

# 第 1 部 総論



## 第1章 はじめに

### 1 計画の策定主旨

稲城市交通安全計画は、交通安全対策の総合的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、昭和61年より策定してきており、今回、第11次東京都交通安全計画に基づき、陸上交通の安全に関する諸施策の大綱として「第8次稲城市交通安全計画」（令和4年度から8年度）を策定し、本計画に掲げられた各計画・施策を稲城市、多摩中央警察署及び関係行政機関や交通関係団体及び陸上交通に関する事業を営む事業者により実施するとともに、市民に対して、交通安全に関する行動指針を示すとともに、交通安全に関する自助、共助の取組を呼び掛けます。

### 2 計画の基本理念

#### (1) 交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指します。

#### (2) 人優先の交通安全

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、またすべての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全の確保を目指します。

#### (3) 高齢化が進展しても安全に活動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者や高齢者の自転車利用による交通事故とともに、高齢運転者による交通事故は、喫緊の課題であることから、高齢になっても安全に活動することができる社会の構築を目指します。

### 3 計画の目的

市内の交通事故による死傷者数の状況をみると、第7次稲城市交通安全計画（平成29年度から令和3年度、以下、「第7次計画」という）の期間中、死者数は令和元年及び令和2年に0人となり、負傷者数は平成29年の232人から令和元年の210人まで減少しましたが、令和2年には219人と増加に転じ、交通事故は依然として市民の安全・安心を脅かしています。

このような状況において、交通事故をはじめとする交通災害の防止や自転車走行空間の整備をはじめ、人にやさしい道路環境づくりなどが、従来にも増して緊急かつ重要な課題となっていることから、市内における交通事故等の交通災害から市民の生命を守り、安全かつ安心して快適に暮らせる、人にやさしいまちの実現を目指すことを目的とします。

#### 4 計画期間

本計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5か年です。

#### 5 計画の推進

##### (1) 行政機関

稲城市及び多摩中央警察署は、計画事業を着実に推進するとともに、事業の実施にあたっては、東京都の行政機関、交通関係団体の代表、関係団体の代表者等で組織する稲城市交通安全対策協議会を中心に、総合的かつ一体的な交通安全対策を推進します。

東京都の行政機関は、計画事業を推進するとともに、必要に応じて稲城市、多摩中央警察署、交通関係団体等と連携及び協力し、必要な事業を推進します。

##### (2) 交通関係団体、ボランティア等

交通関係団体や交通安全に関わるボランティアは、各地域において、稲城市や多摩中央警察署と連携し、相互に協力しながら、効果的な交通安全活動を推進します。

##### (3) 市民

悲惨な交通事故を無くしていくためには、市民一人ひとりが交通ルールを遵守し、適切なマナーを実践する必要があります。

市民の皆様には、家庭、学校、職場、地域等のそれぞれにおいて、交通安全に関する自助、共助の取組を行うとともに、運転者や歩行者等それぞれの立場から、交通安全について考え、行動していくことが期待されます。

## 第2章 道路交通事故の現状

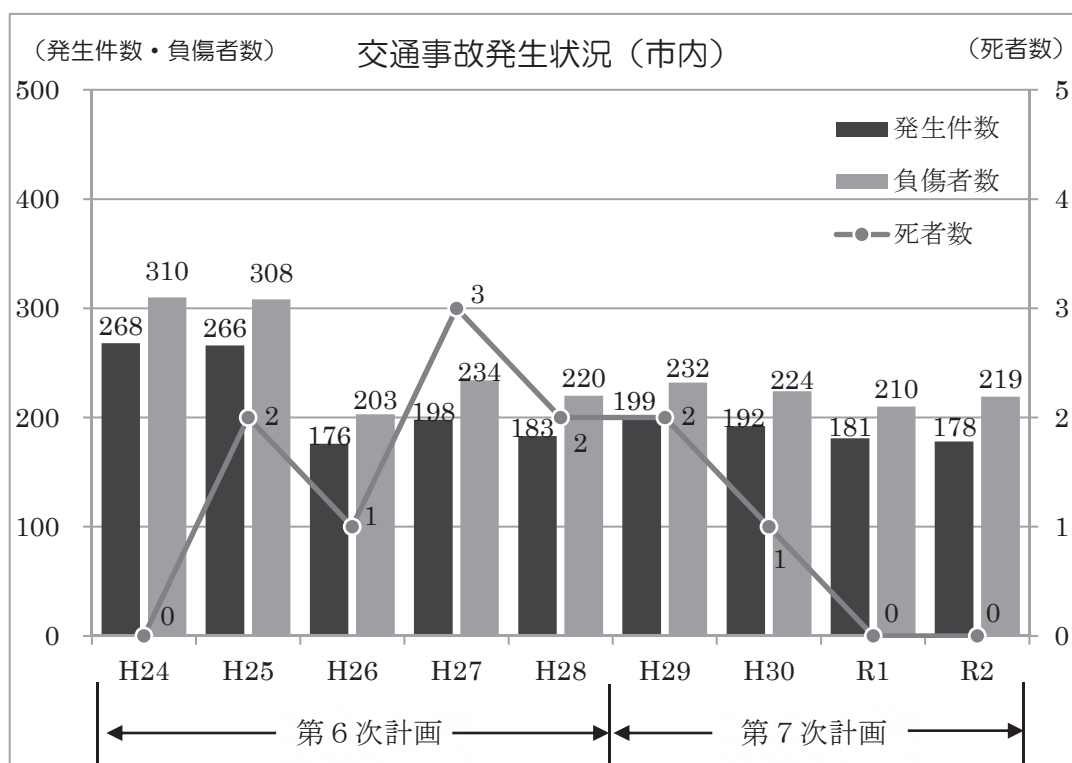
### 1 第7次稲城市交通安全計画の目標と成果

第7次計画では、「市内における交通事故による死傷者数をゼロに近づけ、交通事故のない安全安心な稲城市を実現すること」を目指し、「令和3年までに、死者数をゼロとすること」及び「令和3年までに、負傷者数を200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ました。

市内における交通事故発生件数及び負傷者数は、平成23年の290件330人から減少傾向にあり、令和2年には178件219人と、平成23年に比べ約3割減少しています。

第7次計画の目標のひとつである「令和3年までに死者数をゼロとする」にあつては、死者数の推移をみると、増加と減少を繰り返し、平成29年に2人となった後は、減少傾向となり、令和元年及び令和2年は、交通死亡事故は発生していません。

しかし、もうひとつの目標である「令和3年までに、負傷者数を200人以下とする」にあつては、令和2年には負傷者数219人と、減少傾向にあるものの目標を達成することができませんでした。



※「交通事故統計表」（警視庁）より作成

### 2 交通情勢等

#### (1) 道路延長

市内の道路延長は、平成28年の254,128mから、約4.3%増加し、令和2年に265,056mとなっています。

(2) 運転免許保有人口

市内の運転免許保有人口は、平成 28 年の 54,613 人から約 2.9%増加し、令和 2 年には 56,203 人となっています。

(3) 自動車保有台数

市内の自動車総保有台数は、平成 28 年の 36,304 台から約 6.2%増加し、令和 2 年には、38,570 台となっています。

増加の内訳は、乗用車が 1623 台、貨物車が 955 台増加し、二輪車は 356 台減少となっています。

(4) 第 7 次計画期間中に改正された主な法令等

- ・ 道路交通法の改正により、平成 29 年 3 月 12 日から 75 歳以上の運転者は、認知機能が低下した場合に起こしやすい一定の違反行為をしたときに、「臨時認知機能検査」を受けることになるなど、高齢運転者対策が強化されました。
- ・ 令和元年 6 月 18 日、第 2 回昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議にて「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定され、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保や高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進等への取り組みが強化されました。
- ・ 運転中の「ながらスマホ」による交通事故が増加傾向にあるなか、道路交通法が改正され、令和元年 12 月 1 日から、運転中の「ながらスマホ」などに対する罰則が強化されました。
- ・ 道路交通法の改正により、令和 2 年 6 月 30 日から妨害運転（「あおり運転」）に対する罰則が創設されました。
- ・ 東京都においては、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成 25 年 3 月 29 日条例第 14 号）を改正し、令和 2 年 4 月 1 日から、自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入を義務付けました。

※出典「警視庁交通年鑑」（警視庁）

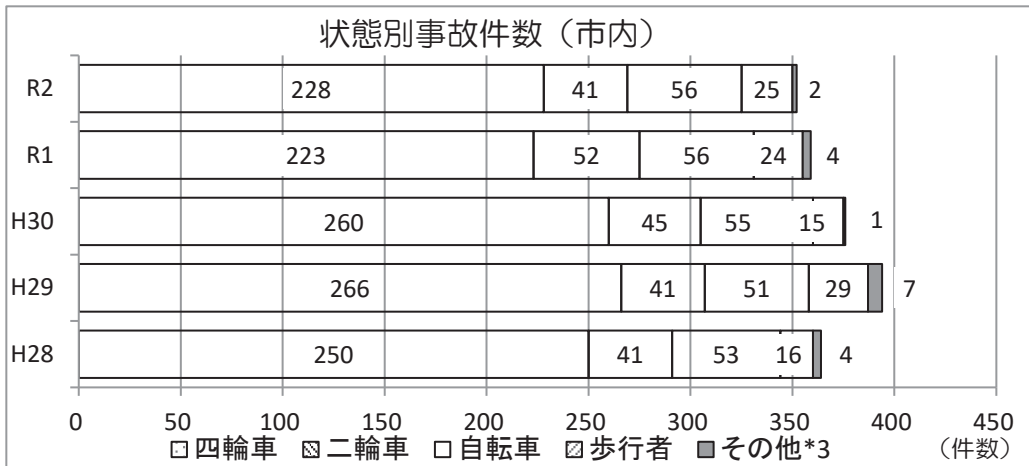
### 3 道路交通事故の状況

(1) 交通事故件数等の概況

ア 状態別\*1 事故件数

市内の交通事故件数を、四輪車\*2、原動機付自転車を含む二輪車、自転車、歩行者の状態別でみると、四輪車の事故が最も多く、令和 2 年は 228 件の発生がありました。

平成 28 年から令和 2 年までの間の増減をみると、四輪車の事故は減少傾向となっている一方、自転車、歩行者の事故は増加傾向となっており、二輪車の事故は一時増加するも横ばいとなっています。



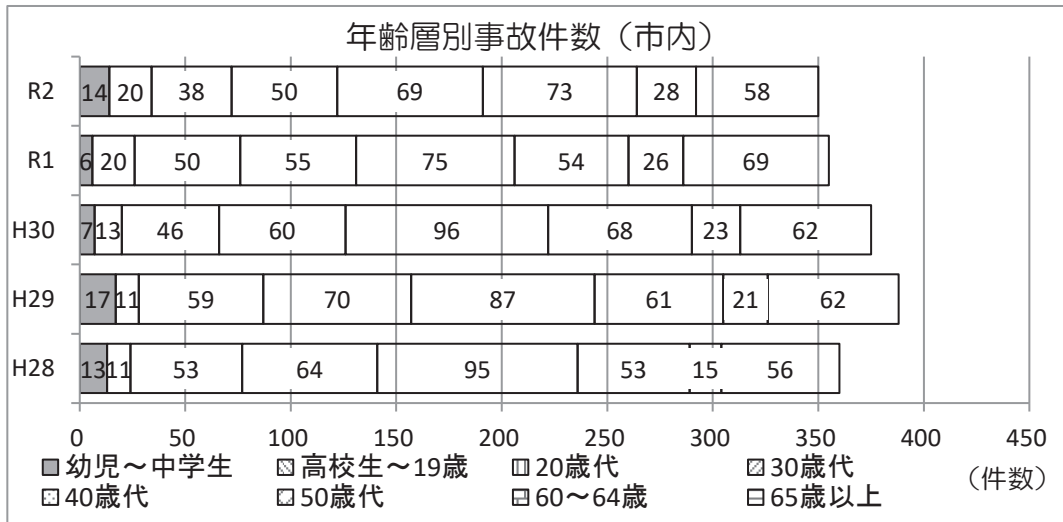
\*1 状態別とは、当事者の事故当時の状態（自動車運転中、自動車同乗中、歩行中等）をいいます。

\*2 四輪車：乗用車、貨物車 \*3 その他：特殊車、その他（ひき逃げ等のため当事者が不明な場合）

※「交通事故統計表」（警視庁）より作成

#### イ 年齢層別事故件数

市内の交通事故件数を年齢層別で見ると、20歳代から40歳代は減少傾向にあります。幼児から中学生は増減を繰り返す、減少には至らず、高校生から19歳及び50歳代、60歳から64歳、65歳以上は増加しています。



※「交通事故統計表」（警視庁）より作成

#### (2) 課題別の交通事故の状況

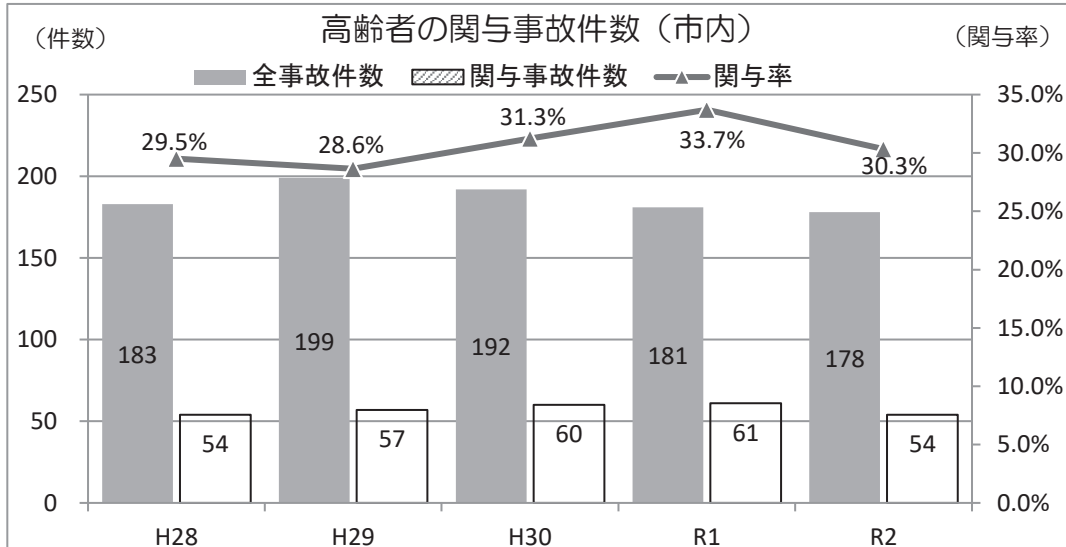
第7次計画では、道路交通の安全について、「高齢者\*の交通安全の確保」、「自転車の安全利用の推進」、「二輪車事故の安全対策の推進」、「飲酒運転の根絶」の4つを重点課題とし、施策を実施しました。

これら4つの課題別及び「子供」の交通事故の状況は、次のとおりとなっています。

ア 高齢者の交通事故の状況

(ア) 高齢者が関与する交通事故

高齢者が第1当事者\*又は第2当事者\*として関与した交通事故の発生件数は、平成28年の54件から増減するも、令和2年には54件を維持しています。



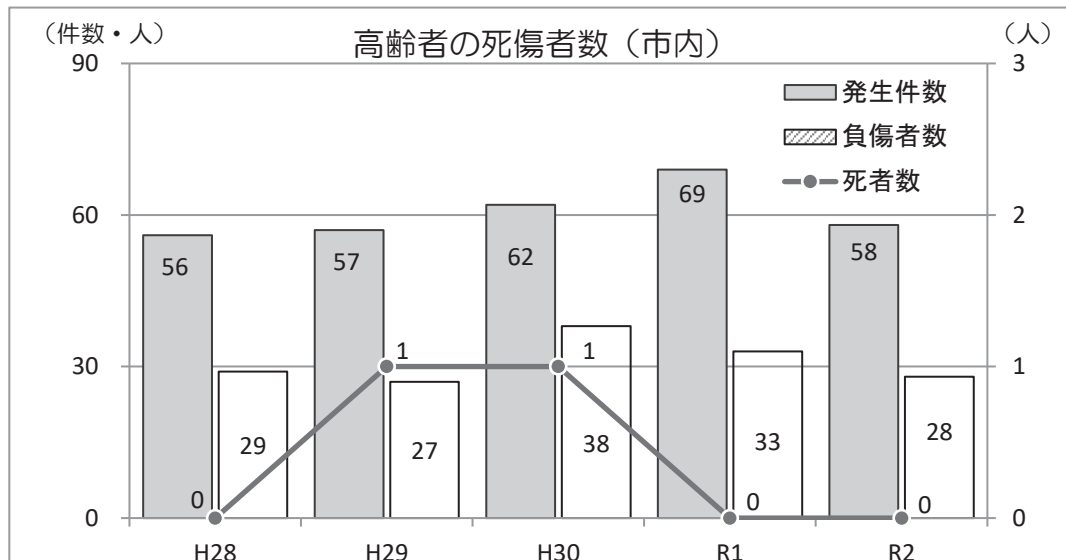
\*第1当事者とは、交通事故における過失の重い者をいいます。

\*第2当事者とは、第1当事者の次に過失の重い者をいいます。

(イ) 高齢者の死傷者数

高齢者の死傷者数は、平成28年の29人から増減を繰り返し、令和2年には28人に減少し、死者は0人となっています。

また、令和2年の市内の交通事故による死傷者数に占める高齢者の割合は約12.8%となっています。



\*高齢者とは、65歳以上の人をいいます。

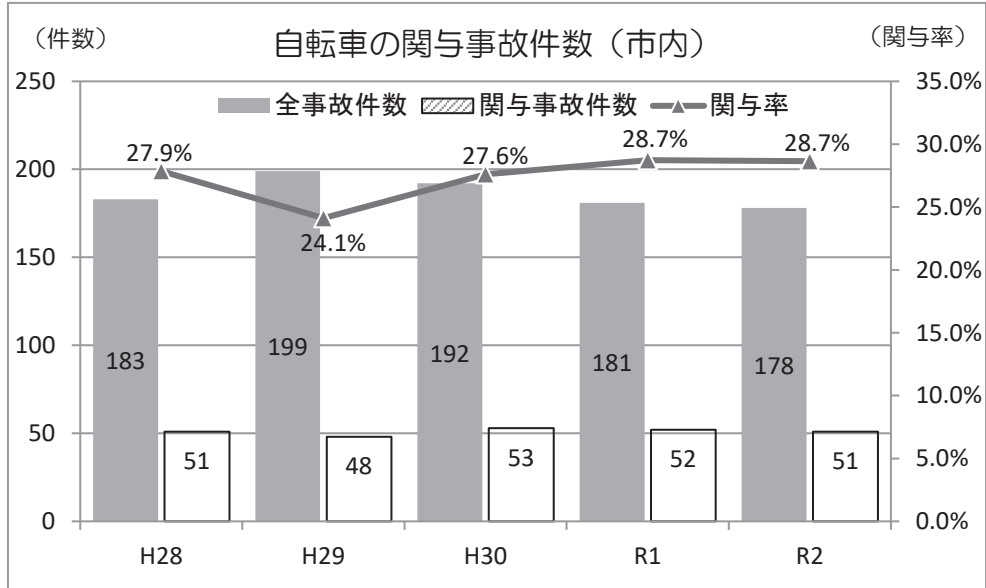
※「区市町村別各種交通事故発生状況」（警視庁）より作成



イ 自転車の交通事故の状況

(7) 自転車に関与する交通事故

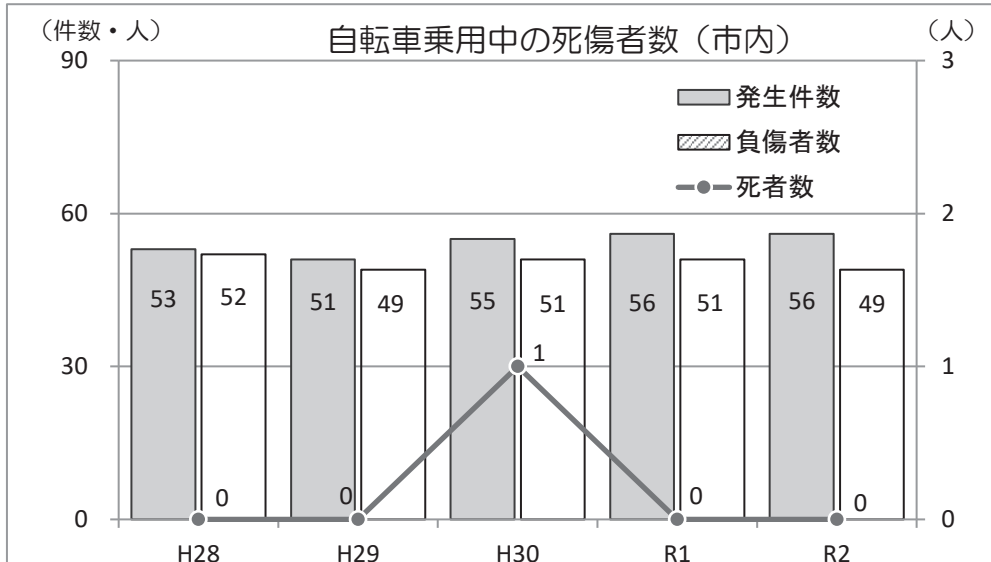
自転車が第1当事者又は第2当事者として関与した交通事故の発生件数は、平成28年の51件から増減するも、令和2年には51件を維持しています。



(4) 自転車乗用中の死傷者数

自転車乗用中の死傷者数は、平成28年の52人から令和2年には49人に減少し、死者は0人となっています。

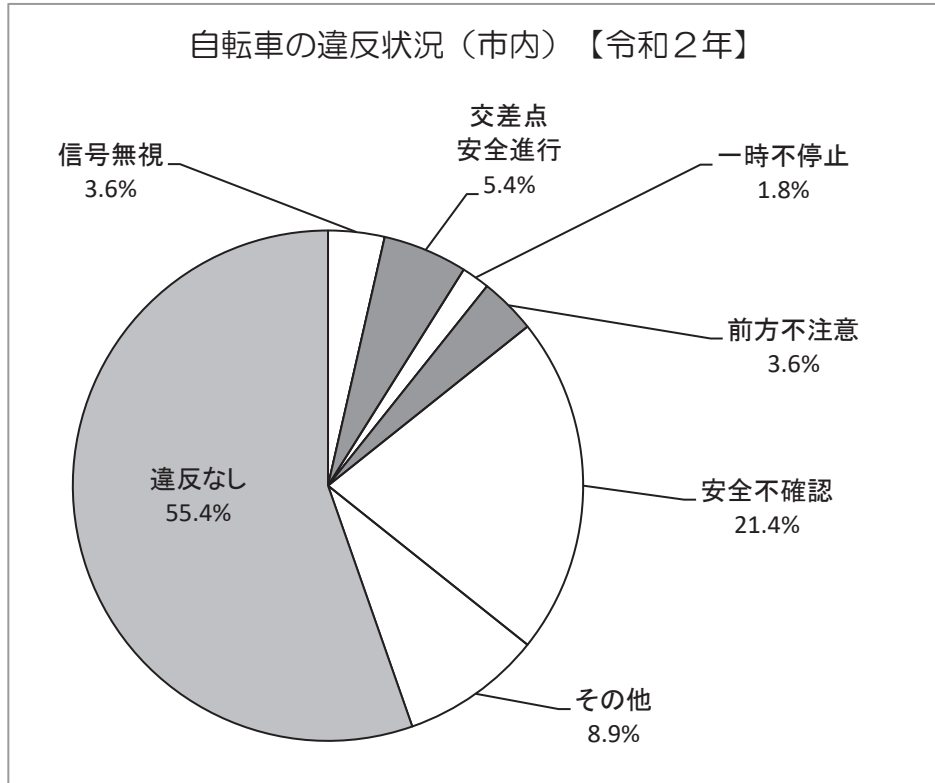
また、令和2年の市内の交通事故による死傷者数に占める自転車乗用中の割合は約22.4%となっています。



※「区市町村別各種交通事故発生状況」（警視庁）より作成

(ウ) 自転車の違反状況

令和2年中に自転車が第1当事者又は第2当事者となった交通事故のうち、自転車側に信号無視など何らかの違反があった割合は、約44.6%となっています。

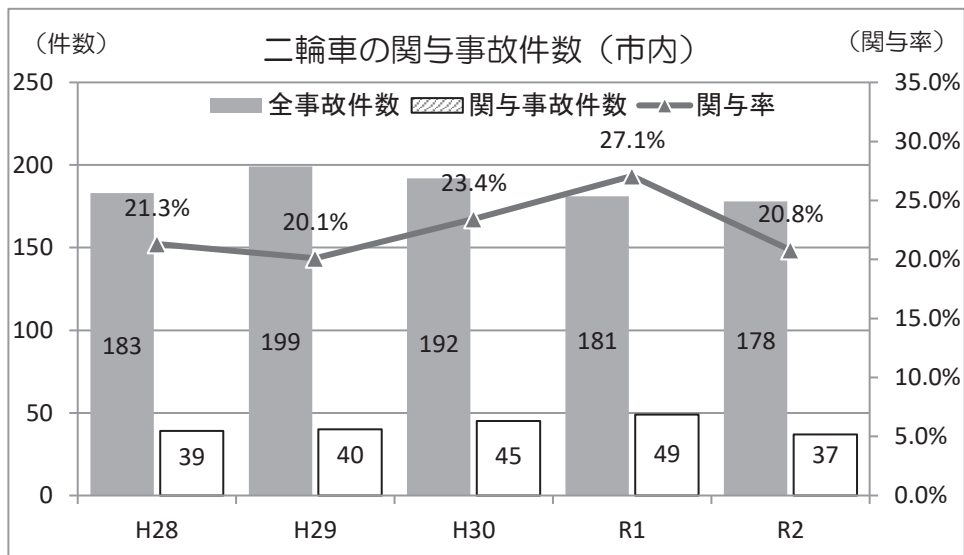


※「区市町村別各種交通事故発生状況」（警視庁）より作成

ウ 二輪車の交通事故の状況

(ア) 二輪車が関与する交通事故

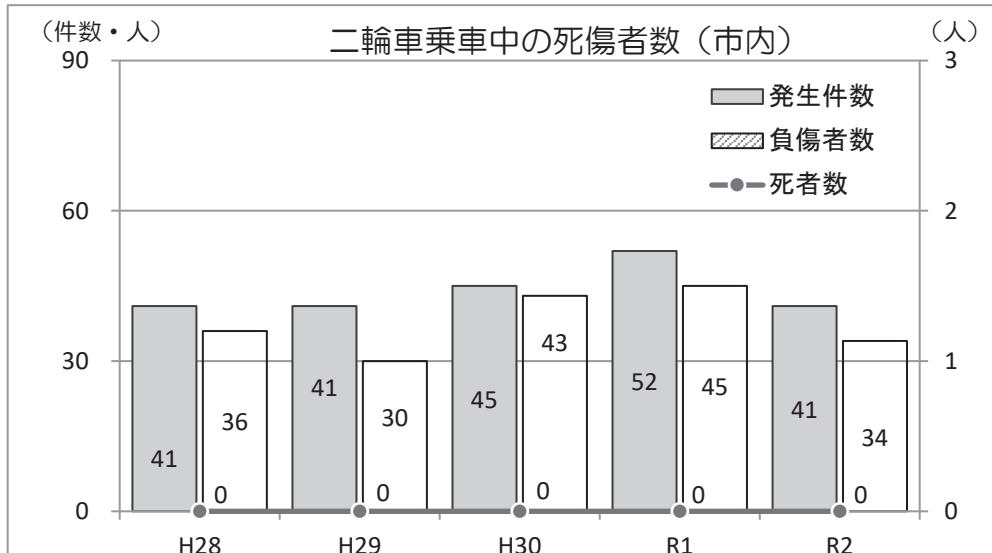
二輪車が第1当事者又は第2当事者として関与した交通事故の発生件数は、平成28年の39件から約5.1%減少し、令和2年には37件となっています。



(イ) 二輪車乗車中の死傷者数

二輪車乗車中の死傷者数は、平成 28 年の 36 人から増減するも、令和 2 年には 34 人に減少しました。

また、令和 2 年の市内の交通事故による死傷者数に占める二輪車乗車中の割合は約 15.5%となっています。



※「区市町村別各種交通事故発生状況」（警視庁）より作成

エ 飲酒事故の状況

(ア) 飲酒事故件数

市内における飲酒事故\*は、平成 28 年に 4 件と増加しましたが、0 件から 1 件と低い水準を推移しています。

\*飲酒事故とは、原付以上の運転者が第 1 当事者となった事故で、その者が飲酒していた場合をいう。

飲酒事故発生状況

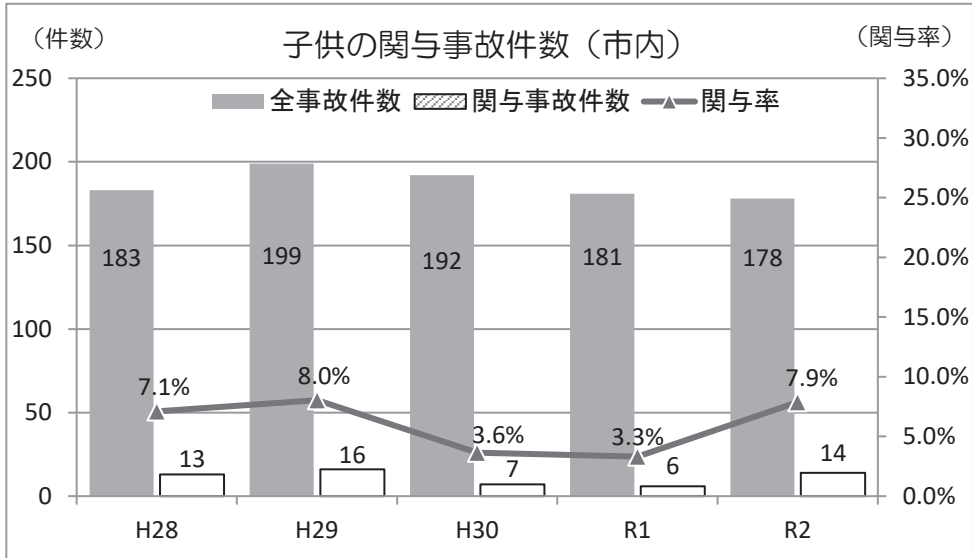
	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
都内	202	174	177	152	151
市内	4	0	0	1	0

※「区市町村別各種交通事故発生状況」（警視庁）より作成

オ 子供の交通事故の状況

(ア) 子供が関与する交通事故

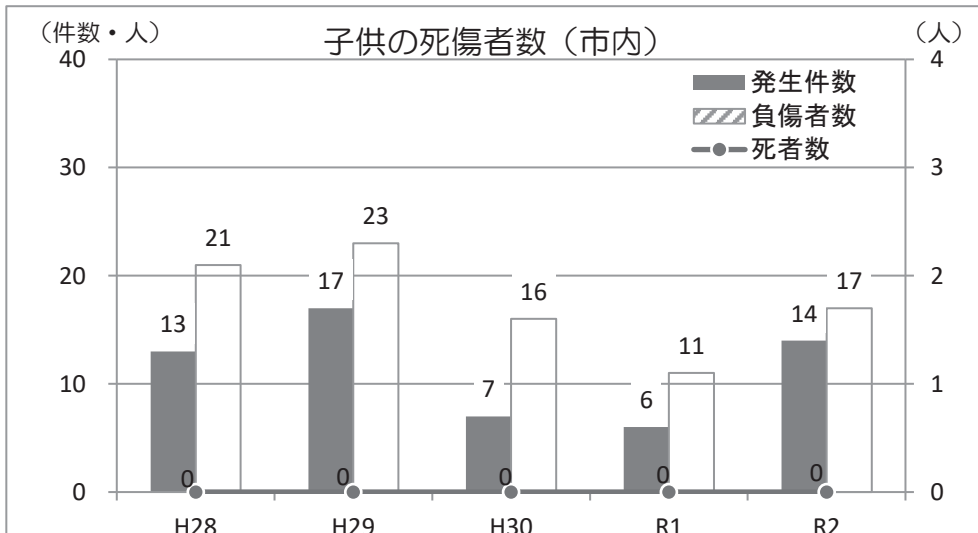
子供が第 1 当事者又は第 2 当事者として関与した交通事故の発生件数は、平成 28 年の 13 件から約 7.7%増加し、令和 2 年には 14 件となっています。



(イ) 子供の死傷者数

子供の死傷者数は、平成 28 年の 21 人から令和 2 年には 17 人に減少し、死者は 0 人を維持しています。

また、令和 2 年の市内の交通事故による死傷者数に占める子供の割合は約 7.8%となっています。



※「区市町村別各種交通事故発生状況」（警視庁）より作成

### 第3章 第8次稲城市交通安全計画の目標

市内の道路交通事故の発生件数及び負傷者数は、平成23年以降、増減を繰り返すも減少傾向にあり、死者数については、平成27年以降減少傾向となり、平成30年8月の交通死亡事故以降は発生していません。

しかし、負傷者数にあっては年間200人以下を達成することはできず、第7次計画の目標を全て達成することはできませんでした。

本計画では、道路交通事故について、死傷者数について新たに数値目標を設定し、交通事故全体の発生の抑止を強力に推進していくことにより、究極的には、死亡事故を発生させず、また交通事故による負傷者ゼロを目指します。

#### 1 道路交通事故の目標

- (1) 令和8年までの期間中、年間の死者数をゼロとすることを目指します。
- (2) 令和8年までの期間中、年間の負傷者数を190人以下とすることを目指します。

※第11次東京都交通安全計画の目標のひとつである「死傷者数27,000人以下」が、第10次同計画の目標数値から3.5%減少した数値であることから、第7次計画の目標である「負傷者数200人以下」から3.5%減少した193人を目標の根拠とする。

## 第8次稲城市交通安全計画の目標

- (1) 令和8年までの期間中、年間の死者数をゼロとする。
- (2) 令和8年までの期間中、年間の負傷者数を190人以下とする。

## 第4章 重視すべき視点

本計画においては、重視すべき視点として以下の4点を設定し、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します。

### 1 高齢者及び子供の交通安全の確保

市内の高齢者が関与する交通事故は、平成30年、令和元年ともに発生件数は60件以上、負傷者数も30名以上まで増加し、また平成29年、平成30年ともに死者数が1名となり、令和2年は発生件数58件、負傷者数28名まで減少しておりますが、高齢者が関与する交通事故率は全体の3割を超えており、他の課題別の関与率より高くなっていることから、高齢者を対象とした交通安全の確保をこれまで以上に推進します。

高齢者の中には、運転免許証を保有したことがなく、交通安全教育を受ける機会が少ない方も存在すると考えられることから、地域の交通安全教室において、交通ルールや交通事故の実態に関する情報を提供するなど、基本的な交通ルールを知るための交通安全教育を推進します。

また、個人差はあるものの、加齢に伴い身体機能や認知機能が低下するところから、身体機能等の低下に気付いてもらうための参加・体験・実践型の教育や見守り活動など、交通安全教育や地域活動等の充実に取り組みます。

市内の子供が関与する交通事故の発生件数、負傷者数は令和元年に6件11名まで減少しましたが、令和2年には14件17名まで増加しており、事故の内容は、特に交差点での事故が多く見られます。

そのため、交通ルールを理解・定着させるための交通安全教育を充実させるとともに、自ら危険を予測し回避する能力や安全に行動することができる判断力を育成するために、関係機関が連携を強化し、参加・体験型の交通安全教室の充実を図ります。

また未就学児を中心に、子供が日常的に集団で移動する経路の安全を確保するため、関係機関が連携し、安全対策を推進するとともに、横断歩行者の安全確保に関する教育など歩行者にとって安全な交通環境の整備を進めます。

さらに引き続き通学路や生活道路の交通安全を確保する取組として、通過交通の抑制や最高速度時速30キロメートルの速度規制を行うゾーン対策、ガードパイプ等の設置、注意喚起のためのカラー舗装の整備、登下校時の見守り活動などについて関係機関が対策を推進します。

### 2 自転車の安全利用

市内の自転車に関与する交通事故は、負傷者数は緩やかな減少傾向で推移しているものの、発生件数は増加傾向にあり、信号無視など、自転車側に何らかの違反があったとされる事故の割合が、令和2年中で約44.6%であるなど、利用者のルールやマナーに課題がみられる状況となっております。

そのため、学校での安全教育推進や成人層への啓発強化、危険な違反行為の指導取締り及び自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運

転者に対する教育の推進、高齢者や高校生などへのヘルメット着用の普及啓発など、自転車の安全利用を推進します。

### 3 二輪車の安全対策

市内の二輪車が関与する交通事故は、平成 28 年からおおむね横ばいで推移し、減少傾向とまでは至っていません。

二輪車の交通事故は、死亡事故や重傷事故につながる可能性が高いことから、事故多発路線に重点を置いた指導取締り、二輪車交通事故の多い交差点の改良、二輪車運転技能の向上、被害を軽減するためのヘルメットの正しい装着や胸部プロテクターの着用促進に向けた啓発など、二輪車の安全対策を推進します。

### 4 飲酒運転の根絶

市内の飲酒運転による交通事故は、平成 28 年に 4 件発生し、例年に比べ多く発生しましたが、平成 29 年から低い水準を推移しており、令和 2 年には、発生がありませんでした。

しかし、都内においては重大な飲酒運転による交通事故の根絶には至っていません。

アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、重大な結果につながることも多く、致死率は事故全体平均の約 10 倍に及びます。

そのため、悪質で危険な運転に重点を置いた指導取締り、酒類提供飲食店等と連携して実施する規範意識を徹底するための活動などを実施し、飲酒運転の根絶を目指します。



胸部プロテクターの着用促進に向けた啓発

