

板橋区交通安全計画 2025(原案)について

板橋区交通安全計画(以下「本計画」という。)については、板橋区交通安全協議会(9月15日)及び都市建設委員会(9月28日)への報告を経て、10月1日から15日までパブリックコメントを実施した。これらを踏まえ、計画原案を作成したので報告する。

1 計画素案に対するパブリックコメントの実施結果

募集期間	令和4年10月1日(土)～10月15日(土) (15日間)
周知方法	(1) 区ホームページへの掲載 (2) 区公式 Twitter での配信 (3) 広報いたばし(10月1日号)への掲載 (4) 各施設での閲覧 →土木計画・交通安全課、区政資料室、区立図書館(10館(東板橋図書館は改修中のため未実施))、各地域センター(18か所) (5) 「パブリックコメント等区民参加情報配信制度」登録者(233名)への情報配信 (6) 庁舎内の広告付電子掲示板での周知
意見件数	提出意見数 : 5件 提出人数 : 4名(地域センター経由にて提出 2名、電子メール 1名、区ホームページ 1名)
意見概要	【項目別意見数】 「ルール・マナーの啓発」に関連するもの 3件 「計画全体」に関連するもの 2件

提出された意見(パブリックコメント)と区の考え方(案)については、参考資料1のとおり。

2 計画原案について

参考資料2及び3のとおり

3 計画素案からの主な修正・変更・追加点

都市建設委員会等から出された意見等を踏まえ、計画原案の作成にあたり主に以下の点について修正等を行った。

(1) 計画全般

各機関の施策について、各々の文節の所管記載を統一し、施策ごとに、所管を明確にした。

第1部の「計画の目標及び課題とその施策」では、区内通行者の交通統計情報が複数の異なる章にまたがって記載されていたため第2章にまとめたほか、重点課題への施策と一般的な施策についても、複数の異なる章にまたがって記載されていたため、第4章に取りまとめた。

第2部の「行政機関・関係機関の取組」では、「事故予防」と「事故への対応」の施策が混在していたため、章の並びを変更し、事故を予防するための施策、事故の発生に対応する施策、災害に対応する施策、そして事故の被害者への救済とした。

また、全ての章に対して、冒頭に要旨の追加を行うとともに、重点課題の「ながらスマホ」をはじめ、特に定義が必要な語句について、該当ページ下部に注釈による補足説明を設けた。

(2) 第1部第3章「交通安全計画の目標」

素案の第4章2(3)「交通事故発生件数の減少と死傷者ゼロのための施策」について、個別施策の列挙となっていた項目を、原案では新第3章3「板橋区交通安全計画 2025 の目標達成のための施策」として、各施策を体系的に示した。

(3) その他

巻末に新たに「資料編」を設け、「計画策定の検討体制」、「検討の経緯」、本計画の決定機関の要綱である「板橋区交通安全協議会設置要綱」、「用語説明」を記載した。

4 主な検討経過

日付	会議名等	備考
令和4(2022)年度		
5月17日	庁議	計画の目標、方向性、進め方について報告
9月6日	庁議	計画素案について、パブリックコメント等実施予定の報告
9月15日	板橋区交通安全協議会	
9月28日	都市建設委員会	
12月20日	庁議	計画原案について、パブリックコメントの実施結果報告

5 今後の予定

日付	会議名等	備考
令和5年5月	交通安全協議会	計画原案について、パブリックコメントの実施結果報告、協議、計画策定

(仮称)板橋区交通安全計画【素案】に対するパブリックコメントの実施結果

1 実施概要

募集期間	令和4年10月1日(土)～10月15日(土) (15日間)
周知方法	<ul style="list-style-type: none"> ・区ホームページへの掲載 ・区公式 Twitter での配信 ・広報いたばし(10月1日号)への掲載 ・各施設での閲覧 →土木計画・交通安全課、区政資料室、区立図書館(10館(東板橋図書館は改修中のため未実施))、地域センター(18か所) ・「パブリックコメント等区民参加情報配信制度」登録者(233名)への情報配信 ・庁舎内の広告付電子掲示板での周知
募集対象	<ul style="list-style-type: none"> ・区内在住・在勤・在学の方 ・区内に事業所・事務所を有する個人・法人・各種団体 ・区内で活動する個人・法人・各種団体
提出方法	<ul style="list-style-type: none"> ・直接持参 ・郵送 ・ファクス ・電子メール ・区ホームページ(意見提出フォーム)
公表資料	(仮称)板橋区交通安全計画【素案】 本編及び概要版
意見数等	<p>提出意見数 : 5件</p> <p>提出人数 : 4名(すべて個人)</p> <p>提出方法別人数 : 地域センター経由にて提出2名、電子メール1名、区ホームページ1名</p>

2 提出された意見(パブリックコメント)と区の考え方

・No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
1	ルール・マナー(自転車・四輪車)の啓発	<p>自転車通行に対して、左側通行を指導すべきである。住宅地の交差点でノンストップ通過が特に高校生以上の若者・子どもを乗せた女性に多くみられる。また、道いっぱいに横に広がり登下校する高校生もいる。歩行者信号について、川越街道等では良く守られているが、商店街の歩行者信号では守られていない。モーター付自転車のスピードアップにも注意が必要である。</p> <p>特に、朝夕方に住宅地の道(裏道)を50～60kmのスピードで通り抜ける車輛がまだ多くみられる。繰り返しの指導や、安全運動が必要であると思う。</p>	<p>以下のソフト面の施策等を通して、高校生から、交通安全教育及び啓発を受ける機会が少ない成人に対して、働きかけを行います。</p> <p>施策の一例:「安全な自転車通学のための情報提供と意識啓発(p.44)」、「大人への自転車+安全利用啓発の推進(p.45)」、「動画配信での周知(p.50)」、「段階的・体系的な交通安全教育の推進(エ)高等学校(p.57)」、「運転者に対する交通安全教育(p.63)」、「地域社会における交通安全意識の醸成(イ)若年者層のための施策(p.64)、(ウ)成人のための施策(p.65)」等の施策。</p> <p>また、「自転車+活用推進と安全対策のための施策(ア)ハード対策」では自転車ネットワーク路線の整備について記載しており、路線に選定された箇所は、車道部へ走行位置と進行方向を表示します。これにより、自転車の通行位置と左側通行を視覚的に示すことにより、事故防止を図ります(p.38)。</p>
2	ルール・マナー(自転車)の啓発	<p>交通安全については、子どもや学生に対する活動よりも、成人に対する活動を重視する必要があると思う。実際に事故につながりうる車や自転車の運転者の大半が成人である。</p> <p>成人に対する活動のうち、啓発については交通安全計画に盛り込まれているが、いま必要なのは成人に対する教育である。自転車に乗っている成人のうち、自転車は原則車道を左側通行や、交差点では停止線や車両側の信号を守るなどの正しいルールを理解している割合はかなり低いと推測される。交通ルールを知らない成人に、いくら交通安全を啓発しても、残念ながら効果は低いと思う。まずはきちんとした交通ルールの</p>	同上

・No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
		<p>教育があり、その後に啓発活動の順番かと思う。</p> <p>国でも大人の学び直しに力を入れ始めた。交通安全といった身近なことにも、学び直しが必要であると思う。</p>	
	啓発の方法	<p>幅広く、成人に交通ルールの教育を受けてもらう必要があるが、その実現方法に課題があるのかもしれない。</p> <p>例えば、板橋区のスマートフォンアプリでオンライン研修を開催してみたらどうだろうか。また、受講並びに簡易テストに合格したら、アプリで証明書を発行し、区内のお店で割引を受けられるようにすれば、受講も促進されると思う。</p>	<p>貴重なご提案ありがとうございます。区でも、効果的に交通安全教育及び啓発を行う方法を検討しており、従来の周知方法に加え、令和3年より動画配信を用いた新たな交通安全教育及び啓発に取り組んでいるところです(p.50)。</p> <p>今後も、引き続き効果的な周知方法を検討・実施していきます。</p>
3	計画全体	<p>大変すばらしい計画であると思う。板橋区、交通安全協会、町会交通部と共に「事故のない社会の実現」に向けて「交通事故ゼロ」をめざして頑張りたいと思う。</p>	<p>ご期待に沿えるよう、計画に位置づけた取組の着実な実行を推進していきます。</p> <p>また、本計画では交通事故を無くすことは「区民一人ひとりをはじめとした区内通行者全てが、一人ひとりの暮らしを守るために、自分事として取り組むべき課題」として位置づけており、皆様方の協力がもっとも重要な要素であると考えます(p.5)。</p>
4	計画全体	<p>この計画には良い点が3つある。</p> <p>第一に「的確な社会課題の把握」ができる点。</p> <p>第二に、第一部の全区民に関わるパートでは、画期技術(情報技術など)の健全な活用を助ける社会工学的政策(区民の組織づくりやルール普及)が、第二部の事業者を含む行政機関に関わるパートでは、行政管理政策(行政機関の仕事の分担や連携)とインフラ政策(土木・機械・通信技術などの健全</p>	<p>ご期待に沿えるよう、計画に位置づけた取組の着実な実行を推進していきます。</p>

・No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
		<p>な活用を助ける政策)について体系化されていること。</p> <p>第三に、第二部に研究・開発政策的な配慮(新たな技術の記載)がされていること。</p> <p>この3本柱のバランスが良く揃っている。</p> <p>区がこの計画により、交通安全政策においてもいたばしNo.1を実現できるよう期待する。</p>	

(仮称)板橋区交通安全計画 2025 原案について(概要版)

(仮称)板橋区交通安全計画 2025(以下「計画」という。)は、交通安全対策基本法(昭和45年6月1日法律第110号)第26条の規定により、国の第11次交通安全基本計画及び東京都の第11次東京都交通安全計画に基づき、区、区内警察署及び区域を管轄する国や都の地方行政機関が実施する施策や、交通関係機関及び陸上輸送に関わる事業者等の交通に関する事業・計画を記載するものである。

1 計画の構成

第1部 計画の目標及び課題とその施策

(1)第1章 総論【本編 P4～P8】

「交通事故を無くすことは、区内通行者全てが、一人ひとりの暮らしを守るために、自分事として取り組むべき課題」として計画策定の主旨に位置づけ、将来的には「事故のない社会を実現する」ことを計画の基本理念とする。

本計画は、区の各種計画に加え、令和4年2月に策定した「自転車活用推進計画」とも整合・連携を図り、令和5年から令和7年までの3年間を計画期間とする。

計画の対象は行政機関、区民・区内通行者、事業者、交通関係団体、ボランティアとする。

(2)第2章 区内の道路交通及び交通事故の現状【本編 P10～P23】

区内の交通を取り巻く現状を、車両台数や区県境の交通流入量をはじめ、様々な視点から把握するほか、区内で発生した交通事故件数の傾向を記載している。ここから、交通事故を減少させるためのより効果的なハード・ソフト両面からの施策への検討につなげていく。

(3)第3章 交通安全計画の目標【本編 P26～P30】

第9次板橋区交通安全計画の目標と成果、板橋区交通安全計画 2025 の目標を示す。

〈計画の成果〉

- ・「年間の交通事故発生件数を 1,000 件以下にする」ことを令和元年より達成。
- ・「年間の自転車を含めた交通事故死者数をゼロ」は未達成。
- ・「年間の自転車乗用中の事故発生件数を 350 件以下にする」は未達成。

〈計画の目標〉

- ・年間の交通事故発生件数を 700 件以下にする。
- ・自転車を含めた交通事故死者数をゼロにする。
- ・自転車乗用中の交通事故発生件数を 350 件以下にする。

(4) 第4章 重点課題への施策と区内通行者全般に対する施策 【本編 P32～P70】

① 重点課題への施策

近年の自転車事故増加を受けた「自転車+(プラス)活用推進と安全対策」を重点課題[1]、重大事故につながる「ながらスマホ対策」を重点課題[2]として掲げるとともに、これまでの実績や取組の方向性等を示す。

◎重点課題[1]「自転車+活用推進と安全対策」のための施策

「板橋区自転車活用推進計画」と整合、連携を図った各種施策の実施

対策(ア) ハード対策	
1)	歩行者と自転車+を適切に分離する通行空間づくりの推進
2)	自転車+とクルマが共存できる通行空間の確保
3)	情報通信技術の活用
4)	新たなモビリティへの対応
5)	気軽に体験できる自転車+活用の推進
対策(イ) ソフト対策	
1)	安全性を高める行動の促進
2)	ヘルメット着用推進キャンペーンの実施
対策(ウ) 人づくり	
1)	子どもをはぐくむ自転車+安全利用環境の形成
2)	予防的な自転車+安全利用の推進

◎重点課題[2]「ながらスマホ対策」のための施策

警察等の関係機関と連携したあらゆる機会を通じた啓発活動

対策 広報啓発活動の強化	
	交通安全運動での啓発
	交通安全啓発イベントでの周知
	学校等での交通安全啓発活動での周知
	動画配信での周知
	商業施設やガソリンスタンド等への啓発協力依頼

② 区内通行者全般に対する施策

小学校や中学校、高校、特別支援学校、保育園・幼稚園への教育の場を通じた段階的な交通安全教育の推進のほか、各事業所への運転者の安全教育、障がい者に対する交通安全教育、地域社会を通じた子どもから高齢者までの交通安全啓発等の取組を示す。

また、社会情勢の変化に伴う安全対策として、電動キックボードの交通安全啓発、スケートボード、キックボードなどの危険対策、フル電動自転車の対策、フードデリバリー事業者への交通安全啓発を示す。

第2部 行政機関・関係機関の取組

(1) 第1章 道路交通環境の整備 【本編 P74～P83】

各機関における交通安全の基盤となる道路施設の整備・維持管理、安全運行のための車両の運転、装備、整備に関する取組を示す。

(2) 第2章 交通管理者による交通安全の取組 【本編 P86～P92】

交通規制や信号の調整・多現示化等の道路交通環境の整備、交通管制システムの高

度化、違法駐車取締りや駐車環境整備、交通ルールの適切な指導・情報共有、運転者教育の充実、貨物自動車事故防止対策の警察による取組を示す。

(3) 第3章 鉄道及び踏切道の安全確保 【本編 P94～P100】

各鉄道事業者による、鉄道の安全運行のための設備点検と整備、新たな設備の導入のほか、駅施設のバリアフリー化、職員の教育の充実や資質の向上、緊急時における救助・救急体制の整備、利用者への安全啓発、踏切道の安全確保等の取組を示す。

(4) 第4章 救助・救急体制の整備 【本編 P102～P109】

救助・緊急体制の状況やその充実のための体制の強化、医療機関との連携強化、設備の強化、区民への教育訓練等、消防による取組を示す。

(5) 第5章 災害に強い交通施設等の整備と災害時の交通安全と救助・救急体制の確保 【本編 P112～P119】

各機関による災害時の交通安全体制の再構築や、災害に強い交通施設等の整備の強化、防災センターの運営、交通規制による交通安全の確保、人員及び物資等の輸送体制の構築、災害時における自転車活用、救助・救急体制の整備・推進、帰宅困難者対策等の取組を示す。

(6) 第6章 被害者の救済 【本編 P122～P123】

事故当事者間の解決を補完するための交通事故相談業務や、自転車損害賠償保険への加入促進の取組を示す。

(7) 資料編【P126～P135】

計画策定の検討体制、検討の経緯、本計画の決定機関である交通安全協議会の設置要綱、本文中の用語解説を示す。

板橋区交通安全計画 2025（原案）

目次

第1部 計画の目標及び課題とその施策

第1章 総論

1 計画策定の主旨	5
2 計画の基本理念	5
3 計画の位置づけ	6
4 計画の期間	7
5 計画の推進	7
(1) 行政機関	7
(2) 区民・区内通行者	8
(3) 事業者、交通関係団体、ボランティア	8
(4) 財政措置	8

第2章 区内の道路交通及び交通事故の現状

1 区内の交通情勢	11
(1) 自動車保有台数	11
(2) 運転免許保有者数	11
(3) 区内の自転車防犯登録台数	11
(4) 道路延長	12
(5) 区県境における交通流入状況	12
2 区内の道路交通の現状	13
(1) 区内の交通事故の発生状況	13
(2) 交通事故の状態別関与率の推移	18
3 自転車の交通事故発生状況	19
(1) 自転車の「状態別事故発生件数」及びその「年齢構成」と「違反状況」	19

第3章 交通安全計画の目標

1 第9次計画の目標と成果	27
2 板橋区交通安全計画2025の目標	27
(1) 交通事故発生件数の減少と死者数ゼロ	27
(2) 自転車乗用中の交通事故の減少	28
3 板橋区交通安全計画2025の目標達成のための施策	29

第4章 重点課題への施策と区内通行者全般に対する施策

1 区内の交通安全の重点課題と施策	33
(1) 重点課題[1]「自転車 ⁺ （プラス）活用推進と安全対策」	33
(2) 重点課題[2]「ながらスマホ対策」	34
(3) 重点対する施策	37
2 交通安全教育と交通安全意識の啓発	52
(1) 段階的・体系的な交通安全教育の推進	52
(2) 運転者に対する交通安全教育	63
(3) 障がい者に対する交通安全教育	63
(4) 地域社会における交通安全意識の醸成	63
(5) 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	67
3 社会情勢の変化に伴う安全対策	69
(1) 電動キックボードの交通安全啓発	69

(2) スケートボード、キックボードなどの危険対策	70
(3) フル電動自転車の対策	70
(4) フードデリバリーサービス事業者への交通安全啓発	70

第2部 行政機関・関係機関の取組

第1章 道路交通環境の整備

1 道路等の整備	75
(1) 道路の整備・維持	75
2 交通安全施設等の整備	77
(1) 歩道の整備	77
(2) 防護柵の整備	77
(3) 道路照明の整備	77
(4) 案内標識の整備	78
(5) 道路標識・信号機の改善	79
(6) その他の交通安全施設の整備	79
(7) ユニバーサルデザインのまちづくりの推進	80
(8) 都道に関する道路交通環境の整備促進	80
3 道路利用の適正化	81
(1) 道路の占用の調整	81
(2) 道路利用の適正化のための監察	82
4 特定車両の通行に係る安全確保	82
(1) 清掃車両による収集運搬車作業中の安全確保	82
(2) 危険物の輸送に関する交通安全環境の整備等	83

第2章 交通管理者による交通安全の取り組み

1 交通規制等の実施	87
(1) 道路交通環境の整備と交通実態に即した交通規制の推進	87
(2) 先行交通対策	87
(3) 交通安全施設の改良及び交通管制システムの高度化	88
2 道路交通秩序の維持	88
(1) 駐車秩序の確立	88
(2) 指導取締りの強化	90
3 安全運転の確保	92
(1) 運転者教育の充実	92
(2) 貨物自動車事故防止対策の推進	92

第3章 鉄道及び踏切道の安全確保

1 鉄道交通環境の整備	95
(1) 線路施設等の点検と整備	95
(2) 信号保安設備等の整備	95
(3) 利用しやすい駅施設等の整備	95
(4) 各事業者の取組状況	95
(5) ホームドア設置の促進	97
2 鉄道の安全な運行の確保	97
(1) 列車の運行及び乗務員等の管理の改善	97
(2) 乗務員及び保安要員の教育の充実並びに資質の向上	97

(3) 気象情報の充実	98
(4) 緊急時における救助・救急体制の整備	98
(5) その他鉄道の安全運行を図るための措置	98
3 踏切道の安全確保	99
(1) 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進	99
(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等	99
(3) その他踏切道の安全を図るための措置	99
第4章 救助・救急体制の整備	
1 近年の救助・救急体制の状況	103
2 救助・救急体制の充実	103
(1) 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実	103
(2) 救助・救急処置の整備	103
(3) 救急医療機関との連携強化	104
(4) 集団救助・救急体制の充実強化	105
(5) 自動体外式除細動器（AED）の普及	105
(6) 自主救護能力の高いバイスタンダーの育成	105
3 職員に対する交通安全教育	106
(1) 年度別実績表	107
(2) 救急告示医療機関	108
第5章 災害に強い交通施設等の整備と災害時の交通安全と救助・救急体制の確保	
1 災害時の交通安全体制の再構築	113
2 災害に強い交通施設等の整備	113
(1) 道路橋りょう等の耐震性の強化	113
(2) 鉄道施設の耐震性の強化	113
(3) 電線類の地中化の促進	114
(4) 防災センターの運営	114
3 災害時の交通安全の確保等	114
(1) 交通対策	114
(2) 人員及び物資等の輸送計画	116
(3) 救助・救急体制の整備・推進	117
(4) 帰宅困難者対策	118
第6章 被害者の救済	
1 被害者救済	123
(1) 交通事故相談業務の充実	123
(2) 自転車損害賠償保険への加入促進	123
参考資料	
1 計画策定の検討体制	126
3 検討の経緯	127
3 板橋区交通安全協議会設置要綱	128
4 用語説明	133

注1) 見やすさに配慮し、本文のフォントメイリオサイズは12ポイント、コラム等のフォントは游ゴシック、サイズは11ポイントをそれぞれ基本として使用しています。

注2) 解説が必要な用語については、上付き文字で「※」印を付け、巻末の資料編に用語解説を記載しています。

注3) 補足説明が必要な用語については、上付き文字で「*」印を付け、当該ページの下部に脚注を記載しています。

第1部



計画の目標及び課題とその施策

第1章



総論

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

交通安全計画 2025 がめざす姿

区では、昭和 53（1978）年以降、9次計画にわたり、「板橋区交通安全計画」を策定し、警視庁・関係機関・事業者などの各主体と協調・連携し、交通安全施策を実施してきました。

しかし、今もなお多くの交通事故が発生しており、区民の安心・安全を脅かしていることから、これまで以上の各種施策の実施が必要となります。

交通事故を無くすことは、区民一人ひとりをはじめとした区内通行者全てが、一人ひとりの暮らしを守るために、自分事として全力を挙げて取り組むべき課題です。区では、この度「全ての区内通行者が安心・安全で快適に通行できる交通環境を実現するため」に、各主体が実施する様々な交通安全施策の方向性や具体策を示す「板橋区交通安全計画 2025」を策定しました。

この取り組みにより、国、都とともに将来的には、「交通事故のない安心・安全な通行環境の実現」をめざします。

計画策定の主旨

交通事故を無くすことは、区民をはじめとした区内通行者全てが自分事として取り組むべき課題であり、各主体と協調・連携し、板橋区交通安全計画 2025 で掲げる目標の達成をめざすとともに、将来的には、交通事故のない安心・安全な通行環境の実現をめざします。

計画の基本理念

すべての区内通行者が安心・安全で快適に通行できる交通環境を実現するために、区の重点戦略である「SDGs 戦略」「DX 戦略」「ブランド戦略」の視点も踏まえ、新たな時代における対策に取り組み、これにより交通事故のない社会への大きな飛躍と世界をリードする交通安全都市をめざします。

計画の位置づけ

本計画は「板橋区基本計画 2025」の基本政策である「快適で魅力あるまち」を交通安全の視点より具現化していくとともに、上位計画と連携を図り、安心・安全で快適に通行できる交通環境を実現させることで「都市生活の質」を高めていくことをめざすものです。なお、本計画を交通安全対策基本法第 26 条に基づき、区市町村交通安全計画として位置づけます。

計画の期間

本計画は、令和 5（2023）年度から、「板橋区基本計画 2025」の計画期間が満了する令和 7（2025）年度までを計画期間とします。

計画の推進

本計画の推進にあたっては、板橋区交通安全協議会を構成する 40 の団体と協調・連携するほか、区民、事業者、交通関係団体、ボランティアと協力するとともに、区内通行者に協力を促せるよう取り組みます。

第1章 総論

1 計画策定の主旨

交通安全対策基本法（昭和45年6月1日法律第110号）第26条の規定に基づき、昭和53（1978）年度以降、5年ごとに9次の計画にわたり、「板橋区交通安全計画」を策定し、板橋区・警視庁・関係機関・事業者などの各主体と協調・連携し、交通安全施策をはじめとした各種施策を実施してきました。

第9次の交通安全計画にあたる「板橋区交通安全計画2020（以下、「第9次計画」という。）」では、令和2（2020）年度末までに、交通事故死者数ゼロをめざすとともに、年間の交通事故発生件数を1,000件以下（これより交通事故発生件数は年間発生件数を表す）、自転車乗車中の交通事故発生件数を350件以下にし、負傷者数を確実に減少させることを目標とした各種施策を実施してきました。交通事故発生件数については、令和元（2019）年の948件以降、令和3（2021）年度まで1,000件以下を達成し続けていますが、交通事故死者数ゼロ、自転車乗車中の交通事故発生件数350件以下の達成はできておらず、今もなお多くの交通事故が発生しており、区民の安心・安全を脅かしていることから、これまで以上の各種施策の実施が必要となります。

また、区内外を結ぶ鉄道においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、引き続き、各種施策を実施することにより安全運行を確実なものとし、今後も、区民の安心・安全な通行環境を実現していく必要があります。

交通事故を無くすことは、各関係機関のみならず区民一人ひとりをはじめとした区内通行者*全てが、一人ひとりの暮らしを守るために、自分事として取り組むべき課題です。この取り組みを着実なものにするため、令和7（2025）年度までの区における交通安全施策について各関係機関の取組及び方針を定めた「板橋区交通安全計画2025（以下「本計画」という。）」を策定します。本計画により、交通事故死者数ゼロをめざし、国・都と同じく、将来的には、交通事故のない安心・安全な通行環境の実現をめざします。

2 計画の基本理念

区内では、板橋区交通安全計画を策定した昭和53（1978）年以降、各主体の取組を推進させることで、交通事故死者数を昭和53（1978）年の1,769人から令和3（2021）

*：本計画で言う、区内通行者とは、区内を通行する歩行者、自転車、二輪車、四輪車のほか鉄道利用者などを含む区内を通行する全ての人を指します。

年の 937 人と約 2 分の 1 にまで減少させるなど成果を挙げてきました。

しかし、この中であっても、依然として毎日のように新たに交通事故の被害者及び加害者になる方がいます。すべての区内通行者が安心・安全で快適に通行ができる交通環境を実現するために、これまで行ってきた各種施策の深化はもちろんのこと、区の重点戦略である「SDGs 戦略※」「DX 戦略※」「ブランド戦略※」の視点も踏まえ、交通安全の確保に資する先端技術を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、これにより将来的には、交通事故のない社会への大きな飛躍と、世界をリードする交通安全都市をめざします。

3 計画の位置づけ

区では平成 5（1993）年に「交通安全都市宣言※」を、平成 15（2003）年には、全国に先駆けて「東京都板橋区自転車安全条例※」を施行し、交通安全意識の高揚をはじめとした交通事故防止を図ってきました。

平成 27（2015）年には、区の総合計画である「板橋区基本計画 2025※」を策定し、基本政策Ⅲ－3「快適で魅力あるまち」において、だれもが安心・快適に利用できるまちづくりを目標とし、令和 2（2020）年に区の交通の総合計画として策定した「交通政策基本計画※」では『歩いて、乗って、住んでよし「人」が主役の交通都市』を基本理念としています。

本計画では、これらを交通安全施策の視点から具現化していくとともに、区の様々な計画と整合・連携を図り、安心・安全で快適に通行できる交通環境を実現させることで、「都市生活の質」を戦略的に高め、区が掲げる「東京で一番住みたくなるまち」の実現をめざします。

また、なかでも令和 4（2022）年に策定した自転車と電動小型モビリティの将来性を踏まえた利活用のあり方についての施策を展開する「板橋区自転車活用推進計画※」と整合・連携した取り組みを行うことで、両計画の着実な推進を図ります。

本計画は、国の第 11 次交通安全基本計画及び都の第 11 次東京都交通安全計画に基づき、交通安全対策基本法第 26 条の規定により策定する計画であり、板橋区、区内警察署及び区域を管轄する国や都の地方行政機関が実施する施策や、交通関係機関及び陸上輸送に関わる事業者等の交通に関する事業・計画を掲載します。

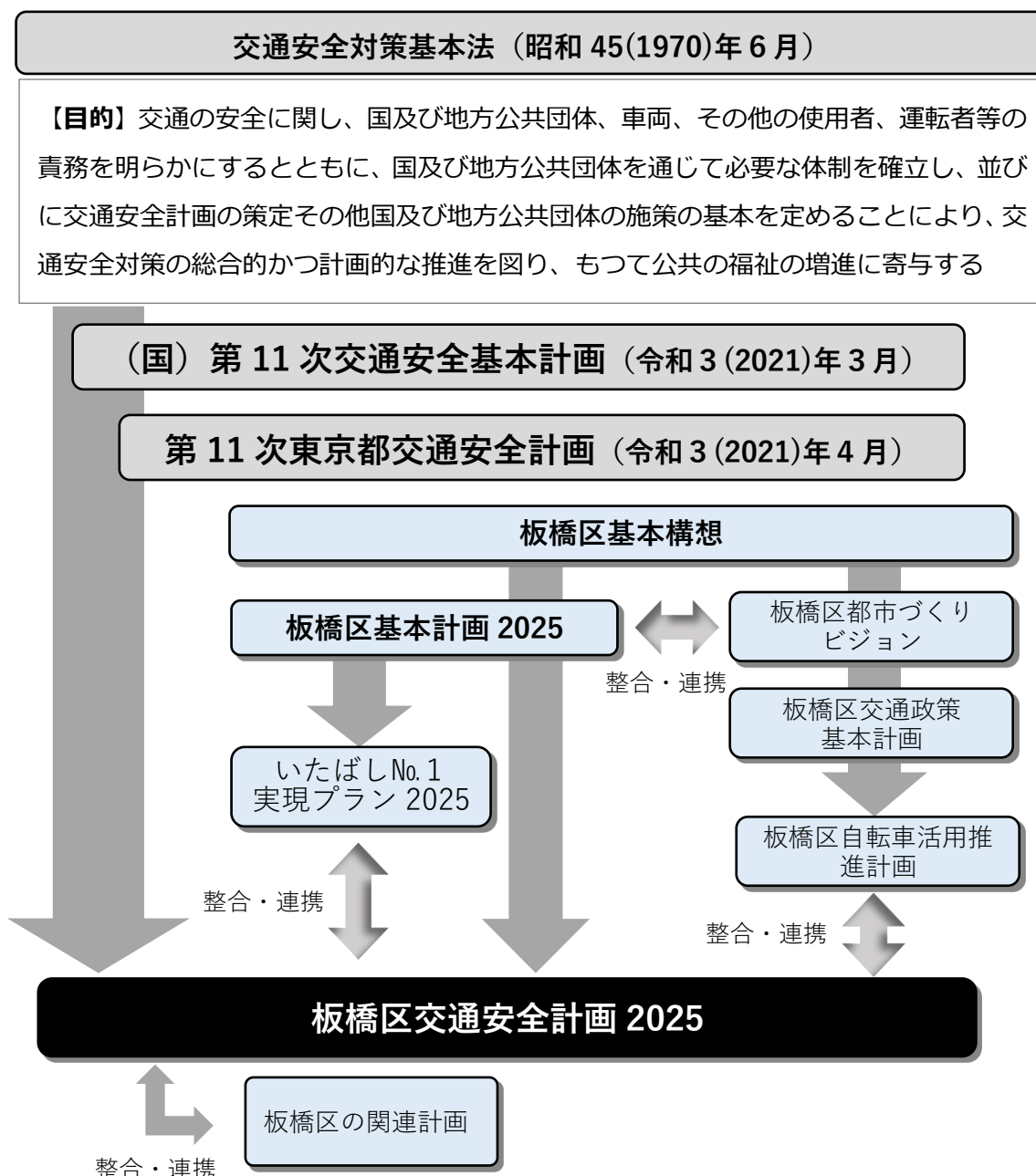


図 1-1-3-1 計画の位置づけイメージ

4 計画の期間

本計画は令和 5（2023）年度から令和 7（2025）年度までの 3 年間を計画期間とします。

5 計画の推進

(1) 行政機関

区及び区内警察署は、計画を着実に推進するとともに、事業の実施にあたっては、板

橋区交通安全協議会を構成する 36 の団体と協調・連携し、総合的かつ一体的な交通安全対策を推進します。また、区及び区内警察署では、区民、事業者、交通関係団体、ボランティアと協力するとともに、全ての区内通行者が主体的に交通安全対策に取り組むための施策を推進します。

(2) 区民・区内通行者

悲惨な交通事故を無くしていくためには、区民及び区内通行者一人ひとりが交通ルールを遵守し、適切なマナーを実践する必要があります。本計画の実施による幼稚園や保育園、学校、職場、地域等における交通安全啓発をきっかけに、交通法規（ルール）はもとより、相手への思いやりの行動であるマナー意識の向上につなげることで、国・都・区がめざしている「交通事故のない安心・安全な社会の実現」のための着実な取り組みを推進します。

(3) 事業者、交通関係団体、ボランティア

自動車や鉄道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、安全な運転等を確保するために必要な措置を講じます。

交通関係団体や交通安全に関わるボランティアは、各地域において、区や警察署等と連携し、相互に協力しながら効果的な交通安全活動を推進します。

(4) 財政措置

各施策の推進にあたっては、新型コロナウイルス感染症拡大や予断を許さない世界情勢など、厳しい財政状況を踏まえ、経費削減のための施設運営の効率化や施策の見直しをはじめ、国や都の補助金や民間事業者との協働により、最小の経費で最大の効果をあげられるよう工夫をしつつ、必要な予算措置が講じられるよう財源の確保を図っていきます。

第2章



区内の道路交通及び交通事故の現状

- 1 区内の交通情勢
- 2 区内の道路交通の現状
- 3 自転車の交通事故発生状況

区内通行者を取り巻く現状と課題

本章では、区内の交通を取り巻く現状を車両台数や区県境の交通流入量をはじめ、様々な視点から把握するほか、区内で発生した交通事故数の傾向を記載しています。これにより、本章以降の区内道路全般に対する施策をはじめ、特に重点的に取り組む対象を整理することで、交通事故を減少させるためのより効果的なハード・ソフト両面からの施策への検討につなげていきます。

区内の交通情勢

警視庁提供情報をもとにした区内の自動車保有台数は微減傾向であり、運転免許保有者数は微増傾向に、また、自転車防犯登録台数は減少しています。道路延長と区県境における交通流入量については、年によって増減はあるもののほぼ横ばいとなっています。

区内の道路交通の現状

都区内の交通事故全体の発生件数は減少傾向にあります。状態別交通事故死傷者数は、平成28(2016)年に最も多かった四輪車が減少傾向にあり、現在は自転車が最も多くなっています。また、年齢別事故死傷者数では、40歳代が最も多く、次いで50歳代、次いで30歳代と、この3世代が事故全体の56.9%を占めています。状態別関与率で見ると、四輪車が最も多いものの減少傾向にあり、自転車は増加傾向にあります。

自転車の交通事故発生状況

前項で最も関与率の上昇がみられる自転車事故は、自転車対四輪車がもっとも多く、次いで自転車対自転車となり、自転車対四輪車及び自転車対自転車の事故は自転車事故全体の83.4%を占めています。また、自転車側の年代別事故発生件数とみると、65歳以上がもっとも多く、次いで30歳代、次いで40歳代となります。それぞれの違反状況を見ると、自転車対四輪車は、四輪車側の違反が多く、自転車対自転車では、安全不確認違反及び交差点安全進行違反が特に多くなっています。

第2章 区内の道路交通及び交通事故の現状

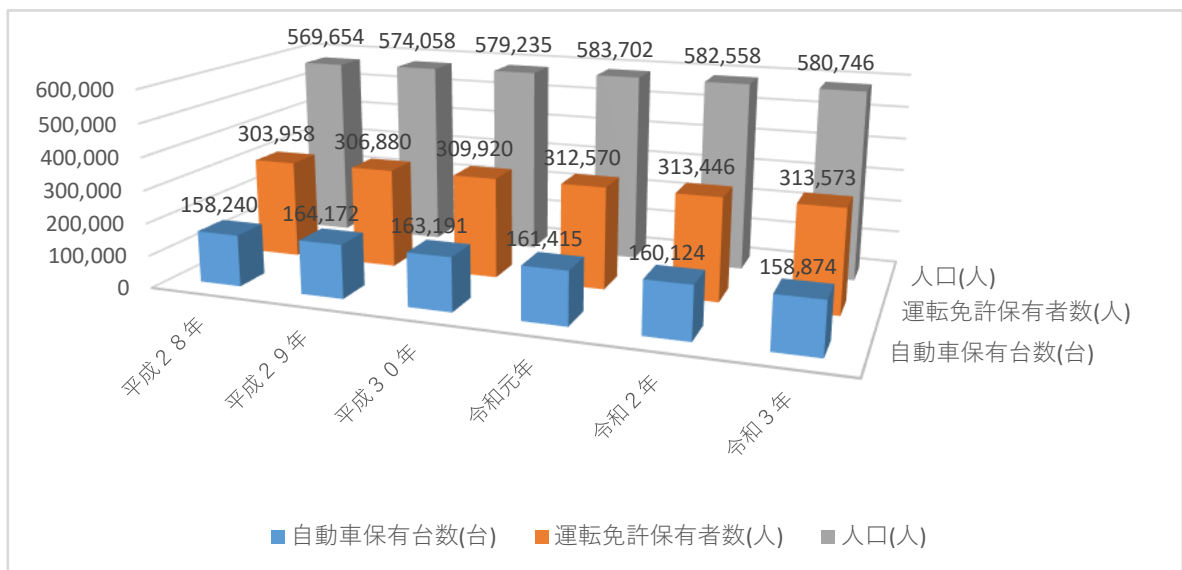
1 区内の交通情勢

(1) 自動車保有台数

区内自動車保有台数は、平成 29 (2017) 年より微減傾向にあり、令和 3 (2021) 年 12 月現在 158,874 台 (前年比▲1,250 台) となり、内訳は、四輪車 (貨物車等を含む。) が 131,534 台 (82.79%)、二輪車が 26,934 台 (16.95%)、その他が 406 台 (0.26%) となっています。

(2) 運転免許保有者数

区内の運転免許保有者数は、平成 28 (2016) 年から微増傾向にあり、令和 3 (2021) 年 12 月現在 313,573 人です。前年比で 127 人増となっており、区民の約 53.9%が運転免許証を保有していることとなります。自動車保有台数は減少傾向にあるものの、運転免許保有者数は増加しています。これは、免許を保有する若者が減っている一方で、高齢者になっても免許証を持ち続けている人が多いことが原因と推測されます。



「警視庁交通年鑑」より

図 1-2-1-1 板橋区の自動車保有台数、運転免許保有者数、人口の推移

(3) 区内の自転車防犯登録台数

区内 3 警察署の自転車防犯登録台数は、令和 2 (2020) 年 12 月末現在で 671,676 台であり、前年に比べ 15,058 台減っています。

台数は減っていますが、区民 1 人あたりで考えると 1 人 1.15 台の自転車を保有し

ていることになり、自転車が広く区民に普及しているということがわかります。

(4) 道路延長

区内の道路延長は、平成 28 (2016) 年の 740, 258mから、令和 3 (2021) 年に 740, 199mとなり、ほぼ横ばい状態となっています。

表 1-2-1-2 区内の道路延長

年	平成 28 (2016) 年	平成 29 (2017) 年	平成 30 (2018) 年	令和元 (2019) 年	令和 2 (2020) 年	令和 3 (2021) 年
道路延長 (m)	740,258	740,259	740,199	740,479	740,392	740,199

※ 国道、都道、区道の合計

「警視庁交通年鑑」より

(5) 区県境における交通流入状況

区内自動車(原付を含む)保有台数は減少中ですが、区県境 5 地点における自動車の一日あたりの流入交通量は、ほぼ横ばい状態となっています。

表 1-2-1-3 県境 5 地点における自動車(原付を含む)の 24 時間交通量 (台)

年	平成 28 (2016) 年	平成 29 (2017) 年	平成 30 (2018) 年	令和元 (2019) 年	令和 2 (2020) 年	令和 3 (2021) 年
川越街道 (東埼橋)	36,567	35,123	32,933	35,677	32,364	32,260
笹目通り (三園)	50,087	49,718	47,138	49,191	46,253	46,444
新大宮 バイパス (笹目橋)	71,601	70,862	65,938	70,854	66,659	66,708
首都高 (高速笹目橋)	68,782	67,591	64,265	63,463	59,912	59,130
中山道 (戸田橋)	41,758	41,375	40,471	40,454	37,109	38,468
計	268,795	264,651	249,072	259,639	242,297	243,010

「警視庁交通年鑑」より

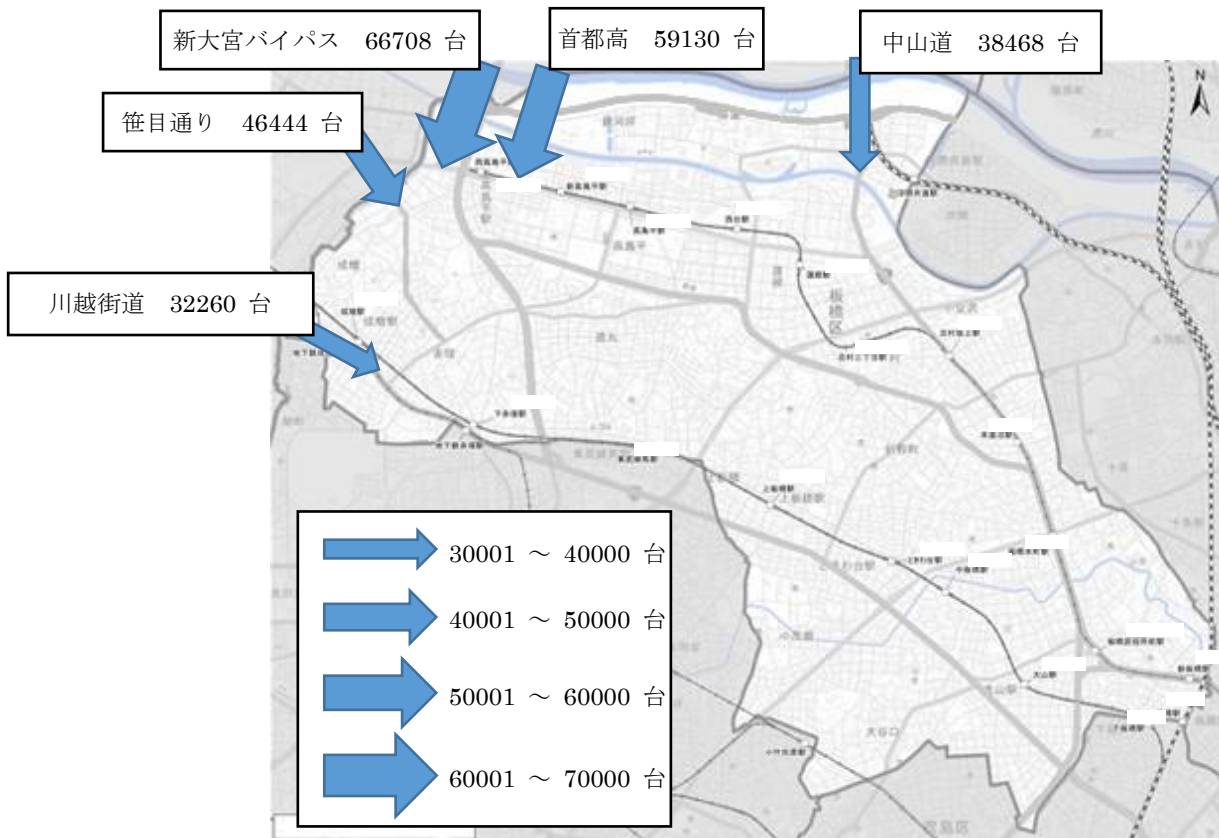


図1-2-1-4 県境5地点における自動車(原付を含む)の24時間交通流入量

2 区内の道路交通の現状

(1) 区内の交通事故の発生状況

令和3（2021）年の区内における交通事故発生件数は844件で、平成29（2017）年の1,100件から年々減少しています。減少数は5年間で256件、減少率は23.3%です。

なお、都全体では、減少数は4,873件、減少率は21.4%となっており、区の減少率は、都と比べると若干高くなっており、区と都ともに減少しています。

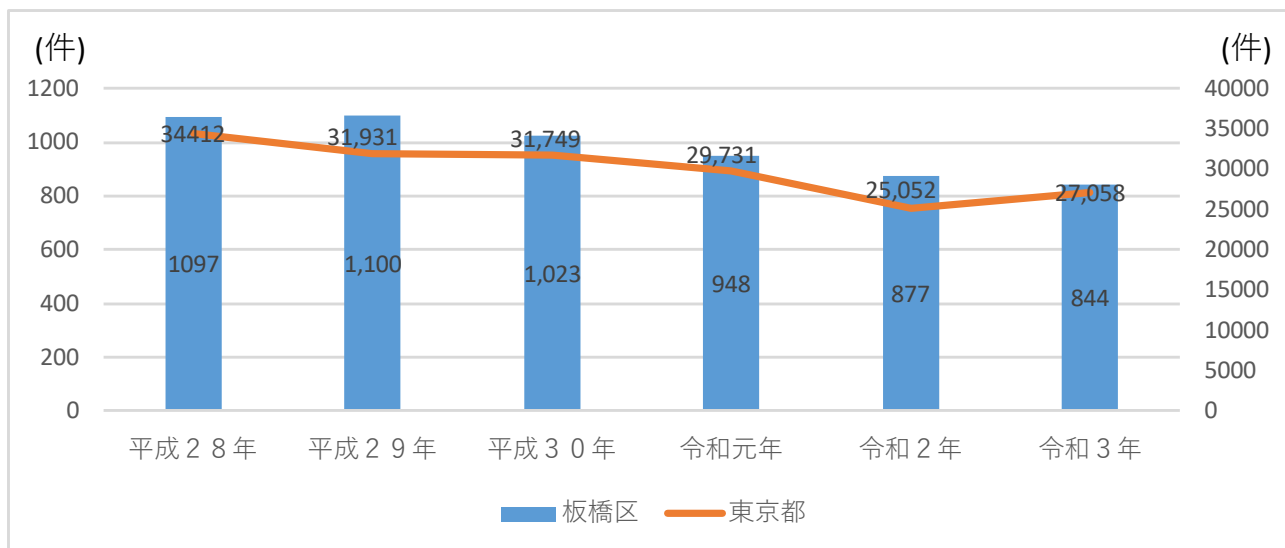


図 1 - 2 - 2 - 1 区内交通事故発生件数の推移

表 1 - 2 - 2 - 2 区内及び都における交通事故発生件数

年	平成 28 (2016) 年	平成 29 (2017) 年	平成 30 (2018) 年	令和元 (2019) 年	令和 2 (2020) 年	令和 3 (2021) 年
板橋区 (件)	1,097	1,100	1,023	948	877	844
対前年比	△96	3	△77	△75	△71	△33
東京都 (件)	34,412	31,931	31,749	29,731	25,052	27,058
対前年比	138	387	△182	△2,018	△4,679	2,006

警視庁交通部発行「東京の交通事故」より

① 状態別交通事故死傷者数の推移

区内の交通事故死者数は、平成 29 (2017) 年～令和 3 (2021) 年の 5 年間では 34 人でした。内訳は、歩行者の 12 人が最も多く、以下、自転車乗用中が 10 人、二輪車 (自動二輪・原動機付自転車) 乗車中 9 人、四輪車乗車中の 3 人の順となっています。第 8 次計画の平成 23 (2011) 年～27 (2015) 年の 5 年間の死者数は、合計 41 人であり、内訳は歩行者が 22 人、自転車乗用中が 9 人、二輪車乗車中が 9 人、四輪車乗車中が 1 人となり、平成 28 (2016) 年から令和 3 (2021) 年の 5 年間と比較すると、歩行者の死者数が 10 人減っており、全体でも 7 人の減となります。

平成 28 (2016) 年から令和 3 (2021) 年の傾向としては、四輪車は毎年減少しており、そのほかの歩行者、二輪車、自転車は年によって増減があるものの、全体としては減少傾向にあります。

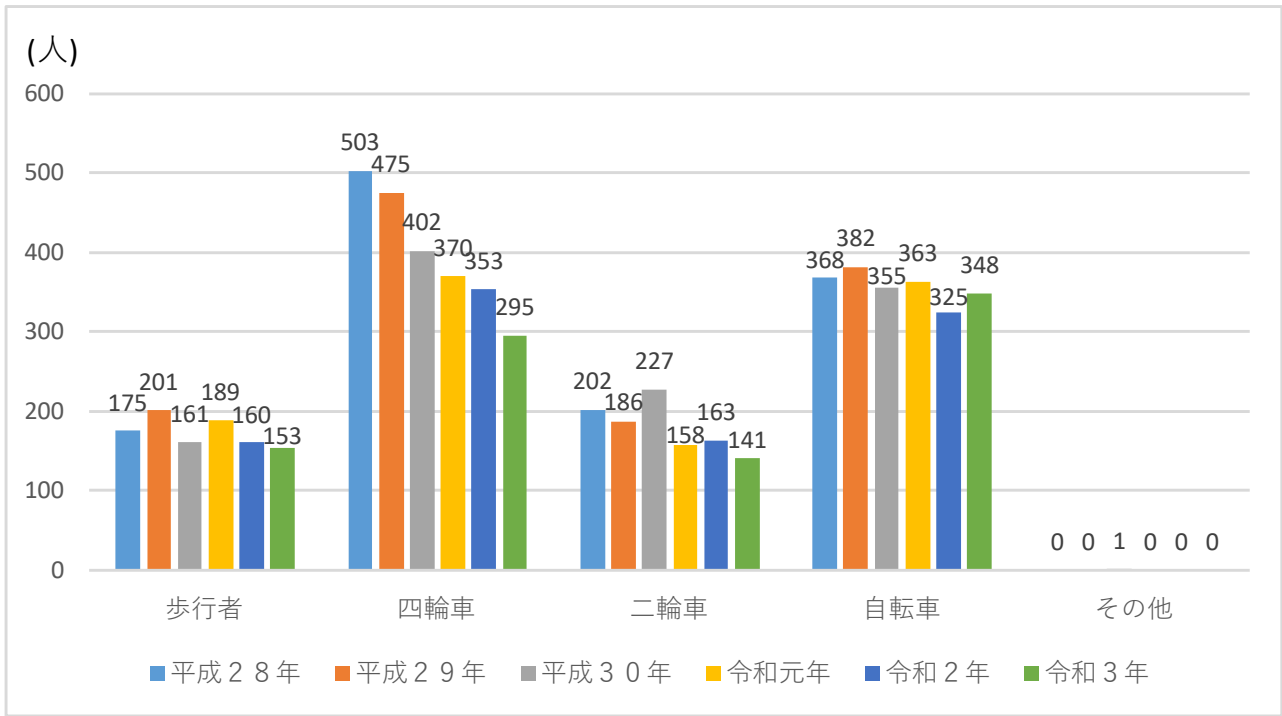


図1-2-2-3 板橋区の状態別交通事故死傷者数の推移

表1-2-2-4 板橋区の状態別交通事故死傷者数

状態	年	平成28 (2016)年	平成29 (2017)年	平成30 (2018)年	令和元 (2019)年	令和2 (2020)年	令和3 (2021)年
合計	死者	8	9	6	6	7	6
	負傷者	1,240	1,235	1,140	1,074	994	931
歩行者	死者	3	4	2	0	3	3
	負傷者	172	197	159	189	157	150
四輪車	死者	0	1	0	2	0	0
	負傷者	503	474	402	368	353	295
二輪車	死者	2	1	2	2	1	3
	負傷者	200	185	225	156	162	138
自転車	死者	3	3	2	2	3	0
	負傷者	365	379	353	361	322	348
その他	死者	0	0	0	0	0	0
	負傷者	0	0	1	0	0	0

※ 事故に遭った時の状態を示したもの。単位（人）。二輪車には原付を含む。警視庁交通部発行「東京の交通事故」より。

② 死傷者数の年齢層別推移

次頁のグラフと表が示すとおり、交通事故による死傷者数については平成 28(2016)年の 1,240 人から令和 3 年には 937 人へと 24.4%減少しています。最も減少率が高い世代から順に見ると、60～64 歳で 40.3%、16 歳から 24 歳までの若年層で 31.0%、40 歳代が 30.9%となり、減少率が低い世代を順に見ると、50 歳代が 1.7%、幼児から中学生までの子どもが 16.7%、高齢者 65 歳以上が 19.8%と、特に 50 歳代の減少率が低いことが分かります。第 9 次計画に記載した 50 歳代の平成 23 (2011) 年から平成 27 (2015) 年までの減少率も 14.0%となっており、減少率が低くなっています。

令和 3 (2021) 年において死傷者が多い世代は、40 歳代の 197 人で、続いて 50 歳代の 171 人、30 歳代の 165 人となっており、30 歳代から 50 歳代の 3 つの年齢層が全体の半数以上 56.9%と高くなっています。第 9 次計画に記載した平成 27 (2015) 年の全体死傷者数に占める 30 歳代から 50 歳代の事故の割合も 54.8%と高くなっています。

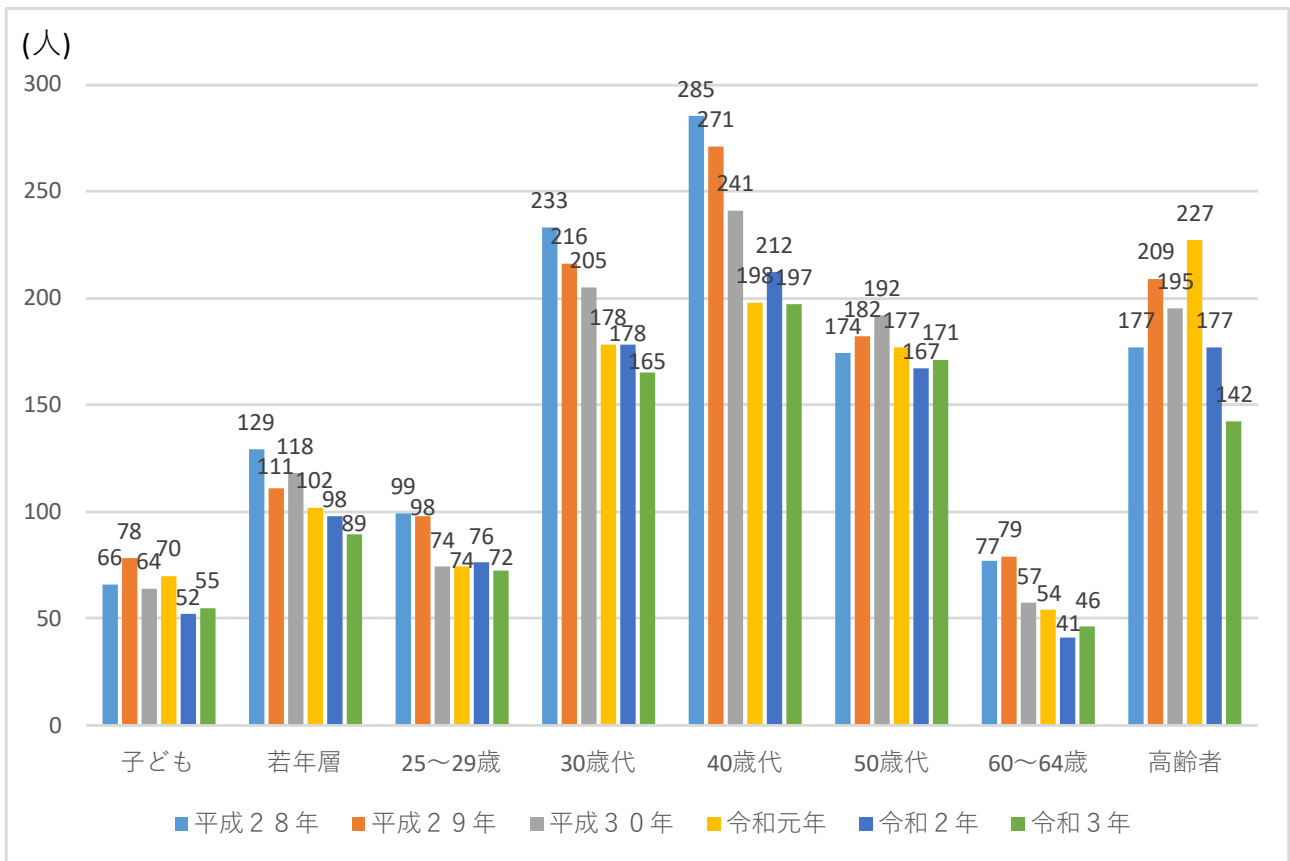


図 1-2-2-5 板橋区の年齢層別交通事故死傷者数の推移

表 1-2-2-6 板橋区の年齢層別交通事故死傷者数

単位 (人)		平成 28 (2016) 年	平成 29 (2017) 年	平成 30 (2018) 年	令和元 (2019) 年	令和 2 (2020) 年	令和 3 (2021) 年
子ども	計	66 (0)	78 (0)	64(1)	70(0)	52(0)	55(0)
	幼児	19 (0)	24 (0)	18(1)	14(0)	15(0)	16(0)
	小学生	35 (0)	43 (0)	37(0)	45(0)	29(0)	32(0)
	中学生	12 (0)	11 (0)	9(0)	11(0)	8(0)	7(0)
若年層	計	130 (1)	111 (1)	118(0)	102(0)	98(0)	89(0)
	16～19歳	46 (0)	32 (0)	39(0)	37(0)	32(0)	31(0)
	20～24歳	84 (1)	79 (1)	79(0)	65(0)	66(0)	58(0)
25 ～ 29歳		99 (0)	98 (0)	74(0)	74(1)	76(0)	72(1)
30 歳 代		234 (1)	216 (1)	205(2)	178(0)	178(1)	165(1)
40 歳 代		287 (2)	271 (0)	241(0)	198(0)	212(2)	197(0)
50 歳 代		175 (1)	182 (1)	192(3)	177(1)	167(1)	171(2)
60 ～ 64歳		77 (0)	79 (1)	57(0)	54(0)	41(0)	46(0)
高齢者 65歳以上		180 (3)	209 (5)	195(0)	227(4)	177(3)	142(2)
総 計		1,248 (8)	1,244 (9)	1,146(6)	1,080(6)	1,001(7)	937(6)

※ 事故に遭った人の年齢を示したものの。()は死者数で内数。警視庁交通部発行「東京の交通事故」より

(2) 交通事故の状態別関与率の推移

下記グラフと表が示すとおり、交通事故の状態別関与率*については、自動車が最も高いものの、平成 28（2016）年の 120.1%から令和 3（2021）年には 106.8%と減少しています。一方で、次に関与率が高い自転車は、平成 28（2016）年の 37.7%から令和 3（2021）年には 48.8%と増加しています。

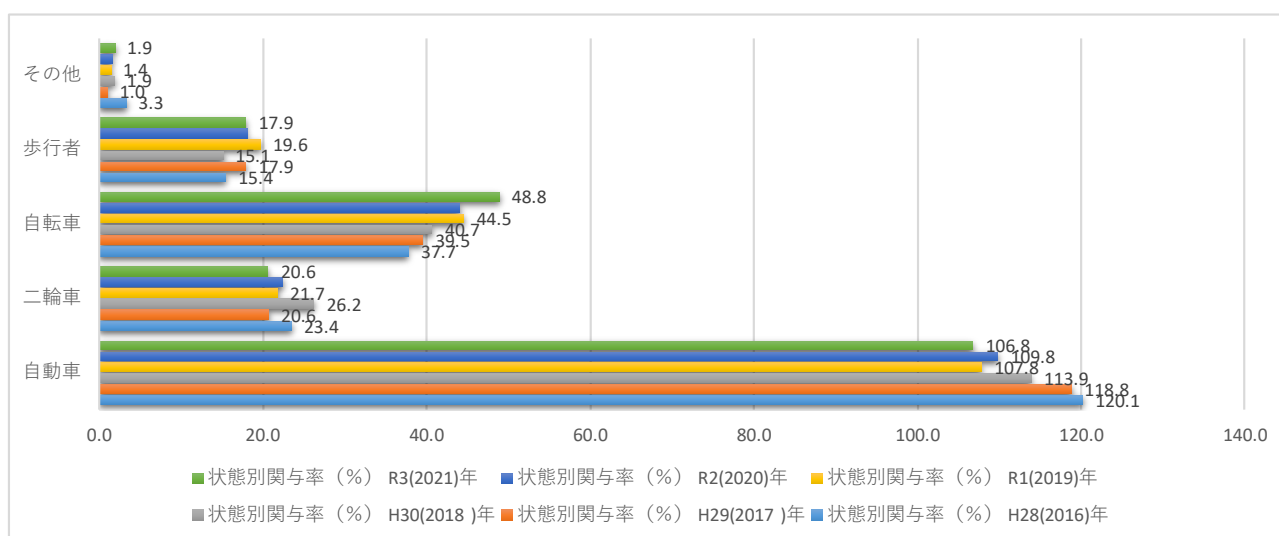


図 1-2-2-7 交通事故の状態別関与率

表 1-2-2-8 交通事故の状態別関与率

状態別関与率 (%)						
	平成 28 (2016)年	平成 29 (2017)年	平成 30 (2018)年	令和元 (2019)年	令和 2 (2020)年	令和 3 (2021)年
自動車	120.1	118.8	113.9	107.8	109.8	106.8
二輪車	23.4	20.6	26.2	21.7	22.3	20.6
自転車	37.7	39.5	40.7	44.5	43.9	48.8
歩行者	15.4	17.9	15.1	19.6	18.0	17.9
その他	3.3	1.0	1.9	1.4	1.6	1.9

* : 交通事故全体に占める各種別（四輪車、二輪車、自転車、歩行者等）の関与の割合を示すもの。本計画においては、警視庁交通総務課（交通統計）発表の交通事故統計表（累月報）の値をもとに、区において、四輪車（乗用車、貨物車、特殊車）二輪車、自転車、歩行者、その他の事故件数（1 当件数、2 当件数）を、全体の交通事故件数で除している。事故 1 件当たりに複数当事者がいる場合は、それぞれがカウントされ、第 1 当事者と第 2 当事者ともに自転車の場合も、2 件として取り扱っている。

3 自転車の交通事故発生状況

令和3（2021）年の自転車に関係する区内の交通事故の発生件数は412件と前年に比べて27件増加しています。

また、自転車関与事故件数についても都内49区市町村で10番目に悪い結果になっています。

都内においても自転車に関与する交通事故が増加しており、いまだに自転車の交通秩序が改善されているとは言い難い状況にあります。

都内区市町村においては、このような状況を踏まえて交通安全計画に基づく様々な対策を講じているところですが、自転車乗用者が当事者となる交通事故の件数が無くならないことが問題です。

このことを踏まえ、自転車の事故に焦点を当て、自転車事故の相手は四輪車、二輪車、歩行者、あるいは自転車双方のどの事故が多いのか、その事故はどういった世代に多いのか、そして、双方でどのような違反状況なのかを次に示します。

（1）自転車の「状態別事故発生件数」及びその「年齢構成」と「違反状況」

平成28（2016）年から令和3（2021）年までの区内の自転車事故状態別件数を見てもと、最も事故が多いのは「自転車」対「四輪車」の事故で1,571件、次いで、「自転車」対「自転車」の事故で224件、次いで「自転車」対「歩行者」の事故で184件、最も少ないのは「自転車」対「二輪車」の172件となります。

ここでは、全体の自転車事故の8割を占める「自転車」対「四輪車」と「自転車」対「自転車」の事故について、事故の多い年代と、その年代の令和3（2021）年の違反状況について整理することで、効果的に各施策を実施すること目的とします。

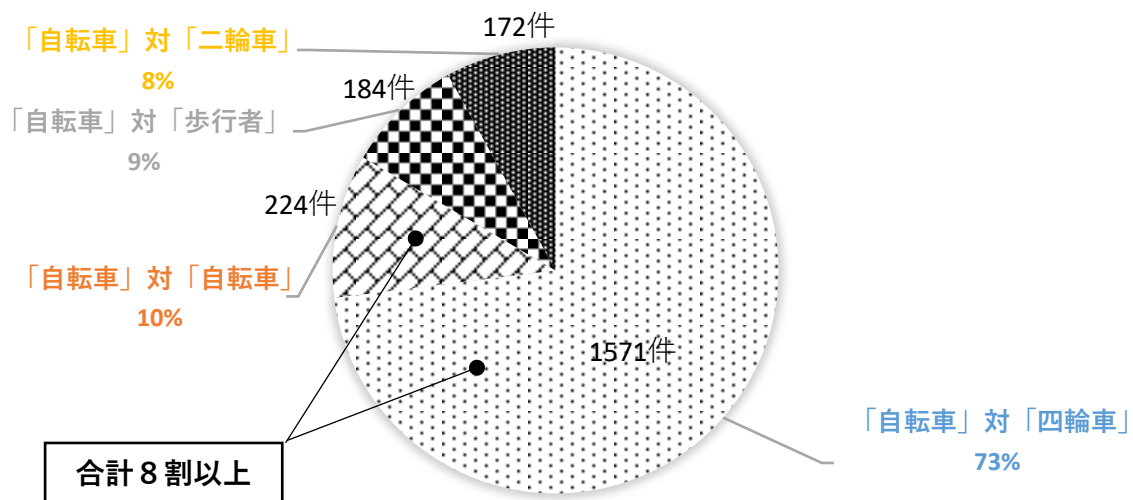


図1-2-3-1 自転車の「状態別事故発生割合」

① 「自転車」対「四輪車」

平成 28（2016）年から令和 3（2021）年までの区内の自転車事故状態別件数を見てみると、「自転車」対「四輪車」が多く、平成 29（2017）年の 300 件から令和 2（2020）年の 226 件と減少傾向であったものの、令和 3（2021）年には 244 件と増加に転じています。

また、自転車側の年代別事故発生件数でみると、65 歳以上が最も多く、次いで 30 歳代、次いで 40 歳代となっています。

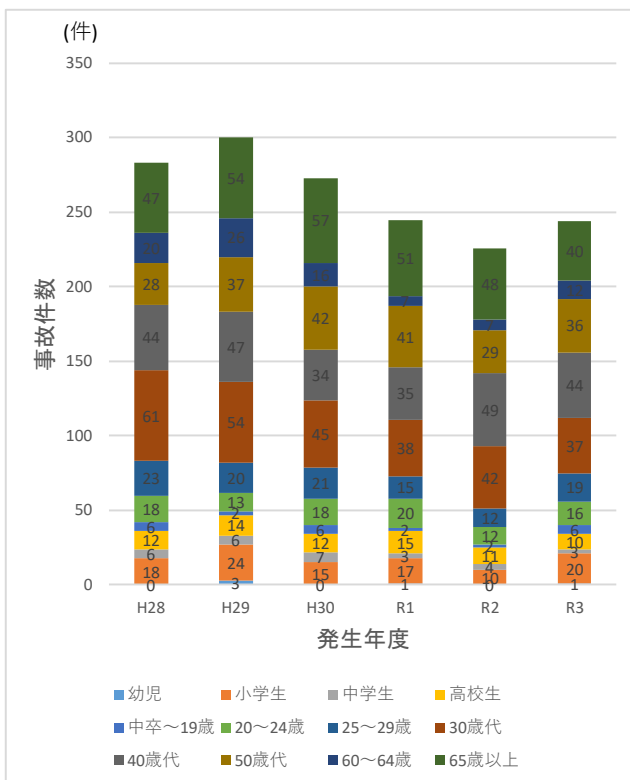


図 1-2-3-2 自転車×四輪車の事故件数

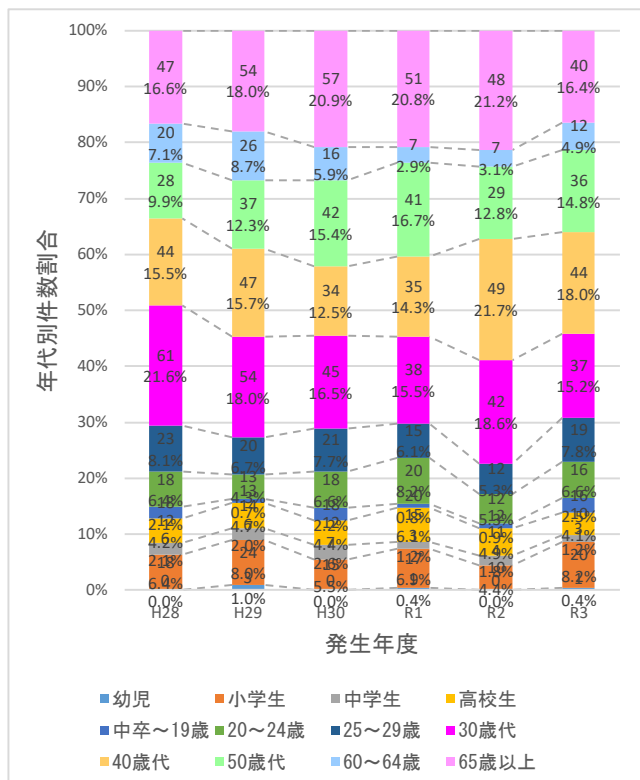


図 1-2-3-3 自転車×四輪車の事故件数割合

さらに、この事故が多い年代の令和 3（2021）年における自転車及び四輪車の違反状況を見ると、65 歳以上の自転車側で最も多いのは、「違反なし」で、四輪車側が「安全不確認」違反の 9 件、次いで、自転車が「違反なし」で、四輪車側が「交差点安全進行」違反の 8 件であり、次いで、自転車及び四輪車双方の「交差点安全進行」違反の 3 件となります。このことから、65 歳以上の自転車運転者に対して、「交差点安全進行」を呼びかけるとともに、四輪車側が自転車に対して起こしやすい違反である「安全不確認」「交差点安全進行」を四輪車運転者に啓発することが必要です。

30 歳代でみてみると、自転車側で最も多いのは、「違反なし」で、四輪車側が「安

全不確認」違反の10件、次いで、自転車及び四輪車双方の「交差点安全進行」違反の5件であり、次いで、自転車が「違反なし」で、四輪車側が「交差点安全進行」違反の4件となります。このことから、30歳代の自転車運転者に対して、「交差点安全進行」の啓発を行うとともに、四輪車側が自転車に対して起こしやすい違反である「安全不確認」「交差点安全進行」を四輪車運転者に啓発することが必要です。

40歳代でみると、自転車側で最も多いのは、「違反なし」で、四輪車側が「安全不確認」違反の17件、次いで、自転車が「違反なし」で、四輪車側が「交差点安全進行」違反10件であり、次いで、自転車が「信号無視」違反で、四輪車側が「交差点安全進行」違反、同順位で、自転車及び四輪車双方の「交差点安全進行」違反、同順位で自転車が「一時不停止」違反で、四輪車が「交差点安全進行」違反、同順位で自転車が「一時不停止」違反で、四輪車が「安全不確認」違反、同順位で自転車及び四輪車双方の「安全不確認」違反の各1件となります。このことから、40歳代の自転車運転者に対して、「信号無視」「交差点安全進行」「一時不停止」「安全不確認」に対する啓発を行うとともに、四輪車側が自転車に対して起こしやすい違反である「安全不確認」「交差点安全進行」を四輪車運転者に啓発することが必要です。

また、各世代を通じて、自転車側にも四輪車側が起因とする事故にこの違反が多いことを周知し事故を予防するための啓発を行っていく必要があります。

② 「自転車」対「自転車」

平成28(2016)年から令和3(2021)年までの区内の自転車事故状態別件数を見ても、「自転車」対「四輪車」に次いで2番目に多い事故が「自転車」対「自転車」であり、平成28(2016)年の31件から令和3(2019)年の45件と増加傾向にあります。

また、自転車側の年代別事故発生件数で見ると、65歳以上が最も多く、次いで30歳代、次いで40歳代となっています。

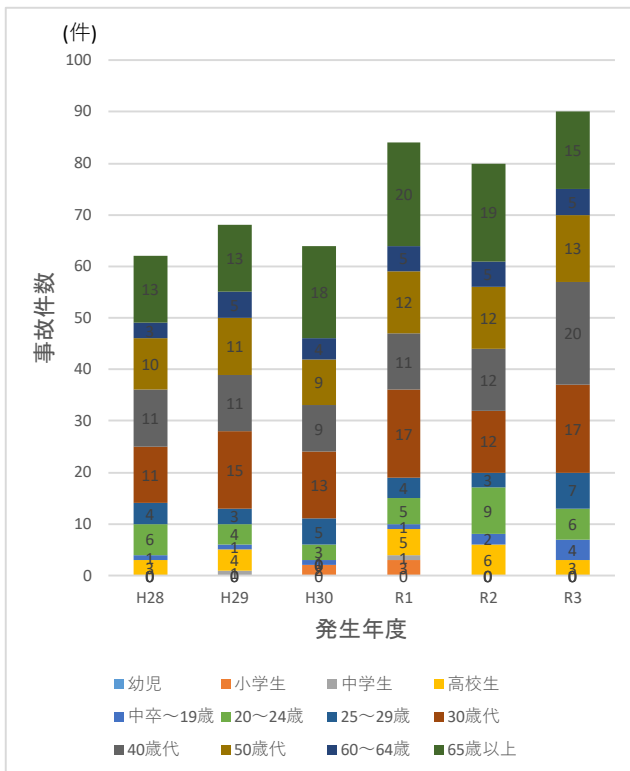


図 1-2-3-4 自転車×自転車の事故件数

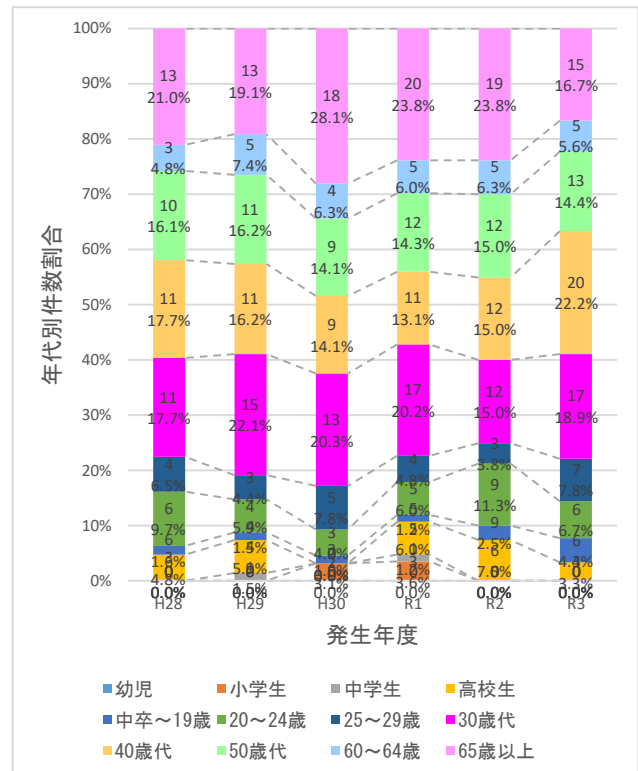


図 1-2-3-5 自転車×自転車の事故件数割合

さらに、この事故が多い年代の令和 3（2021）年における自転車の違反状況をみると、65 歳以上で最も多いのは、一方が「違反なし」で、もう一方が「安全不確認」違反の 4 件、次いで、一方が「優先通行」違反で、もう一方が「交差点安全進行」違反、同順位で、双方の「安全不確認」違反、同順位で、一方が「違反なし」で、もう一方が「交差点安全進行」違反の各 2 件となります。このことから、65 歳以上の自転車運転者に対して、「優先通行」「交差点安全進行」「安全不確認」に対する啓発を行っていく必要があります。

30 歳代で最も多いのは、双方の「安全不確認」違反の 3 件、次いで、双方の「交差点安全進行」違反、同順位で、一方が「違反なし」で、もう一方が「安全不確認」違反の各 2 件となります。このことから、30 歳代の自転車運転者に対して、「交差点安全進行」「安全不確認」に対する啓発を行っていく必要があります。

40 歳代で最も多いのは、双方の「安全不確認」違反の 3 件、次いで、一方が「違反なし」で、もう一方が「交差点安全進行」、同順位で一方が「違反なし」で、一方が「信号無視」違反の各 2 件となります。このことから、40 歳代の自転車運転者に対して、「交差点安全進行」「安全不確認」「信号無視」に対する啓発を行っていく必要があります。

また、各年代を通じて、一方に違反が無くとも、もう一方の自転車側にこの様な違反が多いことを周知し事故を予防するための啓発を行っていく必要があります。

第3章



交通安全計画の目標

- 1 第9次計画の目標と成果
- 2 板橋区交通安全計画 2025 の目標
- 3 板橋区交通安全計画 2025 の目標達成のための施策

交通安全計画の着実な目標達成に向けて

第9次計画での目標とその成果を記載するとともに、達成できなかった目標については、再度、目標設定を行い、第4章で記載したように重点課題として設定し、区として特に集中的に取り組むべき施策につなげ目標達成に取り組みます。また、達成できた目標については、交通事故のない安心・安全な通行環境の実現をめざし、さらに交通事故発生件数を減少させるために高い目標を設定しています。

第9次計画の目標と成果

平成28(2016)年から令和2(2020)年までを期間とする第9次計画で掲げた目標のうち、「交通事故発生件数を1,000件以下にする」ことについては達成できたものの、「交通事故死者数ゼロ」及び「自転車乗車中の交通事故発生件数を350件以下にする」は未達成となっています。

板橋区交通安全計画2025の目標

各主体と協調・連携し、第9次計画で達成できなかった「自転車を含めた交通事故死者数をゼロ」を再度目標にするとともに、同じく未達成の「自転車乗用中の事故件数を350件以下にする」ことについて、引き続き目標として掲げ、昨年度、区で策定した板橋区自転車活用推進計画との整合、連携を図りながら、各種交通安全施策を着実に推進します。また、新たな目標として、「交通事故発生件数を700件以下にする」ことを掲げ、交通事故のない安心・安全な通行環境の実現をめざします。

板橋区交通安全計画2025の目標達成のための施策

当計画の基本理念である「交通事故のない安心・安全な通行環境の実現」及び基本目標である「交通事故発生件数の減少と死者数ゼロ」等を実現するための、関係する施策のテーマと、推進する施策を体系図としてまとめています。

第3章 交通安全計画の目標

1 第9次計画の目標と成果

第9次計画では、「令和2（2020）年末までに、年間の区内交通事故発生件数を1,000件以下にする。」という目標を掲げ、各主体による多様な施策を実施した結果、令和元（2019）年には948件となり目標を達成し、令和2（2020）年は877件、令和3（2021）年は844件と減少を続けています。

区内の交通事故死者数は、第9次計画では「自転車を含めた交通事故死者数をゼロにする」という目標を掲げましたが、平成28（2016）年が8人、平成29（2017）年が9人、平成30（2018）年が6人、令和元（2019）年が6人、令和2（2020）年が7人、令和3（2021）年が6人と、毎年死者が発生しており、目標を達成できていません。

負傷者数は、平成28（2016）年は1,240人でしたが、令和2（2020）年は994人、令和3（2021）年931人と6年間で309人減少しています。

また、第9次計画では、自転車乗用中の交通事故発生件数を350件以下にするとの目標を掲げましたが、平成28（2016）年が414件、平成29（2017）年が434件、平成30（2018）年が416件、令和元（2019）年が422件、令和2（2020）年が385件、令和3（2021）年が412件と、いずれの年も目標を達成できていません。

2 板橋区交通安全計画2025の目標

区内通行者全てにおいて交通事故を無くすためには、行政機関や区民、区内通行者、事業者、交通関係団体、ボランティア（以下「各主体」という。）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、交通事故や交通災害の防止に取り組みます。

本計画では、道路交通事故について、新たに死傷者について数値目標を設定し、交通事故全体の発生を抑止と交通事故死者数ゼロを強力に推進していくことにより、すべての区内通行者が安心・安全で快適に通行ができる交通環境を実現し、安心・安全なまちづくりをめざします。

（1）交通事故発生件数の減少と死者数ゼロ

交通事故による死傷者をゼロに近づけ、将来的には、交通事故がない地域社会をめざすことが求められます。本計画においては、区におけるこれまでの交通事故の発生状況を踏まえ、令和7（2025）年末までに、着実な交通事故発生件数の抑制の実現をめざし、「年間の交通事故発生件数を700件以下」にすることを目標とし、第9次計画で

掲げた「自転車を含めた交通事故死者数をゼロ」にする目標を引き続き掲げるとともに、負傷者数の減少を図ります。

表 1-3-2-1 区内の交通事故発生状況と板橋区交通安全計画 2025 の目標

発生件数 (件)	平成 28 (2016) 年	平成 29 (2017) 年	平成 30 (2018) 年	令和元 (2019) 年	令和 2 (2020) 年	令和 3 (2021) 年	令和 7 (2025) 年 (目標値)
	1,097	1,100	1,023	948	877	844	700
死者数 (人)	8	9	6	6	7	6	0
うち 0 歳～ 15 歳	0	0	1	0	0	0	0
うち 65 歳	3	5	0	4	3	2	0
負傷者数 (人)	1,240	1,235	1,140	1,074	994	931	※
うち 0 歳～ 15 歳	66	78	63	70	52	55	※
うち 65 歳	177	204	195	223	174	140	※

警視庁交通部発行「東京の交通事故」より

(2) 自転車乗用中の交通事故の減少

第 1 部第 2 章「区内の道路交通の現状」でも示したとおり、区内全体の事故発生件数は減少傾向にあるなか、自転車乗用中の事故件数は、平成 28 (2016) 年で 414 件、令和 2 (2020) 年で 385 件と若干の減少がみられたものの、令和 3 (2021) 年で 412 件と増加に転じるなど、依然として減少がみられません。このため、区内全体の事故発生件数に占める自転車事故の関与率は、平成 28 (2016) 年の 37.7% から令和 3 (2021) 年の 48.8% と全体として増加傾向にあります。

また、自転車の違反について、自転車の事故件数に対する違反件数の割合でみると、平成 28 (2016) 年の 40.8% から令和 3 (2021) 年の 52.4% と全体として増加傾向にあります。

死者数については令和 3 (2021) 年は 0 人でしたが、平成 28 (2016) 年及び平成 29 (2017) 年は 3 人、平成 30 (2018) 年及び令和元 (2019) 年は 2 人、令和 2 (2020)

年は3人となっています。

以上の事故発生状況の傾向から、自転車に関する目標として、第4章「区内の交通安全の重点課題と施策」に掲げた「板橋区自転車活用推進計画」と本計画とで整合、連携を図り、各種施策を実施することで、令和7（2025）年末までに、年間の自転車乗用中の交通事故発生件数を350件以下にします。これにより、第9次計画で達成できなかった自転車乗車中の事故発生件数の減少目標を達成するとともに、負傷者数を確実に減少させることを目標とします。

表1-3-2-2 区内の自転車乗用中交通事故状況と交通安全計画2025の目標

発生件数 (件)	平成28 (2016) 年	平成29 (2017) 年	平成30 (2018) 年	令和元 (2019) 年	令和2 (2020) 年	令和3 (2021) 年	令和7 (2025) 年 (目標値)
	414	434	416	422	385	412	350
死者数 (人)	3	3	2	2	3	0	0
重傷者	5	11	25	17	16	23	↘
軽症者	360	368	328	344	306	325	↘

警視庁交通部発行「交通事故統計表」より

表1-3-2-3 区内の自転車乗用中の事故件数に対する違反の割合

違反件数 (件)	平成28 (2016) 年	平成29 (2017) 年	平成30 (2018) 年	令和元 (2019) 年	令和2 (2020) 年	令和3 (2021) 年
	169	182	159	189	182	216
違反割合(%) (違反/発生件数)	40.8	41.9	38.2	44.8	47.3	52.4

警視庁交通部発行「交通事故統計表」を基に作成

3 板橋区交通安全計画2025の目標達成のための施策

板橋区交通安全計画2025の目標達成のために、重点課題に対する集中的な取り組みと、区内通行者全てを対象とした交通安全対策の実施に取り組みます。

ここでは、第1部、第2部をとおして、基本理念から基本目標、施策の柱、施策のテー

マ、推進する施策の体系図を示します。

表 1-3-3-1 板橋区交通安全計画 2025 の目標を達成するための施策体系図

基本理念	基本目標	施策の柱	施策のテーマ	推進する施策	ページ	
第1部1章 交通事故のない安心・安全な通行環境の実現	第1部3章 交通事故発生件数の減少と死者数ゼロ	重点施策	[1] 自転車* (プラス) 活用推進と安全対策	ハード対策	P.38	
				人づくり	P.43	
				自転車通行空間の整備	P.46	
				自転車駐車場の整備等	P.46	
				交通安全運動での啓発	P.48	
				交通安全イベントでの周知	P.49	
		第1部4章	交通安全教育と交通安全意識の啓発	段階的・体系的な交通安全教育の推進	P.52	
				地域社会における交通安全意識の醸成	P.63	
				交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	P.67	
				電動キックボードの交通安全啓発	P.69	
				スケートボード、キックボードなどの危険対策	P.70	
				フル電動自転車の対策	P.70	
		区内道路全般に対する施策	社会情勢の変化に伴う安全対策	フードデリバリーサービス事業者への交通安全啓発	P.70	
				道路等の整備	P.75	
				道路交通安全施設等の整備	P.77	
				道路利用の適正化	P.81	
				特定車両の通行に係る安全確保	P.82	
				道路交通環境の整備	P.87	
	第2部1~5章	交通規制等の実施	道路交通環境の整備と交通実態に即した交通規制の推進	P.87		
			先行交通対策	P.87		
			交通安全施設の改良及び交通管制システムの高度化	P.88		
			交通安全施設の改良及び交通管制システムの高度化	P.88		
		道路交通秩序の維持	駐車秩序の確立	P.88		
			指導取締りの強化	P.90		
		安全運転の確保	運転者教育の充実	P.92		
			貨物自動車事故防止対策の推進	P.92		
鉄道及び踏切道の安全確保		鉄道交通環境の整備	P.95			
		鉄道の安全な運航の確保	P.97			
第2部	被災者、被災地、被害者の対応・支援	被災者、被災地の対応	第2部4、5章	救助・救急体制の整備	近年の救助・救急体制の状況	P.103
			救助・救急体制の充実	P.103		
		被害者の支援	第2部	災害に強い交通施策等の整備と災害時の交通安全の確保	災害時の交通安全体制の再構築	P.117
				災害に強い交通施設等の整備	P.117	
	被害者の救済	第2部	災害時の交通安全の確保等	P.118		
			交通事故相談業務の充実	P.127		
自転車損害賠償保険への加入促進	P.127					

※ 第1部2章については、現状についての記載のため、本表には含まれません。

第4章



重点課題への施策と区内通行者全般 に対する施策

- 1 区内の交通安全の重点課題と施策
- 2 交通安全教育と交通安全意識の啓発
- 3 社会情勢の変化に伴う安全対策

重点課題への集中的な施策と区内通行者全般に対する交通安全啓発の展開

本計画の目標である交通事故発生件数の減少と死者数ゼロを実現するために、特に区として重点的に取り組むべき課題を設定し施策を記載するとともに、区内交通者全般に対する交通安全啓発に関する施策を記載しています。また、社会情勢に即した対応を行うため、今後、積極的な対応が求められると考えられる問題について記載しています。

区内の交通安全の重点課題と施策

区として、特に力を入れて取り組む課題を、近年、交通事故の関与率が上昇している自転車を対象とした「自転車+（プラス）活用推進と安全対策」と、重大事故化する傾向が強い「ながらスマホ対策」として設定し、この課題に対応した各種交通施策を記載しています。この施策に取り組むことにより、区内通行者の交通事故発生を抑制します。

交通安全教育と交通安全意識の啓発

子どもから若年層、成人、高齢者までの全世代を対象とした段階的な交通安全教育のほか、地域社会と一体となった交通啓発活動を展開することにより、全世代に対して、交通安全に対する意識の向上をめざします。

社会情勢の変化に伴う安全対策

近年、急速に普及が進む電動キックボードは、交通利便性の向上が期待されますが、自転車と同様に新たなトラブルが増加することが懸念されます。また、このほかにも自転車を活用したフードデリバリー事業者の事故や、新たなモビリティであるフル電動自転車も街中で多く見かけるようになり、トラブルの可能性があるので、今後の社会情勢を的確に捉え、安全啓発を積極的に行っていく必要があります。

第4章 重点課題への施策と区内通行者全般に対する施策

1 区内の交通安全の重点課題と施策

本計画の施策は、国の第11次交通安全基本計画及び都の第11次交通安全計画を踏まえて設定しますが、本章においては、区として特に力を入れて取り組むふたつの課題を重点課題として設定し、課題に対応した各種交通安全施策に取り組むことにより、区内通行者の交通事故発生を抑制します。

本項目では、重点課題の設定経緯とその施策を記載します。施策の内容が、重点課題以外の施策と重複するものも含まれますが、特に重点課題に対して取り組むべき施策として記載しています。

(1) 重点課題[1]「自転車+（プラス）活用推進と安全対策」

自転車は、手軽に速く移動できる手段として生活の様々な場面で利用されている一方で、自転車が関与する交通事故や歩行者とのトラブル、駅周辺における放置自転車といった問題が生じており、安全の確保が課題となっています。

区内全体の交通事故発生件数に占める自転車に関与する事故の割合については、平成28（2016）年の37.7%から令和3（2021）年の48.8%と全体としては増加傾向にあります。区の第9次計画においても、自転車乗車中の交通事故発生件数を令和2（2020）年度までに350件以下にするとの目標を掲げていましたが、令和2（2020）年度時点では385件と目標を達成できておらず、令和3（2021）年度時点では412件と増加しています。

また、駅周辺における放置自転車については、全体として横ばいか減少傾向にありますが、一部の駅では令和2（2020）年度に増加に転じています。

さらに、近年では電動キックボードをはじめとした電動小型モビリティの普及が都内においても進んできており、これに伴い、正しい利用方法を守らないことによる新たなトラブルが発生しています。

電動キックボードは、現行の道路交通法では、原動機付自転車に分類され、通行場所については自転車と異なる点がありますが、令和4（2022）年4月27日に「道路交通法の一部を改正する法律」が公布されたことにより、公布から2年以内に条件付きで特定小型原動機付自転車に分類されることとなります。今後、電動キックボードは、条件付きで自転車と同様の通行場所を走行できることになり、普及が更に進むことで、交通利便性は向上しますが、自転車と同様に交通トラブルや放置車両の問題等が増加することが懸念されます。

区では、これらの課題を踏まえ、自転車や電動小型モビリティの将来性を踏まえた利活用のあり方について概ね 20 年後を見据えた施策を展開する「板橋区自転車活用推進計画（以下「自転車計画」という。）」を令和 4（2022）年 2 月に策定しました。

自転車計画は、基本理念に「安心・安全 スマートなサイクルライフの実現」を掲げ、ハード対策、ソフト対策、人づくりに着目した 3 つの基本方針を定めています。この 3 つの基本方針により、先の自転車、電動キックボード等を含む「自転車+（プラス）」※をはじめ、歩行者や自動車など交通に関わる全ての人々の安心・安全で快適な移動を実現するとともに、自転車+の活用を通じて「自転車+で出かけたくなるまち」を実現することを目的としています。

本計画と密接に関係する自転車計画と整合、連携を図り、まさに両輪として計画を進めることで、本計画の目的でもある、全ての区内通行者が安心・安全で快適に通行できる交通環境の実現をめざします。

【区民意識意向調査】

令和 3（2021）年度に行った区民意識意向調査では、「自転車に乗って出かけたくなるまちの実現に不足しているもの」を聞いたところ、上位から順に「自転車が安全に走れる環境の整備」（71.0%）が 7 割を超え、次いで「自転車駐車場（駐輪場）の整備」（55.0%）、「自転車安全運転のルール・マナーの徹底」（54.3%）、次いで「シェアサイクルの利用環境の向上」（17.1%）となっており、環境整備のハード対策、利便性向上のソフト対策、さらには交通安全意識を高める人づくりが必要であると言えます。

（2）重点課題[2]「ながらスマホ*対策」

区では第 9 次計画の中で「ながらスマホ対策」を施策の一つとしており、これまでも警察署等と連携して、啓発活動を実施してきました。しかしながら、ながらスマホは後を絶たず、区内では、ながらスマホに関連した死亡事故が発生しています。

警察庁によると、携帯電話使用等に係る使用状況別交通事故件数の推移については、

*：本計画で言う、ながらスマホとは、スマートフォンや携帯電話等の電子機器を操作しながら、何か別のことをすることです。ながらスマホは、他の歩行者や自転車、クルマをはじめとした車両に気がつかなくなったり、信号を見落とししたり、駅のホームから転落する恐れがあるなど、重大な交通事故につながる危険があります。

平成 23 (2011) 年の 1,549 件から平成 29 (2017) 年は 2,832 件と増加傾向にありましたが、改正道路交通法を令和元 (2019) 年 12 月に施行し、携帯電話使用等の罰則等を引き上げたことや、各主体の交通安全啓発や交通指導取締り等の推進により、平成 30 (2018) 年以降減少に転じ、令和 2 (2020) 年には 1,283 件と大幅に減少しました。しかし、令和 3 (2021) 年には 1,394 件と再び増加に転じており、更なる対策が必要です。

警察庁資料によると携帯電話等を使用した場合は、使用していない場合に比べ、死亡事故率が約 1.9 倍になるとの比較結果もあります。

区内でも、ながらスマホに関連した死亡事故が発生しており、ながらスマホが重大事故化する傾向が強いことから、本計画の目標でもある「交通事故死者数ゼロ」をめざすため、ながらスマホの対策を重点的に取り組むべき 2 つ目の重点課題として取り組みます。



図 1-4-1-1 携帯電話使用等に係る使用状況別交通事故件数の推移

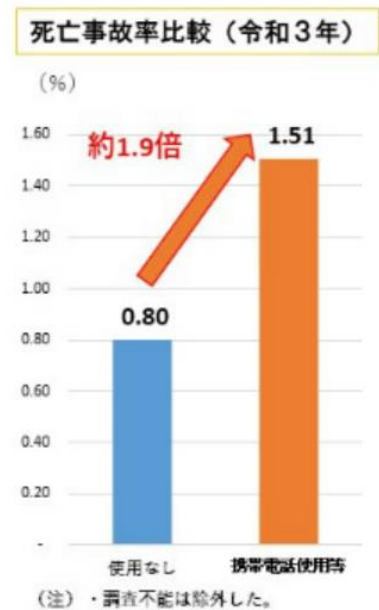


図 1-4-1-2 携帯電話使用の有無による死亡事故率比較

出典：やめよう！運転中のスマートフォン・携帯電話等使用警察庁 Web サイト

ながらスマホの対策は、クルマや自転車等の車両の運転手に対する交通安全啓発、交通指導、警告、取締り等はもとより歩行者に対する交通安全啓発も必要となります。

【ながらスマホをしていると．．．】

ながらスマホをしていると、

- ① 視野が狭くなります。
人は多くの情報を目から取り入れているため、スマートフォンを操作していると画面に集中して視野が狭くなり、周囲の危機に気が付きにくくなります。
- ② 無防備状態になります。
スマホ操作に集中しているために反応が遅れ、人や物に接触し、予想外の事故に発展してしまうことがあります。

実際に

- ・ 駅のホームから転落
 - ・ 車両を運転中に歩行者に気づかず接触
 - ・ 赤信号に気が付かず、道路を横断してしまい車両と接触
- といった事故も発生しています。

ながらスマホは、交通事故に直結する大変危険な行為です。

また、相手に怪我などの損害を与えた場合、過失傷害罪（30万円以下の罰金または科料）に問われるほか、民事上の損害賠償を請求されることがあります。

【道路交通法による罰則等（令和元年12月1日施行）】

（車両運転中の携帯電話使用等の罰則となります）

- | | |
|-------|---|
| 1 | 携帯電話使用等（交通の危険） |
| 罰 則 | 1年以下の懲役又は30万円以下の罰金 |
| 反 則 金 | 適用なし |
| 基礎点数 | 6点 |
| 2 | 携帯電話使用等（保持） |
| 罰 則 | 6月以下の懲役又は10万円以下の罰金 |
| 反 則 金 | 大型車2万5千円、普通車1万8千円、
二輪車1万5千円、原付車1万2千円 |
| 基礎点数 | 3点 |

出典：警察庁

また、車両運転中のながらスマホは、少しの間でも、運転者だけでなく、周りを事故に巻き込む可能性がある非常に危険な行為です。車両が時速 60 キロで走行した場合、2 秒間で約 33.3 メートル進みます。一瞬のながらスマホが原因で道路を横断している歩行者に気が付くのが遅れてしまったり、前方で停止している車両に気が付くのが遅れてしまったりして事故を起こしてしまう可能性があります。

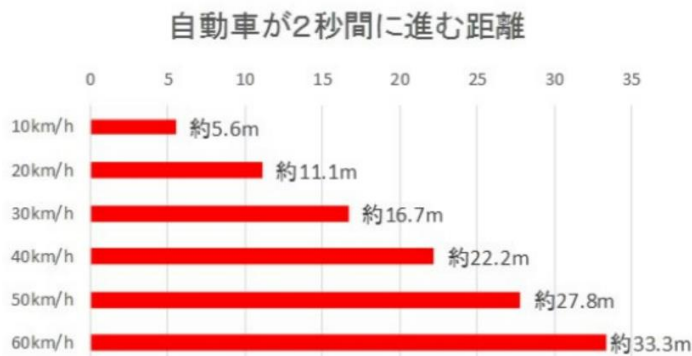
車両（自転車も含む）運転時のながらスマホは、交通事故を発生させる大変危険な行為です。

【自動車 が 2 秒間に進む距離】

下の表は、自動車が 2 秒間に進む距離を示したものです（運転者が画像を見ることにより危険を感じる時間は運転環境により異なりますが、各種の研究報告によれば、2 秒以上見ると運転者が危険を感じるという点では一致しています。）。

時速 60 キロで走行した場合、2 秒間で約 33.3 メートル（注）進みます。

その間に歩行者が道路を横断したり、前の車が渋滞などで停止していたら事故を起こしてしまう可能性があります。



注: 秒速 (m/s) = 時速 (km/h) ÷ 3.6 で算出。小数点第 2 位以下四捨五入。

出典：やめよう！運転中のスマートフォン・携帯電話等使用警察庁 Web サイト

(3) 重点課題に対する施策

課題に対応した施策の着実な実施をめざすことにより交通事故の発生を抑制します。

① 「自転車+活用推進と安全対策」のための施策

本項目では、自転車計画に掲げられている施策のうち、ハード対策、ソフト対策、人づくりに着目した 3 つの基本方針の中から、特に本計画と結びつきの強い施策について示し、この着実な実施をめざすことで交通事故の発生を抑制します。以下に自転車計画の基本理念・基本方針のイメージ図を図 1-4-1-3 に示します。

基本理念 安心・安全 スマートなサイクルライフの実現

～自転車⁺で出かけたくなるまち いたばし～

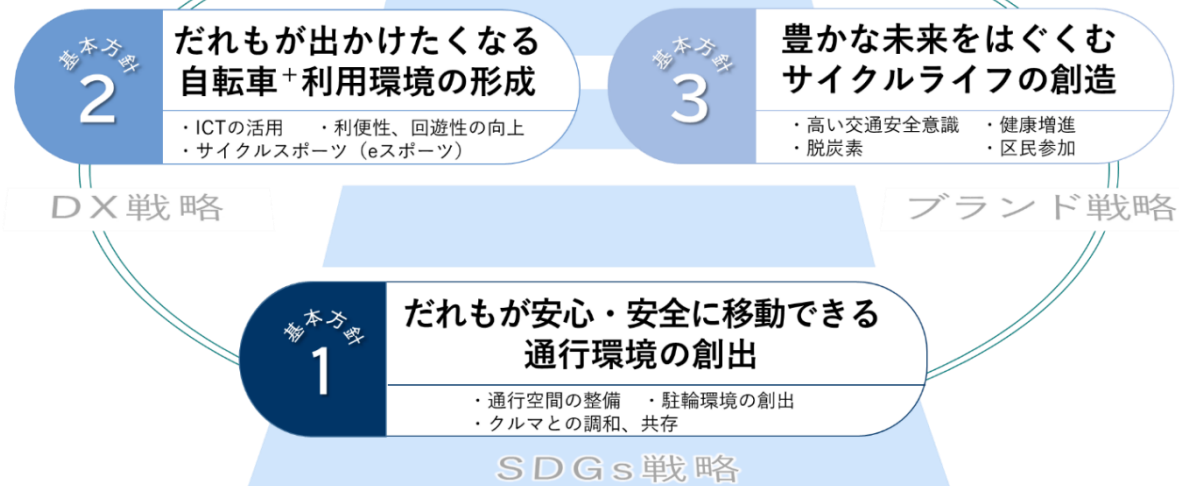


図1-4-1-3 自転車計画の基本理念・基本方針のイメージ

※SDGs 戦略、DX 戦略、ブランド戦略については、資料編参照

(ア) ハード対策

1) 歩行者と自転車⁺を適切に分離する通行空間づくりの推進

自転車⁺の活用を図る上で基本となる自転車通行空間の整備を推進することで、自転車⁺、歩行者、クルマが、ともに安心・安全で快適に移動できる道路環境を実現します。

自転車計画では、区内の全域を対象として、自転車が安心・安全で快適に走行できる空間を連続的に整備する「自転車ネットワーク路線^{*}」を選定しました。完成すると区道の概ね3割にあたる約200kmが自転車ネットワーク路線として整備されることとなります。自転車ネットワーク路線は、令和22(2040)年頃の完成をめざして、整備を推進していきます。そのうち特に優先すべき路線(優先整備路線)を選定し、それらの路線については全体として令和12(2030)年ころまでの完成をめざします。この自転車ネットワーク路線の整備により、歩行者と自転車⁺の適切な通行分離による事故の防止や、車道での自転車⁺の通

*：自転車と歩行者の分離により安全性を高めることを念頭に置き、自転車専用レーンを設ける区域や車道混在で路面表示等を設ける区域など様々な整備形態を用い、自転車通行空間を連続させたネットワークのことです。詳しくは令和4年2月策定の「板橋区自転車活用推進計画」第4章をご覧ください。

行位置及び進行方向の明示により、視覚的効果による自転車とクルマの事故防止を図ります。

整備形態としては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28（2016）年7月、国土交通省・警察庁）」※に示されている「自転車道」「自転車専用通行帯」「矢羽根型路面表示（車道混在）」により、道路幅員等や通行空間の連続性を加味し、整備形態を選定しています。今後、道路交通法改正により、電動キックボードについても自転車と同様の通行空間（自転車専用通行帯など）を走行することが認められる予定のため、自転車ネットワーク路線における自転車通行空間の整備を推進することで、こうしたモビリティの将来的な通行空間の確保に備えるとともに、歩行者などの他の通行者の安全確保につなげます。

（土木部土木計画・交通安全課、工事設計課）



図1-4-1-4 整備形態イメージ

2) 自転車+とクルマが共存できる通行空間の確保

自転車通行空間上における路上駐車への対策を警察等の関係機関と連携して実施するとともに、通行空間の適切な維持・管理等を図ることで、自転車通行空間の機能を十分に発揮し、自転車+が安心・安全に通行できる環境を確保します。また、自転車通行空間が整備された道路の走行方法を正しく理解してもらうよう、クルマのドライバーと自転車+利用者の双方に対して、走行ルールの周知・啓発を行います。

（土木部土木計画・交通安全課）

3) 情報通信技術の活用

情報通信技術を活用し、自転車のプローブデータ（走行した場所や速度などの情報）などのビッグデータを活用することで、道路上の危険箇所や混雑箇所等を把握し、自転車通行空間の整備や交通安全などに活かすなど、従来のやり方に捉われない新しい手法を用いた自転車+関連施策の推進を検討します。

(土木部土木計画・交通安全課)

4) 新たなモビリティへの対応

移動ニーズの多様化や技術の革新、海外などでの事例から、新たな電動小型モビリティがこれからも登場してくることが想定されることから、法改正などの最新の動向や利用ニーズ等を的確に把握するとともに、自転車通行空間の整備を推進することで、こうしたモビリティも安全に通行できるよう備えます。

また、利用者に対するルールの周知として、警察や関係機関等と連携し、ヘルメットの着用促進や正しい交通ルールなどの情報を、電動小型モビリティの購入者や利用者に対して周知・啓発することを検討します。



図1-4-1-5 電動キックボード販売会社が購入者へ配付しているチラシ
※チラシの内容は令和3(2021)年3月時点
(出典：SWALLOW 合同会社ホームページ)

(土木部土木計画・交通安全課)

5) 気軽に体験できる自転車+活用の推進

自転車や電動小型モビリティなどを安全に利用することができるよう、乗車体験ができる環境を整えていきます。

(土木部土木計画・交通安全課)

(イ) ソフト対策

1) 安全性を高める行動の促進

利用者の適性に合った安全な自転車+選びや定期的な自転車+点検の実施、ヘルメットの着用など、安全性を高める自転車+利用や装備を導入する行動を促すことで、事故の減少や被害の軽減を図ります。

1-1) 安全な自転車+選びの支援

区内の自転車販売店等と連携し、電動アシスト自転車やスポーツタイプの自転車、電動小型モビリティなど一般の自転車とは特性が異なる車両を販売する際に、車両の特性を説明し、試乗する機会を設けるなどして、利用者がその特性をしっかりと理解した上で購入の判断ができるよう、安全な自転車+選びを支援する取組を推進します。

(土木部土木計画・交通安全課)

1-2) 自転車点検の促進と修理環境の整備

区内の自転車販売店や警察署等と連携して、公共施設や街頭などにおいて、自転車利用者を対象とした自転車点検キャンペーンを実施し、自転車の定期的な点検の必要性や安全利用の啓発を推進します。また、自転車駐車場の利用者が、自転車の不具合に気付いた際に応急的な対処ができるよう、空気入れや基本的な工具等を自由に使用できる設備の自転車駐車場内への設置を検討します。

(土木部土木計画・交通安全課)

【自転車を点検整備しましょう】

都民安全推進部では、自転車の安心・安全な利用のために自転車の点検整備を推奨しています。自転車の日常的な点検整備は、自転車利用者のみならず、歩行者など周りの人々の安全を守ることに繋がります。

日頃から、家庭でブレーキやタイヤの空気圧、ライトの点灯など自転車の部品が正しく作動するかをこまめにチェックしましょう。また、年に1回を目安に、自転車販売店などで点検整備をしてもらいましょう。



図：自転車点検整備等普及啓発リーフレット（一部抜粋）
(出典：都民安全推進部ホームページ)

2) ヘルメット着用推進キャンペーンの実施

自転車+事故が発生した際の被害を少しでも軽減するため、警察署等と連携し、街頭キャンペーンなどを通じてヘルメットの着用による効果や重要性等を周知し、着用の促進を図ります。また、近年はデザイン性の高いおしゃれなヘルメットも数多く販売されていることから、こうした商品に関する情報を発信するなどして、だれもがヘルメットを着用したくなるよう、機運の醸成を図ります。

(土木部土木計画・交通安全課)

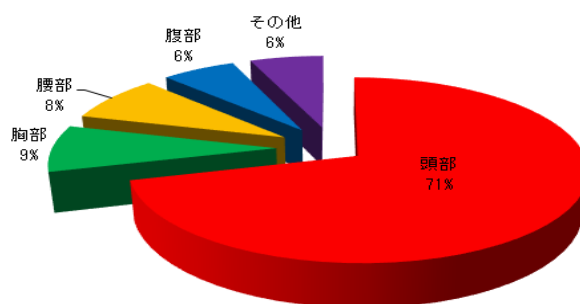
【ヘルメット着用の重要性】

自転車の利用時には、必ずヘルメットを着用し、頭部を守ることが重要です。

都内の自転車事故による死亡者（平成 27～29 年）の約 7 割が頭部に致命傷を負っており、ヘルメットを着用していない時の死傷者に占める死者の割合（致死率）は、着用時の約 3.0 倍も高くなっていることから、頭部損傷が重大な事故につながるようになってきています。

令和 4 年 4 月 27 日に公布され、公布の日から起算して 1 年を超えない範囲で施行することになっている道路交通法第 63 条の 11 において、「自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない。」「自転車の運転者は、他人を当該自転車に乗車させるときは、当該他人に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。」「児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児が自転車を運転するときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。」と定められています。

子ども大人に関わらず、ヘルメットなど交通事故の被害を軽減する器具の利用は重要です。



図：都内の自転車事故死亡者の損傷部位の割合（平成 27～29 年）
（出典：警視庁ホームページ）



図：ヘルメット着用状況別の致死率
（出典：政府広報オンライン）

(ウ) 人づくり

1) 子どもをはぐくむ自転車+安全利用環境の形成

未就学児から大学生を対象に、自転車+の安全利用に関する教育の機会を設け、大人も一緒になって教え・学びながら、未来を担う子どもや若者たちをはぐくみます。ここでは、保育所、学校、大学等と連携し、次のような施策を推進します。

1-1) 保育所等での自転車+安全啓発の推進

警察署や保育所等と連携し、保護者が子どもの模範となれるよう、保護者に対して子どもの送迎に使用する自転車+の安全利用に関する情報の提供や意識啓発を推進します。また、小学校への入学を控えた5歳児を対象に保育所等で行っている園児向け交通安全教室(げんきっ子トラフィックスクール)において、自転車+の安全利用に着目した指導も拡充します。平成28(2016)年度から令和3(2021)年度までの開催実績は第1部第4章「3 交通安全教育と交通安全意識の啓発」の「トラフィック・スクール」に記載しています。

(子ども家庭部保育運営課)

1-2) 学校における交通安全教室の推進

学校や警察署、区などが連携し実施している小学生自転車交通安全教室(自転車運転免許証交付事業)や、中学生体験型交通安全講習会(スケアード・ストレイト)を推進するとともに、その効果が保護者をはじめとする大人へも波及し、大人にも正しいルールやマナーを認識してもらえるよう、実施内容などについて様々な機会を捉えて情報を発信します。平成28(2016)年度から令和3(2021)年度までの開催実績は第1部第4章「2 交通安全教育と交通安全意識の啓発」の「小学生自転車運転免許証交付事業」「スケアード・ストレイト方式の安全教育」に記載しています。

(教育委員会指導室)

1-3) 職場体験学習の場で学ぶ自転車利用の意識啓発

中学生などを対象とした職場体験学習の場として区営自転車駐車を提供し、自転車駐車の運営やルール・マナー向上を呼び掛ける啓発活動を体験してもらうことで、自転車を取り巻く現状や課題の把握、安全利用の理解

促進などを図ることを検討します。

(土木部土木計画・交通安全課)

1 - 4) 安全な自転車通学のための情報提供と意識啓発

15～19 歳において重大な自転車事故の発生件数が多いことから、高等学校や大学、警察署などと連携し、生徒や学生に対して、正しく安全に自転車を利用するための情報提供や意識啓発を実施します。

(土木部土木計画・交通安全課)

2) 予防的な自転車+安全利用の推進

交通事故や自転車盗難の防止のほか、地震などの災害時に備えるため、必要な情報の提供や設備を整えるなど、起こりうる様々なリスクに対し、予防的な視点に立った自転車+利用を推進します。

2 - 1) 自転車+安全利用ルールの周知

交通安全協会やボランティア等の地域団体、警察署などと連携し、自転車+の利用者に対して、「自転車安全利用五則」をはじめとする自転車+の正しい乗り方や交通法規等について普及・啓発を図ります。また、クルマのドライバーに対して、「自転車+もクルマも同じ車両である」ことを踏まえた、ゆずりあいと思いやりのある運転の実践を周知・啓発し、自転車+とクルマがともに安全に車道を通行できるよう、交通安全意識の醸成を図ります。

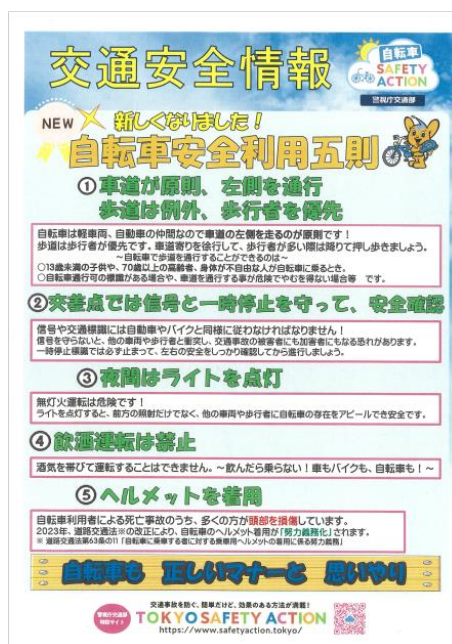
(土木部土木計画・交通安全課)

【自転車安全利用五則について】

以下の5つの項目は、中央交通安全対策会議交通対策本部が決定した「自転車安全利用五則」と呼ばれるもので、自転車を利用する上で特に重要なルールが示されています。自転車を利用する方はぜひ覚えておくようにしてください。

- ① 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先
- ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③ 夜間はライトを点灯
- ④ 飲酒運転は禁止
- ⑤ ヘルメットを着用

これ以外にも、安全を守るための交通ルールがたくさんあります。併せて確認しておきましょう。



図：自転車安全利用五則
(出典：警察庁交通部)

2-2) 大人への自転車+安全利用啓発の推進

交通安全啓発に触れる機会が少ない大人（主に20～50歳代）に対して自転車+安全利用の啓発を推進するため、区内事業者等に対し、警察署等と連携して従業者への研修や情報提供の実施を促進します。また、区職員が正しい自転車+利用の模範として行動できるよう、警察署等と連携し、区職員が参加する交通安全講習会の開催等を検討します。

(土木部土木計画・交通安全課)

2-3) 自転車事故への備えに関する情報の提供

都内では、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車利用中の対人賠償事故（相手方へ損害を与える事故）に備える保険等への加入が義務化されていることから、自転車販売店等と連携し、自転車の購入や修理・点検などで来店するお客に対して自転車損害賠償保険に関する情報の提供を行います。また、事業活動において自転車を利用する事業者も保険加入義務の対象となることから、警察署や交通安全協会等と連携し、区内事業者に対する情報提供を実施します。

(土木部土木計画・交通安全課)

(工) 自転車通行空間の整備

1) 区道

自転車計画（板橋区自転車活用推進計画 令和4（2022）年2月策定）に基づき令和22（2040）年頃までに区道の概ね3割にあたる約200kmの自転車通行空間の整備をめざします。また、そのうち特に優先的に整備を実施する路線を優先整備路線として選定し、全体として令和12（2030）年頃までの整備をめざします。

（土木部土木計画・交通安全課、工事設計課）

2) 都道

都は、既計画に続く新たな計画として「東京都自転車通行空間整備推進計画」を令和3（2021）年に策定しています。本計画では、都内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の確保を目指し、2040年代に向けた自転車通行空間の将来像（自転車ネットワーク）を新たに提示するとともに、今後10年間における整備手法や整備計画を取りまとめています。

（都第四建設事務所）

<自転車通行空間の整備予定>

2-1) 路線名：特446

- ・規模：0.65 km（道路延長）
- ・場所：板橋区高島平三丁目地内から同区高島平二丁目地内
- ・事業計画：令和8（2026）年度着手予定。

2-2) 路線名：特446

- ・規模：1.09 km（道路延長）
- ・場所：板橋区坂下三丁目地内から同区蓮根二丁目地内
- ・事業計画：令和9（2027）年度着手予定。

（都第四建設事務所）

(才) 自転車駐車場の整備等

板橋区では、昭和59（1984）年4月1日に条例を施行し、放置自転車対策に取り組んできました。この間、区営・民営合わせて129か所、28,593台（令和3（2021）年10月1日現在）収容できる施設を整備しました。放置禁止区域の指定や放置自転車の撤去のほか、クリーンキャンペーン等の啓発活動を行い放置自転車の解消に努めてきました。加えて、平成3（1991）年4月には、

民営と区営自転車駐車場の利用格差の是正を図るため、民営自転車駐車場利用助成制度を導入しました。

これまでに区内及び区に隣接する 24 駅の放置自転車を一掃するとともに、歩行者の安全性と都市景観の向上を図るため自転車駐車場を整備してきました。駅周辺の用地確保は容易ではありませんが、放置自転車対策を進めるうえで施設整備は不可欠であり、今後も用地確保に努め施設の整備を行い、道路の安全通行環境の確保を図ります。

(土木部土木計画・交通安全課)

表 1-4-1-6 第9次計画期間中の整備状況

年度	平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度
自転車駐車場の 設置	2 か所	1 か所	3 か所	3 か所	3 か所

(土木部工事設計課)

表 1-4-1-7 「板橋区交通安全計画 2025」期間中の整備計画

年度	令和 3 (2021) 年	令和 4 (2022) 年	令和 5 (2023) 年	令和 6 (2024) 年	令和 7 (2025) 年
駐車場の整備・改修	1 か所	2 か所	2 か所	改修事業継続	

※ 本事業は、区の実施計画である『いたばし No.1 実現プラン 2025「実施計画」編』の計画事業であるため、同計画の改定等に伴い事業量が変更になる場合があります。

(土木部工事設計課)

表 1-4-1-8 自転車駐車場の設置数 (令和3年 10月1日現在)

運営主体	設置数	収容可能台数
区 (有料)	71 か所	21,315 台
民間 (有料)	58 か所	7,278 台
総合計	129 か所	28,593 台

(土木部土木計画・交通安全課)

② 「ながらスマホ対策」のための施策

区は、警察等の関係機関と協力し、あらゆる機会を捉えて「ながらスマホ対策」の広報啓発活動をこれまで以上に実施し、ながらスマホに起因する事故発生を抑制します。これにより、一人ひとりの高い安全意識の醸成を図ることのほか、社会全体でながらスマホの危険性を認識、周知していくことで、ながらスマホをさせない雰囲気づくりの醸成をめざします。ながらスマホは危険な行為であり、ながらスマホをしないことが相手への思いやりのある行為であることを、交通安全啓発を通して広めていきます。

(ア) 交通安全運動での啓発

春と秋の2回の全国交通安全運動に合わせて、ながらスマホの危険性について注意喚起します。また、全国交通安全運動前に実施している、各交通関係機関で構成する交通安全協議会において、区及び警察庁で作成したチラシの配布協力依頼をするとともに、バスや鉄道において車内放送での呼びかけや駅構内に啓発ポスターを貼るよう各事業者に依頼する等、各主体においてながらスマホ対策を推進するように協力を依頼します。

(土木部土木計画・交通安全課)



図1-4-1-9 区作成啓発チラシ



図1-4-1-10 警察庁・各都道府県警察啓発チラシ

(イ) 交通安全啓発イベントでの周知

各警察署や消防署、鉄道事業者と連携して、ながらスマホの防止活動のほか、さまざまな交通安全啓発イベントを実施しています。その対象は通行人から公園利用者、商店街の買い物客、自転車利用者、区役所来庁者等さまざまです。この交通安全啓発イベントを通して、ながらスマホ対策を更に強化していきます。また、区役所本庁舎等で実施する自転車シミュレーターを用いた交通安全啓発においても、片手にスマートフォンを持ちながら自転車シミュレーターを操作する「ながらスマホが及ぼす危険性の体験」を加えることで、ながらスマホ危険性を周知していきます。

(土木部土木計画・交通安全課)



警察署と連携した「歩きスマホ禁止キャンペーン」

(ウ) 学校等での交通安全啓発活動での周知

第1部第4章「2 交通安全教育と交通安全意識の啓発」のとおり、小学生向けに小学生自転車運転免許証交付事業、中学生向けにスケアード・ストレイト方式の安全教育を実施しています。この交通安全啓発活動の中で、ながらスマホ対策の啓発及びチラシを配布し、子どもから親、同居の家族へと啓発の輪を広げ、

ながらスマホ対策を推進します。

(土木部土木計画・交通安全課)

(工) 動画配信での周知

動画配信サイトを用いて、警察署と連携した区オリジナルの交通安全体操や交通安全絵本（志村警察署作成）の読み聞かせ等の動画配信をもとにした交通安全啓発を実施しています。動画配信サイトの利用者の増加や新しい日常を踏まえ、子どもたちをはじめ、視聴者の興味を引く内容で、今後も動画配信サイトを積極的に活用しながらスマホ対策をはじめとした、各種交通安全啓発活動を推進します。動画配信での実績は、第1部第4章「2 交通安全教育と交通安全意識の啓発」に記載しています。

(土木部土木計画・交通安全課)



図1-4-1-11 交通安全体操の動画配信



図1-4-1-12 交通安全絵本「みくちゃん おつかい、だいじょうぶ？」の読み聞かせ動画配信



図1-4-1-13 ジオラマを用いた「トラフィックスクール」の動画配信



図1-4-1-14 動画配信のワンシーン（飛び出し注意）

(オ) 商業施設やガソリンスタンド等への啓発協力依頼

多くの買い物客で賑わう商業施設や、クルマやバイクが立ち寄るガソリンスタンド、整備工場、免許更新センター、自転車利用者が立ち寄るサイクルショップ等、さまざまな場所で、啓発ポスターやチラシ配布による啓発活動を行うことで、ながらスマホ対策を推進します。

(土木部土木計画・交通安全課)

2 交通安全教育と交通安全意識の啓発

交通安全教育は、人命尊重の理念に基づいて、区民一人ひとりに対して、自他の生命の尊重と他人への思いやりの心を持ち、正しい交通「ルール」と「マナー」を習得すること、危険を予知し回避する能力を身につけた社会人として育成することにあります。

そのために、学校・家庭・地域・職場等の各領域において、ライフステージに応じた生涯にわたる交通安全教育の推進が必要であり、交通安全教育体制を整備し、交通安全意識の高揚を図るとともに、交通安全教育活動の推進及び交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化等を進めます。

平成 15（2003）年 4 月 1 日に、全国初となる自転車の安全利用推進のため「東京都板橋区自転車安全利用条例」を制定し、区・事業者・関係団体及び区民等、各々の責務を明確化し、交通安全意識の向上と交通安全指導の徹底を図ることの重要性を明文化しました。

子どもから若年層、成人、高齢者までの全世代と、各々の生活環境を踏まえた交通安全意識の啓発への取組を行い、交通安全を体得することにより、自らの自転車の安全利用や地域全体の交通安全を一人ひとりが支えようとする相手への思いやりの心が芽生え、交通事故が減少する要因になることをめざして交通安全教育の普及に努めます。

(1) 段階的・体系的な交通安全教育の推進

① 学校等における交通安全教育

学校等における交通安全教育は、学校の教育活動全体を通じて家庭・地域社会の連携のもとに行うことを基本とします。

日常的に適切な指導を幼児・児童・生徒の発達段階に応じて計画的・組織的に行うとともに、校長会・副校長会・生活指導主任研修会・安全教育研修会のほか、PTA 連合会にも趣旨の徹底を図り、積極的に安全教育の普及・充実に努め、交通安全に関する実践的な行動や能力を育成します。

また、地域社会の交通安全に関する事業に関心を持ち、意欲的に参加する意識の醸成

を図ります。

(ア) 小学校

通学路を使つての正しく安全な登下校、身近な交通安全施設の利用、自転車の安全な乗り方等を通じて、進んで交通規則を守る習慣や安全な生活を営む態度や能力の育成を中心に指導を行います。

指導にあたっては、教科（生活科等）・特別活動・総合的な学習の時間において、関係機関の協力による講話や地域安全マップの作製による体験的学習の実施を通じて、交通安全と交通災害防止に関する能力、態度の育成に努め、交通社会の一員としての責任と自覚を高めます。

また、改正された道路交通法に則り、区立全小学校において、区独自の自転車安全利用に関するワークシート（小学校第3、4学年用、第5、6学年用）を活用して、自転車による危険な違法行為に関する意識の向上を図ります。


（教育委員会指導室）

小学生自転車運転免許証交付事業

区内の小学生を対象とした交通安全教室を警察署と連携して実施し、交通マナーや交通ルールの指導・徹底を図ります。また、自転車の正しい乗り方の実技テスト・法規テストを実施し、「自転車運転免許証」の発行を行い責任と自覚を持たせます。

（土木部土木計画・交通安全課）

🚲 板橋区自転車運転免許証 🚲

氏名	板橋 サンプル	
学校名	板橋第●小学校	
番号	第 00000000 号	
交付	平成29年4月1日	



板橋区自転車安全利用推進委員会

守ります！自転車の『ルール・マナー』

- ① 信号を守る！
- ② 曲がり角や交差点では必ず止まって安全確認！
- ③ 歩道がない場所は、道路の左側を走行する！
- ④ 歩行者に迷惑をかけない！
- ⑤ スピードを出して走行しない！

図1-4-1-15 自転車運転免許証（みほん）

表 1-4-1-16 自転車運転免許証交付数

年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度	令和 7 (2022) 年度 (目標値)
実施校数 (校)	31	31	33	22	26	36
参加者数 (人)	2,180	2,066	2,272	1,509	1,779	2,488

※ 新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、令和 2、3 年度は実施校が減少。

(土木部土木計画・交通安全課)



交通安全教室実施状況 (実技)



交通安全教室実施状況 (座学)

(イ) 中学校

幼児期や小学校における安全教育を基礎として、自転車の安全な利用、交通事情の理解や交通法規の遵守、応急処置の方法、交通災害防止と交通弱者への配慮等に関する基本的事項の理解と能力の育成を中心に指導を行います。

指導にあたっては、教科（保健体育等）、特別活動、総合的な学習の時間において、体験的な活動を重視した学習活動を行うことにより、交通安全と交通災害防止に関する知識、理解を深め、実践的な能力や態度の育成を図り、交通社会の一員としての自覚と責任感を高めます。

（教育委員会指導室）

スケアード・ストレイト方式の安全教育

区内の中学生を対象として、交通事故の現況を把握し、交通ルールやマナーの徹底を目標にした「中学生交通安全教室」を実施します。身近な乗り物である自転車の整備・点検方法の実践、スタントマン実演によるスケアード・ストレイト（恐怖の直視）を通じて、体験的に交通事故の危険性や歩行者の安全確保など他の通行者への配慮についても指導します。ゲームやメールをするため、歩行中や自転車乗車中に「ながらスマホ」をする人が多く大変危険です。「ながらスマホ」の危険性を中学生が認識するため、スタントの中で実演します。

（土木部土木計画・交通安全課）



体験型交通安全講習会



体験型交通安全講習会

表1-4-1-17 実施校数及び参加者数

年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度	令和 7 (2025) 年度 (目標値)
実施校数 (校)	7	8	7	6	8	7
参加者数 (人)	2,979	3,319	2,675	2,972	3,409	2,996

※ 在学中に1回、スクアード・ストレイト方式の安全教育が受けられるようにしています。

(土木部土木計画・交通安全課)

(ウ) 通学時の安全確保

通学路については、学校管理者が保護者等関係者と協議し決定していますが、登下校時における児童の安全を確保するため、歩行者用信号機が設置されていない等の危険箇所には学童擁護員を配置し、安全対策に努めるとともに、児童が歩行者として正しいルールを身につけるよう指導しています。

また、学校管理者は、保護者等関係者と通学路内における道路の補修や交通安全施設の整備、交通標識の設置、スクールゾーンの設置等要望個所の選定を行います。そして、地域教育力推進課に提出された通学路に関する交通安全の要望に対して、所管警察署並びに道路管理員である区の土木部職員等と合同点検を行い、個々の要望箇所について検討・対応します。

(教育委員会地域教育力推進課)

(エ) 高等学校

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つけるよう指導します。特に自転車や原動機付自転車・自動二輪車等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・組織的に取り上げるほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実践に努めるなど交通安全に関する意識の醸成と実践力の向上を図ります。また、都立高等学校等において自転車通学時の乗車用ヘルメットの着用を推進しています。

(都教育庁)

(オ) 特別支援学校

特別支援学校では、校種に準じた交通安全を児童・生徒の障がいの程度に応じて指導します。特に、通学路の交通事情や通学方法に応じた安全な通学の仕方、交通ルールやマナーなどの基本的事項の理解など、危険を回避する能力の育成を図ります。

(都教育庁)

(カ) 保育園・幼稚園

身近な生活における交通安全のきまりを理解させ、進んできまりを守り、安全に行動できる実践的な習慣や態度を身につけます。

1) 散歩時の交通安全指導の実施

日々の保育のなかで行われる散歩の際に、安全な道路の通行方法や横断方法はもとより、停車車両の荷物の積み下ろしやドアの開閉、二輪車のマフラーによる火傷など、路上の危険についても指導をしていきます。また、よそ見による衝突や下り坂で走っての転倒など歩き方の指導を随時行います。

(子ども家庭部保育運営課、教育委員会事務局学務課)

2) 登降園時の父母等への交通安全啓発の実施

登降園時に父母に対し、自転車に乗る際のヘルメットの有効性や路上駐車時の安全性確保等について、随時注意喚起します。

(子ども家庭部保育運営課、教育委員会事務局学務課)

トラフィック・スクール

「自分の命は自分で守る」ことを学ぶため、また、幼児の交通事故防止の目的で、実際の街並みを再現したジオラマ（模型）を使い、体験型の交通安全教育（げんきっ子トラフィック・スクール）を行う板橋区オリジナルの施策です。ジオラマ数を11セットに増やし、関係機関との連携を図りながら、幼児の発達段階・状況に応じて計画的かつ継続的に指導しています。

令和3（2021）年度は、トラフィック・スクールに付随するオリジナル交通安全体操制作、研修を実施し、令和4（2022）年度からは交通安全体操を事業に組み込むとともに、内容を一部刷新し、内容の充実、普及を図ります。

(子ども家庭部保育運営課、土木部土木計画・交通安全課、教育委員会学務課)

表 1-4-1-18 トラフィック・スクール（保育園にて実施）

年度	平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度
実施園数（園）	75	77	66	78	66	72
参加者数（人）	1,958	2,496	2,176	1,894	1,635	1,744

（子ども家庭部保育運営課）



実際の街並みを再現したジオラマによる「トラフィック・スクール」



実際の道路に出て体験型で行う「トラフィック・スクール」



オリジナル交通安全体操での交通安全啓発



交通安全絵本「みくちゃん おつかい、だいじょうぶ？」の読み聞かせ

(キ) 指導者の人材育成

トラフィック・スクール等による交通安全啓発活動を担う保育園職員に対して、区及び警察署が連携し、ベテラン保育園職員や警察署によるトラフィック・スクールやトラフィック体操、絵本を利用した安全教育の実演、トラフィック・スクール実施時の注意事項等を行う「トラフィック・スクール研修」を実施しています。

(子ども家庭部保育運営課、土木部土木計画・交通安全課、教育委員会学務課)

表 1-4-1-19 令和4（2022）年度トラフィック・スクール研修実施状況

実施対象	参加状況
公立保育園、私立保育園、認証・子ども園	79園（79名）

（子ども家庭部保育運営課）



トラフィック・スクールの実演



トラフィック体操の実演



トラフィック体操の練習



絵本を利用した交通安全啓発の実演

交通安全啓発の絵本

【みくママのあぶない！ハラハラ運転】 出典：第十方面交通安全協会連合会

あらすじ・・・

大急ぎで保育園に向かう「みくママ」と「みく」。

会社に遅刻しそうな「みくママ」は先を急ぐあまり、信号を無視したり、歩行者のいる歩道をすごい勢いで走ったり、道路を逆走したり…しまいには「止まれ」標識を無視して、「ジャイアントラック」とぶつかりそうになります。これを機に心から反省した「みくママ」は自転車の交通ルールを守って走り「みく」は安心して保育園に行けるようになりました。



【みくちゃん おつかい、だいじょうぶ？】 出典：第十方面交通安全協会連合会

あらすじ・・・

きょうはだいすきなカレーの日です。

「みくママ」はカレーに入れるじゃがいもとにんじんのおつかいを「みく」に頼みます。

「みく」は、くるまがたくさん通る広い「かいじゅう通り」の横断歩道を渡ろうとしています。「みくママ」と約束したとおり、青信号になってから右を見て、左を見て、もう一度右を見て横断歩道を渡ろうとしたそのとき…けいたい電話が鳴り、気をとられ、信号を見おとした「ジャイアントラック」が急ブレーキ。

「みく」は「みくママ」との約束を守ったことで事故にあわずにすみしました。

その後、「みく」は買い物をつませ、無事におうちへ帰りました。



(2) 運転者に対する交通安全教育

四輪車・二輪車の運転手に対しては、安全運転に必要な知識及び技能に加え、歩行者保護意識の徹底をはじめ、飲酒運転の禁止や妨害運転の禁止など、基本的な交通ルールの周知徹底を図るほか、歩行者や他の車両に対する思いやりの気持ちを持って運転する交通マナーを定着させる交通安全教育を推進しています。

(警察署)

① 安全運転管理者部会等と連携した交通安全教育

安全運転管理者部会及び業種別の組織団体等と連携の上、各事業所に訪問して交通安全教室を実施し、横断歩道における歩行者保護の徹底、薄暮時間帯における早めの前照灯点灯走行（トワイライト・オン運動）等、交通事故を発生させないことに重点を置いた交通安全教育を行っています。

(警察署)

② 二輪車実技教室の実施

板橋区3警察署（板橋・志村・高島平）では、年間を通じて（夏冬の期間を除く）、二輪車を所有している方なら誰でも参加可能な二輪車実技教室を実施し、二輪車の事故防止に係る情報発信等を行い、運転技術及び交通安全意識の向上を目標としています。

(警察署)

(3) 障がい者に対する交通安全教育

障がい者の障がい状況や特性により発生する交通事故や交通ルール違反を防止するため、交通事故を未然に防ぐ対策の強化と交通安全に対する理解や意識の向上を図ります。

区立福祉園等の障がい者通所施設利用者に対し、日常活動の中で交通ルールやマナーの習得ができるよう支援するとともに、自転車利用者の交通事故防止や自転車保険の加入促進など交通安全対策を進めます。

(福祉部障がいサービス課)

(4) 地域社会における交通安全意識の醸成

① 地域の交通安全組織の拡大と育成

交通安全活動を地域社会の隅々まで浸透させるため、各町会・自治会において地域交通安全協会等に協力し、交通ルール及びマナーの啓発・指導を行います。

また、町会連合会の機関紙「いたばし町連」において交通安全に関する記事を掲載し、意識の醸成を図ります。今後も町会等の組織を活性化し交通安全活動をさらに充実します。

(区民文化部地域振興課)

(ア) 子どものための施策

- 1) 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と活動上の助言、指導及び研修を積極的に行い、団体活動を通して交通安全意識の普及・浸透を図ります。

(警察署)

- 2) 地域交通安全協会等の拡充促進と積極的な活動の支援により、子どもに対する交通安全意識の高揚を図るほか、小学校と連携し、通学路における交通安全対策を推進します。

(警察署)

- 3) 自転車利用対策として、区と連携の下、自転車安全教室、子ども自転車大会、自転車街頭点検整備等を通じて、自転車の安全な利用を促進し、自転車事故防止を図るとともに、地域住民、交通少年団BAGS等と連携し、自転車のルール・マナーの向上に努めます。

(警察署)

(イ) 若年者層のための施策

- 1) 高等学校関係者に対する働きかけ

高校生向け交通安全教育指導者用CD-ROM及びマニュアル等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、二輪車実技指導等の実施を働きかけるなど、高校生・大学生等の交通安全意識の高揚を図ります。

(警察署)

- 2) 二輪車関係団体と連携した二輪車実技教室の充実強化

4章2(2)「②二輪車実技教室の実施」について、若年者層に対しても参加を勧奨します。

(警察署)

- 3) 関係機関と連携した広報活動の展開

都や区、関係機関との連携により広報活動を推進するとともに、あらゆる

警察の活動を通じて交通事故防止とマナー向上についての交通安全指導を積極的に実施します。

(警察署)

(ウ) 成人のための施策

区内では、成人の中でも特に40歳代から50歳代が関与する交通事故が多く発生しています(過去5年間)。この年齢層は、日中は仕事等で外出していることが多く、交通安全教育を受けることが難しい年齢層です。自転車のマナーが悪いと区民からの意見も多い年齢層でもあり、区としては、区民まつりや農業まつり、街頭キャンペーン等において啓発活動を行い、交通安全意識の向上を図ります。また、第1部第3章区内の交通安全の重点課題と施策にも記載しているとおり、区内事業者等に対し、警察署等と連携して従業者への研修や情報提供を促進します。今後も警察署と連携し、成人に適した交通安全教育を推進し地域の交通安全の向上に努めます。

(土木部土木計画・交通安全課、警察署)

(エ) 高齢者のための施策

高齢者に交通事故の実態を知らせるとともに、体験を通じた加齢に伴う身体の変化の自覚と、交通安全に対する意識を高めるために、老人クラブ連合会が警察署と連携して実施する交通安全教室を支援します。また、各クラブによる自主的な交通安全活動を推進し、交通安全教育指導者の育成を図るとともに、交通安全の呼びかけを積極的に推進します。

(健康生きがい部長寿社会推進課)

② 地域ぐるみの「交通安全運動」の推進

(ア) 全国交通安全運動

全国交通安全運動は、区民一人ひとり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り組みを推進し、交通事故防止の徹底と「安全で快適な交通社会」の実現を目的としています。

また、実施にあたっては、

- 1) 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
- 2) 広報啓発活動及び交通安全教育の推進

3) 関係機関・団体等との連携の強化

など、地域実態に即した地域・職域ぐるみの交通安全活動を効果的に推進します。

(警察署)

(イ) 一日交通安全運動の日

原則として、毎月10日を「一日交通安全運動の日」と位置付け、地域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)

(ウ) 暴走族追放強化期間

暴走行為が活発になる時期に暴走族追放強化期間を設定し、暴走族追放機運の高揚、若者の交通安全意識の向上を促進し、二輪車による事故防止を図るとともに、暴走族による不法事案の取締りを推進します。

(警察署)

(エ) トワイライト・オン運動

年間を通じ、車両の前照灯を日没より早めに点灯し、ドライバーや歩行者の注意を喚起する「トワイライト・オン運動」を各事業所、関係機関等に働きかけるほか、「交差点アイコンタクト運動」を通じて区民に働きかける活動を推進します。

(警察署)

③ 家庭・学校・職域における交通安全教育活動の推進

(ア) 家庭における推進

保護者が中心となって身近な話題を取り上げ、交通安全について話し合いが行われるよう、協力団体等の組織を通して情報の提供を行い、交通ルールと交通マナーの普及浸透を図ります。

(警察署)

(イ) 幼稚園（保育所を含む）、小・中・高等学校における推進

指導要領等に基づき、積極的に交通安全教育を推進していくとともに、教員・保育者に対し、それぞれの対象に応じた自主的な交通安全教育活動の推進についての協力を依頼します。

(警察署)

(ウ) 職域における推進

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

(警察署)

(エ) 地域における推進

町会・自治会等を単位とした各種講習会を実施するほか、交通安全協会・交通安全少年団等、交通安全組織・団体に対する交通安全教育活動を計画的に進めます。

(警察署)

④ 交通安全総点検の推進

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)

(5) 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

広く交通安全意識の普及浸透を図り、交通安全行動の実践を定着させるため、視聴覚教材・懸垂幕・ポスター・チラシや区の広報紙・インターネットを使用した動画配信、ホームページ等の周知媒体、行事や講習会などあらゆる機会を利用した効果ある啓発活動の充実を図ります。

(警察署)

② 交通安全運動等行事の拡充

春・秋の全国交通安全運動及び年末のT O K Y O交通安全キャンペーンを効果的に推進し、交通安全意識のより一層の普及徹底に努めます。また、子どもから大人まで交通安全に関して参加・体験型のイベントを開催し、交通安全意識の高揚を図るほか、区の様々な行事において交通安全に関するP R活動を推進します。

(警察署)

③ シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の推進

(ア) 広報媒体を積極的に活用した普及啓発

テレビ・ラジオ・広報紙等の各種の広報媒体を積極的に活用するほか、シー

トベルト体験車を活用するなどして、後部座席を含めた全席着用の必要性と着用効果に関する普及啓発を推進します。

(警察署)

(イ) 各種講習会や街頭キャンペーンの実施

各種講習会や街頭キャンペーンを通じて、チャイルドシートの正しい着用及び体験的な交通安全教育を推進するとともに、関係機関・団体との連携を密にし、チャイルドシートの普及促進を図ります。

(警察署)

④ 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)や夜間における自転車、歩行者の交通事故を防止するため、スポークリフレクターやシール式反射材用品の活用、外出時の目立つ色の服装の活用について、広報啓発活動を推進します。

(警察署)

⑤ 通学路周辺を通行する運転者に対する啓発活動

各種キャンペーンを通じて、通学路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守るための広報活動を推進するほか、登下校児童の保護誘導活動を強化します。

(警察署)

⑥ 高齢者の運転免許証自主返納

近年、高齢者の運転ミスや高速道の逆走などのニュースが多く報道されています。「運転に自信がなくなった。」「家族から運転が心配と言われた。」方には、勇気を持って運転免許証の返還を行うよう周知していきます。区は、各種広報媒体を有効に活用し、前述のような方々に運転免許証自主返納を促し、運転経歴証明書制度の普及に努めている都と警視庁の活動に協力していきます。

(警察署)

【「ルール」と「マナー」】

・「**ルール**」とは、法律・規則等で定められた、必ず実施すべき行動です。道路を通行し交通社会に参画する以上、本来、だれもが最低限のルールを理解し、そのルールに従って行動（運転）する必要があります。自転車は免許を必要としない乗り物であり、だれもが気軽に利用できるという利点がある反面、正しいルールを知らないまま利用できてしまうという弱点も持ち合わせています。必ず実施しなければならない「ルール」を、だれもが理解できるよう周知を徹底し定着させることが何より重要となります。併せて、ルール違反に対し適切な指導・取締りの実施も必要です。

・「**マナー**」とは、ルールに上乗せして行う相手への思いやりの行動です。だれもが快適に通行できるよう、状況に応じて道を譲りあう行動などがマナーに該当すると言えます。どのような行動が良いマナーに該当するのかわについては個人により感じ方が異なるため、一概に全ての行動をマナーとして定義することは難しいですが、より快適な通行環境を実現するために、相手への思いやりを持った行動を意識することが重要です。

従来の自転車の交通安全施策において「ルール・マナーを順守する」のように、両者を同じものとして用いるケースも少なくありませんでした。本計画及び自転車計画では、上記のように「ルール」と「マナー」の違いを意識して使い分けています。

3 社会情勢の変化に伴う安全対策

(1) 電動キックボードの交通安全啓発

現在、電動キックボードは原動機付自転車（実証実験機等は除く）として分類され、公道を走行するには原動機付自転車の基準に則った保安部品などが必要です。

令和4（2022）年の改正道路交通法では、特定小型原動機付自転車という新しい区分ができ、電動キックボードは新区分に含まれることになりました。（原動機付自転車としての電動キックボードも引き続き存続します。）

施行の時期は未定ですが、実際に施行されると色々な誤解や誤った情報が出てくることが予想されます。

電動キックボードが関与する交通事故を発生させないために、あらゆる機会を捉えて関係機関と協力しながら交通安全啓発活動を実施し、正しい電動キックボードの利用を周知していきます。

（土木部土木計画・交通安全課）

(2) スケートボード、キックボードなどの危険対策

スケートボードなどは、「交通の頻繁な道路」で利用すると道路交通法違反となり、5万円以下の罰金を課せられる場合があります。

スケートボードに類する行為としては、「キックボード、ローラースケート（インラインスケート）」などが当たります。

スケートボード、キックボードなどは軽車両でなく、道路交通法上は遊戯道具です。道路上では危険を伴うため、できるだけ利用・遊戯をひかえ、周囲の安全を確認することが大切です。

区では警察等と連携して注意を呼びかけ、必要に応じて指導等を行っていきます。

(土木部土木計画・交通安全課、教育委員会指導室)

(3) フル電動自転車の対策

現在、街中で新たなモビリティを目にすることが多くなってきました。中でもフル電動自転車は、外見上、電動アシスト自転車に似ていますが、バッテリー等の力のみで動くモーターが搭載されており、ペダルをこがなくてもオートバイのように走行することができます。

このフル電動自転車は、電動アシスト自転車とは異なり、法律上は原動機付自転車等にあたり、公道を走る際は運転免許のほか、ナンバープレートなどが必要となります。現在、フル電動自転車はインターネット等で簡単に購入することができます。区としては、誤った認識による交通違反・事故等を未然に防止するため、警察等と連携して注意を呼び掛けていきます。

(土木部土木計画・交通安全課)

(4) フードデリバリーサービス事業者への交通安全啓発

新型コロナウイルス感染症防止対策として、新しい生活様式が広がる中、飲食店等のデリバリーサービスの需要が一気に高まりました。フードデリバリーは速達性が求められることから、交通ルールを軽視した自転車利用が社会問題化しており、死亡事故も発生しています。

こうした悲惨な事故を防ぐため、区内では警視庁が中心となって、フードデリバリーサービス事業者を対象とした交通安全講習会を開催し、配達員への交通安全教育を行っています。

(警視庁)

第2部



行政機関・関係機関の取組

第1章



道路交通環境の整備

交通安全の基盤となる道路交通環境の整備推進と安全利用の推進

だれもが安心・安全で快適かつ円滑な道路交通を確保するためには、その基盤となる道路交通環境を整備することが重要です。

区内の道路交通環境をみると、首都高速5号線・中山道・川越街道・新大宮バイパス・環状7号線・環状8号線・山手通り（環状6号線）といった幹線道路と、これらを補完する区道による道路網の機能が重要な役割を果たすこととなります。

よりよい道路交通環境を整備するためには、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた道路や歩道、照明、標識などの整備のほか、道路利用の適正化を進めていくことが必要です。また、区内の道路交通環境整備の一翼を担う各道路管理者や交通管理者との連携や取り組みとの整合を図ることが不可欠です。

この章では、道路や交通安全施設などの個別整備のほか、道路利用の適正化や特定車両の通行に係る安全確保の取り組みを掲載します。

道路等の整備

幹線道路との体系的整備及び地域内道路交通の円滑化を図るため区道の新設を行うほか、既設の道路については、日常のパトロールや一斉点検等をもとに計画的に路面補修を行います。

道路交通安全施設等の整備

歩道や防護柵、道路照明の整備による道路通行者の安全確保をはじめ、だれにでも分かりやすい道路案内標識の設置や、高齢者をはじめとした歩行者が安全に通行できる信号機の整備、道路交通の円滑化を図る道路反射鏡や自発光式道路鏡の整備、各施設の整備に欠かすことのできないユニバーサルデザインの推進を図っていきます。

道路利用の適正化

区が管理する道路への工作物等の占用及び「板橋区道路占用工事調整会議」による大規模な占用工事の効率的化のための占用調整のほか、違法な道路占用の撤去指導等の監察を行います。

特定車両の通行に係る安全確保

区内の清掃車の収集運搬中の安全確保のほか、タンクローリーや専用容器を用いた危険物運搬の安全確保に関わる指導や広報を行います。

第1章 道路交通環境の整備

1 道路等の整備

(1) 道路の整備・維持

① 区道の新設

幹線道路との体系的整備及び地域内道路交通の円滑化を図るため、補助第249号線、板橋区画街路第8号線、第9号線（大山駅前広場）、東武鉄道東上本線付属街路第5号線、6号線の都市計画道路の整備を進めます。

（まちづくり推進室地区整備課・鉄道立体化推進課、土木部工事設計課）

表2-1-1-1 第9次計画期間中の整備状況

	平成28 (2016) 年度	平成29 (2017) 年度	平成30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和2 (2020) 年度	令和3 (2021) 年度
補助第173号線 (25m)	事業中	平成29年度 整備完了				
補助第87号線 (370m)			事業中			令和3年度 整備完了
補助第249号線 (100m)			平成30年度 事業認可	事業中		
板橋区画街路 第8号線* (210m)						事業中
板橋区画街路第9号線 (大山駅前広場)				令和元年度 都市計画決定		事業認可
東武鉄道東上本線 付属街路第5号線(42m)				令和元年度 都市計画決定		事業認可
東武鉄道東上本線 付属街路第6号線(84m)				令和元年度 都市計画決定		事業認可

*：板橋区画街路第8号線は、再開発組合による施行

（まちづくり推進室地区整備課・鉄道立体化推進課、土木部工事設計課）

表 2-1-1-2 板橋区交通安全計画 2025 期間中における都市計画道路の整備計画

	令和 4 (2022) 年度	令和 5 (2023) 年度	令和 6 (2024) 年度	令和 7 (2025) 年度
補助第249号線 (100m)		事業中	令和 6 年度 整備完了予定	
板橋区画街路 第 8 号線 (210m)		事業中		
板橋区画街路 第 9 号線 (大山駅前広場)		事業中		
東武鉄道東上本線 付属街路第 5 号線 (42m)		事業中		
東武鉄道東上本線 付属街路第 6 号線 (84m)		事業中		

(まちづくり推進室地区整備課、鉄道立体化推進課、土木部工事設計課)

② 区道の補修

日常の道路パトロール、定期的な一斉点検等により、道路のひび割れ・振動・騒音を防止するため、老朽化や破損の著しい区道の路面補修を計画的に実施し、交通の安全性の向上を図ります。

(土木部工事設計課)

表 2-1-1-3 区道の補修

	令和 4 (2022) 年度	令和 5 (2023) 年度	令和 6 (2024) 年度	令和 7 (2025) 年度
道路補修工事	36,274 ㎡	35,676 ㎡	33,262 ㎡	36,987 ㎡

※ 本事業は、区の実施計画である『いたばし No.1 実現プラン 2025「実施計画」編』の計画事業であるため、同計画の改定等に伴い事業量が変更になる場合があります。

(土木部工事設計課)

2 道路交通安全施設等の整備

(1) 歩道の整備

安全で快適な歩行空間を確保するため、今後、都市計画道路等新たな道路の築造に合わせて整備を進めていきます。

(土木部工事設計課)

(2) 防護柵の整備

歩行者の無秩序な車道への横断抑制と車両の路外等への逸脱防止を図り、歩行者の安全確保と車両等破損の拡大防止のため、防護柵を設置します。

また、事故等により破損した場合は速やかに補修を行います。

(土木部工事設計課)

表 2 - 1 - 2 - 1 第9次計画期間ほかの整備状況

	平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度
歩道防護柵	73,186m	73,188m	73,185m	73,259m	73,593m	73,595m
ガードパイプ	99,294m	99,320m	99,357m	99,403m	99,408m	99,413m

(土木部工事設計課)

(3) 道路照明の整備

道路照明の整備は、道路状況及び交通状況を把握できる明かりを提供することで、夜間における交通事故を防止し、道路通行者の安全を確保します。

道路照明の主体をなす区街灯は、平成 28 (2016) 年度から開始した L E D 化 (区の実施計画事業「街灯の更新」) によって、ランプの球切れによる不点時間の短縮及び照度改善が可能となりました。

(土木部工事設計課)

表 2 - 1 - 2 - 2 年度別街灯数の設置状況

(基)	平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度
LED 灯	2,059	6,489	14,570	17,346	20,679	22,191
セラメタ灯	533	670	655	326	315	105
蛍光灯	15,859	11,355	7,202	6,636	5,202	4,520
水銀灯類	9,229	9,069	5,181	3,335	1,522	909
合 計	27,680	27,583	27,608	27,643	27,718	27,725

(土木部工事設計課)

このほか、夜間の交通安全のため商店会等で設置し、維持管理している街灯については、一部助成を行っています。

(土木部土木計画・交通安全課)

(4) 案内標識の整備

案内標識は円滑な交通の運行を図るため、道路利用者に対し、必要な情報を一定の様式化された方法で提供して注意喚起するほか、道路の保全を確保する重要な交通安全施設です。

区道における施設名・地点名・路線名標識の道路案内標識については、新設・改修に合わせて、原則英語表示との併用を基本とし、固有名詞の表音をローマ字で表示することや、同一の施設については、同一の英語表示をすることで、外国人を含めた全ての人々が、安全で快適な移動ができるよう、わかりやすい道路案内標識の整備を図ります。

(土木部工事設計課、南部土木・北部土木サービスセンター)

表 2 - 1 - 2 - 3 第 9 次計画期間中ほかの整備状況

平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度
0 箇所	0 箇所	668 箇所	0 箇所	0 箇所	0 箇所

(土木部工事設計課)

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、統一感のある

屋外案内標識や維持管理を行うための基本ルールやデザインルールを定めた「板橋区屋外案内標識デザインガイドライン」を平成31（2019）年3月に策定しました。このガイドラインは、初めて区を訪れる人でも安心してまち歩きを楽しめるようにするとともに、街並みを整え、まちとしての魅力を向上させることを目的にしており、区では、今後も機会を捉え、区内交通者に分かりやすい案内標示に努めます。

（土木部工事設計課、南部土木・北部土木サービスセンター）

表2-1-2-4 第9次計画期間中ほかの整備状況

平成28 (2016) 年度	平成29 (2017) 年度	平成30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和2 (2020) 年度	令和3 (2021) 年度
0箇所	0箇所	0箇所	11箇所	5箇所	0箇所

（土木部工事設計課）

（5）道路標識・信号機の改善

① 道路標識の整備

標識板の大型化、超高輝度化、内照化を図り、道路利用者にとって見やすく、わかりやすい道路標識の整備を進めます。

（警察署）

② ゆとりシグナル・歩車分離式信号機の整備

青信号で横断歩道を渡り始めた歩行者が、途中で青点減や赤信号になり、横断途中で取り残されたりしないように、青信号時の残り時間を表示することで、無理な横断をすることを抑止し、歩行速度が遅い高齢者等でも安心して横断することができる、「ゆとりシグナル（経過時間表示機能付歩行者用信号灯器）」の整備を推進します。

また、歩行者と車両の通行を時間的に分離することで、右左折車による横断歩行者の巻き込み事故の防止に大きな効果を期待できることから、交通状況に応じて歩車分離式信号機の整備も推進します。

（警察署）

（6）その他の交通安全施設の整備

道路交通の安全と円滑化を図るため、車道の改良・道路反射鏡・視線誘導標・滑り止

め舗装・カラー舗装・自発光式道路鋏などの施設を整備します。

また、福祉のまちづくりの一環として、視覚障がい者誘導ブロック・読みやすい表示板の設置や、横断歩道付近の段差解消に努めます。

(土木部工事設計課)

表 2-1-2-5 第9次計画期間ほか

	平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度
道路反射鏡	25 基	21 基	24 基	11 基	4 基	3 基
すべり止め舗装	221 ㎡	427 ㎡	218 ㎡	272 ㎡	199 ㎡	157 ㎡
カラー舗装	448 ㎡	21 ㎡	163 ㎡	0 ㎡	64 ㎡	1,161 ㎡
視覚障がい者誘導ブロック	1 箇所	0 箇所	2 箇所	1 箇所	2 箇所	6 箇所
自発光式道路鋏	2 基	0 箇所	0 箇所	2 箇所	0 箇所	0 箇所

(事務実績調書より)

(土木部工事設計課)

(7) ユニバーサルデザインのまちづくりの推進

各施設のバリアフリー整備はもとより、安心して快適な移動環境やだれもがくらしやすい生活環境を整えるため、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れたまちづくりに努めます。

(福祉部障がい政策課)

(8) 都道に関する道路交通環境の整備促進

① 安全安心な生活道路の構築

(ア) 歩道の整備

・視覚障がい者誘導ブロックの設置

② 交通安全施設等整備事業の促進

(ア) 防護柵の整備

(イ) 道路照明の整備

(ウ) 道路標識等の整備

(エ) その他の交通安全施設等の整備

- ・ 区画線
 - ・ 視線誘導標
 - ・ 滑り止め舗装
- ③ 交通事故多発箇所における交通安全施設の整備
- (ア) 交差点改良による交通事故防止対策
- ・ 横断抑止柵の設置等
- (イ) 要請等に基づく交通安全施設の整備

(都建設局第四建設事務所)

3 道路利用の適正化

(1) 道路の占用の調整

区が管理する道路上や上空、地下に一定の工作物、物件又は施設を設置し、継続して道路を使用する場合は、道路法に基づき道路管理者である区に申請し、その許可が必要となります。

また、大規模な占用工事の施工については、不経済な道路の掘削を避け、道路の構造の保全と交通の安全を確保するため、道路管理者である区が、警察、消防及び各公益事業者により構成される「板橋区道路占用工事調整協議会」を開催し、施工時期・施工方法等を十分に協議のうえ、道路管理者工事及び企業者等の占用工事の効率化を図り、道路上の工事が必要最小限の施工となるよう調整します。

(土木部管理課)

表 2-1-3-1 第9次計画期間中の協議状況

	平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度
占用工事許可協議件数	140 件	134 件	131 件	182 件	211 件	264 件
道路管理者工事に伴う協議件数	61 件	67 件	55 件	49 件	41 件	34 件
合計	201 件	201 件	186 件	231 件	252 件	298 件

(土木部管理課)

(2) 道路利用の適正化のための監察

自動販売機・商品の陳列及び看板等の設置により違法に道路を占有している場合には、当該設置物品の設置者に撤去指導等を行います。

(南部土木・北部土木サービスセンター)

4 特定車両の通行に係る安全確保

(1) 清掃車両による収集運搬車作業中の安全確保

区内には1日約140台(うち15台が区直営車)の清掃車が稼働しています。清掃車による収集運搬作業中の交通安全確保のため、様々な対策を行っています。

① 職員に対する安全運転教育の徹底

(ア) 春・秋の全国交通安全運動期間に、所管警察署による職員を対象とした講演とビデオにより交通安全知識と交通安全意識を高め、正しい交通ルールの実践とマナーの向上を図っています。

(イ) 年間を通じて清掃車両特有の事故について、事例研修を行っています。

(ウ) 清掃安全運動月間(7月)・年末年始安全作業の際に各種の取組を実施しています。

- ・安全パトロール・ワッペン(安全運動月間、年末年始災害防止期間)の着用
- ・懸垂幕の掲示、労働安全標語の募集、作業時の交通安全対策

(資源環境部資源循環推進課、板橋東・板橋西清掃事務所)

② 雇上会社への交通安全対策の指導・協力依頼

収集運搬作業の委託先の事業者に対しては、交通安全の確保にとどまらず、公共事業としての自覚を持ち、運転・作業マナーについても徹底が図られるよう、安全運転管理者等の責任者を通じて指導を行っていきます。

また、収集作業時間に通勤・通学時間帯が重なりやすいことから、狭あい道路などでの円滑な作業や小中学校周辺では通学時間帯には収集を行わないなど、他者の通行への配慮などについて徹底を図ります。

(資源環境部資源循環推進課、板橋東・板橋西清掃事務所)

③ 区直営車の安全装置の搭載

区直営車を入れ替えの時期ごとに安全装置が搭載されている車両に変更しています。ソフト面だけでなく、ハード面からも事故のない安全な収集運搬作業に

取り組んでいます。

(資源環境部資源循環推進課、板橋東・板橋西清掃事務所)

(2) 危険物の輸送に関する交通安全環境の整備等

① タンクローリーによる危険物移送の安全確保

タンクローリーの交通事故は、単独・多重事故に関わらず積載している危険物の特性により大規模災害に発展し、交通状況にも甚大な影響を及ぼす危険性があります。このため、定期的にタンクローリーを保有する事業者に対する立入検査を実施し、タンクローリーの維持管理、関係法令の遵守状況、事故発生時の対応要領等を確認するほか、不備事項がある場合には早急に是正指導を行います。

(消防署)

② 危険物の容器による運搬に係る安全確保

タンクローリーでの運搬以外にも、一般の方がガソリンスタンドで専用容器を用いガソリン、灯油等を購入し、運搬するケースもあります。

販売するガソリンスタンドの事業者に対し、適正な販売方法を指導するとともに、一般の方々へ消防署ホームページ、広報誌等を活用し、安全な危険物の購入・運搬について広報活動を展開します。

(消防署)

第2章



交通規制等の実施

- 1 交通規制等の実施
- 2 道路交通秩序の維持
- 3 安全運転の確保

交通事故のないまちをめざして

警察署では運転者や歩行者をはじめとした道路通行者が安全かつ円滑に通行できるように、交通実態に即した交通規制の見直しや信号調整、信号の多現示化等の道路交通環境の整備をはじめ、適正な道路利用のための駐車や道路交通秩序の維持を図るとともに、幼児から高齢者までを対象とした交通安全教育の実施により、交通事故のないまちをめざして取り組みを推進しています。

交通規制等の実施

交通環境の整備や交通安全意識の啓発に加え、運転者や歩行者が安全かつ円滑に通行するための明確な交通規制や適切な指導・情報提供、交通管制システムの高度化を行います。

道路交通秩序の維持

道路をあらゆる通行者が利用する公共の場として、また、運送業に従事する運転者の職場として位置づけ、安全かつ円滑な交通を確保するための施策や取り組みを体系づけることにより、交通秩序の維持を図ります。

安全運転の確保

安全運転の確保のためには、運転免許取得の際だけでなく、継続的な運転実務を踏まえた安全教育を推進する必要があります。今後も児童から高齢者までの交通安全教育の推進により交通安全意識の向上を図ります。

1 交通規制等の実施

(1) 道路交通環境の整備と交通実態に即した交通規制の推進

① 路線対策

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

また、事故多発地点における交通規制の見直し、信号機の改良、交差点改良、横断抑止柵の設置、車線構成の変更などの対策を講じます。

(警察署)

② 生活道路及び通学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及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30km/hの区域規制等を前提とした「ゾーン30」の整備、道路標識の超高輝度化等の整備を進めるほか、道路管理者に対して、ガードレール等の設置や注意喚起のためのカラー舗装の整備を要請するなど、道路利用者である歩行者及び自転車利用者の視点に立った各種交通事故対策に取り組みます。

また、通学路における安全を確保するため、通学路等に係る関係者は相互に連携し、必要な諸対策を進めます。

(警察署)

③ 自転車通行空間の整備事例

警察と道路管理者が連携し、自転車通行空間の整備を推進しています。

普通自転車専用通行帯等の整備

- ・自転車道
- ・自転車ナビライン
- ・自転車ナビマーク
- ・歩道通行部分の指定

(警察署)

(2) 先行交通対策

大規模な再開発や大型店舗の建設、道路、鉄道等の整備は、地域の交通に大きな変化を及ぼす反面、交通基盤の整備改善を図る好機でもあることから、これらの開発計画を早期に把握するとともに、交通管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう計画立案者や事業者とあらかじめ調整を行うなど、先行交通対策を推進します。

(警察署)

(3) 交通安全施設の改良及び交通管制システムの高度化

① 信号機の多現示化

交通事故の発生又はその危険性の高い地点の信号機について、交通状況に応じた右折矢印信号や右直分離式信号の設置など、信号機の多現示化を行い、交通事故防止と交通の円滑化を図ります。

また、駅前、福祉施設、学校の周辺等において、歩行者通行の安全を確保するための歩車分離式信号への改良を進めます。

信号機の多現示化は、事故防止又は円滑化に効果的なことから、今後も継続的に推進し、特に歩車分離式信号機や右直分離式信号機について重点的に整備します。

(警察署)

② 信号制御の最適化

夜間交通閑散時については、車両の高速走行による交通事故を防止するため、事故多発傾向にある路線全体の走行調査、信号定数の見直し、設定及び効果検証を行います。

なお、事故が多発する路線と渋滞が多発する路線は、いずれも幹線・準幹線道路であるため、夜間の高速走行抑止と昼間の円滑化を併せて行います。

(警察署)

2 道路交通秩序の維持

(1) 駐車秩序の確立

① 違法駐車取締り

(ア) 使用者責任の追及等

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、放置違反金制度や車両使用制限等により使用者の責任追及を徹底します。

※ 警察署長から放置車両確認事務を受託した法人

(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「取締り活動ガイドライン」に沿って、移動措置を含めた適切な取締りを推進し、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

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の意見・要望を勘案し、地域の実態に応じて推進します。

(警察署)

③ 駐車需要に応じた駐車スペースの確保

(ア) パーキング・メーター等の利用向上

短時間の駐車需要に応じるため、地域の駐車実態を考慮した利用時間の設定や、日曜休日の運用等効果的かつ効率的なパーキング・メーター等の運用を促進します。

(警察署)

(イ) 駐車場のマップ作製・配布、有効利用等

駐車スペースの不足している地域については、関係機関等に対し、路外駐車場の整備促進に向けた働きかけを行うとともに、駐車場マップの作製・配布等により、既存駐車場の利用を促進します。

(警察署)

④ 路外駐車場の整備促進

再開発事業や、大規模小売店舗等の計画を早期に把握し、適正規模の駐車場、二輪車駐車場、自転車駐輪場等の整備について関係機関等に働きかけます。

(警察署)

⑤ 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

関係機関・団体との連携を強化し、違法駐車抑止キャンペーン、合同パトロールを実施するとともに、ポスター、チラシの作成・配布や各種機関紙(誌)への掲載など、広報啓発を積極的に進め、違法駐車抑止を呼びかけます。

(警察署)

⑥ 東京都板橋区違法駐車等の防止及び自動車等の適正利用に関する条例の運用支援

条例制定の趣旨が十分に活かされるよう効果的な運用を支援し、地域の駐車秩序を確立し、交通の安全と円滑を図ります。

(警察署)

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を行うとともに、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。

(警察署)

(2) 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、同乗罪のほか、教唆・幫助行為の確実な立件に努めます。

(警察署)

② 通学路等における指導取締り

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

(警察署)

③ 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

全ての座席におけるシートベルトの着用とチャイルドシート使用の徹底を図るため、指導取締りの強化と広報啓発活動に努めます。

(警察署)

④ 暴走族の取締り

暴走族に対しては、小規模の集団暴走であっても看過することなく、道路交通法のみならず、あらゆる関係法令を適用し、検挙の徹底を図ります。

特に、悪質事犯については、被疑者の逮捕、車両の押収など強力な取締りを実施する姿勢で臨み、組織解体を図ることにより暴走行為の抑止に努めます。

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

(警察署)

⑤ 整備不良車両の指導取締り

整備不良車両や不正改造の走行は、道路交通秩序を乱すと共に排気ガスによる大気汚染、騒音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ます。

(警察署)

⑥ 過積載の指導取締り

積載物重量制限違反は、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、使用者の背後責任等を厳しく追及し、過積載運行の根絶を図ります。

(警察署)

⑦ 交通取締り用装備資器材の整備充実

交通取締りを適正かつ効果的に実施するため、各種取締り用資器材の整備充実を図ります。

(警察署)

⑧ 自転車の指導・警告・取締り

自転車利用者の交通違反に対しては、「自転車警告カード」（高校生※15歳以上に交付）及び「自転車安全マナーカード」（中学生以下※14歳以下に交付）を活用した指導警告を行うとともに、悪質性及び危険性の高い交通違反や警察官の指導警告に従わない違反者に対しては、交通切符による取締りを実施します。

(警察署)

⑨ 危険物の輸送に関する指導取締り

タンクローリーやその他の車両による危険物の輸送・運搬は、その積荷の特性から大規模災害につながる潜在的危険性があります。関係業界及び危険物運送事業者に対して、道路交通法令、消防法令その他関係法令を遵守し、交通事故防止と危険物輸送の安全確保について細心の注意を払うように指導を徹底します。

(警察署)

⑩ 「ながらスマホ」対策

第1部第4章2(2)『「ながらスマホ対策」のための施策』にて記載した内容を各主体と連携して取り組むとともに、街頭での指導・取締りを行います。

(警察署)

3 安全運転の確保

安全運転の確保のためには、運転免許取得の際だけでなく、継続的な運転実務を踏まえた安全教育を推進する必要があります。

(1) 運転者教育の充実

最近の交通事故の特徴を踏まえ、交通教育の一層の充実を図るため、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見直しを随時行い、運転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・促進に努めます。

(警察署)

(2) 貨物自動車事故防止対策の推進

① トラックストップ作戦を通じた広報啓発活動

区内の主要道路において、関係機関・団体との連携により、個々のドライバーに対する交通安全情報を活用した広報啓発活動を推進します。

(警察署)

② 児童に対する交通安全教育の推進

関係機関・団体と連携し、児童に対する貨物車の特性、死角等に関する教育を行うほか、貨物自動車の運転者に対しても、運転特性の知識を深める交通安全教育を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

(警察署)

第3章



鉄道及び踏切道の安全確保

- 1 鉄道交通環境の整備
- 2 鉄道の安全な運行の確保
- 3 踏切道の安全確保

鉄道及び踏切道の安全確保の取り組み

板橋区内には、JR埼京線・東武東上線・都営三田線・東京メトロ有楽町線・副都心線の5路線の鉄道が走り、運行の過密化・高速化や、他路線との乗り入れ運転による列車運行区間の延長により、ひとたび列車衝突・脱線事故が発生した場合、甚大な被害とともに利用者への影響は計り知れません。

また、鉄道と道路との交差点としての踏切の障害は、沿線地域の交通の混乱を招くばかりか、緊急自動車の運行を妨げ、生命を危険にさらす結果にもなりかねません。

この章では、鉄道交通の安全を中心として鉄道の安全設備の充実や踏切など地域との接点に視点をあてた区及び鉄道事業者の取組を掲載しています。

鉄道交通環境の整備

線路施設等の保守及び強化や自動列車制御装置の整備充実による鉄道の安全運行の確保のほか、案内サインのリニューアルやバリアフリー化等による利用しやすい駅施設の整備など鉄道施設整備を進めていきます。

鉄道の安全な運行の確保

鉄道の安全な運行確保のための運行管理体制の充実や乗務員に対する教育や訓練による資質の向上、異常気象に対応した防災システムや早期地震警報システムによる安全の確保、鉄道事故発生に対応するための関係機関と連携体制強化による救助・救急体制の確立、鉄道利用者・職員への安全啓発活動などソフト面からも鉄道の安全運行に取り組みます。

踏切道の安全確保

踏切道の立体化や、踏切の支障報知装置の設置などの踏切保安設備の促進、自動車の通行禁止や一方通行等の交通規制の検討、踏切道の視認性の向上や、落車防止施設の設置、歩道拡幅改良、交通安全運動等による安全啓発など踏切道の安全と円滑化のための取り組みを進めていきます。

第3章 鉄道及び踏切道の安全確保

1 鉄道交通環境の整備

(1) 線路施設等の点検と整備

鉄道交通の安全を確保するためには、基盤である線路施設について常に高い信頼性を保持し、軌道や路盤など施設の保守及び強化を適切に実施します。電気施設については、列車の交通安全運行を維持するため保守を適切に実施します。

(各鉄道事業者)

(2) 信号保安設備等の整備

列車運行の安全確保を図るため、A T C (自動列車制御装置) の設備の整備充実を図ります。

(東京都交通局)

現行のA T S (自動列車停止装置) に代え、より高性能なA T C (自動列車制御装置) を導入することとし、東上線池袋～小川町間で使用を開始しました。

(東武鉄道株式会社)

有楽町線・副都心線の新C S - A T C (自動列車制御装置) 等の設備の整備充実を進め、スムーズな運行の確保を図ります。

(東京地下鉄株式会社)

(3) 利用しやすい駅施設等の整備

清潔で快適なトイレの提供とホームベンチのリニューアルにより、駅空間の快適性の向上を図ります。

不慣れなお客様や外国人のお客様にも利用しやすいよう、案内サインや自動旅客案内装置等のリニューアルを図ります。

(各鉄道事業者)

(4) 各事業者の取組状況

① 東京地下鉄株式会社

駅構内へのエレベーター等によるバリアフリー化を進め、全ての駅でバリアフリー化(1ルート整備)が完了しました。引き続き、エレベーターによる複数ルート、乗換ルートの整備を進めます。有楽町線・副都心線においては、全ての駅でホームドアの設置が完了しました。その他の路線においても、ホームドアの設置を推進します。東京都交通局と連携して、地下鉄のサービスの一体化を図ります。

表 2 - 3 - 1 - 1 既設施設

路線名	駅名	エスカレーター	エレベーター	警告ブロック	誘導ブロック	二段手すり	ホームドア
有楽町線 副都心線	地下鉄 成増	4基	2基	13箇所	8箇所	8箇所	全箇所

② 東京都交通局

平成 25 (2013) 年度に、全ての駅において、エレベーター等によるバリアフリー化（1ルート整備）は完了しました。東京地下鉄株式会社と連携して、地下鉄のサービスの一体化を図ります。都営三田線には、全駅にホームドアが設置してあります。また、車両の更新に合わせて一部の編成を 6 両から 8 両編成にすることで輸送力の増強を進めています。

表 2 - 3 - 1 - 2 既設施設

路線名	駅の数	だれでもトイレ	警告ブロック	誘導ブロック	非常停止ボタン	ホームドア
三田線	11 駅	11 駅	11 駅	11 駅	各番線 8 箇所	11 駅

③ 東武鉄道株式会社

駅構内へのエレベーター・多機能トイレ等の設置を進め、板橋区内全ての駅についてバリアフリー化（1ルート整備）が完了しました。

表 2 - 3 - 1 - 3 既設施設

路線名	駅の数	エスカレーター	だれでもトイレ	誘導ブロック	スロープ	二段手すり
東上線	8 駅	2 駅	8 駅	8 駅	4 駅	7 駅

※お客様に対し注意喚起を図るため、ホーム端に塗装を施した CP (Color Psychology) ラインを、平成 25 (2013) 年度大山駅に、令和 3 (2021) 年度に下板橋駅・下赤塚駅に導入しました。

④ 東日本旅客鉄道株式会社

平成 30 (2018) 年に駅がリニューアルし、バリアフリー設備が整備されました。ホ

ームには、電車接近予告の案内及び注意喚起の自動放送装置、電光掲示・警告音装置を設置しています。

また、上り下り各ホームに列車非常停止装置を設置しています。

自転車の安全利用の推進については、社員へ運輸事業者として公私ともに、交通ルールを厳守することを指導しています。

表 2-3-1-4 既施設設

路線名	駅名	エスカレーター	警告ブロック	誘導ブロック	だれでもトイレ	スロープ	ホーム列車非常停止装置
埼京線	板橋	2基	48箇所	20箇所	1箇所	1箇所 (東口)	18台(各番線9台×上下2線)

(5) ホームドア設置の促進

区では駅利用者のホーム転落事故を防止するため、ホームドアの早期設置を鉄道会社に要望していきます。

(都市整備部都市計画課)

2 鉄道の安全な運行の確保

(1) 列車の運行及び乗務員等の管理の改善

列車の運行状況を的確に把握し、ダイヤの乱れ・事故発生に際して、迅速かつ適切な処置を講ずることができるよう運行管理体制の充実を図ります。

また、乗務員等がその職務を十分果たし、安全運転を確保できるよう就業時における心身状況の把握を確実にを行い、職場における安全管理の徹底を図ります。

年末年始安全総点検等、各種安全運動期間時に安全管理体制の再確認を実施し、安全運行に努めます。

新しい保安施設に関する知識の習得や事故・災害への対応能力の向上を図るため、乗務員に対する教育や訓練を充実させるとともに、安全に関する内部監査を実施し、教育成果の一層の向上を図ります。

(各鉄道事業者)

(2) 乗務員及び保安要員の教育の充実並びに資質の向上

運転関係従事員に対して、定期的に適性検査や資質向上のための研修を実施し、安全な運行の確保を図ります。

運転取扱いに関する知識、技能の習得や事故に対応する能力を向上させるため、運転

関係従事員に対する研修センターなどでの教育や職場内の教育訓練を充実させるとともに、安全点検を実施して事故防止に努めます。

新型車両の導入や新しい保安設備を使用開始する場合には、乗務員及び保安要員に対して机上及び実地の訓練を行います。

(各鉄道事業者)

(3) 気象情報の充実

防災システムを導入し、運行管理所で沿線の風速・雨量・地震の監視を行い、異常気象時には迅速に対応しています。

また、早期地震警報システムにより、気象庁が配信する緊急地震速報を活用し、沿線で被害が予測される場合に、列車の緊急停止手配をとり安全の確保に努めています。

台風・大雨や地震などの運行に影響のある自然現象に対して、乗務員が適切な処置がとれるように正確な情報を把握できる体制の充実を図ります。

(各鉄道事業者)

東京地方に大雨・洪水警報が発表され、駅構内への浸水を想定した「自然災害(水害)防止訓練」を毎年6月に実施し、迅速な防水板の設置及び乗客誘導の訓練を行います。

(都交通局)

(4) 緊急時における救助・救急体制の整備

鉄道事故発生に際して迅速かつ的確な救助・救急体制を確立するため、消防署・医療機関・警察や関係機関と連携体制の強化を図り、円滑な救助・救急体制を確立します。

(各鉄道事業者)

(5) その他鉄道の安全運行を図るための措置

鉄道事故防止に対する啓発活動として、全国交通安全運動をはじめ、期間ごとにPR活動を行い、事故防止を図ります。

① 鉄道交通の安全に関する知識の普及と啓発活動を推進します。

鉄道事故防止について利用者に周知徹底を図るため、車内及び駅放送を積極的に実施し、事故防止に関する知識の普及と啓発活動を推進します。

② 毎年春と秋の全国交通安全運動では、事故防止の啓発を目的として、

(ア) パンフレット・グッズ配布

(イ) 駅でのポスター掲示

(ウ) 車内放送及び駅構内放送、異常時情報ディスプレイにおける全国交通安全

運動期間のPR

(工) 職員への呼びかけを行っています。

(各鉄道事業者)

3 踏切道の安全確保

踏切事故の防止を図るため、様々な安全対策を行い改良してきました。しかし、遮断時間が長く整備すべき踏切道は、依然として残されており、道路交通の安全と円滑化の障害となっています。

板橋区内の東上線における踏切は36箇所、埼京線では2箇所であり、今後もさらに踏切道の安全と円滑化を図るための措置を、総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生を防止していきます。

(1) 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

踏切道の立体交差化については、都や区、警察や関係機関と協議しながら推進するとともに、道路の新設・改修時には極力立体交差化を図ります。

(都市整備部都市計画課、まちづくり推進室鉄道立体化推進課)

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等

① 踏切道の交通量・幅員・交通規制の実施状況・事故の発生状況等を考慮して、踏切の支障報知装置の設置など踏切保安設備の整備を促進します。

(東武鉄道株式会社)

② 踏切道の幅員、踏切保安設備の状況、見通し、自動車・歩行者の通行状況及び接続する道路の構造、迂回路の状況を総合的に勘案し、関係機関との調整を行い、自動車通行禁止・一方通行等、必要に応じた交通規制を検討します。

(土木部土木計画・交通安全課、東武鉄道株式会社)

(3) その他踏切道の安全を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、以下の措置に努めます。

① 自動車運転者・通行者から見やすい踏切道をめざし、踏切警標の反射板化・踏切鉾の設置等を実施し、視認性の向上を図ります。

(東武鉄道株式会社)

② 関係行政機関と一体となって交通安全運動等に積極的に取り組み、施策・意見の交換に努め、交通安全思想の啓発に努めます。

(土木部土木計画・交通安全課、東武鉄道株式会社)

- ③ 落車防止用施設の設置・歩道拡幅改良工事等を進めて、踏切道の安全確保に努めます。踏切道の安全を図るための措置

(土木部土木計画・交通安全課、東武鉄道株式会社)

表 2-3-3-5 保安設備更新等整備実績

	平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度
踏切保安設備	更新・改良	更新・改良	更新・改良
支障報知装置 (自動)	—	1 か所 (59 号踏切道)	—
落下防止用プラパン踏切道 設置	—	—	1 か所 (10 号踏切道)
	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度
踏切保安設備	更新・改良	更新・改良	更新・改良
支障報知装置 (自動)	—	—	—
落下防止用プラパン踏切道 設置	—	—	—

(東武鉄道株式会社)

第4章



救助・救急体制の整備

- 1 近年の救助・救急体制の状況
- 2 救助・救急体制の充実
- 3 職員に対する交通安全教育

交通事故に対応した救助・救急体制の充実

ここまで、事故は防ぐための施策や取り組み状況について記載してきましたが、第4章 救助・救急体制の整備では、消防署等による交通事故が発生した際の救助・救急体制について記載します。

消防署では、交通事故などの災害が発生した際、その場に居合わせた区民などによる初期・早期の手当てや消防や警察との連携及び救急搬送体制の充実に努めます。

近年の救助・救急体制の状況

昭和 53 (1978) 年以降、ほぼ一貫して増加傾向にあった交通事故件数及び死傷者数は、近年減少傾向にあります。その中においても、より高度な応急処置を目的とした救急体制の確立や、資機材の充実、消防機関及び医療機関との連携体制の強化、多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実により、救急効果をより一層高めていきます。

救助・救急体制の充実

救急隊員の迅速・的確な傷病者観察と救急処置及び適正医療機関への迅速な搬送、ポンプ小隊等の早期の先着と救急隊と連携した傷病者の救出・救命処置の確実な実施、プレホスピタル・ケア（病院前救護）体制の一層の充実、救急隊員の養成及び救急救命士に対する一貫した教育体制の整備、特別救助隊等の配置のほか油圧式救助器具等の救助資機材の積載、教育訓練による高度な救助技術の習得、全救急隊への救急救命士の乗車、大規模交通事故等の災害現場に対応するための東京 D M A T の出場、その場に居合わせた人たち（バイスタンダー）による応急救護処置のための救命講習・応急手当講習等の推進など、救助・救急体制の充実のための取り組みを推進していきます。

職員に対する交通安全教育

職員に対する定期的な交通安全講習会の実施による交通安全意識の高揚、機関員の操縦技能指導及び技能審査会による運転技術の安全教育の実施、自転車の乗車前及び定期的な点検整備とヘルメットの着装による交通事故防止、職員家族への交通安全意識啓発など、交通安全教育の取り組みを推進していきます。

第4章 救助・救急体制の整備

1 近年の救助・救急体制の状況

近年の都市構造の複雑化や生活様式、さらには高齢化社会の進行を背景として交通事故の発生要因が益々増大するとともに、交通機関の高速化・大量輸送化を反映し、全国での交通事故件数及び死傷者数は昭和 53（1978）年以降ほぼ一貫して増加傾向にあったものが、近年は減少傾向にあります。一方で、交通事故の発生現場及び搬送途上における、より高度な応急処置を目的とした救急体制の確立を図るため、救助・救急資器材の充実、消防機関及び医療機関との緊密な連携体制の強化を図るとともに、多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実により、救急効果をより一層高めています。

（消防署）

2 救助・救急体制の充実

交通事故に起因する救助・救急事象は、依然として多く発生しており、その内容も複雑かつ困難なものとなってきました。

このような状況の中で、傷病者の救命・救護効果を高めるため、救急隊員の迅速・的確な傷病者観察と救急処置及び適正医療機関への迅速な搬送を行い、救助・救急体制の充実強化を推進します。

また、ポンプ小隊等が早期に救急現場に先着し、救急隊と連携して傷病者の救出・救命処置を確実に行う活動（P A 連携）を推進します。

（1）救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実

救急需要が増大するなか、交通事故等救急現場の傷病者に対する救急救命処置を実施しているところですが、更なる救命効果の向上及び効率的な救急サービスの提供を行うため、プレホスピタル・ケア（病院前救護）体制の一層の充実を図るとともに、救急隊員の養成及び救急救命士に対する一貫した教育体制を整備しています。

（消防署）

（2）救助・救急処置の整備

① 救助設備等の整備

交通事故に起因する救助事象は、自動車交通量の増大及び幹線道路の整備、道路状況により内容も複雑かつ困難なものとなってきました。

これらの救助事象に迅速・的確に対応するため、板橋消防署に特別救助隊が配置され、志村消防署には、大規模災害時に対し大量の消防活動資器材を迅速に搬送し、消防

活動の円滑化を図るための資材輸送車が配置されているほか、ポンプ車にはエンジンカッターを積載しています。全ての消防署に特別消火中隊が配備され、油圧式救助器具等の救助資器材を積載して出動するための救助ユニットを積載しています。併せて、救助隊員の教育訓練を徹底して、高度な救助技術の習得を図っています。

また、特異な交通事故等に対応するため、救急隊及びポンプ小隊のほか、高度な救助資器材を積載する特別救助隊及び消防救助機動部隊(ハイパーレスキュー隊)と有機的に連携し、救助体制の充実を図っています。

(消防署)

② 救助・救急処置の整備

全救急隊(板橋消防署に4隊、志村消防署に6隊)に救急救命士が1名以上乗車し、救急隊指導医と連携した救急活動を行うことで救命効果の向上を図っています。

救急救命士の処置範囲は年々拡大されており、平成18(2006)年4月の時点で、包括的指示下での除細動、具体的指示下での気管挿管及び薬剤投与の特定行為が可能となっています。さらに平成26(2014)年4月からは心肺機能停止前の傷病者に対する輸液やブドウ糖投与が追加され、令和元(2019)年12月には、心肺蘇生を望まない傷病者への対応についての体制も整備されました。

(消防署)

(3) 救急医療機関との連携強化

東京都では、交通事故等に起因する傷病者を救急医療機関へ迅速かつ円滑に收容するため、救急医療情報システムを活用しています。

救急医療情報システムは、東京都医師会及び東京都福祉保健局の協力を得て昭和51(1976)年から運用しており、医療機関に設置した病院端末装置より医療機関の最新情報を収集して、救急隊の効率的な病院選定や都民への医療機関案内業務等に活用しています。

また、大規模交通事故等の災害現場には、消防隊とともに救急・災害医療の知識を持つ専門医療チーム(東京DMAT=Disaster Medical Assistance Team)が出場し、迅速に救命処置を行うことができる体制を整備しています。

(消防署)

(4) 集団救助・救急体制の充実強化

情報化・国際化が進む現代社会において、産業構造の変化をはじめ区民の生活様式の変化等を背景に、自動車交通量は今後ますます増大することが予想され、ひとたび事故が発生した場合には多数の死傷者が発生する恐れがあります。

また、交通需要の増大に伴い、高速性及び快適性を兼ね備えた高速大量輸送交通ネットワークの整備が進められています。

このことから、大規模な交通事故現場等における傷病者の救命効果の向上及び現場救護活動の効果・効率性を高めるため、必要資器材の整備と合わせて、関係各機関と密接に連携した救助・救急体制の強化充実を図っています。多数傷病者発生時、要救助者、負傷者の人員、事故の規模に応じて、救助特別、救急特別出場を指令し、消防救助機動部隊、特別救助隊及びスーパーアンビュランス(1台で多数の傷病者を収容する特別救急車)が有機的に連携し、救助体制の充実を図ります。

(消防署)

(5) 自動体外式除細動器(AED)の普及

東京都の重点事業の一つである自動体外式除細動器(AED)の設置推進については、平成17(2005)年3月都福祉保健局、総務局と協定を締結し、東京消防庁がAEDの配置とAEDの取扱い講習を担うこととなっています。配置するAED普及セットは、AED本体と収納ケース、取扱い要領を示す看板などで構成されており、都内全区市町村、都立施設等に配置となっています。配置となっている施設については、積極的に管轄消防署が窓口となり効果的かつ効率的なAEDの取扱いに関する講習を推進していきます。

(消防署)

(6) 自主救護能力の高いバイスタンダーの育成

救命講習にAEDが取り入れられたことに伴い、交通事故に係わる傷病者の救命効果を高めるためには、救急車が到着するまでの間、その場に居合わせた人たち(以下、「バイスタンダー」という。)による迅速かつ的確な応急手当が必要不可欠です。

このため、消防団・住民防災組織の救出救護班員及び区民に対し、AEDの取扱い講習、応急救護知識及び技術に関する普及・啓発活動を積極的に推進し、地域住民へのAEDの取扱い技術、応急救護知識や技術を習得させるための教育訓練を行っています。また、救命効果を高めるための方策として、応急手当普及に対する認識を高めてもらい、事業所や商店街、地域等自らが実効性のある応急救急体制づくりができるよう、交

付要件を満たしている事業所に対して、消防署長が救命講習受講優良証、優良マークを交付し、救命講習に対する積極的な取組を奨励しています。

救急隊が到着するまでの間、バイスタンダーによって早急に適切な応急救護処置が行われるよう住民に対して救命講習・応急手当講習等を推進し、住民の自主救護能力の向上を図っています。

(消防署)

表 2-4-2-1 交通事故出場件数・救護人員の推移

		令和元 (2019) 年	令和 2 (2020) 年	令和 3 (2021) 年
出 場 件 数		1,794 件	1,567 件	1,575 件
救 護 人 員	死亡	4 人	3 人	2 人
	重篤	13 人	12 人	10 人
	重症	28 人	24 人	7 人
	中等症	356 人	322 人	275 人
	軽症	1,313 人	1,110 人	1,131 人
	現場処置	12 人	11 人	10 人
	計	1,726 人	1,482 人	1,435 人

- ・死 亡 (初診時死亡が確認されたもの)
- ・重 篤 (生命の危険が切迫しているもの)
- ・重 症 (生命の危険が強いと認められるもの)
- ・中等症 (生命の危険はないが入院を要するもの)
- ・軽 症 (軽易で入院を要しないもの)
- ・現場処置 (病院へ搬送しないで現場で処置したもの)

(消防署)

3 消防署職員に対する交通安全教育

消防署職員に対して、交通安全知識を普及し、交通安全思想及び交通安全道徳の高揚を図るとともに、法令の遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけることにより、交通事故絶無に向けた職場の安全運転の醸成を図ります。

交通事故防止を効果的に推進するため、職員に対して定期的に、交通安全講習会や交通安全に関するDVDの視聴により安全意識の高揚を図り、危険予測の訓練、運転適性検査安全運転技術指導員による機関員*の操縦技能指導及び技能審査会を行うことにより運転技術の安全教育を実施しています。

東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例を踏まえ、乗車前及び定期的に確実な点検整備を実施するとともに、ヘルメットを着装し交通事故防止に努めます。

また、職員家族に対し、自転車運転時の交通安全に関する意識の啓発を図ります。

(消防署)

(1) 年度別実績表

表 2-4-3-1 板橋消防署

内 容	平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度	計
ポスター、立看板の設置	6 か所	6 か所	6 か所	6 か所	6 か所	6 か所	36 か所
交通安全講習会	50 人	50 人	50 人	50 人	-	-	200 人
機関員操縦技能指導	60 人	60 人	60 人	60 人	60 人	60 人	360 人
視聴覚教養	150 人	150 人	150 人	150 人	150 人	150 人	900 人
運転適性検査	-	-	-	-	-	-	0 人
危険予測訓練	150 人	150 人	150 人	150 人	150 人	150 人	900 人

* : 緊急運転のできる者

表 2-4-3-2 志村消防署

内 容	平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度	計
ポスタ ー、立看 板の設置	6 か所	6 か所	6 か所	6 か所	6 か所	6 か所	36 か所
交通安全 講習会	120 人	120 人	120 人	120 人	120 人	120 人	720 人
機関員 操縦技能 指導	120 人	120 人	120 人	120 人	120 人	120 人	720 人
視聴覚 教養	300 人	300 人	300 人	300 人	300 人	300 人	1,800 人
運転適性 検査	-	-	-	-	-	-	0 人
危険予測 訓練	60 人	60 人	60 人	-	-	-	180 人

※教養は、交通安全に関するビデオ視聴
(消防署)

(2) 救急告示医療機関（令和 4（2022）年 4 月現在）

救急告示病院とは、厚生労働省令に基づいて都知事が認定した医療機関のことで、次の基準に該当する必要があります。

- ① 救急医療について相当の知識と経験がある医師が常駐待機していること。
- ② X線装置、心電計、輸血及び輸液のための整備その他救急医療を行う施設や整備を有すること。
- ③ 救急隊による傷病者の搬送に容易な場所に所在し、かつ、傷病者の搬入に適した構造整備を有すること。
- ④ 救急医療を要する傷病者のための専門病床又は当該傷病者のために優先的に使用される病床を有すること。

表2-4-3-3 板橋消防署管内

医療機関	所在地	電話番号
日本大学医学部附属板橋病院	大谷口上町 30 番 1 号	03-3972-8111
富士見病院	大和町 14 番 16 号	03-3962-2431
田崎病院	大山西町 5 番 3 号	03-3956-0864
東京武蔵野病院	小茂根四丁目 11 番 11 号	03-5986-3111
金子病院	南常盤台一丁目 15 番 14 号	03-3956-0145
常盤台外科病院	常盤台二丁目 15 番 20 号	03-3960-7211
イムス記念病院	常盤台四丁目 25 番 5 号	03-3932-9181
上板橋病院	常盤台四丁目 36 番 9 号	03-3933-7191
帝京大学医学部附属病院	加賀二丁目 11 番 1 号	03-3964-1211
明理会東京大和病院	本町 36 番 3 号	03-5943-2411
東京都立豊島病院	栄町 33 番 1 号	03-5375-1234
東京都健康長寿医療センター	栄町 35 番 2 号	03-3964-1141

表2-4-3-4 志村消防署管内

医療機関	所在地	電話番号
板橋中央総合病院	小豆沢二丁目 12 番 7 号	03-3967-1181
小豆沢病院	小豆沢一丁目 6 番 8 号	03-3966-8411
誠志会病院	坂下一丁目 40 番 2 号	03-3968-2621
舟渡病院	舟渡二丁目 19 番 12 号	03-3968-8851
高島平中央総合病院	高島平一丁目 73 番 1 号	03-3936-7451
浮間舟渡病院	舟渡一丁目 17 番 1 号	03-5994-5111
東武練馬中央病院	徳丸三丁目 19 番 1 号	03-3934-1611
安田病院	成増一丁目 13 番 9 号	03-3939-0101
小林病院	成増三丁目 10 番 8 号	03-3930-7077
板橋区医師会病院	高島平三丁目 12 番 6 号	03-3975-8151

第5章



災害に強い交通施設等の整備と 災害時の交通安全と救助・救急体制の確保

- 1 災害時の交通安全体制の再構築
- 2 災害に強い交通施設等の整備
- 3 災害時の交通安全の確保等

災害被害を最小限にするために

第2部第3章までは、事故を防ぐための施策や取り組み状況について記載してきましたが、第4章 救助・救急体制の整備と同様に、本章では、大震災発生等に備えた交通施設の整備や、災害が発生した際の交通安全や救助・救急体制の確保について記載します。

この章では、近い将来に発生が予測されている巨大地震や大きな災害時に、区民生活の混乱を最小限に抑えるために必要な予防策や救助・救急体制の整備などの取り組みを示し、区民や事業所、関係団体との協働について記載しています。

災害時の交通安全体制の再構築

被害を未然に防止するための交通施設の耐震性の強化や発災時の交通規制による通行路確保、災害救援活動や医療救護活動の体制整備、鉄道事業者による安全確保のための取り組みなど、各機関の災害への体制構築を推進していきます。

災害に強い交通施設等の整備

道路橋りょうや鉄道施設の耐震性の強化や、電線類の地中化の促進、あらゆる災害情報を集中管理する防災センターの運営等、被害を未然に防止する取り組みや、災害発生時の対応を迅速かつ正確に行う取り組みを推進していきます。

災害時の交通安全の確保等

道路交通の被害状況の速やかな調査把握と段階に応じた交通規制の実施、災害応急対策の実施に必要な人員及び物資輸送に必要な車両の調達計画、配車計画のほか、自転車を活用した区職員の参集や被災状況の把握の検討を推進していきます。また、道路機能が失われた際に、車両通行が可能な道路を確保する緊急活動用道路啓開、消防の後方支援を担うボランティアの募集及び育成、帰宅困難者対策等、災害時の交通安全の確保について取り組んでいきます。

1 災害時の交通安全体制の再構築

東日本大震災を教訓に施設面において、被害を未然に防止するため、道路・橋りょう及び鉄道施設の耐震性の強化を引き続き進めていくことが重要です。

また、災害発生後において交通管理機能を維持し、緊急通行路や物資輸送路を確保するため、一般車両に対する交通規制や緊急通行車両の通行路確保のための交通規制を実施するほか、災害時にも対応できる輸送車両の確保など災害救援活動を支援する体制を整備する必要があります。さらに負傷者の救助・救急活動を迅速に実施するため、道路啓開*用重機を備えた消防救助機動部隊を整備する一方、医療救護活動が円滑に実施できるよう、災害時支援ボランティアの育成整備を行うことも大切です。

各鉄道事業者は、旅客等の安全確保及び緊急輸送を行うため、災害対策本部を設置し、列車及び旅客の安全確保のため徐行などの運転規制を実施します。また、駅での混乱防止や、列車内の乗客の安全確保のため、案内放送等による情報提供及び速やかな避難誘導を行い、事故が発生した場合は、負傷者の救護を優先して実施します。

(板橋区、東京都建設局、警察署、消防署)

2 災害に強い交通施設等の整備

(1) 道路橋りょう等の耐震性の強化

大震災発生時に、幹線道路が被災した場合には、社会への影響が大きいため、被害を未然に防止するため、橋りょうの耐震性の向上を図ることが重要です。

このため、国土交通省が定める「橋、高架の道路等の技術基準」に基づき、橋りょうの耐震性の向上対策(橋脚の耐震補強及び落橋防止構造の強化等)を実施しています。

また、高速道路や幹線道路等の震災による被害を未然に防ぐため、道路橋の耐震性の向上対策(橋脚の耐震補強及び落橋防止構造の強化)を継続して実施します。

(国土交通省関東地方整備局)

(2) 鉄道施設の耐震性の強化

鉄道構造物の耐震安全性は十分保たれており、災害発生時に対応するため救護用品等の配備、帰宅困難者の一時的な宿泊施設としての機能を持つことも望まれます。

今後も施設・設備更新に合わせて耐震性の強化を図ります。

(各鉄道事業者・東京都交通局)

*：道路のがれき等を取り除くことです。

(3) 電線類の地中化の促進

東京都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るため、電線共同溝の整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に收容する無電柱化を推進します。

(東京都建設局)

(4) 防災センターの運営

板橋区防災センターは、区に係わるあらゆる災害情報の集中管理を目的に整備され、災害発生時には災害対策本部が設置されます。

災害に関する情報は、防災行政無線や防災カメラシステム、気象観測システム等のシステムにより防災センターに集約され、災害発生時における情報伝達、災害対策本部の対応方針決定支援等初動活動を、迅速かつ正確に行うために活用されています。平成26(2014)年11月、震度7の地震を想定した免震構造を採用した本庁舎新南館の竣工に合わせ、新たな防災センターを南館4階に設置しました。また、本庁舎の防災センターが被災した場合に備え、赤塚支所にバックアップの防災センター機能を設けています。

(危機管理部防災危機管理課)

3 災害時の交通安全の確保等

(1) 交通対策

① 交通情報の収集、規制

(ア) 道路交通の被害状況を速やかに調査把握し、交通規制の内容について広報の徹底を行います。

(警察署)

(イ) 被災地及びその周辺には危険箇所を表示を行います。なお、必要に応じて局地的な通行禁止、一方通行等適切な交通規制を行い、交通秩序の維持に努めます。

(警察署)

② 交通規制の実施

道路における危険を防止するとともに、被災地域への車両の流入抑制等により交通総量の削減を図り、人命救助・消火活動に従事する緊急車両等の通行を確保するため、次の交通規制を実施します。

(警察署)

③ 第1次交通規制

大地震が発生した場合、交通幕僚*は、速やかに次の第一次交通規制を実施するもの
とします。

(警察署)

(ア) 環状7号線における都心方向への流入禁止

環状7号線から都心方向へ流入する車両の通行を禁止します。

(イ) 環状7号線内側の通行禁止

都心部において広域にわたり、道路の損壊等により交通に著しい支障があると認めるときは、一時的に環状7号線の内側について区域又は路線を指定して広域的に車両の通行を禁止します。

(ウ) 環状8号線における都心方向への流入抑制

環状8号線から都心方向へ流入する車両の通行を抑制します。

(エ) 緊急自動車専用路における通行禁止

警視庁の指定する「指定7路線」を、緊急自動車及び道路点検車等（以下「緊急自動車等」という。）以外の車両の通行を禁止する道路（以下「緊急自動車専用路」という。）として指定し、緊急自動車以外の車両の通行を禁止します。

なお、区内におけるその路線は、中山道及び首都高速道路5号線です。

(オ) 被害状況等による交通規制の変更

被害状況並びに道路及び交通状況（以下「道路交通状況」という。）に応じて、アからエまでの交通規制を拡大し、若しくは縮小し、又は別の路線を指定して交通規制を実施します。

④ 第2次交通規制（災害対策基本法による規制）

交通幕僚は、被災状況、道路交通状況、災害応急対策進展状況等を勘案し、第一次交通規制から次の第二次交通規制に移行するものとしてします。

(警察署)

*：最高警察本部(本部長、警視総監)を補佐する者です。

(ア) 状況に応じた交通規制

原則として、③のアからウまで及びオにより実施した交通規制を継続するものとしますが、被害状況により規制範囲を拡大し、又は縮小することとします。

(イ) 緊急交通路の指定

③の工及びオにより指定した緊急自動車専用道路を緊急交通路として指定するとともに、被害状況に応じて、警視庁の指定する「指定31路線」の中から緊急交通路を指定し、緊急通行車両以外の車両の通行を禁止します

なお、区内におけるその路線は、川越街道です。

⑤ 震度5強の地震が発生した場合の交通規制（道路交通法）

都心部における交通混乱を回避するため、必要に応じて、環状7号線内側への一般車両の流入を禁止し、かつ、環状8号線内側への一般車両の流入を抑制します。

(警察署)

(2) 人員及び物資等の輸送計画

災害応急対策の実施に必要な人員及び物資の輸送は、災害対策活動の基幹となるため、車両等は迅速かつ円満に調達しなければなりません。この計画は、区が災害応急対策活動を実施するのに際して必要とする車両の調達配分の計画及び各機関への調達あっ旋や供給による協力活動を中心とします。

① 調達計画

区において必要とする車両は、災対庁舎管理・車両班が調達します。調達に当たっては原則として運転手を含め運行できる体制とします。庁舎管理・車両班は、同時に各関係機関に対する協力要請の窓口とし、区による車両の調達内容は、次のとおりとします。

(ア) 区所有の車両の活用等

区所有の車両については、庁舎管理・車両班において統括され、活用を図ります。不足を生じた場合には、東京都トラック協会板橋支部及び赤帽首都圏軽自動車運送協同組合城北支部に対し、「災害時における輸送業務に関する協定」に基づいて、協力を要請します。

(イ) 人員輸送車の調達

区内路線バス会社及び区内観光バス会社より雇い上げます。

(ウ) リース契約車両の活用

土木部、都市整備部等の各部において、常時使用しているリース契約車両を、災害時に災害対策用車両として使用します。

(エ) 東京都への調達あっ旋の要請

震災時において、区の所要車両が調達不能となった場合は、東京都財務局へ調達あっ旋を要請します。

(危機管理部防災危機管理課)

② 配車計画

(ア) 配車手続方法

- ・ 災対各部において、車両を必要とするときは、車種、トン数、台数、引渡し場所、日時を明示の上、災対庁舎管理・車両班に要求します。
- ・ 庁舎管理・車両班は契約会社から調達し、請求のあった部へ引き渡します。

(イ) 車両の待機

- ・ 災害発生のおそれのあるときは、庁舎管理・車両班は状況に応じ、必要に応じて直ちに補充します。区災対各部から請求があった場合、上記の中から区災対各部へ引き渡し、必要に応じて直ちに補充しておきます。
- ・ 各災対各部において待機車両を必要とするときは、庁舎管理・車両班に請求し当該部用として待機させることができます。

(危機管理部防災危機管理課)

③ 災害時における自転車活用の検討

自転車の機動性に着目し、地震をはじめとする大規模災害が発生した際の職員の参集や被災状況等の把握に自転車を活用することができるよう、必要な配備や訓練の実施等を検討します。また、シェアサイクル事業者と協議の上、災害時にシェアサイクルを有効活用できる仕組みづくりを検討します。

(土木部土木計画・交通安全課)

(3) 救助・救急体制の整備・推進

震災時には、高速道路等の橋りょう倒壊などにより大規模な交通事故が多数発生し、通常の消防力では対応困難な状況下に置かれることが予想されることから、東京消防庁では次の体制を整備・活用します。

① 緊急活動用道路啓開等

緊急車両が通行できる道路を確保し、瓦礫を除去し、迅速な人命救助・救急活動を行うため、ヘリコプター・道路啓開用重機及び特殊な技術・能力を備えた消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー）の活用を推進します。

消防救助機動部隊の整備状況としては、特別区5部隊・多摩地区2部隊です。

(消防署)

② 災害時支援ボランティアの募集及び育成整備

約5,000名の災害時支援ボランティアを育成し、震災時における消防の後方支援として、応急救護をはじめ、専門的な知識・技術を持った個人や集団による市民のボランティア活動を展開します。

(消防署)

③ 特殊技能を有する消防団員による災害活動要領の策定

地域の実情に精通し、発災後即時に対応でき迅速な初動対応が期待される消防団の中には、震災など大規模災害に有効に活用できる資格を有している消防団員が数多くいることから、これら特殊技能を十分に活用し、誇りを持って地域に貢献するための仕組みとして災害活動要領を策定します。

(消防署)

(4) 帰宅困難者対策

① 予防対策

東京都帰宅困難者条例に基づき、事業者等は従業員を施設内に待機させ、3日分の備蓄をすることが努力義務化されており、区は事業者等への周知徹底を図ります。また、区は帰宅困難者の受け入れ施設として、※区内12箇所の一時滞在施設を整備しています。

区内12箇所の一時滞在施設

- 都営三田線沿線・中山道(高島通り)沿い

板橋・仲宿・高島平地域センター、まなぼーと大原、板橋東清掃事務所、志村福祉事務所

- 東武東上線沿線、川越街道沿い

熊野・仲町地域センター、中央図書館、板橋西清掃事務所、まなぼーと成増

○ 環状七号線沿い
桜川地域センター

(危機管理部防災危機管理課)

② 応急対策

発災時、公共交通機関が運航停止し、特にターミナル駅やその周辺は多くの人滞りし混乱の発生が想定されますが、行政の「公助」には限界があり、駅周辺の事業者や学校などが行政と連携して、施設内に待機している利用者を保護し、混乱防止を図ります。

鉄道事業者は速やかな復旧に努めるとともに、運転状況に関する情報を提供し、区は運転状況や代替輸送手段の情報を提供し、徒歩帰宅者の誘導を支援します。一時滞在施設では、帰宅困難者を受け入れます。

帰宅困難者が帰宅するにあたっては、交通機関の輸送力については限りがあることから、自宅まで帰宅可能な距離にある帰宅困難者は、原則として徒歩で帰宅するよう促さなければなりません。このため、帰宅困難者の秩序立った徒歩帰宅を促すため、徒歩帰宅支援を充実していきます。

(危機管理部防災危機管理課)

第6章



被害者の救済

- 1 交通事故相談業務の充実
- 2 自転車損害賠償保険への加入促進

事故当事者間の解決の補完に向けて

交通事故の処理は、当事者間で解決することが原則ですが、手続きの煩雑・法律知識の不足により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ため、被害者が満足できるかたちで救済される事例は少ないのが現状となっています。

このため、交通事故の処理については、事故の発生状況・社会経済の情勢などを考慮して事故当事者間の解決を補完するため、事故相談等各種救済制度の整備拡充を積極的に推進する必要があります。

また、東京都では、自転車損害賠償保険の加入が義務付けられており、この加入による事故への備えが大切です。

ここでは、区民相談及び自転車損害賠償保険への加入促進における取り組みについて示しています。

交通事故相談業務の充実

区では、区民相談の法律相談における弁護士によるアドバイスや、各種相談機関や弁護士センターの紹介等、相談状況に合わせ相談機関につなげます。

自転車損害賠償保険への加入促進

東京都では自転車利用中の対人賠償事故（事故の相手方へ損害を与える事故）に備える保険等への加入が義務化されています。区では、様々な機会を捉えて関係者に情報提供を実施します。

1 被害者の救済

(1) 交通事故相談業務の充実

区では、区民相談の中の法律相談で交通事故の相談を受け付けています。

弁護士による法律相談において、交通事故に関する一般相談のアドバイスについて、今後も取り組みます。

また、各種相談機関や弁護士センターの紹介・法律扶助制度の利用等、相談者の状況に合わせた相談機関につなげる役割を担います。

(政策経営部広聴広報課)

表 2-6-1-1 相談件数〈区民相談〉

	平成 28 (2016) 年度	平成 29 (2017) 年度	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度
法律相談 (交通事故)	10 件	19 件	99 件	92 件	29 件	12 件

※ 交通事故相談は、平成 29 年度末で終了し、法律相談で交通事故相談を受け付けています。

(政策経営部広聴広報課)

(2) 自転車損害賠償保険への加入促進

東京都では令和 2 (2020) 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(事故の相手方へ損害を与える事故)に備える保険等への加入が義務化されています。

区では、交通安全啓発イベントでの周知のほか、自転車販売店等と連携し、自転車の購入や修理・点検などで来店するお客に対して、自転車損害賠償保険に関する情報の提供を行います。また、事業活動において自転車を利用する事業者も保険加入義務の対象となることから、区において警察署や交通安全協会等連携し、区内事業者に対する情報提供を実施します。

(土木部土木計画・交通安全課)

資料編



1 計画策定の検討体制

以下の表に示した検討体制により、本計画を策定しました。

表3-1-1-1 検討体制組織の構成・役割

組織名	構成	役割
板橋区交通安全協議会	地域団体等の代表者、関係事業者、関係行政機関の職員、区職員	計画の策定に関する事項について様々な分野の立場から意見を出しながら検討を重ね、計画を取りまとめる
庁議	区長、特別職、各部長	板橋区交通安全計画 2025 の策定について、区政全般の観点から総合的に審議する
板橋区交通安全計画 2025 庁内打合せ会	関係各課の課長	区内通行者を取り巻く現状や課題、施策の方向性等について検討する。また、板橋区交通安全協議会での協議、検討に必要な事項について、調査及び調整を行う

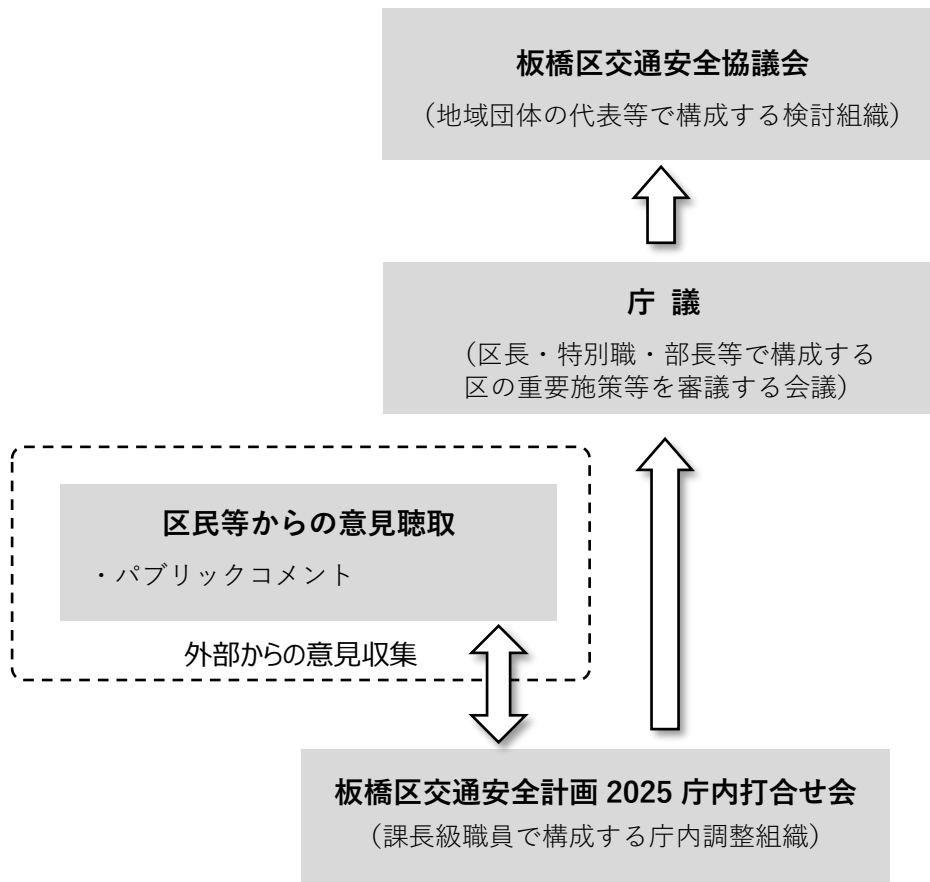


図3-1-1-2 計画策定の検討体制イメージ

2 検討の経緯

本計画の策定に関する主な検討経過は、以下のとおりです。

表3-1-2-1 交通安全計画 2025 検討経過

日付	会議名等	備考（内容など）
令和4(2022)年度		
5月17日	庁議	計画の目標、方向性、進め方について報告
9月6日	庁議	計画素案について、パブリックコメント等実施予定の報告
9月15日	板橋区交通安全協議会	
10月1～15日	パブリックコメントの募集	計画素案について意見募集
12月20日	庁議	計画原案について、パブリックコメントの実施結果報告
令和5(2023)年度		
5月上旬 (予定)	板橋区交通安全協議会	計画原案について、パブリックコメントの実施結果報告及び計画策定

上記のほか、庁内打合せ会を計2回実施しました。

3 板橋区交通安全協議会設置要綱

(平成2年8月17日区長決定)

(名称及び目的)

第1条 板橋区内の交通関係行政機関及び団体が相互の協力体制を確立し、もって強力かつ効果的な全区民運動を推進し、交通事故のない安全な住みよい板橋区を築くため、板橋区交通安全協議会（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、活動、知識の啓発・普及、施設整備、調査研究及びその他必要と認める事項について連絡協議する。

(組 織)

第3条 協議会は、会長及び別表第1に掲げる委員をもって構成する。

- 2 会長は、特に必要があると認めるときは、関係行政機関の職員その他関係者の出席を求め、意見を聞くことができる。
- 3 協議会に幹事会を置き、別表第2に掲げる幹事をもって充てる。
- 4 幹事会は、協議会の会議事務を整理する。
- 5 幹事会は、会長の指名する幹事が招集し、会議を主宰する。

(会 長)

第4条 会長は、区長とする。

- 2 会長は、会議を主宰し、協議会を代表する。
- 3 会長に事故あるときは、副区長である委員がその職務を代理し、会長、副区長である委員ともに事故あるときは、あらかじめ会長の指名する委員が、その職務を代理する。

(会 議)

第5条 協議会の会議は、必要のつど開催する。

- 2 会長が必要と認めるときは、直接面会する方法によらず、書面または映像と音声の送受信等による遠隔での会議（以下「遠隔での会議」という。）を開くことができる。
- 3 会長は、事業等の概要を記載した通信文を委員幹事に送付した上で、遠隔での会議を開き、委員幹事からその意見を徴することができる。

(事 務 局)

第6条 協議会の事務局は、板橋区土木部土木計画・交通安全課に置く。

付 則

- 1 この要綱は、平成2年8月17日から施行する。
- 2 板橋区交通安全協議会規約は、廃止する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成3年4月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成4年4月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成5年4月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成8年4月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成9年4月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成9年7月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成12年4月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成13年4月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成13年8月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成15年4月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成16年9月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成19年4月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成25年4月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成27年4月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成27年7月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成30年4月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、平成30年4月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、令和3年8月1日から施行する。

付 則

この要綱の一部改正は、令和4年8月1日から施行する。

別表第1

会長	板橋区長	委員	板橋警察署長
委員	板橋区副区長	委員	志村警察署長
委員	板橋区議会議長	委員	高島平警察署長
委員	板橋区議会副議長	委員	板橋交通安全協会代表
委員	教育委員会教育長	委員	志村交通安全協会代表
委員	資源環境部長	委員	高島平交通安全協会代表
委員	土木部長	委員	板橋消防署長
委員	国土交通省東京国道事務所 万世橋出張所長	委員	志村消防署長
委員	東京都第四建設事務所長	委員	板橋産業連合会代表
委員	東京都交通局巢鴨駅務管理所長	委員	板橋区商店街連合会代表
委員	東日本旅客鉄道(株)板橋駅代表	委員	板橋区町会連合会代表
委員	東京地下鉄(株)代表	委員	区立小学校長会長
委員	東武鉄道(株)営業部東上支社代表	委員	区立中学校長会長
委員	国際興業(株)志村営業所代表	委員	区立小学校PTA連合会代表
委員	国際興業(株)練馬営業所代表	委員	区立中学校PTA連合会代表
委員	板橋個人タクシー協同組合代表	委員	都立高等学校代表
委員	東京都個人タクシー協同組合 板橋第一支部代表	委員	私立保育園長会代表
委員	東京自動車整備振興会板橋代表	委員	私立幼稚園協会代表
委員	東京トラック協会板橋代表	委員	私立学校代表
委員	東京都自転車商協同組合板橋代表	委員	板橋区老人クラブ連合会代表
委員	板橋区医師会代表	委員	区内新聞社代表
委員	板橋区歯科医師会代表	委員	

別表第2

幹事	板橋警察署交通課長	幹事	資源環境部環境政策課長
幹事	志村警察署交通課長	幹事	資源環境部資源循環推進課長
幹事	高島平警察署交通課長	幹事	資源環境部板橋東清掃事務所長
幹事	政策経営部広聴広報課長	幹事	土木部土木計画・交通安全課長
幹事	区民文化部地域振興課長	幹事	土木部管理課長
幹事	健康生きがい部長寿社会推進課長	幹事	土木部工事設計課長
幹事	福祉部障がい政策課長	幹事	土木部南部土木サービスセンター所長
幹事	子ども家庭部保育運営課長	幹事	土木部北部土木サービスセンター所長
幹事	子ども家庭部保育サービス課長	幹事	教育委員会指導室長

4 用語解説

—あ—

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平成28(2016)年3月、国土交通省道路局と警察庁交通局が作成した自転車通行空間の計画と設計に関するガイドラインのこと。「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づいて、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の策定手法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、クルマが適切に分離された道路空間設計の考え方等について示している。

板橋区基本計画 2025

平成28(2016)年1月、板橋区が板橋区基本構想に掲げる将来像である「未来をはぐくむ緑と文化のかがやくまち“板橋”」の実現に向けて、平成28年度から10年間の区政を総合的・計画的に推進していく方向性と目標を示した施策体系のこと。基本構想で定める3つの基本理念に基づき、区の将来像と政策分野別の「あるべき姿」である「9つのまちづくりビジョン」を実現するため、「3つの基本目標」と「9つの基本政策」を柱とした施策を体系化している。

自転車+ (プラス)

	歩行速度 ～6km/h程度	中速度 6km/h～25km/h程度	高速度 25km/h程度～
電動無し	<p>歩行者</p>  <p>ベビーカー</p>  <p>車椅子</p>  <p>出典：株式会社カムラサイクル</p>	<p>三輪自転車</p>  <p>出典：ブリヂストンサイクル株式会社</p> <p>自転車</p>  <p>出典：ブリヂストンサイクル株式会社</p> <p>電動アシスト自転車</p>  <p>出典：経済産業省</p> <p>ロードバイク</p>  <p>出典：ブリヂストンサイクル株式会社</p>	<p>道路交通法で定義される「自転車」の範囲</p> <p>自転車計画の対象とする</p>
電動付き	<p>電動車いす</p>  <p>出典：経済産業省</p> <p>ウィル</p>  <p>出典：経済産業省</p>	<p>電動キックボード</p>  <p>出典：経済産業省</p> <p>セグウェイ</p>  <p>出典：国土交通省</p> <p>フル電動自転車</p>  <p>出典：国土交通省</p>	<p>オートバイ</p>  <p>出典：経済産業省</p> <p>自動車</p>  <p>出典：経済産業省</p>
自動	<p>デリロ</p>  <p>出典：株式会社ZMP</p> <p>ラクロ</p>  <p>出典：株式会社ZMP</p>	<p>グリーンローモビリティ</p>  <p>出典：国土交通省</p>	<p>完全自動運転車</p>

自転車

道路交通法 第2条第11の2号

ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるものであつて、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。）をいう。

「内閣府令で定める基準」に該当する原動機を用いた自転車 = 電動アシスト自転車

道路交通法施行規則 第1条の3（人の力を補うため原動機を用いる自転車の基準）

- 一 人の力を補うために用いる原動機が次のいずれにも該当するものであること。
 - イ 電動機であること。
 - ロ 二十四キロメートル毎時未満の速度で自転車を走行させることとなる場合において、人の力に対する原動機を用いて人の力を補う力の比率が、（1）又は（2）に掲げる速度の区分に応じそれぞれ（1）又は（2）に定める数値以下であること。
 - （1） 十キロメートル毎時未満の速度
 - （2） 十キロメートル毎時以上二十四キロメートル毎時未満の速度 走行速度をキロメートル毎時で表した数値から十を減じて得た数値を七で除したものを二から減じた数値
 - ハ 二十四キロメートル毎時以上の速度で自転車を走行させることとなる場合において、原動機を用いて人の力を補う力が加わらないこと。
- 二 イからハまでのいずれにも該当する原動機についてイからハまでのいずれかに該当しないものに改造することが容易でない構造であること。
- 三 原動機を用いて人の力を補う機能が円滑に働き、かつ、当該機能が働くことにより安全な運転の確保に支障が生じるおそれがないこと。

※一部を省略しています

図3-4-1-2 道路交通法における自転車の定義（令和3(2021)年9月現在）

※ 「セグウェイ」は商品名ですが、広く一般に認知されている名称のため自転車計画で使用していません。なお、ブレーキの取り付けが困難などの理由により、現行法では原則としてセグウェイの公道走行は認められていません。

—か—

交通都市宣言

平成5（1993）年7月に区（区民）が行った宣言。交通量の増加などによって交通事故が多発していることを背景に、道路交通環境の整備、交通安全意識の高揚、正しい交通ルールとマナーの実践により、悲惨な交通事故のない安全で住みよいまちの実現を目指して交通安全都市を宣言している。

—た—

東京都板橋区自転車安全条例

平成15(2003)年3月、自転車の安全利用の意識の向上を図り、自転車事故を未然に防止するため、各機関及び自転車利用者が総合に連携した活動を行うことを区が定めた条例。区、自転車利用者、関係団体、事業者の責務等を定めている。

—は—

ブランド戦略（DX戦略、SDGs戦略）

区の基本計画のアクションプログラムとして、令和3(2021)年1月に定めた「いたばし No1 実現プラン 2025」において、かつてない危機を乗り越えながら、限られた経営資源を重点的に投入するという基本的な考え方に基いて設定した「重点戦略」の一つ。ブランド戦略のほかに、DX戦略とSDGs戦略の2つがある。同プランでは、重点戦略のめざすビジョンを掲げており、ブランド戦略は“板橋の魅力が定住と交流を促すまち”、DX戦略は“新しい技術や価値が暮らしを豊かにするまち”、SDGs戦略は“誰一人取り残さない安心・安全なまち”としている。

—D—

DX戦略

「ブランド戦略」を参照。

—S—

SDGs戦略

「ブランド戦略」を参照。