

第9次 豊島区交通安全計画

(平成23年度～平成27年度)

豊島区

目 次

| | |
|------------------------|----|
| 第1部 総論 | |
| 1 交通安全計画の策定について | 1 |
| (1) 計画策定の主旨 | 1 |
| (2) 計画の性格と期間 | 1 |
| 2 第8次交通安全計画の成果 | 2 |
| 3 交通事故等の状況 | 3 |
| (1) 道路交通事故 | 3 |
| (2) 鉄軌道・踏切事故 | 7 |
| 4 第9次交通安全計画における目標 | 7 |
| 5 計画の課題 | 7 |
| (1) 高齢者の交通安全の確保 | 8 |
| (2) 自転車の安全利用の推進 | 9 |
| (3) 二輪車事故の防止 | 11 |
| (4) 飲酒運転の根絶 | 12 |
| 6 交通安全施策の方向 | 13 |
| 7 計画の推進 | 14 |
| (1) 行政機関 | 14 |
| (2) 事業者、交通安全関係団体 | 14 |
| (3) 区民 | 14 |
| 第2部 講じようとする施策 | 15 |
| 第1章 道路交通環境の整備 | 15 |
| 1 道路等の整備 | 15 |
| 2 交通安全施設等の整備 | 17 |
| 3 道路利用の適正化 | 20 |
| 4 駐車施設の整備・充実 | 21 |
| 5 TDM（交通需要マネジメント）の推進 | 22 |
| 6 その他の道路交通環境の整備 | 23 |
| 第2章 交通安全意識の普及徹底 | 26 |
| 1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 | 26 |
| 2 地域社会における交通安全意識の高揚 | 28 |
| 3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化 | 29 |
| 第3章 道路交通秩序の維持 | 31 |
| 1 交通規制の推進 | 31 |
| 2 駐車秩序の確立 | 33 |

| | |
|-----------------------|----|
| 3 指導取締りの強化 | 34 |
| 第4章 安全運転の確保 | 37 |
| 1 安全運転の確保 | 37 |
| 第5章 救助・救急体制の整備 | 39 |
| 1 救助・救急体制の充実 | 39 |
| 第6章 被害者の救済 | 41 |
| 1 交通事故相談業務の充実 | 41 |
| 2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度 | 41 |
| 3 被害者救済制度の充実 | 42 |
| 第7章 鉄軌道と踏切道の安全確保 | 43 |
| 1 鉄軌道交通環境の整備 | 43 |
| 2 鉄軌道の安全な運行の確保 | 44 |
| 3 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進 | 44 |
| 4 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等 | 45 |
| <付属資料> 交通事故統計 | 46 |

第1部 総論

1 交通安全計画の策定について

(1) 計画策定の主旨

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法に基づき、昭和49年度以降、8次にわたり「豊島区交通安全計画」を策定し、豊島区及び関係行政機関等が一体となって、各種の施策を実施してきました。

その結果、平成22年の交通事故発生件数は953件で、平成13年の交通事故発生件数1,885件をピークとして減少し、半減するに至りました。交通事故による負傷者数も1,030人と減少傾向となっています。しかしながら、平成22年の交通事故による死者数は7人で、近年最も多かった平成17年の7人と同じ数値となっています。

こうした交通事故発生の背景または要因としては、自動車交通の量的拡大や高齢者人口の増加、都市活動の24時間化、交通安全意識の低下等が考えられます。

交通安全対策を効果的に推進するためには、こうした交通情勢の変化に適切に対応して、実効性のある対策を重点的、効果的に実施していく必要があります。

そこで、東京都の第9次交通安全計画が「交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故がない社会を実現する」ことを目指していることを踏まえ、その一端を担う豊島区は、人命尊重の理念に立ち、人間優先の基盤が整備され、安心して生き生きと暮らせるまち、交通事故のない安全なまちを実現し、「住みたいまち、訪れたいまち」としての信頼を確かなものにし、それが「未来へ ひびきあう 人 まち・としま」として豊島区が目指す姿を築き上げていくため第9次豊島区交通安全計画を策定するものです。

また、豊島区はWHO（世界保健機関）が推進する「セーフコミュニティ」の認証取得の取り組みを進め、交通事故を未然に防ぐ安全・安心な街づくりの推進にも力を入れています。

(2) 計画の性格と期間

(計画の性格)

この計画は、交通安全対策基本法第26条に基づき、第9次東京都交通安全計画に準拠して策定するもので、豊島区における今後の交通安全施策の指針となるものです。

- 豊島区の区域内における陸上交通の安全に関する施策を、総合的かつ計画的に推進するため、豊島区が実施する施策の大綱を定めたもので、必要に応じて関係行政機関等の講ずる施策も含めています。
- 豊島区基本構想、基本計画、その他関係する諸計画との整合を図るとともに、現行の行政制度を前提として推進するものです。

- 交通安全に関する区民等の行動指針として、自助、共助の取り組みを呼びかけるものです。

(計画の期間)

計画期間は、平成23年度から平成27年度までの5年間とします。

2 第8次豊島区交通安全計画の成果

第8次豊島区交通安全計画では、「人命尊重の理念に立って、施策の方向に定める各種の施策を着実に推進することにより、交通事故の減少傾向を定着させ、さらなる減少を目指す。」という目標をたてました。

この目標については、平成13年の1,885件をピークに第8次計画の平成18年から平成22年まで減少を続けており、目標を達成することができました。このことは、関係行政機関等が行った交通安全対策の総合的な成果であると考えます。

第9次豊島区交通安全計画においては、この傾向を確実なものとして定着させ、さらに交通事故を減少させる必要があります。

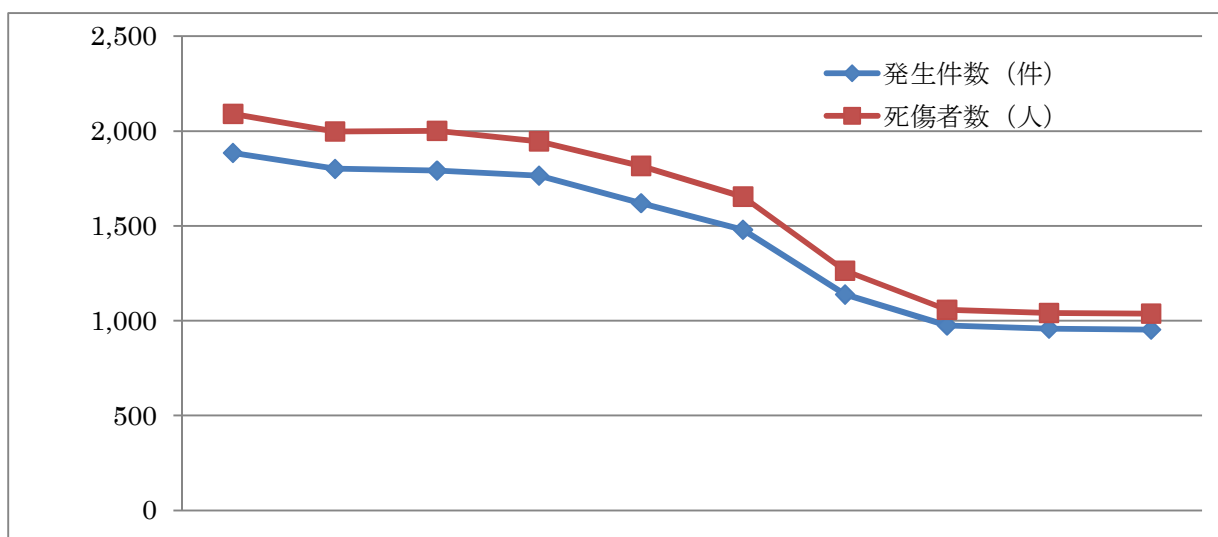
3 交通事故等の状況

(1) 道路交通事故

[交通事故発生件数と死傷者数の推移]

平成22年の交通事故発生件数は953件、死傷者数は1,037人で、前年に比べてそれぞれ0.5%、0.4%の減少となりました。しかしながら、死者数は過去10年間で最も多かった平成17年の7人と同数となってしまいました。

◇交通事故発生件数・死傷者数の推移（平成13年～22年）



| 年 項目 | 平成 13年 | 14年 | 15年 | 16年 | 17年 | 18年 | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 |
|-------------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 発生件数 (件) | 1,885 | 1,801 | 1,792 | 1,765 | 1,620 | 1,480 | 1,138 | 975 | 958 | 953 |
| 死傷者数 (人) | 2,090 | 1,998 | 2,001 | 1,946 | 1,816 | 1,654 | 1,263 | 1,058 | 1,041 | 1,037 |
| 死者数 (人) | 5 | 6 | 5 | 5 | 7 | 4 | 4 | 1 | 1 | 7 |
| 負傷者 (人) | 2,085 | 1,992 | 1,996 | 1,941 | 1,809 | 1,650 | 1,259 | 1,057 | 1,040 | 1,030 |

(注) 数値は、東京の交通事故（警視庁交通部発行）による。

[状態別死傷者の推移]

状態別でみると、自転車乗車中が383人で37.0%、四輪車乗車中の死傷者数が268人で全体の25.9%、二輪車（原動機付自転車を含む。以下同じ）乗車中が191人で18.5%、歩行中が190人で18.4%となっています。特に、自転車利用者の死傷者数は、常に第1位であり、全体に占める割合は平成17年度以降3割を超える状態が続いています。

◇状態別死傷者数の推移（平成13年～22年）

| 年 状態 | 平成 13年 | 14年 | 15年 | 16年 | 17年 | 18年 | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 |
|---------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 歩行中 | 293 | 295 | 305 | 316 | 279 | 254 | 191 | 185 | 179 | 190 |
| 自転車 | 619 | 595 | 595 | 571 | 591 | 554 | 441 | 378 | 392 | 383 |
| 原付二輪 | 258 | 223 | 214 | 195 | 166 | 140 | 79 | 67 | 62 | 55 |
| 自動二輪 | 339 | 353 | 345 | 327 | 276 | 243 | 204 | 148 | 146 | 136 |
| 四輪車 | 571 | 525 | 540 | 512 | 505 | 465 | 336 | 271 | 256 | 268 |
| その他 | 3 | 0 | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| 計 | 2,083 | 1,991 | 2,002 | 1,921 | 1,820 | 1,659 | 1,251 | 1,051 | 1,035 | 1,034 |

（注）数値は、巣鴨・池袋・目白警察署の資料による。従って、事後の届出等により前記の「交通事故発生件数・死傷者数の推移（警視庁交通部発行・東京の交通事故による。）」とは数値が異なります。

[年齢別死傷者数の推移]

年齢別で見ると、30歳代が219人で全体の21.2%、次いで40歳代の187人で全体の18.1%を占めています。また、高齢者（65歳以上）の死傷者数は120人で、前年より9人減少し全体の11.6%となっています。

◇年齢別死傷者数の推移（平成13年～22年）

| 年 年齢 | | 平成 | 14年 | 15年 | 16年 | 17年 | 18年 | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 |
|----------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 13年 | | | | | | | | | |
| 子ども | | 89 | 106 | 74 | 82 | 80 | 77 | 59 | 64 | 55 | 53 |
| 若 年 層 | 高校生 | 54 | 41 | 6 | 37 | 30 | 23 | 18 | 18 | 18 | 9 |
| | 16~19歳 | 78 | 70 | 74 | 75 | 61 | 50 | 33 | 28 | 38 | 20 |
| | 20~24歳 | 384 | 371 | 360 | 352 | 305 | 235 | 203 | 125 | 134 | 111 |
| | 小計 | 516 | 482 | 494 | 464 | 396 | 308 | 254 | 171 | 190 | 140 |
| 25~29歳 | | 359 | 310 | 309 | 247 | 236 | 248 | 168 | 142 | 111 | 142 |
| 30歳代 | | 423 | 421 | 433 | 402 | 397 | 353 | 268 | 213 | 206 | 219 |
| 40歳代 | | 224 | 185 | 200 | 241 | 235 | 210 | 166 | 133 | 156 | 187 |
| 50歳代 | | 2377 | 217 | 222 | 223 | 218 | 226 | 154 | 141 | 120 | 122 |
| 60~64歳 | | 83 | 81 | 92 | 93 | 96 | 72 | 56 | 661 | 68 | 51 |
| 高齢者 (65歳以上) | | 152 | 189 | 178 | 169 | 162 | 165 | 126 | 126 | 129 | 120 |
| 合 計 | | 2,083 | 1,991 | 2,002 | 1,921 | 1,820 | 1,659 | 1,251 | 1,051 | 1,035 | 1,034 |

(注) 数値は、巣鴨・池袋・目白警察署の資料による。従って、事後の届出等により前記の「交通事故発生件数・死傷者数の推移（警視庁交通部発行・東京の交通事故による。）」とは数値が異なります。

[年齢別・状態別死傷者数の状況]

状態別と年齢別を併せてみると、自転車乗車中の死傷者が全体の37.0%を占めており、全体的にも特に30歳代の割合が多くなっています。また、高齢者（65歳以上）は、歩行中及び自転車乗車中の事故が多く見受けられます。

◇年齢別・状態別死傷者数（平成22年）

| 年齢 | | 歩行中 | 自転車 | 原付 二輪 | 自動 二輪 | 四輪車 | その他 | 計 | 割合 (%) |
|----------------|--------|-------|-------|----------|----------|-------|------|-------|-----------|
| 子ども | 幼稚園児 | 8 | 2 | 0 | 0 | 4 | 0 | 14 | 1.4% |
| | 小学生 | 14 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 32 | 3.1% |
| | 中学生 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0.7% |
| | 小計 | 22 | 27 | 0 | 0 | 4 | 0 | 53 | 5.1% |
| 若年層 | 高校生 | 1 | 6 | 0 | 2 | 0 | 0 | 9 | 0.9% |
| | 16~19歳 | 2 | 5 | 2 | 7 | 4 | 0 | 20 | 1.9% |
| | 20~24歳 | 14 | 55 | 4 | 18 | 20 | 0 | 111 | 10.7% |
| | 小計 | 17 | 66 | 6 | 27 | 24 | 0 | 140 | 13.5% |
| 25~29歳 | | 26 | 47 | 9 | 32 | 28 | 0 | 142 | 13.7% |
| 30歳代 | | 31 | 69 | 20 | 34 | 65 | 0 | 219 | 21.2% |
| 40歳代 | | 29 | 54 | 3 | 25 | 76 | 0 | 187 | 18.1% |
| 50歳代 | | 23 | 40 | 12 | 7 | 39 | 1 | 122 | 11.8% |
| 60~64歳 | | 8 | 26 | 1 | 3 | 13 | 0 | 51 | 4.9% |
| 高齢者 (65歳以上) | | 34 | 54 | 4 | 8 | 19 | 1 | 120 | 11.6% |
| 合計 | | 190 | 383 | 55 | 136 | 268 | 2 | 1,034 | |
| 割合 (%) | | 18.4% | 37.0% | 5.3% | 13.2% | 25.9% | 0.2% | | |

(注) 数値は、巣鴨・池袋・目白警察署の資料による。従って、事後の届出等により前記の「交通事故発生件数・死傷者数の推移（警視庁交通部発行・東京の交通事故による。）」とは数値が異なります。

[交通事故をとり巻く環境]

交通事故をとり巻く環境面では、豊島区内の道路総延長は平成22年度末で309,393m、5年前の平成18年307,661mに比べてほぼ横ばいで推移しています。

豊島区内の自動車登録台数（自動二輪車、原動機付自転車を含む。）は平成22年3月末で、65,985台で平成18年3月末（70,391台）に比べて6%減少しています。

(2) 鉄軌道・踏切事故

踏切事故は平成18年から22年までの5年間で2件発生し、5人が負傷（1人死亡）しています。

4 第9次豊島区交通安全計画における目標

人命尊重の理念に立って、各機関が連携、協力して各種施策を着実に推進していくとともに、区民等の交通安全に関する自助、共助の取組を支援することにより交通事故が減少するよう努めます。

いうまでもなく、交通事故による死傷者数をゼロにすることが最終目標ですが、第9次豊島区交通安全計画においては、施策の方向に定める各種の施策を着実に推進することにより、交通事故のさらなる減少を目指します。

5 計画の課題

区内の交通事故発生件数は減少傾向にあります。しかし、この傾向を定着させ、定めた目標を実現させるためには、区はもとより関係行政機関、事業者や区民等によるさらなる努力が必要となります。

本計画では、特に取り組むべき重点課題として、増加している高齢者の交通安全を推進していくために「高齢者の交通安全の確保」、そして、減少傾向にある交通事故件数の中で、事故件数の割合が大きい「自転車の安全利用の推進」を掲げ、関係機関が一体となって対策を推進します。また、東京都が重点に定めている「二輪車事故の防止」「飲酒運転の根絶」についても対策を講じていきます。

さらに、平成23年3月11日に発生した「東日本大震災」を教訓に、区の地域防災計画等との調整を図りながら施策を進めるとともに、災害時には関係機関が連携し、交通安全に関する適切な対応を行っていきます。

(1) 高齢者の交通安全の確保

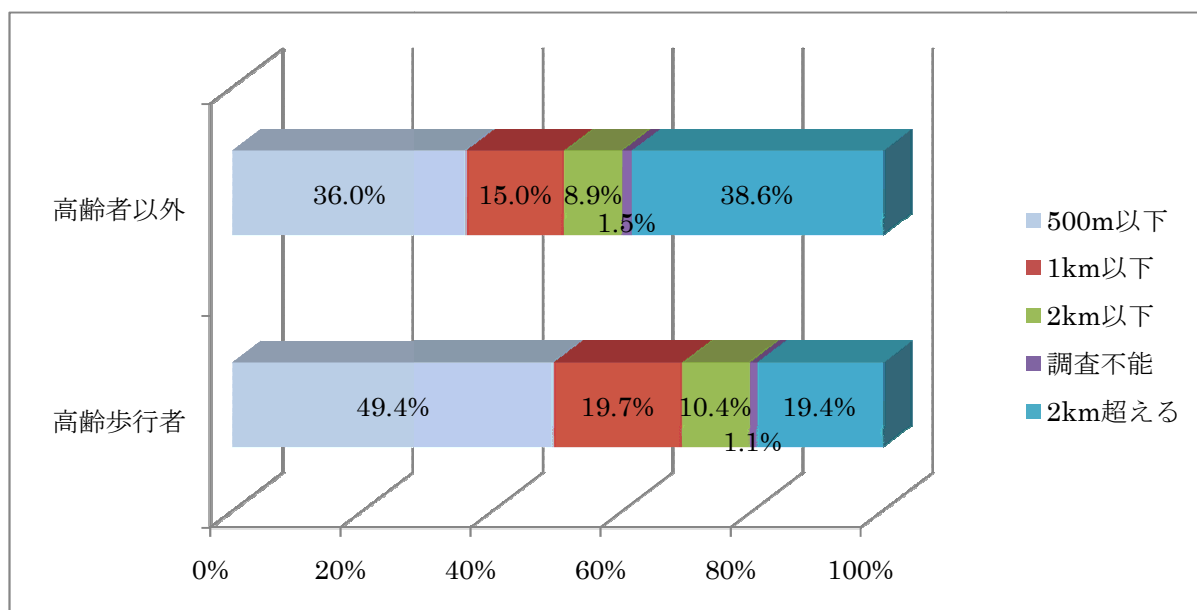
全人口に占める高齢者の割合が高くなるに伴い、高齢者の関与する交通事故が増加しています。

豊島区の平成23年1月1日現在における住民基本台帳上の高齢者人口（65歳以上）は51,161人で、全人口に占める割合は20.8%となっています。これを平成19年の割合（20.0%）と比較すると0.8%の増加となっており、今後も増加することが予測されています。

高齢者は、他の年齢層に比べて、交通事故による致死率が高く、特に歩行中や自転車乗車中の事故が多いことから、これらの点に的を絞った対策の強化が必要となっています。

高齢者の交通事故を減少させるためには、高齢者の実態を踏まえた対策を推進していく必要があります。例えば、事故発生個所を見ると、高齢者の交通事故の多くは自宅付近で起きており、中でも歩行者の事故の約半数は自宅から500m以内で発生しているという特徴があり、通り慣れた道でも油断をしない、といったような注意喚起が必要といえます。このようにきめ細やかに分析を行い、対策を講じていくことが必要です。

◇自宅からの距離別、高齢者事故の発生状況（割合）



（第9次東京都交通安全計画より）

また、高齢者の交通事故の中でも特に多い歩行中や自転車運転中の事故を防止するため、歩道など道路交通環境を重点的に整備します。さらに、組織的に高齢者に対する交通安全講習会（参加・体験・実践型安全教育）を高齢者の身近な地域ごとにきめ細かく実施します。

(2) 自転車の安全利用の推進

自転車の利用者層は幼児から高齢者まで幅広く、利用範囲も広がっています。これに伴い自転車利用者の交通事故も増加し、平成22年の自転車事故発生件数は444件で全体の事故発生件数に占める割合は46.6%、死傷者数は385人で全体に占める割合は37.1%となっています。

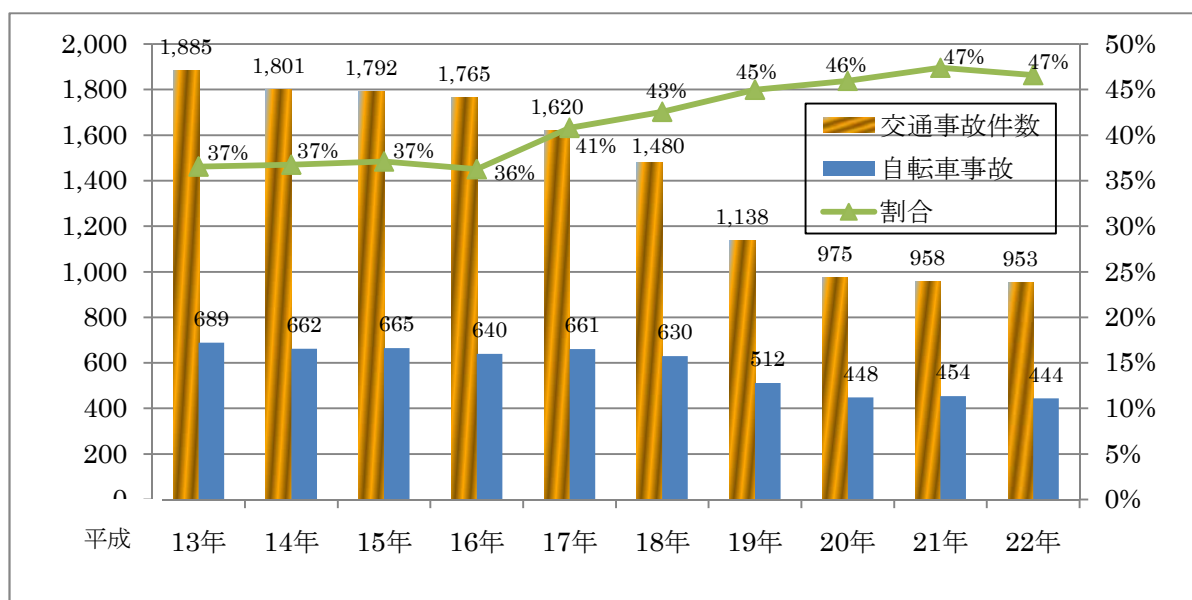
また、自転車同士や歩行者との事故が増加しており、その原因として信号無視や安全不確認、歩道通行時における歩行者の通行妨害、夜間の無灯火走行等交通違反やマナーの低下があげられます。

このため、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啓発活動、特に「自転車安全利用五則」（後掲）の周知・徹底をしていくことが必要です。

また、自転車は、道路交通法において車両としての通行方法を求められていますが、免許制度の対象ではないため、運転に必要な知識・技能の習得が個々の利用者に任せられ同法に定められた罰則はあるものの、その適用があまりなされていないことなどもあり、交通ルールやマナーが均一に身につかない状況にあります。

こうしたことも踏まえた啓発とともに、日頃から交通ルールを守らない自転車利用者に対する指導警告等に加え、特に悪質な自転車利用者の違反に対しては、取締りを強化するなどの対策が必要です。

◇交通事故発生件数・自転車事故数・割合の推移（平成13年～22年）



(注) 数値は、東京の交通事故（警視庁交通部発行）による。（第1・第2当事者）

交通事故発生件数のうち自転車が関係した事故が最も多くなっているとともに区に寄せられる『区民の声』等には自転車利用者に対し放置自転車を含めた交通ルールやマナーの遵守を強く求めるご意見が多数あります。

このため、自転車利用者に対する交通安全教育・啓発を強力に推進し、交通ルールの遵守と運転マナーの向上を図ります。

特に自転車に乗る場合の交通ルールの普及啓発は、区立小・中学校の全児童・生徒に対して、テキストブック等を配布するとともに、一般利用者に対しては、ウィロード、主要駅の駅頭等において、徹底して啓発に努めます。

【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 子どもはヘルメットを着用

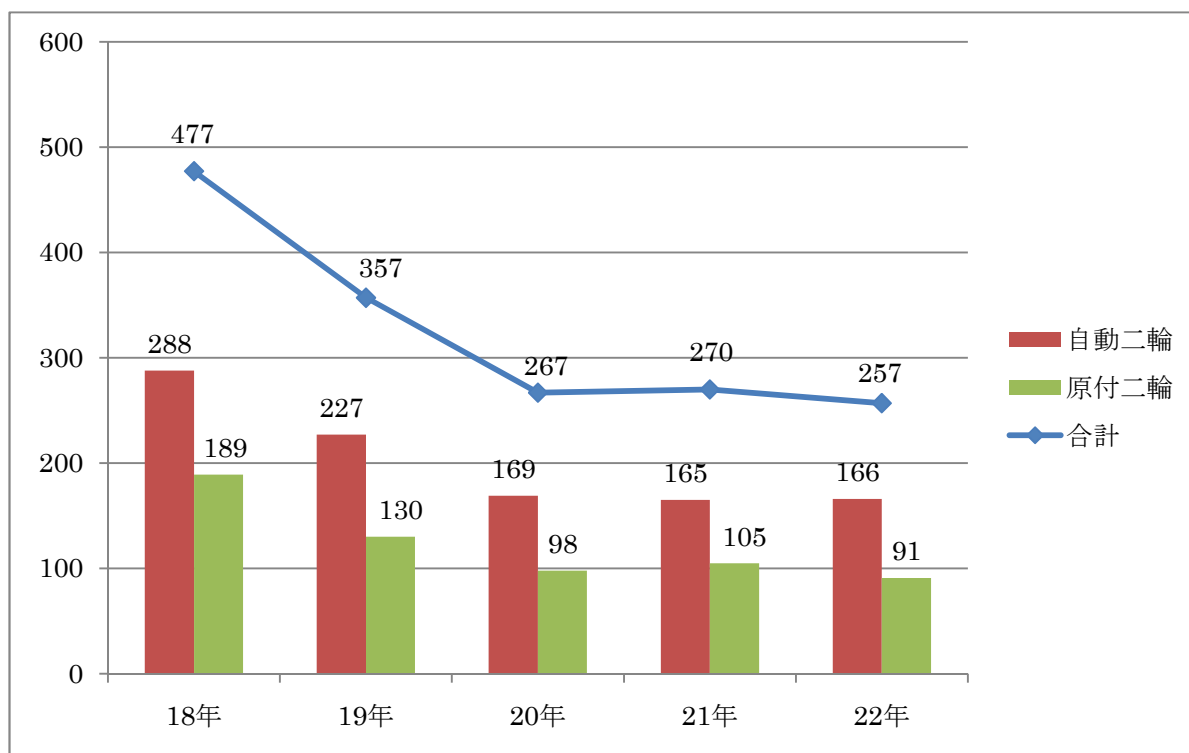
平成19年7月10日付中央交通安全対策会議（内閣府所管）交通対策本部決定
「自転車の安全利用の促進について」より

(3) 二輪車事故の防止

都内の二輪車乗車中の交通事故死者数は、平成22年は72人（豊島区では2人）で全死者数の33.5%を占めており、負傷者数も10,866人になっています。

多発している若年層による二輪車事故を防止するため、若年層に対する交通安全教育・啓発を充実させるとともに、安全施設の整備、交通規制・取締り等を総合的に推進します。

◇二輪車交通事故発生件数（第1・第2当事者合計）の推移（平成18年～22年）



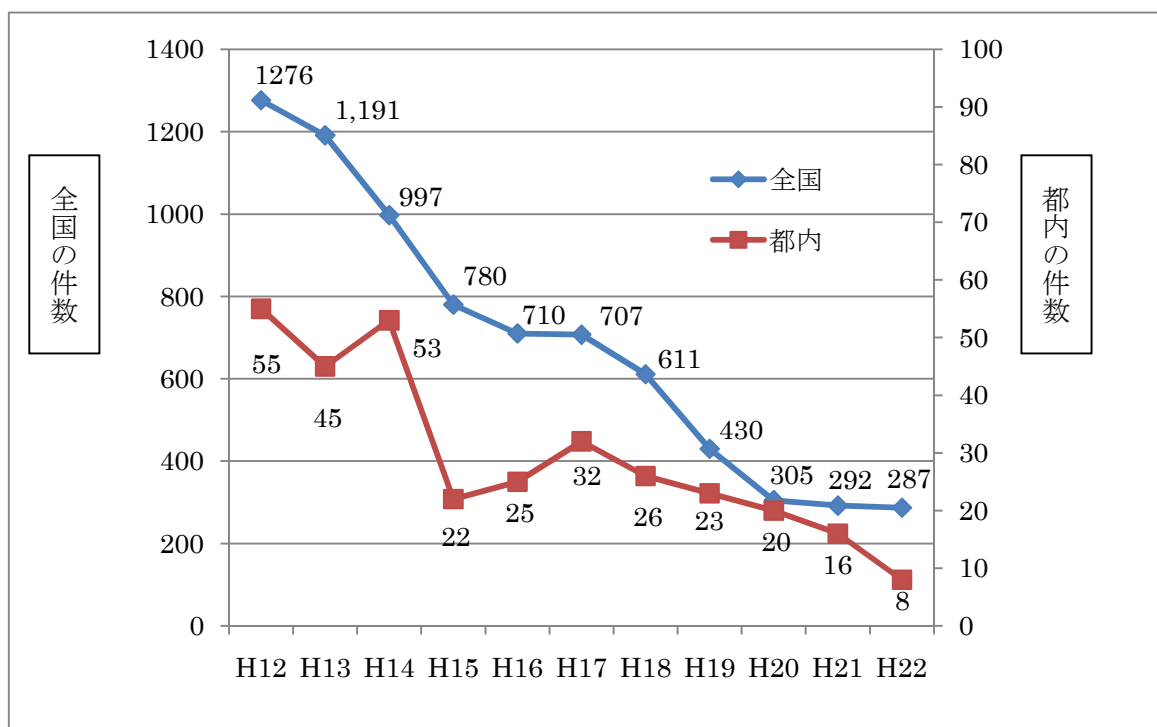
(注) 数値は、東京の交通事故（警視庁交通部発行）による。

(4) 飲酒運転の根絶

飲酒運転は、自ら酒を飲み、なおかつ自動車等を運転するという故意によって成り立っている点で、一般的な交通違反・事故と違い、その悪質性は特異なものといえます。また、アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、事故の結果についても、飲酒以外の事故に比べて重大なことが多く、いったん事故が起こった時の死亡事故率（死亡事故件数／交通事故件数）は他の交通事故の約9倍に及びます。（平成16年から平成22年までの平均死亡事故率を算出）

全国・都内における飲酒運転による事故は、危険運転致死傷罪の創設・厳罰化、道路交通法の罰則強化などにより、大きく減少しました。しかし、事故件数や死亡者数は、罰則の強化や重大事故の発生直後は減少しても、ほどなく横ばいや増加を示すことがあります。そのため、不断の啓発や取り締まり活動を行うことが必要です。

◇原付以上運転者（第1当事者）の飲酒運転死亡事故件数の推移（平成12年～22年）



(第9次東京都交通安全計画より)

6 交通安全施策の方向

ア 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や施設など道路交通環境の整備が不可欠です。

そのため、道路の整備、交通安全施設等の整備、駐車施設の整備拡充などの施策を推進します。

また、バリアフリー新法（「高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律」）に基づき、駅、公共施設、福祉施設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、歩行空間のバリアフリー化を推進します。

イ 交通安全意識の普及及び徹底

交通安全の基本は、区民一人一人が正しい交通ルールとマナーを身に付け、実践することです。

そのため、年齢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、職域や地域社会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。

ウ 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には、交通実態に即した交通規制と交通違反等に対する適切・効果的な取締りが重要です。

エ 安全運転の確保

運転免許保有者は年々増加し、運転者も若者から高齢者まで幅広く存在しており、安全運転の確保がますます重要になってきています。

そのため、運転者教育の充実や事業所等における安全運転管理の確保等の施策を推進します。

オ 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、その被害を最小限に抑えるため、救助・救急体制の充実を図ります。

カ 被害者の支援

交通事故に関連する様々な相談の対応や、交通事故被害者等に対する支援制度の充実に努めます。

キ 鉄軌道・踏切道の安全確保

鉄軌道の事故や踏切事故は、ひとたび発生した場合、その被害は甚大となり、他の交通手段の代替利用等、区民の交通行動にも重大な影響をもたらします。

そのため、鉄軌道交通環境の整備を図るとともに、安全な運行の確保を図ります。

また、踏切道の立体交差化や踏切保安設備の整備等を促進します。

7 計画の推進

(1) 行政機関

ア 豊島区

区は、本計画を策定した責任機関として、計画事業を着実に推進していくとともに、事業の実施にあたっては、関係行政機関等と連携を図りながら総合的、一体的な交通安全対策を推進していきます。

また、大規模な災害が発生した場合には、適時・適切な区内交通情報の伝達を図っていきます。

イ 関係行政機関等

関係行政機関等は、交通事故を減少させるため、本計画の事業を推進するほか、必要に応じて、区、交通関係団体等と連携、協力して必要な事業を推進します。

(2) 事業者、交通安全関係団体

事業者に対しては、事業所を中心として、安全運転講習会を実施するほか、安全運転管理者、運行管理者等を通じた交通安全教育を推進するなど、交通事故の防止に努めるよう要請していきます。

また、交通関係団体に対しては、区や地域の警察署と連携して、主体的に、あるいは相互に協力しながら、効果的な交通安全対策事業を進めるよう要請していきます。

(3) 区民

交通事故をなくすためには、区民自身一人ひとりが交通ルールを遵守し、正しいマナーを実践することが、大切です。

豊島区民に対しては、この計画を推進する担い手の一人となり、自分自身の問題として、交通安全について考え、自助、共助の取組みを呼びかけていきます。

第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通環境の整備

1 道路等の整備

(1) 道路の整備

ア 国道の整備

安全で円滑な都市交通の確保及び地域生活の基盤整備を図るため、沿道環境に配慮しながら、幹線道路の拡幅等の整備を進めます。

(東京国道事務所)

イ 都道の整備

都市計画道路を中心とした幹線道路を整備します。併せて、バリアフリー化した幅広い歩道を整備し、歩行者及び自転車の一層の安全確保を進めます。

(都第四建設事務所)

ウ 区道の整備

区民の日常生活を支える生活道路を中心に、安全で快適なバリアフリーに配慮した整備を進めます。

(区土木部道路整備課)

| 事業内容 | 23年度 | 24年度～27年度 |
|--------|------|-----------|
| ○区道の整備 | 2 km | 8 km |

(2) 橋梁の整備

老朽化・耐荷力の不足等、技術基準を満たしていない橋梁について、安全・安心の確保及び利便性の向上を図るため、整備を進めます。

(都第四建設事務所)

震災時における安全性の点検調査を行い、耐震性や耐荷重が不足している橋梁を順次整備していきます。

(区土木部道路整備課)

(3) 道路橋梁等の耐震性の強化

首都直下地震に備え、災害時における緊急輸送道路の確保を図るため橋梁補強工事等を継続して実施します。

(東京国道事務所)

(4) 自転車走行環境の整備

自転車交通は、手軽な交通手段として通勤、通学、買い物等の日常生活に利用され、最近では、環境にやさしい乗り物として、自動車交通から自転車交通への転換が促されています。そのため、安全で安心して走行できる自転車走行環境を整備します。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区土木部道路整備課)

(5) 市街地等の構造改善

木造建物が密集した地区において、市街地再開発事業を進め、道路、公園等の都市基盤を一体的に整備することにより、地域の生活環境と交通環境を改善します。

(区都市整備部都市開発課)

| 事業内容 | 23年度～27年度 |
|-----------|-------------|
| ○市街地再開発事業 | 南池袋二丁目地区の一部 |

2 交通安全施設等の整備

(1) 歩道の整備

歩行者及び自転車利用者を自動車交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩道の未整備区間や幅員の狭い区間について、歩道の整備を進めていきます。

また、バリアフリー新法に基づき、公共交通の旅客施設等とも連携を図りながら、障害者や高齢者を含む区民のだれもが安全かつ快適に通行できるように、車椅子がすれ違うことのできる広幅員歩道の整備、歩道のバリアフリー化、視覚障害者誘導用ブロックの設置等、質の高い歩道の整備を進めます。

(東京国道事務所、都第四建設事務所)

バリアフリー新法に基づき、旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者が利用する施設が集まった地区について、重点整備地区として、画的なバリアフリー化を推進していくための歩道の整備に取り組んでいきます。

(区土木部道路整備課)

| 事業内容 | 23年度 | | 24年度～27年度 | |
|-------------------|------|-------|-----------------|-------|
| | 都 | 区 | 都 | 区 |
| ○歩道の整備 | — | 0.2km | 0.2km×2 (両側) | 0.8km |
| ○視覚障害者誘導用 ブロック | 未定 | — | 900m | — |

(2) 横断歩道橋の整備・改良

高齢者や障害者等の利用が多く見込まれる横断歩道橋については、スロープや機械昇降装置の必要性等を検討した上で改良を行います。

(東京国道事務所)

(3) 交差点の改良

交差点は、その形状の良否が歩行者及び車両の安全と円滑化を確保するうえで非常に重要な要素であることから、右左折レーンの設置・延長・拡幅、隅切改良等の整備を進めます。

(東京国道事務所)

また、幹線・準幹線道路等交通量の多い交差点では、右折車と直進車の衝突事故(右直事故)を防ぐため、右折車線と直進車線の間にはゼブラ帯を設置し、右折車から直進車を確認しやすくするための対策を進めます。

(警察署)

(4) 防護柵の整備

防護柵の整備の目的は、進行方向を誤った車両が路外、対向車線または歩道等に逸脱するのを防ぐとともに、車両乗員の傷害および車両の破損を最小限にとどめて、車両を正常な進行方向に復元させることを目的に、また、歩行者および自転車の転落またはみだりな横断を抑制するなどの目的に防護柵の設置を進めます。

(東京国道事務所)

歩行者と車両を分離することで、利用者の安全性や快適性を確保していくとともに、歩行者の車道横断の抑制、車両事故の損害の軽減、運転者の視線誘導などの効果を目指して、防護柵の新設及び維持補修を進めます。

(都第四建設事務所、区土木部道路整備課)

| 事業内容 | 23年度～27年度 | |
|------------|-----------|-------------|
| ○防護柵の設置・改修 | 都 未定 | 区 0.1 km |

(5) 道路照明の整備

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、横断歩道等に道路照明を重点的に整備します。

また、広幅員、高木の植樹等により、従来の道路照明では満足な照度が得られにくい歩道箇所については、歩道交通の安全性・快適性を高めるため歩道照明の設置を進めます。整備・改修に際しては、電気量やCO2排出量を削減するため、省エネ街路灯への転換を進めます。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区土木部公園緑地課)

| 事業内容 | 23年度～27年度 | |
|-------------|-----------|-------------|
| ○道路照明の整備・改修 | 都 20基 | 区 1,200基 |

(6) 道路標識の整備

ア 案内標識等の整備

案内標識について、わかりやすく見やすくなるように、通称名・路線番号・ローマ字併記等の表示を行うとともに、道路標識の乱立を解消するために規制標識との共架による標識の整理統合を行います。

また、障害者や高齢者の円滑な通行を支援する案内標識の整備を行います。

(東京国道事務所、都第四建設事務所)

「ユニバーサルデザイン」の視点から、利用する全ての方々が円滑に移動できるように、案内標識や注意標識等をわかりやすく見やすく整備していきます。

(区土木部道路整備課)

イ 規制標識等の整備

一般ドライバーや歩行者にとって、見やすくわかりやすい道路標識・道路標示を整備するため、道路の規模、環境等に応じて標識の整備統合、大型化、高輝度化等を推進します。特に、高齢歩行者及び高齢ドライバーの立場から、視認性の高い道路標識の大型化や超高輝度反射板化を図ります。また、道路表示についても高輝度化を図るなど標識・標示の整備と適正な維持管理に努めます。

(警察署)

(7) その他の交通安全施設の整備

道路交通の安全性と円滑化を図るため、見通しの悪い曲線道路等の改良、中央帯の設置、区画線、道路反射鏡、視線誘導標、滑り止め舗装等の施設を整備します。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区土木部道路整備課)

特に、二輪車のカーブ地点対策としては、中央線のワイド化、路側帯（外側線）の新設・拡幅、滑り止め舗装等の路面の改良、減速標示・視線誘導標・ガードフェンス・カーブミラー・照明の設置等の安全施設対策を道路管理者と連携を図りながら進めます。

(警察署)

| 事業内容 | 23年度～27年度 | |
|-----------|-----------|-------|
| | 都 | 区 |
| ○区画線の改修 | 未定 | 10 km |
| ○道路反射鏡の改修 | 未定 | 約50本 |

(8) 事故多発地点対策の推進

ア 交通事故を効果的に減少させるためには、事故多発地点及びその周辺の道路交通環境の整備を集中的に実施することが重要であり、緊急度の高い地点について交差点改良、照明灯の増設、各種交通規制の見直し等必要な対策を実施します。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区公園緑地課、警察署)

イ 夜間の事故を防止するため、運転者の視認性の向上を図るための高視認性区画線や内照式道路標識等を整備します。

また、道路線形等の悪い区間における交通事故防止を図るため、道路の構造改良や警戒標識等の整備、カーブ手前での注意喚起を促すカラー舗装等の整備を推進します。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区公園緑地課、警察署)

ウ 交通状況に応じて、右折矢を設置するなど信号機の改良（多現示化）を行い、事故防止と円滑化を図ります。

また、駅前、福祉施設等の周辺においては、歩行者の安全を確保するため、歩車分離信号への変更を検討します。

(警察署)

3 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、道路交通の安全と円滑を確保するため、適正な許可を行うとともに、常時パトロールを実施し、許可条件の遵守、保安施設の整備等を指導徹底します。

また、道路の無秩序な掘り返し及び工事による事故等を未然に防止するため、豊島区道路工事調整協議会等において、工事の施工時期、施工方法等を十分に協議し、施工時期を集中するなど、道路工事を最小限度に抑えるよう調整をします。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区土木部道路管理課、警察署)

(2) 不法占用物件等の排除

歩行空間の確保、交通事故の防止及び都市景観の確保を図るため、常時道路をパトロール調査し、看板、商品、土砂等の不法占用の撤去等の是正指導を行います。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区土木部道路管理課)

4 駐車施設の整備・充実

(1) 自動車駐車施設の整備促進等

路上駐車は、交通事故、交通渋滞、道路の有効利用等の面から、その排除が重要な課題でありましたが、これに対する取締り、処分を強化した道路交通法が平成18年に改正されました。これに伴い路上に放置駐車されている車両は従前に比べ大幅に減っていますが、未だ二輪車を含む車両が放置駐車されています。

そのため、「東京都駐車場条例」に基づく建築物への駐車施設附置義務の徹底を含め、民間駐車施設の整備を促進するとともに、既存駐車施設の有効利用（二輪車を含む。）等、多様な駐車施設対策を総合的に推進します。

(区土木部交通対策課、区都市整備部建築審査課、警察署)

(2) 自動二輪車駐車施設の整備促進

東京都道路整備保全公社が進めている総合駐車対策による自動二輪車駐車場整備助成制度を活用して、民間駐車場等が行う自動二輪車駐車場整備等を支援します。

(区土木部交通対策課)

(3) 駐輪場の整備

駅前での放置自転車の削減及び環境に優しい等の利点を持つ自転車利用の促進を図るため、道路管理者や鉄道事業者等の関係各機関の協力を得て駐輪場の整備を進めていきます。

平成23年3月末現在、区立の有料駐輪場は41箇所・収容台数13,557台、無料駐輪場は1箇所・収容台数122台です（ともに原動機付自転車を含む）。

また、民間の駐輪場は14箇所・収容台数3,120台です。

今後は、自転車問題に関連する関係者の協議を踏まえて策定した「豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」（平成18年6月策定）に基づき、平成27年度までの計画期間中に、区内各駅周辺で約6,500台分の駐輪場を整備します。

(区土木部交通対策課、鉄道事業者)

| 事業内容 | 23年度～27年度 |
|--------|------------------------|
| ○区立駐輪場 | 2,270台 (原動機付自転車含む。) |

5 TDM（交通需要マネジメント）の推進

交通環境の円滑化を図るためには、公共交通の利用を促進するなどして、交通総量の削減を図る必要があることから、次の施策を推進します。

なお、道路整備等の交通容量拡大策や自転車活用対策に関連する施策等のように、他の節に掲載しているTDM施策もあります。

（１）公共交通機関への転換対策の推進

ア バスレーンの整備

路線バスの定時運行を確保するため、随時バスレーンの見直しを実施し、交通実態に即したバスレーンを整備します。

イ バスレーン特別対策の実施

路線バスの定時運行を阻害する通行帯違反や駐（停）車違反の指導取締りを強化するとともに、区、東京バス協会等の関係機関・団体との緊密な連携による広報啓発活動を推進します。

ウ P T P S（公共車両優先システム）の推進

優先信号制御やバス専用（優先）レーンの設定によって路線バスを優先的に運行させるシステムの実施により、バス利用者の利便性の向上を図ります。

（警察署）

（２）交通情報管理システムの拡充

近年の過密化、混合化した道路交通を効果的に処理し、交通の安全と円滑はもとより道路利用者の利便や快適性を一層高めるため、交通情報板の整備等を行い、ドライバーのニーズに合った交通情報の提供を行います。

（警察署）

（３）企業保有車の自宅持ち帰り自粛

企業保有車の自宅持ち帰りは、区内の交通渋滞に拍車をかけているだけでなく、路上駐車の原因にもなっていることから、車両保有事業者及び区民に対して、通勤等による企業保有車の持ち帰りの自粛を強く呼びかけ、交通量の削減と交通渋滞の緩和を図ります。

（都第四建設事務所、区土木部交通対策課、警察署）

(4) 違法駐車防止対策の推進

違法駐車は、交通渋滞の原因となるなど、都市交通の円滑化を妨げ、交通事故の誘因ともなっています。こうした放置車両に対する取締まり、処分を強化し、放置駐車違反の確認事務や標章の取り付け等に関して民間業者に委託することができる改正道路交通法が平成18年6月1日施行され、新たな駐車対策制度が発足しました。新たな駐車対策制度に基づき、放置車両確認機関による確認事務の適切、円滑な運用を図るとともに、放置違反金制度や車両の使用制限等の的確な運用により、運転者のほか使用者の責任追及を徹底します。

また、違法駐車の実態に応じ重点的に取締りを行う場所や時間帯等を定めた「駐車監視員活動ガイドライン」に沿って適切な取締りを推進し、良好な道路環境とします。

(警察署)

6 その他の道路交通環境の整備

(1) 道路の緑化推進

ア 「人にやさしい道づくり」、「周辺環境との調和」等を踏まえた景観への配慮・道路緑化等の環境整備事業を推進します。(東京国道事務所)

イ 道路交通の安全と快適性を高めるとともに、沿道の環境改善・避難道路としての安全性の向上を目的として道路の緑化を推進します。(都第四建設事務所)

ウ 道路空間の快適性を高めるとともに、延焼遮断帯や避難道路としての地域の安全性の向上を目的として道路の緑化を進めます。(区土木部)

(2) 電線類の地中化推進

ア 共同溝の建設

電気、通信、ガス、上下水道等の供給・処理施設の新設・維持・補修に係わ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、災害時のライフラインの確保を図るため共同溝のネットワーク化を推進します。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区土木部道路整備課)

イ 電線類の地中化

道路の景観の向上を図るとともに、歩行者・自転車等の通行の安全確保、災害時の避難救助活動の円滑化等、都市の安全と魅力ある都市景観の創造のため、電線共同溝等により、電線類の地中化を進めます。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区土木部道路管理課)

また、道路管理者、東京電力、N T T等の行う電線類の地中化事業に併せて、信号用電線等の地下埋設（地下線）化を推進します。

（警察署）

（３） 危険物の輸送に関する交通安全環境の整備等

ア タンクローリーやその他の車両による危険物の輸送・運搬は、その積荷の特性から大規模災害につながる潜在的危険があります。関係業界及び危険物運送事業者に対して、道路交通法令、消防法令その他関係法令を遵守し、交通事故防止と危険物輸送の保安確保について細心の注意を払うよう、指導を徹底します。また、化学物質等を輸送・運搬する場合の、イエローカード（物質の危険性状、消火方法、処理剤の活用等、事故の際必要な情報が記載されたデータシート）の携行を指導・推進します。

（消防署、区土木部交通対策課、警察署）

イ 危険物輸送車両等の交通事故発生時に迅速適切な交通事故捜査活動等を実施するための装備資器材を整備し、現場交通流の早期回復を図ります。

（警察署）

（４） 通学路の整備

小学校の通学路は、道路管理者、警察署、学校関係者及びP T A等が協力して、定期的に安全点検を実施し、各種交通安全対策や交通規制・交通管制対策を行います。

（区教育委員会、区土木部道路整備課、区土木部交通対策課、警察署）

（５） 交通安全総点検の推進

安全で安心して利用できる道路づくりを進めるため、学校などの施設関係者や地域住民、交通管理者、道路管理者とともに防護柵や反射鏡など道路の安全施設を中心に現地を定期的に点検します。改善が必要な箇所については、担当する部署を明確にして早期対応を図ります。

（区土木部道路整備課、区土木部交通対策課、警察署）

（６） 公園・児童遊園等の見通し確保

公園・児童遊園等利用者の道路への飛び出しを防止し、二輪車・自動車からの見通しをよくして出会い頭事故等を防ぐため、剪定等を行い、施設出入口の周辺及び外周道路からの見通しを確保します。

（区土木部公園緑地課）

（７） 街路灯の維持管理

街路を適正な明るさに保ち、歩行者・自転車の安全通行を図るとともに、二輪車・自動車からの視認性を高めて交通事故防止につなげるため、街路灯の点検及び維持管理を行います。

（区土木部公園緑地課）

(8) 学校開放

子どもが交通事故等に遭わずに健全な校外生活を送れるよう、区立小・中学校の校庭を子どもの遊び・スポーツの場として開放します。

(区教育委員会)

第2章 交通安全意識の普及徹底

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 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、学校の教育活動全体を通して行うことを基本とし、小学校では「社会」「生活」「体育」及び「特別活動」に、中学校では「保健体育」及び「特別活動」に位置づけて、幼児・児童・生徒の発育段階に応じて、日常の適切な指導と計画的、組織的な交通安全教育を行います。

また、学校、家庭、地域社会、関係諸機関相互の有機的な連携を深めるとともに、学校や地域の実情に応じて、研修会、連絡協議会等を開催し、交通安全教育に関する指導体制と指導内容の一層の整備と充実を図ります。

ア 幼稚園では、実践活動を通して、交通安全のきまりを理解させ、安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。

イ 小学校では、安全な歩行、自転車や乗り物の安全な利用、身近な交通安全施設や交通規制等の理解を通して、安全な生活を営むことができる態度や能力の育成を中心に参加・体験的な指導を行います。

ウ 中学校では、歩行者としての安全な行動、自転車の正しい利用、交通事情や交通法規、応急処置、交通災害防止等に関する基本的事項の理解を深め、交通災害防止に関する能力の育成を中心に指導を行います。

(区教育委員会)

(2) 運転者に対する交通安全教育

地域、職域等における運転者講習会を積極的に開催するとともに、交通関係団体と連携し、効率的な交通安全教育を推進します。特に、二輪車運転者については、二輪車実技教室を中心に交通安全指導を実施し、安全意識の高揚と安全運転技術の向上を図ります。

中でも、二輪車の交通事故の大半を占めている20歳代30歳代に焦点を当て、実技教室を実施します。

また、企業内の運転者については、安全運転管理者を通じて、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるよう、積極的に指導します。そのため、民間の運転教習所等を活用した参加・体験・実践型の運転者教育を推進します。

(警察署)

(3) 高齢者に対する交通安全教育

ア 区民ひろばごとに、参加・体験・実践型の高齢者交通安全研修会を実施し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

(区土木部交通対策課)

イ 高齢者の集まる機会の多いあらゆる場を活用して、加齢に伴う身体機能の変化、高齢者の事故発生実態等を踏まえた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

また、交通安全教育指導者の育成を図るとともに、高齢者組織へ加入していない者や独り暮らしの高齢者に対しては、家庭訪問指導等による交通安全の呼びかけを積極的に推進し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

(警察署)

ウ 高齢者クラブ等を通じ交通安全に関するチラシを配布するとともに、ポスター、広報としま等を活用して高齢者の交通事故防止のための啓発を継続的に行います。

エ 増加する高齢ドライバーの運転中の保護対策として、高齢運転者マークの普及啓発を図ります。

(区土木部交通対策課、警察署)

(4) 身体障害者に対する交通安全教育

交通バリアフリー法に基づき、身体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、身体障害者の関係機関・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、身体障害者の交通安全意識の高揚を図ります。

(警察署)

(5) 外国人に対する交通安全教育

風俗習慣の違いや各国法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、配布するとともに、基本的な交通ルール等の習得に重点を置いた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

(警察署)

(6) 交通安全教育推進のための教材資料の充実

ア 学校教育用教材資料の配布等

学校における交通安全教育の充実に役立てるため、交通安全ノート、自転車の交通ルール等の交通安全教育資料を区立小・中学校の児童・生徒に配布します。

また、視聴覚教材を整備し、児童・生徒の発達段階や地域の実情に応じた指導内容・方法の充実を図ります。

(区教育委員会)

イ 自転車安全教室教材貸出センターの運営

交通安全ビデオ、フィルム、ビデオプロジェクター等を区内の保育園、幼稚園、児童館、学校等に貸し出します。

(区土木部交通対策課)

(7) 交通安全学習の充実

すべての区民が交通安全に関する技能及び知識を段階的かつ体系的に習得できるよう参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

(区土木部交通対策課、警察署)

2 地域社会における交通安全意識の高揚

(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成

交通安全意識を社会のすみずみまで普及浸透させていくため、地域の交通安全組織を拡大・充実するとともに、既存組織の育成、活性化を図り、これらの組織の自主的活動を促して安全教育活動を積極的に推進します。

ア 子ども対策

- a 地域における安全対策を推進して、幼稚園（保育園）児の事故防止を図ります。
- b 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、団員としての誇りを自覚させ、活発な団体活動を通して交通安全意識の普及浸透を図ります。
- c 女性関係組織の充実促進と積極的な活動により、子どもに対する交通安全意識の浸透を図り、子どもの交通事故防止を図ります。

イ 若年者対策

二輪車の実技指導や交通安全講習会等を開催し、高校生等の若年層に対する交通安全教育を積極的に推進します。

ウ 高齢者対策

高齢者に対する安全教育活動等を地域ぐるみで推進するとともに、高齢者交通指導員による高齢歩行者保護誘導活動の積極的な推進により、高齢者の事故防止を図ります。

エ 自転車利用者対策

自転車関係組織の拡大と活動の促進を図り、自転車安全教室、自転車街頭点検整備等自転車の正しい利用を促進して、自転車事故の防止を図ります。

また、関係機関・地域ボランティア等と協力の上、自転車マナーアップ作戦を継続的に推進し、「自転車安全利用五則」等、自転車の正しい通行方法に関する広報啓発活動を推進します。

(警察署)

(2) 家庭、学校、職域における交通安全教育活動の推進

- ア 家庭においては、親が中心となって交通の身近な話題を取り上げ、家庭で交通安全について話し合いが行われるよう情報の提供を行い、交通ルールと交通マナーの普及浸透を図ります。

イ 小・中・高等学校等においては、積極的に交通安全教育を推進するとともに、教員等に対し、それぞれの対象に応じた自主的な交通安全教育活動の推進について協力を依頼します。

ウ 職域においては、事業所を中心とした各種安全運転講習会を実施するほか、安全運転管理者、運行管理者等を通じた交通安全教育活動を推進します。

エ 地域においては、町会等を単位とした各種講演会を実施するほか、交通安全協会等交通関係団体の活性化と指導者の育成を図り、交通安全教育が的確に行われるよう計画的な運用に努めます。

(警察署)

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

ア 交通安全運動

区民一人ひとりに交通安全意識を普及し、交通安全思想の高揚を図るとともに、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけることにより、交通事故防止の徹底を図るため、行政機関、交通関係団体、事業所、地域住民等が一体となって、区民に交通安全の大切さを訴える真に区民総ぐるみの運動として、春・秋の交通安全運動、年末交通安全キャンペーンを実施します。

イ 「交通安全日」

毎月10日の「交通安全日」を一日交通安全運動としてとらえ、地域・職域・学校・家庭ぐるみで交通安全活動を推進し、交通安全思想の普及浸透に努めます。

ウ 暴走族追放強化期間

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、二輪車による事故防止を推進します。

(区土木部交通対策課、警察署)

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(1) 多様な広報媒体による広報活動の実施

区民一人ひとりに交通安全意識の普及浸透を図り、交通安全行動の実践を定着化させるため、広報紙、としまテレビ、インターネット、懸垂幕、ポスター、チラシ、広報車等の広報媒体、「交通安全区民のつどい」等の行事、各種会合等あらゆる機会を通じて効果的な広報活動を推進します。

(区土木部交通対策課、警察署)

(2) 交通安全運動・交通安全区民のつどい等行事の拡充

春・秋・年末の交通安全運動に際してのキャンペーンや「交通安全区民のつどい」等の内容の充実・改善を図り、交通安全意識のより一層の普及浸透に努めます。

(区土木部交通対策課)

(3) 高齢者に対する広報啓発の推進

高齢者の事故実態を把握し、正しい通行や横断方法等について広報活動を推進します。また、夜間の交通事故防止に有効とされている、明るく目立つ色の服装の着用と反射材の活用について広報活動を推進します。

(区土木部交通対策課)

(4) 二輪車・四輪車の運転者に対する広報啓発の推進

速度超過、信号無視、無免許運転等無謀運転追放気運の醸成と無免許運転の違法性や危険性について広報活動を推進します。また、警察で実施している二輪車・四輪車の実技講習会等への積極的な参加について広報活動を推進します。

(区土木部交通対策課)

(5) 自転車利用者に対する広報啓発の推進

自転車の安全な乗り方、交通ルールの習得、正しい駐輪を含むマナーの向上について広報・啓発活動を推進します。

特に、歩道における歩行者優先等、自転車利用者が守るべき交通ルール・マナーについて、ウィロードや主要駅の駅頭等において街頭啓発に努めます。

また、自転車を運転する13歳未満の子どもや、補助椅子などで自転車に同乗する6歳未満の子どもにヘルメットを着用させるよう努めることは保護者の義務であり、その普及啓発に努めます。

自転車利用中に事故に遭ってけがをしたり、歩行者や自転車に衝突してけがを負わせてしまったりした場合に対応できる保険の加入促進啓発を図ります。

(区土木部交通対策課)

(6) シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進

広報紙、としまテレビ等の各種広報媒体を積極的に活用し、シートベルト着用の必要性和着用効果及びチャイルドシートの正しい使用に関する普及啓発を推進します。

また、交通安全教材、体験型普及啓発用器材の活用及びチャイルドシートの装備講習会等を通じて、体験的な交通安全教育を推進するとともに、関係機関・団体との連携を密にし、チャイルドシートの普及促進を図ります。

(区土木部交通対策課、警察署)

(7) 走行中における携帯電話の使用禁止等に関する広報啓発の促進

走行中に携帯電話を手を持って通話することは禁止されていますが、未だ使用している運転者を見かけます。

交通安全運動や各種運転者講習会等あらゆる機会をとらえて、運転中の携帯電話等の使用の危険性を訴えるなど、運転者に対する具体的な広報啓発活動を推進します。

(区土木部交通対策課、警察署)

第3章 道路交通秩序の維持

1 交通規制の推進

(1) 交通実態に即応した交通規制の推進

交通事故及び交通渋滞等をはじめとする各種交通実態について、路線（地点）別、時間別、態様別等に分析するとともに、現行の交通規制、交通管制及び道路構造等総合的視点から、各種対策を速やかに実施します。

ア 路線（地点）対策

幹線・準幹線道路等の交通の安全と円滑を図るため、交通規制の見直し、信号調整、道路改良要請等交通事故防止対策及びリバーシブルレーン（中央線変移）システムの導入等により渋滞緩和対策を総合的に実施します。

また、幹線・準幹線道路に囲まれた地域内道路については、交通規制の見直しや交通安全施設の整備により通過交通を抑制したり、歩行者と車両を分離したりするなど、交通事故防止対策を個別に実施します。

イ 二輪車対策

幹線・準幹線道路等の二輪車の交通量が多い交差点では、交差点流入部の右折車線と直線車線の間にはゼブラ導流帯を設けるほか、右折誘導線の設置や進行方向別の通行区分規制等を実施します。

また、カーブ地点では、中央線のワイド化、路側帯（外側線）の設置、減速標示、滑り止め舗装、視線誘導標の設置等の対策を実施します。

ウ 自転車対策

自転車は、手軽な乗り物として利用の一層の増加が予想され、また、自転車を当事者とする交通事故件数が増加傾向にあることから、「普通自転車歩道通行可」の指定区間を増やし、自転車の歩道通行部分の拡大を図ります。

エ 高齢者対策

高齢歩行者や高齢ドライバーの立場から、より見やすくするために、道路標識の視認性の高い超高輝度化を図ります。また、外周発光式の一時停止標識及び横断歩道標識を設置するなどして、視認性の向上を図ります。

特に、高齢歩行者対策として、裏通りにおいて、ガードレールの設置や路側帯の整備を図り、歩行者と車両の分離対策を道路管理者と一体となって推進します。

オ 抜け道対策

幹線・準幹線道路等の交通渋滞を避けて、通過車両が狭い道路に集中して学童の通学等に危険を及ぼしている箇所等においては、通行禁止規制や一方通行規制を行うなどして、通過車両の規制を行います。

(警察署)

(2) 先行交通対策

大規模再開発や大型ビルの建設、道路・鉄道の新設等は、新たな交通の発生、集中を伴い、地域の交通流（量）に大きな影響を及ぼし、都市交通環境を悪化させる恐れがあります。このため計画の初期段階において、交通需要予測に基づく交通諸対策の実施を関係機関・事業主体者等に働きかけ、将来予測される交通障害を事前に解消したり、最小限に抑えて、安全で快適な都市交通環境の実現を図ります。

(警察署)

(3) 交通情報収集機能の強化

車両感知器の高度化を進め、交通情報収集機能を強化するとともに、駐車抑止テレビシステムの整備拡大を図り、交通の安全や円滑化を阻害する事案に対し迅速に対処します。

(警察署)

(4) 信号機の新設・更新・高度化

ア 信号機の増設及び信号灯器の増灯

交差点等への信号機の新設を進めるとともに、交通事故多発交差点等においては視認性の高い歩行者用信号灯器、車両用信号灯器を増灯します。

イ 交通円滑化対策

交通の円滑化と交通事故防止を図るため、信号機の右折感应化、車線別感应化、夜間半感应化等を進めます。

ウ 目的や対象に配慮した信号機の設置等

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の「歩車分離式信号機」の増設や、横断までの待ち時間や横断できる残り時間がわかる「ゆとりシグナル」、横断中の歩行者を感知して横断秒数を延長する「歩行者感应式信号」、歩行者用信号機が青に変わったことを知らせる「メロディ信号機」、小型発信機の操作で信号操作を行える「シルバー信号機」等、視覚障害者や高齢者等にわかりやすく利用しやすい信号機の整備を図るとともに、大規模災害の発生に備え、信号機への自動起動式発動発電機の整備を進めます。

エ LED化の推進

電球式の信号灯器を視認性と省エネ効果が高いLED信号灯器に更新していきます。

(警察署)

2 駐車秩序の確立

(1) 違法駐車車両の排除

ア 悪質・危険・迷惑性の高い違法駐車車両（二輪車含む。）については、移動措置を主体とした取締りを含め、積極的な取締りを推進します。

イ 交通の妨害、迷惑性の高い放置駐車が発生源となっている事業所に対しては、下命・容認事件として検挙するなど自動車の使用者責任の追及を推進します。

(警察署)

(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進

駐車が原因となって発生する交通渋滞や交通事故等、安全と円滑への影響を的確に把握するとともに、地域住民等の意識・要望等を踏まえ、都市交通機能の維持・向上とドライバーの利便性等に配慮した駐車規制及び解除等の見直しを推進します。

(警察署)

(3) パーキング・メーター等の利用向上

パーキング・メーター、パーキング・チケット発給設備の利用効率の向上を推進します。また、荷捌き需要等から、貨物車用のパーキング・メーターの増設についても検討します。

(警察署)

(4) 路外駐車場の整備と利用向上策

ア 駐車需要が多く、駐車スペースの不足している地域については、路外駐車場の整備を促進するとともに、既存駐車場の有効利用や駐車場マップの作成・配布などの諸対策を促進します。

イ 都市再開発、大型ビル及び大型店舗の建設等の建設計画を早期に把握し、駐車需要に見合った駐車場、荷捌き場の整備拡大についての働きかけを行うなど、先行対策を進めます。

ウ 駐車需要の高い地区については、駐車場の満空情報をドライバーに提供する駐車誘導システムの構築を支援していきます。

(区土木部交通対策課、警察署)

(5) 自動車の保管場所確保の徹底

自動車の保管場所証明事務の円滑な処理に務めるとともに、車庫替わり駐車等の指導取締りを推進します。

(警察署)

(6) 放置自転車防止の啓発・規制等の強化

ア 啓発活動

広報としま「放置自転車特集号」、広報車による広報、看板、チラシ、ポスター、東京都との共催による「駅前放置自転車追放キャンペーン」等により、自転車利用のルールの確立及びマナーの向上のための啓発を行います。また、地元町会、商店会、企業、警察署等の協力のもと、定期的に駅前での放置自転車防止キャンペーン等を実施し、地域との連携により、官民地域一体となった取り組みを実施するとともに、放置自転車が顕著な駅周辺において自転車放置防止パトロールを行い、自転車駐輪場への誘導や放置防止の呼びかけをすることにより、放置自転車の発生を防止します。

イ 自転車等の放置防止に関する条例の運用

条例で定めた放置禁止区域内においては、放置自転車等の撤去、移動を行い、放置自転車の発生防止を図ります。

なお、撤去した放置自転車等は保管所で一定期間保管するとともに、手数料を徴収して所有者に返還します。

ウ 放置自転車の活用

返還申請のない自転車で再生可能なものについては再生し、アジア、アフリカ、南米、オセアニア等の開発途上国に贈与します。また、自転車商組合に加盟する豊島区内の自転車販売店の協力を得て、区民販売に供与するとともに、区の出先機関や各課の足として供することにより、放置自転車の再生活用に努めます。

(区土木部交通対策課)

3 指導取締りの強化

(1) 重大交通事故に直結する交通違反取締活動の推進

飲酒運転、無免許、過度の速度超過、信号無視、横断歩行者妨害等の交差点違反、車線違反等重大交通事故の直接かつ主要な原因となっている違反を重点として、恒常的に強力な取締りを推進します。

(警察署)

(2) 二輪車及び若年者対策の推進

二輪車、特に若年者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（速度超過、整備不良、進路変更、割り込み、追い越し等）の取締りを強力に実施するとともに、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。

(警察署)

(3) 自転車利用者対策の推進

自転車による交通事故が増加しているため、危険・迷惑な走行に対しては、指導警告書を活用した警告指導を強化するとともに、信号無視、一時不停止等悪質・危険な違反者に対する取締りを強化します。

また、歩行者に配慮した歩道通行、秩序ある駐輪等、自転車の正しい乗り方に関するキャンペーン、講習会等を積極的に開催します。(警察署)

(4) チャイルドシート使用義務違反及び全席シートベルト着用義務違反の指導取締り

チャイルドシート着用の徹底を図るとともに、平成20年6月1日に義務化された後部座席シートベルト着用義務化の徹底を図るため、指導取締りを強化するとともに広報啓発に努めます。

(警察署)

(5) 暴走族の取締り

小規模の集団走行であっても看過することなく、道路交通法のみならず、あらゆる関係法令を適用し、検挙の徹底を図ります。特に、悪質事犯については、被疑者の逮捕、車両の押収を行うなど強力な取締り姿勢で臨み、組織の弱体化・壊滅化と波及的抑止効果が生じるように努めます。

また、暴走族の実態について積極的な広報活動を行うほか、関係機関・団体・学校との連携を強化して暴走族追放気運を高めます。

(警察署)

(6) 貨物自動車の過積載防止対策の推進

貨物自動車の積載超過は、重大交通事故の危険性が大きく、加えて振動・騒音・道路破壊等の交通公害の原因となっていることから、過積載事犯の集中的かつ継続的な取締り及び当該過積載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期します。

(警察署)

(7) 整備不良車両の取締り

不法改造車両や整備不良車両が走行することは、交通事故の原因となり、特に暴走族の爆音走行等に対しては、関係機関との連携を密にして、不正改造に加担する事業者も含めた取締りを推進します。

(警察署)

(8) 車両制限令の適用強化

車両制限令の規定をオーバーする特殊車両の通行について、通行許可違反が生じないように事業者等に周知徹底を行います。

また、警察と連携して違反車両の取締り強化等の運動を実施し、車両制限令を遵守させるよう努めます。(東京国道事務所、都第四建設事務所、区土木部道路管理課)

(9) 交通違反取締り用装備資器材の整備拡充

交通違反の取締りを適正かつ効果的に実施するため、各種交通違反取締り用資器材の整備・充実を図るとともに、取締り用資器材の開発研究に努めます。

(警察署)

(10) 自動車排出ガス及び騒音の取締り

一酸化炭素（CO）、炭化水素（HC）の濃度、ディーゼル車の黒煙排出と二輪車排気音の街頭検査を実施し、排出ガスと騒音の取締りを推進します。

特に、ディーゼル車の黒煙に対しては、幹線道路における取締りを強化します。

(警察署)

第4章 安全運転の確保

1 安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実

ア 運転免許受験者に対する教育の充実

運転免許学科試験の内容の充実を図りながら、運転免許受験者に対し、実際の運転に必要な知識と判断力を習得させるとともに、特に、高齢者や子ども等交通弱者の保護意識の醸成及び思いやりのある運転行動の涵養に努めます。

また、指定自動車教習所において、初期の段階で実施している運転免許取得予定者に対する「運転適正診断」の結果を、運転技能教習の課程で反映させ、自己の運転適正に応じた運転行動がとれる運転者教育を推進します。

イ 運転免許更新時講習の充実

更新制度は、安全な運転に必要な知識を補う絶好の機会であることから、一般運転者講習、優良運転者等講習の充実等、更新時講習の充実強化に努めます。

特に、二輪車運転者及び高齢運転者に対しては、「特別学級」を編成して受講対象者に応じた講習内容とし、DVD方式（視聴覚教養）教材や運転適性検査等を有効に活用した講習を実施します。

ウ 違反者に対する運転者教育の充実

迅速適正な行政処分の執行により、危険な運転者を早期に排除するほか、停止処分者講習、取消処分者講習、違反者講習、初心運転者講習の充実を図り、適切かつ効果的な運転者教育を行います。

エ 指定自動車教習所の指導監督の強化

指定自動車講習所の教育内容に検討を加えながら、内容の充実と教育水準の向上を図るため、指導監督を強化します。

(警察署)

(2) 高齢運転者対策の推進

ア 高齢運転者向けの運転適正検査資器材の活用充実

高齢運転者に認められる特性と安全運転への理解をより深めるため、CRT運転適正検査機を活用した運動能力判定結果、動体視力計・夜間視力計等を活用した知覚能力判定結果に基づき、効果的な高齢者教育を行います。

イ 高齢者講習の充実

高齢者の免許更新時に義務づけられている高齢者講習について、講習委託機関の拡充を図り、更新を受ける者の利便性の向上等に努めるとともに、実車による指導や適性検査機等の活用により実効のある充実した講習を促進します。

(警察署)

(3) 二輪車事故防止対策の推進

ア 二輪車安全運転推奨シール交付制度の推進

二輪車実技講習への積極的参加を促すため、二輪車安全運転推奨シールを二輪車実技講習受講者に交付して、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。

イ 二輪車販売店交通安全対策推進協議会の活性化

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。

(警察署)

(4) 運転免許制度の充実

運転免許関係における規制緩和を踏まえ、更新手続等の一層の簡素化や、すべての運転免許保有者が申請に係る義務を果たしやすい環境の整備を推進します。

(警察署)

(5) 安全運転管理の充実

ア 安全運転管理者及び副安全運転管理者

道路交通法第108条の2に規定する安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習を充実し、その資質と管理技能の向上を図ります。

イ 安全運転管理指導者制度

警視庁で認定する自動車運転適性検査担当者、全日本交通安全協会が行う指導者養成講習終了者等、特定の要件を備えた者を安全運転管理指導者として、管轄区域内の事業者等における管理実務の指導、運転適性検査の実施等を支援し、安全運転管理の充実を図ります。

(警察署)

第5章 救助・救急体制の整備

1 救助・救急体制の充実

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、交通救助・救急活動体制の更なる充実を図るとともに、救急医療機関等との連携を強化し、応急手当等の普及啓発を推進します。

(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

ア 交通救助・救護体制の充実・強化

救助工作車やポンプ車等による交通救助・救護体制を強化します。

イ 高度処置救急体制の充実

救急救命士及び救急資格者を計画的に配置するとともに、資格取得後の知識・技術の向上のため、救急教育を実施します。

(消防署)

(2) 救助・救急設備等の充実

ア 救急出場システムの活用

救急出場システムにより、出場可能な救急車のうち、救急事故現場に最も近い位置にある救急車が出場し、救急事故に早期に対応します。

イ 現場急行支援システム（FAST）の設置活用

緊急車両を優先的に走行させるための信号制御等を行う現場急行支援システム（FAST）を救急車に設置し、救急搬送時間の短縮を目指します。

(消防署)

(3) 救急医療機関との連携強化

救急医療機関への円滑な受入れ体制を確保するため、区医師会、救急業務連絡協議会等との連携を充実・強化します。

(消防署、保健所)

(4) 集団救助・救急体制の充実・強化

ア 資器材の整備

大規模な交通事故等多数の負傷者が発生した場合に、迅速かつ効果的に救助・救急活動を行うため、必要な資器材を確保します。

イ 民間患者等搬送事業者との連携

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

ウ 東京DMAT（※）と連携した救助・救急体制の強化

東京DMATと連携して、救助・救急事案に対応します。また、東京DMATと連携して訓練を実施し、一層の連携強化を図ります。

※東京DMAT (Disaster Medical Assistance Team の略):大規模災害等の現場で、専門的なトレーニングを受けた医師・看護師が、一刻も早い救命措置等を行う災害医療派遣チーム

(消防署)

(5) 応急手当等の普及啓発の推進

だれもが安心して生活できる社会を実現するため、都民等に対する応急手当の普及を推進します。

ア 都民に対する応急手当の普及啓発

救急蘇生法の新たな普及指針に対応した講習を推進するため、最新のガイドラインの内容を反映した応急手当普及用リーフレット及びポスターを活用して、積極的に応急手当の普及啓発を行います。

(消防署)

イ 運転者に対する応急救護処置講習の充実促進

道路交通法第108条の2第1項第7号に定める、交通事故現場において負傷者を救護するために必要な応急救護処置技術を習得させるため、専門講師や必要資材の整備拡充を図るほか、新規運転免許取得時以外の運転免許更新時等においても、応急救護処置要領の熟知を図ります。

(警察署)

ウ 学校教育における応急手当の指導

中学校の保健体育の授業において、実習を重視した応急手当の指導を行っていきます。

(区教育委員会)

(6) 東京消防庁救急相談センターの利用促進及び運営体制の強化

真に救急車を必要とする都民に対して、適切かつ効果的に救急隊が対応できる体制を構築するため、都民の相談に応じて緊急受診に関する医学的な助言や医療機関案内等を行う「東京消防庁救急相談センター」の利用を促進します。

(消防署)

第6章 被害者の救済

1 交通事故相談業務の充実

(1) 相談体制の充実強化

交通事故に伴う賠償問題については、損害額の算定、示談・調停・訴訟の手続き等、法律的に専門分野に属する知識の活用が不可欠であり、問題の適正な解決を期するため、専門家に相談し指導を受けることが必要です。

豊島区では、交通事故に関する様々な問題について相談に応じていきます。

(区政策経営部広報課区民相談グループ)

| 相談名 | 場所 | 相談日時（祝日を除く） |
|------|-----------------|-------------------------|
| 法律相談 | 区役所本庁舎1階 相談室 | 毎週月～金曜日 午後 1時15分～3時45分 |
| | | 毎月第3日曜日 午前10時15分～12時45分 |

交通事故被害者等からの相談に的確に対応するため、相談機能の強化を図るとともに、関係機関・団体との連絡を密にし、交通事故相談の充実強化を図ります。

(警察署)

(2) 交通事故相談所（東京交通安全協会）に対する支援

東京交通安全協会の設置する交通事故相談所の運営について支援し、相談業務の充実を図ります。

(警察署)

2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度

ひき逃げ事件の被害者及びその遺族、交通死亡事故事件の遺族、交通重傷事故事件の被害者等に対し、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。

(警察署)

3 被害者救済制度の充実

(1) 豊島区民交通傷害保険事業

豊島区民交通傷害保険は、豊島区民を対象にした保険事業です。小額の保険料で加入でき、自動車、オートバイ、自転車など様々な交通機関による交通事故にあった場合に、入院や通院治療日数と通院治療期間に応じて保険金が支払われます。

自転車運転中の加害事故によって損害賠償責任が発生した場合に、その費用を補償する自転車賠償責任プランを加えるコースもあります。

この保険を多くの区民に周知し、加入促進を図ります。(区民部区民活動推進課)

「豊島区民交通傷害保険」保険金額

| 等級 | 交通災害の程度 | 加入コース別保険金額 | | | | | |
|------------------|----------------------------|---------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
| | | (※は自転車賠償責任プラン付きコース) | | | | | |
| | | 800円 コース | 1,100円 コース※ | 1,400円 コース | 1,700円 コース※ | 2,600円 コース | 2,900円 コース※ |
| 1 | 死亡又は重度障害 (労災1級相当の障害) | 150万円 | | 350万円 | | 600万円 | |
| 2 | 180日以上継続入院治療 | 34万円 | | 60万円 | | 120万円 | |
| 3 | 90日以上継続入院治療 | 23万円 | | 35万円 | | 65万円 | |
| 4 | 60日以上継続入院治療 | 15万円 | | 23万円 | | 35万円 | |
| 5 | 治療期間180日以上かつ 治療実日数90日以上 | 9万円 | | 13万円 | | 20万円 | |
| 6 | 治療期間90日以上かつ 治療実日数45日以上 | 7万円 | | 10万円 | | 15万円 | |
| 7 | 治療期間30日以上かつ 治療実日数15日以上 | 4万円 | | 6万円 | | 10万円 | |
| 8 | 治療期間15日以上かつ 治療実日数7日以上 | 2万円 | | 3万円 | | 5万円 | |
| 9 | 治療期間15日未満又は 治療実日数7日未満 | 1万円 | | 2万円 | | 3万円 | |
| 自転車賠償責任保険金額(限度額) | | 1,000 万円 | | 1,000 万円 | | 1,000 万円 | |

○ 保険金額は、同一保険期間中、被保険者1名につき600万円をもって限度とします。

第7章 鉄軌道と踏切道の安全確保

1 鉄軌道交通環境の整備

(1) 線路施設等の点検と整備

線路施設の保守や、省力化軌道、重軌条化、ロングレール化、PCまくら木化及び路盤改良等の軌道強化を行います。

また、駅建物等の耐震強化を推進し、点検を継続的に行います。

電気施設については、配電線及び電車線の改良を行い、駅電源設備の強化も継続的に進め、列車の安全運行を推進します。

(鉄道事業者)

(2) 信号保安設備等の整備

列車運行の高密度化に対応して、ATO装置の整備を推進するとともに、ATS装置の高機能化を進めます。

また、落雷対策や設備強化を行い、災害に強い設備、故障しにくい設備を整備し、列車の安全・安定輸送を推進します。

(鉄道事業者)

(3) 利用しやすい駅施設等の整備

ア 鉄道駅におけるエレベーター等垂直移動設備の確保

障害者や高齢者をはじめ誰もが容易に移動できるようにエレベーター等垂直移動設備の改良・新設等を行うとともに、バリアフリー法に基づきバリアフリー化を推進します。

(鉄道事業者)

イ 視覚障害者誘導用ブロック、案内表示等の整備

障害者や高齢者等が安全かつ容易に利用できるように駅舎に視覚障害者誘導用ブロックや二段手すり、車椅子用トイレや多機能トイレの設置、整備を進めます。

また、弱視者が識別しやすい階段表示を整備するとともに、見やすい案内表示の整備、内方線付き点状ブロックの設置等を進めます。ホーム上の旅客安全対策として、列車接近注意の自動放送、列車進入警報装置、列車非常停止装置、転落探知マット、及びホームドア等の設置を推進します。

(鉄道事業者)

ウ 鉄軌道車両の整備

駅施設等の整備に合わせ、鉄道車両とホームとの段差の解消、車椅子スペースの設置や文字・音声等による運行情報の提供等、誰もが容易に移動できるように鉄道車両のバリアフリー化を推進します。

(鉄道事業者)

2 鉄軌道の安全な運行の確保

(1) 運行管理体制の充実及び乗務員等の安全管理

列車の運行状況を的確に把握し、ダイヤの乱れ、事故の発生時に迅速かつ適切な措置が講じられる運行管理体制の充実及び輸送の安定化を図ります。また、乗務員の管理や職場における年間重点目標を設定し、安全管理を徹底します。

(鉄道事業者)

(2) 乗務員及び保安要員の教育の充実並びに資質の向上

運転取扱い及び新しい保安施設に関する知識、技能の習得や事故・災害への対応能力の向上を図るため、乗務員及び保安要員に対する研修所等での教育や職場内の教育訓練を充実させるとともに、安全総点検や安全に関する内部監査を実施し、教育成果の一層の向上を図って事故防止に努めていきます。

(鉄道事業者)

(3) 緊急時における救助救急体制の整備

日頃から、消防署、警察署等行政機関及び医療機関等との協力体制の強化を図り、円滑な救助、救急体制を確立し、緊急時のマニュアルの整備や事故・災害等を想定した訓練を行います。

(鉄道事業者)

(4) 鉄軌道交通の安全に関する知識の普及

線路内立入り、置き石等鉄道妨害による事故を防止するため、全国交通安全運動、踏切事故防止キャンペーン等を通じてポスターの掲出、チラシの配布、駅・車内放送等の広報活動を展開します。

(鉄道事業者)

3 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

道路交通の円滑化・安全性の確保を図るため、踏切道の立体交差事業を推進していきます。また、踏切道路改良促進法に基づき、踏切内の歩行者スペースの確保や凸凹の解消など、踏切の構造改良を進めます。

(都第四建設事務所、区土木部道路整備課、鉄道事業者)

4 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等

(1) 踏切保安設備の整備

踏切道の交通量、踏切道の幅員、交通規制の実施状況、事故の発生状況等を考慮して、踏切支障報知装置の設置等、踏切保安設備の整備を推進します。

(警察署、鉄道事業者)

(2) 踏切道の交通規制

踏切道の幅員、踏切保安設備の状況、見通し、自動車・歩行者の通行状況及び接続する道路の構造、う回路の状況等を総合的に勘案し、関係機関との調整を行い、自動車通行禁止、一方通行等、必要に応じた交通規制を実施します。

(警察署、鉄道事業者)

(3) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて近接踏切道の統廃合を進めるとともに、それ以外の踏切道についても、利用状況、う回路等を勘案し、地域住民の通行に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を促進します。

(鉄道事業者)

(4) その他踏切道の安全を図るための措置

ア 踏切道の予告標識や歩行者のための立体横断施設等の設置を進めるとともに、視認性の高い反射材を取り付けた踏切設備を整備します。

イ 踏切遮断機の遮断時間についても関係機関と調整を行い適正化を図るとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを強化します。

ウ 踏切通行者の安全意識の向上と踏切支障時における緊急措置の周知徹底を図るため、広報活動を一層強化します。

エ 踏切における一時停止と安全確認の敢行、非常信号用具や踏切保安設備等の点検、指導を行うとともに、全国交通安全運動中、踏切事故防止キャンペーンを展開します。

(警察署、鉄道事業者)

〈附属資料〉 交通事故統計

特に記載が無い場合は、「東京都の交通事故」（警視庁交通課）による

表一 1 交通事故の推移

| | 発生件数 | 死者数 | 重傷者数 | 軽傷者数 | 死傷者数計 | 事故死亡率 |
|---------|--------|-----|------|--------|--------|-------|
| 平成 13 年 | 1, 885 | 5 | 40 | 2, 045 | 2, 090 | 0. 27 |
| 平成 14 年 | 1, 801 | 6 | 22 | 1, 970 | 1, 998 | 0. 33 |
| 平成 15 年 | 1, 792 | 5 | 20 | 1, 976 | 2, 001 | 0. 28 |
| 平成 16 年 | 1, 765 | 5 | 15 | 1, 946 | 1, 946 | 0. 28 |
| 平成 17 年 | 1, 620 | 7 | 12 | 1, 809 | 1, 816 | 0. 43 |
| 平成 18 年 | 1, 480 | 4 | 17 | 1, 633 | 1, 654 | 0. 27 |
| 平成 19 年 | 1, 138 | 4 | 11 | 1, 248 | 1, 263 | 0. 35 |
| 平成 20 年 | 975 | 1 | 15 | 1, 042 | 1, 058 | 0. 10 |
| 平成 21 年 | 958 | 1 | 8 | 1, 032 | 1, 041 | 0. 10 |
| 平成 22 年 | 953 | 7 | 4 | 1, 026 | 1, 037 | 0. 73 |

※ 事故死亡率 = (死者数 ÷ 事故件数) × 100

表一 2 自動車保有台数・人口の推移

| | 平成 18 年 | 平成 19 年 | 平成 20 年 | 平成 21 年 | 平成 22 年 |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 小型二輪 | 3, 598 | 3, 588 | 3, 475 | 3, 408 | 3, 390 |
| 原付二種 | 3, 530 | 3, 502 | 3, 451 | 3, 407 | 3, 387 |
| 原付(シカ-含) | 8, 826 | 12, 793 | 7, 871 | 7, 564 | 7, 504 |
| 軽自動車 | 2, 297 | 2, 446 | 2, 600 | 2, 737 | 2, 832 |
| 乗用車 | 38, 871 | 38, 879 | 38, 260 | 37, 405 | 36, 861 |
| 貨物車 | 11, 714 | 11, 419 | 11, 204 | 10, 769 | 10, 503 |
| バス | 211 | 218 | 211 | 203 | 209 |
| 特殊用途車 | 994 | 972 | 965 | 930 | 923 |
| 特殊車 | 350 | 399 | 388 | 379 | 376 |
| 自動車計 | 70, 391 | 74, 216 | 68, 425 | 66, 802 | 65, 985 |
| 人口 | 236, 657 | 240, 275 | 242, 557 | 243, 462 | 244, 637 |

※ 警視庁交通年鑑による。

※ 人口は住民基本台帳（各年 1 月 1 日現在）による。

表—3 道路別発生件数の推移

| | 平成18年 | 平成19年 | 平成20年 | 平成21年 | 平成22年 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 国 道 | 143 | 139 | 135 | 85 | 100 |
| 主 要 道 路 | 438 | 285 | 226 | 281 | 257 |
| 一 般 道 路 | 123 | 107 | 93 | 83 | 80 |
| 区 道 | 769 | 605 | 518 | 504 | 510 |
| そ の 他 | 7 | 2 | 3 | 5 | 6 |
| 計 | 1,480 | 1,138 | 975 | 958 | 953 |

表—4 年齢別死傷者数の推移

| | | 平成18年 | 平成19年 | 平成20年 | 平成21年 | 平成22年 |
|-------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 子 ど も | 幼 園 児 | 24 | 13 | ① 11 | 13 | 14 |
| | 小 学 生 | 38 | 38 | 40 | 37 | 32 |
| | 中 学 生 | 15 | 8 | 13 | 5 | 7 |
| 若 年 層 | 高 校 生 | 23 | 18 | 19 | 19 | 9 |
| | 20歳未満 | 49 | 34 | 28 | 39 | 20 |
| | 20～24歳 | ① 231 | 210 | 127 | 133 | 111 |
| 25～29歳 | | 245 | 170 | 140 | 112 | ① 142 |
| 30歳代 | | 356 | 270 | 214 | 207 | ① 220 |
| 40歳代 | | ① 210 | 166 | 134 | 157 | ① 188 |
| 50歳代 | | 223 | 156 | 143 | 120 | ① 123 |
| 60～64歳 | | 75 | 55 | 63 | 69 | ① 51 |
| 高 齢 者 | 65～69歳 | ① 62 | 49 | 49 | 53 | ① 50 |
| | 70歳以上 | ① 103 | ④ 76 | 77 | ① 77 | ① 70 |
| 計 | | 1,654 | 1,263 | 1,058 | 1,041 | 1,037 |

※ ○は、死者数を内数で示す。

表—5 状態別死傷者数の推移

| | 平成18年 | 平成19年 | 平成20年 | 平成21年 | 平成22年 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 乗 用 車 | 386 | 285 | 216 | 201 | 213 |
| 貨 物 車 | 74 | 49 | 55 | 56 | 57 |
| 特 殊 車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 自 動 二 輪 | ① 242 | 207 | 149 | 148 | ② 136 |
| 原 付 | 140 | 81 | 68 | 62 | 55 |
| 自 転 車 | ② 555 | ① 445 | 383 | ① 393 | ③ 385 |
| 歩 行 者 | ① 257 | ③ 196 | ① 187 | 180 | ② 190 |
| そ の 他 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 計 | 1,654 | 1,263 | 1,058 | 1,041 | 1,037 |

※ ○は、死者数を内数で示す。

表—6 踏切事故の推移

| | 平成18年 | 平成19年 | 平成20年 | 平成21年 | 平成22年 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 事 故 件 数 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 死 者 数 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 重 傷 者 数 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 軽 傷 者 数 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 |

交通安全都市宣言

交通事故のない社会の実現は、区民共通の願いである。しかし、依然として、区内では死亡事故をはじめ交通事故が多発している。

交通事故を防止するためには、道路交通環境の改善を図るとともに、一人ひとりが交通ルールを守り、思いやりのある交通マナーを実践することが必要である。

よって、豊島区及び豊島区民は、交通事故のない安全で安心して生き生きと暮らせるまちの実現に努力することを決意し、ここに交通安全都市を宣言する。

平成11年10月13日

豊島区

編集・発行豊島区土木部交通対策課

〒170-8422 東京都豊島区東池袋一丁目18番1号

電話 03(3981)4856