

第10次 豊島区交通安全計画

(平成28年度～平成32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9次豊島区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) 鉄道・踏切事故	7
4 第10次豊島区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	16
3 道路利用の適正化	19
4 駐車施設の整備・充実	20
5 道路交通環境の円滑化	21
6 その他の道路交通環境の整備	22
第2章 交通安全意識の普及徹底	24
1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	24
2 地域における交通安全意識の高揚	26
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	28
第3章 道路交通秩序の維持	31
1 交通規制の推進	31
2 緊急通行車両等の交通確保	32

3	駐車秩序の確立	33
4	指導取締り等の強化	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	40
1	救助・救急体制の充実	40
第6章	被害者の支援	42
1	交通事故相談業務の充実	42
2	交通事故事件被害者等に対する連絡制度	42
3	自転車損害賠償保険への加入促進	42
第7章	鉄道と踏切の交通安全	44
1	鉄道交通環境の整備	44
2	鉄道の安全な運行の確保	45
3	踏切道の立体交差化及び構造改良の促進	45
4	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等	46
<付属資料>	交通事故統計	47

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、9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27年の交通事故発生件数は498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、約4分の1までに減少しました。交通事故による負傷者数も564人と確実に減少しています。しかしながら、平成27年の交通事故による死者数は4人で、第9次計画内で最も多かった平成24年の4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、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10次交通安全計画が「交通事故による死傷者をゼロに近付け、究極的には、交通事故のない安全安心な都市東京を実現する」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、「安全・安心な、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10次豊島区交通安全計画を策定するものです。

また、豊島区は平成24年11月にWHO（世界保健機関）が推進する「セーフコミュニティ」の国際認証を取得し、認証5年目の平成29年の再認証の取り組みを進め、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10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28年度から平成32年度までの5年間とします。

2 第9次豊島区交通安全計画の成果

第9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9次計画の平成23年から平成27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10次豊島区交通安全計画においては、この傾向を維持し、さらに交通事故を減少させる必要があります。

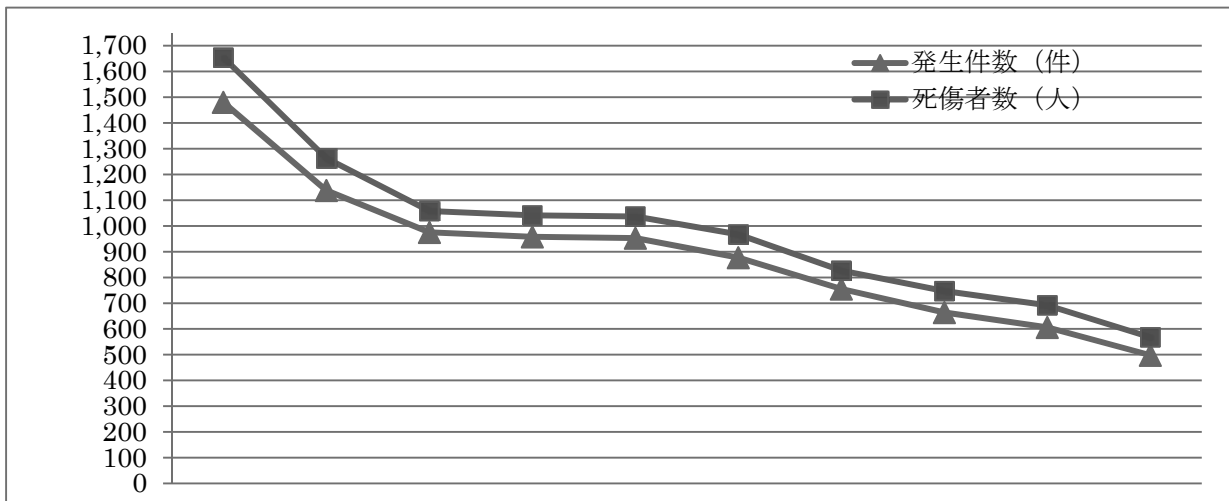
3 交通事故等の状況

(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27年の交通事故発生件数は498件、死傷者数は568人で、前年に比べてそれぞれ17.8%、17.9%と大幅な減少となりました。しかしながら、死者数は第9次計画期間の5年間で最も多かった平成24年の4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18年～27年）



(注) 数値は、東京の交通事故（警視庁交通部発行）による。

年	平成18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年
発生件数 (件)	1,480	1,138	975	958	953	877	755	664	606	498
死傷者数 (人)	1,654	1,263	1,058	1,041	1,037	967	827	747	692	568
死者数 (人)	4	4	1	1	7	1	4	3	3	4
負傷者 (人)	1,650	1,259	1,057	1,040	1,030	966	823	744	689	564

[状態別死傷者の推移]

状態別でみると、四輪車乗用中が207人で36.4%、自転車乗車中の死傷者数が164人で全体の28.9%、歩行中が117人で20.6%、二輪車（原動機付自転車を含む。以下同じ）乗車中が80人で14.1%となっています。平成24年まで常に1位であり、全体に占める割合についても平成17年度以降、3割を超える状態が続いていた自転車利用者の死傷者は、セーフコミュニティの取り組みもあり、平成27年には3割を切りました。

◇状態別死傷者数の推移（平成18年～27年）

年 状態	平成 18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年
歩行中	254	191	185	179	190	182	184	124	122	117
自転車	554	441	378	392	383	351	283	236	212	164
原付二輪	140	79	67	62	55	59	37	33	37	25
自動二輪	243	204	148	146	136	110	97	83	71	55
四輪車	465	336	271	256	268	265	225	270	250	207
その他	3	0	2	0	2	0	1	1	0	0
計	1,659	1,251	1,051	1,035	1,034	967	827	747	692	568

（注）平成22年までの数値は、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]

年齢別でみると、30歳代が128人で全体の22.5%、次いで40歳代の120人で全体の21.1%を占めています。また、高齢者（65歳以上）の死傷者数は66人で、前年より26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18年～27年）

年 年齢		平成 18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年
		子ども	77	59	64	55	53	49	38	32	24
若 年 層	高校生	23	18	18	18	9	10	12	15	8	3
	16~19歳	50	33	28	38	20	28	24	22	12	6
	20~24歳	235	203	125	134	111	101	85	64	69	35
	小計	308	254	171	190	140	139	121	101	89	44
25~29歳		248	168	142	111	142	120	100	55	58	67
30歳代		353	268	213	206	219	209	170	174	161	128
40歳代		210	166	133	156	187	165	148	164	136	120
50歳代		226	154	141	120	122	124	99	101	91	81
60~64歳		72	56	61	68	51	62	48	39	41	36
高齢者 (65歳以上)		165	126	126	129	120	99	103	81	92	66
合 計		1,659	1,251	1,051	1,035	1,034	967	827	747	692	568

(注) 平成22年までの数値は、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。

[歩行中、自転車乗用中年齢別・状態別死傷者数の状況]

歩行中及び自転車乗車中の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28.9%を占めており、全体的には特に30歳代・40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約6割を占めています。歩行中・自転車乗車中以外の死者・重傷者の3人については、全て自動二輪乗車中です。

◇年齢別・状態別死傷者数（平成27年）

態 年 齢	状	歩行中	自転車乗車中	歩行中・ 自転車乗車中以外	計	割合 (%)
子 ど も	幼稚園児	1	4	1	6	1.1%
	小学生	5	11	0	16	2.8%
	中学生	0	4	0	4	0.7%
	小計	6	19	1	26	4.6%
若 年 層	高校生	1	0	(1) 2	(1) 3	0.5%
	16~19歳	1	2	3	6	1.1%
	20~24歳	6	11	【1】 18	【1】 35	6.2%
	小計	8	13	23	44	7.8%
	25~29歳	(2) 17	17	33	(2) 67	11.8%
	30歳代	23	37	(1) 68	(1) 128	22.5%
	40歳代	【2】 26	32	62	【2】 120	21.1%
	50歳代	9	17	55	81	14.3%
	60~64歳	7	11	18	36	6.3%
	高齢者 (65歳以上)	【1】 (3) 21	18	27	【1】 (3) 66	11.6%
	合 計	【3】 (5) 117	164	【1】 (2) 287	【4】 (7) 568	
	割合 (%)	20.6%	28.9%	50.5%		

(注) 数値は、東京の交通事故（警視庁交通部発行）による。

【 】内は死者数、()内は重傷者数を内数で表記。

[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27年3月末で308,476m、5年前の平成23年309,549m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27年3月末で、61,420台で平成23年3月末（64,504台）に比べて5%減少しています。

(2) 鉄道・踏切事故

踏切事故は平成23年から27年までの5年間で6件発生し、死者数は2人となっています。

4 第10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、共助の取り組み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10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、交通事故発生件数及び死傷者数の減少傾向維持を目指します。

5 計画の課題

区内の交通事故発生件数及び死傷者数は減少傾向にあります。しかし、この傾向を維持し最終的な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、セーフコミュニティの重点課題である子どもと高齢者の事故防止の内、死傷者数の割合が高い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、本計画の計画期間の最終年度に開催される東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に併せ海外からの訪日観光客や就労により居住する外国人も増加することも考慮し、関係機関が連携し、施策を進めるとともに訪日外国人旅行客等の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

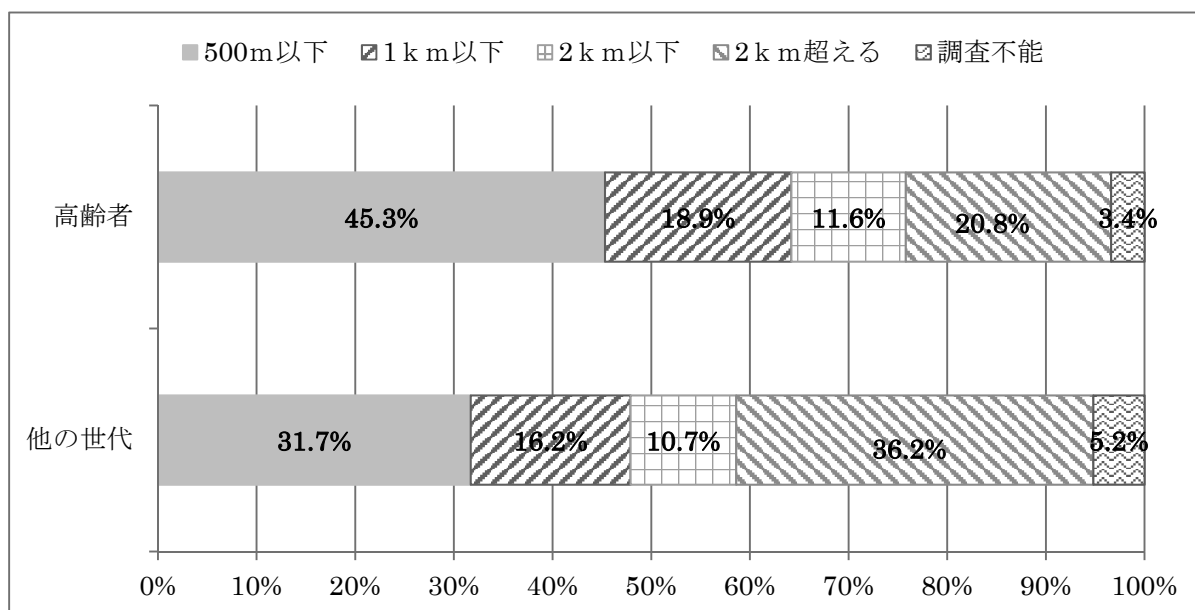
全人口に占める高齢者の割合が高くなるに伴い、高齢者の関与する交通事故が増加しています。

豊島区の平成28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57,162人で、全人口に占める割合は20.4%となっています。これを平成24年の割合（20.7%）と比較すると0.3%の減少となっておりますが、依然として高い比率にあり、今後も増加傾向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半数近くは自宅から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、歩行中の死傷者の割合（平成27年）



（第10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

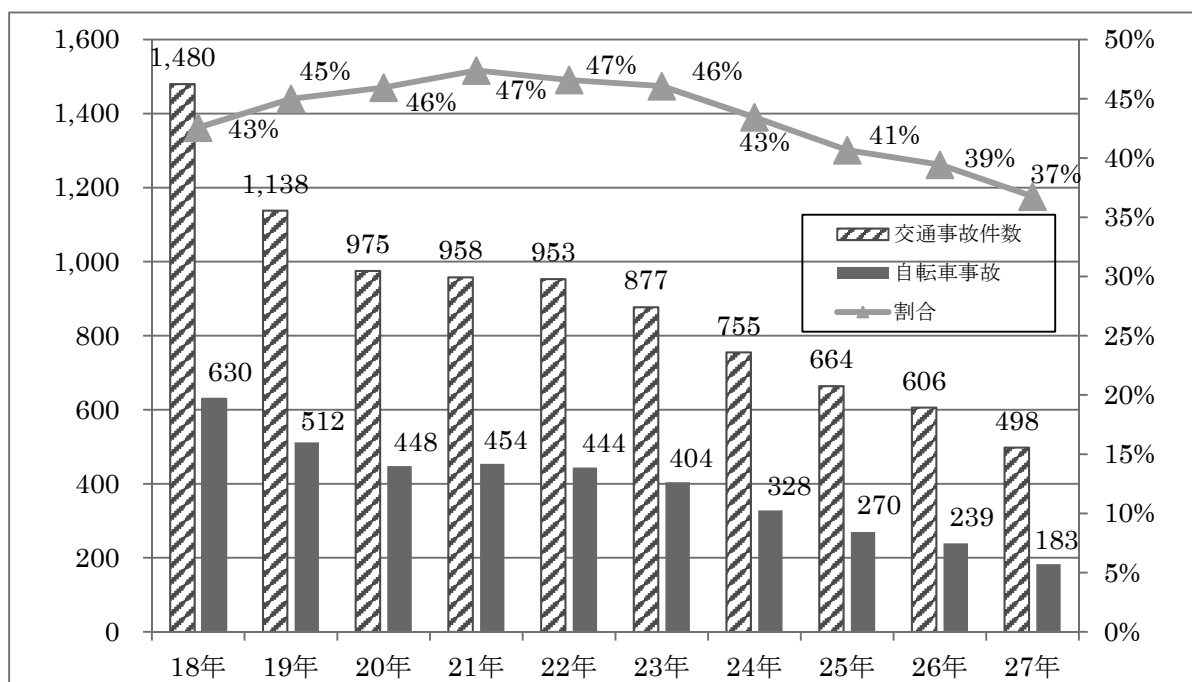
自転車の利用者層は幼児から高齢者まで幅広く、利用範囲も広がっています。事故の状況は、平成27年には自転車事故発生件数が183件で全体の事故発生件数に占める割合は36.7%、死傷者数は164人で全体に占める割合は28.9%と減少傾向にあります。しかし、都心部の特徴として自転車関連事故が全事故に占める割合は、全国平均の18.4%と比べて高くなっています。

また、都内の傾向として歩行者との事故が増加しており、自転車事故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自転車側に交通違反があった割合が約5割となっており、利用者のルールやマナーに課題がみられる状況となっています。

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、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、危険な違反行為の指導取締り及び自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育の推進や、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を行う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18年～27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は減少傾向にあるものの、四輪車事故に次ぎ、2番目に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くあります。

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、区立中学校でのスケアード・ストリート授業の実施など体験型交通安全授業の実施、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、各関係機関と連携し、徹底して啓発に努めます。また、成人層への啓発強化、危険な違反行為の指導取締り及び自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育の推進、高齢者等へのヘルメットの普及啓発など、自転車の安全利用を推進していきます。

【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

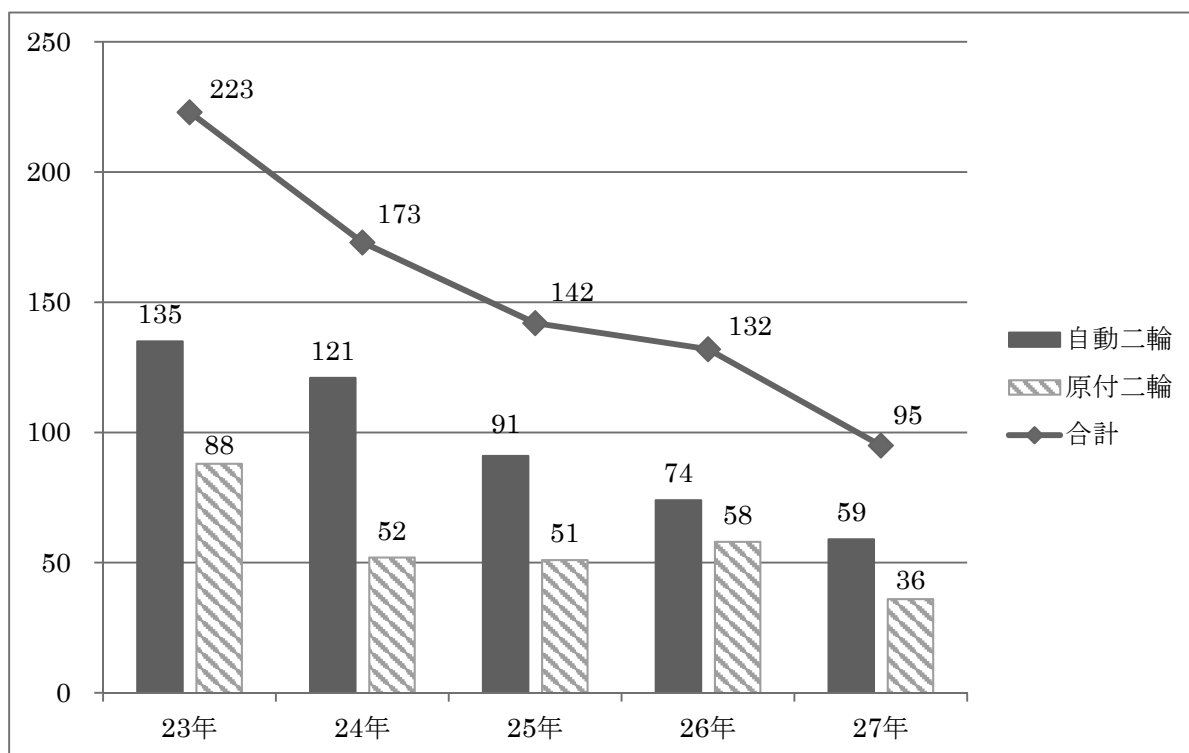
平成 19 年 7 月 10 日付中央交通安全対策会議（内閣府所管）交通対策本部決定
「自転車の安全利用の促進について」より

(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27年は38人（豊島区では1人）で全死者数の23.6%を占めており、負傷者数も5,600人になっています。

指導取締り、安全施設の整備、二輪車運転技能の向上、被害を軽減するためのヘルメットの正しい装着や胸部プロテクターの着用促進に向けた安全教育・啓発を行い、二輪車の安全対策を総合的に推進していきます。

◇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23年～27年）



(注) 数値は、東京の交通事故（警視庁交通部発行）による。

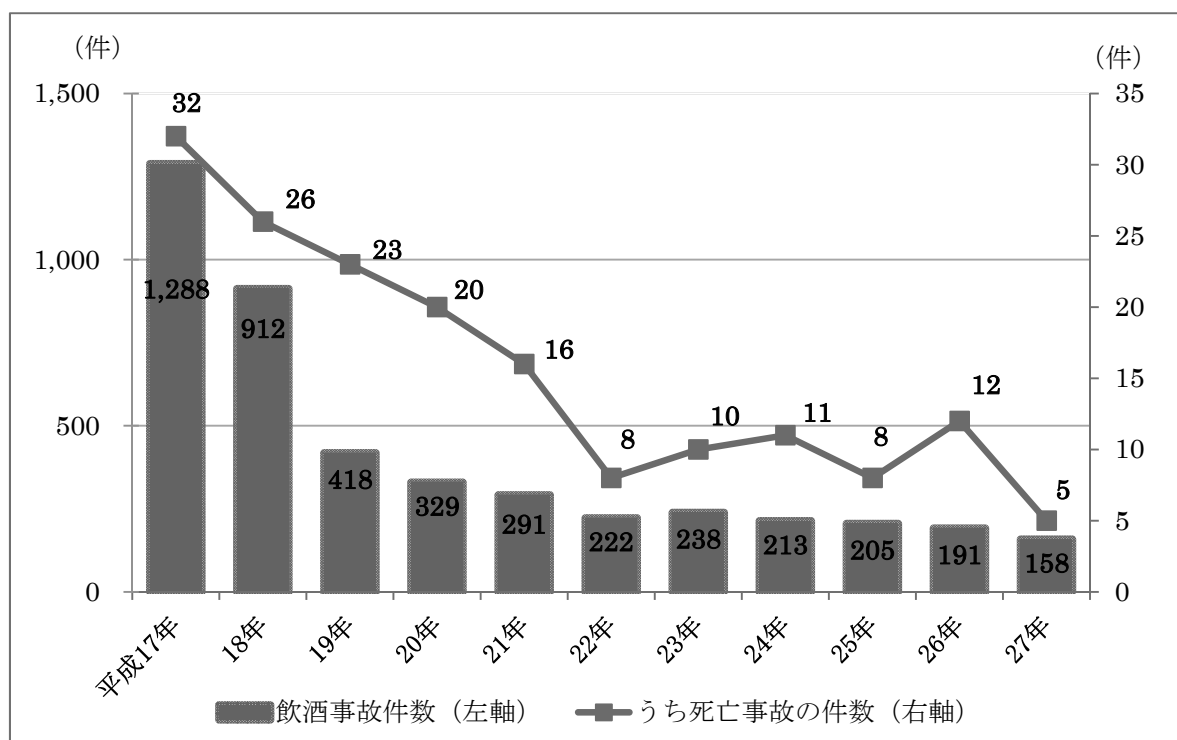
(4) 飲酒運転の根絶

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致死率（死亡者数／死傷者数）は事故全体平均致死率の約10倍に及びます。

（平成23年から平成27年までの平均致死率を算出 飲酒事故平均致死率 3.45%
事故全体平均致死率 0.37%）

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及び厳罰化、道路交通法の罰則強化などにより、近年は大きく減少しました。しかし、重大な飲酒事故の根絶には至っていません。そのため、悪質で危険な運転に重点を置いた指導取締り、関係機関と連携して実施する規範意識を徹底するための活動などを実施し、飲酒運転の根絶を目指します。

◇原付以上運転者（第1当事者）の都内飲酒事故件数の推移（平成17年～27年）



（第10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、人と車両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、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）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の推進や、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（標識令）に基づき、案内標識の表示文字の拡大、英語併記等による、だれにでもわかりやすい道路標識の整備を進めます。

イ 交通安全意識の普及徹底

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。

また、身分証明として運転免許を保有している高齢者の運転免許保有者に対しては運転免許自主返納を促進し、運転経歴証明書制度の普及に努めます。

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、年齢層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への対応や、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 鉄道と踏切の交通安全

鉄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、共助の取り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。

(区都市整備部道路整備課)

事業内容	28年度	29年度～32年度
○区道の整備	2 km	8 km

(2) 橋梁の整備

耐荷力・耐久力の向上のため、老朽橋の架替えを行うとともに、円滑な交通流を確保するため、橋梁の拡幅・架替え、新設を行います。

また、施設の高齢化を受けて、主要橋梁の長寿命化工事を進めるなどの予防保全型管理に取り組みます。

(都第四建設事務所)

「豊島区橋梁の長寿命化修繕計画」(平成24年3月策定)に基づき、計画的な点検・架替え・補強などの橋梁整備を進めます。

(区都市整備部道路整備課)

(3) 道路橋梁等の耐震性の強化

大震災の発生に備え、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) 自転車走行空間の整備

自転車は、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ています。そのため、車道の通行を基本に、区の道路事情に応じ、連続した安全で快適に走行できる自転車走行空間の確保を進めます。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区都市整備部道路整備課)

(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。

(区都市整備部都市計画課)

事業内容	28年度～32年度
○市街地再開発事業	東池袋五丁目地区の一部

2 交通安全施設等の整備

(1) 歩道の整備

歩行者等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、バリアフリー法に基づき、障害者や高齢者を含む通行者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、面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。

(区都市整備部道路整備課)

事業内容	28年度		29年度～32年度	
	都	区	都	区
○歩道の整備	—	0.2 km	未定	0.8 km
○視覚障害者誘導用ブロック	未定	0.1 km	未定	0.1 km

(2) 横断歩道橋の整備

高齢者や障害者などの利用が多い箇所、他の横断施設が近傍になく、スロープやエレベーターの設置空間を確保できるなど、構造基準を満たす箇所において、バリアフリー法などに基づき、整備に取り組んでいきます。

(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、右折レーンの延伸、区画線の変更等の整備を進めます。

(東京国道事務所)

歩道張り出し等による交差点のコンパクト化に加えて、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するなどの交差点改良を行い、右折車から直進車を確認しやすくするための対策を行います。

(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的として、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、区都市整備部道路整備課)

事業内容	28年度～32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、道路の交通量や周辺環境に応じて効果的に道路照明を整備します。

また、歩行者の安全と円滑な移動を確保するため歩道照明の設置を進めます。整備・改修に際しては、地域や街路の特性を踏まえたデザインの採用や、環境に配慮した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、区都市整備部公園緑地課)

事業内容	28年度～32年度	
○道路照明の整備・改修	都 未定	区 1,200基

(6) 道路標識の整備

ア 案内標識等の整備

「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(標識令)に基づき、案内標識の表示文字の拡大、英語併記等による、だれにでもわかりやすい道路標識の整備を進めます。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、外国人旅行者を含めた全ての方が快適かつ安心して滞在できる都市の実現を目指して、道路標識の英語併記化や、ピクトグラム、路線番号などを活用した整備を進めます。併せて、都においては、多言語で表記した歩行者用観光案内標識の整備を進めます。

また、道路標識の乱立を解消するため、規制標識との共架による標識の整理統合を行います。

(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、外国人旅行者を含めた利用する全ての方が円滑に移動できるよう、案内標識や注意標識等の表示文字拡大、英語併記等により、わかりやすく見やすく整備していきます。

(区都市整備部道路整備課)

イ 規制標識等の整備

ドライバーや歩行者にとって、見やすく、分かりやすい道路標識を整備するため、標識板の超高輝度化、内照化等を推進します。

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、区都市整備部道路整備課)

特に、二輪車のカーブ地点対策としては、滑り止め舗装やカラー舗装等の路面改良、路側帯(外側線)の新設・拡幅、減速表示、視線誘導標、ガードフェンス、カーブミラーの設置、照明の増設・照度アップ等による安全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	28年度～32年度	
	都	区
○区画線の改修	未定	20km
○道路反射鏡の改修	未定	約50本

(8) 危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進

交通死亡事故等の重大事故が発生した場合は、同様の交通事故の再発防止を図るため、現場点検（一次点検）を実施し、必要な安全施設の整備等の検討を行って対策を講じます。

この一次点検結果を踏まえ、同様の道路交通環境にある他の危険箇所を点検（二次点検）し、当該危険箇所に必要な対策を道路管理者と連携を図りながら実施します。

(警察署)

(9) 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、特に事故発生割合の大きい幹線道路の区間や潜在的危険箇所について、東京都公安委員会と道路管理者が連携して対策内容の検討や実査を行い、順次交差点改良、横断抑止柵の設置、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、区都市整備部道路整備課、警察署)

イ 交通状況に応じて、右折矢信号や右直分離式信号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、学校、福祉施設の周辺等においては、歩行者の安全を確保するため、歩車分離式信号への改良を検討します。

(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、必要最小限の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工事等による事故や交通渋滞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、共同施工を促進するなど工事の効率化を図り、道路工事を最小限度に抑えるよう調整をします。

特に渋滞等が見込まれる工事などについては、予告看板等による事前の情報提供や施工時のわかりやすい迂回路説明の徹底など、道路利用者の視点に基づいた現場の工

事改善を行います。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区都市整備部道路管理課、警察署)

(2) 不法占用物件等の是正

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、各道路管理者が道路を調査し、看板、商品、のぼり旗等の不法占用の是正指導を行うとともに、各行政機関と自治会や商店会等の地域団体とで協働したパトロールを実施することにより、地域一体となった道路利用の適正化を進めます。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区都市整備部道路管理課)

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、道路交通法改正等による取締り、処分を強化したことにより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。

(区都市整備部交通対策課、区都市整備部建築課、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。

(区都市整備部交通対策課)

(3) 駐輪場の整備・老朽化対策

自転車等の利用に伴う諸問題を明らかにし、適切な利用と放置対策、駐輪施設整備の方向性を示すため、「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月策定第一次計画）を策定しました。これまでに鉄道事業者や道路管理者等の関係各機関の協力を得て駐輪場の整備を進めてきた結果、平成28年3月31日現在、整備台数は6,862台となり、当初整備目標の6,500台を達成しました。今後は、東京2020オリンピック・パラリンピック開催に向けて自転車走行環境の変化が予想されます。このような自転車を取り巻く環境の変化に対応するため、「豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」（第二次計画）（以下「第二次総合計画」という。）を平成28年4月に策定しました。今後は「第二次総合計画」に基づき、自転車等の乗り入れ台数の現状から駅ごとに駐車需要を想定し、適正な駐輪場の整備を行います。

また、老朽化した既存駐輪場の設備更新については収容台数を確保しつつも、昨今

の自転車大型化に対応すべく、より自転車を置きやすいレイアウトへの変更を進めます。
(区都市整備部交通対策課、鉄道事業者)

5 道路交通環境の円滑化

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) 交通情報提供機能の強化

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、交通情報板については、従来の3色表示から7色表示のマルチカラー交通情報板に置き換えていくことで、視認性の向上などを図り、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) 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り、処分を強化し、放置車両確認機関の適性かつ効果的な運用を図り、放置違反金制度による滞納処分や車両使用制限命令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「取締り活動ガイドライン」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 道路利用状況、沿道状況等の変化や景観に考慮した植栽整備を推進します。

(東京国道事務所)

イ 良好な景観・環境、円滑・安全な交通、防災といった、街路樹や道路緑地の機能を確保・増進するため、沿道の植栽・補植・補修を行い、また、そのきめ細かな維持・管理や再生を進めます。

(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やみどりのネットワークの形成を目的として沿道の街路樹・植樹帯を整備するとともに、剪定・補植等の維持管理を進めます。

(区都市整備部)

(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進めます。

都は、震災対策上重要な位置付けにある緊急輸送道路や利用者の多い主要駅周辺などで無電柱化を進めます。

区は、巣鴨地蔵通りなどの無電柱化モデル3路線で先行実施し、無電柱化の課題解決方法を確立しながら、順次、無電柱化を一層効率的に進めます。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区都市整備部道路整備課)

良好な都市景観の向上、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などのため無電柱化事業に併せて、信号用ケーブルの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、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) 通学路の交通安全環境の整備

小学校の通学路は、区関係部署、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、区都市整備部道路整備課、区都市整備部交通対策課、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定期的に点検し、改善が必要な箇所については、担当部署を明確にして早期対応を図ります。

(都第四建設事務所、区都市整備部道路整備課、区都市整備部交通対策課、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。

(区都市整備部公園緑地課)

(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。

(都第四建設事務所、区都市整備部公園緑地課)

(8) シェアサイクルの活用

東京都や近隣自治体と連携して、業務・商業拠点が区境を越えて分布する都心部から、区境を意識しないで利用できる広域的で安全に配慮したシェアサイクル事業の活用を検討します。

(区都市整備部交通対策課)

(9) 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・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

学校における安全教育は、児童・生徒に危険を予測し回避する能力や地域社会の安全に貢献できる資質や能力を育てることが必要です。区立学校全てが年間を通じて教職員が参画して推進することが不可欠です。

そこで、区教育委員会では、区内公立学校における交通安全教育を推進するために、東京都教育委員会作成の教員用指導資料「安全教育プログラム」を活用し、生活安全や交通安全、災害安全等安全指導の充実を図ります。

また、各警察署と連携したセーフティ教室や地域安全マップを活用した通学路の安全点検等により、学校内外の安全指導を徹底します。

ア 幼稚園では、実践活動を通して、交通安全のきまりに関心をもたせるとともに、交通安全のきまりや道路における通行方法を理解させ、具体的な体験を通して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、各警察署と連携し参加・体験的な指導を行います。

ウ 中学校では、小学校での既習事項を中学生の発達段階に応じて確実に身に付けることができるようにするとともに、交通事情や交通法規、応急処置等に関する基本的事項の理解を深めるために、各警察署と連携し、参加・体験型の交通安全教育（スケアード・ストレイト方式等）の充実を図っていきます。

エ 危険ドラッグなどの薬物乱用の防止を目的として、薬物乱用防止教育を年間指導計画に位置付け、学校薬剤師や各警察署と連携して年1回以上実施する。また、教員に対しても生活指導主任研修会等で、薬物乱用防止教育の研修を行う。

(区教育委員会)

(2) 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。

(区都市整備部交通対策課)

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、交通安全教育指導者の育成を図るとともに、反射材直接貼付活動による交通安全の呼び掛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 高齢者が関わる交通事故の減少を図るため、高齢者の運転免許自主返納を促進し、運転経歴証明書制度の普及に努めます。普及に当たっては、平成 24 年 4 月 1 日以降に発行された運転経歴証明書が、身分証明書として使用可能であることなどを周知し、各種広報媒体を活用し、広報啓発に努めます。

(区都市整備部交通対策課、警察署)

(3) 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。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。特に、二輪車交通事故死者の主損傷部位は、頭部及び胸・腹部が高い割合を占めていることから、被害軽減対策としてライダーに対するヘルメットの正しい着用等の短期的交通安全教育や関係機関・団体と連携した「胸部プロテクター着用」を推進するなど、二輪車運転者の重大交通事故抑止対策を図ります。

また、企業内で運転者教育に携わる安全運転管理者等が専門的な知識・技能を修得するため、安全運転中央研修所等における研修を奨励し、実践的な運転者教育を推進します。

(警察署)

(4) 自転車利用者に対する交通安全教育

子どもはもとより、すべての自転車利用者に対して、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ていきます。

また、各年代(中学・高校生、大学生、社会人)の利用者に対して、具体的な自転車に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い、安全意識の高揚を図ります。

交通に危険を及ぼす悪質・危険な違反行為を繰り返す自転車利用者に対しては、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

(区都市整備部交通対策課、警察署)

(5) 身体障害者に対する交通安全教育

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)

(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。

(警察署)

日本の言葉や生活習慣に不慣れな外国人が交通事故の加害者又は被害者とならずに安全に過ごすことができるように、外国人の転入者に対して外国語（4か国語）による交通安全教育用パンフレット等を作成、配布します。

(区都市整備部交通対策課)

(7) 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・方法の充実に努めます。

(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

交通安全啓発用のビデオ及びDVD等を、区内の保育園、幼稚園、学校等に貸し出します。

(区都市整備部交通対策課)

(8) 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。特に、乳幼児の安全対策として区民ひろばごとに、参加・体験・実践型の子育てママさん向けの交通安全研修会を実施し、子育て世代の交通安全意識の高揚を図ります。

(区都市整備部交通対策課、警察署)

2 地域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

交通ボランティア活動は、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を通じて規範意識の向上とともに、地域社会の絆の強化に資することから、交通ボランティアの効果的運用と活動内容の充実強化、学校、事業所等との連携による若い世代の参加促進などにより、交通ボランティア組織の拡大と活動の活性化を図ります。

ア 子ども対策

- a 交通少年団への加入を促進し、組織拡大を図るとともに、団員に対する交通安全教育、活動上の助言、指導及び研修を積極的に行い、団体活動を通じて交通安全意識の普及浸透を図ります。
- b 地域交通安全協会等の拡充促進と積極的な活動の支援により、子どもに対する交通安全意識の高揚を図ります。

イ 若年者対策

二輪車実技指導等の実施を働き掛けるなど、高校生・大学生等の交通安全意識の高揚を図ります。

ウ 高齢者対策

警察職員や高齢者交通指導員等のボランティアが、高齢者宅を訪問し、個別に交通安全教育を行うほか、交差点等における高齢歩行者の保護誘導活動や高齢の自転車利用者に対する指導啓発活動を推進します。

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による活動等を通じて、自転車の安全な利用を促進し、自転車事故の防止を図ります。

また、関係機関・交通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、自転車のルール・マナーの向上や、安全な利用に関する広報啓発活動を推進します。

(警察署)

ながら見守り活動

豊島区ながら見守り活動において、子どもや高齢者等の安全安心対策を強化するため、地域に密着した事業者と協定を締結し、日常業務をしながら街中で子どもや高齢者等を犯罪や交通事故から見守る安全安心な地域づくりを進めます。

(区総務部防災危機管理課)

(2) 地域、家庭における交通安全教育活動の推進

ア 地域においては、町会等を単位とした各種講習会を実施するほか、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。

イ 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、地域交通安全協会等の組織を通じて情報の提供を行い、交通ルールの普及浸透を図ります。

(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、TOKYO交通安全キャンペーン等を実施します。

イ 「東京都交通安全日」

原則として毎月10日を「東京都交通安全日」に指定し、区内の交通実態に即した重点を定め、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

暴走族や違法行為を敢行する旧車會グループ（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）が活発に活動を始める時期に「暴走族追放強化期間」を設定し、暴走族追放気運の高揚や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。

また、毎年6月に実施される「暴走族追放強化月間」時には、区内各施設においてポスターを掲示し、広く普及啓発に努めます。

（区都市整備部交通対策課、警察署）

エ 交差点アイコンタクト運動

年間を通して、車両の前照灯を日没より早めに点灯することを呼び掛けるほか、ドライバーと歩行者が相互に安全を確認する「交差点アイコンタクト運動」を広く区民に働き掛ける広報啓発活動を推進します。

（区都市整備部交通対策課、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

広く区民に交通安全思想の普及浸透を図り、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年齢層や事故状況に応じた、きめ細かく効果的な広報活動を推進します。

（区都市整備部交通対策課、警察署）

（2）関係機関が連携した広報啓発等の実施

交通死亡事故が多発し、東京都が「交通死亡事故多発緊急事態宣言」を発出した場合は、区民に対して交通事故に関する注意を喚起するとともに、関係機関等と連携して早期に交通事故防止対策を推進することにより、交通死亡事故の抑止を図ります。

また、関係機関及び団体の連携を促進するため、「交通安全区民のつどい」等において、共通の標語を用いた広報啓発活動を実施します。

（区都市整備部交通対策課、警察署）

(3) 夜間及び薄暮時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やスポークリフレクターなど反射材用品の活用、外出時の目立つ色の服装習慣について、広報啓発活動を実施します。

（区都市整備部交通対策課）

(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。

（区都市整備部交通対策課）

(5) 自転車利用者に対する広報啓発の推進

「豊島区自転車の安全利用に関する条例」及び「第二次総合計画」に基づき、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。

ア 駅頭等における街頭啓発

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。

イ ヘルメット着用の啓発

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ることを中心に各年代へ、ヘルメット着用の重要性について普及啓発に努めます。

ウ 自転車の点検整備等の啓発

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者や自転車を使用する事業者により定期的に自転車の適切な点検整備が推進されるよう、自転車商組合等の関係団体と連携し、啓発を行い、正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、自転車利用中に歩行者や自転車に衝突して相手にけがを負わせてしまった場合など自転車利用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、自転車損害賠償保険の加入促進について普及啓発に努めます。

（区都市整備部交通対策課）

(6) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進

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、後部座席を含むシートベルトの正しい着用と及びチャイルドシートの必要性・着用効果に関する普及啓発を推進します。

（区都市整備部交通対策課、警察署）

(7) 傘さし運転や走行中の携帯電話使用禁止等に関する広報啓発の促進

傘をさしての運転や走行中の携帯電話使用は禁止されていますが、未だ行っ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、傘さし運転や運転中の携帯電話等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。

(区都市整備部交通対策課、警察署)

(8) 飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転根絶に向けた規範意識の徹底

飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転の危険性について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訴えるとともに、危険ドラッグなどによる事件・事故については「豊島区危険ドラッグその他の危険薬物撲滅条例」に基づき、防止します。

また、飲酒運転や危険ドラッグを使用しての運転等悪質かつ危険な運転行為による死傷事故等については、警察署による危険運転致死傷罪等あらゆる法令の適用を視野に入れた厳正な捜査を推進します。

(区都市整備部交通対策課、区総務部防災危機管理課、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 生活道路対策

幹線・準幹線道路等の交通渋滞を避けて、通過車両が生活道路などの狭い道路に集中し、児童の通学等に危険を及ぼしている箇所等においては、通行禁止規制や一時停止等必要な交通規制を実施し、通過車両の規制を行います。

ウ 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、道路標識の超高輝度化等、視認性の向上を図ります。また、外周発光式の一時的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、裏通り等において、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。

エ 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ることから、普通自転車専用通行帯の整備、歩道上における自転車の通行部分の指定などを行い、自転車が安全に通行できる環境を確保します。

オ 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ゼブラ導流帯を設けるほか、右折指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、路側帯（外側線）の設置、減速表示、滑り止め舗装、視線誘導標の設置等の対策を実施します。

(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、交通テレビシステムの更新を図り、交通の安全や円滑化を阻害する事案に迅速に対処します。

(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

必要に応じて、交差点等への信号機の新設を行うとともに、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、信号機の右折感応化、車線別感応化、夜間半感応化等を進めます。

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」、赤信号で横断を開始する歩行者に対して音声で警告を発する機能や、横断中の歩行者を感知して横断秒数を延長する「歩行者感応式信号」、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、身体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、幹線道路上の信号交差点に停電時人手を介さず、自動的に信号機に電力を供給することができる信号機用非常用電源設備（自動起動式発電発電機及びリチウム電池内蔵型信号制御機）の整備を進めます。

(警察署)

2 緊急通行車両等の交通確保

大震災等の大規模災害が発生した場合においては、迅速かつ適正な警備活動を行い、区民等の生命、身体及び財産の保護並びに治安の維持の万全を期す必要があるため、「豊島区地域防災計画」に基づき、緊急車両の通行に支障が生じないように、各関係機関が連携し、交通規制や緊急道路障害物除去等の必要な応急対策を講じます。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区総務部防災危機管理課、区都市整備部、警察署)

3 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、適正な駐車秩序の確保の観点及び地域住民等の意見・要望等を踏まえ、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) 駐車需要に応じた駐車スペースの確保

商業地域等における短時間の駐車需要に応じるため、地域の駐車実態を考慮した利用時間の設定や、日曜休日の運用等効果的かつ効率的なパーキング・メーター、パーキング・チケット発給設備の運用を推進します。

(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。

(区都市整備部交通対策課、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違反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、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「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」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、鉄

道事業者等の協力のもと、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。

また、顧客等による自転車の駐車需要を生じさせている事業者等に対しては条例により自転車駐車場の附置義務を設け自転車駐車場の整備を義務付けます。

ウ 撤去自転車の再生活用

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、撤去自転車の再生活用に努めます。

(区都市整備部交通対策課)

4 指導取締り等の強化

(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

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等重大交通事故の直接又は主要な原因となっている違反を重点として、恒常的に強力な指導取締りを推進します。

また、飲酒運転、無免許運転、又はこれらに起因する交通事故事件を検挙した際は、運転者の捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底し、酒類若しくは自動車等の提供罪、同乗罪等のほか、教唆・幫助行為等についても確実に取締ります。

(警察署)

(2) 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。

(警察署)

(3) 自転車利用者対策の推進

自転車利用者による交通事故を防止するため、交通ルール・マナーを守らない走行に対しては、自転車指導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、ヘルメットの着用について働き掛けを行います。

また、信号無視、一時不停止等悪質・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、交通切符等による取締りを実施すると共に、自転車の安全な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) 通学路等における指導取締り

通学路等における子どもの安全を確保するため、警察署で重点通学路の登下校時間帯等を勘案し、通行禁止違反や横断歩行者妨害をはじめとする児童の安全確保のための指導取締りを実施します。

(警察署)

(5) 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

シートベルト・チャイルドシート着用の徹底に向けた座席ベルト装着義務違反等の指導取締りを実施します。また、交通事故発生時における乗員の被害軽減を図るため、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用について指導を実施します。

(警察署)

(6) 暴走族等の取締り

暴走族や違法行為を敢行する旧車會グループ（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）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、被疑者の逮捕や使用車両の押収等を推進するとともに、暴走族等の組織解体を図ることにより暴走行為の抑止に努めます。

また、暴走族等の実態に関する情報発信や関係機関・団体との連携強化を通じて、暴走族等を許さない社会環境づくりに努めます。

(警察署)

(7) 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走行為等、危険・迷惑な行為を防止するため、関係機関と連携し、不正改造に加担する事業者も含めた指導取締りを実施していきます。

(警察署)

(8) 過積載防止対策の推進

積載物重量制限違反については、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。

(警察署)

(9) 車両制限令の適用強化

車両制限令に定める大きさ、重さの制限値を超えた違法な特殊車両の通行が依然として確認されていることから、各警察署及び関係機関と調整のうえ、指導・取締りのより一層の強化を図ります。

また、特殊車両通行許可制度に関する啓発活動を実施し、制度の周知徹底を図ります。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区都市整備部道路管理課)

(10) 交通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)

(11) 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、自動車等の排気音について街頭検査を実施し、違反の取締りを推進します。

(警察署)

(12) 悪質な交通事故事件等に対する厳正適正かつ緻密な捜査の推進・強化

悪質事件であるひき逃げについては、迅速かつ的確な初動捜査を徹底するとともに、各種交通鑑識資器材に加え、防犯カメラやドライブレコーダー等を効果的に活用し、被疑者の早期検挙を図ります。

さらに、自動車の使用者等による悪質な違反行為の下命・容認事件、交通事故を偽装した保険金詐欺事件等の交通特殊事件についても厳正な捜査を推進します。

また、より信頼性の高い客観的証拠に基づいた交通事故事件捜査を推進するため、交通鑑識体制の充実、常時録画式交差点カメラ、3Dレーザースキャナ等の各種装備資器材の整備等、交通事故事件捜査の基盤強化を図り、科学的な交通事故事件捜査を推進します。

(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

最近の交通情勢を踏まえ、交通教育の一層の充実を図るため個々の心理的・性格的な適正を踏まえた教育、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育などの随時見直しを行い、運転実務に必要な知識と判断能力を習得させるための運転者教育の充実に努めます。

特に、高齢者や子ども等交通弱者に対する思いやりのある交通安全意識の高揚の促進や交通事故の被害者、遺族の声を反映した運転者教育の充実に努めます。

また、指定自動車教習所においては、「運転適性検査」の結果を教習課程に反映させ、個々の運転特性に応じた的確な運転行動をとることができる運転者教育のほか、地域の安全教育センターとしての機能の充実に努めます。

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、更新時講習（優良、一般、違反、初回）において、最近の交通事故の現状と対策等についての講義を行うほか、講習指導員の資質向上、講習資器材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努めます。

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に図り、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。

オ 運転免許申請時・運転免許証更新時における正しい申告の徹底

一定の症状を呈する病気等に関する質問票の交付・提出制度に関し、虚偽記載した質問票の提出には罰則があること及び一定の病気を理由として免許の取消し処分を受

けた者は3年以内でかつ、運転免許再取得可能な病状に回復した場合には運転免許試験の一部が免除されることを区民に周知することにより、正しい病状申告を促進します。

(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性検査機器の活用

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運転適性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。

また、75歳以上の運転免許更新者に対しては、高齢者講習実施の前に認知機能検査を実施し、その検査結果に基づいた高齢者講習を行います。

ウ 臨時認知機能検査・臨時高齢者講習の導入と臨時適性検査の拡充

道路交通法の一部改正（平成27年6月から2年以内に施行予定）に伴い、以下のとおり高齢運転者対策を拡充します。

- a 認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為を行い、リスクが発現した人に臨時に認知機能検査を受けてもらうこととします。
- b 臨時認知機能検査の結果、認知機能の低下のおそれが認められた人等には臨時の高齢者講習（個別指導を含む。）を受けてもらうこととします。
- c 認知機能検査において認知症のおそれがあると認められた人に対しては、一定の違反行為を行うことを待たずに、臨時に適性検査を行い、又は医師の診断を受けることを要することとします。

(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) 貨物自動車事故防止対策の推進

トラックターミナルや主要道路において、関係機関・団体等との連携により、トラックストップ作戦等により、個々のドライバーに対する交通安全情報を活用した広報啓発活動に努めます。

また、関係機関・団体・学校等と連携し、小学校校庭等に貨物自動車を持ち込むなどの方法により、児童に対する貨物自動車の特性、死角等に関する教育を行うほか、貨物自動車の運転者に対しても、運転特性等の知識を深める交通安全教育を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

(警察署)

(5) 免許関係手続の整備

運転免許保有者の利便性の向上のため、各種免許関係手続の一層の簡素・合理化を図り、警視庁ホームページや運転免許手続案内等、広報媒体を有効に活用して広報啓発活動に努め、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)

(6) 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、救急医療機関等との連携を強化し、交通救助・救急活動体制の更なる充実を図るとともに、現場におけるバイスタンダー（その場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器【A E D】（Automated External Defibrillator の略）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

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積載する救助用資器材やA E D等の応急処置資器材を充実するなど、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養成・配置するとともに、資格取得後の知識・技術の向上のため、救急教育を充実します。

また、関係法令の改正（救急救命士が行うことができる救急救命処置の範囲の拡大等）に対応するため、拡大処置の技術認定者の養成及び体制の整備を推進していきます。

（消防署）

（2）救急出場に係るシステムの充実

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を出場させる等、早期対応ができるよう効果的に運用します。

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【F A S T】（Fast Emergency Vehicle Preemption Systems の略）を第一線の救急車全車に設置し、救急搬送時間の短縮を目指します。

緊急通報システム【H E L P】（Help system for Emergency Life saving and Public safety の略）からの通報についても、効果的な救急車等の運用をしていきます。

（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、救急医療機関等との連携・協力関係を充実・強化します。

（消防署、区保健所）

（4）多数傷病者発生時の救助・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、負傷者に対する救助・救急体制を充実させます。

また、大規模交通事故等の多数傷病者が発生する災害現場において、消防署の安全管理下で、東京DMATが救命処置、トリアージ及び医学的助言を的確かつ迅速に行うため、東京DMATと連携訓練を実施するなど、救助・救急体制を充実させます。

※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

誰もが安心して生活できる社会を実現するため、東京都応急手当普及推進協議会を活用し、区民等に対する応急手当の普及を推進します。

ア 区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に関する知識の普及

道路交通法第108条の2第1項第8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、運転免許取得時に受講する応急救護処置講習において、模擬人体装置を使用した心臓マッサージやAEDの使用方法の実技訓練を行うなど、講習内容の充実に努めます。

また、運転免許取得時以外の運転免許更新時等においても、応急救護処置知識の普及を図ります。

(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区民に対して、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 被害者の支援

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専門の相談機関を紹介するとともに、下記の法律相談も行っています。

(区政策経営部区民相談課)

相談名	場所	相談日時（祝日を除く）※事前予約制
法律相談	区役所本庁舎 4階	毎週月～金曜日 午後 1時15分～3時45分
	相談室	毎月第3日曜日 午前10時15分～12時45分

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、関係機関・団体等との連絡を密にし、相互の連携を図るほか、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図るなど交通事故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

交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を活用するほか、特に、ひき逃げ事件の被害者、交通死亡事故事件の遺族、交通重傷事故事件の被害者などに対しては、その要望を確認した上で、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 自転車損害賠償保険への加入促進

(1) 区民交通傷害保険事業

区民交通傷害保険は、豊島区内在住者を対象にした保険事業です。少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)					
		1,000円 コース	1,300円 コース※	1,700円 コース	2,000円 コース※	2,900円 コース	3,200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日以上の継続入院治療	34万円		60万円		120万円	
3	90日以上の継続入院治療	23万円		35万円		65万円	
4	60日以上の継続入院治療	15万円		23万円		35万円	
5	治療期間180日以上かつ 治療実日数90日以上	9万円		13万円		20万円	
6	治療期間90日以上かつ 治療実日数45日以上	7万円		10万円		15万円	
7	治療期間30日以上かつ 治療実日数15日以上	4万円		6万円		10万円	
8	治療期間15日以上かつ 治療実日数7日以上	2万円		3万円		5万円	
9	治療期間15日未満又は 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	

○区民交通傷害保険金額は、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 鉄道と踏切の交通安全

1 鉄道交通環境の整備

(1) 線路保守ほか、駅建物等の耐震化等

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、駅建物等の耐震補強工事を推進するとともに、車両、軌道、電車線、通信ケーブル、トンネル、橋梁等の鉄道施設の点検を定期的に行います。

(鉄道事業者)

(2) 運転保安設備等の整備

列車運行の高密度化に対応して、ATO装置の整備の推進や、ATC装置の高機能化を進めるなど、信号保安設備強化を行い、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の整備により段差解消を行うとともに、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 視覚障害者ブロック、案内標示等の整備

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、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、だれもが利用しやすいよう、サインの更新と大型化、多言語化、路線シンボル及び駅ナンバリングなどのピクトグラムを活用などを行います。ホーム上の旅客安全対策として、足元注意の自動放送、列車進入警報装置、列車非常停止装置、及びホームドア等の設置を推進します。

(鉄道事業者)

ウ 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、タイヤの乱れ、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施策を設定し、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設備に関する知識、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等の運転関係従事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。

また、大規模な事故又は災害が発生した場合に迅速かつ的確な情報の収集、連絡を行うため、夜間・休日でも確実な連絡体制の充実、通信手段の拡充を図ります。

(鉄道事業者)

(4) 鉄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

また、鉄道利用者に対してホーム転落事故防止のため、ホームにおける「ながら歩き」の危険性の周知や酔客に対する事故防止の注意喚起を、首都圏の鉄道事業者が一体となり行っているプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において行います。

(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、遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、踏切道の立体交差事業を推進していきます。また、立体交差化までに時間のかかる場合については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、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。

(区都市整備部道路整備課、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、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、踏切保安設備の整備を推進します。

また、高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。(警察署、鉄道事業者)

(2) 踏切道の交通規制

踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、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、迂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、自動車通行止め、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) 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、反射材を取り付けた踏切設備や、道路標識等の高輝度化など、踏切保安設備の視認性の向上を図ります。

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必要に応じ警報時間制御装置の整備等により、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。

また、踏切利用者や鉄道事業者等と合同による安全点検を行うなど高齢者をはじめとする交通弱者に着目した踏切事故防止の強化に努めます。

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 18 年	1, 4 8 0	4	1 7	1, 6 3 3	1, 6 5 4	0. 2 7
平成 19 年	1, 1 3 8	4	1 1	1, 2 4 8	1, 2 6 3	0. 3 5
平成 20 年	9 7 5	1	1 5	1, 0 4 2	1, 0 5 8	0. 1 0
平成 21 年	9 5 8	1	8	1, 0 3 2	1, 0 4 1	0. 1 0
平成 22 年	9 5 3	7	4	1, 0 2 6	1, 0 3 7	0. 7 3
平成 23 年	8 7 7	1	5	9 6 1	9 6 7	0. 1 1
平成 24 年	7 5 5	4	6	8 1 7	8 2 7	0. 5 3
平成 25 年	6 6 4	3	2	7 4 2	7 4 7	0. 4 5
平成 26 年	6 0 6	3	5	6 8 4	6 9 2	0. 5 0
平成 27 年	4 9 8	4	7	5 5 7	5 6 8	0. 8 0

※ 事故死亡率 = (死者数 ÷ 事故件数) × 1 0 0

表一 2 自動車保有台数・人口の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
小型二輪	3,234	3,163	3,125	3,120	3,093
原付二種	3,305	3,222	3,231	3,144	3,061
原付(ミカ含)	6,722	6,291	5,579	5,059	4,823
軽自動車	3,006	3,084	3,246	3,433	3,658
乗用車	36,467	36,212	36,313	35,783	35,802
貨物車	10,285	10,140	9,850	9,687	9,508
バス	212	214	217	216	246
特殊用途車	908	916	925	927	920
特殊車	365	353	334	317	309
自動車計	64,504	63,595	62,820	61,686	61,420
人口	246,029	248,299	269,463	271,643	275,507
(内数:外国人住民)	—	—	(18,838)	(19,533)	(21,616)
日本人住民	—	—	250,625	252,110	253,891

※ 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。平成24年7月9日から住民基本台帳法の一部改正、入管法等の改正や外国人登録法の廃止により、外国人住民の方も日本人住民と同様に住民基本台帳に記載されるようになったため、平成25年以降は内数として外国人住民数を記載している。

表一 3 道路別発生件数の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
国道	117	76	90	83	65
主要道路	209	192	175	157	140
一般道路	91	52	49	47	44
区道	459	431	344	309	248
その他	1	4	6	10	1
計	877	755	664	606	498

表—4 年齢別死傷者数の推移

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
子ども	幼稚園児	7	8	4	8	6
	小学生	31	26	21	13	16
	中学生	11	4	7	3	4
若年層	高校生	10	12	15	8	3
	20歳未満	28	24	22	12	6
	20～24歳	101	85	64	69	① 35
25～29歳		120	100	55	① 58	67
30歳代		209	170	174	① 161	128
40歳代		165	① 148	② 164	136	② 120
50歳代		124	① 99	101	91	81
60～64歳		62	① 48	39	41	36
高齢者	65～69歳	34	30	32	45	31
	70歳以上	① 65	① 73	① 49	① 47	① 35
計		① 967	④ 827	③ 747	③ 692	④ 568

※ ○は、死者数を内数で示す。

表—5 状態別死傷者数の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
乗用車	221	176	203	210	161
貨物車	44	49	67	40	46
特殊車	0	0	0	0	0
自動二輪	110	97	① 83	71	① 55
原付	59	37	33	37	25
自転車	351	① 283	236	212	164
歩行者	① 182	③ 184	② 124	③ 122	③ 117
その他	0	1	1	0	0
計	① 967	④ 827	③ 747	③ 692	④ 568

※ ○は、死者数を内数で示す。

表—6 踏切事故の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
事故件数	1	4	0	1	0
死者数	1	1	0	0	0
重傷者数	0	2	0	0	0
軽傷者数	0	2	0	1	0

編集・発行豊島区都市整備部交通対策課

〒171-8422 東京都豊島区南池袋二丁目45番1号

電話 03(3981)4856

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