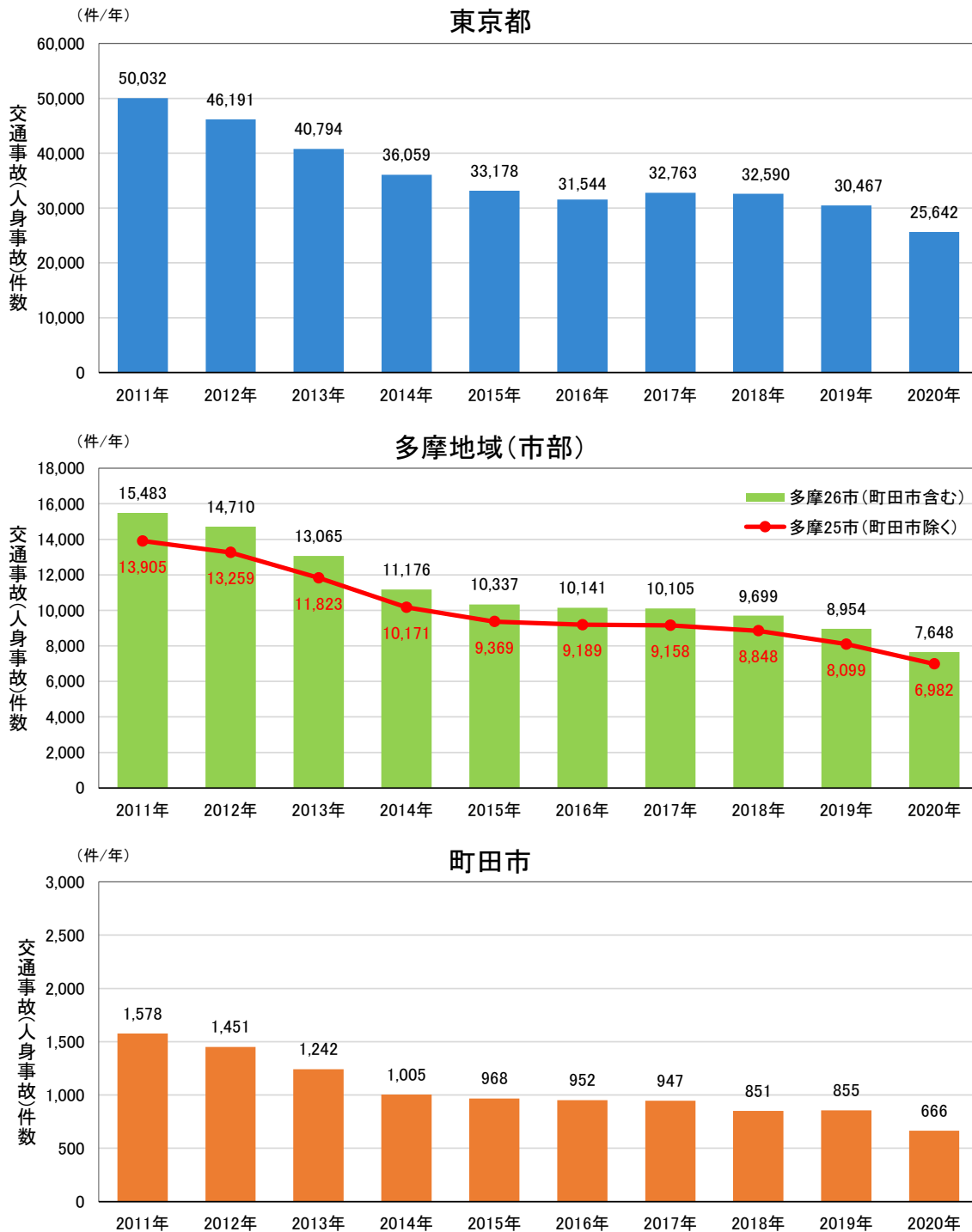


図 3-1-2 交通事故（人身事故）件数の推移（東京都・多摩地域（市部）・町田市）

(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。

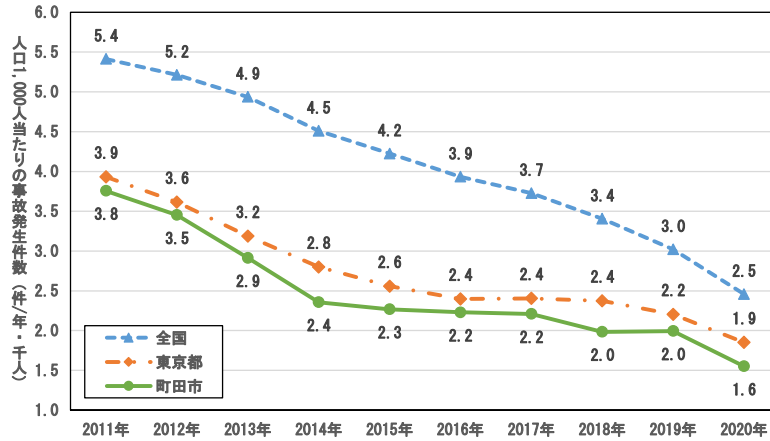


図3-1-3 人口1,000人^{※1}あたりの交通事故件数の推移(全国・東京都・町田市)

※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。

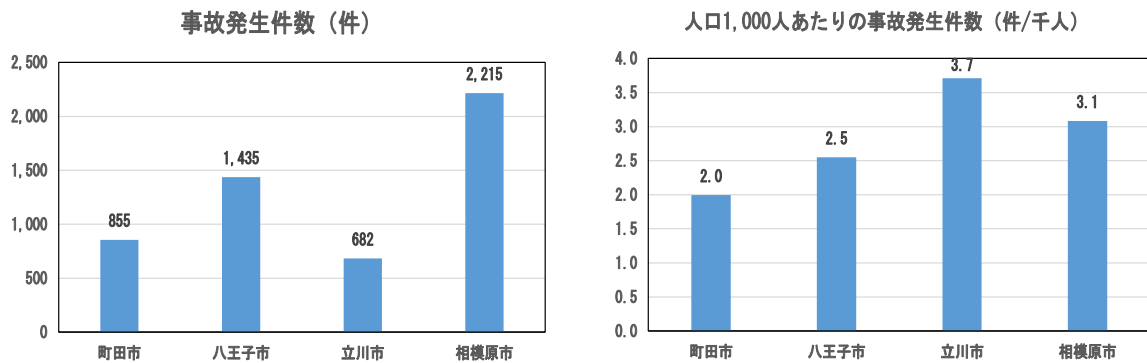


図3-1-4 交通事故(人身事故)件数と人口1,000人あたりの件数 (町田市および周辺市) ^{※1}

※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。

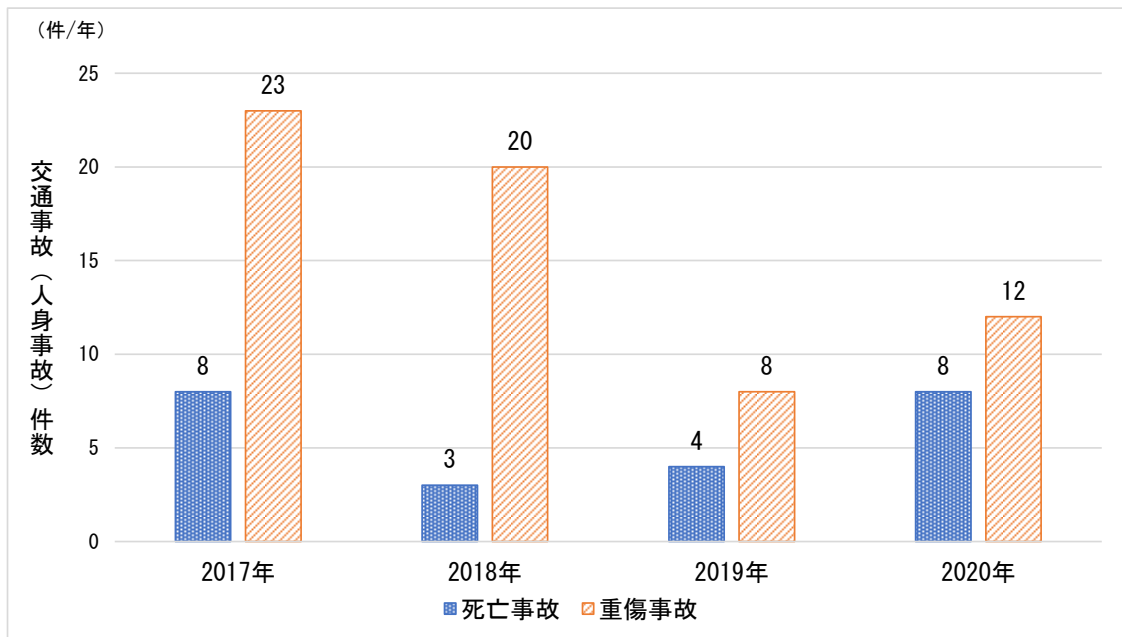


図 3-1-5 死亡事故及び重傷事故発生件数の推移

(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。

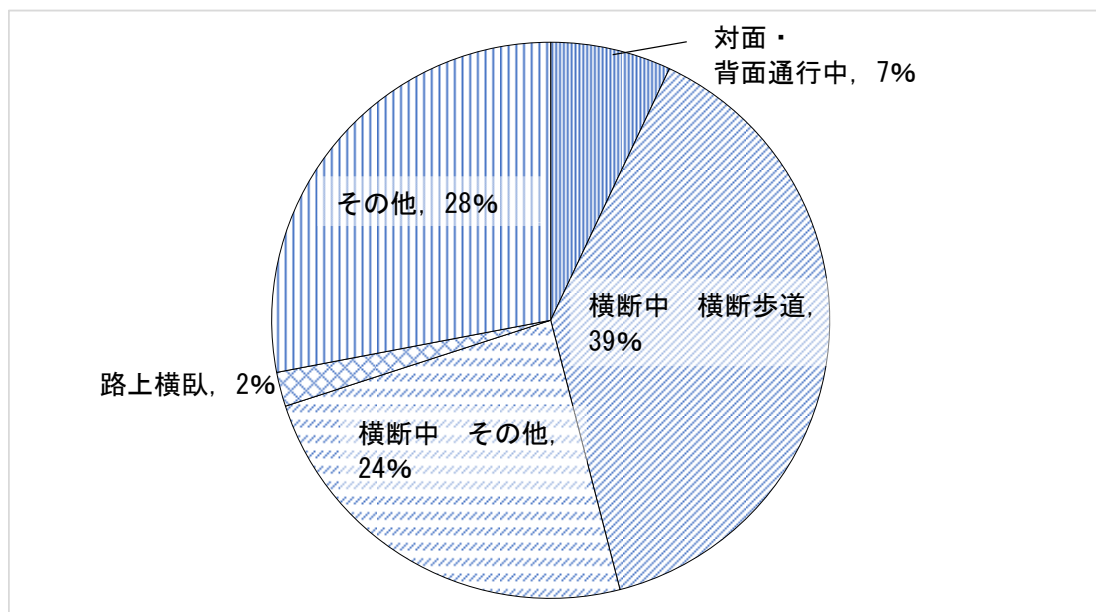


図 3-1-6 歩行者の交通死亡事故及び重傷事故の類型

(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。

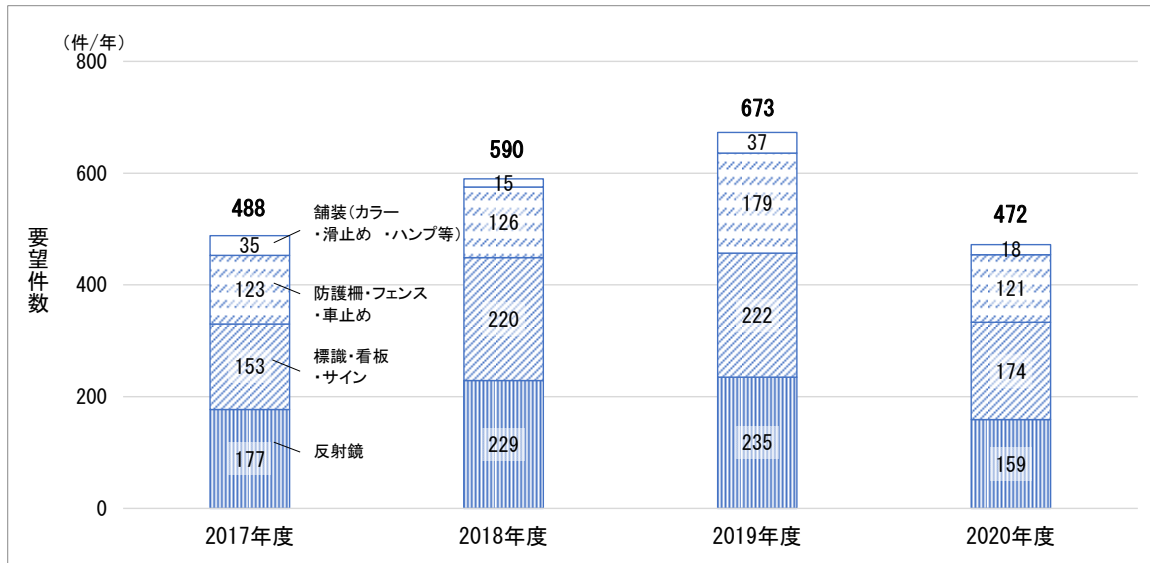


図 3-2-2 安全施設の設置及び補修の要望件数の推移

(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

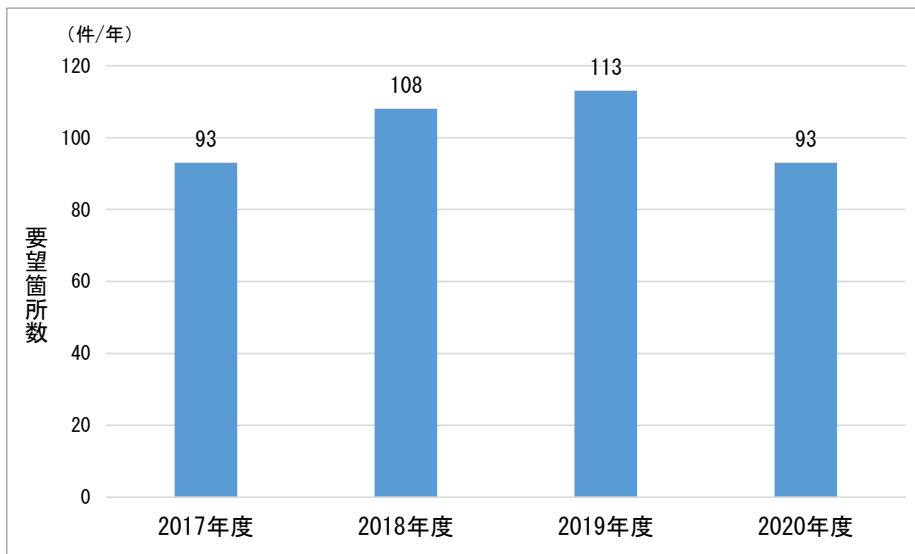


図 3-2-3 通学路点検の要望箇所数の推移

※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。

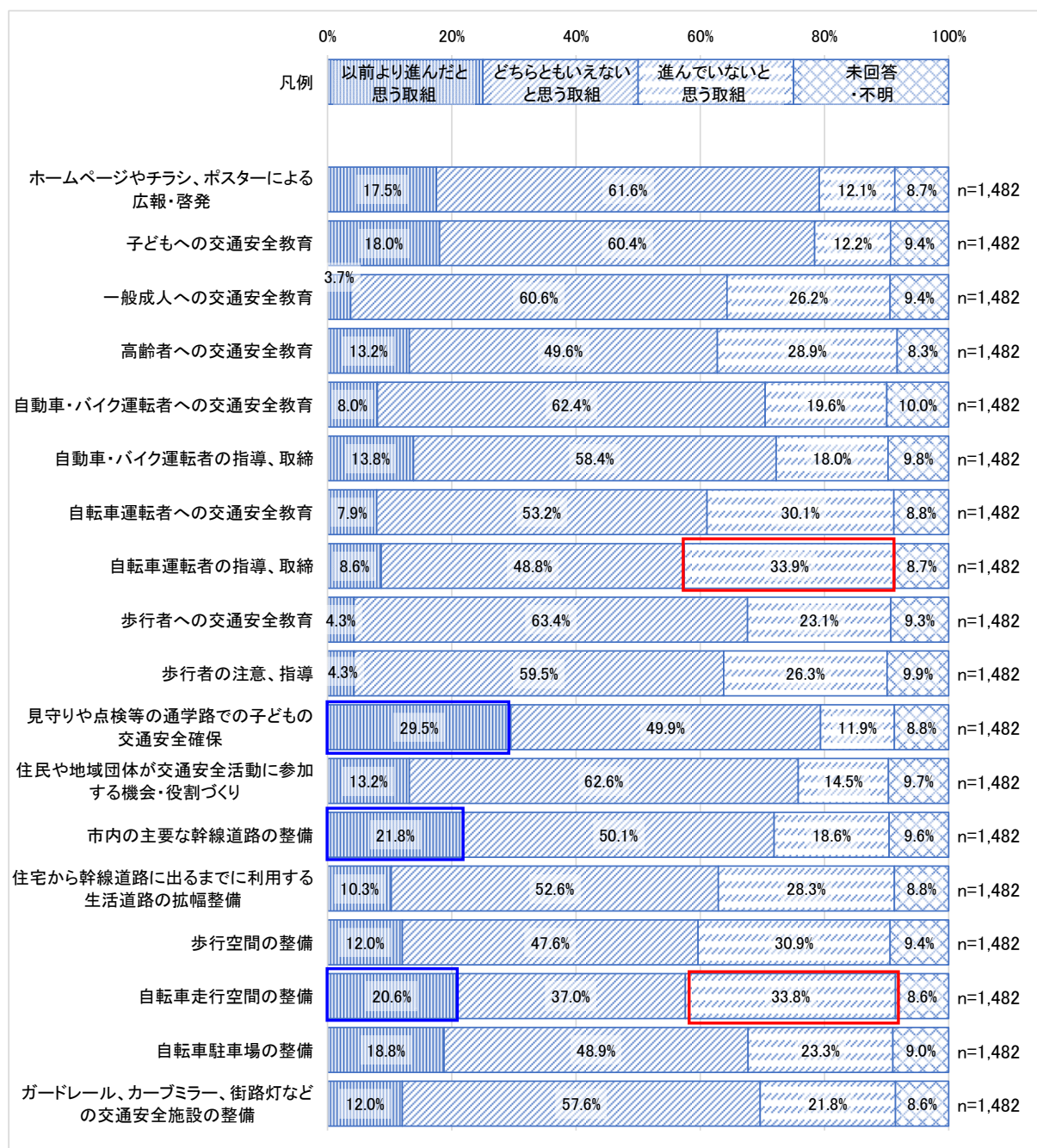


図 3-3-1 市や警察が行う交通安全の取組の進捗度

(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。

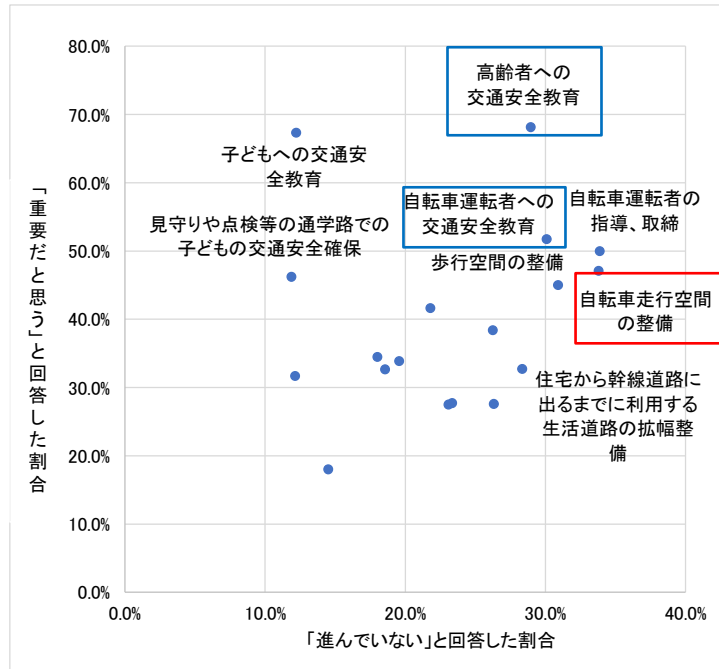


図 3-3-2 現在の取組の進捗に対する評価と今後の重要度

(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。

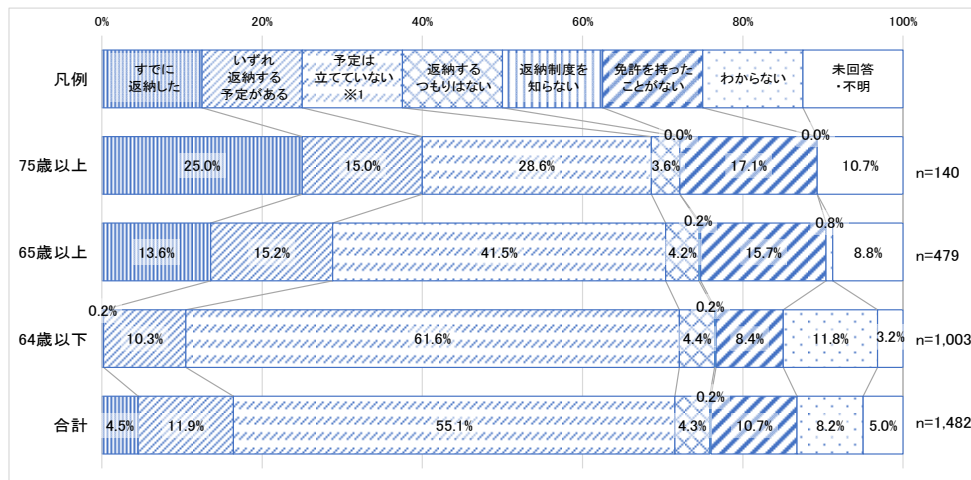


図 3-3-3 自身の免許の返納に関する考え

※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(子どもま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。

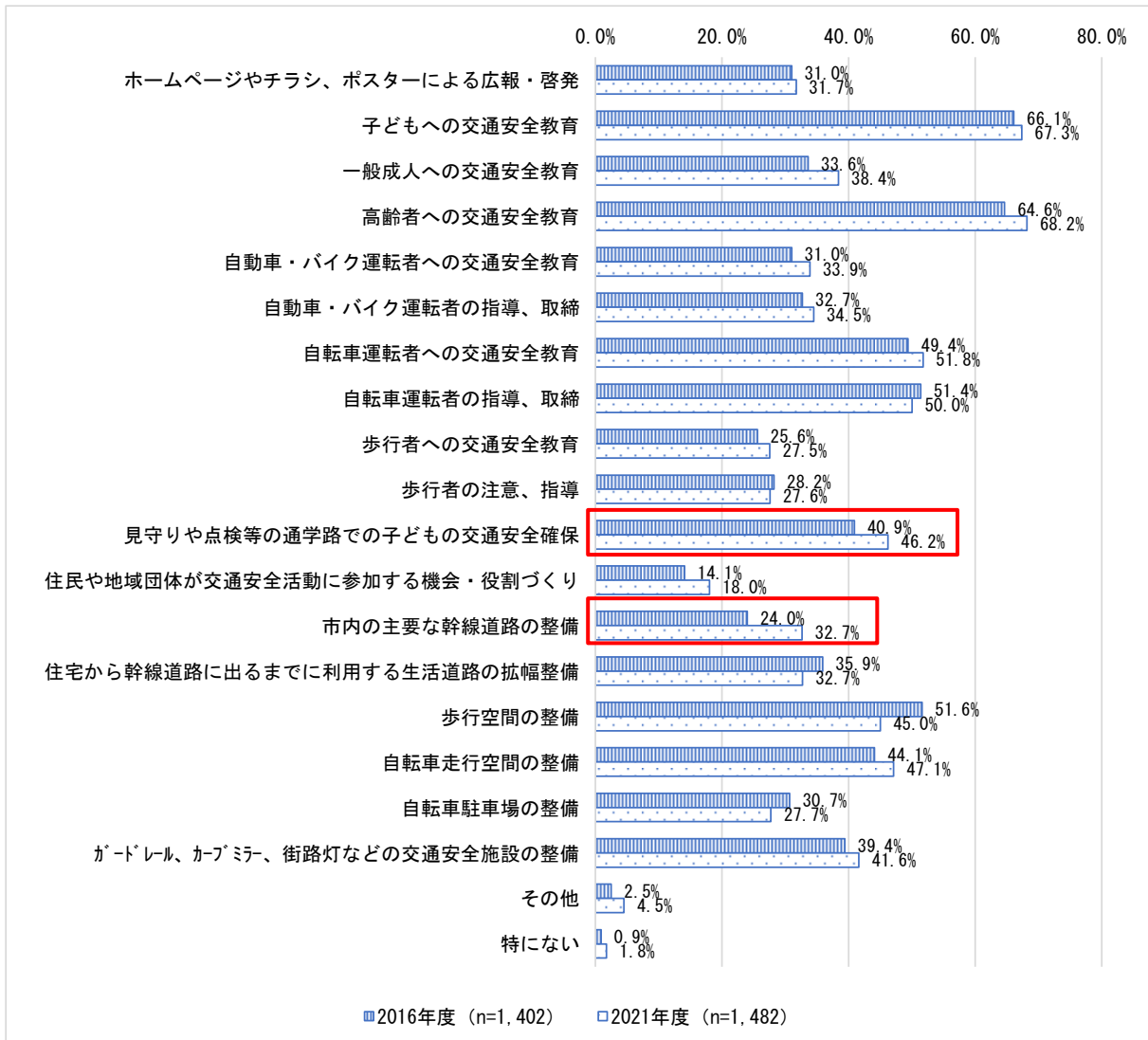


図 3-3-4 今後、重要だと思ふ交通安全の取組の比較

(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)

第4章 本市における交通安全に係る課題

前計画の取組やその評価、道路交通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係る課題を、「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」に分類して整理しました。

(1) 事故を起こさない・事故に遭わない人づくり

- 事故を起こさない・事故に遭わないために、まずは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よく知っている傾向にあることが分かりました。また、市民意識調査から、交通ルールやマナーを知るために有効な方法が世代別に異なることが分かりました。そこで、様々な場所等で交通安全の情報に触れ、交通安全を意識する機会が増えるよう、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、危険と感じる傾向にあることが分かりました。そこで、危険を予測する力や危険を回避する方法を、気軽に学び身に付けることができるよう、デジタル技術や先端技術を活用した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必要となります。
- 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 計画の目標

本計画においても、前計画に引き続き「交通事故のない安全安心な町田市」の実現を目指します。実現のための目標は、前計画と同様に「交通事故（人身事故）件数の削減」とし、目標達成の目安を新たに設定します。

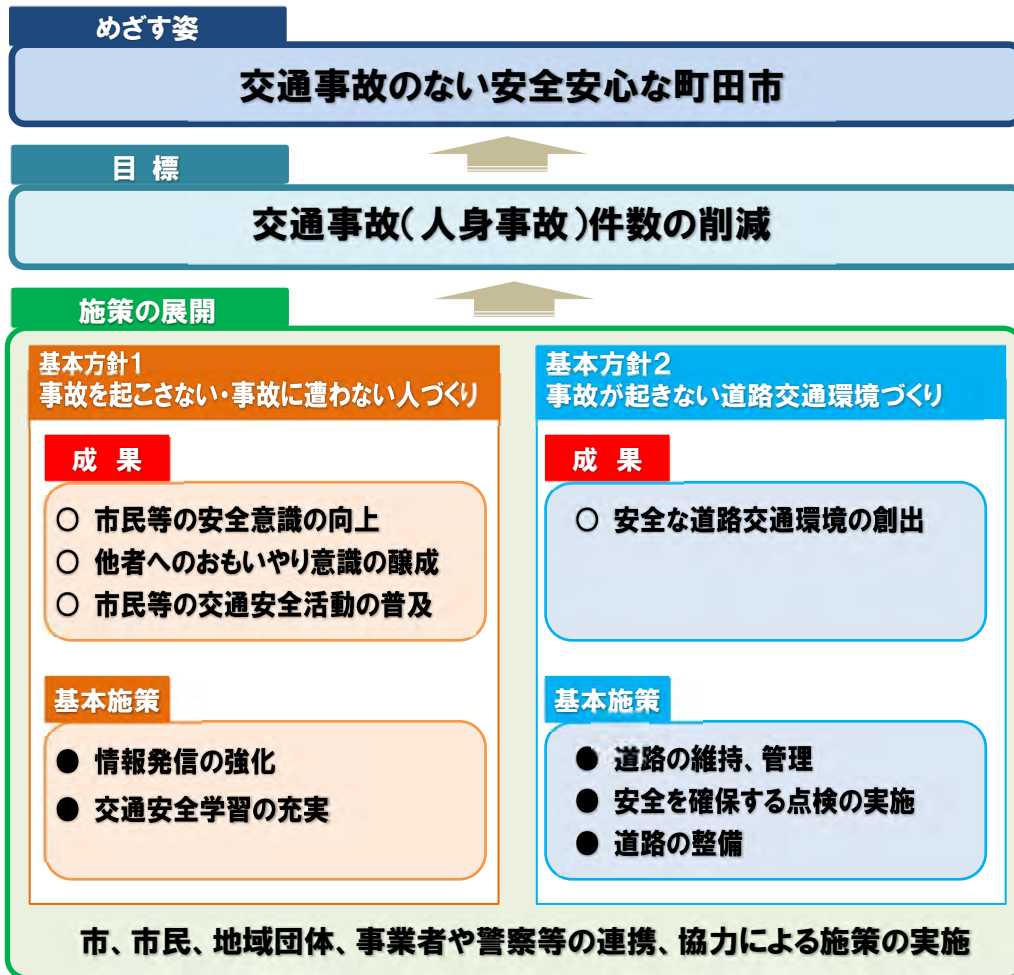


図 5-1 めざす姿の実現に向けたアプローチ

(1) 目標達成の目安

交通事故（人身事故）件数の減少がこれまでと同じように続いた場合、計画満了時である2026年には、市内の交通事故（人身事故）件数は784件となり、2019年比8%削減となります。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ものです。また、町田市を除く多摩25市を同様に予想した場合は、10%削減と推定されます。

そこで、本計画では、多摩25市で想定される10%削減を目指し、これまでの取組を継続した際に達成されると予想される8%に加え、「さらに2%削減」に向けた新たな施策を展開することで、2019年比10%削減（770件）を目標達成の目安とします。

(2) 施策の基本方針

施策の基本方針は、交通ルールやマナーを守る「人」と、歩行者や自動車等が通行する「道路」に分けて定めます。「人」に着目した基本方針を「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」、「道路」に着目した基本方針を「事故が起きない道路交通環境づくり」とします。

(3) 施策の成果

2019年比10%削減という目標の目安を達成するためには、これまで以上に交通安全活動を充実させなくてはなりません。特に、「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」については、交通安全を意識する割合が減少したこともあり、重点的に取組んでいく必要があります。

そのため、施策を展開するにあたり、市民、地域団体、事業者や警察との連携・協力をさらに強固にするとともに、市民一人ひとりによる交通安全活動の一層の活性化を図ることが重要です。

そこで、「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」の成果については、前計画で掲げた「市民等の安全意識の向上」と「他者へのおもいやり意識の醸成」に加え、「市民等の交通安全活動の普及」を追加することとし、施策を展開する中で、市民等の交通安全活動を推進していきます。

また、「事故が起きない道路交通環境づくり」については、引き続き「安全な道路交通環境の創出」を成果とします。

第6章 具体的施策の展開

6-1. 施策の体系

本計画では、基本方針である「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。

なお、第1次東京都交通安全計画にある「重視すべき視点」との関連は、個別施策ごとに図示するものとします。

■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 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 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 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自転車通行空間の整備 ④自転車駐輪場の整備等

第1次東京都交通安全計画に定められた「重視すべき視点」



: 高齢者の交通安全の確保と
交通事故の抑止



: 自転車の安全利用の推進



: 飲酒運転の根絶



: 子どもの交通安全の確保



: 二輪車の安全対策の推進



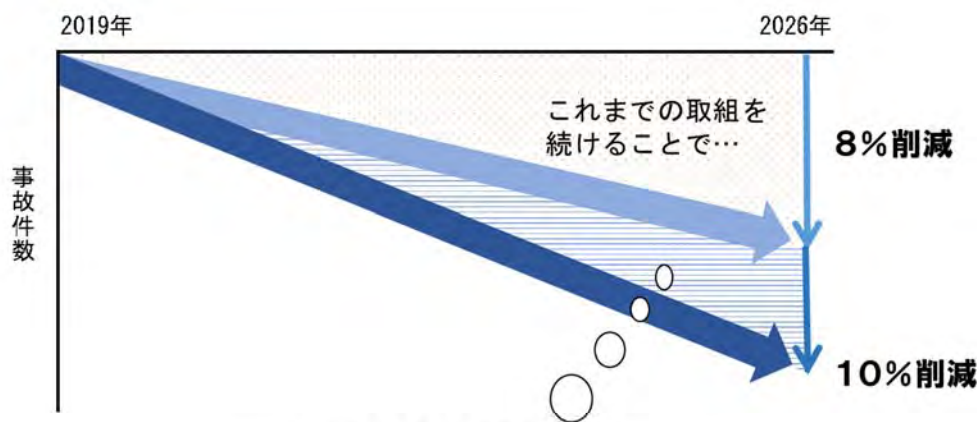
: 「新しい日常」に対応した交
通安全対策の推進

6-2. 「さらに2%削減」に向けた新たな取組

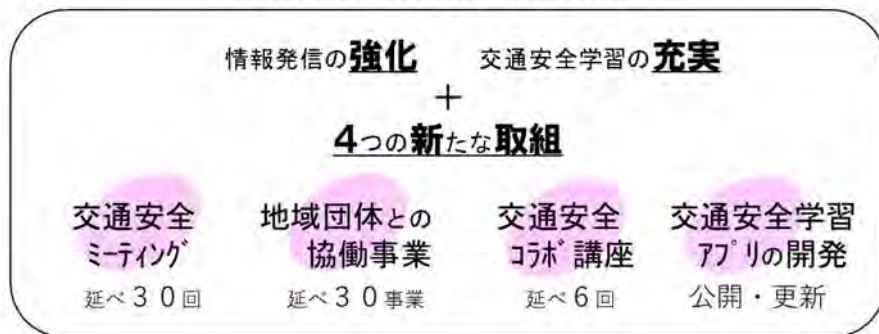
目標達成の目安である「交通事故（人身事故）件数2019年比10%削減」に向けて、これまで行ってきた取組に加え、特に「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」に力を入れて取組みます。

まずは、市民等が折に触れ交通安全の情報を知ることができるように、インターネットを始めとする様々な広報媒体を活用した情報発信の強化に取組みます。また、交通安全情報を通して、市民等の学びたい思いに応えられるように、デジタル技術や先端技術を積極的に活用した、気軽に楽しみながら学ぶことができる交通安全学習の充実を図ります。

加えて、「交通安全ミーティング」「地域団体との協働事業」「交通安全コラボ講座」「交通安全アプリの開発」の4つの取組を新たに実施します。



さらに2%削減のために…



交通安全 ミーティング	市民が交通安全に関する疑問等を気軽に聞くことができるミーティングを実施し、そこで得た情報を基に市が行う啓発活動に活用していきます。
地域団体との 協働事業	交通安全運動や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支援します。
交通安全 コラボ講座	様々な人々の興味を惹き、記憶に残りやすくするため、他分野の団体や事業者とコラボレーションし、交通安全に係る講座等を実施します。
交通安全学習 アプリの開発	スマートフォン等で、楽しみながら交通安全が身につく交通安全学習アプリを、シビックテックによるアジャイル開発で進めていきます。

図 6-2-1 「さらに2%削減」に向けた新たな取組

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

交通事故を起こさない、交通事故に遭わないために、交通ルールやマナーを知ることが重要です。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、交通手段によって交通安全に係る情報の受け取り方が異なることを踏まえ、交通手段別に情報発信の強化を図ります。

また、多くの人に伝わるように、市内で活動する団体にも情報発信の協力を呼びかけます。

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、事業者、地域団体

歩行者に対して、自らの身を守るために必要な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、交通事故の傾向や具体的な事例を交えるなど、情報発信を強化していきます。

【主な取組】

- ・歩行時の交通ルールを知ることができる交通安全ミーティングの実施
- ・歩行者を対象とした地域団体との交通安全に係る協働事業の実施
- ・徒歩で訪れる人が多い場所やイベント等での啓発活動の実施
- ・市内事業者と連携した反射材の活用促進
- ・歩行者が遭いやすい交通事故に係る情報の発信

など

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、事業者、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することができるよう、交通ルールの伝え方を工夫するなど、情報発信を強化していきます。

【主な取組】

- ・自転車に係る交通ルールを覚えることができる交通安全ミーティングの実施
- ・自転車利用者を対象とした地域団体との交通安全に係る協働事業の実施
- ・東京都や警察等と連携した自転車に係る啓発活動の実施
- ・対人事故に備える保険についての情報発信
- ・自転車利用者が起こしやすい交通事故に係る情報の発信

など

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、事業者、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、交通安全について考える機会を設けるなど、情報発信を強化していきます。

【主な取組】

- ・交通事故を起こさないためにできることを考える交通安全ミーティングの実施
- ・二輪車・自動車等運転者を対象とした地域団体との協働事業の実施
- ・二輪車・自動車等運転者が起こしやすい交通事故に係る情報の発信
- ・運転免許証自主返納制度等の周知

など

基本
施策2

交通安全学習の充実

交通事故を起こさない、交通事故に遭わないために、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や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、年齢層にあわせて学習内容を変えるなど、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、事業者、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分野とコラボレーションした講座等の実施
- ・子どもを対象とした交通安全教室やワークショップの実施
- ・楽しみながら交通安全を学ぶための学習アプリの開発

など



図 6-3-1 子どもを対象とした交通安全教室

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、事業者、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機会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分野とコラボレーションした講座等の実施
- ・若年層や現役世代を対象とした交通安全教室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

など

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、事業者、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、高齢者福祉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】

- ・高齢者が関心を寄せる分野とコラボレーションした講座等の実施
- ・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・自動車利用者のための実技教室の実施

など



図 6-3-2 高齢者を対象とした交通安全講話

若年層：16歳から22歳までのこと。

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

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、見通しの向上や、注意喚起を促し、交通事故の防止に寄与します。また、老朽化や損壊した交通安全施設等や街路樹を修繕、維持管理することで、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

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、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

幹線道路や自転車通行空間などを安全な構造で整備を行うことで、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、東京都

生活道路を拡幅整備して、歩行者や自動車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

自転車通行空間の整備



実施主体：市、国・東京都、警察

自転車通行空間を整備すると、自転車と自動車やバイクの通行位置や、自転車の通行方向が視覚的に明確になり、安全性が向上します。

【主な取組】

- ・ 自転車通行空間の整備



図 6-3-3 自転車ナビマーク・自転車ナビライン



図 6-3-4 普通自転車専用通行帯（自転車レーン）

個別
施策④

自転車駐輪場の整備等



実施主体：市

駅周辺地域において自転車駐輪場を整備等することで、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 今後の推進方針

7-1. 成果指標及び確認指標の設定

基本方針における施策の成果を確認するため、基本方針ごとに「成果指標」を設定します。この成果指標は、計画を策定する年度に市民意識調査を行い、意識の変化を把握するために設定するものです。

「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」の成果指標については、前計画に引き続き、「日常生活の中で交通安全を『意識する』と回答する市民の割合」とします。加えて、「交通ルールを知る機会が『増えた』と回答する市民の割合」と、「通行（運転）の際、交通事故の危険性について予測することを『意識するようになった』と回答する市民の割合」を設定します。これは「さらに2%削減」に向けて掲げた基本施策「情報発信の強化」及び「交通安全学習の充実」の2つの施策について、施策の実施による成果を、より具体的に把握するために追加設定するものです。

「事故が起きない道路交通環境づくり」の成果指標については、前計画に引き続き「市内の道路について、『安全に通行できる』と回答する市民の割合」とします。

また、14の個別施策における進捗を確認するため、個別施策ごとに「確認指標」を設定します。この確認指標は、本計画の策定及び推進を調査、検討する役割をもつ「町田市交通安全行動計画策定及び推進委員会」において検討し、決定します。あわせて、町田市交通安全行動計画策定及び推進委員会において、交通安全活動を検討する際の参考に活用していきます。

事故を起こさない・事故に遭わない人づくり	事故が起きない道路交通環境づくり
<p>成果</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 ○ 市民等の交通安全活動の普及 <p>確認指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・交通ルールを知る機会について、「とても増えた」「増えた」と回答する市民の割合 ・通行(運転)の際、交通事故の危険性を予測することを、「意識して行っている」と回答する市民の割合 	<p>成果</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 安全な道路交通環境の創出 <p>確認指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の道路について、「安全に通行できる」と回答する市民の割合

図 7-1-1 成果指標

7-2. 計画の推進方針

施策を推進していくにあたり、毎年度、「町田市交通安全行動計画策定及び推進委員会」を開催して施策の進捗を確認・評価し、その評価を踏まえて施策の充実や見直し等を図り、交通安全活動を着実に進めていきます。

また、本計画は、交通安全計画に関する上位計画である第11次交通安全基本計画及び第11次東京都交通安全計画にあわせ、5年ごとに計画を改定し、社会変化に対応した交通安全活動を継続して行っていきます。

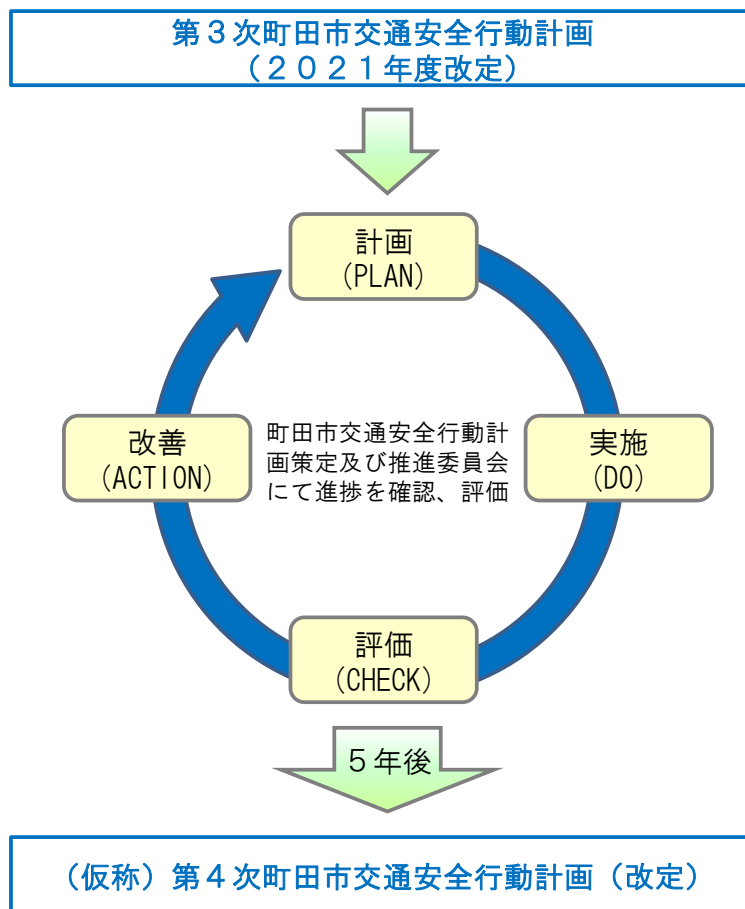


図 7-2-1 町田市交通安全行動計画の推進

参考資料

参考1 委員名簿(策定委員会、庁内検討会)

(1) 町田市交通安全行動計画策定及び推進委員会

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

(2) 町田市交通安全行動計画庁内検討会

防災安全部市民生活安全課、市民部市民協働推進課、地域福祉部福祉総務課、いきいき生活部高齢者福祉課、子ども生活部子ども総務課、道路部道路政策課、道路部道路管理課、道路部道路整備課、都市づくり部交通事業推進課、学校教育部学務課、学校教育部指導課

参考2 検討経過

日時	会議名	審議事項
2021年 5月25日 (火)	第1回 町田市交通安全行動計 画庁内検討会	<ul style="list-style-type: none"> ○計画の策定方針及び策定スケジュールについて ○確認指標及び市民意識調査について ○交通安全に係る現状について ○2020年度の施策の取組状況及び交通安全事業調査について
2021年 7月21日 (水)	第2回 町田市交通安全行動計 画庁内検討会	<ul style="list-style-type: none"> ○2017年度から2020年度までの取組状況及び評価について ○市民意識調査の結果について ○課題の抽出及び施策の方針について ○目標値について
2021年 8月6日 (金)	第1回 町田市交通安全行動計 画策定及び推進委員会	<ul style="list-style-type: none"> ○2017年度から2020年度までの取組状況及び評価について ○第11次東京都交通安全計画の概要について ○町田市内の交通事故状況について ○市民意識調査の結果について ○目標値及び施策について
2021年 10月1日 (金)	第3回 町田市交通安全行動計 画庁内検討会	<ul style="list-style-type: none"> ○（仮称）第3次町田市交通安全行動計画の素案について
2021年 10月7日 (木)	第2回 町田市交通安全行動計 画策定及び推進委員会	<ul style="list-style-type: none"> ○（仮称）第3次町田市交通安全行動計画の素案について
2022年 1月19日 (水)	第4回 町田市交通安全行動計 画庁内検討会	<ul style="list-style-type: none"> ○市民意見募集の結果について ○計画案について ○指標について ○今後の進捗管理について
2022年 2月10日 (木)	第3回 町田市交通安全行動計 画策定及び推進委員会	<ul style="list-style-type: none"> ○市民意見募集の結果について ○計画案について ○指標について ○今後の進捗管理について

参考3 交通事故関連データ

①市内における年齢別交通事故（人身事故）件数

		2017年			2018年			2019年			2020年		
		1当	2当	合計	1当	2当	合計	1当	2当	合計	1当	2当	合計
子供	幼児	0	5	5	0	3	3	0	2	2	0	5	5
	小学生	2	24	26	2	20	22	6	23	29	3	22	25
	中学生	2	13	15	5	7	12	1	10	11	1	9	10
若年層	高校生	14	30	44	8	25	33	11	36	47	6	21	27
	中卒～19	30	20	50	21	17	38	24	25	49	16	18	34
	20～24	68	78	146	68	66	134	74	71	145	54	39	93
25～29		54	69	123	52	47	99	56	55	111	44	33	77
30歳代		136	149	285	127	139	266	94	127	221	86	116	202
40歳代		219	213	432	187	196	383	173	175	348	129	145	274
50歳代		145	135	280	126	139	265	145	131	276	131	131	262
60～64		67	52	119	62	40	102	60	40	100	44	24	68
高齢者	65～69	81	41	122	72	38	110	69	39	108	33	28	61
	70～74	63	33	96	58	35	93	60	29	89	50	19	69
	75～79	32	33	65	36	26	62	53	26	79	38	21	59
	80歳以上	25	29	54	16	26	42	18	34	52	26	20	46
その他		9	23	32	11	27	38	11	32	43	5	15	20

②市内における交通手段別交通事故（人身事故）件数

		2017年			2018年			2019年			2020年		
		1当	2当	合計	1当	2当	合計	1当	2当	合計	1当	2当	合計
乗用車	大型車	1	0	1	1	0	1	2	3	5	0	5	5
	中型車	4	0	4	1	0	1	0	1	1	0	0	0
	準中型	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	2
	普通車	532	247	779	477	219	696	449	175	624	348	144	492
	軽自動車	164	91	255	132	67	199	148	85	233	112	67	179
貨物車		129	77	206	137	68	205	127	50	177	112	45	157
二輪車	自動二輪	36	75	111	24	70	94	33	91	124	22	73	95
	原付	31	66	97	28	65	93	33	65	98	24	49	73
自転車		39	197	236	38	185	223	49	187	236	38	131	169
歩行者		2	170	172	2	149	151	3	166	169	3	136	139
その他		9	1	10	11	0	11	11	0	11	5	1	6

③市内における事故類型別の交通事故（人身事故）件数

		2017年	2018年	2019年	2020年	
人対車両	対面・背面通行中	22	14	18	11	
	横断中	横断歩道	58	58	64	48
		その他	42	19	28	20
	路上横臥	1	0	1	2	
	その他	49	60	58	58	
車両相互	正面衝突	22	23	12	14	
	追突	306	249	204	176	
	出会い頭	164	168	200	141	
	追越追抜時	24	21	23	21	
	すれ違い	11	13	18	11	
	左折時	75	57	60	43	
	右折時	103	86	78	70	
	その他	47	56	59	36	
車両単独	23	27	32	15		

④死者数、重傷者及び軽傷者数の比較（2019年）

	事故件数	死者数	重傷者数	軽傷者数
八王子市	1,435	5	46	1,584
立川市	682	1	53	732
武蔵野市	224	0	8	241
三鷹市	350	2	14	359
青梅市	335	0	13	378
府中市	315	0	13	338
昭島市	511	0	17	556
調布市	424	3	11	459
町田市	855	4	11	950
小金井市	158	0	1	172
小平市	367	0	12	396
日野市	441	1	3	495
東村山市	220	3	4	238
国分寺市	152	1	2	167
国立市	244	0	23	255
福生市	161	1	2	174
狛江市	99	0	1	106
東大和市	240	2	1	278
清瀬市	88	2	1	104
東久留米市	266	1	11	285
武蔵村山市	254	0	2	299
多摩市	290	2	12	328
稲城市	181	0	5	205
羽村市	126	0	6	130
あきる野市	192	0	0	219
西東京市	344	1	18	360

⑤自転車及び二輪車の関与事故件数・関与率の比較（2019年）

	1当 自転車 事故件数	2当 自転車 事故件数	自転車 関与 事故件数	事故 総件数	自転車 関与率	1当 二輪車 事故件数	2当 二輪車 事故件数	二輪車 関与 事故件数	事故 総件数	二輪車 関与率
八王子市	121	298	403	1,435	28.1%	97	199	284	1,435	19.8%
立川市	64	226	258	682	37.8%	23	58	79	682	11.6%
武蔵野市	44	81	106	224	47.3%	10	18	28	224	12.5%
三鷹市	71	130	168	350	48.0%	18	47	63	350	18.0%
青梅市	16	85	97	335	29.0%	13	43	56	335	16.7%
府中市	28	123	141	315	44.8%	20	47	66	315	21.0%
昭島市	110	130	221	511	43.2%	31	46	75	511	14.7%
調布市	122	122	228	424	53.8%	18	45	59	424	13.9%
町田市	49	187	227	855	26.5%	66	156	210	855	24.6%
小金井市	23	65	75	158	47.5%	11	25	35	158	22.2%
小平市	46	142	164	367	44.7%	12	52	63	367	17.2%
日野市	85	90	162	441	36.7%	38	54	89	441	20.2%
東村山市	18	76	86	220	39.1%	11	26	36	220	16.4%
国分寺市	20	53	64	152	42.1%	7	18	23	152	15.1%
国立市	21	98	105	244	43.0%	13	18	31	244	12.7%
福生市	2	41	42	161	26.1%	3	12	15	161	9.3%
狛江市	31	25	53	99	53.5%	7	16	22	99	22.2%
東大和市	19	74	80	240	33.3%	15	33	47	240	19.6%
清瀬市	4	29	33	88	37.5%	7	13	18	88	20.5%
東久留米市	28	89	108	266	40.6%	8	45	52	266	19.5%
武蔵村山市	14	71	79	254	31.1%	18	35	51	254	20.1%
多摩市	15	63	75	290	25.9%	16	56	68	290	23.4%
稲城市	9	47	52	181	28.7%	13	39	49	181	27.1%
羽村市	6	29	33	126	26.2%	3	18	21	126	16.7%
あきる野市	13	42	53	192	27.6%	12	27	38	192	19.8%
西東京市	40	132	157	344	45.6%	21	35	53	344	15.4%

※ 自転車同士または二輪車同士の交通事故もあるため、「1当自転車事故件数」と「2当自転車事故件数」の合計は「自転車事故関与件数」と一致しない。同様に、「1当二輪車事故件数」と「2当二輪車事故件数」の合計は「二輪車事故関与件数」と一致しない。

⑥高齢者及び子どもの関与事故件数・関与率の比較（2019年）

	1当 高齢者 事故件数	2当 高齢者 事故件数	高齢者 関与事故 件数	事故 総件数	高齢者 関与率	1当 子ども 事故件数	2当 子ども 事故件数	子ども 関与事故 件数	事故 総件数	子ども 関与率
八王子市	336	221	493	1,435	34.4%	19	49	67	1,435	4.7%
立川市	114	114	202	682	29.6%	5	28	33	682	4.8%
武蔵野市	50	37	80	224	35.7%	3	7	10	224	4.5%
三鷹市	65	61	115	350	32.9%	6	12	18	350	5.1%
青梅市	95	59	133	335	39.7%	2	16	18	335	5.4%
府中市	65	63	111	315	35.2%	1	20	21	315	6.7%
昭島市	116	67	164	511	32.1%	17	24	41	511	8.0%
調布市	115	34	140	424	33.0%	10	11	21	424	5.0%
町田市	200	128	284	855	33.2%	7	35	42	855	4.9%
小金井市	34	25	51	158	32.3%	0	9	9	158	5.7%
小平市	74	74	132	367	36.0%	5	22	26	367	7.1%
日野市	109	68	161	441	36.5%	13	18	31	441	7.0%
東村山市	53	44	78	220	35.5%	5	12	17	220	7.7%
国分寺市	40	32	63	152	41.4%	2	9	11	152	7.2%
国立市	51	48	89	244	36.5%	0	22	22	244	9.0%
福生市	35	30	63	161	39.1%	0	5	5	161	3.1%
狛江市	26	18	42	99	42.4%	1	3	4	99	4.0%
東大和市	52	52	92	240	38.3%	3	18	20	240	8.3%
清瀬市	20	14	30	88	34.1%	1	6	7	88	8.0%
東久留米市	78	55	113	266	42.5%	4	15	19	266	7.1%
武蔵村山市	55	45	90	254	35.4%	1	18	19	254	7.5%
多摩市	62	32	87	290	30.0%	4	15	18	290	6.2%
稲城市	42	27	61	181	33.7%	1	5	6	181	3.3%
羽村市	27	21	43	126	34.1%	0	2	2	126	1.6%
あきる野市	49	39	77	192	40.1%	4	5	9	192	4.7%
西東京市	72	74	130	344	37.8%	1	18	19	344	5.5%

※高齢者同士または子ども同士の交通事故もあるため、「1当高齢者事故件数」と「2当高齢者事故件数」の合計は「高齢者事故関与件数」と一致しない。同様に、「1当子ども事故件数」と「2当子ども事故件数」の合計は「子ども事故関与件数」と一致しない。

参考4 交通安全協会アンケート結果

(1) アンケートの実施状況

① 調査目的

日頃から交通安全活動を推進している交通安全協会員を対象にアンケートを実施することで、「新・町田市交通安全行動計画」の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確認するため。

② 調査対象

町田交通安全協会員及び南大沢交通安全協会員 150人

③ 調査時期

2021年6月

④ 調査方法

郵送（郵送配布・郵送回収）

⑤ 調査項目

- ・交通安全活動を行っている際、危ないと感じる交通手段について
- ・交通安全活動を行っている際、危ないと感じる年代について

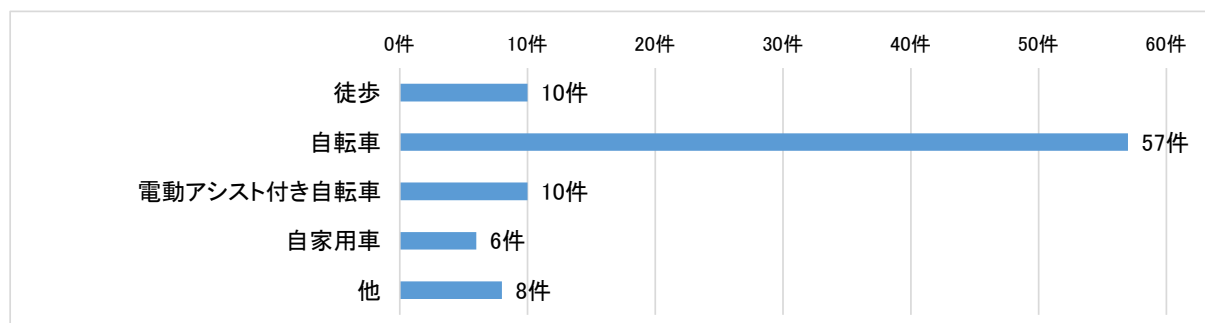
⑥ 回収数・回収率

回収数 73票（回収率48.6%）

(2) 回答結果

① 危ないと感じる交通手段

自転車が多く、次いで徒歩と電動アシスト付き自転車が多い。

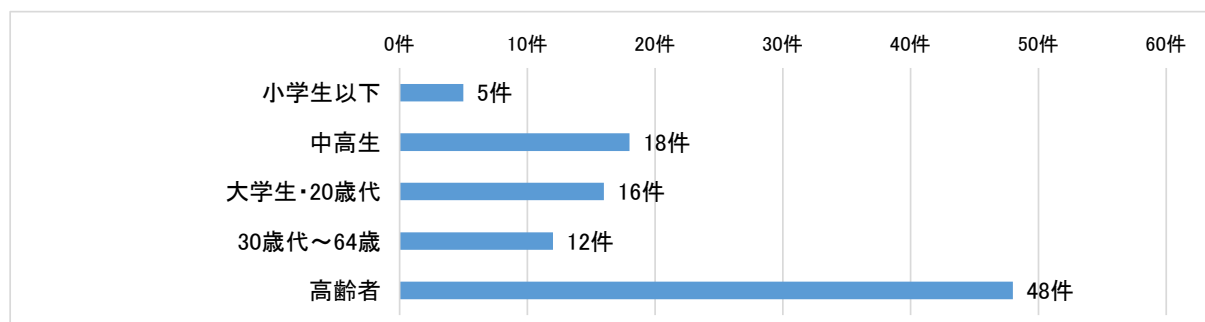


【主な行動】

- ・信号を無視する（自転車、徒歩）
- ・横断歩道を渡ろうとしている人がいても、一時停止しない（自転車）
- ・車道の右側を走行する（自転車）
- ・スピードを出して歩道を走行する（自転車）
- ・スマホ操作やイヤホンを着けたまま運転する（自転車）
- ・交差点通過時、周囲の確認をせずに走行する（自転車）
- ・斜め横断をする（徒歩）

② 危ないと感じる年代

高齢者が最も多く、次いで中高生が多い。



【主な行動】

- ・信号を無視する（高齢者、中高生）
- ・横断歩道がないところで、周囲を確認せずに渡ろうとする（高齢者）
- ・斜め横断をする（高齢者）
- ・ふらつきながら自転車に乗っている（高齢者）
- ・信号が赤に変わりそうなときに渡り始め、渡りきれないでいる（高齢者）
- ・スマホ操作しながら歩く（中高生）
- ・スピードを出して歩道を走行している（中高生）

参考5 町田市交通安全に関する市民意識調査結果

(1) アンケートの実施状況

① 調査目的

市民の交通安全に対する意識等を把握することで、「(仮称) 第3次町田市交通安全行動計画」を策定する際の基礎資料とするとともに、今後施策を推進するにあたって、施策の充実や見直し等を行う際の検討資料とするため。

② 調査対象

市内在住の20歳以上80歳未満(2021年4月1日現在)の男女個人
3,000人

③ 調査時期

2021年5月

④ 調査方法

郵送(郵送配布・郵送回収)

⑤ 調査項目

- ・交通手段や外出頻度の変化について(問1～問2)
- ・交通安全に対する意識や道路の安全度について(問3～問4)
- ・交通手段別の交通安全で気をつけていること、不安に思っていること(問5～問8)
- ・子どもや高齢者が道路を利用して危険だと思う場面について(問9)
- ・運転免許の返納について(問10)
- ・交通安全に関する取組について(問11、問16)
- ・新・町田市交通安全行動計画の認知度について(問12)
- ・交通安全に関する情報について(問13～問14)
- ・交通安全のルールに関する認知度について(問15)
- ・回答者の属性について(問17～問21)

⑥回収数・回収率

郵送	1,035票	
WEB	447票	
合計	1,482票	(回収率49.4%)

(2) アンケートの結果

①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5）

○道路を歩くときに気をつけていることとして、「道路を渡るときは、車が止まったのを確認してから渡る」の回答が最も多く、「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める」「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」の回答が著しく低いものとなっている。

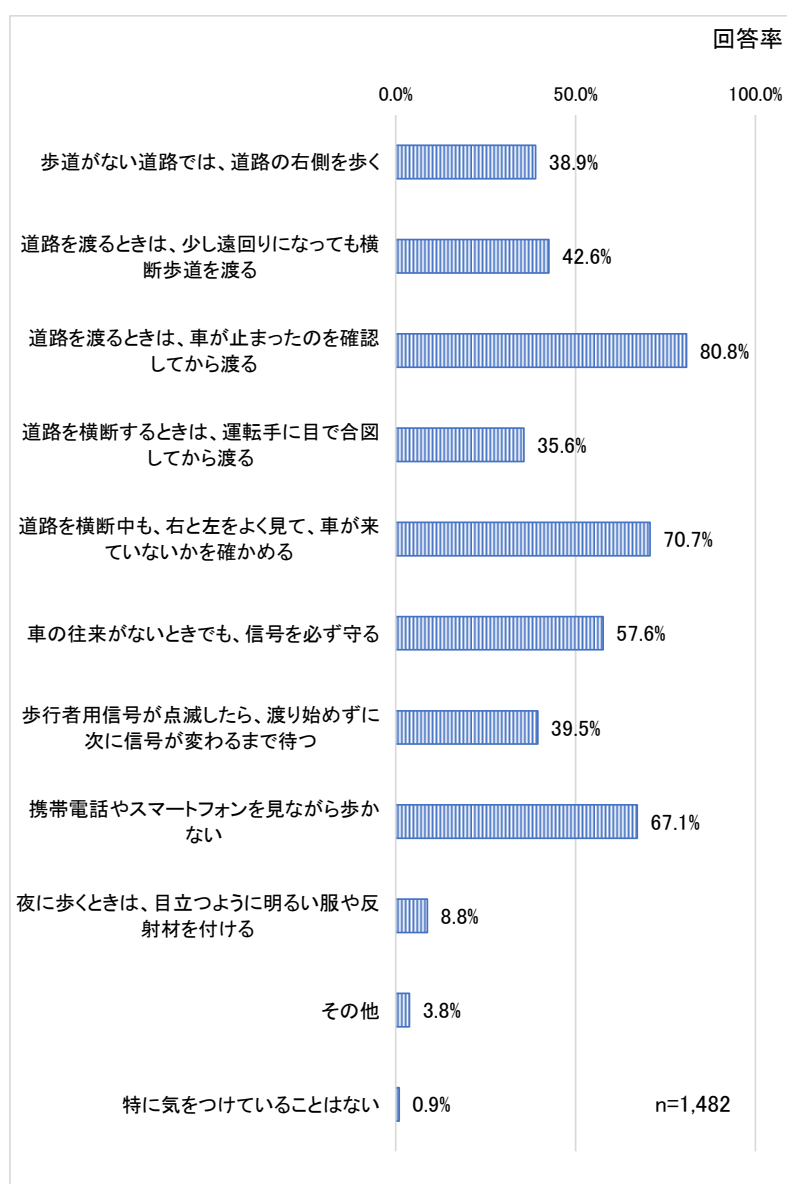


図 道路を歩くときに、交通安全について気をつけていること

※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）

②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7-1）

○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」が最も多く、「まわりが暗くなったら、ライトをつける」「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」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。

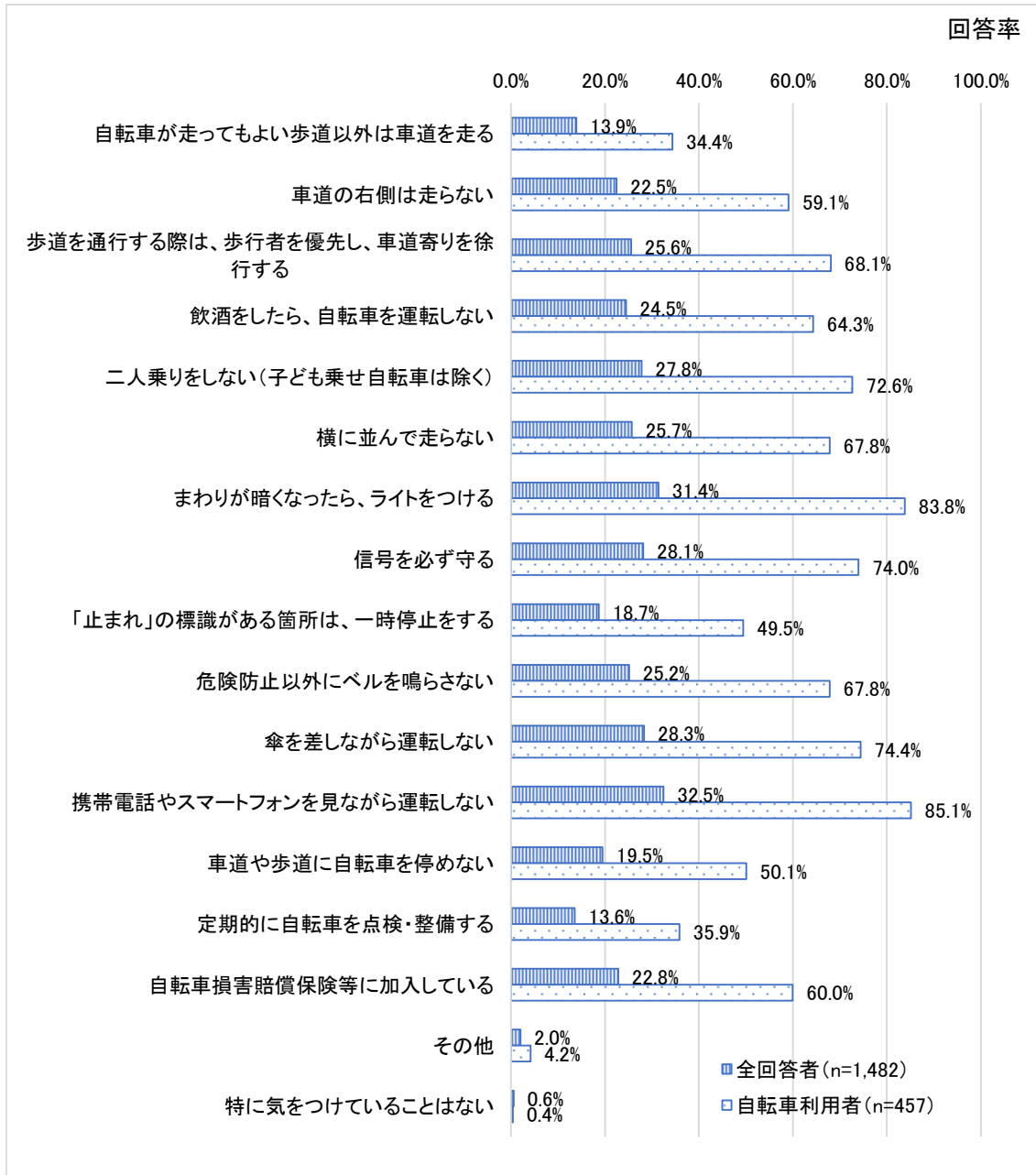


図 自転車を運転等するとき、交通安全について気をつけていること

③自動車やバイクを運転等するとき、交通安全について気をつけていること（問8-1）

○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」「道路から歩道を通っ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」と回答する回答者が半数程度にとどまっている。

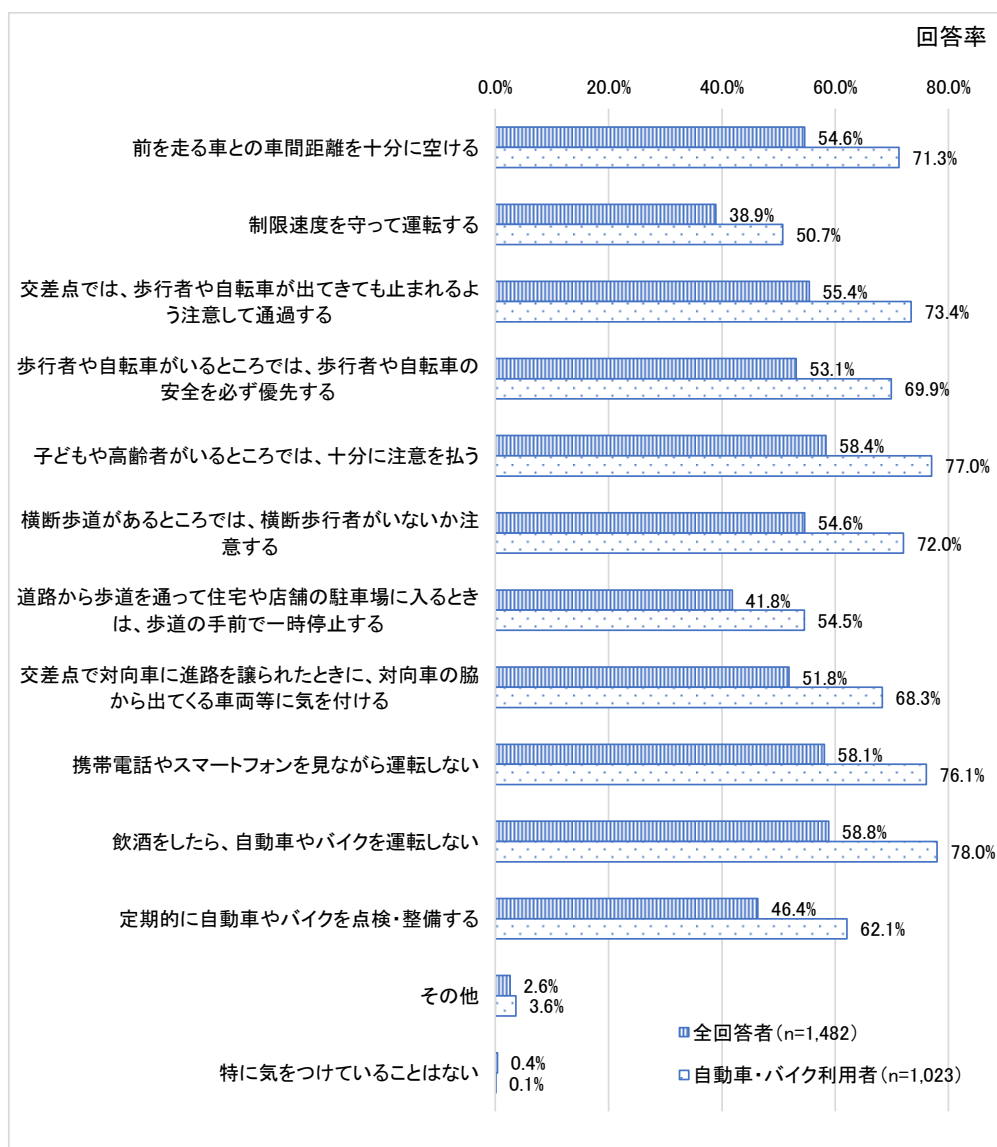


図 自動車やバイクを運転等するとき、交通安全について気をつけていること

④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（問9）

- 子ども（概ね中学生以下）に対して、徒歩、自転車利用時ともに半数近くが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、半数を超える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、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。

表 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（年齢階層別）

		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 (n=343)	不明 (n=14)	合計 (n=1482)
子ども (概ね中学生以下)	自転車利用	41.8%	49.3%	56.8%	53.9%	50.4%	38.5%	21.4%	48.7%
	徒歩	27.6%	46.6%	56.1%	50.5%	44.5%	27.1%	35.7%	43.1%
子ども (概ね高校生)	バイク利用	13.3%	16.4%	22.6%	27.9%	25.5%	18.4%	7.1%	21.9%
	自転車利用	38.8%	46.6%	63.5%	64.0%	58.8%	48.4%	35.7%	55.7%
	徒歩	18.4%	27.4%	35.8%	32.0%	25.9%	16.0%	14.3%	26.5%
高齢の方	自動車利用	37.8%	54.1%	58.1%	52.9%	44.5%	32.1%	28.6%	46.5%
	バイク利用	17.3%	22.6%	25.2%	22.2%	20.4%	12.5%	28.6%	20.0%
	自転車利用	32.7%	44.5%	53.2%	48.1%	50.4%	35.9%	28.6%	45.2%
	徒歩	38.8%	46.6%	62.3%	52.9%	50.7%	40.2%	35.7%	49.8%

⑤知っている交通ルール（問15）

○知っている交通ルールについて、「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」の回答が最も多く、「自転車では夜間ライトをつけなければならない」「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」「自転車の二人乗りをしてはいけない」が続く。

表 知っている交通ルール（年齢階層別）

	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 (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	63.3%	66.4%	72.3%	71.4%	71.2%	71.7%	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	88.8%	78.8%	81.0%	79.5%	75.9%	71.1%	77.5%
自転車では、車道の左側を通行しなければならない	83.7%	80.8%	84.5%	86.5%	84.3%	75.5%	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	72.4%	79.5%	67.7%	71.7%	66.1%	68.8%	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)	93.9%	93.2%	91.3%	92.3%	91.2%	86.0%	90.4%
自転車は2台並んで走行してはいけない	69.4%	69.9%	75.8%	77.8%	81.4%	73.5%	75.4%
自転車では夜間ライトをつけなければならない	92.9%	95.9%	96.8%	95.3%	93.4%	91.3%	93.9%
自転車損害賠償保険等に加入しなければならない	62.2%	75.3%	72.9%	70.4%	68.2%	57.4%	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	51.0%	46.6%	51.3%	36.4%	34.3%	45.2%	43.2%
飲酒して自転車を運転してはいけない	87.8%	94.5%	95.2%	92.3%	88.7%	81.9%	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)	89.8%	93.2%	92.6%	92.6%	92.7%	89.2%	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	69.4%	84.2%	87.4%	85.9%	82.8%	74.1%	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	90.8%	94.5%	98.1%	97.6%	96.4%	94.2%	95.7%

⑥「交通安全に関する情報を知る手段」(問13)と「交通ルールやマナーを知るために有効な方法」(問14)

○交通安全に関する情報を知る手段としては、「テレビやラジオ」「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」の回答が多い。
 ○交通ルールやマナーを知る有効な方法としては、「テレビやラジオ」「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」の回答が多い。

表 交通安全に関する情報を何で知ることが多いか(利用交通手段別)

	徒歩 (n=1228)	自転車 (n=293)	電動アシスト付き自転車 (n=209)	バイク (n=87)	自家用車 (n=1007)	バス (n=553)	電車 (n=823)	タクシー (n=210)	その他 (n=21)
テレビやラジオ	49%	45%	52%	48%	50%	49%	49%	48%	38%
警察や市のホームページ	7%	9%	10%	6%	7%	7%	7%	10%	19%
インターネット (警察や市のホームページは除く)	17%	17%	20%	23%	17%	16%	17%	16%	14%
SNS (フェイスブック、ツイッター等)	11%	12%	13%	7%	10%	12%	12%	11%	14%
新聞	18%	16%	13%	15%	18%	20%	18%	21%	33%
東京都や市の広報紙	33%	31%	33%	26%	33%	33%	31%	33%	24%
警察や市が作成したチラシやポスター	32%	27%	29%	18%	31%	34%	32%	33%	33%
警察や市が行う街頭キャンペーン	11%	8%	18%	5%	12%	11%	12%	11%	10%
地域で行われるイベント	5%	3%	9%	3%	5%	4%	5%	5%	5%
その他	4%	3%	5%	8%	4%	5%	4%	4%	19%
あてはまるものはない	12%	16%	8%	22%	12%	11%	12%	10%	5%

表 交通ルールやマナーを知るために有効な方法(利用交通手段別)

	徒歩 (n=1228)	自転車 (n=293)	電動アシスト付き自転車 (n=209)	バイク (n=87)	自家用車 (n=1007)	バス (n=553)	電車 (n=823)	タクシー (n=210)	その他 (n=21)
テレビやラジオ	57%	56%	59%	59%	60%	56%	57%	52%	57%
警察や市のホームページ	11%	10%	11%	6%	10%	11%	11%	14%	10%
インターネット (警察や市のホームページは除く)	27%	29%	31%	34%	27%	25%	29%	22%	14%
SNS (フェイスブック、ツイッター等)	28%	28%	33%	29%	26%	26%	30%	24%	43%
新聞	21%	17%	19%	17%	20%	22%	20%	23%	24%
東京都や市の広報紙	34%	31%	32%	26%	34%	34%	33%	31%	29%
警察や市が作成したチラシやポスター	33%	28%	29%	15%	32%	37%	33%	36%	29%
警察や市が行う街頭キャンペーン	27%	27%	26%	14%	26%	28%	28%	25%	29%
地域で行われるイベント	23%	27%	28%	15%	25%	20%	22%	20%	24%
その他	7%	5%	6%	11%	8%	7%	7%	6%	10%
あてはまるものはない	3%	2%	3%	5%	3%	3%	4%	6%	0%

第3次町田市交通安全行動計画

2022年3月発行

発行者	町田市 〒194-8520 町田市森野2丁目2番22号
編集	防災安全部市民生活安全課
刊行物番号	21-73

リサイクル適性 

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

