

第9次

葛飾区交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

令和4年3月



交通安全区宣言

昭和37年9月28日決議

交通の安全と円滑に関する問題は都民全体にとって身近かなものであり、かつ差迫ったものであります。

都としては首都対策交通協議会を設け、都知事が会長となって各種施策を推進しておりますが、経済の伸長にともなって自動車の保有はますます増加し、都内だけでも70万台におよび、近県から流入する車両もおびただしく、問題の解決は決して簡単ではありません。

当区の問題として考えてみますと、国道六号線のほか一部主要道路を除けば、道路は全般的に狭隘であって近代都市形態としては誠に心細い限りであり、この地に中小企業がいちじろしい発展を遂げ、自動車所有者は増加の一途をたどり交通事故は主要道路ばかりでなく区内全域に拡大されつつある実情にあります。

交通事故の当事者はいずれも善良な都民であって、何かの不注意があり道路交通法違反があったかも知れないが、交通量の増加と鉄道踏切並びに道路の整備が伴っていないことに大きな原因があることはいうまでもありません。

しかしながら道路の開発には困難な問題があり、手近なものから逐次改善しなければならぬのであって、区民は一体となり、自動車運転者には安全運転を求め、一般歩行者に対しても道路交通に対する自覚を高め交通安全思想を普及徹底し、痛ましい交通災禍を防止する必要が痛感されるのであります。

よって葛飾区議会は交通事故を防止し、交通安全と円滑を確保するため葛飾区を交通安全区とすることを宣言します。

右決議する。

はじめに

昭和 37 年 9 月、葛飾区議会において、交通事故を防止し、交通の安全と円滑を確保するため、葛飾区を交通安全区とすることが議決されました。葛飾区では、交通安全区宣言以降、これまで区内の交通事故を防止するため、交通安全に関する様々な施策を講じてまいりました。

区内の交通事故件数は、関係機関や関係団体はもとより、区民一人ひとりが交通安全に積極的に取り組んでいただいた結果、平成 27 年以降、1,000 件以下で推移しています。令和 2 年は新型コロナウイルス感染症の影響も考えられるところですが、令和元年の 780 件から 511 件に減少しました。しかしながら、区内の自転車事故、高齢者の事故の占める割合は高く、交通死亡事故もゼロには至らず、交通安全に関しては多くの課題がございます。

このたび、区内における交通安全対策を重点的、計画的に推進するため、「第 9 次葛飾区交通安全計画」を策定いたしました。

本計画では、人優先、人命尊重の理念の下、区民を交通事故から守るため、「高齢者及び子どもの交通安全の確保」、「自転車の安全利用の推進」等を重視すべき視点と位置付けました。交通安全に関する施策を実施するに当たりましては、人と車が安全で円滑に通行できる道路交通環境を整備するとともに、区民一人ひとりが交通ルールと正しいマナーを身に付け、実践するために、生涯にわたる交通安全教育を推進するなど、葛飾区の実情に即した交通安全対策を関係機関や関係団体と連携しながら、推進してまいります。

交通事故は、葛飾区、関係機関、関係団体の努力だけでは発生を防ぐことはできません。区民の皆様におかれましては、交通ルールを遵守していただくとともに、交通事故を 1 件でも少なくし、誰もが事故なく安全に生活できるまちをつくるため、本計画の推進に一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

令和 4 年 3 月

葛飾区長 青木 克徳

目 次

第1部 総論

第1章 はじめに

I 計画の策定趣旨	5
II 計画の基本方針	5
III 計画の位置付け	6
IV 計画期間	6
V 計画の目標	6
VI 計画の推進	6

第2章 交通事故等の現状

I 本区の現況	
1 人口	7
2 地理的条件・特性	7
3 交通環境	7
II 交通事故	
1 交通事故の概況	9
2 当事者別発生状況(件数)	10
3 年齢層別発生状況(死傷者数)	10
4 道路種別発生状況	11
5 道路形状別発生状況	11
6 昼夜別・時間帯別発生状況	12
III 二輪車の交通事故	13
IV 歩行者の交通事故	14
V 自転車の交通事故	15
VI 子どもの交通事故	17
VII 高齢者の交通事故	18
VIII 飲酒事故発生状況	18

第3章 重視すべき視点

I 高齢者及び子どもの交通安全の確保	19
II 自転車の安全利用の推進	19
III 二輪車の安全対策の推進	19
IV 飲酒運転の根絶	19
V 「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進	19

第2部 具体的な取組

第1章 道路交通環境の整備

I 道路の整備

1 幹線道路の整備	20
2 細街路の拡幅整備	20
3 橋梁の整備	20

II 交通安全施設等の整備

1 歩行者の安全対策	21
2 歩道の整備	21
3 防護柵の整備	21
4 道路照明の整備	21
5 道路標識等の整備	21
6 視覚障害者誘導標示の整備	21
7 その他交通安全施設等の整備	21

III 駐車施設の整備

1 駐車施設の整備・拡充	22
2 自転車駐車場の整備	22

IV 自転車利用環境の整備

1 自転車通行空間の整備	23
2 自転車シェアリングの導入	23

V 通学路等の整備と交通安全の確保

1 通学路等の整備	24
2 通学路等における交通安全の確保	24

VI 交通規制の実施

1 交通実態に即した交通規制	25
2 駅周辺対策	25

VII 道路利用の適正化

1 道路使用及び占用の抑制	25
2 道路の不正使用の排除	25

VIII その他道路環境施設の整備

1 道路緑化の推進	26
2 カラー舗装の整備	26
3 公園・児童遊園・遊び場等の整備	26
4 バス停留所の安全確保	26

第2章 交通安全意識の啓発

I 生涯にわたる交通安全教育の推進

1 学校等における交通安全教育	27
2 交通安全教育の充実	28
3 成人等に対する交通安全教育	28
4 高齢者に対する交通安全教育	28
5 障害者に対する交通安全教育	29
6 外国人に対する交通安全教育	29
7 自転車利用者に対する交通安全教育	29

II 地域社会における交通安全意識の高揚

1 地域社会における交通安全教育等の推進	31
2 障害者の安全確保	31
3 交通安全運動等の効果的推進	32

III 交通安全に関する広報活動の充実・強化

1 「新しい日常」に対応した多様な広報媒体による広報活動の 充実	33
2 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	33
3 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進	33
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	33

第3章 道路交通秩序の維持

I 交通指導取締りの強化

1 交通事故防止に資する交通指導取締り	34
2 自転車利用者対策の推進	34
3 二輪車対策の推進	34
4 暴走族の取締り等	34
5 過積載防止対策の推進	35
6 整備不良車両の取締り	35

II 駐車秩序の確立

1 違法駐車抑止気運の醸成	35
2 駐車実態に対応した駐車規制の推進	35
3 違法駐車車両の排除	36
4 自動車保管場所の確保	36

III 放置自転車対策

1 自転車総合対策事業の推進	36
2 放置自転車防止の啓発活動の推進	36

第4章	安全運転の確保	
I	運転者教育の充実	38
II	高齢運転者事故防止対策の推進	
1	高齢者支援施策等の推進	38
2	高齢者安全運転支援装置に対する補助	38
第5章	救助・救急体制の整備	
I	救助・救急体制の充実	
1	救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実・強化	39
2	救助・救急設備等の充実	39
3	多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化	40
II	応急救護に関する普及啓発	41
第6章	被害者の支援	
I	交通事故相談業務の充実	42
II	児童育成手当等の支給	
1	児童育成手当の支給	42
2	児童扶養手当の支給	42
III	保険制度の普及啓発、加入促進	43
第7章	災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保	
I	災害に強い交通施設の整備	
1	共同溝の建設	45
2	無電柱化の推進	45
II	災害時の交通安全確保	
1	第一次交通規制の実施	45
2	第二次交通規制の実施	45
3	大規模事故時等の関係機関の相互連携の確保	46
第8章	踏切の交通安全	
I	踏切道の立体交差化等の促進	47
II	その他踏切道の安全を図るための措置	47
第3部	推進体制	
I	行政体制	48
II	区民参加と協働	48

第1部 総論

第1章 はじめに

I 計画の策定主旨

葛飾区交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づき、交通事故から人命を守り、区民が元気に暮らせる安全で快適な交通環境を実現するために、交通安全に実効性のある対策を重点的、計画的に推進するものです。

区及び関係機関が、これまで、交通安全対策の各種施策を総合的かつ計画的に推進してきた結果、ここ10年間の区内での交通事故件数は減少傾向にあり、平成27年以降は1,000件以下に減少するなど、成果を上げてきました。

本区は、高低差が少なく平坦であるという地形の特徴から自転車の利用が多く、交通事故件数のうち40%以上が自転車事故で占められています。

また、高齢者の事故件数は減少していますが、交通事故に占める割合も約40%と高いことから対策が必要となっております。

本計画は、人命尊重の理念に立って、区及び関係機関が取り組む施策について策定するものです。

II 計画の基本方針

区、関係機関、区民等の取組により、区内の交通事故件数は減少傾向にあるものの、毎日のように交通事故の被害者等となる区民の方がいます。また、区内の交通死亡事故も毎年発生しています。

区民や時代のニーズを捉え、これまで実施してきた各種施策をより一層充実させ、「交通事故のない社会の実現」を目指して、以下の3点を計画の基本方針とします。

○ 人優先の交通安全対策の推進

道路交通については、歩行者等の安全を、また、全ての交通については、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を確保するため、「人優先」の交通安全を基本とし、あらゆる施策を推進していきます。

○ 誰もが安全に移動できる交通環境の構築

高齢歩行者や高齢者の自転車利用による交通事故、高齢運転者による事故は、喫緊の課題です。また、次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守るとともに、障害のある方も安心して移動できる環境が求められます。「葛飾区公共交通網整備方針」に基づき、公共交通の更なる利便性の向上を図るとともに、誰もが安全・快適に移動できる社会の構築を目指します。

○ 責務の明確化と協働の推進による交通安全対策の推進

交通安全対策の推進には、区、関係機関、区民等の協力、連携が不可欠です。交通安全対策への区、関係機関、区民等の責務を明確化し、協働による交通安全対策を推進します。

Ⅲ 計画の位置付け

- 1 本計画は、交通安全対策基本法第26条、東京都交通安全計画に基づき策定するものです。
- 2 本計画は、区が策定する「葛飾区基本構想」、「葛飾区基本計画」、「葛飾区都市計画マスタープラン」、「葛飾区公共交通網整備方針」、「葛飾区自転車活用推進計画」等、交通安全に資する他の計画等との整合性を図っています。
- 3 本計画は、本区の区域における陸上交通の安全の総合的かつ効果的な推進を図るため、道路交通環境の整備・交通規制・交通安全意識の普及啓発等に関し、区及び関係機関が実施する施策を体系的に明らかにするものです。
- 4 本計画は、区民に対して、交通安全に関する行動指針を示すとともに、交通安全に関する自助、共助の取組を呼びかけます。

Ⅳ 計画期間

本計画の期間は、令和3年度を初年度とし、令和7年度までの5か年です。

Ⅴ 計画の目標

これまでの区内の交通事故発生件数の推移を踏まえ、各種交通安全施策を実施することにより、令和2年の交通事故発生件数である511件以下を継続させることを目標とします。

Ⅵ 計画の推進

- 1 区及び関係機関は、連携を図り、きめ細かな交通安全対策を推進します。
- 2 区民一人ひとりが交通ルールを遵守し、適切なマナーを実践するよう啓発します。
- 3 事業者に対しては、交通事故の防止に努めるよう要請します。

第2章 交通事故等の現状

I 本区の現況

1 人口

本区の令和3年4月1日時点の人口は、463,176人です。

本区の人口は令和7年までは緩やかに増加を続け、その後減少に転じていくと推計されています。

15歳未満の年少人口と15歳から64歳までの生産年齢人口は、次第に減少していく見込みである一方、65歳以上の老年人口は、2050年まで増加基調が続き、高齢化率は約30パーセントに達する見込みとなっています。

2 地理的条件・特性

本区は、東京都の北東端に位置し、東は千葉県松戸市に、西は足立区・墨田区、南は江戸川区、北は埼玉県八潮市・三郷市にそれぞれ接しています。

また、東を江戸川、西を荒川・綾瀬川、北を大場川・小合溜に囲まれ、中央部には中川・新中川が流れており、水辺空間に恵まれた土地となっています。

面積は約34.8km²で、地形は概ね平坦で、北から南にかけて高低差3メートル程度で緩やかに傾斜しています。

3 交通環境

(1) 幹線道路

東西に走る水戸街道（国道6号）と蔵前橋通り、南北に走る環状7号線、平和橋通り、柴又街道、岩槻街道等の主要幹線道路によって、道路網の骨格が形成されています。

(2) 鉄道・バス

鉄道路線は、北からJR常磐線、京成電鉄、JR総武本線が区域の東西を結んでいます。

バス路線は、南北方向を基本に66路線が整備されています。

(3) 自動車

区内の車両保有台数は、減少傾向にありますが、15万台以上で推移しています。

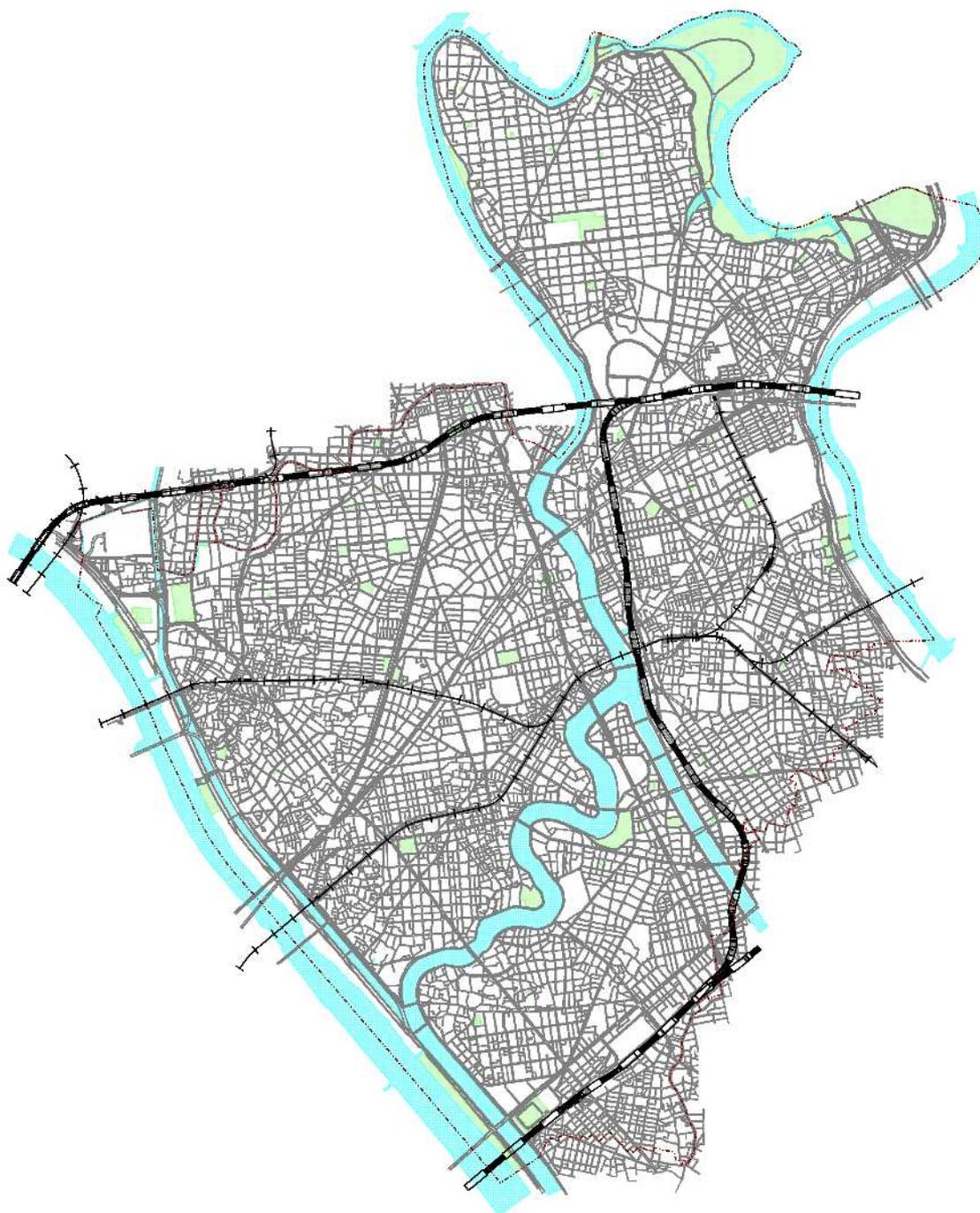
運転免許保有者数は、増加傾向にあり、25万人を超えています。

また、本区は埼玉県と千葉県と隣接しており、1日当たりの都県境の交通量（流出量と流入量の総数）は、7万台を超えています。

(4) 自転車

本区は平地が広がる地形であることから、子どもから高齢者まで多くの区民が自転車を利用しています。

【葛飾区の地図】



II 交通事故

1 交通事故の概況

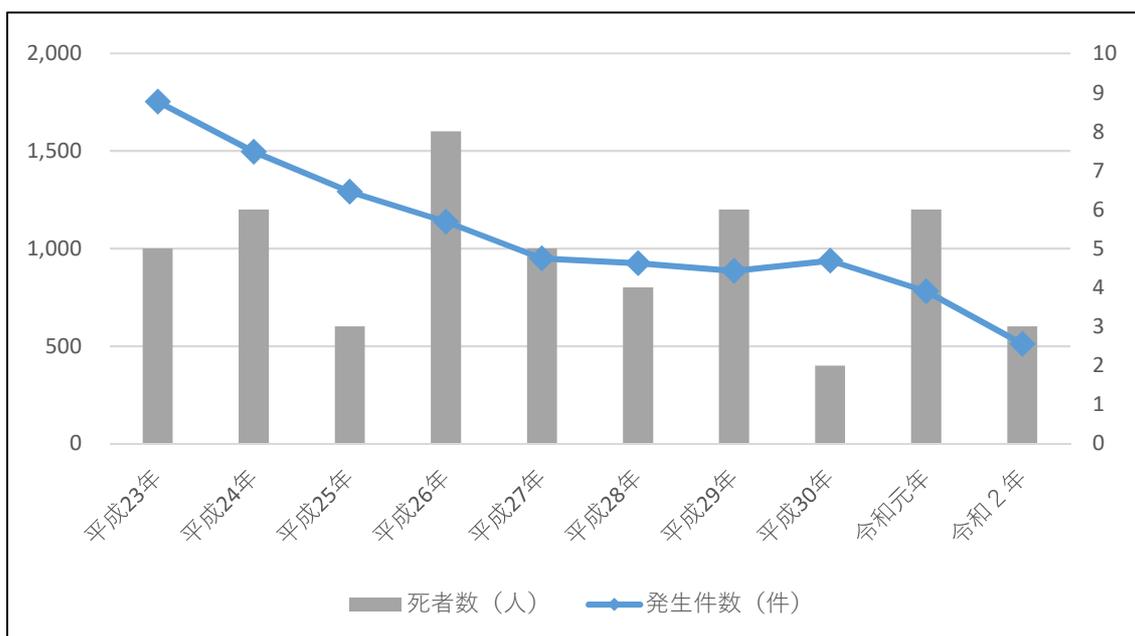
区内の交通事故発生件数は、この10年間、減少傾向にあります。平成27年以降、発生件数は1,000件以下となっており、令和2年は511件でした。

また、死傷者数も令和元年は866人、令和2年は574人と1,000人以下になりました。

※ 統計にあつては、警視庁交通年鑑等から引用しています。

【交通事故発生状況】

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数(件)	1,752	1,496	1,291	1,137	949	925	886	937	780	511
死傷者数(人)	1,943	1,672	1,458	1,303	1,084	1,066	1,006	1,076	866	574
死者数	5	6	3	8	5	4	6	2	6	3
重傷者数	5	6	14	7	9	7	29	40	23	23
軽傷者数	1,933	1,660	1,441	1,288	1,070	1,055	971	1,034	837	548



2 当事者別発生状況（件数）

当事者別発生状況は、乗用車が約40%、自転車が約25%、貨物車が約15%、二輪車（自動二輪車、原付）が約10%、歩行者が約10%で推移しております。

【当事者別交通事故発生件数（第1・2当事者）】

	平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
	件数	構成率								
乗用車	796	43.0%	785	44.3%	764	40.8%	566	36.3%	405	39.6%
貨物車	325	17.6%	294	16.6%	325	17.3%	248	15.9%	147	14.4%
特殊車	3	0.2%								
自動二輪車	120	6.5%	105	5.9%	113	6.0%	91	5.8%	67	6.6%
原付	83	4.5%	85	4.8%	66	3.5%	58	3.7%	28	2.7%
自転車	377	20.4%	354	20.0%	443	23.6%	389	24.9%	237	23.2%
歩行者	114	6.2%	123	6.9%	116	6.2%	120	7.7%	90	8.8%
その他	12	0.6%	13	0.7%	19	1.0%	21	1.3%	11	1.1%
物件等	20	1.1%	13	0.7%	28	1.5%	67	4.3%	37	3.6%
合計	1,850	100.0%	1,772	100.0%	1,874	100.0%	1,560	100.0%	1,022	100.0%

3 年齢層別発生状況（死傷者数）

年齢層別の死傷者数は、40歳代が最も多く、次に30歳代または50歳代が多くなっております。

65歳以上の高齢者の死傷者数にあっては、約20%で推移しております。

【年齢別死傷者数（人数）】

	平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率	人数	構成率
幼児	17	1.6%	15	1.5%	23	2.1%	20	2.3%	6	1.0%
小学生	36	3.4%	39	3.9%	44	4.1%	26	3.0%	24	4.2%
中学生	9	0.8%	13	1.3%	15	1.4%	9	1.0%	3	0.5%
高校生	37	3.5%	30	3.0%	45	4.2%	28	3.2%	14	2.4%
中卒～19歳	22	2.1%	13	1.3%	28	2.6%	9	1.0%	6	1.0%
20～24歳	88	8.3%	55	5.5%	68	6.3%	58	6.7%	34	5.9%
25～29歳	82	7.7%	53	5.3%	86	8.0%	59	6.8%	35	6.1%
30歳代	161	15.1%	174	17.3%	162	15.1%	116	13.4%	96	16.7%
40歳代	231	21.7%	258	25.6%	198	18.4%	159	18.4%	113	19.7%
50歳代	134	12.6%	161	16.0%	197	18.3%	145	16.7%	107	18.6%
60～64歳	57	5.3%	36	3.6%	34	3.2%	44	5.1%	27	4.7%
65～69歳	60	5.6%	39	3.9%	55	5.1%	63	7.3%	27	4.7%
70～74歳	67	6.3%	45	4.5%	46	4.3%	42	4.8%	32	5.6%
75～79歳	32	3.0%	35	3.5%	39	3.6%	42	4.8%	19	3.3%
80歳以上	33	3.1%	40	4.0%	36	3.3%	46	5.3%	31	5.4%
合計	1,066	100.0%	1,006	100.0%	1,076	100.0%	866	100.0%	574	100.0%

4 道路種別発生状況

道路種別発生状況は、区道が50%台、都道が20%台、国道が10%台で推移しています。

【道路種別交通事故発生状況】

		平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
		件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
国道	死亡事故			1	0.1%	1	0.1%	1	0.1%	1	0.2%
	重傷事故			4	0.5%	3	0.3%	1	0.1%		
	軽傷事故	130	14.1%	124	14.0%	133	14.2%	83	10.6%	65	12.7%
都道	死亡事故	2	0.2%	1	0.1%	1	0.1%	3	0.4%	1	0.2%
	重傷事故	2	0.2%	5	0.6%	12	1.3%	5	0.6%	3	0.6%
	軽傷事故	245	26.5%	232	26.2%	247	26.4%	222	28.5%	132	25.8%
区道	死亡事故	2	0.2%	4	0.5%			2	0.3%	1	0.2%
	重傷事故	5	0.5%	19	2.1%	25	2.7%	16	2.1%	19	3.7%
	軽傷事故	534	57.7%	480	54.2%	489	52.2%	426	54.6%	274	53.6%
その他	死亡事故										
	重傷事故										
	軽傷事故	5	0.5%	16	1.8%	26	2.8%	21	2.7%	15	2.9%
合計		925	100.0%	886	100.0%	937	100.0%	780	100.0%	511	100.0%

5 道路形状別発生状況

道路形状別発生状況は、交差点（交差点付近を含む）で約60%発生しています。

【道路形状別交通事故発生状況】

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
交差点	事故件数	446	420	464	394	223
	割合	48.2%	47.4%	49.5%	50.5%	43.6%
	死者	2	5	1	3	1
	重傷者	5	21	29	13	15
	軽傷者	476	428	492	414	228
交差点 付近	事故件数	148	125	110	74	72
	割合	16.0%	14.1%	11.7%	9.5%	14.1%
	死者	1		1		1
	重傷者	2	2	1	4	1
	軽傷者	175	140	118	78	73
その他	事故件数	331	341	363	312	216
	割合	35.8%	38.5%	38.7%	40.0%	42.3%
	死者	1	1	0	3	1
	重傷者	0	6	10	6	7
	軽傷者	404	403	424	345	247
合計	事故件数	925	886	937	780	511
	死者	4	6	2	6	3
	重傷者	7	29	40	23	23
	軽傷者	1,055	971	1,034	837	548

6 昼夜別・時間帯別発生状況

昼夜別発生状況は、昼間に約 70%、夜間に約 30%となっております。

時間帯別の発生状況は、8～10時（13.8～14.4%）、16～18時（14.0～15.2%）の発生が多くなっております。

【昼夜別交通事故発生状況】

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
昼	事故件数	651	606	664	560	359
	割合	70.4%	68.4%	70.9%	71.8%	70.3%
	死者	1	4	1	3	1
	重傷者	3	16	28	16	18
	軽傷者	742	654	734	596	389
夜	事故件数	274	280	273	220	152
	割合	29.6%	31.6%	29.1%	28.2%	29.7%
	死者	3	2	1	3	2
	重傷者	4	13	12	7	5
	軽傷者	313	317	300	241	159

【時間帯別交通事故発生状況】

	平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
0～2時	25	2.7%	14	1.6%	16	1.7%	18	2.3%	10	2.0%
2～4時	9	1.0%	9	1.0%	15	1.6%	7	0.9%	9	1.8%
4～6時	17	1.8%	17	1.9%	23	2.5%	18	2.3%	11	2.2%
6～8時	88	9.5%	95	10.7%	111	11.8%	83	10.6%	43	8.4%
8～10時	130	14.1%	126	14.2%	129	13.8%	112	14.4%	73	14.3%
10～12時	108	11.7%	103	11.6%	101	10.8%	119	15.3%	65	12.7%
12～14時	105	11.4%	76	8.6%	101	10.8%	73	9.4%	67	13.1%
14～16時	107	11.6%	101	11.4%	125	13.3%	90	11.5%	60	11.7%
16～18時	138	14.9%	135	15.2%	132	14.1%	109	14.0%	76	14.9%
18～20時	109	11.8%	137	15.5%	101	10.8%	88	11.3%	51	10.0%
20～22時	57	6.2%	48	5.4%	46	4.9%	37	4.7%	32	6.3%
22～0時	32	3.5%	25	2.8%	37	3.9%	26	3.3%	14	2.7%
合計	925	100.0%	886	100.0%	937	100.0%	780	100.0%	511	100.0%

Ⅲ 二輪車の交通事故

二輪車の交通事故は、交通事故件数、関与率ともに5年間、減少傾向にあります。

しかし、都内では、他の道府県と比べ、二輪車乗車中の死者数が高い水準にあることから、交通安全施設の整備、交通安全教育の推進、交通指導取締りの強化等を図る必要があります。

【二輪車事故発生状況】

	事故件数 (1・2当合計)	死者	重傷者	軽傷者
平成28年	203	1	3	163
平成29年	190	2	5	156
平成30年	179	1	9	128
令和元年	149	1	5	124
令和2年	95	0	5	61

	事故総件数 F	1当二輪車 A	2当二輪車 B	1・2当合計 C	1当も2当も 二輪車合計 D	二輪車 関与合計 (C-D)→E	二輪車 関与率 (E÷F)
平成28年	925	57	146	203	8	195	21.1%
平成29年	886	51	139	190	7	183	20.7%
平成30年	937	61	118	179	7	172	18.4%
令和元年	780	46	103	149	4	145	18.6%
令和2年	511	40	55	95	7	88	17.2%

※1 1当（第1当事者）

過失（違反）がより重いか又は過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより小さい方の当事者をいう。

※2 2当（第2当事者）

過失（違反）がより軽いか又は過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者をいう。

IV 歩行者の交通事故

歩行者の交通事故は、5年間、ほぼ横ばいで推移しています。

歩行者の交通事故のうち、80%以上は歩行者側に違反はありませんが、重大事故の原因となる信号無視、横断歩道外横断、横断禁止場所横断、飛び出し等、歩行者側にも原因がある交通事故が発生しております。

【歩行者事故発生状況】

	事故件数 (1・2当合計)	死者	重傷者	軽傷者
平成28年	114	1	2	116
平成29年	123	3	10	110
平成30年	116	0	14	103
令和元年	120	2	8	111
令和2年	90	2	8	81

【歩行者の違反】

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
信号 無視	事故件数(1・2当)	2	4	4	2	1
	死者					
	重傷者		1	2		
横断 歩道外 横断	事故件数(1・2当)	3	4	5	2	1
	死者				1	
	重傷者					
横断禁 止場 所横断	事故件数(1・2当)		1	2	1	
	死者					
	重傷者			1	1	
その他 横断 違反	事故件数(1・2当)		1	3	2	1
	死者					
	重傷者				1	
めい てい・ 徘徊	事故件数(1・2当)		1			1
	死者					1
	重傷者		1			
飛び 出し	事故件数(1・2当)	4	4	5	4	3
	死者					
	重傷者			1		1
その他	事故件数(1・2当)	11	14	3	10	2
	死者		1			
	重傷者		1			
違反 なし	事故件数(1・2当)	94	94	94	99	81
	死者	1	2		1	1
	重傷者	2	7	10	6	7
	軽傷者	96	85	85	93	74

V 自転車の交通事故

自転車の交通事故は、平成30年から令和2年にかけて減少しています。しかし、自転車事故の関与率にあつては、平成30年以降、40%以上となっており、都内の平均よりも高くなっております。

事故の原因となっている自転車の違反ですが、信号無視、一時不停止、前方不注意等、交通安全意識の低さによる違反が散見されます。

【自転車事故発生状況】

	事故件数 (1・2当合計)	死者	重傷者	軽傷者
平成28年	377	1	2	343
平成29年	354	0	11	314
平成30年	443	1	17	380
令和元年	389	2	10	326
令和2年	237	1	10	201

	事故総件数 F	1当自転車 A	2当自転車 B	1・2当合計 C	1当も2当も 自転車合計 D	自転車関与 合計 (C-D)→E	自転車 関与率 (E÷F)
平成28年	925	50	327	377	21	356	38.5%
平成29年	886	53	301	354	22	332	37.5%
平成30年	937	102	341	443	42	401	42.8%
令和元年	780	129	260	389	35	354	45.4%
令和2年	511	66	171	237	14	223	43.6%

【自転車の違反】

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
信号 無視	事故件数(1・2当)	4	4	6	3	4
	死者					
	重傷者		2			
	軽傷者	2	1	6	1	3
交差点 安全 進行	事故件数(1・2当)	23	24	29	37	10
	死者					
	重傷者			1	1	1
	軽傷者	18	16	24	27	8
一時 不停止	事故件数(1・2当)	17	17	26	12	14
	死者					
	重傷者		4	3		2
	軽傷者	14	10	20	10	10
運転 操作 誤り	事故件数(1・2当)	4		5	26	10
	死者					
	重傷者				1	
	軽傷者	2		3	22	10
前方 不注意	事故件数(1・2当)	4	6	9	10	11
	死者					
	重傷者					
	軽傷者			2		
安全 不確認	事故件数(1・2当)	54	51	82	55	21
	死者					
	重傷者	1	2	2	1	2
	軽傷者	40	41	53	35	13
その他	事故件数(1・2当)	38	34	32	51	32
	死者				1	
	重傷者		1	2	1	2
	軽傷者	28	22	16	34	24
違反 なし	事故件数(1・2当)	233	218	254	195	135
	死者	1		1	1	1
	重傷者	1	2	9	6	3
	軽傷者	239	224	256	197	133



VI 子どもの交通事故

子どもの交通事故は、5年間、令和2年を除き、ほぼ横ばいで推移しています。

小学生、中学生ともに、歩行中よりも自転車乗用中の交通事故が多い傾向にあります。

【子ども事故発生状況】

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	
発生件数 (1・2当件数)	幼児	2	5	6	11	3	
	小学生	28	34	40	21	21	
	中学生	11	12	15	11	3	
	合計	41	51	61	43	27	
死者数	幼児						
	小学生					1	
	中学生						
	合計					1	
負傷者数	幼児	17	15	23	20	6	
	小学生	36	39	44	26	23	
	中学生	9	13	15	9	3	
	合計	62	67	82	55	32	
(当事者別発生件数)	歩行者	幼児	2	4	5	11	3
		小学生	8	12	12	4	5
		中学生	3	2	2	1	1
	自転車	幼児		1	1		
		小学生	20	22	28	17	16
		中学生	8	10	13	10	2
	その他						
死者態別	歩行中	幼児					
		小学生					1
		中学生					
	自転車乗用中	幼児					
		小学生					
		中学生					
その他同乗中							
負傷者態別	歩行中	幼児	4	4	5	12	3
		小学生	8	12	12	5	4
		中学生	3	2	2	1	1
	自転車乗用中	幼児		1	1		
		小学生	20	21	28	17	15
		中学生	5	10	11	7	2
	その他同乗中		22	17	23	13	7

Ⅶ 高齢者の交通事故

高齢者の交通事故は、平成29年から令和2年にかけて減少していますが、交通事故件数に占める割合は、30%以上となっております。

【高齢者関与事故】

	事故件数 (1・2当合計)	死者	重傷者	軽傷者
平成28年	340	1	2	189
平成29年	338	3	20	136
平成30年	337	1	12	163
令和元年	356	3	9	181
令和2年	209	0	10	99

	事故総件数 F	1当高齢者 A	2当高齢者 B	1・2当合計 C	1当も2当も 高齢者合計 D	高齢者 関与合計 (C-D)→E	高齢者 関与率 (E÷F)
平成28年	925	179	161	340	35	305	33.0%
平成29年	886	192	146	338	36	302	34.1%
平成30年	937	185	152	337	34	303	32.3%
令和元年	780	207	149	356	36	320	41.0%
令和2年	511	126	83	209	19	190	37.2%

Ⅷ 飲酒事故発生状況

飲酒運転による交通事故は、年々、減少傾向にあります。根絶には至っておりません。

【飲酒事故件数】

	飲酒あり	飲酒なし	調査不能	計 1当が原付以上の 事故件数	飲酒率
平成28年	11	844	5	860	1.3%
平成29年	8	808	3	819	1.0%
平成30年	7	802	3	812	0.9%
令和元年	4	620	2	626	0.6%
令和2年	2	422	6	430	0.5%

第3章 重視すべき視点

本計画においては、これまでの重点課題及び施策の方向性に、子どもの交通安全の確保等に加え、重視すべき視点として設定し、各種の交通安全施策に取り組み、交通事故を防止します。

I 高齢者及び子どもの交通安全の確保

高齢者の交通事故を減少させるため、高齢者の交通行動を踏まえ、歩行者、自転車利用者、自動車運転者としてのそれぞれの特性を捉えた高齢者の交通安全対策を推進します。

また、子どもの交通事故件数は、他の年齢層に比べて少ないとはいえ、ゼロには至っておりません。次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守るため、交通安全教育の充実を図り、安全な交通環境の整備を進めます。

II 自転車の安全利用の推進

区内で発生する交通事故のうち、約4割は、自転車が関与しています。自転車事故を防止するため、自転車利用者に対する交通安全教育・啓発を推進し、交通ルールの遵守と運転マナーの向上を図るとともに、自転車通行環境の整備、交通指導取締りの強化を進めます。

III 二輪車の安全対策の推進

二輪車の事故を防止するため、交通安全教育・啓発を推進するとともに、交通安全施設の整備、交通指導取締りの強化等を推進します。

IV 飲酒運転の根絶

飲酒運転は重大事故に直結します。区内では、5年前の平成28年は11件発生しましたが、令和2年は2件まで減少しました。引き続き、不断の啓発活動や交通指導取締りを行い、飲酒運転の根絶を目指します。

V 「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進

新型コロナウイルス感染症拡大に起因した新たな生活様式が、交通事故発生状況や交通事故防止対策へどのように影響するかを注視していくとともに、交通安全対策に当たっては、これまでの取組に加え、ウェブサイト等を積極的に活用し、対面によらない広報啓発活動などを効果的に推進します。

第2部 具体的な取組

第1章 道路交通環境の整備

交通安全の推進には、人と車が安全で円滑に通行できる道路等、道路交通環境の整備が不可欠です。引き続き、道路、交通安全施設、駐車施設等の整備を推進します。

また、駅、公共施設、福祉施設の周辺地区等を中心に、平坦で幅の広い歩道や歩行者を適切に誘導できる案内標識等の整備、交通結節点におけるエレベーターの設置・スロープ化など、歩行者空間のバリアフリー化を進めます。

I 道路の整備

1 幹線道路の整備

交通渋滞の解消や生活道路に入り込む通過交通を抑制し、交通機能の確保を図るとともに、無電柱化や緑化により快適で安全な歩行空間の確保に努めます。

また、都市計画道路の整備については、既定の都市計画道路網を基本に、未整備路線の整備を推進します。

2 細街路の拡幅整備

建築基準法の規定により指定した道路で幅員が指定より不足している道路を対象に拡幅整備を推進し、自転車や歩行者の安全確保に努めます。

3 橋梁の整備

新中川に架かる橋梁については、車道の両側に歩道を設置するなど、バリアフリーに対応した架け替えを行い、歩行者・自転車等の安全な通行を確保します。



Ⅱ 交通安全施設等の整備

1 歩行者の安全対策

交差点部の交通安全施設整備工事を行うほか、歩道の整備や路面標示による速度抑制対策など、関係機関と連携して交通事故対策を行い、歩行者の交通安全の確保に取り組みます。

2 歩道の整備

歩道の整備に当たっては、歩道の段差や勾配等を改善し、誰もが安心して歩ける歩行空間の確保に取り組みます。

3 防護柵の整備

歩行者の飛び出し防止、横断歩道以外の場所での車道横断を抑止するとともに、車両の路外等への逸脱から歩行者の安全を守り、乗員の傷害や車両の損傷を最小限に留めるため、防護柵の整備に努めます。

4 道路照明の整備

夜間における交通安全の向上を図るため、老朽化した器具を更新するとともに、街路灯のLED化を進めます。

5 道路標識等の整備

- (1) 老朽化等により視認が不良となっている標識について、見やすく分かりやすい標識への更新に努めます。
- (2) 夜間における視認効果を高めるため、必要な箇所には高輝度反射標識又は灯火式標識の設置に努めます。
- (3) 主として幹線道路における標識の視認性を高めるため、オーバーヘッド式、オーバーハング式標識の設置に努めます。
- (4) 道路標示は、常に鮮明さを維持するように定期的な塗り替えを実施します。

6 視覚障害者誘導標示の整備

視覚障害者が安全・安心して通行できるようにするため、公共施設付近や交差点等に視覚障害者誘導標示を設置します。

7 その他交通安全施設等の整備

歩行者、車両等が安全で円滑に通行することができるよう、区画線、道路反射鏡等の新設・改良に取り組みます。

Ⅲ 駐車施設の整備

1 駐車施設の整備・拡充

大規模施設に対しては、附置義務基準等により駐車施設の整備を求めています。

また、関係機関と連携して駐車場整備助成制度を活用した民間駐車場の整備を図ります。

2 自転車駐車場の整備

本区では、通勤・通学などの自転車利用者を対象として、令和3年4月1日現在、駅周辺に、有料の自転車駐車場38か所（収容能力27,867台）、無料の自転車置場2か所（収容能力210台）を設置しています。

今後も、施設の改修、料金体系の見直し等を行い、自転車利用環境の向上を図ります。

また、自転車利用者の需要に合わせ、駅周縁部に自転車駐車場を適正配置し、自転車が止めやすい環境を整備するとともに、中心部への自転車の乗入れを抑制しながら、歩行者が安全で快適に通行できる環境づくりを進めます。

このほか、民間事業者による自転車駐車場の整備を促進する補助制度を継続し、自転車の放置防止、交通の安全・円滑化、区民の良好な生活環境の向上を図っていきます。



IV 自転車利用環境の整備

1 自転車通行空間の整備

自転車交通の整序化を図るため、幹線道路や駅周辺等の自転車の交通量が多い道路を対象に関係機関と連携して自転車ネットワーク計画を策定し、エリアの自転車通行環境整備を推進します。

また、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、道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めます。

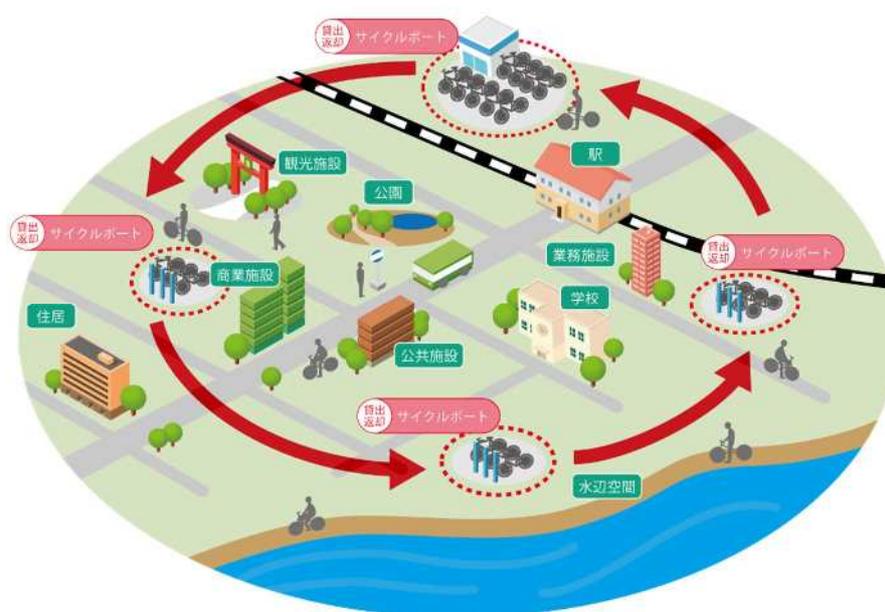
2 自転車シェアリング（※）の導入

地球環境問題への対応や健康増進指向等から自転車利用に対するニーズが高まっています。コンパクトなまちづくりを支える交通手段として、本区の実情にあった自転車シェアリングを導入します。

※ 「自転車シェアリング」

地域内の各所に相互に利用可能な駐輪場（サイクルステーション）を設置し、利用者は好きなステーションで自転車を借りたり、返却したりすることができる自転車の共同利用サービスです。環境にやさしい自転車の利用促進に加え、まちの回遊性の向上や自転車が共同利用されることによる放置自転車対策としても期待されます。

【シェアサイクルのイメージ】



V 通学路等の整備と交通安全の確保

1 通学路等の整備

通学路等の安全確保のため、車両通行禁止、速度抑制、駐車禁止等の交通規制を検討するとともに、防護柵、道路標識等の安全施設整備が図られるよう、関係行政機関相互に協力して改善を図ります。

また、通学路で歩道のない道路には、歩行通行帯のカラー塗装を行い、車両の歩道通行を抑制する等、必要に応じ既存の通学路やスクールゾーンの見直しを検討し、関係機関相互で連携のうえ、交通安全施設の整備、充実に努めます。

2 通学路等における交通安全の確保

子どもを交通事故から守るためには、子どもに繰り返し交通ルールを教えるとともに、子どもを温かく見守る社会環境を作りあげていくことが大切です。

そのため、登下校時には、横断場所等の危険個所に人的配置を行い、子どもの見守りや交通ルールの指導を行うとともに、PTA等の協力を得て交通安全パトロールを実施するなど、通学時における交通安全の確保に努めます。

(1) 通学時における交通安全指導

登下校時における児童・生徒の交通事故防止のため、学校等は通学路の利用についての交通安全指導を徹底し、保護者の理解と協力を得て安全確保に努めます。

また、小学校新入学児童には、黄色い帽子、黄色いランドセルカバー、交通安全の副読本等を配付し、交通ルールに不慣れな児童の交通事故の防止を図ります。

(2) 通学路等の点検

保育園、幼稚園、学校、関係行政機関は、通学区域内等の道路を点検し、交通安全施設等の整備に努めるとともに、PTAや地域住民等と一体となって、園児・児童・生徒の安全を確保します。



VI 交通規制の実施

1 交通実態に即した交通規制

区民が安全で住み良い環境とするために、通過車両が生活道路などに集中し、児童の通学路等に危険を及ぼしている箇所等においては、ゾーン30の整備等、必要な交通規制を実施します。

2 駅周辺対策

混雑する駅周辺における安全と円滑な交通を図るため、一般公共・民間設置の駐車場の整備、沿道商店等による道路不正使用に対する指導等を推進します。

VII 道路利用の適正化

1 道路の使用及び占用の抑制

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用については、道路の構造を保全し、安全と円滑な交通を確保するため公益性を有するものを除き、極力抑制します。

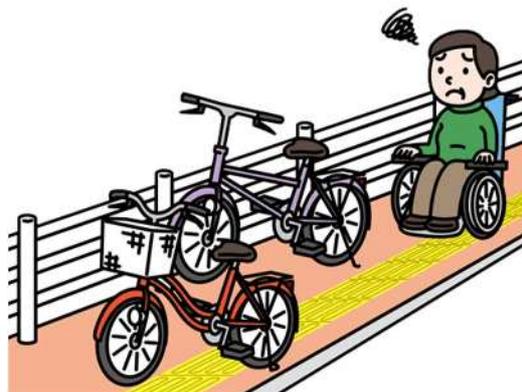
また、道路の不経済な掘り返しと事故の防止を図るため、道路管理者、交通管理者及び公営事業者により構成する道路工事調整協議会において、工事の時期、場所等について調整を行うとともに、工事施工者に対して、許可条件の遵守と監督を強化します。

2 道路の不正使用の排除

歩行空間や都市景観の確保、交通事故の防止等を図るため、警察署と協力して道路パトロールを実施し、商品や置き看板等の道路不正使用の是正指導を行います。

区民、道路利用者、沿道商店等に対し、道路の役割・重要性への関心と道路の適正利用を深めるため、普及啓発に努めます。

また、信号機、標識等の視界の妨げになる障害物を排除します。



Ⅷ その他道路環境施設の整備

1 道路緑化の推進

街路樹等による道路の緑化は、視線の誘導、対向車からの眩光防止、交通の分離、運転者の疲労防止等交通の安全と円滑を図る効果があります。また、都市景観、道路騒音の防止、排気ガス浄化、防災対策の一環としても重要な役割を果たしています。

今後とも、道路交通機能との調和を図りつつ、植樹、植栽方法、育成管理、道路構造等、沿道環境に応じ、特色ある緑化推進を図ります。

2 カラー塗装の整備

道路の屈曲部や坂道、危険な交差点部を強調させるなど、交通安全対策上必要な区間をカラー塗装します。

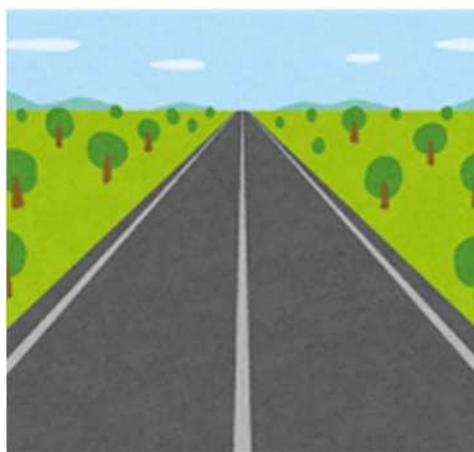
3 公園・児童遊園・遊び場等の整備

未就学児・児童等に安全な遊び場・運動・レクリエーション等の場を提供して、路上遊戯による子どもの交通事故を防止するため、公園の新設、遊び場の整備を進めます。

また、区内に3か所整備している交通公園では、子どもが交通ルールを体得できるよう、交通指導員による交通ルールの指導を行います。

4 バス停留所の安全確保

横断歩道や交差点の近くにあり、交通事故の危険性があるバス停留所について、管轄運輸支局等と連携し、安全確保に取り組みます。



第2章 交通安全意識の啓発

交通安全の基本は、区民一人ひとりが交通ルールと正しいマナーを身に付け、実践することです。そのため、ライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。

また、家庭、学校、地域社会等における交通安全意識の高揚を図るとともに、広報啓発活動の充実・強化に努めます。

I 生涯にわたる交通安全教育の推進

1 学校等における交通安全教育

(1) 保育園・幼稚園等における交通安全教育

幼児に対しては、家庭と連携を図りながら、交通安全の決まりに関心をもたせるとともに、日常の活動を通して、交通安全に関する初歩的、基本的な事項の理解を図り、進んで決まりを守り、安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。

(2) 小学校における交通安全教育

児童に対しては、安全な道路の歩行と横断、自転車の安全利用と点検整備、交通ルールの理解など安全に行動することができる判断力の育成を行うために、警察署と連携し、交通安全教室の充実を図っていきます。

(3) 中学校における交通安全教育

生徒に対しては、小学校での交通安全教育の基礎の上に、警察署、消防署等と連携して交通事情や交通法規、応急措置等に関する基本的な事項の理解を中心に指導を行っていきます。

指導に当たっては、将来、車両を運転する者としての社会的責任と命の大切さに重点を置いた「見て・聞いて・体験する」参加・体験型の交通安全教室（スケアード・ストレイト方式等）の実践的な活動を通して、交通社会の一員としての責任と自覚を高めるよう安全指導を推進していきます。



2 交通安全教育の充実

幼児・児童・生徒を交通事故から守り、一人ひとりが交通安全に関する能力を身に付け、安全に生活ができるよう交通安全教育の充実を図ります。

- (1) 「安全教育プログラム」(東京都教育委員会)を活用し、各学校・学級における交通安全教育の充実を図ります。
- (2) 学校等における交通安全教育の改善、充実に資するため、学級活動を中心とした交通安全指導の効果的、計画的な推進のための教材、資料の整備・充実を図ります。

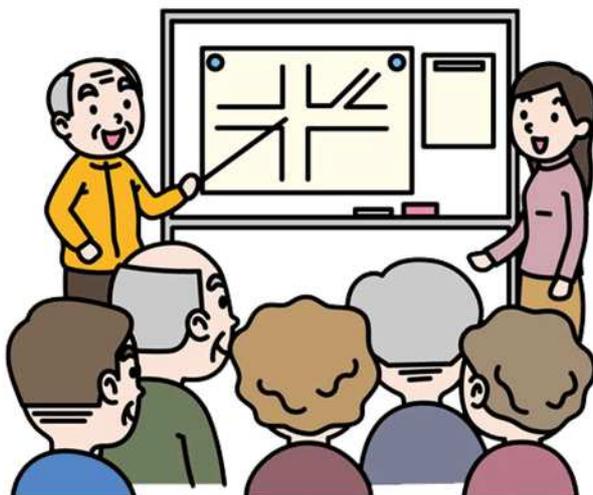
3 成人等に対する交通安全教育

高等学校等の交通安全教室を通じて、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られるよう、警察署と連携し、交通安全教室の充実を図っていきます。

4 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対しては、高齢者の様々な社会参加の場を利用して、高齢者の特性、高齢者の交通事故の実態を踏まえた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ため、反射材用品の普及、活用の促進を図ります。

また、高齢運転者に対しては、横断歩道における歩行者の優先等、安全な運転に必要な知識・技能を再確認させるため、参加・体験・実践型の講習会の実施に努めます。



5 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、手話等による交通安全教育を積極的に推進して、障害者の交通安全意識の高揚を図ります。

6 外国人に対する交通安全教育

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

7 自転車利用者に対する交通安全教育

(1) 子どもはもとより、全ての自転車利用者に対して、交通ルールやマナーを守ることに重点を置いた広報啓発活動、特に、「自転車安全利用五則」の周知を徹底します。

(2) 各年代の利用者に対して、具体的な自転車が関与した事故の発生状況や特徴、自転車の交通ルールに違反した者に対する刑事上の責任、民事上の損害賠償責任等の内容を中心とした教育を行うほか、乗車用ヘルメット等の交通事故の被害を軽減する器具の利用を促進します。

(3) 区内中学校において3年に1度スクエアード・ストレイト方式を用いた交通安全教室を推進し、ルール違反によりどのような危険が生じるかを体験させることで、生徒の交通安全意識の高揚を図ります。

(4) 交通安全団体等と連携し、高齢者に対して自転車実技教室への参加を積極的に求め、加齢による身体機能低下の自覚を促すとともに、自転車に関する知識・技能を指導します。

(5) 交通ルールを守らない自転車利用者に対する、自転車警告カード、自転車安全マナーカード等を活用した街頭活動を強化します。



【自転車安全利用五則】

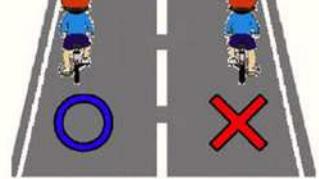
知っていますか？ **自転車安全利用五則** 

正しいルールを知り、安全に自転車を利用しましょう。

①自転車は、車道が原則 歩道は例外
 道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。



②車道は左側を通行
 自転車は道路の左側に寄って通行しなければなりません。



③歩道は歩行者優先で、自転車は車道寄りを徐行
 歩道では、すぐに停止できる速度で、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。



④安全ルールを守る

飲酒運転は禁止
 自転車も飲酒運転は禁止
【罰則】 5年以下の懲役又は100万円以下の罰金 ※酒に酔った状態で運転した場合



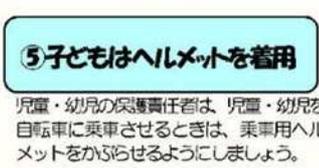
二人乗りは禁止
 二人乗りをすることはできません。
【罰則】 2万円以下の罰金又は料料



並進は禁止
 「並進可」標識のある場所以外では、並進禁止。
【罰則】 2万円以下の罰金又は料料



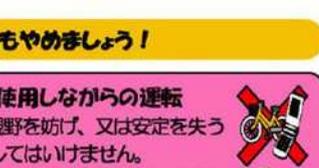
夜間はライトを点灯
 夜間は、前照灯及び尾灯（又は反射器材）をつける。
【罰則】 5万円以下の罰金



信号を守る
 信号を必ず守る。
【罰則】 3ヵ月以下の懲役又は5万円以下の罰金



交差点での一時停止と安全確認
 一時停止の標識を守り、狭い道から広い道に出るときは徐行。
【罰則】 3ヵ月以下の懲役又は5万円以下の罰金



⑤子どもはヘルメットを着用

児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。



NO!! こんな運転もやめましょう!

★傘を差しながら・携帯電話を使用しながらの運転
 傘を差し、物を担ぎ、物を持つ等視野を妨げ、又は安定を失うおそれのある方法で自転車を運転してはいけません。
 また、携帯電話で話をしたり、メールをしたりしながらの運転もしてはいけません。
【罰則】 5万円以下の罰金



出典：警視庁ホームページ

Ⅱ 地域社会における交通安全意識の高揚

1 地域社会における交通安全教育等の推進

交通安全意識を地域社会のすみずみまで普及浸透させていくためには、家庭や地域の団体等による一体的な推進が必要です。

このため区及び関係機関は、交通安全組織との連携を図り、それらの組織の自主的活動の活性化を促すとともに活性化のための環境づくりに努めます。

- (1) 地域の団体等の活動機会を捉えて、交通安全教育を実施し、交通安全活動の活性化を図ります。
- (2) 高齢者が集まる機会を捉え、講演、DVD等、高齢者向けの交通安全教育を実施します。
また、高齢者交通安全指導員活動の活性化を図ります。
- (3) 自転車教室等を開催し、正しい乗り方等の技術的な指導だけでなく、自転車の放置によってもたらされる問題のほか、自転車利用者の基本的なルールである自転車安全利用五則、マナー等、自転車の適正利用に関する啓発活動を実施します。
- (4) 交通安全協会と協力し、交通安全組織の拡大充実に努めます。

2 障害者の安全確保

障害者の社会参加、生活圏の拡大に伴い、障害者が安全に外出できるよう必要な環境整備を図るとともに、歩行者、自転車利用者、自動車運転者等の全ての道路利用者が、「道路はみんなのもの」という意識を持ち、街頭、路上等において、全ての障害者を交通事故から守るため、横断歩道で必要な介助を行い、路上への商品・看板等の陳列、自転車の放置、駐車違反をなくすなど、交通安全意識の高揚を図ります。



3 交通安全運動等の効果的推進

人命尊重の理念に基づく交通安全思想を全ての区民に普及徹底し、交通ルールの遵守と正しいマナーの実践を習慣付けるとともに、区民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進し、交通事故防止の徹底と安全で快適な交通社会の実現を目的に、葛飾区交通安全運動や各種交通安全講習会等の効果的推進を図ります。

そのため、区、関係機関、地域の団体等が連携し、交通事故等の発生状況を分析し、それぞれの地域、所管の実情に即した効果的な活動を実施します。

また、原則として毎月10日を「葛飾区交通安全日」として指定し、地域ぐるみで交通安全活動を推進し、安全思想の普及・浸透に努めます。

※ 「交通安全運動」について

昭和23年に「全国交通安全週間」（12月10日～12月16日）が、国家地方警察本部（警察庁の前身）決定による全国交通安全週間実施要綱に基づき実施されました。背景には、戦時中減少した自動車事故量に増大の兆しが見え、また交通事故も増加傾向にあり、何らかの対策を講じなければならない情勢がありました。

昭和27年から春季・秋季の年2回開催となり、原則として、春は4月6日から、秋は9月21日から、それぞれ10日間実施されます。

葛飾区では、昭和39年に、区内の関係行政機関及び関係団体とが相互の協力体制を確立し、もって協力的かつ効果的な全区民運動を推進し、交通事故のない安全な住みよい葛飾区を築くため、「葛飾区交通安全協議会」を設置し、春季・秋季の全国交通安全運動に合わせて、通学路での見守りや交通安全の広報に努めています。



Ⅲ 交通安全に関する広報活動の充実・強化

1 「新しい日常」に対応した多様な広報媒体による広報活動の充実

交通事故を防止するためには、区民一人ひとりが交通安全を自分自身の問題として捉え、交通ルールやマナーを守り、実践していくことが大切です。

各種キャンペーン、行事等のほか、広報かつしか、SNS、区ホームページ、かつしかFM等による交通安全に関する広報の充実に努めるとともに、新聞、テレビ、ラジオ等、マスコミの協力を得た交通安全キャンペーンの展開をはじめ、視聴教材、懸垂幕、看板、電光掲示板、ポスター、チラシ等の広報媒体を活用し、効果的な広報活動の推進を図ります。

また、必要な資料の提供にも努め、交通安全思想の高揚を図ります。

2 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、広報啓発を推進し、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、飲酒運転を根絶するため、区、関係機関、地域の団体等と連携し、「葛飾区交通安全運動」、「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」、「TOKYO交通安全キャンペーン」等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、「飲酒運転をしない・させない気運」を醸成し、飲酒運転の根絶を目指します。

3 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進

薄暮時（日没の前後それぞれ1時間）や夜間における歩行者や自転車の交通事故を防止するため、シール式反射材用品、スポークリフレクター等の反射材用品の活用、外出時の目立つ色の服装を着用する習慣について、キャンペーン等により広報啓発活動を推進します。

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

自転車で走行中、交通事故や不意に転倒した場合、頭部を道路等に強打する危険があります。自転車用ヘルメット着用の促進を図るため、ポスター等を活用した広報啓発活動を実施し、社会全体におけるヘルメットの着用気運の醸成を図ります。

第3章 道路交通秩序の維持

道路交通の安全と円滑な交通を確保するため、効果的な交通指導取締りを推進するほか、駐車秩序の確立に努めます。

I 交通指導取締りの強化

いかに道路や交通安全施設が整備されても、区民一人ひとりが交通ルールを守らなければ、交通事故はなくなりません。

交通事故をなくし交通秩序を維持するため、交通事故実態等の緻密な分析に基づき、効果的な交通指導取締りを推進します。

1 交通事故防止に資する交通指導取締り

交通事故の直接原因となっている違反の主なものは、信号無視、一時不停止、横断歩行者妨害等の交差点違反等です。このため、重大交通事故の直接又は主要な原因となっている速度超過、飲酒運転、無免許運転等と合わせて、交通事故防止に資する交通指導取締りを推進します。

2 自転車利用者対策の推進

交通事故に占める自転車事故の割合が高いことから、交通ルール・マナーを守らない走行に対しては、自転車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、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、交通切符による交通指導取締りを実施します。

3 二輪車対策の推進

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）の交通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。

4 暴走族の取締り等

暴走族に対しては、道路交通法のほか、あらゆる関係法令を適用し、被疑者の逮捕、使用車両の押収を行うなど、検挙の徹底を図ります。

また、暴走族の実態について情報発信を行い、暴走族を許さない社会環境づくりに努めます。

5 過積載防止対策の推進

積載物重量制限違反は、交通公害（騒音、振動及び排気ガス）の要因となるほか、重大交通事故に発展する危険性が高いことから、重点的な交通指導取締りを実施します。

また、当該違反に係る各種行政処分の適正な執行により、使用者の背後責任等を厳しく追及し、過積載運行の根絶を図ります。

6 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争行為等、危険・迷惑な行為を防止するため、関係機関と連携し、交通指導取締りを実施していきます。

II 駐車秩序の確立

違法駐車は交通事故、交通渋滞の原因となっており、官民一体となった施策の展開が必要です。特に、駅前再開発に伴う駐車場の確保、大規模店舗等の駐車場の設置、パーキングメーター、駐車誘導システムの採用、交通指導取締り等、総合的な対策を推進する必要があります。

1 違法駐車抑止気運の醸成

交通渋滞の大きな原因となっている駐車禁止場所における駐車を含め、安全で円滑な交通の妨げとなっている駐車場の抑止についての働きかけを積極的に行い、違法駐車抑止気運の醸成を図るとともに、情報提供、交通規制、駐車対策等を推進して、道路交通秩序の維持と交通事故の防止に努めます。

違法駐車等防止重点地域として指定した金町駅北口バス通り、新小岩駅南口平和橋通り、亀有駅南口において、巡回指導案内を行い、「駐車場マップ」の配布等の啓発活動を行います。

また、駅周辺では、放置自転車以外に二輪車による道路や歩道への違法・迷惑駐車も顕在化しています。関係機関と連携し、駐車場整備助成の案内や整備促進を図るとともに、駐車場マップを活用して、「放置しない・させない」よう啓発し、駐車場への駐車を誘導します。

2 駐車実態に即した駐車規制の推進

交通実態を分析し、駐車実態に即した駐車規制を推進します。

3 違法駐車車両の排除

「駐車監視員活動ガイドライン」に定められた路線や地域について、指導取締りを重点的に行い、違法駐車車両の排除と良好な駐車秩序の確立に努めます。

4 自動車保管場所の確保

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。

Ⅲ 放置自転車対策

1 自転車総合対策事業の推進

令和2年度は、区内の駅周辺において7,788台の放置自転車を撤去しました。他区と比べても一日の放置台数は多く、今後も指導・誘導及び撤去活動を継続する必要性があります。

放置自転車の対策の一つとして、エリアにより、自転車駐車場の管理運営を除く、放置自転車の指導誘導、撤去搬送及び保管所の管理運営業務を民間事業者に一括して委託するとともに、放置自転車管理システムを区内全エリアに適用して区民からの問合せや要望等にスピーディに対応し、秩序ある自転車の適正利用の促進を図ります。

2 放置自転車防止の啓発活動の推進

自転車の放置を防ぐためには、自転車利用者に自転車に関するルールを認識してもらうことが不可欠です。そのため、多くの機会を捉えて、区民に放置自転車問題の重大性を訴え、放置しにくい環境を作り上げるよう努めていきます。

具体的には、鉄道駅周辺で、協働のまちづくりの観点から自治町会、商店街等の地元住民やボランティア団体、自転車商組合等の関係者と協働して行う「放置自転車追放及び盗難防止キャンペーン」の実施や、イベント等を通じて広報活動を実施し、ルール及びマナーの向上に努めていきます。

また、自転車の盗難を防止するため、平成30年に「葛飾区自転車の安全利用及び駐車秩序に関する条例」を改正し、自転車の鍵かけを義務化しました。今後とも、自転車に鍵（特にツーロック）をかけることの推奨活動を行い、自転車の盗難防止を図ります。

【自転車施錠啓発ポスター】

自転車には

盗まれたら
なかつたら

ガチ!!

©平松 伸二

盗難された自転車の
半分以上は無施錠だった…

自転車を盗難から守るのはあなた自身
亀有警察署・葛飾警察署・葛飾区

第4章 安全運転の確保

人命尊重の理念のもと、社会的責任に則った安全運転の確保がますます重要になっています。

そのため、運転者教育の充実や高齢者の安全運転の確保などの施策を推進します。

I 運転者教育の充実

最近の交通情勢を踏まえ、運転に必要な知識と判断能力を習得できるよう運転者教育の充実に努めます。

特に、高齢者をはじめとする交通弱者の保護と思いやりのある安全運転意識の高揚の促進に努めます。

II 高齢運転者事故防止対策の推進

1 高齢者支援施策等の推進

高齢者が関わる交通事故の減少、高齢者の運転免許自主返納の促進を図るため、各種広報媒体を活用した運転免許自主返納制度の周知、運転経歴証明書を提示することによる優待制度に関する広報啓発に努めます。

また、安全運転サポート車については、関係機関・団体と連携し、普及啓発を推進するとともに、利用に当たっての注意点等について理解の促進を図ります。

※ 安全運転サポート車

衝突被害軽減ブレーキ及びペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した自動車をいう。通称「サポカーS」。

2 高齢者安全運転支援装置に対する補助（令和3年度末終了予定）

ペダルの踏み間違い時の事故を抑制する後付け装置の普及を図るため、都の補助を受けて安全運転支援装置を設置した区民に対して設置費用の一部を補助します。



第5章 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救急活動は、負傷者の救命を図り、その被害を最小限に抑えることが重要です。

そのため、関係機関との協力のもとに交通事故による救助・救急体制の更なる充実を図ります。

I 救助・救急体制の充実

交通事故に起因する負傷者の救命を図るため、救急医療機関との連携を強化し、救助・救急活動体制の更なる充実を図るとともに、傷病者の救命効果を高めるために重要とされるバイスタンダー（その場に居合わせた人）による自動体外式除細動器（AED）を含めた応急手当等の普及啓発を積極的に推進します。

1 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実・強化

(1) 交通救助・救護体制の充実・強化

幹線道路等での交通事故に関わる救急活動は、救助活動が伴う事案が多く、傷病者の早期救出及び円滑な救急処置の実施と安全な搬送体制の確立のため、救急隊と消防隊を同時出場させ、効率的な救護活動を推進します。

また、高速道路上の交通事故においては、早期に傷病者を救出し救急処置に着手できるよう、救急隊のほかにポンプ隊や即応対処部隊を含めた特別救助隊を効果的に運用します。

(2) 高度処置救急体制の充実

各救急隊に救急救命士が乗務し、高度救急処置を実施するとともに、災害救急情報センターに常駐する救急隊指導医（救急専門医師）より、医学的見地からの指示、助言を得るなど傷病者を救命すべく活動を推進します。

2 救助・救急設備等の充実

(1) 消防隊用救急資器材の整備推進と応急手当技能の向上

近隣の救急隊が出場中などにより現場到着に時間を要する場合には、近くに待機している消防隊を救急現場に向かわせ、救急隊の到着までに消防隊が適切な救急処置を実施できるよう、従来の外傷用資器材に加え、AEDを含む救命資器材を増強し救護活動の早期着手を図ります。

(2) 救急医療機関との連携強化

ア 傷病者を早期に救護し医療機関に收容するために、救急医療機関の診察情報を病院に設置してある病院端末装置によりリアルタイム

に入手し、効率的、効果的に活用を図ります。

イ 三次医療対応の傷病者発生時においては、災害救急情報センターとの連携を図りながら、救命を主眼とした活動を実施します。

3 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化

- (1) 大規模な交通事故等多数の傷病者が発生した時の活動能力の向上と現場救護活動の効果、効率化を図る必要があることから、救急隊はもとより、即応対処部隊、消防隊を含めた総合的訓練を推進します。
- (2) 多数の傷病者が発生した場合、速やかに現場救護所を設定し、傷病者の救護体制を確立します。
- (3) 多数の傷病者を早期に医療機関に収容するため、災害救急情報センターとの連携を図ります。
- (4) 東京DMAT（※）と連携した救護体制を充実させます。
また、連携して訓練を実施し、救助・救急体制の一層の強化を図ります。

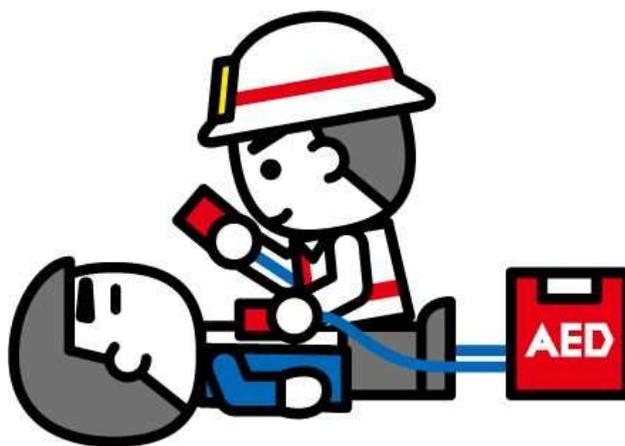
※ 東京DMAT（Disaster Medical Assistance Team）

大震災等の自然災害や交通事故等の災害現場、救命処置等を行うため消防機関との連携を含めた専門的なトレーニングを受けた医師、看護師等で構成される災害医療派遣チーム。



Ⅱ 応急救護に関する普及啓発

- 1 傷病者の救命を図るためには、救急隊が到着するまでの間、バイスタンダーによる的確な応急手当が不可欠であることから、区民自らが応急手当を行える応急救護知識・技能を身に付ける必要があります。
このことから、各種救命講習会を開催し、区民に対し応急手当の普及を推進します。
- 2 自治町会等に対して、防災訓練、自衛消防訓練実施時を捉え応急手当の普及を図ります。
- 3 「救急の日」、「救急医療週間」等の機会を捉え、区民に対し応急手当の必要性について広報するとともに、知識技術の普及を図ります。
- 4 消防署広報紙、ホームページ、広報かつしか等を活用し、応急手当の必要性と救急隊(車)の適正利用、救急事故の未然防止について広報します。
(消防署)



第6章 被害者の支援

交通事故の被害者は、手続きの煩雑さ、被害者の法律知識、加害者の賠償能力等、様々な事情により、経済的に、また、精神的にも十分に救済されていないのが現状です。

そのため、区民相談の中に交通事故相談として交通事故全般について区民が気軽に相談できる体制を継続し、都とも連携を図り、各種被害者救済制度の充実を図ります。

また、自動車損害賠償責任保険等への加入促進について広報活動等を通じて区民に周知するほか、自転車利用者に対して自転車損害賠償保険への加入等の啓発活動を行います。

I 交通事故相談業務の充実

交通事故に伴う賠償問題については、損害額の算定、調停、訴訟の手続きなど法律的に専門分野に関する知識の活用が、不可欠であり、また生活問題の適正な解決や自立更生を期するには公的機関による相談・指導が欠かせない現状です。

このため、相談効果向上のため事案解決まで一貫した継続指導体制を確立するとともに、相談担当者の資質向上による相談業務の充実を図ります。

このほか、広報紙、パンフレット等を活用して、相談業務の周知徹底を図り、広く相談の機会の提供に努めます。

II 児童育成手当等の支給

1 児童育成手当の支給

父又は母が交通事故等で死亡するなどによりひとり親（または重度障害の状態）となった18歳に達した日以後最初の3月31日までの間の児童を扶養している方に対して児童育成手当を支給します。

また、交通事故等により一定の障害を有する20歳未満の児童を扶養している方に対しても同手当を支給することで、児童の福祉の増進を図ります。

2 児童扶養手当の支給

父又は母が交通事故等で死亡するなどによりひとり親（または重度障害の状態）となった18歳に達した日以後最初の3月31日までの間の児童（一定の障害を有する20歳未満の児童を含む）を扶養している方に対して児童扶養手当を支給することで、家庭の生活の安定と自立の促進を図ります。

Ⅲ 保険制度の普及啓発、加入促進

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを、広報活動等を通じて広く区民へ周知し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

都は、自転車事故の状況や国の動向を踏まえ、令和元年度に自転車安全利用条例を改正し、令和2年4月1日から自転車損害賠償保険等の加入を自転車利用者に対して義務付けました。

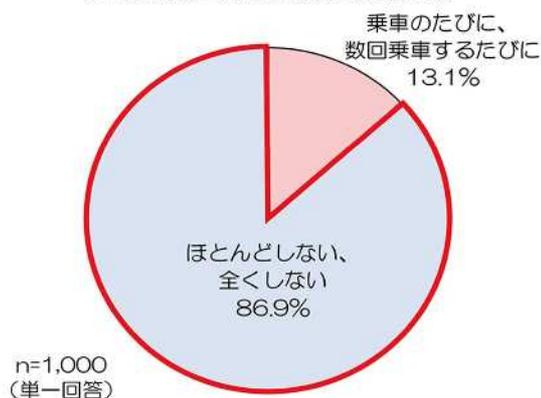
自転車対歩行者など自転車運転者が加害者となった交通事故において、高額な賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、自転車の賠償責任に関する各種保険制度の普及啓発、加入促進を図ります。

また、自転車利用者が定期的に点検整備を受ける気運を醸成するため、区民に対し、指定自転車店で点検整備を受けた場合、TSマーク付帯保険の加入費用を補助するとともに、更なる自転車の賠償責任に関する各種保険制度の普及啓発、加入促進を図るため、区民向け自転車損害賠償保険の導入について検討します。

※ 自転車点検・整備に関する調査（抜粋）

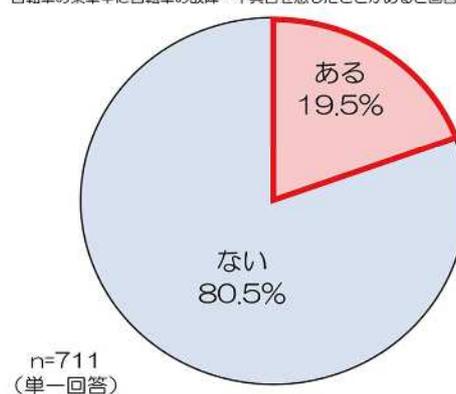
Q. 自転車の乗車前に、自身で自転車の点検をどのくらいの頻度でしていますか？

※ブレーキがきくか/タイヤの空気圧は十分か/反射材の位置・色・角度、汚れたりしていないか/車体（ハンドル・サドルのぐらつきやチェーンのたるみ・サビがないか/ベルやブザーは鳴るか/ライトは点灯するか、といった基本的な項目について尋ねています。



Q. 自転車の乗車中に故障・不具合が原因となる事故や事故に遭いそうになった（ヒヤリハット）経験はありますか？

対象：自転車に乗る前に必要な点検を行っておらず、自転車の乗車中に自転車の故障・不具合を感じたことがあると回答した711人



（出典：2021年8月 au 損害保険株式会社調べ）

※ 自転車事故による高額賠償事例（一般社団法人日本損害保険協会調べ）

判決認容額 (※)	事故の概要
9,521 万円	男子小学生（11 歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62 歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。 (神戸地方裁判所、2013 年 7 月 4 日判決)
9,330 万円	男子高校生が、夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官（25 歳）と衝突。警察官は頭蓋骨骨折等で約 2 か月後に死亡した。 (高松高等裁判所、2020 年 7 月 22 日判決)
9,266 万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線の自転車で直進してきた男性会社員（24 歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。 (東京地方裁判所、2008 年 6 月 5 日判決)

※ 判決認容額とは、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額です（金額は概算額）。上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性があります。

（出典：一般社団法人日本損害保険協会作成

2021 年 8 月版知っていますか？自転車事故の実態と備え）



第7章 災害に強い交通施設等の整備及び交通安全の確保

災害発生時に、道路等が被災してしまうと交通が遮断され、救助活動に向かう緊急車両等の通行の支障となるばかりでなく、復興に当たって社会・経済活動に大きな影響を及ぼします。

このため、災害に強い交通施設の整備を進めるほか、災害発生時には、緊急車両等の円滑な通行を確保するための交通規制を実施します。

I 災害に強い交通施設の整備

1 共同溝の建設

電気、通信、ガス、上下水道などの供給・処理施設の新設・維持・補修に係る道路の掘り起こしによる交通障害を防止するとともに、道路構造の保全を図るため、各企業との調整を図りながら、共同溝の建設を進めます。

また、災害時におけるライフラインの確保のため、引き続き、共同溝事業を推進し、ネットワーク化を図ります。

2 無電柱化の推進

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、電線共同溝等の整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を推進します。

II 災害時の交通安全の確保

1 第一次交通規制の実施

環状7号線から都心方向へ流入する車両の通行禁止及び緊急自動車専用路を指定して通行禁止規制を実施し、道路における危険を防止するとともに、人命救助、消火活動等に従事する緊急自動車等の円滑な通行を確保します。

2 第二次交通規制の実施

第一次交通規制で指定した緊急自動車専用路のほか、被災状況等に応じて緊急交通路を指定し、災害応急対策に必要な緊急通行車両等の通行を確保します。

3 大規模事故時等の関係機関の相互連携の確保

区内において大規模事故等が発生した場合、葛飾区地域防災計画に定めるところにより、防災関係機関等の応急対策活動の実施に対して各機関の情報の共有化、活動の調整等を行います。



第8章 踏切の交通安全

踏切事故はひとたび発生すると被害が甚大になる恐れがあり、利用者の利便性にも重大な支障をもたらすことが予想されます。踏切道の立体交差化等の促進を図るとともに、今後も自動車運転者や歩行者に対し、安全通行の啓発活動を行い、踏切事故を予防します。

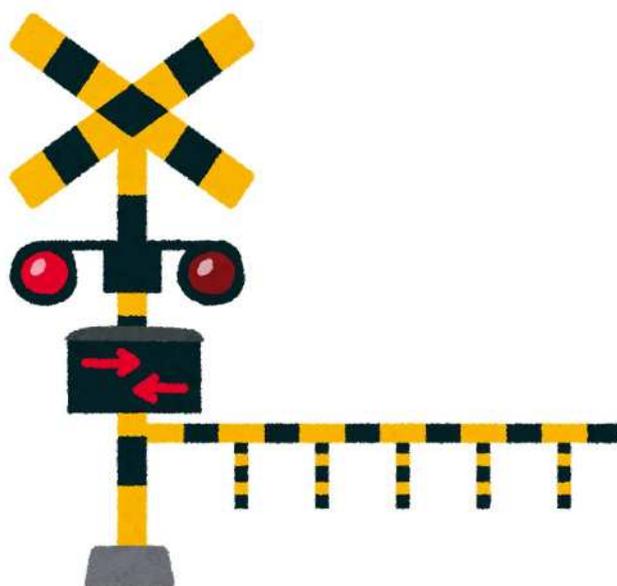
I 踏切道の立体交差化等の促進

京成押上線（四ツ木駅～青砥駅間）連続立体交差事業は、鉄道を高架化し、11か所の踏切をなくすことにより、交通渋滞の解消、道路交通の安全確保を図ります。平成28年から一部工事を開始し、早期完成を目指しています。

また、京成本線（京成高砂駅～江戸川駅間）については、都が新たに国の新規着工準備採択を目指す連続立体交差事業候補区間の一つとして、平成20年6月に選定されました。渋滞の軽減による道路交通の円滑化及び踏切事故防止による安全性の確保を図るため、同区間の連続立体交差事業の早期実現を関係機関に積極的に働きかけます。

II その他踏切道の安全を図るための措置

踏切道における一時停止と安全確認が励行されるよう、監視を強化するとともに、踏切及び周辺部における違反行為に対する指導取締りを積極的に行っていきます。



第3部 推進体制

I 行政体制

葛飾区基本計画（令和3年度～令和12年度）の「葛飾・夢と誇りのプロジェクト」のひとつである「安全・快適な交通環境実現プロジェクト」を実現するため、諸施策を実施する中で、「人優先」の交通安全思想の普及徹底を図り、交通事故から区民を守ります。

また、交通安全対策を効果的に推進するためには、関係機関相互の連携に基づく、総合的、一体的な体制が不可欠です。

このため、葛飾区交通安全計画作成関係官公署連絡協議会は、葛飾区交通安全計画の推進に当たっては、緊密な連携と協力により、その効果が十分発揮できるよう適正な運営に努めるとともに、今後は、区内の交通安全対策について、更に検討を深め、推進を図るため、交通安全に係る協議会の体制の見直しについて検討します。

II 区民参加と協働

交通安全対策の実施に当たっては、区及び関係機関だけではなく、区民の交通安全活動への積極的な関わりが不可欠です。

区はこれまで以上に、区民、事業者等との協働を推し進め、交通環境の整備や交通安全に対する意識の醸成を図り、誰もが安全に生活できるまちをつくります。

葛飾区交通安全計画

(令和3～7年度)

編集・発行 葛飾区都市整備部
交通政策課交通安全対策係
電話 03(3695)1111(代表)
内線 3507～3509