

第 10 次（改訂版）文京区交通安全計画素案について

1 計画策定の主旨

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、昭和 47 年度以降、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策定し、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ある。

2 計画の期間

平成 28 年度から平成 32 年度の 5 か年

3 計画の目標

交通事故による死傷者数を平成 32 年までに年間 400 人以下を目指す。

4 計画の内容

(1) 総論

- ① 計画の考え方
- ② 文京区内の交通事故等の状況
- ③ 重点課題

(2) 今後の取り組み

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全意識の啓発
- ③ 道路交通秩序の維持
- ④ 安全運転の確保
- ⑤ 救助・救急体制の整備
- ⑥ 被害者の支援等
- ⑦ 災害に備えた道路交通環境の整備等【新】

(3) 総合的自転車対策【新】

5 今後のスケジュール（予定）

平成 28 年 1 2 月 議会報告（素案）
パブリックコメントの実施
平成 29 年 2 月 議会報告（計画案）
3 月 文京区交通安全協議会（計画案最終決定）

第 10 次（改訂版）

文京区交通安全計画

（平成 28 年度～32 年度）

素案

文京区交通安全協議会

第10次（改訂版）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10次（改訂版）交通安全計画の目標.....	1
第2章 文京区内の交通事故等の状況.....	2
1 第10次交通安全計画期間の状況.....	2
2 区内の交通事故の特徴.....	4
(1) 高齢者の交通事故.....	4
(2) 子供の交通事故.....	7
(3) 自転車の交通事故.....	10
(4) 二輪車の交通事故.....	12
3 放置自転車・自転車等駐車場対策.....	16
(1) 放置自転車対策.....	16
(2) 自転車等駐車場対策.....	17
第3章 重点課題.....	21
1 高齢者の交通安全の確保.....	21
2 子供の交通安全の確保.....	21
3 総合的自転車対策の推進.....	21
4 二輪車の事故防止.....	22
5 飲酒運転の根絶.....	22
6 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けての取り組み.....	22
第2部 今後の取り組み	23
第4章 道路交通環境の整備.....	23
1 道路の整備.....	23
(1) 幹線道路の整備.....	23
(2) 生活道路及び通学路の整備.....	24
(3) 自転車通行環境の整備.....	26
2 交通安全施設等の整備.....	27
3 コミュニティバスの運行.....	30
第5章 交通安全意識の啓発.....	31
1 高齢者に対する交通安全教育.....	31
2 学校等における交通安全教育.....	32

(1)	幼稚園・保育園.....	32
(2)	小学校.....	32
(3)	通園・通学時における交通安全指導.....	33
(4)	中学校.....	34
(5)	特別支援学校.....	34
(6)	高等学校.....	34
(7)	保護者等に対する啓発.....	34
(8)	障害者に対する交通安全教育.....	35
(9)	外国人に対する交通安全教育.....	36
3	交通安全に関する広報啓発活動.....	36
(1)	多様な広報媒体による広報活動の充実.....	36
(2)	交通安全キャンペーンの充実.....	36
(3)	シートベルト及びチャイルドシート着用の推進.....	36
(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.....	36
(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.....	36
(6)	通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動.....	37
(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.....	37
4	地域社会における交通安全運動の推進.....	38
(1)	地域の対策.....	38
(2)	若年層への対策.....	39
(3)	高齢者への対策.....	40
第6章	道路交通秩序の維持.....	42
1	駐車対策の推進.....	42
(1)	違法駐車取締り.....	42
(2)	駐車スペースの確保と利用推進.....	42
(3)	違法駐車抑止気運の醸成.....	43
(4)	二輪車駐車対策の推進.....	43
(5)	放置自転車対策.....	43
2	指導・取締りの強化.....	43
(1)	交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進.....	43
(2)	二輪車及び若者対策推進.....	44
(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.....	44
(4)	自転車利用者対策の推進.....	44
(5)	整備不良車両の取締り.....	45
(6)	不法占用、放置物件の取締り.....	45
(7)	通学路等における指導取締り.....	46
3	悪質な交通事故事件等に対する適性かつ緻密な捜査の推進・強化.....	46
(1)	適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進.....	46

(2)	悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進	46
(3)	科学的な交通事故捜査の推進	46
第7章	安全運転の確保	47
1	運転者教育の充実	47
2	安全運転管理の充実	47
3	二輪車運転者対策の推進	47
4	高齢運転者対策の推進	48
5	自転車利用者対策の推進	49
(1)	自転車利用者のルール遵守・マナー向上の普及啓発	49
(2)	成人層に対する自転車安全利用の普及	50
6	飲酒運転防止の啓発	50
(1)	飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	50
(2)	飲酒運転前歴者の再犯防止教育	50
(3)	運行管理者における対策の強化	50
7	貨物自動車事故防止対策の推進	51
第8章	救助・救急体制の整備	52
1	救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実	52
(1)	交通救助・救護体制の充実強化	52
(2)	高度処置救急体制の充実	52
2	救急医療機関との連携強化	52
3	多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実強化	52
(1)	資器材の整備	52
(2)	民間患者等搬送事業者との連携	52
(3)	東京DMA Tと連携した救助・救急体制の強化	52
4	応急手当等の普及啓発	53
(1)	区民に対する応急手当の知識・技術の普及	53
(2)	運転者に対する応急救護処置に関する知識の普及	53
5	東京消防庁救急相談センターの利用促進	53
第9章	被害者の支援等	54
1	交通事故相談業務の充実	54
2	交通事故被害者等に対する連絡制度	54
3	区民交通傷害保険への加入促進	54
4	自転車の保険	55
第10章	災害に備えた道路交通環境の整備等	56
1	災害に強い交通施設等の整備	56
(1)	交通施設等の保守点検	56
(2)	電線類の地中化の促進	56
2	災害発生時の交通安全確保	56

(1) 緊急車両等の通行の確保	56
(2) 信号機の滅灯対策	56
(3) 大規模事故時等の交通規制の実施	57
(4) 災害への備えに関する広報啓発	57
総合的自転車対策	58
1 基本的考え方	58
(1) 自転車安全利用	58
(2) 放置自転車対策	58
(3) 自転車等駐車場整備	59
(4) 自転車走行空間の確保	59
(5) 自転車シェアリング事業	59
2 施策の体系	60
3 施策内容	61
(1) 自転車安全利用	61
(2) 放置自転車対策	64
(3) 自転車等駐車場整備	65
(4) 自転車走行空間の確保	66
(5) 自転車シェアリング事業	67
〈 附 属 資 料 〉	68

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、人の死亡また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日未満以上の場合（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、計または合計が必ずしも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、文京区の特性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、10 次にわたり「文京区交通安全計画」を策定してきました。

「第 10 次（改訂版）文京区交通安全計画[※]」は、交通事故のない社会をめざし、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。

※ 今回の計画は、東京都交通安全計画（平成 28 年 4 月策定）が第 10 次であるため、「第 10 次（改訂版）文京区交通安全計画」とし、次数を合わせています。

2 計画の期間

この計画期間は、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 か年です。

3 第 10 次（改訂版）交通安全計画の目標

第 10 次文京区交通安全計画では、「交通事故による死傷者数を平成 27 年までに年間 800 人以下とする」という数値目標を立て、関係者の努力等により、平成 25 年から 3 か年連続で目標を達成することができました。

交通事故による死傷者数をゼロに近づけ、悲惨な交通事故の無い社会を実現するため、第 10 次（改訂版）文京区交通安全計画の目標として、交通事故による死傷者数を平成 32 年までに年間 400 人[※]以下を目指します。

※ 目標数値の設定について

文京区では、第 10 次交通安全計画において、交通事故の死傷者数 800 人以下という目標を掲げ、平成 27 年には 576 人と目標値を大幅に削減することができました。そこで、この減少傾向をさらに推し進め「安全で安心な文京区」を実現するため、この目標を設定しました。

死傷者数 400 人以下という目標は、第 10 次交通安全計画の目標値から半減するというもので、容易なことではありませんが、社会情勢に応じた対策の展開などにより、5 年間の目標達成を目指します。

第2章 文京区内の交通事故等の状況

1 第10次交通安全計画期間の状況

第10次計画の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。事故件数では、平成23年が766件に対して、平成27年は512件と254件減少しました。死傷者数では、平成23年が858人に対して、平成27年は576人と282人減少しました。

区内交通事故件数・死傷者数

表 2-1 区内交通事故件数・死傷者数

警視庁交通年鑑

年		23年	24年	25年	26年	27年
事故件数		766	743	602	570	512
死傷者数	死亡	2	1	1	2	3
	重傷	9	5	3	6	3
	軽傷	847	847	679	638	570
	合計	858	853	683	646	576

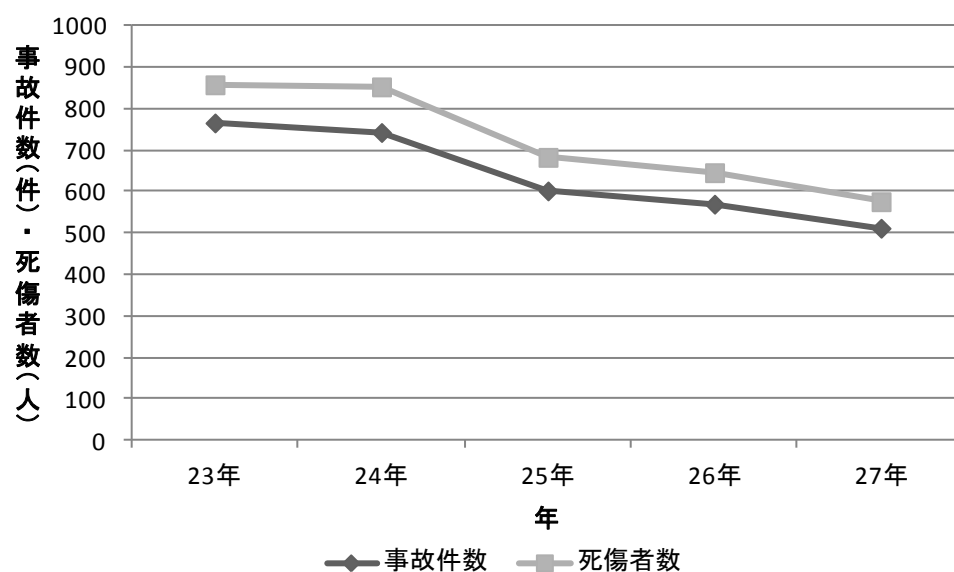


図 2-1 区内交通事故件数・死傷者数

第10次計画開始前の平成22年と比べ、5年平均で死傷者数が約24%減少し、年齢別でも、各層で平成22年を下回りました。高齢者は、約26%と大きく減少しました。

区内年齢階層別死傷者数

表 2-2 区内年齢階層別死傷者数

区内四署集計

	22年	23年	24年	25年	26年	27年	5年平均	22年比
子供	44	46	48	41	24	31	38	-13.6%
若年層	98	94	91	78	81	38	76	-22.0%
成年層	663	611	603	461	422	392	498	-24.9%
高齢者	124	93	95	95	105	70	92	-26.1%
合計	929	844	837	675	632	531	704	-24.2%

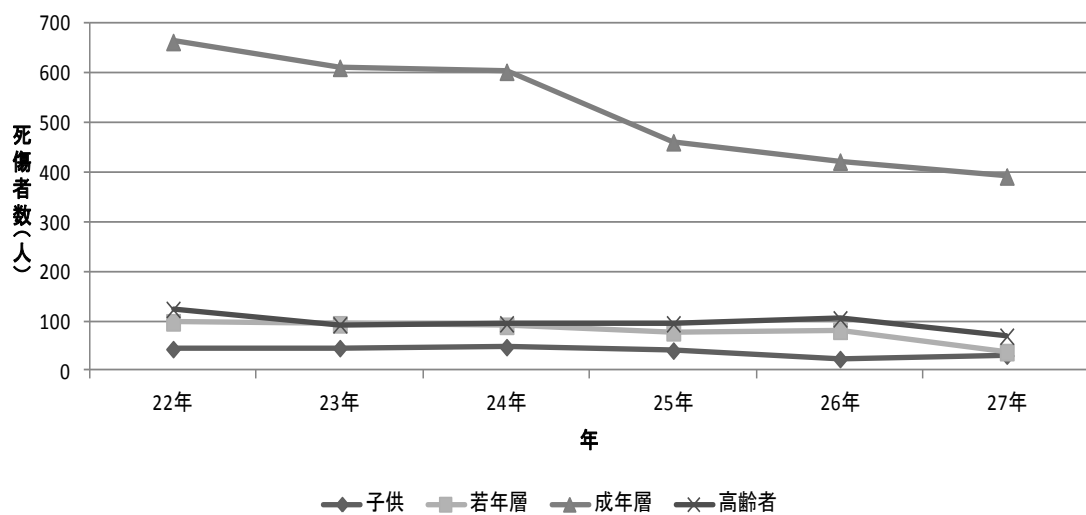


図 2-2 区内年齢階層別死傷者数

2 区内の交通事故の特徴

(1) 高齢者の交通事故

近年、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多発しています。一般的に、高齢者の身体機能は、本人が自覚しないうちに徐々に低下しており、動体視力の低下に気付かず、自分はまだ大丈夫と思っている高齢者が多くなっています。

都内高齢者の運転中（第一当事者[※]）の事故原因では、安全不確認、交差点安全進行義務違反、前方不注意が他の項目に比べて多くなっています。

都内高齢者の運転中（第一当事者）の事故原因別死傷者数

表 2-3 都内高齢者の運転中（第一当事者）の事故原因別死傷者数

平成 27 年 警視庁交通年鑑

安全運転義務	安全不確認	2,252
	前方不注意	772
	動静不注視	432
	ハンドル・ブレーキ操作不適	359
	その他の安全運転義務	211
	小計	4,026
交差点安全進行義務違反		1,146
歩行者妨害等		286
横断自転車妨害等		65
信号無視		135
一時不停止等		82
安全不確認ドア開放		81
その他		94
違反なし		1,216
合計		7,131

※ 第一当事者

最初に交通事故に関与した車両等の運転者または歩行者のうち、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。

過去5年間の死傷者数の推移をみると、全体の死傷者数が減少傾向を続けているのに対して、高齢者の割合は平成23年と比較して増加しています。

区内高齢者事故死傷者数

表 2-4 区内高齢者事故死傷者数

警視庁交通年鑑

		23年	24年	25年	26年	27年	合計
区内全体	死者	1	1	0	2	3	7
	負傷	856	852	682	644	573	3,607
	計	857	853	682	646	576	3,614
高齢者	死者	0	0	0	0	0	0
	負傷	90	103	91	110	81	475
	計	90	103	91	110	81	475
高齢者の割合		10.5%	12.1%	13.3%	17.0%	14.1%	13.1%

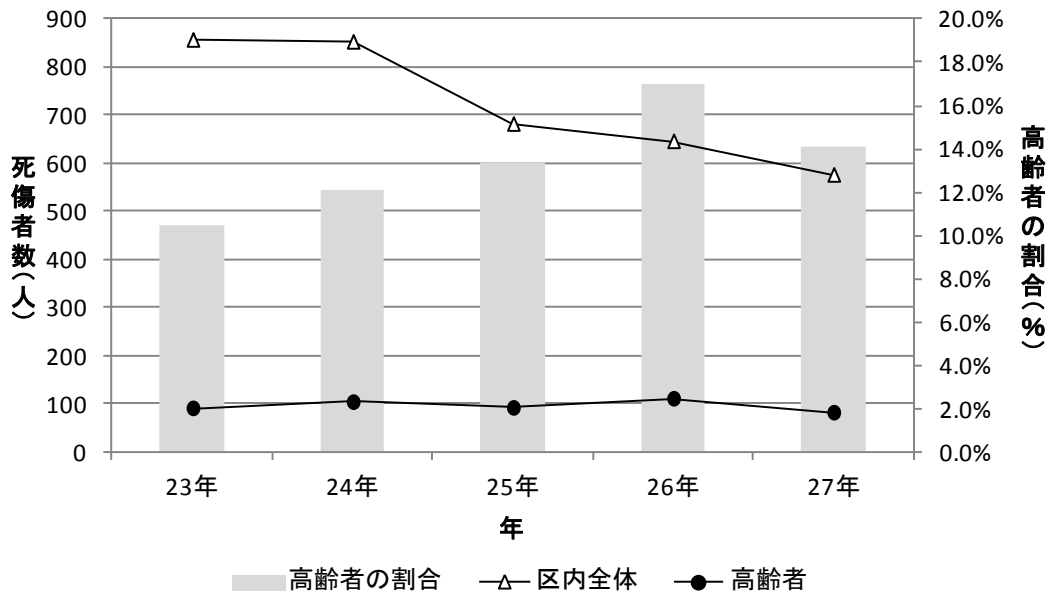


図 2-3 区内高齢者事故死傷者数

過去5年間の高齢者の事故原因別死傷者数は、歩行者事故では歩行者の過失なしが最も多く、次いで横断禁止場所横断や飛び出しが多くなっています。

区内高齢者の事故原因別死傷者数

表 2-5 区内高齢者の事故原因別死傷者数

区内四署集計

		23年	24年	25年	26年	27年	合計
車両事故	四輪車乗車中(運転・同乗)	33	40	40	31	19	163
	二輪車乗車中(運転・同乗)	8	6	11	11	5	41
	自転車運転中	22	29	22	28	23	124
	小計	63	75	73	70	47	328
歩行者事故	過失なし	26	16	19	28	21	110
	横断禁止場所横断	1	1	2	4	1	9
	信号無視	1	0	0	1	0	2
	飛び出し	1	3	1	1	1	7
	車の直前・直後横断	0	0	0	0	0	0
	通行区分違反	0	0	0	0	0	0
	小計	29	20	22	34	23	128
合計	92	95	95	104	70	456	

(2) 子供の交通事故

警視庁交通年鑑によると、子供の交通事故による平成 27 年の死傷者数は 32 人、全年齢層に占める割合は約 5.5%と比較的低い水準となっています。これは、少子化の影響とともに前回までの計画において、重点課題として取り組んだ成果であると考えられます。

しかし、子供が加害者になる場合はほとんど無いにもかかわらず、死傷するのは子供の側です。いつの時代においても、未来を担う子供たちを大切にすることは重要であり、交通事故から子供を守る必要があります。

これまでの計画においても、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良い結果を出してきました。しかし、文京区の交通事情が格段に良くなっているわけではなく、子供の交通事故対策を継続し、子供の交通事故を無くしていく必要があります。

区内子供事故死傷者数

表 2-6 区内子供事故死傷者数

警視庁交通年鑑

		23 年	24 年	25 年	26 年	27 年	合計
区内全体	死者	1	1	0	2	3	7
	負傷	856	852	682	644	573	3,607
	計	857	853	682	646	576	3,614
子供	死者	0	0	0	0	0	0
	負傷	39	50	42	24	32	187
	計	39	50	42	24	32	187
子供の割合		4.6%	5.9%	6.2%	3.7%	5.6%	5.2%

平成 27 年に都内で発生した年齢層別時間帯別子供の交通事故死傷者数をみると、年齢層別では、小学 1～3 年生の事故が多く、時間帯別では 14～18 時までの下校時または放課後に多く発生しています。

都内年齢層別時間帯別子供の交通事故死傷者数

表 2-7 都内年齢層別時間帯別子供の交通事故死傷者数

平成 27 年 警視庁交通年鑑

時間帯	0 時	6 時	8 時	10 時	12 時	14 時	16 時	18 時	20 時	22 時	合計
	6 時	8 時	10 時	12 時	14 時	16 時	18 時	20 時	22 時	24 時	
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

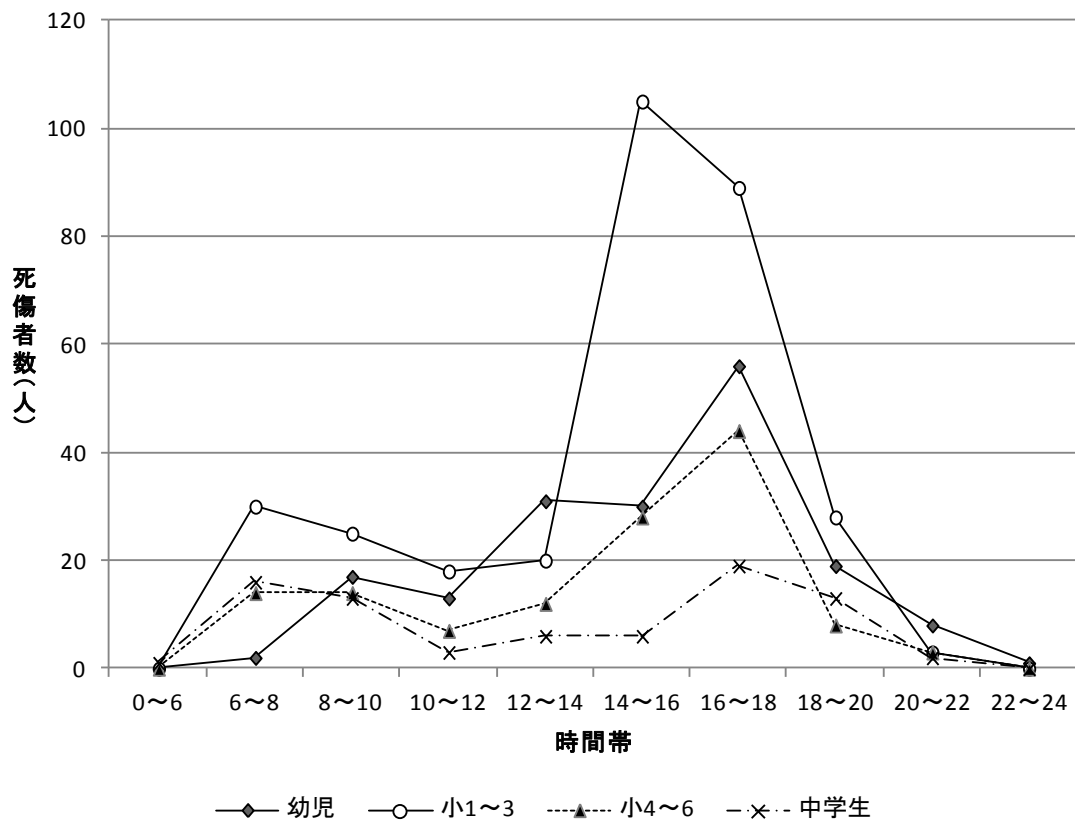


図 2-4 都内年齢層別時間帯別子供の交通事故死傷者数

事故の原因別では、自転車乗車中に遭う事故が最も多くなっています。
歩行中の事故原因は、過失なしに次いで飛び出しが多くなっています。

区内子供の状態別死傷者数

表 2-8 区内子供の状態別死傷者数

区内四署集計

	23年	24年	25年	26年	27年	合計	構成率
歩行中	13	26	15	8	12	74	39.0%
自転車乗車中	20	17	21	11	13	82	43.2%
二輪車同乗中	0	1	0	0	0	1	0.5%
四輪者同乗中	13	4	5	5	6	33	17.4%
小計	46	48	41	24	31	190	100.0%

区内子供の歩行中事故原因別死傷者数

表 2-9 区内子供の歩行中事故原因別死傷者数

区内四署集計

	23年	24年	25年	26年	27年	合計	構成率
過失なし	11	19	10	3	8	51	68.9%
飛び出し	0	6	3	3	2	14	18.9%
幼児のひとり歩き	0	0	0	0	0	0	0.0%
車の直前・直後横断	1	0	0	1	0	2	2.7%
信号無視	0	0	1	1	0	2	2.7%
その他	1	1	1	0	2	5	6.8%
合計	13	26	15	8	12	74	100.0%

(3) 自転車の交通事故

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。自転車保有台数は年々増加し、都内の自転車防犯登録台数[※]は約1900万台（平成27年警視庁交通年鑑）になります。その一方で、自転車乗用中の事故が多発し、歩行者とのトラブルも多くなっています。

自転車事故による死傷者数は、近年減少傾向にあります。区内において、5年平均で区内の死傷者全体に占める割合は約26%となっています。

また、平成22年に比べ、5年平均で子供と若年層は減少を示しています。一方、成年層と高齢者は、減少傾向にあるものの減少率は低いため、自転車対策では成年層や高齢者を対象とした対策が必要です。

※ 防犯登録台数

警視庁の電算機に入力されている台数。警視庁生活安全部生活安全総務課調べ

区内自転車事故年齢別死傷者数

表 2-10 区内自転車事故年齢別死傷者数

東京の交通事故

		22年	23年	24年	25年	26年	27年	5年平均	22年比
交通事故 全死傷者		934	858	853	683	646	576	723	-22.6%
自転車 事故	子供	23	18	19	23	11	13	17	-27.0%
	若年層	37	40	31	31	21	12	27	-27.0%
	成年層	150	161	145	109	102	85	120	-19.7%
	高齢者	28	23	34	21	30	26	27	-4.3%
	合計	238	242	229	184	164	136	191	-19.7%
自転車の割合		25.5%	28.2%	26.8%	26.9%	25.4%	23.6%	26.4%	

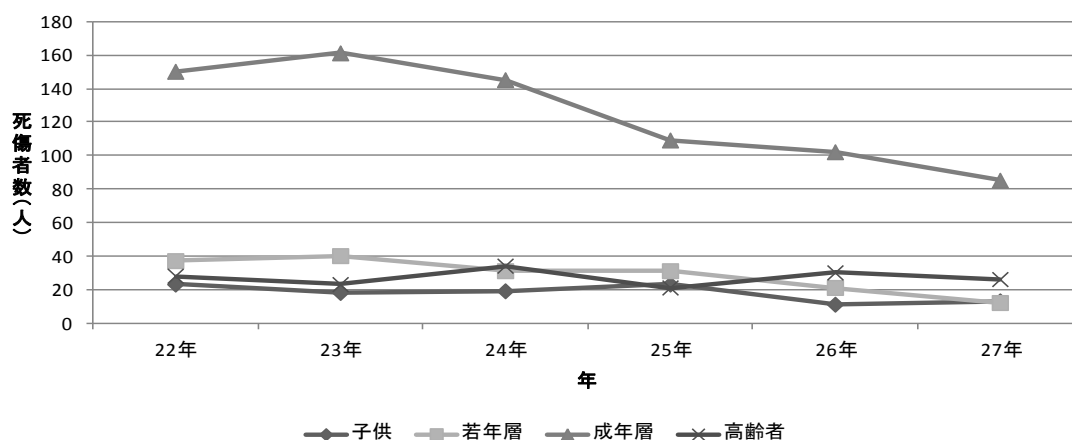


図 2-5 区内自転車事故年齢別死傷者数

事故原因としては、安全不確認や交差点安全進行義務違反など、交通ルール違反が挙げられます。自転車は、軽車両であり自動車と同様、法律を守る精神と歩行者を保護する意識が不可欠です。しかし、免許制度がなく、自転車に関する安全教育を受ける機会が少ないことなどが、交通安全意識に欠ける要因と考えられます。

また、平成 27 年警視庁交通年鑑によると、自転車事故のうち約 75%が対四輪車の事故です。自転車対歩行者の事故は、約 7%となっていますが、最近では加害者としての自転車の事故も増えています。

都内違反別自転車事故

表 2-1 1 都内違反別自転車事故

平成 27 年 東京の交通事故

事故原因	違反なし	安全不確認	交差点安全進行義務違反	動静不注視	その他安全運転義務違反	一時不停止	信号無視	その他違反	合計
事故件数	6,272	1,856	1,072	891	645	537	272	272	11,817
構成率	53.1%	15.7%	9.1%	7.5%	5.5%	4.5%	2.3%	2.3%	100.0%

都内事故対象別自転車事故件数

表 2-1 2 都内事故対象別自転車事故件数

平成 27 年 警視庁交通年鑑

事故対象	歩行者	自転車	二輪車	四輪車	単独	相手不明 ・ その他 車両	合計
事故件数	772	757	807	8,340	204	180	11,060
構成率	7.0%	6.8%	7.3%	75.4%	1.8%	1.6%	100.0%

(4) 二輪車の交通事故

平成 22 年に比べ、文京区内の交通事故の死傷者数に占める二輪車事故死傷者数の構成率は減少傾向にあります。全国平均と比べると高い値を示しています。

区内二輪車事故年齢別死傷者数

表 2-13 区内二輪車事故年齢別死傷者数

全国：警察庁統計 文京区：東京の交通事故・区内四署集計

		22年	23年	24年	25年	26年	27年	5年平均	22年比
交通事故 全死傷者数		934	858	853	683	646	576	723	-22.6%
死傷者数 二輪車事故	子供	0	0	1	0	0	0	0.2	-
	若年層	38	25	31	24	28	7	23	-39.5%
	成年層	145	127	121	85	82	60	95	-34.5%
	高齢者	16	10	6	11	11	5	8.6	-46.3%
	合計	199	162	159	120	121	72	126.8	-36.3%
事故割合 二輪車	文京区	21.3%	18.9%	18.6%	17.6%	18.7%	12.5%	17.5%	
	全国	13.0%	12.5%	11.9%	11.5%	11.1%	10.6%	11.5%	

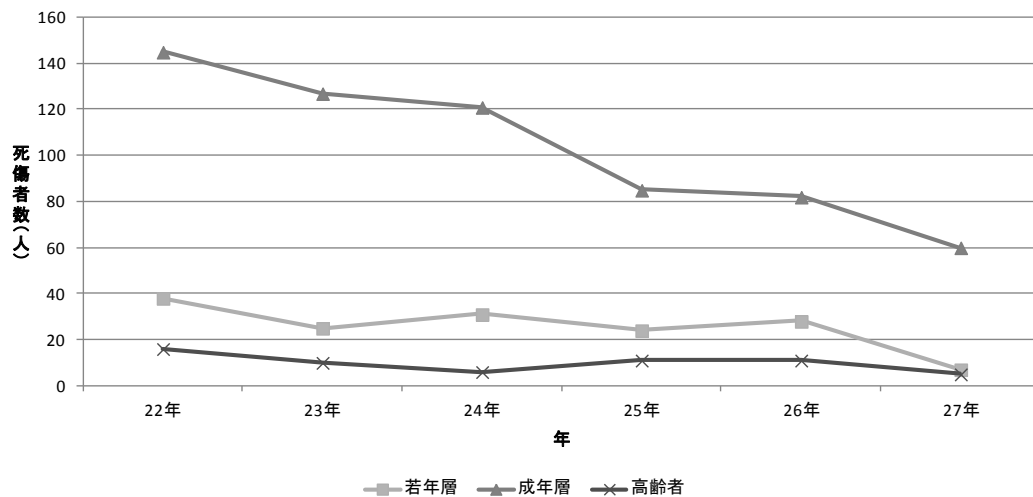


図 2-6 区内二輪車事故年齢別死傷者数

平成 27 年に発生した文京区の二輪車の事故による死傷者数の割合を年齢別にみると、一般的に高い値を示す 16～24 歳は 10%を下回り、全国と比較しても低い値です。しかし、25～64 歳は全国の値を上回っています。

平成 27 年 二輪車事故年齢別死傷者数

表 2-14 平成 27 年 二輪車事故年齢別死傷者数

全国：警察庁統計 文京区：区内四署集計

		0 15	16 24	25 29	30 39	40 49	50 59	60 64	65 以上	合計
死傷者数	文京区	0	7	10	17	18	9	6	5	72
	全国	78	18,899	6,751	12,016	12,248	8,213	3,310	8,741	70,256
構成率	文京区	0.0%	9.7%	13.9%	23.6%	25.0%	12.5%	8.3%	6.9%	100.0%
	全国	0.1%	26.9%	9.6%	17.1%	17.4%	11.7%	4.7%	12.4%	100.0%

平成 27 年警視庁交通年鑑によると、二輪車の事故は、安全不確認やわき見運転、交差点安全進行義務違反等、基本的な交通法規を遵守しないために発生しています。

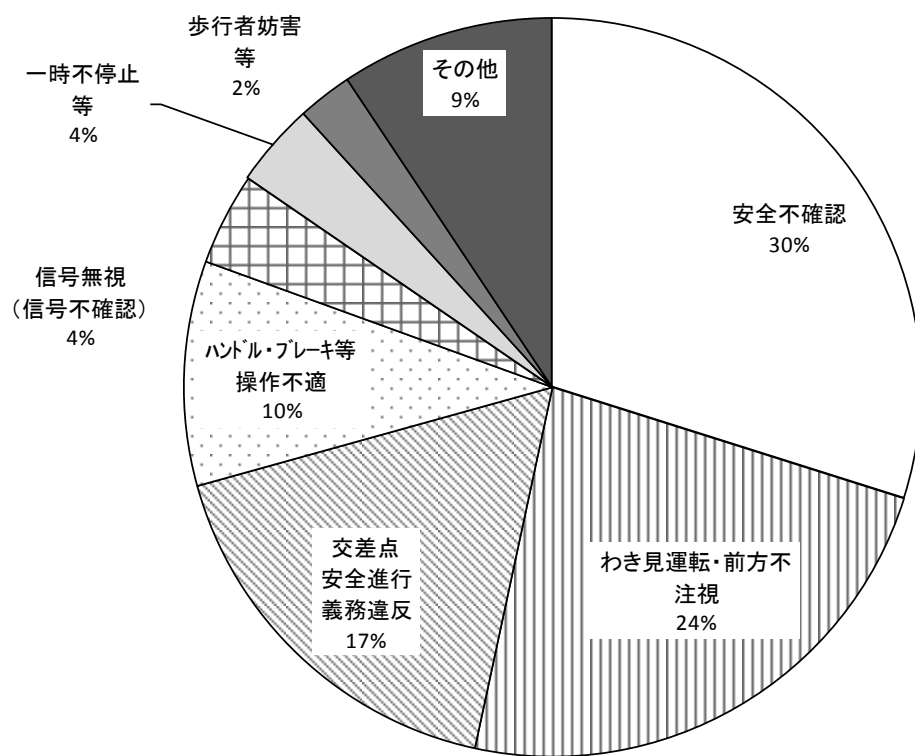
二輪車は、身体でバランスを保ちながら走り、停止すれば安定を失うという構造上の特徴を持っており、四輪車と違った運転技術を必要とします。また、身体が露出しているので受傷しやすく、死傷事故に結びつく特性や弱点があります。

都内二輪車事故原因別件数

表 2-15 都内二輪車事故原因別件数

平成 27 年 警視庁交通年鑑

	安全不確認	わき見運転・前方不注視	交差点安全進行義務違反	ハンドル・ブレーキ等 操作不適	一時不停止等	(信号不確認) 信号無視	歩行者妨害等	横断自転車妨害等	その他	合計
二輪車	289	264	145	135	16	42	23	6	100	1,020
原付	296	196	194	58	56	37	24	10	67	938
合計	585	460	339	193	72	79	47	16	167	1,958
構成率	29.9%	23.5%	17.3%	9.9%	3.7%	4.0%	2.4%	0.8%	8.5%	100.0%



※ 構成率 1%未満はその他に含む。

図 2-7 都内二輪車事故原因割合

3 放置自転車・自転車等駐車場対策

(1) 放置自転車対策

自転車は、身近な場所への移動手段として広く使われています。しかし、近年、通勤・通学のための駅までの交通手段として、自転車を利用している人が増え、その結果、駅周辺に多くの自転車が放置されています。

このような放置自転車は、歩行者の通行の支障となるばかりか、救急・災害時の救助活動等を阻害する要因として懸念されており、効果的な放置自転車対策の実施が求められています。

文京区では、平成7年に「自転車等の放置防止に関する条例」を定め、主要な駅周辺に自転車駐車場を整備し、放置禁止区域を定めるとともに、放置自転車の撤去や整理、放置防止キャンペーンなどを行ってきました。平成16年から放置禁止区域を拡大し、撤去回数を増やしたことから、平成23年度の放置自転車の撤去台数は年間1万台を超えていましたが、その後、減少傾向となり、平成24年度以降は1万台を下回っています。

区内放置自転車の撤去及び返還状況

表 2-16 区内放置自転車の撤去及び返還状況

管理課調べ

	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	合計
撤去台数	10,066	8,639	7,699	9,107	7,172	51,745
返還台数	7,216	6,187	5,385	6,258	4,868	36,126
返還率	71.7%	71.6%	69.9%	68.7%	67.9%	69.8%

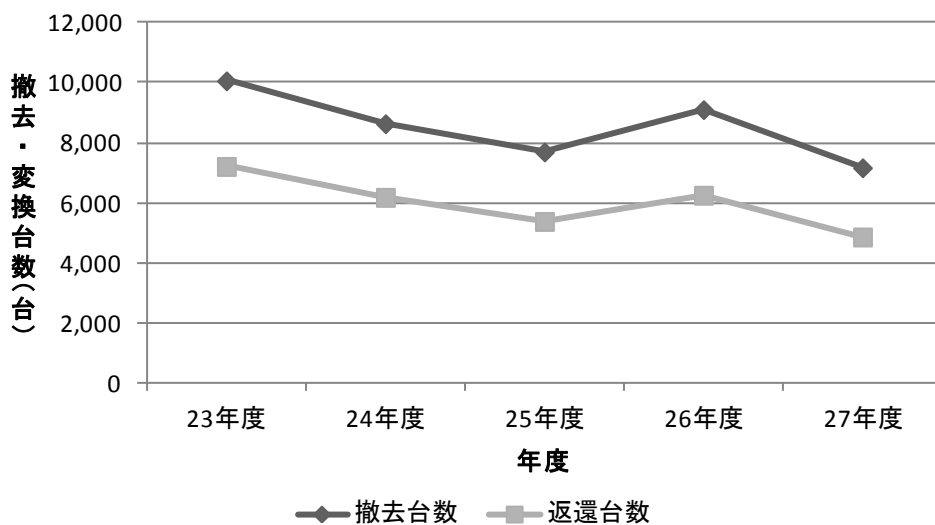


図 2-8 区内放置自転車の撤去及び返還状況

(2) 自転車等駐車場対策

文京区では、これまで区内の各駅に自転車駐車を整備することを目標に取り組んできましたが、御茶ノ水駅においては民間等も含め自転車駐車が整備できていない状況です。都心区の文京区内では、駅周辺に新たな自転車駐車を設置することは、用地の問題などから困難ではありますが、引き続き鉄道事業者や道路管理者等の協力を得ながら整備を進め、放置自転車禁止区域の拡大を図っていく必要があります。

自転車駐車場設置状況

表 2-17 自転車駐車場設置状況

駅名	水道橋	湯島	江戸川橋	東大前	飯田橋	茗荷谷
駐車場設置	H7. 10. 1	H7. 10. 1	H7. 10. 1	H8. 4. 1	H8. 4. 1	H8. 4. 1
放置禁止区域指定	H27. 4. 1		H12. 4. 1	H8. 8. 1	H27. 4. 1	H10. 7. 1
駅名	後樂園	根津	本郷三丁目	千駄木	本駒込	春日
駐車場設置	H8. 7. 1 H26. 4. 1	H10. 4. 1	H13. 4. 1 H15. 4. 1	民間 駐車場 設置 H16. 4. 1	H16. 6. 1	H16. 7. 1
放置禁止区域指定	H8. 7. 22	H10. 4. 1	H15. 4. 1	H16. 4. 1	H16. 6. 1	H16. 7. 1
駅名	駒込	白山	千石	護国寺	新大塚	御茶ノ水
駐車場設置	豊島区 駐車場 設置	H18. 7. 1	H19. 12. 1 H22. 11. 1	H22. 11. 1	豊島区 駐車場 設置	駐車場 未設置
放置禁止区域指定	H17. 4. 1	H18. 7. 1	H19. 12. 1	H22. 12. 1	H25. 4. 1	

文京区の駅別放置自転車台数は、すべての駅で減少傾向にありますが、歩行者の通行等の支障となる放置自転車の削減に引き続き取り組む必要があります。

駅別放置自転車台数

表 2-18 駅別放置自転車台数

駅前放置自転車等の現況と対策

	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
新大塚	145	142	121	19	12	3
茗荷谷	191	137	124	144	74	58
後楽園	282	243	192	172	143	99
本郷三丁目	218	193	142	166	105	78
御茶ノ水	126	116	70	54	54	46
千石	211	186	174	145	106	70
白山	190	211	221	195	147	83
春日	216	174	181	171	165	134
水道橋	92	80	43	41	46	21
千駄木	120	94	79	75	32	24
根津	135	192	157	137	81	86
湯島	34	44	33	25	20	17
護国寺	271	93	66	53	53	17
江戸川橋	153	121	94	96	101	81
飯田橋	55	19	21	16	19	27
駒込	155	143	120	107	98	75
本駒込	53	52	41	42	12	25
東大前	87	71	60	51	43	17
合計	2,734	2,311	1,939	1,709	1,311	961

※ 10月の平日、晴天時に調査した台数

23 区内の放置二輪車（自転車・原付・自動二輪車）の台数は、平成 27 年度と平成 23 年度を比較すると、約 3,000 台減少しています。乗入台数はほぼ変化がないことから、放置二輪車防止対策の効果が表れていると考えられます。

二輪車は、平成 18 年 5 月に駐車場法が改正され、建築の際に二輪車駐車場の付置義務が加わったことや、同年の道路交通法改正による民間の駐車監視員制度の影響もあり、文京区内の駅周辺の放置二輪車台数においても、23 区の傾向と同じように乗入台数の変化は見られませんが、放置台数は減少傾向となっています。

放置二輪車台数

表 2-19 23 区内の放置二輪車台数

駅前放置自転車の現況と対策

	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
乗入台数	400,945	405,949	412,245	416,514	408,717
放置台数	35,606	45,232	40,696	36,568	32,551

※ 乗入台数とは放置台数と実駐車台数を合わせた台数

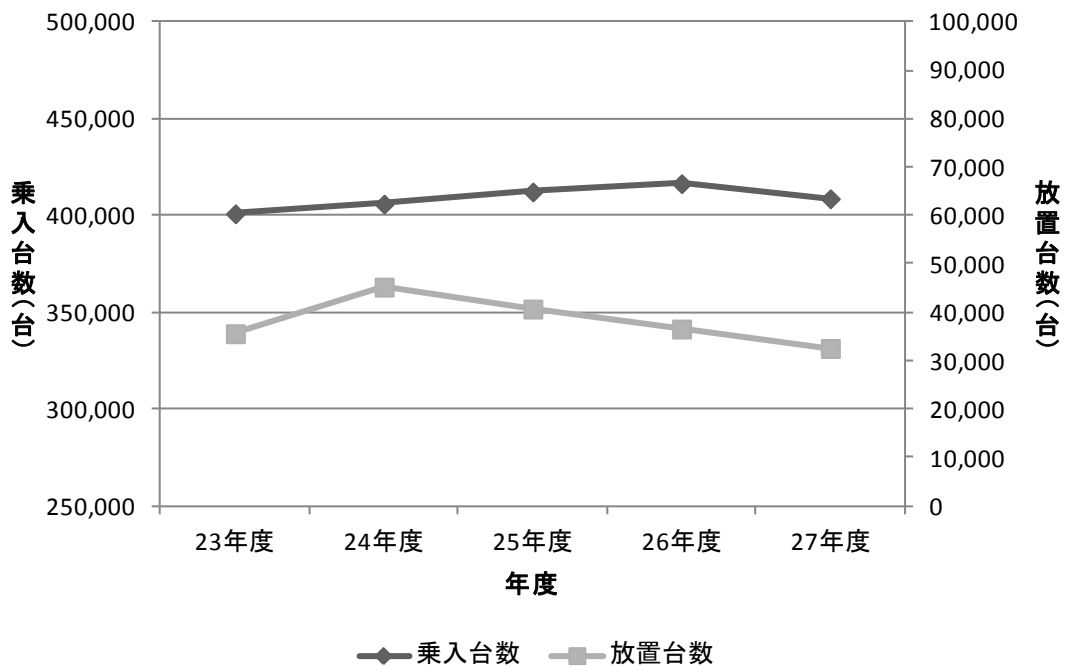


図 2-9 23 区内の放置二輪車台数

表 2-20 文京区内の放置二輪車台数

駅前放置自転車の現況と対策

	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
乗入台数	4,166	4,594	4,136	3,523	3,876
放置台数	1,849	2,115	1,774	1,376	1,006

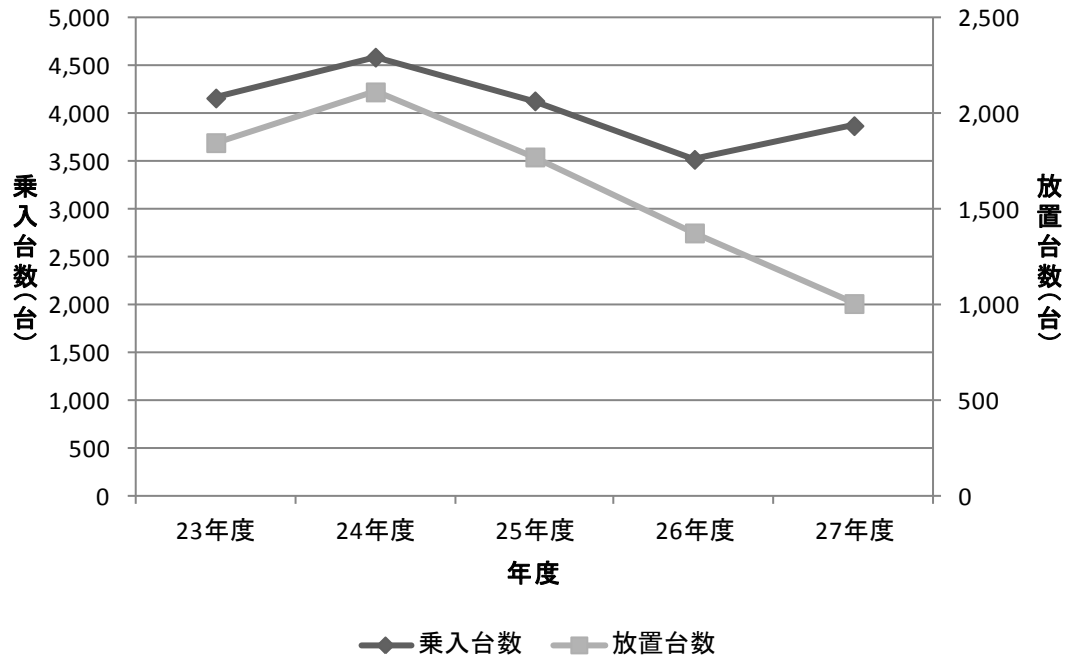


図 2-10 文京区内の放置二輪車台数

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無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10次東京都交通安全計画を踏まえ、第10次（改訂版）文京区交通安全計画の目標を効果的に達成するため、今後の5年間において、重点的に進める対策を重要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 総合的自転車対策の推進
- 4 二輪車事故の防止
- 5 飲酒運転の根絶
- 6 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けての取り組み

1 高齢者の交通安全の確保

高齢者の交通事故を減らし、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。

2 子供の交通安全の確保

子供の通園・通学路の安全を確保するため、通学路での車両の交通規制をするとともに、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、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。

3 総合的自転車対策の推進

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たいへん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。

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た自転車レーン等の設置を検討するなど、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。

4 二輪車の事故防止

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。

5 飲酒運転の根絶

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。

6 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けての取り組み

本計画の計画期間の最終年度には、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されます。本計画では、同大会における交通安全を確保するため、標識類の多言語化、歩道の幅員確保や段差解消等のバリアフリーに対応した道路環境の整備、自転車利用環境の整備、無電柱化による快適な歩行空間の確保などを進め、外国人や高齢者、障害者など、誰もが安全で円滑に移動できる環境の整備を推進します。

また、地域・観光の活性化、環境負荷軽減及び放置自転車対策等の幅広い効果が見込まれ、新たな交通需要対策として期待されている、自転車シェアリング事業を普及促進します。

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

安全で円滑な都市活動及び地域生活の基盤確保を図るため、沿道環境に配慮しながら幹線道路の整備を促進していきます。

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、春日通り（国道254号）の大塚三丁目から新大塚駅間について、引き続き拡幅事業を進めるとともに、事故多発地点対策指定箇所の改良を推進します。

（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。

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・道路修景事業等にも取り組み、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取り組めます。

（東京国道事務所、第六建設事務所、文京区）

④ 電線類の地中化

歩行者空間の障害となる電柱を無くして、バリアフリー化や歩行者の安全を確保するとともに、災害時の避難救助活動を円滑にするため、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)

(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、障害者等すべての人にやさしい道路にするため、歩道未整備区間や幅員が狭い区間において歩道を整備し、路側帯の広幅員化、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

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・ゾーンの整備を進めます。

「千駄木三、四、五丁目」については、交通規制の見直し、道路標識の超高輝度化・大型化及び歩道の整備、ハンプ*や狭さく*などの設置を行いました。

現在、白山・千石地区と向丘・弥生・根津・千駄木地区において事業を進めており、今後も、地域の声を反映しながら整備を推進します。

※ ハンプ:車道に設置し凸型路面で、その部分を通過する車両を押し上げるもので、運転者が事前にこれを視界の中で確認して、速度を低減させることを目的とした道路構造物

※ 狭さく:自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にその様に見えることにより、運転者に減速を促す道路構造物

(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 k m / 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。

(警視庁、文京区)

ウ 通学路等における交通安全点検等の推進

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

(東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区)

(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、可能な限り、自転車専用の走行空間を整備するとともに、自転車と歩行者の分離を進めていきます。

また、自転車と歩行者の分離が難しい場合は、自転車と歩行者が安全・安心して共存できる道路空間の整備に努めます。

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走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滑り止め舗装を進め、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、防護柵等を整備します。

(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

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、見やすくわ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)

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と思われる歩行者を感知して、青信号の時間を延長する機能、逆に横断歩行者がいない場合には青信号の時間を削減し、車両青信号の時間に振り分ける円滑化の機能を有する歩行者感应制御化の整備を推進します。

(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

歩道張り出し等による交差点のコンパクト化に加えて、二輪車の安全な交差点通行を確保するため、幹線・準幹線道路等の二輪車交通事故が多い交差点において、交差点流入部の右折車線と直進車線との間にゼブラ導流帯を設置するなどの交差点改良を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、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、注意が必要な箇所等の周知等を行います。

(東京国道事務所、第六建設事務所、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、必要な安全施設の整備等の検討を行って対策を講じます。

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

(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)

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以上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。

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)
- オ 警察署管内の高齢者の通行が多い交差点及び地区を「高齢者モデル交差点」「高齢者モデル地区」に指定し、高齢者への交通安全対策を重点的に実施します。また、必要に応じて交通安全協議会の下部組織である高齢者専門部会において実施する活動を検討し、高齢者の交通安全対策を推進します。
(警視庁、文京区)
- カ 高齢者の自転車事故防止のため、現在小学3年生以上を対象としている自転車運転免許証発行の対象を高齢者に拡大します。また、高齢者自転車実技講習会を開催し、テスト合格者に自転車実技講習修了証を発行します。
(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

交通安全に係る指導は、幼児期から行うことが大切です。視聴覚教材を活用して簡単な交通規則を学ばせ、園の内外で体験的に学ぶ場を作るよう保護者の協力を得てこれらの習慣の育成に努めます。

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。

(文京区)

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

登校時などにおける実地指導、自転車教室等を通して、安全な歩行・正しい横断の仕方・正しい自転車の乗り方等の基礎的な能力・習慣の育成を中心に、参加・体験的な指導を行い、自ら安全な生活を営もうとする意欲・態度を育成します。

指導に当たっては、東京都教育委員会発行の「交通安全プログラム」を効果的に活用します。

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

小学校における安全教育の上に立ち、学校だより・生活指導だよりや学級での指導、校外指導等を通して、自転車利用のマナー・交通ルール、歩行者としての安全行動などを中心に指導していきます。

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（スケアード・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、児童・生徒の障害の種別や状態及び発達段階に応じ、安全に関する基本的な事項についての指導を行います。

(特別支援学校、警視庁、文京区)

(6) 高等学校

高等学校では、交通社会における良き社会人として必要な交通マナーを身に付けさせます。特に、自転車、二輪車の安全な利用に関する事項を生徒や地域の実情に応じ計画的、組織的に取り上げ、交通安全に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

高校生の無事故運動のモデル校を指定し、二輪車の実技指導や交通安全講習会等を積極的に実施するとともに、モデル校以外の高等学校にも普及させることで高校生の交通安全意識の高揚を図ります。

(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、文京区)

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TSマーク※の普及を図ります。

※ TSマーク制度（自転車安全整備制度）

（財）日本交通管理技術協会が進める、新車及び使用中の自転車の安全確保を目的とした制度。

（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、さまざまなコミュニケーション手段を用いた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

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作成し、配布するとともに、基本的な交通ルール等の習得に重点を置いた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

(警視庁、文京区)

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

区のすべ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、リーフレット等の広報媒体を活用し、交通安全に関して効果的な広報活動の推進を図っていきます。

(警視庁、文京区)

(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)

(3) シートベルト及びチャイルドシート着用の推進

講習会、街頭指導及び各種啓発活動を通じて、シートベルト及びチャイルドシートの着用の必要性や着用効果を認識させ、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に関する広報啓発をおこないます。

(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

飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転（以下「飲酒運転等」という。）の危険性や飲酒運転等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、飲酒運転に関しては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、飲酒運転等を許さない社会環境づくりに取り組み、飲酒運転等根絶に向けた規範意識の徹底を図ります。

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

「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活動を推進します。

(警視庁)

(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「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等に、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の推進を図るため発出する宣言。

(東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区)

4 地域社会における交通安全運動の推進

(1) 地域の対策

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)

カ 「交差点アイコンタクト運動」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ほか、ドライバーと歩行者が相互に安全を確認する「交差点アイコンタクト運動」を広く区民に働き掛ける広報啓発活動を推進します。

(警視庁)

(2) 若年層への対策

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)

エ 子供への対策

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。

- ・地域交通安全協会等の拡充促進と積極的な活動の支援及び小学校等と連携を密にし、通学路点検や交通安全意識の高揚を図ります。

(警視庁)

(3) 高齢者への対策

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・地域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円滑な運用を図り、運転責任者が追求できない場合は、放置違反金制度や車両使用制限等により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依頼します。

(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します。

(交通安全協会、警視庁)

ウ 放置駐車の原因の一つとなっている、業務用車両の自宅持ち帰りに対し、自粛するよう事業所に働きかけます。

(警視庁)

エ 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

道路交通法、駐車場法の改正により、二輪車駐車場の需要が急激に高まっています。民間の四輪車駐車場から二輪車駐車場への変換を支援するなど、二輪車駐車場の整備に努めます。

(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ての運転や傘をさしての運転は、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の競走行等、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) 不法占有、放置物件の取締り

商品・広告物などの不法占有物は、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、歩道上を不法に占有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、不法占有物をなくすため、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)

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

適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進するため、組織的かつ重点的な捜査と客観的証拠に基づいた立証を推進します。

(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

飲酒運転や危険ドラッグ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、自動車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

より信頼性の高い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、常時録画式交差点カメラ、3Dレーザースキャナ等の各種装備資機材の整備等、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)

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。

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。

3 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

二輪車関係機関及び二輪車を利用している事業所や学校等に対して、二輪車運転者がチーム又は個人で参加し、一定期間内に無事故・無違反を達成する「セーフティライダー・コンテスト」への積極的な参加勧奨を推進して、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)

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 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)

4 高齢運転者対策の推進

高齢化に伴って、高齢の運転者も増加し、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、高齢の運転者自身も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を図り徹底します。

(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自転車教室等を開催し、高齢者自転車実技講習会テストの合格者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)

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への周知を実施す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)

(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、年齢層に応じたわ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

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、拡大処置の技術認定者の養成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

大規模な救急事象の発生に備えて、民間患者等搬送事業者との効果的な連携を図ります。

(東京消防庁)

(3) 東京DMATと連携した救助・救急体制の強化

専門的なトレーニングを受けた医師・看護師による災害医療派遣チームである東京DMATと連携し、負傷者に対する救助・救急活動を行います。

(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 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、医学的な助言や医療機関案内等を行う「東京消防庁救急相談センター」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 交通事故相談業務の充実

区に「交通事故相談」の窓口を置き、毎週月、水、金曜日に交通事故に関する相談や保険請求手続方法の相談に応じています。また、法律問題については、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。

なお、上記以外にも東京都交通事故相談所（都庁内）や東京都交通安全協会が運営する交通事故相談所があります。

（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、また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	年額保険料
A	区民交通傷害保険Aコース	1,000円
B	区民交通傷害保険Bコース	1,700円
C	区民交通傷害保険Cコース	2,900円
AJ	区民交通傷害保険Aコース＋自転車賠償責任プラン※	1,300円
BJ	区民交通傷害保険Bコース＋自転車賠償責任プラン	2,000円
CJ	区民交通傷害保険Cコース＋自転車賠償責任プラン	3,200円

※ 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1,000万円です。

保険金

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

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、保険事業者による自転車損害賠償保険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への加入等を推進します。

（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

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)

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、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)

総合的自転車対策

1 基本的考え方

自転車は、手軽で利便性が高く、環境に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、自転車利用者のマナーの悪化やルール違反、放置自転車等が課題となっています。こうした自転車を巡る様々な課題の解決にあたっては、自転車利用者に対して、誰もが安全に安心して通行できる道路となるよう、「自転車安全利用」「放置自転車対策」「自転車等駐車場整備」「自転車走行空間の確保」を進め、道路の安全性・快適性の向上に取り組む必要があります。

さらに、新たな公共交通として、幅広い効果が見込まれる「自転車シェアリング事業」の検討など、現在、区が行っている自転車に係る施策を体系的に示し、取組みの方針や課題等を取りまとめ、ハード・ソフトの両面から、総合的な自転車対策を進めてまいります。

(1) 自転車安全利用

自転車を利用するすべての人に、自転車は車両であることを認識してもらい、歩行者等にやさしく、安全で適正な自転車利用を促すため、学校等の教育機関や警察署と連携し、参加・体験型の交通安全教育やマナーの普及啓発を図るとともに、悪質・危険な自転車運転者に対する取締りを強化します。

また、近年、自転車側が加害者となり、高額な損害賠償金の支払いを命じられるといった事故も発生していることから、自転車利用者の責任を明確にし、万が一の事態に備えるため、自転車保険等の周知・加入を促進します。

(2) 放置自転車対策

区では、平成7年に「自転車等の放置防止に関する条例」を定め、主要な駅周辺に自転車駐車を整備し、放置禁止区域を定めるとともに、放置自転車の撤去や放置防止キャンペーンを実施してきました。

区内における放置自転車数は、減少傾向にあります。更なる削減に向け、効果的な放置自転車の撤去作業に取り組むとともに、撤去した自転車の保管スペースの拡充等を進めます。

さらに、放置禁止区域に指定できていない地区については、引き続き自転車駐車場の確保に努めるほか、既に指定されている区域においても必要に応じて、区域の拡大等について検討します。

引き続き、関係機関、地域住民及び区が、協力して行う放置自転車防止キャンペーン等を通じ、自転車利用者一人ひとりに放置防止の啓発を行い、放置自転車の抑制に努めます。

(3) 自転車等駐車場整備

現在、定期利用制自転車駐車場を 24 箇所、一時利用制自転車駐車場を 9 箇所設置していますが、全ての駅に定期利用制・一時利用制自転車駐車場の設置を目指します。

さらに、既存の自転車駐車場については、利用状況や周辺施設等の整備に併せ、定期利用制から一時利用制への転換を検討するとともに、可能な限り利用者の要望等を取り入れた、使いやすい自転車駐車場の整備を進めます。

また、これまで駅周辺の道路及び公有地を中心に自転車駐車場整備を進めてきましたが、適地の確保が困難な状況であるため、今後、民有地の活用等、様々な方法について検討を進め、駅周辺の自転車駐車場の整備に努めます。

(4) 自転車走行空間の確保

歩行者、自転車、自動車が互いに良好な交通秩序を保ち、だれもが安全で安心して通行できる道路空間を確保するため、文京区バリアフリー基本構想に基づく生活関連経路を中心に区の道路事情に応じた整備手法により、自転車走行空間の整備に取り組みます。

また、交通管理者、道路管理者、関係機関との連携を深め、自転車走行空間の違法駐車取締りや駐車対策等を進めます。

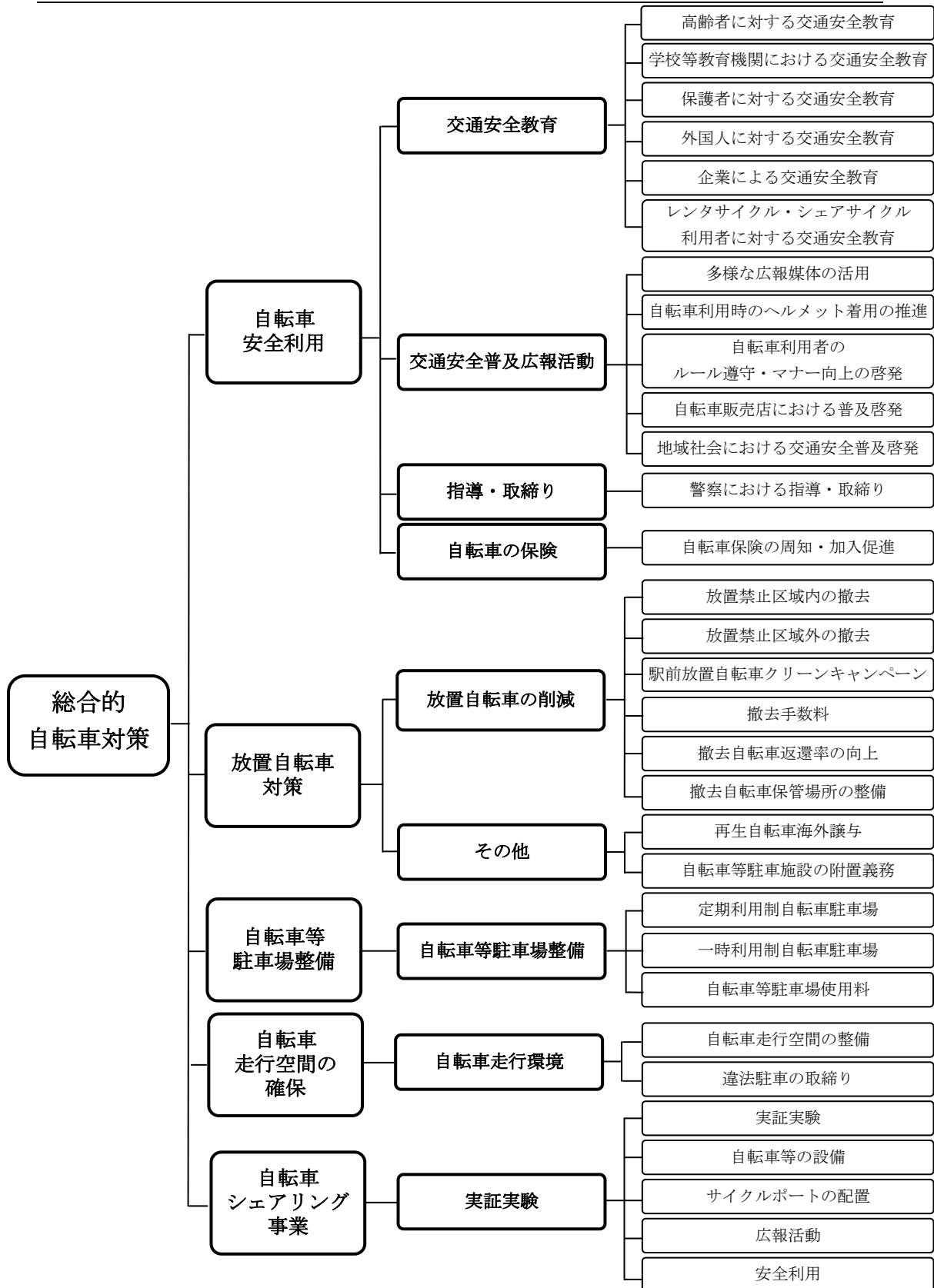
(5) 自転車シェアリング事業

自転車シェアリング事業は、新たな公共交通手段として、地域・観光の活性化、放置自転車対策及びCO₂削減による環境負荷軽減等、幅広い効果が見込まれます。そのため、区では重点施策に位置づけ、既にも実証実験を行っている5区（千代田・中央・港・新宿・江東区）と連携し、広域的な相互乗り入れを行い、本格導入に向けた検討を進めます。

・自転車シェアリング（シェアサイクル）とは

一定の地域内に複数設置されたサイクルポートにおいて、専用の自転車を自由に貸出・返却できるネットワーク型自転車共有システムです。街の中心部の渋滞緩和や大気汚染の軽減などを目的として、ヨーロッパを中心に広がり、近年の情報技術の進展やクレジットカード・ICカードの普及等により、国内でも多くの地域で本格運営されています。

2 施策の体系



3 施策内容

(1) 自転車安全利用

①交通安全教育

施策		具体的な施策内容
ア	高齢者に対する交通安全教育	① 春・秋の交通安全運動に合わせ、高齢者を対象にした交通安全教室を実施している。 ② 秋の交通安全運動に合わせ「文京区交通安全区民のつどい」を開催している。
イ	学校等教育機関における交通安全教育	① 交通安全に関するDVDを貸出している。 ② 幼稚園、保育園の園児及び保護者に対して教材・チラシ等を配布し、交通安全意識の啓発を行っている。 ③ 区立小学校を対象に自転車実技教室を実施し、小学3年生以上のテスト合格者に対して、自転車運転免許証を発行している。 ④ 区立中学校において、スケアード・ストレイト等の参加・体験型交通安全教室を実施している。
ウ	保護者に対する交通安全教育	保護者に対し、交通安全に関する教材・リーフレット等を配布している。
エ	外国人に対する交通安全教育	外国語(英語)による交通安全教育用パンフレット等を配布している。
オ	企業による交通安全教育	事業者による従業員への交通安全教育について適切に実施されるよう、自転車安全利用に関するリーフレットやDVD等、視聴覚教材を提供している。
カ	レンタサイクル・シェアサイクル利用者に対する交通安全教育	会員申込時及び貸出時における、リーフレット等の配布により、利用開始前に交通ルール・マナーを周知している。

《課題》

- ・ 小学校を対象とした自転車実技教室の実施回数
- ・ 中学校を対象としたスケアード・ストレイトの実施回数
- ・ 高齢者向けの参加・体験型交通安全教室(スケアード・ストレイト等)の実施
- ・ 幼稚園・保育園児の保護者等を対象とした交通安全教室の実施
- ・ 外国人への交通安全教室の実施

②交通安全普及広報活動

施策		具体的な施策内容
ア	多様な広報媒体の活用	区報、ホームページ等による、交通ルールの周知及びマナー向上の啓発活動を実施している。
イ	自転車利用時のヘルメット着用の推進	① 関係機関、団体等と連携し、自転車利用時のヘルメット着用に関するリーフレット等を提供している。 ② 自転車実技教室開催時に改めて、ヘルメット着用の重要性を周知している。
ウ	自転車利用者のルール遵守・マナー向上の啓発	① 定期利用制自転車駐車場一斉募集時に、自転車安全利用に関するリーフレット等を配布している。 ② 成人の日記念「はたちのつどい」において、参加者に自転車安全利用に関する啓発品を配布している。 ③ 区ホームページ等で「自転車安全利用五則」を周知している。 ④ 駅前放置自転車クリーンキャンペーン等の自転車に関するキャンペーンに合わせて、自転車利用者に対し、マナー向上の啓発品を配布している。
エ	自転車販売店における普及啓発	自転車販売店等において、自転車の販売、修理等の機会を捉えて、交通ルートを周知している。
オ	地域社会における交通安全普及啓発	交通ボランティア及び地域住民と連携し、自転車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実施している。

《課題》

- ・ 交通ルール・マナーの浸透

③指導・取締り

施策	具体的な施策内容
警察における指導・取締り	<ul style="list-style-type: none">① 自転車対策重点地区・路線において、集中的かつ重点的な指導警告・取締り活動を実施している。また、毎月の交通安全日に、同地区・同路線において、「管下一斉自転車指導警告・取締り活動」を実施している。② 交通ルール・マナーを守らない自転車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実施している。③ 信号無視やブレーキのない自転車の運転を始めとする悪質・危険な違反者に対しては交通切符による取締りを実施している。④ 道路交通法改正により、平成27年6月から施行された、「自転車運転者講習制度」の周知及び適切な運用による、自転車の安全利用の更なる促進を図っている。

《課題》

- ・ 自転車安全利用意識の浸透

④自転車の保険

施策	具体的な施策内容
自転車保険の周知・加入促進	<ul style="list-style-type: none">① 区報及びホームページにおいて、区民交通傷害保険を周知している。② 定期利用制自転車駐車場の利用申請時に、民間及び区民交通傷害保険を周知している。

《課題》

- ・ 保険の加入促進

(2) 放置自転車対策

① 放置自転車の削減

施策		具体的な施策内容
ア	放置禁止区域内の撤去	区内全駅(湯島駅・御茶ノ水駅を除く)周辺を放置禁止区域に指定し、週1回以上の即日撤去を実施している。
イ	放置禁止区域外の撤去	① 湯島駅、御茶ノ水駅周辺は重点整理区域とし、前日警告・翌日撤去を実施している。 ② 放置自転車に警告札を貼付、一定期間経過後に警告札が残っている物については撤去を実施している。 ③ 放置自転車が常態化している場所では、継続的な指導・警告を実施している。 ④ 私有地内自転車の自己責任による処分の啓発を行っている。
ウ	駅前放置自転車クリーンキャンペーン	新大塚駅、後樂園駅、本郷三丁目駅、千駄木駅周辺でのキャンペーンを実施している。
エ	撤去手数料	撤去・保管にかかる手数料を返還時に徴収している。 自転車 4,000 円 原付バイク 6,000 円
オ	撤去自転車返還率の向上	警視庁管内の防犯登録がある撤去自転車については、警察署に照会を行い、引取り通知を発送している。
カ	撤去自転車保管場所の整備	春日自転車保管所(後樂園・春日・白山・本郷三丁目・水道橋・飯田橋で撤去されたもの)及び第一自転車保管所(前6駅以外で撤去されたもの)の2箇所の自転車保管所を設置し、返還業務を実施している。

《課題》

- ・ 放置禁止区域の指定
- ・ 放置禁止区域の実態にあわせた撤去
- ・ 店舗やマンション等の放置自転車への対応
- ・ 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施回数
- ・ 撤去した自転車の保管スペースの確保

②その他

施策		具体的な施策内容
ア	再生自転車海外譲与	再生自転車海外譲与自治体連絡会を通じ、母子健康保健活動等の国際貢献のため、引取りのない撤去自転車を整備し、海外譲与を行っている。
イ	自転車等駐車施設の附置義務	文京区宅地開発並びに中高層建築物等の建設に関する指導要綱に基づき、自転車等駐車施設が適切に設置されるよう、協議・指導・検査等を実施している。

《課題》

- ・ 店舗等の自転車駐車場の設置場所と台数

(3) 自転車等駐車場整備

自転車等駐車場整備

施策		具体的な施策内容
ア	定期利用制自転車駐車場	区内 24 箇所に定期利用制自転車駐車場を設置している。
イ	一時利用制自転車駐車場	① 区内 9 箇所に一時利用制自転車駐車場を設置している。 ② 定期利用制自転車駐車場の登録状況等を勘案し、一時利用制自転車駐車場への転換を実施している。
ウ	自転車等駐車場使用料	「受益者負担の適正化に向けた使用料及び手数料等の改定方針」に基づく、自転車駐車場使用料の適正化を実施している。

《課題》

- ・ 自転車駐車場の未整備及び収容不足への対応(定期利用制・一時利用制)
- ・ 自転車駐車場の不正駐輪対策(定期利用制・一時利用制)
- ・ 自転車駐車場の利用環境の充実(定期利用制・一時利用制)
- ・ 民有地を活用した自転車駐車場整備

(4) 自転車走行空間の確保

自転車走行環境

施策		具体的な施策内容
ア	自転車走行空間の整備	① 春日通り、旧白山通りなどにおいて自転車専用レーンを整備している。 ② バリアフリー基本構想に基づく生活関連経路を中心に、各道路管理者及び交通管理者と連携し、道路状況等に合わせた自転車走行空間の整備を検討している。 ③ 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、小石川後樂園周辺において、東京都と協力し、連続した自転車推奨ルート整備を進めている。
イ	違法駐車取締り	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違法駐車取締りを実施している。

《課題》

- ・ 違法駐車に対する取締りの強化
- ・ 自転車利用者の安全確認の徹底
- ・ 区道の状況に適した整備手法の検討
- ・ 自転車推奨ルート整備に向けた東京都との連携

(5) 自転車シェアリング事業

実証実験

施策		具体的な施策内容
ア	実証実験	<ul style="list-style-type: none"> ① 自転車シェアリング事業が、公共的な交通手段として、定着する可能性を検証するため、実証実験実施中の5区（千代田、中央、港、新宿、江東区）と連携し、広域的な相互乗り入れの実証実験を行う。 ② 利用状況、交通行動の変化等を調査するなど、実証実験における効果検証を行い、自転車シェアリング事業の本格導入を目指す。
イ	自転車等の設備	<ul style="list-style-type: none"> ① 自転車シェアリング事業実証実験開始時に、自転車200台以上の整備を行う。 ② 利便性を高めるため、シェアサイクル（電動アシスト付自転車）やサイクルポート等の拡充を図る。
ウ	サイクルポートの配置	<ul style="list-style-type: none"> ① 区内全域にサイクルポート20箇所程度を設置する。 ② サイクルポートの設置場所は、自転車利用目的等を考慮し、駅周辺や観光スポット、公共施設等とする。
エ	広報活動	<ul style="list-style-type: none"> ① 区報・区ホームページなどにより、自転車シェアリング事業を周知する。 ② 区や民間のイベントなどを利用し、自転車の展示やチラシを配布するなどのPR活動を行う。
オ	安全利用	<ul style="list-style-type: none"> ① 利用登録時に「自転車安全利用五則」を周知する。 ② 自転車やサイクルポートに「自転車安全利用五則」などを表示し、ルール周知やマナー向上に努める。

〈 附 属 資 料 〉

文京区交通安全協議会規約

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	2年	7月	1日
	昭和46年	6月	25日	平成	3年	4月	1日
	昭和39年	8月	27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

(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 協議会の会議は、議事に関係ある委員のみで開催することができる。

(協議会幹事会)

第6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 協議会幹事に座長を置き、土木部長をもって充てる。

(専門部会)

第7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 部会幹事は、部会長の命により所掌の事務を処理する。

8 部会幹事に座長を置き、土木部長をもって充てる。

(意見聴取)

第8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9条 協議会の庶務は、土木部管理課において処理する。

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 10 次（改訂版）文京区交通安全計画
（平成 28 年度～32 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