

第11次文京区交通安全計画（案）について

1 概要

文京区交通安全計画は、交通事故のない安全で安心な文京区を実現するため、交通安全対策基本法に基づく東京都交通安全計画を指針として文京区交通安全協議会が策定し、区、関係行政機関、地域活動団体及び区民の行動指針となるものである。

このたび、パブリックコメント等の意見を踏まえ、第11次文京区交通安全計画（案）を作成したので報告する。

2 検討経過

令和3年 8月 第一回文京区交通安全協議会幹事会
8月 第一回文京区交通安全協議会
10月 第二回文京区交通安全協議会幹事会
11月 第二回文京区交通安全協議会
11月 議会報告（素案）
12月 パブリックコメント

3 パブリックコメントの結果

別紙1のとおり

4 第11次文京区交通安全計画（案）

別紙2のとおり

5 今後のスケジュール（予定）

令和4年 3月 第三回文京区交通安全協議会
3月 計画策定

「第 1 1 次文京区交通安全計画（素案）」に寄せられた意見及び区の考え方

■ 意見募集概要

件名	第 1 1 次文京区交通安全計画（素案）	
意見募集期間	令和 3 年 12 月 6 日（月）～令和 4 年 1 月 5 日（水）	
意見提出方法	電子メール	
人数及び件数	2 人 1 1 件	合計 2 人 1 1 件

■ ご意見に対する区の考え方

No.	ご意見	区の考え方
1	・ 2 ページの（1）の表の罫線の一部の記載が漏れている。	記載漏れはございません。使用端末により、そのように見えてしまうものと思われます。
2	・ 2 ページの表で平成 3 1 年（2019 年 1 月 1 日～2019 年 4 月 30 日）のデータの記載が漏れているのではないかと？	国・都の計画の記載に倣い令和元年で統一しています。令和元年の数値の中に平成 3 1 年分は含まれています。また併記をすると文字が小さくなり見づらいため、修正は行いません。
3	・ 5 ページの 2 行目「全て」と、3 1 ページの 6 行目「すべて」とは、どちらかに字句を統一したほうがよい。	「全て」で統一いたします。
4	・ 1 1 ページの表で「0 から 6」は年齢幅を示すことを記載したほうがよい。	時間を表しています。0～6 時という表記に修正いたします。
5	・ 1 1 ページの表で、たとえば 6 は「0 から 6」と「6 から 8」のどちらに属するのか？	時間を表しています。警視庁交通年鑑の表を抜粋しています。6 時までと、6 時からのため、この表記になります。6 時 0 分は 6～8 時に含まれます。
6	・ 1 1 ページの 4 行目「又は」と、6 4 ページの最下行から上に 2 行目「または」とは、どちらかに字句を統一したほうがよい。	「又は」で統一いたします。
7	・ 3 4 ページの 2 0 行目「わかりやすい」と、同 3 1 行目「分かりやすい」とは、どちらかに字句を統一したほうがよい。	「分かりやすい」で統一いたします。
8	・ 3 6 ページの 1 7 行目のカッコ内に「PTA」の記載が漏れているのではないかと？	「幼・小・中 PTA 連合会」を追記いたします。

9	<p>・ 4 4 ページの 6 行目「都自転車商協同組合文京支部」は 7 1 ページに記載がないが本計画への協力、参加を期待できるのか？</p>	<p>「都自転車商協同組合文京支部」には「自転車安全利用推進キャンペーン」の一環として、点検整備を行い T S マークの普及という形で、本計画に協力、参加していただいております。</p>
10	<p>・ 4 4 ページの 1 3 行目「幼・小・中 P T A 連合会」の「幼」は何を指すのか？ 7 1 ページには記載がないが。</p>	<p>幼稚園を指しています。文京区私立幼稚園連合会会長が委員となり記載されています。</p>
11	<p>土木部道路課及び管理課による令和 2 年 7 月 9 日付の弁明書（2020 文土道第 563 号）。令和 2 年 8 月 25 日付の弁明書（2）（2020 文土道第 874 号）、令和 2 年 10 月 12 日付の弁明書（3）（2020 文土道第 1105 号）、令和 3 年 1 月 21 日付の弁明書（2020 文土道第 1690 号）、令和 3 年 11 月 15 日付の弁明書（2021 文土管第 1491 号）、令和 3 年 11 月 26 日付の弁明書（2021 文土道第 1550 号）などによると、文京区では、いつからどのような経緯で誰の指示・命令（あるいは手続き的根拠）に基づき設置しているのか皆目不明ながら、「区画線の設置により、前述の車道幅員を確保できない狭い道路においては、道路管理者の行う交通安全対策として、車両と歩行者の通行位置の目安として、車両と歩行者の通行位置の目安として必要に応じて白線を設置している」と区民に対し主張し続けています。</p> <p>しかし、第 11 次文京区交通安全計画（令和 3 年度～7 年度）素案を読んでも、どこにもこの「白線」については記載されておらず、その点から言えば、上記の「区画線の設置により、前述の車道幅員を確保できない狭い道路においては、道路管理者の行う交通安全対策として、車両と歩行者の通行位置の目安として、車両と歩行者の通行位置の目安として必要に応じて白線を設置している」という主張は、その場しのぎの虚偽弁明であると思えません。</p> <p>逆に土木部道路課及び管理課における上記主張が区民を欺き、情報公開請求の趣旨と目的を根底から壊すその場しのぎの悪質な虚偽弁明でないなら、第 11 次文京区交通安全計画（令和 3 年度～7 年度）素案においても明記（あるいは言及）すべきであり、そうしていただきたいですし、本当に「区画線の設</p>	<p>区道における白線の設置は基本的に完了しており、今後新たに設置する予定もないため計画に記載はしておりません。</p>

	<p>置により、前述の車道幅員を確保できない狭い道路においては、道路管理者の行う交通安全対策として、車両と歩行者の通行位置の目安として、車両と歩行者の通行位置の目安として必要に応じて白線を設置している」ということが事実であるにもかかわらず、第11次文京区交通安全計画（令和3年度～7年度）素案明記（あるいは言及）できない何らかの理由があるのなら、それについては注記等でもいいので触れるべきであり、第11次文京区交通安全計画（令和3年度～7年度）に盛り込み、丁寧かつ詳細に記載していただきたい。</p>	
--	--	--

第11次

文京区交通安全計画

(令和3年度～7年度)

案

文京区交通安全協議会

第11次文京区交通安全計画 素案 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 計画の期間.....	1
3 第11次交通安全計画の目標.....	1
4 交通情勢等.....	2
(1) 区内の道路延長の推移.....	2
(2) 運転免許保有人口の推移.....	2
(3) 自動車保有台数の推移.....	2
(4) 自転車防犯登録数の推移.....	2
(5) 自転車検挙件数の推移.....	2
(6) 法令改正等の状況.....	2
第2章 文京区内の交通事故等の状況.....	4
1 第10次改訂版交通安全計画期間の状況.....	4
2 区内の交通事故の特徴.....	6
(1) 高齢者の交通事故.....	6
(2) 子供の交通事故.....	10
(3) 自転車の交通事故.....	15
(4) 二輪車の交通事故.....	18
(5) 飲酒運転による交通事故.....	21
第3章 重点課題.....	24
1 高齢者の交通安全の確保.....	24
2 子供の交通安全の確保.....	25
3 自転車対策の推進.....	26
4 二輪車事故の防止.....	27
5 飲酒運転の根絶.....	28
6 先端技術の活用と『新たな日常』への対応.....	29
第2部 今後の取り組み	30
第4章 道路交通環境の整備.....	30
1 道路の整備.....	30
(1) 幹線道路の整備.....	30
(2) 生活道路及び通学路の整備.....	31
(3) 自転車通行環境の整備.....	32

2	交通安全施設等の整備	33
3	コミュニティバスの運行	38
4	交通規制の実施	38
	(1) 交通実態に即した交通規制	38
	(2) 先行交通対策	39
第5章	交通安全意識の啓発	40
1	高齢者に対する交通安全教育	40
2	学校等における交通安全教育	40
	(1) 幼稚園・保育園	40
	(2) 小学校	41
	(3) 通園・通学時における交通安全指導	42
	(4) 中学校	42
	(5) 特別支援学校	43
	(6) 高等学校	43
	(7) 保護者等に対する啓発	43
	(8) 障害者に対する交通安全教育	44
	(9) 外国人に対する交通安全教育	44
	(10) 横断歩行者の安全確保に関する教育	45
	(11) 「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進	45
3	交通安全に関する広報啓発活動	45
	(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実	45
	(2) 交通安全キャンペーンの充実	45
	(3) シートベルト及びチャイルドシート着用の推進	46
	(4) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進	46
	(5) 飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転根絶に向けた規範意識の徹底	47
	(6) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動	47
	(7) 東京都の「交通死亡事故多発緊急事態宣言」発令時の対応	47
	(8) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進	48
4	地域社会における交通安全運動の推進	48
	(1) 地域ぐるみの交通安全運動の推進	48
	(2) 子供への交通安全運動の推進	49
	(3) 若年層への交通安全運動の推進	49
	(4) 高齢者への交通安全運動の推進	50
第6章	道路交通秩序の維持	52
1	駐車対策の推進	52
	(1) 違法駐車取締りの取組み	52
	(2) 駐車スペースの確保と利用推進	52
	(3) 違法駐車抑止気運の醸成	53
	(4) 二輪車駐車対策の推進	53

(5) 放置自転車対策	53
2 指導・取締りの強化	53
(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進	53
(2) 二輪車及び若者対策推進	54
(3) シートベルト及びチャイルドシート着用義務違反の指導・取締り	54
(4) 自転車利用者対策の推進	54
(5) 整備不良車両の取締り	55
(6) 不法占用、放置物件の取締り	55
(7) 通学路等における指導取締り	55
(8) 携帯電話使用等の取締りの推進	56
3 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・強化	56
(1) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進	56
(2) 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進	56
(3) 科学的な交通事故捜査の推進	56
(4) 悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進	56
第7章 安全運転の確保	57
1 運転者教育の充実	57
2 安全運転管理の充実	57
3 高齢運転者対策の推進	57
4 二輪車運転者対策の推進	58
5 自転車利用者対策の推進	59
(1) 自転車利用者のルール遵守・マナー向上の普及啓発	60
(2) 成人層に対する自転車安全利用の普及	60
6 飲酒運転防止の啓発	61
(1) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	61
(2) 飲酒運転前歴者の再犯防止教育	61
(3) 運行管理者における対策の強化	61
7 貨物自動車事故防止対策の推進	61
第8章 救助・救急体制の整備	62
1 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実	62
(1) 交通救助・救護体制の充実強化	62
(2) 高度処置救急体制の充実	62
2 救急医療機関との連携強化	62
3 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実強化	62
(1) 資器材の整備	62
(2) 民間患者等搬送事業者との連携	62
(3) 東京DMA Tと連携した救助・救急体制の強化	62
4 応急手当等の普及啓発	63
(1) 区民に対する応急手当の知識・技術の普及	63

(2) 運転者に対する応急救護処置に関する知識の普及	63
5 「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用促進	63
第9章 被害者の支援等	64
1 交通事故相談業務	64
2 交通事故被害者等に対する連絡制度	64
3 区民交通傷害保険への加入促進	64
4 自転車の保険	66
第10章 災害に備えた道路交通環境の整備等	67
1 災害に強い交通施設等の整備	67
(1) 交通施設等の保守点検	67
(2) 電線類の地中化の促進	67
(3) 災害に備えた道路情報ネットワーク網構築	67
2 災害発生時の交通安全確保	68
(1) 緊急車両等の通行の確保	68
(2) 信号機の滅灯対策	68
(3) 大規模事故時等の交通規制の実施	68
(4) 災害への備えに関する広報啓発	69

用語の意味

交通事故	: 道路交通法第2条第1項に規定されている道路において、車両、路面電車及び列車（軌道車）の交通によって起こされた、人の死亡又は負傷を伴った事故及び物的損害を伴った事故
死亡（死者）	: 交通事故発生から24時間以内に死亡した場合（人）
重傷（重傷者）	: 交通事故により負傷し、加療日数が30日以上の場合（人）
軽傷（軽傷者）	: 交通事故により負傷し、加療日数が30日未満の場合（人）
負傷（負傷者）	: 重傷（重傷者）と軽傷（軽傷者）の合計
死傷者	: 死亡者数と負傷者数の合計
子供	: 幼児、小学生、中学生
若年層	: 中学校卒業後から25歳未満までの年齢層の人
成年層	: 25歳から65歳未満までの年齢層の人
高齢者	: 年齢65歳以上の人
二輪車	: 自動二輪車、原動機付自転車

各表の数値について

各表で用いている比率（％）は、小数点以下第二位を四捨五入しているため、計又は合計が必ずしも100%にならない場合があります。また、統計の主体により同じ項目でも数値に誤差がでる場合があります。

分析をする際に、区内の統計だけでは足りない場合は、広域に集計された統計を使用しています。

データについて

本冊子に掲載しているデータは、以下の出典によるものです。

警察庁統計	: 警察庁交通局が公表している統計資料
警視庁交通年鑑	: 警視庁交通部が発行している統計資料
東京の交通事故	: 同 上
区内四署集計	: 文京区内4警察署（富坂、大塚、本富士、駒込）に依頼して集計したデータ（最終確定値ではない）
駅前放置自転車の現況と対策	: 東京都青少年・治安対策本部が発行している統計資料

第1部 総論

第1章 計画の考え方

1 計画策定の主旨

文京区交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、東京都交通安全計画を指針とし、文京区の特徴を考慮して策定するものです。

文京区交通安全協議会は、交通事故から人命を守るため、昭和47年度以降、概ね5年毎に「文京区交通安全計画」を策定してきました。

「第11次文京区交通安全計画」は、交通事故のない社会を目指し、安全で安心な交通環境を実現するために策定したもので、区内の道路交通環境の整備、交通安全教育等についての総合的かつ、計画的な対策を明らかにし、区はもとより区民、地域活動団体及び関係行政機関の行動指針となるものです。

2 計画の期間

この計画期間は、令和3年度から令和7年度までの5か年です。

3 第11次交通安全計画の目標

第10次改訂版文京区交通安全計画では、「交通事故による死傷者数を令和2年までに年間400人以下とする」という数値目標を立てました。関係者の努力等により、令和2年の死傷者数は405人と過去最少となりましたが、目標を達成することができませんでした。

引き続き、交通事故による死傷者数をゼロに近づけ、悲惨な交通事故のない社会を実現するため、第11次文京区交通安全計画の目標として、令和7年までに交通事故による死傷者数を年間380人※以下とすることを目指します。

※目標数値の設定について

計画の目標については、令和2年文京区の死傷者数405人／令和2年東京都の死傷者数29,043人 \div 1.4%

27,000人（第11次東京都交通安全計画目標値） \times 1.4% \div 380人

社会情勢に応じた対策の展開などにより、年間で死傷者数380人以下という目標の達成を目指します。

4 交通情勢等

(1) 区内の道路延長の推移

文京区統計資料／（単位：m）

	平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	2 年
区道	170,893	170,893	170,893	170,893	170,893
都道	26,100	26,095	26,106	26,106	26,108
国道	8,173	8,173	8,173	8,173	8,173
合計	205,166	205,161	205,172	205,172	205,174

(2) 運転免許保有人口の推移

警視庁交通年鑑／（単位：人）

	平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	2 年
文京区	124,461	126,812	129,715	132,606	133,396
特別区	5,285,242	5,350,374	5,422,615	5,478,539	5,504,803
東京都	7,848,483	7,922,005	8,003,513	8,060,579	8,085,457

(3) 自動車保有台数の推移

警視庁交通年鑑／（単位：台）

	平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	2 年
文京区	44,952	45,393	44,869	44,371	43,795
特別区	2,712,883	2,795,166	2,778,596	2,462,257	2,742,353
東京都	4,812,241	5,016,583	4,985,645	4,971,556	4,940,448

(4) 自転車防犯登録数の推移

警視庁交通年鑑／（単位：台）

	平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	2 年
文京区	185,427	180,387	176,449	172,930	167,785
特別区	12,729,644	12,558,838	12,348,090	12,225,230	11,998,794
東京都	18,375,573	18,161,792	17,831,039	17,650,416	17,321,117

(5) 自転車検挙件数の推移

警察庁統計資料／（単位：件）

	平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	2 年
全国	13,820	14,105	17,568	22,859	25,467

(6) 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 平成 29 年 3 月 12 日から、普通自動車と中型自動車間に「準中型自動車（準中型免許）」の区分が新設されました。
- ③ 令和元年 6 月 18 日第 2 回昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議にて「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定され、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保や高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進等への取組が強化されました。
- ④ 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。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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）の改正により、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が義務付けられました。
- ⑦ 令和 3 年 8 月 4 日第 2 回交通安全対策に関する関係閣僚会議が開催され、通学路の合同点検及び対策の速やかな実施等が示された「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」が決定されました。

第2章 文京区内の交通事故等の状況

1 第10次改訂版交通安全計画期間の状況

① 交通事故件数・死傷者数

文京区の第10次改訂版計画の5年間をみると、事故件数及び死傷者数とも減少傾向にあります。事故件数は、第10次計画期間が年平均639件に対して、第10次改訂版計画期間が年平均400件となり、239件減少しました。死傷者数は、第10次計画期間が年平均723人に対して、第10次改訂版計画期間が年平均449人となり、274人減少しました。

また、令和2年は交通事故件数367件、交通事故死傷者数は405人と過去最少となりましたが、新型コロナウイルス感染症拡大による特異値である可能性もあるため注意が必要です。

なお、東京都も同様に事故件数と死傷者数が減少傾向にあります。

表 2-1 交通事故件数・死傷者数

警視庁交通年鑑

		第10次計画期間						第10次改訂版計画期間					
		平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均
文京区	事故件数	766	743	602	570	512	639	430	390	405	406	367	400
	死者	2	1	1	2	3	2	1	1	0	2	1	1
	負傷者数	856	852	682	644	573	721	487	439	454	455	404	448
東京都	事故件数	51,477	47,429	42,041	37,184	34,274	42,481	32,412	32,763	32,590	30,467	25,642	30,775
	死者	215	183	168	172	161	180	159	164	143	133	155	151
	負傷者数	58,140	54,837	48,855	43,212	39,931	48,995	37,828	37,994	37,443	34,777	28,888	35,386

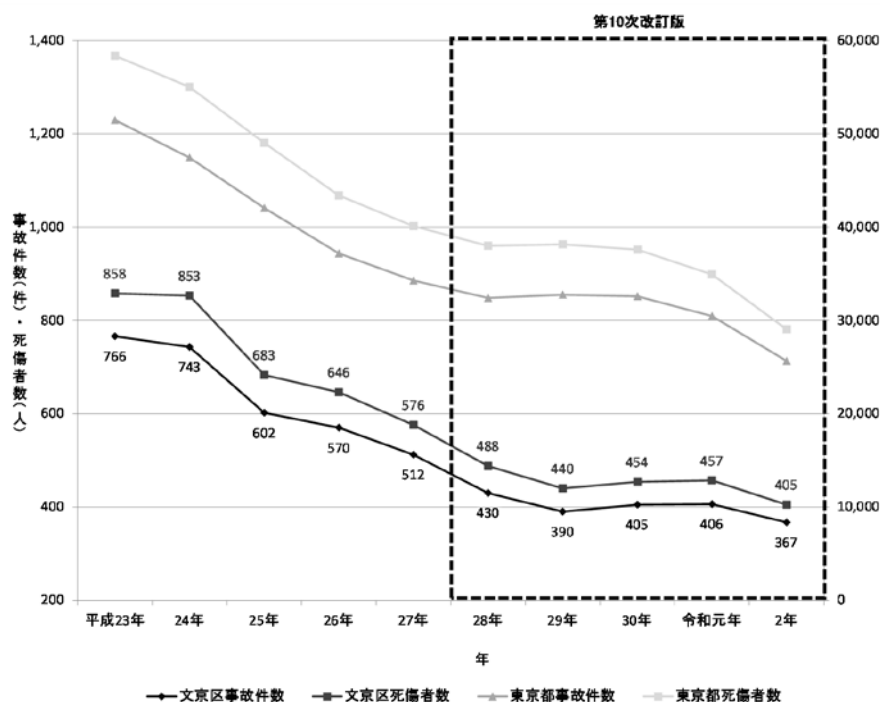


図 2-1 交通事故件数・死傷者数

② 年齢階層別死傷者数

文京区の第10次改訂版計画期間の合計の年齢階層別死傷者数では、全ての年齢層で第10次計画期間の合計を下回りました。特に若年層の死傷者数は、第10次計画期間の合計の51.7%と大きく減少しました。

交通弱者である子供の死傷者数は第10次計画期間の合計の69.5%、高齢者の死傷者数は第10次計画期間の合計の73.2%に減少しています。

表 2-2 年齢階層別死傷者数

警視庁交通年鑑

	第10次計画期間						第10次改訂版計画期間						増減率	
	平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均	改訂版/第10次	
文京区	子供	39	50	42	24	32	37	31	22	32	22	23	26	69.5%
	若年層	97	88	76	78	42	76	47	40	31	48	31	39	51.7%
	成年層	631	612	473	434	421	514	341	297	328	314	288	314	61.0%
	高齢者	91	103	92	110	81	95	69	81	63	73	63	70	73.2%
	合計	858	853	683	646	576	723	488	440	454	457	405	449	62.1%
東京都	子供	3,943	3,749	3,221	2,687	2,321	3,184	2,274	2,239	2,233	2,097	1,618	2,092	65.7%
	若年層	7,893	6,957	5,927	5,039	4,486	6,060	3,985	4,176	4,080	3,868	3,046	3,831	63.2%
	成年層	39,669	37,500	33,485	29,913	27,713	33,656	26,202	26,143	25,493	23,179	19,690	24,141	71.7%
	高齢者	6,850	6,814	6,390	5,745	5,572	6,274	5,526	5,600	5,780	5,766	4,689	5,472	87.2%
	合計	58,355	55,020	49,023	43,384	40,092	49,175	37,987	38,158	37,586	34,910	29,043	35,537	72.3%

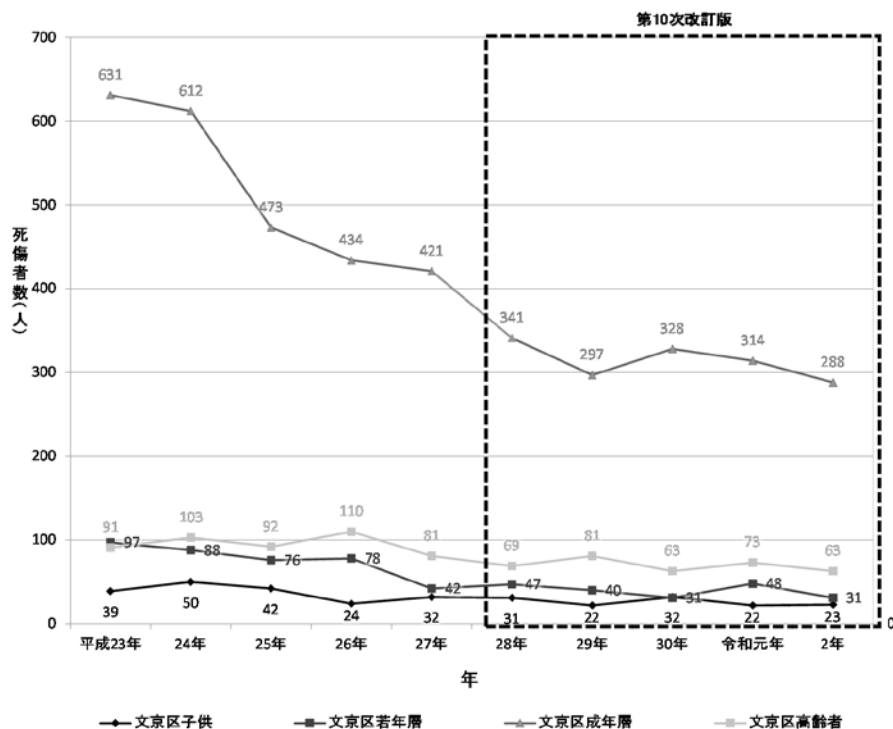


図 2-2 年齢階層別死傷者数（文京区）

2 区内の交通事故の特徴

(1) 高齢者の交通事故

① 高齢者事故死傷者数

文京区の高齢者の交通事故死傷者数の推移をみると、第10次計画期間は年平均95人に対して、第10次改訂版計画期間は年平均69人と26人減少しました。しかし、交通事故死傷者数に占める高齢者の割合は第10次計画期間では平均13.2%に対して、第10次改訂版計画期間の平均は15.6%と増加しています。

また、東京都においても、交通事故死傷者数に占める高齢者の割合は、第10次改訂版計画期間の平均で15.4%と高い水準になっています。

表 2-3 高齢者事故死傷者数

警視庁交通年鑑

		第10次計画期間						第10次改訂版計画期間						
		平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均	
文京区	全体	死者	2	1	1	2	3	2	1	1	0	2	1	1
		負傷者数	856	852	682	644	573	721	487	439	454	455	404	448
	高齢者	死者	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0
		負傷者数	90	103	91	110	81	95	68	81	63	72	63	69
	割合	10.6%	12.1%	13.5%	17.0%	14.1%	13.2%	14.1%	18.4%	13.9%	16.0%	15.6%	15.6%	
東京都	全体	死者	215	183	168	172	161	180	159	164	143	133	155	151
		負傷者数	58,140	54,837	48,855	43,212	39,931	48,995	37,828	37,994	37,443	34,777	28,888	35,386
	高齢者	死者	88	72	72	65	58	71	63	63	60	55	60	60
		負傷者数	6,762	6,742	6,318	5,680	5,514	6,203	5,463	5,537	5,720	5,711	4,629	5,412
	割合	11.7%	12.4%	13.0%	13.2%	13.9%	12.8%	14.5%	14.7%	15.4%	16.5%	16.1%	15.4%	

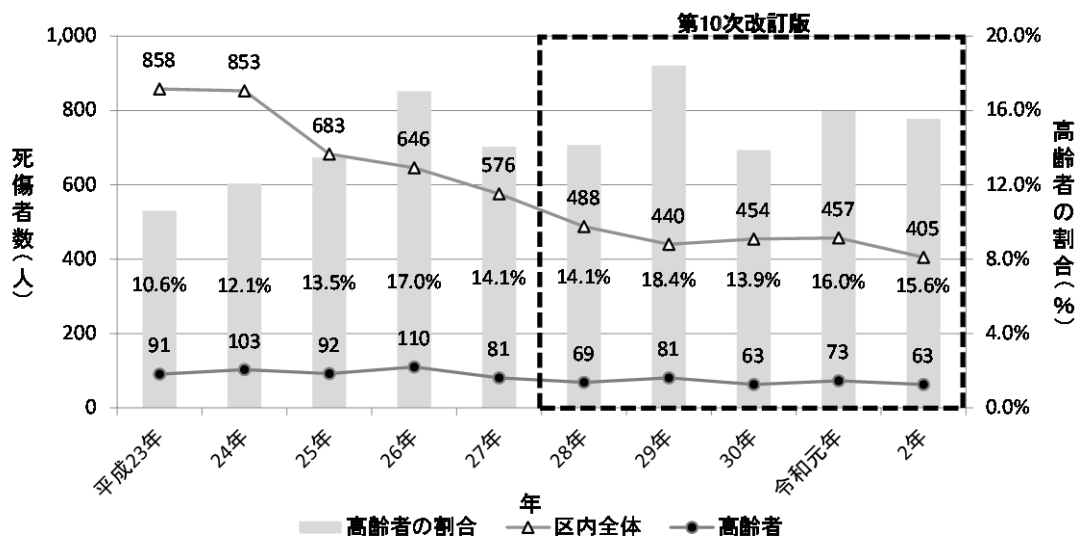


図 2-3 高齢者事故死傷者数（文京区）

② 高齢者の事故原因別死傷者数

文京区の過去5年間の高齢者の事故原因別死傷者数について、車両事故は、第10次計画期間の合計では四輪車乗車中（運転・同乗）が最も多くなっていましたが、第10次改訂版計画期間の合計では自転車運転中が最も多くなっています。

歩行者事故の傾向は変わらず、最も多いのは過失なしですが、歩行者の横断禁止場所横断や飛び出しも多くなっています。

表 2-4 高齢者の事故原因別死傷者数

東京都：警視庁交通年鑑 文京区：区内四署集計

		第10次計画期間						第10次改訂版計画期間						
		平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均	
文京区	車両事故	四輪車乗車中(運転・同乗)	33	40	40	31	19	33	23	23	16	23	14	20
		二輪車乗車中(運転・同乗)	8	6	11	11	5	8	6	3	5	3	9	5
		自転車運転中	22	29	22	28	23	25	13	20	22	27	19	20
		小計	63	75	73	70	47	66	42	46	43	53	42	45
	歩行者事故	過失なし	26	16	19	28	21	22	10	27	15	16	12	16
		横断禁止場所横断	1	1	2	4	1	2	0	3	1	2	2	2
		信号無視	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0
		飛び出し	1	3	1	1	1	1	1	2	2	0	2	1
		車の直前・直後横断	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
		通行区分違反	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0		
小計	30	20	22	35	23	26	11	33	18	19	18	20		
合計	93	95	95	105	70	92	53	79	61	72	60	65		
東京都	車両事故	四輪車乗車中(運転・同乗)	1,961	2,133	2,208	1,998	1,959	2,052	1,941	1,858	1,720	1,536	1,106	1,632
		二輪車乗車中(運転・同乗)	429	436	436	354	356	402	368	407	383	383	337	376
		自転車運転中	2,629	2,488	2,177	1,919	1,753	2,193	1,780	1,870	2,194	2,392	2,100	2,067
		小計	5,019	5,057	4,821	4,271	4,068	4,647	4,089	4,135	4,297	4,311	3,543	4,075

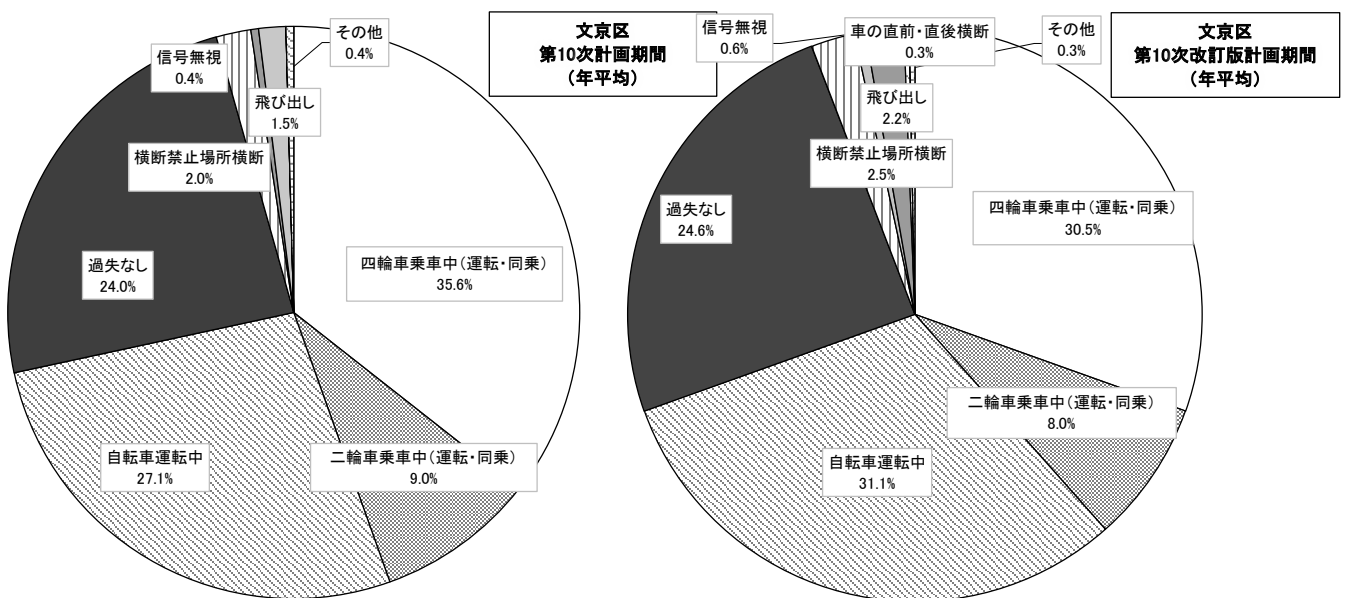


図 2-4 高齢者の事故原因別死傷者割合

(左：第10次計画期間年平均 右：第10次改訂版計画期間年平均)

* グラフで用いている割合(%)は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

③ 都内高齢者の運転中（第一当事者）の事故原因別死傷者数

都内高齢者の運転中（第一当事者^{※1}）の事故原因では、安全不確認が最も多く、第10次改訂版計画期間平均で2,112人となり、全体に占める割合は32.3%となっています。

第10次計画期間と比較して人数は平均では252人減少しましたが、全体に占める割合は1.3%増加しています。

また、交差点安全進行義務違反、前方不注意も他の項目に比べて多くなっています。

表 2-5 都内高齢者の運転中（第一当事者）の事故原因別死傷者数

警視庁交通年鑑

		第10次計画期間					第10次改訂版計画期間							
		平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均	
安全 運転 義務	安全不確認 ^{※2}	2,732	2,321	2,256	2,261	2,252	2,364	2,229	2,205	2,273	2,201	1,652	2,112	
	前方不注意 ^{※3}	886	783	822	805	772	814	744	762	727	624	504	672	
	動静不注視 ^{※4}	482	459	491	384	432	450	377	379	398	301	266	344	
	ハンドル・ブレーキ操作不適	436	396	414	362	359	393	343	345	404	312	250	331	
	その他の安全運転義務 ^{※5}	109	236	209	230	225	202	223	287	287	335	261	279	
	小計	4,645	4,195	4,192	4,042	4,040	4,223	3,916	3,978	4,089	3,773	2,933	3,738	
東京 都	交差点安全進行義務違反 ^{※6}	1,388	1,557	1,453	1,328	1,146	1,374	1,146	1,173	1,065	1,053	812	1,050	
	歩行者妨害等 ^{※7}	286	314	292	279	286	291	281	318	294	272	202	273	
	横断自転車妨害等 ^{※8}	110	96	75	84	65	86	64	82	79	77	51	71	
	信号無視	173	170	136	124	135	148	150	133	125	144	132	137	
	一時不停止等	107	105	85	74	82	91	56	77	80	83	65	72	
	安全不確認ドア開放	112	125	112	103	81	107	92	106	108	79	49	87	
	その他	111	93	77	77	80	88	90	117	117	115	83	104	
	違反なし	1,139	1,207	1,352	1,235	1,216	1,230	1,224	1,131	1,086	929	676	1,009	
		合計	8,071	7,862	7,774	7,346	7,131	7,637	7,019	7,115	7,043	6,525	5,003	6,541

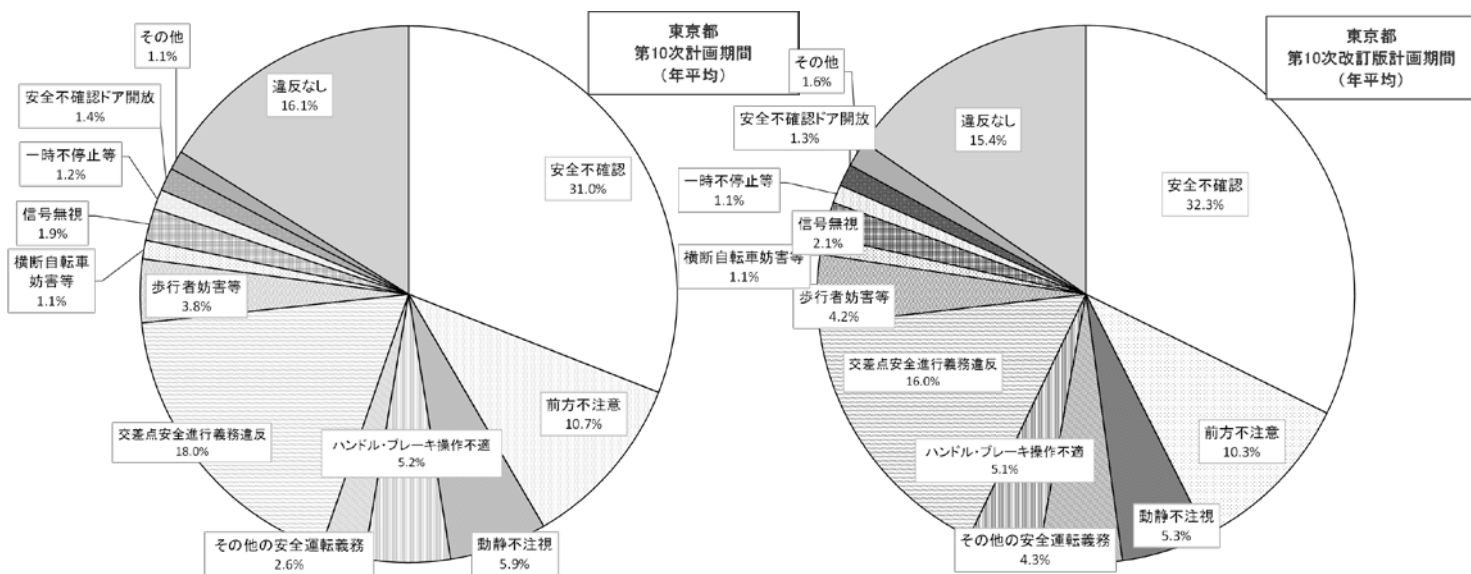


図 2-5 高齢者の運転中（第一当事者）の事故原因別死傷者割合
（左：第10次計画期間年平均 右：第10次改訂版計画期間年平均）

* グラフで用いている割合 (%) は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

※¹ 第一当事者

最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故過失が重い者をいい、また、過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。

※² 安全不確認

安全確認を怠ったために事故相手に気付かなかった、あるいは発見が遅れたことをいう。

※³ 前方不注意

集中力や注意力が低下した状態で車を運転すること、前方から視線を外してしまうことや周りの風景などに気を取られてしまい目をそらして運転していることをいう。

※⁴ 動静不注視

相手車両の存在をあらかじめ認識をしていたものの、いまだそれが事故に結びつく具体的な危険はないものと判断して、相手車両の動静の注視を怠ったことをいう。

※⁵ その他の安全運転義務違反

手放し運転、ジグザグ運転等をいう。

※⁶ 交差点安全進行義務違反

交差点を進行する際に歩行者や他の車両に対して注意を怠ることをいう。

※⁷ 歩行者妨害等

横断歩道手前での減速義務違反や停止義務違反をいう。

※⁸ 横断自転車妨害等

横断歩道の設けられていない場所において歩行者や自転車が道路を横断しているとき、その通行を妨げることをいう。

(2) 子供の交通事故

① 子供事故死傷者数

文京区の子供の交通事故死傷者数の推移をみると、第10次計画期間は年平均37人に対して、第10次改訂版計画期間は年平均26人と11人減少しました。

しかし、交通事故死傷者数に占める子供の割合は第10次計画期間では平均5.2%に対して、第10次改訂版計画期間の平均は5.8%と増加しています。

また、東京都においては、交通事故死傷者数に占める子供の割合は、第10次改訂版計画期間の平均で5.9%となっています。

表 2-6 子供事故死傷者数

警視庁交通年鑑

		第10次計画期間						第10次改訂版計画期間						
		平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均	
文京区	区内全体	死亡	2	1	1	2	3	2	1	1	0	2	1	1
		負傷	856	852	682	644	573	721	487	439	454	455	404	448
		合計	858	853	683	646	576	723	488	440	454	457	405	449
	子供	死亡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		負傷	39	50	42	24	32	37	31	22	32	22	23	26
合計		39	50	42	24	32	37	31	22	32	22	23	26	
	子供の割合	4.5%	5.9%	6.1%	3.7%	5.6%	5.2%	6.4%	5.0%	7.0%	4.8%	5.7%	5.8%	
東京都	都内全体	死亡	215	183	168	172	161	180	159	164	143	133	155	151
		負傷	58,140	54,837	48,855	43,212	39,931	48,995	37,828	37,994	37,443	34,777	28,888	35,386
		合計	58,355	55,020	49,023	43,384	40,092	49,175	37,987	38,158	37,586	34,910	29,043	35,537
	子供	死亡	1	7	3	6	7	5	5	6	5	1	5	4
		負傷	3,942	3,742	3,218	2,681	2,314	3,179	2,269	2,233	2,228	2,096	1,613	2,088
合計		3,943	3,749	3,221	2,687	2,321	3,184	2,274	2,239	2,233	2,097	1,618	2,092	
	子供の割合	6.8%	6.8%	6.6%	6.2%	5.8%	6.5%	6.0%	5.9%	5.9%	6.0%	5.6%	5.9%	

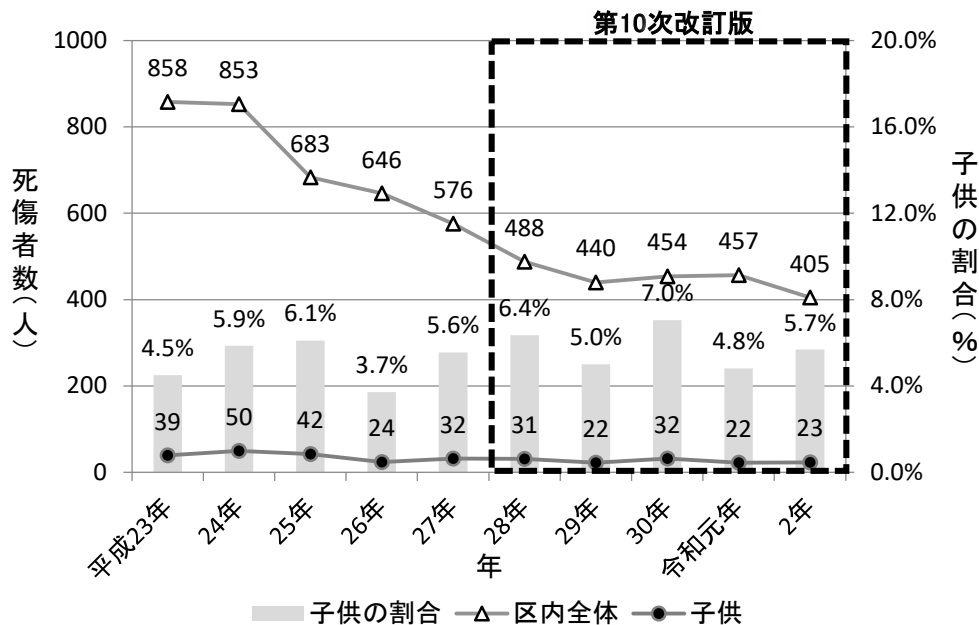


図 2-6 子供事故死傷者数（文京区）

② 都内年齢層別時間帯別子供の歩行中交通事故件数

都内で発生した年齢層別時間帯別子供の歩行中の交通事故件数をみると、年齢層別では、第10次計画期間の年平均と第10次改訂版計画期間の年平均ともに、小学1～3年生の事故が多く、時間帯別では14～18時までの下校時又は放課後に多く発生しています。

第10次計画期間は年平均913件に対して、第10次改訂版計画期間は年平均610件と303件減少しています。世代別では全ての世代で事故が減少しており、時間帯別でも6～22時の時間帯の事故が減少しています。

表 2-7 都内年齢層別時間帯別子供の歩行中交通事故件数（平成27年）

警視庁交通年鑑

		第10次計画期間										合計	
		0～6時	6～8時	8～10時	10～12時	12～14時	14～16時	16～18時	18～20時	20～22時	22～24時		
東京都	平成27年	幼児	0	2	17	13	31	30	56	19	8	1	177
		小1～3	0	30	25	18	20	105	89	28	3	0	318
		小4～6	0	14	14	7	12	28	44	8	3	0	130
		中学生	1	16	13	3	6	6	19	13	2	0	79
		合計	1	62	69	41	69	169	208	68	16	1	704
		0～6時	6～8時	8～10時	10～12時	12～14時	14～16時	16～18時	18～20時	20～22時	22～24時	年平均	
東京都	年平均(5か年)	幼児	1	2	24	21	30	38	56	25	7	1	204
		小1～3	1	32	39	20	43	131	128	33	4	0	431
		小4～6	0	16	16	5	16	47	57	15	6	0	179
		中学生	1	15	16	4	8	14	20	17	4	0	99
		合計	2	64	94	51	97	231	261	90	22	2	913

表 2-8 都内年齢層別時間帯別子供の歩行中交通事故件数（令和2年）

警視庁交通年鑑

		第10次改訂版計画期間										合計	
		0～6時	6～8時	8～10時	10～12時	12～14時	14～16時	16～18時	18～20時	20～22時	22～24時		
東京都	令和2年	幼児	0	3	16	13	23	27	38	27	5	1	153
		小1～3	1	18	27	13	17	74	61	11	0	0	222
		小4～6	0	6	13	3	12	23	21	7	3	0	88
		中学生	0	3	3	4	5	3	8	7	2	0	35
		合計	1	30	59	33	57	127	128	52	10	1	498
		0～6時	6～8時	8～10時	10～12時	12～14時	14～16時	16～18時	18～20時	20～22時	22～24時	年平均	
東京都	年平均(5か年)	幼児	1	2	18	17	19	27	36	22	5	1	147
		小1～3	2	25	29	13	24	88	82	21	3	0	286
		小4～6	1	9	13	5	12	29	35	10	2	0	116
		中学生	0	9	11	3	4	8	12	11	2	1	60
		合計	3	45	71	38	58	152	165	63	12	3	610

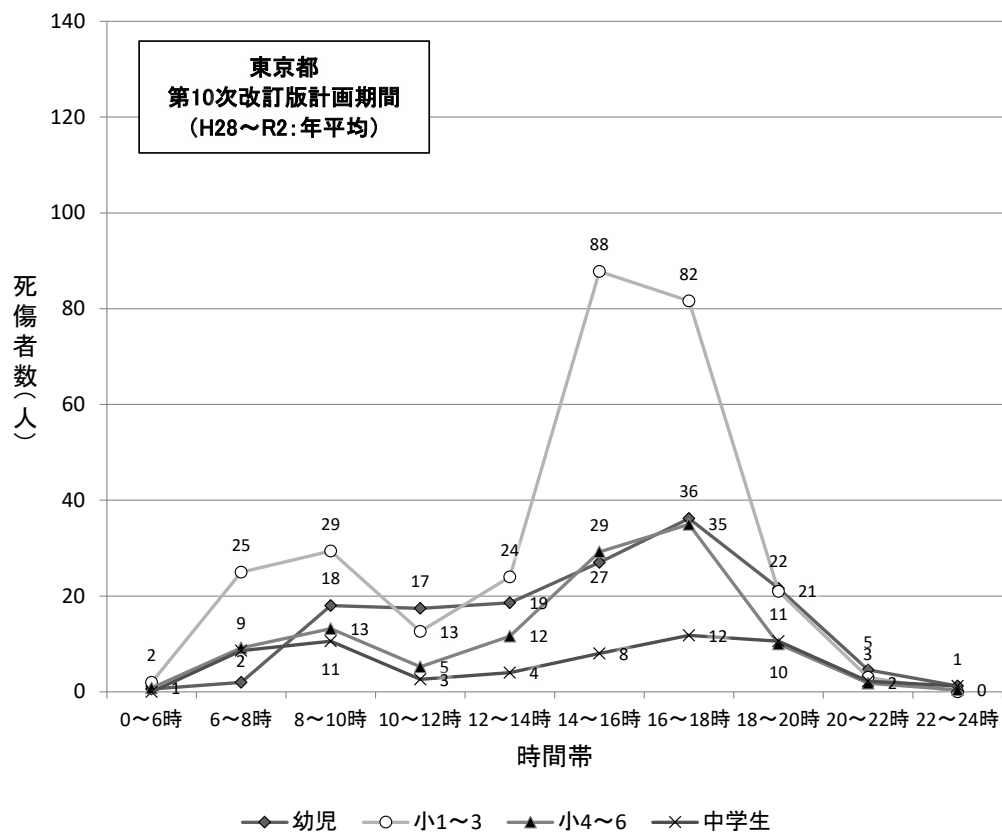
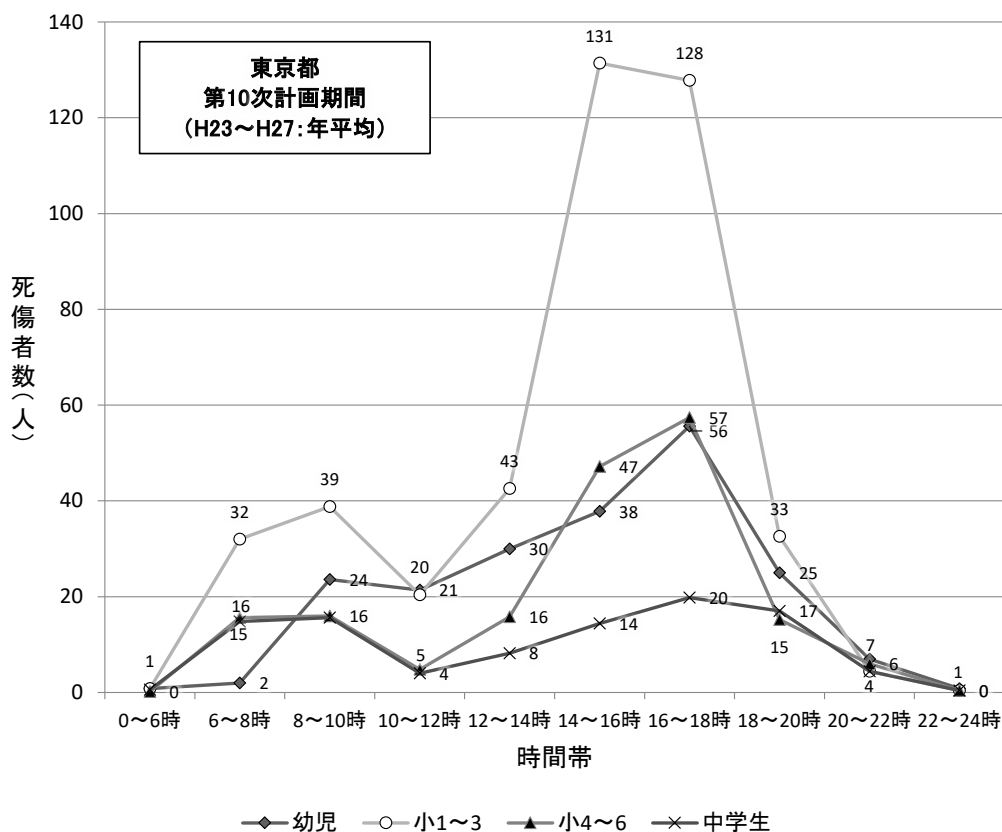


図 2-7 都内年齢層別時間帯別子供の歩行中交通事故件数
(上: 第10次計画期間年平均 下: 第10次改訂版計画期間年平均)

③ 子供の状態別死傷者数

文京区の子供の状態別死傷者数の推移をみると、第10次計画期間では歩行中と自転車乗車中が多くなっていましたが、第10次改訂版計画期間では歩行中が大きく減少した結果、自転車乗車中の死傷者数の多さが目立っています。

また、東京都においても、自転車乗車中が最も多くなっています。

表 2-9 子供の状態別死傷者数

東京都：警視庁交通年鑑 文京区：区内四署集計

	第10次計画期間						第10次改訂版計画期間						
	平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均	
文京区	歩行中	13	26	15	8	12	15	13	8	8	8	12	10
	自転車乗車中	20	17	21	11	13	16	14	11	21	12	10	14
	二輪車同乗中	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	四輪車同乗中	13	4	5	5	6	7	2	3	3	0	0	2
	合計	46	48	41	24	31	38	29	22	32	20	22	25
東京都	歩行中	1,158	1,111	950	803	720	948	673	653	690	641	511	634
	自転車乗車中	2,228	1,917	1,615	1,306	1,069	1,627	1,066	1,072	1,078	1,065	830	1,022
	二輪車同乗中	13	21	11	7	12	13	9	8	8	12	9	9
	四輪車同乗中	543	698	642	568	511	592	526	505	452	378	263	425
	合計	3,942	3,747	3,218	2,684	2,312	3,181	2,274	2,238	2,228	2,096	1,613	2,090

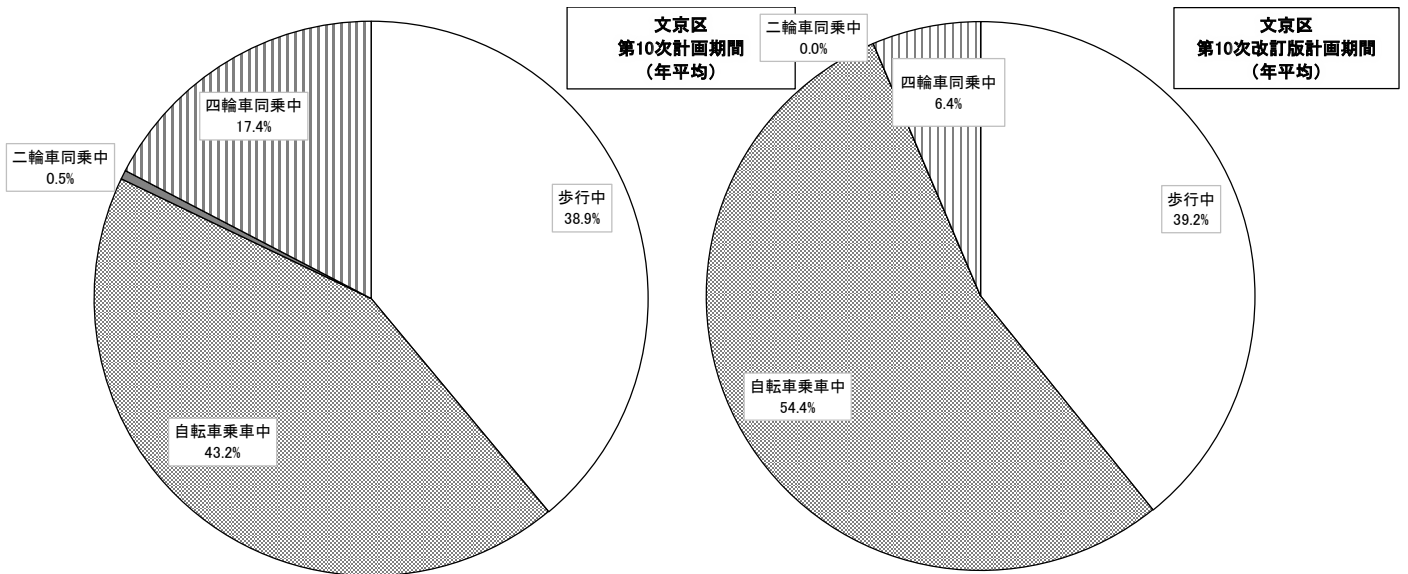


図 2-8 子供の状態別死傷者割合

(左：第10次計画期間年平均 右：第10次改訂版計画期間年平均)

* グラフで用いている割合 (%) は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

④ 子供の歩行中事故原因別死傷者数

文京区の子供の歩行中の事故原因は、過失なしが最も多く、次いで飛び出しが多くなっています。しかし、第10次改訂版計画期間では過失なしが約半数まで減少しましたが、飛び出しは若干増加しています。

一方、東京都では、第10次改訂版計画期間において、飛び出しを原因とする事故は大きく減少しています。

表 2-10 子供の歩行中事故原因別死傷者数

東京都：警視庁交通年鑑 文京区：区内四署集計

	第10次計画期間						第10次改訂版計画期間					
	平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均
文京区												
過失なし	11	19	10	3	8	10	8	2	4	6	6	5
飛び出し	0	6	3	3	2	3	2	5	4	0	6	3
幼児のひとり歩き	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1
車の直前・直後横断	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
路上遊戯	-	-	-	-	-	0	1	0	0	0	0	0
横断禁止場所横断	-	-	-	-	-	0	0	0	0	1	0	0
信号無視	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0
その他	1	1	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0
合計	13	26	15	8	12	15	13	8	8	8	12	10
東京都												
過失なし	468	602	537	455	440	500	409	442	461	433	338	417
飛び出し	341	238	208	166	131	217	129	102	120	92	76	104
幼児のひとり歩き	32	29	14	17	13	21	8	5	7	12	12	9
車の直前・直後横断	50	44	24	16	18	30	14	6	13	14	8	11
路上遊戯	36	18	19	15	10	20	15	10	12	4	6	9
横断禁止場所横断	13	10	5	6	6	8	2	1	8	6	2	4
信号無視	50	32	33	24	22	32	17	15	16	17	15	16
その他	133	92	70	64	86	89	79	72	53	63	58	65
合計	1,123	1,065	910	763	726	917	673	653	690	641	515	634

※平成23年～平成27年の路上遊戯・横断禁止場所横断は、その他に含まれる。

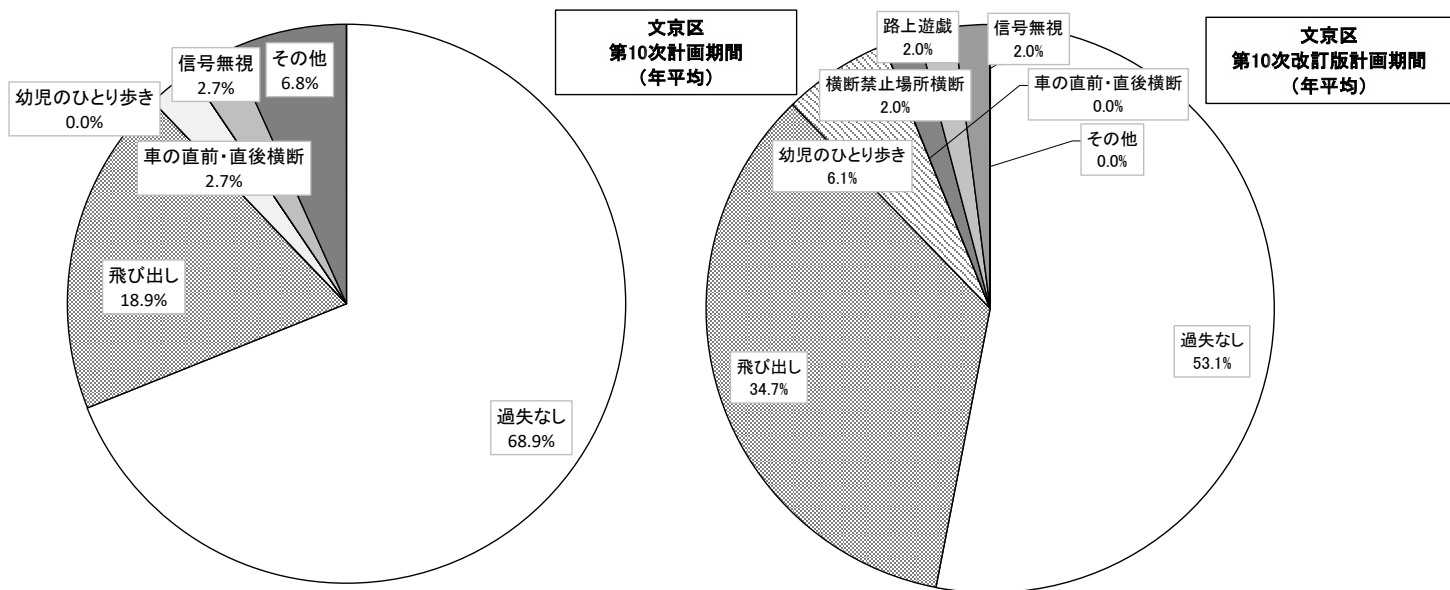


図 2-9 子供の歩行中事故原因別死傷者割合
(左：第10次計画期間年平均 右：第10次改訂版計画期間年平均)

* グラフで用いている割合 (%) は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

(3) 自転車の交通事故

① 自転車事故年齢別死傷者数

文京区の自転車事故による死傷者数は、第10次計画期間は年平均191人に対して、第10次改訂版計画期間は年平均130人と61人減少しました。

しかし、交通事故死傷者数に占める自転車事故の割合は第10次計画期間では平均26.4%に対して、第10次改訂版計画期間の平均は29.0%と増加しています。

また、東京都においては、交通事故死傷者数に占める自転車の割合は、第10次計画期間、第10次改訂版計画期間ともに年平均で29%程度となっています。

表 2-11 自転車事故年齢別死傷者数

東京都：警視庁交通年鑑 文京区：警視庁交通年鑑、区内四署集計

	第10次計画期間						第10次改訂版計画期間						
	平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均	
交通事故全件数	766	743	602	570	512	639	430	390	405	406	367	400	
自転車事故件数	288	283	215	200	181	233	143	134	174	197	150	160	
自転車割合(事故件数)	37.6%	38.1%	35.7%	35.1%	35.4%	36.5%	33.3%	34.4%	43.0%	48.5%	40.9%	39.9%	
交通事故全死傷者数	858	853	683	646	576	723	488	440	454	457	405	449	
自転車事故死傷者数	子供	18	19	23	11	13	17	15	11	21	13	9	14
	若年層	40	31	31	21	12	27	17	16	13	20	9	15
	成年層	161	145	109	102	85	120	72	66	94	95	73	80
	高齢者	23	34	21	30	26	27	17	20	20	27	22	21
	合計	242	229	184	164	136	191	121	113	148	155	113	130
(内、死者数)	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	
自転車割合(死傷者数)	28.2%	26.8%	26.9%	25.4%	23.6%	26.4%	24.8%	25.7%	32.6%	33.9%	27.9%	29.0%	
交通事故全件数	51,477	47,429	42,041	37,184	34,274	42,481	32,412	32,763	32,590	30,647	25,642	30,811	
自転車事故件数	20,480	18,220	15,550	13,515	11,817	15,916	11,218	11,901	12,865	13,094	11,443	12,104	
自転車割合(事故件数)	39.8%	38.4%	37.0%	36.3%	34.5%	37.5%	34.6%	36.3%	39.5%	42.7%	44.6%	39.3%	
交通事故全死傷者数	58,355	54,922	48,933	43,384	40,092	49,137	37,987	38,158	37,586	34,910	29,043	35,537	
自転車事故死傷者数	子供	2,228	1,916	1,615	1,306	1,069	1,627	1,066	1,072	1,078	1,065	831	1,022
	若年層	3,220	2,769	2,254	1,902	1,542	2,337	1,330	1,451	1,544	1,471	1,158	1,391
	成年層	10,478	9,401	8,034	7,047	6,204	8,233	5,822	6,063	6,369	6,301	5,648	6,041
	高齢者	2,629	2,488	2,177	1,919	1,753	2,193	1,780	1,870	2,194	2,392	2,100	2,067
	合計	18,555	16,574	14,080	12,174	10,568	14,390	9,998	10,456	11,185	11,229	9,737	10,521
(内、死者数)	38	34	31	38	33	35	36	28	25	34	34	31	
自転車割合(死傷者数)	31.8%	30.2%	28.8%	28.1%	26.4%	29.3%	26.3%	27.4%	29.8%	32.2%	33.5%	29.6%	

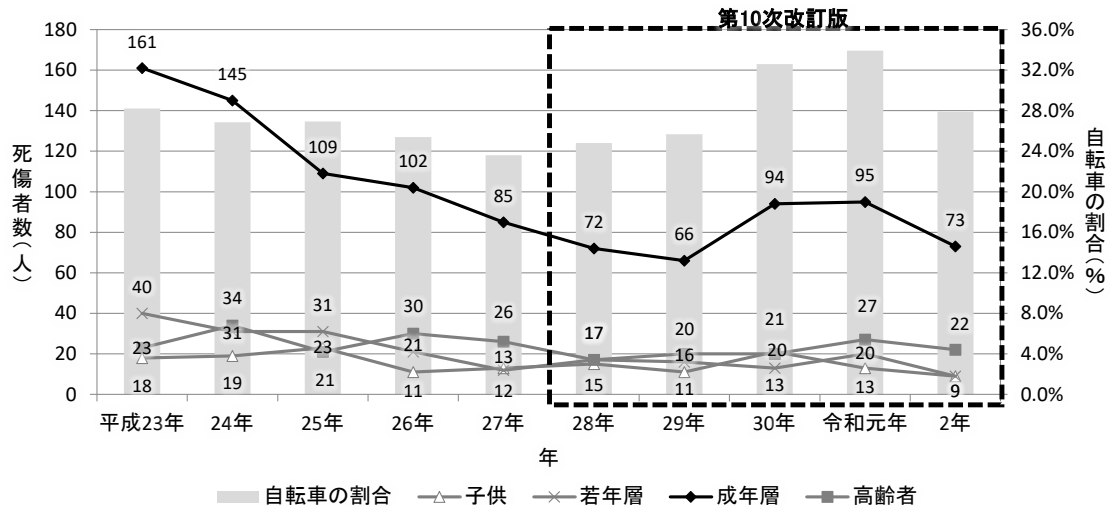


図 2-10 自転車事故年齢別死傷者数 (文京区)

② 都内違反別自転車事故

事故原因としては、約半数が違反なしとなっていますが、安全不確認や交差点安全進行義務違反も多くなっています。

表 2-12 都内違反別自転車事故

警視庁交通年鑑

	第10次計画期間						第10次改訂版計画期間					
	平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均
東京都												
違反なし	9,065	9,028	7,878	7,194	6,272	7,887	6,025	6,451	6,602	6,015	5,058	6,030
安全不確認	4,180	3,276	2,785	2,278	1,856	2,875	1,773	1,827	1,982	2,034	1,826	1,888
交差点安全進行義務違反	1,848	1,846	1,440	1,268	1,072	1,495	1,050	1,094	1,154	1,099	851	1,050
動静不注視	1,776	1,258	1,116	954	891	1,199	805	781	839	724	599	750
その他安全運転義務違反	1,166	951	782	658	645	840	605	739	1,052	1,939	1,982	1,263
一時不停止	1,167	936	804	585	537	806	459	508	630	629	565	558
信号無視	733	543	392	305	272	449	249	254	314	326	262	281
その他違反	545	382	353	273	272	365	252	247	292	328	300	284
合計	20,480	18,220	15,550	13,515	11,817	15,916	11,218	11,901	12,865	13,094	11,443	12,104

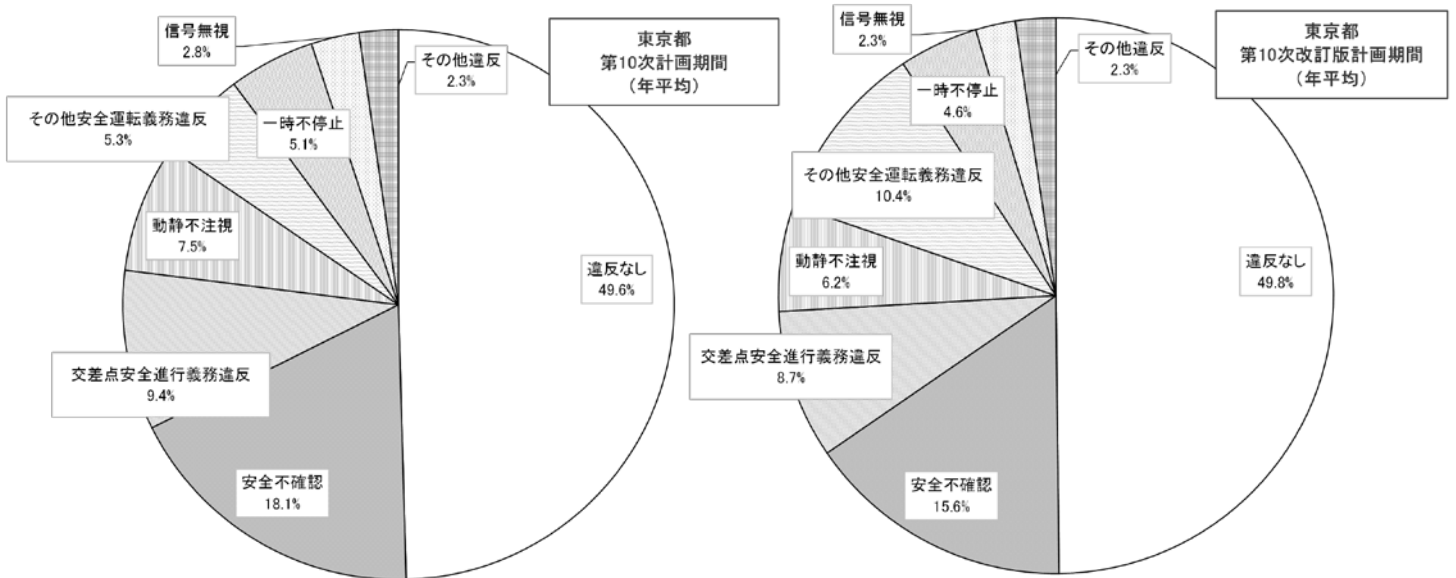


図 2-11 都内違反別自転車事故割合
(左：第10次計画期間年平均 右：第10次改訂版計画期間年平均)

* グラフで用いている割合(%)は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

③ 都内事故対象別自転車事故件数

対象別の自転車事故件数をみると、第10次改訂版計画期間では対四輪車の事故が最も多く68.4%となっています。しかし、第10次計画期間からは、件数・割合とも減少しており、対歩行者や対自転車又は単独事故が占める割合が増加傾向となっています。

表 2-13 都内事故対象別自転車事故件数

警視庁交通年鑑

	第10次計画期間						第10次改訂版計画期間					
	平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均
歩行者	1,010	915	860	794	772	870	723	798	940	1,024	950	887
自転車	1,271	1,142	966	849	757	997	801	952	1,094	1,220	1,036	1,021
二輪車	1,682	1,368	1,185	895	807	1,187	694	648	709	645	598	659
四輪車	14,479	12,967	10,998	9,731	8,340	11,303	7,899	8,148	8,300	7,408	6,173	7,586
単独	419	372	321	201	204	303	151	250	499	1,366	1,461	745
相手不明・その他車両	349	314	254	196	180	259	149	153	228	211	189	186
合計	19,210	17,078	14,584	12,666	11,060	14,920	10,417	10,949	11,770	11,874	10,407	11,083

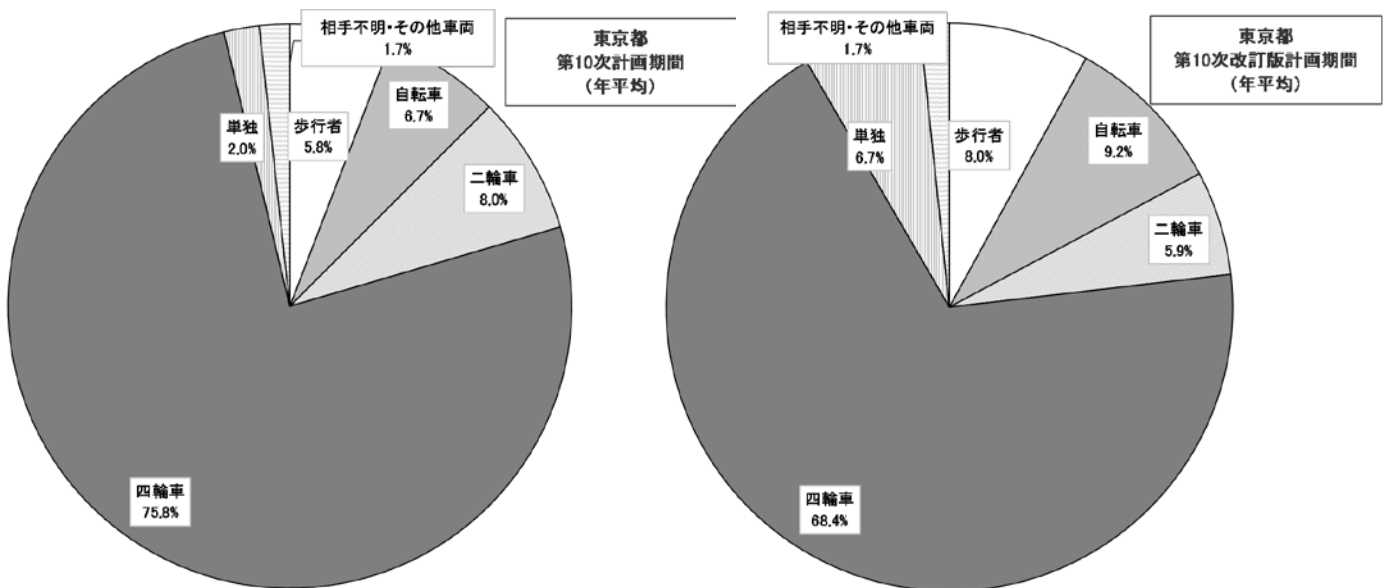


図 2-12 都内事故対象別自転車事故割合

(左：第10次計画期間年平均 右：第10次改訂版計画期間年平均)

* グラフで用いている割合(%)は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

(4) 二輪車の交通事故

① 二輪車事故年齢別死傷者数

文京区の二輪車事故による死傷者数は、第10次計画期間の平均127人から第10次改訂版計画期間の平均67人と60人減少しています。また、交通事故全死傷者数全体に占める割合も、第10次計画期間の平均17.5%から第10次改訂版計画期間の平均14.9%と減少傾向となっています。

なお、東京都における二輪車事故による死傷者数が全体に占める割合は、第10次改訂版計画期間平均で14.4%となっています。

表 2-14 二輪車事故年齢別死傷者数

東京都：警視庁交通年鑑 文京区：警視庁交通年鑑、区内四署集計

	第10次計画期間						第10次改訂版計画期間					
	平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均
交通事故全件数	766	743	602	570	512	639	430	390	405	406	367	400
二輪車事故件数	219	192	146	151	105	163	98	80	78	83	83	84
二輪車割合(事故件数)	28.6%	25.8%	24.3%	26.5%	20.5%	25.5%	22.8%	20.5%	19.3%	20.4%	22.6%	21.1%
交通事故全死傷者数	858	853	683	646	576	723	488	440	454	457	405	449
文京区 者数 事故死傷	子供	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	若年層	25	31	24	28	7	23	12	7	5	7	8
	成年層	127	121	85	82	60	95	51	56	47	62	54
	高齢者	10	6	11	11	5	9	6	3	5	3	9
	合計	162	159	120	121	72	127	69	66	57	72	71
	(内、死者数)	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1
二輪車割合(死傷者数)	18.9%	18.6%	17.6%	18.7%	12.5%	17.5%	14.1%	15.0%	12.6%	15.8%	17.5%	14.9%
交通事故全件数	51,477	47,429	42,041	37,184	34,274	42,481	32,412	32,763	32,590	30,647	25,642	30,811
二輪車事故件数	12,239	10,311	9,218	7,573	6,837	9,236	6,485	6,462	6,207	6,094	5,300	6,110
二輪車割合(事故件数)	23.8%	21.7%	21.9%	20.4%	19.9%	21.7%	20.0%	19.7%	19.0%	19.9%	20.7%	19.8%
交通事故全死傷者数	58,355	54,922	48,933	43,384	40,092	49,137	37,987	38,158	37,586	34,910	29,043	35,537
東京都 者数 事故死傷	子供	13	21	11	7	11	13	7	8	8	12	9
	若年層	2,426	1,886	1,645	1,211	1,138	1,661	964	1,038	987	946	819
	成年層	6,989	6,069	5,416	4,684	4,133	5,458	4,026	3,977	3,827	3,795	3,332
	高齢者	429	436	436	354	356	402	368	407	383	383	337
	合計	9,857	8,412	7,508	6,256	5,638	7,534	5,365	5,430	5,205	5,136	4,496
	(内、死者数)	67	44	40	45	38	47	40	41	44	28	40
二輪車割合(死傷者数)	16.9%	15.3%	15.3%	14.4%	14.1%	15.3%	14.1%	14.2%	13.8%	14.7%	15.5%	14.4%

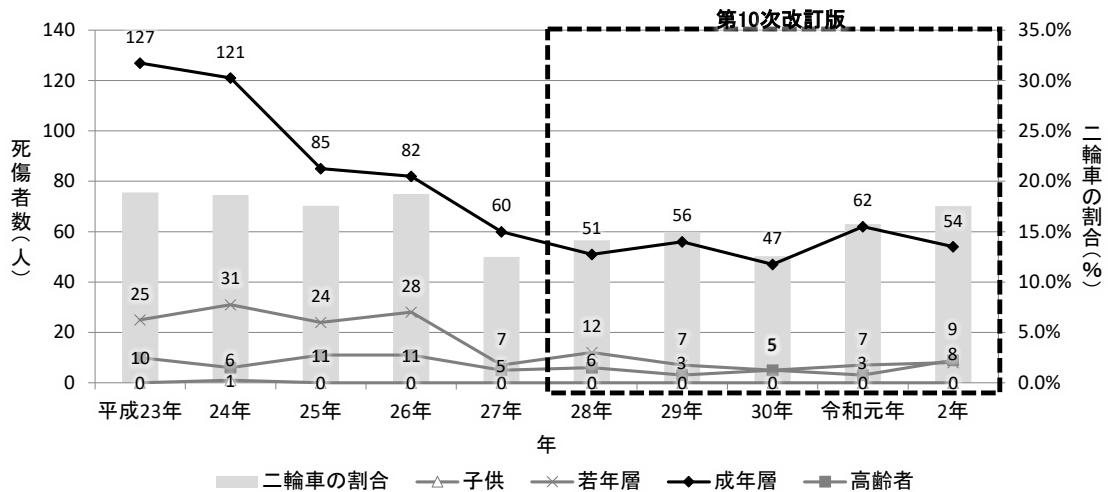


図 2-13 二輪車事故年齢別死傷者数 (文京区)

② 都内二輪車事故原因別件数

都内二輪車の事故原因では、安全不確認が最も多く、第10次改訂版計画期間平均で508人となっています。第10次計画期間と比較して人数は平均では320人減少しており、全体に占める割合も29.9%から26.9%と若干減少しております。

また、交差点安全進行義務違反、ハンドル・ブレーキ等操作不適も他の項目に比べて多くなっており、特にハンドル・ブレーキ等操作不適の全体に占める割合が増加しています。

表 2-15 都内二輪車事故原因別件数

警視庁交通年鑑

	第10次計画期間						第10次改訂版計画期間						
	平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均	
二輪車	安全不確認	553	444	398	314	289	400	308	225	264	278	230	261
	わき見運転・前方不注視	227	172	151	119	121	158	102	116	126	122	107	115
	交差点安全進行義務違反	314	292	262	207	145	244	159	166	147	149	132	151
	ハンドル・ブレーキ等操作不適	280	245	192	132	135	197	109	148	200	216	211	177
	一時不停止等	41	24	28	21	16	26	17	17	19	23	21	19
	信号無視	98	65	74	36	42	63	48	48	43	50	47	47
	歩行者妨害等	30	32	23	36	23	29	27	14	16	23	23	21
	横断自転車妨害等	12	14	8	8	6	10	4	7	1	14	5	6
	その他	381	388	343	265	243	324	259	281	311	324	325	300
	合計	1,936	1,676	1,479	1,138	1,020	1,450	1,033	1,022	1,127	1,199	1,101	1,096
原付	安全不確認	627	478	425	314	296	428	272	255	225	209	247	
	わき見運転・前方不注視	222	151	124	110	110	143	94	98	78	73	77	84
	交差点安全進行義務違反	361	374	310	244	194	297	151	145	162	140	128	145
	ハンドル・ブレーキ等操作不適	107	75	82	48	58	74	54	65	60	76	72	65
	一時不停止等	113	112	92	77	56	90	58	48	46	54	46	50
	信号無視	44	53	36	31	37	40	30	20	22	23	22	23
	歩行者妨害等	30	35	22	25	24	27	21	12	19	24	13	18
	横断自転車妨害等	12	7	2	4	10	7	2	6	7	2	5	4
	その他	256	246	230	153	153	208	128	134	156	146	195	152
	合計	1,772	1,531	1,323	1,006	938	1,314	810	800	805	763	767	789
合計	安全不確認	1,180	922	823	628	585	828	580	497	519	503	439	508
	わき見運転・前方不注視	449	323	275	229	231	301	196	214	204	195	184	199
	交差点安全進行義務違反	675	666	572	451	339	541	310	311	309	289	260	296
	ハンドル・ブレーキ等操作不適	387	320	274	180	193	271	163	213	260	292	283	242
	一時不停止等	154	136	120	98	72	116	75	65	65	77	67	70
	信号無視	142	118	110	67	79	103	78	68	65	73	69	71
	歩行者妨害等	60	67	45	61	47	56	48	26	35	47	36	38
	横断自転車妨害等	24	21	10	12	16	17	6	13	8	16	10	11
	その他	637	634	573	418	396	532	387	415	467	470	520	452
	合計	3,708	3,207	2,802	2,144	1,958	2,764	1,843	1,822	1,932	1,962	1,868	1,885

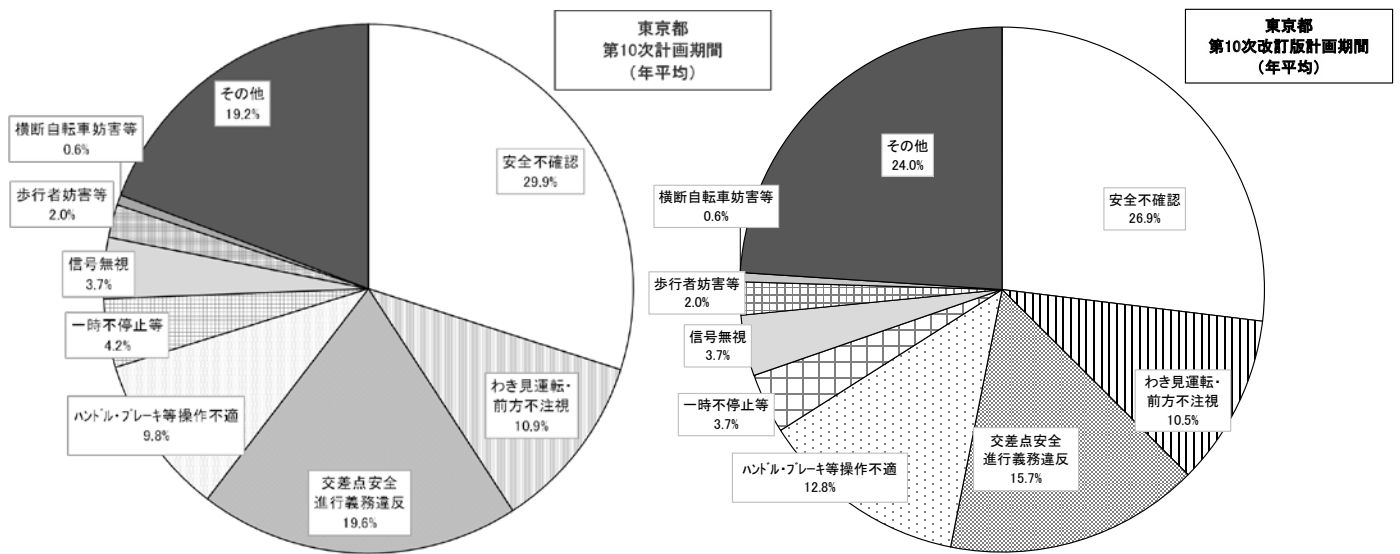


図 2-14 都内二輪車事故原因割合

(左：第10次計画期間年平均 右：第10次改訂版計画期間年平均)

* グラフで用いている割合(%)は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

(5) 飲酒運転による交通事故

① 都内飲酒事故死傷者数

東京都における飲酒運転の事故件数は、第10次計画期間の年平均201件に対して、第10次改訂版計画期間は年平均171件となり、30件減少しました。死傷者数では、第10次計画期間の年平均266人に対して、第10次改訂版計画期間は年平均222人となり、44人減少しました。

しかし、毎年飲酒運転による交通事故で死者がでています。

表 2-16 都内飲酒事故死傷者数

警視庁交通年鑑

	第10次計画期間						第10次改訂版計画期間					
	平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均
発生件数	238	213	205	191	158	201	202	174	177	152	151	171
死者数	10	11	8	12	5	9	7	3	10	1	5	5
負傷者数	288	260	286	247	205	257	262	222	211	202	186	217
重傷者数	17	11	13	8	7	11	9	13	11	14	19	13
軽傷者数	271	249	273	239	198	246	253	209	200	188	167	203
合計	298	271	294	259	210	266	269	225	221	203	191	222

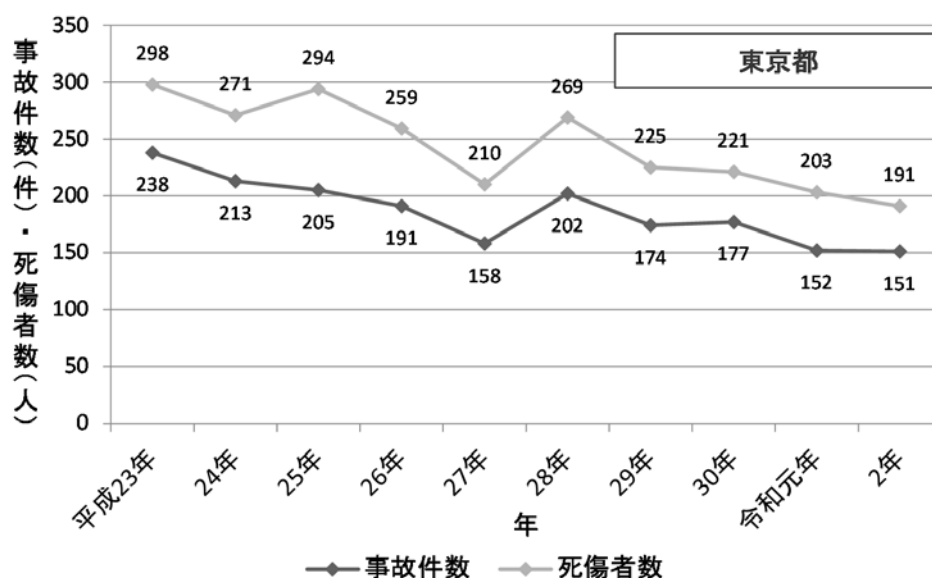


図 2-15 都内飲酒事故死傷者数

② 都内飲酒事故車種別事故件数

車種別でみると、第10次計画期間、第10次改訂版計画期間ともに乗用車（約6割）が最も多く、次いで貨物車、二輪車（ともに約2割）となっており、割合には大きな変化はみられません。

表 2-17 都内飲酒事故車種別事故件数

警視庁交通年鑑

	第10次計画期間						第10次改訂版計画期間						
	平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均	
東京都	乗用車	143	126	141	125	107	128	126	118	101	88	105	108
	貨物車	44	45	32	33	29	37	44	33	31	34	23	33
	特殊車	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	二輪車	51	41	32	33	22	36	32	23	45	30	23	31
	合計	238	213	205	191	158	201	202	174	177	152	151	171

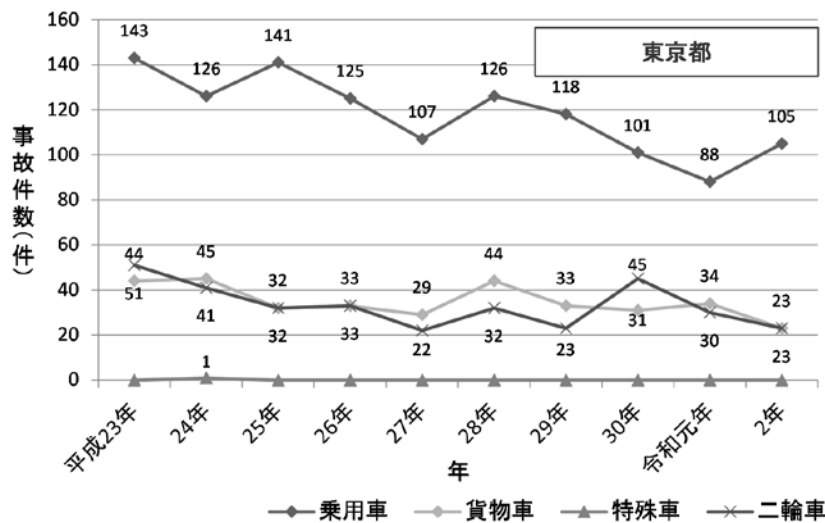


図 2-16 都内飲酒事故車種別事故件数

③ 都内飲酒事故年齢別事故件数

東京都における飲酒事故年齢別件数は、第10次計画期間、第10次改訂版計画期間ともに40歳代が最多で全体の約1/4を占めています。また、第10次改訂版計画期間では、50歳以上の都内飲酒事故年件数の全体に占める割合が、第10次計画期間と比較して増加傾向となっています。

また、飲酒が禁止されている19歳以下でも一定数の事故が発生しています。

表 2-18 都内飲酒事故年齢別事故件数

警視庁交通年鑑

	第10次計画期間						第10次改訂版計画期間						
	平成23年	24年	25年	26年	27年	年平均	28年	29年	30年	令和元年	2年	年平均	
東京都	～19歳	4	10	8	6	6	7	5	7	6	5	3	5
	20歳代	44	37	43	34	32	38	34	27	44	40	35	36
	30歳代	53	50	40	42	37	44	51	24	27	20	25	29
	40歳代	67	53	52	49	44	53	43	57	45	31	37	43
	50歳代	41	41	31	27	23	33	34	34	34	30	33	33
	60～64歳	14	10	9	17	8	12	10	9	7	7	11	9
	65歳以上	15	12	22	16	8	15	25	16	14	19	7	16
	合計	238	213	205	191	158	201	202	174	177	152	151	171

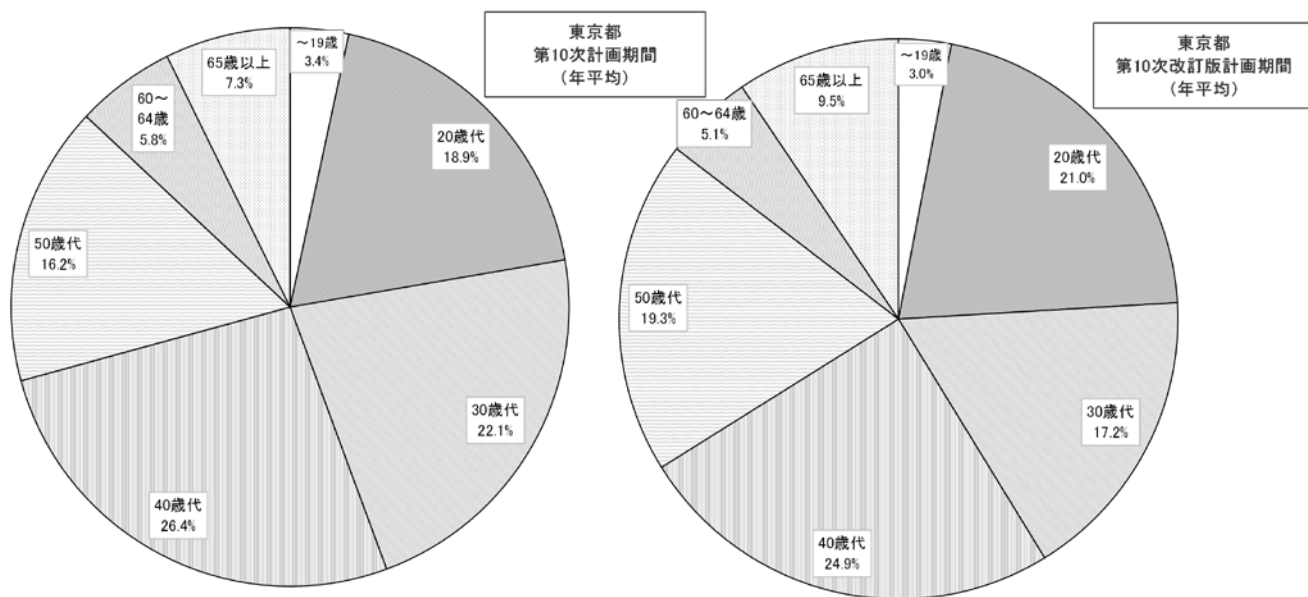


図 2-17 都内飲酒事故年齢別事故件数

(左：第10次計画期間年平均 右：第10次改訂版計画期間年平均)

* グラフで用いている割合(%)は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

第3章 重点課題

文京区内の交通事故は減少傾向を示していますが、引き続き交通事故のない地域社会を目指し、区内のあらゆる関係機関・団体が協力して交通安全対策を進める必要があります。

第2章での検証と第11次東京都交通安全計画を踏まえ、第11次文京区交通安全計画の目標『令和7年までに交通事故による死傷者数を年間380人以下とする』を達成するため、今後の5年間において、重点的に進める対策を重点課題として位置づけます。

[重点課題]

- 1 高齢者の交通安全の確保
- 2 子供の交通安全の確保
- 3 自転車対策の推進
- 4 二輪車事故の防止
- 5 飲酒運転の根絶
- 6 先端技術の活用と『新たな日常』への対応

1 高齢者の交通安全の確保

高齢者の交通事故死傷者数の推移をみると、第10次計画期間の年平均に対して、第10次改訂版計画期間の年平均では減少したものの、交通事故死傷者数に占める高齢者の割合は増加傾向にあります。また、東京都においては、65歳以上の高齢者が、他の年代と比較して致死率が高く、道路交通事故の死者の4割近くを占めているため、重点課題として設定しました。

高齢になると個人差はありますが、身体機能や認知機能が低下したり、とっさに判断したり、動くことが難しくなったりします。そのため、歩行中、自転車や二輪車乗車中、自動車運転中等、様々な場面で交通事故を防止する施策が必要となります。近年では、高齢者の自動車運転免許保有者の増加に伴い、運転者としての事故も増加しています。令和元年(平成31年)に発生した東池袋自動車暴走死傷事故など、高齢者による重大事故が発生しています。

対策の方向性としては、高齢者の安全で快適な歩行者空間を確保するため、歩道の改良や障害物の除去などによりバリアフリー化を進めます。さらに、高齢者等の安全な道路横断のためのバリアフリー対応型信号機の整備や道路標識の高輝度化、大型化等を推進します。高齢運転者に対しては、交通安全教育の推進や高齢運転者の安全支援、免許返納の啓発等を実施します。

「高齢者の交通安全の確保」のための施策		頁
第4章	道路交通環境の整備	
1	道路の整備	

	(1) 幹線道路の整備	
	③ 歩道の整備	30
	(2) 生活道路及び通学路の整備	
	① バリアフリーの道づくり	31
2	交通安全施設等の整備	
	④ 信号機の改善	35
4	交通規制の実施	
	(1) 交通実態に即した交通規制	
	ウ 高齢者対策	39
第5章	交通安全意識の啓発	
1	高齢者に対する交通安全教育	40
4	地域社会における交通安全運動の推進	
	(4) 高齢者への交通安全運動の推進	50
第7章	安全運転の確保	
3	高齢運転者対策の推進	57

2 子供の交通安全の確保

子供の交通事故死傷者数の推移をみると、第10次計画期間の年平均に対して、第10次改訂版計画期間の年平均では減少しました。しかし、交通事故死傷者数に占める子供の割合は増加傾向にあり、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る必要があることから、重点課題として設定しました。

これまでの文京区交通安全計画においても、子供の交通事故対策を重要な柱として位置づけ、保護者をはじめ関係者の協力により対策を進めてきた結果、子供の交通事故は減少しています。しかし、子供が加害者になる場合はほとんどないにもかかわらず、死傷するのは子供の側です。過失なく被害にあう子供の交通事故をゼロにするために、子供の交通事故対策を継続していく必要があります。

対策の方向性としては、子供の通園・通学路の安全を確保するため、各種教育施設の周辺も含めて交通安全施設の改良や歩行者空間の整備に努めます。また、生涯にわたって行われる交通安全教育の基本的な行動、知識について理解してもらうとともに、学校や園外保育等における実践活動を通して望ましい能力の育成を図るため、幼児・児童・生徒の発達段階や交通社会へのかかわりに応じた交通安全教育を進めます。

「子供の交通安全の確保」のための施策		頁
第4章	道路交通環境の整備	
1	道路の整備	
	(2) 生活道路及び通学路の整備	
	③ 生活道路及び通学路における交通事故防止対策の推進	
	ウ 通学路等における交通安全点検等の推進	32
第5章	交通安全意識の啓発	
2	学校等における交通安全教育	
	(1) 幼稚園・保育園	40
	(2) 小学校	41
	(3) 通園・通学時における交通安全指導	42
	(4) 中学校	42
3	交通安全に関する広報啓発活動	

	(6) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動	47
4	地域社会における交通安全運動の推進	
	(2) 子供への交通安全運動の推進	49
第6章	道路交通秩序の維持	
2	指導・取締りの強化	53
第7章	安全運転の確保	
5	自転車利用者対策の推進	59

3 自転車対策の推進

自転車事故による死傷者数は、第10次計画期間の年平均に対して、第10次改訂版計画期間の年平均では減少しました。しかし、交通事故死傷者数に占める自転車事故の割合は増加傾向にあります。また、全ての道路交通事故に占める自転車が関与する割合は、近年4割を超え、東京都と比べても高いことから、重点課題として設定しました。

幅広い年齢層から利用されている自転車は、手軽で環境にも優しい乗り物です。また、近年では、自転車シェアリングや配達・デリバリー等様々な形態での利用が行われています。一方、自転車側の法令違反が原因となる事故や「自転車対歩行者」の交通事故件数が増加傾向にあることから、自転車利用者に対する交通ルール・マナーの周知徹底が必要になります。また、自転車は原則車道通行ではあるものの、歩道を通行する場合もあるため、交通事故の被害者・加害者双方になりえます。このため、自転車対策は自転車利用者のみならず、歩行者や自動車にとっても大変重要な施策であることから、ハード・ソフト両面から総合的自転車対策を推進します。

対策の方向性としては、見通しの悪い道路や交差点の改良、事故多発地点の滑り止め舗装など、自転車の安全走行に必要な交通安全施設の整備を進めるとともに、道路構成や地域の実態に応じて自転車通行空間の整備を検討するなど、自転車が利用しやすく、歩行者・自動車双方に安全な道路環境整備を推進します。また、「自転車安全利用五則」をはじめとした交通ルール・交通マナーを学び、自転車利用者が自ら自己防衛運転技術を取得できるよう、学校、職場、地域等に広く呼びかけるなど、自転車利用者のルール遵守・マナー向上の普及啓発を図ります。

「自転車対策の推進」のための施策		頁
第4章	道路交通環境の整備	
1	道路の整備	
	(1) 幹線道路の整備	
	③ 歩道の整備	30
	(2) 生活道路及び通学路の整備	
	③ 生活道路及び通学路における交通事故防止対策の推進	31
	(3) 自転車通行環境の整備	
	① 自転車専用の走行空間の整備	32
	② 自転車と歩行者の分離	33
	③ 自転車と歩行者の共存	33
4	交通規制の実施	
	(1) 交通実態に即した交通規制	
	エ 自転車対策	39

第5章	交通安全意識の啓発	
2	学校等における交通安全教育	
	(2) 小学校	41
	(6) 高等学校	43
	(7) 保護者等に対する啓発	
	エ 自転車通行ルールへの遵守	43
	キ 小学生対象の自転車運転免許証発行	44
	ク 「幼児二人同乗用自転車」	44
3	交通安全に関する広報啓発活動	
	(4) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進	46
	(8) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進	48
4	地域社会における交通安全運動の推進	
	(1) 地域ぐるみの交通安全運動の推進	
	イ 夜間の無灯火走行や二人乗り	48
	エ 交通ボランティア及び地域住民等と連携	49
	オ 点検整備について	49
	(4) 高齢者への交通安全運動の推進	
	ク 自転車利用者に対する指導啓発活動	51
第6章	道路交通秩序の維持	
1	駐車対策の推進	
	(4) 二輪車駐車対策の推進	53
	(5) 放置自転車対策	53
2	指導・取締りの強化	
	(4) 自転車利用者対策の推進	54
	(6) 不法占用、放置物件の取締り	55
第7章	安全運転の確保	
5	自転車利用者対策の推進	
	(1) 自転車利用者のルール遵守・マナー向上の普及啓発	60
	(2) 成人層に対する自転車安全利用の普及	60
第9章	被害者の支援等	
3	区民交通傷害保険への加入促進	64
4	自転車の保険	66
第10章	災害に備えた道路交通環境の整備等	
1	災害に強い交通施設等の整備	
	(2) 電線類の地中化の促進	
	イ 無電柱化に合わせた信号用ケーブルの地下線化	67

4 二輪車事故の防止

二輪車事故による死傷者数は、第10次計画期間の年平均に対して、第10次改訂版計画期間の年平均は減少しましたが、全体に占める二輪車事故の死傷者割合は令和元年から増加傾向にあります。また、東京都における二輪車乗車中の死者数は、道路交通事故の死者全体の4分の1を占めており、この割合は全国と比較しても高い割合であることから、重点課題として設定しました。

対策の方向性としては、見通しの悪い道路や交差点の改良、事故多発地点の滑り止め舗装など、二輪車の安全走行に必要な交通安全施設の整備を進めます。また、学校等における交通安全教育や地域社会における交通安全意識の高揚、指導・取締りの強化なども合わせて推進します。

「二輪車の事故防止」のための施策		頁
第4章	道路交通環境の整備	
2	交通安全施設等の整備	
	⑥ カーブ地点の改良	36
4	交通規制の実施	
	(1) 交通実態に即した交通規制	
	オ 二輪車対策	39
第5章	交通安全意識の啓発	
2	学校等における交通安全教育	
	(6) 高等学校	43
4	地域社会における交通安全運動の推進	
	(3) 若年層への交通安全運動の推進	
	イ 二輪車関係組織の育成	49
第6章	道路交通秩序の維持	
1	駐車対策の推進	
	(4) 二輪車駐車対策の推進	53
2	指導・取締りの強化	
	(2) 二輪車及び若者対策推進	54
第7章	安全運転の確保	
1	運転者教育の充実	57
4	二輪車運転者対策の推進	58

5 飲酒運転の根絶

東京都における飲酒運転の事故件数は、第10次計画期間の年平均に対して、第10次改訂版計画期間の年平均は減少しましたが、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事が多く、飲酒運転中の事故の致死率は、事故全体の致死率よりも高くなっており、毎年飲酒運転による交通事故で死者がでていたため、重点課題として設定しました。

重大事故につながる飲酒運転は、一般的な交通違反や交通事故と違って極めて悪質性の高いものです。近年の罰則強化により発生件数は大きく減少してきましたが、令和3年に千葉県八街市で発生した児童死傷事故など、依然として悲惨な事故が発生しています。

対策の方向性としては、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の広報活動を推進し、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、運行管理者との連携による飲酒運転根絶を図るとともに、車両の使用者や飲食店、同乗者等に対しても車両提供罪、酒類提供罪及び同乗罪の立件に努めます。

「飲酒運転の根絶」のための施策		頁
第5章	交通安全意識の啓発	
2	学校等における交通安全教育	40
3	交通安全に関する広報啓発活動	
	(5) 飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転根絶に向けた規範意識の徹底	47
第6章	道路交通秩序の維持	
2	指導・取締りの強化	

	(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進	53
3	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・強化	
	(2) 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進	56
第7章	安全運転の確保	
5	自転車利用者対策の推進	
	(1) 自転車利用者のルール遵守・マナー向上の普及啓発	60
6	飲酒運転防止の啓発	
	(1) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	61
	(2) 飲酒運転前歴者の再犯防止教育	61
	(3) 運行管理者における対策の強化	61

6 先端技術の活用と『新たな日常』への対応

新型コロナウイルス感染症の拡大により、区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るため、新たに重点課題として設定しました。

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。

対策の方向性としては、最先端の情報通信技術により、人と道路と車両との間で情報をやりとりし、事故抑制や渋滞の軽減等を目指す交通システムである「高度道路交通システム」(ITS)を引き続き、積極的に取り入れます。また、交通安全対策に当たっては、従前の取組に加え、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。

「先端技術の活用と『新たな日常』への対応」のための施策		頁
第4章	道路交通環境の整備	
1	道路の整備	
	(2) 生活道路及び通学路の整備	
	③ 生活道路及び通学路における交通事故防止対策の推進	
	エ ビッグデータや有識者による技術的助言の活用	32
2	交通安全施設等の整備	
	① 交通管制システムの高度化	
	ア プローブ情報を活用した信号制御の最適化	37
	イ 交通情報収集・提供機能の強化	37
	ウ ITSの活用推進	37
	エ 交通公害低減システムの整備	38
第5章	交通安全意識の啓発	
2	学校等における交通安全教育	
	(11) 「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進	45

第2部 今後の取り組み

第4章 道路交通環境の整備

1 道路の整備

(1) 幹線道路の整備

① 国道の整備

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、沿道環境に配慮しながら、幹線道路の拡幅等の整備を進めます。

特に、区内の国道の整備においては、地域住民の交通の安全と円滑な都市活動の確保を図るため、舗装の補修、交通安全施設の整備、改良等を行い、常に良好な状態を保つよう維持管理に努めます。

また、国道254号の小日向4丁目から豊島区東池袋5丁目までの約1.8キロメートル間の現道を拡幅し、安全な道路環境を確保するとともに、事故多発地点対策指定箇所を改良を推進します。

(東京国道事務所)

② 都道の整備

地域住民の交通安全と円滑な都市活動の確保を図るため、都市計画道路の第四次事業化計画に基づき整備促進を図り、交通ネットワークの構築を目指します。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。

さらには、計画的な改良を行い、常に良好な状態を保つよう維持管理に努めるとともに、道路環境の整備として、架空線の地中化促進事業にも取り組み、快適な交通環境をつくっていきます。

(第六建設事務所)

③ 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、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」「東京都福祉のまちづくり条例」及び「文京区バリアフリー基本構想」を踏まえ、車いす同士でもすれ違うことのできる2m以上の幅員確保や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、バリアフリーに対応し、高齢者や障害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。

(東京国道事務所、第六建設事務所、文京区)

(2) 生活道路及び通学路の整備

① バリアフリーの道づくり

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」「東京都福祉のまちづくり条例」及び「文京区バリアフリー基本構想」などを踏まえ、高齢者、障害者等全ての人にやさしい道路にするため、歩道の急勾配緩和、段差解消などの改良を進めるとともに、歩行障害となる電柱等について、施設管理者に移設などの要請を行います。

(文京区)

② コミュニティ・ゾーンの形成

人と車の調和を図るとともに、歩行者等が安全かつ安心して利用できる道路環境を整備していくため、幹線道路に囲まれた区域内において、面的・総合的に交通安全対策を展開するコミュニティ・ゾーンの整備を行います。

(警視庁、文京区)

③ 生活道路及び通学路における交通事故防止対策の推進

ア 生活道路における交通事故防止対策の取組

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 km/h の区域規制等を前提としたゾーン 30 の整備、道路標識の超高輝度化等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注意喚起のための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対策を推進します。

また、通学路における安全を確保するため、通学路等に係る関係者は相互に連携し、必要な諸対策を推進します。

(警視庁)

イ 通学路等における児童等の安全確保に関する取組

東京都安全安心まちづくり条例に基づく「通学路等における児童等の安全確保に関する指針」(平成 27 年 8 月 28 日 27 青総安第 186 号)により、警察署長、学校等の管理者、通学路等の管理者、児童等の保護者及び地域住民が連携して実施する、安全点検や登下校時の見守り活動など、通学路等における児童等の安全を確保するための取組を促進します。

なお、学校等の管理者が通学路の設定又は変更を行うに当たっては、当該学校等の所在地を管轄する警察署長から意見を聴くよう努めます。

(警視庁、交通安全協会、文京区)

ウ 通学路等における交通安全点検等の推進

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、学校、保育所等の対象施設や、教育委員会、交通管理者、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

(東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区)

エ ビッグデータや有識者による技術的助言の活用

自治体により抽出された、生活道路における通過交通の進入抑制・速度低減対策による安全対策を重点的に推進するエリアにおいて、ETC2.0などのビッグデータを活用した経路情報、速度情報等の提供や有識者による技術的助言の実施などの技術支援をして参ります。

(東京国道事務所)

(3) 自転車通行環境の整備

歩行者・自転車・自動車の良好な交通秩序を実現するため、文京区自転車活用推進計画において文京区自転車ネットワーク計画を策定し、自転車の通行空間整備や交通安全対策を推進します。

(東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区)

① 自転車専用の走行空間の整備

ア 規制標識「自転車一方通行」を用いて、自転車道の整備ができる路線を検討します。

(東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区)

イ 規制標識「普通自転車専用通行帯」を活用し、自転車道等の整備を検討します。

(東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区)

ウ 現在、パーキング・メーター等が設置されている道路において、その利用率が低い場合には、パーキング・メーター等を撤去するなど、自転車道等の整備を検討します。

(東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区)

エ 歩行者、自転車、自動車が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手法により自転車通行空間

の整備を進めます。

(東京国道事務所、第六建設事務所、文京区)

② 自転車と歩行者の分離

ア 歩道上で自転車と歩行者の交錯が問題とされている状況を踏まえ、幅員3m未満の歩道における「普通自転車歩道通行可」の交通規制は、歩行者の通行量がきわめて少ない場合、車道の交通量が多く自転車が車道を通行すると危険な場合等を除き、見直しを検討します。

(警視庁)

イ 「普通自転車通行指定部分」がある場合を除き、「普通自転車歩道通行可」の交通規制が実施されている歩道をつなぐ自転車横断帯の撤去について検討します。

(警視庁)

③ 自転車と歩行者の共存

歩道への自転車通行帯区分の設置に当たっては、区分を明確にするための効果的な路面表示等を行います。

(第六建設事務所、警視庁、文京区)

2 交通安全施設等の整備

交通事故を防止し、歩行者の安全を確保するため、これまで防護柵、道路反射鏡、道路標識等の交通安全に直接関与する道路付属物の整備を積極的に進めてきました。現在、区内の主要な路線においては、ほぼこれらの整備を完了しています。

今後は、高齢化社会に対応するため、道路の段差解消や視覚障害者誘導ブロックなどの整備をさらに進めていく必要があります。また、道路のバリアフリー化が進むことにより、今まで以上に高齢者や障害者の活動の機会が増えていくことが予想され、ますます交通安全施設の整備が重要となってきます。

このため、幹線道路だけでなく裏通りの交差点を明示するカラー舗装の整備を進め、交通事故の防止を図ります。また、交通安全立看板等の設置による注意喚起、通学路においては路側帯路面塗装等の整備を推進するとともに、坂道の交通安全対策として、勾配が急な坂道に滑り止め舗装や警戒標識なども設置します。さらに、車の通過速度を抑制させるためのハンプや狭さく等の方策を組み入れながら、整備手法の検討を行い、幼児・児童、高齢者等の安全を確保していきます。

① 防護柵（ガードレール）等の整備

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、防護柵の整備に努めます。

(東京国道事務所、第六建設事務所、文京区)

② 道路照明の整備

道路照明は、夜間における交通安全と円滑な移動を図るための重要な施設です。

道路照明の整備を効果的に行うため、道路の交通量や周辺の環境に応じて平均路面輝度とその均斉度（明るさのばらつき）を設定し、各々の数値を満たすよう整備に努めます。

(東京国道事務所、第六建設事務所)

ア 夜間の交通事故防止のため、道路形態から危険度の高い交差点、横断歩道等の道路照明を重点的に整備します。

(東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区)

イ 従来の道路照明では照度が得られにくい歩道について、照明設備の設置を進めます。

(東京国道事務所、第六建設事務所、文京区)

ウ 照明のLED化の推進を図ります。

(東京国道事務所、第六建設事務所、文京区)

③ 道路標識の整備

高齢運転者が増加していることから、道路標識の超高輝度化、内照式大型標識の整備により、見やすく分かりやすい道路標識に改善します。

(東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区)

ア 分かりやすい案内標識等の整備

「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（標識令）に基づき、誰もが安全で快適に通行できるよう、ピクトグラムや路線番号の追加、標識類の整理、視認性の向上など、分かりやすい道路標識の整備に取り組んでいきます。

併せて、多言語で表記した歩行者用観光案内標識の整備を進めます。

(第六建設事務所)

イ 規制標識等の整備

道路標識の大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進するほか、道路交通状況に応じた柔軟な交通規制を実施するため、デジタル

式の可変道路標識の整備を推進します。

(警視庁)

④ 信号機の改善

ア 歩行者感应制御式信号機の整備

高齢者や身体障害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さ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。

(警視庁)

イ 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。

(警視庁)

ウ 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。

(警視庁)

エ 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。

(警視庁)

⑤ 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。

(警視庁)

⑥ カーブ地点の改良

二輪車のカーブ地点対策として、滑り止め舗装やカラー舗装等の路面改良、路側帯（外側線）の新設・拡幅、減速表示、視線誘導標、ガードレール（パイプ）、カーブミラーの設置、照明の増設・照度アップ等による安全対策を進めます。

(東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区)

⑦ 交通安全点検

高齢者施設などの周辺については、施設利用者、道路管理者、交通管理者の三者が協力して交通安全の視点で点検を行います。

また、地域住民の交通安全活動への参加意欲を醸成するとともに、だれもが安全に安心して利用できる道路交通環境づくりを進めます。保育園、幼稚園、学校と協力して道路管理者、交通管理者、PTAなどと通学路等を実際に見て廻り、交通安全施設や信号の改善、注意が必要な箇所の周知等を行います。

(東京国道事務所、第六建設事務所、幼・小・中PTA連合会、警視庁、文京区)

⑧ 危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進

交通死亡事故等の重大事故が発生した場合は、同様の交通事故の再発防止を図るため、現場点検（一次点検）を実施し、必要な交通安全施設等の整備の検討を行って対策を実施します。

この一次点検結果を踏まえ、同様の道路交通環境にある他の危険箇所を点検（二次点検）し、当該危険箇所に必要な対策を道路管理者と連携を図りながら実施します。

(警視庁)

⑨ 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施設間の移動の円滑化を図ります。

また、高齢者、身体障害者等の安全安心な歩行を確保するために、視覚障害者用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、障害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をいう。

(警視庁)

⑩ 交通安全の注意喚起

交通安全立看板等を交通事故防止上効果的な場所に設置するとともに、通学路・スクールゾーン対策用のコーン等の提供について検討します。

(警視庁、文京区)

⑪ 交通管制システムの高度化

警視庁交通管制システムは、信号制御、交通情報の収集・提供等の都内の交通管制を司るシステムであり、安全で快適な交通社会の実現に欠かせないものです。交通環境の変化や技術の進展に合わせて交通統計データをAI技術で分析し活用するなど、本システムの高度化を図ることにより、交通管制機能の拡充に対応しています。

(警視庁)

ア プローブ情報*を活用した信号制御の最適化

プローブ情報を用いて、車両感知器が設置されていない路線の交通状況を把握し、最適な信号機の秒数設定を支援するなど、信号制御の高度化を推進します。

※プローブ情報：車両の走行軌跡等の情報

(警視庁)

イ 交通情報収集・提供機能の強化

光ビーコン*や車両感知器の整備を進めて交通情報収集機能を強化するとともに、交通テレビシステムの更新を図り、交通の安全と円滑を阻害する事象の把握に努めます。

また、収集した交通情報を渋滞情報や交通事故情報として、交通情報板や光ビーコンを通じてリアルタイムにドライバーへ提供することで、心にとりを持った運転や交通流の分散による渋滞緩和等を促進します。

特に、交通情報板については、従来の3色表示から7色表示のマルチカラー交通情報板に置き換えていくことで、視認性の向上などを図っていきます。

※光ビーコン：

近赤外線により走行車両の車載装置と双方向通信を行う装置。車両台数等の情報を収集するとともに、ドライバーに交通情報を提供する。

(警視庁)

ウ ITSの活用推進

光ビーコンの機能を活用したUTMS（新交通管理システム）のサブシステムであるTSPS（信号情報活用運転支援システム）及びPTPS（公共車両優先システム）を拡充し、交通管理の最適化を図ります。

(ア) T S P S (信号情報活用運転支援システム)

ドライバーに対し、信号交差点への到着時における信号灯火等に関する情報を事前に提供することでゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ることを目的としたシステムです。

(イ) P T P S (公共車両優先システム)

バス等の大量公共輸送機関を優先的に走行させる信号制御を行い、大量公共輸送機関の定時運行と利便性の向上を図ることを目的としたシステムです。

(警視庁)

エ 交通公害低減システムの整備

幹線道路の交通情報板に、渋滞情報に加えて沿道の大気汚染状況を表示し、集中する走行車両の迂回を促進するシステム(交通公害低減システム)を運用することにより、重点的な対策を必要とする地点の大気環境改善を図ります。

(警視庁)

3 コミュニティバスの運行

区内の公共交通は東西方向の交通ネットワークが不足しています。また、バス停から200m以遠となる交通不便な地域が存在します。そのため、現在の交通ネットワークを補完し、交通不便な地域を解消するコミュニティバス(愛称：Bーぐる)を運行しています。

(文京区)

4 交通規制の実施

(1) 交通実態に即した交通規制

ア 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。

(警視庁)

イ 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。

(警視庁)

ウ 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。

(警視庁)

エ 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。

(警視庁)

オ 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。

(警視庁)

(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。

(警視庁)

第5章 交通安全意識の啓発

1 高齢者に対する交通安全教育

ア 高齢者を対象とする各種行事の社会活動等の場や、高齢者の集まる機会の多いあらゆる場を通じて、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するとともに、夜間における交通事故を防止する反射材用品の普及・活用を推進します。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

イ 高齢者クラブやサークル等、高齢者の集まる機会をとらえ、高齢者の事故事例を集めたパンフレット等を活用し、高齢者の事故防止のための啓発を図ります。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

ウ 高齢者組織への未加入者等に対しては、高齢者交通安全指導員、民生・児童委員によるひとり暮らしの高齢者に対する訪問活動時の啓発や、交通安全少年団によるレター作戦等により交通安全への呼びかけを積極的に推進します。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

エ 高齢者を対象に「交通安全区民のつどい」を開催し、地域を通じて交通安全の意識を育てる普及・啓発活動を実施します。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

2 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、人命尊重を基本として、自他ともに安全な生活を維持するために必要な知識や能力を身につけるとともに、自ら安全な生活を営もうとする意欲や態度を養い、これを習慣化することが大切です。

学校における交通安全教育は、学校の教育活動全体を通して行うことを基本とし、児童・生徒に、危険を回避する能力や安全を重視する意識と態度を育てることが重要です。さらに、地域の実態や幼児・児童・生徒の実態に即して指導内容を精選し、各教科・道徳・特別活動、総合的な学習の時間、学年・学級での指導等の中で年間指導計画に基づき、計画的かつ組織的に指導していきます。また、学習指導要領等に基づき薬物乱用・飲酒運転防止についても指導していきます。

(1) 幼稚園・保育園

幼稚園等では、交通安全の決まりに関心をもたせるとともに、家庭と連携を

図りながら、園外保育等における実践活動を通して、交通安全の決まりや道路における通行方法を理解を促し、具体的な体験を通して安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。併せて、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。また、地域それぞれの交通事情を把握し、警察署と連携して幼児の交通安全教育を行います。

ア 幼稚園・保育園では春と秋の交通安全運動期間を中心に、絵本や紙芝居・ビデオによる交通安全教育を充実します。

(警視庁)

イ 保育園・幼稚園の年長児については、警察署見学訪問や路上体験における交通安全教育により理解の向上を図ります。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

(2) 小学校

小学校では、安全な道路の歩行と横断、自転車の安全利用と点検整備、交通ルールの理解など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、警察署と連携し、参加・体験型交通安全教室の充実を図っていきます。また、都民安全推進本部と連携し、シミュレータ等の体験機器を活用した参加・体験型の交通安全教室を推奨します。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全教室を開催します。

ア 小学校では、基本的な交通知識の習得と道路の正しい横断、自転車の正しい乗り方などの実践教育を行います。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

イ 小学3年生以上を対象に、自転車利用の基本的なルールやマナー、運転技術を習得するため、講習会を開催し、テスト合格者に自転車運転免許証を発行します。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

ウ 小学校学習指導要領における特別活動等の中で、健康安全・体育的行事の一環として交通安全対策事業等に参加することで、交通安全教育の充実を図ります。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

エ 学校周辺で発生した交通事故については、危険箇所の地図を作成します。

それを校内に掲示するなどして児童に周知し、注意を呼びかけます。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

オ 交通事故防止を図るため、新入学児童にはランドセルカバーを配布します。

(文京区)

カ 交通安全意識の啓発を図るため、小学校5年生から交通安全ポスターを募集し、交通安全運動期間中、区の公共施設に掲示し、優秀作品を表彰します。

(文京区)

キ 小学生に対しては、交通安全教室で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します。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

ク 児童の交通安全教育の場として、公園・児童遊園の活用を図ります。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

(3) 通園・通学時における交通安全指導

通園・通学時の事故を防止するため、指定された通学路の歩行を徹底し、教職員・学童擁護員・保護者が、登・降園時、登・下校時の安全指導を行います。また、事故多発地点を周知し、通行時の注意を喚起します。

塾通いの子供には、各種講習会を通じて夜間の交通安全について、明るい服装の着用や反射材の活用を呼びかけるとともに、塾に対して塾生の交通事故防止の指導を要請します。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

(4) 中学校

中学校では、小学校での既習事項を中学生の発達段階に応じて確実に身に付けることができるようにするとともに、交通事情や交通法規、応急処置等に関する基本的事項の理解を深めるために、警察署と連携し、参加・体験的な活動を取り入れた交通安全教育の充実を図っていきます。

指導に当たっては、交通事情の現状や推移を知らせながら、交通環境の変化に対応して、自他とともに安全を確保しようとする意欲・態度を育てることを中心に、交通事故防止への行動力を養うよう指導します。

また、「見て、聞いて、体験する」参加・体験型の交通安全教室（スクエアド・ストレイト方式）を開催し、交通安全の意識の高揚を図ります。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

(5) 特別支援学校

特別支援学校では、校種に準じた交通安全を児童・生徒の障害の程度に応じて指導します。特に、通学路や通学方法に応じた安全な通学の仕方、交通ルールやマナーなどの基本的事項の理解など、危険を回避する能力の育成を図ります。

(交通安全協会、特別支援学校、警視庁、文京区)

(6) 高等学校

高等学校では、小・中学校での既習事項を確実にし、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よう指導します。特に、自転車や原動機付自転車、自動二輪車等の安全な利用に関する事項を、生徒や地域の実情に応じて計画的、組織的に取り上げるほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施に努めるなど、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、車両を運転する者としての社会的責任と命の大切さに重点を置いた「見て・聞いて・体験する」参加・体験型の交通安全教室（スケアード・ストレイト方式等）を、東京都教育委員会安全教育推進校で公開し、他校への普及・啓発に努めます。

また、警視庁と連携し、交通安全にかかわる情報等を共有するなどし、高等学校における交通安全教育を支援します。

(高等学校、交通安全協会、警視庁)

(7) 保護者等に対する啓発

ア 保護者に対して日常生活における交通ルールの遵守など、交通安全意識の啓発を行います。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

イ 保護者同伴時における路上での交通ルールの遵守など、実践教育を繰り返し行うよう保護者会等で呼びかけます。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

ウ 春と秋の交通安全運動期間を中心に、各署単位でチャイルドシートの装着キャンペーン・装着講習会を実施します。

(交通安全協会、警視庁)

エ 自転車通行ルールの遵守、自転車に同乗する幼児の頭部保護のため、幼児用ヘルメット着用徹底、補助座席への安全な乗せ方などの普及啓発に努めます。また、「自転車安全利用推進キャンペーン」の一環としてT Sマ

ーク※の普及を図ります。

※T Sマーク制度（自転車安全整備制度）：

（公財）日本交通管理技術協会が認定した自転車安全整備店に勤務する自転車整備士が点検整備基準に基づいて点検整備した普通自転車に貼るシールのことで、1年間有効な傷害保険と賠償責任保険が付帯されています。

（都自転車商協同組合文京支部、文京区）

オ 地域交通少年団の団員加入を促進するとともに、団員に対する交通安全教育と活動上の助言、指導、研修を積極的に行い、活発な団体活動を通じた交通安全意識の普及浸透を図ります。

（交通安全協会、警視庁）

カ 飛び出し、信号無視など、幼児の交通安全上、危険な行動に出会った際は、一声注意を呼びかけます。

（幼・小・中PTA連合会、町会連合会、交通安全協会、警視庁、文京区）

キ 小学生対象の自転車運転免許証発行の際に保護者にも参加してもらい、大人にも自転車のルールとマナーを啓発するとともに、自転車実技講習修了証を発行します。

（交通安全協会、警視庁、文京区）

ク 「幼児二人同乗用自転車」の安全利用を推進するため、補助座席への安全な乗せ方等の普及啓発を図ります。

（交通安全協会、都自転車商協同組合文京支部、警視庁）

（8）障害者に対する交通安全教育

障害者の安全な通行方法等に関する交通安全教育を行います。

また、障害者の関係機関・団体等と相互に連携を図り、障害特性に合わせたさまざまなコミュニケーション手段による交通安全教育を積極的に推進して、障害者の交通安全意識の高揚を図ります。

（警視庁、文京区）

（9）外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、基本的な交通ルール等の周知に重点を置いた交通安全教育を推進します。

交通ルールや習慣等の違いから生じる戸惑いを解消するため、多言語による交通安全教育用パンフレット等を配布し、交通安全教育を推進します。

また、日本の言葉や生活習慣に不慣れな外国人が交通事故の加害者又は被害者とならずに安全に過ごすことができるように、外国人向け交通安全教育教材

を、インターネット等を通じて発信します。

(警視庁、文京区)

(10) 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。

(警視庁)

(11) 「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進

交通安全教育に当たっては、従前の取組に加え、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。

(警視庁)

3 交通安全に関する広報啓発活動

(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実

区の全ての人々に交通安全意識の普及徹底を図り、交通安全の実践を定着させるため、区報、ホームページ、CATV、看板、懸垂幕、横断幕、ポスター、リーフレット、ウェブサイト、SNS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、きめ細かく効果的な広報活動を推進します。

(警視庁、文京区)

交通安全のための機関紙やパンフレット、小冊子等の発行及びホームページ、啓発品の配布等による広報を通じて、各種交通安全キャンペーンや交通事故の発生状況、各交通安全協会が実施する交通安全行事・活動等の情報提供を行い、交通安全思想の普及浸透に努めます。

(交通安全協会、警視庁)

(2) 交通安全キャンペーンの充実

交通安全運動に際して、区・警察・企業等が各種キャンペーンを実施し、交

通安全協会等関係機関の協力の下、広く区民の一人ひとりに交通安全を呼び掛け、交通安全思想の一層の定着化と普及に努めていきます。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

ア 「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、広く区民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールへ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、区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、管内実態に即した地域・職域ぐるみの交通安全運動を効果的に推進します。

(警視庁)

イ 「東京都交通安全日」の実施

原則として毎月10日を「東京都交通安全日」に指定し、管内の交通実態に即した重点を定め、交通安全活動を実施します。

(警視庁)

ウ 「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区民に働きかけます。

(警視庁)

(3) シートベルト及びチャイルドシート着用の推進

各種講習会や街頭キャンペーン等の機会を利用し、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推進します。

(交通安全協会、警視庁)

(4) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進

幼児・児童をはじめ、広く自転車利用者にヘルメットの着用を促すため、ポ

スターやホームページ、映像資料等を活用し、普及啓発活動を実施します。
(警視庁、文京区)

(5) 飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転根絶に向けた規範意識の徹底

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、各種メディア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、民間団体、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いう運動

(警視庁、文京区)

(6) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動

「通学路安全運転呼びかけ隊[※]」や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供を交通事故から守るための広報啓発を推進します。

※「通学路安全運転呼びかけ隊」：

警察署長が委嘱し、通行車両に対する安全運転の呼びかけや、横断歩道における保護誘導活動等の自主的な交通安全活動を促進することにより子供の交通事故防止を図るボランティアです。

(警視庁)

新入学期や全国交通安全運動等の機会を通じて、登下校児童の保護誘導と通学路を通行する車両に対する注意喚起を推進します。

(交通安全協会)

(7) 東京都の「交通死亡事故多発緊急事態宣言」発令時の対応

交通死亡事故が多発し、東京都が一定の基準に該当した場合等において、「交通死亡事故多発緊急事態宣言[※]」を発令した際、区及び関係機関は、ホームページや情報掲示板等により連携した広報啓発、その他必要な交通事故防止対策を実施します。

※交通死亡事故多発緊急事態宣言：

交通死亡事故が多発し、一定の基準に該当した場合に、東京都が都民等に対して交通事故に関する注意喚起をするとともに、関係機関が連携して早期に集中的な交通事故防止対策等の推進を図るため発出する宣言をいう。

(東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区)

(8) 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。

(警視庁、文京区)

キャンペーン等を通じて視認性の高い反射材を取り入れた着衣等の普及促進を図るとともに、ニーズに即した反射材用品の開発・活用に努めます。

(交通安全協会、文京区)

4 地域社会における交通安全運動の推進

(1) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

ア 「全国交通安全運動(春・秋)」、「TOKYO交通安全キャンペーン」を一つの契機として、区民一人ひとりに交通安全意識を普及し、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により、交通事故防止の徹底を図ります。また、東京都が推進する毎月10日の「一日交通安全運動の日」に、地域・職域・学校・家庭ぐるみで交通安全活動を推進します。さらに、6月の1か月間を暴走族追放強化期間とし、暴走族追放気運の高揚、若者の交通安全意識の向上等を促進します。

(交通安全協会、警視庁)

イ 夜間の無灯火走行や二人乗り、歩行者妨害など無謀な自転車走行を見かけた場合は、注意を呼びかける運動を拡げていきます。当面は、町会・自治会等の交通部・交通安全推進委員・高齢者交通安全指導員等から始めて序々に拡げていきます。

(交通安全協会、町会連合会、警視庁、文京区)

ウ 夜間走行の際には、灯火走行や「目立つ色の服装」での外出、「スポークリフレクターやシール式反射材」の活用を呼びかけます。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

エ 交通ボランティア及び地域住民等と連携し、自転車の走行が多い時間帯を中心に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。

(交通安全協会、警視庁)

オ 自転車利用者が、定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運の醸成に努めるとともに、自転車安全整備店における定期的な点検整備について普及啓発を図ります。

(交通安全協会、警視庁)

(2) 子供への交通安全運動の推進

ア 交通少年団BAGS(バッグス)への加入を促進するとともに、団員に対する交通安全教育、活動上の助言、指導及び研修を積極的に行い、活発な団体活動を通じて交通安全意識の普及・浸透を図ります。

(警視庁)

イ 地域交通安全協会等の拡充促進と積極的な活動の支援により、子供に対する交通安全意識の高揚を図ります。

(警視庁)

ウ 小学校等と連携を図り、通学路等における交通安全対策を推進します。

(警視庁)

(3) 若年層への交通安全運動の推進

ア 高校生の交通安全にかかわりのある地域関係者で組織する「高等学校交通事故防止連絡協議会」等の一層の拡充を図り、交通安全教育を積極的に推進します。

(高等学校、交通安全協会、警視庁)

イ 二輪車関係組織の育成・活性化を図り、交通安全活動を積極的に推進します。

(交通安全協会、警視庁)

- ・交通安全協会を主体として、若年層の二輪車愛好グループ等の組織化を進めます。
- ・二輪車販売店で組織する「グッドライダー・防犯登録推進協議会」等、組織化されたグループの活性化を図ります。
- ・二輪車販売店と警察署とで組織する「二輪車販売店交通安全対策推進協議会」の活性化を図るとともに、販売時や店頭におけるアドバイスを行う「指導担当員制度」を通じて、交通安全意識の普及・高揚を図ります。

また、二輪車販売店、交通安全対策協議会、二輪車関連業者及び未組織の二輪車利用者に対して交通安全情報を発信するためのネットワークの構築を図ります。

- ・二輪車実技講習への積極的な参加を促すため、二輪車安全運転推奨シールを受講者に対して交付し、模範運転者としての自覚を促し、交通安全意識の高揚を図ります。

ウ 暴走族追放の気運を高めるため、関係機関・団体の理解と協力を得て、積極的な広報活動を行うとともに、町会、学校、職場、青少年育成団体等との連携を図りながら、地域ぐるみで適切な指導に努めます。

(交通安全協会、警視庁)

(4) 高齢者への交通安全運動の推進

高齢者の交通事故に対しては、地域で信号無視や横断禁止場所を横断する高齢者に声をかける運動を行います。

独居高齢者に対する訪問指導を積極的に実施するほか、高齢者クラブ等の団体構成員の中から交通安全教育指導者の育成を図り、自主的な交通安全活動を推進するとともに、明るく目立つ服装の着用及び反射材の普及・促進を図っていきます。

ア 高齢者交通事故防止対策連絡協議会など地域の交通安全組織の拡大・活性化やシルバーリーダー制度の積極的な支援等により、高齢者に対する交通安全教育活動等を地域ぐるみで推進します。

(交通安全協会、警視庁)

イ 町会交通部役員や交通安全指導員による高齢の歩行者の保護活動等を積極的に推進します。

(交通安全協会、町会連合会、警視庁、文京区)

ウ 日常活動の場において、横断禁止場所での横断や赤信号での横断などを見かけた場合は注意する「一声かける運動」を拡げていきます。当面は、町会・自治会等の交通部・交通安全推進委員・高齢者交通安全指導員等から始めていきます。

(交通安全協会、町会連合会、文京区)

エ 高齢者クラブ等による自主的な交通安全活動を促進するため、教育指導者の育成を図ります。

(交通安全協会、警視庁)

オ 地域の中で、高齢者に対する交通安全教育を継続的に推進できる人材を育成するなどして、参加・体験・実践型の高齢者交通安全教育の推進及び普及を図ります。

(交通安全協会、警視庁)

カ 資器材等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育によって、高齢者が加齢に伴う身体機能の変化を自覚し、安全な行動を取ることができるような指導に努めます。

(警視庁)

キ 生活サイクルポイント(商業施設や公共施設・駅などの高齢者が生活する上で必ず巡回する地点や場所)における反射材の直接貼付活動及びそれに付随するワンポイントアドバイスを推進して、一人でも多くの高齢者に対する啓発活動と反射材の普及を図ります。

(警視庁)

ク 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。

(警視庁)

第6章 道路交通秩序の維持

1 駐車対策の推進

(1) 違法駐車取締り

ア 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。

(警視庁)

イ 「駐車対策強化日」「駐車取締りキャンペーン」等あらゆる機会をとらえ、地域住民と一体となった取締りを推進します。

(警視庁)

ウ 交差点・バス停及びその直近、横断歩道等、悪質・危険・迷惑性の高い違法駐車に重点を指向し、また、違法駐車の実態に応じて重点的に取締りを行う場所や時間帯等を定めた「取締り活動ガイドライン」に沿って、移動措置を含めた適切な取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立に努めます。

(警視庁)

(2) 駐車スペースの確保と利用推進

ア 事業所ビル、マンション等の建築に際しては、駐車場の確保に配慮するよう要請します。

(文京区)

イ 現在の時間貸し駐車場の利用促進を図り、通行障害となる路上駐車を減らしていきます。

(警視庁)

ウ 荷捌き車両に配慮した駐車規制の見直しについては、適正な駐車秩序の確保の観点及び地域住民等の意見・要望等を勘案し、地域の実態に応じて推進します。

(警視庁)

エ 商業地域等における短時間の駐車需要に応じるため、地域の駐車実態を考慮した利用時間の設定や、日曜休日の運用等効果的かつ効率的なパーキング・メーター等の運用を促進します。

(警視庁)

(3) 違法駐車抑止気運の醸成

ア 民間企業、団体等の組織力を有効に活用するなど、地域及び職域に放置駐車を抑止する気運の醸成を図ります。

(警視庁)

イ 交通安全協会、地域交通安全推進委員会等と駐車実態（時間・場所）に即した合同キャンペーン等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。

(交通安全協会、警視庁)

ウ 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。

(警視庁)

(4) 二輪車駐車対策の推進

マンションや商業施設等の建築物を計画する場合には、その規模等に応じた二輪車（原動機付自転車含む）駐車を整備するよう、事業者に協力を求めてまいります。

(文京区)

(5) 放置自転車対策

「文京区自転車等の放置防止に関する条例」で位置づけた「放置禁止区域」等については、区や地域住民と各機関が協力した撤去対策を推進します。

また、区、鉄道事業者及び関係機関・団体との幅広い連携の下、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を広域的に実施するなど、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。

(東京国道事務所、第六建設事務所、交通安全協会、警視庁、文京区)

2 指導・取締りの強化

(1) 交通事故抑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。

(警視庁)

(2) 二輪車及び若者対策推進

① 主な二輪車事故原因に対する取締り

二輪車事故の主な原因となっている速度違反、信号無視、進路変更禁止違反、一時不停止等に対する取締りを推進していきます。

(警視庁)

② 講習会・啓発活動等の活用

宅配事業所、高校生等を対象とした「二輪車実技講習会」、「交通安全教育の体験型・交通啓発活動」等を活用し、取締り対策を推進していきます。

(警視庁)

③ 事故多発地点における取締り

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。

(警視庁)

④ 暴走族等の取締り

あらゆる関係法令を適用し、暴走族の検挙の徹底を図ります。特に、悪質事犯については、強力な取締り姿勢で臨み、組織の弱体化・壊滅化に努めるとともに、波及的抑制効果を引き出します。

(警視庁)

(3) シートベルト及びチャイルドシート着用義務違反の指導・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。

(警視庁)

(4) 自転車利用者対策の推進

歩道上での歩行者妨害、スピードの出し過ぎ、無灯火等は交通事故に直結するほか、携帯電話やヘッドホンを利用したの運転や傘をさしたの運転は、交通事故の被害者及び加害者になり得ることから、これらの自転車運転者に対して、指導取締りを推進していきます。

なお、自転車の車道通行環境の向上に向け、車道通行を阻害する駐車違反の取締りを強化します。

ア 「普通自転車歩道通行可」の指定区分を見直し、自転車の車道通行を促進する交通規制を推進します。

(警視庁)

イ 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。

(警視庁)

ウ 自転車の車道通行を妨害する駐車違反の取締りを強化します。

(警視庁)

(5) 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。

(警視庁)

(6) 不法占用、放置物件の取締り

商品・広告物などの不法占用物は、安全通行や道路管理面からも著しく支障になります。そのため、歩道上を不法に占用する物件や放置自転車、バイクの撤去を所有者に要請し、危険なものについては、一時的な安全対策を施します。

また、所有者が不明なものについては、警告書貼付等の適切な手続きのうえ撤去するなど、不法占用物をなくすため、広報活動及び指導・取締りを積極的に行います。

(東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区)

(7) 通学路等における指導取締り

通学路等における子供の安全を確保するため、各警察署で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をはじめとする児童の安全確保のための指導取締りを推進します。

(警視庁)

(8) 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。

(警視庁)

3 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・強化

(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。

(警視庁)

(2) 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。

(警視庁)

(3) 科学的な交通事故捜査の推進

実用化が進む自動運転車両等の事故原因解明のため専門的技術・客観的証拠に基づいた交通事故事件捜査を推進するため、交通鑑識体制の充実、ドライブレコーダー等各種映像解析による事故解析、モービルマッピングシステム等最新資器材活用による渋滞抑止・捜査員負担軽減等交通事故事件捜査の基盤強化を図り、科学的な交通事故事件捜査を推進します。

(警視庁)

(4) 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。

(警視庁)

第7章 安全運転の確保

1 運転者教育の充実

自動車運転者に対して、あらゆる機会を利用して、人命尊重を基調とする交通ルール・交通マナーの遵守や交通弱者等への保護意識、思いやりのある運転教育を推進します。

地域における運転者講習会、二輪車運転者講習会、未組織運転者講習会、二輪車実技講習会等を通じて、交通マナー、交通安全知識の普及啓発とともに、運転技術の向上を図ります。

また、企業内における自主的・積極的な安全運転管理を通じて、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ために、参加・体験・実践型の運転者教育を積極的に推進していきます。

(警視庁)

2 安全運転管理の充実

事業主は、安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する法定講習の受講を促進し、その資質と管理技能の向上を図ります。安全運転管理者等は、事業所における安全教育と安全運転管理の適正化を推進していきます。

安全運転管理者未選任事業所にあつては、選任義務の履行を促進していきます。

また、選任を義務付けられていない自動車保有台数4台以下の事業所などにも安全運転管理の啓発を推進していきます。

ア 安全運転管理者及び副安全運転管理者

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。

(警視庁)

イ 安全運転管理指導者制度

自動車運転適性検査担当者や、全日本交通安全協会が行う指導者養成講習修了者などの安全運転管理指導者において、管轄区域内の事業者等における管理実務の指導、運転適性検査の実施等を支援し、安全運転管理の充実を図ります。

(警視庁)

3 高齢運転者対策の推進

高齢化に伴って、高齢の運転者が増加し、加齢による運転への影響が見逃せなく

なっています。ところが、高齢の運転者自身はこれをほとんど意識していないのが実態です。高齢の運転者を対象として、運転適性検査、運転能力判定機等による体力、能力、機敏性等の自己診断に基づき、運転技能訓練を強化するなど、講習等を効果的に進めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進していきます。

また、高齢運転者の交通事故を防止するためには、周囲の一般運転者が高齢運転者の特性をよく理解して、思いやりのある運転をすることも必要であり、そのためにシルバーマークの普及に努めていきます。

- ア 各種の高齢者交通安全教室の中で、高齢の運転者に対する安全教育の充実に努めます。

(交通安全協会、警視庁)

- イ 高齢運転者免許更新時講習を充実し、特に70歳以上の高齢の運転者に対しては実車による指導など、対象に応じた講習を実施します。

(公安委員会、警視庁)

- ウ 高齢の運転者に対してDVDや運転適性検査機材等を活用し、加齢による運動能力、知覚能力の低下を自覚させる効果的な教育を行います。

(警視庁)

- エ 免許証が不要になった高齢者に対しては、免許証の自主返納や「運転経歴証明書」制度の周知を図るとともに、高齢運転者及びその家族からの相談に適切に対応します。

(警視庁)

- オ 高齢者に対しては、警察署の指導の下、交通安全協会、高齢者交通安全指導員、高齢者団体等の協力を得て、法令の遵守や安全走行に影響をもたらす心身機能のチェックに重点をおいた交通安全教室等を開催します。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

4 二輪車運転者対策の推進

- ア 二輪車利用者の交通安全意識の高揚

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。

(警視庁)

イ セーフティライダー・コンテストの実施

二輪車・四輪車関係機関及び二輪車・四輪車を利用している事業所や学校等に対して、チーム又は個人で参加し、一定期間内の無事故・無違反達成を目指す「セーフティドライブ・コンテスト」への積極的な参加勧奨を推進して、交通安全意識の高揚を図ります。

(警視庁)

ウ 二輪車安全運転推奨シール交付制度

実技教室への積極的な参加を促すため、二輪車安全運転推奨シールを受講者に対して交付し、模範運転者としての自覚を促し、交通安全意識の高揚を図ります。

(警視庁)

エ 協力団体等を通じた交通安全情報の伝達

二輪車を通勤や業務で利用する事業所、学校、二輪車販売店、ガソリンスタンド等から成る二輪車の交通事故防止に係る情報伝達網を構築し、効果的な交通安全情報の発信を行い、二輪車交通事故防止を図ります。

(警視庁)

オ 二輪車交通事故の態様

二輪車交通事故の態様については、単独事故が多発していることから、基本走行・法規走行主体の二輪車実技教室を実施し、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ります。

(警視庁)

5 自転車利用者対策の推進

自転車は、安全で身近な公害のない優しい交通手段として、幅広く利用されています。その一方で、自転車乗用中における車両との交通事故や歩道通行中の迷惑走行が増加しているとともに、点字ブロック上への駐輪などにより、歩行者の脅威となっています。

自転車利用者の安全かつ快適な走行を確保するため、「自転車安全利用五則」をはじめとした交通ルール・交通マナーの遵守を学校、職場、地域等に広く呼びかけるとともに、街頭において交通弱者である歩行者の保護などの指導を強化してまいります。

(1) 自転車利用者のルール遵守・マナー向上の普及啓発

ア 関係機関・団体等と連携して自転車安全利用推進キャンペーンを実施する等、自転車に乗るときの基本ルールである「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幅広く周知し、特に、「車道における左側通行と歩道における歩行者優先」に重点を置いた自転車利用者のルール遵守・マナー向上の普及啓発を図ります。

(警視庁、文京区)

【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 子供はヘルメットを着用

イ 自転車販売店等の自転車関係事業者との連携を強化し、自転車の販売、修理等の機会を捉えてルールの周知や保険加入を促せるよう積極的に働きかけます。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

ウ 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。

(警視庁)

(2) 成人層に対する自転車安全利用の普及

ア 通行ルールを守らなかった場合の罰則や事故発生リスクについて、年齢層に応じた分かりやすい周知に努めます。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

イ 成人層の自転車事故件数が多いことを踏まえ、自転車通勤利用者、主婦等も対象とした安全利用の普及啓発を行います。

(交通安全協会、警視庁)

6 飲酒運転防止の啓発

(1) 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の広報活動を推進するとともに、交通ボランティアや企業の安全運転管理者、酒類提供飲食店と連携して「ハンドルキーパー運動」の普及浸透に努める等、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。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

(2) 飲酒運転前歴者の再犯防止教育

飲酒運転前歴者の再犯を防止するため、アルコールスクリーニングテスト、ブリーフ・インターベンション、ディスカッション等による取消処分者講習のカリキュラムの充実を図ります。

(交通安全協会、警視庁)

(3) 運行管理者における対策の強化

運行管理者の資質の向上を図るとともに、乗務前の点呼においてアルコールチェックを徹底させるなど飲酒運転の根絶を図ります。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

7 貨物自動車事故防止対策の推進

ア 児童等に対する交通安全教育の推進

関係機関・団体等と連携し、小学校校庭等に貨物自動車を持ち込むなどの方法により、児童に対する貨物自動車の特性、死角等に関する教育を行うほか、貨物自動車の運転者に対しても、運転特性等の知識を深める交通安全教育を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

(警視庁)

第8章 救助・救急体制の整備

1 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実

(1) 交通救助・救護体制の充実強化

ポンプ車等に積載する救助用資器材やAED等の応急処置資器材を充実するなど、交通救助・救護体制を強化します。

(東京消防庁)

(2) 高度処置救急体制の充実

救急救命士及び救急資格者を計画的に養成・配置するとともに、資格取得後の知識・技術の向上のため、救急教育を充実します。

また、関係法令の改正（救急救命士が行うことができる救急救命処置の範囲の拡大等）に対応するため、救急救命士の拡大処置に伴う養成及び体制の整備を推進していきます。

(東京消防庁)

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体制を確保するため、救急医療機関等との連携・協力関係を充実・強化します。

(東京消防庁)

3 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実強化

(1) 資器材の整備

大規模な交通事故等多数の負傷者が発生した場合に、迅速かつ効果的に救助・救急活動を行うため、必要な資器材を整備します。

(東京消防庁)

(2) 民間患者等搬送事業者との連携

大規模災害等により多数の傷病者が発生した場合に備えて、民間患者等搬送事業者との連携を図ります。

(東京消防庁)

(3) 東京DMATと連携した救助・救急体制の強化

大規模交通事故などの多数傷病者が発生する災害現場において、東京消防庁の安全管理下で、東京DMAT^{*1}が救命処置、トリアージ^{*2}及び医学的助言を的確かつ迅速に行うため、東京消防庁と東京DMATが連携訓練を実施するなど、救助・救急体制を充実させます。

※1 東京DMAT：大規模災害等の現場で、専門的なトレーニングを受けた医師、看護師が、一刻も早い救命措置等を行う災害医療派遣チーム。

※2 トリアージ：災害発生時などの多数の傷病者が発生した場合に、傷病の緊急度や重症度に応じて治療優先度を定めること。

(東京消防庁)

4 応急手当等の普及啓発

救急隊が到着するまでの間、現場に居合わせた人により早期に適切な応急手当が行われるよう、次のことを推進します。

(1) 区民に対する応急手当の知識・技術の普及

救急蘇生法の新たな普及指針に即して、訓練用人形、AEDトレーナー等の資器材を活用し、積極的に応急手当の普及啓発を行います。

(東京消防庁)

(2) 運転者に対する応急救護処置に関する知識の普及

運転免許取得時に受講する応急救護処置講習において、運転者が交通事故現場において適切に対応できるよう、模擬人体装置を使用した心臓マッサージやAEDの使用方法の実技訓練を行うなど、講習内容の充実に努めます。

(警視庁)

5 「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用促進

救急車の適正利用を促進するため、区民の相談に応じて緊急受診の要否や診療科目等についてのアドバイス、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。

(東京消防庁)

第9章 被害者の支援等

1 交通事故相談業務

交通事故に関する法律問題や示談等については、毎週火・金曜日及び毎月第2・第4月曜日に弁護士が相談に応じています。

また、東京都交通事故相談所（都庁内）や東京都交通安全協会の交通事故相談所等、他の機関が運営する相談所の紹介も行っています。

関係機関・団体等との連絡を密にし、相互の連携を図りながら交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を行うほか、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図るなど交通事故相談業務を実施します。

（文京区）

2 交通事故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。

（警視庁）

3 区民交通傷害保険への加入促進

交通事故により災害を受けた区民を救済し、生活の安定と福祉の増進を図ることを目的として、平成14年4月に「区民交通傷害保険制度」が創設されました。

この制度は、区民が定額の保険料を支払い、保険に加入することで、加入者が交通事故によって死亡し、又は傷害を受けた場合、その程度に応じて補償額が支払われます。

（文京区）

区民交通傷害保険（加入資格：区内在住の人 ※年齢や職業による制限はありません）

コース	補償内容	一時払保険料
A	区民交通傷害保険Aコース+被害事故補償※ ¹	900円
B	区民交通傷害保険Bコース+被害事故補償※ ¹	1,500円
C	区民交通傷害保険Cコース+被害事故補償※ ¹	2,500円
XJ	区民交通傷害保険Xコース+被害事故補償※ ¹ +自転車賠償責任プラン※ ²	1,400円
AJ	区民交通傷害保険Aコース+被害事故補償※ ¹ +自転車賠償責任プラン※ ²	1,900円
BJ	区民交通傷害保険Bコース+被害事故補償※ ¹ +自転車賠償責任プラン※ ²	2,500円
CJ	区民交通傷害保険Cコース+被害事故補償※ ¹ +自転車賠償責任プラン※ ²	3,500円

※1 被害事故補償プランとは、下記の事故により、死亡や所定の重度の後遺障害を被ったときに保険金を支払います。

①犯罪行為による被害事故

人の生命又は身体を害する意図をもって行われた行為により、被保険者の生命又は身体が害される事故（※加害者の過失による行為の事故は対象となりません。）

②ひき逃げによる被害事故

運行中の自動車等に搭乗していない被保険者が、運行中の自動車等との衝突、接触等の交通事故又は運行中の自動車等の衝突、接触、火災、爆弾等の交通事故により、その生命又は身体を害される事故で、その事故を生じさせた自動車等の運転者及びその他の搭乗者の全員が、被保険者の救護、警察への報告等の必要な措置を行わずにその事故の現場を去った場合。

※2 自転車賠償責任プランとは、日本国内において、被保険者（加入者本人）が、自転車（身体障害者用車いすを含む）の所有・使用・管理に起因して、他人の財物を壊したり、ケガをさせたりしたため法律上の損害賠償責任を負った場合、被保険者が負担する損害賠償金及び費用（応急手当・弁護士費用・訴訟費用など）の合計額を、保険会社が支払います。限度額は1億円です。

保険金

等級	交通災害の程度	加入別保険金額			
		X	A	B	C
	死亡又は重度障害	35万円	150万円	350万円	600万円
1	180日以上継続入院治療	10万円	34万円	60万円	120万円
2	90日以上継続入院治療	7万円	23万円	35万円	65万円
3	60日以上継続入院治療	5万円	15万円	23万円	35万円
4	治療期間180日以上かつ治療実日数90日以上	4万円	9万円	13万円	20万円
5	治療期間90日以上かつ治療実日数45日以上	3万円	7万円	10万円	15万円
6	治療期間30日以上かつ治療実日数15日以上	2万円	4万円	6万円	10万円
7	治療期間15日以上かつ治療実日数7日以上	1万円	2万円	3万円	5万円
8	治療期間15日未満又は治療実日数7日未満	5千円	1万円	2万円	3万円

申込期間（受付は年1回、行います。）

4 自転車の保険

（1）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、都では令和元年度に自転車安全利用条例を改正され、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、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、高額な賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、改正された自転車安全利用条例及び自転車安全利用推進計画に基づき、保険事業者による自転車損害賠償保険等の普及を進めるとともに、自転車利用者や業務で自転車を使用する事業者による自転車損害賠償保険等への加入を促進します。

（文京区）

第10章 災害に備えた道路交通環境の整備等

1 災害に強い交通施設等の整備

(1) 交通施設等の保守点検

災害等発生時に、幹線道路である一般国道、高速道路、主要地方道等が被災した場合には、経済的、社会的な影響が大きいため、橋りょうの耐震補強をはじめ、交通施設等の日常の保守点検を推進するとともに、ライフラインの耐震補強について管理者に要請します。

(東京国道事務所、第六建設事務所、文京区)

(2) 電線類の地中化の促進

ア 無電柱化

都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るため、電線共同溝の整備により電線類の地中化を推進します。

(東京国道事務所、第六建設事務所、文京区)

イ 無電柱化に合わせた信号用ケーブルの地下線化

東京都が推進する「東京都無電柱化推進計画」事業に合わせて、信号用ケーブルの地下線化を推進します。

信号線の地中化により、災害発生時にも信号施設の倒壊を最小限に抑えるとともに電線類の被災を軽減させることで、復旧活動の基本となる歩行者・自転車等の通行の安全確保、災害時の避難救助活動の円滑を確保します。

また、視線を遮るケーブルを無くすことで、良好な都市景観の向上を図ります。

(警視庁)

(3) 災害に備えた道路情報ネットワーク網構築

事故及び災害時における道路管理の高度化を図り、道路交通情報・災害情報等を迅速に把握し道路利用者に提供するため、道路情報収集機器等の整備を推進します。

(東京国道事務所)

2 災害発生時の交通安全確保

(1) 緊急車両等の通行の確保

ア 緊急道路障害物除去

災害時、緊急車両等の通行を確保するため、道路上に放置された車両や建物等から落下したガレキなどの障害物の除去及び道路と橋梁等との境に生じた段差、路面の亀裂等の応急補修を速やかに行う緊急道路障害物除去作業を実施します。

緊急道路障害物除去作業にあたっては、関係機関及び協力業者と連絡を密にし、迅速に作業が実施できるよう、緊急道路障害物除去（啓開）作業マニュアル等をもとに体制を整備します。

(東京国道事務所、第六建設事務所、文京区)

イ 災害時等における運転者等に対する情報提供

災害時等における運転者等の安全確保や緊急車両の円滑な通行を確保するため、公益財団法人日本道路交通情報センターの「災害情報提供サービス」を活用して運転者等に対し、道路交通に関する情報と都が把握した火災情報を併せて効果的な情報提供に努めます。

(警視庁)

(2) 信号機の減灯対策

大規模災害発生時においては、被害状況の把握はもちろん、消防による救助活動及び警察による各種活動を通じて被害の拡大防止が必要となる一方で最低限の交通管理機能を維持するため、交差点等での交通整理も必要です。

そのため、幹線道路上の信号交差点に信号機用非常用電源設備（自動起動式発動発電機及びリチウム電池内蔵型信号制御機）を整備し、災害に伴う停電時における警察活動を支援します。信号機用非常用電源設備は、停電時に警察官等の人手を介さずに自動的に信号機に電力を供給することができるため、警察官が各種活動に専念することが可能となります。

また、信号機用非常用電源設備は、大規模災害時だけではなく、長時間の停電時にも信号機への電力供給が可能であることから、交通の安全と円滑を図るために今後も新規整備を推進するとともに、老朽化した設備の更新を進めていきます。

(警視庁)

(3) 大規模事故時等の交通規制の実施

大規模事故時等には、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、交通整理を行います。

(警視庁)

(4) 災害への備えに関する広報啓発

大震災発生時における交通規制計画に基づいて、「緊急自動車専用路等を通行中の自動車は、速やかに道路外の場所又は他の道路に移動すること」等について、チラシやポスター、広報用DVD、警視庁ホームページ等の広告媒体を活用するなど、交通規制を周知徹底するための方策を推進していきます。

(警視庁)

文京区交通安全協議会規約

昭和39年8月27日制定

改正	昭和40年	5月	6日	平成	3年	4月	1日
	昭和46年	6月	25日	平成	3年	5月	30日
	昭和47年	9月	1日	平成	4年	4月	1日
	昭和48年	7月	9日	平成	7年	5月	30日
	昭和48年	8月	20日	平成	8年	1月	8日
	昭和49年	3月	9日	平成	8年	10月	1日
	昭和49年	9月	3日	平成	12年	8月	28日
	昭和52年	8月	11日	平成	13年	8月	28日
	昭和53年	3月	18日	平成	14年	8月	28日
	昭和55年	7月	22日	平成	15年	8月	21日
	昭和56年	4月	1日	平成	17年	4月	1日
	昭和58年	8月	26日	平成	18年	4月	1日
	昭和60年	4月	1日	平成	19年	4月	1日
	昭和61年	4月	1日	平成	20年	4月	1日
	昭和63年	7月	1日	平成	21年	4月	1日
	平成	2年	4月	平成	28年	4月	1日
	平成	2年	7月	令和	2年	11月	1日

(名称及び目的)

第1条 区内の関係行政機関及び関係団体が、相互の協力体制を確立することにより、区民の交通道德の高揚を図り、交通事故及び交通公害のない安全な住みよい文京区を築くため、文京区交通安全協議会（以下「協議会」という。）を置く。

(協議事項)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、交通安全に関する広報、教育、施設等についての調査研究及びその他必要と認める事項について協議する。

(組織)

第3条 協議会は、会長並びに別表1に掲げる委員及び知識経験を有する者から区長が委嘱する委員をもって組織する。

(会長)

第4条 会長は、区長の職にある者をもって充てる。

2 会長は、会議を主宰し、協議会を代表する。

3 会長に事故あるときは、あらかじめ会長の指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会の会議は、必要のある都度会長が招集する。

2 前項に規定する会議は、別表1に掲げる委員の過半数以上の出席がなければ、開催することができない。

3 前項の規定にかかわらず、会長が必要があると認めたときは、議事に関係ある委員のみで開催することができる。

4 協議会の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

(書面による会議)

第6条 前条の規定にかかわらず、会長がやむを得ない理由があると認めるときは、書面による会議（議事の内容を記載した書面を送付し、意見を徴し、又は賛否を問うことをもって、会議に代えることをいう。以下同じ。）を行うことができる。

2 前項の場合において、書面による会議は、会長の指定した期日までに別表1に掲げる委員の過半数以上の書面による決議（書面による会議において、書面により意見又は賛否を表明することをいう。以下同じ。）の提出がなければ、会議に代えることはできない。

3 第1項の規定により、書面による会議を行ったときは、会長は当該会議の結果を報告しなければならない。

4 前条第4項の規定は、書面による会議について準用する。この場合において、同項中「出席

委員」とあるのは、「会長の指定した期日までに書面による決議の提出がなされた者」と読み替えるものとする。

(協議会幹事会)

第7条 協議会に、協議会幹事会を置き、別表2に掲げる者をもって組織する。

2 協議会幹事会は、会長の命により所掌の事務を処理する。

3 協議会幹事会に座長を置き、土木部長をもって充てる。

(専門部会)

第8条 協議会に、専門部会(以下「部会」という。)を置くことができる。

2 部会は、協議会から指定された事項について調査、研究し、その結果を協議会に報告する。

3 部会員は、別表1に掲げる委員の内から会長が指名する。

4 部会に部長を置き、部会員の互選によってこれを定める。

5 部会長は、部会を総括する。

6 部会に、部会幹事会を置き、別表2に掲げる者の内から会長が指名する者をもって組織する。

7 部会幹事会は、部会長の命により所掌の事務を処理する。

8 部会幹事会に座長を置き、土木部長をもって充てる。

(意見聴取)

第9条 会長、部会長、協議会幹事会座長及び部会幹事会座長は、必要があると認めるときは、委員、部会員、協議会幹事及び部会幹事以外の者に、それぞれの会議において説明又は意見を求めることができる。

(庶務)

第10条 協議会の庶務は、土木部管理課において処理する。

(その他)

第11条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に必要な事項は、会長が別に定める。

別表1

委 員

文京区土木部長
文京区議会議長
文京区議会副議長
文京区議会文教委員長
文京区議会建設委員長
文京区教育委員会教育長
国土交通省東京国道事務所万世橋出張所所長
東京都第六建設事務所所長
警視庁富坂警察署署長
警視庁大塚警察署署長
警視庁本富士警察署署長
警視庁駒込警察署署長
東京消防庁小石川消防署署長
東京消防庁本郷消防署署長
富坂交通安全協会会長
大塚交通安全協会会長
本富士交通安全協会会長
駒込交通安全協会会長
文京区町会連合会会長
文京区商店街連合会会長
文京区立小学校校長会代表
文京区立中学校校長会代表
文京区立小学校PTA連合会代表
文京区立中学校PTA連合会代表
文京区私立幼稚園連合会会長
文京区女性団体連絡会会長
文京区高齢者クラブ連合会代表
文京区民生委員・児童委員協議会代表

別表2

幹 事

文京区土木部長
文京区企画政策部広報課長
文京区総務部総務課長
文京区区民部区民課長
文京区アカデミー推進部アカデミー推進課長
文京区福祉部高齢福祉課長
文京区福祉部障害福祉課長
文京区土木部管理課長
文京区土木部道路課長
文京区土木部みどり公園課長
文京区資源環境部環境政策課長
文京区教育委員会教育推進部教育総務課長
文京区教育委員会教育推進部教育指導課長
文京区教育委員会教育推進部児童青少年課長
国土交通省東京国道事務所万世橋出張所管理係長
東京都第六建設事務所管理課長
警視庁富坂警察署交通課長
警視庁大塚警察署交通課長
警視庁本富士警察署交通課長
警視庁駒込警察署交通課長
東京消防庁小石川消防署警防課長
東京消防庁本郷消防署警防課長

第 11 次文京区交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

編集・発行 文京区土木部管理課
東京都文京区春日一丁目 16 番 21 号
電話 03-3812-7111 (代表)

印刷物番号 I0121002