

第 1 1 次

多摩市交通安全計画（素案）

令和 3 年度～令和 7 年度

多摩市交通安全対策会議

目 次

第1部 総論	1
第1章 計画の考え方	1
1 計画策定の主旨	1
2 計画の位置付け	1
3 計画期間	1
4 計画の推進	1
第2章 交通事故等の状況	3
1 第10次多摩市交通安全計画の目標と成果	3
2 交通情勢等	3
3 市内における交通事故の状況	5
第3章 第11次多摩市交通安全計画の目標及び重視すべき視点	9
1 目標	9
2 重視すべき視点	9
第2部 講じようとする施策	13
第1章 道路交通環境の整備	13
1 安全安心な生活道路の構築	13
2 道路における交通安全対策の推進	13
3 交通安全施設等整備事業の推進	14
4 交通規制の実施	15
5 自転車利用環境の総合的整備	16
6 その他の道路交通環境の整備	16
第2章 交通安全意識の啓発	17
1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	17
2 地域における交通安全意識の高揚	19
3 交通安全に関する広報啓発活動の推進	20
第3章 道路交通秩序の維持	21
1 指導取締りの強化	21
2 悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進	22
3 駐車秩序の確立	22
第4章 安全運転の確保	24
1 安全運転の確保	24
第5章 救助・救急体制の整備及び被害者の支援	25
1 救助・救急体制の充実	25
2 交通事故相談業務等の推進	25
3 交通事故事件被害者等に対する連絡制度	25
第6章 災害に備えた交通施設の整備等	26
1 災害に強い交通施設等の整備	26
2 災害時の交通安全の確保	26

第1部 総論

第1章 計画の考え方

1 計画策定の主旨

多摩市交通安全計画（以下「交通安全計画」という。）は、交通安全対策基本法（昭和45年6月1日法律第110号）第18条第1項の規定に基づき、道路管理者、警視庁、東京消防庁、多摩稲城交通安全協会等の関係機関の代表により組織された多摩市交通安全対策会議（以下「交通安全対策会議」という。）での審議等を経て、その取組内容等を決定するもので、これまで昭和48年度から第10次にわたり策定されている計画です。

この交通安全計画に基づいて、市民、事業者、交通関係団体、行政機関等は、市内における交通事故から市民の生命を守り、安全で快適な交通環境と市民生活を確保するため、各種施策を総合的かつ計画的に実施してきました。

市内の交通事故の状況については、長期的には、その発生件数は低減の傾向にありますが、交通事故は依然として市民の安全・安心を脅かしており、その防止のためには、引き続き、市民、事業者、交通関係団体、行政機関等が一丸となって取り組んでいくことが必要です。

そのため、交通安全対策会議は令和3年度からの5年間に講ずべき市内における陸上交通の安全に関する施策の大綱として、第11次となる交通安全計画を策定するものです。

2 計画の位置付け

交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条に基づき、東京都交通安全対策会議が策定する「東京都交通安全計画」の趣旨及び同計画に定める施策を踏まえ、市内における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めるものです。

3 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間です。

4 計画の推進

(1) 行政機関

本計画の主旨及び本計画に定める施策を踏まえ、各地域の交通情勢や住民の生活に対応したきめ細かい事業を実施するとともに、事業の実施にあたっては、交通安全対策会議を中心に、事業者、交通関係団体等と連携、協力をしながら、総合的かつ一体的な交通安全対策を推進します。

(2) 事業者、交通関係団体、ボランティア等

自動車を運行する事業者は、安全運転管理者、運行管理者等を通じて、従業員に対する交通安全教育を推進するなど、安全な運転等を確保するために必要な措置を講じます。

交通関係団体、ボランティア等は、警視庁、多摩市等と連携、協力をしながら、効果的な交通安全活動を推進します。

(3) 市民

悲惨な交通事故をな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、正しい交通マナーの実践を続けることが肝要です。

市民の皆様には、家庭、学校、職場、地域等において、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 交通事故等の状況

1 第10次多摩市交通安全計画の目標と成果

平成28年度から令和2年度までの5年間を計画期間とする第10次交通安全計画では、「令和2年までの5年間、引き続き年間交通事故死者を「ゼロ」とし、交通事故死傷者数を平成27年（406人）比3割削減」を目標とし、高齢者及び二輪車・自転車の事故削減といった交通安全対策を実施してきました。

交通事故死者数については、平成29年及び令和2年は0人となったものの、「令和2年までの5年間、引き続き年間交通事故死者をゼロとする」という目標は達成できませんでした。

また、死傷者数については、令和2年は294人となり、平成27年の死傷者数406人に対して、3割減に近い数値となりましたが、目標の達成はできませんでした。

なお、交通事故に係る各種統計は暦年単位での集計となります。

第10次計画期間における死者数及び死傷者数

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死者数	2	0	3	2	0
死傷者数	329	399	374	342	294

（警視庁の統計より作成）

参考

第10次東京都交通安全計画における死者数及び死傷者数

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死者数	159	164	143	133	155
死傷者数	37,987	38,158	37,586	34,910	29,043

（東京都「第11次東京都交通安全計画」より作成）

2 交通情勢等

(1) 道路総延長（令和2年4月1日時点）（単位：m）

区分	道路延長 総計	幅員				
		19.5m以上	13m以上	5.5m以上	5.5m未満	未改良区間
都道	37,543	4,055	15,916	15,819	1,753	0
市道	292,648	543	5,039	38,425	226,134	22,507
計	330,191	4,598	20,955	54,244	227,887	22,507

※道路現況は、規格改良済分。歩行者専用道路には、自転車歩行者専用道路を含む。

(2) 運転免許保有者数（各年12月末実現在）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
男	50,920	50,867	50,712	50,352	49,707
女	38,459	38,708	38,781	38,693	38,245
総数	89,379	89,575	89,493	89,045	87,952
人口(各年1月1日時点)	147,849	148,293	148,724	148,745	148,823

（警視庁の統計より作成）

※人口（各年1月1日時点）のうち、令和元年については平成31年1月1日の数値です。

(3) 車種別自動車保有台数

車両区分		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
内 訳	乗合車	226	248	251	259	263
	乗用車	42,699	44,655	44,334	44,049	44,019
	貨物車	4,241	5,071	5,131	5,231	5,277
	特殊用途車	855	875	921	918	918
	特殊車	98	98	29	109	116
	二輪車（原付含）	10,536	10,365	10,131	9,863	8,562
	ミニカー	84	82	76	72	73
	自動車保有台数	58,379	61,394	60,873	60,501	59,228
人口（各年 1 月 1 日時点）		147,849	148,293	148,724	148,745	148,823

（警視庁の統計より作成）

(4) 法令改正等の状況

- ① 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。
- ② 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ども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組が強化されました。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。

3 市内における交通事故の状況

※ 交通事故に係る各種数値については、警視庁の統計より作成したものです。

(1) 交通事故発生件数及び死傷者数の状況

① 交通事故発生件数及び死傷者数の概要

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
交通事故発生件数	286	336	316	290	245
交通事故死傷者数	329	399	374	342	294
死者数	2	0	3	2	0
重傷者数	0	4	5	12	15
軽傷者数	327	395	366	328	279

② 当事者別交通事故発生件数

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
第 1 当事者					
乗用車	200	247	225	205	170
貨物車	61	62	55	46	46
自動二輪	5	9	8	8	8
原動機付自転車	5	7	11	8	5
自転車	11	9	12	15	12
その他車両	0	0	0	0	0
歩行者	1	0	2	2	2
対象外当事者	3	2	3	6	2
計	286	336	316	290	245
第 2 当事者					
乗用車	115	137	130	86	76
貨物車	16	28	21	17	18
自動二輪	29	31	25	38	33
原動機付自転車	15	20	23	18	17
自転車	63	73	66	63	61
その他車両	0	0	0	0	0
歩行者	44	45	46	60	31
物件等	4	2	5	8	9
対象外当事者	0	0	0	0	0
計	286	336	316	290	245

③ 状態別交通事故死傷者数

	平成 28 年		平成 29 年		平成 30 年		令和元年		令和 2 年	
	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者
四輪乗車中	0	163	0	215	0	198	0	146	0	132
自動二輪乗車中	1	30	0	39	0	29	0	42	0	39
原動機付自転車乗車中	0	17	0	22	1	24	0	20	0	22
自転車乗車中	0	72	0	78	0	71	0	71	0	65
歩行中	1	45	0	45	2	48	2	61	0	35
その他	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
計	2	327	0	399	3	371	2	340	0	294
人口(各年 1 月 1 日時点)	147, 849		148, 293		148, 724		148, 745		148, 823	

④ 年齢別交通事故発生状況

		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
子ども	幼児	2	0	1	3	2
	小学生	6	13	7	12	6
	中学生	3	5	4	4	4
	計	11	18	12	19	12
若年層	高校生	6	14	15	13	9
	中卒から 19 歳	14	9	22	19	12
	20～24 歳	52	67	63	41	37
	計	72	90	100	73	58
25～29 歳		33	29	38	37	29
30 歳代		93	92	109	74	71
40 歳代		122	152	129	111	101
50 歳代		95	127	81	106	91
60～64 歳		38	34	40	52	22
高齢者	65～69 歳	41	62	51	30	32
	70 歳代	47	55	55	50	49
	80 歳以上	13	9	9	14	14
	計	101	126	115	94	95
人口のうち子どもの数		19,054	18,917	18,844	18,646	18,460
人口のうち高齢者の数		38,849	40,101	41,133	41,837	42,343
人口(各年 1 月 1 日時点)		147,849	148,293	148,724	148,745	148,823

⑤ 年齢別交通事故死傷者数

		平成 28 年		平成 29 年		平成 30 年		令和元年		令和 2 年	
		死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者	死者	負傷者
子ども	幼児	0	9	0	7	0	9	0	6	0	3
	小学生	0	8	0	15	1	7	0	13	0	6
	中学生	0	2	0	5	0	6	0	6	0	6
	計	0	19	0	27	1	22	0	25	0	15
中卒から 19 歳		0	14	0	21	0	27	0	29	0	21
20～24 歳		1	34	0	38	0	36	0	28	0	24
25～29 歳		0	26	0	20	0	24	0	29	0	13
30 歳代		0	45	0	67	0	77	0	39	0	43
40 歳代		0	61	0	89	0	75	1	67	0	64
50 歳代		0	54	0	54	0	39	0	62	0	53
60～64 歳		0	19	0	18	1	17	0	22	0	9
高齢者	65～69 歳	0	19	0	34	1	20	0	14	0	17
	70 歳代	1	27	0	24	0	27	1	18	0	24
	80 歳以上	0	9	0	7	0	7	0	7	0	11
	計	1	55	0	65	1	54	1	39	0	52
合計		2	327	0	399	3	371	2	340	0	294
人口のうち子どもの数		19,054	18,917	18,844	18,646	18,460					
人口のうち高齢者の数		38,849	40,101	41,133	41,837	42,343					
人口(各年 1 月 1 日時点)		147,849	148,293	148,724	148,745	148,823					

(2) 課題別の交通事故等の状況

① 高齢者の交通事故等の状況

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
交通事故発生件数	286	336	316	290	245
高齢者の交通事故死傷者数	死者 負傷者	死者 負傷者	死者 負傷者	死者 負傷者	死者 負傷者
65～69 歳	0 19	0 34	1 20	0 14	0 17
70 歳代	1 27	0 24	0 27	1 18	0 24
80 歳以上	0 9	0 7	0 7	0 7	0 11
計	1 55	0 65	1 54	1 39	0 52
交通事故死傷者総数	2 327	0 399	3 371	2 340	0 294
人口のうち高齢者の数	38,849	40,101	41,133	41,837	42,343
人口(各年 1 月 1 日時点)	147,849	148,293	148,724	148,745	148,823

② 子どもの交通事故の状況

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
交通事故発生件数	286	336	316	290	245
子どもの交通事故死傷者数	死者 負傷者	死者 負傷者	死者 負傷者	死者 負傷者	死者 負傷者
幼児	0 9	0 7	0 9	0 6	0 3
小学生	0 8	0 15	1 7	0 13	0 6
中学生	0 2	0 5	0 6	0 6	0 6
計	0 19	0 27	1 22	0 25	0 15
交通事故死傷者総数	2 327	0 399	3 371	2 340	0 294
人口のうち子どもの数	19,054	18,917	18,844	18,646	18,460
人口(各年 1 月 1 日時点)	147,849	148,293	148,724	148,745	148,823

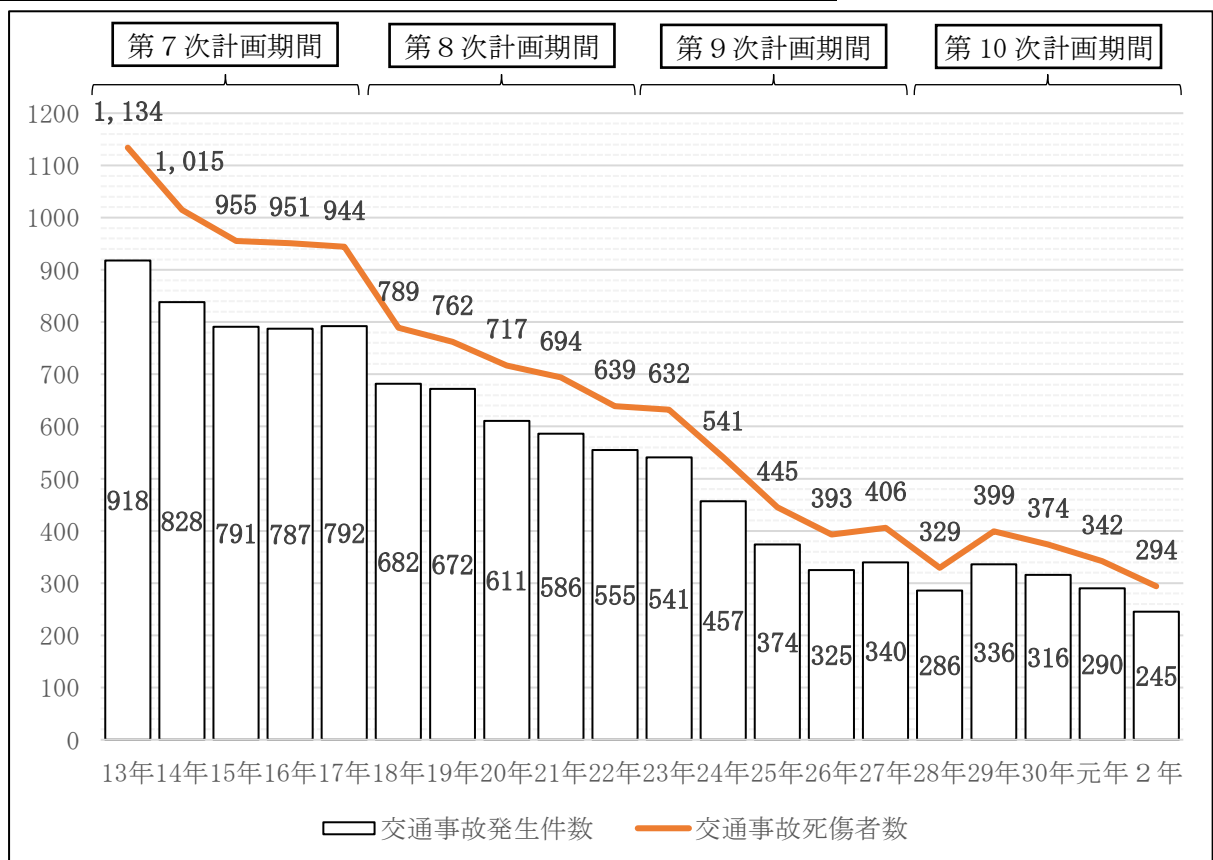
③ 自転車の交通事故の状況

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
交通事故発生件数	286	336	316	290	245
うち自転車事故件数					
第 1 当事者	11	9	12	15	12
第 2 当事者	63	73	66	63	61
計	74	82	78	78	73
状態別死傷者数	死者 負傷者	死者 負傷者	死者 負傷者	死者 負傷者	死者 負傷者
自転車乗車中死傷者数	0 72	0 78	0 71	0 71	0 78
交通事故死傷者総数	2 327	0 399	3 371	2 340	0 294
人口(各年 1 月 1 日時点)	147,849	148,293	148,724	148,745	148,823

④ 二輪車（自動二輪車及び原動機付自転車）の交通事故の状況

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
交通事故発生件数	286	336	316	290	245
うち二輪車事故件数					
第 1 当事者	10	16	19	16	13
第 2 当事者	44	51	48	56	50
計	54	67	67	72	63
状態別死傷者数	死者 負傷者	死者 負傷者	死者 負傷者	死者 負傷者	死者 負傷者
二輪車乗車中死傷者数	1 47	0 61	1 53	0 62	0 61
交通事故死傷者総数	2 327	0 399	3 371	2 340	0 294
人口(各年 1 月 1 日時点)	147,849	148,293	148,724	148,745	148,823

(3) 過去 20 年間の交通事故発生件数及び交通事故死傷者数の推移



第3章 第11次多摩市交通安全計画の目標及び重視すべき視点

1 目標

以下のとおり交通事故死者数及び交通事故死傷者数について、本計画の目標を設定します。

- (1) 計画期間中の年間交通事故死者数をゼロとすることを目指します。
- (2) 令和7年度までに年間交通事故死傷者数を270人以下とすることを目指します。

参考 東京都及び国の目標（道路交通に係るもので、それぞれ令和7年度までに目指す数値）

第11次東京都交通安全計画	死者数	110人以下
	死傷者数	27,000人以下
第11次交通安全基本計画	死者数	2,000人以下
	重傷者数	22,000人以下

2 重視すべき視点

本計画では、「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、以下の4項目を重視すべき視点とし、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数の発生を抑制します。

(1) 高齢者及び子どもの交通安全の確保

① 高齢者の交通安全の確保

東京都全体では、65歳以上の高齢者は、他の年代と比較して致死率が高く、道路交通事故の死者全体の4割近くを占めています。高齢者の状態別死者数をみると、歩行中や自転車乗用中が多く、事故の発生場所は、自宅付近が多くなっています。一方で、「生活道路」といわれる幅員5.5m未満の幅の狭い道路での死者は減少傾向にあります。

そのため、引き続き歩道の整備や、通過交通の抑制、30キロメートル毎時の速度規制を行うゾーン対策など、生活道路の安全対策を推進するとともに、歩行者の安全に資する信号の高度化や横断歩行者の安全確保に関する教育など、歩行者や自転車利用者にとって安全な交通環境の整備を進めます。

一方で、信号無視や横断禁止場所横断など、歩行者や自転車利用者が第1当事者となった死亡事故が発生しており、歩行中の高齢者が亡くなった事故では、歩行者側にも何らかの違反があった割合が半数以上を占め、違反の割合は負傷した場合と比べ5倍近くとなっています。

高齢者の中には、自動車の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、交通安全教室等において、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。

② 子どもの交通安全の確保

子どもの交通事故件数は、その他の年齢層に比べて少ないとはいえ、死亡事故がゼロには至らず、次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていく対策が必要です。

東京都全体で、子どもの状態別事故発生件数の内訳をみると、歩行中や自転車乗用中が多くを占めており、歩行中の飛出しや自転車の安全不確認、一時不停止など子どもの違反による事故も発生しています。

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実施するとともに、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の育成を行うために、関係機関が連携し、参加・体験型の交通安全教育を実施します。

また、未就学児を中心に子ども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。

(2) 自転車の安全利用の推進

東京都全体では、令和2年中に1万件を超える自転車事故が発生し、自転車乗用中の死者は34人に上りました。自転車乗用中の死者は、交通事故全体の死者の2割を占め、全国平均と比べて高く、死者の約7割は、頭部損傷が主因で亡くなっています。

また、全ての道路交通事故に占める自転車に関与する事故の割合は、4割を超え、全国平均と比べても高い状況となっています。

さらに、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年で5割を超えるなど、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います。

そのため、学校での安全教育推進や成人層への啓発、自転車利用者へのヘルメット着用の啓発など、関係機関が連携し、自転車の安全利用を推進していきます。

また、危険な違反行為の指導取締り及び自転車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を推進します。

(3) 二輪車の安全対策の推進

二輪車乗車中の死者数は、東京都全体では依然として死者の約4分の1を占めており、この割合は全国と比較して高い状況となっています。また、二輪車乗車中の死者のうち、5割は頭部損傷、2.5割は胸部損傷が主因で亡くなっています。

そのため、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ていきます。

(4) 飲酒運転の根絶

東京都全体での飲酒事故は、近年は200件を下回る件数で推移しておりますが、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が多く、飲酒運転中の事故の致死率は、事故全体の致死率より高くなっています。

そのため、酒類提供飲食店等の関係機関と連携した普及啓発を推進するとともに、悪質で危険な運転に重点を置いた指導取締りなどを実施し、飲酒運転の根絶を目指します。

重視すべき視点に係る取組一覧

取組項目		高 齢 者	子 ど も	自 転 車	二 輪 車	飲 酒 運 転
第1章 道路交通環境の整備						
1 安全安心な生活道路の構築						
(1) 歩道の整備	13	○				
(2) 生活道路及び通学路等における交通事故防止対策の推進	13	○	○	○		
2 道路における交通安全対策の推進						
(1) 骨格幹線道路の整備	13	○		○	○	
(2) 地域幹線道路の整備	13	○		○	○	
(3) 生活道路等の維持管理	13	○		○	○	
(4) 交差点の改良	13				○	
3 交通安全施設等整備事業の推進						
(1) 防護柵の設置	14	○				
(3) 道路標識等の整備	14	○				
(4) 信号機の整備・高度化	14					
① 歩行者感应制御式信号機の整備	14	○				
② ゆとりシグナルの整備	14	○	○			
③ 歩車分離式信号機の整備	14	○				
(5) その他の交通安全施設等の整備	14				○	
(6) 事故多発箇所等における交通安全施設の整備	15					
① 信号機の多現示化	15		○			
(7) 交通環境のバリアフリー化	15	○				
4 交通規制の実施						
(1) 交通実態に即した交通規制	15					
② 生活道路	15		○			
③ 高齢者対策	15	○				
④ 自転車対策	15			○		
⑤ 二輪車対策	15				○	
5 自転車利用環境の総合的整備						
(1) 自転車通行空間の整備	16			○		
(2) 自転車の駐輪対策等	16			○		
第2章 交通安全意識の啓発						
1 段階的・体系的な交通安全教育の推進						
(1) 学校等における交通安全教育	17			○	○	○
① 幼児に対する交通安全教育	17		○			
② 小学生に対する交通安全教育	17		○			
③ 中学生に対する交通安全教育	17		○			
(2) 高齢者に対する交通安全教育	18	○				
(4) 横断歩行者の安全確保に関する教育	18	○	○			
(5) 自転車利用者に対する交通安全教育	18	○	○	○		
(6) 二輪車運転者に対する交通安全教育	19				○	

取組項目		高 齢 者	子 ど も	自 転 車	二 輪 車	飲 酒 運 転
	頁					
2	地域における交通安全意識の高揚					
(1)	地域における交通安全教育等の推進	19				
②	高齢者対策	19	○			
(2)	地域ぐるみの交通安全運動の推進	19				
②	「暴走族追放強化期間」の実施	19			○	
3	交通安全に関する広報啓発活動の推進					
(2)	飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	20				○
(3)	通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等	20	○			
(4)	薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進	20	○	○		
第3章 道路交通秩序の維持						
1	指導取締りの強化					
(1)	交通事故防止に資する交通指導取締りの推進	21				○
(3)	二輪車対策の推進	21			○	
(4)	自転車利用者対策の推進	21		○		
(5)	通学路等における指導取締り	21	○			
(6)	シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り	21	○			
(7)	暴走族の取締り等	21			○	
2	悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進					
(2)	悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進	22				○
3	駐車秩序の確立					
(5)	放置自転車対策の推進	23		○		
第4章 安全運転の確保						
1	安全運転の確保					
(1)	高齢運転者事故防止対策の推進	24	○			
第5章 救助・救急体制の整備及び被害者の支援						
2	交通事故相談業務等の推進					
(2)	交通災害共済制度の加入促進	25	○	○	○	
(3)	自転車損害賠償保険等への加入促進	25		○		

第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通環境の整備

1 安全安心な生活道路の構築

(1) 歩道の整備

歩行者等を自動車交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩道の未整備区間や幅員の狭い区間において、歩道の整備を進めます。

歩道の整備にあたっては、平成18年から施行されている「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年6月21日法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）、「多摩市道路整備計画」及び「多摩市交通マスタープラン」等を踏まえ、車いすでもすれ違うことのできる幅員確保や視覚障がい者誘導用ブロックの設置など、バリアフリーに対応し、高齢者や障がい者を含む誰もが安心して歩ける歩行空間の確保に努めます。

(2) 生活道路及び通学路等における交通事故防止対策の推進

① 生活道路における交通事故防止対策の推進

生活道路における歩行者及び自転車利用者を当事者とする交通事故を防止するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施するゾーン30の整備を進めるほか、道路管理者に対してガードレール等の設置やカラー舗装の整備を要請するなど、道路利用者である歩行者及び自転車利用者の視点に立った各種交通事故防止対策を推進します。

② 通学路の安全対策の推進

定期的に通学路の総合的な点検を行い、通学路標識の維持、管理をはじめ、改善要望箇所については、横断歩道、信号機及び注意看板等の設置を関係機関に要望するとともに、学校や保護者等との情報の共有化、児童・生徒への指導等の要請など、安全指導に努めます。

2 道路における交通安全対策の推進

(1) 骨格幹線道路の整備

都市の骨格を形成する幹線道路の整備のため、4車線以上の道路と、区部外周部・多摩地域の2車線の都市計画道路を中心とした幹線道路の整備を推進します。併せてバリアフリー化した幅広い歩道を整備し、歩行者及び自転車の一層の安全確保を進めます。

(2) 地域幹線道路の整備

住宅地への通過交通の進入を防ぎ、住環境を向上させるとともに、快適で安全な歩行空間を確保するため、市街地の街並みを構成する広い歩道と緑のある2車線の都市計画道路を中心として、道路を整備します。

(3) 生活道路等の維持管理

「多摩市道路整備計画」、「多摩市舗装更新計画」等に基づき、生活道路等の維持管理及び舗装更新に努めます。

(4) 交差点の改良

交差点における左折車の走行速度の低減及び信号の変わり目における出会い頭事故等を防止するため、交差点巻き込み部の張り出しや横断歩道及び停止線の前出しによる交差点のコンパクト

ト化に加えて、右左折車両と横断歩行者の事故を防止するため、交差点付近の視認性確保について道路管理者と連携を図りながら進めます。

3 交通安全施設等整備事業の推進

(1) 防護柵の設置

歩行者の横断歩道以外の場所での車道横断の抑止と、車両の路外等への逸脱防止を図ることにより、歩行者の安全を確保するとともに、乗員の傷害や車両の損傷を最小限にとどめるため、防護柵の整備に努めます。

(2) 道路照明の整備

夜間の道路通行時の安全性向上のため、道路状況に応じた適時・適切な照度管理による道路照明のLED化等の取組を進めます。

(3) 道路標識等の整備

誰もが安全で快適に通行できるよう、見やすく分かりやすい道路標識・規制標識等の整備に取り組んでいきます。

(4) 信号機の整備・高度化

① 歩行者感应制御式信号機の整備

高齢者や身体障がい者等の歩行の安全を確保するため、歩行者用画像感知器を活用して、赤信号で横断を開始する歩行者に対して音声で警告を発する機能や、青信号の時間内に渡り切れないと思われる歩行者を感知して、青信号の時間を延長する機能、逆に横断歩行者がいない場合には青信号の時間を削減し、車両青信号の時間に振り分ける円滑化の機能を有する歩行者感应制御化の整備を推進します。

② ゆとりシグナルの整備

「ゆとりシグナル（経過時間表示機能付歩行者用灯器）」は、青信号時の残り時間を表示することで無理な横断の抑制を、また、赤信号時の待ち時間を表示することで信号無視の防止を図るための信号機です。

歩行速度が遅い高齢者や、児童が安心して横断歩道を渡ることができるよう、高齢者用施設の近傍や通学路、駅周辺などの横断歩行者が多い集客施設の近傍を中心に整備を行います。

③ 歩車分離式信号機の整備

歩行者と車両の通行を時間的に分離することで、右左折車両による横断歩行者の巻き込み事故防止に大きな効果を期待できる歩車分離式信号機の整備を推進します。

④ 右折感应型信号機の整備

交差点を右折する車両の需要変動を車両感知器によってリアルタイムで把握し、右折矢印信号の秒数を調整することにより、右折車両の捌け残りや無駄な右折矢印時間をなくす右折感应型信号機の整備を推進します。

(5) その他の交通安全施設等の整備

カーブ区間における二輪車の事故防止のため、滑り止め舗装やカラー舗装等の路面改良、視線誘導標、減速マーク、警戒標識等の設置による安全対策を道路管理者と連携を図りながら進めます。

(6) 事故多発箇所等における交通安全施設の整備

① 信号機の多現示化

交通事故の発生又はその危険性の高い地点の信号機について、交通状況に応じた右折矢印信号や右直分離式信号の設置など、信号機の多現示化を行い、交通事故防止と円滑化を図ります。

また、駅前、福祉施設、学校の周辺等において、歩行者通行の安全を確保するための歩車分離式信号への多現示化を進めます。

② 要請等に基づく交通安全施設等の整備

交通事故が多発する箇所や危険性の高い箇所など、交通安全施設等の整備が必要と認められる箇所について、関係機関が連携して対策を実施します。

(7) 交通環境のバリアフリー化

バリアフリー法に基づく交通安全特定事業（＊）を推進し、旅客施設や官公庁施設等の生活関連施設間の移動の円滑化を図ります。

また、高齢者、障がい者等の安全安心な歩行を確保するために、視覚障がい者用音響式信号機等の整備を推進していきます。

（＊交通安全特定事業）

高齢者、障がい者等が旅客施設や官公庁施設等の生活関連施設間を移動する際の利便性及び安全性を高めるために実施する信号機の改良、道路標識・標示の整備、違法駐車行為の防止等を推進する事業

4 交通規制の実施

(1) 交通実態に即した交通規制

① 路線対策

幹線・準幹線道路等の交通の安全と円滑を図るため、交通実態に即して最高速度規制、駐車禁止規制等の交通規制を見直し、信号調整等の交通事故防止対策、渋滞緩和対策を総合的に実施します。

② 生活道路

幹線・準幹線道路等の交通渋滞を避けて、通過車両が生活道路などの狭い道路に集中し、児童の通学等に危険を及ぼしている箇所等においては、ゾーン30の整備、通行禁止規制や一時停止等必要な交通規制を実施します。

③ 高齢者対策

高齢歩行者や高齢運転者の立場から、道路標識をより見やすくするために、必要に応じて大型化等を図るとともに、各種交通規制を見直し、高齢運転者等にも分かりやすい交通規制を実施します。

④ 自転車対策

自転車が安全に通行できる環境を確保するため、普通自転車専用通行帯の整備、歩道上における自転車の通行部分の指定等を実施します。

⑤ 二輪車対策

幹線・準幹線道路等の二輪車の交通事故を防止するため、二輪車の交通量が多い交差点等においては、必要に応じて原動機付自転車の右折方法（二段階・小回り）や進路変更禁止、進行方向別通行区分等の交通規制を実施します。

(2) 先行交通対策

大規模な再開発や大型店舗の建設、道路、鉄道等の整備は、地域の交通流に大きな変化を及ぼす反面、交通基盤の整備改善を図る好機でもあることから、これらの開発計画を早期に把握し、道路の拡幅や改良、自転車通行空間や歩行空間の整備等、交通管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう計画立案者や事業者等とあらかじめ調整を行う等、先行交通対策を推進します。

5 自転車利用環境の総合的整備

(1) 自転車通行空間の整備

歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備に努めます。

(2) 自転車の駐輪対策等

市営駐輪場の適正な利用環境の整備及び利便性の向上による自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の駐輪・駐車対策に努めるとともに、「多摩市自転車等の放置防止に関する条例」等に基づく大規模店舗等の施設の駐輪場の設置を推進します。

6 その他の道路交通環境の整備

(1) 道路の緑化

① 都道における取組

美しい景観・環境、円滑・安全な交通、防災といった機能に加え、街路樹による緑陰提供など、街路樹の持つ多面的な機能を確保するため、街路空間に適合した植栽空間を整備するとともに、きめ細やかな維持管理を継続します。

② 市道における取組

「多摩市街路樹よくなるプラン」に基づき、路線、樹種の特性や沿道条件をふまえたメリハリのある街路樹の管理に努めます。

(2) 道路の使用及び占用の抑制

道路上の工事及び作業のための道路の使用及び占用については、道路交通の安全と円滑を確保するため、必要な工事以外は抑制する方針のもと適正な許可を行うとともに、現場パトロール等を通じて、許可条件の遵守、保安施設の整備等の指導を推進します。

なお、道路掘削を伴う工事については、歩行者の交通安全の確保を第一とし、道路構造の保全及び円滑な交通の確保並びに道路工事に起因する事故防止を図るため、その指導監督を行うとともに施工方法、時期、時間などについて関係機関と十分調整を図ります。

(3) 不法占用物件等の排除

道路交通の妨害や道路管理上支障となる不法占用物件、違反屋外広告物、樹木等の障害物の除去のため、道路パトロールを実施し、不法占用物の撤去等の是正指導を行います。

第2章 交通安全意識の啓発

1 段階的・体系的な交通安全教育の推進

(1) 学校等における交通安全教育

交通安全教育は、学校の教育活動全体を通じて行うことを基本とし、学校活動、学校行事等を中心にそれぞれの発達段階に即した適切な指導を行うものとします。

① 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、単独行動を始める早い時期に実施することが大切であることから、実践を通して交通安全のルールを理解してもらい、安全に行動できる習慣の育成に努めます。

そのために多摩市立交通公園（以下「交通公園」という。）（*）での、交差点や踏切での横断訓練やゴーカートなどの交通遊具を利用した実践体験型の指導や、動画等を活用した、楽しみながら交通マナーを体得できる交通安全指導を実施します。

（*多摩市立交通公園）

子どもたちが楽しみながら交通知識や交通ルールを学ぶ施設として、昭和54年に設置された公園で、園内には信号機、交差点及び踏切等が設置されているコースがあり、貸出自転車等に乗りながら交通ルールを学ぶことができる公共施設です。

② 小学生に対する交通安全教育

小学校では、安全な歩行、自転車の基本ルールの習得と安全利用、身近な交通の状況や規制についての把握、知識や技能を習得し、実地指導を通じて実際に身につけ、実践できるよう指導します。特に小学1、2年生に対しては、交通公園を活用した横断訓練、自転車運転などの体験型の交通安全教室あるいは各小学校への出前型の交通安全教室を実施します。

なお、出前型の交通安全教室については、児童館等でも実施します。

③ 中学生に対する交通安全教育

中学校では、それまでの安全教育を基礎とした、自転車の安全利用、交通事情、交通法規、救急措置、交通災害防止等に関する基本的事項の理解を中心に指導を行います。特に自転車利用時等に関係する交通事故を減少させるため、スタントマンを使ったスケアードストレート方式（*）による疑似体験型交通安全教室を実施します。

なお、スケアードストレート方式による疑似体験型交通安全教室では、あわせて関係機関・団体、保護者などと連携し、地域ぐるみの交通安全思想や安全安心の意識の高揚に努めます。

（*スケアードストレート（Scared Straight））

〔“Scared”は怖がる・おびえるの意味、“Straight”は直視するの意味〕交通事故につながる危険行為を未然に防ぐため、交通事故現場をスタントマンにより再現し、その怖さや恐ろしさを直視し、交通事故の恐怖を実感させることで、交通ルールの大切さを学ばせる教育手法。

④ 高校生等に対する交通安全教育

高校生、大学生及び専門学校生については、社会人として必要な交通マナーを身につけるよう指導します。特に自転車、原動機付自転車、自動二輪車等の安全利用に関する事項を、生徒や地域の実情に応じて取り上げ、交通安全に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

そのために交通法規、安全対策等を中心に、関係機関が連携し、出張型の交通安全指導、二輪車や自転車の実践型の講習等の実施に取り組みます。

(2) 高齢者に対する交通安全教育

① 老人クラブ、高齢者サークル等に対する交通安全教育

老人クラブ、高齢者サークル等の社会参加活動の場や、高齢者が多数集まる場所において、加齢に伴う身体機能の変化、高齢者の事故発生実態等を踏まえた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、夜間における交通事故を防止するため反射材用品の普及、活用の促進を図ります。

② 普及啓発活動の推進

関係機関・団体等が連携し、春・秋の全国交通安全運動等、各種交通安全キャンペーンを実施するとともに、ポスターの掲示、リーフレットの配布、たま広報、市公式ホームページ、SNSへの交通安全に関する記事の掲載等を実施し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

(3) 運転者に対する交通安全教育

① 地域、職域における取組

地域、職域等における運転者講習会等を積極的に開催するとともに、関係機関・団体等が連携し、効率的な交通安全教育を推進します。

② 企業内における取組

企業内で運転者教育に携わる安全運転管理者等が専門的な知識・技能を修得するため、実践的な運転者教育を推進します。

(4) 横断歩行者の安全確保に関する教育

あらゆる機会を通じて、運転者に対して横断歩道手前の減速義務や横断歩道における歩行者優先等の交通ルールについて、再徹底を図るための交通安全教育を推進します。

また、歩行者に対しては横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

(5) 自転車利用者に対する交通安全教育

① 関係機関・団体が連携し、小学生に対して基本的な交通ルールの浸透を図る自転車安全教育を推進するとともに、保護者に対しても、自転車通行ルールの遵守についての広報啓発を推進します。

② 子どもはもとより、すべての自転車利用者に対して、乗車用ヘルメット等の交通事故の被害を軽減する器具の利用を促進していきます。

③ 各年代（中学・高校生、大学生、社会人）の利用者に対して、具体的な自転車に関連した事故の発生状況や特徴、自転車の交通ルールに違反した者に対する刑事上の責任、民事上の損害賠償責任等の内容を中心とした教育を行うとともに、スケアードストレート方式を用いた自転車安全教育などを推進し、ルール違反によりどのような危険が生じるかを体験させることで、安全意識の高揚を図ります。

④ 高齢者に対して自転車実技教室への参加を積極的に求め、加齢による身体機能低下の自覚を促すとともに、自転車に関する知識・技能を身に付けさせます。

⑤ 地域住民等と連携し、自転車の交通事故や通行方法が問題となっている地区・時間帯を中心に、自転車・二輪車ストップ作戦等の自転車利用者に対する街頭指導及び広報啓発を推進します。

- ⑥ 交通ルールを守らない自転車利用者に対する自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカード等を活用した街頭活動を強化するとともに、信号無視、一時不停止等悪質・危険な違反に対しては交通切符による取締りを実施します。
- ⑦ 安全に自転車を利用できるよう、自転車安全利用五則を各種キャンペーンや啓発の場等を通じて周知を図っていきます。

(6) 二輪車運転者に対する交通安全教育

都内の全交通死亡事故死者数に占める二輪車乗車中死者の構成率は、全国平均よりも高い割合となっているため、二輪車の交通事故防止を目的として、基本走行・法規走行主体の二輪車実技教室等を実施し、安全運転技術の向上と安全意識の高揚を図ります。

また、二輪車交通事故死者の主損傷部位は、頭部及び胸・腹部が高い割合を占めていることから、被害軽減対策としてライダーに対する「ヘルメットのあごひもの確実な結着」等の短期的な交通安全教育や関係機関・団体と連携した「胸部プロテクター着用」を推進するなど、二輪車運転者の重大交通事故抑止対策を図るとともに、自転車・二輪車ストップ作戦等の二輪車運転者に対する街頭指導及び広報啓発を推進します。

2 地域における交通安全意識の高揚

(1) 地域における交通安全教育等の推進

① 地域

地域においては、町会・自治会等を単位とした各種講習会等を実施するほか、交通安全協会等交通関係団体の活性化と指導者の育成を図り、交通安全教育が的確に行われるよう計画的な運用に努めます。

② 高齢者対策

警察職員や高齢者交通指導員等のボランティアが、高齢者宅を訪問し、個別に交通安全教育を行うほか、交差点等における高齢歩行者の保護誘導活動や高齢の自転車利用者に対する指導啓発活動を推進します。

(2) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

① 「全国交通安全運動（春・秋）」、「TOKYO交通安全キャンペーン」等の実施

全国交通安全運動では、広く市民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進することにより、交通事故防止の徹底を図り、「安全で快適な交通社会」の実現に資することを目的として、

- ・規範意識向上を図るための効果的な交通街頭活動及び交通違反の指導取締りの徹底
- ・広報啓発活動及び交通安全教育の推進
- ・関係機関・団体等との連携の強化

など、市内の実態に即した地域・職域ぐるみの交通安全運動を効果的に推進します。

② 「暴走族追放強化期間」の実施

暴走族や違法行為を敢行する旧車會グループ（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）が活発に活動を始める時期に「暴走族追放強化期間」を設定し、関係機関と連携して暴走族追放気運の高揚や若者の交通安全意識の向上等を促進し、二輪車による事故防止を推進するとともに、暴走族等による不法事案の取締りを実施します。

③ 「トワイライト・オン運動」等の推進

年間を通して、車両の前照灯を日没より早めに点灯することを呼び掛ける「トワイライト・オン運動」のほか、夜間道路上の危険を早期に発見するため対向車や歩行者がいないときは、走行用前照灯（ハイビーム）を積極的に活用することや、ドライバーと歩行者が相互に安全を確認することを広く市民に働きかけます。

3 交通安全に関する広報啓発活動の推進

(1) 多様な広報媒体による広報活動の推進

広く市民に交通安全思想の普及浸透を図り、交通安全行動の実践を定着させるため、たま広報、市公式ホームページ、SNS、ポスター、チラシ等の広報媒体を活用するとともに、交通安全運動等のあらゆる機会を通じて、年齢層や事故状況に応じた効果的な広報活動を推進します。

(2) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知するため、各種広報媒体を活用した広報啓発を推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類提供飲食店等と連携して「ハンドルキーパー運動（＊）」の普及浸透に努めるなど、飲酒運転を許さない社会環境づくりに取り組み、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

また、飲酒運転を根絶するため、関係機関・団体、企業等と連携した「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」をはじめ、「全国交通安全運動（春・秋）」、「TOKYO交通安全キャンペーン」などを通じて取組を推進し、飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知するなど、飲酒運転をさせない気運を醸成し、飲酒運転の根絶を目指します。

（＊ハンドルキーパー運動）

自動車を使ってグループで酒類提供飲食店に行く場合、グループ内で酒を飲まず、他の者を安全に自宅まで送る者（ハンドルキーパー）を決め、飲酒運転を根絶しようとする運動

(3) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等

各種キャンペーン等の機会を通じて、通学路等の周辺を通行するドライバーに対する速度抑制や子どもを交通事故から守るための広報啓発を推進します。

(4) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進

薄暮時（日没の前後それぞれ1時間）や夜間における歩行者や自転車の交通事故を防止するため、シール式反射材用品やスポークリフレクターなど反射材用品の活用、外出時の目立つ色の服装習慣について、広報啓発活動を強化します。

第3章 道路交通秩序の維持

1 指導取締りの強化

(1) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態等の緻密な分析に基づき、飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害等の交差点違反等重大交通事故の直接又は主要な原因となっている違反に重点を置いた指導取締りを推進します。

また、飲酒運転、無免許運転、又はこれらに起因する交通事故事件を検挙した際は、運転者の捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底し、酒類若しくは自動車等の提供罪、同乗罪等のほか、教唆・幫助行為等の確実な立件に努めます。

(2) 携帯電話使用等の取締りの推進

近年、携帯電話やスマートフォンの画像を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある情勢を踏まえ、携帯電話使用等に対する罰則を引き上げる改正法が令和元年12月1日に施行されました。携帯電話使用等は、重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為であることから、指導取締りを推進します。

(3) 二輪車対策の推進

二輪車の死亡・重傷事故が多発している路線を重点に、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反（速度超過、進路変更、割り込み等）の指導取締りを強力に実施するとともに、軽微な違反者等に対しても積極的な指導警告を実施するなど、安全運転意識の高揚を図ります。

(4) 自転車利用者対策の推進

自転車利用者による交通事故を防止するため、交通ルール・マナーを守らない走行に対しては、自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカードを活用した街頭指導を強化するとともに、ヘルメットの着用について働き掛けを行います。

また、悪質・危険な違反者に対しては、自転車講習制度の適用を視野に入れ、交通切符等による取締りを実施します。

(5) 通学路等における指導取締り

通学路等における子どもの安全を確保するため、重点通学路の登下校時間帯等を勘案し、通行禁止違反や横断歩行者妨害等の交通違反の指導取締りを推進します。

(6) シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り

シートベルト・チャイルドシート着用の徹底に向けた座席ベルト装着義務違反等の指導取締りを実施します。また、交通事故発生時における乗員の被害軽減を図るため、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用について指導を推進します。

(7) 暴走族の取締り等

暴走族や違法行為を敢行する旧車会グループ（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に対しては、道路交通法のほか、あらゆる関係法令を適用し、検挙の徹底を図ります。また、被疑者の逮捕や使用車両の押収等を推進するとともに、暴走族等の組織解体を図ることにより暴走行為の抑止に努めるとともに、暴走族等の実態に関する情報発信や関係機関・団体との連携強化を通じて、暴走族等を許さない社会環境づくりに努めます。

(8) 整備不良車両の取締り

整備不良車両や不正改造車の走行は、道路交通秩序を乱すとともに、排気ガスによる大気汚染、騒音等により環境悪化の要因ともなっています。また、保安基準に適合していない自動車による爆音走行や公道上での競走行為等、危険・迷惑な行為を防止するため、関係機関と連携し、指導取締りを実施していきます。

(9) 過積載防止対策の推進

積載物重量制限違反については、交通公害（騒音、振動及び排気ガス）の要因となるほか、重大交通事故に発展する危険性が高いことから、重点的な指導取締りを実施します。

また、当該違反に係る各種行政処分の適正な執行により、使用者の背後責任等を厳しく追及し、過積載運行の根絶を図ります。

2 悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進

(1) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進

組織的かつ重点的な捜査と客観的証拠に基づいた立証により適正かつ綿密な交通事故事件捜査を推進します。

(2) 悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進

他の車両等の通行を妨害する目的で行われる妨害運転等を認知した場合には、客観的な証拠資料の収集等を積極的に行い、妨害運転罪や危険運転致死傷罪（妨害目的運転）等のあらゆる法令の適用を視野に入れた厳正な捜査を推進します。

(3) 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進

飲酒運転や薬物を使用しての運転等悪質かつ危険な運転行為による死傷事故等については、危険運転致死傷罪等あらゆる法令の適用を視野に入れた厳正な捜査を推進します。

また、ひき逃げ事件については、迅速かつ的確な初動捜査を徹底するとともに、各種交通鑑識資機材に加え、防犯カメラやドライブレコーダー等を効果的に活用し、被疑者の早期検挙を図ります。

さらに、自動車の使用者等による悪質な違反行為の下命・容認事件、指定整備事業者等による不正車検事件、交通事故を偽装した保険金詐欺事件等の交通特殊事件についても厳正な捜査を推進します。

3 駐車秩序の確立

(1) 違法駐車取締り

① 使用者責任の追及等

放置車両確認機関の適正かつ効果的な運用を図り、運転者責任が追及できない場合は、放置違反金制度による「滞納処分」や「車両使用制限命令」等を行い使用者の責任追及を徹底します。

② 重点的取締り

違法駐車の実態に応じ、重点的に取締りを行う場所や時間帯などを定めた「取締り活動ガイドライン」を中心とする指導取締りを強化するとともに、悪質性の高い違反に対しては、移動措置を含む取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立に努めます。

(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進

適正な駐車秩序の確保の観点及び地域住民の意見・要望等を勘案し、地域の実態に応じたきめ細かな駐車規制を推進します。

(3) 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

地域交通安全活動推進委員（協議会）による積極的な活動を促進し、地域住民の違法駐車抑止気運の盛り上げを図ります。

また、関係機関・団体等が連携し、違法駐車抑止キャンペーンを実施するとともに、チラシ等の作成・配布や各種機関紙（誌）への掲載など、広報啓発を積極的に進め、違法駐車抑止を呼び掛けます。

(4) 自動車の保管場所確保の徹底

自動車の保管場所証明・届出事務の適切な実施に努めるとともに、車庫代わり駐車、長時間駐車等の違反の指導取締りを推進します。

(5) 放置自転車対策の推進

① 放置自転車の実態調査

東京都が取りまとめる駅前の放置自転車の実態等について調査を実施し、放置自転車対策の推進に役立てます。

② 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの推進

関係機関・団体等の幅広い連携の下、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を実施するなど、自転車利用者に対して自転車の放置防止と自転車駐車場利用促進の啓発活動を行い、自転車の駐車秩序の確立を図ります。

③ 放置自転車等に対する指導及び撤去業務の実施

「多摩市自転車等の放置防止に関する条例」等に基づく、放置自転車等に対する指導及び撤去業務を実施します。

第4章 安全運転の確保

1 安全運転の確保

(1) 高齢運転者事故防止対策の推進

① 高齢運転者に対する交通安全教育の推進

高齢運転者に対しては、横断歩道における歩行者の優先等、安全な運転に必要な知識・技能を再確認させるため、通行の態様に応じた参加・体験・実践型の講習会の実施に努めます。

② 高齢者支援施策等の推進

高齢者が関わる交通事故の減少を図るため、各種広報媒体を活用した運転免許自主返納制度の普及及び運転経歴証明書を提示することによる優待制度に関する広報啓発に努め、高齢者の運転免許自主返納を促進します。

(2) 二輪車事故防止対策の推進

二輪車運転者に対し、関係機関・団体と連携した二輪車実技講習をはじめ、参加・体験・実践型の交通安全教室を積極的に実施します。

また、自体防護としてヘルメットのあごひもの確実な結着及び胸部プロテクターの着用促進を図ります。

(3) 安全運転管理の充実

交通安全協会安全運転管理者部会と連携し、安全運転管理者及び副安全運転管理者に対して、自動車の安全な運転に必要な知識及び運転者に対する交通安全教育に必要な知識、技能等の講習を充実し、その資質と管理技能の向上を図ります。

安全運転管理者	乗車定員が11人以上の自動車1台、その他の自動車5台（自動二輪車1台は0.5台として計算する。）以上の使用者が、自動車の安全な運転に必要な業務を行わせるために選任します。
副安全運転管理者	自動車の使用者が、安全運転管理者の業務を補助させるために選任するもので、使用台数が20台を超えるとときに、その台数に応じて1人以上選任します。

第5章 救助・救急体制の整備及び被害者の支援

1 救助・救急体制の充実

(1) 交通救助体制の確保

交通事故発生時、傷病者の早期救出・早期搬送に向け、消防車両に積載する救助用資器材やAED等の応急処置資器材を効果的に活用し、感染防止に配慮した安全・確実な救助活動を推進します。

(2) 応急手当等の普及啓発

バイスタンダー（救急現場に居合わせた人）による救命効果の向上を目指し、AEDトレーナー、訓練用人形等の資器材を整備するとともに、最新のガイドラインの内容を反映した応急手当普及用リーフレット及びポスター作成等を行い、積極的に応急手当の普及啓発を行います。

(3) 「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用促進

真に救急車を必要とする市民に対して、適切かつ効果的に救急隊が対応できる体制を構築するため、市民の相談に応じて緊急受診の要否や適応する診療科目等について専属の医師や看護師がアドバイスを行うとともに、医療機関案内等を行う「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用を促進します。

2 交通事故相談業務等の推進

(1) 交通事故相談業務の実施

交通事故の被害に伴う賠償問題は、損害額の算定、調停、訴訟の手続き等法律的な専門知識の活用が不可欠であることから、被害にあわれた市民の抱える問題に答えられるよう、関係機関が連携を図り、広く相談の機会を提供していきます。

(2) 交通災害共済制度の加入促進

交通事故による被災者の経済援助を目的として東京都内の39市町村が実施する「ちょこつと共済（東京都市町村民交通災害共済）」について、たま広報、市公式ホームページ等によるPRに努め、加入促進を図ります。

(3) 自転車損害賠償保険等への加入促進

自転車事故の状況や国の動向を踏まえ、東京都は、令和2年4月1日から自転車損害賠償保険等の加入を自転車利用者等に対して義務付けました。自転車利用者が加害者となった交通事故において、高額な賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、東京都が実施する自転車損害賠償保険等への加入を促進する取組について協力します。

3 交通事故事件被害者等に対する連絡制度

交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を活用するほか、特に、ひき逃げ事件の被害者、交通死亡事故事件の遺族、交通重傷事故事件の被害者などに対しては、その要望を確認した上で、捜査の進展状況、被疑者の検挙、逮捕被疑者の処分等について適時適切な連絡を行い、必要な情報を提供することにより、被害者を支援します。

第6章 災害に備えた交通施設の整備等

1 災害に強い交通施設等の整備

(1) 道路橋梁の耐震性の強化

道路橋梁等の耐震性の強化については、「多摩市橋梁長寿命化修繕計画」等に基づき、橋梁の予防保全型の維持管理と耐震化を進めます。

(2) 電線・通信等の無電柱化

災害時における道路上の電柱や電線類については、その倒壊や切断により電力や通信サービスの供給がストップするとともに、緊急輸送路や避難道路として交通機能にも大きな影響を及ぼすため、電線・通信等の無電柱化を進めます。

2 災害時の交通安全の確保

災害時の応急対策や災害復旧については、「多摩市地域防災計画」に基づく交通安全の確保するための体制（交通規制の実施、緊急車両通行等の交通の確保等）の整備に努めます。