



福生市交通安全計画（素案）

平成 30 年度～平成 32 年度

福生市

平成 30 年 3 月策定

目次

第1章 福生市交通安全計画の策定.....	1
1 福生市交通安全計画策定の主旨.....	1
2 本計画の性格.....	1
3 本計画の期間.....	1
4 本計画の目標.....	1
第2章 福生市内の交通事故状況.....	2
1 交通事故の概況.....	2
2 子どもの交通事故.....	2
3 高齢者の交通事故.....	3
4 自転車の交通事故.....	3
第3章 道路交通環境の整備.....	4
1 概況.....	4
2 基本的な考え方.....	4
3 道路の整備.....	4
4 道路利用の適正化.....	5
5 通学路等における交通安全点検等の推進.....	5
第4章 交通安全意識の啓発.....	6
1 基本的な考え方.....	6
2 子どもの交通事故防止.....	6
3 高齢者の交通事故防止.....	7
4 自転車の安全利用の促進.....	7
5 反射材用品着用の促進.....	8
6 市民、地域の交通安全意識の向上.....	8
7 その他.....	8
第5章 道路交通秩序の維持.....	9
1 基本的な考え方.....	9
2 駐車違反車両対策.....	9
3 放置自転車対策.....	9
第6章 救助・救急体制の整備.....	10
1 基本的な考え方.....	10
2 救急車の適正利用の推進.....	10
3 応急手当等の啓発の推進.....	10

第7章 被害者の救済.....	11
1 基本的な考え方	11
2 交通事故相談業務の周知.....	11
3 交通災害共済への加入促進.....	11
4 自転車損害賠償保険の周知.....	11
第8章 災害発生時における交通対策.....	12
1 基本的な考え方	12
2 道路交通情報の把握.....	12
3 交通規制の実施.....	12
4 広報活動.....	12
第9章 計画の推進.....	13
1 基本的な考え方	13
2 福生市交通安全推進委員会.....	13
3 福生市交通安全対策協議会構成機関・団体.....	13

第1章 福生市交通安全計画の策定

1 福生市交通安全計画策定の主旨

福生市交通安全計画（以下、本計画という。）は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、市内の陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために策定するものです。

2 本計画の性格

本計画は、東京都交通安全計画に沿って、福生市内の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を定めたもので、市や関係機関における取組や市民への自助・共助の取組を呼び掛けるものです。

3 本計画の期間

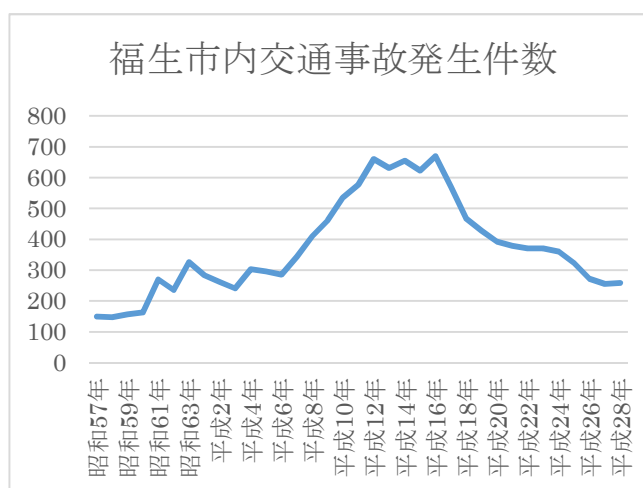
本計画の期間を平成30年度から平成32年度までの3年間とします。

4 本計画の目標

市内の交通事故発生件数は、平成16年以降、着実に減少してきました。ピーク時の平成16年には670件であった交通事故発生件数は、平成28年にはその約60%減となる259件まで減少させることができました。

また、平成28年には9年ぶりに交通死亡事故0件を達成することができました。

本計画では、交通事故発生件数について数値目標を設定し、交通死亡事故0件の達成、交通事故の更なる減少、そして究極的には、交通事故のない安全安心な街福生の実現を目指していきます。



目 標

- (1) 平成32年までに、交通事故発生件数を、233件以下（平成28年259件の10%減）とすることを目指します。
- (2) 平成32年までに、交通死亡事故0件の達成を目指します。

第2章 福生市内の交通事故状況

1 交通事故の概況

平成28年中の交通事故は、発生件数259件、死亡者数0人、重傷者数4人、軽傷者数305人となっており、平成24年と比較し、減少傾向となっています。死亡者数については、9年ぶりに0人となっています。

年	発生件数	死亡者数	重傷者数	軽傷者数
24	360件	2人	8人	406人
25	319件	1人	4人	393人
26	272件	3人	0人	323人
27	255件	1人	1人	298人
28	259件	0人	4人	305人

資料「東京の交通事故」警視庁交通部

※死亡…交通事故発生から24時間以内に死亡した場合をいう。

※重傷…交通事故により負傷し加療日数が30日以上の場合をいう。

※軽傷…交通事故により負傷し加療日数が30日未満の場合をいう。

2 子どもの交通事故

平成28年中の子どもの交通事故は、発生件数6件、交通事故全体の発生件数に占める割合は1.1%、死亡者0人、負傷者14人となっており、平成24年と比較し、減少傾向となっています。

年	発生件数 (子ども)	発生件数 (全体)	全体に占める 子ども割合	死亡者	負傷者
24	19件	720件	2.6%	0人	34人
25	13件	638件	2.0%	0人	21人
26	12件	544件	2.2%	0人	21人
27	11件	510件	2.1%	0人	17人
28	6件	518件	1.1%	0人	14人

資料「東京の交通事故」警視庁交通部

※発生件数は、第1当事者・第2当事者の合計とする。

※子どもは、中学生以下の者をいう。

※第1当事者…過失がより重い方又は過失が同程度の場合は被害がより小さい方の当事者をいう。

※第2当事者…過失がより軽い方又は過失が同程度の場合は被害がより大きい方の当事者をいう。

3 高齢者の交通事故

平成 28 年中の高齢者の交通事故は、発生件数 72 件、交通事故全体の発生件数に占める割合は 13.8%、死亡者 0 人、負傷者 35 人となっており、平成 24 年と比較し、交通事故全体の発生件数に占める割合は微増しており、その他は減少しています。

年	発生件数 (高齢者)	発生件数 (全体)	全体に占める 高齢者割合	死亡者	負傷者
24	92 件	720 件	12.7%	1 人	44 人
25	95 件	638 件	14.8%	1 人	48 人
26	79 件	544 件	14.5%	0 人	36 人
27	67 件	510 件	13.1%	0 人	41 人
28	72 件	518 件	13.8%	0 人	35 人

資料「東京の交通事故」警視庁交通部

※発生件数は、第 1 当事者・第 2 当事者の合計とする。

※高齢者は、65 歳以上の者をいう。

4 自転車の交通事故

平成 28 年中の自転車の交通事故は、発生件数 62 件、交通事故全体の発生件数に占める割合は 11.9%、死亡者 0 人、負傷者 62 人となっており、平成 24 年と比較し、減少傾向となっています。

年	発生件数 (自転車)	発生件数 (全体)	全体に占める 自転車割合	死亡者	負傷者
24	99 件	720 件	13.7%	1 人	82 人
25	81 件	638 件	12.6%	0 人	77 人
26	77 件	544 件	14.1%	1 人	74 人
27	64 件	510 件	12.5%	0 人	64 人
28	62 件	518 件	11.9%	0 人	62 人

資料「東京の交通事故」警視庁交通部

※発生件数は、第 1 当事者・第 2 当事者の合計とする。

第3章 道路交通環境の整備

1 概況

福生市は、東に横田基地があり、西に多摩川が流れる狭い市域ですが、国道16号、五日市街道、奥多摩街道、新奥多摩街道などの広域的な主要幹線道路が走っています。市内の都市計画道路は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針」に基づき、志茂中央線（多摩橋通り）や武蔵野工業線（産業道路延伸部）、新五日市街道線が東京都施行で、また、富士見通り線が市施行により整備が進められています。

2 基本的な考え方

広域的な幹線道路網の整備を促進するとともに、歩行者や自転車などが安心して通行できる人優先のバリアフリー環境の整備やバス交通などの公共交通網の充実、歩行者・自転車・自動車共存を重視した安全で快適な、人と環境にやさしい交通ネットワークの形成を目指します。

3 道路の整備

（1）歩行者・自転車が安全に利用できる道づくり

歩行者と自転車が快適に通行できるよう、自転車走行空間の整備を検討します。また、歩行者・自転車・自動車が共存した道路では、接触事故を無くした安全で快適な道路としていくため、カラー舗装などにより安全確保を推進します。

（2）道路照明の整備

道路照明は、夜間における交通安全を確保するための重要な施設です。道路幅員、街路樹、景観等の周辺特性を踏まえた道路照明の整備を進めます。

（3）道路標識の整備

福生市公共サイン整備方針（平成25年3月決定）にのっとり、案内標識の表示文字の拡大、英語併記等による、誰にでも分かりやすい道路標識の整備を進めます。

また、道路標識の乱立を解消するため、規制標識との共架による標識の整理統合に努めます。

（4）防護柵の整備

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、防護柵を整備します。

(5) 反射鏡の整備

交通安全対策として、見通しの悪い交差点やカーブにおいて、反射鏡を整備し、目視確認の補助を行い、出会い頭の衝突等の防止を図ります。

4 道路利用の適正化

(1) 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有については、道路交通の安全性の確保と円滑化を図るため、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、許可条件の遵守等の指導を行います。

(2) 不法占有物件等の排除

歩行空間の確保、交通事故の防止及び都市景観の確保を図るため、警察署と協力して道路パトロールを実施し、看板、商品等の不法占有の撤去、道路に張り出した枝の剪定等の是正指導を行うとともに、道路美化ボランティア制度の周知を図り、市民と協働した道路の適切な維持管理の促進に努めます。

5 通学路等における交通安全点検等の推進

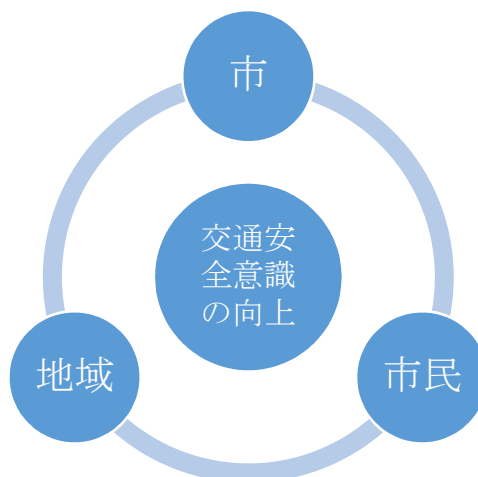
教育委員会、警察、道路管理者、保護者等が連携して、通学路における定期的な点検等を行うことによって、通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組を進めます。

第4章 交通安全意識の啓発

1 基本的な考え方

交通事故は、道路交通環境だけによって起こるわけではありません。道路利用者のモラルの低下や交通ルール違反が交通事故の原因になることが多いことから、日常的に交通安全意識の向上を図る必要があります。

市は、福生市交通安全推進委員会や福生警察署と協力し、交通安全意識の啓発活動を行っていきます。市民は、交通ルールをしっかりと守り、交通安全講習会等に参加するなどし、交通安全意識の向上に努めます。地域では、交通ルールを守る環境の醸成に努めます。



2 子どもの交通事故防止

子どもの交通事故は減少傾向にありますが、依然として発生している状況です。子どもの交通安全教育については、学校教育の中で児童・生徒の成長段階に応じて適宜行うことが主になりますが、加えて次のとおり施策を実施します。

(1) 保育園・幼稚園は、散歩等の園外保育で、交通安全の基本的なルールや横断歩道の渡り方を教え、安全に行動できる習慣の習得に取り組みます。

また、地域の幼児交通安全クラブへの加入を通じ、福生警察署と連携し交通安全教育を実施します。保護者に対しては、ポスターや園便りによって、交通安全の啓発を行います。

(2) 小学校1年生を対象に、反射材テープの付いたランドセルカバーを配布します。登下校時の視認性を高め、交通事故リスクを軽減します。

(3) 小学校1年生を対象に、交通安全教本を配布します。道路利用の基礎的なルールを学ぶことができます。

(4) 小学生を対象に、福生市交通安全推進委員会と警察署が連携し、道路上の歩行訓練や自転車教室を行います。自転車教室を修了した児童には、自転車運転免許証を発行し、自転車の安全利用の意識を向上させます。

(5) 中学生を対象に、スケアード・ストレイト方式(※1)による自転車教

室を行います。

※1・・・恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法。事故の再現を見せ、交通ルールの大切さを学ばせる。

(6) 地域とPTA・教育機関の緊密な協力体制の構築に努めます。



スケアード・ストレイト方式による自転車教室

3 高齢者の交通事故防止

福生市内の高齢者の交通事故件数は、都内の中では低い水準となっています。更に減少させるため、高齢者の特徴を捉えた施策（特に、安全な道路横断、反射材用品の有効性、自転車の安全利用、自動車運転について）を実施します。



高齢者向け交通安全講習会

(1) 敬老大会の参加者に、啓発リーフレットと反射材用品を配布します。

(2) 高齢者向けの交通安全講習会を行います。

4 自転車の安全利用の促進

福生市内の自転車の交通事故は減少傾向にあり、都内の中でも低い水準となっています。自転車は便利で身近な乗り物ですが、危険な乗り物でもあります。次の施策を実施し、自転車の安全利用の促進を図ります。

自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る。
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

(1) 福生市交通安全推進委員会と福生警察署と協力し、市内イベント会場で体験型の自転車教室を行います。



イベント会場での自転車教室

(2) 福生市交通安全推進委員会と福生警察署と協力し、駅周辺や高校周辺で自転車のマナーアップキャンペーンを行います。

(3) 中学生を対象に行うスケアード・ストレイト方式による自転車教室を一般に開放します。

(4) 自転車安全利用五則の周知・促進を図ります。

5 反射材用品着用の促進

反射材は、自動車の前照灯に反射し、運転者からの視認性を大きく高め、交通事故防止に大変有効です。反射材用品の有効性の周知、反射材用品の配布を行い、着用の促進を図ります。

(1) 交通安全講習会、敬老大会、自転車教室等イベントの参加者に反射材用品を配布します。

(2) 反射材用品着用の有効性の周知を行います。

6 市民、地域の交通安全意識の向上

市民の生活基盤である地域での交通安全意識の向上が大切です。交通安全講習会への参加等により交通安全意識の向上に努めます。

(1) 町会・自治会回覧、ホームページ、情報メール等で交通安全講習会等の実施についてお知らせをし、参加の呼び掛けを行います。

(2) 市民は、交通安全講習会等への参加に努めます。

(3) 春・秋の全国交通安全運動期間中、町会・自治会ごとに主要道路へテントを張り、街頭活動を行います。



町会・自治会によるテント

(4) 福生七夕まつりにおける民踊パレードでの交通安全音頭や交通少年団鼓笛パレードを通して、交通安全意識の向上を図ります。

(5) 大人は、子どものお手本となるように交通ルールを守ります。

7 その他

交差点を通行するときに歩行者と運転者が視線を合わせ、安全を確認してから通行する「交差点アイコンタクト運動」や車両の前照灯を日没時より早めに点灯し夕暮れ時の交通事故を防止する「トワイライト・オン運動」の周知啓発活動を実施します。

第5章 道路交通秩序の維持

1 基本的な考え方

道路交通の安全を図るため、定期的な道路点検を実施し、交通実態に合った施策を行います。

2 駐車違反車両対策

駐車違反車両は緊急車両の通行、作業に支障を来し、歩行渋滞や事故の原因にもなります。警察署による取締り、道路管理者による適正な管理によって道路交通秩序の維持を図ります。

3 放置自転車対策

道路へ放置された自転車等（※2）は緊急車両の通行・作業に支障を来し、歩行者、特に高齢者、障害者の通行を妨げ大変危険です。人が集まりやすい駅周辺では事故の原因にもなります。放置自転車対策として次の施策を実施します。

※2・・・自転車及び排気量50cc以下の原動機付自転車をいう。

（1）駅周辺おおよそ300メートルの範囲に放置された自転車等は「福生市自転車等の放置防止等に関する条例」の規定に基づき撤去を行います。

（2）福生市交通安全推進委員会と福生警察署と協力し、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を行います。



駅前放置自転車クリーンキャンペーン

第6章 救助・救急体制の整備

1 基本的な考え方

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、救急医療機関等との連携を強化し、交通救助・救急活動体制の更なる充実を図るとともに、現場におけるバイスタンダー（※3）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動対外式除細動器（AED）を含めた応急手当等の啓発に努めます。

※3・・・その場に居合わせた人

2 救急車の適正利用の推進

真に救急車を必要とする場合に対して、適正かつ効果的に救急隊が対応できる体制を構築するため、相談に応じて緊急受診に関する医学的な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」（電話番号#7119）の利用を促進します。



#7119の周知

3 応急手当等の啓発の推進

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上のためには、事故発生から救急車が到着するまでの間、バイスタンダーによる応急手当等の実施が大変重要です。救命講習等の受講を促進し、応急手当等の啓発を推進します。

第7章 被害者の救済

1 基本的な考え方

交通事故相談窓口の周知を行い、交通事故被害者の心情に配慮した相談業務を行います。

また、経済的問題への対応として、交通災害共済の加入促進や自転車損害賠償保険の周知を行います。

2 交通事故相談業務の周知

万が一交通事故にあってしまった場合、その後の手続や交渉等に専門的な知識が必要になることがあります。市が無料で行っている交通事故相談やその他の相談窓口の周知に努め、交通事故後の問題解決の支援を行います。

3 交通災害共済への加入促進

交通事故にあってしまった場合に見舞金を受けられる「交通災害共済（ちよこっと共済）」の加入促進に努めます。

4 自転車損害賠償保険の周知

自転車対歩行者、自転車対自転車など自転車利用者が加害者となった交通事故において、高額の賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、自転車利用者等への自転車損害賠償責任保険の周知に努めます。

第8章 災害発生時における交通対策

1 基本的な考え方

災害発生時には、関係機関と連携し道路交通情報の把握に努め、速やかな交通対策を実施します。

また、適切な情報提供を行うことで混乱を防ぎ、安全の確保を図ります。

2 道路交通情報の把握

市内パトロールの実施、関係機関からの情報提供によって、道路の被害状況、交通状況の把握に努めます。

3 交通規制の実施

道路交通情報の把握の結果、道路における危険がある場合や人命救助等を最優先する必要がある場合、又は緊急交通路の指定があった場合には、交通規制を実施します。

4 広報活動

交通規制の実施について広報します。警察署のパトカー・白バイ、市の広報車等による現場広報を行うとともに、運転者が取るべき措置について広報を行います。

第9章 計画の推進

1 基本的な考え方

福生市は、本計画を着実に推進するとともに、推進に当たっては、市内関係機関・団体の代表者等で組織する福生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に取り組めます。

市民の方は、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、行動していくことに努めます。

2 福生市交通安全推進委員会

福生市は、交通安全運動の推進、交通安全思想の普及、啓発のための組織である福生市交通安全推進委員会を設置しています。福生市交通安全推進委員会は、福生交通安全協会福生支部の役員及び各町会・自治会から選出された方で構成され、市・地域・警察署のつながりを深め、地域に根付いた交通安全啓発活動を可能としています。この特性を活かし、本計画の推進に当たります。

3 福生市交通安全対策協議会構成機関・団体

福生市、警視庁福生警察署、東京消防庁福生消防署、福生市交通安全推進委員会、福生市町会長協議会、福生市教育委員会、市内高等学校、福生市立中学校、福生市立小学校、福生市公立小中学校PTA連合会、福生市保育協議会、福生市私立幼稚園連合会、福生市老人クラブ連合会、福生市青少年育成地区委員会、ボーイスカウト・ガールスカウト福生市連合育成会