

第11次

文京区交通安全計画

(令和3年度～7年度)

【第1回文京区交通安全協議会資料】

令和3年8月

文京区交通安全協議会

第11 次文京区交通安全計画

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	3
1 第10次改訂版交通安全計画期間の状況	3
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	25
4 二輪車の事故防止	26
5 飲酒運転の根絶	26
6 先端技術の活用と『新たな日常』への対応	26
第2部 今後の取り組み	27
第4章 道路交通環境の整備	27
第5章 交通安全意識の啓発	28
第6章 道路交通秩序の維持	29
第7章 安全運転の確保	30
第8章 救助・救急体制の整備	30
第9章 被害者の支援等	31

第10章 災害に備えた道路交通環境の整備等	31
-----------------------------	----

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、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 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、悲惨な交通事故の無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

死傷者数 380 人以下という目標は、社会情勢に応じた対策の展開などにより、5 年間での目標達成を目指します。

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	
特別区	5,285,242	5,350,374	5,422,615	5,478,539	
東京都	7,848,483	7,922,005	8,003,513	8,060,579	

(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	
特別区	2,712,883	2,795,166	2,778,596	2,462,257	
東京都	4,812,241	5,016,583	4,985,645	4,971,556	

(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	
特別区	12,729,644	12,558,838	12,348,090	12,225,230	
東京都	18,375,573	18,161,792	17,831,039	17,650,416	

(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の間に「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 令和 2 年 6 月 10 日から、高齢運転者対策の充実・強化を図るための規定の整備として、高齢運転者による交通事故情勢等を踏まえて、高齢運転者対策の充実・強化が図られました。また同日より、第二種免許等の受験資格の見直しとして、第二種免許および大型免許、中型免許の受験資格が緩和されます。
 - ⑥ 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。
 - ⑦ 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）を改正し、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を義務付けました。
 - ⑧ 警視庁は令和 3 年 7 月 9 日、千葉県八街市で下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5 人が死傷する事故が発生したことを受けて、文部科学省、国土交通省とともに通学路の合同点検を実施することを全国の警察に通達したと発表しました。また、内閣府は令和 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を開催し、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案を提示しました。具体的には、通学路の点検を文部科学省、警察庁、国土交通省の合同で 9 月までに、その対策案の作成を 10 月末までに作成することを述べました。

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。事故件数では、第10次計画期間は年平均639件に対して、第10次改訂版計画期間は年平均400件となり、239件減少しました。死傷者数では、第10次計画期間は年平均723人に対して、第10次改訂版計画期間は年平均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
	死傷者数	858	853	683	646	576	723	488	440	454	457	405	449
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
	死傷者数	58,355	55,020	49,023	43,384	40,092	49,175	37,987	38,158	37,586	34,910	29,043	35,537

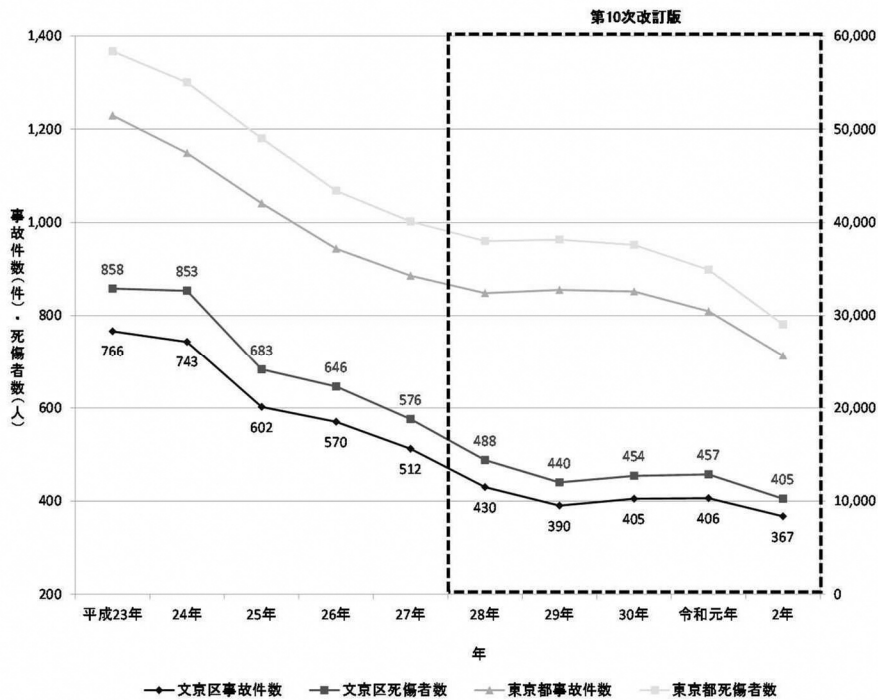


図 2-1 交通事故件数・死傷者数

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51.3%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68.4%、高齢者の死傷者数は第10次計画期間の合計の76.1%に減少しています。

表 2-2 年齢階層別死傷者数

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						増減率 改訂版/第10次	
	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	子供	46	48	41	24	31	38	31	22	32	22	23	26	68.4%
	若年層	94	91	78	81	38	76	47	40	31	48	31	39	51.3%
	成年層	611	603	461	422	392	498	341	297	328	314	288	314	63.1%
	高齢者	93	95	95	105	70	92	69	81	63	73	63	70	76.1%
	合計	844	837	675	632	531	704	488	440	454	457	405	449	63.8%
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%

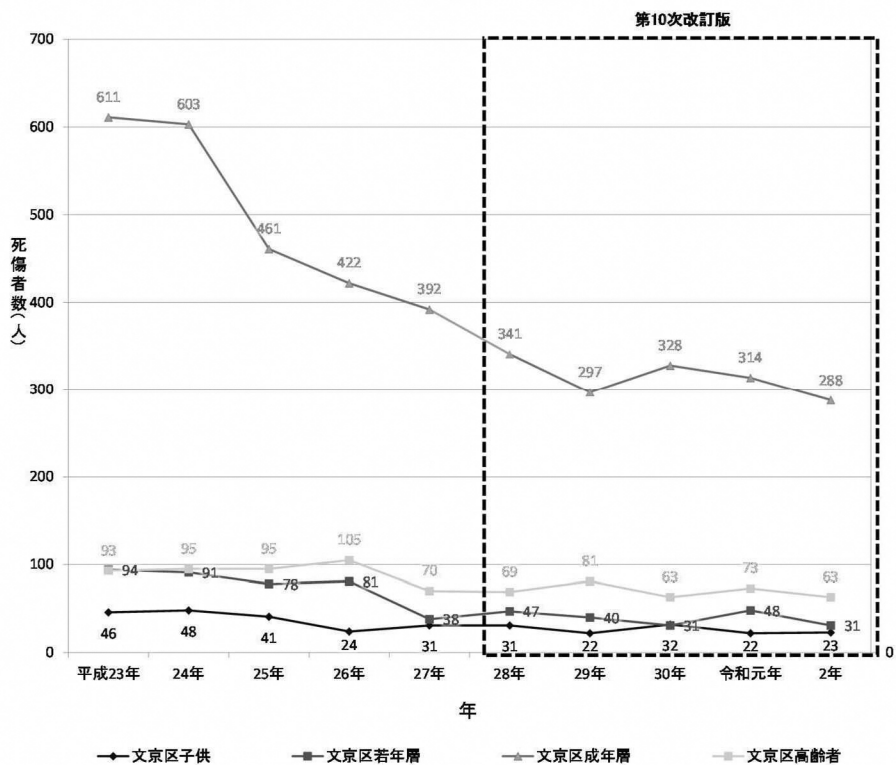


図 2-2 年齢階層別死傷者数

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70人と25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13.4%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15.3%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	1	1	0	2	3	1	1	1	0	2	1	1
		死傷者数	857	853	682	646	576	723	488	440	454	457	405	449
	高齢者	死者	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
		死傷者数	90	103	91	110	81	95	69	81	63	73	63	70
		割合	10.5%	12.1%	13.3%	17.0%	14.1%	13.4%	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
		死傷者数	58,355	55,020	49,023	43,384	40,092	49,175	37,987	38,158	37,586	34,910	29,043	35,537
	高齢者	死者	88	72	72	65	58	71	63	63	60	55	60	60
		死傷者数	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	11.6%	12.3%	12.9%	13.1%	13.8%	12.7%	14.4%	14.5%	15.2%	16.4%	15.9%	15.3%

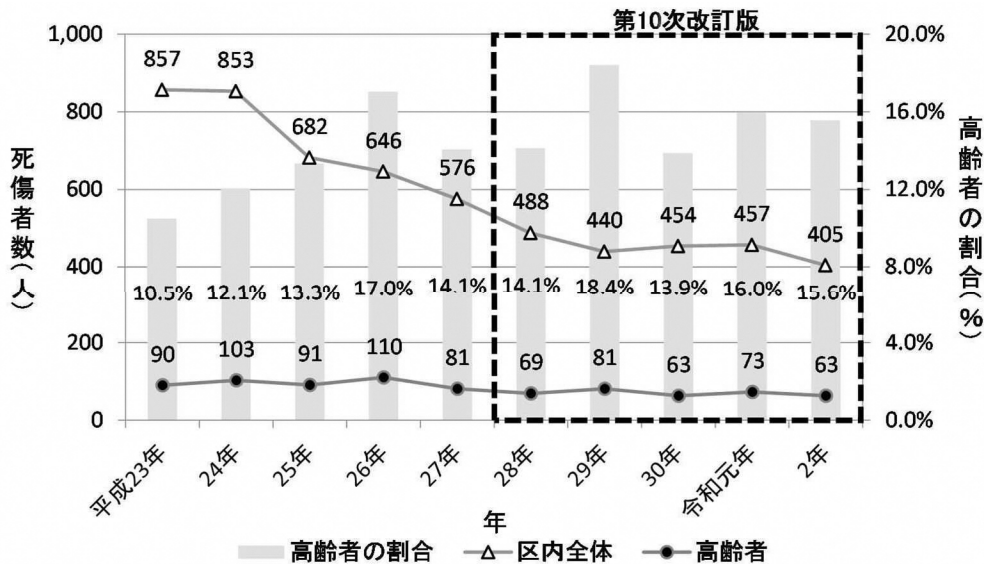


図 2-3 高齢者事故死傷者数

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四輪車乗車中（運転・同乗）と同じ件数となっており、全体に占める割合は増加しています。

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
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	四輪車乗車中（運転・同乗）	1,961	2,134	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	5,058	4,821	4,271	4,068	4,647	4,089	4,135	4,297	4,311	3,543	4,075

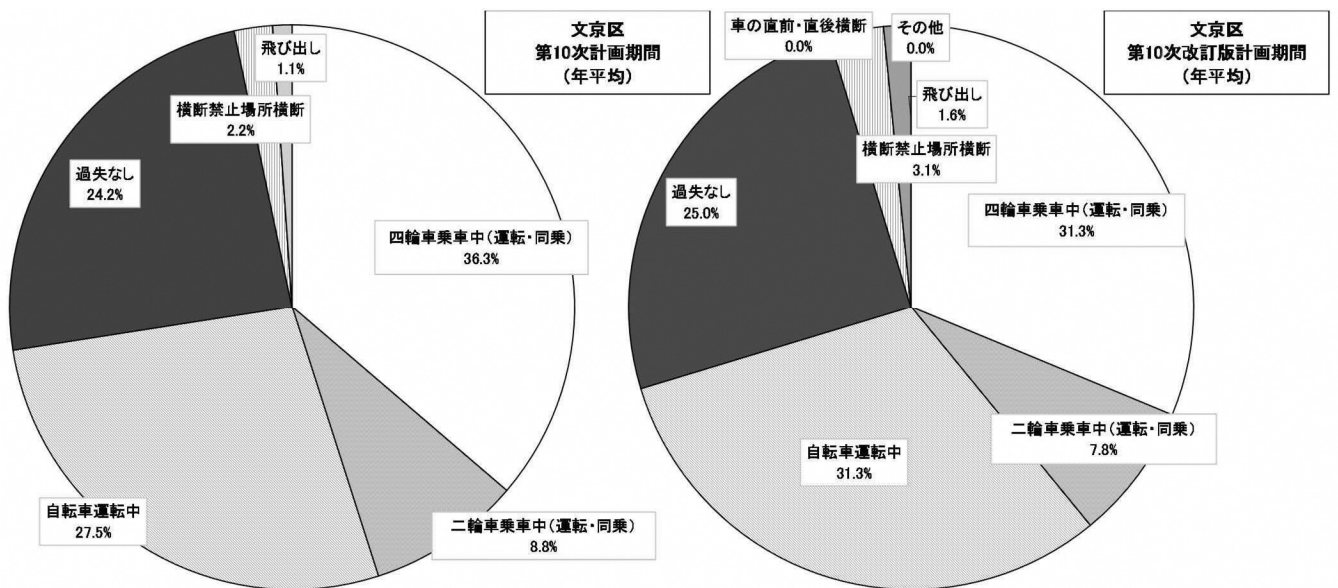


図 2-4 高齢者の事故原因別死傷者割合

(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)

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[※]）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ポイント増加しています。

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 [※]	2,732	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 [※]	886	783	822	805	772	814	744	762	727	624	504	672	
	動静不注視 [※]	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 [※]	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 [※]	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 [※]	286	314	292	279	286	291	281	318	294	272	202	273	
	横断自転車妨害等 [※]	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

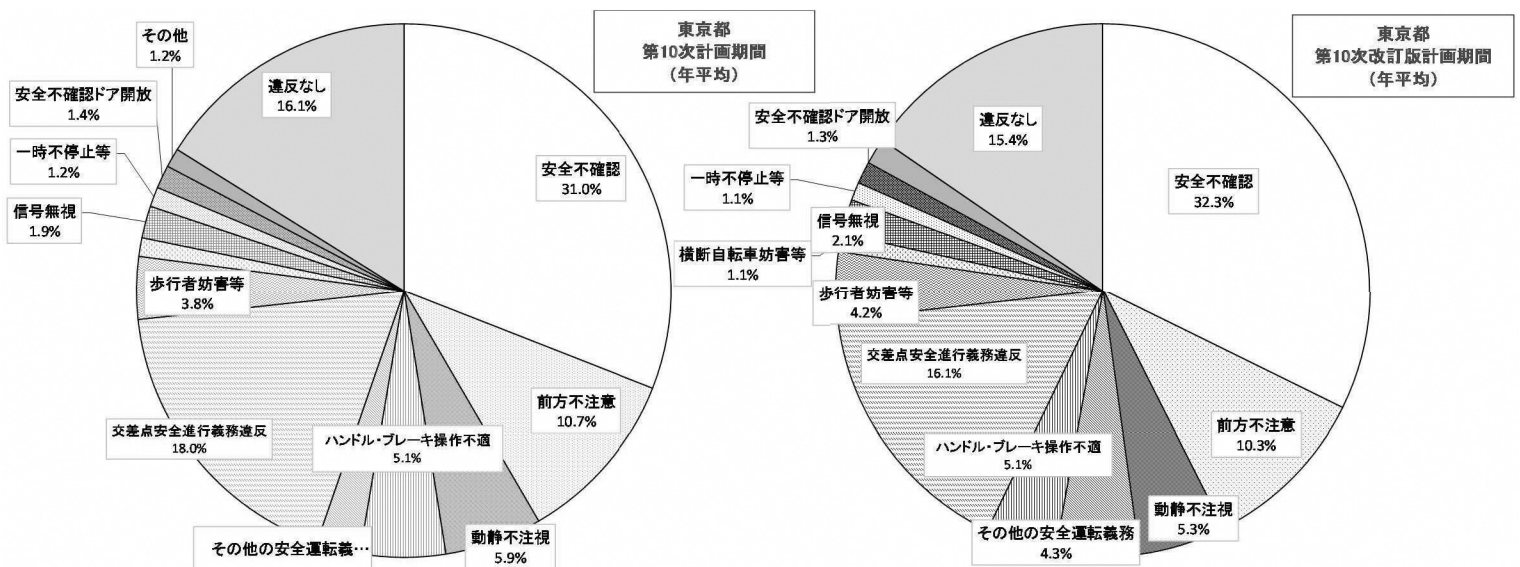


図 2-5 高齢者の運転中（第一当事者）の事故原因別死傷者割合
 (左：第10次計画期間年平均 右：第10次改訂版計画期間年平均)

※ 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。

※ 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。

※ 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。

※ 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。

※ 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。

※ 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。

※ 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など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5.1%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	682	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%	5.1%	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%	6.4%	6.0%	5.9%	5.9%	6.0%	5.6%	5.9%	

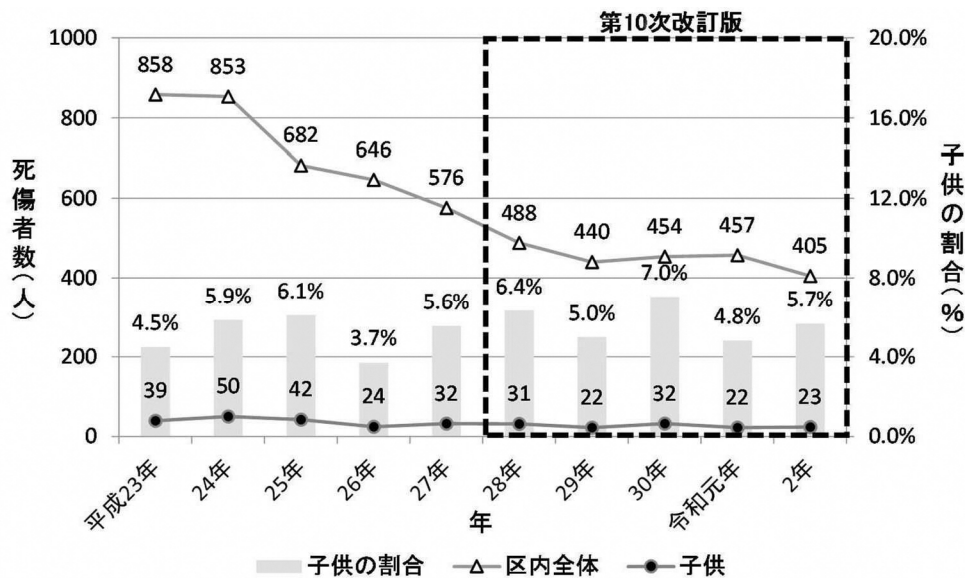


図 2-6 子供事故死傷者数

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時までの下校時また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	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24		
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	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24	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	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24		
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	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24	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

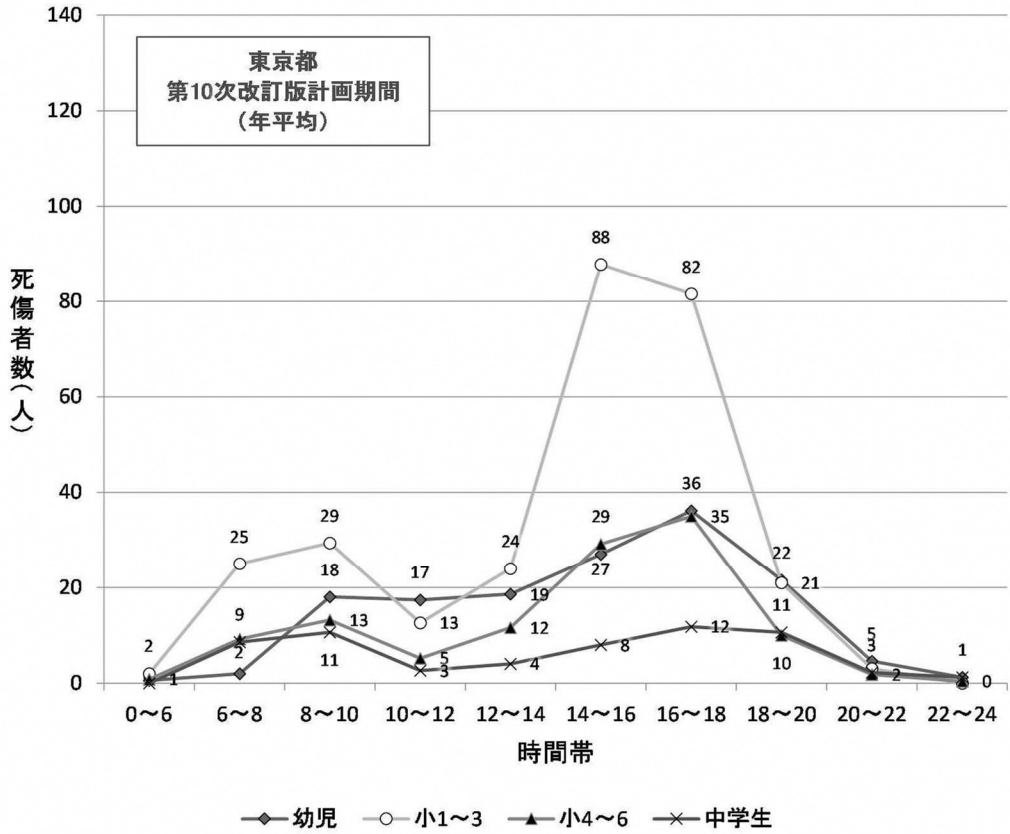
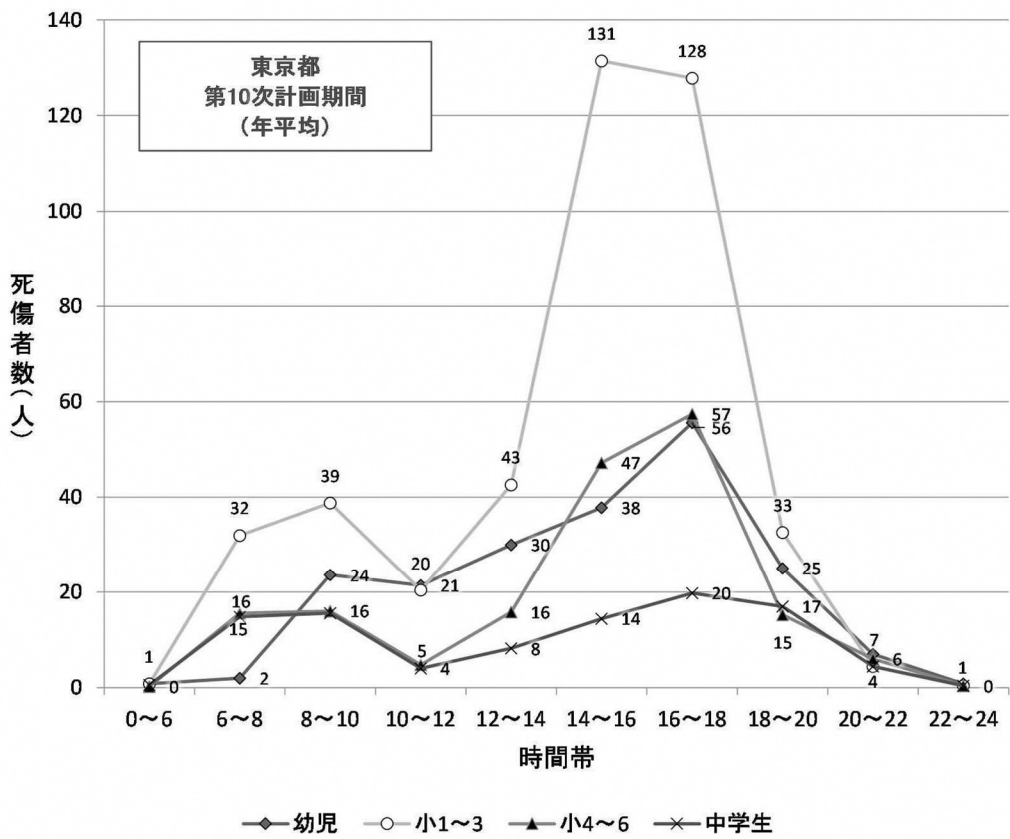


図 2-7 都内年齢層別時間帯別子供の歩行中交通事故件数
(上：第10次計画期間年平均 下：第10次改訂版計画期間年平均)

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

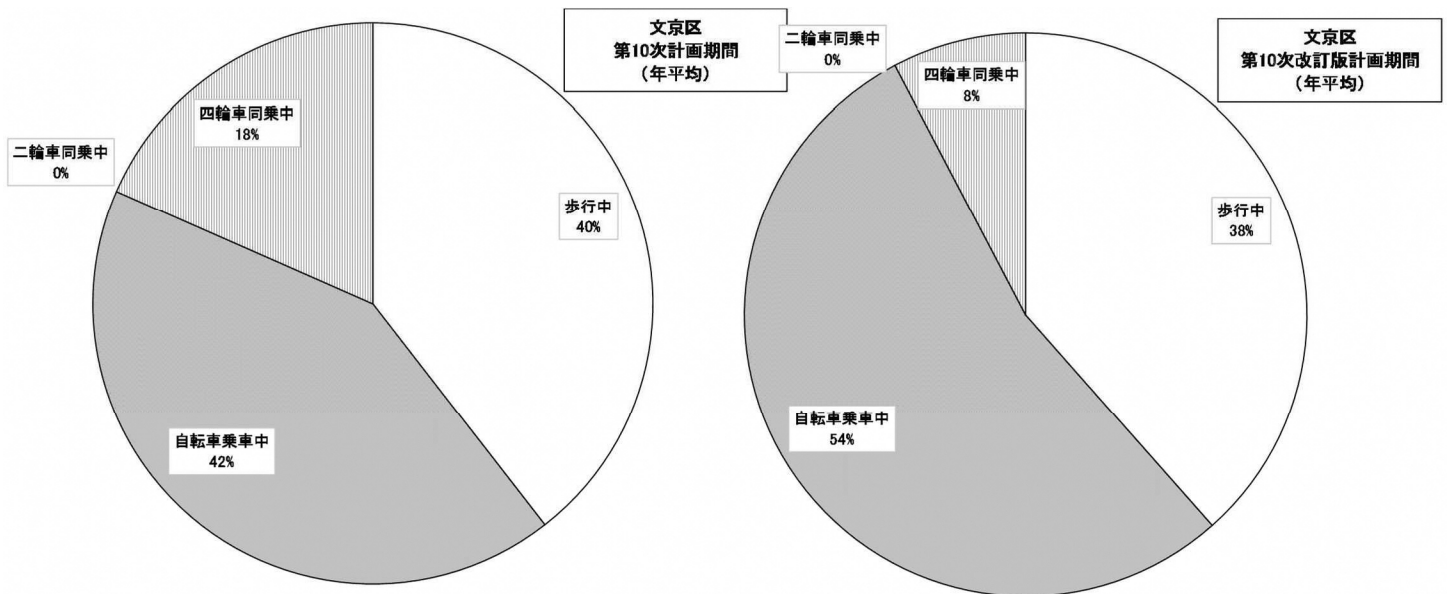


図 2-8 子供の状態別死傷者割合

(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)

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次改訂版計画期間の年平均では過失なしが約半数まで減少しましたが、飛び出しは横ばいとなっており、全体に占める割合は増加しています。

一方、東京都ではな、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
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。

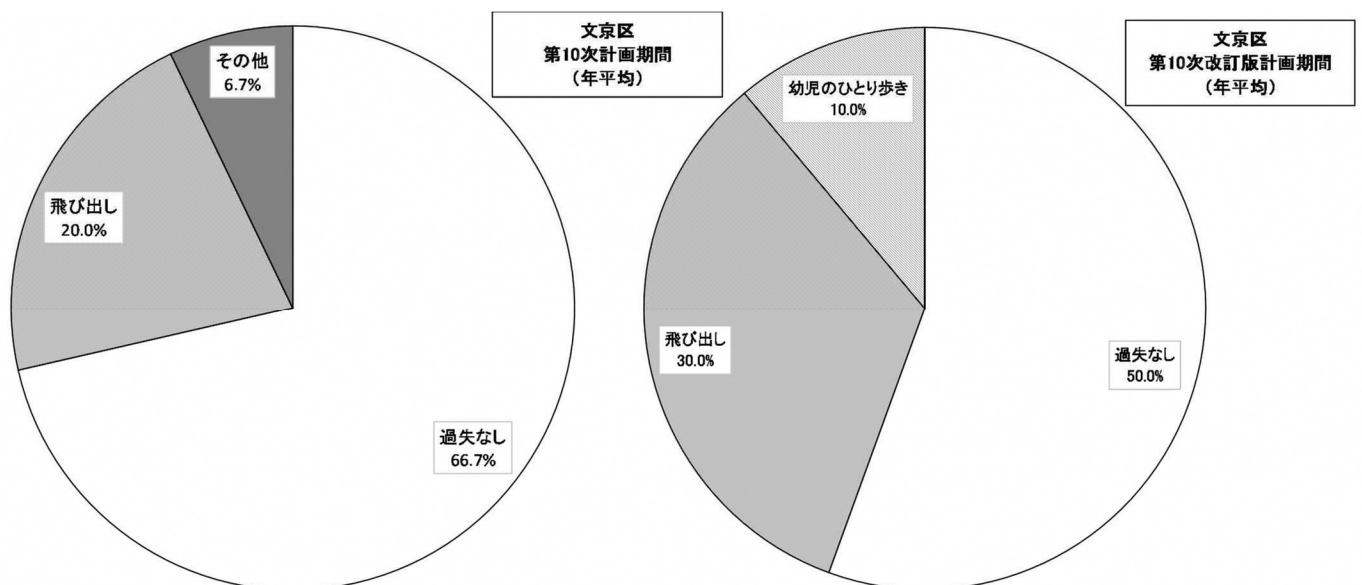


図 2-9 子供の歩行中事故原因別死傷者割合

(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)

(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26.2%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45%程度と高い割合になっています。

表 2-11 自転車事故年齢別死傷者数

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	
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%	36.4%	33.3%	34.4%	43.0%	48.5%	40.9%	40.0%	
交通事故全死傷者数	858	853	683	646	576	723	488	440	454	457	405	449	
自転車死傷者数	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)													
自転車割合(死傷者数)	28.2%	26.8%	26.9%	25.4%	23.6%	26.2%	24.8%	25.7%	32.6%	33.9%	27.9%	29.0%	
交通事故全件数	34,103	31,095	27,356	24,561	22,489	27,921	21,105	21,535	21,680	20,486	17,165	20,394	
自転車事故件数	14,172	12,474	10,732	10,741	8,326	11,289	7,744	8,285	9,233	9,462	8,382	8,621	
自転車割合(事故件数)	41.6%	40.1%	39.2%	43.7%	37.0%	40.3%	36.7%	38.5%	42.6%	46.2%	48.8%	42.6%	
交通事故全死傷者数	38,082	35,401	31,306	28,089	25,838	31,743	24,247	24,634	24,620	23,177	19,084	23,152	
自転車死傷者数	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)	48.7%	46.8%	45.0%	43.3%	40.9%	45.0%	41.2%	42.4%	45.4%	48.4%	51.0%	45.7%	

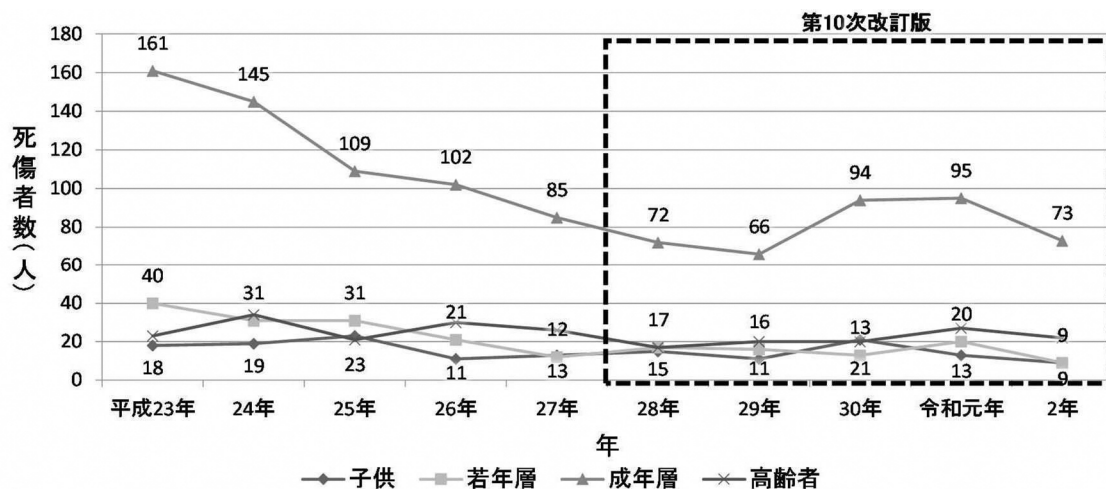


図 2-10 自転車事故年齢別死傷者数

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

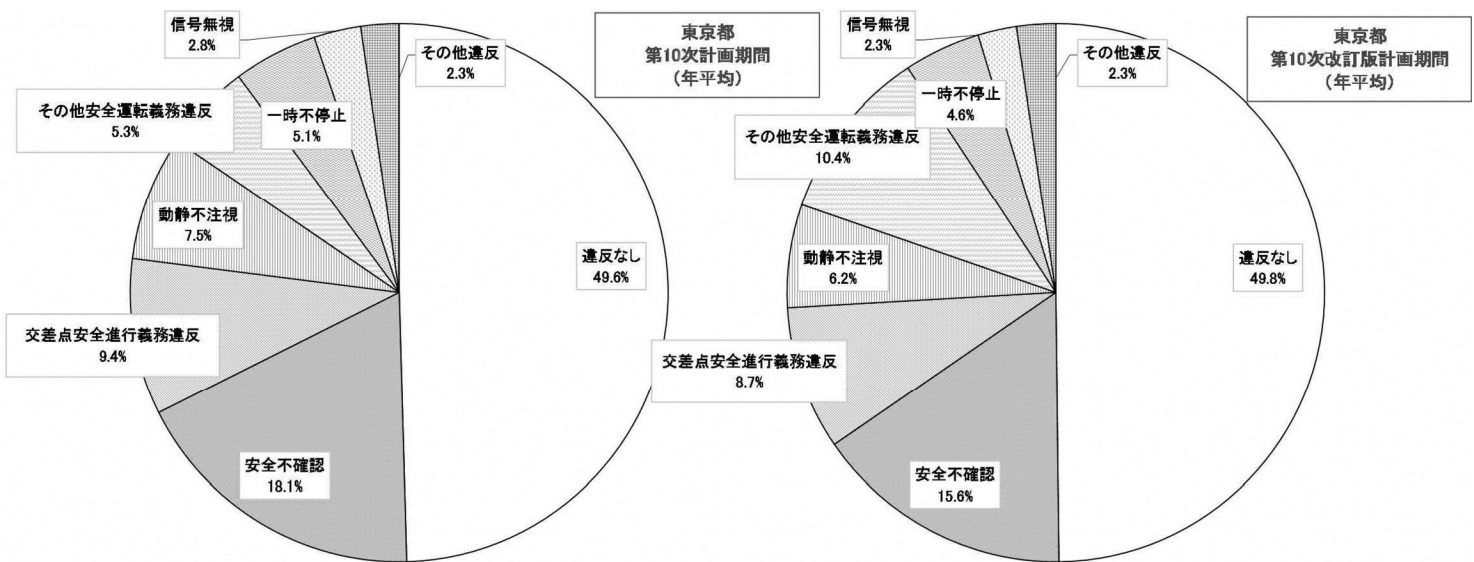


図 2-11 都内違反別自転車事故割合

(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)

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6割以上を占めている状態です。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また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
東京都 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

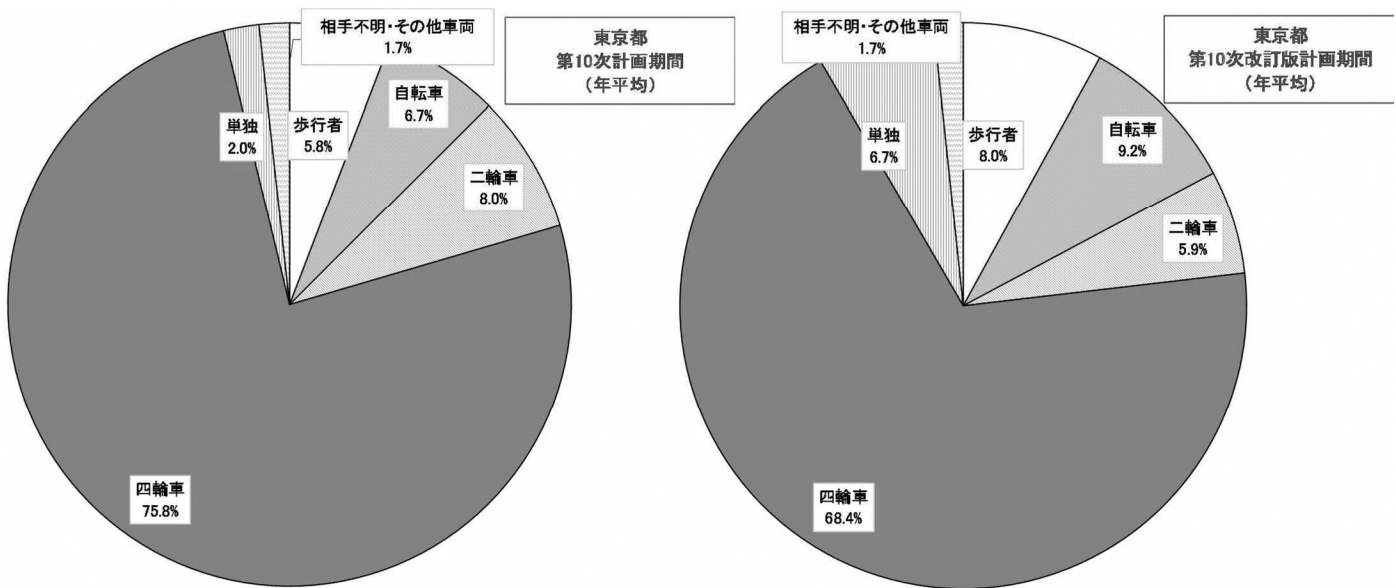


図 2-12 都内事故対象別自転車事故割合

(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)

(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17.3%から第10次改訂版計画期間の平均15.0%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22.2%となっています。

表 2-14 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

	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%	25.1%	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 一輪車事故 死傷者数	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)											
二輪車割合(死傷者数)	18.9%	18.6%	17.6%	18.7%	12.5%	17.3%	14.1%	15.0%	12.6%	15.8%	17.5%	15.0%
交通事故全件数	34,103	31,095	27,356	24,561	22,489	27,921	21,105	21,535	21,680	20,486	17,165	20,394
二輪車事故件数	8,836	7,360	1,983	6,529	4,827	5,907	4,667	4,547	4,389	4,310	3,744	4,331
二輪車割合(事故件数)	25.9%	23.7%	7.2%	26.6%	21.5%	21.0%	22.1%	21.1%	20.2%	21.0%	21.8%	21.3%
交通事故全死傷者数	38,082	35,401	31,306	28,089	25,838	31,743	24,247	24,634	24,620	23,177	19,084	23,152
東京都 一輪車事故 死傷者数	子供	13	21	11	7	11	13	7	8	8	12	8
	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)	25.9%	23.8%	24.0%	22.3%	21.8%	23.5%	22.1%	22.0%	21.1%	22.2%	23.6%	22.2%

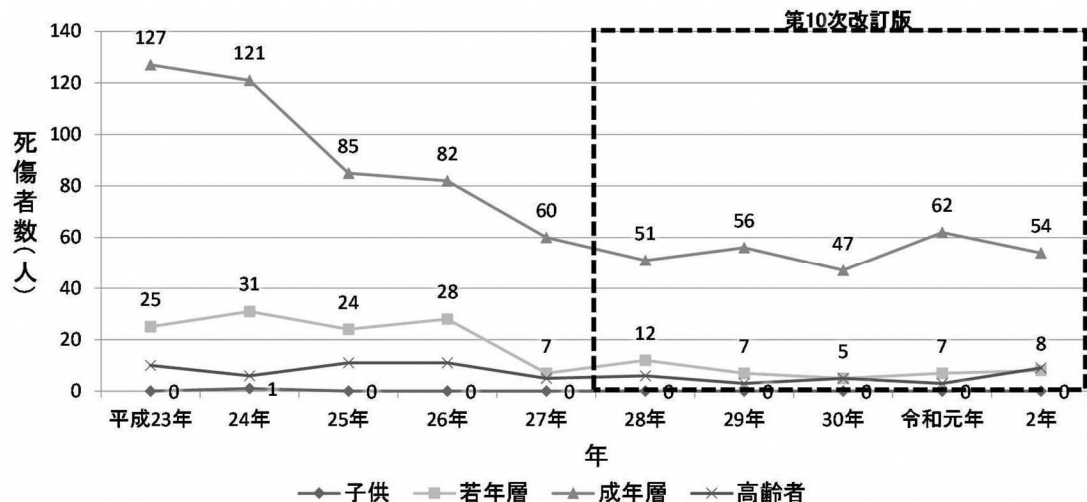


図 2-13 二輪車事故年齢別死傷者数

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23.5%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・前方不注意	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
東京都 原付	安全不確認	627	478	425	314	296	428	272	272	255	225	209	247
	わき見運転・前方不注意	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・前方不注意	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

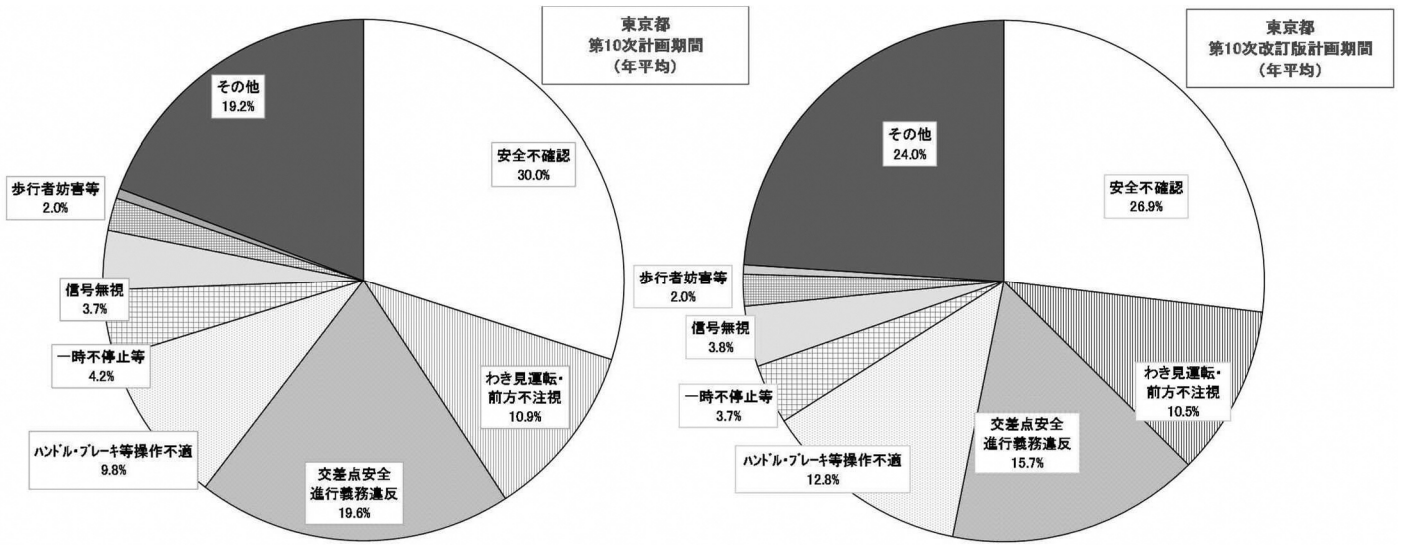


図 2-14 都内二輪車事故原因割合
 (左：第10次計画期間年平均 右：第10次改訂版計画期間年平均)

(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、1年平均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、年平均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	
東京都	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

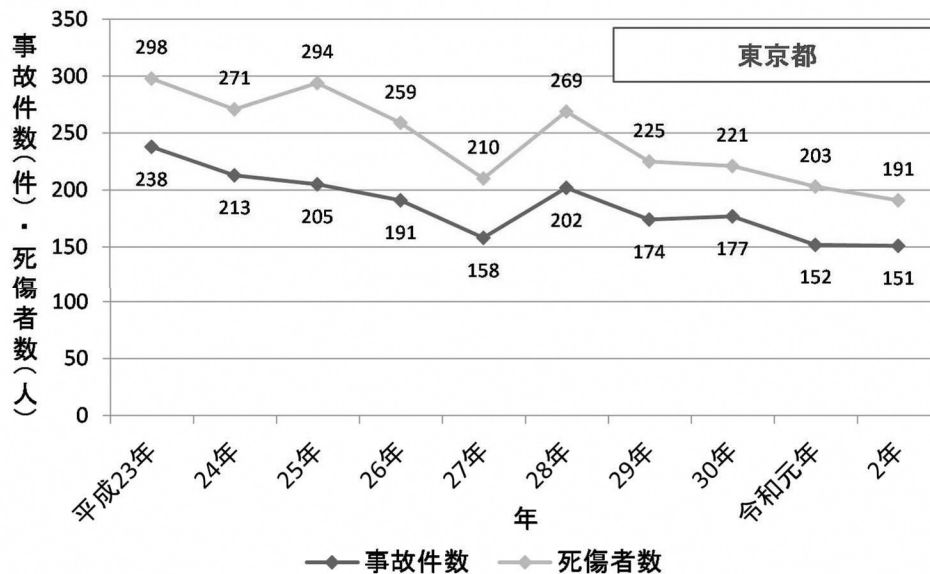


図 2-15 都内飲酒事故死傷者数

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

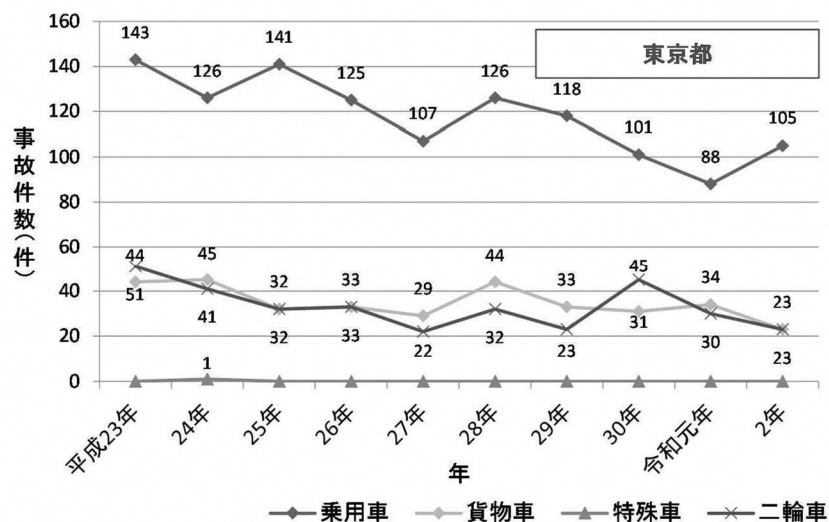


図 2-16 都内飲酒事故車種別事故件数

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、20歳代と50歳代、65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

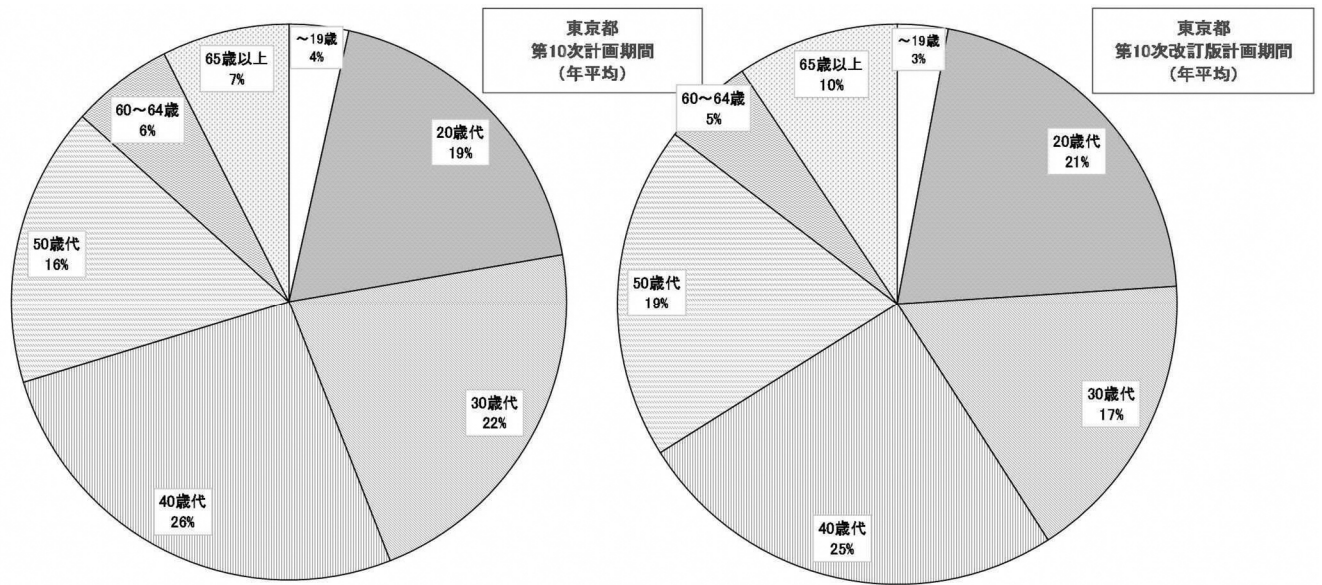


図 2-17 都内飲酒事故年齢別事故件数
 (左：第10次計画期間年平均 右：第10次改訂版計画期間年平均)

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 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次計画期間び年平均に対して、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高い水準になっているため、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。

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、高齢者の交通事故と同様に増加傾向にあるため、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無いにもかかわらず、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、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 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、東京都においても、交通事故死傷者数に占める自転車事故の割合は、第 10 次改訂版計画期間の平均で高い水準になっているため、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、自転車は身近な交通手段であるが、自転車側に法令違反がある重大な交通事故が後を絶たないこと、「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であります。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

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。しかし、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るため、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。

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。しかし、毎年飲酒運転による交通事故で死者がでている状態のため、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年の八街児童死傷事故など、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。

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。

第2部 今後の取り組み

第4章 道路交通環境の整備

見出し 1	見出し2	見出し3	見出し4	区・関係者				都・公 社				区	高速 道路				
				交通安全協会	東京国道事務所	特別支援学校 高等学校	公安委員会	都	警視庁	合文京支部 都自転車協 会	第六建設事務所	東京消防庁	都建設局	都民安全推進本部	区	町会連合会	首都高速道路
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		○												
			②都道の整備								○						
			③歩道の整備		○										○		
			④電線類の地中化		○						○				○		
		(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												○		
			②コミュニティ・ゾーンの形成						○						○		
			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		○					○					○		
		(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		○					○		○			○		
			②自転車と歩行者の分離							○							
	③自転車と歩行者の共存								○		○			○			
	2 交通安全施設等の整備	-	-	①防護柵（ガードレール）等の整備		○					○				○		
				②道路照明の整備		○					○					○	
				③道路標識の整備		○						○					○
				④信号機の改善							○						
				⑤交差点の改良							○						
				⑥カーブ地点の改良		○						○					○
				⑦交通安全点検		○						○					○
				⑧危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進							○						
				⑨交通環境のバリアフリー化							○						
				⑩交通安全の注意喚起								○					
⑪交通管制システムの高度化															○		
3 コミュニティバスの運行	-	-	-														
4 高速道路における安全施設の整備等	(1) 高速道路における標識等の整備	-	-											○			
5 交通規制の実施	(1) 交通実態に即した交通規制	-	-							○							
	(2) 先行交通対策	-	-							○							

※赤字：第11次東京都交通安全計画の構成で追加されており、文京区に関連する項目

第5章 交通安全意識の啓発

見出し 1	見出し 2	見出し 3	見出し 4	区・関係者				都・公社					区	高速 道路				
				交通安全協会	東京国道事務所	特別支援学校	高等学校	公安委員会	都	警視庁	都 自 転 車 支 部 協 会	第六建設事務所	東京消防庁	都建設局	都民安全推進本部	区 区 区	町会連合会	首都 高 速 道 路
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	-	-	<input type="checkbox"/>														
	2 学校等における交通安全教育	(1) 幼稚園・保育園	-	-	<input type="checkbox"/>													
		(2) 小学校	-	-	<input type="checkbox"/>													
		(3) 通園・通学時における交通安全指導	-	-	<input type="checkbox"/>													
		(4) 中学校	-	-	<input type="checkbox"/>													
		(5) 特別支援学校	-	-	<input type="checkbox"/>													
		(6) 高等学校	-	-	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>											
		(7) 保護者等に対する啓発	-	-	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>								
		(8) 障害者に対する交通安全教育	-	-	<input type="checkbox"/>													
		(9) 外国人に対する交通安全教育	-	-	<input type="checkbox"/>													
	3 交通安全に関する広報啓発活動	(10) 横断歩行者の安全確保に関する教育	-	-	<input type="checkbox"/>													
		(11) 「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進	-	-	<input type="checkbox"/>										<input type="checkbox"/>			
		(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実	-	-	<input type="checkbox"/>													
		(2) 交通安全キャンペーンの充実	-	-	<input type="checkbox"/>													
		(3) シートベルト及びチャイルドシート着用の推進	-	-	<input type="checkbox"/>													
		(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	-	-	<input type="checkbox"/>													
		(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	-	-	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
		(6) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動	-	-	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
	4 地域社会における交通安全運動の推進	(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	-	-	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>							
		(8) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進	-	-	<input type="checkbox"/>										<input type="checkbox"/>			
(1) 地域ぐるみの交通安全運動の推進		-	-	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
(2) 子供への交通安全運動の推進		-	-	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>								
(3) 若年層への交通安全運動の推進		-	-	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>								
	(4) 高齢者への交通安全運動の推進	-	-	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

※赤字：第 11 次東京都交通安全計画の構成で追加されており、文京区に関連する項目

第6章 道路交通秩序の維持

見出し 1	見出し2	見出し3	見出し 4	区・関係者				都・公社					区	高速 道路	
				交通安全協会	東京国道事務所	特別支援学校	高等学校	公安委員会	都 警視庁	都 合文京支那 都 自転車商協	第六建設事務所	東京消防庁	都建設局	都民安全推進本部	区 町会連合会
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	-												
		(2) 駐車スペースの確保と利用推進	-												
		(3) 違法駐車抑止気運の醸成	-	○											
		(4) 二輪車駐車対策の推進	-										○		
		(5) 放置自転車対策	-	○	○							○		○	
	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	-												
		(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	-											
			②講習会・啓発活動等の活用	-											
			③事故多発地点における取締り	-											
			④暴走族等の取締り	-											
		(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	-												
		(4) 自転車利用者対策の推進	-												
		(5) 整備不良車両の取締り	-												
	(6) 不法占用、放置物件の取締り	-		○									○		
	(7) 通学路等における指導取締り	-													
	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	-												
		(2) 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進	-												
		(3) 科学的な交通事故捜査の推進	-												
		(4) 悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進	-												

※赤字：第 11 次東京都交通安全計画の構成で追加されており、文京区に関連する項目

第7章 安全運転の確保

見出し 1	見出し2	見出し3	見出し4	区・関係者				都・公社				区	高速 道路			
				交通安全協会	東京国道事務所	特別支援学校	高等学校	公安委員会	都	警視庁	都自文京支都 都自文京支都 都自文京支都 都自文京支都	第六建設事務所	東京消防庁	都建設局	都民安全推進本部	町会連合会
第7章 安全運転の確保	1 運転者教育の充実	-	-													
	2 安全運転管理の充実	-	-													
	3 二輪車運転者対策の推進	-	-													
	4 高齢運転者対策の推進	-	-													
	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	-	-												
		(2) 成人層に対する自転車安全利用の普及	-	-												
	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	-	-												
(2) 飲酒運転前歴者の再犯防止教育		-	-													
(3) 運行管理者における対策の強化		-	-													
7 貨物自動車事故防止対策の推進	-	-	-													

※赤字：第11次東京都交通安全計画の構成で追加されており、文京区に関連する項目

第8章 救助・救急体制の整備

見出し 1	見出し2	見出し3	見出し4	区・関係者				都・公社				区	高速 道路			
				交通安全協会	東京国道事務所	特別支援学校	高等学校	公安委員会	都	警視庁	都自文京支都 都自文京支都 都自文京支都 都自文京支都	第六建設事務所	東京消防庁	都建設局	都民安全推進本部	町会連合会
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	-													
		(2) 高度処置救急体制の充実	-													
	2 救急医療機関との連携強化	-	-													
	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	-	-												
		(2) 民間患者等搬送事業者との連携	-	-												
		(3) 東京DMA Tと連携した救助・救急体制の強化	-	-												
	4 応急手当等の普及啓発	(1) 区民に対する応急手当の知識・技術の普及	-	-												
(2) 運転者に対する応急救護処置に関する知識の普及		-	-													
5 東京消防庁救急相談センターの利用促進	-	-	-													

※赤字：第11次東京都交通安全計画の構成で追加されており、文京区に関連する項目

第9章 被害者の支援等

見出し 1	見出し2	見出し3	見出し4	区・関係者				都・公社					区	高速 道路	
				交通安全協会	東京国道事務所 特別支援学校	高等学校	公安委員会	都 警視庁	都 合自 転車 商協 会	都 第六 建設 事務所	東京 消防 庁	都 建設 局	都 民安 全推 進本 部	区 町会 連合 会	首都 高速 道路
第9章 被害者の支援等	1 交通事故相談業務の充実	-	-												
	2 交通事故被害者等に対する連絡制度	-	-												
	3 区民交通傷害保険への加入促進	-	-												
	4 自転車の保険	-	-												

※赤字：第 11 次東京都交通安全計画の構成で追加されており、文京区に関連する項目

第10章 災害に備えた道路交通環境の整備等

見出し 1	見出し2	見出し3	見出し4	区・関係者				都・公社					区	高速 道路		
				交通安全協会	東京国道事務所 特別支援学校	高等学校	公安委員会	都 警視庁	都 合自 転車 商協 会	都 第六 建設 事務所	東京 消防 庁	都 建設 局	都 民安 全推 進本 部	区 町会 連合 会	首都 高速 道路	
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	-													
		(1) 緊急車両等の通行の確保 (2) 信号機の滅灯対策	-	-												
	2 災害発生時の交通安全確保	(3) 大規模事故時等の交通規制の 実施	-	-												
		(4) 災害への備えに関する広報 啓発	-	-												

※赤字：第 11 次東京都交通安全計画の構成で追加されており、文京区に関連する項目