

地域づくりの方向 6

人間優先の基盤が整備された、 安全・安心のまち

地域づくりの方向の概要

- 次世代に誇れる文化と魅力を備えた都市を創り出します。
- ライフステージに応じて安全・安心に暮らし続けられる都心居住を実現します。
- 人と環境に優しい交通ネットワークを形成します。
- まちの基盤や地域の防災力を向上させ、安全・安心のまちづくりをすすめます。
- 犯罪や事故などを未然に防ぎ、安全・安心に生活できる地域づくりをすすめます。

【政策】

- 6-1 文化と魅力を備えたまちづくり
- 6-2 魅力ある都心居住の場づくり
- 6-3 魅力をささえる交通環境づくり
- 6-4 災害に強いまちづくり
- 6-5 安全・安心の強化

⑥

人間優先の基盤が整備された、安全・安心のまち

6-1 文化と魅力を備えたまちづくり

6-1-1 地域の特性を生かした市街地の形成

6-1-2 池袋副都心の再生

6-1-3 活力ある地域拠点の再生

6-1-4 新・旧庁舎を活用した文化にぎわいの創出

6-2 魅力ある都心居住の場づくり

6-2-1 安全・安心に住み続けられる住まいづくり

6-2-2 良質な住宅ストックの形成

6-3 魅力をささえる交通環境づくり

6-3-1 総合交通戦略の推進

6-3-2 道路・橋梁の整備と維持保全

6-3-3 自転車利用環境の充実

6-4 災害に強いまちづくり

6-4-1 自助・共助の取組みへの支援

6-4-2 被害軽減のための応急対応力向上

6-4-3 災害に強い都市空間の形成

6-4-4 無電柱化の推進

6-4-5 総合治水対策の推進

6-5 安全・安心の強化

6-5-1 治安対策の推進

6-5-2 交通安全対策の推進

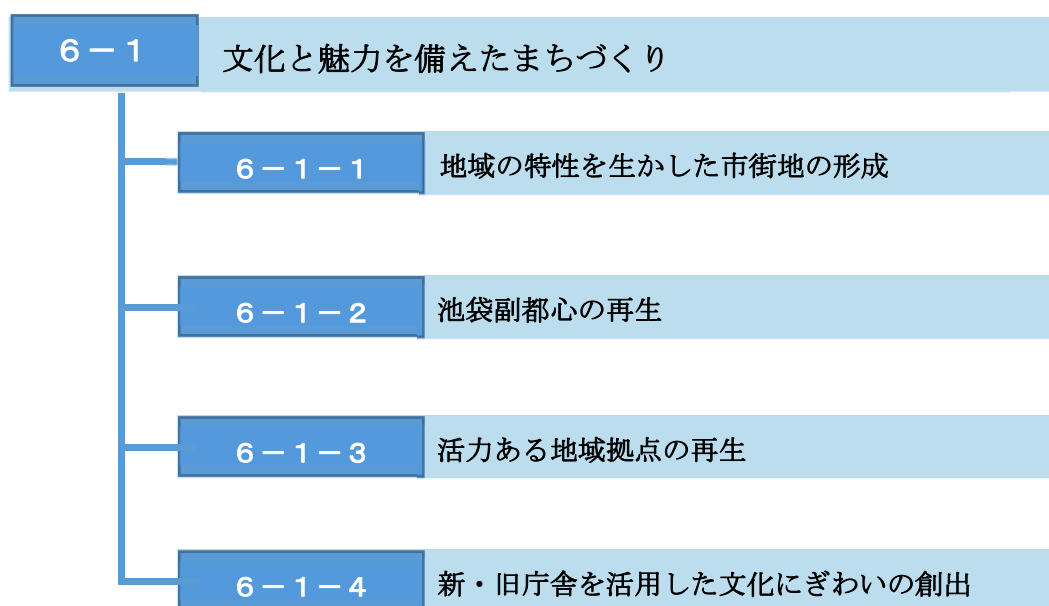
政策 6 - 1

文化と魅力を備えたまちづくり

政策の概要

- 区民が快適に安心して生活でき、かつ、多彩な歴史や文化など地域の個性を育みながら相互に調和した魅力あるまちをつくります。
- 池袋副都心では、都市再生緊急整備地域として、高度な防災機能と個性ある美しい景観、文化によるにぎわいと活力を兼ね備えた都市再生をすすめます。
- 駅周辺では、人々が活発に交流し、にぎわう地域拠点の再生をすすめます。
- 新・旧庁舎周辺は、建物と連携し賑わいを創出するまちづくりをすすめます。
- 区民、事業者等の参加と協働のもと、愛着と誇りを感じられる人と環境にやさしいまちづくりをすすめます。

政策と施策の構成



政策6-1 文化と魅力を備えたまちづくり

施策6-1-1 地域の特性を生かした市街地の形成

【施策の目標】

- 地域の特性を踏まえた魅力ある都市づくりを推進します。
- 安全・安心で快適に暮らせる都市を実現します。
- 四季の彩りに包まれた環境に優しい都市空間を形成します。
- 文化の彩りと回遊性の広がりが生み出すにぎわいと活力を創出します。

【現状と課題】

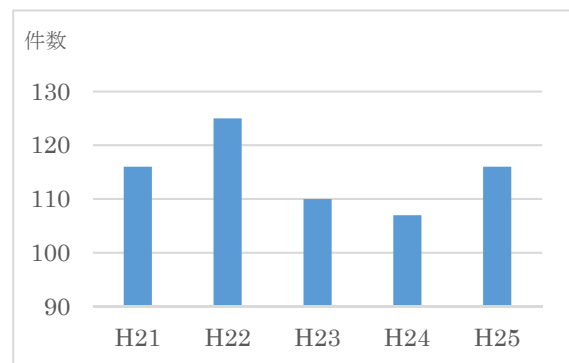
- 平成27年3月に「豊島区都市づくりビジョン」を策定し、基本理念に掲げた「次世代が誇れる文化と魅力を備えた都市の創造」の実現に向け、計画的な都市づくりを推進しています。
- また、平成27年11月に景観行政団体へ移行し、平成28年4月には「豊島区景観計画」を策定して、魅力ある景観づくりに取り組んでいます。
- 池袋副都心の再生や木造住宅密集地域の改善などの都市整備プロジェクトが本格的に動き始め、都市の姿が大きく変わろうとしています。
- こうした都市づくりにあわせて、地域の特性を最大限に惹き立て、都市の価値を高める市街地の形成や景観の創出が必要です。

豊島区の都市構造図



出典；豊島区都市づくりビジョン

地区計画届出件数の推移



出典；豊島区の街づくり2015

政策6-1 文化と魅力を備えたまちづくり

施策6-1-2 池袋副都心の再生

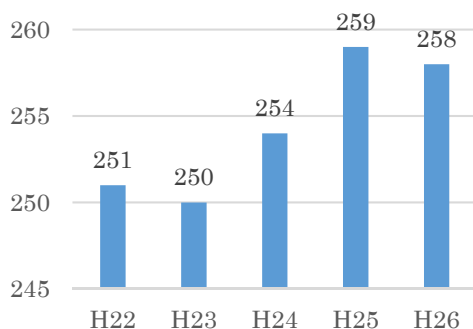
【施策の目標】

- 国際拠点池袋の魅力を高めるために、文化芸術機能を強化するとともに都市機能を集積させ、国際アート・カルチャー都市の形成し、東京の国際競争力を強化します。
- 都市基盤や街区の再編と併せ、駅前広場や東西デッキ等の整備により、回遊性・利便性の高い歩行者中心のまちに都市構造を転換していきます。
- 都市再生事業と連動したエリア防災対策を進め、災害時の対応力を強化していきます。

【現状と課題】

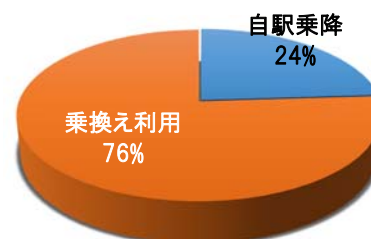
- 池袋駅の日平均状況客数は250万人を超えていますが、約7割が乗換え利用であり、駅の賑わいがまちへ広がっていません。
- このため、商業機能の強化や多彩な都市機能の高度な集積、歩行者の回遊性拡大、風格のある都市景観の創出など、まち全体としての魅力を高めていく必要があります。
- また、大規模災害の発災時に発生が想定される大量の滞留者や帰宅困難者への対策は急務となっています。
- 池袋駅の東西で稼働している各地域冷暖房施設や池袋駅至近にある豊島清掃工場の排熱の利用など、既存のストックを活用したエネルギー利用の効率化と災害時の対応力を高めていく必要があります。
- 池袋駅周辺地域は、平成27年7月に都市再生特別措置法に基づく(特定)都市再生緊急整備地域に指定されました。

池袋駅の日平均乗降客数



出典；鉄道事業者発表より集計

池袋駅利用者の内訳



出典；池袋副都心交通戦略（H23）より

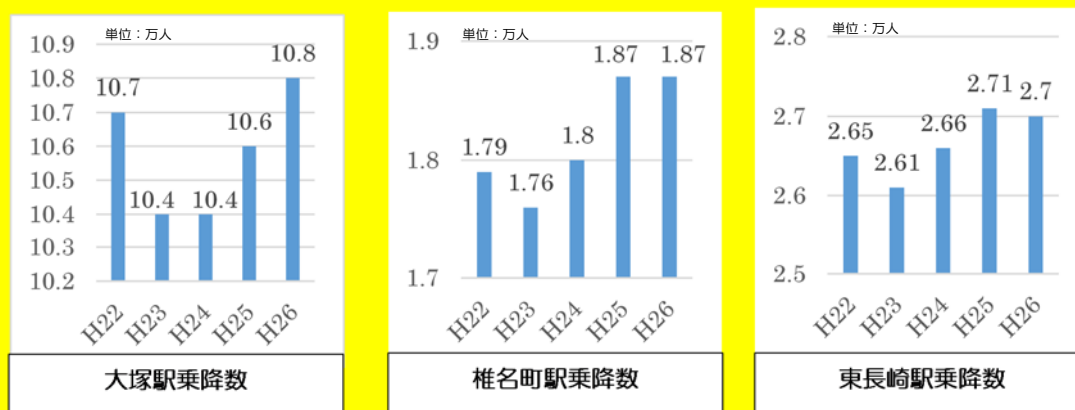
政策6-1 文化と魅力を備えたまちづくり

施策6-1-3 活力ある地域拠点の再生**【施策の目標】**

- 池袋以外の駅周辺は、人々が活発に交流し、にぎわうまちとして、都市の機能を更新・集積するなど、個性を生かした活力と魅力ある地域の拠点として再生します。
- 駅周辺では、利便性や賑わいの向上を図り、地域の歴史や文化特性を生かしたまちづくりをすすめるため、駅前広場や駐輪場を整備し、安全で快適な歩行者空間を創出します。

【現状と課題】

- 池袋駅以外の各鉄道駅周辺は、地域に親しまれる一定規模の商業・業務地が形成されています。それらの駅周辺では、これまで順次、関係機関と協力して、駅舎の改造、駅前広場や周辺道路の再整備をしています。これからも、各駅周辺では、快適な歩行者空間の充実や地域特性を生かしたまちづくりを行っていく必要があります。
- 高齢者や障害のある方などが社会や地域の活動に参加しながら、安全で快適に自立した日常生活や社会生活を営むことができる環境づくりが求められています。そのためには、誰もが安全で快適に利用することができる、公共空間の整備を進める必要があります。

乗降人員（人／日）【大塚駅・椎名町駅・東長崎駅】

出典：JR東日本・西武鉄道HP 乗降人数

政策6-1 文化と魅力を備えたまちづくり

施策6-1-4 新・旧庁舎を活用した文化にぎわいの創出

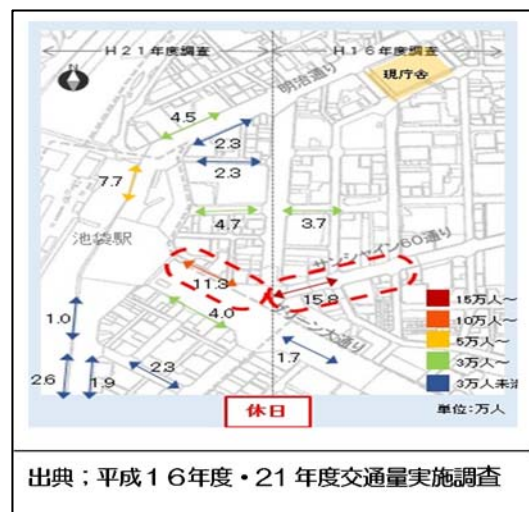
【施策の目標】

- 新庁舎周辺は、新たな文化拠点として、魅力あるアプローチ動線の再生や他のにぎわい拠点との連携により、快適な都市空間を形成し、人々の回遊性を高めます。
- 旧庁舎と公会堂、区民センターの敷地は、中池袋公園と南北区道を含め、新たなにぎわい拠点として再生し、文化を核とした広範なまちづくりのネットワーク形成を推進します。

【現状と課題】

- 池袋駅の東口は、サンシャインシティ方面の一点に歩行者の流れが集中し、面的なにぎわい空間の広がり課題があります。区は、新庁舎整備を契機として、庁舎跡地は新ホールと民間活用をはかり、新たなにぎわい拠点を形成する計画です。近年、庁舎跡地周辺では民間による開発事業が活発化しており、庁舎跡地周辺のまちづくりを展開することで、池袋副都心全域での魅力と回遊性を高めていく必要があります。
- 新庁舎周辺のグリーン大通りではオープンカフェやマルシェを実施し、道路空間の新たな活用方法を検討しました。これらをふまえ、国家戦略特区との関連を整理しながら、エリアマネジメントに基づく住民主体のまちづくりが確立できるよう調整を進めていく必要があります。

歩行者流動量（7時～19時）



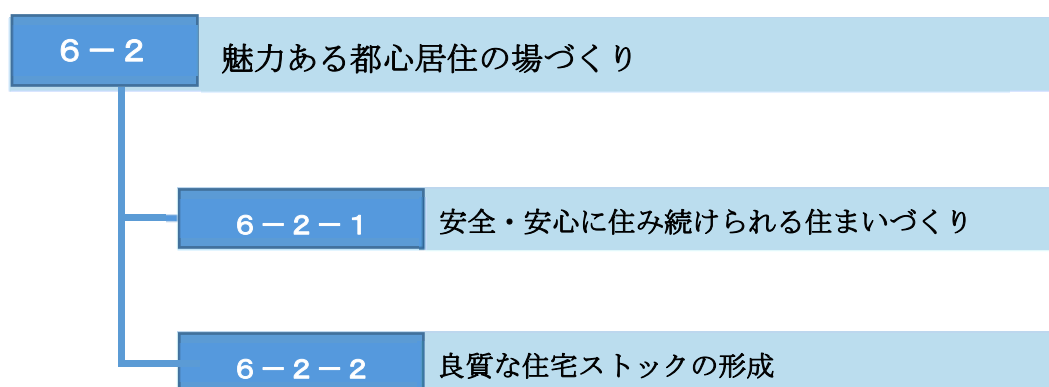
政策6-2

魅力ある都心居住の場づくり

政策の概要

- 人と環境にやさしく安全・安心に暮らし続けられる都心居住の実現をめざして、地域特性を活かした快適で魅力ある住まいづくりを進めます。
- 様々なライフステージ、ライフスタイルに応じた多様な住まいを確保して、暮らしやすい住環境をつくります。
- 空き家、空き室等の有効活用を含め、良質な住宅ストックの形成に努めるとともに、地域の価値の向上を図ります。

政策と施策の構成



政策6-2 魅力ある都心居住の場づくり

施策6-2-1 安全・安心に住み続けられる住まいづくり

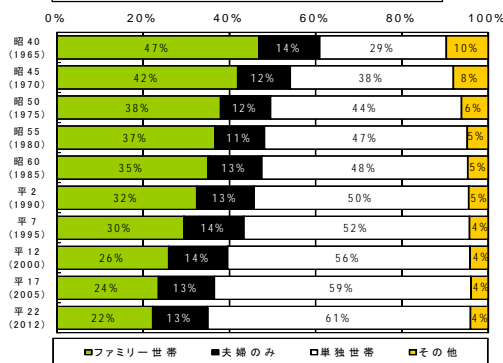
【施策の目標】

- 様々な世代やライフステージ・ライフスタイルを大切にしたい住まいづくりを進めるとともに、住み替える必要が生じたときに、適切な住宅が確保できるよう、地域の住宅ストックを充実します。
- 区営住宅の活用、家賃助成などを組み合わせて、住宅に困窮した場合の対応を充実するとともに、身体機能が低下しても、住み慣れた地域に住み続けられるよう、福祉と連携した住宅を確保していきます。

【現状と課題】

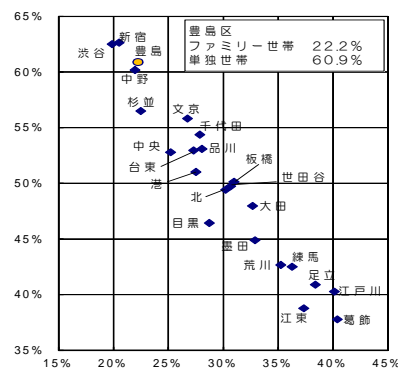
- 区の世帯数は、平成17年から平成22年までの間に約2万3千世帯増加し、166,214世帯となりました。世帯類型別にみると、特に「単独世帯」の増加が著しく、全世帯に占める割合は、平成22年で約6割となっています。一方、「ファミリー世帯」については、世帯数は増えているものの、割合は2割強となっています。
- 23区の中で比較すると、「単独世帯」の割合は新宿、渋谷区に次いで高く、ファミリー世帯の割合は渋谷、新宿、中野区に次いで低くなっています。
- バランスのとれた世帯構成を基盤とした活力あるコミュニティを形成するためにも、ファミリー世帯の定住化推進及び高齢化進展による住宅利用環境の改善が必要です。

豊島区の世帯類型別構成比



出典：(国勢調査)

単身世帯とファミリー世帯の割合



出典：(平成22年国勢調査)

政策6-2 魅力ある都心居住の場づくり

施策6-2-2 良質な住宅ストックの形成

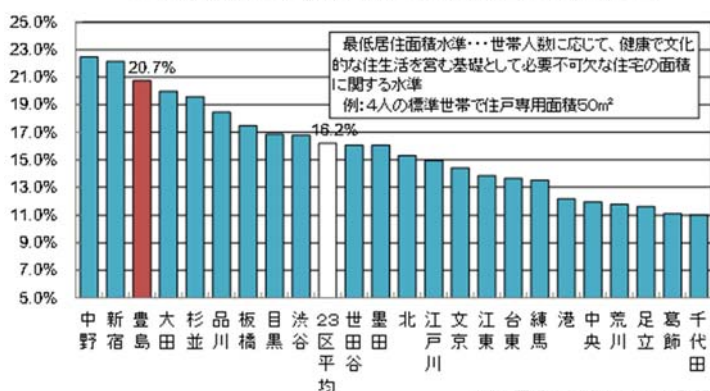
【施策の目標】

- 分譲マンション・賃貸マンション・戸建住宅の適切な維持管理を促進します。
- 狭小な住戸面積に偏った住宅ストックバランスの適正化を図ります。
- 区民の発意による空き家等既存ストックを有効活用したリノベーションまちづくり活動を支援し、身近な住環境の改善を進めます。

【現状と課題】

- 住宅戸数は年々増加していますが、平成25年の住宅数は192,660戸で平成20年と比べて24,410戸増えています。内訳は居住世帯のある住宅が161,590戸、居住世帯のない住宅が30,370戸となっています。空き家率が15.8%と23区中最も高くなっています。居住世帯のない住宅の内訳では、賃貸用の住宅が25,450戸と83.8%を占めています。
- 住宅の所有関係では、持家が40.9%、借家が51.9%となっています。借家の中でも民営借家の割合は49.0%、公的借家は全体の1.5%と国及び東京都を大幅に上回っています。
- 世帯総数に占める最低居住面積水準未達の割合は20.7%で23区中3位の高さとなっています。
- 共同住宅の非木造の割合が81.5%となっていることから、老朽化を迎えるマンションの改修、建替えなど、居住者の高齢化とともに対策を講じる必要があります。

世帯総数に占める最低居住面積水準未達世帯の割合(23区)



出典:平成25年住宅・土地統計調査

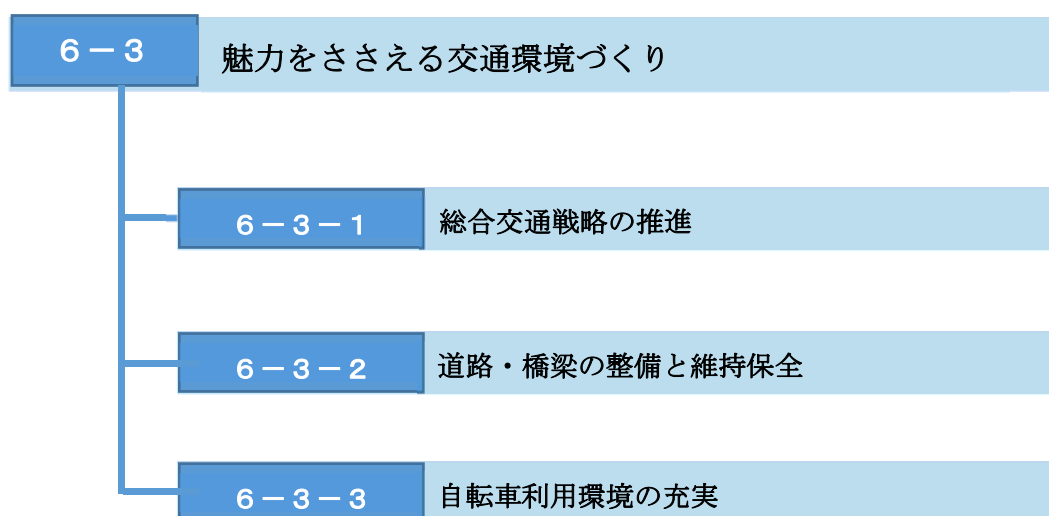
政策6-3

魅力をささえる交通環境づくり

政策の概要

- 自動車に過度に依存するこれまでの交通体系を見直し、人と環境にやさしく、都市の活力や魅力づくり、生活環境の快適性をささえる交通環境を形成していきます。
- 歩行者、自転車、自動車の交通モードを適切に配分し、みどりなどが調和した安全で快適な道路空間の整備をすすめていきます。
- 既存ストックの有効活用と環境負荷の小さい循環型社会の構築に向け、道路・橋梁の維持管理を予防保全型に転換していきます。

政策と施策の構成



政策6-3 魅力をささえる交通環境づくり

施策6-3-1 総合交通戦略の推進

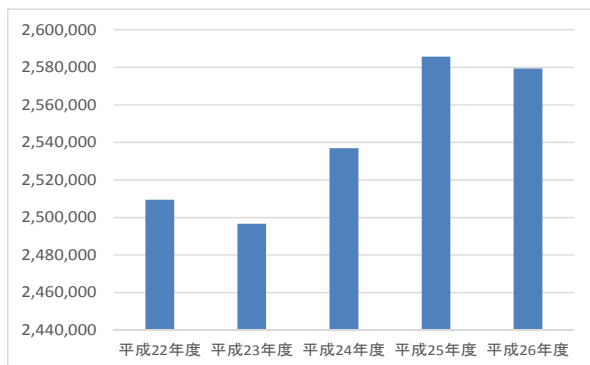
【施策の目標】

- 交通弱者の移動の確保や渋滞など交通に起因する環境負荷の低減とともに、快適な生活環境の確保、都市の活力や魅力の向上を目指し、まちづくりと都市交通が連携した総合的かつ戦略的な取組を進めていきます。
- すべての区民が安心して容易に外出できるよう、各交通手段との連携を踏まえた交通体系を構築していきます。

【現状と課題】

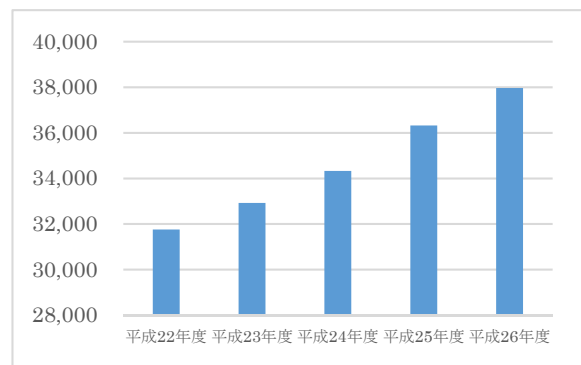
- 豊島区内の都市計画道路の完成率は64.5%（平成26年度末）で、5路線7区間の特定整備路線など現在事業中の路線が開通を予定する平成32年度末には、約87%になり、交通ネットワークの改善効果が期待されます。
- 池袋副都心では、環状5の1号線地下道路の完成により、池袋駅前に流入する通過交通が大幅に減少することが予測されます。
- 都市計画道路の整備に伴う沿道の新たな市街地形成や池袋駅周辺での特定都市再生緊急整備地域の指定による都市再生事業が活発化していきます。
- このため、バス路線の再編や来街者の多い駅前での歩行者空間の拡大など、まちづくりと連携しながら各交通手段のあり方を総合的に検討していく必要があります。
- また、東池袋駅周辺では、東京メトロ副都心線の計画段階から新駅構想があり、都市づくりの動向を踏まえながら、関係機関と協議を進めていく必要があります。

◆池袋駅乗降客数（人／日）



出典：鉄道事業者発表より集計

◆有楽町線東池袋駅乗降客数（人／日）



出典：鉄道事業者発表より集計

政策6-3 魅力をささえる交通環境づくり

施策6-3-2 道路・橋梁の整備と維持保全

【施策の目標】

- 安全・快適で地域の価値を高める道路整備を進めていきます。
- 施設の長寿命化やライフサイクルコストの最小化、更新時期の平準化などにより、既存ストックの有効活用をすすめ、道路・橋梁の安全なネットワークを構築していきます。

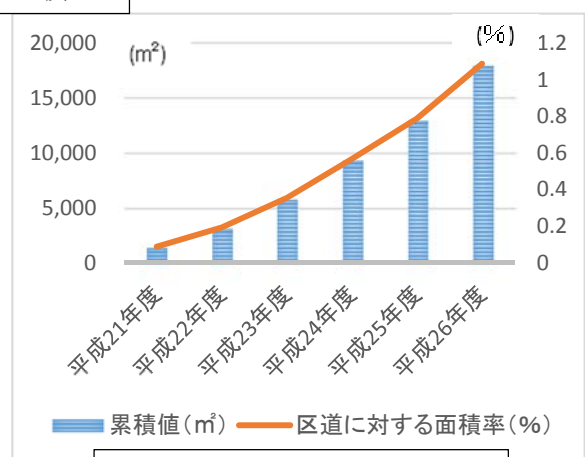
【現状と課題】

- 豊島区内の道路の総延長は、国道、都道、区道を合わせて304 kmあり、その約93%となる284 kmは区道として豊島区が管理しています。
- 道路は、交通の動脈であるばかりでなく、緊急時の物資輸送、災害時の活動や避難経路など防災上の重要な役割を担い、また、まちの骨格と生活基盤を形成しています。
- このため、都市計画道路など新たな道路づくりを効率的に進めるとともに、安全で快適な歩行者空間の確保や自転車利用の推進、都市環境への配慮、地域の個性を引き立てるデザインや構造など、地域の大切な資産となる道路整備が必要です。
- また、道路・橋梁の長寿命化やライフサイクルコストの最小化、更新時期の平準化などにより、対症療法型から予防保全型の管理への転換を図り、既存ストックの有効活用をすすめていく必要があります。

遮熱性舗装の実績



出典：道路整備課作成資料



出典：道路整備課作成資料

政策6-3 魅力をささえる交通環境づくり

施策6-3-3 自転車利用環境の充実

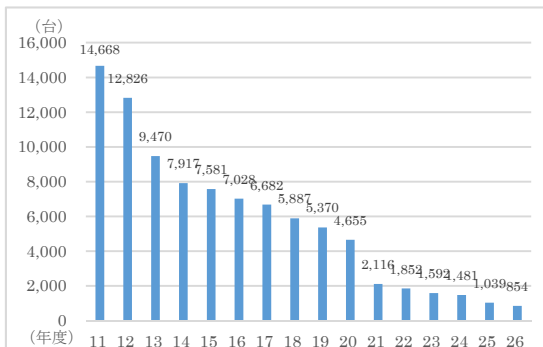
【施策の目標】

- 東京オリンピック・パラリンピック開催に向けて、都や隣接自治体と連携して、安全で快適な自転車の走行環境の整備を進めていきます。
- 駐輪場の拡充や設備更新等による自転車の利用環境の整備とともに、自転車の放置対策を継続し、放置自転車の発生を抑制していきます。
- 歩行者と自転車利用者が安心して共存できる環境を整備していきます。

【現状と課題】

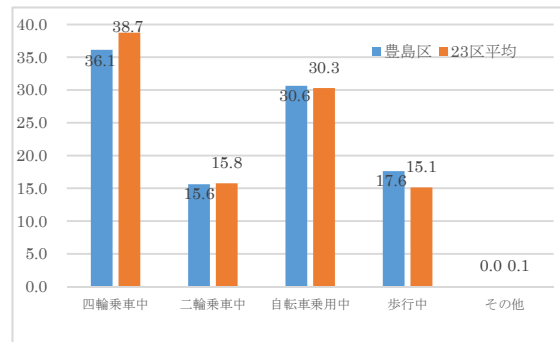
- これまでの自転車利用環境対策については、自転車利用者の急増に伴い、駅周辺に大量に発生した自転車の放置について重点的に対応したものです。
- 豊島区では放置自転車対策を喫緊の課題と捉え、主に、「放置自転車等の防止の徹底」と鉄道事業者等の協力の下「駐輪場の整備」等の施策を強く推進した結果、放置自転車の台数は激減しています。
- 夕方から夜間にかけておよび休日の駅周辺ならびに、集客施設周辺等での短時間放置が目立ってきています。
- 自転車利用者が増えたことにより、区内全体の交通事故死傷者数に占める自転車事故死傷者の割合が高いため、放置対策とあわせて歩行者と自転車が安全で安心して通行できる道路空間の実現が求められています。

◆区内駅の放置台数の推移（総計）
【自転車と原付の合計】



出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査(東京都調査)
毎年10月または11月の晴天の平日午前11時に調査

◆交通事故発生状態別死傷者数の構成率



出典：東京の交通事故（警視庁交通部発行）

政策6-4

災害に強いまちづくり

政策の概要

- 区民のだれもが安心して日常生活を送ることができるよう、地域防災力を高め、災害に強い情報網の確立と都市基盤の整備などにより、安全・安心なまちづくりをすすめます。
- また、区民生活を脅かす様々な災害に対し、予防措置とともに機動的かつ横断的な対応力を強化していきます。

政策と施策の構成



政策6-4 災害に強いまちづくり

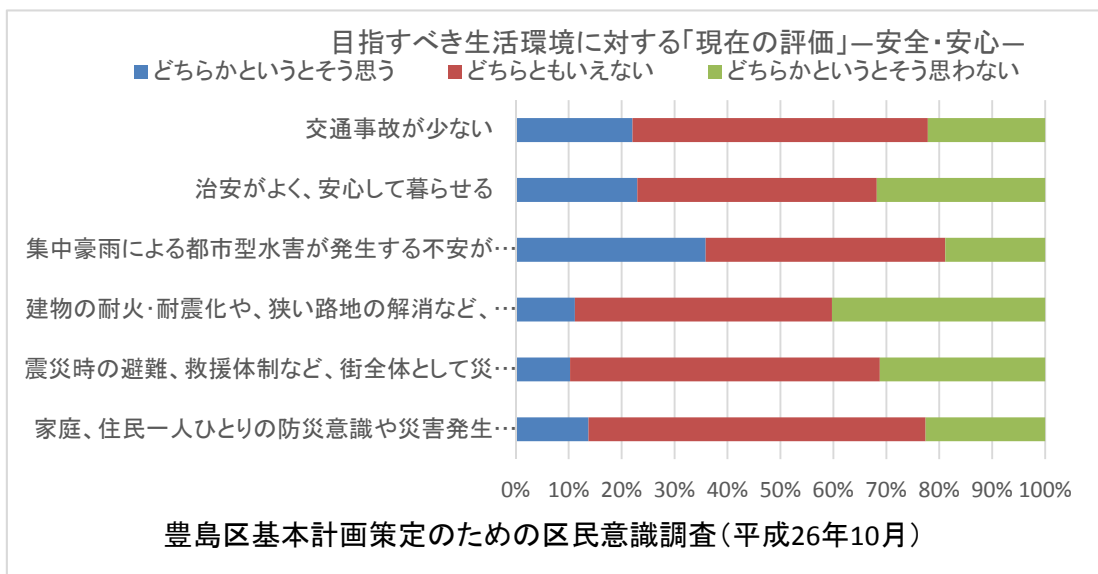
施策6-4-1 自助・共助の取組みへの支援

【施策の目標】

- 「自らのまちは自らの手で守る」ため、区民や地元企業が自助・共助の取組みを、より一層、推進する必要がある、その意識啓発を進めていきます。
- 地域防災組織や企業が、混乱した災害時においても組織的な対応を取ることができるよう、訓練等への参加を促進するとともに、自主的な訓練実施への支援を進めていきます。

【現状と課題】

- 多くの大規模災害の教訓からも明らかなように、特に発災直後においては、自助、共助による災害への対応力が、地域の明暗を分けるといっても過言ではありません。日頃からの防災・減災についての知識や事前の備えが、災害発生時には、大きな意味を持ってきます。
- さらに、東日本大震災発生時の教訓から、池袋駅を中心に、区内で大量に発生が予想される帰宅困難者への対応も、鉄道事業者や駅周辺の事業者と連携し、対策を進めていかなければなりません。
- 災害時には、混乱の中でも、個々人の適切な行動と地域防災組織や事業者の組織的な対応が必要になります。そのためには、地域での自主的な防災訓練や、帰宅困難者訓練、救援センター開設運営訓練など、平常時から反復した訓練を行う必要がありますので、その実施を支援し、区民、事業者の参加を促進していく必要があります。



政策6-4 災害に強いまちづくり

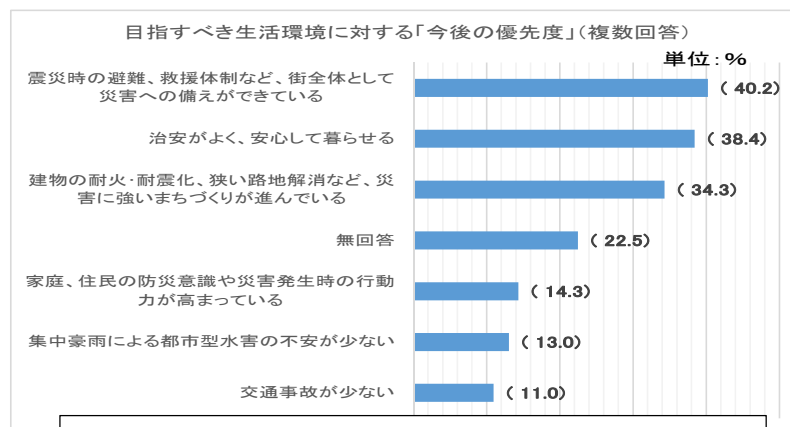
施策6-4-2 被害軽減のための応急対応力向上

【施策の目標】

- 最新鋭の総合防災システムを駆使し、区民の安全・安心を常に見守っていきます。
- 災害時に効率的に応急活動を行うため、災害対策本部機能を強化し、備蓄物資や防災資機材等を充実させます。
- 防災関係機関相互の連携を強化しつつ、区内の各種団体との防災協定締結や、防災協定締結都市との広域的な相互支援など、広く連携の方法や体制を確立していきます。
- 復旧・復興を迅速かつ着実に推進できる体制と、事前復興対策にも注力していきます。

【現状と課題】

- 災害対策本部の機能については、区内に51台の「防災カメラ」を設置すると同時に、世界初となる「群衆行動解析技術」も兼ね備えた、他の自治体に類を見ない最新鋭の防災システムを駆使し・情報収集を行うと共に、その情報を適切に処理し、迅速な意思決定のもと、速やかな応急活動に繋げる必要があります。
- 被災者を救出救護するための防災関係機関への情報提供、区民などへ向けた複数媒体を通じての災害情報の発信（配信）など、情報の収集、処理（意思決定）、発信（配信）を一元的に管理・実行していくための体制強化を図っていく必要があります。
- 防災協定締結自治体や区内の各種団体との実効性ある連携方法を進め、被災区民の早期の生活安定のため、被害認定調査及びり災証明書発行に関わる訓練、被災者台帳作成の体制整備など事前復興対策にも取り組む必要があります。



豊島区基本計画策定のための区民意識調査（平成26年10月）

政策6-4 災害に強いまちづくり

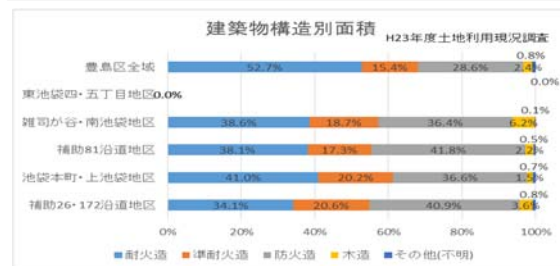
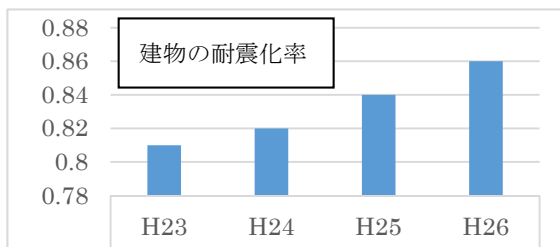
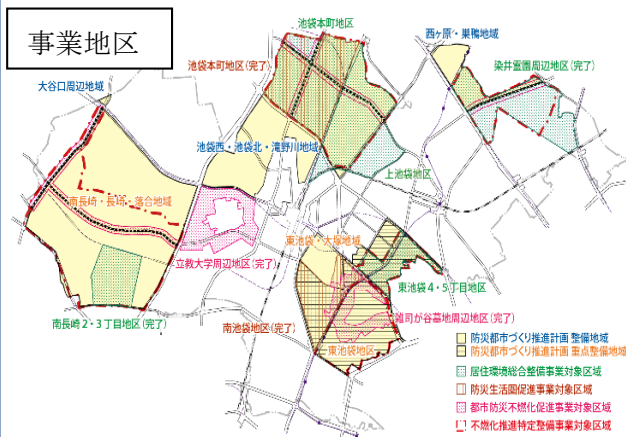
施策6-4-3 災害に強い都市空間の形成

【施策の目標】

- 延焼遮断帯の形成、緊急輸送道路の機能確保、安全な市街地の形成、避難路の安全性の確保などにより市街地の防災性を高めていきます。
- 被災後の迅速な都市復興を図るため、関係機関等との協働を推進していきます。

【現状と課題】

- 国の地震対策調査委員会は、南関東において今後30年以内に70%の確率で、マグニチュード7クラスの大地震が発生すると発表しています。
- 区面積の約4割を占める木造住宅密集地域（木密地域）には、焼失や倒壊の恐れのある建物が多いため、大規模地震等による被害を拡大する危険性があります。
- また、消防活動や避難活動を困難にする狭い道路が多く、公園などの空地が不足し、未接道地の存在や脆弱な駅周辺の交通環境など住環境の改善整備が急務です。
- このため、延焼遮断帯となる都施行の特定整備路線の整備に併せ、不燃化特区制度等を活用した建物の不燃化・耐震化など木密地域不燃化10年プロジェクトをさらに加速し、道路整備を契機とする駅周辺地区等のまちづくりを進めていく必要があります。
- また、大規模地震直後の応急活動に不可欠な特定緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化は16%に留まっており、事業期間の延伸等、重点的に推進する必要があります。



出典：地域まちづくり課作成資料

政策6-4 災害に強いまちづくり

施策6-4-4 無電柱化の推進

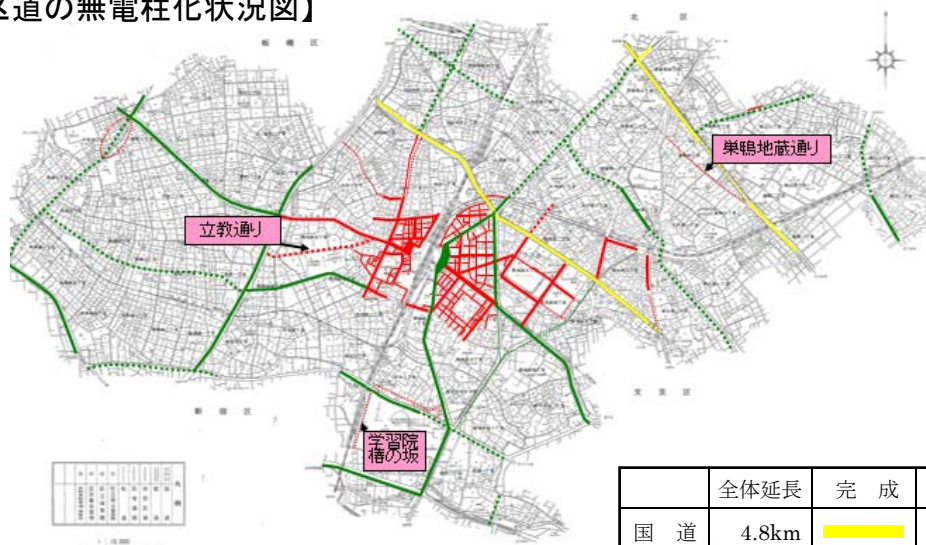
【施策の目標】

- 区内全域で無電柱化を実現し、『電柱ゼロ都市』を目指します。
- 無電柱化により、災害に強いまちを目指します。
- 無電柱化により、美しいまち並みを創出します。

【現状と課題】

- 区道における無電柱化の状況は、池袋駅を中心に、各企業者による単独地中化を主として無電柱化整備が行われています。
- 区道全体延長「283.9km」のうち、無電柱化済み延長が「約17.5km」（約6.2%）です。
- 区道は、狭小な生活道路が多く歩道幅員2.5m以下、あるいは、歩道の無い道路が大多数を占めています。
- 変圧器など無電柱化に必要な地上機器の設置場所の確保が課題となります。

【図1 区道の無電柱化状況図】



出典：道路整備課作成資料

政策6-4 災害に強いまちづくり

施策6-4-5 総合治水対策の推進

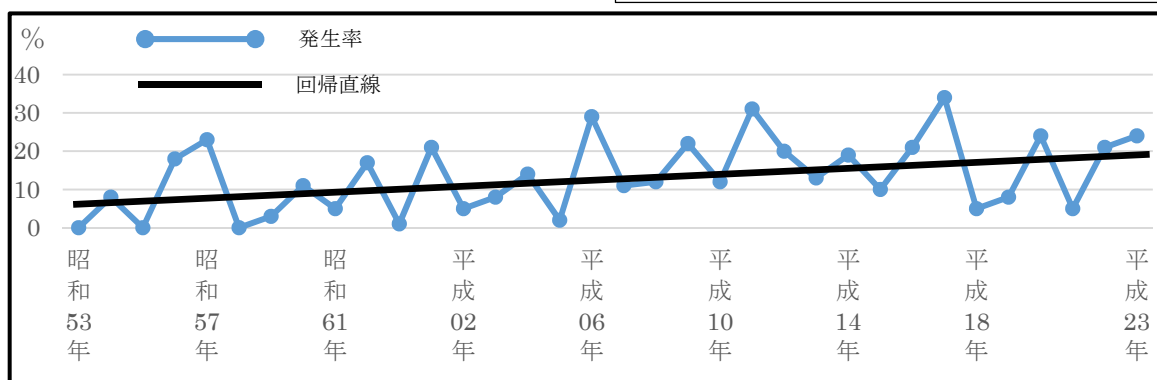
【施策の目標】

- 大雨や台風などによる水害から区民の生命を守ることを目指します。
- 出水時も必要不可欠な都市機能を確保することを目指します。
- 水害による財産被害の軽減を目指します。

【現状と課題】

- 東京においては、台風だけでなく、地球温暖化やヒートアイランド現象などの影響から、近年、時間50mmを超える豪雨が増加しています。
- 市街化の進行により、雨水が地下に浸透しづらくなり、短時間に河川に集中して流れ込むことから生ずる河川の氾濫や下水道管からの吹き出しなど、いわゆる都市型水害が発生しています。
- 豪雨対策など治水事業は、一朝一夕に進むものではなく、抜本的な対策である河川や下水道の整備と合わせて、敷地内の雨水浸透施設を設置するなど、区民や企業などの「民」と課題を共有して取り組むことが必要です。

◆時間50mm以上の豪雨発生率の経年変化



出典データ：東京都建設局「過去の水害記録」

政策6-5

安全・安心の強化

政策の概要

- 区民、事業者、警察その他関係機関と連携し、防犯パトロールや啓発イベント等の推進に努め、区民等の安全安心に対する認識の高揚を図り、犯罪や交通事故のない街を実現します。

政策と施策の構成



政策6-5 治安対策の推進

施策6-5-1 治安対策の推進

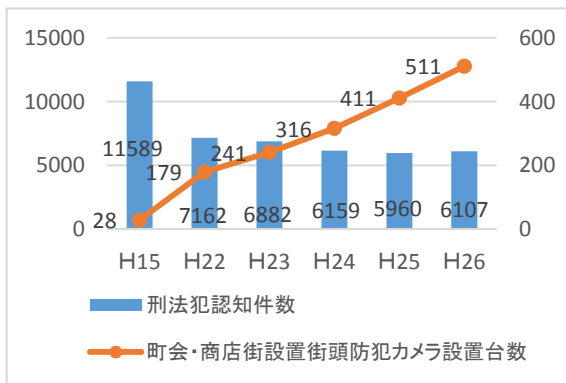
【施策の目標】

- 犯罪を発生させない街づくりを推進します。
- 高齢者や児童、女性を対象とした犯罪被害を防止します。
- 繁華街における客引き等の迷惑行為を防止します。
- 暴力団等の反社会的勢力を根絶します。

【現状と課題】

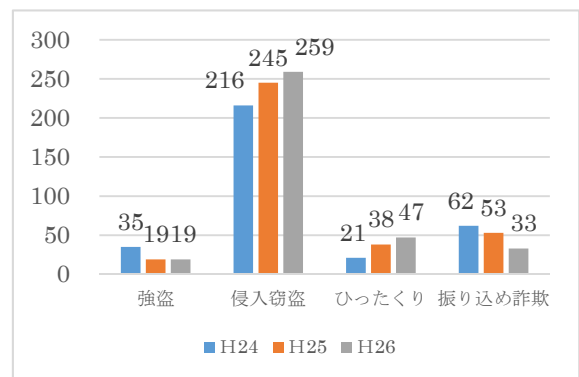
- 豊島区内における犯罪は、町会、商店街を中心に街頭防犯カメラの設置など、官民一体となった犯罪抑止対策を推進した結果、平成26年の刑法犯の認知件数は、過去最も多かった平成15年と比較し、-5,481件、-47.3%と半減するなど数の上では治安情勢は改善されています。
- 「ひったくり」や「振り込め詐欺」など高齢者を狙った犯罪や「強盗」「侵入盗」などが発生し、不可解な動機による猟奇的な犯罪や国際テロの脅威と併せ、区民の不安を増加させている現状にあります。
- 2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックを控え、観光客等の増加が予想され、高齢者や女性、子供を犯罪被害から守るための対策の強化が求められているほか、繁華街の客引き等の迷惑行為の根絶など環境改善に向けた課題があります。

◆ 区内の刑法犯認知件数の推移等



※ 出典 警視庁データ・設置実績

◆ 区内の凶悪犯罪の発生状況の推移



※出典 警視庁データ

政策6-5 安全・安心の強化

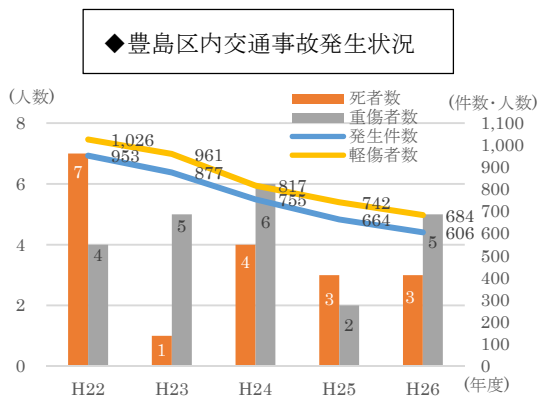
施策6-5-2 交通安全対策の推進

【施策の目標】

- 交通事故発生件数及び死傷者数減少の持続を目指します。
- 東京都内特有の傾向である、全体の事故件数に対し高い割合を占める自転車の事故件数について減少を図ります。
- 児童、生徒や高齢者の事故防止に向けた、通学路安全対策及び道路機能の改善等を行い、事故の起きにくい環境整備をすすめます。

【現状と課題】

- 豊島区では平成24年11月取得のセーフコミュニティ認証により地域における安全・安心に対する意識の高まりが芽生えてきています。また、自転車の安全利用については平成24年7月に東京都に先立って制定した「豊島区自転車の安全利用に関する条例」により各主体の責務を明確化しています。このような取組みの効果により事故件数及び事故による死傷者数は右肩下がりで減少しています。
- 一方、豊島区内の交通事故による死者は毎年発生しています。そのため、今後も継続して歩行者、特に子どもや高齢者、障害者を中心とした、交通事故防止のための交通安全施設を整備するとともに、警察や学校、地域団体等と協力して、広く交通安全の啓発活動を実施することにより、交通事故件数、負傷者数の減少及び交通事故による死者数をゼロとすることが求められています。



出典：「東京の交通事故」（警視庁交通部発行）

◆周辺区・交通安全施設数量（区道）

種別 区名	a 区道延長 (m)	b 歩道・準 歩道(m)	b/a (%)	c 歩行者用 防護柵(m)	c/a (%)	道路反射鏡 (箇所)
新宿	295,418	89,768	30.4	45,703	15.5	1,881
文京	170,893	59,001	34.5	28,992	17.0	1,223
中野	338,843	48,563	14.3	12,950	3.8	1,814
杉並	621,709	75,040	12.1	36,606	5.9	4,884
豊島	283,937	58,680	20.7	39,175	13.8	2,217
北	335,769	139,316	41.5	97,855	29.1	1,355
板橋	683,057	243,209	35.6	172,415	25.2	2,455
練馬	1,047,252	164,311	15.7	85,200	8.1	6,299
計	3,776,878	877,888	23.2	518,896	13.7	22,128

出典：特別区土木関係現況調査（H26. 4. 1 現在）