令　和　８　年　１０　月　２９　日
建設環境委員会 報告事項資料 No.4-2
交　　通　　課

国分寺市交通安全計画（案）
（令和９年度～令和 13 年度）

令和〇年〇月

国分寺市

目次

第１部　総論 1
第１章　計画の考え方 2
１　計画策定の趣旨 2
２　計画の性格、期間 2
３　計画の目標 3
４　計画の推進体制 3
第２章　交通事故等の現状 5
１　交通情勢等 5
２　道路交通事故の状況 11
第２部　講ずべき施策 20
第１章　重点施策 21
１　子どもと若年層の安全の確保 23
２　高齢者の安全の確保 26
３　自転車の安全利用の促進 28
４　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策 32
第２章　分野別施策 33
１　道路交通環境の整備 33
２　交通安全意識の啓発 36
３　道路交通秩序の維持 39
４　救急体制と救済制度 41
５　災害時の交通安全の確保 43

第1部　総論

第１章　計画の考え方

１　計画策定の趣旨

国分寺市では、交通安全対策を推進し、市民が安全・快適に暮らせるまちを実現させるため、令和４年３月に交通安全対策基本法に基づく「国分寺市交通安全計画（令和４年度～令和８年度）」を策定しました。本計画に基づき、市及び関係機関等が一体となって、５年間にわたり様々な施策の実施に取り組んできました。

この間、市内の交通事故発生件数は令和２年の 158 件から増減を繰り返し、令和７年には同数の 158 件となっています。

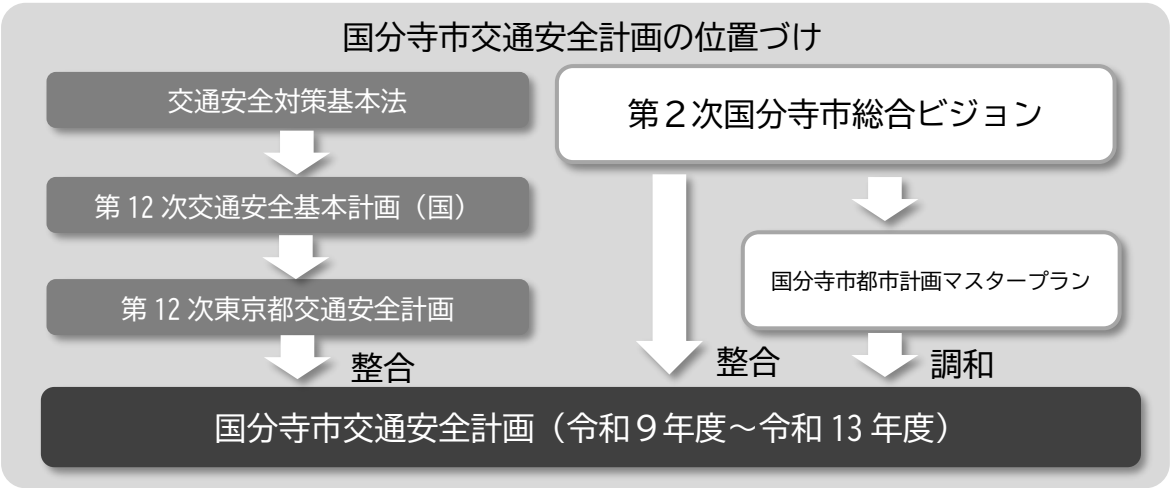
計画期間中も死傷事故は依然として発生しており、目標に掲げた「交通事故死亡者数ゼロ」についても、残念ながら令和４年に死亡事故が１件発生するなど、交通事故は依然として市民の安全・安心を脅かす課題となっています。

現行の計画が令和８年度で終了となることから、引き続き市内の交通安全対策を推進するため、新たに「国分寺市交通安全計画（令和９年度～令和 13 年度）」を策定するものです。

２　計画の性格、期間

本計画は、交通安全対策基本法第 26 条の規定に基づき、東京都が策定した「第 12 次東京都交通安全計画」（令和８年４月策定、以下都計画とします）や市の最上位計画である「第２次国分寺市総合ビジョン」と 整合させ、市の道路交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として定めるものです。また、「国分寺市都市計画マスタープラン」とも 調和を図り、策定します。

計画期間は、令和９年度から令和 13 年度までの５か年とします。



＊ 第２次国分寺市総合ビジョン　［令和７年３月策定］

「歴史をつなぎ 未来をひらく 個性がひかり輝くまち」の実現に向け、７年度から令和 14 年度までの８年間のまちづくりの方向性を定める市の最上位計画。総合的かつ計画的な市政運営を図るための基本構想である「第２次国分寺市ビジョン」とその実現のための具体的な取組等を定めた「国分寺市ビジョン実行計画」の２層から構成。

＊ 国分寺市都市計画マスタープラン　［平成 28 年２月策定］
都市計画法第 18 条の２「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の規定に基づき、市のまちづくりの最上位計画や東京都の都市計画の内容に即して策定し、市の責任で展開する都市計画や、市民や事業者等と市が協働でまちづくりを進めていく際の指針となる計画。

＊ 第 12 次交通安全基本計画　［令和８年３月策定］
内閣府に設置されている中央交通安全対策会議が、交通安全対策基本法第 22 条第１項の規定に基づき、令和８年度から 12 年度までの５年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めた計画。

＊ 第 12 次東京都交通安全計画　［令和８年４月策定］
東京都の区域における、陸上交通（道路交通、鉄道及び踏切）の安全に関する施策の大綱であり、区市町村が作成する交通安全計画の指針となる計画。

３　計画の目標

本計画では、市民が安全・快適に暮らせるまちを実現させていくために、以下の２点を目的として掲げます。

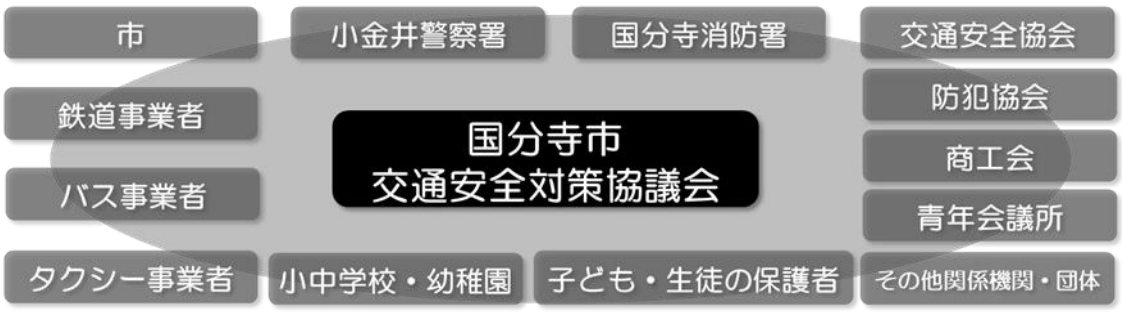
・令和 13 年の市内の交通事故件数を 152 件以下に削減します。
（国分寺市ビジョン後期実行計画のまちづくりの指標の目標値と整合させたもの。
令和５年の年間交通事故件数 179 件から毎年対前年比で約２％ずつ減らす。）
・令和９年から令和 13 年の交通事故死亡者数ゼロを目指します。

＊ 計画の目標値は、基準年の値を元に設定している。前回計画では、基準年の実績値が 152 件であったことから目標値を 106 件としていた。

４　計画の推進体制

（１）行政機関等相互の協力体制

交通安全に関する施策は、多岐にわたる行政分野に関連することから、その効果的な推進にあたっては、関係行政機関や関係団体等が相互に連携し、総合的かつ一体的に取り組む必要があります。
このため、関係機関や関係団体の代表者等で構成される附属機関「国分寺市交通安全対策協議会」を中心とし、関係機関や関係団体と協力体制を構築することで、交通安全対策を推進していきます。



（２）市民・事業者等の活力の結集

交通安全対策を効果的に推進するためには、行政機関の施策だけでなく、市民や事業者等の主体的参加が不可欠であります。

そのため、家庭、学校、地域、職場等での自主的な交通安全活動を積極的に支援するとともに、行政施策と事業者等が行う交通安全活動を積極的に支援していきます。

第２章　交通事故等の現状

１　交通情勢等

（１）人口

市の人口は、この 10 年間増加傾向が続いており、令和８年１月１日現在で 130,076 人となっています。これは９年前の平成 29 年と比較して 9,420 人の増加です。

年齢別構成比を見ると、0～14 歳の年少人口の比率は微増しています。一方で、15～64 歳の生産年齢人口の比率は減少傾向にあり、65 歳以上の高齢者人口の比率は増加傾向にあります。

将来人口の推計については、令和５年 12 月に策定した「国分寺市人口ビジョン（第３版）*」において、市の総人口は令和 22 年頃まで増加が続き、その後減少に転じると推計されています。

年齢区分別では、年少人口は令和９年頃、生産年齢人口は令和７年頃にそれぞれピークを迎え、以降は減少していく見込みです。対して高齢者人口については、65 歳から 74 歳人口は令和 24 年頃まで、75 歳以上人口は令和 42 年頃まで、それぞれ増加傾向で推移すると推計されています。

また、東京都と国分寺市の年齢別人口構成比率に大きな違いがないことがわかります。

＊ 国分寺市人口ビジョン（第３版）　［令和５年 12 月策定］
第２次国分寺市総合ビジョンの基礎資料として策定した、市の人口の現状と令和 42 年までの将来人口推計をまとめたもの。

表１－１　住民基本台帳による年齢別（３区分）人口の推移

（各年１月１日現在）

	総数	年齢別					
		0～14歳		15～64歳		65歳以上	
	人口	人口	構成比（%）	人口	構成比（%）	人口	構成比（%）
平成29年	120,656	14,716	12.2	79,541	65.9	26,399	21.9
平成30年	121,673	14,843	12.2	80,119	65.8	26,711	22.0
令和元年	123,689	15,160	12.3	81,502	65.9	27,027	21.9
令和２年	125,170	15,413	12.3	82,400	65.8	27,357	21.9
令和３年	126,862	15,724	12.4	83,391	65.7	27,747	21.9
令和４年	127,792	15,940	12.5	83,879	65.6	27,973	21.9
令和５年	128,238	16,031	12.5	84,099	65.6	28,108	21.9
令和６年	128,762	16,066	12.5	84,241	65.4	28,455	22.1
令和７年	129,500	16,214	12.5	84,643	65.4	28,643	22.1
令和８年	130,076	16,133	12.4	84,888	65.3	29,055	22.3

※平成 24 年７月８日の住民基本台帳法改正により、住民基本台帳に外国人も含まれます。

表１-２　住民基本台帳による年齢別（３区分）人口の推移（総数・構成比）

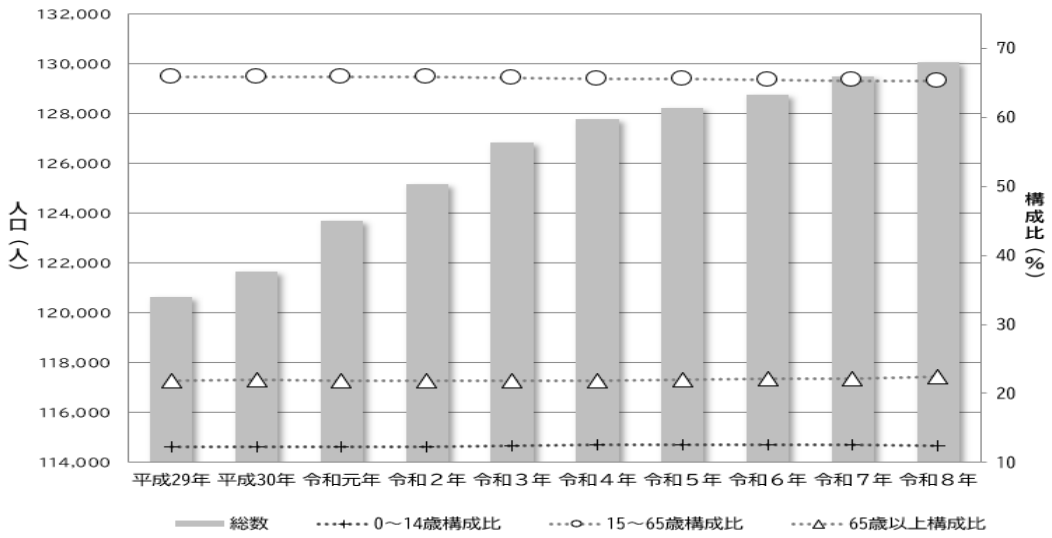
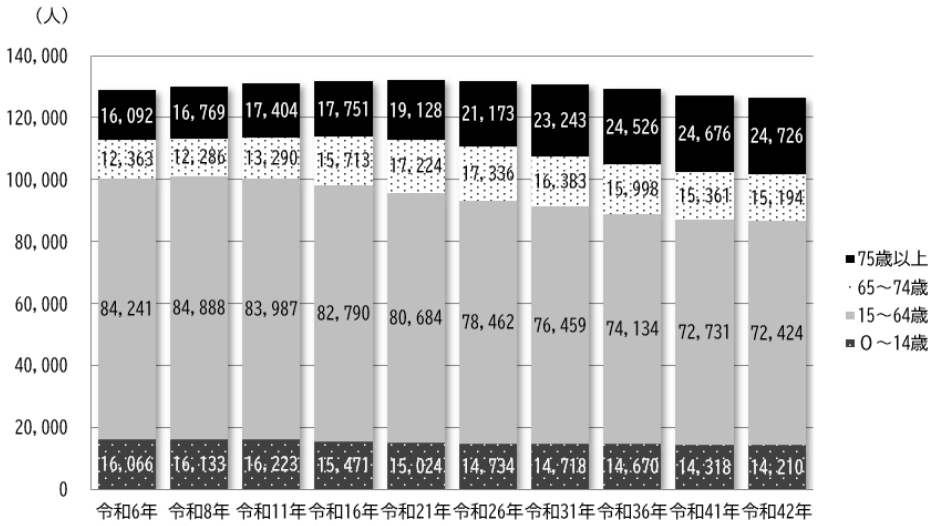


表１-１～２　資料：国分寺市統計を用いて作成

表２-１　令和 42 年（2060 年）までの人口推計



※令和８年の値は実績値。令和 11 年から令和 42 年までは推計値

表２-２　令和８年１月の東京都と国分寺市の人口年齢別構成比

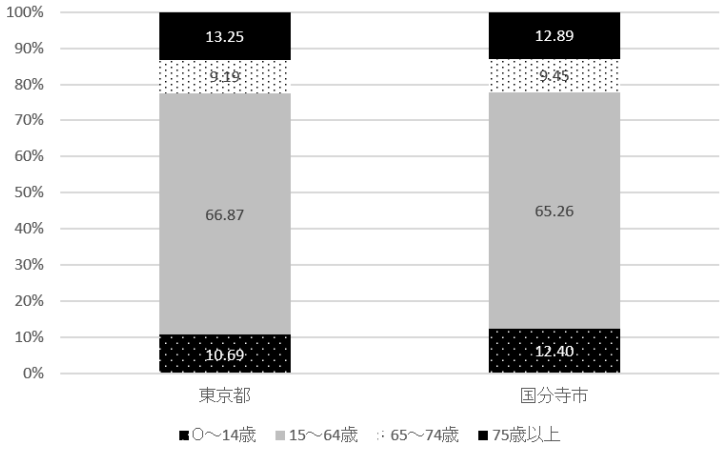


表２-１～２-２　資料：東京都の統計及び国分寺市人口ビジョン（第３版）［令和５年 12 月］を用いて作成

（２）市道の道路現況

市道の道路総延長は、令和６年４月１日現在 227,377mであり、そのうち幅員 5.5m未満の道路は 196,976m、幅員 5.5m 以上の道路は 30,401m となっています。

また、舗装延長は、令和６年は 210,118mで、市道全体の 92.4%となっており、順次舗装が進められています。

表３　市道の幅員別道路延長および舗装状況

（各年４月１日現在）

	道路延長（m）			舗装延長（m）	舗装率（m）
	計	幅員別延長			
		5.5m未満	5.5m以上		
平成27年	227,062	197,657	29,405	206,980	91.2
平成28年	226,949	197,446	29,503	207,011	91.2
平成29年	226,806	197,205	29,601	207,299	91.4
平成30年	226,687	197,030	29,657	207,353	91.5
令和元年	226,251	196,448	29,803	207,538	91.7
令和２年	226,833	196,874	29,959	208,411	91.9
令和３年	226,725	196,833	29,892	208,438	91.9
令和４年	226,721	196,822	29,899	208,552	92.0
令和５年	227,064	196,929	30,135	209,573	92.3
令和６年	227,377	196,976	30,401	210,118	92.4

表３　資料：国分寺市統計を用いて作成

（３）車両の保有台数

市内の自動車保有台数は、おおむね横ばいで推移しています。

車種別に見ると、乗用車は大きな変動がなく横ばいですが、二輪車は減少傾向にあります。一方で、ミニカーについては増加傾向が見られます。また、特定小型については、現時点で市内での普及が進んでおらず、所有者は少数にとどまっています。

表４　市内の車種別自動車保有台数

（単位：台）

	総数	乗合車※	乗用車	貨物車	特殊用途車※	特殊車※	二輪車	ミニカー※	特定小型※
平成27年	40,105	84	30,366	3,787	462	205	5,158	43	
平成28年	38,069	81	29,253	3,088	454	209	4,942	42	
平成29年	39,661	81	30,372	3,642	478	208	4,837	43	
平成30年	39,442	84	30,320	3,630	475	206	4,676	51	
令和元年	39,318	80	30,311	3,577	470	203	4,618	59	
令和２年	39,219	73	30,308	3,505	485	202	4,589	57	
令和３年	39,481	79	30,487	3,480	494	204	4,668	69	
令和４年	39,875	85	30,808	3,464	482	200	4,752	84	
令和５年	39,911	90	30,868	3,430	482	196	4,758	87	
令和６年	39,932	94	30,891	3,418	494	196	4,743	80	16

表４　資料：警視庁交通年間及び警視庁交通総務課交通事故統計表を用いて作成

＊ 乗合車

普通自動車で乗車定員が 11 人以上のもので、貨物車及び特殊用途車以外のもの。

＊ 特殊用途車

特殊な用途に応じた設備を有する自動車のこと。救急車及び消防車、パトロールカー等の緊急自動車や、クレーン車等の特殊な目的のために使用される自動車がこれに該当する。

＊ 特殊車

特殊な用途のために特殊な形状構造をした自動車のこと。農耕用の車両や、除雪自動車や建設機械のロードローラ等がこれに該当する。

＊ ミニカー

乗車定員が１名で、総排気量 20cc を超え 50cc 以下又は定格出力 0.25kW を超え 0.6kW 以下の原動機を有する普通自動車のこと。

＊ 特定小型

特定小型原動機付自転車のことで、令和５年に新設された区分。電動キックボードなどが当てはまる。

（４）運転免許保有者数

市内の運転免許保有者数は、人口増加に比例する形で増加傾向にあります。

表５　市内の運転免許保有者数

（各年12月末時点）

	総数（人）
平成27年	72,711
平成28年	73,008
平成29年	73,682
平成30年	74,871
令和元年	75,602
令和２年	76,534
令和３年	77,247
令和４年	77,706
令和５年	78,289
令和６年	78,614

表５　資料：警視庁交通年鑑及び警視庁交通総務課交通事故統計表を用いて作成

（５）交通量

市内 33 箇所で実施した交通量調査によると、大型車及び普通車を合わせた「自動車」の交通量は、継続的に減少しています。

一方、歩行者・自転車・二輪車の交通量については、増減が混在しており、明確な傾向は見られません。

表６－１　市内 33 箇所の自動車・歩行者交通量推移

（各年調査日12時間あたり）

	大型車（台）	普通車（台）	自動車類計（台）	二輪車（台）	歩行者（人）	自転車（人）	歩行者類計（人）
平成23年	36,726	330,613	367,339	18,990	80,412	72,347	152,759
平成26年	33,662	321,570	355,232	13,826	79,142	50,523	129,665
平成29年	32,253	296,815	329,068	15,410	92,995	74,213	167,208
令和２年	28,977	295,391	324,368	14,799	71,072	57,667	128,739
令和５年	29,294	289,213	318,507	17,744	93,036	71,217	164,253

※各年推移を見るため、平成 23 年～令和５年度の調査地点のうち共通の調査地点 33 箇所を各年抽出し合計。

表６－２　市内 33 箇所の自動車・歩行者交通量推移

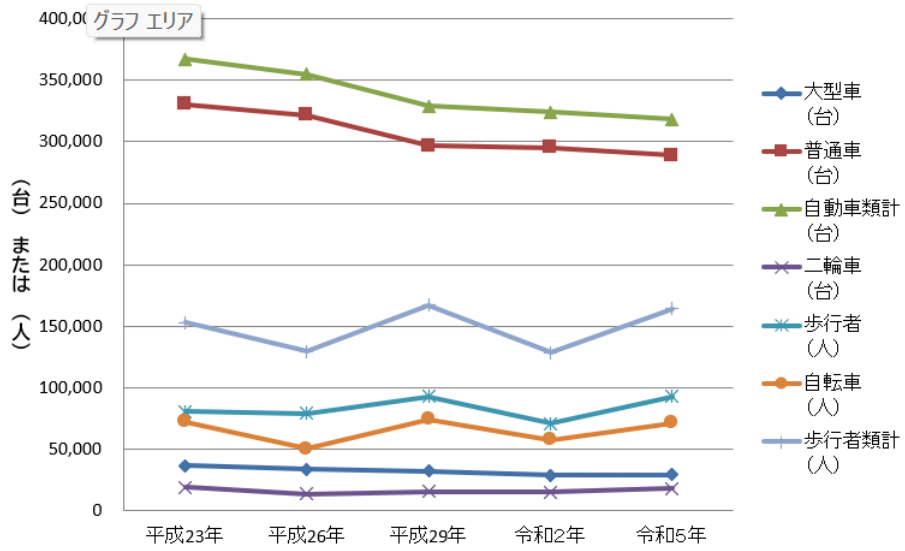


表６－１～２

資料：国分寺市内主要交差点交通量調査委託報告書を用いて作成

（６）自転車利用者の運転・駐車マナーに関する市民意識

市民アンケートによると、「市内の自転車利用者の運転・駐車マナーが守られていると感じる市民の割合」は、「感じる」及び「やや感じる」と回答した市民の合計が令和４年度の 27.0%から令和７年度の 29.2%と微増しました。一方で、「感じない」及び「あまり感じない」と回答した市民が３割半ばを超えており、マナー改善を求める声が依然として根強い状況にあります。

表７　市内の自転車利用者の運転・駐車マナーが守られていると感じる市民の割合

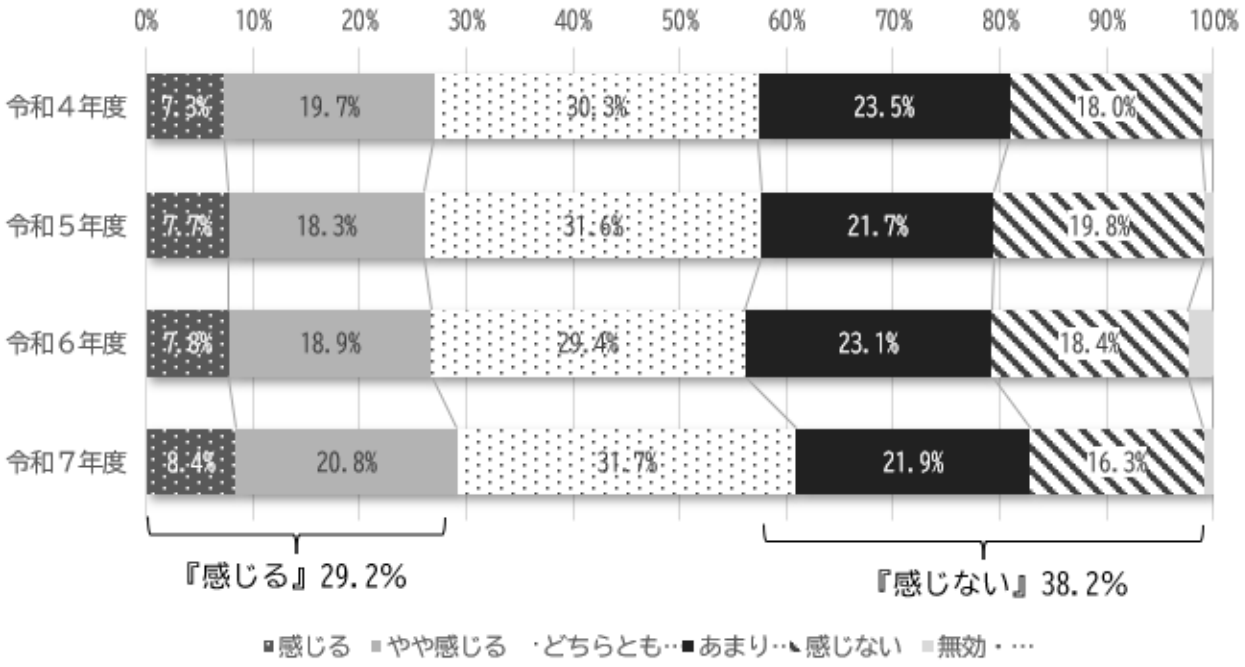


表７　資料：国分寺市市民アンケート調査報告書を用いて作成

2　道路交通事故の状況

（1）交通事故発生件数

市内の交通事故件数は、令和７年において 158 件でした。長期的な推移では増減を繰り返しながらも、全体としては減少傾向にあります。

東京都全体の傾向を見ても、平成 28 年の 32,412 件に対し、令和７年は 30,176 件と減少しています。

死傷者数については、市・都ともに平成 28 年比で減少していますが、死亡者数については、市では０～１人の範囲で推移し、都では概ね横ばいとなっており、依然として課題が残る結果となっています。

表８－１　市内および東京都における交通事故発生件数

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
国分寺市	事故件数（件）	206	195	200	152	158	131	158	179	173	158
	死傷者数（人）	242	226	226	170	178	143	173	185	190	167
	死亡者数（人）	1	0	1	1	1	0	1	0	0	0
東京都	事故件数（件）	32,412	32,763	32,590	30,467	25,642	27,598	30,170	31,385	30,103	30,176
	死傷者数（人）	37,987	38,158	37,586	34,910	29,043	30,969	33,561	35,006	33,397	33,535
	死亡者数（人）	159	164	143	133	155	133	132	136	146	134

表８－２　市内の交通事故発生件数

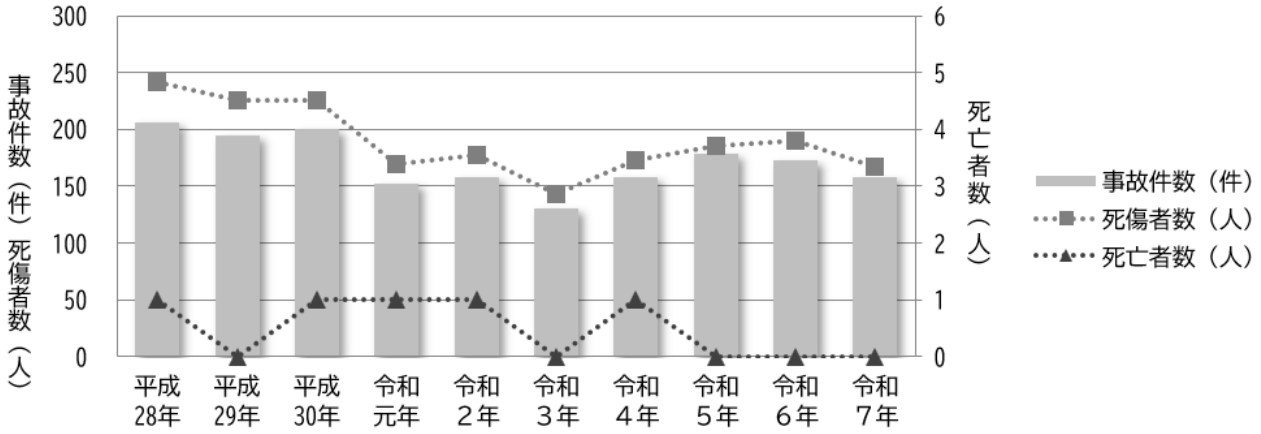


表８－３　東京都の交通事故発生件数

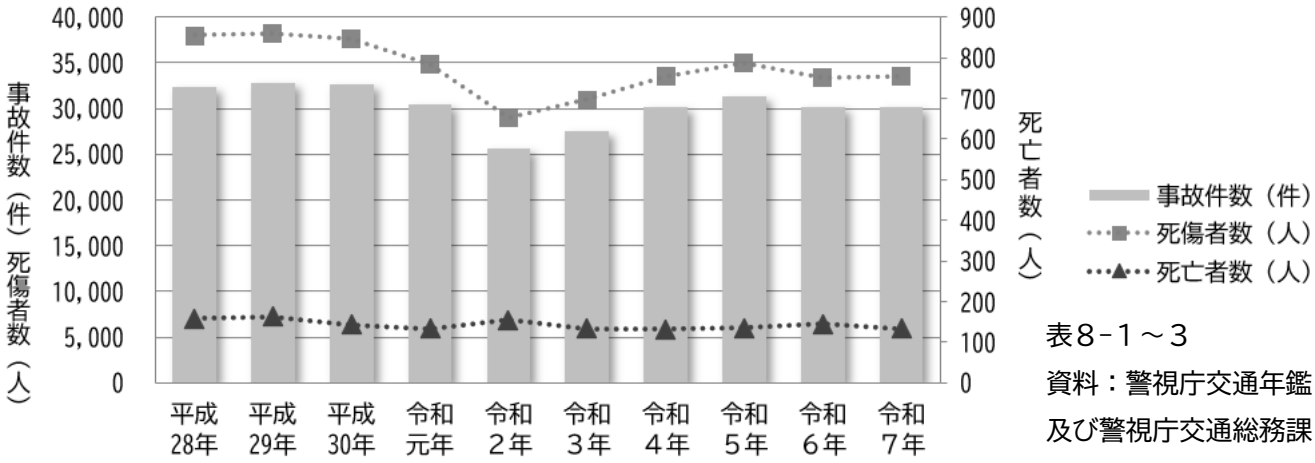


表８－１～３
資料：警視庁交通年鑑及び警視庁交通総務課交通事故統計表を用いて作成

（２）当事者別交通事故発生件数

交通事故発生件数を当事者*別に見ると、市・都ともに総数は減少傾向にあります。車種別では、「自動車」による事故は減少している一方、「自転車」が関与する事故は微増しており、結果として自転車事故件数の占める割合が相対的に上昇しています。特に市内においては、令和７年の自転車事故件数が「自動車」を上回る結果となりました。

また、「その他車両」による事故は都内全体で増加傾向にあるのに対し、市内ではほとんど発生していません。一方、「対象外当事者・物件等」は、市・都ともに増加しています。

直近５か年の平均値を比較すると、本市は東京都全体と比べて「自転車」「歩行者」「対象外当事者・物件等」の割合が高いのが特徴です。

市内の状態別死傷者数においても「自転車」の件数が多く、本市における交通安全対策の課題であることがわかります。

表９-１　市内および東京都における事故当事者別発生件数

（第１当事者* 別事故件数 ＋ 第２当事者* 別事故件数）

		自動車		二輪車		自転車		歩行者		その他車両		対象外当事者・物件等		件数合計
		件数	割合（%）	件数	割合（%）	件数	割合（%）	件数	割合（%）	件数	割合（%）	件数	割合（%）	
国分寺市	平成28年	225	54.6	34	8.3	102	24.8	40	9.7	1	0.2	10	2.4	412
	平成29年	220	56.4	25	6.4	88	22.6	48	12.3	0	0.0	9	2.3	390
	平成30年	217	54.3	33	8.3	95	23.8	46	11.5	0	0.0	9	2.3	400
	令和元年	175	57.6	25	8.2	73	24.0	30	9.9	0	0.0	1	0.3	304
	令和２年	167	52.8	31	9.8	71	22.5	38	12.0	0	0.0	9	2.8	316
	令和３年	132	50.4	26	9.9	65	24.8	28	10.7	0	0.0	11	4.2	262
	令和４年	162	51.3	25	7.9	69	21.8	33	10.4	0	0.0	27	8.5	316
	令和５年	152	42.5	27	7.5	99	27.7	34	9.5	0	0.0	46	12.8	358
	令和６年	126	36.4	36	10.4	109	31.5	25	7.2	0	0.0	50	14.5	346
	令和７年	98	31.0	19	6.0	106	33.5	30	9.5	0	0.0	63	19.9	316
東京都	平成28年	39,073	61.9	6,459	10.2	11,218	17.8	5,138	8.1	48	0.1	1,152	1.8	63,088
	平成29年	38,954	61.0	6,434	10.1	11,901	18.6	5,274	8.3	57	0.1	1,242	1.9	63,862
	平成30年	37,170	58.5	6,181	9.7	12,864	20.3	5,422	8.5	65	0.1	1,796	2.8	63,498
	令和元年	32,232	54.2	6,066	10.2	13,094	22.0	5,264	8.9	61	0.1	2,745	4.6	59,462
	令和２年	26,252	52.4	5,273	10.5	11,443	22.8	4,346	8.7	49	0.1	2,741	5.5	50,104
	令和３年	26,821	49.6	5,505	10.2	13,332	24.6	4,559	8.4	58	0.1	3,841	7.1	54,116
	令和４年	27,173	46.0	5,953	10.1	15,276	25.8	4,880	8.3	75	0.1	5,747	9.7	59,104
	令和５年	27,676	45.0	6,294	10.2	15,925	25.9	5,191	8.4	102	0.2	6,328	10.3	61,516
	令和６年	26,303	44.5	6,007	10.2	15,080	25.5	5,057	8.6	304	0.5	6,383	10.8	59,134
	令和７年	26,268	44.3	6,059	10.2	15,109	25.5	5,148	8.7	334	0.6	6,416	10.8	59,334

直近５か年の割合の平均（%）

国分寺市	42.3	8.4	27.9	9.5	0.0	12.0
東京都	45.9	10.2	25.5	8.5	0.3	9.7

※「その他車両」とは、列車、軽車両その他（リヤカー、荷車等）、特定小型原動機付自転車等をいう。

※「対象外当事者・物件等」とは、ひき逃げ等で不明の人、物件をいう。

※「二輪車」には、自動二輪車と一般原動機付自転車が含まれる。

＊ 当事者

交通事故が発生した場合のその事故に関わったすべての人のこと。

＊ 第１当事者

当事者のうち、過失（違反）がより重いか又は過失（違反）が同程度の場合は、被害がより小さい方の当事者のこと。

＊ 第２当事者

当事者のうち、過失（違反）がより軽いか又は過失（違反）が同程度の場合は、被害がより大きい方の当事者のこと。

表９−２　市内の事故当事者別発生件数

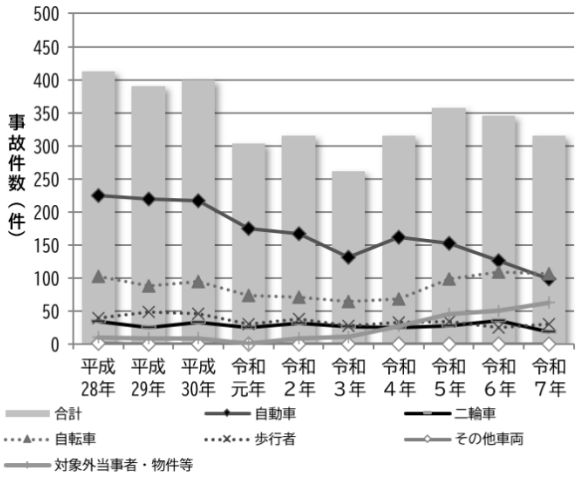


表９−３　東京都の事故当事者別発生件数

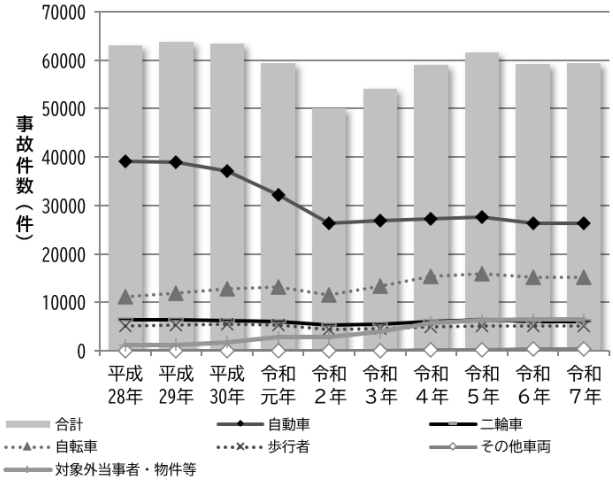


表９−４　市内における事故発生件数
当事者別の割合

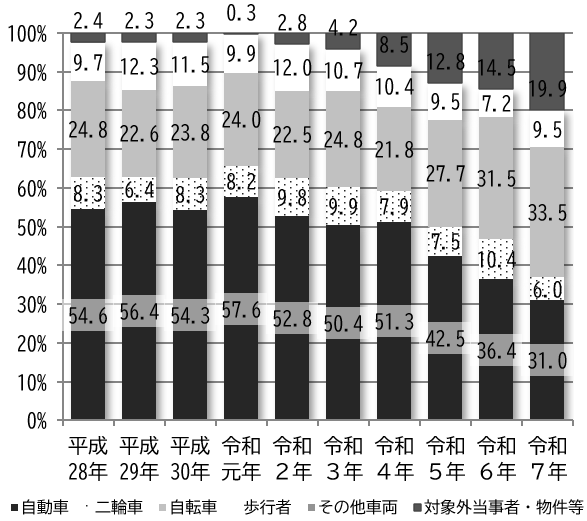


表９−５　東京都における事故発生件数
当事者別の割合

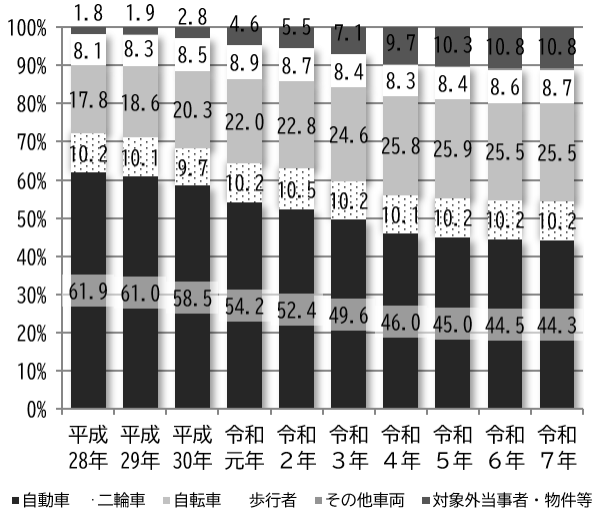


表９−６　市内の交通事故の状態別負傷者数

	四輪 乗車中	自動二輪 乗車中	原付 乗車中	自転車 乗車中	歩行中	その他
令和３年	36	12	9	57	28	1
令和４年	55	11	11	60	35	0
令和５年	43	14	9	86	33	0
令和６年	36	20	11	98	25	0
令和７年	24	8	8	97	30	0

※「四輪」とは、道路交通法施行規則第２条に定める
大型自動車、中型自動車、普通自動車をいう。

表９−７　市内の交通事故の状態別負傷者数

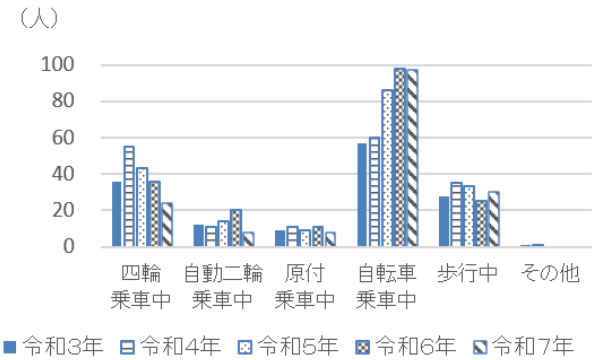


表９−８　市内の交通事故の状態別死者数

	四輪 乗車中	自動二輪 乗車中	原付 乗車中	自転車 乗車中	歩行中	その他
令和３年	0	0	0	0	0	0
令和４年	0	0	0	1	0	0
令和５年	0	0	0	0	0	0
令和６年	0	0	0	0	0	0
令和７年	0	0	0	0	0	0

表９−１～８　資料：警視庁交通年鑑及び警視庁交通総務課
交通事故統計表を用いて作成

（３）交通事故年齢別死傷者数

交通事故の死傷者数は、直近 10 年間において市内・東京都ともに減少傾向にあります。市内の交通事故死亡者数を年齢別に見ると、直近 10 年間の合計は５人で、その内４人を「高齢者（65 歳以上）」が占めています。

死傷者数の年齢別構成比については、市内では年ごとに変動があるものの、市内・東京都ともに「高齢者（65 歳以上）」が占める割合は増加傾向にあります。

また、直近５か年の平均割合を比較すると、市内は東京都に比べて「25 歳～64 歳」の割合が低い一方、「子ども（小学生以下）」「子ども（中学生）」「若年層」「高齢者（65 歳以上）」の割合が高いことが分かります。

表 10-１　市内および東京都の事故年齢別死傷者数

		死者数（人）						負傷者数（人）										
		子ども（小学生以下）	子ども（中学生）	若年層（中学卒業後～24歳）	25歳～64歳	高齢者（65歳以上）	計	子ども（小学生以下）	割合（%）	子ども（中学生）	割合（%）	若年層（中学卒業後～24歳）	割合（%）	25歳～64歳	割合（%）	高齢者（65歳以上）	割合（%）	計
国分寺市	平成28年	1	0	0	0	0	1	17	7.1	1	0.4	34	14.1	152	63.1	37	15.4	241
	平成29年	0	0	0	0	0	0	18	8.0	5	2.2	29	12.8	135	59.7	39	17.3	226
	平成30年	0	0	0	0	1	1	14	6.2	2	0.9	33	14.7	126	56.0	50	22.2	225
	令和元年	0	0	0	0	1	1	12	7.1	1	0.6	22	13.0	96	56.8	38	22.5	169
	令和２年	0	0	0	0	1	1	10	5.6	2	1.1	28	15.8	113	63.8	24	13.6	177
	令和３年	0	0	0	0	0	0	11	7.7	4	2.8	17	11.9	90	62.9	21	14.7	143
	令和４年	0	0	0	0	1	1	13	7.6	2	1.2	16	9.3	106	61.6	35	20.3	172
	令和５年	0	0	0	0	0	0	11	5.9	4	2.2	22	11.9	120	64.9	28	15.1	185
	令和６年	0	0	0	0	0	0	17	8.9	5	2.6	28	14.7	107	56.3	33	17.4	190
	令和７年	0	0	0	0	0	0	13	7.8	7	4.2	19	11.4	80	47.9	48	28.7	167
東京都	平成28年	5	0	11	68	63	147	1,822	5.0	381	1.0	3,810	10.5	24,922	68.6	5,373	14.8	36,308
	平成29年	6	0	12	72	62	152	1,779	4.9	388	1.1	4,009	11.0	24,906	68.2	5,455	14.9	36,537
	平成30年	4	1	13	54	56	128	1,812	5.0	357	1.0	3,959	11.0	24,275	67.3	5,644	15.7	36,047
	令和元年	1	0	11	60	55	127	1,677	5.0	365	1.1	3,742	11.2	22,102	66.0	5,625	16.8	33,511
	令和２年	4	1	18	63	58	144	1,295	4.6	291	1.0	2,938	10.5	18,815	67.4	4,564	16.4	27,903
	令和３年	3	0	5	56	58	122	1,431	4.8	329	1.1	3,168	10.6	19,839	66.2	5,204	17.4	29,971
	令和４年	0	1	7	63	54	125	1,491	4.6	394	1.2	3,639	11.2	20,848	64.3	6,061	18.7	32,433
	令和５年	3	0	12	72	46	133	1,677	4.9	458	1.4	3,824	11.3	21,538	63.6	6,385	18.8	33,882
	令和６年	2	0	11	66	56	135	1,553	4.8	432	1.3	3,607	11.1	20,564	63.5	6,243	19.3	32,399
	令和７年	2	0	9	52	63	126	1,512	4.6	468	1.4	3,680	11.3	20,621	63.2	6,345	19.4	32,626

直近５か年の割合の平均（%）						
	国分寺市	7.6	2.6	11.8	58.7	19.3
	東京都	4.7	1.3	11.1	64.1	18.7

表 10-２　市内の事故年齢層別死傷者数（割合）

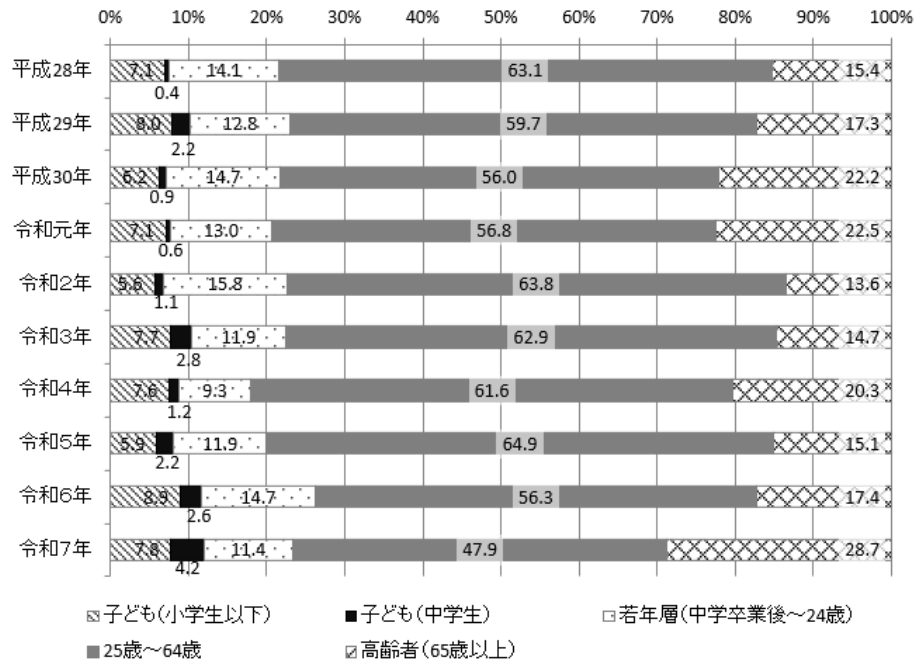


表 10-３　東京都の事故年齢層別死傷者数（割合）

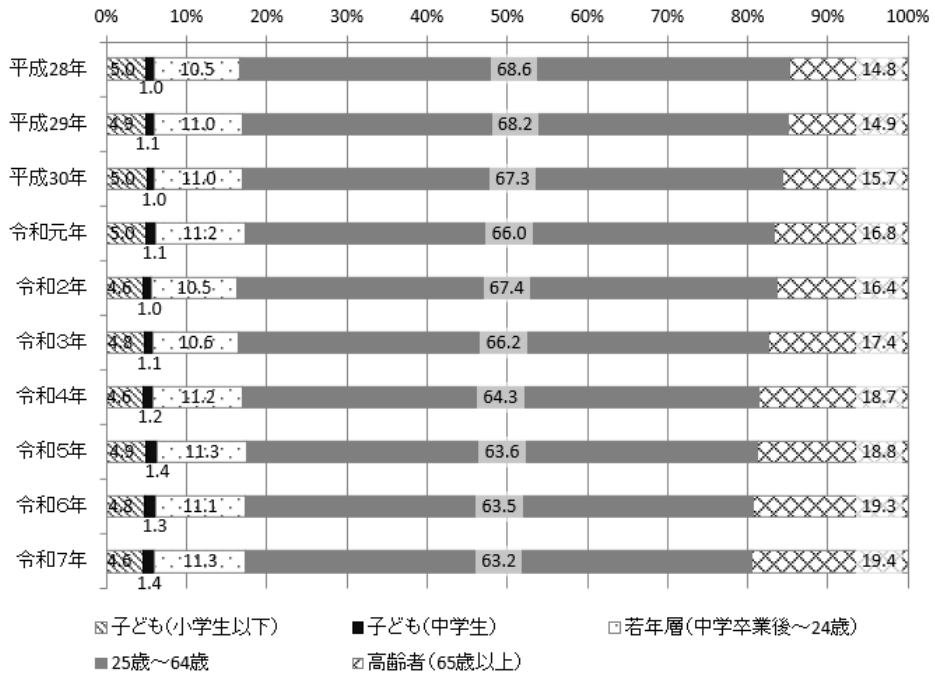


表 10-１～３　資料：警視庁交通年鑑及び警視庁交通総務課交通事故統計表を用いて作成

（４）交通事故当事者の法令違反状況

市内の交通事故当事者における法令違反状況（令和７年）を見ると、自動車では「安全不確認」が 24 件と最も多く、次いで「交差点安全進行義務違反*」、「前方不注意」が続いています。これら上位３つで全体の約７割に達しており、注意不足による交通事故が大半を占めていることが分かります。

自転車では「運転動作誤り」が 50 件と突出しており、全体の約５割を占めています。こちらも自動車と同様に不注意に起因する交通事故が目立つ結果となりました。

一方、歩行者については、約９割が「違反なし」となっていますが、「飛び出し」が２件あります。

＊ 交差点安全進行義務違反
交差点に進入する際に、車や歩行者に注意し、できる限り安全な速度と方法で進行しなければいけない義務を怠ったときに処分される交通違反。

表 11-１　令和７年　市内の自動車交通事故当事者の法令違反件数
（原付以上 第１当事者のみ）

（単位：件）
合計：85 件

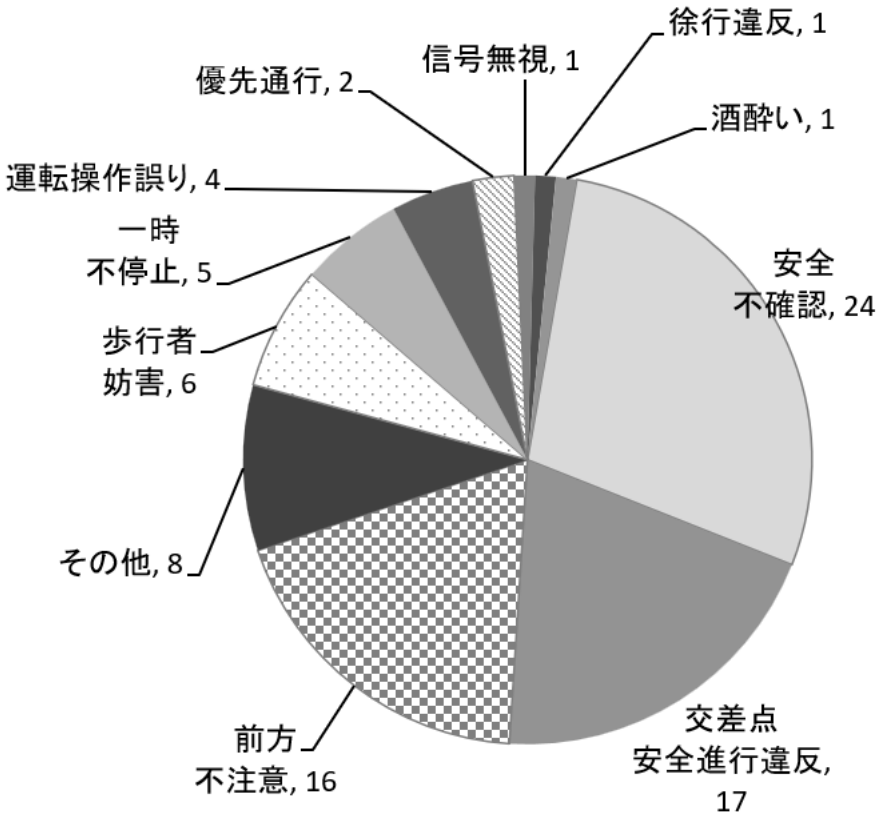


表 11-２　令和７年　市内の自転車交通事故当事者の法令違反件数
（第１当事者・第２当事者含む）

（単位：件）

合計：106 件

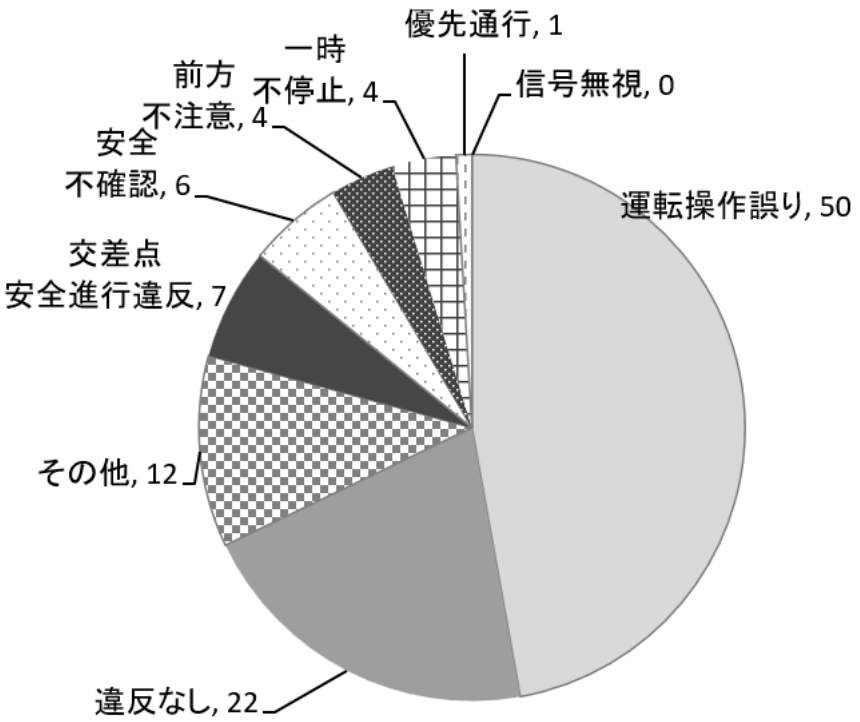


表 11-３　令和７年　市内の歩行者交通事故当事者の法令違反件数
（第１当事者・第２当事者含む）

（単位：件）

合計：30 件

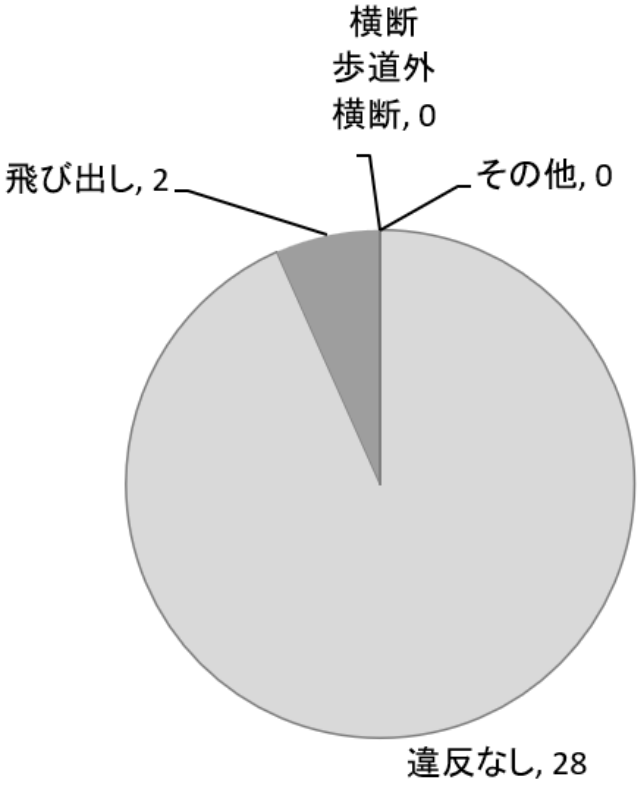


表 11-１～11-３　資料：警視庁交通総務課交通事故統計表を用いて作成

（５）飲酒運転違反取締状況と飲酒事故件数

市内の飲酒運転交通違反件数は、平成 27 年の８件に対し、令和６年が２件に減少しています。年ごとに多少の増減はあるものの、長期的な視点では減少傾向にあるといえます。

また、市内の交通違反合計に占める飲酒運転交通違反件数の割合を見ても、直近５か年の平均値は平成 27 年の割合を下回っており、改善しています。

一方、市内の飲酒事故件数については、直近５か年で合計４件発生しています。

表１２-1　市内および東京都の飲酒運転違反取締状況

		飲酒運転交通違反（件数）					交通違反合計
		酒酔い※	酒気帯び 0.25mg以上	酒気帯び 0.15mg以上 0.25mg未満	計	割合（%）	
国分寺市	平成27年	1	4	3	8	0.15%	5,262
	平成28年	0	4	1	5	0.12%	4,151
	平成29年	0	0	1	1	0.02%	4,822
	平成30年	0	5	1	6	0.16%	3,783
	令和元年	0	2	0	2	0.07%	3,032
	令和２年	0	2	0	2	0.07%	2,989
	令和３年	0	4	0	4	0.10%	4,014
	令和４年	0	1	0	1	0.03%	3,723
	令和５年	0	2	1	3	0.09%	3,268
	令和６年	0	2	0	2	0.11%	1,818
東京都	平成27年	41	706	292	1,039	0.10%	989,976
	平成28年	37	687	306	1,030	0.11%	928,545
	平成29年	27	561	291	879	0.10%	885,125
	平成30年	35	539	241	815	0.10%	820,680
	令和元年	31	526	213	770	0.11%	722,707
	令和２年	26	427	160	613	0.08%	751,440
	令和３年	20	419	126	565	0.08%	698,305
	令和４年	34	405	133	572	0.09%	664,570
	令和５年	37	448	138	623	0.12%	511,674
	令和６年	80	498	247	825	0.19%	432,607

直近５か年の割合の平均		
	国分寺市	0.08%
	東京都	0.11%

＊ 酒酔い
運転者のアルコールの量に関係なく、酒に酔った状態で正常な運転ができないおそれがある状態のこと。

＊ 酒気帯び
運転者の血中アルコール濃度が一定量に達している状態のこと。

表１２-２　市内および東京都の飲酒事故件数

（原付以上を第１当事者とした事故の件数。「飲酒あり」には、基準以下、検知不能も含む。）

		第１当事者が原付以上の事故件数	飲酒あり	飲酒なし	調査不能	割合（%）
国分寺市	令和２年	131	0	130	1	0.00%
	令和３年	109	1	108	0	0.92%
	令和４年	128	3	123	2	2.34%
	令和５年	119	0	119	0	0.00%
	令和６年	111	0	110	1	0.00%
東京都	令和２年	20,917	151	20,639	127	0.72%
	令和３年	21,489	137	21,234	118	0.64%
	令和４年	22,158	166	21,854	138	0.75%
	令和５年	22,789	180	22,458	151	0.79%
	令和６年	21,585	154	21,282	149	0.71%

直近５か年の割合の平均		
	国分寺市	0.65%
	東京都	0.72%

表 12-１～12-２　資料：警視庁 統計資料「区市町村別各種交通事故発生状況」を用いて作成

（６）特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの動向

道路交通法の改正により、令和５年７月１日から一定の基準を満たす小型モビリティは「特定小型原動機付自転車」という新たな車両区分に位置付けられ、新しい交通ルールが適用されました。

都計画によると都内の特定小型原動機付自転車の交通人身事故件数は令和６年は 244 件、令和７年は 280 件と増加しています。

それを受けて東京都では同計画に特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進を重視すべき視点と定めています。

近隣市町村に特定小型原動機付自転車のシェアポートも設置されており、今後市内での通過交通の増加が予想されます。

＊ 小型モビリティ

電動ミニカーなど、自転車と自動車の中間に位置する多様な小型車両の総称。

＊ 特定小型原動機付自転車

令和５年７月の改正道路交通法で新設された車両区分のこと。小型モビリティに含まれる。電動キックボードや座れる小型電動バイクなどがあり、16 歳以上であれば免許不要で運転できる。自転車との違いは、ナンバープレートが必須であること。

第２部　講ずべき施策

本計画では、「第１部 第２章　交通事故等の現状」における分析・把握に基づき、特に優先して取り組むべき課題を「第２部 第１章　重点施策」において４つの重点課題として設定し、各課題に対応した交通安全施策を推進します。

また、「第２部 第２章　分野別施策」では、重点施策以外の施策として５つの分野にわたる交通安全施策を推進します。

これらの交通安全施策を総合的に推進することで、交通事故の発生を抑制し、市民が安全・快適に暮らせるまちの実現を目指します。

第１章　重点施策

「第１部 第２章　交通事故等の現状」における現状把握から、市の交通事故等の現状には、以下の特徴があります。

・東京都と比較して、市内では「子ども」や「若年層」及び「高齢者（65 歳以上）」が占める割合が高い傾向がある。

・東京都と比較して、市内では交通事故に占める自転車事故の割合が高く、近年は特に増加傾向にある。

・特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティは、今後さらなる利用の普及が見込まれる。

市の現状把握を踏まえて、交通事故及び交通事故死傷者の発生を抑制するため、市として交通安全施策に取り組む上で特に重視すべき視点は、以下のとおりと考えます。

重視すべき視点

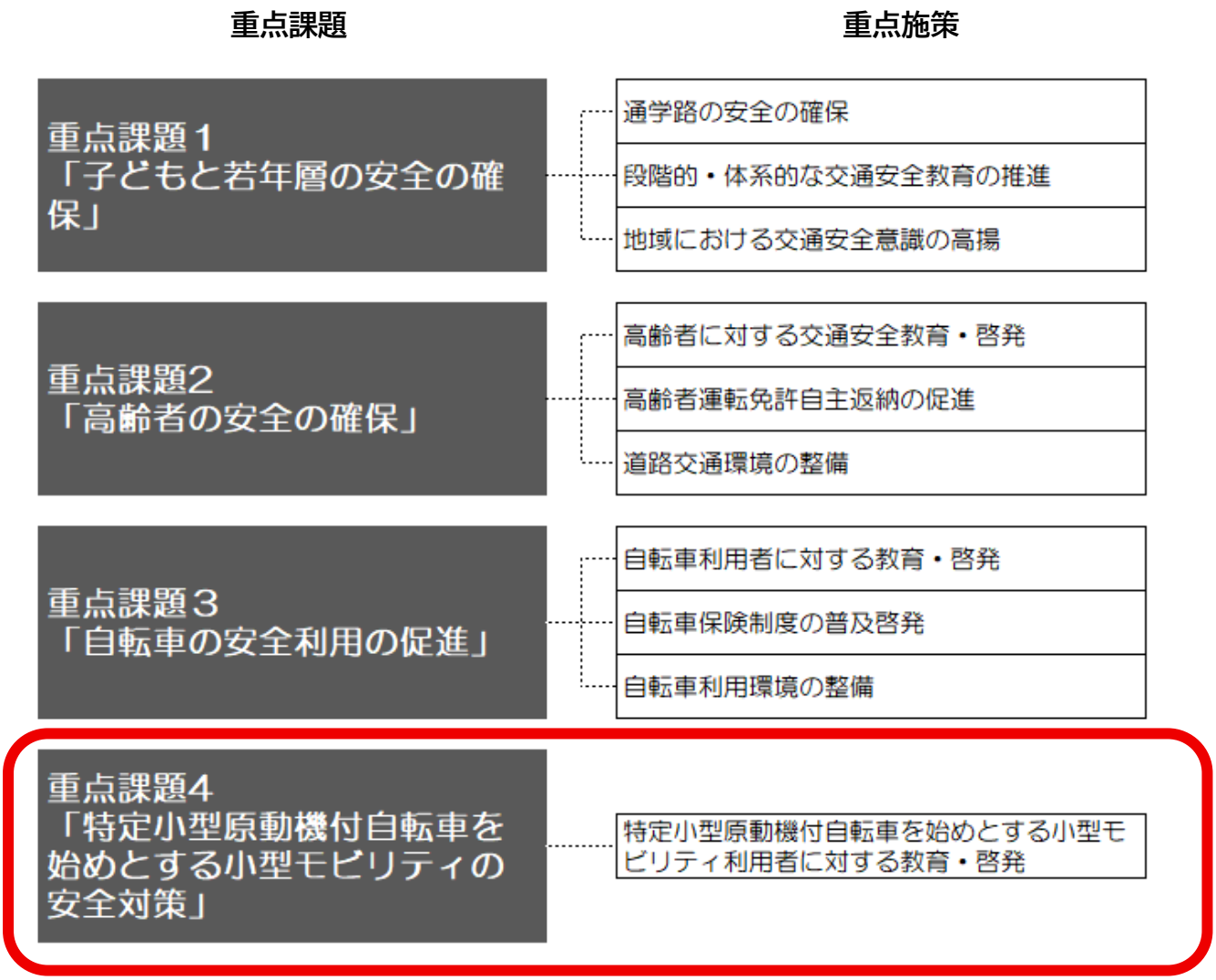
〇子ども及び若年層については、交通事故死傷者数に占める割合が東京都と比較して高い状況にあります。全国的にも、通学路等において子どもが犠牲となる痛ましい交通事故が発生しており、次世代を担う子どもや若年層を交通事故から守ることは喫緊の課題です。こうした背景を踏まえ、交通安全教育の徹底と交通環境の整備をより一層推進する必要があります。

〇高齢者については、直近 10 年間の市内の交通事故死亡者数５人のうち４人が高齢者であり、その割合は８割に達しています。今後、市内の高齢者人口はさらに増加することが予想されるため、高齢者を交通事故から守るための対策が重要です。

〇自転車が関与する交通事故については、市内では自動車事故に匹敵するほど件数が多く、交通事故全体に占める割合も東京都全体と比較して高い水準にあります。また、直近５年間で最も負傷者数が多いほか、交通事故による死者１人が自転車乗車中であったことから、自転車の安全利用を推進するための施策が重要となります。

〇特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティによる事故は、市内では現時点において少数にとどまっています。しかし、今後の普及拡大にともない事故の増加も懸念されることから、その利用動向を注視していく必要があります。

以上の現状と視点を踏まえ、本計画では以下の４つを重点課題として掲げ、その解決に向けた重点施策を実施していきます。



１　子どもと若年層の安全の確保

市内の事故年齢別死傷者数（表 10-１、10-２）は、「子ども（小学生以下）」「子ども（中学生）」「若年層」の各年代ともに横ばいで推移しています。しかしながら、全死傷者数に占める割合で見ると、直近５か年の平均では「子ども（小学生以下）」と「若年層」が東京都の平均を上回っています。

このことから、本市においては次代を担う子どもと若年層の安全確保が、重点的に解決すべき課題となっています。

通学路の安全の確保に向けては、学校、家庭、地域社会及び関係機関と密接に連携・協力し、通学路の安全点検や地域の見守り活動への支援等を推進していきます。

また、子どもに対する交通安全対策については、自ら安全な行動が選択できるよう、低年齢時からの段階的な交通安全教育の実施が必要です。

若年層については、通学・通勤等で自転車や自動車を運転する機会が増え、加害者（交通強者）となり得る立場と責任を自覚するための啓発が必要です。

自転車の交通違反に対して交通反則通告制度（青切符制度）が適用されるようになったことを踏まえ、市立小中学校や市内及び近隣の高等学校、大学での交通安全教育の推進に加え、一般向け交通安全イベントの開催等を通じ、子どもと若年層の交通安全意識のさらなる向上を図ります。

（１）通学路の安全の確保



通学路における合同点検

○ 通学路の交通安全確保に向けて、教育委員会や学校、ＰＴＡ、道路管理者*、交通管理者*による通学路の合同点検を実施します。点検において確認した交通危険箇所については、関係機関が連携して対策を検討します。その際、速度規制や登下校時間帯の車両通行止め、通学路の変更、登下校時の見守り活動等の実施といったソフト面での対策に加え、歩道やガードレール、信号機、横断歩道等の交通安全施設等の整備といったハード面での対策を適切に組み合わせて対応します。地域の実情に応じた効果的な対策を検討し、可能なものから順次実施していきます。

○ 交通規制であるスクールゾーンについては、交通管理者と連携し、安全対策を講じていきます。併せて、車両運転者に対してスクールゾーンの存在や規制内容を周知し、交通ルールの順守を促す注意喚起や啓発活動を推進していきます。

＊ 道路管理者
道路法に規定する道路を管理する者のことで、市内では都道は東京都、市道は本市のことを指す。

＊ 交通管理者
道路交通を管理している警察のことで、本市においては警視庁小金井警察署のことを指す。

（２）段階的・体系的な交通安全教育の推進

○ 幼児については、心身の発達段階に応じて基本的な交通ルール・マナーへの関心を持たせるとともに、日常生活の中で安全に道路を通行するために必要な技能・知識を習得させることが重要です。そのため、幼稚園・保育園等においては、日頃の活動を通じて基本的な交通ルールを教えるほか、歩行訓練などを実施し、正しい通行方法や安全習慣が身に付くように努めます。併せて、保護者に対して幼児を交通事故の危険から守るための情報提供を行い、家庭内での交通安全教育を支援していきます。

○ 小学生については、低学年では学校活動や自転車等の利用により、幼児期に比べ行動範囲が著しく拡大します。また、高学年になると、保護者の付き添いなしに行動する機会がさらに増えます。こうした発達段階に対応し、子どもが自立して安全に道路を通行できるよう、歩行者及び自転車利用者として必要な交通ルール、知識、技能を習得させる必要があります。小学校においては、警察署と連携した自転車の乗り方などを学ぶ交通安全教室の実施など、実体験を伴う実践的な交通安全教育の充実に努め、安全意識の向上を図っていきます。



小学校近くの交差点での交通安全教育

○ 中学生については、小学校までの既習事項を発達段階に応じて確実に定着させるとともに、交通事情や交通法規、さらには応急処置等に関する基本的事項の理解を深めることが必要です。特に放課後や休日における自転車の利用機会が増加することから、中学校においては、車両運転者としての社会的責任や命の大切さに重点を置いた教育を推進します。その一環として、スタントマンによる事故再現を通じて事故の被害や怖さを疑似体験する「スケアード・ストレイト方式*」の交通安全教室を開催し、危機管理意識の向上を図ります。



スケアード・ストレイト方式の交通安全教室

○ 高校生については、自動車等の免許を取得することが可能な年齢に達することもあり、交通ルールの遵守と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付ける必要があります。特に、自転車や原動機付自転車、自動二輪車の安全な利用について、重点的な教育を実施し、交通ルール等の必要な知識と運転技術の習得ができるよう高等学校等に働きかけていきます。

○ 大学生や専門学校生については、学生の自転車・二輪車・自動車等の利用実態に応じて、学生に交通社会の一員であることを認識させ、社会的責任を含めた交通安全の指導や教育の充実に努めていただくように、大学や専門学校へ働きかけていきます。

＊ スケアード・ストレイト方式

スタントパーソンによる事故再現を間近に見せることで、事故の怖さを体感し、交通ルール遵守の重要性について考えさせる教育方法

（3）地域における交通安全意識の向上

地域において登下校中の子どもの交通事故を防ぐためには、交通量の多い交差点や危険箇所において、児童が安全に通行できるよう誘導することが不可欠です。そのため、日頃から地域で子どもの見守りを行っている方々による、交通ボランティア活動が重要となっています。



交通ボランティアの活動支援

○ 通学する児童の見守り活動を行っている方や保護者などを対象に、交通安全に関する情報提供などを実施します。これにより、交通ボランティアの活動を支援するとともに、子どもの交通安全活動への地域住民の自発的な参加を促していきます。

○ 家庭においては、親が中心となって交通の身近な話題を取り上げ、交通安全について話し合いが行われるよう、学校や交通安全協会*等の組織を通じて情報提供を行い、交通ルールと正しい交通マナーの普及浸透に努めていきます。

＊ 交通安全協会

地域住民による交通安全のボランティア団体で、各警察署単位に設置されており、本計画においては小金井警察署管内交通安全協会のことを指す。

２　高齢者の安全の確保

本市の 65 歳以上の高齢者人口は年々増加しており、令和８年１月１日現在で 29,055 人、高齢化率は 22.3%となっています（表１－１）。今後の将来人口推計では、総人口は令和 22 年頃をピークに減少へと転じる一方、高齢者人口や高齢化率はその後も上昇を続けることが予測されています。

市内の交通事故死傷者数を見ると、高齢者の人数自体は年ごとに増減があるものの、死傷者総数に占める高齢者の割合(表 10-２)は令和７年には 28.7%に達しています。さらに、平成 28 年以降の市内における交通事故死亡者(表 10-１)は高齢者の割合が高くなっています。

高齢者は、加齢に伴い身体能力や情報認識能力が低下する傾向にあり、事故に遭いやすく、かつ重症化しやすいという特性があります。一方で、これまで運転免許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かった高齢者も一定数存在すると考えられます。

このような状況を踏まえ、高齢者向けの交通安全啓発、運転免許証の自主返納制度の周知・促進などを通じて、高齢者の安全確保に向けた取り組みを推進していきます。

（１）高齢者に対する交通安全教育・啓発

○ 加齢に伴う身体機能の低下や事故発生の実態を踏まえ、高齢者が集まる機会などを捉えた交通安全教育・啓発を実施します。 また、関係機関・団体と連携し、「全国交通安全運動 市民のつどい*」をはじめとする啓発イベントを開催することで、より効果的な交通安全教育・啓発を推進していきます。



市民のつどい

○ 夕暮れ時や夜間における歩行者・自転車の交通事故を防止するため、自動車の前照灯（ヘッドライト）の早めの点灯や、シール式反射材の活用、外出時の目立つ色の服装の着用について、広報啓発活動を行っていきます。

＊ 全国交通安全運動

内閣府及び警察庁、都道府県、市町村、関係機関・団体等が連携して、広く国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マナーの実践を習慣付けることで交通事故防止の徹底を図ることを目的に、毎年、春と秋に実施される全国的な運動のこと。

＊ 全国交通安全運動市民のつどい

春・秋の全国交通安全運動に先立ち、小金井警察署及び交通安全協会、国分寺市、小金井市が合同で開催する交通安全の啓発イベントのこと。

（２）高齢者運転免許自主返納の促進

高齢運転者による交通事故を抑制するため、運転免許自主返納制度の周知や、運転経歴証明書*の提示による優待制度*の広報啓発に努め、運転に不安を感じる高齢者に対して自主返納を促していきます。

○ 高齢運転者による交通事故を抑制するため、運転免許自主返納制度の周知や、運転経歴証明書*の提示による優待制度に関する広報啓発を強化します。これにより、身体機能の低下などから運転に不安を感じる高齢者に対し、免許の自主返納を促していきます。

○ 高齢者の自動車運転事故の未然防止と社会参加を支援するため、 65 歳以上で運転免許を自主返納した方に対して、市の地域バスである「ぶんバス」の無料乗車許可証「ぶん Pass」を支給する「高齢者運転免許自主返納支援事業」を実施していきます。



ぶんバス

＊ 運転経歴証明書
自主返納（申請による運転免許の取消し）した運転免許の過去５年間の経歴を証明するもの。平成 24 年４月１日以降に発行された運転経歴証明書は、運転免許証に代わる公的な本人確認書類として利用できる。

＊ 運転経歴証明書を提示することによる優待制度
高齢者の運転免許自主返納制度に協賛する事業者や東京都の文化施設等で様々な特典・サービスが受けられること。タクシー等の料金割引や自転車・電動車いすの購入割引、購入品の宅配料金の優遇、車の買取金額アップなど、事業者等による支援は様々ある。

（３）道路交通環境の整備

○ 高齢者、障害者及び車いす利用者を含む誰もが安心して通行できる空間を確保するため、歩道の段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、通行空間のバリアフリー*化に取り組んでいきます。

○ 高齢者の夜間における交通事故を防止するため、照度が不足している道路については、道路照明灯の整備に努めます。

＊ バリアフリー
高齢者や障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害（バリア）を除去するという考え方。

３　自転車の安全利用の促進

交通事故の当事者別発生件数（表９-１、９-２）を見ると、自転車が当事者となった交通事故件数は、令和３年には 65 件と減少していたものの、令和７年には 106 件と増加に転じています。また、全体の事故件数に占める自転車の割合も増加傾向にあり、令和７年には自動車を抜いて最多となりました。

市内の自転車交通事故当事者の法令違反件数（令和７年、表 11-２）を見ると、運転操作誤りなど、自転車側に何らかの法令違反（原因）があったとされる事故が過半数を占めています。 さらに、市民アンケート（表７）における「市内の自転車利用者の運転・駐車マナーが守られていると感じるか」との問いに対しては、「感じる・やや感じる」の合計（29.2%）に対し、「感じない・あまり感じない」の合計が 38.2%にのぼり、マナー面に課題が見られる状況となっています。

このため、今後は「自転車安全利用五則*」をはじめとした交通ルール・マナーの周知・啓発を多角的に展開するとともに、学校での交通安全教室の実施などにより、自転車の安全利用を推進していきます。

＊ 自転車安全利用五則
国が定めた、自転車の通行に関する特に重要な５つのルールのこと。

（１）自転車利用者に対する教育・啓発

○ 自転車安全利用の啓発のため、警察署及び関係団体と連携しながら、「自転車月間*」や、駅街頭での「自転車マナーアップキャンペーン*」等を実施します。

＊ 自転車月間
自転車活用推進法により、国民の間に広く自転車の活用の推進についての関心と理解を深めるため、５月を「自転車月間」として全国各地で自転車の利用促進や安全利用に関する様々な行事や広報・普及啓発活動が行われる。

＊ 自転車マナーアップキャンペーン
市が小金井警察署と交通安全協会等と連携して、自転車利用者の運転マナー向上のため、駅街頭で実施する交通安全キャンペーンのこと。



自転車マナーアップキャンペーン

○ 自転車安全利用五則の周知は、自転車利用者に交通ルール・マナーを周知・啓発するうえで重要であるため、交通安全啓発イベントや各種広報媒体を活用した広報活動など、様々な方法で周知・啓発を行っていきます。

《自転車安全利用五則》
1．車道が原則、左側を通行　歩道は例外、歩行者を優先
2．交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
3．夜間はライトを点灯
4．飲酒運転は禁止
5．ヘルメットを着用



自転車安全利用五則のポスター

○ 東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」は、スマートフォン等で利用でき、個人が手軽に自転車乗車ルールを学ぶことができるツールです。様々な機会にアプリの活用を呼びかけ自転車乗車ルールの浸透を行います。

○ 令和８年４月１日から、自転車の交通違反に対して交通反則通告制度（青切符制度）が適用されるようになりました。これにより下記の様な交通違反に対して反則金が課されるようになりました。この制度の趣旨を交通管理者と連携して広報していきます。

《青切符制度の対象となる主な違反行為》
・携帯電話の使用等（ながら運転）
・遮断踏切立入り
・信号無視
・車道の右側通行（逆走）
・一時不停止

（２）自転車保険制度の普及啓発

○ 東京都では、東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の改正により、令和２年４月１日から自転車損害賠償保険*等の加入が自転車利用者、未成年者の保護者、自転車使用事業者、自転車貸付業者に対して義務付けられました。自転車対歩行者の事故など、自転車利用者が加害者となったケースにおいて高額な賠償事例が発生していることを踏まえ、個人・業務利用を問わず保険等への加入を促進するため、各種広報媒体を活用した周知啓発を行っていきます。

○ 自転車の整備不良による交通事故を防止するため、自転車利用者による自転車の日常的な点検や自転車販売店での定期的な点検整備が行われるよう、各種広報媒体を活用して自転車の点検整備に関する啓発を行っていきます。



自転車損害賠償保険等への加入義務の周知ポスター（東京都）

＊ 自転車損害賠償保険
自転車利用中の事故によって生じた他人の生命または身体の損害を賠償するための保険または共済のこと。自転車向け保険のほか、自動車保険や火災保険等の特約、企業等の団体保険、クレジットカード付帯保険など、様々な種類がある。

（3）自転車利用環境の整備

○ 放置自転車を解消するため、自転車利用者に対して既設の自転車駐車場の周知・誘導を行い、適正な利用を促していきます。また、駐輪場設備の適切な維持管理を行います。

○ 自転車交通の整序化につなげるため、自転車が通行すべき部分や進行すべき方向を明示する路面標示である「自転車ナビマーク*」や「自転車ナビライン*」の設置により、歩行者・自転車双方が安全で安心して通行できる自転車走行空間の整備に努めます。

＊ 自転車ナビマーク・自転車ナビライン
自転車が通行すべき部分や進行すべき方向を明示する路面表示。（法令の定めのない表示で、通行方法については法定又は道路標識等の交通規制に従うことになる。）



自転車ナビラインを設置した道路



自転車ナビマーク



自転車ナビライン

４　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策

小型モビリティについては、道路交通法改正に伴い、特定小型原動機付自転車の区分が新設され、その交通安全が注目されています。車種別自動車保有台数（表４）を見ると、市内の特定小型原動機付自転車の保有台数は 16 台にとどまっており、事故当事者別発生件数（表９-１）からも、市内における同車両の事故は発生していないことがわかります。 しかし、「都計画」によると、都内における人身事故件数は令和７年に 280 件に達しており、同計画では特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの安全対策推進が、重視すべき視点として掲げられています。 市内においても今後、小型モビリティ、特に電動キックボード等の特定小型原動機付自転車が普及する可能性は高いことから、啓発活動を通じて安全利用を推進していきます。

（１）特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティ利用者に対する教育・啓発

○ 警察署及び関係団体と連携を図りながら、ポスター・リーフレット、ホームページ、春・秋の全国交通安全運動の時機を捉えたＳＮＳ広告等を通じて安全利用に向けた普及啓発を実施します。

○ 国が定める新たなモビリティに係る交通ルールの動向を注視し、適切な啓発につなげていきます。

第２章　分野別施策

１　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）その他道路交通環境の整備
２　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 （2）地域における交通安全意識の向上 （3）飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立 （4）その他交通安全に関する広報啓発活動の推進
３　道路交通秩序の維持	（1）交通実態に即応した交通規制の要請等 （2）放置自転車対策
４　救急体制と救済制度	（1）救急体制の充実 （2）被害者等の支援
５　災害時の交通安全の確保	（1）緊急通行車両等の交通の確保 （2）大規模事故時等の関係機関の相互連携の確保

１　道路交通環境の整備

道路は日常生活を営むうえで極めて重要な役割を担っており、市民が安全で安心な日常生活を営めるよう、道路環境の整備を進めていくことが重要です。

（１）道路の整備

○ 都市計画道路は、骨格幹線道路網の形成や物流ネットワークの形成、延焼遮断機能の向上など、多様な機能を有する都市を形成する最も基本的な基盤施設です。通過交通*が生活道路*に流入することを抑制し、歩行者や自転車、自動車等が安全で快適に通行できる道路環境を確保するために重要な役割を果たします。このことから、『東京における都市計画道路の整備方針*』に基づき、東京都と連携しながら都市計画道路の整備を推進していきます。

○ 歩行者を自動車等の交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を推進するため、都市計画道路や交差点改良等の整備にあわせて、歩道の整備を進めていきます。

○ 市道の大部分は、生活道路として通勤、通学、買い物等の市民生活に密着した道路として利用されています。これらの生活道路の安全・安心を確保するため改修に努めます。

○ 交差点は交通事故が発生しやすい箇所であるため、交通の安全確保が求められます。このため、交通量や道路状況、交通事故の発生状況などを踏まえ、交通管理者と協議しながら、車線の拡幅や隅切（すみきり）改良、防護柵の設置、右折レーンの新設などの安全対策に努めます。

○ 踏切道については、必要に応じて関係機関や鉄道事業者等と交通安全の確保と交通円滑化のための協議を行っていきます。

＊ 通過交通
ある地域内の施設等を目的地とはせず、地域内の道路を単に通過するだけで、別の地域を目的地とする交通。例として、ある地域内の生活道路を抜け道として利用する交通があげられる。

＊ 生活道路
一般的に、整備された幹線道路ネットワーク内で、通勤・通学や買物、近隣との往来など、主として地域住民の日常生活に利用される道路。生活道路の明確な定義はないが、内閣府の交通安全白書や都計画等で「幅員 5.5m未満の道路」を生活道路と定義されている。

＊ 『東京における都市計画道路の整備方針』　（令和８年３月改訂）は、
都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、東京都と特別区及び 26 市２町が共同で策定した、令和８年度から令和 22 年度までの都市計画道路の整備方針。

（２）交通安全施設の整備

○ 夜間における交通事故の防止のため、道路照明灯の整備に努めます。また、既設の水銀灯仕様の道路照明灯はＬＥＤ灯への切り替えを進め、照度改善を図ることにより夜間の交通危険箇所の解消に努めます。

○ 歩行者の安全を確保するため、防護柵等交通安全施設の整備に努めます。

○ 道路交通の安全と円滑化を推進するため、道路交通状況に応じて、必要な標識の設置に努めます。また、区画線や交差点標示、減速標示、カラー舗装などの路面標示についても、交通管理者と調整しながら整備に努めます。併せて、必要に応じて看板等を設置することにより、交通規制の順守や危険箇所への注意喚起に努めます。



通学路を示すカラー舗装（グリーン）と注意喚起看板

○ 交通事故防止の効果が認められる箇所や見通しの悪い交差点等においては、車両同士の相互確認を補助するため、道路反射鏡の設置を検討します。

（3）その他道路交通環境の整備

○ 路上駐車は、交通事故や交通渋滞の要因となることから、これを未然に防ぐためにも適切な駐車場の整備が必要です。市内における一定規模以上の開発事業については、国分寺市まちづくり条例*の規定に基づき駐車施設の整備義務を開発事業者に課し、適切な駐車施設の確保に努めます。

○ 工作物の設置・工事等のための道路占用については、道路交通の安全性と円滑性を確保するため、公益性を有するもの以外、原則抑制する方針のもとに適正な許可を行います。

○ 円滑な交通の確保や交通事故の防止、都市景観の保持のため、道路の不法占用や不正使用を防止するため道路監察を行います。併せて、関係機関と連携し、不法占用物件や路上違反広告物等の排除に向けた指導等を行います。

＊ 国分寺市まちづくり条例
市の特性を生かしたまちづくりの仕組み、開発事業に伴う手続及び土地利用に関する基準並びに都市計画法の規定に基づく都市計画の手続等を定めた条例。



開発事業で整備した自動車駐車施設の例

２　交通安全意識の啓発

悲惨な交通事故を根絶するためには、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ことが不可欠です。このため、心身の発達段階に合わせた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進し、交通安全意識の啓発を図っていく必要があります。

また、飲酒運転は自らの意志で車両を運転する故意犯であり、極めて悪質な犯罪です。市内における飲酒運転は近年減少傾向にあるものの、未だ根絶には至っていません。今後も各種広報媒体や交通安全キャンペーンなどを通して、飲酒運転の危険性や事故の実態を広く周知し、飲酒運転の根絶に向けた取り組みを推進していきます。

（１）段階的・体系的な交通安全教育の推進

○ 交通安全教育指針*（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）に基づき、幼児から高齢者まで、それぞれの段階に応じた交通安全教育を実施していきます。

○ 障害者に対しては、福祉施設や障害者が集まる機会などを活用し、障害者の安全な通行方法等に関する交通安全啓発を行っていきます。

○ 外国人に対しては、やさしい日本語の活用や多言語対応を全庁的に進め、国籍等にかかわらず誰もが交通安全に関する正しい知識を得られる環境整備に努めます。

＊ 交通安全教育指針
国家公安委員会が作成し公表している指針で、交通安全教育を行う者の基本的な心構えのほか、教育を受ける者の年齢、心身の発達段階や通行の態様に応じた体系的な交通安全教育の内容及び方法が示されている。

（２）地域における交通安全意識の向上

○ 市民の交通ボランティア活動を支援し、交通安全に関する活動への市民の自発的な参加を促していきます。交通安全協会の交通ボランティア活動への支援や、交通安全に関する情報提供や意見交換をする交通安全講話会などにより、市民の交通ボランティア活動を後押ししていきます。



交通安全講話会での
シミュレーター体験

○ 各家庭において、保護者が中心となって身近な交通安全の話題を取り上げ、話し合う機会が持てるよう、学校や交通安全協会等の関係機関を通じて適切な情報提供を行います。これにより、家庭内における交通ルールの普及・浸透に努めていきます。



国分寺まつりでの子ども向け交通安全教室

（３）飲酒運転の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行うとともに、「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に向けた周知・啓発を行っていきます。

○ 飲酒運転を根絶するため、全国交通安全運動や「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、飲酒運転の根絶に向けた取組を進めていきます。

＊ ハンドルキーパー運動
自動車を使ってグループで飲食店などに行く場合、お酒を飲まずに他の者を自宅まで送り届ける人（ハンドルキーパー）をグループ内で決め、飲酒運転を根絶しようという運動。

＊ ＴＯＫＹＯ交通安全キャンペーン
年末に多発傾向にある交通事故に歯止めをかけるため、東京都が 12 月上旬に、警視庁や市区町村、関係団体と連携して、交通安全イベント等を通じて都民へ強力に交通安全を呼び掛けるために実施するキャンペーン。

（４）その他交通安全に関する広報啓発活動の推進

○ 全国交通安全運動は、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ことで、交通事故防止を徹底することを目的に実施しています。多くの市民が参加する運動とするため、行政機関や地域住民、事業所、関係団体などが一体となり、交通安全の大切さを呼びかけていきます。

○ 交通安全啓発イベントや、各種広報媒体を活用し、後部座席を含むシートベルトの正しい着用とチャイルドシートの必要性・着用効果の広報啓発を行っていきます。

○ 夕暮れ時や夜間における歩行者・自転車の交通事故を防止するため、自動車前照灯（ヘッドライト）の早めの点灯や、シール式反射材の活用、外出時の目立つ色の服装の着用について、広く広報啓発活動を行っていきます。

○ 自転車の交通違反に対して交通反則通告制度（青切符制度）が適用されるようになりました。この制度の趣旨を交通管理者と連携して広報を行っていきます。



全国交通安全運動のポスター

３　道路交通秩序の維持

交通事故を無くすためには、道路整備や交通安全教育などの取り組みのみならず、交通事故の発生状況や地域の交通実態に合わせた適切な交通規制を実施することが重要です。 また、放置自転車は、歩行者や緊急車両の通行を阻害するとともに、交通事故の原因ともなり得ることから、解決すべき課題として位置づけられます。

このため、道路交通状況に応じた適切な交通規制を交通管理者に要請していくとともに、放置自転車対策等の各種施策を推進し、安全な道路交通秩序の確立を図っていきます。

（１）交通実態に即応した交通規制の要請等

○改正道路交通法施行令の施行により、生活道路における自動車の法定速度が令和８年９月から 30Km 毎時に引き下げられました。道路標識等により最高速度が指定されている道路や中央線又は車両通行帯が設けられている道路等は対象外です。これは、生活道路における交通安全を確保するための措置です。交通管理者と協力して新たな交通規制の浸透に努めます。

○ 交通の安全と円滑化を図るため、交差点の形状や交通量、交通の流れ等を考慮して、信号機（歩車分離式信号機*を含む）、横断歩道、一時停止、一方通行等交通規制の新設、改正、廃止について交通管理者に要請していきます。

○ 適正な駐車規制と違法駐車の取締りの強化を交通管理者に要請するとともに、必要に応じて駐車禁止に関する看板等を設置します。

＊ 歩車分離式信号機
右左折車両による横断歩行者の巻き込み事故を防止するため、歩行者と車両の通行を時間的に分離する信号。

（2）放置自転車対策

○ 放置自転車は、歩行者等の通行を妨げるとともに緊急時・災害時には避難・救助等の緊急活動の妨げにもなる恐れがあります。駅周辺の放置自転車対策として、随時、放置防止指導員*による警告票の貼付や、放置自転車の撤去を行うことで、安全な道路環境の確保に努めます。

＊ 放置防止指導員
市が委託する巡回指導員で、自転車を放置する人への指導や、自転車に警告票の貼付を行う。



放置自転車



自転車等放置禁止区域を周知する看板

４　救急体制と救済制度

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、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）*の普及啓発を進めていきます。

また、交通事故の被害者やその家族には身体的・精神的・経済的な負担が大きくかかることから、支援が必要になります。このため、交通事故相談に努めていきます。

＊ 自動体外式除細動器（ＡＥＤ：Automated External Defibrillator の略）
心臓が小刻みに震えて全身に血液を送れない状態である「心室細動」になった心臓に対して、電気ショックを与え、正常なリズムに戻すための医療機器。平成 16 年に非医療従事者による使用が認可されて以来、駅や空港、学校、官公庁などの公共施設への設置が進んでいる。

（１）救急体制の充実

○ 緊急受診の要否等の電話相談窓口として、相談医療チームが対応している「＃７１１９」東京消防庁救急相談センターの利用及び受診の緊急性や必要性の判断に役立つ「東京版救急受診ガイド」の利用を促進していきます。

○ 誰もが安心して生活できる社会を実現するため、国分寺消防署と連携し、心肺蘇生やＡＥＤの実技訓練などの講習を開催することで、市民に対する応急手当の普及啓発を行っていきます。

（２）被害者等の支援

○ 「公益財団法人 日弁連交通事故相談センター」の協力を得て、弁護士による交通事故の補償や示談等に関する相談業務を行うことで、交通事故被害者等の支援を進めていきます。

○ 国分寺市犯罪被害者等支援条例*に基づいて設置されている「犯罪被害者等支援相談窓口」の周知を行い、交通事故の被害者やその家族、遺族等に対する支援を進めていきます。

＊ 国分寺市犯罪被害者等支援条例
犯罪被害者等基本法に基づき、市及び市民等の責務を明らかにし、犯罪被害者等の支援のための施策の基本的事項を定めた条例。

5　災害時の交通安全の確保

地震等の大規模自然災害や大規模事故の発生直後には、道路の渋滞や交通混乱が発生する恐れがあることから、人命救助や消火活動を優先するため、状況に応じた交通規制を実施する必要があります。

このため、本市においては、「国分寺市国土強靭化地域計画*」に基づき、大規模自然災害等に事前に備える取組を計画的に実施し、強靭な地域づくりを推進していきます。

また、災害時には、「国分寺市地域防災計画*」に基づき、迅速な消防活動や適切な救援・救助活動、避難誘導、物資輸送などの様々な応急復旧活動を展開していきます。

＊ 国分寺市国土強靭化地域計画　［令和３年４月策定］
大規模自然災害等に備えるため、事前防災・減災と迅速な復旧・復興に資する施策を、まちづくり政策や産業政策も含めた総合的な取組として計画的に実施し、強靭な地域づくりを推進する計画。

＊ 国分寺市地域防災計画　［令和７年８月修正］
市、都及び関係防災機関が、市の地域における地震災害の予防、応急対策及び復旧、復興計画を実施することにより、市民の財産及び身体、生命を保護することを目的として、災害対策基本法に基づき国分寺市防災会議が策定する計画。

（１）緊急通行車両等の交通の確保

都内において震度６弱以上の地震が発生した場合、第一次交通規制として、環状７号線から都心方向へ流入する車両の通行禁止、環状８号線から都心方向へ流入する車両の通行抑制及び緊急自動車専用路*（７路線）を指定して通行禁止規制が実施されます。その後、第二次交通規制として、第一次交通規制で指定した緊急自動車専用路のほか、被災状況等に応じて緊急交通路*が指定されます。

○ 災害時には、被災者の避難や傷病者の搬送、物資輸送、活動要員の移動を円滑に行うため、市内の幹線道路等は緊急輸送道路*として交通規制される場合があります。日頃から災害等に備えるための「国分寺市防災・ハザードマップ*」の配布など、災害対応に必要な情報を周知していきます。



周知チラシ（警視庁）

＊ 緊急自動車専用路
人命救助・消火活動等に従事する緊急自動車（警察、消防、自衛隊等）及び道路点検車などの車両以外は通行できない道路。都内では７路線（高速道路と国道 20 号等）が指定されている。

＊ 緊急交通路

災害対策に従事する車両（緊急自動車のほか、災害対策基本法に基づく標章を掲示している車両等）以外は通行できない道路。市内においては都道の府中街道・五日市街道のことを指す。

＊ 緊急輸送道路

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。市内には東京都が指定する都道の緊急輸送道路と本市が指定する市道の緊急輸送道路がある。

＊ 国分寺市防災・ハザードマップ

災害時の情報収集手段や避難の流れなどの情報と、避難場所や避難所などを示した防災マップ、ハザードマップ、土砂災害マップなどを掲載したマップ。



緊急交通路の案内板

（２）大規模事故時等の関係機関の相互連携の確保

大規模事故の発生時には、社会的混乱や交通の混乱等の発生が予想されるため、事故現場及び周辺地区において、必要な範囲・路線の交通規制、交通整理が実施されます。

○ 市内において大規模事故が発生した場合、国分寺市地域防災計画の定めに基づき、東京都および防災関係機関との協力体制を構築します。あわせて、速やかに状況を把握し、周辺地域への被害拡大防止や避難誘導、救援救護活動などを迅速かつ的確に実施するための体制を整え、万全な応急対策を展開していきます。