

第 10 次

# 文京区交通安全計画

(平成 23 年度～27 年度)

文京区交通安全協議会



## 第1部 総論

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 .....	3
1 第9次交通安全計画期間の状況 .....	3
2 区内の交通事故の特徴 .....	5
(1) 高齢者の交通事故 .....	5
(2) 子供の交通事故 .....	8
(3) 自転車の交通事故 .....	11
(4) 二輪車の交通事故 .....	13
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 .....	19
1 高齢者の交通安全の確保 .....	19
2 子供の交通安全の確保 .....	19
3 総合的自転車対策の推進 .....	19
4 二輪車の事故防止 .....	20
5 飲酒運転の根絶 .....	20

## 第2部 今後の取り組み

第4章 道路交通環境の整備 .....	21
1 道路の整備 .....	21
(1) 幹線道路の整備 .....	21
(2) 生活道路の整備 .....	22
(3) 自転車通行環境の整備 .....	23
2 交通安全施設等の整備 .....	23
3 コミュニティバスの運行 .....	25
第5章 交通安全意識の啓発 .....	26
1 高齢者に対する交通安全教育 .....	26
2 学校等における交通安全教育 .....	26
(1) 幼稚園・保育園 .....	27
(2) 小学校 .....	27

(3) 通園・通学時における交通安全指導 .....	28
(4) 中学校 .....	28
(5) 特別支援学校 .....	28
(6) 高等学校.....	28
(7) 保護者等に対する啓発.....	29
(8) 障害者に対する交通安全教育 .....	29
(9) 外国人に対する交通安全教育 .....	30
3 交通安全に関する広報啓発活動 .....	30
(1) 交通安全意識の高揚.....	30
(2) 交通安全キャンペーンの充実 .....	30
(3) シートベルト及びチャイルドシート着用の推進 .....	30
(4) 幼児・児童用ヘルメット着用徹底の普及啓発.....	30
(5) 飲酒運転の根絶.....	30
4 地域社会における交通安全運動の推進 .....	31
(1) 地域の対策 .....	31
(2) 若年層への対策 .....	31
(3) 高齢者への対策 .....	32
第6章 道路交通秩序の維持.....	33
1 駐車対策の推進 .....	33
(1) 新駐車対策法制の適正な運用 .....	33
(2) 駐車スペースの確保と利用推進 .....	33
(3) 違法駐車抑止気運の醸成 .....	33
(4) 二輪車駐車対策の推進.....	33
(5) 放置自転車対策.....	34
2 指導・取締りの強化 .....	34
(1) 交通違反の取締り .....	34
(2) 二輪車及び若者対策推進 .....	34
(3) チャイルドシート及びシートベルト着用義務違反の指導・取締り .....	34
(4) 自転車利用者対策の推進 .....	35
(5) 整備不良車両の取締り .....	35
(6) 不法占用、放置物件の取締り .....	35
(7) 飲酒運転取締りの強化.....	35
第7章 安全運転の確保.....	37
1 運転者教育の充実.....	37
2 安全運転管理の充実 .....	37
3 二輪車運転者対策の推進.....	37
4 高齢運転者対策の推進.....	38

5	自転車利用者対策の推進	39
6	飲酒運転防止の啓発	40
	(1) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確率	40
	(2) 飲酒運転前歴者の再犯防止教育	40
	(3) 運行管理者における対策の強化	40
第8章	救助・救急体制の整備	41
1	救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実	41
	(1) 交通救助・救護体制の充実強化	41
	(2) 高度処置救急体制の充実・強化	41
2	救助・救急資器材等の整備	41
	(1) 救急資器材の増強整備等	41
	(2) 救急出場システムの充実	41
3	救急医療機関との連携	41
4	集団救助・救急体制の充実強化	41
	(1) 集団救助・救急体制の充実	41
	(2) 災害医療派遣チーム（東京 DMAT）との連携	42
5	応急手当等の普及啓発	42
	(1) 区民等に対して応急手当の知識・技術の普及	42
	(2) 応急手当普及資器材等の整備と救命講習の推進	42
6	救急車の適正利用等の普及啓発	42
第9章	被害者の支援等	43
1	交通事故相談業務の充実	43
2	交通事故被害者等に対する連絡制度	43
3	区民交通傷害保険への加入促進	43
4	自転車の保険	45
附属資料		
	文京区交通安全協議会規約	46

## 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、単位未満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。

警視庁交通年鑑	: 警視庁交通部が発行している統計資料（確定値）
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）
交通統計	: （財）東京交通安全協会が発行している統計資料
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、9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、安全で心地よい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、平成23年度から平成27年度までの5か年です。

### 3 第10次交通安全計画の目標

第9次交通安全計画では「平成22年度までに、年間の交通事故による死傷者数を900人以下にする」という数値目標を立てました。この間、道路交通法の厳罰化や車両の安全技術の向上及び関係者の努力等により、全国及び東京都における交通事故死傷者数は減少し、それぞれの計画目標を達成することができました。

文京区にあっては、交通事故件数及び死傷者数とも平成16年以後減少傾向となり平成22年には死亡者数0（ゼロ）を達成しました。しかし、目標の年間交通事故死傷者数900人以下を達成することはできませんでした。

悲惨な交通事故の無い社会の実現に近づけるよう、第10次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27年までに年間800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

第9次交通安全計画の期間中、文京区では、交通事故の死傷者数900人以下とする目標を達成できませんでした。

区内の死傷者数は昭和54年の406人を底に増加に転じ、平成9年以降は毎年1,000人を超え、13年には1,469人になりましたが、平成16年以後は減少傾向を見せており、平成22年には934人と目標値に近づいてきました。

そこで区としては、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

すべくこの目標を設定しました。

死傷者数 800 人以下という目標は、第 9 次交通安全計画の目標値から更に減らすというもので、容易なことではありませんが、社会情勢に応じた対策を展開することにより、5 年間で目標の達成を目指します。



## 第2章 文京区内の交通事故等の状況

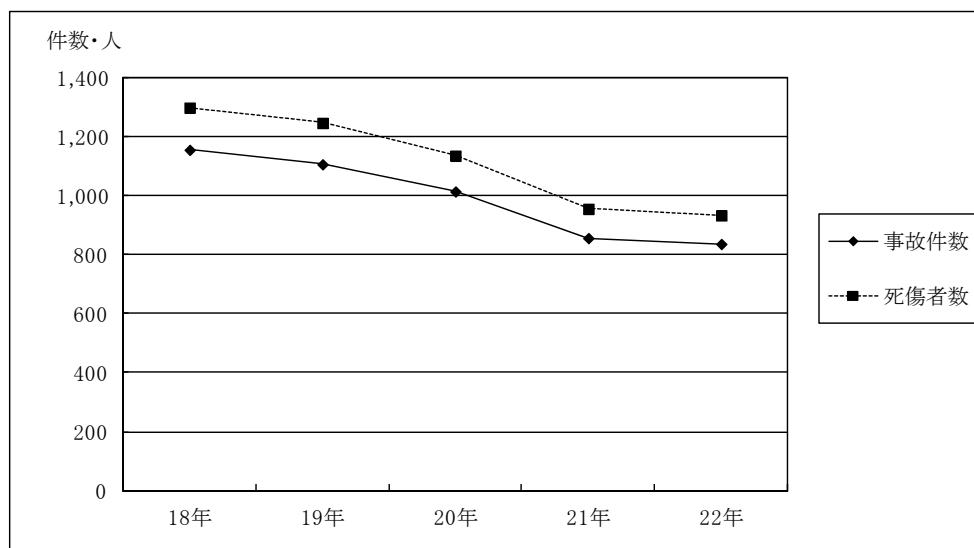
### 1 第9次交通安全計画期間の状況

第9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。

#### 区内交通事故件数・死傷者数

警視庁交通年鑑

年		18年	19年	20年	21年	22年
事故件数		1,156	1,107	1,015	857	837
死傷者数	死亡	3	1	1	2	0
	重傷	7	14	7	2	6
	軽傷	1,289	1,232	1,128	952	928
	合計	1,299	1,247	1,136	956	934

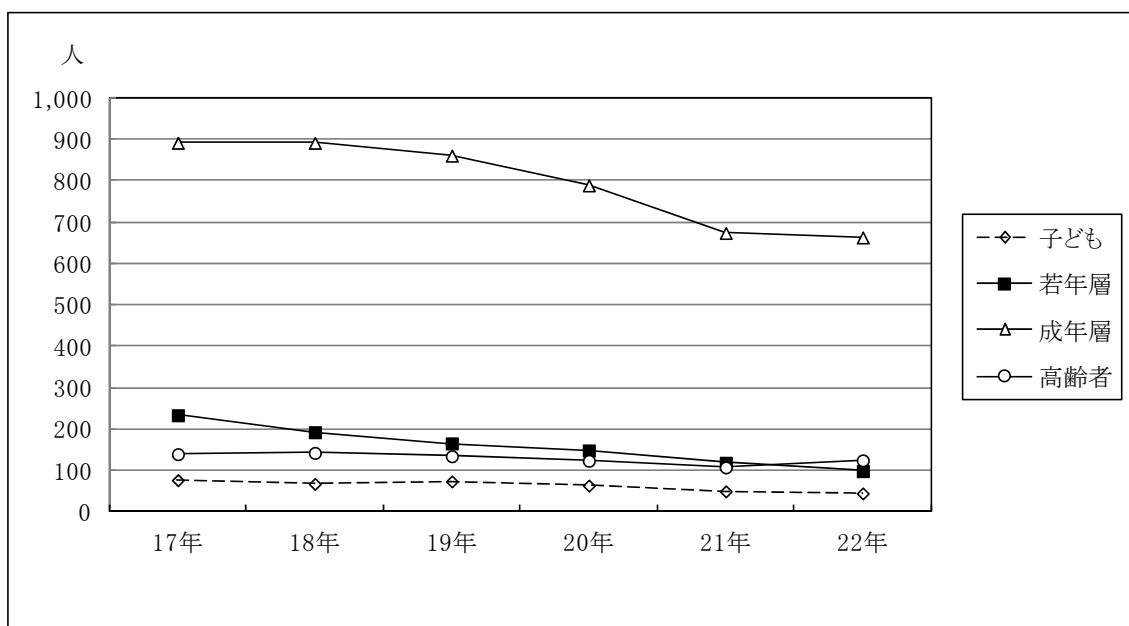


第9次計画開始前の平成17年と比べ、5年間平均では死傷者数が約18%減少しました。年齢別にみると各層で平成17年を下回り、特に、若年層では約38%、子供では約22%と大きく減少しました。

### 区内年齢階層別死傷者数

区内四署集計

	17年	18年	19年	20年	21年	22年	5年平均	17年比
子供	76	67	73	63	49	44	59	-22.4%
若年層	233	192	165	148	118	98	144	-38.2%
成年層	892	892	861	789	674	663	776	-13.0%
高齢者	139	142	134	123	107	124	126	-9.4%
合計	1340	1293	1233	1123	948	929	1105	-17.5%



## 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

平成 22 年 警視庁交通年鑑

安全運転義務	安全不確認	2,625
	前方不注意	960
	動静不注視	527
	ハンドル・ブレーキ操作不適	414
	その他の安全運転義務	111
	小計	4,637
交差点安全進行義務違反		1,334
歩行者妨害等		315
横断自転車妨害等		177
信号無視		161
一時不停止等		152
安全不確認ドア開放		125
その他		109
違反なし		1,273
合計		8,283

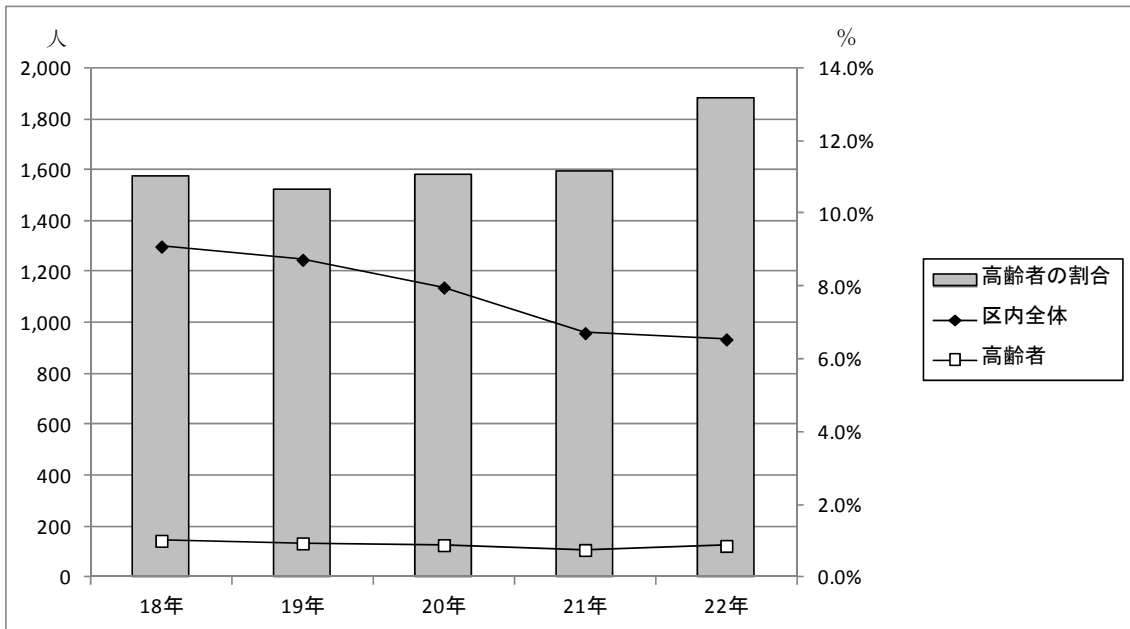
※第一当事者：最初に交通事故に関与した車両等の運転者または歩行者のうち、当該交通事故過失が重い者をいい、また、過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。

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、高齢者の割合は増加傾向にあります。

### 区内高齢者事故死傷者数

警視庁交通年鑑

		18年	19年	20年	21年	22年	合計
区内全体	死亡	3	1	1	2	0	7
	負傷	1,296	1,246	1,137	957	934	5,570
	計	1,299	1,247	1,138	959	934	5,577
高齢者	死亡	1	1	0	0	0	2
	負傷	142	132	126	107	123	630
	計	143	133	126	107	123	632
高齢者の割合		11.0%	10.7%	11.1%	11.2%	13.2%	11.3%



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、信号無視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

区内四署集計

		18年	19年	20年	21年	22年	合計
車両事故	四輪車乗車中(運転・同乗)	51	40	39	34	42	206
	二輪車乗車中(運転・同乗)	14	9	23	9	16	71
	自転車運転中	45	36	33	39	27	180
	小計	110	85	95	82	85	457
歩行者事故	過失なし	25	35	17	19	31	127
	横断禁止場所横断	5	3	6	1	1	16
	信号無視	1	5	3	3	1	13
	飛び出し	0	5	1	1	5	12
	車の直前・直後横断	1	1	1	0	0	3
	通行区分違反	0	0	0	0	1	1
	小計	32	49	28	24	39	172
合計	142	134	123	106	124	629	

## (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過去5年間の死傷者数は減少傾向にあり、全年齢層に占める割合は約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していくことは必要であり、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

警視庁交通年鑑

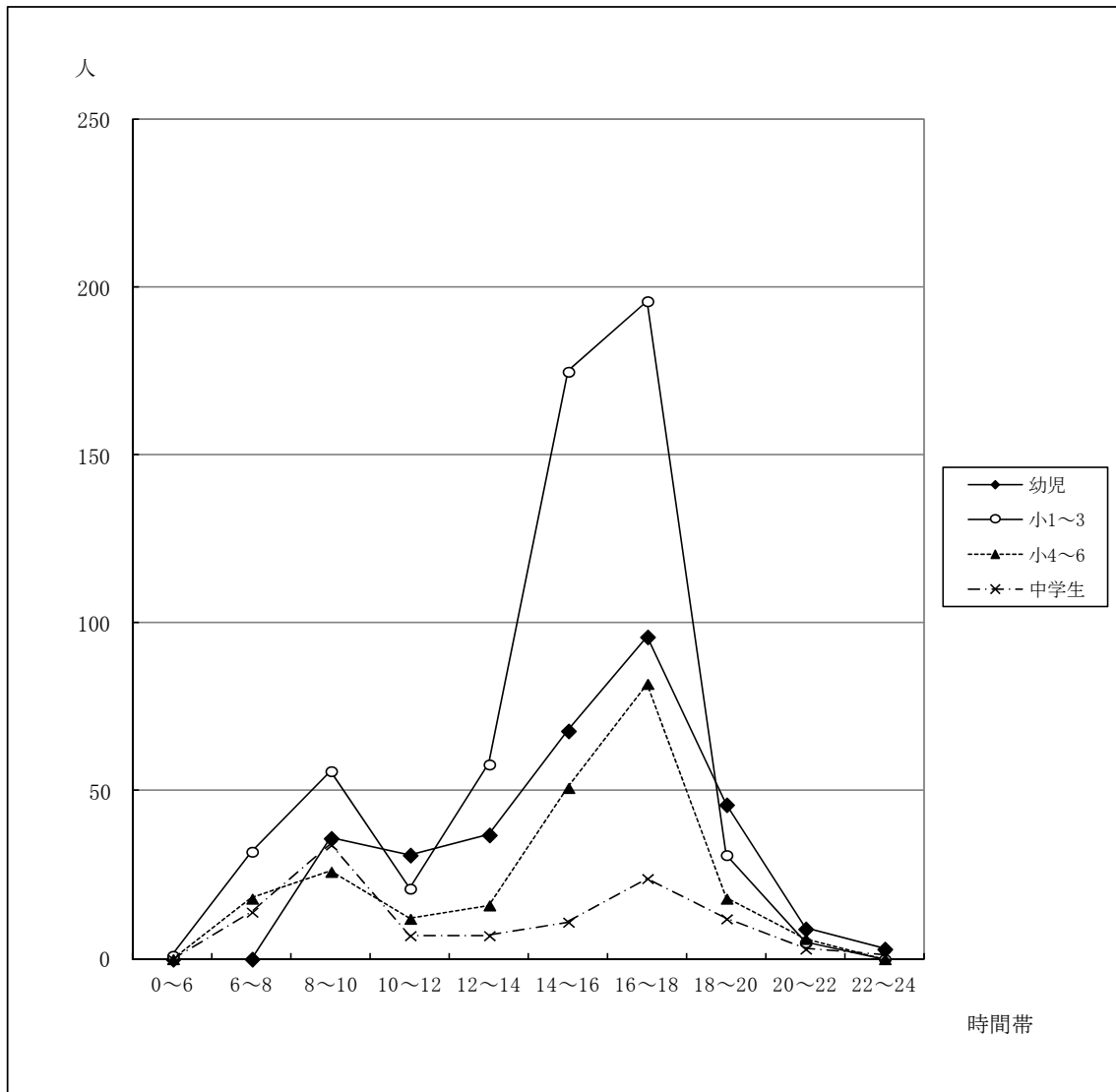
		18年	19年	20年	21年	22年	合計
区内全体	死亡	3	1	1	2	0	7
	負傷	1,296	1,246	1,137	957	934	5,570
	合計	1,299	1,247	1,138	959	934	5,577
子供	死亡	0	0	1	0	0	1
	負傷	66	71	58	43	43	281
	合計	66	71	59	43	43	282
子供の割合		5.1%	5.7%	5.2%	4.5%	4.6%	5.1%

平成 22 年の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

平成 22 年 警視庁交通年鑑

時間帯	0～6	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24	合計
幼児	0	0	36	31	37	68	96	46	9	3	326
小 1～3	1	32	56	21	58	175	196	31	5	0	575
小 4～6	0	18	26	12	16	51	82	18	6	0	229
中学生	0	14	34	7	7	11	24	12	3	1	113
合計	1	64	152	71	118	305	398	107	23	4	1,243



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

区内四署集計

	18年	19年	20年	21年	22年	合計	構成率
歩行中	22	20	24	17	9	92	31.1%
自転車乗車中	34	36	31	24	24	149	50.3%
二輪車同乗中	0	0	0	0	0	0	0.0%
四輪車同乗中	11	17	8	8	11	55	18.6%
合計	67	73	63	49	44	296	100.0%

### 区内子供の歩行中事故原因別死傷者数

	18年	19年	20年	21年	22年	合計	構成率
過失なし	11	9	14	12	7	53	57.6%
飛び出し	8	9	8	4	2	31	33.7%
幼児のひとり歩き	0	1	1	1	0	3	3.3%
車の直前・直後横断	1	1	0	0	0	2	2.2%
信号無視	2	0	0	0	0	2	2.2%
その他	0	0	1	0	0	1	1.1%
合計	22	20	24	17	9	92	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、都内の自転車保有台数（推計）は約900万台（自転車産業振興協会、平成20年現在）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。

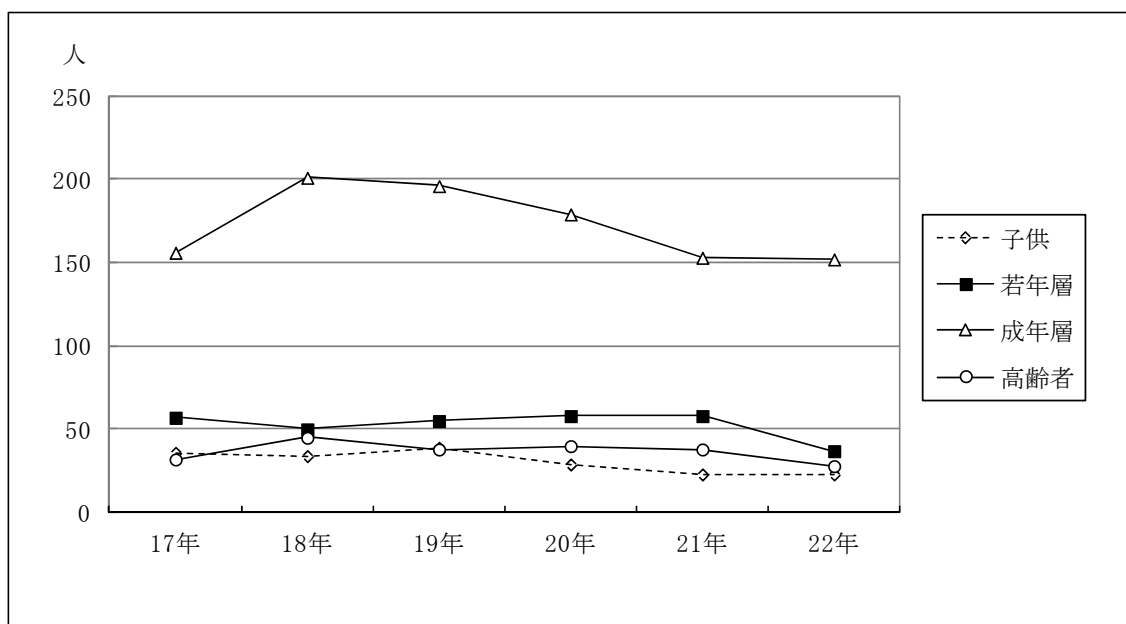
自転車事故による死傷者数は、近年減少傾向にあります。区内において、5年平均で区内の死傷者全体に占める割合は約27%となっています。

5年平均を平成17年に比べると、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。

区内自転車事故年齢別死傷者数

区内四署集計

		17年	18年	19年	20年	21年	22年	5年平均	17年比
交通事故全死傷者		1,340	1,293	1,247	1,136	956	934	1,113	-16.9%
自転車事故死傷者	子供	36	34	39	29	23	23	30	-16.7%
	若年層	57	50	55	58	58	37	52	-8.8%
	成年層	156	201	196	179	153	152	176	12.8%
	高齢者	32	45	38	40	38	28	38	18.8%
	合計	281	330	328	306	272	240	295	5.0%
自転車事故の割合		21.0%	25.5%	26.3%	26.9%	28.5%	25.7%	26.5%	



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が、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が交通安全意識に欠ける要因と考えられます。

また、平成 22 年警視庁交通年鑑によると、自転車事故のうち約 74%が対四輪車の事故です。自転車対歩行者事故は約 5%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

平成 21 年交通統計

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	9,472	4,579	1,959	1,839	1,472	1,419	783	743	22,266
構成率	42.5%	20.6%	8.8%	8.3%	6.6%	6.4%	3.5%	3.3%	100.0%

### 都内事故対象別自転車事故件数

平成 22 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	1,039	1,434	1,788	14,784	513	333	19,891
構成率	5.2%	7.2%	9.0%	74.3%	2.6%	1.7%	100.0%

#### (4) 二輪車の交通事故

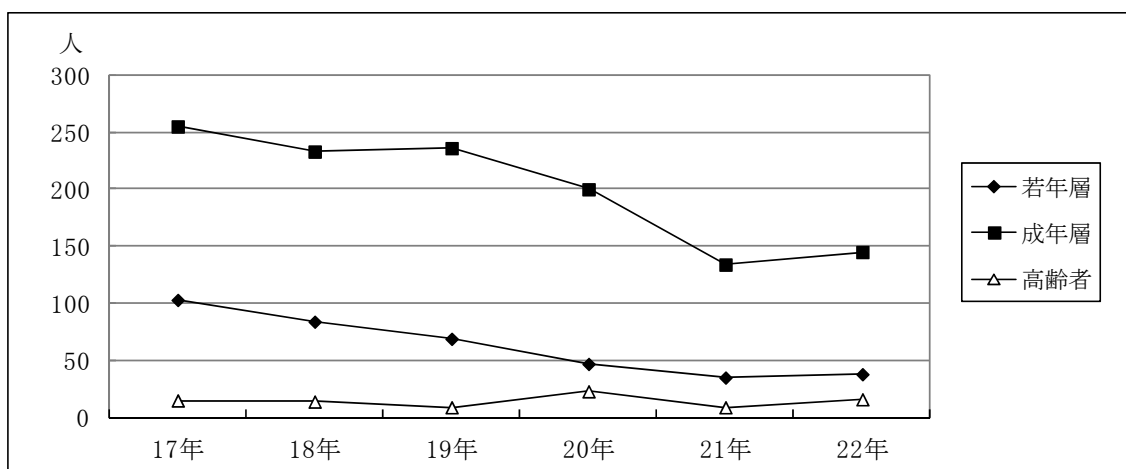
文京区の二輪車の事故による死傷者数は減少傾向にあります。特に、若年層で大きく減少しており、5年間の平均では平成17年と比べ、約47%と大きく減少しています。

二輪車の事故は、区内交通事故死傷者数の約23%を占めています。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

全国：警察庁統計 文京区：区内四署集計

		17年	18年	19年	20年	21年	22年	5年平均	17年比
交通事故全死傷者数		1,340	1,299	1,247	1,138	959	934	1,115	-16.8%
二輪車 事故 死傷者 数	子供	0	0	0	0	0	0	0	-
	若年層	103	84	69	47	35	38	55	-46.6%
	成年層	255	233	236	200	134	145	190	-25.5%
	高齢者	15	14	9	23	9	16	14	-6.7%
	合計	373	331	314	270	178	199	258	-30.8%
二輪車 事故割合	文京区	27.8%	25.5%	25.2%	23.7%	18.6%	21.3%	23.1%	
	全国	14.5%	13.9%	14.2%	13.9%	13.5%	13.0%	13.7%	



平成 22 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 20%を下回り、全国と比較しても低い値です。しかし、25～59 歳は全国の値を上回っています。

### 平成 22 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

年齢		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	38	28	41	46	21	9	16	199
	全国	346	36,141	12,480	21,217	15,897	10,984	5,811	13,199	116,075
構成率	文京区	0.0%	19.1%	14.1%	20.6%	23.1%	10.6%	4.5%	8.0%	100.0%
	全国	0.3%	31.1%	10.8%	18.3%	13.7%	9.5%	5.0%	11.4%	100.0%

平成 22 年警視庁交通年鑑をみると、二輪車の事故は、安全不確認やわき見運転、ハンドル操作の不適切など安全運転操作や基本的な交通法規を遵守しないために発生しています。

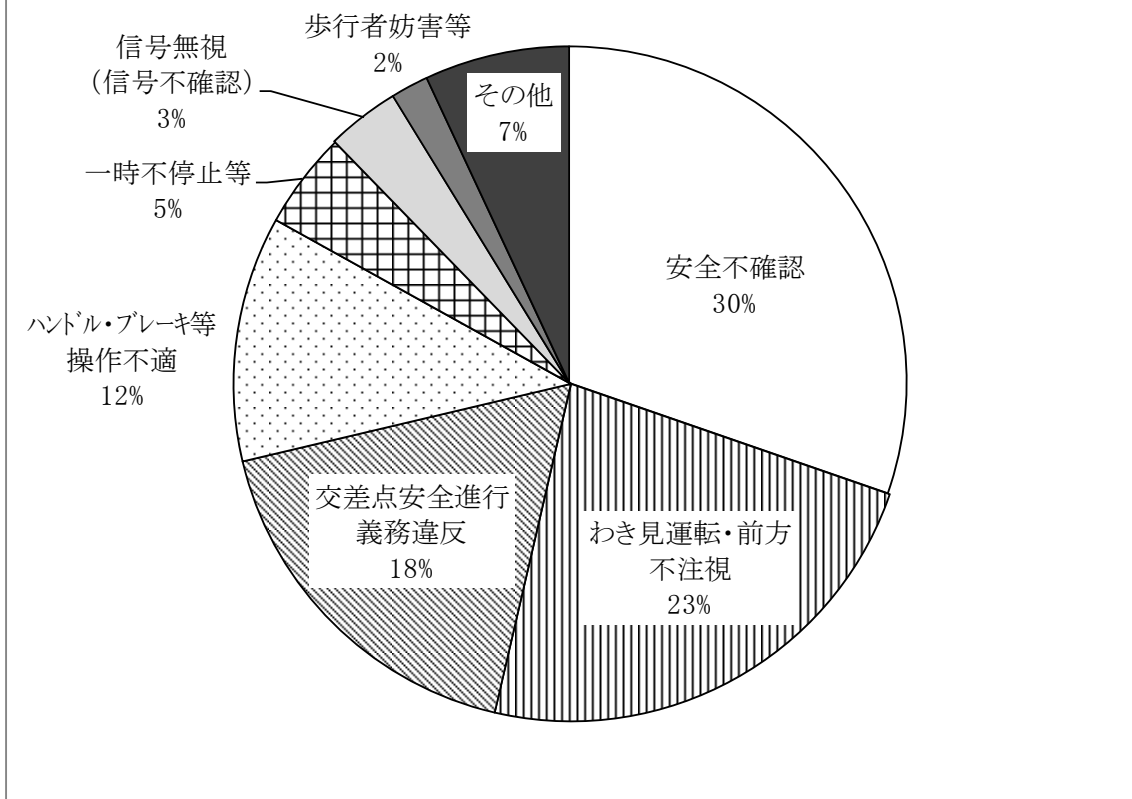
二輪車は、身体でバランスを保ちながら走り、停止すれば安定を失うという構造上の特徴を持っており、四輪車と違った運転技術を必要とします。また、身体が露出しているので受傷しやすく死傷事故に結びつく特性や弱点があります。

### 都内二輪車事故原因別件数

平成 22 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	信号無視(信号不確認)	歩行者妨害等	横断自転車妨害等	その他	合計
二輪車	523	536	315	331	52	78	37	19	137	2,028
原付	701	406	399	144	136	64	36	16	109	2,011
合計	1,224	942	714	475	188	142	73	35	246	4,039
構成率	30.3%	23.3%	17.7%	11.8%	4.7%	3.5%	1.8%	0.9%	6.1%	100.0%

都内二輪車事故原因別構成率



※構成率1%未満はその他に含む。

### 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、駅周辺に大量の自転車が放置されて社会問題となっています。

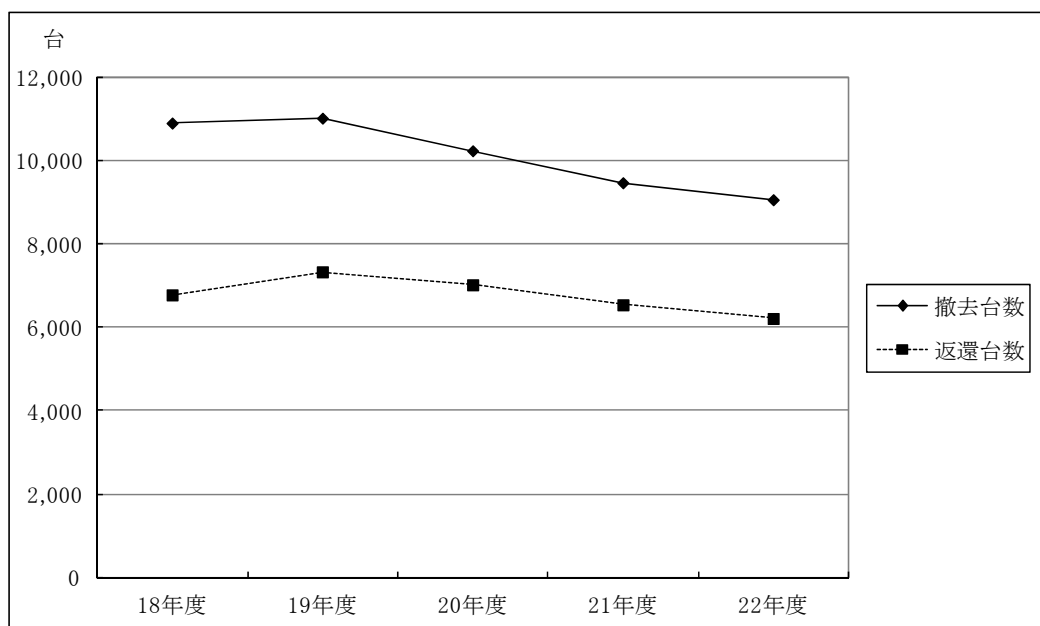
このような放置自転車は歩行者の通行の障害となるばかりか、救急・災害時の救助活動等を阻害する要因として懸念されており、効果的な放置自転車対策を実施していくことが求められています。

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、整理や放置防止キャンペーンを実施してきました。平成16年からは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18～20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、平成19年度をピークに減少傾向にあり、平成21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

管理課調べ

	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	合計
撤去台数	10,900	11,018	10,235	9,469	9,062	50,684
返還台数	6,779	7,331	7,021	6,541	6,212	33,884
返還率	62.2%	66.5%	68.6%	69.1%	68.5%	66.9%



## (2) 自転車等駐車場対策

平成18年からの5年間で千石、護国寺の各駅に自転車駐車を設置しましたが、新大塚、お茶の水の両駅で未整備となっています。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確保が困難です。しかし、引き続き鉄道事業者や道路管理者の協力を得ながら整備を進めるとともに、放置自転車禁止区域の拡大や撤去・取締りを併行して実施していくことが必要です。

### 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	後楽園	根津	本郷三丁目	千駄木
設置年月	7年10月設置	7年10月設置	7年10月設置	8年4月設置	8年4月設置	8年4月設置	8年7月設置	10年4月設置	13年4月設置	16年4月民設設置
駅名	本駒込	春日	駒込	白山	千石	護国寺			新大塚	お茶の水
設置年月	16年6月設置	16年7月設置	17年4月豊島区駐車場使用可	18年7月設置	19年12月設置	22年11月設置			駐車場未設置	駐車場未設置

### 駅別放置自転車台数

管理課調べ

年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
後楽園	390	321	293	217	282
護国寺	234	297	296	237	271
江戸川橋	200	261	207	193	153
根津	109	89	103	177	135
新大塚	325	189	199	194	145
千駄木	84	78	86	124	120
東大前	52	100	84	64	87
湯島	56	63	51	65	34
本郷三丁目	268	250	246	219	218
本駒込	89	45	71	34	53
茗荷谷	184	187	214	219	191
春日	244	193	246	247	216
千石	482	378	242	218	211
白山	186	163	196	158	190
駒込	181	146	157	168	155
お茶の水	94	87	87	127	126
水道橋	212	174	89	62	92
飯田橋	30	39	59	56	55
合計	3,420	3,060	2,926	2,779	2,734

23 区内の放置二輪車の台数は平成 18 年以降減少傾向にあります。

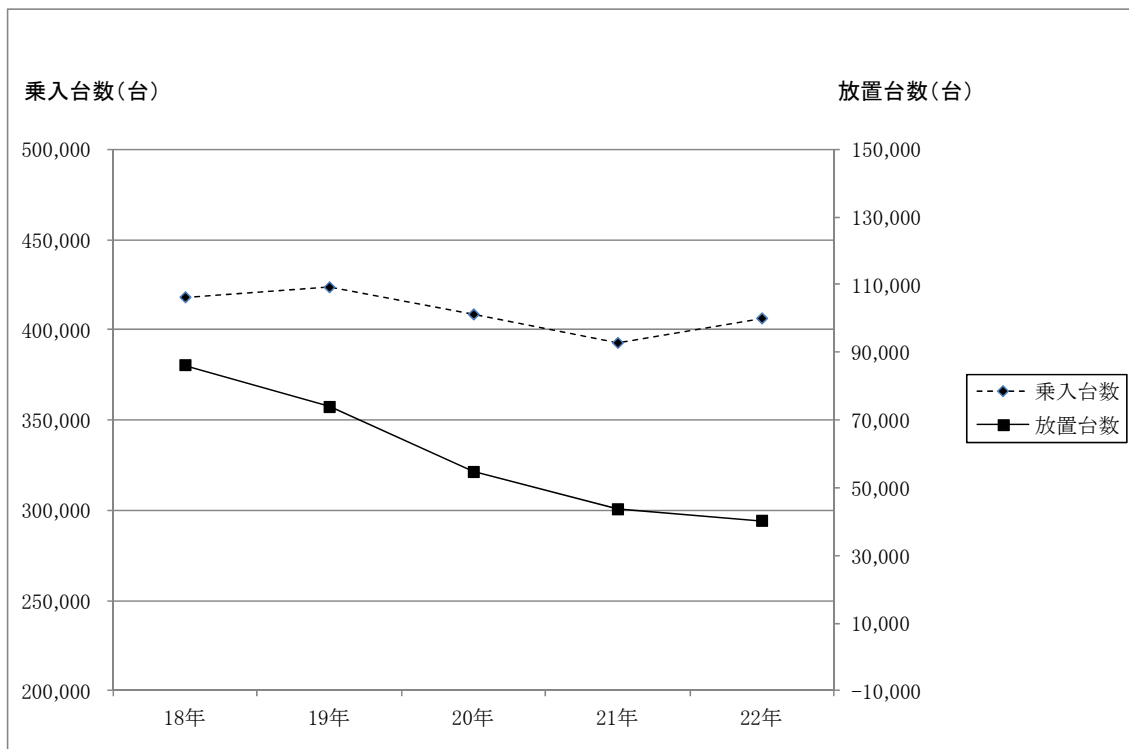
また、区内駅周辺の放置二輪車台数は、平成 18 年は 65 台ありましたが、平成 19 年以降は 50 台未満となっています。

二輪車は四輪車に比べて法律上の位置づけがあいまいでしたが、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も減少傾向となっています。

### 2 3 区内の放置二輪車台数

駅前放置自転車の現況と対策

	18 年	19 年	20 年	21 年	22 年
乗入台数	418,117	423,659	408,623	392,865	406,421
放置台数	86,283	73,925	54,732	43,704	40,294



※乗入台数とは放置台数と実駐車台数を合わせた台数



## 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て、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9次東京都交通安全計画を踏まえて、目標実現のため、今後の5年間に特に重点的に進める対策分野を絞り込み、より効果的な施策を推進します。

そこで、本計画では次の5つを重点課題として位置付けました。

- 1 高齢者の交通安全の確保
- 2 子どもの交通安全の確保
- 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

### 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シルバー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 子どもの交通安全の確保

子どもの通園・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て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ほか、教唆・幫助行為の確実な立件に努めます。

## 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。

###### 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、都市計画道路の第三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。

また、「スムーズ東京 21-拡大作戦-」として、湯島天神下交差点の拡幅整備を始め、道路拡幅にあわせて事故多発地点対策指定箇所の改良を推進します。

###### ③ 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) 生活道路の整備

### ① バリアフリーの道づくり

ア 平成 18 年に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)及び「東京都福祉のまちづくり条例」を踏まえ、高齢者、身体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の整備を進めるとともに、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。

(東京国道事務所、第六建設事務所、文京区)

イ 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撤去します。

(東京国道事務所、第六建設事務所、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、白山地域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。

(警視庁、文京区)

※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せることにより、運転者に減速を促す道路構造物

### (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 平成 23 年 9 月に新設された規制標識「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。

イ 平成 22 年 12 月に新設された規制標識「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。

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ことにより自転車道等の整備を推進します。

#### 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を除き、見直しを検討します。

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。

#### 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。

(東京国道事務所、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、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

歩行者の無秩序な車道の横断を抑制し、歩行者の安全を確保するとともに、車両の路外等への逸脱を防止して、車両乗員の傷害を最小限にとどめるため、防護柵の設置を進めます。

（東京国道事務所、第六建設事務所、文京区）

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。

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。

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 信号灯機の視認性の改善を図るため、交通事故多発交差点において、歩行者用信号機、車両用信号機の照度を改善します。

イ 交差点を青信号で横断中の歩行者と右左折車との事故を防止するため、事故多発地点や駅前、福祉施設等の周辺における歩車分離信号への変更を促進します。

ウ メロディー信号機、シルバー信号機など、高齢者や視覚障害者等にわかりやすく、利用しやすい信号機の整備拡充を行います。

エ 歩行者用画像感知器※を活用した歩行者感応制御化信号の整備を進めます。

※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時間内に渡りきれないと思われる歩行者を感知して青時間を延長する機能を有する信号

オ 歩行者用信号灯器のLED化を推進します。

カ ゆとりシグナル（経過時間表示機能付歩行者用信号灯器）※の整備を進めます。

※青信号で横断を開始した歩行者が、途中で青点滅や赤信号になり、横断途中で取り残されたり、無理な横断を抑止するため、歩行速度が遅い高齢者でも横断歩道を安心して渡ることができる信号

（警視庁）

#### ⑤ 交差点の改良

幹線・準幹線道路等、二輪車の交通量の多い交差点について、交差点流入部の右折車線と直進車線の間へのゼブラ導流帯、エスコートゾーンの設置など、交差点改良を進めます。

（警視庁）

#### ⑥ カーブ地点の改良

二輪車対策として、見通しの悪い曲線道路等の改良、中央線の高輝度化・ワイド化、路側帯（外側線）の新設・拡幅、滑り止め舗装等の路面の改良、照明の設置・照度アップ、減速表示、視線誘導標、ガードレール（パイプ）、カーブミラー等の安全施設の整備を進めます。

（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）

### 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。

## 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。

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「交通安全ノート」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・ストリート方式)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。

### (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、実践教育を繰り返す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)：(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

交通バリアフリー法の施行に伴い、障害者等の安全な通行方法等に関する交通安全教育を行うとともに、障害者の関係機関、団体等と相互に連携を図り、交通安全教育を積極的に推進し、交通安全意識の高揚を図っていきます。

### **(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、外国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。

## **3 交通安全に関する広報啓発活動**

### **(1) 交通安全意識の高揚**

交通事故を無くすために、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。

### **(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。

### **(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、後部座席を含めたシートベルト着用の徹底を推進します。また、チャイルドシート利用と正しい装着の普及促進を図ります。

### **(4) 幼児・児童用ヘルメット着用徹底の普及啓発**

自転車に乗車している幼児・児童の頭部を転倒事故から保護する幼児・児童用ヘルメット着用徹底の普及啓発に努めます。

### **(5) 飲酒運転の根絶**

自動車運転者本人に対する啓発だけではなく、酒類を提供する飲食店や自動車の同乗者、運転者の家族・企業の安全運転管理者等周囲の人たちが「酒を飲んだ人には運転させない」という社会環境を醸成し、「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。

また、学校等においては、学習指導要領に基づく薬物乱用・飲酒等防止指導を通じて、疾病との関連や社会への影響等について総合的に指導していきます。

(高等学校、PTA連合会、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 春・秋の全国安全運動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。また、電動アシスト付自転車及び普通自転車の型式認定制度を活用します。

(交通安全協会、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。

### (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)

## 第6章 道路交通秩序の維持

### 1 駐車対策の推進

#### (1) 新駐車対策法制の適正な運用

- 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。
- 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。
- 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。

#### (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。
- 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。
- 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。

#### (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。
- 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。
- 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。
- エ あらゆる機会を通じて、保管場所確保の広報啓発活動を推進するとともに、長時間駐車、車庫代わり駐車違反の取締りを推進します。

#### (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。

## (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。

放置自転車防止キャンペーンで、一定時間帯の集中取締りや放置自転車防止キャンペーンを実施していきます。

(交通安全協会、警視庁、文京区)

## 2 指導・取締りの強化

### (1) 交通違反の取締り

重大交通事故に直結する飲酒、無免許、過度の速度超過、信号無視、一時不停止、歩行者妨害等の取締りを強化します。

### (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。

#### 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。

#### ③ 事故多発地点における取締り

ア 二輪車、特に若年層の重大事故が多発する路線を指定し、危険性・迷惑性の高い違反の取締まりを強力に実施します。軽微な交通違反者に対しても警告書を活用するなどして、安全運転意識の高揚を図ります。

イ 駐車車両への二輪車の追突事故が多発しているため、地域実態に応じた駐車規制や積極的な取締りにより違法駐車を排除し、追突事故の防止を図ります。

(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) チャイルドシート及びシートベルト着用義務違反の指導・取締り

これまでの指導・取締りの効果により、運転席のシートベルトの着用率は一定の水



準に達しています。しかし、後部座席のシートベルトの着用は進んでいません。

また、チャイルドシートについては、設置率が半分程度にとどまっています。今後とも着用義務違反の取締りをより一層推進していきます。

#### (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ため、自転車利用者の指導を強化するとともに、危険な運転に対しては罰則規定を適用していきます。

また、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もなり得るため、これらの運転に対しても罰則規定を適用し、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。

イ 交通ルール・マナーを守らない危険・迷惑な走行に対しては自転車指導警告カードを活用した街頭指導を強化するとともに、酒酔い、信号無視、一時不停止など悪質・危険な違反者に対しては交通切符等を活用した取締りを強化します。

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

不法に改造したり、必要な整備を行わない整備不良車両は、交通事故、騒音、大気汚染等の公害の原因となっています。これらの車両について、関係機関と連携を密にして各種取締りを推進します。

ア 関係機関との連携を密にして、不正改造に加担する業者も含めた不正改造車両や整備不良車両の取締りを推進します。

イ 不正改造防止のため、定期的に街頭検査を実施するほか、「不正改造車を排除する運動」を実施し、不正改造車の排除に努めます。

(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。これらの排除のため、広報活動及び指導・取締りを積極的に行います。

#### (7) 飲酒運転取締りの強化

飲酒運転検問を強化するほか、飲酒運転や飲酒運転に起因する交通事故を検挙した

際には、運転者に対する捜査にとどまらず、車両の使用者や飲酒場所、同乗者等に対する捜査を徹底し、車両提供罪、酒類提供罪及び同乗罪のほか、教唆・幫助行為の確実な立件に努めます。

(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ます。そのため、「安全運転中央研修所」等を活用した参加・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 高等学校、二輪車を使用する事業所等に対して、二輪車の実技指導や実践的な交通安全教育を推進するとともに、二輪車の通行の多い時間帯や路線を選定し、「二輪車事故ストップ作戦」等の街頭安全指導を推進するほか、「安全運転推奨シール」の活用による安全意識の高揚を図ります。また、交通事故に直結する悪質・危険・迷惑性の高い交通違反の指導・取締りを強化していきます。

イ 地域、職域等における運転者講習会を積極的に開催し、特に、二輪車運転者については、原付やスクータータイプの事故が発生しているため、基本走行・法規主体の二輪車実技教室を実施し、安全意識の高揚と安全運転技術の向上を図ります。また、自動二輪車二人乗りについて運転特性及び法規則の内容等に関する安全教育を推進します。

(交通安全協会、警視庁)

ウ 「セーフティー・ツーリングクラブ」や「オートショップ交通安全対策推進協議会」などの地域の組織活動の活発化を図ります。

#### 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。また、現在小学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。

(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も増加しており、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・交通マナーを守るとともに、自己防衛運転の実践について、学校、職場、地域等で広く呼びかけるとともに、交通弱者である歩行者の保護について、街頭における交通指導を含めた安全指導の強化を図っていきます。

また、危険な違法運転に対しては罰則規定を適用し、取締りを強化していきます。

### (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。

#### 【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 ヘルメットの着用について映像資料を活用するなど、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していきます。

ウ 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。

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)

※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する運動

### (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、取消処分者講習等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)

## 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

消防救助隊等による交通救助体制を充実し、強化します。

また、ポンプ車等に救助用資器材や自動体外式除細動器（AED※）等の救護資器材を積載して、救急隊とポンプ隊が連携して迅速に救急措置を行う救護体制を充実し、強化します。

※小型軽量の医療機器。心肺停止に陥った傷病者の心電図を自動的に解析し、必要に応じて電気ショックを施すことができる。

#### (2) 高度処置救急体制の充実強化

メディカルコントロール体制の充実・強化と救急処置範囲の拡大への対応を図るとともに、救急救命士及び救急資格者を計画的に養成し、配置することで救急業務の高度化を推進します。

### 2 救助・救急資器材等の整備

#### (1) 救急資器材の増強整備等

救急資器材を増強・整備していきます。

#### (2) 救急出場システムの充実

車両位置管理機能を有する装置（GPS）を活用し、病院引き揚げ途中や、出向中の救急車を含めた出場可能な救急車のうち、交通事故現場に最も近い位置にある救急車を出場させていきます。

### 3 救急医療機関との連携

医療機関への円滑な受け入れ体制の確保と、救急活動の円滑化を図るため、文京区救急業務連絡協議会、区内医師会等を通じて、地域医療機関との連携をより一層充実し、強化していきます。

### 4 集団救助・救急体制の充実強化

#### (1) 集団救助・救急体制の充実

大規模な交通事故現場等における負傷者の救命効果の向上と現場救護活動の効率化を図るため、活動に必要な資器材を整備するなど、集団救助・救急体制を充実していきます。

## **(2) 災害医療派遣チーム（東京 DMAT）との連携**

災害医療専門の医師・看護師で構成されている災害医療派遣チームと連携した救助・救急活動を行います。

## **5 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) 区民等に対して応急手当の知識・技術の普及**

町会の防災訓練、事業所の自衛消防訓練等の機会に、積極的に基本的な応急手当の知識・技術の習得向上を図っていきます。

### **(2) 応急手当普及資器材等の整備と救命講習の推進**

訓練用人形等の資器材の整備及び普及用リーフレットの作成を行い、公益財団法人東京防災救急協会と連携して、事業所、学校、町会等の各種団体に対して、AEDを含めた救命講習を推進します。

## **6 救急車の適正利用等の普及啓発**

救急業務への正しい理解と救急車の適正利用を図るため、以下の事項について区民等に対して広く普及啓発し、真に救急車が必要である傷病者の救護を推進します。

- ・ 救急業務は、傷病者の生命及び身体を護るための緊急の業務であること。
- ・ 救急業務は、住民が等しく利用しうる公共の業務であること。
- ・ 傷病者の状況から緊急性がない場合には、民間救急や患者等搬送自動車サポート cab（有料）を利用する方法があること。
- ・ 東京民間救急コールセンターでは、患者等搬送事業者の車両待機状況を管理し、自力歩行ができる患者を対象にした案内をすることで利用者の利便性の確保を図っていること。
- ・ 東京消防庁救急相談センター#7119では、診療可能な医療機関の案内や応急手当のアドバイス等を行い、傷病の緊急性を判断した場合は救急車を出動させていること。



## 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示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相談所（都庁内）や東京交通安全協会が運営する交通事故相談所があります。

### 2 交通事故被害者等に対する連絡制度

各警察署では、ひき逃げ事件の被害者とその遺族、交通死亡事故事件の遺族、交通重傷事故の被害者などに対し、その要望を確認したうえで、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、被害者の自力回復等を支援します。

### 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。

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	800円
B	区民交通傷害保険Bコース	1,400円
C	区民交通傷害保険Cコース	2,600円
AJ	区民交通傷害保険Aコース+自転車賠償責任プラン※	1,100円
BJ	区民交通傷害保険Bコース+自転車賠償責任プラン	1,700円
CJ	区民交通傷害保険Cコース+自転車賠償責任プラン	2,900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・護送費用・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(労災1級相当)	150万円	350万円	600万円
2	180日以上の継続入院治療	34万円	60万円	120万円
3	90日以上の継続入院治療	23万円	35万円	65万円
4	60日以上の継続入院治療	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、2月～3月に行います。）

#### 4 自転車の保険

近年、自転車に関する事故が増えています。自転車を走行中に歩行者にけがをさせれば賠償義務が生じることもありえるため、万々に備えて保険に加入する動き（TSマーク）が広がっています。

年に1回、自転車安全整備店で点検・整備を受けると、そのしるしとしてTSマークが自転車に貼付されます。TSマークには賠償責任保険と傷害保険の2つがセットになった1年間の付帯保険が付いています。

交通に関わる事故をカバーする交通傷害保険や普通傷害保険に賠償保険を特約で付ける方法として、コンビニエンスストアで「自転車向け保険」の販売を始める動きがあります。これにより、自転車事故だけでなく、日常生活の中で他人に与えた傷害もカバーできるようになっています。

#### TSマークの種類と付帯保険の補償内容

TSマーク種別	第一種TSマーク (青マーク)		第二種TSマーク (赤マーク)	
	傷害保険	○入院 15 日以上 ○死亡重度後遺障害(1~4 級)	(一律)1 万円  (一律)30 万円	○入院 15 日以上 ○死亡重度後遺障害(1~4 級)
賠償責任保険	○死亡・重度後遺障害(1~7 級)	(限度額)1,000 万円	○死亡・重度後遺障害(1~7 級)	(限度額)2,000 万円

# 〈 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	2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、区民の交通徳の高揚を図り、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長  
東京都第六建設事務所長  
警視庁富坂警察署長  
警視庁大塚警察署長  
警視庁本富士警察署長  
警視庁駒込警察署長  
東京消防庁小石川消防署長  
東京消防庁本郷消防署長  
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  
文京区町会連合会長  
文京区商店街連合会長  
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長  
文京区女性団体連絡会長  
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  
文京区男女協働子育て支援部児童青少年課長  
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庶務課長  
文京区教育委員会教育推進部教育指導課長  
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 次文京区交通安全計画  
(平成 23 年度～27 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 G0411016