

# 第 11 次練馬区交通安全計画

練馬区交通安全対策協議会



## 交通安全都市練馬区宣言

交通安全の確保は区民共通の願いである。しかし区内では尊い人命を奪うような事故をはじめ多くの交通事故が発生し、区民生活においても危機感をつのらせている。

練馬区および練馬区民は、持てる力を結集し、交通事故防止のために欠くことができない道路環境を整備するとともに、一人ひとりが交通マナーを高め、交通ルールを守ることを決意した。

練馬区および練馬区民は、生命尊重、人間優先の理念に基づき、交通事故のない安全で安心して暮らせるまちの実現に向けて努力することをここに宣言する。

平成10年12月15日

練馬区



# 目次

---

第1部 交通安全計画の策定および事故等の現状と課題.....	1
第1章 はじめに.....	1
1 計画策定の主旨.....	1
2 計画の位置づけ.....	1
第2章 交通事故等の状況.....	2
1 前計画（第10次練馬区交通安全計画）の目標と成果.....	2
2 道路交通の現況.....	3
3 交通事故件数等の推移.....	3
(1) 交通事故発生状況（全件）.....	3
(2) 年齢層別交通事故発生状況.....	4
(3) 月別交通事故発生状況.....	5
(4) 時間帯別交通事故発生状況.....	6
(5) 道路形状別交通事故発生状況.....	7
(6) 車道幅員・交差点規模別交通事故発生状況.....	8
(7) 交通事故当事者の種別.....	9
(8) 道路規模別交通事故発生状況.....	10
(9) 高齢者（65歳以上）の交通事故.....	11
(10) 自転車の交通事故.....	13
(11) 二輪車の交通事故.....	15
(12) 飲酒事故.....	16
(13) 他区との比較.....	17
4 子どもの交通安全の確保.....	18
(1) 子ども（0歳から中学生）の交通事故.....	18
5 法改正等の状況.....	20
第3章 計画の目標および重点課題.....	21
1 計画の目標.....	21
2 計画の推進.....	21
(1) 行政機関.....	21
(2) 事業者、交通関係団体、ボランティア等.....	21
(3) 区民.....	21
3 5つの重点課題.....	22
4 その他の動向.....	24

第2部 講じようとする施策.....	25
<b>第1章 道路交通環境の整備</b> .....	25
1 幹線道路整備の推進.....	25
(1) 道路交通網の整備.....	25
(2) 無電柱化の推進.....	25
2 安全安心な生活道路の整備.....	26
(1) 交通安全施設の設置・改良.....	26
(2) 生活道路における交通事故防止対策の推進.....	26
3 違法駐車の解消.....	26
(1) 違法駐車防止の推進.....	26
(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進.....	26
(3) 自動車の保管場所確保の徹底.....	26
4 通学路の交通安全点検.....	27
5 その他の道路環境の整備.....	27
(1) 道路の使用および占用の抑制.....	27
(2) 不法占有物件等の排除.....	27
(3) 道路の緑化推進.....	27
<b>第2章 自転車利用環境の整備</b> .....	28
1 自転車安全利用の促進.....	28
(1) 自転車利用環境の整備の推進.....	28
(2) 自転車安全利用推進策.....	29
(3) 自転車の点検整備の促進.....	30
(4) 自転車通勤者や配達事業者に対する安全教育の充実.....	30
2 放置自転車への対策.....	30
(1) 自転車駐車場の整備.....	30
(2) 放置自転車等の撤去.....	30
(3) 放置自転車防止に向けた広報・啓発活動.....	31
<b>第3章 交通安全意識の普及・徹底</b> .....	32
1 各年齢層別の体系的な交通安全啓発の推進.....	32
(1) 学校等における交通安全啓発.....	32
(2) 高齢者に対する交通安全啓発.....	34
(3) 幼児同乗時の自転車安全利用の啓発（電動アシスト付き）.....	35
(4) 自転車シミュレーターによる交通安全啓発.....	35
2 地域における交通安全意識の高揚.....	36

3	交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化.....	36
(1)	飲酒運転等の根絶に向けた広報・啓発の推進	36
(2)	二輪車の交通安全に対する広報啓発活動	36
(3)	交通安全用品等の普及	36
<b>第4章</b>	<b>交通規制等の推進</b> .....	<b>37</b>
1	駐車秩序の確立.....	37
2	指導取締りの強化.....	37
(1)	交通事故防止に資する交通指導取締りの推進	37
(2)	二輪車対策の推進	37
(3)	自転車利用者対策の推進	38
<b>第5章</b>	<b>交通事故発生時等の対策</b> .....	<b>39</b>
1	救急・救助体制の充実.....	39
(1)	応急手当等の普及啓発の推進	39
(2)	「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用促進および運営体制の強化	39
2	被害者への支援.....	39
(1)	交通事故相談の実施	39
(2)	区民交通傷害保険の周知	40
3	震災発生時における警備・交通対策.....	40

# 第1部 交通安全計画の策定および事故等の現状と課題

## 第1章 はじめに

### 1 計画策定の主旨

練馬区交通安全対策協議会は、昭和48年以降、5年ごと10次にわたり、「練馬区交通安全計画」を作成し、区と関係機関が一体となって、各種の政策を実施してきました。

区内の交通事故件数は、平成13年の4,038件から令和2年まで概ね減少傾向にありますが、依然1,000件以上の交通事故が発生しています。

練馬区交通安全対策協議会は、交通事故のない安全で安心して暮らせるまちの実現に向けて、第11次練馬区交通安全計画(令和3年度～令和7年度)を策定し、関係機関の協力のもと総合的な交通安全対策を推進していきます。

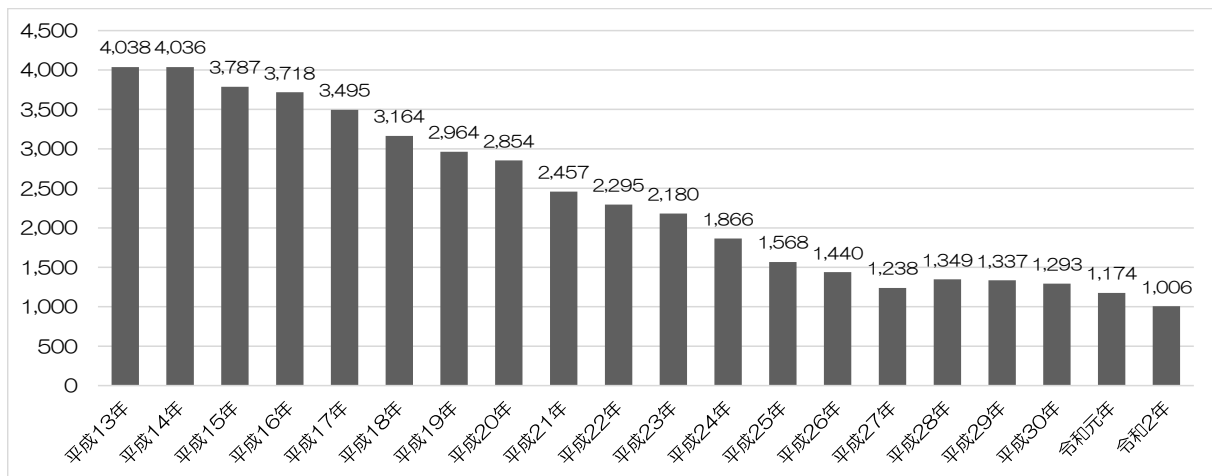


図1 交通人身事故件数の推移

出典：交通事故統計表

### 2 計画の位置づけ

第11次練馬区交通安全計画は、交通安全対策基本法の規定による第11次東京都交通安全計画に基づき、練馬区の区域内における交通安全に関する総合的な施策の方向性を定めた計画です。

なお、本計画に基づき、年度計画として「練馬区の交通安全」を策定します。



## 第2章 交通事故等の状況

### 1 前計画（第10次練馬区交通安全計画）の目標と成果

第10次練馬区交通安全計画(以下「第10次計画」という。)では、「各年における交通事故件数および死傷者数をいずれも前年以下に減少させること」を目標として、区、警察、消防をはじめとする関係機関が各種の施策を講じました。平成28年から令和2年までの第10次計画期間中の交通事故件数および死傷者数は連続して減少し、目標を達成しています。

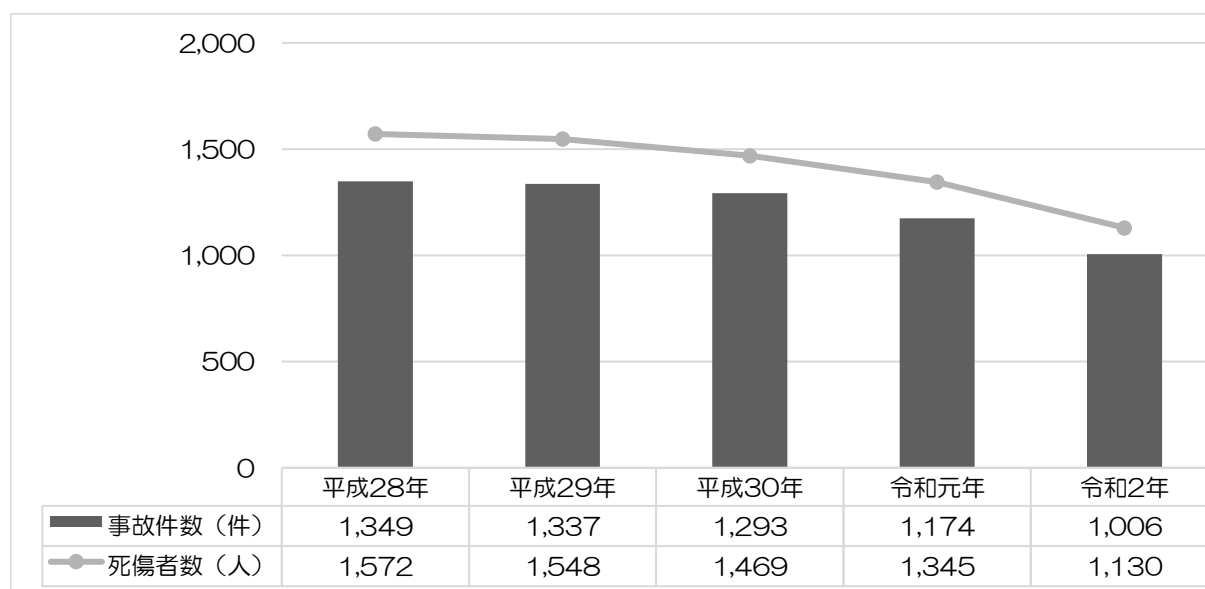


図2 第10次計画期間における事故件数、死傷者数

出典：交通事故統計表

#### ■ 第10次計画における4つの重点課題

重点課題①	高齢者の交通安全の確保
重点課題②	自転車の安全利用の推進
重点課題③	二輪車事故の防止
重点課題④	飲酒運転の根絶

## 2 道路交通の現況

区内の道路は、自動車専用道路である関越自動車道をはじめとして、主要な幹線道路は国が管理する川越街道、都が管理する目白通り、青梅街道、新青梅街道、千川通りなどがあり、東西方向は比較的整備が進んでおり、放射状の都心指向型となっています。しかし、南北方向には、東京外環自動車道、環状7・8号線と笹目通りがありますが、東西方向に比べ、幹線道路の少ない状況です。

区内の交通状況は、幹線道路において、朝夕を中心に渋滞し、渋滞を避けるための通過交通が通学路を含む生活道路に進入し、危険な状況となっています。また、区内全域が比較的平坦であることや、南北交通を担うバスの、特に通勤・通学時間帯の定時性確保が困難なことから、自転車の利用が多く見られます。

こうした道路交通の事情から、区内における交通事故には、小中規模の交差点での事故が多く、自転車が事故当事者となる割合が高いという特徴があります。

## 3 交通事故件数等の推移

### (1) 交通事故発生状況（全件）

交通事故件数および負傷者数は、平成28年から減少傾向にあります。死者数については、4人から10人の間で推移しています。

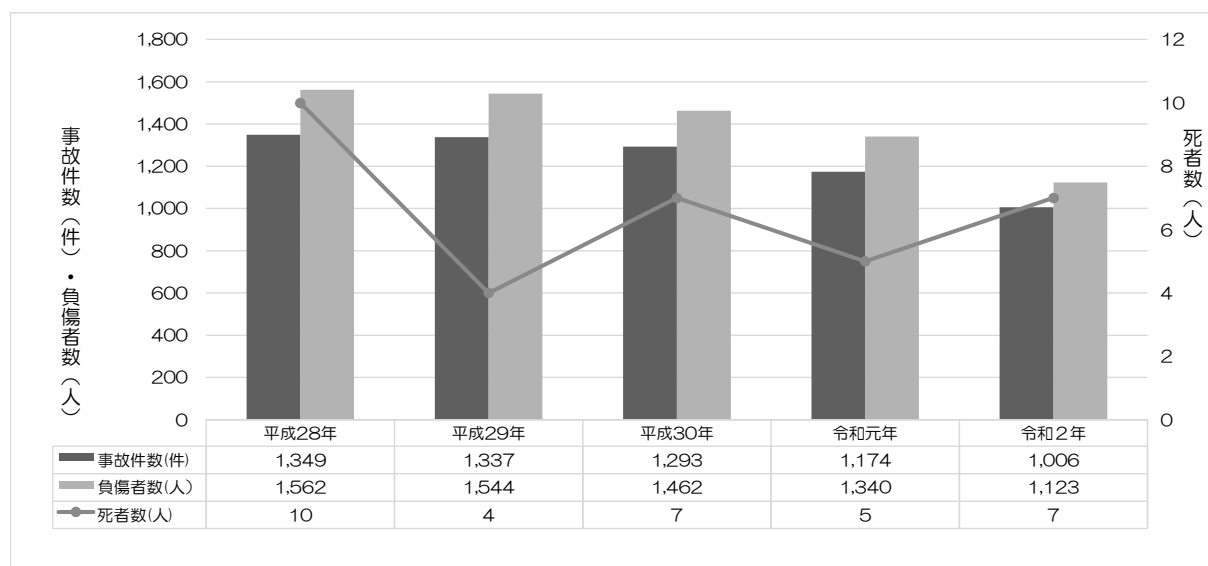


図3 交通事故発生状況（全件）

出典：交通事故統計表

## (2) 年齢層別交通事故発生状況

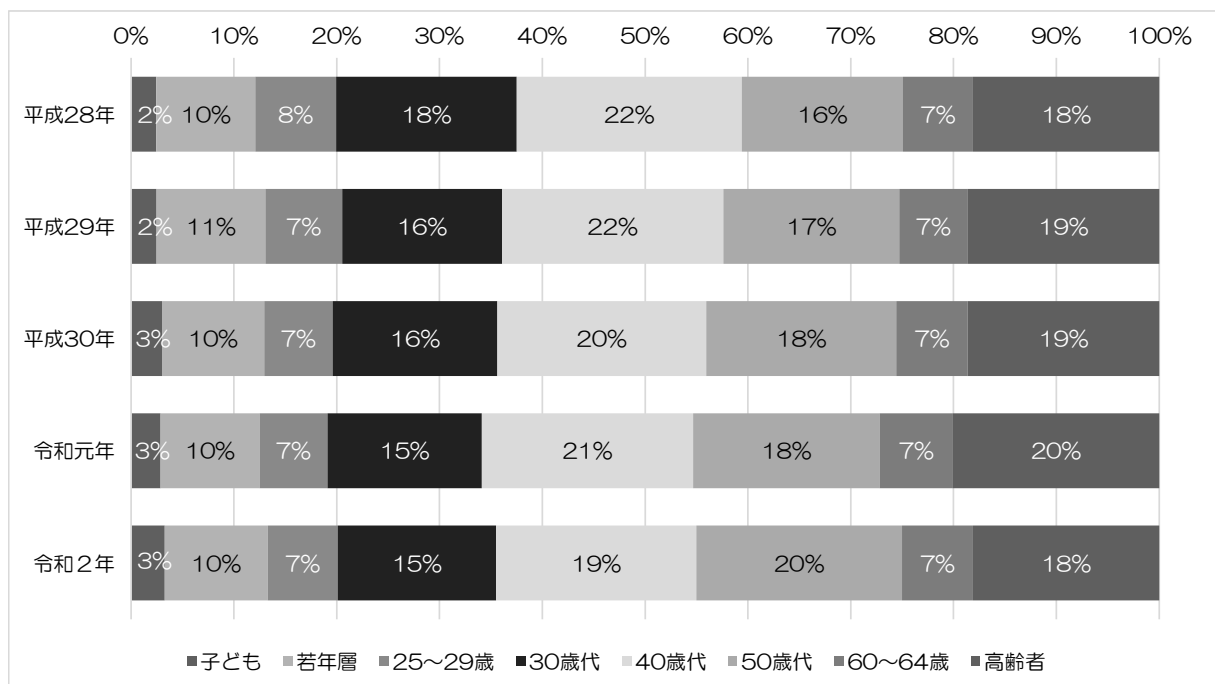
全体の事故当事者数は減少傾向にありますが、50歳代、高齢者の占める割合は約20%と高まっています。

表1 年齢層別交通事故当事者数（人）

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
子ども	幼児	6	5	7	7	7
	小学生	47	41	44	36	37
	中学生	12	19	25	22	20
	小計	65	65	76	65	64
若年層	高校生	37	30	45	47	31
	20歳未満	49	50	31	36	26
	20～24歳	171	199	177	136	139
	小計	257	279	253	219	196
25～29歳		209	196	169	150	133
30歳代		467	409	406	341	301
40歳代		583	567	516	467	381
50歳代		417	450	469	412	391
60～64歳		181	174	176	162	135
高齢者（65歳以上）		482	491	473	456	354
その他		37	43	48	76	57
合計		2,698	2,674	2,586	2,348	2,012

※ 事故当事者数は第1第2当事者合計であり、交通事故件数の約2倍となる

※ 「その他」は、年齢が不明などの場合



※ 「その他」はグラフから除外

図4 年齢層別交通事故当事者数（人）

出典：交通事故統計表

### (3) 月別交通事故発生状況

月別の交通事故発生件数は、3月が最も多く、次いで12月となっています。

表2 月別交通事故発生件数（件）

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
平成28年	104	105	127	123	101	131	111	100	100	106	108	133
平成29年	113	88	121	103	97	107	127	108	107	110	133	123
平成30年	114	98	135	119	116	99	110	101	84	124	97	96
令和元年	102	95	123	119	103	104	78	80	88	91	89	102
令和2年	87	96	89	54	76	65	93	81	81	101	88	95
5年平均※	104	96	119	104	99	101	104	94	92	106	103	110

※平成28年から令和2年の5年間の平均値。小数点第一位で四捨五入

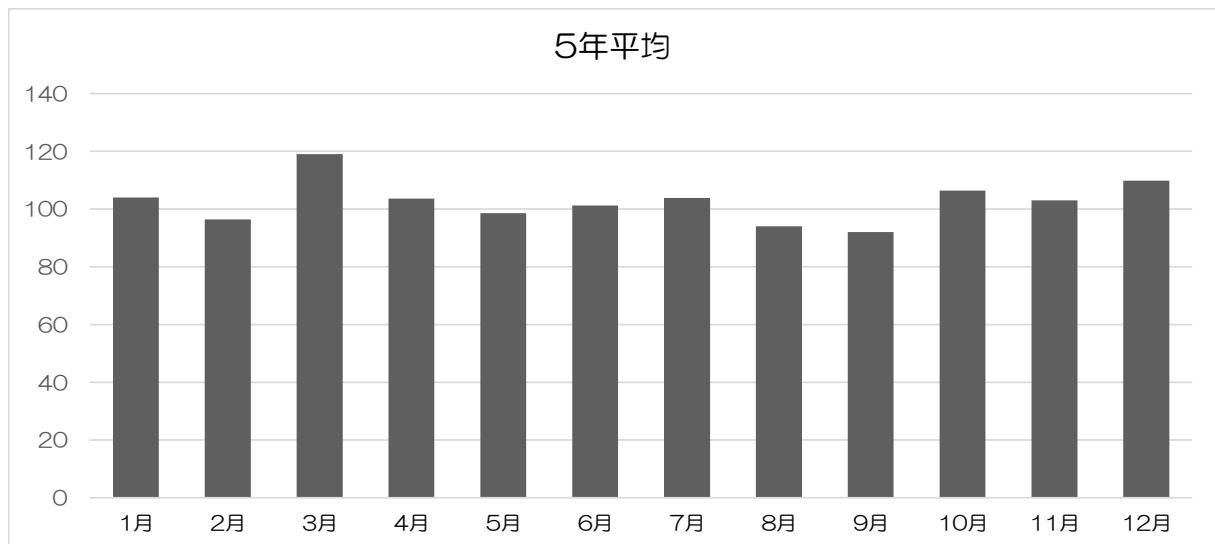


図5 月別交通事故発生件数（件）

出典：交通事故統計表

#### (4) 時間帯別交通事故発生状況

8時～10時および16時～18時の朝の通勤・通学時間帯や、夕方の帰宅の時間帯の事故発生件数が多い傾向にあります。

表3 時間帯別交通事故発生件数（件）

時間帯 (時)	0～2	2～4	4～6	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	18～20	20～22	22～24
平成28年	26	22	29	135	181	166	175	165	187	154	65	44
平成29年	24	21	37	137	188	171	157	158	194	147	61	42
平成30年	29	19	29	119	188	166	141	155	191	140	68	48
令和元年	15	23	28	124	199	144	142	117	144	141	61	36
令和2年	12	9	27	97	129	137	123	117	159	117	57	22
5年平均※	21	19	30	122	177	157	148	142	175	140	62	38

※ 平成28年から令和2年の5年間の平均値。小数点第一位で四捨五入

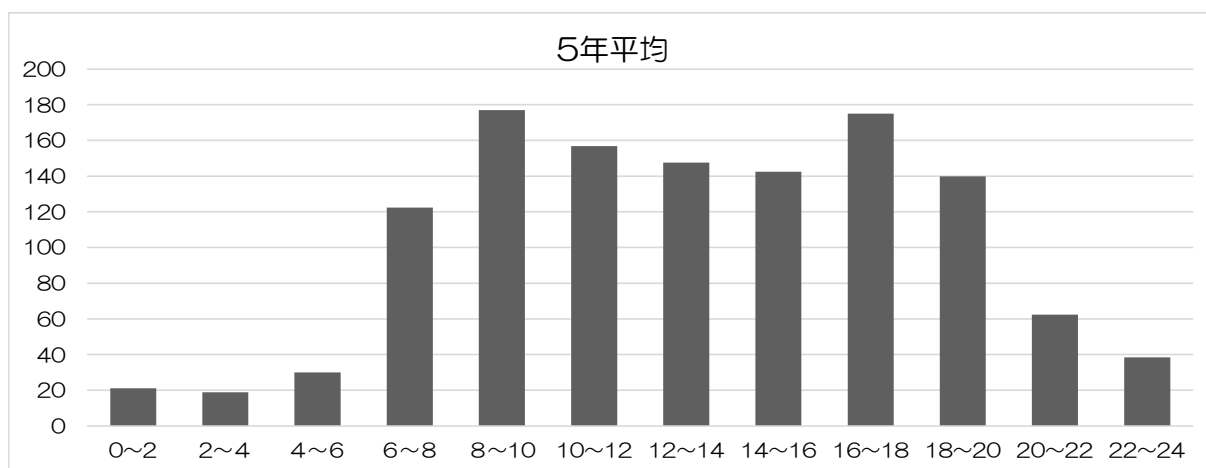


図6 時間帯別交通事故発生件数（件）

出典：交通事故統計表

### (5) 道路形状別交通事故発生状況

交差点およびその付近での事故が、全体の約6割を占めています。

表4 道路形状別交通事故発生件数（件）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	
交差点	640	581	584	567	480	
交差点付近	194	182	160	128	136	
単路	トンネル	24	27	25	17	16
	橋	6	5	4	2	1
	その他	442	510	499	443	363
単路合計	472	542	528	462	380	
踏切	0	0	1	1	2	
その他	43	32	20	16	8	
合計	1,349	1,337	1,293	1,174	1,006	

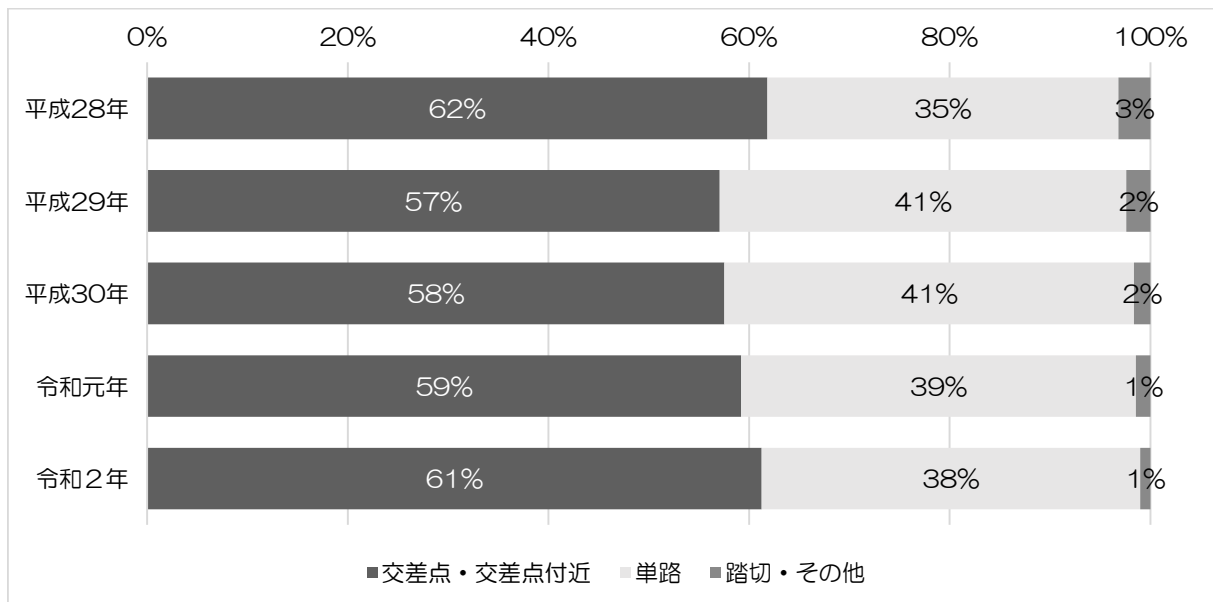


図7 道路形状別交通事故発生割合

出典：交通事故統計表

※「その他」は、建物敷地内や駐車場内など、他の分類に該当しないもの

## (6) 車道幅員・交差点規模別交通事故発生状況

小中規模の交差点および幅員 5.5m 以上 9.0m 未満の道路で発生する事故が多くなっています。

表5 車道幅員・交差点規模別交通事故発生件数（件）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
3.5m未満	18	41	59	47	62
3.5m以上5.5m未満	131	144	139	132	95
5.5m以上9.0m未満	267	297	286	233	211
9.0m以上13.0m未満	131	116	109	102	73
13.0m以上19.5m未満	105	91	72	67	66
19.5m以上	14	35	24	10	11
交差点 小	272	253	263	244	219
交差点 中	255	239	240	232	201
交差点 大	113	89	81	91	60
その他	43	32	20	16	8
合計	1,349	1,337	1,293	1,174	1,006

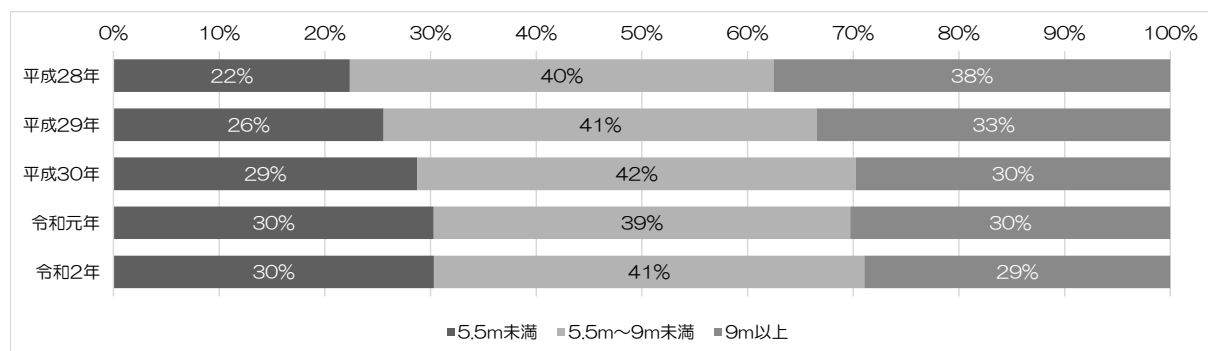


図8 単路（交差点付近・踏切含む）別の交通事故発生割合

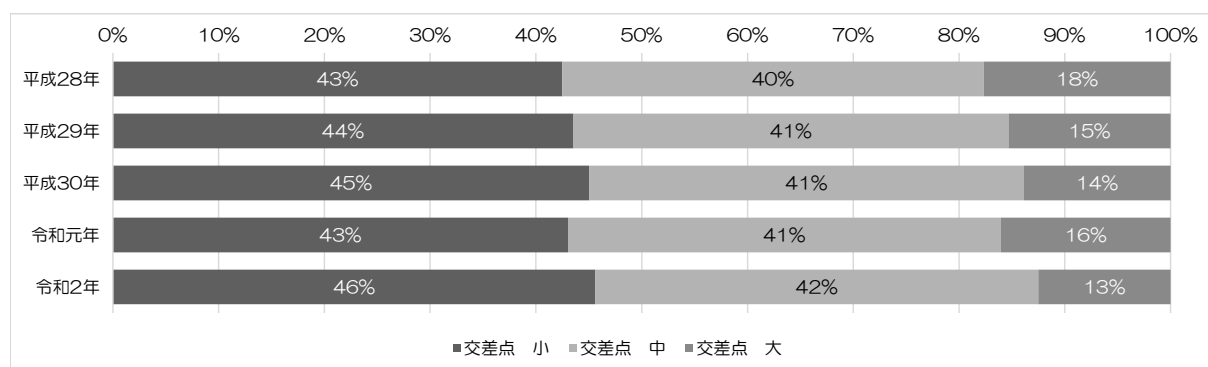


図9 交差点規模別の交通事故発生割合

出典：交通事故統計表

※交差点規模（第1当事者の進入側道路の車道幅員により区分される）

小…5.5m未満

中…5.5m以上 13m未満

大…13m以上

## (7) 交通事故当事者の種別

各年とも事故当事者数の3割以上を乗用車が占め、自転車も2割以上となっています。

表6 交通事故当事者別交通事故発生件数（件）

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
乗用	大型	6	9	8	13	7
	中型	2	5	4	1	1
	準中型	—	0	2	0	0
	普通	821	943	869	693	561
	軽自動車	176	190	175	120	141
乗用車合計		1,005	1,147	1,058	827	710
貨物	大型	13	17	20	12	8
	中型	80	35	30	19	17
	準中型	—	54	71	75	68
	普通	185	173	144	106	95
	軽自動車	142	185	178	172	145
貨物車合計		420	464	443	384	333
特殊車		1	1	1	0	0
二輪	自動二輪	138	187	150	167	142
	原付自転車	97	89	107	100	92
二輪車合計		235	276	257	267	234
自転車		574	529	571	611	519
歩行者		219	214	207	181	158
合計		2,454	2,631	2,537	2,270	1,954
(参考) その他・物件等		7	43	49	78	58

※ 事故当事者数は第1第2当事者合計であり、交通事故件数の約2倍となる

※ 「準中型」は平成29年から追加された種別区分

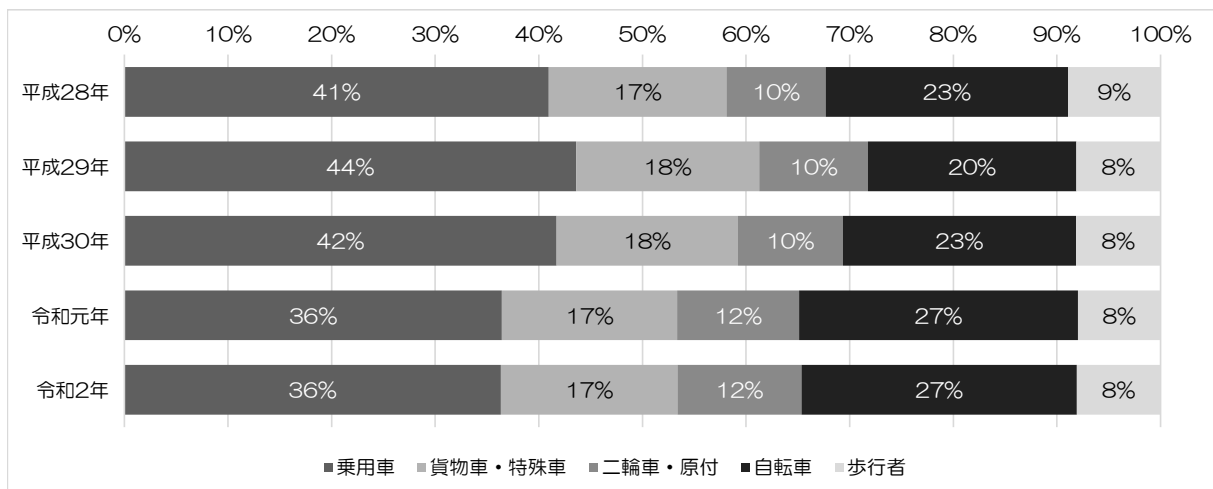


図10 交通事故当事者別交通事故発生割合

出典：交通事故統計表



(8) 道路規模別交通事故発生状況

区道での事故が全体の約半数を占めています。

表7 道路規模別交通事故発生件数(件)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
国道	43	53	46	47	20
都道	555	570	556	422	390
区道	711	660	650	670	570
その他	40	54	41	35	26
合計	1,349	1,337	1,293	1,174	1,006

※「その他」は駐車場内など、他の分類に該当しない一般交通の場所

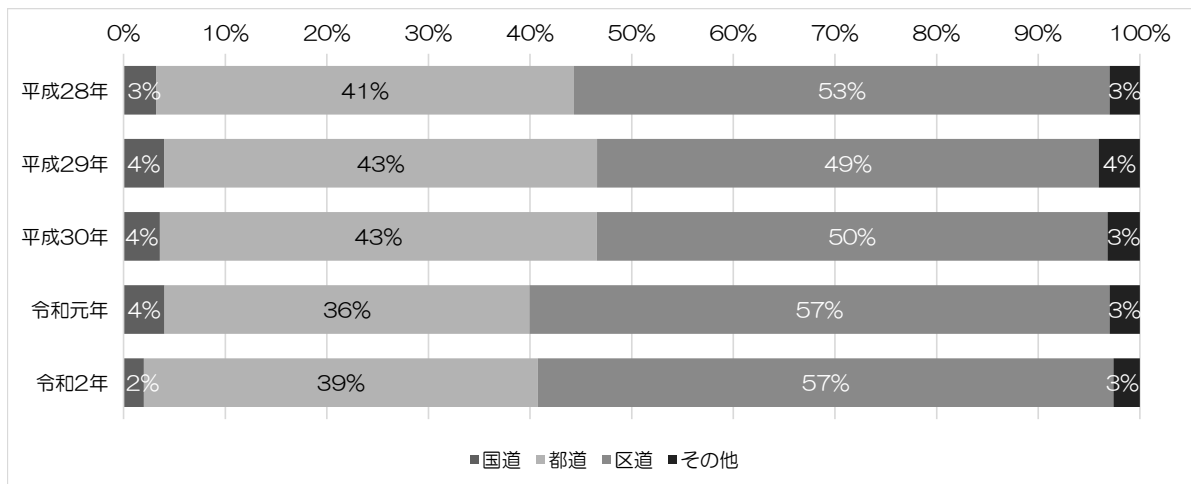


図1-1 道路規模別交通事故発生割合

出典：交通事故統計表

### (9) 高齢者（65歳以上）の交通事故

高齢者の事故当事者数は減少傾向にありますが、負傷者数における重傷者の割合が高くなっています。

表8 高齢者事故の発生状況

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
事故当事者数	482	491	473	456	354
死者数	6	1	5	2	4
負傷者数	247	266	251	221	184
重傷者	7	7	13	16	24
軽傷者	240	259	238	205	160

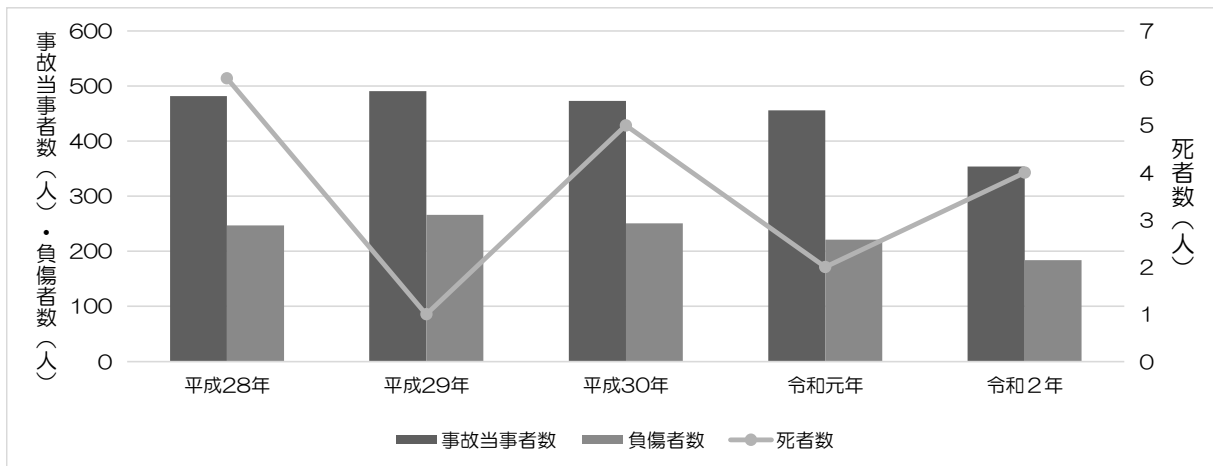


図12 高齢者事故の発生状況

表9 全交通事故当事者数に占める高齢者の割合

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
全交通事故の事故当事者数	2,698	2,674	2,586	2,348	2,012
うち高齢者が当事者となった数	482	491	473	456	354
高齢者事故の割合(%)	17.9%	18.4%	18.3%	19.4%	17.6%

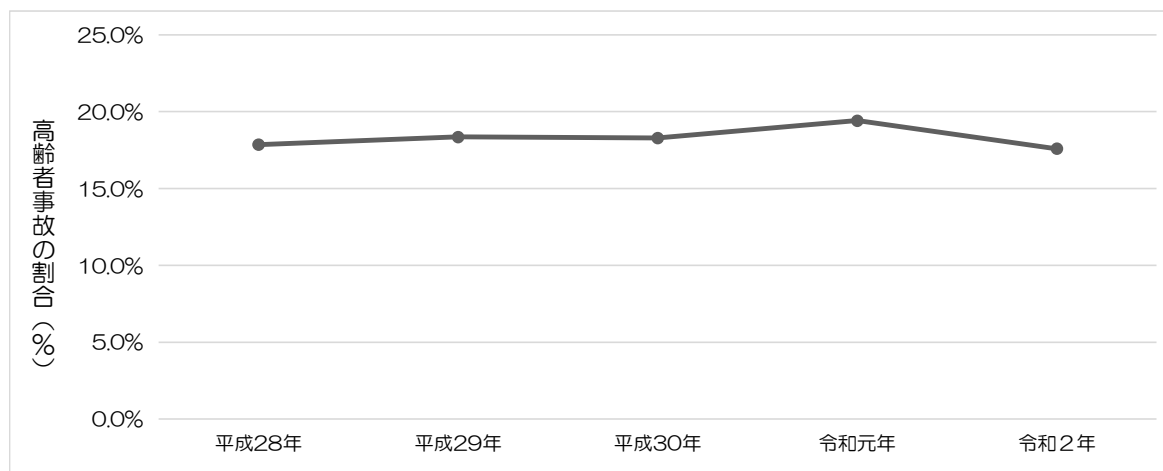


図13 全交通事故当事者数に占める高齢者の割合

出典：交通事故統計表

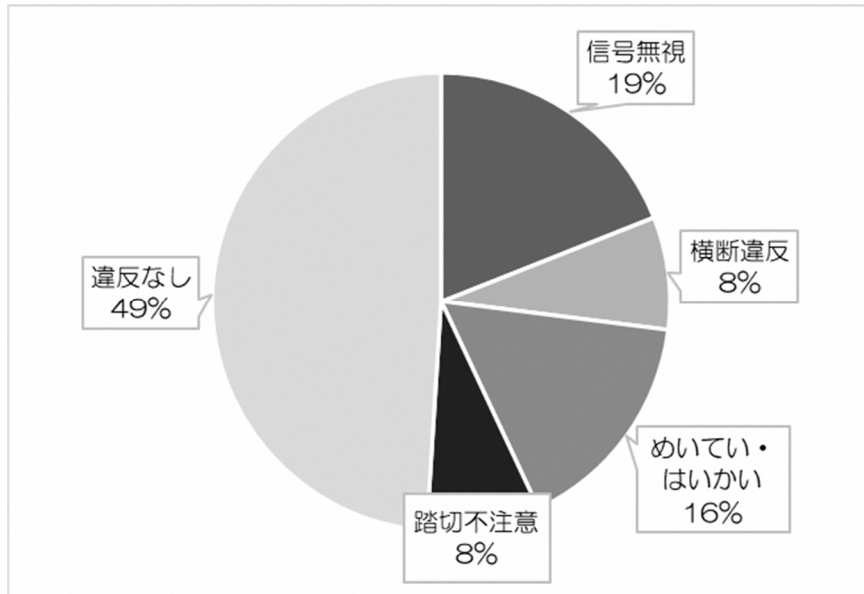


図14 都内高齢者の歩行中死者の違反状況（令和2年）

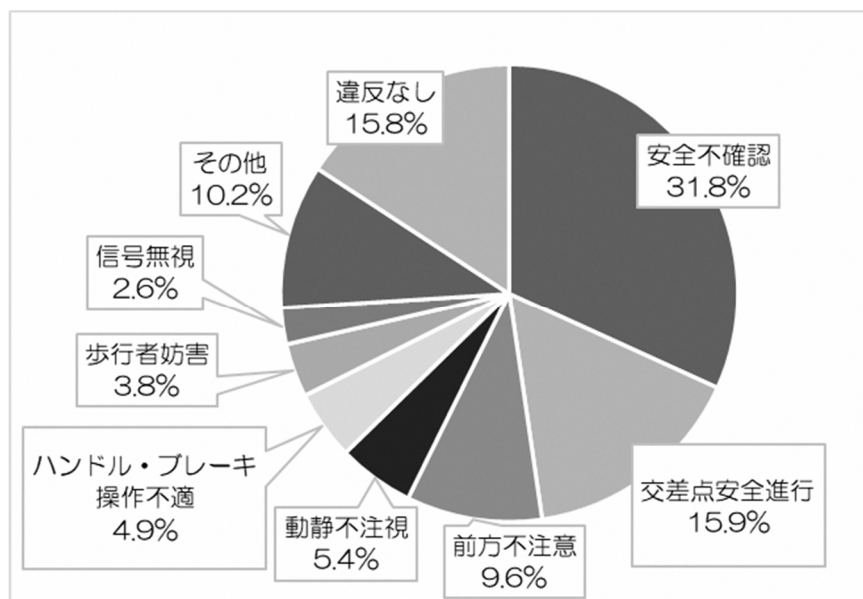


図15 都内高齢運転者の違反別事故発生状況（令和2年）

出典：第11次東京都交通安全計画

## (10) 自転車の交通事故

自転車の交通事故は、負傷者数における重傷者の割合が高くなっています。

表10 自転車交通事故の発生状況

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
事故当事者数	549	529	571	611	519
死者数	5	1	2	2	1
負傷者数	492	464	484	526	442
重傷者	5	11	13	23	35
軽傷者	487	453	471	503	407

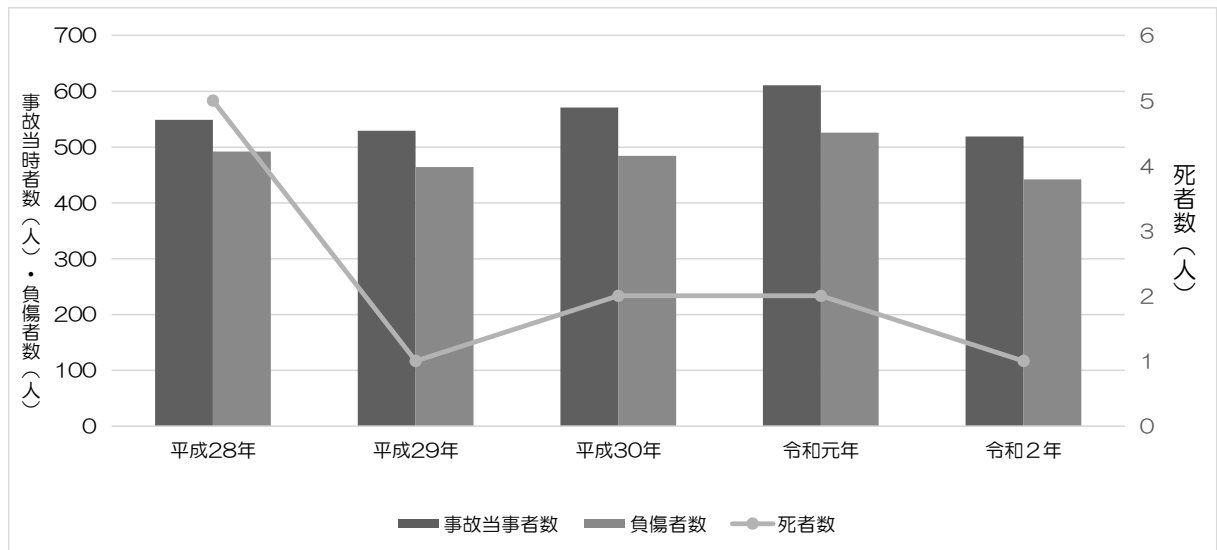


図16 自転車交通事故の発生状況

表11 全交通事故死傷者数に占める自転車事故死傷者数の割合

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
全交通事故の死傷者数	1,572	1,548	1,469	1,345	1,130
自転車事故の死傷者数	497	465	486	528	443
自転車事故の割合 (%)	31.6%	30.0%	33.1%	39.3%	39.2%

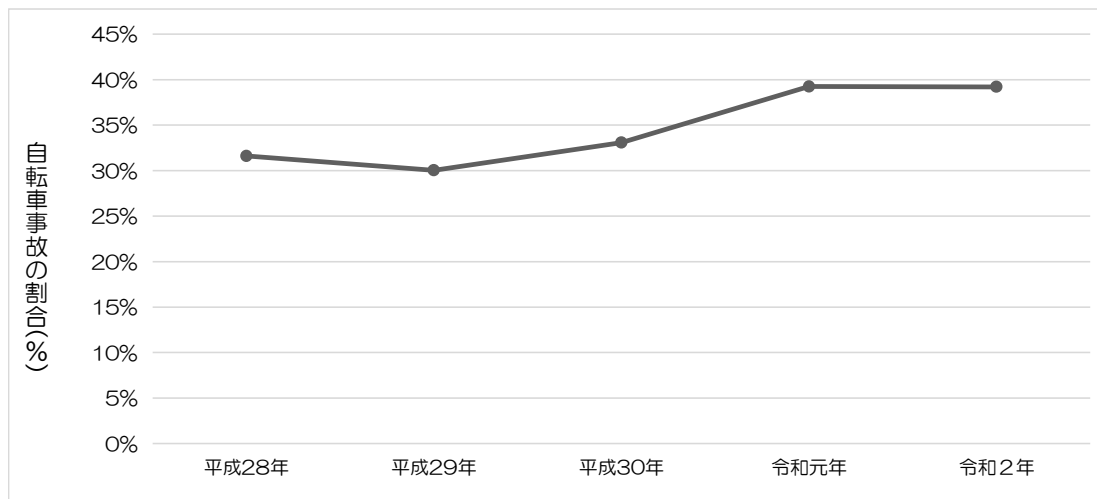


図17 全交通事故死傷者数に占める自転車事故死傷者数の割合

表12 全交通事故当事者数に占める自転車利用者の割合

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
全交通事故の事故当事者数	2,698	2,674	2,586	2,348	2,012
うち自転車が当事者となった数	549	529	571	611	519
自転車事故の割合(%)	20.3%	19.8%	22.1%	26.0%	25.8%

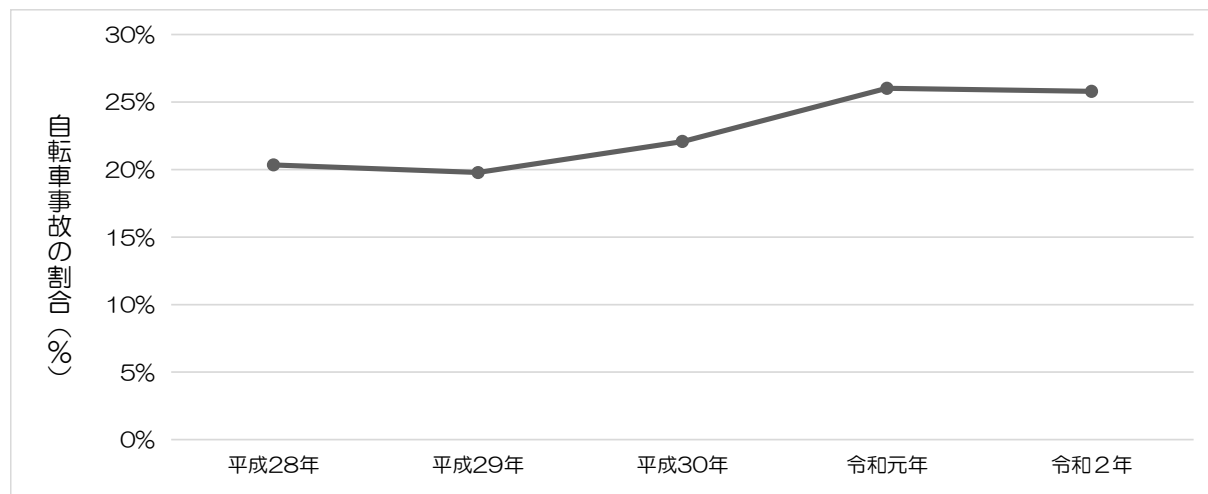


図18 全交通事故当事者数に占める自転車利用者の割合

出典：交通事故統計表

(11) 二輪車の交通事故

二輪車の交通事故は、負傷者数における重傷者の割合が高くなっています。

表13 全交通事故当事者数に占める二輪車利用者の割合

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
事故当事者数	294	276	257	267	234
死者数	2	1	1	1	2
負傷者数	228	218	220	205	192
重傷者	2	8	8	17	18
軽傷者	226	210	212	188	174

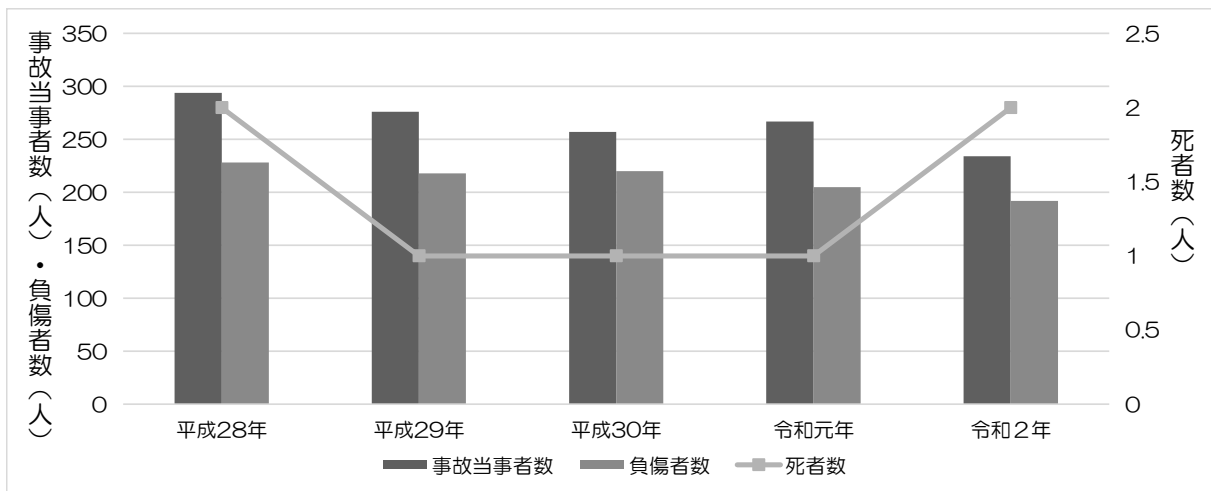


図19 二輪車交通事故の発生状況

出典：交通事故統計表

## (12) 飲酒事故

都内における飲酒事故は、危険運転致死傷罪の創設および厳罰化、道路交通法の罰則強化などにより、大きく減少しましたが、近年はおおむね横ばい傾向であり、令和2年は飲酒事故が151件、そのうち死亡事故は5件となっています。

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、事故の結果が重大になることが多く、都内の飲酒事故の致死率は、事故全体の致死率より高くなっています。

※飲酒事故とは、原付以上の運転者が第1当事者となった事故で、その者が飲酒していた場合をいう。

表14 都内の飲酒事故件数の推移

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
飲酒事故件数	202	174	177	152	151
うち死亡事故の件数	7	3	10	1	5

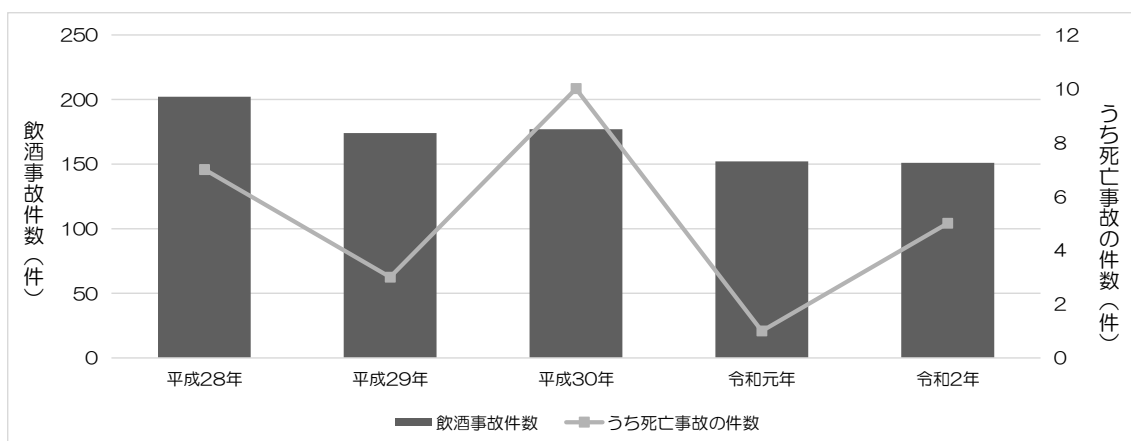


図20 都内の飲酒事故件数の推移

表15 都内の飲酒事故の致死率

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
飲酒事故の致死率	2.60%	1.33%	4.52%	0.49%	2.62%
全事故の致死率	0.42%	0.43%	0.38%	0.38%	0.53%

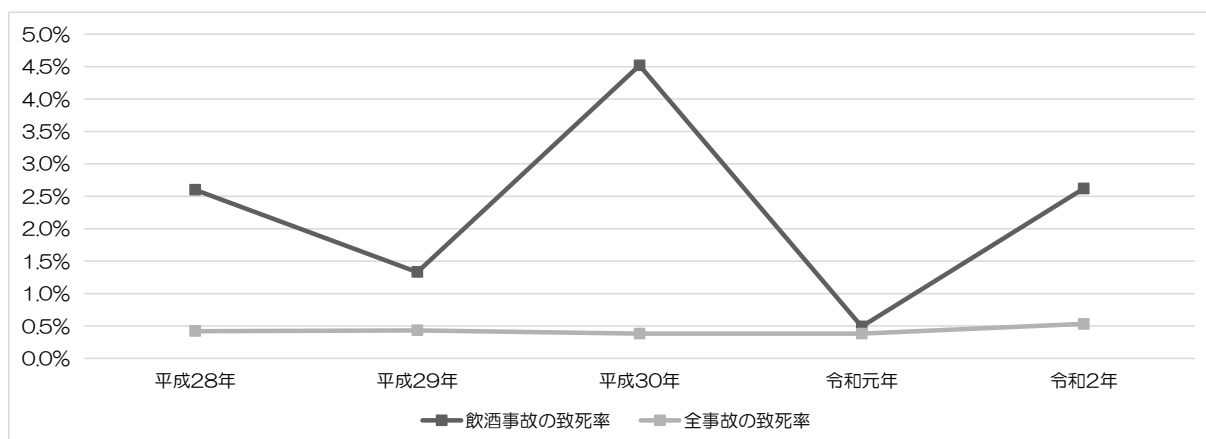


図21 都内の飲酒事故の致死率

出典：第11次東京都交通安全計画

### (13) 他区との比較

練馬区の人口は、74万人を超え、23区中2位と多くの人口を有する区です。

また、令和2年の練馬区の交通事故件数は1,006件と23区中5位となっていますが、人口あたりの事故比率は23区中21位となっており、人口が多い割には事故が少ない状況です。

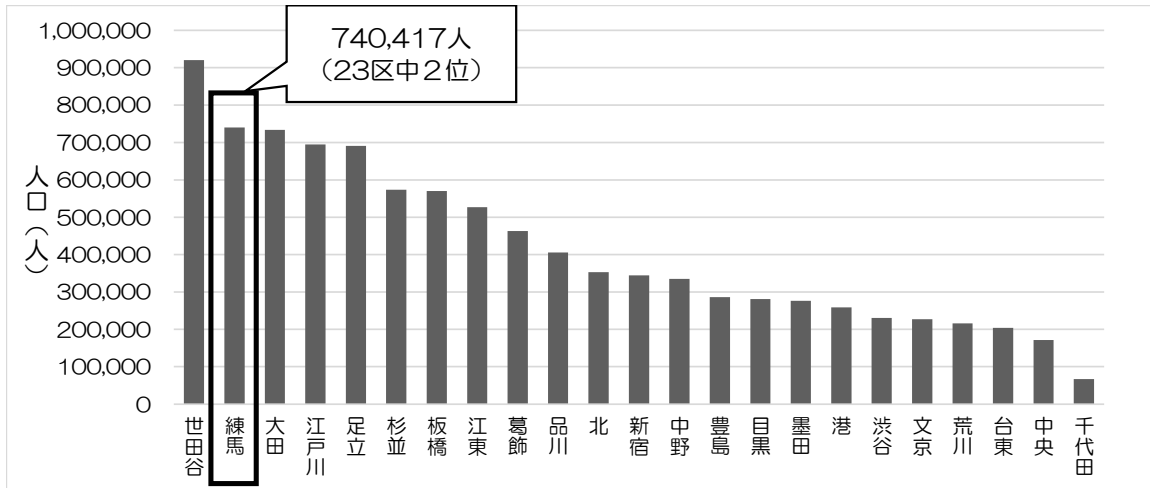


図2.2 23区の人口比較 (令和3年4月1日時点)

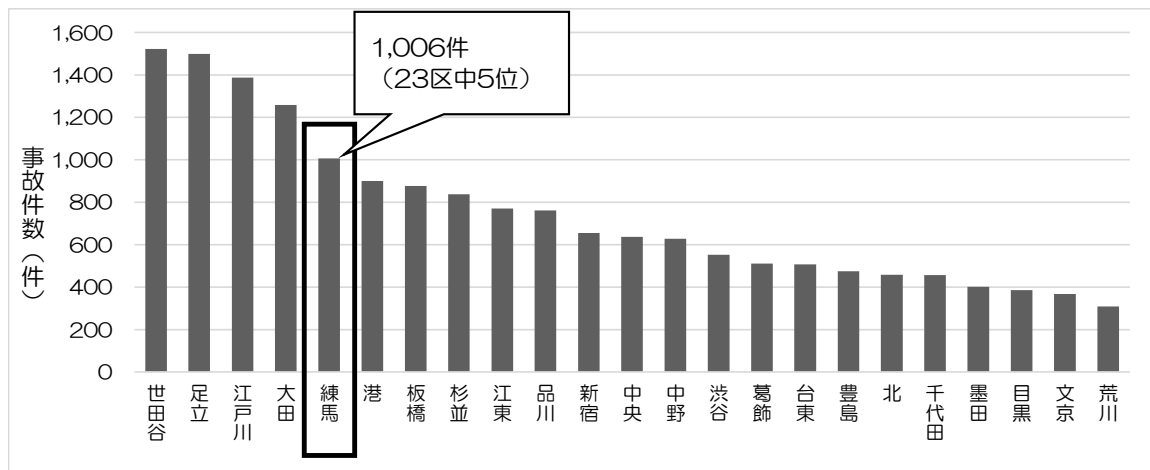


図2.3 23区の交通事故件数 (令和2年)

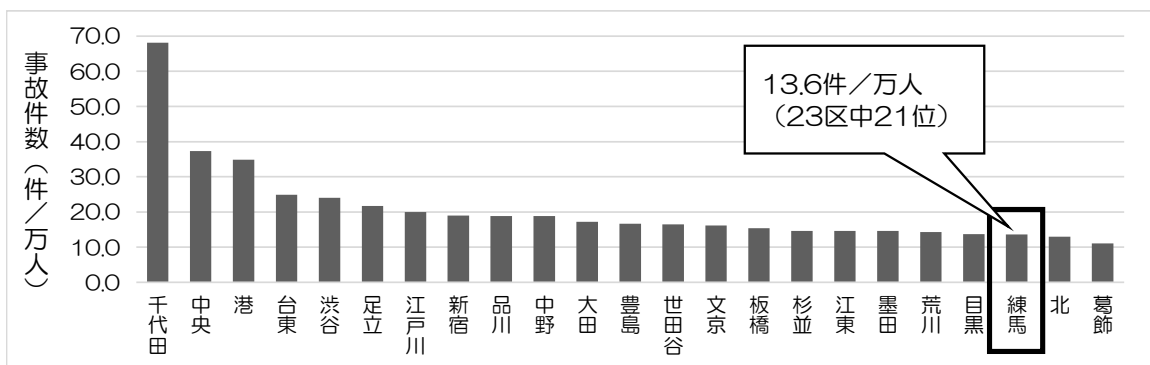


図2.4 23区の人口当たりの交通事故件数 (令和2年)

出典：交通事故統計表



## 4 子どもの交通安全の確保

### (1) 子ども（0歳から中学生）の交通事故

子どもの交通事故は、下校時以降に多く発生しています。

表16 子ども（0歳から中学生）の交通事故

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
事故当事者数	65	65	76	65	64
死者数	0	0	0	0	0
負傷者数	107	92	101	93	75
重傷者	1	5	1	2	2
軽傷者	106	87	100	91	73

表17 時間帯別子どもの交通事故発生状況（令和2年）

		0~2	2~4	4~6	6~8	8~10	10~12	12~14	14~16	16~18	18~20	20~22	22~24	合計
発生件数	幼児	0	0	0	0	0	0	0	4	1	2	0	0	7
	小学生	0	0	0	1	2	2	4	11	13	3	1	0	37
	中学生	0	0	0	2	1	2	1	1	3	5	5	0	20
	合計	0	0	0	3	3	4	5	16	17	10	6	0	64
死者数	幼児	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小学生	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	中学生	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
重傷者数	幼児	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小学生	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2
	中学生	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2
軽傷者数	幼児	0	0	0	0	3	6	2	5	2	4	0	0	22
	小学生	0	0	0	1	2	1	2	10	14	3	1	0	34
	中学生	0	0	0	1	0	2	1	0	2	4	7	0	17
	合計	0	0	0	2	5	9	5	15	18	11	8	0	73

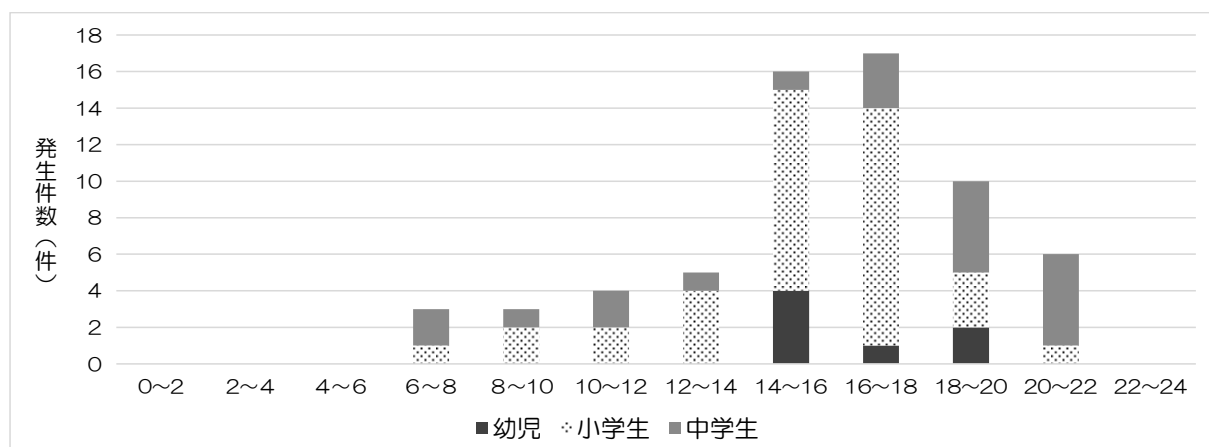


図25 時間帯別子どもの交通事故発生件数（令和2年）

出典：交通事故統計表、警視庁総務部「令和2年 時間帯別、子供の事故発生状況（練馬区）」

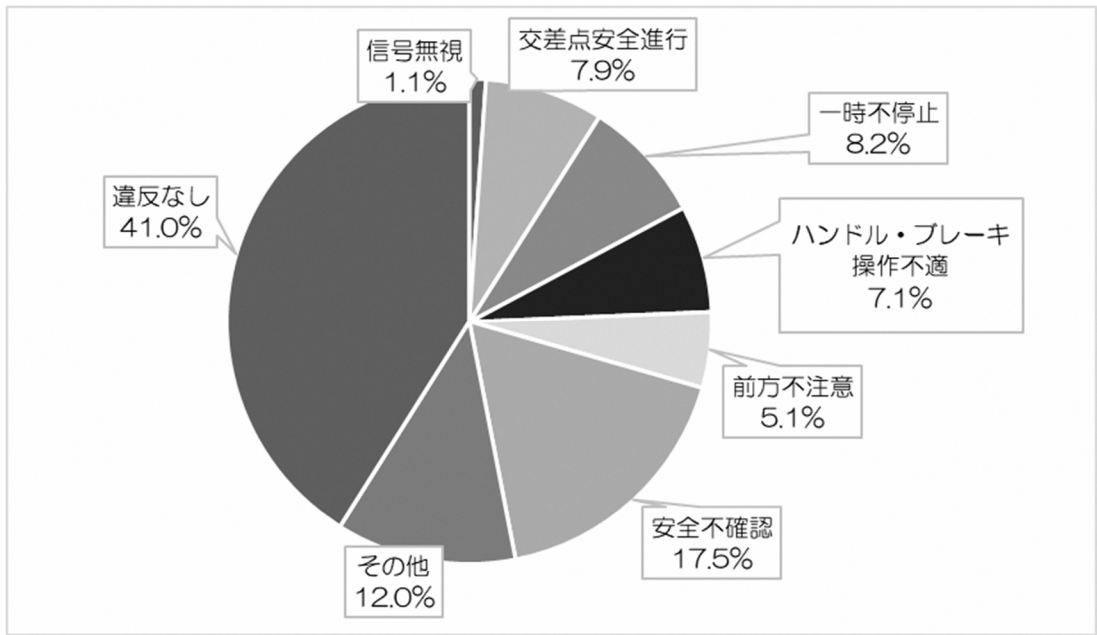


図26 都内子どもの自転車乗用中違反別事故発生状況（令和2年）

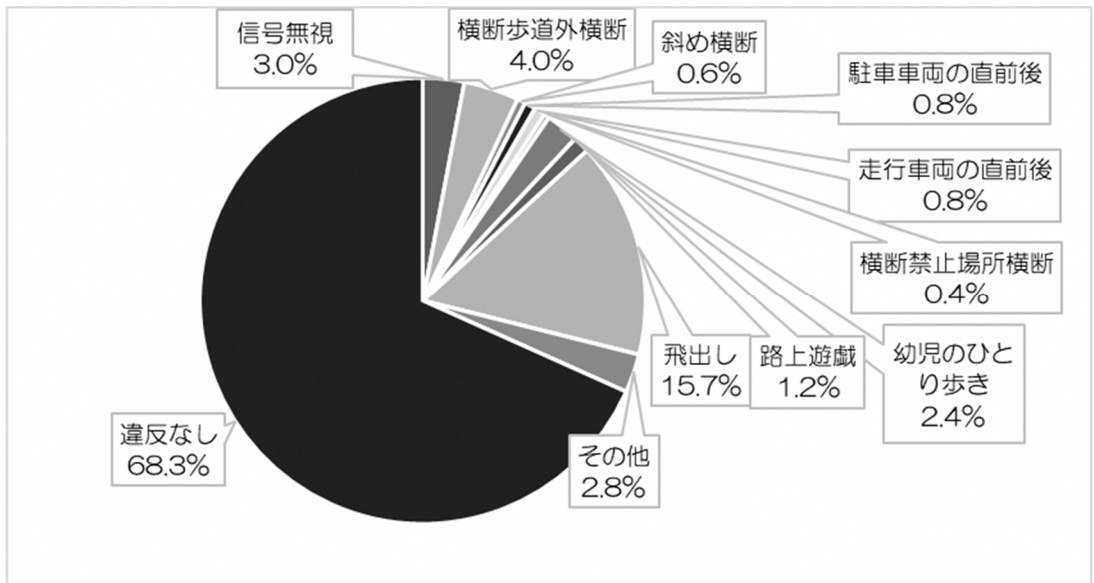


図27 都内子どもの歩行中違反別事故発生状況（令和2年）

出典：第11次東京都交通安全計画

## 5 法改正等の状況

---

第10次計画の期間において、道路交通法および関係政令について以下のような改正・新設等が行われました。

平成 29 年に道路交通法が改正され、一定の違反行為をした 75 歳以上の運転者に対して臨時認知機能検査を行い、その結果が直近において受けた認知機能検査結果と比較して悪くなっている者等については臨時高齢者講習を実施することとなりました。また、運転免許の更新時の認知機能検査または臨時認知機能検査の結果、認知症のおそれがあると判断された者については、その者の違反状況に関わらず医師の診断を要することとされました。

令和元年に道路交通法が改正され、運転中にスマートフォンや携帯電話で通話したり、画面を見たり、操作する「ながらスマホ」に対する罰則が強化されました。特に、携帯電話の使用により事故を起こすなど交通の危険を生じさせた場合には反則金制度の対象外となり、罰則が適用されます。

また、同年には運転免許証を自主返納した者だけではなく、運転免許を失効した者も運転経歴証明書の交付申請が可能となりました。

令和2年に道路交通法の一部が改正され、妨害運転(あおり運転)に対する罰則が創設されました。併せて道路交通法施行令の一部も改正され、妨害運転に関する基礎点数等が整備されました。これらの改正により、他の車両等の通行を妨害する目的での急ブレーキ禁止違反や車間距離不保持等の一定の違反をした者について最大で5年の懲役に処するとともに運転免許の取消処分を科し、悪質・危険な運転者をより効果的に道路交通の場から排除することが可能になりました。

更に、自転車の危険行為に「妨害運転(あおり運転)」が追加されました。逆走、幅寄せ、ベルを執拗に鳴らすなどの行為が摘発の対象となります。14 歳以上の場合、危険行為は3年間に2回の摘発で安全講習が義務となり、受講しないと5万円以下の罰金が科せられるようになりました。

令和2年の「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正により、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者および自転車貸付業者による自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入が義務化されました。

## 第3章 計画の目標および重点課題

### 1 計画の目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、本計画期間内にこの目標を達成することは困難と考えられることから、まずは、交通事故による死傷者をゼロに近づけることを目指し、本計画では、以下のとおり目標を設定します。

計画の目標	各年における交通事故件数および死傷者数をいずれも前年以下に減少させることを目指します。
-------	---

### 2 計画の推進

#### (1) 行政機関

区は、計画事業を着実に推進するとともに事業の実施にあたっては、区、警察署、消防署、国道・都道管理者、交通関係団体の代表等で組織する練馬区交通安全対策協議会を中心に総合的かつ一体的な交通安全対策を推進します。

区内の警察署(練馬、石神井、光が丘)は、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および安全運転指導のため、運転者教育の充実強化等に努めます。

区内の消防署(練馬、石神井、光が丘)は、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を推進します。

国道・都道管理者は、それぞれ国道(川越街道)および都道(目白通り、環七通り、環八通りほか)の道路管理者として、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、交通関係団体、ボランティア等

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、安全運転管理者、運行管理者等を通じて、従業員に対する交通安全教育を推進するなど、交通事故の防止に努めることが求められます。

交通安全協会等の交通関係団体やボランティアは、それぞれの地域や警察と連携して、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ていくことが求められます。

#### (3) 区民

悲惨な交通事故を無くしていくためには、区民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必要です。本計画が効果的に推進されるよう、計画の担い手として、

行政等と一緒に交通安全について考え、行動するとともに、自助、共助の取組を進めていくことが求められます。

### 3 5つの重点課題

---

本計画においては、第10次計画で定めた4つの重点課題に、子どもの交通安全の確保を新たに加え、各種の交通安全施策に取り組むことにより、交通事故および交通事故死傷者の発生を抑止します。

- 重点課題① 高齢者の交通安全の確保
- 重点課題② 子どもの交通安全の確保
- 重点課題③ 自転車の安全利用の推進
- 重点課題④ 二輪車の安全対策の推進
- 重点課題⑤ 飲酒運転の根絶

#### 重点課題① 高齢者の交通安全の確保

区民の高齢化は進んでおり、令和3年1月時点の高齢化率は21.81%です。平成28年の21.56%と比較しても0.25ポイント増加しており、今後もこの傾向は変わらないと考えられます。高齢者の事故当事者数は減少傾向にありますが、負傷者数における重傷者の割合が高くなっています。したがって、高齢者にとって安全な交通環境の整備が必要です。

一方、高齢者による信号無視や横断禁止場所の横断、高齢運転者による違反による事故も発生しており、交通安全教育や運転免許更新者への講習会等の充実を図る必要があります。

#### 重点課題② 子どもの交通安全の確保

子どもの状態別事故発生件数の内訳をみると、歩行中や自転車乗用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必要があります。

### **重点課題③ 自転車の安全利用の推進**

自転車は気軽で便利な交通手段である反面、自転車が関与する交通事故は約3割と高く、事故防止のためには、利用者一人ひとりがルールやマナーを守り、正しく利用することが重要です。

昨今は新型コロナ予防の観点から公共交通機関の利用を控えて、会社やサテライトオフィスへ通勤するための自転車利用が増加していると考えられます。さらに食品デリバリー等での自転車利用も増加しており、このような観点から様々な利用形態に対する交通安全教育の拡充を図る必要があります。

また、法改正等により、自転車の危険行為に妨害運転(あおり運転)が追加され、自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入が義務化されました。

### **重点課題④ 二輪車の安全対策の推進**

第10次計画期間において、事故当事者数全体では減少傾向が見られたものの、二輪車の事故当事者数には減少傾向が見られませんでした。また、二輪車は自動車と同程度の速度で走行できるにもかかわらず、身体を完全に保護することができないため、死亡などの重大事故につながる危険性があります。このため、二輪車事故防止や被害の軽減は重要な課題です。

また、道路交通法の一部が改正され、妨害運転(あおり運転)に対する罰則が創設されました。

### **重点課題⑤ 飲酒運転の根絶**

アルコールは認知判断能力機能を低下させることから重大事故につながるが多く、飲酒運転中事故の死亡率も高い傾向にあります。また、飲酒運転は自ら飲酒し、なおかつ運転するという故意による交通違反であるため、その悪質性は高いといえます。

そのため、酒類提供飲食店等と連携した規範意識の確立を図るとともに、悪質運転者に対する取締りを強化し、飲酒運転の根絶を目指します。

## 4 その他の動向

---

### その他の動向① 先端技術の活用

本計画の施策の推進にあたっては、最先端の情報通信技術により、人と道路と車両との間で情報をやりとりし、事故抑制や渋滞の軽減等を目指す交通システムである「高度道路交通システム」(ITS)を取り入れるよう、関係機関との連携を図るよう努めます。

また、安全運転サポート車について、各種機会を利用して関係機関と連携しながら普及啓発を推進しつつ、その利用にあたっての注意点等について理解の促進を図ります。

### その他の動向② 「新しい日常」に対応した交通安全の推進

新型コロナの拡大により、区民のライフスタイルや交通行動への影響が認められています。これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を注視するとともに必要な対策に着手します。

交通安全対策にあたっては、従来の取組に加えてオンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても推進します。

## 第2部 講じようとする施策

本計画の目標を達成するために、5つの重点課題を踏まえ、以下の施策を実施します。また、道路整備等のそれぞれの施策については、「第2次みどりの風吹くまちビジョン」(令和元年3月)をはじめ「第3次練馬区自転車利用総合計画」(令和4年3月)などにに基づき実施します。

### 第1章 道路交通環境の整備

区内の都市計画道路の整備率は約50%と、23区平均の約65%を大きく下回っており、特に西部地域では約3割と極めて低い状況です。都市計画道路の整備の遅れは、区内の各所で交通渋滞を発生させ、地域に用事のない通過車両が生活道路に侵入し、日常生活を脅かしています。

都市計画道路を補完する生活幹線道路の整備も遅れているため、常に人と車両が隣り合っていて交錯している道路や見通しの悪い交差点など日常的に交通の危険にさらされている地区が多く存在しています。

都市計画道路は、東京都、特別区および26市2町で連携・協働して検討を進め、平成28年3月に策定した「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」に基づき整備を進めます。

また、「練馬区地域福祉計画」(令和2年度～令和6年度)に基づき、子どもから高齢者まで、障害のある人もない人もだれもが自由に社会参加できるまちを具体化するため、道路のバリアフリー化に取り組み、「ずっと住みたいやさしいまちづくり」を進めます。

#### 1 幹線道路整備の推進

##### (1) 道路交通網の整備

細街路に入り込む通過交通を排除し、歩行者および自転車の事故を減少させるため、幹線道路である都市計画道路や生活幹線道路の整備を進めます。

(区・都)

##### (2) 無電柱化の推進

「練馬区無電柱化基本方針(平成28年5月策定)」に基づき、都市計画道路や生活幹線道路の整備にあわせて無電柱化を進めます。

(区・都)



## 2 安全安心な生活道路の整備

### (1) 交通安全施設の設置・改良

生活道路において、歩行者の安全確保のための防護柵(ガードパイプ)の整備や、カーブミラー、路面標示、立看板の設置等の交通安全施設の整備を進めます。

(区)

道路標識の大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進するほか、道路交通状況に応じた柔軟な交通規制を実施するため、デジタル式の可変道路標識の整備を推進します。

(警視庁)

### (2) 生活道路における交通事故防止対策の推進

生活道路における歩行者および自転車利用者を当事者とする交通事故を防止するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備を推進します。また、「ゾーン 30 プラス」についても警察と連携し、検討していきます。

(区・警視庁)

## 3 違法駐車解消

### (1) 違法駐車防止の推進

違法駐車は交通渋滞を引き起こし、都市機能を低下させるとともに、交通事故発生要因ともなっています。警察では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しています。区は平成 12 年に「練馬区違法駐車等の防止に関する条例」を制定し、自動車の違法駐車等の防止への取り組みを実施しています。今後も警察と連携し、違法駐車防止を推進します。

(区・警視庁)

### (2) 地域実態に応じた駐車規制の推進

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

(警視庁)

### (3) 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、長時間駐車等の違反の指導取締りを推進します。

(警視庁)

## 4 通学路の交通安全点検

通学路の交通安全を確保するため、各区立小学校から寄せられた危険箇所の安全対策要望について、学校、PTA、教育委員会、道路管理者、警察が合同点検調査を実施しています。点検は、小学校を3つのブロックに分け、3か年で全ての学校の点検調査が完了するよう行っています。

点検調査結果に基づき、関係機関により検討し、対策可能な箇所について交通安全施設等の整備および交通規制等の対策を実施します。

(区・都・警視庁)

また、社会科授業などで子どもたちが作成している危険と感じた場所を地図に示した「交通安全マップ」も活用するなど、子どもの目線を反映した交通安全対策に取り組みます。

(区)

## 5 その他の道路環境の整備

### (1) 道路の使用および占用の抑制

道路上の工事および作業のための道路の使用および占有については、道路交通の安全と円滑を確保するため、必要な工事以外は抑制する方針のもと適正な許可を行うとともに、現場パトロール等を通じて、許可条件の遵守、保安施設の整備等の指導を強化します。

(区・都・警視庁)

### (2) 不法占有物件等の排除

歩行空間の確保、交通事故の防止および都市景観の確保を図るため、都や警察と協力して道路パトロールを実施し、看板、商品、のぼり旗等の不法占有の撤去等の是正指導を行います。

(区・都・警視庁)

### (3) 道路の緑化推進

美しい景観・環境、円滑・安全な交通、防災といった機能に加え、街路樹による緑陰提供など、街路樹の持つ多面的な機能を確保するため、都市計画道路などの整備に併せ街路空間に適合した植栽空間を整備するとともに、きめ細やかな維持管理を継続して行います。

(区・都)

## 第2章 自転車利用環境の整備

自転車は環境に優しく便利な交通手段です。安全な自転車利用の推進を図るため、交通状況に応じて歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車、自転車と自動車の交通事故への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進します。併せて放置自転車対策を総合的に進めます。

### 1 自転車安全利用の促進

#### (1) 自転車利用環境の整備の推進

区では、「ルールを守り、安全・快適に自転車を利用できるまち ねりま」を10年後の目指すべき将来像として位置づけ、令和4年3月に「第3次練馬区自転車利用総合計画」を定めました。この計画に基づき、関係する行政機関、関係団体、公共交通事業者等と連携・協力し、自転車利用環境の整備を推進しています。

#### ア 安全な自転車通行環境の確保

自転車通行空間の整備路線では、路上駐停車車両により通行空間が占有され、整備した自転車通行空間の機能が阻害される状況があることから、警察と連携し、路上駐停車の抑制に関する周知・啓発などを図ります。

また、早期の段階で整備された自転車通行空間については、車両通行による摩耗など、経年劣化により本来機能が十分に発揮できない通行環境の増加が想定されることから、適切な維持管理(清掃・修繕等)を行います。

(区・警視庁)

#### イ 自転車ネットワークの整備

都市計画道路の整備に合わせて自転車通行空間を整備し、広域ネットワークの形成を推進するとともに、国道、都道との連続性の確保を想定し、一体的なネットワーク形成を進めます。

また、練馬区都市計画マスタープランで中心核、地域拠点に位置付けられた駅などの周辺で自転車通行空間等を整備し、地域ネットワークの形成を推進します。都市計画道路以外のネットワーク対象路線についても、安全・快適な通行環境を確保するため、整備を検討していきます。

(区・都)

## (2) 自転車安全利用推進策

### ア 自転車利用の安全教育拡充

区が進めてきた自転車に関する交通安全教育を継続しつつ、幼少期から高齢期まで、成長段階に応じた安全教育を進めます。

これらの取組は、区や警察だけでなく、地域の自治会等の組織や企業、子育て施設や学校等との連携が重要となることから、これらの組織等や警察との連携強化を図ります。

(区・警視庁)

### イ 自転車利用者対策の推進

自転車安全利用五則を活用し、自転車の交通ルール の啓発を行います。

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

(区・警視庁)

### ウ 自転車損害賠償保険への加入促進

自転車対歩行者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 の賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、令和2年4月に「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正され、自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入が義務化されました。

区では、公営自転車駐車場の定期利用登録時に保険等への加入を確認し、管理窓口や区のホームページ等で保険加入の必要性を周知することにより加入を促進します。また、自転車通学が増える高校生、大学生等に対しても、学校を通じて周知を図ります。

(区・都)

### (3) 自転車の点検整備の促進

自転車利用者等による日常点検や、自転車店等での定期点検など、点検整備に関する情報を提供します。

(区)

### (4) 自転車通勤者や配達事業者に対する安全教育の充実

自転車通勤者や食品デリバリー等の配達事業者に対して、安全な自転車利用を促すために、企業を通じた安全教育を要請するとともに、教育に必要なツールの提供、支援を実施します。また、区内事業者がセミナーを受講できる機会を増やすため、都が実施する「自転車安全利用TOKYOセミナー」を区内で開催するよう、都に働きかけていきます。

(区)

## 2 放置自転車への対策

駅周辺等における自転車および原動機付自転車の放置は、街の美観を損なうだけでなく、歩行者の通行、特に障害者や高齢者の安全な通行を阻害しています。また、道路交通の円滑な流れを妨げ、防災・救急活動に支障をきたすだけでなく、交通事故を引き起こす要因となっています。そこで、自転車駐車場の整備、放置自転車等の撤去、広報活動等の対策を継続して実施します。

### (1) 自転車駐車場の整備

放置自転車をなくすために、区内の駅周辺などに86か所、44,201台分(令和3年5月1日現在)の自転車駐車場を設置してきました。((公財)練馬区環境まちづくり公社および(公財)自転車駐車場整備センターの運営も含む。)さらに、自転車交通に多様な選択肢を設けるために駅と自宅(通勤・通学先)を結ぶ足としてレンタサイクルシステム「ねりまタウンサイクル」を区内6駅の近くに設置しています。1台の自転車を複数の人が利用することにより、実質的な駐車台数を減少させ、結果として放置自転車を減らすことを目指しています。

また、近年の自転車の大型化にともない、大型車専用または優先置場の設置を進めています。

(区)

### (2) 放置自転車等の撤去

自転車駐車場等を整備し、放置自転車の撤去等に取り組んだ結果、駅周辺における通勤・通学による午前の自転車の放置台数、買物客等による午後の自転車の放置台数は、共に減少しており、午前は平成28年の780台から令和元年の769台に、午後は平成28年の1,731台から令和元年の1,404台に減少しています。

今後も、通勤・通学および買物客等による放置自転車に対応するため、自転車駐

車場の整備状況に合わせて撤去を強化します。また、各駅の自転車の放置台数等を踏まえ、引き続き放置禁止区域の見直しを行います。

(区)

(3) 放置自転車防止に向けた広報・啓発活動

商店会等の関連機関と連携し、放置自転車クリーンキャンペーン等を行うことにより、通勤、通学、買物客等の自転車利用者に自転車駐車場の利用を訴えかけるなど、啓発活動を行います。

(区)

## 第3章 交通安全意識の普及・徹底

交通事故の多くは、基本的なルール軽視・違反やマナーの欠如から引き起こされています。とくに、「自分だけは大丈夫」「ここなら大丈夫」といった過信が、飲酒運転などの危険運転を誘発し、重大事故の原因となっています。

交通安全教育・啓発活動を一層効果的なものにするためには、幼児から高齢者に至るまで、あらゆる場面において学校・家庭・地域等が相互に連携を図りながら進めていくことが重要です。

このことから、交通安全啓発の推進および交通安全に関する広報啓発の拡充・強化を進めていきます。

### 1 各年齢層別の体系的な交通安全啓発の推進

幼児から成人に至るまで、段階的かつ体系的に交通安全啓発を行うとともに、超高齢社会が進展する中で、高齢者の交通安全対策の推進は欠かせません。

これまで、学校等においては、交通安全啓発を教育活動の一環として位置づけ、幼児・児童・生徒の発達段階に応じた指導・教育を行ってきました。また、高齢者による交通安全活動を推進するために交通安全教育指導者の養成なども実施してきました。今後も、参加・体験型の交通安全教室や講習会の実施、様々な媒体による情報の提供、学校をはじめとする地域生活の場での交通安全啓発の充実に努め、地域全体が交通ルールの遵守および交通マナーの向上に取り組むよう促します。

#### (1) 学校等における交通安全啓発

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とはいえ、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。

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に努めます。

##### ア 幼稚園・保育園における交通安全啓発

幼稚園・保育園では、交通安全の決まりに関心を持たせるとともに、家庭と連携を図りながら、園外保育等における実践活動を通して、交通安全の決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姿勢の育成に努めます。警察が実施する交通安全教室のほか、区でもチラシ配付等により保護者への啓発を行います。

(区・警視庁)

##### イ 小学校における交通安全啓発

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、警察と連携し、参加・体験型の交通安全教室(自転車運転免許制度等)の充実を図っていきます。

※自転車運転免許制度とは？

自転車を利用し始める小学3～4年生を対象に「交通ルール・マナーの講習およびテスト」と「自転車の乗り方教室(実技・警察官が指導)」を行い、講習後、受講した児童に運転免許証を模した学校名・氏名入りの「自転車運転免許証」および自転車に貼付する反射ステッカーを配付しています。自転車運転のルール・マナーを身につけてもらい、小学生の自転車の交通事故を防ぐために平成 17 年度から実施しています。今後も区立小学校全校で継続して実施します。



自転車運転免許証

また、保護者の付き添いなしに通学を始める新小学1年生に対する交通安全啓発として、各小学校での入学説明会において、就学前の子どもを対象とした交通安全に関するリーフレットを配付します。

加えて、新小学1年生に配付している蛍光反射ランドセルカバーの着用を呼びかけることにより、児童とその保護者に対する交通安全意識の啓発を図ります。

(区・警視庁)

ウ 中学校における交通安全啓発

中学生の交通人身事故の大半が、自転車運転中に発生しています。中学校では、小学校での交通安全教室などによる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必要があります。警察と連携し、参加・体験型の交通安全教室(スクエアード・ストレイト方式による交通安全教室等)の充実を図っていきます。



※スケアード・ストレイト方式による交通安全教室とは？

スケアード・ストレイトとは、直訳すれば「恐怖を直視させる」という意味になります。この名称は、受講者の目の前でスタントマンが自転車による交通事故の瞬間を再現し、その衝撃を体感させることに由来しています。

スケアード・ストレイト方式による交通安全教室では、自転車の交通ルールおよびマナー遵守の周知に加え、望ましくない自転車の運転行為を自主的に行わせないよう啓発することを目的としています。

即ち、もし交通ルールを守らなかった場合に、いかに重大な事故を誘発するかという点を強調するため敢えて衝撃的な状況を直視してもらい、危険運転に対する抑止力を自転車運転者自らが培うことを狙いとしています。

中学生は、もはや道路交通法上の児童ではないものの、しかし成人でもないという中途の段階にあります。次世代を担う中学生に対し、遵守すべきルール・マナーについて、より印象的かつ効果的な指導を行うことは、自転車による交通事故減少につながるものと考えます。スケアード・ストレイト方式による交通安全教室は、区でも推進すべき事業の一つと位置付け、3箇年を1サイクルとして区内 33 校すべてで実施しています。

(区・警視庁)

## エ 保護者から子どもへの安全教育

子育て世帯に対しては、保護者自身の「子どもに教える立場」としての意識付けが重要となるため、通園時や子育て支援施設の来場時など、様々な機会を通じて周知・啓発を図ります。

(区)

## (2) 高齢者に対する交通安全啓発

### ア 交通安全教室の実施

高齢者が多数集まる場所を利用して、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。

(区・警視庁)

### イ 普及啓発活動の推進

関係団体等と連携し、春・秋の全国交通安全運動等、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、交通安全に関する記事の掲載等で高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

(区・警視庁)

#### ウ 運転免許証の自主返納の促進

高齢者が関わる交通事故の減少を図るために、高齢者の運転免許証の自主返納を促進し、運転経歴証明書制度の普及に努めます。普及にあたっては、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、各種広報媒体の活用により広報啓発に努めます。

(区・警視庁)

#### エ 家族からの自転車利用の注意喚起

高齢者に対しては、身体能力や判断力に応じた自転車の使い方を伝えることも重要となるため、家庭を通じて安全に対する注意喚起が図られる仕組みについても検討します。

(区)

### (3) 幼児同乗時の自転車安全利用の啓発（電動アシスト付き）

自転車に幼児を同乗させて運転することは、一定の条件の下で認められています。さらに、平成21年の道路交通法規則の一部改正で、安全基準を満たす自転車であれば幼児を自転車の前後に乗せた3人同乗も認められるようになったことにより、電動アシスト機能付き子乗せ自転車の普及、大型化が進んでいます。

一方で、区内の自転車事故を年齢別で見ると、子育て世代(20代～40代)の割合が約半数を占めているほか、転倒等により幼児が負傷する重大事故が発生しています。

こうした状況を踏まえ、運転者である保護者に対して、幼児へのヘルメット着用によるけがの軽減効果についての周知に努め、着用の普及を図ります。

また、子乗せ自転車利用者への交通ルール・マナーの啓発については、区民からの要望も多く、利用者以外からのニーズも高まっています。そこで、区では子乗せ自転車の特徴、幼児を同乗させる際の注意点および利用時の周囲への配慮のポイントなどを記載したパンフレットを作成し、子育て世代に配付することにより、積極的な安全啓発を行っていきます。

(区)

### (4) 自転車シミュレーターによる交通安全啓発

自転車シミュレーターを地域の公共施設などに設置し、走行体験の機会を提供することにより子どもから高齢者まであらゆる世代の自転車利用者に対して安全意識の向上を促します。

(区)

## 2 地域における交通安全意識の高揚

地域の一人ひとりに交通安全意識を普及し、交通ルールが遵守される安全で快適な交通社会の実現を目指して春・秋の全国交通安全運動、年末のTOKYO交通安全キャンペーンを実施します。運動の推進にあたっては、区をはじめ、関係機関・団体等との連携を強化し、区民参加型の交通安全活動を展開します。

(区・都・警視庁)

## 3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

### (1) 飲酒運転等の根絶に向けた広報・啓発の推進

飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転(以下「飲酒運転等」という。)により事故を起こした場合の責任の重さ、飲酒運転等が重大事故に直結する極めて悪質・危険な犯罪であることを周知するため、警察等と連携した広報啓発の推進をさらに充実させることが重要です。

飲酒運転等を根絶するため、関係機関、民間団体、企業等と連携して「ハンドルキーパー運動」\*の普及浸透に努め、また、「全国交通安全運動(春・秋)」、「TOKYO交通安全キャンペーン」などを通じて取組を推進し、飲酒運転等の危険性や飲酒運転等に起因する交通事故の実態を周知するなど、飲酒運転等をさせない気運を醸成し、飲酒運転等の根絶を目指します。

\* ハンドルキーパー運動

自動車を使ってグループで酒類提供飲食店に行く場合、グループ内で酒を飲まず、他の者を安全に自宅まで送る者(ハンドルキーパー)を決め、飲酒運転を根絶しようという運動

(区・警視庁)

### (2) 二輪車の交通安全に対する広報啓発活動

二輪車交通事故については、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講習を実施し、安全運転技術の向上と安全意识の高揚を図ります。また、被害軽減対策としてライダーに対する「ヘルメットあごひもの確実な結着」等に加え、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制対策を図ります。

(区・警視庁)

### (3) 交通安全用品等の普及

夜間、薄暮時、荒天時の道路通行の安全確保に有効な反射材や自転車のスポークリフレクター、LED(発光ダイオード式)前照灯の効用を周知し、普及を促していきます。

(区・警視庁)

## 第4章 交通規制等の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑化を図り、道路ネットワークの中でそれぞれの道路の役割、道路の構造、交通流・量の状況等、地域の実態等に応じた効果的な交通規制を実施します。歩行者および自転車利用者の事故防止、ならびに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進します。また、交通渋滞を引き起こす違反、その他区民への迷惑性の高い違反に重点を置いた効果的な指導取締りを推進します。

交通規制および、交通法規違反者の指導取締りは交通管理者である警察の所管ですが、区は重点地区を提言する等、警察と協力し交通安全の確保を図っていきます。

### 1 駐車秩序の確立

違法駐車は、交通渋滞や交通事故の原因となり、緊急車両の通行を妨害する原因となることから解決しなければならない重要な課題です。違法駐車車両に対する取締りを行うとともに違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動を行います。

(区・警視庁)

### 2 指導取締りの強化

#### (1) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態等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等の提供罪、同乗罪等のほか、教唆・幫助行為等の確実な立件に努めます。

(警視庁)

#### (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。

(警視庁)

### (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、悪質・危険な違反(15 類型の危険行為)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します。

#### 危険行為 (15 類型)

- 信号無視
- 通行区分違反
- 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- 交差点安全進行義務違反等
- 環状交差点安全進行義務違反等
- 歩道通行時の通行方法違反
- 歩行者用道路における車両の義務違反 (徐行違反)
- 制動装置 (ブレーキ) 不良自転車運転
- 妨害運転 (交通の危険のおそれ、著しい交通の危険)
- 通行禁止違反
- 酒酔い運転
- 遮断踏切立入り
- 交差点優先車妨害等
- 指定場所一時不停止等
- 安全運転義務違反

(区・警視庁)

## 第5章 交通事故発生時等の対策

交通事故は、いつ、誰の身にも起こりうる可能性があります。交通事故が発生してしまった場合、まずは負傷者の救命が第一です。また、不幸にも交通事故被害者となった場合、一日も早く日常を取り戻すために、区では交通事故被害者への支援を実施しています。併せて、交通事故が起きた時の備えとして区民交通傷害保険への加入を推奨しています。

### 1 救急・救助体制の充実

#### (1) 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促進協議会を活用し、応急手当の普及を促進します。

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トレーナー等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およびポスター作成等を行い、積極的に応急手当の普及啓発を行います。

(東京消防庁)

#### (2) 「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用促進および運営体制の強化

真に救急車を必要とする人に対して、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、相談に応じて緊急受診の要否や適応する診療科目等について医師の助言を受けてアドバイスを行うとともに、医療機関案内等を行う「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用を促進します。

(東京消防庁)

### 2 被害者への支援

#### (1) 交通事故相談の実施

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、手続きの複雑さや法律知識の不足等から、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。

このため、区では事故にあったときの損害賠償手続きや各種保険請求方法などについて、専門相談員が相談を受け、必要な助言等を行っています。

関係機関・団体等との連絡を密にし、交通事故被害者等の心情に配慮した交通事故相談の充実を図ります。

(区)

## (2) 区民交通傷害保険の周知

「区民交通傷害保険」は少額の保険料で加入できる保険で、様々な交通事故に遭われた場合に入院日数や通院治療日数・期間に応じて保険金が支払われます。

また、令和2年4月1日から施行された改正「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」では、自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入が義務化されました。区では区民交通傷害保険の周知とともに、自転車利用者に対しては「自転車賠償責任プラン」がセットされたコースへの加入を促進します。

(区・都)

## 3 震災発生時における警備・交通対策

首都直下地震等に備え、災害対策基本法の改正や各種計画の修正等による災害対策の強化が図られています。区においても新たな災害対策課題に対応し、さらに実効性の高い対策を推進するため、令和2年度に「練馬区地域防災計画」が修正されました。震災発生時には、各機関等が連携をはかり、地域防災計画に定める必要な対策(警備活動・交通規制)を実施します。

(区・警視庁)

## 用語の意味

本資料で使用している主な用語は次のとおりです。

**交通事故**……………道路交通法第2条第1項に規定されている道路において、車両、路面電車および列車(軌道車)の交通によって起こされた、人の死亡または負傷を伴った事故をいう。ただし、本資料では人身事故のみを計上している。

**人身事故**……………交通事故により人の死傷があったものをいう。

**死亡(死者)** ……交通事故発生から24時間以内に死亡した場合(人)をいう。

**重傷(重傷者)** ……交通事故により負傷し加療日数が30日以上の場合(人)をいう。

**軽傷(軽傷者)** ……交通事故により負傷し加療日数が30日未満の場合(人)をいう。

**負傷(負傷者)** ……重傷(重傷者)と軽傷(軽傷者)の合計をいう。

**当事者**……………交通事故に関係した人をいうが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者としている。

**第1当事者**……………過失(違反)がより重いかまたは過失(違反)が同程度の場合は、被害がより小さい方の当事者をいう。

**第2当事者**……………過失(違反)がより軽いかまたは過失(違反)が同程度の場合は、被害がより大きい方の当事者をいう。

**対象外当事者**……………ひき逃げ等のため当事者が不明の場合などをいう。

**歩行者の事故**……………歩行中の人のほか、路側に立っていた人、路上作業、路上遊戯中等の人が関係した交通事故をいう。

**子どもの事故**……………幼児、小学生、中学生が関与した交通事故をいう。

**若年層の事故**……………中学卒業後から25歳未満までの年齢層の人が関与した交通事故をいう。

**高齢者の事故**……………年齢65歳以上の人が関与した交通事故をいう。

**踏切事故**……………JR・私鉄の管理する踏切内において、列(電)車と人・車両が関係した事故をいう。

**【注】**交通事故の各統計については、以下の資料を参考にしました。

「交通事故統計表(各年)」警視庁交通部

「東京の交通事故(各年)」警視庁交通部

「警視庁交通年鑑(各年)」警視庁交通部



# 練馬区交通安全対策協議会規約

(名称および目的)

第1条 区内の関係行政機関および関係団体が相互に連絡調整をはかり、その組織的活動によって交通事故のない住みよい区を築くため、練馬区交通安全対策協議会(以下「協議会」という。)を置く。

(協議事項)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、交通安全に関する広報、教育、施設、調査研究および協議会において必要と定める事項について協議する。

(組織)

第3条 協議会は、別表(1)に掲げる委員をもって構成する。

2 協議会に別表(2)に掲げる幹事を置き、会長の命により事務を掌する。

(会長)

第4条 会長は、練馬区長とする。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故があるときは、あらかじめ会長の指名した委員がその職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会の会議は、必要のつど会長が招集して開催する。

2 協議会の会議は、議事に直接関係のある委員もしくは幹事だけで開催することができる。

3 協議会の会議は、委員もしくは幹事でない者を会長が必要のつど出席させ開催することができる。

(幹事会)

第6条 幹事会は会長の命により、次に掲げる事項について調査審議する。

(1)交通安全計画に関すること。

(2)交通安全実施計画に関すること。

(3)その他交通安全対策に関する重要事項

2 幹事会は幹事によって構成し、幹事長は、練馬区土木部長とする。

3 幹事会は、幹事長が招集する。

4 幹事会は、議事に直接関係する幹事だけで開催することができる。

5 幹事会の会議は、幹事でない者を幹事長が必要のつど出席させ開催することができる。

(事務局)

第7条 協議会の事務局は、練馬区土木部交通安全課とする。

(その他)

第8条 この規約に定めのない事項について必要があるときは、そのつど会長がこれを定める。

付則

この規約は、昭和39年12月1日から施行する。

付則

この規約は、昭和62年2月1日から施行する。

付則

この規約は、昭和62年7月1日から施行する。

付則

この規約は、平成2年4月1日から施行する。

付則

この規約は、平成4年4月1日から施行する。

付則

この規約は、平成5年1月1日から施行する。

付則

この規約は、平成5年8月10日から施行する。

付則

この規約は、平成23年4月1日から施行する。

付則

この規約は、平成24年4月9日から施行する。

付則

この規約は、平成27年4月1日から施行する。

別表1

練馬区交通安全対策協議会委員

練馬区長

練馬区副区長

練馬区教育長

練馬区区長室長

練馬区企画部長

練馬区総務部長

練馬区福祉部長

練馬区都市整備部長

練馬区土木部長

練馬区教育委員会事務局教育振興部長

練馬警察署長

光が丘警察署長

石神井警察署長

練馬消防署長

光が丘消防署長

石神井消防署長

東京都第四建設事務所長

練馬区小学校校長会会長

練馬区中学校校長会会長

練馬区町会連合会会長

練馬区商店街連合会会長

練馬区産業連合会会長

練馬区交通安全協会会長

光が丘交通安全協会会長

石神井交通安全協会会長

別表2

練馬区交通安全対策協議会幹事

練馬区土木部長

練馬区企画部企画課長

練馬区福祉部高齢社会対策課長

練馬区福祉部障害者施策推進課長

練馬区都市整備部交通企画課長

練馬区土木部管理課長

練馬区土木部道路公園課長

練馬区土木部計画課長

練馬区土木部交通安全課長

練馬区教育委員会事務局教育振興部学務課長

練馬区教育委員会事務局教育振興部教育指導課長

練馬警察署交通課長

光が丘警察署交通課長

石神井警察署交通課長

練馬消防署警防課長

光が丘消防署警防課長

石神井消防署警防課長

東京都第四建設事務所管理課長

第 11 次練馬区交通安全計画

令和 4 年 3 月発行

編集・発行 練馬区土木部交通安全課安全対策係  
〒176-8501  
東京都練馬区豊玉北6-12-1  
電話 03(3993)1111(代表)