

# 第 10 次品川区交通安全計画

(平成 28 年度～平成 32 年度)

品川区交通安全対策会議

## 交通安全宣言

わが国の経済は、国際的地位の向上と開放体制への移行を背景に、今後さらに一層の進展が予想される。

しかしながら、その反面、交通事情はますます悪化し、悲惨な交通事故はあとをたたず「交通戦争」といわれる事態を招いている。

品川区は、都心と東海地方を結ぶ主要地点に位置し、その交通量は激増の一途をたどるばかりでなく、区内の交通事故は逐年重大化する傾向にあり区民の生活をおびやかしていることはまことに憂慮にたえない。

よって品川区は本日を期し、人命尊重の基本理念に基づき、区の総力を結集し、交通安全区たることを宣言する。

昭和42年7月2日

品 川 区

# 目 次

## 第1部 総論

第1章 計画策定について.....	3
1 計画策定の主旨 .....	3
2 計画の位置付け・期間.....	3
3 計画の目標 .....	4
4 計画の推進体制 .....	4
5 国の第10次交通安全基本計画の概要.....	5
(1) 計画の目標 .....	5
(2) 施策の方向 .....	5
6 東京都の第10次交通安全計画の概要.....	6
(1) 計画の目標 .....	6
(2) 施策の方向 .....	6
第2章 交通事故の発生状況.....	7
1 東京都の交通事故.....	7
2 品川区の交通事故の概況.....	8
(1) 交通事故の発生状況の推移.....	8
(2) 状態別の事故.....	9
(3) 年齢層別の事故.....	10
(4) 道路別の事故.....	12
(5) 事故類型別の事故.....	14
(6) 車両の違反状況.....	14
3 課題別交通事故の状況.....	15
(1) 子どもの交通事故.....	15
(2) 高齢者の交通事故.....	17
(3) 自転車の交通事故.....	19
(4) 二輪車の交通事故.....	22
(5) 飲酒運転の交通事故.....	23
第3章 交通安全施策の重点と方向性.....	24
1 子どもの交通安全の確保.....	24
2 高齢者の交通安全の確保.....	24
3 自転車の安全利用の推進.....	25
4 二輪車の安全対策の推進.....	25
5 飲酒運転の根絶 .....	25
6 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の交通安全.....	26

## 第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通環境の整備.....	29
1 安全・安心な生活道路の構築.....	29
(1) 歩道の整備 .....	29
(2) 生活道路および通学路における交通事故防止対策の推進.....	29
(3) 市街地等の構造改善.....	30
2 幹線道路における交通安全対策の推進.....	31
(1) 道路の整備 .....	31
(2) 交差点の改良.....	32
3 交通安全施設等整備事業の推進.....	32
(1) 横断歩道橋のバリアフリー化.....	32
(2) 防護柵の整備.....	32
(3) 道路照明の整備.....	33
(4) 道路標識等の整備.....	33
(5) 信号機の整備・高度化.....	34
(6) 交通管制システムの高度化.....	35
(7) その他の交通安全施設等の整備.....	37
(8) 危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進.....	37
(9) 事故多発箇所などにおける交通安全施設の整備.....	37
(10) 駐車施設の整備・拡充.....	38
(11) 交通環境のバリアフリー化.....	38
4 交通規制の実施 .....	38
(1) 交通実態に即した交通規制.....	38
(2) 先行交通対策.....	39
5 自転車利用環境の総合的整備.....	40
(1) 自転車走行空間の整備.....	40
(2) 自転車駐車場の整備.....	40
6 渋滞対策の推進 .....	41
(1) 新たなハイパースムーズ作戦.....	41
(2) 車両停車帯の整備.....	41
7 公共交通機関への転換対策の推進.....	42
(1) バスロケーションシステムの整備.....	42
(2) バスレーン対策.....	42
8 その他の道路交通環境の整備.....	42
(1) 橋梁の整備 .....	42
(2) 道路の緑化 .....	43

(3) 道路の使用および占用の抑制.....	43
(4) 不法占用物件等の排除.....	43
(5) 街区公園・近隣公園等の整備.....	44
第2章 交通安全意識の啓発.....	45
1 段階的・体系的な交通安全教育の推進.....	45
(1) 交通安全教育の指針.....	45
(2) 学校等における交通安全教育.....	45
(3) 高齢者に対する交通安全教育.....	46
(4) 運転者に対する交通安全教育.....	47
(5) 自転車の安全教育の推進.....	48
(6) 二輪車の安全教育の推進.....	49
(7) 身体障害者に対する交通安全教育.....	49
(8) 外国人に対する交通安全教育.....	50
2 地域における交通安全意識の高揚.....	50
(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成.....	50
(2) 地域、家庭における交通安全教育活動の推進.....	52
(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進.....	52
(4) 交通安全点検等の推進.....	53
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化.....	53
(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実.....	53
(2) 飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転根絶に向けた規範意識の徹底.....	53
(3) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等.....	54
(4) シートベルトおよびチャイルドシートの正しい着用の推進.....	54
(5) 夜間および薄暮時の交通安全対策の推進.....	54
(6) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進.....	55
(7) 幼児2人同乗用自転車の安全な利用に向けた啓発活動の推進等.....	55
第3章 道路交通秩序の維持.....	56
1 指導取締りの強化.....	56
(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進.....	56
(2) 二輪車対策の推進.....	56
(3) 自転車利用者対策の推進.....	56
(4) 通学路等における指導取締り.....	56
(5) シートベルト着用およびチャイルドシート使用義務違反の指導取締り.....	57
(6) 暴走族の取締り等.....	57
(7) 整備不良車両の取締り.....	57
(8) 過積載防止対策の推進.....	58

(9) 交通取締り用装備資器材の整備拡充.....	58
(10) 自動車排出ガスおよび騒音の取締り.....	59
(11) 危険物の輸送に関する指導取締り.....	59
2 悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化.....	59
(1) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進.....	59
(2) 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進.....	60
(3) 科学的な交通事故事件捜査の推進.....	60
3 駐車秩序の確立.....	60
(1) 違法駐車取締り.....	60
(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進.....	61
(3) 駐車需要に応じた駐車スペースの確保.....	61
(4) 路外駐車場の整備と利用向上対策.....	61
(5) 違法駐車等防止活動の推進.....	61
(6) 自動車の保管場所確保の徹底.....	61
(7) 放置自転車対策の推進.....	62
第4章 安全運転と車両の安全性確保.....	63
1 安全運転の確保.....	63
(1) 運転者教育の充実.....	63
(2) 二輪車事故防止対策の推進.....	63
(3) 貨物自動車事故防止対策の推進.....	64
(4) 安全運転管理の充実.....	64
(5) 交通労働災害の防止.....	65
(6) 労働条件の適正化.....	66
(7) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実等.....	66
2 車両の安全性の確保.....	69
(1) 自動車検査施設の整備.....	69
(2) 指定自動車整備事業（民間車検）制度の充実・強化.....	69
(3) 自動車の点検・整備の徹底.....	70
(4) 自動車整備事業対策.....	70
(5) 自転車の点検整備等の啓発.....	71
第5章 救助・救急体制の整備.....	72
1 救助・救急体制の充実.....	72
(1) 救急事故現場および搬送途上における救急処置の充実・強化.....	72
(2) 救助・救急設備等の充実.....	72
(3) 救急医療機関との連携強化.....	73
(4) 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化.....	73

(5) 応急手当等の普及啓発の推進.....	74
(6) 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.....	74
第6章 被害者の支援.....	75
1 交通事故相談業務の充実.....	75
(1) 相談体制の充実・強化.....	75
(2) 交通事故相談所の運営.....	75
2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度.....	76
3 公共交通事故による被害者等に対する支援.....	76
(1) 平時における取り組み.....	76
(2) 事故発生時の取り組み.....	76
4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進.....	77
(1) 原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進.....	77
(2) 自転車損害賠償保険への加入促進.....	77
第7章 災害に強い交通施設等の整備および災害時の交通安全の確保.....	78
1 災害に強い交通施設等の整備.....	78
(1) 道路橋梁等の耐震性の強化.....	78
(2) 公共交通機関.....	78
(3) 電線類の地中化の促進.....	78
(4) 災害に備えた道路情報ネットワーク網構築.....	79
2 災害時の交通安全確保.....	80
(1) 緊急通行車両等の交通確保.....	80
(2) 信号機の滅灯対策.....	80
(3) 救急活動等.....	81
(4) 大規模事故時等の交通規制の実施.....	81
(5) 災害への備えに関する広報啓発.....	81
第8章 鉄道および踏切の交通安全.....	82
1 鉄道交通環境の整備.....	82
(1) 鉄道施設等の安全性の向上.....	82
(2) 運転保安設備等の整備.....	84
(3) 利用しやすい駅施設等の整備.....	84
2 踏切道の立体交差化および構造改良の促進.....	86
3 踏切保安設備の整備および安全を図るための措置.....	87
(1) 踏切保安設備の整備推進.....	87
(2) 踏切事故防止に関する広報・啓発.....	88

## 関係資料

- 品川区交通安全対策会議条例..... 91
- 品川区交通安全対策会議運営要綱..... 93
- 品川区交通安全協議会規約..... 97
- 品川区違法駐車等の防止に関する条例..... 101
- 品川区違法駐車等の防止に関する条例施行規則..... 102

## 用語の意味

本書で使用している主な用語の意味は、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および物的損害を伴った事故をいいます。ただし、本書においては、人身事故のみを計上しています。
人身事故	交通事故により人の死傷があったものをいいます。
死者	交通事故発生から24時間以内に死亡したものをいいます。
負傷者	重傷者（交通事故により加療日数が30日以上を負傷）と軽傷者（交通事故により加療日数が30日未満を負傷）を合計したものをいいます。
死傷者	死者と負傷者を合計したものをいいます。
致死率	死傷者に占める死者の割合をいいます。
当事者	交通事故に関係した人をいいますが、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ます。
第1当事者	過失（違反）がより重いかまたは過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより小さい方の当事者をいいます。
第2当事者	過失（違反）がより軽いかまたは過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者をいいます。
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います。
子どもの事故	幼児、園児、小学生、中学生が関係した交通事故をいいます。
若年層の事故	中学校卒業後から25歳未満までの年齢層の人が関係した交通事故をいいます。
高齢者の事故	年齢65歳以上の人が関係した交通事故をいいます。
事故類型	事故をまず当事者の種類（人または車両）によって類型化し、次いで当事者の事故時の行動（動き、位置、衝突物等）によってさらに細かく類型化したものをいいます。

- 事故状況で示している各割合は、それぞれ四捨五入しているため、合計は必ずしも100.0%になりません。



# 第 1 部 総 論



## 第1章 計画策定について

### 1 計画策定の主旨

品川区交通安全対策会議は、交通安全対策基本法に基づき、昭和46年以降5年ごと9次にわたって「品川区交通安全計画」を作成し、各種の施策を実施してきました。

この間、施策は着実に実を結んでいます。区内における平成27年の交通事故死傷者数は839人となって平成12年の2,394人のピークから大きく減少しました。第9次品川区交通安全計画で掲げた「平成27年までに年間の交通事故死傷者数を1,250人以下にする」という目標は、計画を大きく下回って達成することができました。しかし、いまだに多くの方々が交通事故で死傷しており、交通事故は依然として区民の安全・安心を脅かしています。

第9次計画は平成27年度で終了することから、区内の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進して交通安全のさらなる向上を図るため、第10次品川区交通安全計画を策定します。

### 2 計画の位置付け・期間

- この計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、「第10次東京都交通安全計画」に基づいて品川区交通安全対策会議が策定します。
- この計画は、品川区の区域内における陸上交通の安全に関する対策を総合的かつ計画的に推進するため、品川区および品川区の区域を管轄する関係行政機関が実施する今後5か年の諸施策の大綱を定めるものです。
- この計画は、交通事業者をはじめとする陸上交通に係る各種団体等の交通安全に関する取り組みの指針となるものです。
- この計画は、交通安全に関する区民の行動指針として、自助・共助の取り組みを呼びかけるものです。
- 各年度の具体的な事業計画については、同法第26条第4項の規定により、毎年度、この計画に基づき「品川区交通安全実施計画」を作成します。
- この計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5か年です。

### 3 計画の目標

人命尊重の理念の下に、区民が安心して暮らせる、安全・円滑かつ快適な交通社会を実現するため、この計画に定める各種の施策を総合的かつ効果的に推進することにより、交通事故の防止を図ります。

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目指しますが、第10次品川区交通安全計画においては、平成32年までに区内の年間交通事故死傷者数を600人以下とすることを目指します。

### 4 計画の推進体制

交通安全に関する施策は多くの行政機関等の事業分野にまたがるとともに、それぞれが専門化・高度化しています。その効果的推進を図るためには、道路管理者、交通管理者をはじめ国の地方行政機関や交通関係団体等の緊密な連携に基づく総合的かつ一体的な推進が欠かせません。

そのため品川区では、昭和40年5月に「品川区交通安全協議会」、昭和46年5月に「品川区交通安全対策会議」をそれぞれ設置し、交通安全計画の作成と推進、交通安全思想の普及・啓発等を実施してきました。引き続き関係機関相互の連携・協力を密にし、施策の効果的な推進を図っていきます。

## 5 国の第10次交通安全基本計画の概要

### (1) 計画の目標

- ア 平成32年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- イ 平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

### (2) 施策の方向

#### <道路交通安全対策の視点>

- 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
  - ① 高齢者および子供の安全確保
  - ② 歩行者および自転車の安全確保
  - ③ 生活道路における安全確保
- 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項
  - ① 先端技術の活用推進
  - ② 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
  - ③ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

#### <対策の8つの柱>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発および調査研究の推進

## 6 東京都の第10次交通安全計画の概要

### (1) 計画の目標

- ア 平成32年までに、24時間死者数を125人以下とすることを旨す。
- イ 平成32年までに、死傷者数を28,000人以下とすることを旨す。

### (2) 施策の方向

#### <重点課題>

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

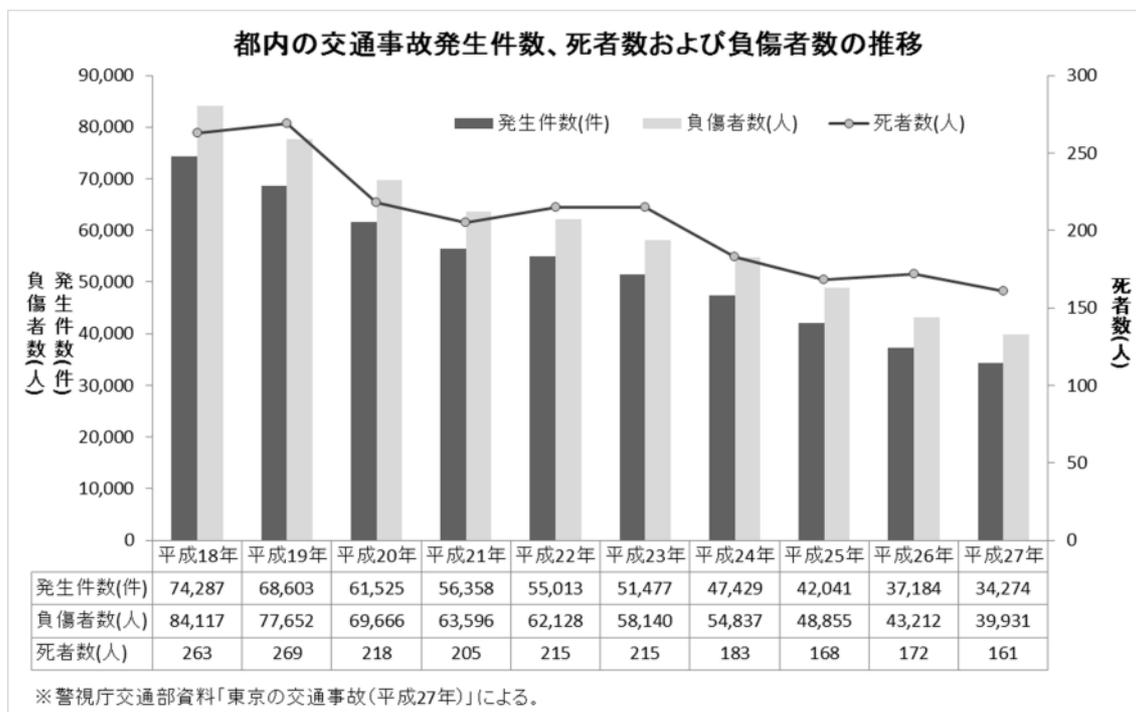
取り組みを推進するに当たって、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた交通安全の確保や高度道路交通システム（ITS）の活用も進めていく。

## 第2章 交通事故の発生状況

### 1 東京都の交通事故

都内の交通事故の発生状況を10年間の推移で見ると、交通事故発生件数および負傷者数は一貫して減少しています。平成27年には発生件数34,274件、負傷者数39,931人となり、いずれも平成18年から半減しています。

死者数についても、前年比で増加に転じる年もみられるものの減少傾向を示しています。平成18年に263人だった死者数は、平成24年に200人を下回り、平成27年は戦後最少となる161人にまで減っています。しかし、都の第9次交通安全計画（平成23年から平成27年までの5か年）で掲げた「平成27年までに年間の道路交通事故24時間死者数が150人を下回る」という目標は達成することができませんでした。

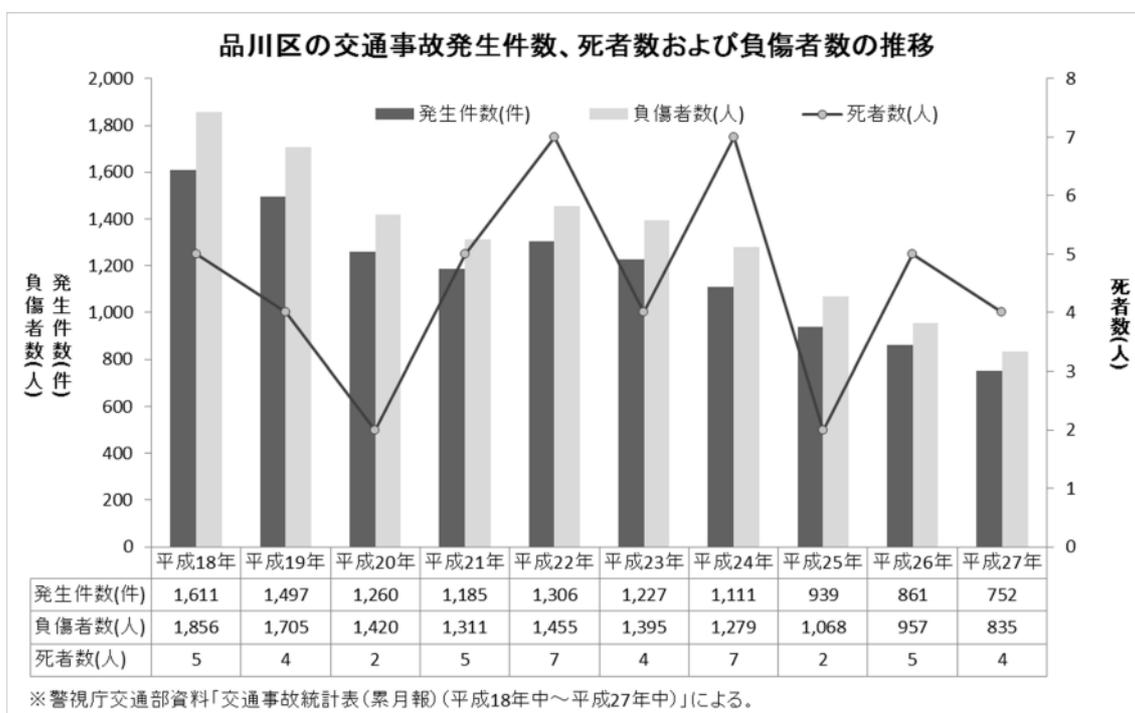


## 2 品川区の交通事故の概況

### (1) 交通事故の発生状況の推移

区内の交通事故の発生状況を10年間の推移で見ると、交通事故発生件数および負傷者数は減少傾向を示しています。平成22年には前年比で増加したものの、その後再び減少に転じ、平成27年には発生件数752件、負傷者数835人となり、いずれも平成18年からほぼ半減しました。

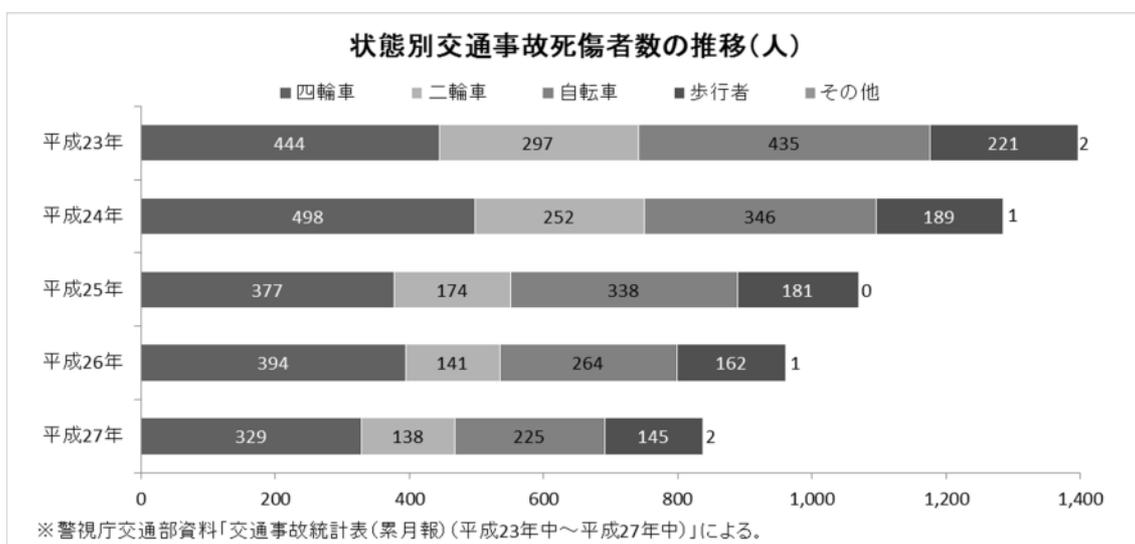
死者数については、過去10年間を通して10人以下で推移しています。平成22年と平成24年の7人が最多だったのに対し、平成20年と平成25年には最少の2人となっています。



## (2) 状態別の事故

区内の交通事故死傷者数を「四輪車」「二輪車」「自転車」「歩行者」の状態別で見ると、四輪車の事故による死傷者数が最も多く、平成27年では839人の死傷者のうち、329人、約4割を占めています。続いて自転車225人、歩行者145人、二輪車138人となっています。

平成23年から平成27年までの5年間の推移をみると、すべての状態別事故で、発生件数（第1・第2当事者）、死傷者数とも減少しています。状態別の構成比率についてみると、四輪車および歩行者が発生件数、死傷者数とも増加傾向にある一方、二輪車と自転車は減少傾向を示しています。



## 状態別交通事故発生件数、死傷者数の推移

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
四輪車	発生件数(件)	1,337(55.2%)	1,277(58.4%)	1,048(56.4%)	1,056(62.3%)	894(60.5%)
	死傷者数(人)	444(31.7%)	498(38.7%)	377(35.2%)	394(41.0%)	329(39.2%)
二輪車	発生件数(件)	362(14.9%)	302(13.8%)	230(12.4%)	172(10.2%)	173(11.7%)
	死傷者数(人)	297(21.2%)	252(19.6%)	174(16.3%)	141(14.7%)	138(16.4%)
自転車	発生件数(件)	492(20.3%)	396(18.1%)	388(20.9%)	297(17.5%)	261(17.7%)
	死傷者数(人)	435(31.1%)	346(26.9%)	338(31.6%)	264(27.4%)	225(26.8%)
歩行者	発生件数(件)	212(8.7%)	187(8.5%)	178(9.6%)	160(9.4%)	138(9.3%)
	死傷者数(人)	221(15.8%)	189(14.7%)	181(16.9%)	162(16.8%)	145(17.3%)
その他	発生件数(件)	20(0.8%)	26(1.2%)	13(0.7%)	9(0.5%)	12(0.8%)
	死傷者数(人)	2(0.1%)	1(0.1%)	0(0.0%)	1(0.1%)	2(0.2%)
合計	発生件数(件)	2,423(100.0%)	2,188(100.0%)	1,857(100.0%)	1,694(100.0%)	1,478(100.0%)
	死傷者数(人)	1,399(100.0%)	1,286(100.0%)	1,070(100.0%)	962(100.0%)	839(100.0%)

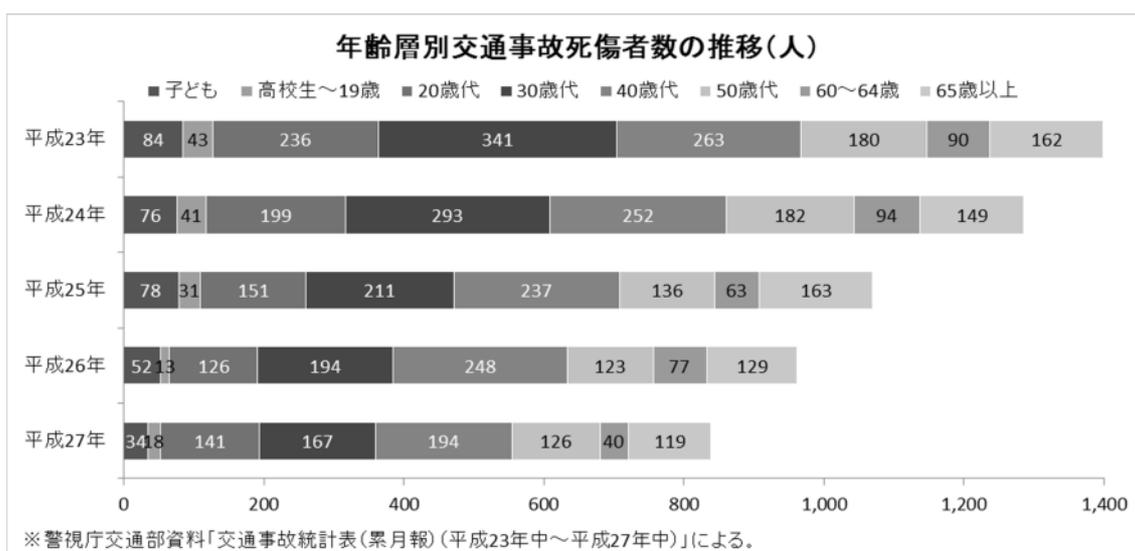
※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

※( )は合計に対する割合。

### (3) 年齢層別の事故

区内の交通事故による死傷者数を年齢層別に過去5年間の推移で見ると、すべての年齢層で減少傾向を示しています。なかでも15歳以下の子どもの死傷者数は大きく減っており、平成23年の84人から平成27年には34人となって、50人減(59.5%減)となりました。一方で、65歳以上の高齢者は162人から119人へと43人減っているものの、減少率は26.5%にとどまりました。死傷者数の年齢層別構成割合は、少子高齢化を反映して高齢者の割合が高まっており、平成23年に11.6%だった高齢者の割合は平成27年には14.2%にまで増加しました。一方で、子どもの割合は減少傾向にあります。

また、死者数のみを年齢層別にみると、平成23年から平成27年までの5年間に区内では交通事故で22人が亡くなっていますが、このうち8人(36.4%)を65歳以上の高齢者が占めています。死傷者数に占める死者数の割合(致死率)をみると、65歳以上の高齢者と子どもの割合が高くなっています。



### 年齢層別交通事故死傷者数の推移(人)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
子ども	84(6.0%)	76(5.9%)	78(7.3%)	52(5.4%)	34(4.1%)
高校生～19歳	43(3.1%)	41(3.2%)	31(2.9%)	13(1.4%)	18(2.1%)
20歳代	236(16.9%)	199(15.5%)	151(14.1%)	126(13.1%)	141(16.8%)
30歳代	341(24.4%)	293(22.8%)	211(19.7%)	194(20.2%)	167(19.9%)
40歳代	263(18.8%)	252(19.6%)	237(22.1%)	248(25.8%)	194(23.1%)
50歳代	180(12.9%)	182(14.2%)	136(12.7%)	123(12.8%)	126(15.0%)
60～64歳	90(6.4%)	94(7.3%)	63(5.9%)	77(8.0%)	40(4.8%)
65歳以上	162(11.6%)	149(11.6%)	163(15.2%)	129(13.4%)	119(14.2%)
合計	1,399(100.0%)	1,286(100.0%)	1,070(100.0%)	962(100.0%)	839(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

※( )は合計に対する割合。

**平成23～27年の5年間における年齢層別死傷者数、死者数、致死率**

	死傷者数(人)	死者数(人)	致死率
子ども	324(5.8%)	2(9.1%)	0.6%
高校生～19歳	146(2.6%)	0(0.0%)	0.0%
20歳代	853(15.4%)	2(9.1%)	0.2%
30歳代	1,206(21.7%)	3(13.6%)	0.2%
40歳代	1,194(21.5%)	3(13.6%)	0.3%
50歳代	747(13.4%)	3(13.6%)	0.4%
60～64歳	364(6.6%)	1(4.5%)	0.3%
65歳以上	722(13.0%)	8(36.4%)	1.1%
合計	5,556(100.0%)	22(100.0%)	0.4%

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

※()は合計に対する割合。

(4) 道路別の事故

ア 車道幅員別

区内の交通事故発生状況を車道幅員別事故発生件数（過去5年間）の推移で見ると、単路、交差点ともに連続して減少しています。単路では614件（平成23年）から416件（平成27年）へと198件減（32.2%減）となったのに対し、交差点は613件（平成23年）から336件（平成27年）へと277件減（45.2%減）となっており、交差点の減少幅がより大きくなっています。このため、交差点と単路の事故の割合を比べると、平成27年には単路が55%を超えて過去5年間で最も高い割合となっています。

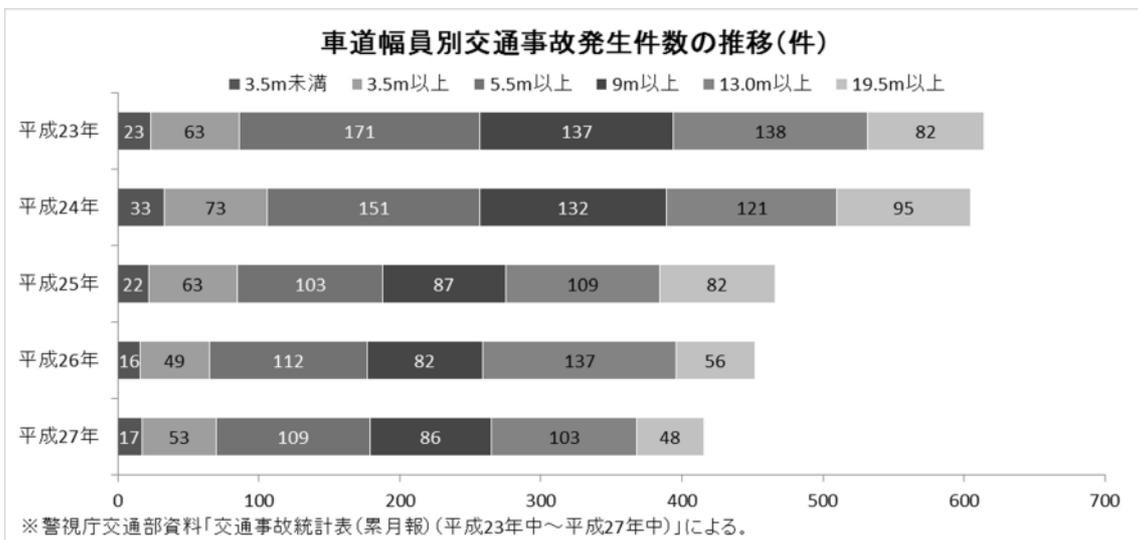
単路の事故を幅員別に細かくみると、区民の日常生活により密着した生活道路（5.5m未満）における事故発生件数は平成27年には前年比で増加しています。

単路および交差点における交通事故発生件数の推移(件)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
単路	614(50.0%)	605(54.5%)	466(49.6%)	452(52.5%)	416(55.3%)
交差点	613(50.0%)	506(45.5%)	473(50.4%)	409(47.5%)	336(44.7%)
合計	1,227(100.0%)	1,111(100.0%)	939(100.0%)	861(100.0%)	752(100.0%)

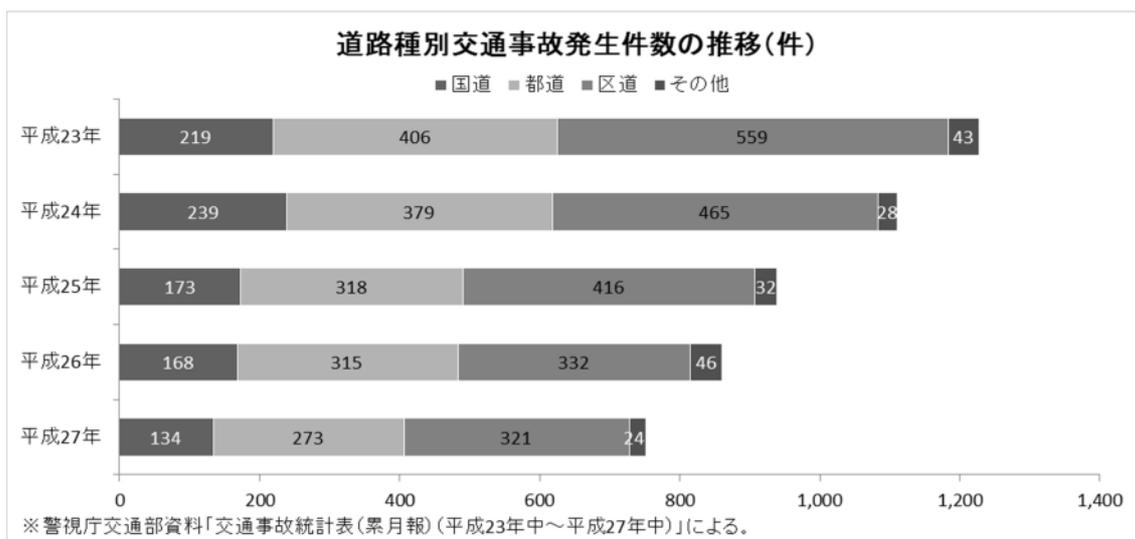
※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

※( )は合計に対する割合。



## イ 道路種別

区内の交通事故発生状況を道路種別事故発生件数（過去5年間）の推移で見ると、平成23年以降すべての道路で減少傾向を示しています。各道路における事故発生件数の占める割合は、いずれの年も区道が最も高く、次いで都道、国道の順になっています。



### 道路種別交通事故発生件数の推移(件)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
国道	219(17.8%)	239(21.5%)	173(18.4%)	168(19.5%)	134(17.8%)
都道	406(33.1%)	379(34.1%)	318(33.9%)	315(36.6%)	273(36.3%)
区道	559(45.6%)	465(41.9%)	416(44.3%)	332(38.6%)	321(42.7%)
その他	43(3.5%)	28(2.5%)	32(3.4%)	46(5.3%)	24(3.2%)
合計	1,227(100.0%)	1,111(100.0%)	939(100.0%)	861(100.0%)	752(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

※()は合計に対する割合。

(5) 事故類型別の事故

区内の交通事故発生状況を事故類型別事故発生件数（過去5年間）の推移で見ると、車両相互の事故は着実に減少していますが、人対車両および車両単独の事故については、発生件数は減少しているものの、事故全体に占める割合は増加傾向を示しており、運転者に対する啓発とともに、事故の相手側である歩行者に対する注意喚起も重要になっています。

**事故類型別交通事故発生件数の推移(件)**

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
人対車両	212(17.3%)	187(16.8%)	178(19.0%)	160(18.6%)	138(18.4%)
車両相互	984(80.2%)	890(80.1%)	740(78.8%)	673(78.2%)	588(78.2%)
車両単独	31(2.5%)	34(3.1%)	21(2.2%)	28(3.3%)	26(3.5%)
合計	1,227(100.0%)	1,111(100.0%)	939(100.0%)	861(100.0%)	752(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

※()は合計に対する割合。

(6) 車両の違反状況

区内の車両側の違反状況（原付以上、第1当事者件数）を過去5年間の推移で見ると、安全運転義務違反に該当する運転操作誤り、前方不注意、安全不確認の3つの合計割合が毎年6割前後を占め、その中でも特に、安全不確認はいずれの年でも最も多く、3割以上に達しています。

**車両側の違反件数(原付以上、第1当事者)の推移(件)**

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
信号無視	29(2.6%)	24(2.4%)	13(1.5%)	21(2.6%)	17(2.5%)
最高速度	1(0.1%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	1(0.1%)
左折違反	4(0.4%)	1(0.1%)	3(0.4%)	2(0.3%)	1(0.1%)
右折違反	2(0.2%)	0(0.0%)	1(0.1%)	0(0.0%)	1(0.1%)
優先通行	4(0.4%)	1(0.1%)	2(0.2%)	1(0.1%)	1(0.1%)
交差点安全進行	185(16.7%)	149(15.0%)	173(20.6%)	150(18.9%)	85(12.5%)
歩行者妨害	32(2.9%)	46(4.6%)	34(4.0%)	25(3.1%)	32(4.7%)
徐行違反	3(0.3%)	1(0.1%)	4(0.5%)	1(0.1%)	2(0.3%)
一時不停止	11(1.0%)	18(1.8%)	14(1.7%)	8(1.0%)	6(0.9%)
酒酔い	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	1(0.1%)
運転操作誤り	63(5.7%)	59(5.9%)	51(6.1%)	40(5.0%)	59(8.7%)
前方不注意	180(16.3%)	176(17.7%)	123(14.6%)	154(19.4%)	127(18.6%)
安全不確認	442(40.0%)	301(30.3%)	272(32.3%)	261(32.9%)	231(33.9%)
その他	150(13.6%)	218(21.9%)	151(18.0%)	131(16.5%)	117(17.2%)
合計	1,106(100.0%)	994(100.0%)	841(100.0%)	794(100.0%)	681(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

※()は合計に対する割合。

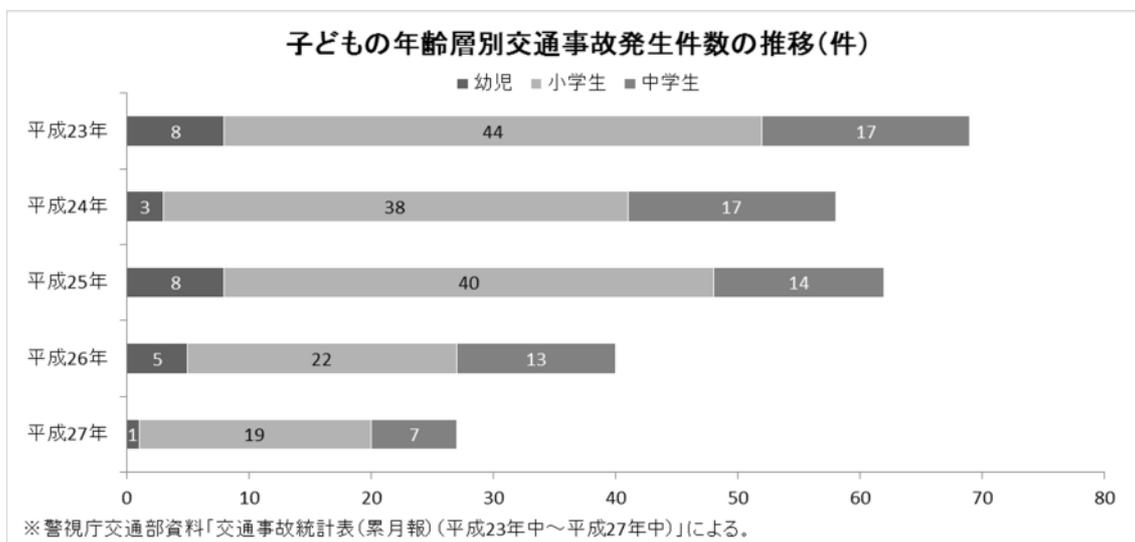
### 3 課題別交通事故の状況

#### (1) 子どもの交通事故

区内の15歳以下の子どもの交通事故は、過去5年間で大きく減少しています。発生件数(第1・第2当事者)は、平成23年の69件から平成27年には27件へと、42件減(60.9%減)となりました。死傷者数についても、84人から34人へと50人減(59.5%減)となっています。

「幼児」「小学生」「中学生」の年齢層別に細かくみると、幼児の事故発生件数が8件から1件へと7件減(87.5%減)、小学生が44件から19件へと25件減(56.8%減)、中学生が17件から7件へと10件減(58.8%減)でした。死傷者数についても、幼児72.7%、小学生52.2%、中学生62.5%減少しました。幼児の事故は発生件数、死傷者数とも著しく減少したのに対し、小学生は比較的減少幅が小さいため、子どもの事故全体に占める小学生の事故の割合が高まっています。

また、通行目的別の交通事故発生状況のうち通学等に関わる事故の推移をみると、平成27年は19件で平成23年の28件から9件減(32.1%減)となりましたが、単年別には増減を繰り返し、平成27年も前年比で増加しました。全体として子どもの事故が大きく減少しているなかで、通学に関わる事故の減少幅は比較的小さくなっています。

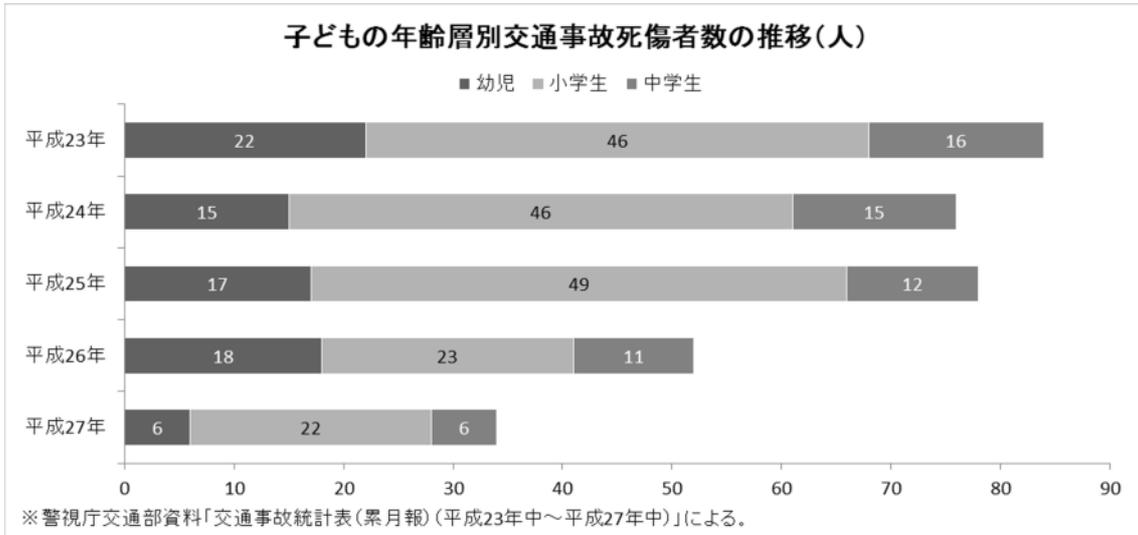


**子どもの年齢層別交通事故発生件数の推移(件)**

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
幼児	8(11.6%)	3(5.2%)	8(12.9%)	5(12.5%)	1(3.7%)
小学生	44(63.8%)	38(65.5%)	40(64.5%)	22(55.0%)	19(70.4%)
中学生	17(24.6%)	17(29.3%)	14(22.6%)	13(32.5%)	7(25.9%)
合計	69(100.0%)	58(100.0%)	62(100.0%)	40(100.0%)	27(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

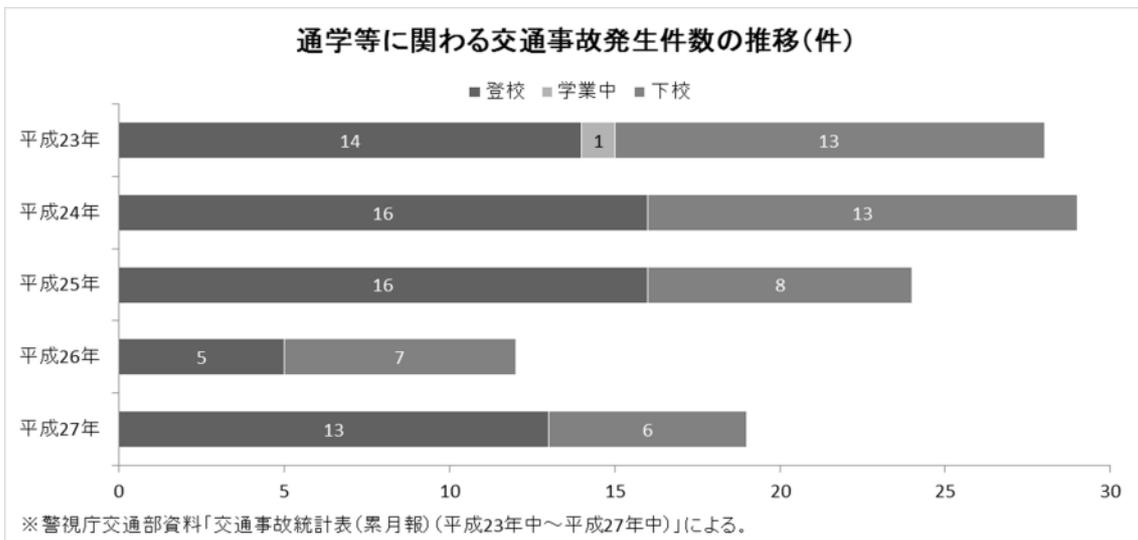
※( )は合計に対する割合。



### 子どもの年齢層別交通事故死傷者数の推移(人)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
幼児	22(26.2%)	15(19.7%)	17(21.8%)	18(34.6%)	6(17.6%)
小学生	46(54.8%)	46(60.5%)	49(62.8%)	23(44.2%)	22(64.7%)
中学生	16(19.0%)	15(19.7%)	12(15.4%)	11(21.2%)	6(17.6%)
合計	84(100.0%)	76(100.0%)	78(100.0%)	52(100.0%)	34(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。  
 ※()は合計に対する割合。



### 通学等に関わる交通事故発生件数、死傷者数の推移

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
登校	事故件数(件)	14(50.0%)	16(55.2%)	16(66.7%)	5(41.7%)	13(68.4%)
	死傷者数(人)	14(53.8%)	12(52.2%)	13(65.0%)	8(53.3%)	12(66.7%)
学業中	事故件数(件)	1(3.6%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)
	死傷者数(人)	1(3.8%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)
下校	事故件数(件)	13(46.4%)	13(44.8%)	8(33.3%)	7(58.3%)	6(31.6%)
	死傷者数(人)	11(42.3%)	11(47.8%)	7(35.0%)	7(46.7%)	6(33.3%)
合計	事故件数(件)	28(100.0%)	29(100.0%)	24(100.0%)	12(100.0%)	19(100.0%)
	死傷者数(人)	26(100.0%)	23(100.0%)	20(100.0%)	15(100.0%)	18(100.0%)

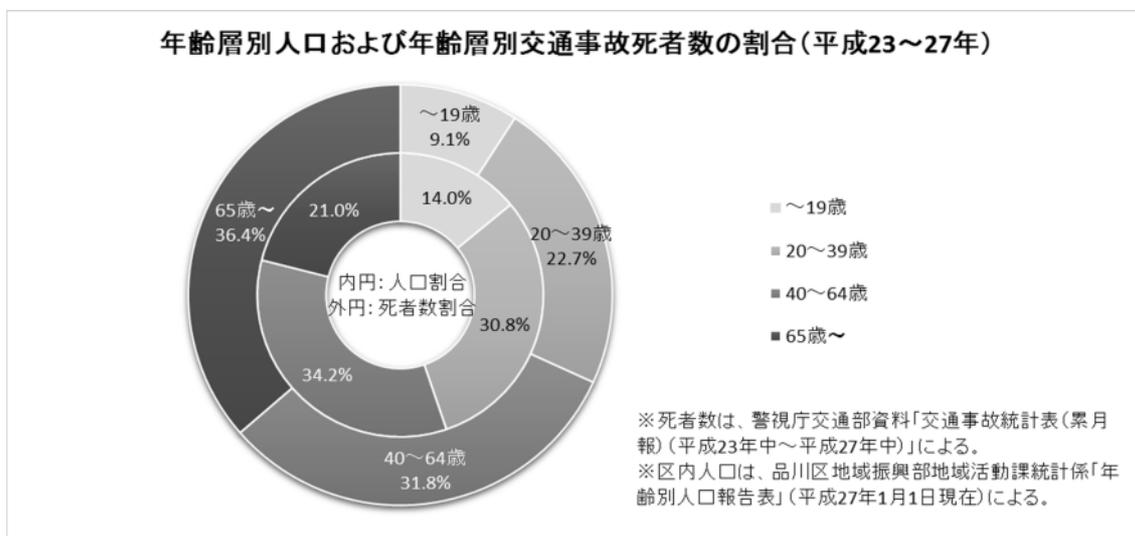
※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。  
 ※()は合計に対する割合。

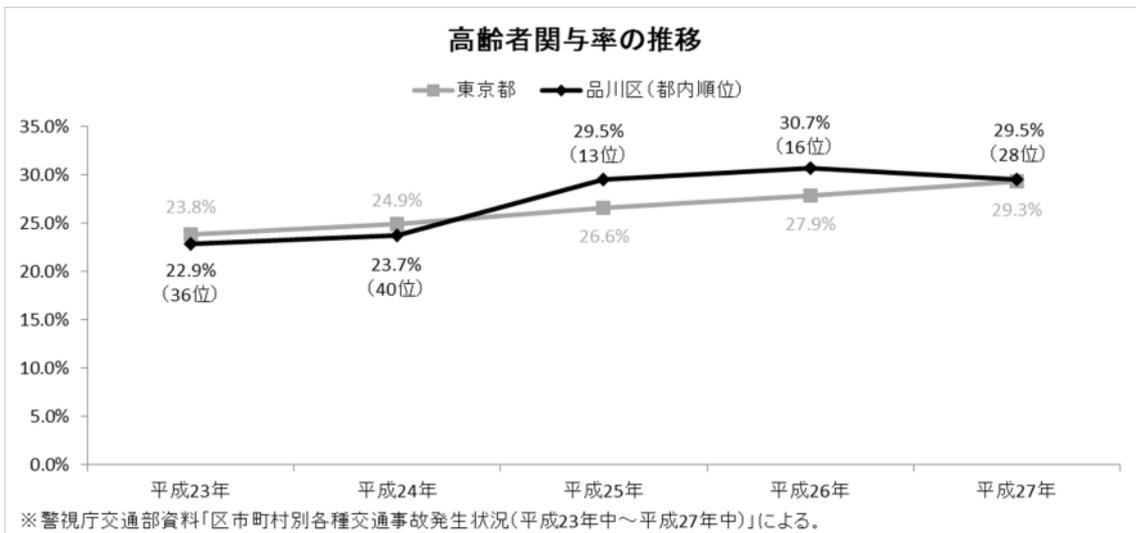
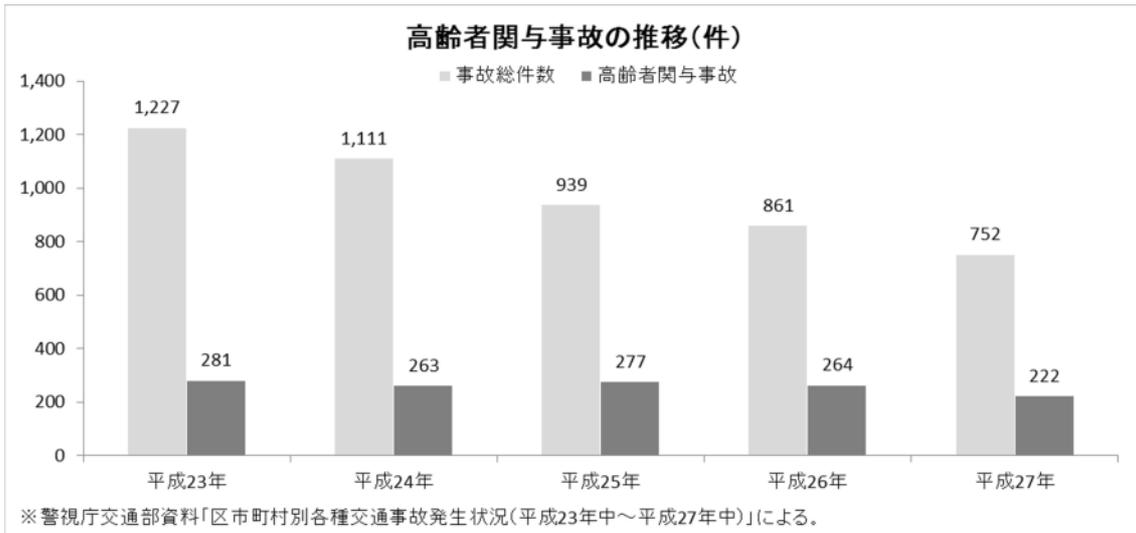
## (2) 高齢者の交通事故

区内の65歳以上の高齢者の交通事故死傷者数は過去5年間で減少していますが、死傷者全体に占める高齢者の割合は増加傾向にあります（前掲10頁「年齢層別交通事故死傷者数の推移」）。また、過去5年間の高齢者の死者数は8人と区内の死者全体の36.4%を占め、他の年齢層よりも致死率が高くなっています（前掲11頁「平成23～27年の5年間における年齢層別死傷者数、死者数、致死率」）。これは、区内人口に占める高齢者人口の割合21.0%と比較しても高く、高齢者の事故が死亡事故に至る割合が高いことを示しています。

区内の65歳以上の高齢者人口は平成27年には78,285人でしたが、本計画の終了年次である平成32年には86,061人になると予測され、今後とも区内人口に占める高齢者の割合は増加していくことが見込まれています。（東京都総務局「東京都男女年齢（5歳階級）別人口の予測」）

区内の高齢者が関与した事故（第1当事者または第2当事者として高齢者が関わった事故）の状況を過去5年間の推移でみると、高齢者関与事故が全事故に占める割合（関与率）は20%前半から30%前後へと増加しており、区内人口に占める高齢者割合よりも高く推移しています。また、都内の49区市における順位でも、平成25年以降は都平均を上回り、上位に位置する年もあります。今後は高齢化の進展に伴い、高齢者が関わる事故の増加が懸念されます。





### 高齢者関与事故の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
事故総件数(件)	1,227	1,111	939	861	752
高齢者関与事故(件)	281	263	277	264	222
高齢者関与率	22.9%	23.7%	29.5%	30.7%	29.5%
関与率順位(位)	36	40	13	16	28

※警視庁交通部資料「区市町村別各種交通事故発生状況(平成23年中～平成27年中)」による。

※高齢者関与事故とは、第1当事者と第2当事者のいずれかに高齢者が関わった事故のうち、第1、第2の両方の当事者が高齢者であった事故を除いたもの。

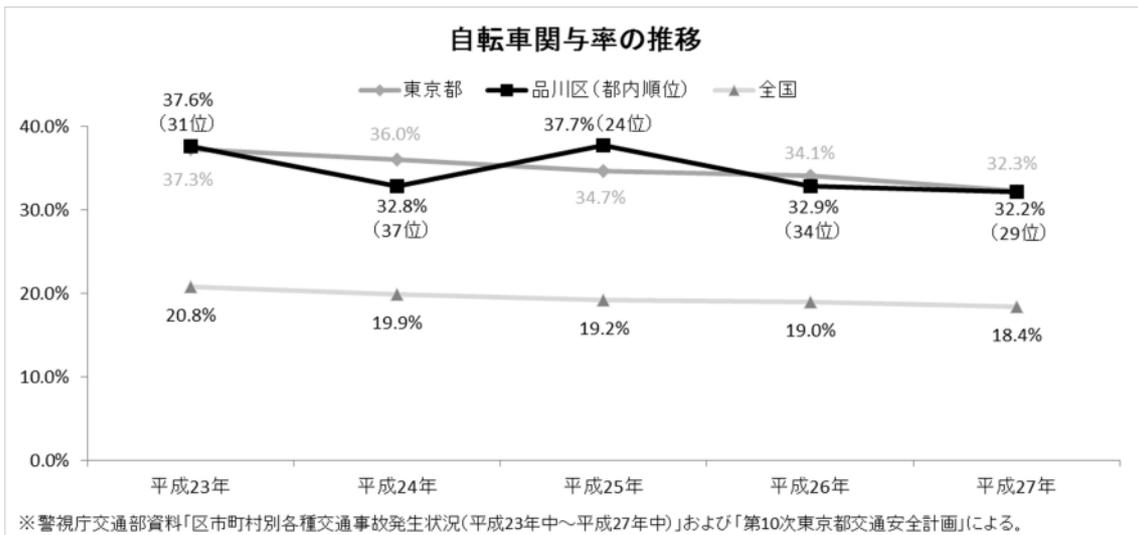
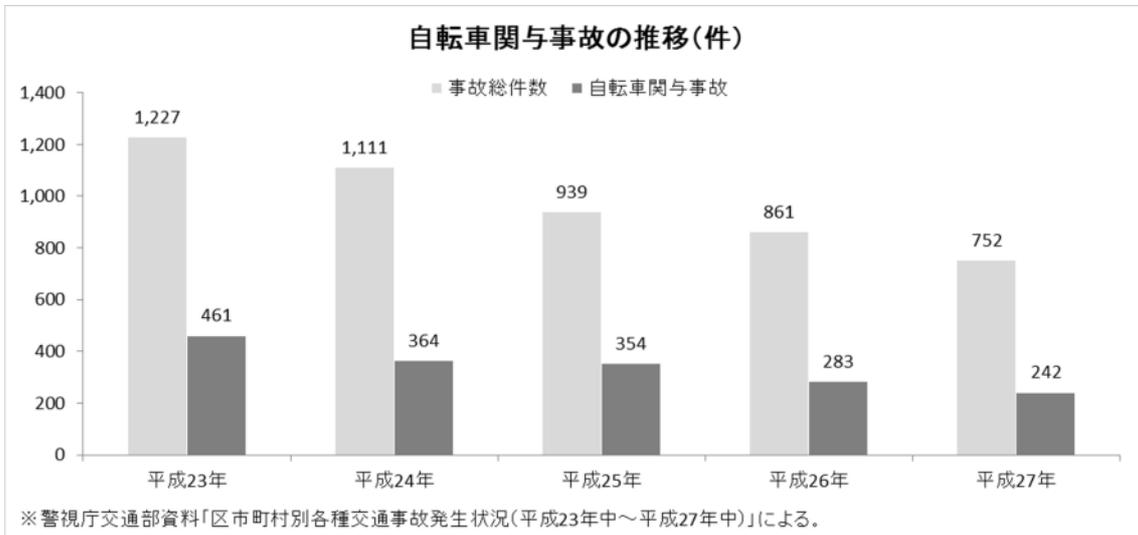
※関与率順位は、都内49区市のうち、関与率の高い方から順位をつけている。

### (3) 自転車の交通事故

#### ア 自転車関与事故の推移

区内の自転車が関与した事故(第1当事者または第2当事者として自転車が関わった事故)の状況を過去5年間の推移で見ると、平成27年には242件で、平成23年の461件から219件減(47.5%減)と大幅な減少を示しています。

しかし、自転車関与事故が全事故に占める割合(関与率)は30%台と高い割合で推移しています。都内における自転車の関与率は全国と比較して高い状況にあります。区内の関与率は都内平均と同様に推移しており、都内順位でも中位に位置しています。



### 自転車関与事故の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
事故総件数(件)	1,227	1,111	939	861	752
自転車関与事故(件)	461	364	354	283	242
自転車関与率	37.6%	32.8%	37.7%	32.9%	32.2%
関与率順位(位)	31	37	24	34	29

※警視庁交通部資料「区市町村別各種交通事故発生状況(平成23年中～平成27年中)」による。

※自転車関与事故とは、第1当事者と第2当事者のいずれかに自転車に関わった事故のうち、第1、第2の両方の当事者が自転車であった事故を除いたもの。

※関与率順位は、都内49区市のうち、関与率の高い方から順位をつけている。

#### イ 年齢層別自転車事故発生件数割合の推移

区内の自転車事故発生状況を年齢層別発生件数割合(第1・第2当事者、過去5年間)の推移で見ると、自転車事故件数全体に占める子ども(15歳以下)の割合は減少し、若年層(16～24歳)および25～64歳は同程度の割合で推移していますが、高齢者については増減を繰り返した後、平成27年には過去5年間で最も高い割合になっています。

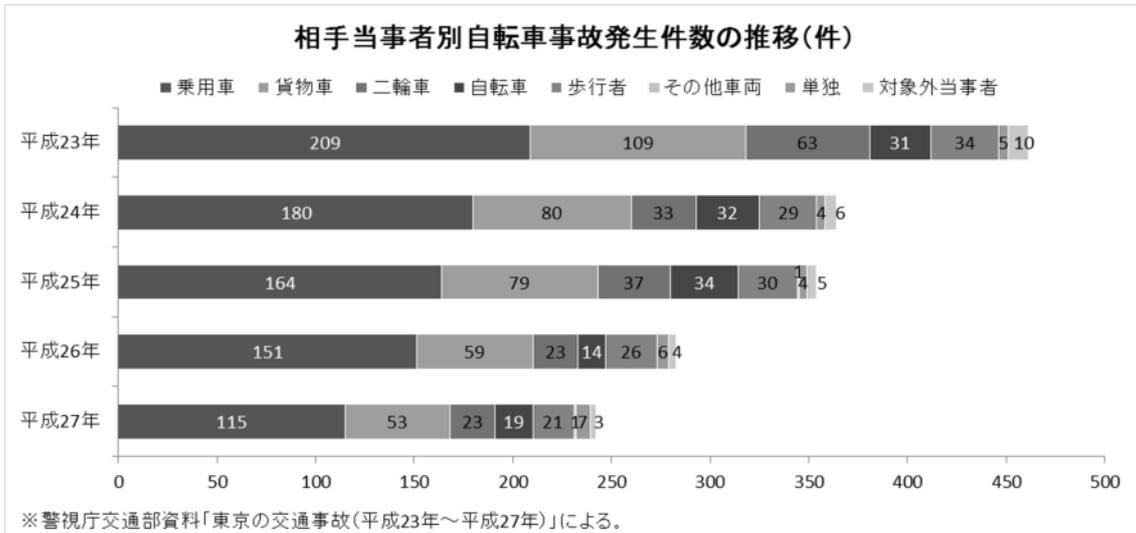
### 年齢層別自転車事故発生件数割合の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
子ども	8.3%	9.9%	9.8%	8.8%	5.7%
若年層	13.4%	13.1%	12.4%	10.1%	13.4%
25～64歳	63.6%	64.6%	63.6%	68.0%	64.0%
高齢者	14.6%	12.4%	14.2%	13.1%	16.9%

※警視庁交通部資料「東京の交通事故(平成23年～平成27年)」による。

#### ウ 相手当事者別自転車事故発生件数の推移

区内の自転車事故発生状況を相手当事者別発生件数の過去5年間の推移で見ると、乗用車と貨物車を合わせた四輪車は平成27年には平成23年から150件減(47.2%減)、二輪車は40件減(63.5%減)と大幅に減少していますが、自転車は12件減(38.7%減)、歩行者は13件減(38.2%減)と、四輪車や二輪車の減少幅より小さくなっています。



**相手当事者別自転車事故発生件数の推移(件)**

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
乗用車	209(45.3%)	180(49.5%)	164(46.3%)	151(53.4%)	115(47.5%)
貨物車	109(23.6%)	80(22.0%)	79(22.3%)	59(20.8%)	53(21.9%)
二輪車	63(13.7%)	33(9.1%)	37(10.5%)	23(8.1%)	23(9.5%)
自転車	31(6.7%)	32(8.8%)	34(9.6%)	14(5.0%)	19(7.9%)
歩行者	34(7.4%)	29(8.0%)	30(8.5%)	26(9.2%)	21(8.7%)
その他車両	0(0.0%)	0(0.0%)	1(0.3%)	0(0.0%)	1(0.4%)
単独	5(1.1%)	4(1.1%)	4(1.1%)	6(2.1%)	7(2.9%)
対象外当事者	10(2.2%)	6(1.6%)	5(1.4%)	4(1.4%)	3(1.2%)
合計	461(100%)	364(100%)	354(100%)	283(100%)	242(100%)

※警視庁交通部資料「東京の交通事故(平成23年～平成27年)」による。  
 ※()は合計に対する割合。

### エ 違反別自転車事故発生件数の推移

区内の自転車事故発生状況を違反別発生件数(第1・第2当事者)の過去5年間の推移で見ると、運転操作誤りと前方不注意と安全不確認を合計した安全運転義務違反が最も多く、次いで交差点安全進行違反、一時不停止の順となっています。

**違反別自転車事故発生件数の推移(件)**

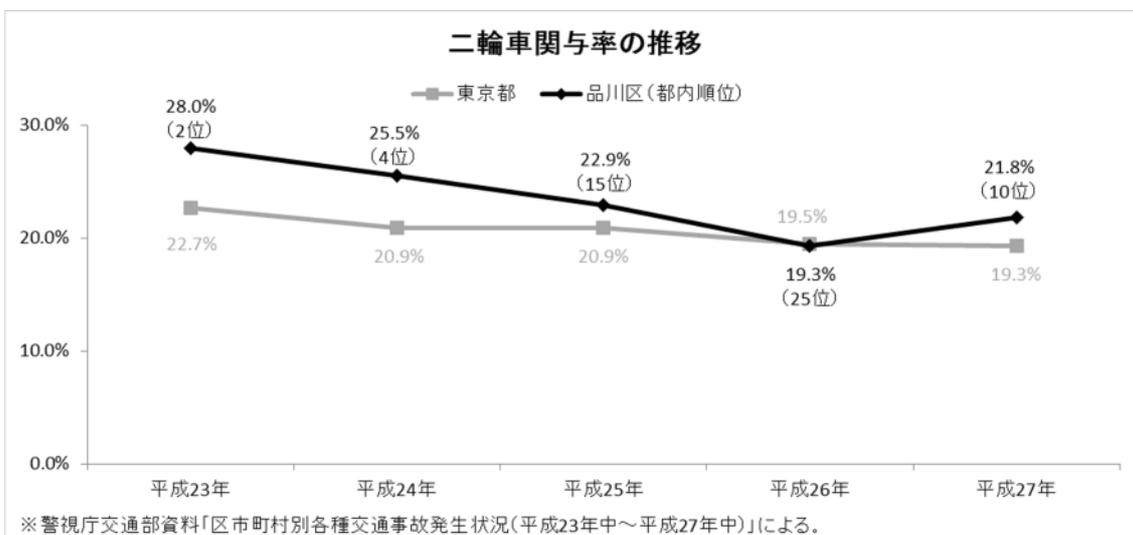
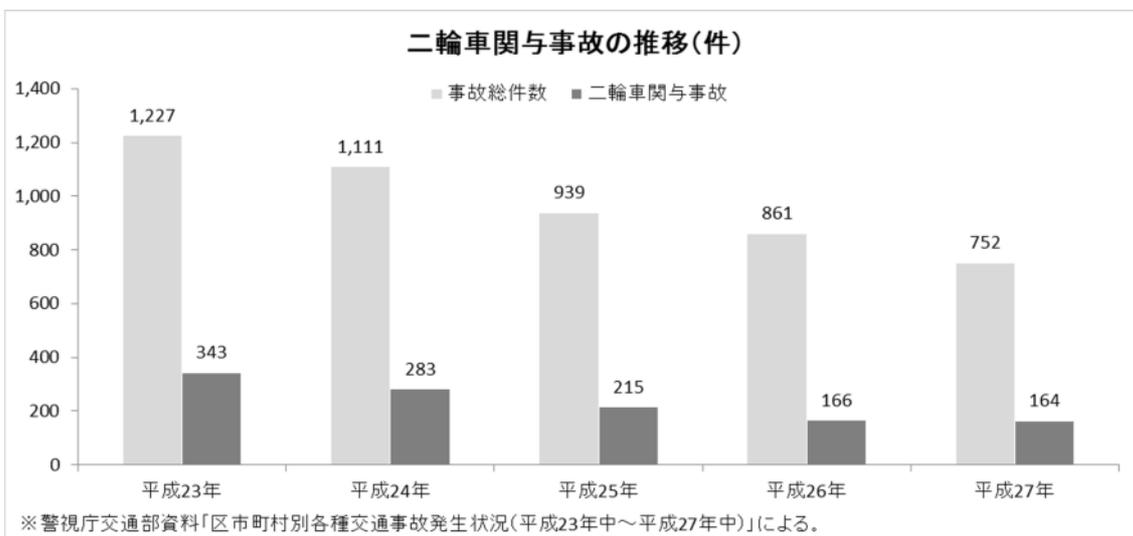
	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
信号無視	24(4.9%)	17(4.3%)	10(2.6%)	4(1.3%)	5(1.9%)
優先通行	1(0.2%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)
交差点安全進行	51(10.4%)	42(10.6%)	36(9.3%)	31(10.4%)	19(7.3%)
一時不停止	28(5.7%)	22(5.6%)	12(3.1%)	7(2.4%)	10(3.8%)
運転操作誤り	9(1.8%)	2(0.5%)	3(0.8%)	4(1.3%)	9(3.4%)
前方不注意	13(2.6%)	13(3.3%)	14(3.6%)	7(2.4%)	6(2.3%)
安全不確認	116(23.6%)	80(20.2%)	81(20.9%)	43(14.5%)	44(16.9%)
その他	83(16.9%)	54(13.6%)	61(15.7%)	56(18.9%)	54(20.7%)
違反なし	167(33.9%)	166(41.9%)	171(44.1%)	145(48.8%)	114(43.7%)
合計	492(100.0%)	396(100.0%)	388(100.0%)	297(100.0%)	261(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。  
 ※()は合計に対する割合。

#### (4) 二輪車の交通事故

区内の二輪車が関与した事故（第1当事者または第2当事者として二輪車が関わった事故）の状況を過去5年間の推移で見ると、平成27年には平成23年から179件減（52.2%減）と大幅な減少を示しています。しかし、二輪車関与事故の割合は、平成26年を除いて都内平均よりも高く推移しており、都内の49区市における順位も平成26年までは改善傾向がみられたものの、平成27年には10位となり、再び上位に位置しています。

また、過去5年間における歩行者を除いた車両（四輪車、二輪車、自転車）の状態別事故発生状況（第1・第2当事者）をみると、二輪車の事故は1,239件、死者は5人、死傷者は1,002人発生しています。死傷者に占める死者の割合（致死率）は0.5%で、3つの状態別のなかで最も高く、二輪車による事故が重大事故につながる危険性が高いことを示しています。



### 二輪車関与事故の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
事故総件数(件)	1,227	1,111	939	861	752
二輪車関与事故(件)	343	283	215	166	164
二輪車関与率	28.0%	25.5%	22.9%	19.3%	21.8%
関与率順位(位)	2	4	15	25	10

※警視庁交通部資料「区市町村別各種交通事故発生状況(平成23年中～平成27年中)」による。

※二輪車関与事故とは、第1当事者と第2当事者のいずれかに二輪車が関わった事故のうち、第1、第2の両方の当事者が二輪車であった事故を除いたもの。

※関与率順位は、都内49区市のうち、関与率の高い方から順位をつけている。

### 平成23～27年の5年間における四輪車、二輪車、自転車の事故発生状況

	発生件数(件)	死傷者(人)	死者数(人)	致死率
四輪車	5,612	2,042	2	0.10%
二輪車	1,239	1,002	5	0.50%
自転車	1,834	1,608	7	0.44%

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

#### (5) 飲酒運転の交通事故

区内の飲酒事故件数等に関する状況を過去5年間の推移でみると、平成27年には飲酒事故件数が前年比で増加に転じ、飲酒率も5年間で2番目に高い0.6%となっています。都内の49区市における飲酒率の順位でも20位と中位に位置しています。

### 飲酒事故の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
飲酒あり(件)	1	5	6	2	4
飲酒なし(件)	1,105	987	833	792	676
調査不能(件)	0	2	2	0	1
1当が原付以上の事故件数(件)	1,106	994	841	794	681
飲酒率	0.1%	0.5%	0.7%	0.3%	0.6%
飲酒率順位(位)	44	20	12	41	20

※警視庁交通部資料「区市町村別各種交通事故発生状況(平成23年中～平成27年中)」による。

※飲酒率順位は、都内49区市のうち、関与率の高い方から順位をつけている。

### 第3章 交通安全施策の重点と方向性

区内の交通事故件数や死傷者数は減少傾向にありますが、この傾向をさらに継続し、目標の実現を図るためには、行政機関はもとより、事業者、交通関係団体、ボランティア、そして何よりも区民一人ひとりによる不断の努力が必要です。

本計画では、重点的に取り組むべき課題として、以下の5点を取り上げます。まず、少子高齢化が進展するなか、将来を担う「子ども」、増加していく「高齢者」の交通安全の確保を目指します。次に、子どもから高齢者まで幅広い年齢層が利用する「自転車」、重大事故に発展する可能性が高い「二輪車」、そして重大事故に直結する極めて悪質・危険な犯罪である「飲酒運転」対策を推進します。

生活道路や幹線道路における道路交通環境の整備など、分野ごとの各種交通安全対策を関係機関等と連携して推進します。取り組みを推進するに当たって、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた交通安全の確保等も進め、交通事故および交通事故死傷者の発生を抑制します。

#### 1 子どもの交通安全の確保

子どもの交通事故は、発生件数、死傷者数とも減少傾向にありますが、少子高齢化の進展によって子どもの人口が減少していることを考慮すれば、依然として憂慮すべき状況です。

平成23年から平成27年までの過去5年間で、区内の交通事故による子どもの死者数は2人であり、その致死率は0.6%と全体平均の0.4%を上回っています。また、通学中の交通事故発生件数についても、過去5年間では年によって増減を繰り返し、平成27年は前年比で増加するなど、子どもを取り巻く交通環境には解決すべき課題がまだまだ多く残されています。

将来を担う子どもたちが交通事故に巻き込まれないよう、子どもの発達段階に応じたより効果的な交通安全教育を徹底するとともに、保育園や小学校などの周辺での交通環境の整備、改善を進めます。

#### 2 高齢者の交通安全の確保

高齢化社会の進展によって全人口に占める高齢者の割合が増加しています。これに伴い、65歳以上の高齢者が関係する交通事故の比率も増加傾向にあります。

区内の高齢者の交通事故による致死率は1.1%と全体平均の0.4%の3倍近くに達し、過去5年間の交通事故の死者の4割近くを高齢者が占めています。

区内の高齢者関与事故は、過去5年間で20%前半から30%前後へと増加しており、区内人口に占める高齢者割合(21%)よりも高く推移しています。区内の高齢者人口は今後も増加することが予測されており、高齢者が関わる事故の増加が懸念

されています。

高齢者の場合、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ことがあります。そのため、高齢者の交通行動を踏まえた道路交通環境の整備とあわせて、高齢者が自ら身体機能等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等の充実に取り組みます。

### 3 自転車の安全利用の推進

自転車は幼児から高齢者まで幅広い年齢層が利用します。健康増進目的のサイクリング人気の高まりや電動自転車の普及など、利用形態も多様になっています。こうしたことから、区内の自転車が関係する事故が全交通事故中に占める割合も過去5年間は30%以上の高い割合で推移しています。15歳以下の子どもの自転車事故は減少傾向が認められるものの、65歳以上の高齢者の事故は増加傾向を示しています。違反別では、安全不確認などの安全運転義務違反や、交差点安全進行違反、一時不停止などの交通ルール違反が多くなっています。

幅広い年齢層の自転車利用者に対する交通安全教育・啓発を推進するとともに、指導取締りの強化、自転車走行環境の整備等に取り組み、自転車の安全利用を推進します。

### 4 二輪車の安全対策の推進

二輪車の交通事故は減少傾向にあるものの、一旦事故が発生すれば重大な事故につながる恐れがあります。区内では、過去5年間で二輪車の事故による死者は5人を数え、全体の22.7%を占めています。死傷者に占める死者の割合（致死率）は0.5%と四輪車や自転車に比べて高く、二輪車の交通事故は死亡事故につながる危険性が高いことを示しています。

事故多発路線に重点を置いた指導取締りや二輪車交通事故の多い交差点の改良に加え、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に取り組み、二輪車の安全対策を推進します。

### 5 飲酒運転の根絶

重大事故につながる飲酒運転は、一般的な交通違反・交通事故とは異なる悪質性をもっています。都内では、飲酒運転による事故による死亡率は他の交通事故の約10倍にも及んでいます。区内の飲酒事故は、平成27年には飲酒事故件数が前年比で増加に転じ、飲酒率も5年間で2番目に高い0.6%となっています。

悪質で危険な運転に重点を置いた指導取締り、酒類提供飲食店等と連携した啓発活動などを実施し、飲酒運転の根絶を目指します。

## 6 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の交通安全

本計画の計画期間の最終年度には、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されます。本計画では、同大会における交通安全を確保するため、標識類の多言語化、交通機関のバリアフリー化、公共交通の利用促進、自転車利用環境の整備、無電柱化による快適な歩行者空間の確保などを進め、外国人や高齢者、障害者など、誰もが安全で円滑に移動できる環境の整備を推進します。