

東京都北区交通安全計画

令和8年度～12年度

令和8年7月
東京都北区交通安全協議会

宣 言

交通事故の発生はわれわれの普段の注意と交通安全への切実な願いにも拘わらず激増の一途をたどり止むところを知らない。

このきびしい交通情勢に直面しわれわれは今こそ区民総ぐるみとなって地域、職域、家庭の一人一人が交通事故防止活動を実施し交通安全を推進することを北区の総意により誓うものである。

右宣言する。

昭和 42 年 2 月 20 日

北区交通安全宣言区民大会

目 次

第1部 総論

第1章 交通安全計画策定の考え方

1 計画策定の主旨	1
2 計画の基本理念	1
3 計画の位置づけ	2
4 計画期間	2
5 計画の推進	2

第2章 交通事故の現状

1 北区交通安全計画（令和3年度～令和7年度）の目標と成果	3
2 交通事故の状況	3

第3章 北区交通安全計画の目標（令和8年度～令和12年度）

10

第4章 重視すべき視点

1 高齢者及び子どもの交通安全の確保	11
2 自転車の安全利用の推進	15
3 二輪車の安全対策の推進	17
4 飲酒運転の根絶	17
5 【新規】特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進	18
6 【新規】外国人の交通安全対策の推進	19
7 先進技術の活用	19

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 安全安心な生活道路の構築	21
2 道路における交通安全対策の推進	22
3 交通安全施設など整備事業の推進	23
4 交通規制の実施	25
5 自転車利用環境の総合的整備	26
6 公共交通機関利用の促進	27
7 その他の道路交通環境の整備	28

第2章 交通安全意識の啓発

1 段階的体系的な交通安全教育の推進	31
2 地域における交通安全意識の高揚	38
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実強化	41

第3章 道路交通秩序の維持

1 指導取締りの強化	45
2 悪質な交通事故事件などに対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化	47
3 駐車秩序の確立	48
4 踏切道の安全を図るための措置	50

第4章 安全運転と車両の安全性確保

1 安全運転の確保	52
2 車両の安全性の確保	57

第5章 救助・救急体制の整備と被害者の支援

1 救助・救急体制の充実	59
2 被害者の支援	61

<付属資料>

○ 交通安全対策基本法（抜粋）	63
○ 条例宣言一覧	63
○ 交通安全を推進する体制	
1 北区における推進体制	64
2 民間における推進体制	66
○ 北区の交通事故状況	
1 発生件数及び死傷者数	67
2 年齢層別の死傷者数	68
3 形態別の交通事故発生件数と死傷者数	70

第1部 総論

第1章 交通安全計画策定の考え方

1 計画策定の主旨

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、国や東京都は「交通安全計画」を策定し、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図っています。

北区においても、昭和30年代以降の自動車交通の急成長により、全国的に交通事故が激増したことを受け、昭和42（1967）年2月20日に交通安全宣言を行い、また、国や東京都の「交通安全計画」に基づいて、北区の地域特性を加味しながら、昭和61（1986）年から5年ごとに「東京都北区交通安全計画」を策定し、交通安全施策を実施してきました。その結果、令和5（2023）年には、交通事故死者数ゼロを達成するなど、施策は成果を上げてきております。一方で交通事故の減少傾向も最近では横這い傾向に移行し、依然として交通事故が区民の安全・安心を脅かしており、交通安全施策をたゆまなく継続して実施していくことが求められています。

直近の北区交通安全計画は令和7年度までを計画期間としてきたことから、実効性のある交通安全対策を、引き続き重点的・計画的に推進するため、令和8年度を初年度とする新たな北区交通安全計画を策定します。

この計画は、人命尊重の理念に立って、交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故のない安心・安全な北区の実現を目指します。

2 計画の基本理念

北区交通安全計画は、これまで昭和61（1986）年から40年間にわたる計画期間において、各主体（行政機関、事業者・交通関係団体・ボランティアなど及び区民）の取組を推進させることで、交通事故死者数を大きく減少させるなどの成果を上げてきました。

一方、依然として日々新たに交通事故の被害を受ける方がいます。高齢化の進展に伴う高齢者への更なる対策や子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組がより一層求められています。

これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより究極的には交通事故のない社会の実現への大きな飛躍を目指します。

- ・交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指します。

- ・人優先の交通安全

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者などの安全を、すべての交通について、高齢者、障害者、子どもなどの交通弱者の安全を一層確保する必要があります。

また、思いがけず交通事故被害者などとなった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められます。このような「人優先」の交通安全を基本とし、あらゆる施策を推進していきます。

- ・高齢化が進展しても安全に移動できる社会の実現

道路交通については、高齢歩行者や高齢者の自転車利用による交通事故とともに、高齢運転者による事故への対策は喫緊の課題です。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化に伴い生じる課題に向き合う必要があります。高齢になっても安全に移動することができる社会の実現を目指します。

第1章 交通安全計画策定の考え方

3 計画の位置付け

- この計画は、交通安全対策基本法第26条の規定により、北区の区域における陸上交通（道路交通や踏切道）の安全に関する諸施策の大綱であり、国や東京都の第12次交通安全基本計画に基づき策定することで、区民の交通安全に係る自助、共助の取組を呼びかけます。
- この計画に基づき、区及び関係機関・団体は各年度の施策や事業実施に取り組めます。また、その成果・実績は翌年度以降の事業推進に資するよう、毎年度「東京都北区交通安全計画実績報告書」としてまとめます。

4 計画期間

この計画の期間は、令和8年度から令和12年度までの5か年です。

5 計画の推進

（1）行政機関

ア 北区

事業の実施にあたっては、東京都北区交通安全協議会と連携を図りながら、総合的かつ一体的な交通安全対策を推進していきます。

イ 警察署

交通事故防止と円滑な道路機能確保のため、交通違反者の取締りや交通規制の推進、及び安全運転指導のため、運転者教育の充実強化などに努めます。

ウ 国土交通省東京国道事務所及び東京都第六建設事務所

本計画の事業を推進するとともに、必要に応じて、区、交通関係団体などと連携、協力して必要な事業を推進します。

エ 消防署

交通事故による負傷者の救護活動を円滑に推進するために、救急医療機関と連携を図り、負傷者の救出救護活動の強化を推進します。

（2）交通事業者、交通関係団体、ボランティアなど

区民を交通事故から守るうえで、事業者は大きな役割を果たしています。特に、自動車を運行する事業者は、事業所を中心として、安全運転管理者、運行管理者など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ます。

また、交通安全協会をはじめ、地域における交通関係団体やボランティアは、それぞれの地域や警察署と連携して、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ます。

（3）区民

悲惨な交通事故をなくしていくためには、何よりも、一人ひとりが、交通ルールの遵守と正しいマナーの実践を習慣とすることが肝要です。

また、区民一人ひとりが計画の担い手となり、この計画を効果的に推進するため、行政などと一緒に交通安全について考え、行動するとともに、地域で自助、共助の取組を進めます。

第2章 交通事故の現状

1 北区交通安全計画（令和3年度～令和7年度）の目標と成果

前回の交通安全計画（令和3年度～令和7年度）では、区内における「年間の道路交通事故死者数を3人以下にすることをめざすとともに、負傷者数の更なる減少を目指します」という数値目標を立てました。

交通事故死者数については、5年間のうち2か年で目標を達成できましたが、令和4年、令和6年及び令和7年の3か年では達成できませんでした。

また、負傷者数の減少については、令和3年と7年の負傷者数が565人で同数であり、その間の年度においては、いずれも565人を上回る負傷者数となっており、「負傷者数の更なる減少」という目標は達成できませんでした。

2 交通事故の状況

（1）交通事故死者数などの概況

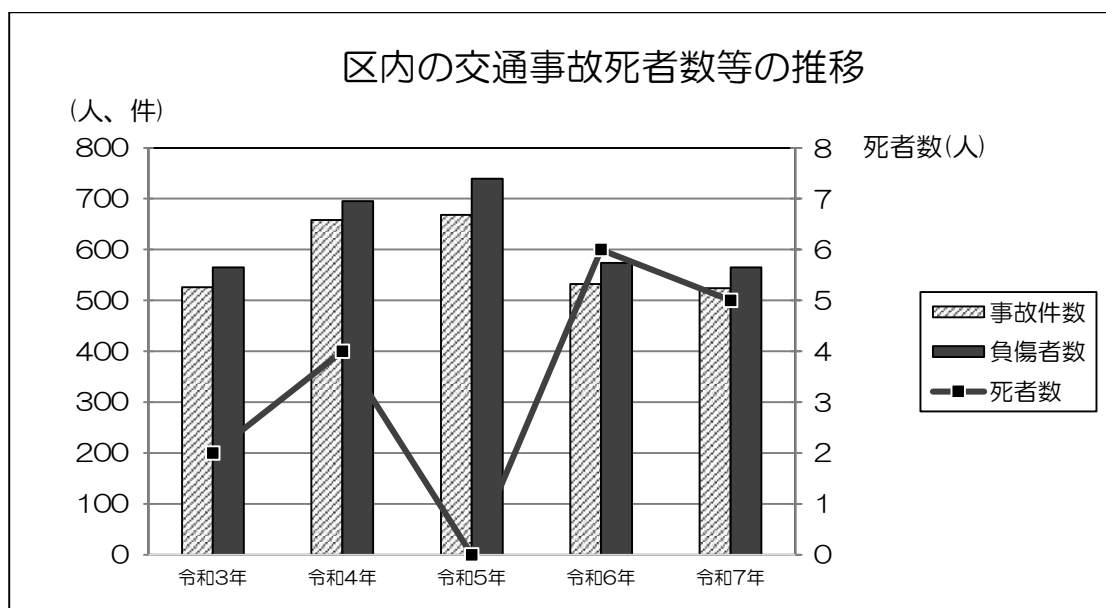
過去10年間における区内の交通事故発生件数は増加傾向にあり、平成28（2015）年と令和7（2025）年と比較すると約10%増加しています。

交通事故による死者数は、増減しながらも1桁台が続いており、令和5年には死者数ゼロを達成しました。

また、死傷者数においては、令和3年から令和5年にかけて増加傾向だったものの、令和5年から令和7年にかけては減少傾向にあります。

○ 区内の交通事故発生状況

区 分	事故件数	死者数 (A) ※	負傷者数 (B+C)	重傷者数 (B)	軽傷者数 (C)	死傷者数 (A+B+C)
令和3年	526	2	565	35	530	567
令和4年	658	4	695	47	648	699
令和5年	668	0	739	57	682	739
令和6年	532	6	574	58	516	580
令和7年	524	5	565	81	484	570



※死者数は、交通事故発生から24時間以内に死亡した人数

第2章 交通事故の現状

(2) 課題別の交通事故の状況

前回の交通安全計画（令和3年度～令和7年度）では、「高齢者及び子どもの交通安全の確保」、「自転車の安全利用の推進」、「二輪車の安全対策の推進」、「飲酒運転の根絶」、「先端技術の活用」、「「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進」の6つを重点課題とし施策を実施しました。今回の交通安全計画（令和8年度～令和12年度）で、新たに定めた「重視すべき視点（P.18 参照）」である「特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進」及び「外国人の交通安全対策の推進」を含めた課題別の事故の状況は、以下のとおりです。

ア 高齢者の交通事故の状況

a 高齢者の交通事故死傷者数

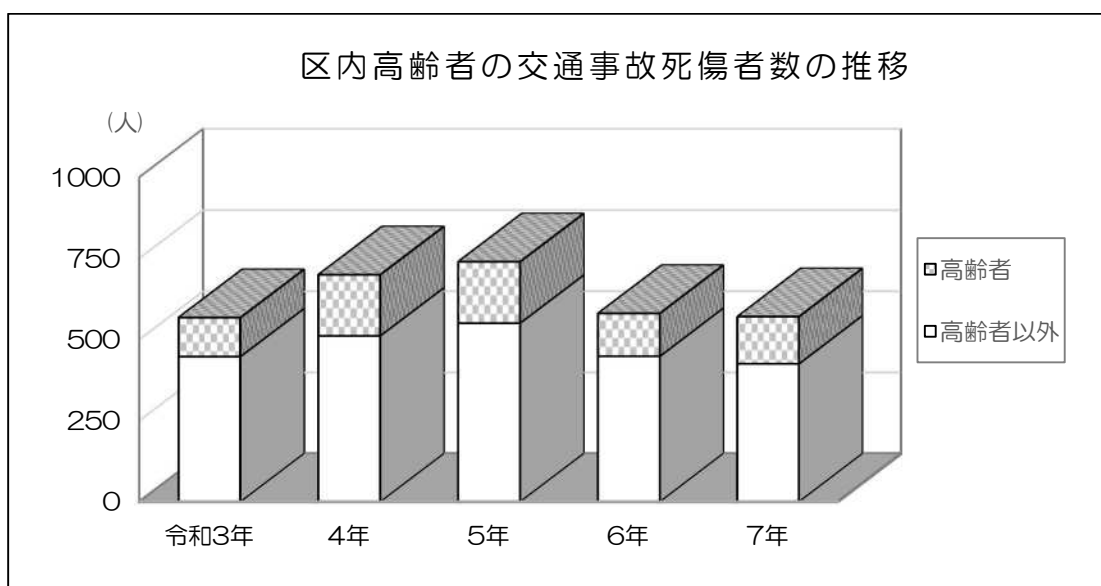
区内の交通事故死傷者数が増加する中、高齢者の死傷者数も増加しており、全死傷者に対する割合は例年25%ほどです。

なお、北区の高齢者（65歳以上）人口は、令和8年1月1日現在83,542人で、区民人口に占める割合は22.7%です。

（「北区住民基本台帳」より）

○区内高齢者の交通事故死傷者数の推移

区 分		令和3	4	5	6	7
高齢者	死者数	1	2	0	1	1
	負傷者数	119	186	189	131	144
	死傷者数	120	188	189	132	145
区全体	死者数	2	4	0	6	5
	負傷者数	565	695	739	574	565
	死傷者数	567	699	739	580	570
全死傷者数に占める 高齢者死傷者数の割合		21%	27%	26%	23%	25%



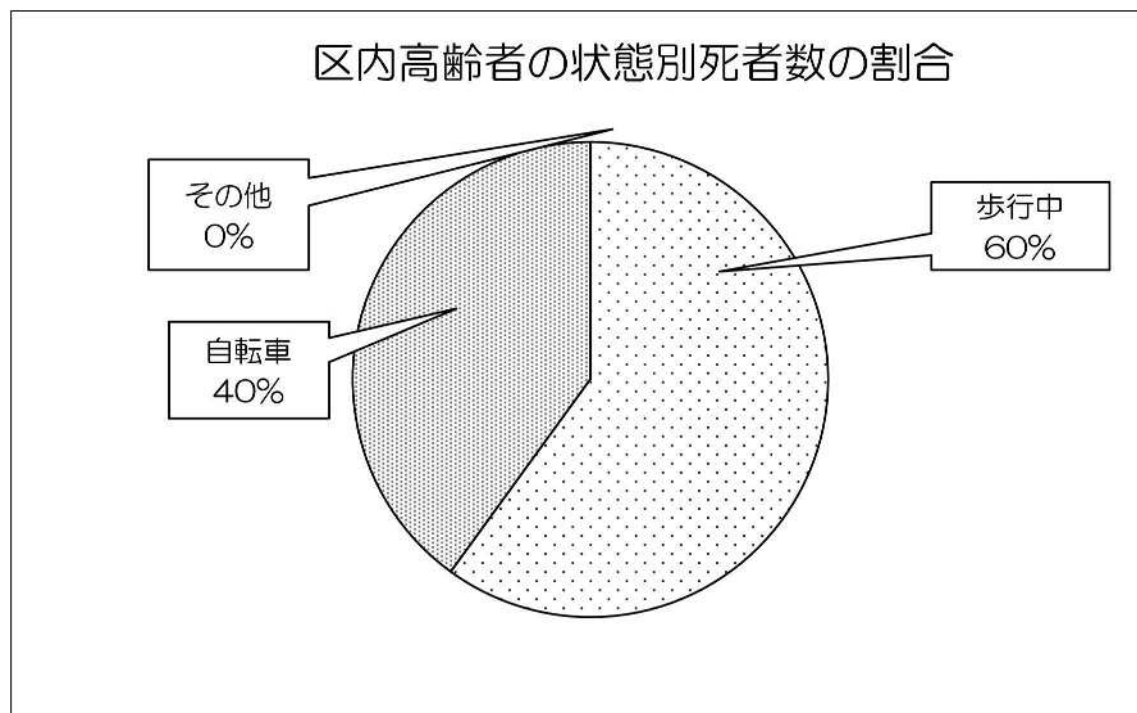
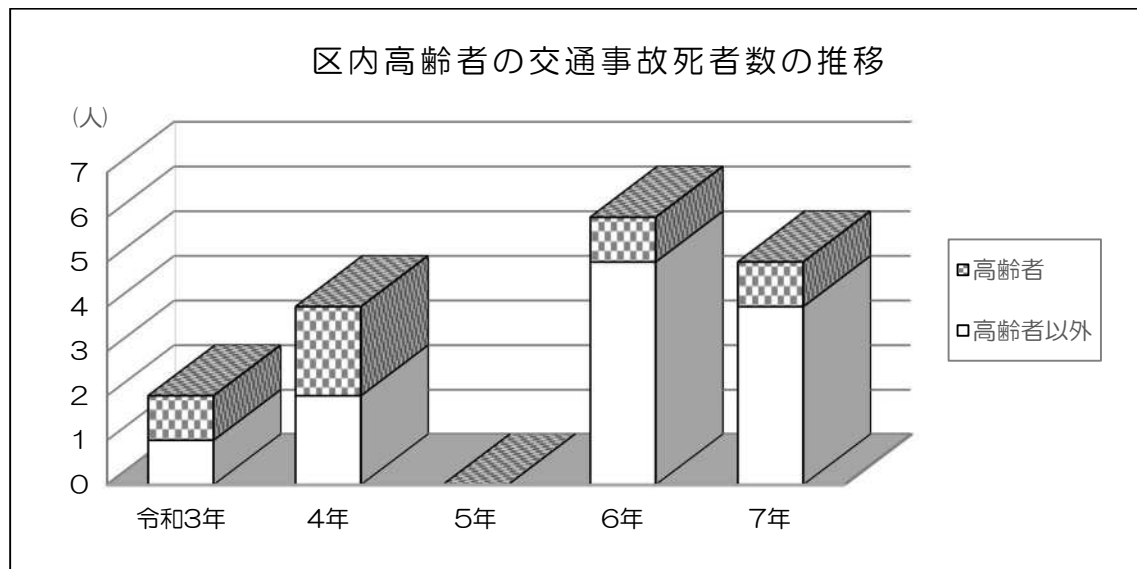
b 高齢者の状態別死者数

多くの高齢者の移動手段は、主に歩行または自転車などの利用です。

過去 5 年における区内交通事故死者数の状況をみると、全死者数の 29.4%が高齢者です。また、高齢者死者数のうち、60%が歩行中、40%が自転車乗車中の交通事故によるものです。

○区内高齢者の交通事故死者数の推移

区 分		令和 3	4	5	6	7	合計
高 齢 者	歩行中	1	1	0	0	1	3
	自転車	0	1	0	1	0	2
	上記以外	0	0	0	0	0	0
高齢者死者数		1	2	0	1	1	5
全死者数		2	4	0	6	5	17
全死者数に占める 高齢者死者数の割合		50.0%	50.0%	0.0%	16.7%	20.0%	29.4%



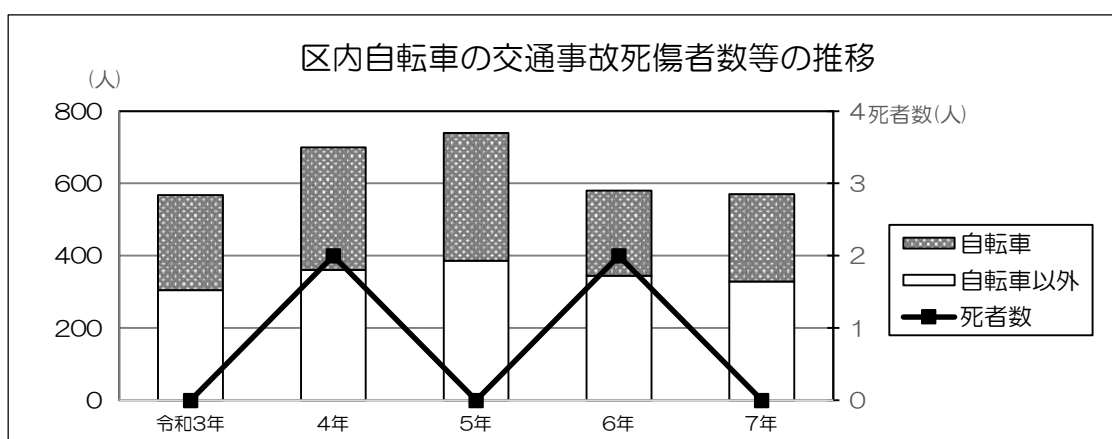
第2章 交通事故の現状

イ 自転車の交通事故の状況

自転車の交通事故発生件数は、令和3年から令和5年にかけて増加傾向にありましたが、令和5年から令和6年にかけては大幅に減少しました。また、自転車乗車中の死傷者数も同様の傾向にあり、全死傷者に占める自転車の割合は、例年4割強となっています。

○区内自転車の交通事故発生件数及び死傷者数の推移

区 分		令和3	4	5	6	7
発生件数		307	412	437	303	308
自 転 車	死者数	0	2	0	2	0
	負傷者数	263	339	353	236	242
	死傷者数	263	341	353	238	242
全死傷者数		567	699	739	580	570
全死傷者数に占める自転車の割合		46.4%	48.8%	47.8%	41.0%	42.5%

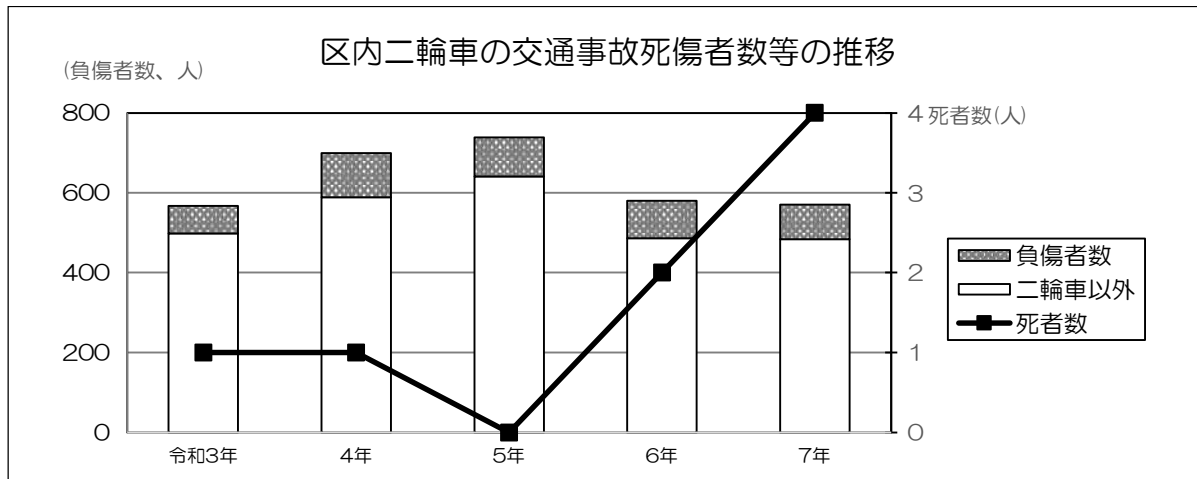


ウ 二輪車の交通事故の状況

二輪車乗車中（原動機付き自転車を含む）の交通事故の発生件数及び死傷者数は令和3年から令和4年にかけて大幅に増加しました。死傷者数については、令和5年より減少傾向にあります。

○区内二輪車の交通事故死傷者数及び若年層死者数の推移

区 分		令和3	4	5	6	7
発生件数		90	128	112	114	108
二 輪 車	死者数	1	1	0	2	4
	負傷者数	69	110	98	94	86
	死傷者数	70	111	98	96	90
全死者数		567	699	739	580	570
全死傷者数に占める二輪車の割合		12.3%	15.9%	13.3%	16.6%	15.8%



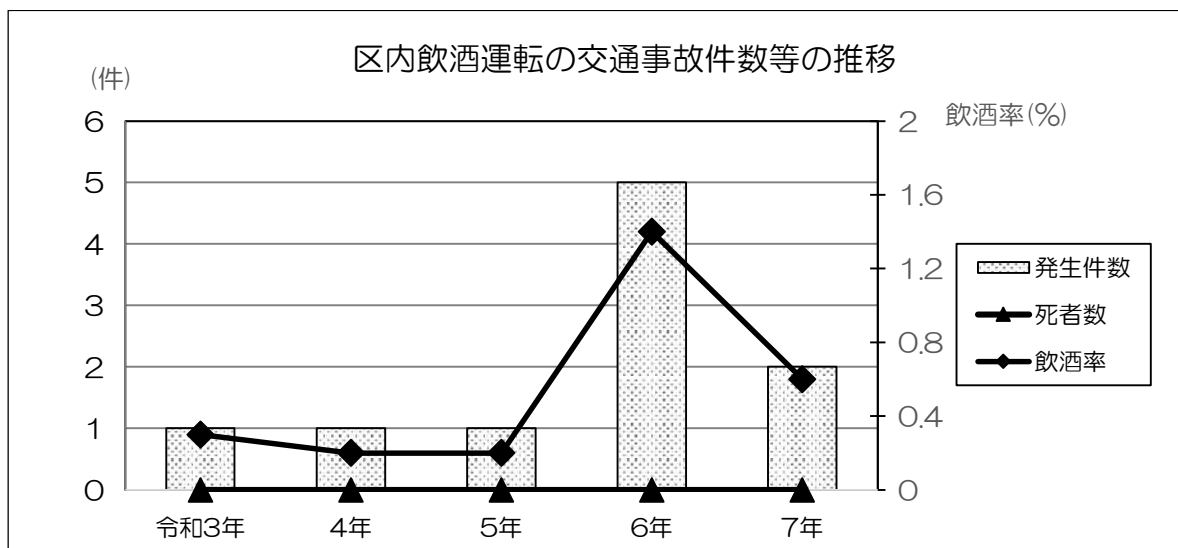
エ 飲酒運転の交通事故の状況

飲酒運転に起因する直近5年の死者数は0件ですが、発生件数はいまだ0件にはなっておらず、根絶には至っていません。第一当事者(※)が原付以上に乗っていて、かつ飲酒して事故を起こした割合は、5年間の平均で0.5%でした。

(※) 第一当事者…最初に交通事故に関与した車両などの運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

○区内飲酒運転の交通事故件数及び死者数の推移

区 分	令和3	4	5	6	7	合計
発生件数	1	1	1	5	2	10
死者数	0	0	0	0	0	0
全死者数	2	4	0	6	5	17
全死者に占める飲酒運転の割合	0%	0%	0%	0%	0%	0%
第一当事者が原付以上の件数	362	402	410	349	317	1,840
飲酒率(%)	0.3%	0.2%	0.2%	1.4%	0.6%	0.5%



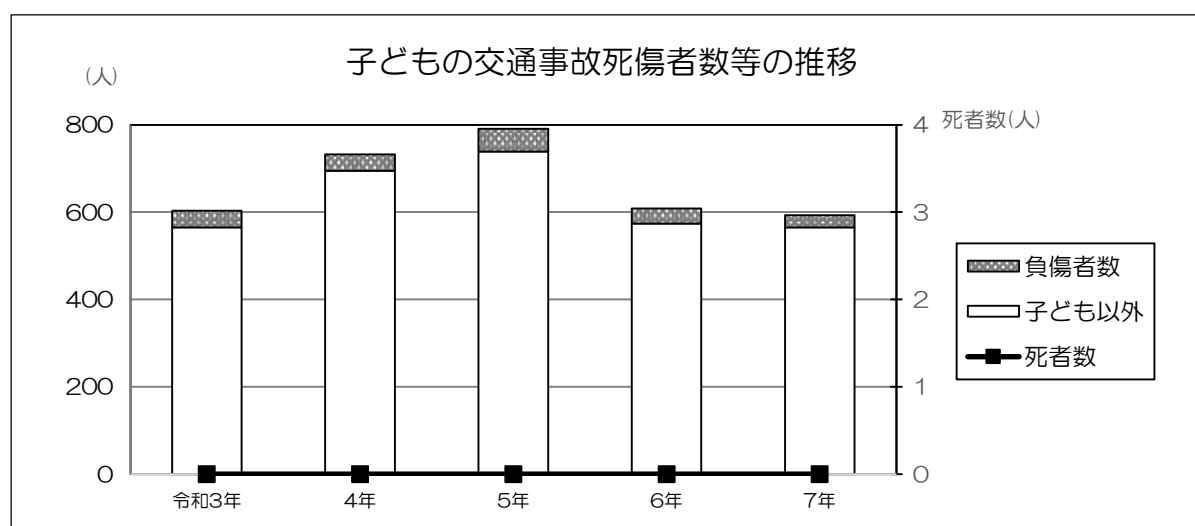
第2章 交通事故の現状

オ 子どもの交通事故の状況

子ども（中学生以下）の交通事故死者数は、令和3年から令和7年までの間0人でした。また、全死傷者数に占める子どもの割合は、例年5%前後となっています。

○区内子どもの交通事故件数及び死者数の推移

区 分		令和3	4	5	6	7
子ども	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	38	37	52	34	28
	死傷者数	38	37	52	34	28
区全体	死者数	2	4	0	6	5
	負傷者数	565	695	739	574	565
	死傷者数	567	699	739	580	570
全死傷者に占める子どもの割合		6.7%	5.3%	7.0%	5.9%	4.9%



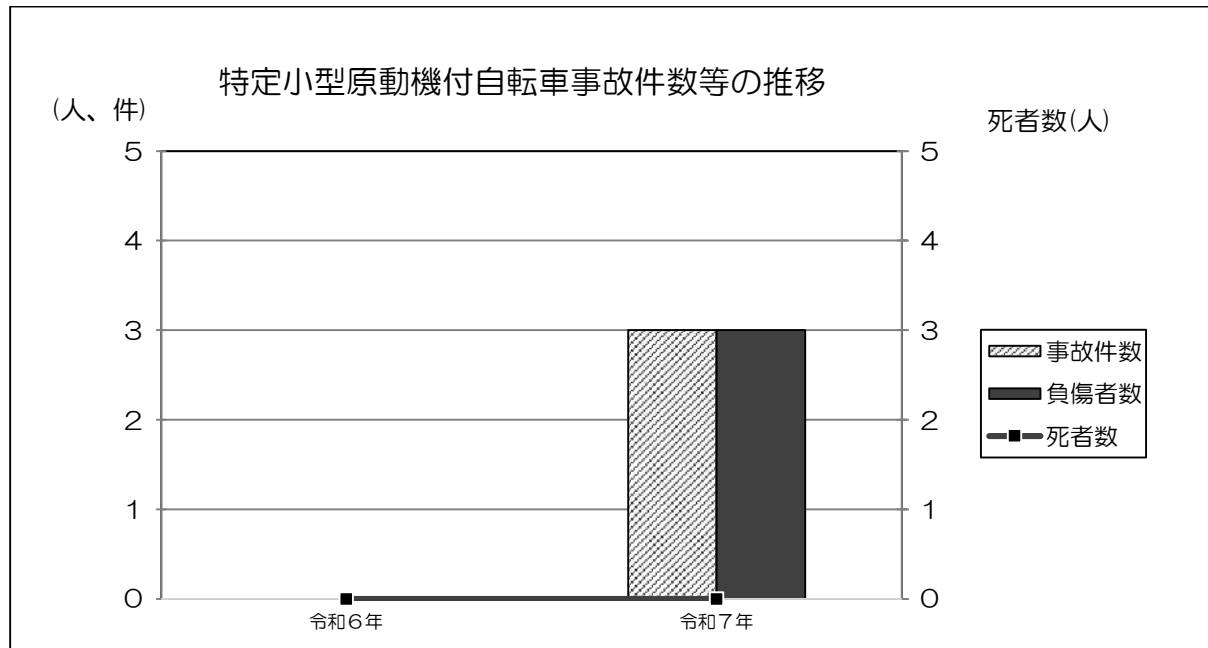
カ 特定小型原動機付自転車事故の状況

令和5年7月1日より、電動キックボードなどのうち一定の基準を満たすものについては、「特定小型原動機付自転車」と位置づけられ、運転免許不要などの新しい交通ルールが適用されています。

発生件数及び死傷者数については、人身事故のみを計上しています。

○区内の特定小型原動機付自転車事故件数及び死傷者数の推移

区 分	事故件数	死者数	負傷者数	死傷者数
令和6年	0	0	0	0
令和7年	3	0	3	3

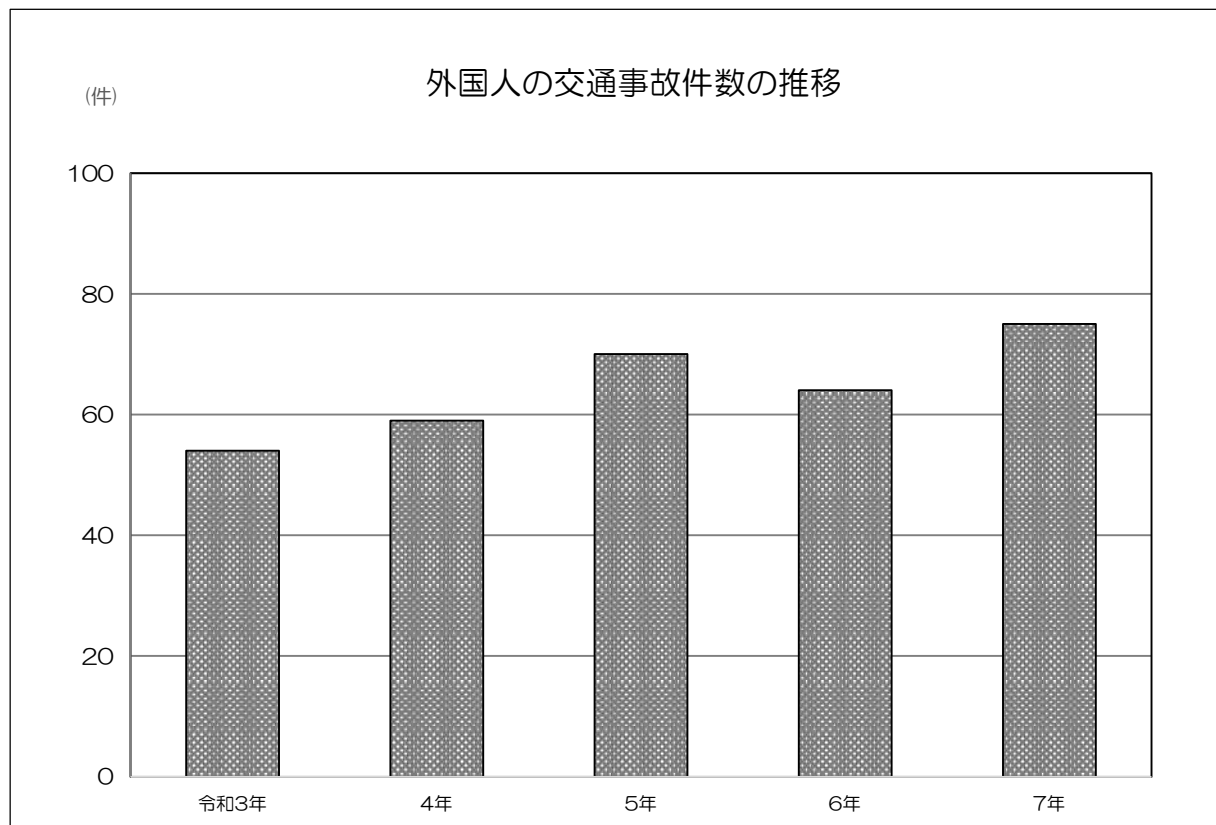


キ 外国人の交通事故件数の推移

外国人による交通事故発生件数は、近年増加傾向です。
発生件数については、人身事故のみを計上しています。

〇区内の外国人の交通事故件数の推移

区 分	令和3	4	5	6	7	計
発生件数	54	59	70	64	75	322



第3章 北区交通安全計画の目標（令和8年度～令和12年度）

第3章 北区交通安全計画の目標（令和8年度～令和12年度）

【計画目標】

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より減少するよう努めます。

【計画目標値】

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ます。

- （１）交通事故死者数を毎年３人以下にする。
- （２）死傷者数を毎年６９５人以下とする。

※目標数値の設定について

計画の目標については、「第12次東京都交通安全計画」の目標値である「交通事故死者数 110 人以下（都総人口における 0.0008%）」及び「死傷者数 27,000 人以下（都総人口における 0.1889%）」をもとに算出しています。

第4章 重視すべき視点

本計画においては、前回の交通安全計画で定めた重視すべき視点に、「特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進」及び「外国人の交通安全対策の推進」を新たに加えました。

また、「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進」及び「東京 2020 大会を踏まえた交通安全」は新型コロナウイルス感染症の縮小や東京 2020 大会の終了を踏まえ削除しました。

以上のように、重視すべき視点を整理・設定し、各種の交通安全施策に取り組むことにより、交通事故及び交通事故死傷者の発生を抑制します。

1 高齢者及び子どもの交通安全の確保

65 歳以上の高齢者は、他の年代と比較して致死率が高く、区内においても道路交通事故の死者の約3割を占めています。高齢者の状態別死者数をみると、ほとんどが歩行中や自転車乗車中によるものです。

引き続きバリアフリーに対応した幅の広い歩道や自転車通行空間の整備、通過交通の抑制、30 キロメートル毎時の速度規制を行うゾーン対策など、生活道路の安全対策を推進するとともに、歩行者の安全に資する信号の高度化や横断歩行者の安全確保に関する教育など、歩行者や自転車利用者にとって安全な交通環境の整備を進めます。

高齢者の中には、運転免許証を保有した経験がなく、交通安全教育を受ける機会が少ない方も存在すると考えられることから、地域の交通安全教室において、交通ルールや交通事故の実態に関する情報を提供するなど、基本的な交通ルールを知るための交通安全教育を推進します。

また、平成 31（2019）年 4 月に、豊島区南池袋で発生した高齢運転者による車両暴走事故を大きな契機として、高齢運転者が社会的に注目されるようになりました。高齢者は、個人差はあるものの、加齢に伴い身体機能や認知機能が低下する場合があります。そのため、身体機能などの低下に気付いてもらうための参加・体験・実践型の教育や見守り活動など、交通安全教育や地域活動などの充実を図るとともに、高齢者を被害者にさせない対策のみならず、加害者にもさせない対策に取り組めます。

「高齢者の交通安全の確保」のための施策

第1章 道路交通環境の整備

1 安全安心な生活道路の構築

(1) 歩道の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・P21

(2) 生活道路における交通事故防止対策の推進・・・・・・・・P21

2 道路における交通安全対策の推進

(1) 道路の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・P22

3 交通安全施設など整備事業の推進

(1) 防護柵の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・P23

(3) 道路標識などの整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・P23

(4) 信号機の整備・高度化・・・・・・・・・・・・・・・・・・P23

(8) 交通環境のバリアフリー化・・・・・・・・・・・・・・・・P24

4 交通規制の実施

(1) ウ 高齢者対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・P25

6 公共交通機関利用の促進

(1) イ ノンステップバスの導入・・・・・・・・・・・・・・・・P27

第2章 交通安全意識の啓発

1 段階的・体系的な交通安全教育の推進

(3) 高齢者に対する交通安全教育・・・・・・・・・・・・・・・・P32

(4) ウ 免許取得後の教育の充実・・・・・・・・・・・・・・・・P32

(5) 横断歩行者の安全確保に関する教育・・・・・・・・・・P33

(6) 自転車利用者に対する交通安全教育

 カ 高齢者への交通安全教育・・・・・・・・・・・・・・・・P35

 コ 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進・・・・P36

2 地域における交通安全意識の高揚

(2) ア 地域（ウ）高齢者対策・・・・・・・・・・・・・・・・P38

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(7) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進・・・・・・・・P42

第4章 安全運転と車両の安全性確保

1 安全運転の確保

(1) ア 運転者教育の効果的推進・・・・・・・・・・・・・・・・P 52

(2) 高齢運転者事故防止対策の推進・・・・・・・・・・P 53

子どもの交通事故件数は、その他の年齢層に比べて少ないもののゼロには至らず、次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていく対策が必要です。

子どもの交通事故が発生する状態は、歩行中や自転車乗車中が多くを占めており、歩行中の飛出しや自転車の安全不確認、一時不停止、ハンドル・ブレーキ操作不適など子どもの違反による事故も発生しています。

そのため、交通ルールを理解・定着させるための交通安全教育を充実させるとともに、自ら危険を予測し回避する能力や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、関係機関が連携を強化し、参加・体験型の交通安全教室の充実を図ります。

また、令和元（2019）年5月滋賀県大津市で発生した、右折車と直進車の衝突に巻き込まれ、散歩中の園児ら16人が死傷した事故を踏まえ、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の安全を確保するため、関係機関が連携し、安全対策を推進するとともに、横断歩行者の安全確保に関する教育など歩行者にとって安全な交通環境の整備を進めます。

一方で、「生活道路」といわれる幅員5.5m未満の幅の狭い道路においても、令和3年6月千葉県八街市で発生した、飲酒運転のトラックに、下校途中の児童5名がはねられ死傷した痛ましい事故を踏まえ、通学路や生活道路の交通安全を確保する取組として、通過交通の抑制や30km毎時の速度規制を行うゾーン対策、歩行者と車両を分離するガードレールの設置、幅の広い歩道の整備、注意喚起のためのカラー舗装の整備、登下校時の見守り活動などについて、関係機関が連携してより一層の対策を推進します。

さらに、自転車安全利用意識の早期定着に向けて、未就学児の時から、保護者とともに楽しく安全に自転車利用について学べる仕組みを整えていきます。

第4章 重視すべき視点

「子どもの交通安全の確保」のための施策

第1章 道路交通環境の整備

1 安全安心な生活道路の構築

(2) 生活道路交通事故防止対策の推進・・・・・・・・・・P21

(3) 通学路における交通安全の確保・・・・・・・・・・P21

3 交通安全施設など整備事業の推進

(4) 信号機の整備・高度化・・・・・・・・・・P23

4 交通規制の実施

(1) イ 生活道路・・・・・・・・・・P25

7 その他の道路交通環境の整備

(6) 公園などの維持管理及び整備・・・・・・・・・・P28

第2章 交通安全意識の啓発

1 段階的・体系的な交通安全教育の推進

(2) ア 幼稚園における交通安全教育・・・・・・・・・・P31

イ 保育園における交通安全教育・・・・・・・・・・P31

ウ 小学校及び義務教育学校（前期課程）における交通安全教育・・・・・・・・P31

エ 中学校及び義務教育学校（後期課程）における交通安全教育・・・・・・・・P31

カ 交通安全教育などの充実・・・・・・・・・・P32

(5) 横断歩行者の安全確保に関する教育・・・・・・・・・・P33

(6) 自転車利用者に対する交通安全教育

ア 未就学児への交通安全教育・・・・・・・・・・P33

イ 保護者への交通安全教育・・・・・・・・・・P33

ウ 学校における交通安全教育・・・・・・・・・・P34

コ 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進・・・・P36

(10) 交通安全教育推進のための教育資料の充実・・・・・・・・・・P37

2 地域における交通安全意識の高揚

(2) ア 地域（ア）子ども対策・・・・・・・・・・P38

(2) (エ) 自転車利用対策・・・・・・・・・・P39

イ 家庭・・・・・・・・・・P39

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(4) 通学路などの周辺を通行する運転者に対する啓発活動など・・・・P41

(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・・・・P42

(7) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進・・・・・・・・・・P42

第3章 道路交通秩序の維持

1 指導取締りの強化

(2) 通学路などにおける指導取締り・・・・・・・・・・P45

(8) シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り・・・・P46

第4章 安全運転と車両の安全性確保

1 安全運転の確保

(4) 貨物自動車事故防止対策の推進・・・・・・・・・・P55

2 自転車の安全利用の推進

区内では、自転車事故が増加傾向にあり、令和3年から令和7年にかけて、自転車乗車中の死者は4人でした。また、全死傷者に占める自転車の割合は例年4割を超えています。

自転車については、自動車などに追突された場合には被害者となる反面、歩行者などと衝突した場合には加害者となります。令和6年には道路交通法（昭和35年法律第105号）が改正され、同年11月から自転車の運転中の携帯電話使用などに対する罰則が強化され、酒気帯び運転も罰則の対象とされたほか、道路交通法の改正により、令和8年4月1日から、16歳以上の自転車運転者に対し、交通反則通告制度、いわゆる「青切符」制度が導入されています。

これを踏まえ、令和7年12月には、国（警察庁）を主体とした、官民連携協議会において、自転車の交通安全教育の充実化に向けた「自転車の交通安全教育ガイドライン」が策定されました。

そこで、ライフステージごとの教育目標・内容を踏まえつつ、高齢者の自転車事故の増加が顕著であることから、身体機能の変化なども意識した安全利用の取組を進めていきます。

あわせて、学校での安全教育推進や成人層への啓発強化、高齢者や高校生などへのヘルメット着用の啓発など、関係機関が連携を強化し、自転車の安全利用を推進していきます。

また、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を推進します。

さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルや電動アシスト自転車、通勤や配達・デリバリー目的の自転車利用者なども増加傾向にあることから、様々な利用形態に対応したルール・マナーの普及啓発についても引き続き推進します。電動アシスト自転車については、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進します。

自転車の安全利用を促進するためには、安全で快適な自転車通行空間について積極的に整備をする必要があります。自動車の運転者に対しても、令和8年4月より策定された自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図ります。

第4章 重視すべき視点

「自転車の安全利用の推進」のための施策

第1章 道路交通環境の整備

1 安全安心な生活道路の構築

(2) 生活道路交通事故防止対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・P21

(3) 通学路における交通安全の確保・・・・・・・・・・・・・・・・P21

2 道路における交通安全対策の推進

(1) 道路の整備・・・・・・・・・・・・・・・・P22

4 交通規制の実施

(1) Ⅰ 自転車対策・・・・・・・・・・・・・・・・P25

5 自転車利用環境の総合的整備

(1) 自転車通行空間の整備・・・・・・・・・・・・・・・・P26

(2) 自転車駐車場の整備・・・・・・・・・・・・・・・・P26

(3) 自転車シェアリングの普及促進・・・・・・・・・・・・・・・・P26

第2章 交通安全意識の啓発

1 段階的・体系的な交通安全教育の推進

(2) 学校などにおける交通安全教育・・・・・・・・・・・・・・・・P31

(6) 自転車利用者に対する交通安全教育・・・・・・・・・・・・・・・・P33

2 地域における交通安全意識の高揚

(2) ア 地域(Ⅰ) 自転車利用者対策・・・・・・・・・・・・・・・・P39

イ 家庭・・・・・・・・・・・・・・・・P39

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(7) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・P42

(8) 自動車運転者に対する自転車の車道走行への配慮・・・・・・・・P42

(9) 運転中の携帯電話などの不使用の徹底・・・・・・・・・・・・・・・・P42

第3章 道路交通秩序の維持

1 指導取締りの強化

(5) 自転車利用者対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・P45

(7) 携帯電話使用などの取締りの推進・・・・・・・・・・・・・・・・P46

3 駐車秩序の確立

(8) 放置自転車対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・P49

(9) 自転車駐車場利用の促進・・・・・・・・・・・・・・・・P49

(10) 適正な駐輪場の啓発・・・・・・・・・・・・・・・・P49

第4章 安全運転と車両の安全性の確保

2 車両の安全性の確保

(1) 自転車の点検整備などの啓発・・・・・・・・・・・・・・・・P57

第5章 救助・救急体制の整備と被害者の支援

2 被害者の支援

(2) 自転車損害賠償保険などへの加入促進・啓発・・・・・・・・P61

(3) 区民交通傷害保険への加入促進・・・・・・・・・・・・・・・・P61

3 二輪車の安全対策の推進

全死傷者に占める二輪車の割合は、例年1割台と横ばい傾向にあります。しかし、二輪車による事故は重大な事故に繋がりがやすく、二輪車乗車中の死者のうち、4割強は頭部損傷、3割近くは胸部損傷が主因で亡くなっています。

そのため、事故多発路線に重点を置いた指導取締り、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啓発など、二輪車の安全対策を推進していきます。

「二輪車の安全対策の推進」のための施策

第1章 道路交通環境の整備

2 道路における交通安全対策の推進

(1) 道路の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P22

(2) 交差点の改良・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P22

3 交通安全施設など整備事業の推進

(5) その他の交通安全施設などの整備・・・・・・・・・・P23

4 交通規制の実施

(1) 交通実態に即した交通規制の実施・・・・・・・・・・P25

第2章 交通安全意識の啓発

1 段階的・体系的な交通安全教育の推進

(2) 学校などにおける交通安全教育・・・・・・・・・・P31

(7) 二輪車運転者に対する交通安全教育・・・・・・・・P36

2 地域における交通安全意識の高揚

(2) ア 地域（イ）若年層対策・・・・・・・・・・P38

(3) ウ 「暴走族追放強化期間」の実施・・・・・・・・P40

第3章 道路交通秩序の維持

1 指導取締りの強化

(4) 二輪車対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・P45

(9) 暴走族の取締りなど・・・・・・・・・・・・・・・・P46

第4章 安全運転と車両の安全性の確保

1 安全運転の確保

(3) 二輪車事故防止対策の推進・・・・・・・・・・P54

4 飲酒運転の根絶

区内における飲酒運転事故は、概ね下げ止まりの状況にあるものの根絶には至っていません。飲酒運転は、飲酒後にそのアルコールの影響がある状態で自動車などを運転するという犯罪行為です。一般的な交通違反・交通事故とは異なり、その悪質性は極めて高いものといえます。

アルコールは人の認知判断能力を低下させるため、悲惨な重大交通事故を招くことが多く、悪質で危険な運転に重点を置いた指導取締り、酒類提供飲食店などと連携して実施する規範意識を確立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。

第4章 重視すべき視点

「飲酒運転の根絶」のための施策

第2章 交通安全意識の啓発

1 段階的・体系的な交通安全教育の推進

(2) 学校などにおける交通安全教育・・・・・・・・・・・・・・・・P31

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(3) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立・・・・・・・・・・・・P41

第3章 道路交通秩序の維持

1 指導取締りの強化

(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進・・・・・・・・P45

2 悪質な交通事故事件などに対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化

(3) 悪質な交通事故事件などに対する厳正な捜査の推進・・・・・・・・P47

第4章 安全運転と車両の安全性の確保

1 安全運転の確保

(5) 飲酒運転対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P55

5 【新規】特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育などの交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化します。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器などが必要なことなどについて、関係機関や販売事業者、プラットフォーム提供事業者などと連携して、周知を徹底します。また、無免許運転、通行区分違反などの悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する違法販売事業者対策を推進します。

「特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進」のための施策

第2章 交通安全意識の啓発

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(10) 特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイクなどの
電動モビリティの利用などに対する啓発活動の推進・・・・・・・・P42

第3章 道路交通秩序の維持

1 指導取締りの強化

(6) 電動モビリティに対する指導取締り・・・・・・・・・・・・P45

2 悪質な交通事故事件などに対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化

(3) 悪質な交通事故事件などに対する厳正な捜査の推進・・・・・・・・P47

第4章 安全運転と車両の安全性確保

2 車両の安全性の確保

(2) 特定小型原動機付自転車などの保安基準・・・・・・・・・・・・P57

6 【新規】外国人の交通安全対策の推進

外国人が区内において自動車などを安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を図るための取組を強化する必要があります。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違いなどを理解できるよう、啓発動画やリーフレットなどを活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行っています。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車などの利用者に対しても、同様に日本の交通ルールなどについて理解を促進し、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要があります。

また、外国人にとって分かりやすい英語などを併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起などを推進します。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図ります。

「外国人の交通安全対策の推進」のための施策

第2章 交通安全意識の啓発

1 段階的・体系的な交通安全教育の推進

(6) キ 外国人の自転車利用者への交通安全教育・・・P35

ケ 自転車シェアリングなどの利用者に対する交通安全教育・・・P36

(9) 外国人に対する交通安全教育・・・P36

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(10) 特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイクなどの
電動モビリティの利用などに対する啓発活動の推進・・・P42

第3章 道路交通秩序の維持

2 悪質な交通事故事件などに対する適正かつ緻密な操作の推進・強化

(3) 悪質な交通事故事件などに対する厳正な捜査の推進・・・P47

7 先進技術の活用

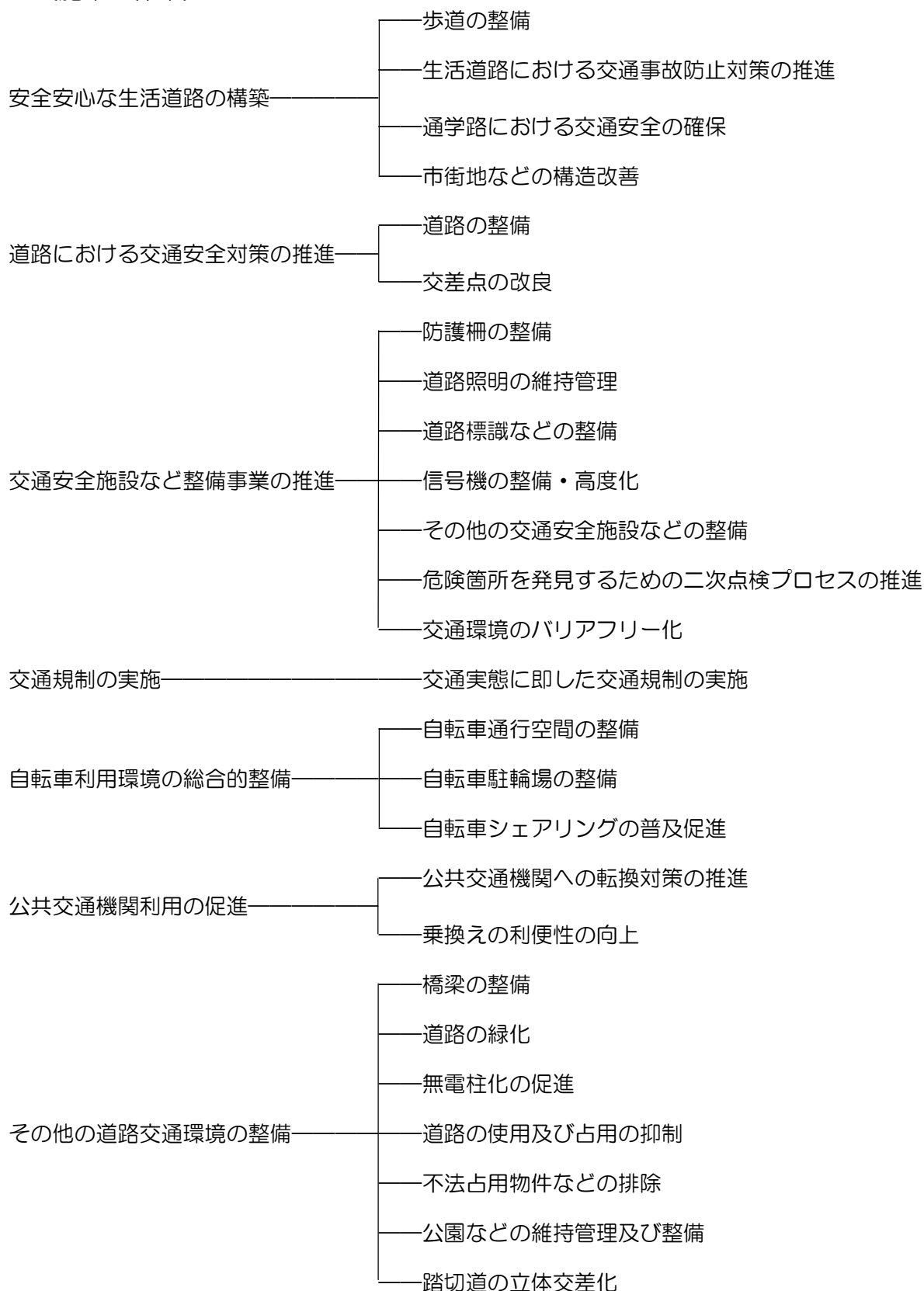
近年の交通事故の発生状況やその要因を踏まえつつ、事故発生を予防する技術（定速走行、車間距離制御装置）や事故の被害を軽減する技術（エアバッグ、現場急行支援システム）などの先端技術が車両に搭載されてきています。

利用者にそれぞれの技術を理解してもらうため、あらゆる機会を通じデモンストラーションや体験教室を行い、今後も更なる交通事故の防止を図り、交通事故のない社会を実現するために、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を推進します。

第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通環境の整備

〔施策の体系〕



1 安全安心な生活道路の構築

(1) 歩道の整備

交通事故を未然に防止し、道路交通の円滑化を図るため、歩行者などを自動車交通から分離した歩道整備を計画し、その実現に努力していきます。バリアフリーに対応し、誰もが安心して通行できる歩道の整備を推進します。

(土木政策課)

(2) 生活道路における交通事故防止対策の推進

生活道路における、人優先の安全・安心な通行空間の整備に向けて、道路管理者と連携し、最高速度 30 キロメートル毎時の面的な最高速度規制であるゾーン 30 の整備を進めるほか、狭さくやハンプなどの物理的デバイスを組み合わせたゾーン 30 プラスの整備を進め、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進します。

また、生活道路における法定速度の引下げに関する広報啓発を推進し、同制度の円滑な施行を推進します。

(警察署)

(3) 通学路における交通安全の確保

通学路を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「北区通学路交通安全プログラム」などに基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実などの継続的な取組をするとともに、道路交通実態に応じ、学校、PTA・保護者、教育委員会、交通管理者、道路管理者などの関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

(学校支援課、警察署)

(4) 市街地などの構造改善

ア 市街地再開発事業及び駅周辺まちづくりの推進

駅周辺のまちづくりを推進するため、第一種市街地再開発事業などの手法により、道路や駅前広場などの整備を進め、地域の生活環境と交通環境を改善します。

(王子駅周辺まちづくり担当課、十条駅・東十条駅周辺まちづくり担当課、赤羽駅周辺まちづくり担当課)

イ 密集事業

木造住宅密集地域において、幅員 6m 以上の主要生活道路の整備を進めるなど、事業を推進します。

(防災まちづくり担当課)

2 道路における交通安全対策の推進

(1) 道路の整備

ア 国道の整備

安全で快適な道路空間の確保を心がけ、沿線環境向上のための対策などに努めます。

(国土交通省東京国道事務所)

イ 骨格幹線道路の整備

都市の骨格を形成する幹線道路のため、区部外周部の都市計画道路を中心とした幹線道路網を整備します。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。

(都第六建設事務所)

ウ 地域幹線道路の整備

住宅地への通過交通の進入を防ぎ、住環境を向上させるとともに、快適で安全な歩行者空間を確保するため、市街地のまちなみを構成する広い歩道と緑のある2車線の都市計画道路を中心とした道路を整備します。

(都第六建設事務所・土木政策課)

エ 区道の整備

交通機能の向上と歩行者の安全を図るため、区道の新設・拡幅などの事業を実施し、円滑で快適な道路を整備します。

(土木政策課・土木管理課)

オ 道路舗装改良

a 路面補修事業

舗装の経年劣化及び交通量の増加などによる路面疲労損傷に対して、道路の改修を計画的に実施します。

(土木政策課)

b 道路維持事業

区民の日常生活に密着した、道路の機能を保持し安全で円滑な交通を確保するため、破損路面の小修繕から、道路清掃、雨水桝などの清掃及び防護柵、警戒標識などの交通安全施設の保守修繕や道路の除雪作業など、きめ細かな維持管理を行います。

(道路公園課)

c 掘削道路復旧事業

通信、電気、上下水道、ガスなどの企業者により掘削された道路は、復旧方法の良否が道路の耐用年数に大きな影響を及ぼすことから、掘削企業者に対して道路工事調整協議などを実施し、埋め戻し、復旧方法及び事故防止など適切な技術指導を行います。

(土木管理課)

(2) 交差点の改良

交差点における左折車の走行速度の低減及び信号の変わり目における出会い頭事故などを防止するため、交差点巻き込み部の張り出しや横断歩道及び停止線の前出しによる交差点のコンパクト化に加えて、右左折車両と横断歩行者の事故を防止するため、交差点付近の視認性確保について道路管理者と連携を図りながら進めます。

(警察署)

3 交通安全施設など整備事業の推進

(1) 防護柵の整備

歩行者の横断歩道以外の場所での車道横断の抑止と、車両の路外などへの逸脱防止を図ることにより、歩行者の安全を確保するとともに、乗員の傷害や車両の損傷を最小限にとどめるため、防護柵を整備します。

(土木政策課)

(2) 道路照明の維持管理

交通安全施設整備の一環として、区道の街灯を適切に維持管理していきます。省エネルギー対策としてのLED化は令和6年度に完了しており、今後はランプの不点対策として、老朽化した灯具などを計画的に改修していきます。

(道路公園課)

(3) 道路標識などの整備

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、標識板の大型化、超高輝度化、内照化などを推進します。

(警察署)

(4) 信号機の整備・高度化

ア 歩行者感应制御式信号機の整備

高齢者や身体障害者などの歩行の安全を確保するため、歩行者用画像感知器を活用して、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、青信号の時間内に渡り切れないとされる歩行者を感知して、青信号の時間を延長する機能、逆に横断歩行者がいない場合には青信号の時間を削減し、車両青信号の時間に振り分ける円滑化の機能を有する歩行者感应制御化の整備を推進します。

(警察署)

イ ゆとりシグナルの整備

「ゆとりシグナル（経過時間表示機能付歩行者用灯器）」は、青信号時の残り時間を表示することで無理な横断の抑制を、また、赤信号時の待ち時間を表示することで信号無視の防止を図るための信号機です。

歩行速度が遅い高齢者や、児童が安心して横断歩道を渡ることができるよう、高齢者施設の近傍や通学路、駅周辺などの横断歩行者が多い集客施設の近傍を中心に整備を行います。

(警察署)

ウ 歩車分離式信号機の整備

歩行者と車両の通行を時間的に分離することで、右左折車両による横断歩行者の巻き込み事故防止に大きな効果を期待できる歩車分離式信号機の整備を推進します。

(警察署)

エ 右折感应型信号機の整備

交差点を右折する車両の需要変動を車両感知器によってリアルタイムで把握し、右折矢印信号の秒数を調整することにより、右折車両の捌け残りや無駄な右折矢印時間をなくす右折感应型信号機の整備を推進します。

(警察署)

第1章 道路交通環境の整備

(5) その他の交通安全施設などの整備

カーブ区間における二輪車の事故を防止するため、滑り止め舗装やカラー舗装などの路面改良、視線誘導標、減速マーク、警戒標識などの設置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)

道路交通の安全と円滑化を図るため、交通管理者と調整のうえ、区画線、道路反射鏡、滑り止め舗装などの交通安全施設を整備及び透水性舗装工事を実施します。

(道路公園課、土木政策課)

(6) 危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進

交通死亡事故など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などの検討を行って対策を講じます。

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)

(7) 事故多発箇所などにおける交通安全施設の整備

交通事故が多発する箇所や危険性の高い箇所など、交通安全施設などの整備が必要と認められる箇所について、警察署と道路管理者が連携して対策を実施します。

(警察署、道路公園課、交通事業担当課)

(8) 交通環境のバリアフリー化

平成27年度に策定した北区バリアフリー基本構想が、令和7年度に計画期間が満了したことや、今後さらに地域一体での連続的・面的なバリアフリー化を推進するため、令和8年度に本基本構想（全体構想）、令和9年度に本基本構想（地区別構想）の改定を行います。その後、本基本構想に基づき、交通安全特定事業を推進し、旅客施設や官公庁施設などの生活関連施設間の移動の円滑化を図ります。

今後も引き続き、区民一人ひとりが、活動の場を広げ、自由に社会参加や交流を行えるよう、高齢者、障害者をはじめとしたさまざまな人に配慮したバリアフリーのまちづくりを推進します。

(都市計画課)

4 交通規制の実施

(1) 交通実態に即した交通規制の実施

ア 路線対策

幹線・準幹線道路などの交通の安全と円滑化を図るため、交通規制の見直し、信号調整などの交通事故防止対策、渋滞緩和対策を総合的に実施します。

(警察署)

イ 生活道路

幹線・準幹線道路など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、児童の通学などに危険を及ぼしている箇所などにおいては、ゾーン30やゾーン30プラスの整備、通行禁止規制や一時停止など必要な交通規制を実施します。また、ポストコーン、狭さくなどの各種安全施設の整備を道路管理者に要請するなど、安全対策を実施します。

(警察署)

ウ 高齢者対策

高齢歩行者や高齢運転者の立場から、道路標識をより見やすくするために、大型化や超高輝度化を図ります。また、高齢歩行者対策として、裏通りなどにおいて、ガードレールや路側帯の整備を道路管理者に要請するなど、歩行者と車両の分離を道路管理者と一体となって推進します。

(警察署)

エ 自転車対策

自転車が安全に通行できる環境を確保するため、車道における自転車専用通行帯やナビマーク・ナビラインの整備を推進します。

(警察署、交通事業担当課)

オ 二輪車対策

幹線・準幹線道路などの二輪車の交通量が多い交差点などにおいて、交差点流入部の右折車線と直進車線の間に導流帯を設けるほか、右折指導線の設置や進行方向別通行区分規制などを実施します。

(警察署)

5 自転車利用環境の総合的整備

(1) 自転車通行空間の整備

ア 自転車通行空間の整備

誰もが安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、自転車通行空間の整備を推進します。

自転車交通の整序化を図るため、幹線道路や駅周辺などの自転車交通が多い道路を対象に、自転車ナビマークやナビラインの設置などにより、自転車ネットワーク路線整備を視野に入れた地区若しくはエリアの自転車通行環境整備を推進します。

(交通事業担当課、警察署)

自転車指導啓発重点地区など、自転車の交通秩序の整序化を図る必要がある道路のうち、自転車道、普通自転車専用通行帯などの自転車通行空間が整備されていない道路に対して自転車ナビマークなどを設置するとともに、摩耗した自転車ナビマークなどを補修することで、自転車の関与する交通事故の防止と自転車交通秩序の整序化を推進します。

(警察署)

イ 自転車通行空間の適正利用の促進

貨物の積卸しやバス停留所、タクシー乗り場など、駐停車需要が見込まれ、自転車との交錯の危険性が高い箇所においては、それぞれの安全確保に一層配慮した整備を検討します。

(警察署、交通事業担当課)

(2) 自転車駐車場の整備

駅周辺の交通環境を改善するため、関係機関との協議や、駅周辺まちづくりと連携した整備を行うとともに、民間事業者には民間助成の積極的な活用を促し、自転車駐車場の整備を推進します。

(土木管理課)

(3) 自転車シェアリングの普及促進

自転車シェアリングを公共的な交通手段の一環として普及・定着させることで、自転車利用の促進や鉄道などとの連携による環境にやさしい交通行動を推進していきます。

北区自転車活用推進計画に基づきシェアサイクルの活用促進を図るため、連携する協定事業者を公募により選定し、公有地などへのサイクルポート設置を推進します。

(交通事業担当課)

6 公共交通機関利用の促進

(1) 公共交通機関への転換対策の推進

誰もが安心して移動できるまちづくりを進めるため、地域公共交通による移動手段の確保に向けた取り組みを推進します。

(交通事業担当課)

ア バス運行情報の提供

利用者の利便性向上を図るため、停留所における表示やインターネットなどにより運行情報を提供します。

(交通事業担当課)

イ ノンステップバスの導入

北区コミュニティバスでは、平成24年度に全ての路線バス車両を誰もが乗り降りしやすいノンステップバスにしています。

新規に事業化する路線についても同様の取組を推進します。

(交通事業担当課)

(2) 乗り換えの利便性の向上

ア 駅前広場の整備

駅前広場の整備については、交通結節機能の強化による利便性の向上を図ります。

(土木政策課)

イ 駅周辺へのエレベーターなどの設置

高齢者や障害者を含めた誰もが移動しやすいバリアフリーのまちづくりを推進するため、区道などにエレベーターなどを設置し、公共交通へのアクセス向上を図ります。

(土木政策課)

7 その他の道路交通環境の整備

(1) 橋梁の整備

北区が管理する橋（一般橋梁 30 橋、歩道橋 4 橋、河川・公園橋 6 橋）については、橋梁点検要領に基づき5年毎に1回、橋梁健全度調査を行います。

これら橋梁の経年劣化による老朽化を防止し、通行車両などに対する耐荷力を保持するため、橋面継手、高欄、床版、舗装などの改修や維持補修を計画的に実施していきます。

（土木政策課）

(2) 道路の緑化

道路の安全性と快適さを高めるとともに、緑あふれたまちづくりを推進し、都市の美化・交通公害防止を図るため街路の緑化を継続して推進します。

街路樹の落枝、倒木などによる、道路交道路交通への支障や道路利用者などの危険の未然防止に努めるとともに、道路利用状況、沿道状況などの変化を考慮した植栽整備を推進します。

（道路公園課）

(3) 無電柱化の推進

都市計画道路や主要な幹線区道の新設・拡幅整備とあわせた、計画的な無電柱化を推進することで、安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の向上、良好な都市景観の創出を推進します。

（土木政策課）

(4) 道路の使用及び占用の抑制

道路工事及び作業のために必要な道路使用及び占有については、道路交通の安全と円滑化を図るため、必要な工事以外は抑制する方針で許可を行うとともに、現場パトロールなどを通じて、許可条件の遵守、保安施設の整備などの指導を行います。

また、道路の不経済な掘り返し工事などによる事故や交通渋滞などを未然に防止するため、施工時期と方法などの十分な協議・調整を行いながら、企業者間による共同施工を促進するなど、工事の効率化を図り、路上工事の抑制に取り組みます。

（警察署・土木管理課）

(5) 不法占有物件などの排除

道路などの不法占有、不正使用を防止し、良好な道路環境などを維持するため、常時、道路パトロールなどを行い、違反者に対しては、注意指導などの是正措置を行うとともに、違反物件については除去などを実施します。

（土木管理課）

(6) 公園などの維持管理及び整備

公園、児童遊園、遊び場を安全で快適な魅力ある都市施設となるように、施設の維持管理及び園地の運営管理を実施します。

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯などによる交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境を創造するため、公園をはじめとして、児童遊園・遊び場の整備を推進します。

（土木政策課・道路公園課）

(7) 踏切道の立体交差化

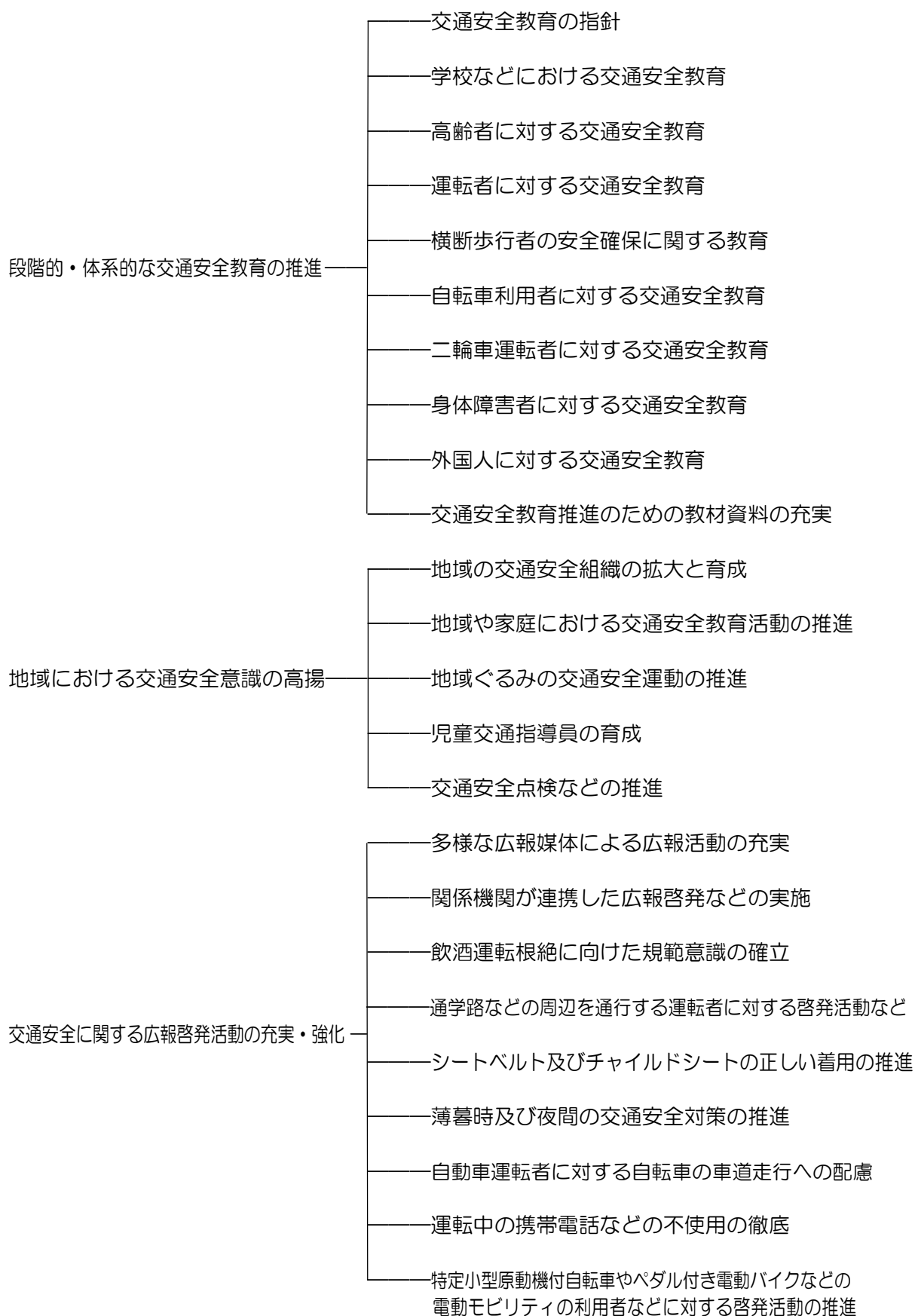
JR埼京線十条駅付近において鉄道を立体化し、道路と鉄道を連続的に立体交差化して6か所の踏切を解消することにより、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上及び鉄道により分断されていた地域の一体化を図ります。

(土木政策課)

第2部 講じようとする施策

第2章 交通安全意識の啓発

〔施策の体系〕



1 段階的・体系的な交通安全教育の推進

(1) 交通安全教育の指針

交通安全教育指針（平成10年9月22日国家公安委員会告示第15号）や交通の方法に関する教則（昭和53年10月30日国家公安委員会告示第3号）に基づいて、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、年齢層、車両種別及び業種などの対象に応じた段階的な交通安全教育を計画的に実施します。

（警察署）

(2) 学校などにおける交通安全教育

ア 幼稚園及びこども園における交通安全教育

交通安全の決まりに関心をもたせるとともに、家庭と連携を図りながら、園外保育などにおける実践活動を通して、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。併せて、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会などの実施に努めます。また、地域それぞれの交通事情を把握し、警察署と連携して幼児の交通安全教育を行います。

（警察署・教育指導課）

イ 保育園における交通安全教育

警察署との連携を通じて計画的に交通安全教育を行うとともに、日常の園外散歩時などに際して、実践的にきまりを理解させ、交通ルールを実践する意識を育てます。

登・降園時の自転車利用に際して、自ら進んでヘルメットを着用するなど、事故に際して自らを守る必要性を理解させるよう努めます。

（警察署・保育課）

ウ 小学校及び義務教育学校（前期課程）における交通安全教育

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

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中など実際の交通の場面で児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全教室を開催します。

（警察署・教育指導課）

エ 中学校及び義務教育学校（後期課程）における交通安全教育

小学校及び義務教育学校（前期課程）で学んだ内容を基盤として、中学生の発達段階に応じた安全な行動を確実に身に付けられるようにするとともに、交通事情や交通法規、応急処置などに関する基本的事項の理解を深めるために、警察署と連携し、参加・体験的な活動を取り入れた交通安全教育の充実を図っていきます。

（警察署・教育指導課）

オ 高等学校における交通安全教育

小学校、中学校及び義務教育学校での既習事項を確実にし、交通社会における良き社会人として必要な交通マナーを身に付けられるよう指導します。特に、自転車や原動機付自転車、自動二輪車などの安全な利用に関する事項を、生徒や地域の実情に応じて計画的、組織的に取り上げ、交通安全に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

（警察署）

第2章 交通安全意識の啓発

カ 交通安全教育などの充実

新入学児童・保護者向け交通安全小冊子「よいこのこうつうあんぜん」を作成、配布し、通学時などにおける交通安全への習慣付けを図ります。

(交通安全協会)

(3) 高齢者に対する交通安全教育

ア 交通安全教育

地域シニアクラブなどの社会参加活動の場や、高齢者が多数集まる場所において、加齢に伴う身体機能の変化、高齢者の事故発生実態などを踏まえた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

(警察署)

イ 普及啓発活動の推進

関係団体などと連携し、春・秋の全国交通安全運動など、各種交通安全キャンペーンを実施するとともに、ポスターの掲示、リーフレットの配布などを実施し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

(警察署、交通事業担当課)

ウ 交通安全教育などの充実

高齢者・家族向け交通安全小冊子「安全毎日」を作成・配布し、交通事故発生の多い高齢者の歩行中、自転車乗用時における交通安全意識の普及啓発を行います。

(交通安全協会、警察署)

エ コミュニティバス車内転倒事故防止活動の推進

高齢者に対し、コミュニティバス車内での転倒事故を防止するため、乗務員の声掛け及び車内放送による注意喚起、バス発進時の着席確認、車内への事故防止ポスター掲示などの取組を運行事業者と連携して推進します。

(交通事業担当課)

(4) 運転者に対する交通安全教育

ア 地域、職域

地域、職域など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。

(警察署、総務課、清掃事務所)

イ 企業内

企業内で運転者教育に携わる安全運転管理者などが専門的な知識・技能を修得するため、安全運転中央研修所など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)

ウ 免許取得後の教育の充実

交通情勢の変化、加齢に伴う身体機能の変化及び運転技能の変化などに対応して、必要な技能と知識を習得することが求められるため、免許取得後の交通安全教育の充実を図ります。

また、運転に自信がなくなったなどの理由から、免許が不要となった方に対して、運転免許の返納及び運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、高齢運転者及びその家族からの相談に適切に対応します。

(警察署)

(5) 横断歩行者の安全確保に関する教育

あらゆる機会を通じて、運転者に対して横断歩道手前の減速義務や横断歩道における歩行者優先などの交通ルールについて、再徹底を図るための交通安全教育

を推進します。

また、歩行者に対しては横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけることなど、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育などを推進します。

(警察署)

(6) 自転車利用者に対する交通安全教育

- すべての自転車利用者に対して、交通事故の被害を軽減する乗車用ヘルメットの利用を促進していきます。
- 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などの内容を中心とした教育を行うとともに、区と連携してスケアード・ストレイト方式を用いた自転車安全教育などを推進し、ルール違反によりどのような危険が生じるかを体験させることで、安全意識の高揚を図ります。
- 自転車の交通安全教育ガイドラインを踏まえた、事業者、保護者・家族、学校、自治体などの様々な教育主体による、心身の発達状況に応じた交通安全教育の推進を図ります。
- 交通ボランティア、地域住民などと連携し、自転車の交通事故や通行方法が問題となっている地区・時間帯を中心に、自転車利用者に対する街頭指導及び広報啓発を推進します。
- 交通ルールを守らない自転車利用者に対する、自転車指導警告カードなどを活用した街頭活動を強化するとともに、信号無視、一時不停止など悪質・危険な違反に対しては交通反則切符（青切符）などによる取締りを実施します。
- 交通に危険を及ぼす悪質・危険な違反行為を反復する自転車利用者に対しては危険性・改善点を考えさせるほか、自身の交通行動を気付かせた上で、その変容を促すことなどを観点とした自転車運転者講習を適切に受講させ、交通ルールの遵守の徹底を図ります。

(警察署)

- 自転車事故事例やルール・マナーの学習に加え、自転車走行シミュレーションによる発進・停止・障害物を避けるなどの体験学習が可能な東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」の活用による効果的な安全教育を推進します。

(交通事業担当課)

ア 未就学児への交通安全教育

保護者の監督下で自転車を利用する子どもについて、実際に自転車を利用しながら、保護者が交通のルール・マナーや自転車の利用に潜む危険とその回避方法などを具体的に指導できるようにします。

(警察署)

イ 保護者への交通安全教育

自転車の安全利用に関する保護者向けのリーフレットを作成・配布することなどにより、保護者による安全教育を支援します。

また、子どもを対象とした安全教室に加え、保護者も対象とした安全教室を開催することにより、保護者も交通ルール・マナーを習得できる機会を提供できるようにします。

(警察署)

関係機関からの自転車の安全利用に関する保護者向けリーフレットを区立

第2章 交通安全意識の啓発

学校に配布するなど、保護者による子どもへの安全教育を支援します。
(教育指導課)

ウ 学校における交通安全教育

学校などにおいては、児童・生徒が交通ルール・マナーを正しく習得し、実践できるよう、次のような参加・体験・実践型の安全教室を警察署と連携して開催するなど、効果的な教育を推進します。

- ・自転車安全運転免許証制度の推進
小学4年生を対象に、自転車の安全利用の実技及び筆記試験を実施して、合格者に自転車安全運転免許証を発行し、自転車の安全利用、マナー向上に努めます。
- ・スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全体験教室
中学生を対象に目の前でスタントマンが交通事故を再現し、それによって交通事故の衝撃や怖さを実感させることで、ルールやマナーの必要性について考えてもらうことを目的として、「スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全体験教室」を実施し、交通安全の意識向上を図ります。
(警察署・交通事業担当課)
- ・自転車通学者に対しては、並走・二人乗りや傘差し運転、携帯電話での通話やスマートフォンの画面注視といった違反行為を行わないよう指導に努めます。
- ・学校における安全教育が推進されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやDVDなどの視聴覚教材の提供、交通事故の発生状況などの情報提供、学校と連携した安全教室の開催などを行います。
- ・自治体や学校などと協力し、自転車免許証などの交付など、学習意欲を高める手法を用いた安全教室により、基本的な交通ルールの浸透を図る自転車安全教育を推進します。
- ・自転車の安全利用に積極的に取り組む高など学校を「自転車安全利用モデル高校」に指定し、活動を賞揚することにより、高など学校全体における交通安全意識の高揚と、自転車の安全指導に努める高など学校の拡大を図ります。

(警察署)

- ・区立学校に対して、子どもの発達の段階を踏まえた、自転車の安全利用に関する交通安全教育の充実を推進していきます。特に、自転車通学者に並走・二人乗りや傘差し運転、携帯電話での通話やスマートフォンの画面の注視といった違反行為の危険性や、自転車通学時のヘルメット着用の重要性を啓発していきます。
- ・区立学校に対して、効果的な交通安全教育に向けて、行政や警視庁による参加・体験型、実践型の交通安全教室などの活用を推進します。

(教育指導課)

エ 事業者への交通安全教育

自転車の安全利用に関するリーフレットやルールブック、DVDなどの視聴覚教材、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」の推進などにより、従業員に対する教育を支援します。

(交通事業担当課)

自転車の安全利用に積極的に取り組む企業を「自転車安全利用モデル企業」に指定し、安全利用管理者に対して講習を実施し、ホームページで活動状況

を公表するなど、従業者の交通安全意識の高揚と自転車の安全管理に努める事業者の拡大を図ります。

また、事業者(サービスのプラットフォームを提供する事業者を含む。)を通じて配達員に対する実技の講習会を開催するなど、自転車の安全利用を促進します。

(警察署)

オ 地域団体への交通安全教育

自転車の安全利用に関するリーフレット、DVDなどの視聴覚教材、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」の周知を行います。

(交通事業担当課)

自転車の安全利用に関するリーフレットやDVDなどの視聴覚教材の提供、地域の団体などと連携した安全教室の開催などを行います。

(警察署)

警察署と連携して、地域交通安全協会、地域事業者などのボランティアを対象とした「自転車安全教育指導員養成講習会」を開催して指導者を養成し、地域、事業所などにおける自転車安全利用の指導・啓発活動の促進を図ります。

(交通安全協会)

カ 高齢者への交通安全教育

- ・ 高齢者に対しては、身近にいる家族などが、日常生活の中で視聴覚、認知機能、バランス感覚などの身体機能の変化を察知し、高齢者自身にその変化を自覚させることにより、より安全な自転車利用を促します。また、自転車事故による死者のうち高齢者の占める割合が高いことを踏まえ、自転車利用時のヘルメットや反射材の着用を促します。
- ・ 自転車の安全利用に関するリーフレットやDVDなどの視聴覚教材の提供、老人クラブ、シルバー人材センターなどと連携した安全教室の開催などにより、高齢者に対する教育を支援します。
- ・ 高齢者を対象とした「自転車実技教室」を開催し、加齢による身体機能低下の自覚を促すとともに、自転車に関する知識・技能の習得を図ります。

(警察署)

- ・ 高齢者を対象とした「高齢者自転車実技教室」を開催します。

(交通安全協会)

キ 外国人の自転車利用者への交通安全教育

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

英語その他の外国語を活用した交通安全に関するリーフレットや動画などの外国人向け交通安全教育教材を、インターネットなどを通じて発信します

(警察署)

ク 電動アシスト自転車の利用者への交通安全教育

自転車関連のイベントやリーフレットの配布などを通じて、ルール・マナーやヘルメット着用の必要性などについて周知し、自転車の安全利用を促進します。

(警察署、交通事業担当課)

ケ 自転車シェアリングなどの利用者に対する交通安全教育

自転車シェアリングの普及と安全利用を促進するため、自転車シェアリン

第2章 交通安全意識の啓発

グ事業者と連携した安全利用に関する周知・啓発や、自転車通行空間などの周知やルール・マナーの遵守など、自転車の安全利用のための意識啓発を行います。

(交通事業担当課、警察署)

コ 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進

令和5年4月施行の改正道路交通法により、自転車乗用時のヘルメット着用が努力義務化されたことから、ヘルメット着用をより一層促進するため、ポスターやインターネットなどを活用した広報啓発活動を実施し、社会全体におけるヘルメット着用の気運醸成を図ります。

学校などと連携して高校生に対するヘルメット着用のルール化の促進や対象に応じた媒体を活用した啓発により、ヘルメットの着用を促進します。

また、リーフレットや動画をホームページに掲載するなどして、事業者の業務や通勤で自転車を利用する従業者などに対するヘルメット着用促進を支援します。あわせて、安全教育、各種指導取締り、自転車安全利用指導啓発隊(BEEMS(ビームス))の活動を通じ、ヘルメット着用の重要性を啓発します。

(警察署)

自転車用ヘルメット着用の促進を図るため、リーフレットやDVDなどを活用した広報啓発活動を実施し、社会全体におけるヘルメット着用の気運醸成を図ります。

(交通事業担当課)

区立学校に対し、自転車乗車時のヘルメット着用の重要性について啓発を図ります。

(教育指導課)

(7) 二輪車運転者に対する交通安全教育

二輪車交通事故の態様については、単独事故が多発していることから、基本走行・法規走行主体の二輪車実技教室を実施し、安全運転技術の向上と安全意識の高揚を図ります。

また、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「ヘルメットのあごひもの確実な結着」など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。

(警察署)

(8) 身体障害者に対する交通安全教育

身体障害者の安全な通行方法などに関する交通安全教育を行います。

また、身体障害者の関係機関・団体などと相互に連携を図り、手話など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)

(9) 外国人に対する交通安全教育

管内にある外国人コミュニティや日本語学校、外国人を多く雇用する企業などに対して、関係機関や団体と連携し、基本的な交通ルールなどの周知に重点を置いた外国人向け交通安全教育を推進します。

また、外国人向けに英語その他の外国語で作成した交通安全に関するリーフレットや動画などの外国人向け交通安全教材を、各種キャンペーンやインターネッ

トなどを通じて発信します。

(警察署)

(10) 交通安全教育推進のための教材資料の充実

ア 学校教育用資料の配布など

教師用指導資料「安全教育プログラム」や、ポータルサイトに交通安全教育に資する指導用資料、教材作成に活用できる資料を掲載します。

(教育指導課)

イ 交通安全映像教材の貸出

交通安全啓発用のDVDを、保育園・幼稚園・学校・民間団体などへの貸し出しを通じて、交通安全教育の充実を図ります。

(交通事業担当課)

ウ ランドセルカバーの配布

小学校及び義務教育学校に入学する新1年生に対し、交通安全意識を養い、車両運転手からの視認性の効果を高め、交通事故防止を目的として、ランドセルカバーを配布します。

(交通事業担当課)

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、町会などとの連携による若い世代の参加促進
- ・自治体との連携による財政基盤の充実

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。

(警察署)

(2) 地域や家庭における交通安全教育などの推進

ア 地域

地域においては、町会・自治会などを単位とした各種講習会を実施するほか、交通安全協会など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)

高齢者部会など各部会の活性化を図り、警察署、区、町会、事業所などと連携し、地域事情に対応した交通安全教育、交通安全活動の推進に努めます。

(交通安全協会)

(ア) 子ども対策

- ・東京交通少年団BAGS（バッグス）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。
- ・地域交通安全協会など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。
- ・小学校及び義務教育学校などと連携を図り、通学路などにおける交通安全対策を推進します。
- ・歩行中の死傷者数は、7歳児及び8歳児が多い実態などについて保護者などへの理解が浸透するよう、幼稚園、保育園、小学校及び義務教育学校などと連携して周知を図ります。

(警察署)

警察署及び関係団体などと連携し、交通安全協会に所属する子ども主体の交通ボランティア団体である「東京交通少年団BAGS（バッグス）」への入団を促進するとともに、表彰、活動内容の広報及び情報発信、指導員・リーダー団員に対する研修会などを実施し、交通安全活動、ボランティア活動などの充実拡大を進めます。

(交通安全協会)

(イ) 若年層対策

高校生の交通安全に関わりのある地域関係者で組織する「高など学校交通事故防止連絡協議会」などの一層の拡充を図るとともに、高校生向け交通安全教育指導者用CD-ROM及び活用マニュアルなどを活用した学校教育の場における交通安全教育を積極的に推進します。

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

(警察署)

(ウ) 高齢者対策

警察職員や高齢者交通指導員などのボランティアが、高齢者宅を訪問し、個別に交通安全教育を行うほか、交差点など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。

(警察署)

(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、区との連携の下、自転車安全教室、子ども自転車大会、自転車街頭点検整備、自転車安全利用指導啓発隊（B E E M S（ビームス））による活動などを通じて、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。
- ・交通ボランティア、地域住民及び自転車安全利用PRサポーターである東京交通少年団B A G S（バッグス）などと連携し、自転車のルール・マナーの向上や自転車安全利用条例の周知に向けた広報啓発活動を推進します。

(警察署)

- ・警察署と協力し、街頭における「自転車ストップ作戦」や「自転車実技教室」などを通じて、傘差し運転や携帯電話使用の禁止、乗車用ヘルメットの着用など、自転車利用者の交通ルールの遵守と正しい交通マナーの周知を図ります。
- ・「自転車安全利用T O K Y Oキャンペーン」などを通じて、自転車の安全利用と自転車保険を普及促進します。
- ・警察署と連携し、自転車安全利用PRサポーター（「東京交通少年団B A G S（バッグス）」）による自転車安全利用の普及啓発活動を推進します。

(交通安全協会)

イ 家庭

家庭において交通の身近な話題が取り上げられ、交通安全についての話し合いが行われるよう、学校や交通安全協会など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)

全国交通安全運動（春・秋）の重点など、運動の取組について広く区民に周知するため、年2回、家庭用回覧チラシを作成し、町会などの協力を得て、各家庭に回覧します。

(交通安全協会)

関係機関から提供される自転車の安全利用に関する保護者向けリーフレットなどの情報を区立学校に周知し、保護者による子どもへの交通安全教育を支援します。

(教育指導課)

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

ア 「全国交通安全運動（春・秋）」、「T O K Y O交通安全キャンペーン」などの実施

全国交通安全運動では、広く区民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、区民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進することにより、交通事故防止の徹底を図り、「安全で快適な交通社会」の実現に資することを目的として、

- ・規範意識向上を図るための効果的な交通街頭活動及び交通違反の指導取締りの徹底

第2章 交通安全意識の啓発

- ・ 広報啓発活動及び交通安全教育の推進
- ・ 関係機関・団体などとの連携の強化

など、管内実態に即した地域・職域ぐるみの交通安全運動を効果的に推進します。

(警察署、交通事業担当課)

「全国交通安全運動(春・秋)」及び「冬のTOKYO交通安全キャンペーン」において、区、警察署及び関係機関などと連携して重点に沿った各種キャンペーンなどを実施し、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践など、交通安全思想の普及浸透に努めます。

(交通安全協会)

イ 「北区自転車安全日」などの実施

毎月18日を北区の『自転車安全日』と定め、区内主要駅で町会・自治会、交通安全協会、地域交通安全活動推進委員、高齢者交通指導員、警察署と協働して自転車の安全利用について啓発活動を実施します。

また、「東京都交通安全日」に指定された毎月10日に、管内の交通実態に即した重点を定め、交通安全活動を実施します。

(警察署・交通事業担当課・交通安全協会)

ウ 「暴走族追放強化期間」の実施

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などを運転する者のグループ)が活発に活動始める時期に「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などを促進し、二輪車による事故防止を推進するとともに、暴走族などによる不法事案の取締りを実施します。

(警察署)

エ 「TOKYO SAFETY ACTION」の推進

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トワイライト・オン運動のほか、ドライバーと歩行者が相互に安全を確認する「横断セーフティアクション」を広く区民に働き掛ける広報啓発活動を推進します。

(警察署)

(4) 児童交通指導員の育成

登下校時における児童・生徒の擁護指導をする「児童交通指導員」の育成を図るため、警察署の協力を得て研修を実施します。

(シルバー人材センター)

(5) 交通安全点検などの推進

地域住民や道路利用者が主体となって、交通管理者、道路管理者とともに道路交通環境の点検を行うことにより、地域住民の交通安全活動への参加意欲を醸成するとともに、だれもが安全に安心して利用できる道路交通環境づくりを進めます。

(警察署・交通事業担当課・道路公園課)

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充実

- ・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させるため、北区の広報紙である北区ニュースや北区のホームページをはじめ、懸垂幕、ポスター、チラシなどの広報媒体を活用するとともに、行事「交通安全北区民のつどい」などのあらゆる機会を通じて、効果的な広報活動を推進します。
(警察署・交通事業担当課・交通安全協会)

- ・交通安全のための機関紙やパンフレット、小冊子などの発行、啓発品の配布などによる広報を通じて、各種交通安全キャンペーンや交通事故の発生状況、各交通安全協会が実施する交通安全行事・活動などの情報提供を行い、交通安全思想の普及浸透に努めます。

(交通安全協会)

(2) 関係機関が連携した広報啓発などの実施

ア 「交通死亡事故多発緊急事態宣言」の発出

交通死亡事故が多発し、一定の基準に該当した場合などにおいて、「交通死亡事故多発緊急事態宣言」を発出し、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、警察署及び関係機関などが連携して早期に集中的な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。

(警察署)

イ 共通の交通事故防止対策スローガンなどを用いた広報の実施

関係機関及び団体の連携を促進するため、交通安全キャンペーンなどにおいて、共通の交通事故防止対策スローガンなどを用いた広報啓発活動を実施します。

(警察署・交通事業担当課)

(3) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転や薬物使用運転（以下「飲酒運転など」という。）の危険性や飲酒運転などに起因する交通事故の実態を周知するため、各種メディアを活用した広報啓発を推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、飲酒運転に関しては酒類提供飲食店などと連携して「ハンドルキーパー運動」の普及浸透に努めるなど、飲酒運転などを許さない社会環境づくりに取り組み、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

また、飲酒運転を根絶するため、関係機関、民間団体、企業などと連携した「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」をはじめ、「全国交通安全運動（春・秋）」、「冬のTOKYO交通安全キャンペーン」などを通じて取組を推進し、飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知するなど、飲酒運転をさせない気運を醸成し、飲酒運転の根絶を目指します。

(警察署・交通事業担当課)

各種交通安全講習会や街頭キャンペーンなどを通じて「飲酒運転の根絶」に向けた取組を継続して進めるとともに、警察署、酒類提供飲食店などと連携し、「ハンドルキーパー運動」の浸透に努めます。

(交通安全協会)

(4) 通学路などの周辺を通行する運転者に対する啓発活動など

「通学路安全運転呼びかけ隊」や各種キャンペーンなどの機会を通じて、通学路などの周辺を通行するドライバーに対する速度抑制や子どもを交通事故から

第2章 交通安全意識の啓発

守るための広報啓発を推進します。(警察署)

新入学期や全国交通安全運動などの機会を通じて、登下校児童の保護誘導と通学路を通行する車両に対する注意喚起を推進します。

(交通安全協会)

(5) 妨害運転など防止に向けた安全運転に関する広報啓発

他の車両などの通行を妨害する目的で、車間距離不保持や急ブレーキなどの一定の違反行為をした場合、妨害運転に該当するとともに、重大交通事故につながる極めて悪質・危険な行為です。車両を運転する際は、「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持って、安全な運転を心がけるための広報啓発活動を推進します。

(警察署)

(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

各種講習会や街頭キャンペーンなどの機会を利用し、後部座席を含むシートベルトの正しい着用とチャイルドシートの必要性・着用効果の広報啓発を推進します。

(警察署・交通安全協会)

(7) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進

薄暮時（日没の前後それぞれ1時間）や夜間における歩行者や自転車の交通事故を防止するため、シール式反射材用品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、広報啓発活動を強化します。

(警察署・交通事業担当課)

キャンペーンなどを通じて視認性の高い反射材を取り入れた着衣などの普及促進を図るとともに、ニーズに即した反射材用品の開発・活用に努めます。

(交通安全協会)

(8) 自動車運転者に対する自転車の車道走行への配慮

運転免許の更新時講習や処分者講習、安全運転管理者講習などの機会を捉え、自動車などの運転者が車道を走行する自転車の安全に配慮した運転を心掛けるよう、運転者が遵守すべき事項の教育を行います。

自転車の車道走行を妨害する駐車違反に対し、取締りを強化します。また、駐車監視員などが重点的に活動する場所、時間帯などを定めた「取締り活動ガイドライン」を見直す際には、普通自転車専用通行帯などを設置した路線を重点路線などに指定するなど、自転車の安全な通行空間の確保を視野に入れて行います。

(警察署)

自転車の車道走行を妨害する駐車違反に対し、違法駐車禁止の注意ステッカーや口頭による呼びかけなどを通じた啓発活動（違法駐車など防止活動）を実施します。

(交通事業担当課)

(9) 運転中の携帯電話などの不使用の徹底

運転中に携帯電話などを使用することは重大な事故につながり得る極めて危険な行為であることから、運転者などに対し、引き続き広報啓発を推進し、その不使用の徹底を図ります。

(警察署、交通事業担当課)

(10) 特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイクなどの電動モビリティの利用者などに対する啓発活動の推進

・電動モビリティの利用者などに対しては、関係事業者などと連携した広

報啓発活動や各種街頭活動を通じて交通ルールの周知やマナー向上を呼びかけます。

- ・特定小型原動機付自転車については、飲酒運転の禁止、ヘルメット着用の促進など、また、ペダル付き電動バイクについては、車両区分に応じた運転免許や保安基準への適合、自動車損害賠償責任保険への加入などが必要であることを、若年層を中心に、ポスター・リーフレット、イベントなどを通じて周知します。
- ・販売事業者に対しては、購入者にナンバープレートの取付けなど、必要な手続の説明と安全な利用に関する注意喚起を依頼するなど、広報啓発活動を推進します。
- ・外国人に対しては、事業者や関係機関との連携を図りつつ、外国語で記載されたリーフレットや動画などを活用するなどし、基本的な交通ルールなどの周知に重点を置いた交通安全教育や情報発信を実施します。
- ・交通に危険を及ぼす悪質・危険な違反行為を反復する特定小型原動機付自転車の利用者に対しては、危険性・改善点を考えさせるほか、自身の交通行動を気付かせた上で、その変容を促すことなどを観点とした特定小型原動機付自転車運転者講習を適切に受講させ、交通ルールの遵守を徹底させます。

(警察署)

関係機関などと連携を図りながら、若年層を中心に、ポスター・リーフレット、ホームページ、春・秋の全国交通安全運動の時機を捉えたSNS発信などを通じて安全利用に向けた普及啓発を実施します。

(交通事業担当課)

(11) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進

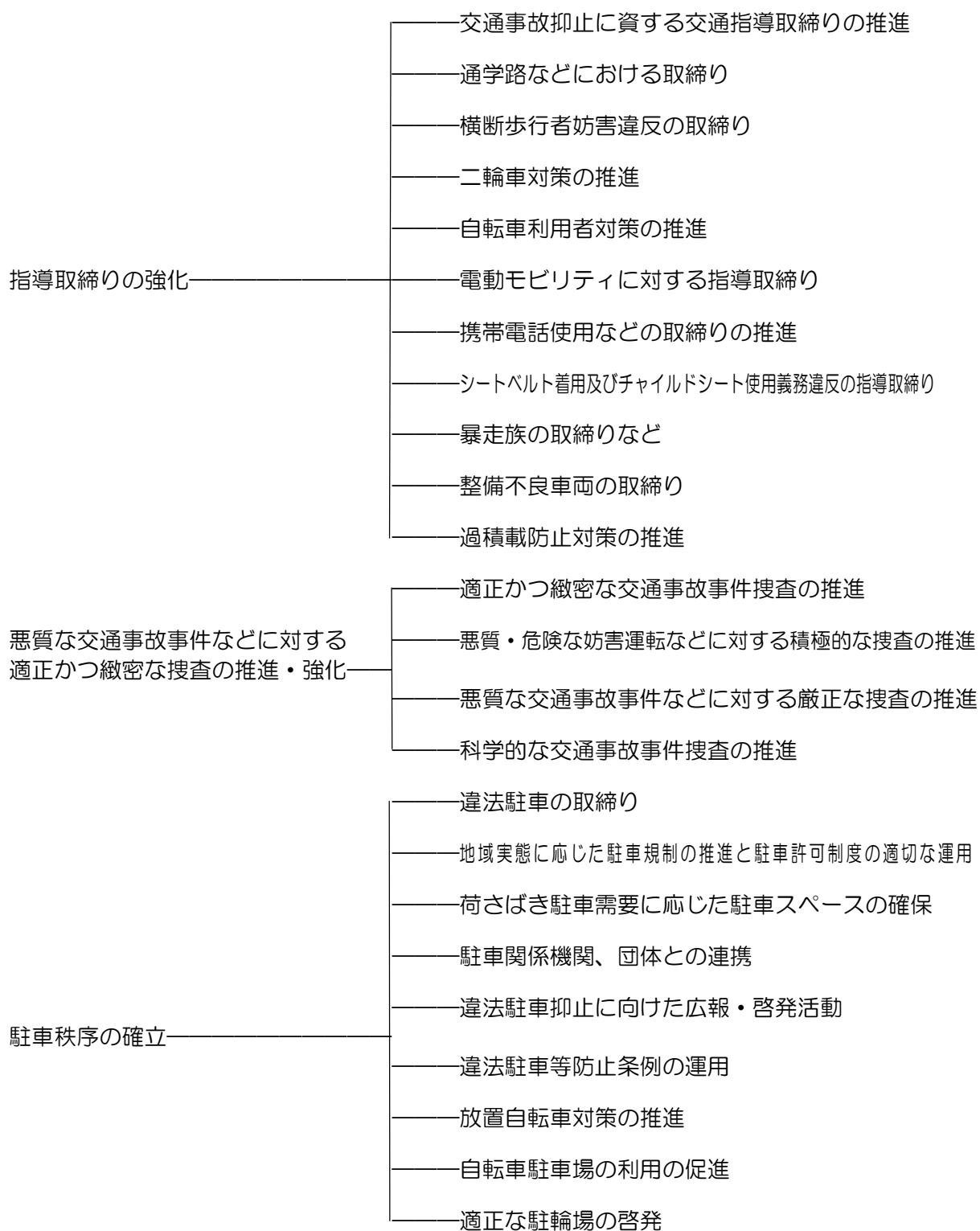
自転車用ヘルメット着用の促進を図るため、チラシなどを活用した広報啓発活動を実施し、社会全体におけるヘルメット着用の気運醸成を図ります。

(警察署・交通事業担当課)

第2部 講じようとする施策

第3章 道路交通秩序の維持

〔施策の体系〕



踏切道の安全を図るための措置

1 指導取締りの強化

(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態などの緻密な分析に基づき、飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害などの交差点違反など重大交通事故の直接又は主要な原因となっている違反に重点を置いた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などの提供罪、同乗罪などのほか、教唆・帮助行為などの確実な立件に努めます。

(警察署)

(2) 通学路などにおける指導取締り

通学路などにおける子どもの安全を確保するため、各警察署で重点通学路の登下校時間帯などを勘案し、通行禁止違反や横断歩行者妨害などの交通違反の指導取締りを推進します。

(警察署)

(3) 横断歩行者妨害違反の取締り

横断歩道手前の減速や横断歩行者優先など、歩行者の安全確保に向けた交通ルールの浸透を図るため、重大事故に直結する横断歩行者妨害違反の指導取締りを推進します。

(警察署)

(4) 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、割り込みなど）の指導取締りを強力に実施するとともに、軽微な違反者など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)

(5) 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、悪質・危険な違反者に対しては、交通反則切符（青切符）などによる取締りを実施します。

(警察署)

警察署などと連携し、自転車安全利用TOKYOキャンペーンなどの機会を活用し、街頭における効果的な啓発・指導を行います。

(交通事業担当課)

(6) 電動モビリティに対する指導取締り

特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイクなどの電動モビリティ利用者による悪質・危険な交通違反に対して厳正に指導取締りを行います。

また、販売事業者に対しては、道路交通法上の車両区分を明示するなどの安全指導を徹底するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する悪質な販売事業者に対しては、あらゆる法令の適用を視野に入れた積極的な捜査を推進します。

(警察署)

第3章 道路交通秩序の維持

(7) 携帯電話使用などの取締りの推進

自転車運転中の携帯電話使用などに起因する交通事故が増加傾向であること
を踏まえ、令和6年11月1日に改正道路交通法が施行され、スマートフォンな
どを手で保持して、自転車に乗りながら通話する行為、画面を注視する行為の罰
則規定が整備されました。運転中の携帯電話使用などは、重大な交通事故につな
がり得る極めて危険な行為であることから、指導取締りを推進します。

(警察署)

(8) シートベルト着用及びチャイルドシート使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
など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推進します。

(警察署)

(9) 暴走族の取締りなど

- ・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
二輪車など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、検挙の徹底を図ります。
- ・被疑者の逮捕や使用車両の押収などを推進するとともに、暴走族などの組織解
体を図ることにより暴走行為の抑止に努めます。
- ・暴走族など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、
暴走族などを許さない社会環境づくりに努めます。

(警察署)

(10) 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、騒音など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
為など、危険・迷惑な行為を防止するため、関係機関と連携し、指導取締りを
実施していきます。

(警察署)

(11) 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
などを厳しく追及し、過積載運行の根絶を図ります。

(警察署)

2 悪質な交通事故事件などに対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化

(1) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進

組織的かつ重点的な捜査と客観的証拠に基づいた立証により適正かつ綿密な交通事故事件捜査を推進します。

(警察署)

(2) 悪質・危険な妨害運転などに対する積極的な捜査の推進

他の車両などの通行を妨害する目的で行われる妨害運転などを認知した場合には、客観的な証拠資料の収集などを積極的に行い、妨害運転罪や危険運転致死傷罪（妨害目的運転）などの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。

(警察署)

(3) 悪質な交通事故事件などに対する厳正な捜査の推進

特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイクなどの電動モビリティに起因する交通事故、飲酒運転や薬物を使用しての運転、信号無視違反など、悪質・危険な運転行為による死傷事故などについては、危険運転致死傷罪など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。

また、ひき逃げ事件については、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などを効果的に活用し、被疑者の早期検挙を図ります。さらに、自動車の使用者などによる悪質な違反行為の下命・容認事件、外国人運転手らによる白タク事件、交通事故を偽装した保険金詐欺事件などの巧妙化・国際化・多様化する交通特殊事件についても厳正な捜査を推進します。

(警察署)

(4) 科学的な交通事故事件捜査の推進

先進安全自動車や実用化が進む自動運転車両などの事故原因解明のため、交通鑑識体制の充実、EDRなどの車載データやドライブレコーダーなど各種映像データの解析による事故解析技術の高度化、モータールマッピングシステムなど最新資器材の活用による渋滞緩和・現場活動の効率化、捜査力の強化を図り、客観的証拠に基づいた科学的な交通事故事件捜査を推進します。

(警察署)

3 駐車秩序の確立

(1) 違法駐車取締り

ア 使用者責任の追及など

放置車両確認機関の適正かつ効果的な運用を図り、運転者責任が追及できない場合は、放置違反金制度による「滞納処分」や「車両使用制限命令」などを行い使用者の責任追及を徹底します。

(警察署)

イ 重点的取締り

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などを定めた「取締り活動ガイドライン」を中心とする指導取締りを強化するとともに、悪質性の高い違反に対しては、移動措置を含む取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立に努めます。

(警察署)

(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進と駐車許可制度の適切な運用

荷さばき車両に配慮した駐車規制の見直しについては、適正な駐車秩序の確保の観点及び地域住民などの意見・要望などを勘案し、地域の実態に応じて推進します。

また、駐車許可については、申請者の負担軽減の観点から申請手続の簡素合理化に努め、引き続き適切な対応に努めていきます。

(警察署)

(3) 荷さばき駐車需要に応じた駐車スペースの確保

商業地域などにおける短時間の荷さばき駐車需要に応じるため、地域の駐車実態や道路環境に即したパーキング・メーターなどの貨物車枠の拡充を促進します。

(警察署)

(4) 駐車関係機関、団体との連携

区内における駐車対策に関する意見や実態などについて、関係行政機関及び関係団体などと情報交換を行い、総合的な駐車対策を推進して、駐車秩序の向上を図ります。

(警察署)

(5) 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

警察署、交通安全協会、地域交通安全活動推進委員協議会、町会・自治会、商店会その他の地域関係者との連絡調整を行うために設置している「違法駐車など防止連絡会」と合同で、毎月1回以上、違法駐車など防止重点地域（王子駅、赤羽駅、板橋駅及び十条駅周辺）において、広報・啓発などの活動を実施します。

(交通事業担当課、警察署)

(6) 違法駐車等防止条例の運用

平成5年12月制定の「東京都北区違法駐車等の防止に関する条例」に基づき、違法駐車等防止に関して必要な施策の実施に努めます。

(交通事業担当課)

(7) 自動車の保管場所確保の徹底

自動車の保管場所証明・届出事務の適切な実施に努めるとともに、車庫代わり駐車、長時間駐車などの違反の指導取締りを推進します。

(警察署)

(8) 放置自転車対策の推進

駅周辺の放置自転車問題は、交通安全対策の側面とともに、都市が抱える環境問題としての側面も有しています。

この放置自転車に対して、昭和58年12月制定の「東京都北区自転車の放置防止に関する条例」及び昭和61年3月制定の「東京都北区自転車など駐車場条例」に基づき、駅周辺の生活環境を確保し、通行の障害を除去することにより、街の美観を維持して安全で快適な区民生活の実現を図ります。

また、放置自転車の問題を区民に周知するため関係機関と協力し、駅周辺放置自転車追放クリーンキャンペーンを年3回実施します。

(土木管理課)

(9) 自転車駐車場の利用の促進

駅周辺における放置自転車対策を図るため、自転車利用者に対して自転車駐車場への案内・誘導及び啓発を行い、駅前広場や周辺道路など公共の場所の通行と良好な環境の確保に努めていきます。

(土木管理課)

(10) 適正な駐輪場の啓発

ア 小売業者、鉄道事業者などにおける啓発

a 分かりやすい駐輪場の案内

自転車での来客が多い事業者など及び駐輪場施設管理者は、顧客や鉄道利用者

者などによる駐輪場の利用を促進するため、施設内案内サイン、ホームページなどを活用して、駐輪場を分かりやすく案内します。

b 他の交通手段の利用案内

自転車での来客が多い事業者などは、駐輪場の収容能力以上の自転車利用者の来客が見込まれる場合は、公共交通機関の利用や徒歩での来店を案内するなど、顧客や鉄道利用者などの自転車が違法に放置されないように案内を行います。

イ 一般事業者による啓発

a 自転車通勤をする従業者に対する駐輪場所の確保・確認

事業者は、東京都自転車安全利用条例に基づき、自転車通勤をする従業者のための駐輪場所を確保し、又は従業者が駐輪場所を確保していることを確認することにより、通勤途中の駅周辺なども含めて従業者が通勤自転車を違法に放置しないようにします。また、通勤自転車が放置されていることが分かった場合は、従業者に対して違法に放置しないよう指導します。

b 自転車での来客などへの啓発

事業者は、顧客などが自転車を違法に放置しないよう、事業所の周辺の駐輪場や公共交通機関の利用などを案内します。

(土木管理課)

第3章 道路交通秩序の維持

4 踏切道の安全を図るための措置

車両などの踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。

また、関係機関及び鉄道事業者並びに道路管理者との安全対策会議を定期的開催して、踏切道における安全対策についての情報を共有するとともに、踏切利用者や鉄道事業者など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。

(警察署)

第4章 安全運転と車両の安全性確保

〔施策の体系〕



第4章 安全運転と車両の安全性確保

1 安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実

ア 運転者教育の効果的推進

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・性格的な適性を踏まえた教育、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、高齢者をはじめとする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。

(警察署)

イ 運転免許取得時講習の充実

運転免許取得時講習（大型車講習、中型車講習、準中型車講習、普通車講習、大型二輪車講習、普通二輪車講習、原付講習、大型旅客車講習、中型旅客車講習、普通旅客車講習及び応急救護処置講習）を効果的に実施するため、講習に必要な体制の整備と講習委託先への指導監督に努めます。

(警察署)

ウ 更新時講習の充実

交通事故の減少を図るため、運転免許証の更新の際に受講する更新時講習（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などについての講義を行うほか、講習指導員の適正な人材確保と資質向上、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を図るとともに、マイナ免許証保有者を対象としたオンライン更新時講習（優良、一般）の内容についても講習効果を高めるため、創意工夫に努めます。

(警察署)

エ 違反者に対する運転者教育の充実

- ・運転免許の取消処分を受けた者が受講する取消処分者講習では、講義、運転適性検査、実車による運転指導、運転シミュレータ操作による指導、体験談によるグループ討議、カウンセリングなどにより、受講者の特性を踏まえた効果的な運転教育を行います。
- ・運転免許の停止処分を受けた者が受講する停止処分者講習では、運転適性検査、実車による運転指導、運転シミュレータ操作による指導により、安全運転に向けた運転者教育を実施します。
- ・軽微違反などの累積により、一定の点数に該当した者が受講する違反者講習では、運転適性検査、交通法令及び安全運転の指導のほか、「交通安全活動体験（歩行者の保護誘導活動など）」又は「実車による運転指導」を実施し、運転者の資質の向上を図ります。
- ・運転免許取得後1年未満の者が、違反などにより一定の基準に該当した場合に受講する初心運転者講習では、運転意識の改善指導、運転適性検査、実車による運転指導、危険予知訓練などを実施し、より安全な運転指導を行います。

- ・若年運転者期間（二種、大型及び中型免許の特例取得免許を最初に受けた日から21歳に達するまでの間（中型は20歳））に違反をし、一定の基準に該当することとなった者が受ける若年運転者講習では、運転適性検査に基づく運転意識の改善指導、実車による運転指導、危険予測訓練などを実施し、安全運転に必要な「自己制御能力」「危険予測・回避能力」の向上を図ります。

（警察署）

オ 指定自動車教習所に対する指導監督の強化

指定自動車教習所における教習内容の充実と水準の向上を図るため、指導監督を強化するほか、初心運転者の事故率を随時公表し、教習業務に反映させます。また、二輪車による交通死亡事故を抑止するため、運転技術はもとより、交通安全意識及び交通マナーの向上を図る教習を推進します。

（警察署）

カ 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

一定の病気など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を提出した者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処分を受けた日から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）高齢運転者事故防止対策の推進

ア 高齢運転者向け運転適性検査機器などの活用

視力や視野を含む身体機能の変化について自覚させるため、運転適性検査器材を使用して運転行動に必要な基本的動作機能を検査し、検査結果に基づいた安全運転の心構えを指導するとともに、個々の能力や特性に応じた高齢運転者教育を行います。

（警察署）

イ 認知機能検査及び高齢者講習の円滑な受検・受講への対応

75歳以上の運転免許保有者の更新手続を適正かつ円滑に進めるため、滝野川庁舎において認知機能検査を実施します。また、認知機能検査のWEB予約の利用を促進するほか、警視庁ホームページを活用した高齢者講習などの予約状況や近隣教習所への無料バス発着駅の情報提供、高齢者講習などのお知らせはがきによる分かりやすい手続案内など、円滑な受検・受講に努めます。

（警察署）

ウ 高齢者講習の充実

- ・70歳以上の運転免許更新者に対する高齢者講習については、交通事故の現状及び交通事故の実態などの講義や安全運転に関する視聴覚教養、運転適性検査器材による指導を行うとともに、普通自動車対応免許を受けている者に対して、実車による運転指導などを実施し、加齢に伴って生じる身体機能の低下が運転に及ぼす影響を理解するための講習を行います。
- ・75歳以上の運転免許更新者に対しては、高齢者講習に加えて認知機能検査を実施します。
- ・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った75歳以上の高齢運転者に対し、更新時とは別に臨時の認知機能検査を実施するとともに、臨時認知機能検査の結果、認知症のおそれがあることを示す基準に該

第4章 安全運転と車両の安全性確保

当した場合には、臨時の高齢者講習を実施します。

- ・75歳以上で一定の違反歴のある高齢運転者を対象とする運転技能検査制度を適切に運用するなど、加齢に伴う運転技能の低下に着目した対策を推進します。

(警察署)

エ 臨時適性検査などの円滑な運用

認知機能検査において認知症のおそれがあることを示す基準に該当した人は、医師の診断書を提出していただくか、公安委員会の認める医師による診断を実施します。

(警察署)

オ 高齢運転者に対する交通安全教育の推進

高齢運転者に対しては、横断歩道における歩行者の優先など、安全な運転に必要な知識・技能を再確認させるため、通行の態様に応じた参加・体験・実践型の講習会の実施に努めるほか、安全運転サポート車（衝突被害軽減ブレーキ及びペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した自動車をいう。通称「サポカーS」。）については、各種機会を利用して、関係機関・団体などと連携しながら普及啓発を推進しつつ、その利用に当たっての注意点などについて理解の促進を図ります。

(警察署)

カ 高齢者支援施策などの推進

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

(警察署)

(3) 二輪車事故防止対策の推進

ア 二輪車利用者の交通安全意識の高揚

二輪車運転者に対し、関係機関・団体と連携した二輪車実技講習をはじめ、参加・体験・実践型の交通安全教室を積極的に実施します。

また、二輪車ストップ作戦を実施し、主要幹線道路において、個々に自体防護としてヘルメットのあごひもの確実な結着及び胸部プロテクターの着用促進を図り、交通安全情報を活用した交通事故防止のための広報啓発活動に努めます。

(警察署)

二輪車の交通事故を防止するため、警察署、二輪車関係団体と連携し、二輪運転者の安全運転意識の高揚と安全運転技能向上のための各種二輪車実技講習会を開催するとともに、二輪車安全運転指導員の養成及び研修会を実施します。

(交通安全協会)

イ セーフティドライブ・コンテストの実施

二輪車・四輪車関係機関及び二輪車・四輪車を利用している事業所や学校などに対して、チーム又は個人で参加し、一定期間内の無事故・無違反達成を目指す「セーフティドライブ・コンテスト」への積極的な参加勧奨を推進して、交通安全意識の高揚を図ります。

(警察署)

ウ 二輪車安全運転推奨シール交付制度

実技教室への積極的な参加を促すため、二輪車安全運転推奨シールを受講者に対して交付し、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。

(警察署)

エ 協力団体などを通じた交通安全情報の伝達

二輪車を通勤や業務で利用する事業所、学校、二輪車販売店、ガソリンスタンドなどから成る二輪車の交通事故防止に係る情報伝達網を構築し、効果的な交通安全情報の発信を行い二輪車交通事故防止を図ります。

(警察署)

(4) 貨物自動車事故防止対策の推進

関係機関・団体などと連携し、小学校及び義務教育学校校庭など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、死角など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、運転特性など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。

また、貨物事業所への出前型交通安全教室及びトラックストップ作戦を随時実施します。

(警察署)

(5) 飲酒運転対策の推進

飲酒運転は一般的な交通違反・交通事故と異なり、その悪質性は極めて高いため、行政と区民が連携して根絶に向けて対策を図ります。

ア 再犯防止教育の推進

飲酒運転前歴者の再犯を防止するため、アルコールスクリーニングテスト、ブリーフ・インターベンション、ディスカッションなどによる取消処分者講習のカリキュラムの充実を図ります。

イ 交通安全教育の推進

飲酒運転の危険性や実態を周知するため、学校・会社などにおける、交通安全教育を推進します。

ウ 広報啓発活動の充実・強化

交通安全講習会、街頭キャンペーンや各種広報媒体を通じて、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を推進します。

エ 指導取締りの強化

悪質な交通事故事件などに対する適正かつ緻密な捜査の推進を推進します。

オ 飲食店への協力要請やハンドルキーパー運動の推進

酒類提供飲食店や交通安全協会などと連携し、「ハンドルキーパーの運動」の浸透に努めます。

(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

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対して、自動車の安全な運転に必要な知識及び運転者に対する交通安全教育に必要な知識、技能などの講習を充実し、その資質と管理技能の向上を図ります。

第4章 安全運転と車両の安全性確保

イ 安全運転管理指導者制度

自動車運転適性検査担当者や、全日本交通安全協会が行う指導者養成講習修了者などの安全運転管理指導者において、管轄区域内の事業者などにおける管理実務の指導、運転適性検査の実施などを支援し、安全運転管理の充実を図ります。

(警察署)

(7) 自動運転に関する許可及び公道実証実験への対応

道路交通の安全・円滑に資することが見込まれる自動運転について、安全を確保しつつ、その実現が図られるよう、関係部局などと連携を図り、自動運転に関する許可及び公道実証実験が円滑に推移するよう取り組みます。

(警察署)

2 車両の安全性の確保

(1) 自転車の点検整備などの啓発

自転車利用者や自転車を使用する事業者による自転車の適切な点検整備が推進されるよう、自転車安全整備店などの関係団体と連携し、普及啓発を図ります。

(交通事業担当課、警察署)

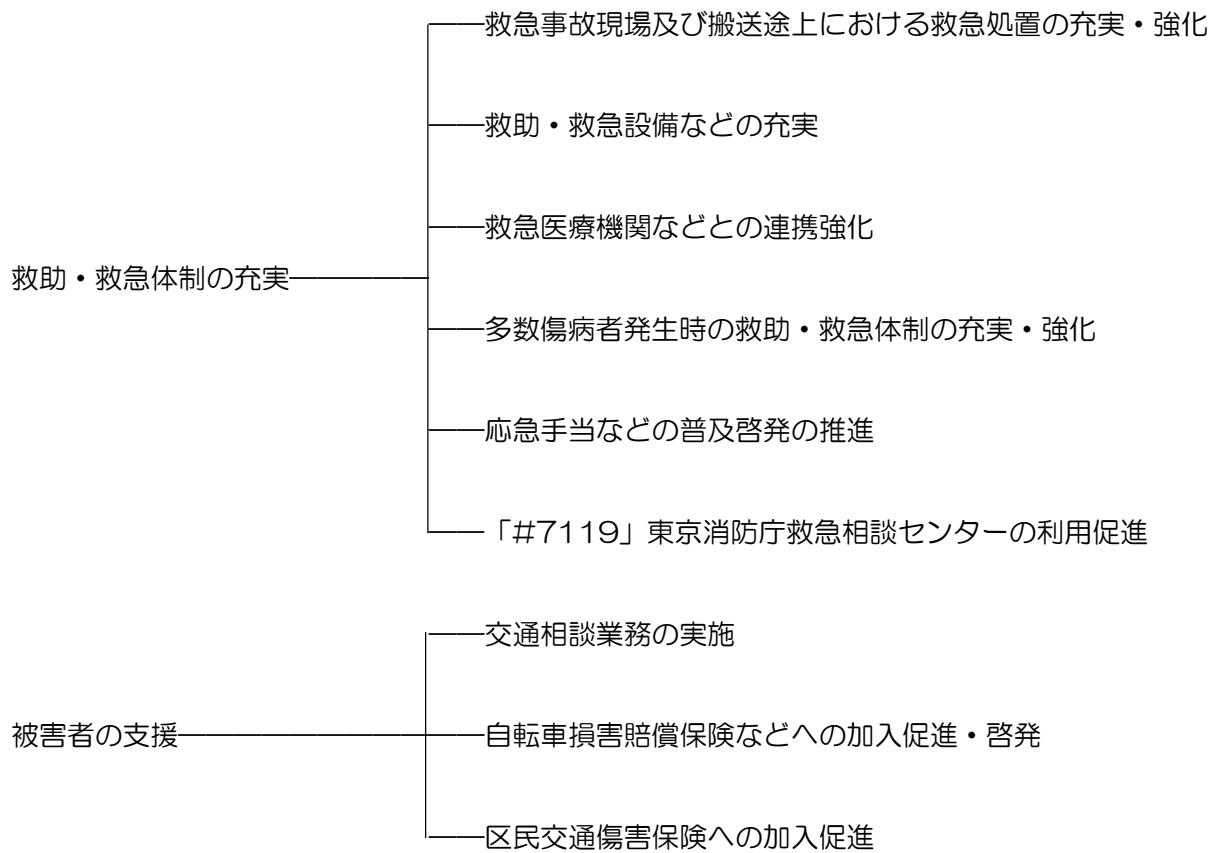
(2) 特定小型原動機付自転車などの保安基準

特定小型原動機付自転車や一般原動機付自転車又は自動車に該当するペダル付き電動バイクは、車両区分に応じた保安基準への適合が必要であることを、広報啓発活動や各種街頭活動、販売事業者への働き掛けなどを通じて周知します。

(警察署)

第5章 救助・救急体制の整備と被害者の支援

〔施策の体系〕



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、救急医療機関などとの連携を強化し、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（ＡＥＤ）を含めた応急手当などの普及啓発を積極的に推進します。

東京消防庁及び北区内３消防署では、救急車の増強や救急救命士の育成などを行うとともに北区救急業務連絡協議会などを通じた地域医療機関との連携、また、事業所、町会・自治会、学校などを通じた応急手当の指導などを行います。

（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

消防隊による交通救助・救護体制を継続して充実・強化するとともに、ポンプ車などに積載する救助用資器材やＡＥＤなどの応急処置資器材を継続して整備します。

（消防署）

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、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などに対応する技術認定者の養成を推進します。

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など）に対応するため、救急救命士の拡大処置に伴う養成及び体制の整備を推進していきます。

（消防署）

（２）救助・救急設備などの充実

ア 救急車の増強整備など

救急需要や地域間格差に応じ、救急車（高規格救急車）を計画的に増強するとともに、従来から大規模災害時などに活用してきた非常用救急車にも救急資器材などを積載し、効果的に運用していきます。

また、多数傷病者発生時や感染症に対応した特殊救急車を配備していきます。

（消防署）

イ 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など、早期対応ができるよう効果的に運用します。

（消防署）

（３）救急医療機関などとの連携強化

救急医療機関への円滑な受入体制を確保するため、救急医療機関などとの連携・協力関係を充実・強化し、救急活動時間の短縮を図ります。

（消防署）

（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

大規模な交通事故など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、必要な資器材を整備します。

（消防署）

イ 消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー）の充実

救助用重機などの特殊な装備などを備えた消防救助機動部隊の充実を図ります。

（消防署）

第5章 救助・救急体制の整備と被害者の支援

ウ 患者等搬送事業者との連携

震災など大規模災害時に多数の傷病者発生に備えて、患者等搬送事業者との連携を図ります。

(消防署)

エ 東京DMA Tと連携した救助・救急体制の強化

大規模な交通事故など多数の負傷者が発生した場合に、消防救助機動部隊や東京DMA Tと迅速かつ円滑な連携活動が図れるよう、訓練を推進します。

(消防署)

(5) 応急手当などの普及啓発の推進

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、訓練用人形、AEDトレーナーなどの資器材を整備するとともに、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作成などを行い、積極的に応急手当の普及啓発を行います。

(消防署)

(6) 「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用促進

「救急車を利用すべきか迷っている」、「診療可能な病院を教えてほしい」などの相談に対して緊急受診に関する医学的な助言や医療機関案内を行う「東京消防庁救急相談センター」や、緊急性がない場合の移送手段として患者等搬送事業者（民間救急車など）を紹介する「東京民間救急コールセンター」などを積極的に広報し、利用を促進することで、真に救急車を必要とする区民などに対して救急隊が迅速的確に対応できる体制づくりを推進します。また、WEB上で自ら症状の緊急度を判断できるツールである「東京版救急受診ガイド」の利用を促進します。

・救急相談センター 24時間対応

電話 プッシュ回線、携帯電話からは#7119

その他の電話 23区 03-3212-2323

・東京民間救急コールセンター（ナビダイヤルは年中無休）

0570-039-099（つながらないときは、03-3262-0039）

・消防署での医療機関案内 都内各消防署（分署、出張所も可）

(消防署)

2 被害者の支援

(1) 交通相談業務の実施

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

交通事故の処理は、原則的には当事者間で解決すべきですが、手続きの繁雑や法律知識の不足などから、多くの時間と経費を要するほか、加害者の賠償能力が乏しいなど、トラブルになる事例が少なくないのが現状です。

そこで区では、当事者間の問題解決を補完するために「交通相談」及び「法律相談」業務を行っています。区民相談室において交通相談として、示談方法・損害賠償額の算定・保険金の請求手続きなど交通事故全般について、必要な支援を行っています。

(広聴担当課区民相談室)

(2) 自転車損害賠償保険などへの加入促進・啓発

東京都自転車安全利用条例においては、令和2年4月1日から自転車損害賠償保険などの加入を自転車利用者、未成年者の保護者、自転車使用事業者、自転車貸付業者に対して義務付けています。

北区においても、北区自転車活用推進計画に基づき、自転車の点検整備及び損害賠償保険加入を促進するため、TS マーク取得に対する補助を令和6年度から実施しています。

また、自転車利用中の自転車損害賠償保険などへの加入について、ホームページやチラシなどを活用して促進するとともに、キャンペーンやイベント、交通安全教室などのさまざまな機会を通じて広報啓発します。

(交通事業担当課)

(3) 区民交通傷害保険への加入促進

交通事故に備えた「区民交通傷害保険」への加入推進に努めます。

この事業は、区民が一定の保険料を負担することにより、万一、交通事故に遭った場合に、被害の程度に応じて保険金をお支払いする制度で、北区が保険加入の受付業務を行っています。

〔事業の内容〕

ア 加入できる方

補償開始日時点で、北区に住所のある方

イ 加入の申込み方法

①区の定める金融機関・郵便局：毎年、2月1日から3月末まで
(申込用紙は区内金融機関・郵便局窓口に設置)

②WEB 申込み：毎年、2月1日から翌年1月31日まで

ウ 対象となる交通事故

自動車、電車、船舶、飛行機などの運行による交通人身事故
※自転車賠償責任プランは自転車使用などの賠償事故も対象

第5章 救助・救急体制の整備と被害者の支援

エ 保険期間

4月1日から翌年の3月31日まで

※4月1日以降に申し込んだ場合は申込みの翌月1日から翌年3月31日まで

オ 保険金額

交通事故における被害の程度に応じて、支払われます。

(地域振興課)

< 付 属 資 料 >

○ 交通安全対策基本法（昭和 45 年 6 月 1 日）

〈交通安全対策基本法 抜粋〉

（市町村交通安全計画等）

第 26 条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域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に必要な事項

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであってはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

○ 条例・宣言一覧

○ 道路交通法（昭和 35 年 6 月 25 日）

東京都北区交通安全協議会規約	昭和 39 年 9 月 3 日
東京都北区交通安全対策本部設置要綱	昭和 43 年 4 月 1 日

○ 交通安全対策基本法（昭和 45 年 6 月 1 日）

東京都北区自転車の放置防止に関する条例	昭和 58 年 12 月 12 日
東京都北区自転車の放置防止に関する条例施行規則	昭和 59 年 3 月 31 日
東京都北区自転車等駐車場条例	昭和 61 年 3 月 12 日
東京都北区自転車等駐車場条例施行規則	昭和 61 年 3 月 12 日
東京都北区違法駐車等の防止に関する条例	平成 6 年 1 月 1 日
東京都北区違法駐車等の防止に関する条例施行規則	平成 6 年 1 月 1 日
東京都北区違法駐車等対策実施要綱	平成 6 年 4 月 1 日
北区自転車駐車場の設置等に関する指導要綱	平成 7 年 4 月 1 日
東京都北区交通安全協会補助金交付要綱	平成 9 年 6 月 1 日
北区交通安全運動実施要領	春・秋

○ 交通安全を推進する体制

1 北区における推進体制

(1) 東京都北区交通安全協議会

交通事故のない住みよい区を築くため、区並びに関係行政機関・団体が協力体制を確立し、効果的な区民運動を推進していくことが必要です。北区では、このような社会的要請に基づき昭和 39 年に設置しました。

ア 協議事項

- ①交通安全に関する広報
- ②交通安全に関する教育施設
- ③交通安全に関する調査研究
- ④その他、本会において必要と認める事項

イ 組 織

※「東京都北区交通安全協議会規約」昭和 39 年9月3日 区長決裁
令和6年10月1日 最終改正

		人数	備 考
会 長	北区長	1 名	
委 員	北区議会議員	6 名	
	関係団体の代表	10 名	
	教育関係機関等の代表	9 名	
	関係行政機関の職員	8 名	
	北区職員	3 名	
計		37 名	

※都市整備部交通事業担当課長、教育振興部学校支援課長、区内三警察署交通課長及び区内三消防署警防課長を幹事としています。

(2) 東京都北区交通安全協議会高齢者部会

高齢社会に移行する中、増加する高齢者の交通安全対策は重点的に取り組むべき喫緊の課題となっています。

このような社会的要請に基づき、高齢者の交通事故防止のための施策に関する調査及び活動を行うため、東京都北区交通安全協議会の専門部会として平成 19 年に設置しました。

ア 協議事項

- ①高齢者の交通安全に関する広報
- ②高齢者の交通安全に関する教育施設
- ③高齢者の交通安全に関する調査研究
- ④その他、本部会において必要と認める事項

イ 組 織

※「東京都北区交通安全協議会高齢者部会設置要綱」平成 19 年6月20日 区長決裁
令和8年4月1日 最終改正

		人数	備 考
会 長	都市整備部長	1 名	
会 員	関係団体の代表	8 名	
	北区警察署	3 名	
	北区職員	8 名	
計		20 名	

(3) 東京都北区交通安全対策本部

北区が行う交通安全対策の一元化を図るため、北区副区長を本部長、関係部課長 28 名を部員として、交通安全対策本部を設置しています。

ア 協議事項

- ①交通安全施設の整備計画に関すること
- ②交通安全運動の推進に関すること
- ③交通事故による被害者対策に関すること
- ④その他、交通安全対策の総合的企画と調整に関すること

イ 組 織

※「東京都北区交通安全対策本部設置要綱」昭和 43 年 3 月 13 日 区長決裁
令和 8 年 4 月 1 日 最終改正

本部長	副区長のうち区長が指名するもの	
副本部長	本部長が部員のうちから、あらかじめ指名する者	
部 員	政策経営部長	政策経営部企画課長
		政策経営部財政課長
		政策経営部広報課長
	危機管理室長	危機管理室防災・危機管理課長
	地域振興部長	地域振興部地域振興課長
	生活環境部長	生活環境部環境課長
	福祉部長	福祉部地域福祉課長
	健康部長	
	都市整備部長	都市整備部都市計画課長
		都市整備部交通事業担当課長
	まちづくり推進部長	まちづくり推進部まちづくり推進課長
	土木部長	土木部土木政策課長
		土木部土木管理課長
		土木部道路公園課長
	教育委員会事務局 教育振興部長	教育委員会事務局教育振興部学校支援課長
		教育委員会事務局教育振興部教育指導課長
	子ども未来部長	子ども未来部子ども未来課長
		子ども未来部保育課長

2 民間における推進体制

(1) 交通安全協会

交通安全に係る民間組織として、区内の三警察署ごとに三協会がそれぞれの目的で組織されています。また、それぞれの会則に従い多彩な事業を展開しています。

ア 事業概要

- ①春・秋交通安全運動や交通安全行事
- ②安全教育（各種講習会）
- ③各部会活動（安全運転管理者、トラック、女性、青年、交通少年団、高齢者部会など）
- ④支部への助成（町会・自治会活動）
- ⑤各種表彰

(2) 違法駐車等防止連絡会

北区、警察、交通安全協会、地域交通安全活動推進委員協議会、町会・自治会、商店会及びその他の地域関係者をもって構成しています。

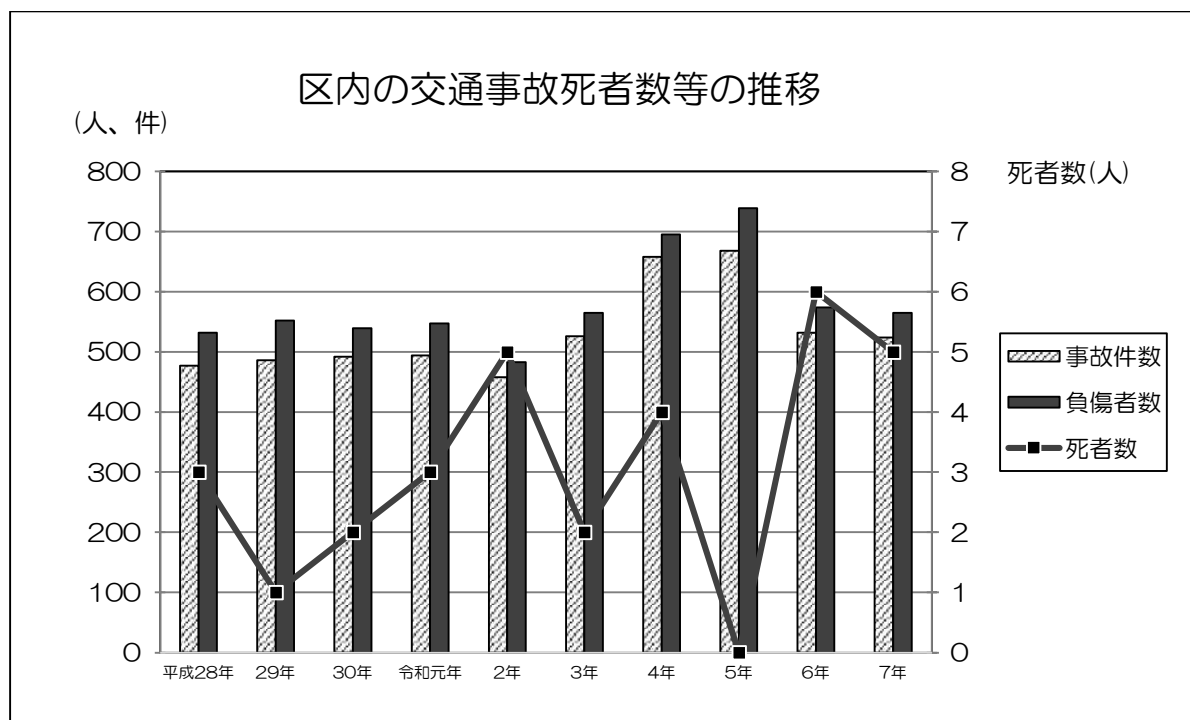
連絡会は、年2回の全体会を開催しています。月1回以上重点地域において、合同で広報活動などを実施しています。

地区名	重点地域	町会・自治会	商店会	地域活動推進委員協議会	安全協会	団体数
滝野川	板橋駅周辺	4	4	1	1	10 団体
王子	王子駅周辺	9	4	1	1	22 団体
十条	十条駅周辺	4	3			
赤羽	赤羽駅周辺	6	9	1	1	17 団体
合 計	4	23	20	3	3	49 団体
警 察		滝野川・王子・赤羽警察署				3 警察署
北 区		都市整備部交通事業担当課				1 区役所

○ 北区交通事故の状況

1 発生件数及び死傷者数

区 分	事故件数	死者数 (A) ※	負傷者数 (B+C)	重傷者数 (B)	軽傷者数 (C)	死傷者数 (A+B+C)
平成 28 年	477	3	532	5	527	535
平成 29 年	486	1	552	14	538	553
平成 30 年	492	2	539	22	517	541
令和元年	494	3	547	28	519	550
令和 2 年	458	5	483	28	455	488
令和 3 年	526	2	565	35	530	567
令和 4 年	658	4	695	47	648	699
令和 5 年	668	0	739	57	682	739
令和 6 年	532	6	574	58	516	580
令和 7 年	524	5	565	81	484	570



※死者数とは、交通事故発生から 24 時間以内に死亡した人数

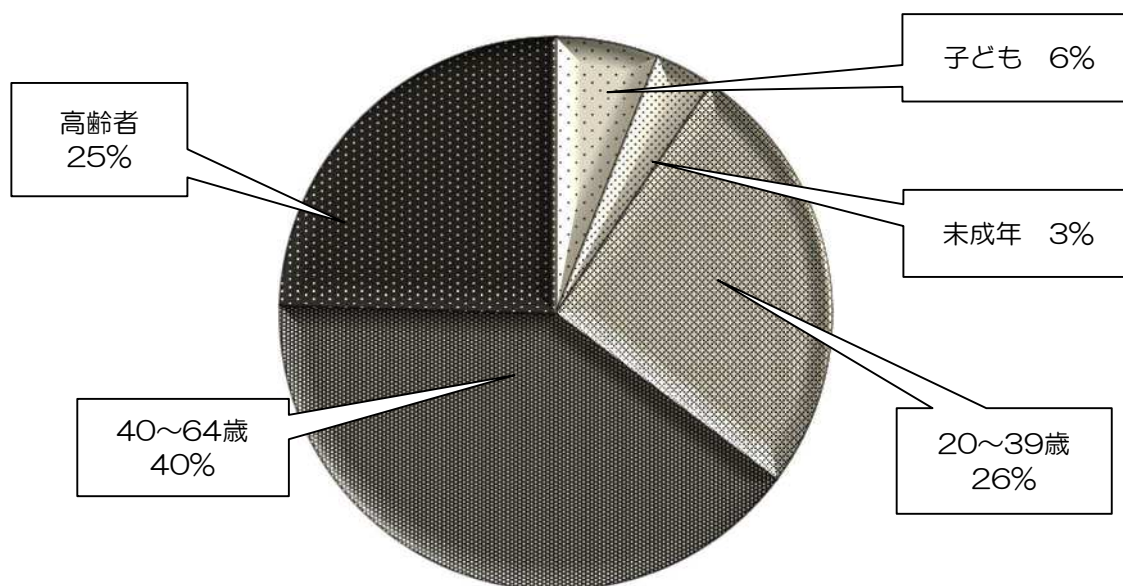
<付属資料>

2 年齢層別の死傷者数

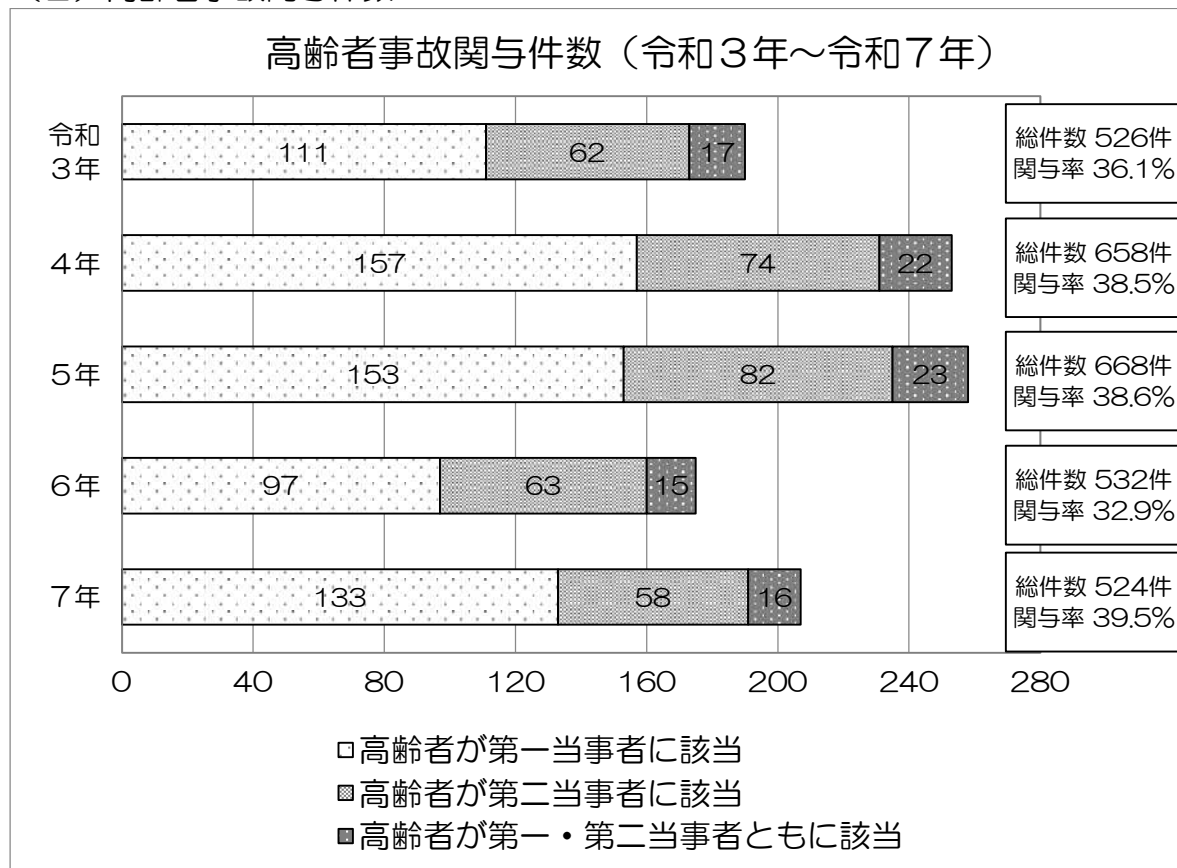
(1) 年齢層別の死傷者数

		子 ども				高 校 生	20 歳 未 満	成 年							高 齢 者 65 歳 以 上	合 計
		幼 児	小 学 生	中 学 生	小 計			20 ～ 24 歳	25 ～ 29 歳	30 ～ 39 歳	40 ～ 49 歳	50 ～ 59 歳	60 ～ 64 歳	小 計		
3 年	死者	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2
	負傷者	15	17	6	38	8	3	29	42	95	106	97	28	397	119	565
4 年	死者	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	2	4
	負傷者	12	20	5	37	12	15	34	47	96	123	107	38	445	186	695
5 年	死者	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者	16	32	4	52	11	17	34	39	92	116	138	51	470	189	739
6 年	死者	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0	5	1	6
	負傷者	6	21	7	34	13	14	26	47	83	81	108	37	382	131	574
7 年	死者	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	2	1	5
	負傷者	7	16	5	28	9	5	47	37	64	85	108	38	379	144	565

年齢層別の死傷者数の割合（令和3年～7年）



(2) 高齢者事故関与件数



第一当事者とは、最初に交通事故に関与した車両などの運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

第二当事者とは、次に過失が重いものをいう。

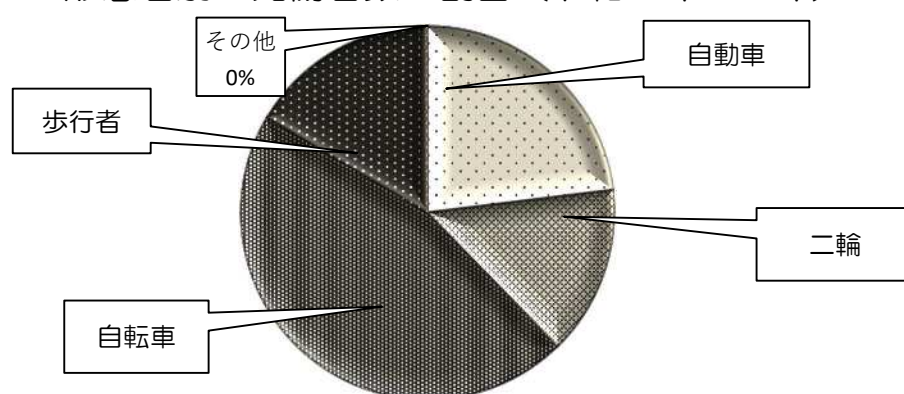
当表における「高齢者が第一当事者に該当」とは、例えば、信号無視をした高齢者と信号無視をしていない高齢者以外の者の交通事故を指す。

3 形態別の交通事故発生件数と死負傷者数

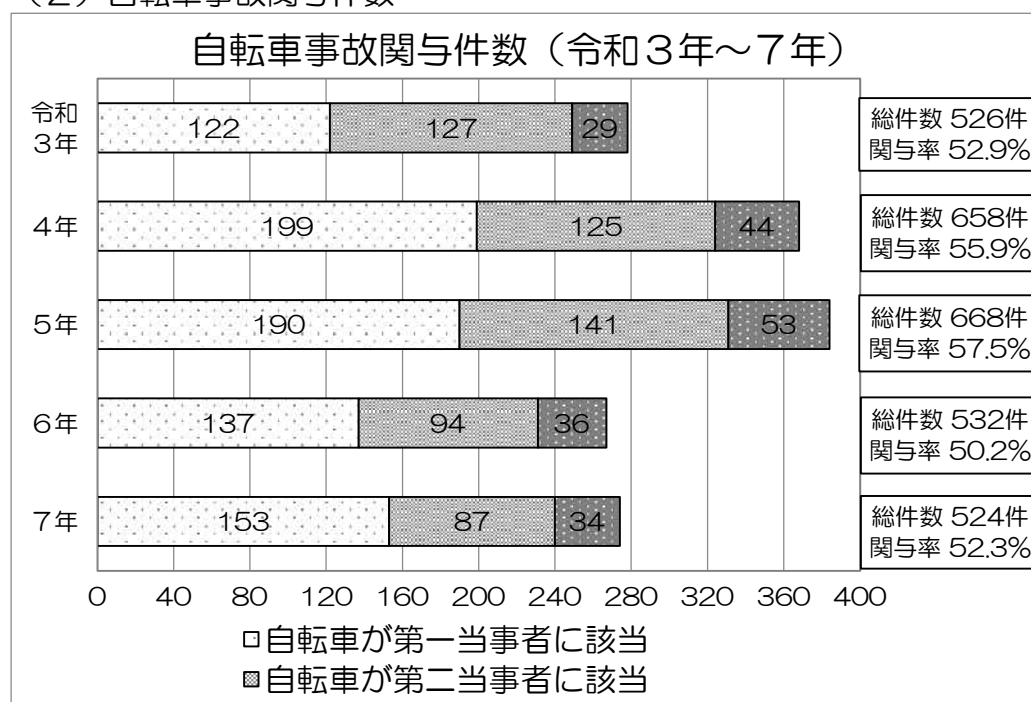
(1) 形態別の死傷者数

	自動車	二輪	自転車	歩行者	その他	合計
令和3年	132	70	263	102	0	567
令和4年	137	111	341	110	0	699
令和5年	178	98	353	110	0	739
令和6年	148	96	238	98	0	580
令和7年	136	90	242	100	2	568

形態層別の死傷者数の割合（令和3年～7年）



(2) 自転車事故関与件数



第一当事者とは、最初に交通事故に関与した車両などの運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

第二当事者とは、次に過失が重いものをいう。

当表における「自転車が第二当事者に該当」とは、例えば、信号無視をした車両と信号無視をしていない自転車の交通事故を指す。

東京都北区交通安全計画
令和8年度～12年度

令和8年7月発行

発行 東京都北区交通安全協議会
編集 東京都北区都市整備部
交通事業担当課

〒114-8508
北区王子本町 1-15-22
電話 (03) 3908-9216 ダイヤルイン
FAX (03) 3908-6703
URL <http://www.city.kita.tokyo.jp/>