

第8次日野市交通安全計画（案）

令和4年度～令和8年度

令和4年 月

日野市

目次

第1部 総論

第1章 交通安全計画策定の考え方

- 1 計画策定の主旨
- 2 第7次日野市交通安全計画の検証と成果
- 3 計画の基本理念

第2章 交通事故等の現状

- 1 日野市の交通事故発生件数
- 2 踏切事故
- 3 法令改正等の状況

第3章 日野市交通安全計画の目標

第4章 交通安全施策の方向

第5章 重視すべき視点

- 1 高齢者及び子供の交通安全の確保
- 2 自転車の安全利用の促進
- 3 二輪車の事故防止
- 4 「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進

第2部 講じようとする施策

1 重点施策

第1章 高齢者及び子供の交通安全の確保

- 1 道路交通環境の整備
- 2 教育・啓発の推進

第2章 自転車の安全利用の促進

- 1 自転車利用環境の整備
- 2 教育・啓発の推進

第3章 二輪車等の事故防止

- 1 道路交通環境の整備
- 2 教育・啓発の推進

II 分野別の施策

第1章 道路交通環境の整備

- 1 道路の整備
- 2 交通安全施設の整備
- 3 通学路及びキッズ・ゾーンの整備
- 4 自転車対策

- 5 踏切道の安全対策
- 6 道路利用の適正化
- 7 ミニバス・ワゴンタクシーの利用促進

第2章 交通安全思想普及の徹底

- 1 学校等における交通安全教育
- 2 運転者等に対する交通安全教育
- 3 地域社会における交通安全意識の高揚

第3章 交通規制等

- 1 交通実態に対応した交通規制の推進

第4章 救急体制と救済制度

- 1 交通事故相談制度の充実
- 2 救急体制の充実・支援
- 3 被害者救済制度の充実

第3部 交通安全対策を推進するための体制

- 1 行政機関相互の連携
- 2 市民、企業等の民間活力の結集

第1部 総論

第1章 交通安全計画策定の考え方

1 計画策定の主旨

交通安全対策基本法に基づき、国や東京都は「交通安全計画」を策定し、交通安全対策の総合的かつ計画的に各種の施策を実施しています。

交通事故の防止は、行政機関や関係民間団体だけでなく市民一人ひとりが全力をあげて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、交通安全対策全般にわたる総合的な施策の大綱を定め、これに基づいて強力で推進していかなければなりません。

日野市においても、こうした国や東京都の「交通安全計画」に準拠して、人命尊重の理念に立って、交通事故のない安全で安心なまちを実現していくために、日野市の地域特性を加味しながら「日野市交通安全計画」を策定し、実効性のある対策を重点的、計画的に推進し交通安全施策の充実強化に努めていきます。

- (1) この計画は、日野市の道路交通や踏切道における交通の安全に関する諸施策5ヵ年（令和4年度～令和8年度）を定め、日野市交通安全計画とするものです。
- (2) この計画は、交通事業者や道路交通に係る各種団体等の交通安全に関する取組の指針となるものです。
- (3) この計画は、交通安全に関する市民の行動指針として、自助、共助の取組を呼びかけるものです。

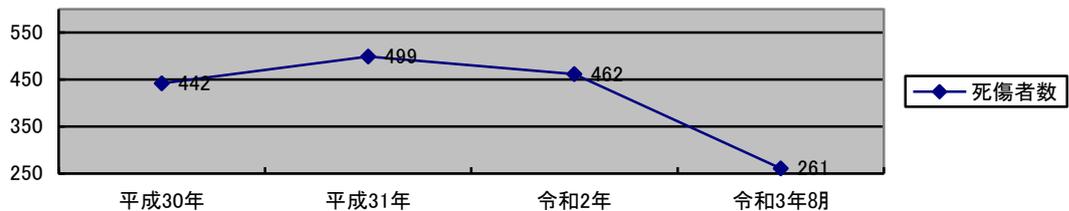
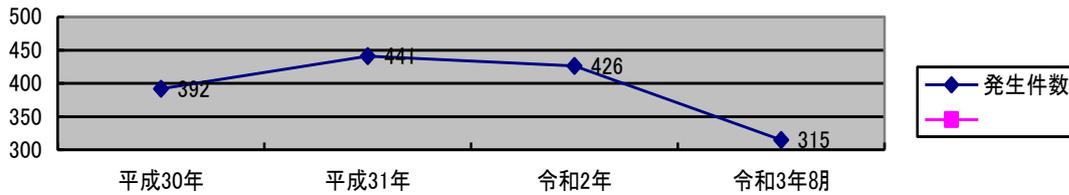
2 第7次日野市交通安全計画（平成30年～令和3年）の検証と成果

第7次交通安全計画（平成30年度～令和3年度）の目標は、「人命尊重の理念のもとに、交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には交通事故のない安全で安心な都市を実現するため、この計画に定める諸施策を総合的かつ効果的に実施することにより、交通事故の発生を防ぎ死傷者数を最大限抑制することを目標とします。」という目標を立て計画を推進してきました。

この目標について検証してみますと、交通事故発生件数および交通事故死傷者数ともに令和元年に上昇していますが、翌年には減少に転じており、令和3年8月時点での交通事故件数および交通事故死傷者数についても令和2年8月時点を下回っています。

このことから、計画期間中の交通事故発生件数および交通事故死傷者数の発生は抑制できており、この目標について達成することができたといえます。

市内の交通事故発生件数及び死傷者数の推移



3 計画の基本理念

毎日のように新たに交通事故被害者等となる方がいます。高齢化の進展への適切な対処とともに子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズにこたえる交通安全の取組が一層求められています。

これまでの交通安全に対する各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより究極的には交通事故のない社会の実現を目指します。

・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。

・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を、いっそう確保する必要があります。

・高齢化が進進しても安全に移動できる社会の構築

道路交通について、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、高齢運転者による事故は、喫緊の課題です。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。高齢になっても安全に移動することができる社会の構築を目指します。

第2章 交通事故等の現状

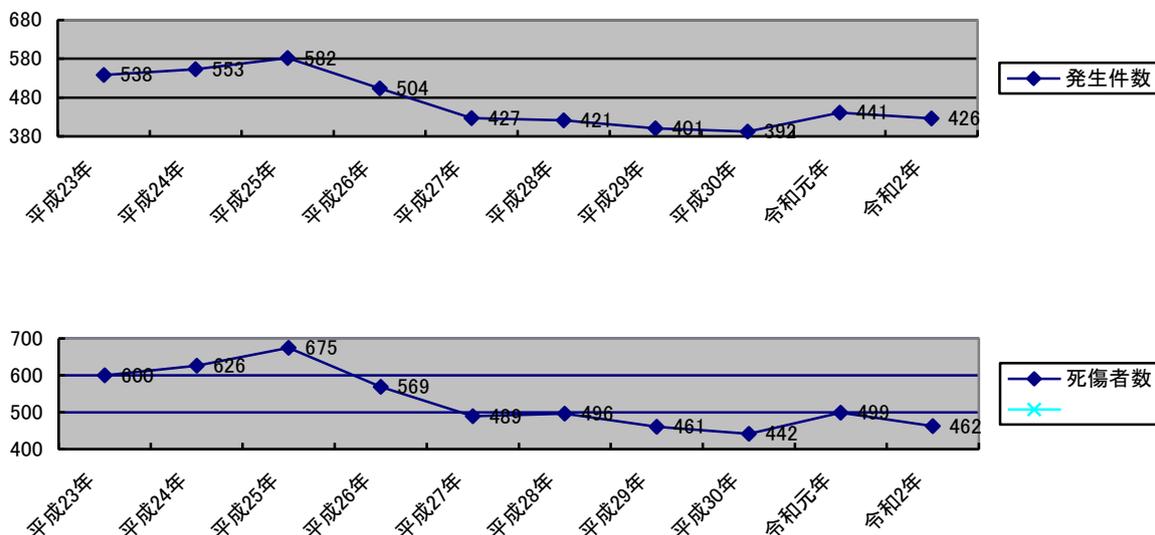
1 日野市の交通事故発生件数

市内の交通事故件数は、平成25年の582件が最大件数となり、その後、平成30年までは減少を続け392件となり、年間交通事故発生件数は400件を下回るまで減少しました。しかし、令和元年には一転して441件と前年よりも50件ほど増加

しています。令和2年は前年より減少し426件となっています。

交通事故による死傷者数は、平成25年の675人が最大で、そこから平成30年まで減少を続け平成30年には約200人減の442人まで減少しています。令和元年には交通事故発生件数の上昇と比例して499人となっていますが、令和2年には、462人となり再び減少に転じています。

市内の交通事故発生件数及び死傷者数の推移



年 別	発生件数(件)	死者(人)	重傷者(人)	軽傷者(人)	死傷者合計(人)
平成 23 年	538	2	10	588	600
平成 24 年	553	1	3	622	626
平成 25 年	582	0	5	670	675
平成 26 年	504	2	1	566	569
平成 27 年	427	0	2	487	489
平成 28 年	421	0	3	493	496
平成 29 年	401	3	5	453	461
平成 30 年	392	1	5	436	442
令和元年	441	1	3	495	499
令和 2 年	426	3	3	456	462

資料：警視庁交通総務課（交通統計）

2 踏切事故

日野市内の踏切は、JR中央線で6箇所、京王線で14箇所あります。平成20年以後、日野市内の踏切で発生した事故は、平成22年に軽傷事故が1件発生しており、平成29年に死亡事故が2件発生しております。

3 法令改正等の状況

・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さら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、「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。

第 3 章 日野市交通安全計画の目標（令和 4 年度～令和 8 年度）

人命尊重の理念のもとに、交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には交通事故のない安全で安心な都市を実現するため、この計画に定める諸施策を総合的かつ効果的に実施することにより、交通災害の防止を図ります。

今後ますます増加する高齢者と将来を担う子供たちに対し交通安全を推進していくため「高齢者の交通安全の確保」、「子供の交通安全の確保」とともに、歩行者との事故件数の割合が大きくなりつつある「自転車の安全利用の推進」、交通事故死傷者の割合が多い「二輪車事故の防止」の 4 点を重視すべき視点として、交通事故の発生を防ぎ死傷者数を最大限抑制し死者数ゼロを目指します。

第 4 章 交通安全施策の方向

市内の交通事故死者数や負傷者数は減少傾向にあります。しかし、この傾向を定着させ、目標の実現を図るためには行政機関、事業者、交通関係団体、ボランティア等や市民による不断の努力が必要となります。

本計画では、特に取り組むべき重点課題として、今後ますますの増加が予想される高齢者と将来を担う子供たちの交通安全対策を推進していくために「高齢者の交通安全の確保」「子供の交通安全の確保」を掲げ、市民、関係機関一体となって総合的な対策を推進します。

また、交通事故者数の多い「自転車の安全利用の推進」及び「二輪車事故の防止」も重点課題として推進します。

さらに分野別の施策として、生活道路及び幹線道路における「道路交通環境の

整備」など、分野ごとの各種交通安全対策を関係機関等と連携して推進します。

第5章 重視すべき視点

1 高齢者及び子供の交通安全の確保

(1) 高齢者の交通安全の確保の必要性

日野市の高齢者（65歳以上）人口は、令和2年1月1日現在46,143人で市民人口に占める割合は約24.7%です。すでに日野市の人口のおおよそ4人に1人が高齢者になっています。

日野市内の全死傷者数に占める高齢者の割合は、平成30年まで全体の約15%程度で推移してきましたが、令和元年に高齢者の死傷者数が100人を超え、全死傷者に占める割合が全体の20%を超えてから、令和2年も同様に高齢者の死傷者数は102人と100人を超えており、全死傷者に対する割合も前年同様、全体死傷者数の20%を超え、高い割合で推移しはじめています。

日野市内における、令和2年中65歳以上の歩行中の死傷者数は、全体の約33%を占め、歩行中の交通事故者の約3人に1人が65歳以上となっています。

また、自転車乗用中の65歳以上の事故死傷者数は、全体の28%となっております。

高齢者の交通安全の確保を進めるにあたっては、少子化と平均寿命の長寿化によりさらに進展する超高齢社会への移行という視点から諸施策を推進する必要があります。また、交通事故のない社会を目指すためには、65歳以上の高齢者に対する交通安全対策が鍵を握っているといえます。高齢者の交通事故を減少させるためには、高齢者の交通行動を踏まえた交通安全対策を推進する必要があります。

(2) 子供（中学生以下）の交通安全の確保の必要性

日野市の子供人口は、令和2年1月1日現在23,458人で市民全体に占める割合は約12.5%となっています。平成28年以降、子供の負傷者数は減少してきましたが、令和元年に39人と増加しています。令和2年中の子供の負傷者数は36人と若干減少し、全死傷者に対する割合は約7.7%となっております。

子供の交通事故件数は他の年齢層に比べて少なくなっていますが、交通事故がゼロには至らず、次世代を担う子供のかげがえのない命を交通事故から守っていく対策が必要となります。

子供の交通事故は歩行中や自転車乗用中がその多くを占めています。歩行中の飛び出しや自転車の安全不確認、一時不停止など子供の違反による事故が発生しています。

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の育成を行うために、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る必要があります。

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る必要があります。

高齢者、子供と市全体の交通事故死傷者数の割合

区分		H27年	H28年	H29年	H30年	H31年	R2年
子供	死者数	0	0	0	0	0	0
	負傷者数	41	41	34	32	39	36
	合計	41	41	34	32	39	36
高齢者	死者数	0	0	2	1	0	2
	負傷者数	71	85	71	73	105	100
	合計	71	85	73	74	105	102
市全体	死者数	0	0	3	1	1	3
	負傷者数	489	496	458	441	498	459
	合計	489	496	461	442	499	462
全死傷者に占める子供の割合(%)		8.3	8.2	7.3	7.2	7.8	7.7
全死傷者に占める高齢者の割合(%)		12.9	14.5	17.1	16.7	21.0	22.0

資料：警視庁交通年鑑

年齢層別歩行中の死傷者数（令和2年）

	全年齢歩行中の死傷者数	死者数	負傷者数	死傷者数	全歩行中死傷者数に占める割合(%)
幼児・園児	64	0	1	1	1.5
小学生		0	2	2	3.1
中学生		0	2	2	3.1
中卒～24歳		0	4	4	6.2
25～39歳		0	10	10	15.6
40～64歳		1	23	24	37.5
65歳以上		2	19	21	32.8

資料：警視庁交通年鑑

年齢層別自転車乗用中の交通事故死傷者数（令和2年）

	全年齢自転車乗用中の死傷者数	死者数	負傷者数	死傷者数	全歩行中死傷者数に占める割合(%)
幼児・園児	157	0	6	6	3.8
小学生		0	15	15	9.5
中学生		0	8	8	5.0
中卒～24歳		0	20	20	12.7
25～39歳		0	18	18	11.4
40～64歳		0	46	46	29.2
65歳以上		0	44	44	28.0

資料：警視庁交通年鑑

(3) 高齢運転者の交通安全対策

都内における高齢者（65歳以上）の第一種運転免許証保有者数は、令和2年に約118万人となっております

今後、運転免許証を保有し自動車を運転する高齢者は、高齢社会の進展という視点からも横ばいから増加傾向に推移していくと予測されています。

高齢運転者の交通安全の確保を図っていくには、道路交通環境整備によるフォローが欠かせません。高齢運転者にとって見やすい道路標識や信号機など、道路交通環境の整備を推進していくことが求められます。

また、高齢者の運転する自動車においてアクセルとブレーキを踏み間違えたことによる重大事故も発生していることから、高齢者の運転免許証の自主返納を促していくことも高齢者の交通安全対策の一つとして推進する必要があります。

(4) 市民参加型の交通安全教育等

高齢者は優れて地域社会との密接な関係を有しています。多くの高齢者は地域社会の中で生活しています。このため、高齢者の主体的な地域社会への参画を支援していく視点が求められています。

交通安全協会、警察署、日野市や関係団体が緊密に連携した活動の推進や情報の提供等など支援がますます必要とされています。

高齢者の歩行中、自転車乗用中の交通事故は、そのほとんどが自宅付近で起きています。また、事故の発生原因を分析すると、高齢者側にも交通法規違反が認められるケースが見受けられます。高齢者の安全と安心を守るためには、地域の生活道路などの安全対策を充実するとともに、地域ぐるみで高齢者の交通安全教育に取り組んでいくことが大切です。

2 自転車の安全利用の推進

(1) 自転車の安全利用の必要性

自転車の交通事故発生件数は過去10年間の推移を見てみると、平成25年の233件を最高に減少傾向にありましたが、平成30年以降は増加しています。

自転車事故による死傷者数の交通事故による全死傷者数に占める割合は、平成26年に33.7%と高い割合を占めていますが、その後は自転車事故の発生件数の減少とともに、死傷者数の割合も減少しています。しかし、令和元年以降は、また30%台へと増加してしまっています。

自転車の安全利用には、歩道を暴走する自転車や走行中の携帯電話の使用等の危険行為、自転車利用者の交通法規の知識不足、駅前放置自転車など、多くの問題があります。自転車乗用中の交通違反の取締り強化、自転車利用者に対する交通安全講習の実施、放置自転車対策など、自転車の安全利用の対策は今後も重要な課題です。

○日野市の自転車の交通事故の推移

年	23	24	25	26	27	28	29	30	31	R2
自転車事故の発生件数	191	204	233	186	141	127	110	132	175	174
自転車	死者数	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	負傷者数	181	200	215	169	127	118	101	114	160
	死傷者数	181	200	215	170	127	118	101	114	160
全死傷者数	600	626	675	504	427	421	401	442	499	462
全死傷者数に占める自転車の割合(%)	30.1	31.9	31.8	33.7	29.7	28.0	25.1	25.7	32.0	33.9

資料：警視庁交通年鑑

(2) 教育・啓発の推進

自転車交通事故発生状況から、自転車利用者に対する交通安全教育等による交通マナーや交通ルールの遵守の徹底が重要な課題となっています。

このため、小学校、中学校における体験的な交通安全教育の充実、地域での交通安全教育の実施など、自転車利用者の交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図るための交通安全教育や啓発の推進を関係機関が連携を強化し、さらに充実させることが重要です。

(3) 指導取締りの強化

日頃から交通ルール・マナーを守らない自転車利用者に対する指導・警告等に加え、悪質・危険な自転車利用者の違反に対しては、警察による取締りを強化することが必要です。

(4) 駅周辺放置自転車対策

日野市内には、JR中央線・京王線及び多摩都市モノレールの駅が12駅あり、民営等含む有料自転車等駐車場及び無料自転車置場が整備され、約16,000台の収納能力がありますが、いまだに約300台の自転車は駅周辺に放置されており、地域社会にとって深刻な問題になっております。

このため、町会・自治会、商店街、ボランティア、鉄道事業者、警察署、日野市が協力し、駅前の放置自転車を減少させるためのキャンペーンを積極的に進めていく必要があります。

また、自転車等駐車場の整備や自転車利用者への適正駐車指導なども進めていかなければなりません。

(5) 自転車の安全性の確保

自転車の安全性を確保するための安全点検は不可欠です。このため、自転車の点検整備や傷害補償・賠償責任補償を制度化しているTSマーク等の普及・加入啓発を進めていく必要があります。

また、令和2年4月1日から、東京都の定める自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例において、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付

事業者による自転車損害賠償保険等の加入が義務付けられたことから、保険加入促進の広報・周知が必要となります。

そのほか、幼児を自転車転倒事故から守る幼児及び児童用ヘルメット(S Gマーク付き)を着用するよう推進していくことも大切です。

(6) 自転車の安全利用

自転車は、その利用を促進することによって、地球温暖化対策や自動車の渋滞解消等にもきわめて有益な交通手段であるとされています。しかし、交通ルールや交通マナーの問題、放置自転車問題、安全性確保の問題等、解決すべき課題があります。加えて、自転車通行空間の整備の課題もあります。自転車通行空間の整備は徐々に進んできていますが、自転車が通行可能な広幅員歩道や自転車道の整備をさらに進めていくことも大切です。

3 二輪車の事故防止

(1) 二輪車事故防止の必要性

二輪車（自動二輪及び原動機付き自転車）乗車中の交通事故死傷者数は、平成25年をピークに減少傾向にあります。平成29年から死傷者数は増加し、令和2年には年間90人と、最小値である平成28年の54人と比して、約1.7倍近い数字になっています。

事故発生件数についても平成25年をピークに減少しており、令和2年には76件とピーク時の約60%まで減少しました。

しかし、平成29年の二輪車交通事故件数は全事故件数の約20%を占めており、今後も事故防止の対策が重要な課題となっています。

○日野市の二輪車の交通事故死傷者数の推移

年 度	23	24	25	26	27	28	29	30	31 (R1)	R2
二輪車事故の発生件数	115	104	125	97	83	68	76	83	68	76
二 輪 車	死者数	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者数	96	94	106	79	69	65	67	77	90
	死傷者数	97	94	106	79	69	65	67	77	90
全死傷者数	603	600	626	675	569	427	421	442	499	462
全死傷者数に占める 二輪車の割合(%)	16.2	15.0	21.5	15.7	13.8	16.1	12.8	15.1	15.4	19.4

(2) 道路交通環境の整備

二輪車事故防止のためには、道路交通環境の整備は欠かせません。特に、二輪車事故の多い交差点や見通しの悪いカーブ地点の改良を進めることが大切です。また、事故多発地点などにおける路面改良や道路照明の増設、道路標識等の整備も欠かせません。

(3) 教育・啓発の推進

交通安全意識を高めていくために、二輪車関係団体等と協力した運転者教育、二輪車実技教室等の実施が有効な手立てとなります。また、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を促進することなども大切です。

(4) 指導取締り等

普段からの指導取締りに加えて、地域ぐるみの交通安全運動を引き続き実施していく必要があります。また、二輪車の死亡・重傷事故の多発している路線を二輪車安全対策重点路線として指定し、指導取締りを積極的に実施していくことなども効果的です。

(5) 若者の二輪車事故の防止

死亡事故の多い若者による二輪車・自動車事故、無謀運転や運転未熟による事故を防止するため、若者に対する交通安全教育・啓発等を充実します。また、交通管理者（警察）、学校、保護者及び関係機関との連携により、交通安全施設の整備等行い事故防止対策を推進します。

(6) 二輪車の駐車対策

駐車場の整備等が進んだこと、また、二輪車の駐車に対する利用者の意識向上により、二輪車の放置台数は減少していますが、まだ、歩道上、車道を問わず二輪車が放置され、歩行者の通行が妨げられるなど二輪車の違法駐車問題がなくなったわけではありません。この問題に対し違法駐車取締りと合わせて、商店街など地域ぐるみで二輪車を放置しない、させない取組を行うとともに、二輪車駐車場の整備と二輪車利用時の駐車意識啓発のためのキャンペーンなど推進します。

4 「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進

新型コロナウイルス感染症の拡大により、市民のライフスタイルや交通行動への影響が認められています。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手します。

交通安全対策に当たっては、従前の取り組みに加え、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても、効果的に推進します。

第2部 講じようとする施策

I 重点施策	高齢者及び子供の交通安全の確保	道路交通環境の整備	歩行者空間等の整備	
		教育・啓発の推進	歩車分離による事故防止 その他の交通安全施設の整備 高齢者及び子供に対する交通安全教育の実施 地域ぐるみの交通安全運動の推進	
	自転車の安全利用の推進	自転車利用環境の整備	自転車道の整備 自転車等駐車場の整備	
		教育・啓発の推進	学校等における交通安全教育 地域ぐるみの交通安全活動の推進	
	二輪車等の事故防止	道路交通環境の整備	カーブ地点の改良 その他の交通安全施設の整備等	
		教育・啓発の推進	学校等における交通安全教育 運転者教育の充実 地域ぐるみの交通安全活動の推進	
	II 分野別の施策	道路交通環境の整備	道路の整備	都市計画道路の整備 都道の整備 生活道路の整備
			交通安全施設の整備	歩道の整備 交差点の改良 道路照明の整備 防護柵の整備 道路標識の整備 道路反射鏡の整備 路面表示物等の整備 その他の交通安全施設の整備
			通学路及びキッズ・ゾーンの整備	
			自転車対策	自転車等駐車場の整備 放置自転車に対する対策強化 放置自転車追放意識の普及活動
踏切道の安全対策			立体交差化の促進 踏切道の安全措置	
道路利用の適正化			道路使用及び占用の抑制 不法占用物等の排除	
ミニバス・ワゴンタクシーの利用促進				
交通安全思想普及の徹底			学校等における交通安全教育	幼稚園・保育園 小学校 中学校 高等学校 身体障害者に対する交通安全教育 外国人に対する交通安全教育
			運転者等に対する交通安全教育	
			地域社会における交通安全意識の高揚	地域ぐるみの交通安全運動 職場、家庭における交通安全教育活動 交通安全広報活動の充実
交通規制等	交通実態に対応した交通規制の推進	交差点対策		
		地域対策 駐車規制対策 標識・標示の整備と維持管理 道路交通秩序の維持		
救急体制と救済制度	交通事故相談制度の充実	救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実・強化		
		救急体制の充実・支援	救急医療機関との連携強化	
		被害者救済制度の充実	東京消防庁救急相談センターの普及啓発活動 応急手当等の普及啓発の推進	

I 重点施策

第1章 高齢者及び子供の交通安全の確保

1 道路交通環境の整備

(1) 歩行空間等の整備

障害者や高齢者を含む誰もが安全かつ快適に通行できるように、車椅子が通行できる歩道の整備、歩車道の段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置など、バリアフリー化を促進します。

(2) 歩車分離による事故防止

通過交通と歩行者の事故を抑制するためガードレール・ボラード等の設置、路側帯の整備等による歩車分離対策等を推進します。

(3) その他の交通安全施設の整備

道路交通の安全と円滑化を高めるため、見通しの悪い交差点等の改良や、区画線、道路反射鏡、滑り止め舗装など施設を整備します。

2 教育・啓発の推進

(1) 高齢者及び子供に対する交通安全教育の実施

子供には、子供の成長過程に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。

高齢者には、老人クラブ、サークル等の社会参加活動の場や高齢者の集まる機会を活用して、加齢に伴う身体機能の変化等を踏まえた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

(2) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

春・秋の全国交通安全運動、年末交通安全キャンペーン等において、高齢者の交通事故防止、子供の交通安全の推進を重点に掲げ、関係機関・団体、地域住民等が一体となって、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を呼び掛けます。

第2章 自転車の安全利用の推進

1 自転車利用環境の整備

(1) 自転車道の整備

市民が安全かつ快適に自転車を利用できるよう、道路等の整備、道路標識等交通安全施設の改善、充実を推進します。

(2) 自転車等駐車場の整備

駅前放置自転車の削減を図るため、自転車等駐車場の整備を民間事業者の協力のもと進めていきます

2 教育・啓発の推進

(1) 学校等における交通安全教室

自転車利用者に社会的責任を自覚させるため、警察署や交通安全協会との連携を強めながら小学校、中学校等において行われる自転車安全教室等を通じて、自転車の正しい乗り方と正しい駐車方法を指導するとともに、安全確保のため日常の点検整備と防犯のため防犯登録の必要性、また、賠償保険加入の義務化について啓発していきます。

特に指摘が多い携帯電話で通話しながらの運転等、ルール違反の運転の指導、交差点での一時停止の徹底を指導していきます。

(2) 交通安全活動の推進

毎月10日の交通安全日を目安として平日に、交通安全協会とともに、地域・学校等を広報車で巡回し交通安全アナウンスを行い、自転車の正しい通行方法に関する啓発活動を推進します。

第3章 二輪車等の事故防止

1 道路交通環境の整備

(1) カーブ地点の改良

二輪車等の対策として、見通しの悪いカーブ地点の改良、事故多発地点での路面改良、道路標識等の整備を進めます。

(2) その他の交通安全施設の整備

事故多発地点において、滑り止め舗装などの路面改良や、夜間の運転者の視認性の向上を図るための道路照明の増設、車両の路外等への逸脱を防止するとともに運転者の視線を道路形状に従い誘導する防護柵の整備などを進めていきます。

2 教育・啓発の推進

(1) 学校等における交通安全教育

高等学校等における交通安全教育では、交通社会における良き社会人として必要な交通マナーを身につけさせ、自転車や原動機付自転車、二輪車の安全運転について意識の高揚と実践力の向上を図ります。

(2) 運転者教育の充実

地域における運転者講習会の開催を支援します。特に二輪車運転者については、実技教室での実技講習への積極的参加の呼び掛け等、安全意識の高揚を図ります。

(3) 地域ぐるみの交通安全活動の推進

毎月10日の交通安全日を目安として平日に、交通安全協会とともに、地域・学校等を広報車で巡回し交通安全アナウンスを行い、地域ぐるみの交通安全活動を推進します。

II 分野別の施策

第1章 道路交通環境の整備

道路は、市民にとって単に移動のための通路ばかりではなく、防災上の空間であるとともに、街路樹の緑、日照、通風等の生活環境上の空間としても重要なものです。

日野市の既設道路については、毎年計画的に整備を行っていますが、一部の生活道路については、通過車両の進入により交通安全上の問題が顕在化していることから、状況に応じ車道と歩道を分離させて歩行者が安全に日常生活を営めるように整備することが必要です。

日野市の都市計画道路は、災害時には避難路として、火災時には延焼遮断帯としての働き、緊急物資の輸送路及び救急活動や復旧活動のための道路としての役割も果たしており、継続して整備していく必要があります。

1 道路の整備

(1) 都市計画道路等の整備

安全で円滑な都市交通の確保と地域生活の基盤整備を図るため、沿道環境に配慮しながら、国道や都道、市道となる都市計画道路の整備を促進します。

また、著しく交通渋滞が発生している箇所については、交通の安全と渋滞解消を図るため、引続き交差点改良等の整備に努めます。

(2) 都道の整備

安全で円滑な都市交通の確保及び地域生活の基盤整備を図るため、川崎街道や北野街道等の幹線道路の整備と日野橋の架け替え整備を引続き推進します。

(3) 生活道路の整備

市道の大部分は、生活道路であり、これらの道路は通勤、通学、買物等市民生活に密着した道路として利用されています。しかし、近年、幹線道路からの自動車の流入に伴い快適な生活環境が阻害されているため、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の整備や、道路幅員等を勘案し、車道と歩道の分離等を前提とした改良を促進するなど、地域の実態にあった道路環境の整備に努めます。

2 交通安全施設の整備

交通安全施設の整備については、交通管理者と連絡を密にしながら交通事故が多発している道路や緊急に安全を確保する必要性のある道路の整備を優先するとともに、交通量、地域性、通学路などを総合的に勘案し、防護柵等各種安全施設の設置や、交差点の改良など質的な充実を図ります。

(1) 歩道の整備

歩行者等の安全確保と交通の円滑化を図るため道路幅員や沿道の状況、交通規制を勘案しながら歩道設置を推進します。また、既設歩道については、歩道の拡幅や電柱等歩行者の障害となっている占用物件の民地等への移設を促進します。

また、低木の街路樹による緑化を推進し、快適な歩道の整備を進めます。

(2) 交差点の改良

交差点は、交通の重要な結節点であり、交通の流れが集中し、方向を転じて分流合流するなど複雑な動線が発生する場所です。そのため、その形状の良否が歩行者及び車両の安全と円滑化を確保する上で非常に重要な要素であり、可能な限り車線の拡幅や隅切改良等の整備を進めていきます。

(3) 道路照明の整備

夜間の交通事故防止や防犯のため、街路灯の整備を行います。また、夜間事故の多い場所や道路形態から見て危険性の高い箇所の照度向上を進めていきます。

(4) 防護柵の整備

歩行者の無秩序な車道の横断抑止と車両の路外等への逸脱防止を図ることにより、歩行者の安全確保と乗員の負傷や車両の破損を最小限にとどめるとともに、運転者の視線を誘導するため防護柵を整備します。

(5) 道路標識の整備

道路標識は、交通の安全と円滑な運行に必要な不可欠であり、道路状況や交通状況を勘案して必要に応じて設置します。設置にあたっては、道路利用者から分かりやすくまた見やすくなるよう設置します。

(6) 道路反射鏡の整備

道路反射鏡の設置は、車両の安全確認補助のため交差点や見通しの悪い屈曲部等に、出会い頭の事故を防止するため設置します。しかしながら、近年、道路反射鏡を過信したことによる事故も散見されることから、設置にあたっては十分に精査して設置します。

(7) 路面標示物等の整備

道路交通の安全と円滑化を図るため区画線（外側線・中央線）、カラー舗装、交差点標示、減速標示、滑り止め舗装などの安全対策を推進します。

(8) その他の交通安全施設の整備

交通事故の多発箇所や道路形状から見て危険性の高い箇所については、その道路事情に応じて点滅型注意灯や視線誘導標等の整備を行います。

3 通学路及びキッズ・ゾーンの整備

通学路は、児童・生徒が登下校時に利用する道路として、安全が確保されなければなりません。児童・生徒が交通社会の中の一員であることを自覚し、交通ルールの遵守やマナーを守るように指導することはもちろんのこと、通学路及びキッズ・ゾーンの整備についても、それぞれの地区の関係機関等と密接に連携し、地域実態に応じた適切な安全対策の推進を図っていきます。

4 自転車対策

自転車は、手軽で便利な交通手段として通勤通学、買物等幅広く利用されています。

しかしながらその一方で、駅前等の放置自転車は、歩行者等の通行妨害、交通事故の誘因、景観の阻害となるばかりでなく、災害時の避難の妨げとなる等、大きな社会問題として、その早期解消が望まれています。

放置自転車対策については、「日野市自転車等の駐車秩序の確保に関する条例」及び「日野市自転車等の駐車秩序の確保に関する条例施行規則」に基づき、公共の場所における自転車等の放置を防止することにより、交通の安全と円滑化を図り、市民の良好な生活環境の確保に努めていきます。

また、自転車利用者の右側通行や信号無視、携帯電話で通話しながらの乗車等ルールやマナーを無視したことによる交通事故が増加していることから、自転車利用者に対する交通安全教育の徹底が望まれています。

(1) 自転車の安全利用の推進

自転車安全利用五則をはじめとする自転車の交通ルール等を広く市民に周知し、自転車利用者のルール遵守、マナー向上の普及を図る必要があります。

小学生に対しては、自転車安全運転教室を通し学校等と連携して基本的な交通ルールの浸透を図るとともに、ヘルメットの着用を促します。

中学生には、スタントマンを活用した自転車安全運転教育（スケアード・ストリート）を実施し、高校生、大学生、社会人には、具体的な自転車事故の実例、事故を起こした場合の責任等を中心とした内容の安全教育を検討します。特に20～30歳代の自転車事故件数が多いことを踏まえ、新たに成人層を対象にした安全利用の普及啓発を行うとともに、幼稚園や保育園の送迎等で二人乗りで自転車を利用する保護者に向けても自転車使用のルールの周知など、年齢層に応じた普及啓発活動を行います。

高齢者には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・技能を身につけてもらい、規範意識の向上に努めます。さらに関係団体、関係機関と連携し、安全利用キャンペーン等の街頭啓発活動を行うなど、地域ぐるみで交通安全運動に取り組んでもらえる仕組みづくりを行います。

(2) 自転車等駐車場の整備

現在、日野市内に整備された既設の自転車等駐車場は、公営が有料25箇所、無料13箇所、民営の有料が36箇所、合計74箇所の自転車等駐車場が整備されていますが、その中でも駅に近い自転車等駐車場の利用状況は、ほぼ満車状態であり、新たな自転車等駐車場の整備が望まれています。

しかしながら駐車場が必要とされる駅周辺には用地を確保することが極めて困難となっています。また、自転車等駐車場の不足が放置自転車の増加につながることから、今後も自転車等駐車場の増設に努めるとともに、各公共機関と関係強化を図りながら、鉄道事業者及び大型店舗等に対し、自転車等駐車場の設置を引き続き要請します。

(3) 放置自転車に対する対策強化

駅前等の放置自転車は、歩行者の通行妨害、景観の阻害、災害時の避難の妨げになるなど様々な弊害を生じていることから、放置自転車の撤去、駅頭指導員の配置による現場での指導、整理、誘導等を今後とも実施します。

(4) 放置自転車追放意識の普及活動

駅周辺等の放置自転車を防止するため、近距離居住者の自転車利用の自粛と、公共交通機関の利用や、自転車等駐車場の適正利用について市報等を通じて周知し、地域ぐるみで放置自転車追放気運の醸成に努めていきます。

毎年実施される「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を通じて、自転車利用者の交通ルールの確立及び、マナー向上のための啓発活動を行い、また、駅周辺の放置自転車に警告札を貼るだけでなく、周辺の自転車等駐車場の案内図を同時に張り付け、放置自転車の減少に努めます。

5 踏切道の安全対策

踏切事故は、踏切道の改良等長期にわたる安全対策の積極的推進により着実に減少を続けているものの、現在も遮断時間が長く整備すべき踏切道は、依然として残されており、今後もさらに踏切道の安全確保を図るための措置を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故の防止を図ります。

(1) 立体交差化の促進

道路交通の安全の向上と円滑化を図るため、可能な限り立体交差化の促進に努めます。

(2) 踏切道の安全措置

踏切道の安全を確保するため、踏切道の改良・整備及び遮断機・警報機等の保安設備の充実改善について関係鉄道会社等と協議、改善に努めます。

6 道路利用の適正化

(1) 道路使用及び占用の抑制

道路上の工作物の設置及び工事等のための道路使用や占有を行う場合は、道路交通の安全と円滑を確保するため、公益性を有するもの以外、原則抑制する方針のもとに適切な許可を行います。

(2) 不法占用物件等の排除

道路の有効利用、交通事故の防止及び都市美観の確保を図るため、警察と協力して、道路上に陳列された商品や屋外広告物、土石等の不法占用物件の警告・指導や排除作業を積極的に実施します。

7 ミニバス・ワゴンタクシーの利用促進

高齢者、乳幼児連れの方や、交通不便地域からの移動手段の確保、及び自家用自動車利用者から公共交通への転換による交通渋滞の緩和や安全の確保等を図るため、ミニバス・ワゴンタクシーを含めたより良い交通体系の構築に努めます。

第2章 交通安全思想普及の徹底

交通安全教育は、人命尊重の理念に基づいて、市民一人ひとりが自他の生命の尊重と他人への思いやりの心を持ち、正しい交通ルールとマナーを日頃から遵守し、危険を予知し、危険から回避する能力を身につけた交通社会人を育成することにあります。

そのため、家庭、地域、学校、職場などあらゆる領域での交通安全教育の推進が必要であり警察署や関係機関との連携を密にしながら、交通安全意識の高揚を図るための施策や広報啓発活動の充実・強化に努める必要があります。

1 学校等における交通安全教育

学校等における交通安全教育は、人間教育の一環として学校の教育活動全体を通じて行うことを基本とし、主として学級活動や学校行事の中に取り入れるよう考慮するとともに、幼児・児童・生徒等各発達段階に応じて計画的に行い交通安全意識の高揚を図ります。また、可能な限り各教科、道徳の指導においても交通安全に関する問題、内容を積極的に取り上げて指導の効果向上を図る必要があります。

(1) 幼稚園・保育園

家庭や関係機関等の協力を得て、交通安全の決まりを理解させ、進んで決まりを守り、安全に行動できる習慣や態度及び能力の育成に努めます。指導に当たっては、安全に関する初歩的かつ基本的な事項について、日常の活動を通じて指導の充実を図ります。

(2) 小学校

安全な歩行、自転車の安全な利用、身近な交通安全施設や交通規則などの理解を通じて、安全な生活を営むことのできる態度や能力の育成を中心に指導を行います。

指導に当っては、交通安全に関する単なる知識や技能の習得にとどめることなく、実地指導を中心に具体的な技能を体験的に身につけ、実践できるよう指導の充実に努めます。

(3) 中学校

歩行者としての安全な行動、自転車の正しい利用、交通事情や交通法規、応急処置、交通災害防止等に関する基本的事項の理解と能力の育成を中心に指導し、交通事故再現型交通安全教室等の実践的な活動を通して、交通社会の一員としての責任と自覚を高めるよう指導の充実に努めます。

(4) 高等学校

中学校までに培われた交通安全の知識や能力を一層発展させ、交通社会の良き社会人として必要な交通マナー習得と責任と自覚をさらに高めるよう指導の充実に努めます。特に、自転車及び原動機付自転車を含めた二輪車に関する安全指導の充実に努めるとともに、自他の生命を尊重し、常に的確な判断のもとに自主的に安全な行動がとれるような能力、技能の育成を図ります。

(5) 身体障害者に対する交通安全教育

警察署や関係機関との連携を密にし、身体障害者の関係機関・団体等と相互に連携を図り、身体障害者の安全な通行方法などに関する交通安全教育を行い、交通安全意識の高揚を図ります。

(6) 外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、警察や市内教育機関、国際交流協会等関係団体との連携を密にし、留学生に対して日本における交通安全ガイドを配布するなどして交通安全ルールの普及啓発を図ります。

2 運転者等に対する交通安全教育

警察署や交通安全協会等関係機関と連携し、運転者に対し地域や職場等における運転者講習会を積極的に開催するとともに、交通関係団体とも連携する等、効果的な安全教育活動を推進します。

特に、二輪車については実技を中心とした安全指導を実施し、安全意识の高揚と合わせて安全運転技術の向上を図ります。

また、シートベルト・チャイルドシート着用の効果は既に認められているところであり、各種講習会等を通じてその定着化を図ります。

併せて、企業や団体における自主的積極的な安全運転管理の推進を通じて、正

しい交通ルールとマナーの実践を習慣付けるための施策を推進します。

3 地域社会における交通安全意識の高揚

交通安全意識を地域社会のすみずみまで普及浸透させていくため、地域の交通安全組織の育成や活性化を図るとともに、それらの組織の自主的活動を促進する等、交通安全教育活動を活発に推進します。

(1) 地域ぐるみの交通安全運動

春と秋に行う全国交通安全運動は、広く市民に交通安全思想を普及し、交通ルールとマナーの実践を習慣づけることにより、交通事故の防止を図ることを目的としています。特に、多くの市民が参加できる運動と市民に交通安全の精神を訴える運動を推進し、行政機関、地域住民、事業所及び交通関係団体が一体となって市民に交通安全の大切さや交通ルールの遵守と交通マナーの向上を呼び掛けていきます。

また、日野市内の交通安全推進団体（交通安全協会、地域交通安全活動推進委員、日野市輪業会、学校、PTA、自治会等）と連携協力して、交通安全教室や講習会等を実施し、交通安全思想の普及徹底を図ります。

(2) 職場、家庭における交通安全教育活動の推進

職場では、安全運転管理者、運行管理者等を通じて安全教育の徹底を図ります。

また、「交通安全は家庭から」と言われるように、家庭の中で身近な問題を取り上げ、交通安全について話し合うように、理解と協力を求めています。

(3) 交通安全広報活動の充実

交通事故防止について市民一人ひとりが「交通安全」を自分自身の問題としてとらえ、交通ルールを守り、マナーを高め、安全な行動を日頃から実践していくことが大切です。

そのため、市報等により交通安全思想の高揚を図るとともに、懸垂幕、看板、ポスター等の広報媒体を有効活用するほか、交通安全フェア等の行事、各種会合等あらゆる機会を通じて効果的な広報活動を推進します。

第3章 交通規制等

道路のもつ機能の維持・向上を図るため、道路交通や交通障害等の実態に応じた交通規制等の交通対策が交通安全上不可欠となっています。

交通の安全と円滑の調和を図りつつ、時代にマッチした交通規制対策を実施することにより、安全で快適な道路環境を確保し、市民の豊かで住み良い生活環境の実現に努めます。

1 交通実態に対応した交通規制の推進

交通事故の発生や交通渋滞問題について、交通管理者である警察や関係各機関と連携を強め、その原因等について調査分析、検討を行うとともに、現行の道路構造や交通規制についての関連性や問題点の研究を進め、それぞれに対応した総合的かつ抜本的な対策をきめ細かく講じることにより、交通事故の防止と交通渋滞の緩和を図ります。

(1) 交差点对策

交差点及びその周辺における交通の安全と円滑を図るため、交差点の形状や交通量、流れ等を考慮して、信号機の設置や改良、右左折禁止、進行方向別通行区分、横断歩道等の交通規制等を関係機関に要請するとともに、裏通りについては、停止指導線や交差点標示等の整備を進めます。

(2) 地域対策

地域内の交通の安全と円滑を図るため、生活道路への通過交通流入抑制を図るとともに、状況に応じて、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、車道と歩道の分離に努めます。また、通学路や保育所および児童発達支援事業所等が行う散歩等の園外活動における児童・生徒の安全を確保するための施策を推進します。

(3) 駐車規制対策

路上の放置車両は、直接交通渋滞の原因となるばかりでなく、交通事故の誘発や自動車排出ガス等による交通公害の原因となっていることから、路上駐車追放に向けた環境づくりに努めるとともに、取締りの強化を要請します。

(4) 標識・標示の整備と維持管理

交通規制標識や道路名、地点名等の案内標識等は、道路の規模・環境に対応して、標識の整理統合や高輝度化を積極的に推進し、視認性の向上を図ります。また、道路標示は標識と密接な関連があるため、設置間隔、位置等を十分考慮し設置して、標識・標示の適正な維持管理に努める事により、良好な道路交通環境を確保して交通の安全と円滑化を図ります。

(5) 道路交通秩序の維持

道路交通の安全と円滑な交通の流れを確保するためには、自動車や自転車の駐車秩序を確立するとともに、交通ルール遵守及びルール違反に対する適切な取締りが重要なことから、取締り機関との連携を強めていきます。

また、交通事故発生原因を見ると、歩行者や自転車等の交通弱者といわれる側に主な事故原因がある場合が散見されることから、各種講習会等を通じて交通ルールの遵守とマナーの向上に努めます。

第4章 救急体制と救済制度

近年の市民生活様式の変化は、都市活動の24時間化や夜型への移行をもたらし、さらには高齢社会の進展等を背景として交通事故の発生要因がますます増大することが予測されます。

このような、状況下で、交通事故現場及び搬送途上におけるより高度な救急処置を目的とした救急体制確立を図るとともに、交通被災者の救済救護のため、東京都市町村民交通災害共済制度（ちょこっと共済）への加入促進並びに賠償問題等に対して交通事故相談制度の充実に努めます。

1 交通事故相談制度の充実

交通事故によって生じる諸問題は、年々多様化、複雑化する傾向にあります。特に賠償問題については、賠償額の算定、調停、訴訟の手続き等法律的に専門分野に属する知識が必要です。

また、生活問題についても被害者の生活援護制度が十分に整備されていないなど、これらの問題を解決するには、公的機関による相談援助が欠かせない状況であることから、関係機関との連携をさらに強めながら、交通事故に関する相談サービス業務の充実に努めます。

(1) 交通事故相談件数

年度	H27	H28	H29	H30	令和元年
件数	22	29	20	46	13

(とうけい日野：特別市民相談)

2 救急体制の充実・支援

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、救急体制の更なる充実に要望するとともに、防災関係機関及び救急医療機関等との連携を強化し、応急手当等の普及啓発を推進します。

(1) 救急事故現場及び搬送途中における救急処置の充実・強化

救急救命士及び救急資格者の知識・技術の向上を支援するため、救急病院及び救急医療機関等からの協力・支援を仰ぐなど、救急資格者に対する教育体制が充実するよう働きかけます。

(2) 救急医療機関との連携強化

救急医療機関への円滑な受入れ態勢を確保するため、医師会や救急医療機関等との連絡会の開催について積極的に働きかけるなど、日野市、防災関係機関及び救急医療機関との連携の充実・強化に努めます。

(3) 東京消防庁救急相談センターの普及啓発

真に救急車を必要とする市民等に対して、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、市民等の相談に応じて緊急受信に関する医学的助言や医療機関案内等を行う「東京消防庁救急相談センター（#7119）」の利用について、普及・啓発に努めます。

（４）応急手当等の普及啓発の推進

だれもが安心して生活できる社会を実現するため、消防署や関係機関との連携を密にして、心肺蘇生法の新たな普及指針に対応した講習を開催するなど市民等に対して応急手当の普及啓発を行います。

また、消防署と連携して、日野市内に所在する学校等に対し、普通救命講習や応急救護訓練の積極的な実施についての指導の充実に努めます。

3 被害者救済制度の充実

東京都市町村民交通災害共済制度（ちょこっと共済）は、交通事故に遭った被害者の経済的負担を少しでも支援するため東京都の全市町村が加入して設けられているもので、加入者が交通事故で受傷した場合は、その治療の内容により一定額の見舞金が支給されます。

交通事故の多発する今日においてはますます重要な制度となっており、今後も一層の加入促進を図ります。

交通災害共済（ちょこっと共済）加入状況及び見舞金支払い状況（人口比は、各年4月1日現在）

年 度	加入者数 (人)	人口に対する比 (%)	見舞金請求者数 (件)	見舞金支払金額 (円)
平成 25 年	16,286	9.1	39	3,950,000
平成 26 年	15,553	8.5	51	3,160,000
平成 27 年	16,275	8.9	47	2,690,000
平成 28 年	15,778	8.6	38	2,910,000
平成 29 年	15,666	8.5	48	3,440,000
平成 30 年	15,431	8.4	41	3,420,000
令和元年	15,486	8.3	40	3,220,000

第 3 部 交通安全対策を推進するための体制

交通事故等の交通災害を防止するための対策は、日野市をはじめとする関係行政機関等が相互に連携しながら、長期的かつ総合的に対策を取っていくことが大切です。また、交通安全対策で重要なことは、市民一人ひとりの交通安全に対する意識を高め、協力を得ることです。そのため、民間団体や企業の力の結集を図り、市民と行政の総合的協力体制の確立に努めます。

1 行政機関相互の連携

交通環境の多様化、複雑化に対応して交通安全対策に関する施策は多くの行政機関等の責任分野にまたがるとともに、それぞれの領域において技術的、専門的に高度化してきており、その効果的推進を図るため、関係行政機関相互の連携に基づく総合的、一体的な推進体制を堅持します。

また、地域における交通情勢や住民の生活に適応して、きめ細かく交通安全対策を実施します。

2 市民、企業等の民間活力の結集

交通災害対策は、市民の生命身体の根幹に係わる重要な問題として、交通災害に対処するための行政施策に加え市民や企業等も網羅した自主的参加が必要不可欠であり、そのことによってはじめて交通災害対策の効果的な推進が図られます。

このような観点から、日野市及び関係行政機関等は、交通安全対策の実施にあたり、家庭、地域社会、民間企業等における自主的な交通安全活動の積極的推進に努める必要があります。そのうえで、様々な分野における市民の意向が各種の施策に十分に反映されるよう、適宜効果的な手段を活用して、民間の自主的交通安全活動と行政施策との総合的推進体制が確保されるよう努めます。

〈 附 属 資 料 〉

○宣言・条例等一覧

・交通安全都市宣言

宣言年月日 昭和 59 年 12 月 25 日

決 議 市議会決議

○交通安全を推進する体制

日野市における推進体制

・日野市交通安全対策連絡協議会

関係行政機関及び関係団体相互の協力体制を確立し、交通道德の高揚と交通安全思想の普及徹底並びに道路環境の整備改善等を推進し、交通事故防止を図るため、日野市交通安全対策連絡協議会を設置する。

- (1) 日野市交通安全計画の作成に関すること。
- (2) 交通事故の防止に関すること。
- (3) 交通道德の啓発に関すること。
- (4) 交通安全運動に関すること。
- (5) 道路環境及び交通安全施設の整備改善に関すること。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、交通安全対策の推進に関すること。

協議会委員

1. 日野警察署交通課長
2. 日野消防署警防課長
3. 国土交通省相武国道工事事務所日野出張所長
4. 南多摩西部建設事務所補修課長
5. 東日本旅客鉄道株式会社豊田駅長
6. 京王電鉄株式会社西管区長
7. 京王電鉄バス株式会社桜ヶ丘営業所長
8. 京王電鉄バス株式会社八王子営業所長
9. 多摩都市モノレール株式会社運輸部駅務管理所長
10. 日野交通安全協会会長
11. 東京母の会連合会日野母の会会長
12. 日野市公立小学校教頭会会長
13. 日野市公立中学校教頭会会長
14. 日野市公立小中学校PTA協議会会長
15. 総務部長
16. まちづくり部都市計画課長
17. まちづくり部道路課長
18. まちづくり部区画整理課長
19. 健康福祉部障害福祉課長
20. 健康福祉部高齢福祉課長
21. 教育部学校課長
22. 子ども部保育課長
23. 企画部平和と人権課長

・日野交通安全推進本部員

すべての市民を交通事故から守り、安全で安心して暮らせるまちづくりを総合的に進めるため、日野市交通安全推進本部を置き必要な事項を定めるものとする。

- (1) 交通安全に関する施策の充実に関すること。
- (2) 安全教育に関すること。
- (3) その他交通安全施策に必要な事項。

推進本部員

1. 総務部・・・総務課長 財産管理課長 防災安全課長
2. 企画部・・・市長公室長 地域協働課長
3. 環境共生部・・・ごみゼロ推進課長
4. まちづくり部・・・道路課長
5. 産業スポーツ部・・・文化スポーツ課長
6. 健康福祉部・・・障害福祉課長 高齢福祉課長

- 7. 子ども部・・・・・・・・子育て課長
- 8. 教育部・・・・・・・・庶務課長 学校課長

民間における推進体制

・日野交通安全協会

日野警察署内に事務局を置き、日野警察署管内を9分割して支部を設置し、関係行政機関及び諸団体と協力し、交通道徳を普及及び高揚させ、交通の安全と交通事故防止を図るとともに地域の安全を向上させる活動を行っている。

・日野地域交通安全活動推進委員

地域交通安全活動推進委員とは、地域における交通の状況について知識を有する者であつて公安委員会より委嘱されている。

- (1) 適正な交通の方法及び交通事故防止について住民の理解を深めるための住民に対する交通安全教育。
- (2) 道路における適正な車両の駐車及び道路の使用の方法について住民の理解を深めるための運動の推進及び安全教育に関すること。
- (3) 自転車の適正な通行の方法について住民の理解を深めるための運動の推進。

○日野市の交通事故等の状況

① 道路の現況

道路現況(市内)

各年4月1日現在

年別	道路面積(m ²)	道路延長(m)	道路率(%)
平成 25 年	3,278,489	493,538	11.9
平成 26 年	3,305,776	494,674	12.0
平成 27 年	3,328,981	496,684	12.1
平成 28 年	3,328,981	497,018	12.0
平成 29 年	3,342,580	496,997	12.1
平成 30 年	3,346,203	496,728	12.1
令和元年	3,360,700	496,692	12.2

資料:警視庁交通年鑑

② 運転免許証保有者

運転免許保有者数(市内) 各年12月末現在

年別	総数	男性	女性
平成 25 年	109,048	63,396	45,652
平成 26 年	110,166	63,816	46,350
平成 27 年	110,978	64,137	46,841
平成 28 年	111,471	64,286	47,185
平成 29 年	112,102	64,504	47,598
平成 30 年	112,695	64,481	48,214
令和元年	112,937	64,417	48,520

資料:警視庁交通年鑑

③ 自動車保有台数

車種別自動車保有台数(市内)

年別	総数	乗合者	乗用車	貨物車	特殊用途車	特殊車	二輪車	ミニカー
平成 25 年	77,959	202	55,745	6,927	1,117	376	13,481	111
平成 26 年	78,466	194	56,310	6,941	1,101	370	13,429	121
平成 27 年	78,206	191	56,420	6,871	1,120	379	13,107	118
平成 28 年	73,992	195	54,015	5,415	1,116	382	12,770	109
平成 29 年	78,118	188	57,156	6,820	1,165	378	12,295	116
平成 30 年	77,855	194	57,275	6,891	1,363	368	11,642	122
令和元年	77,566	213	57,286	6,884	1,370	367	11,325	121

資料:警視庁交通年鑑

④ 交通事故発生状況の推移(全国)

年 別	発生件数(件)	死者(人)	負傷者数(人)
平成 25 年	629,021	4,373	781,492
平成 26 年	573,842	4,113	711,374
平成 27 年	536,899	4,117	666,023
平成 28 年	499,201	3,904	618,853
平成 29 年	472,165	3,694	580,850
平成 30 年	430,345	3,532	525,846
令和元年	381,002	3,215	460,715

資料:警視庁交通年鑑

⑤ 交通事故発生状況の推移(都内)

年 別	発生件数(件)	死者(人)	重傷者(人)	軽傷者(人)	死傷者合計(人)
平成 25 年	42,041	168	309	48,546	49,023
平成 26 年	37,184	172	238	42,974	43,384
平成 27 年	34,274	161	252	39,679	40,092
平成 28 年	32,421	159	328	37,500	37,987
平成 29 年	32,763	164	754	37,240	38,158
平成 30 年	32,590	143	1,132	36,311	37,586
令和元年	30,467	133	1,252	33,525	34,910

資料:警視庁交通年鑑

⑥ 交通事故発生状況の推移(市内)

年 別	発生件数(件)	死者(人)	重傷者(人)	軽傷者(人)	死傷者合計(人)
平成 25 年	582	0	5	670	675
平成 26 年	504	2	1	566	567
平成 27 年	427	0	2	487	489
平成 28 年	421	0	3	493	496
平成 29 年	401	3	5	453	461
平成 30 年	392	1	5	436	442
令和元年	441	1	3	495	499

資料:警視庁交通総務課 (交通統計)

⑦ 年齢層別交通事故死傷者数(市内)

	年 齢	小学生 以下	中学生 ~19 歳	20~39 歳	40~64 歳	65 歳以上	合 計
平成 25 年	死 亡	0	0	1	1	3	5
	負傷者	56	59	216	239	105	675
平成 26 年	死 亡	0	0	0	1	1	2
	負傷者	33	47	185	206	96	567
平成 27 年	死 亡	0	0	0	0	0	0
	負傷者	31	37	158	192	71	489
平成 28 年	死 亡	0	0	0	0	0	0
	負傷者	36	28	155	191	86	496
平成 29 年	死 亡	0	0	1	0	2	3
	負傷者	26	23	153	185	71	458
平成 30 年	死亡	0	0	0	0	1	1
	負傷者	25	33	136	174	73	441
令和元年	死亡	0	0	0	0	0	0
	負傷者	31	37	134	191	105	498

資料:警視庁交通総務課 (交通統計)

⑧ 状態別交通事故死傷者数(市内)

	状態	四輪乗用中	二輪乗用中	原付乗用中	自転車乗用中	歩行中	その他	計
平成25年	死亡	0	1	0	0	0	0	1
	負傷者	285	58	48	215	68	0	674
平成26年	死亡	0	0	0	1	1	0	2
	負傷者	241	38	41	169	78	0	567
平成27年	死亡	0	0	0	0	1	0	1
	負傷者	202	42	27	127	90	0	488
平成28年	死亡	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者	259	33	21	118	64	0	495
平成29年	死亡	0	0	0	0	3	0	3
	負傷者	226	32	33	104	66	0	458
平成30年	死亡	0	0	0	0	1	0	1
	負傷者	198	41	26	114	62	0	441
令和元年	死亡	0	0	0	0	1	0	1
	負傷者	178	43	34	160	82	1	498

資料:警視庁交通総務課(交通統計)

⑨ 事故類型・発生件数(市内)

	年度	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年
	発生件数	582	504	427	421	401	392	441
事人対車両	70	78	86	63	64	59	82	
古車両相互	432	382	311	347	329	318	288	
類車単独	80	44	30	11	6	15	71	
型列車	0	0	0	0	2	0	0	

資料:警視庁交通総務課(交通統計)

⑩ 歩行者の交通事故推移(市内)

加害者・被害者を含む

年別	発生件数(件)	死者(人)	負傷者(人)	合計(人)
平成25年	70	0	68	68
平成26年	78	1	78	79
平成27年	86	1	89	90
平成28年	63	0	64	64
平成29年	66	3	66	69
平成30年	59	1	62	63
令和元年	82	1	82	83

⑪ 自転車の交通事故推移(市内)

加害者・被害者を含む

年 別	発生件数(件)	死者(人)	負傷者(人)	合 計(人)
平成 25 年	233	0	215	215
平成 26 年	186	1	169	170
平成 27 年	141	0	127	127
平成 28 年	127	0	118	118
平成 29 年	110	0	101	101
平成 30 年	132	0	114	114
令和元年	175	0	160	160

資料:警視庁交通総務課(交通統計)

⑫ 二輪車の交通事故推移(市内)

加害者・被害者を含む

年 別	発生件数(件)	死者(人)	負傷者(人)	合 計(人)
平成 25 年	125	0	106	106
平成 26 年	97	0	79	79
平成 27 年	83	0	69	69
平成 28 年	68	0	54	54
平成 29 年	76	0	65	65
平成 30 年	75	0	67	67
令和元年	92	0	77	77

資料:警視庁交通総務課(交通統計)

⑬ 子どもの交通事故の推移(市内) 幼児～中学生

年 別	発生件数計	0 歳～幼稚園児	小学生	中学生
平成 25 年	61	4	39	18
平成 26 年	33	3	22	8
平成 27 年	28	2	17	9
平成 28 年	23	5	11	7
平成 29 年	20	2	13	5
平成 30 年	24	1	17	6
令和元年	31	1	21	9

資料:警視庁交通総務課(交通統計)

⑭ 高齢者の交通事故の推移(市内)

年 別	発生件数計	65 歳～69 歳	70 歳代	80 歳以上
平成 25 年	184	78	76	30
平成 26 年	172	69	84	29
平成 27 年	133	49	60	24
平成 28 年	161	54	85	22
平成 29 年	142	55	57	30
平成 30 年	152	51	72	29
令和元年	177	48	91	38

資料:警視庁交通総務課(交通統計)