



板橋区交通安全計画2025



板橋区

はじめに



板橋区では、昭和 53（1978）年以降、5 年ごとの 9 次にわたり、板橋区交通安全計画を策定し、区民の皆様をはじめ、板橋区・警視庁・関係機関・事業者などの各団体とともに交通事故を減少させるための各種交通安全施策に取り組んでまいりました。その結果のひとつとして、区内の交通事故死傷者数を昭和 53（1978）年の 1,769 人から令和 3（2021）年の 937 人とその数を約 2 分の 1 に減少させるなど成果を挙げることができました。

しかし、未だに交通事故による死亡者が絶えず、多くの交通事故が発生しています。なかでも、区内の交通事故のうち自転車に関連する割合は、近年上昇傾向にあり、これまで以上の対策が必要です。

また、令和 5 年 7 月 1 日に改正道路交通法が施行となり、電動キックボードが特定小型原動機付自転車として新たに分類されることとなりました。

区では、令和 4 年 2 月に板橋区自転車活用推進計画を策定し、自転車に加え、電動キックボード等の電動小型モビリティを「自転車・（プラス）」と銘打ち、利用を推進するとともに、通行環境の整備と安全利用啓発を推進しています。

また、近年社会問題となっている「ながらスマホ」は、ひとたび事故が発生すると重大事故化する恐れがあることから、あらゆる機会を捉えて、これを防ぐ安全啓発を行っていく必要があります。

本計画では、これまでの交通安全施策とともに、先の「自転車・（プラス）の安全利用」と「ながらスマホ対策」を重点課題として設定し、取り組むことにより「交通事故死者数ゼロ」、更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。

本計画の着実な推進のため、区民の皆様や関係団体の方々と共に、一体的な交通安全対策を進めることで、区が掲げる「東京で一番住みたくなるまちいたばし」の実現に向けて全力で取り組んでまいりますので、ご理解とご協力をお願い申し上げます。

令和 5 年 5 月

板橋区長

坂本 健

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) 重点課題に対する施策	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	80
(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組

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 消防署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 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
資料編	
1 計画策定の検討体制	126
2 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。

この取組により、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「SDG s 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に取り組みます。

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、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。この取組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、交通事故死傷者数を昭和 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、この中にあっても、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「板橋区交通政策基本計画※」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・連携した取組を行うことで、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。

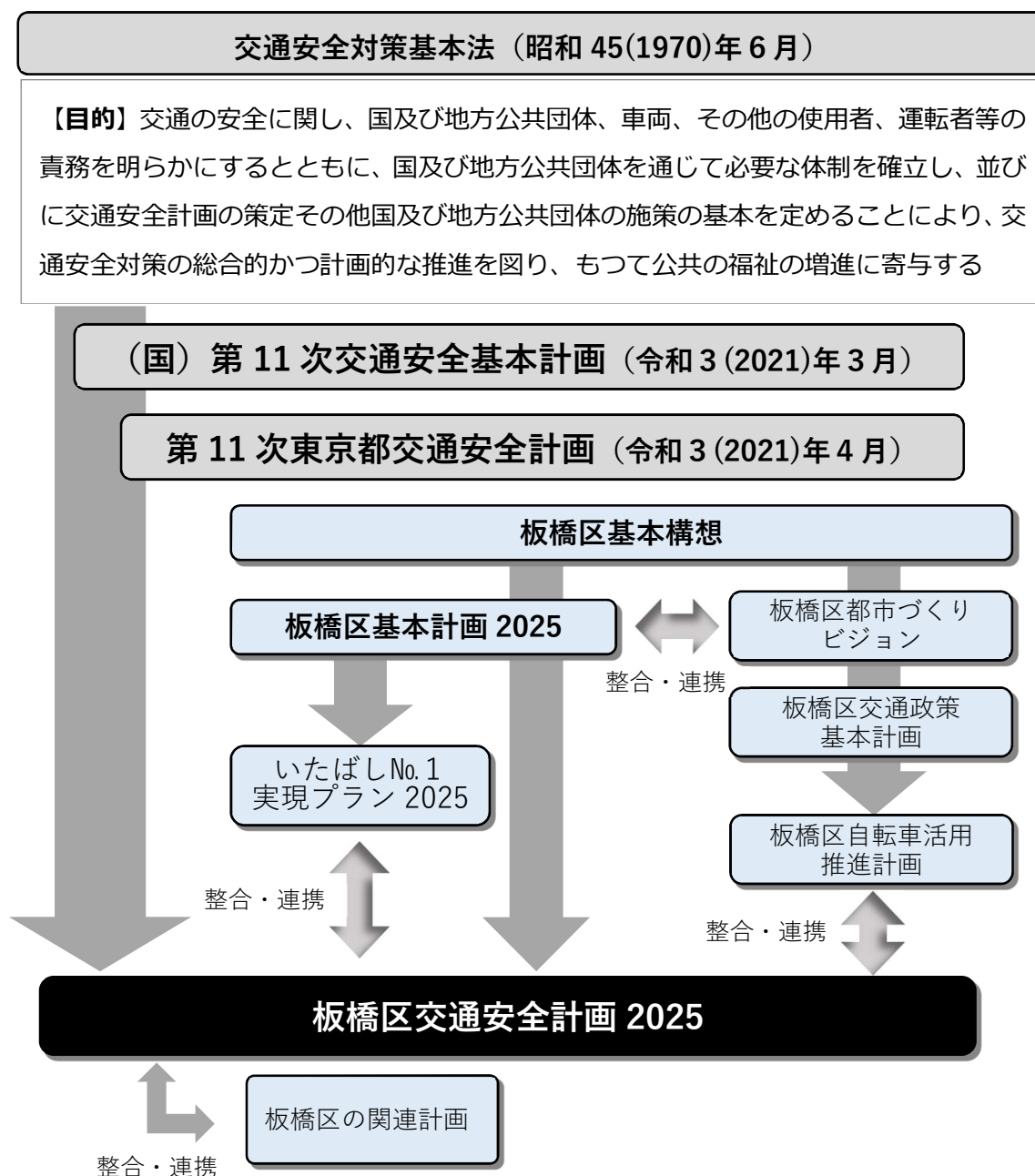


図 1-1-3-1 計画の位置づけイメージ

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」のための着実な取組を推進します。

（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みると、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

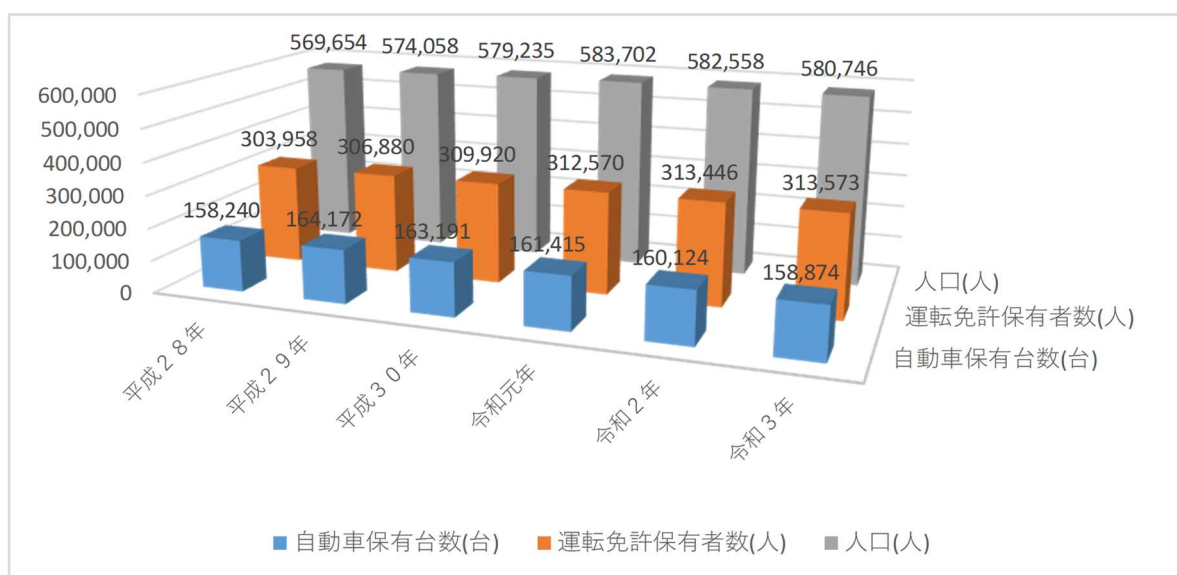
1 区内の交通情勢

(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になります。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 板橋区の自転車保有台数、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

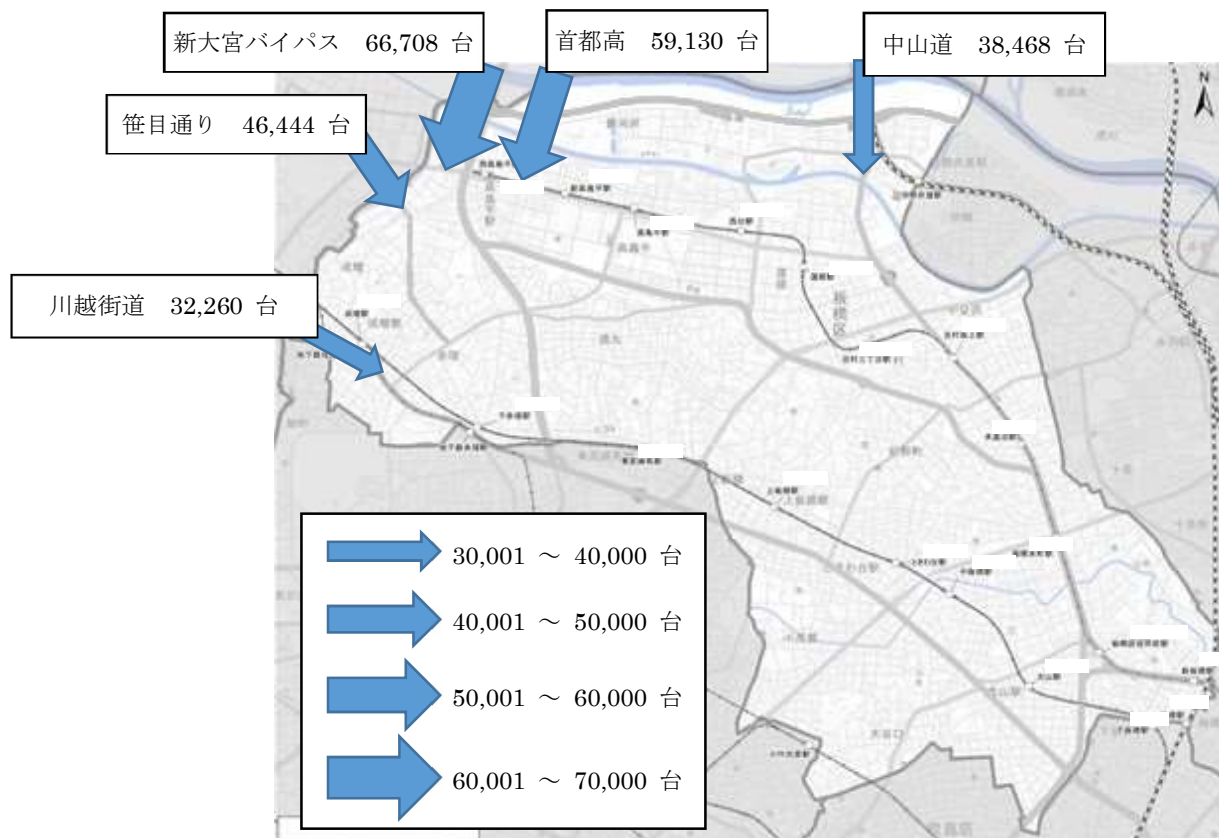


図1-2-1-4 県境5地点における自動車(原付を含む)の24時間交通流入量

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。

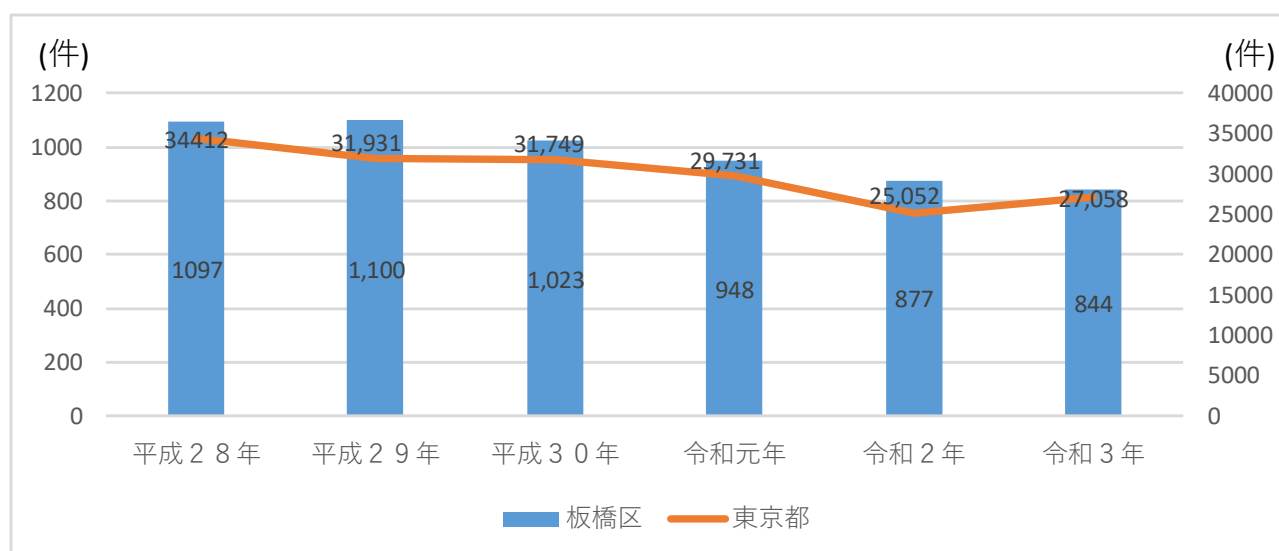


図 1 - 2 - 2 - 1 区内交通事故発生件数の推移

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。

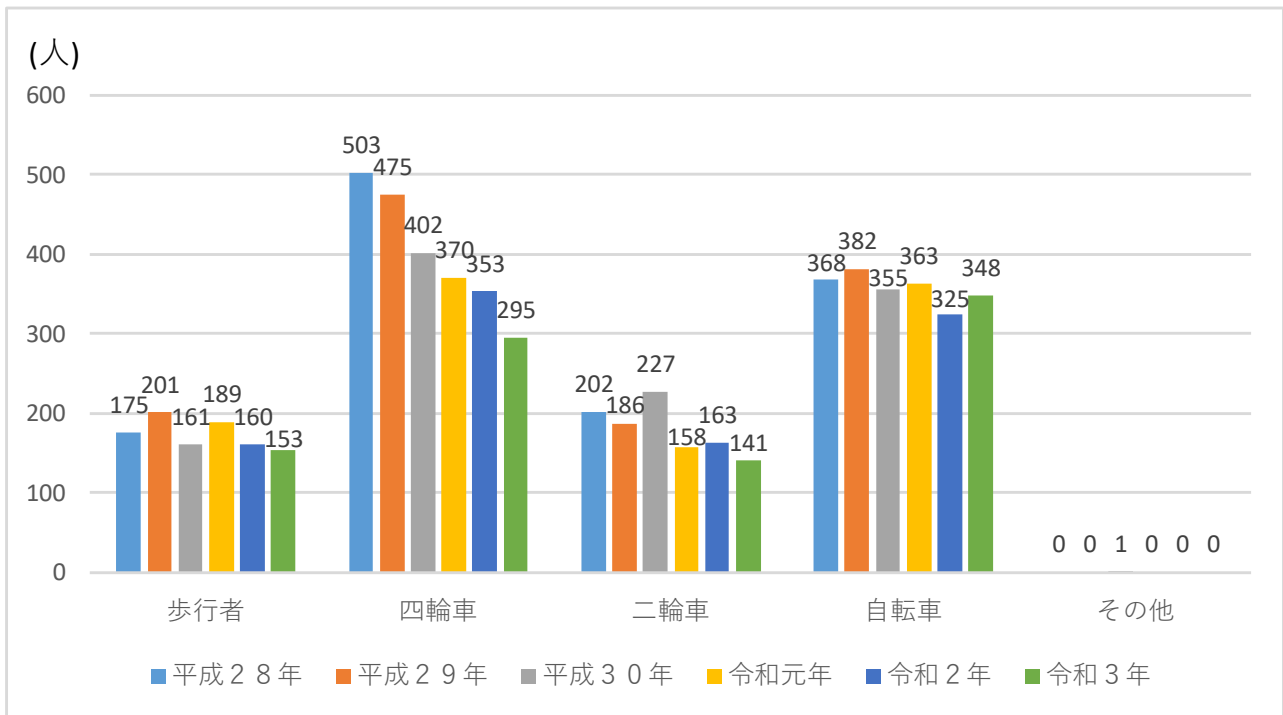


図1-2-2-3 板橋区の状態別交通事故死傷者数の推移

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。

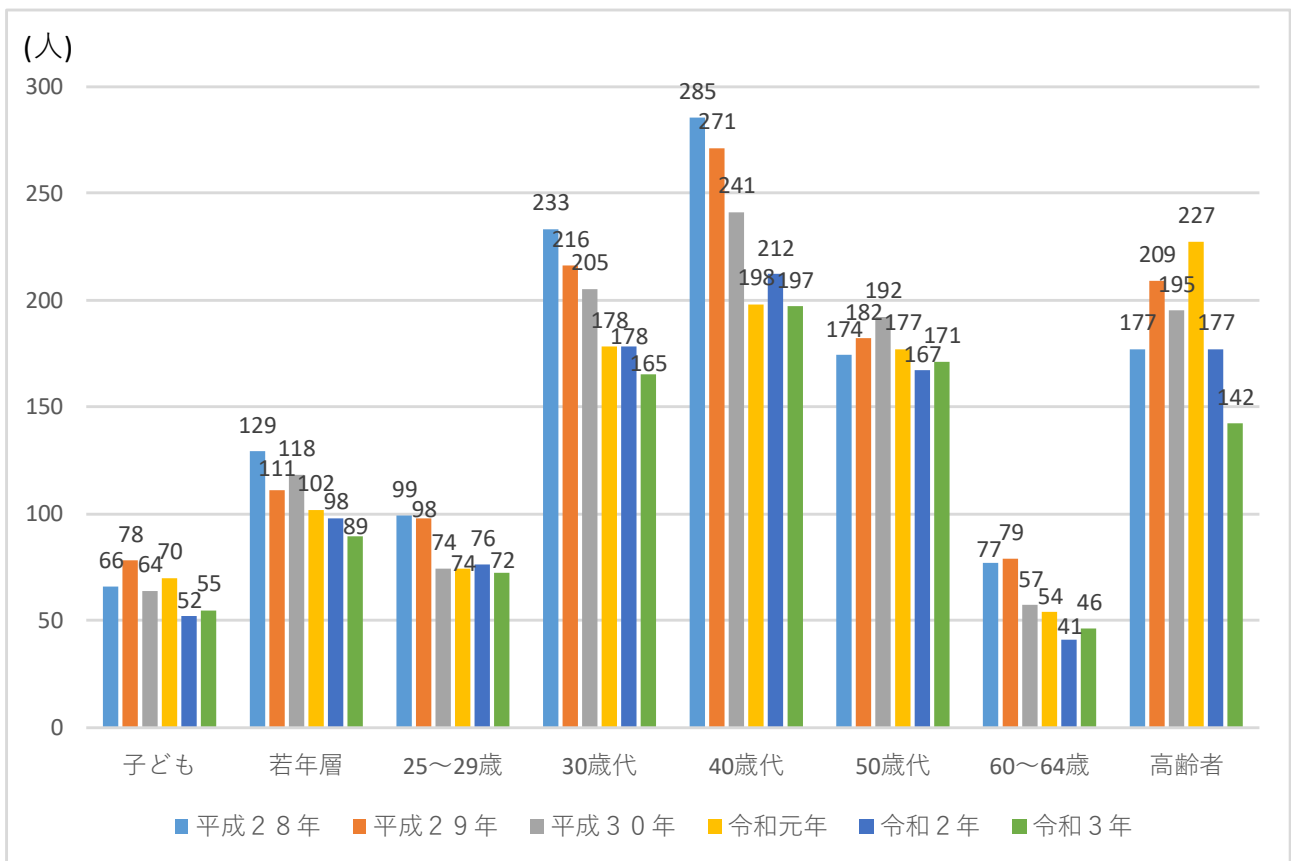


図 1-2-2-5 板橋区の年齢層別交通事故死傷者数の推移

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。（ ）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。

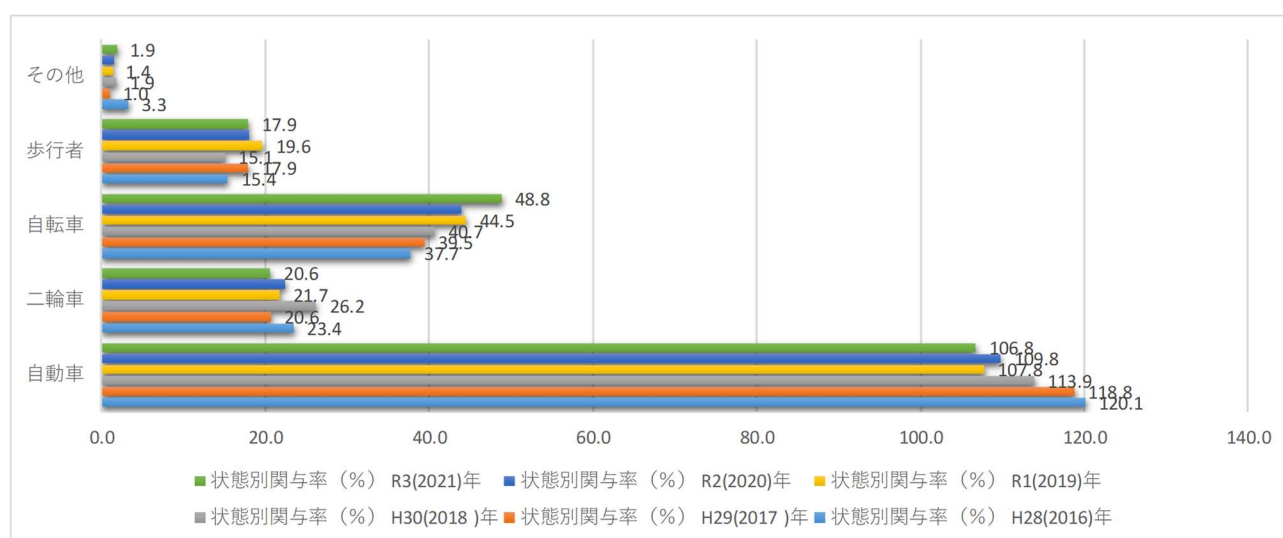


図 1 - 2 - 2 - 7 交通事故の状態別関与率

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、警視庁交通部発表の交通事故統計表（行政区別累月報）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。

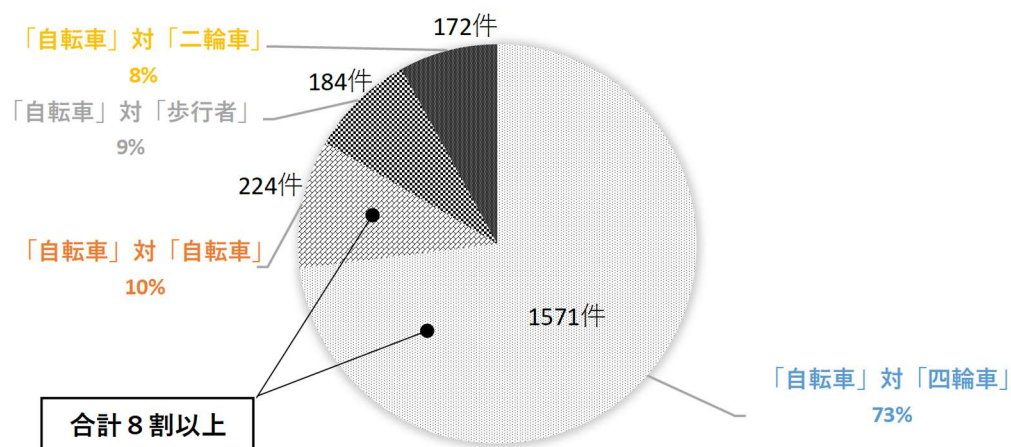
都内区市町村においては、このような状況を踏まえて交通安全計画に基づく様々な対策を講じているところですが、自転車乗用者が当事者となる交通事故の件数が無くなることが問題です。

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ると、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を目的とします。



※ 警視庁総務部提供の「交通事故統計資料」を基に作成

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。

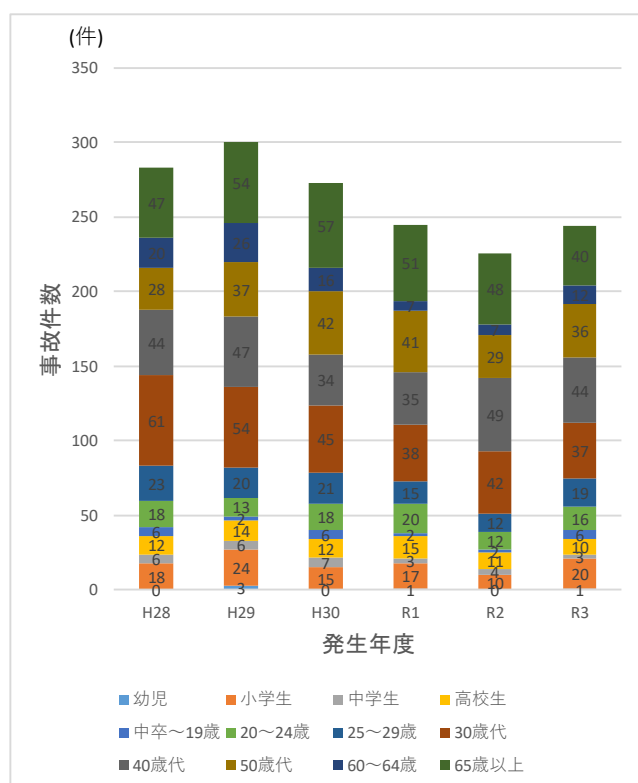


図 1-2-3-2 自転車×四輪車の事故件数

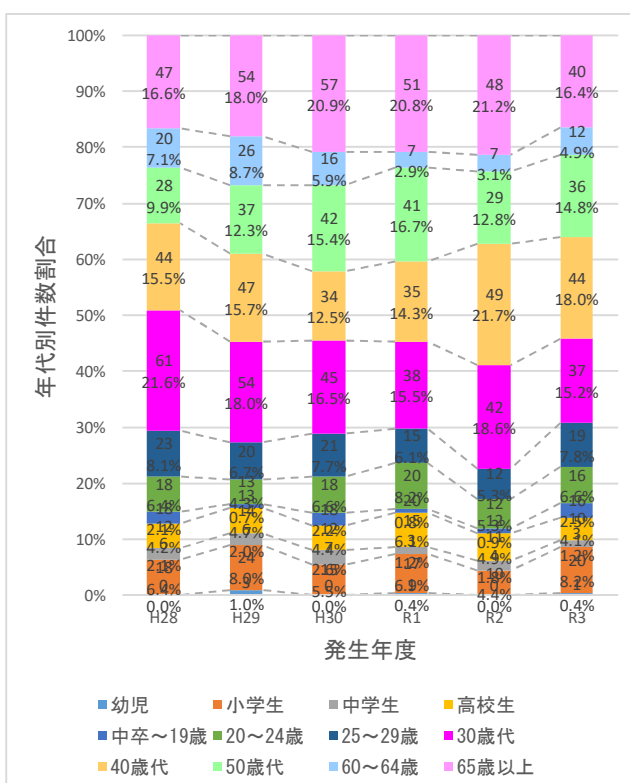


図 1-2-3-3 自転車×四輪車の事故件数割合

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みると、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ると、「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。

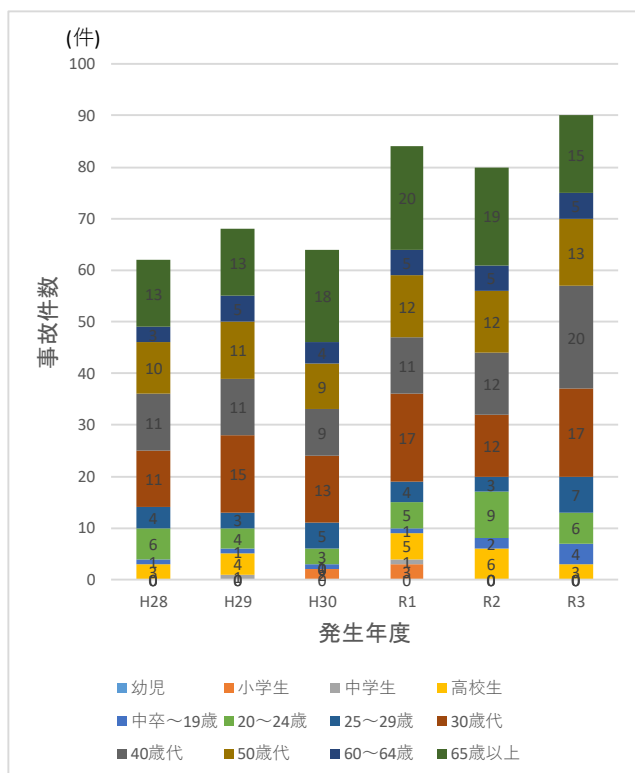


図 1-2-3-4 自転車×自転車の事故件数

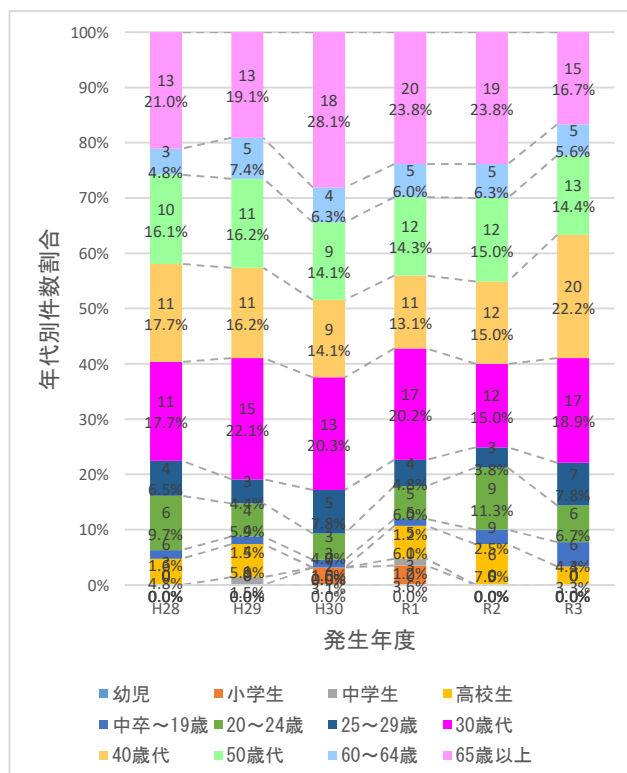


図 1-2-3-5 自転車×自転車の事故件数割合

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めます。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組と、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	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
			[2] ながらスマホ対策	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
		区内道路全般に対する施策	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
			社会情勢の変化に伴う安全対策	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
				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
			道路交通環境の整備	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
	第2部	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
			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
			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.113
				災害に強い交通施設等の整備	P.113
				災害時の交通安全の確保等	P.114
	第2部	被害者の支援	被害者の救済	交通事故相談業務の充実	P.123
				自転車損害賠償保険への加入促進	P.123

※ 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が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、令和5年7月1日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することになり、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かったり、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

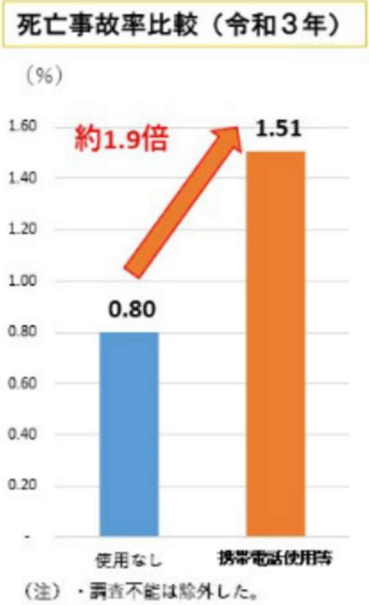


図 1-4-1-2 携帯電話使用の有無による死亡事故率比較

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。

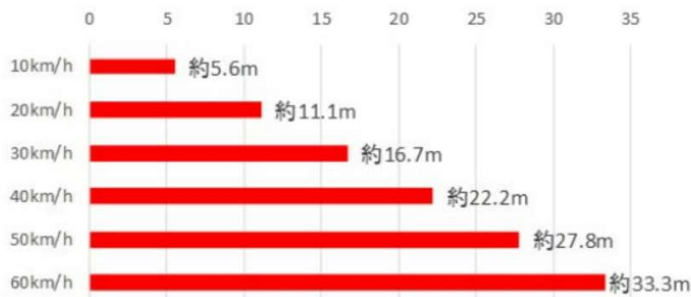
【自動車2秒間に進む距離】

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。

自動車が2秒間に進む距離



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。

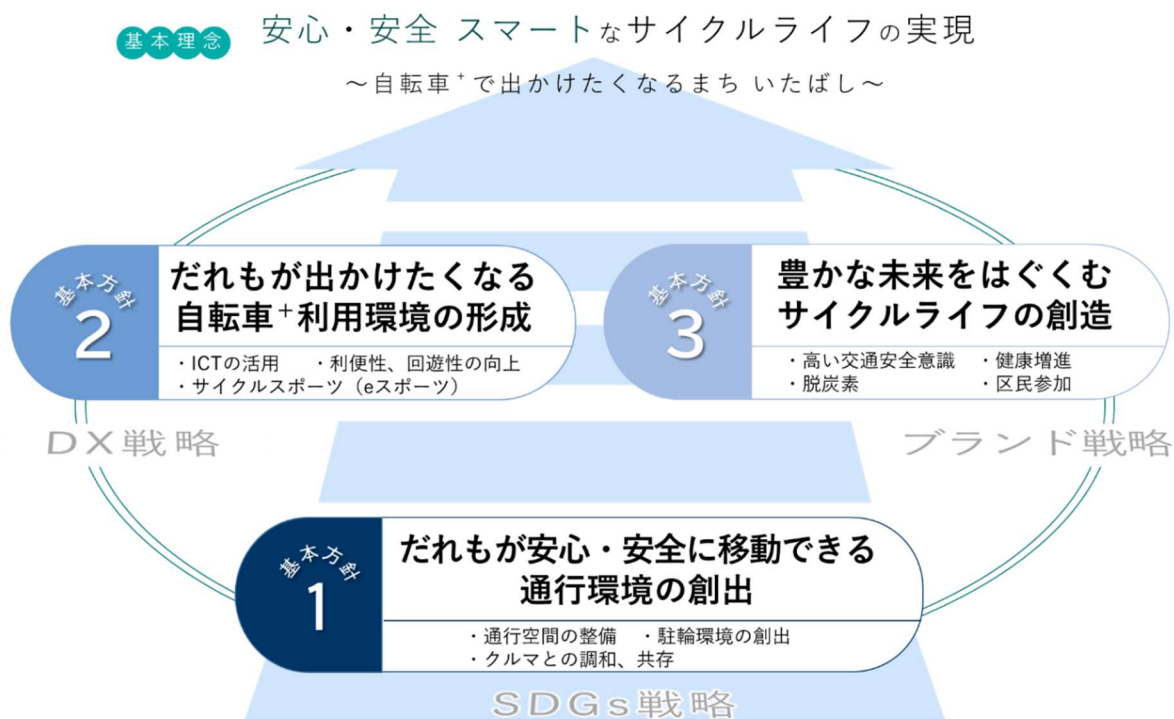


図1-4-1-3 自転車計画の基本理念・基本方針のイメージ

※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になります。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

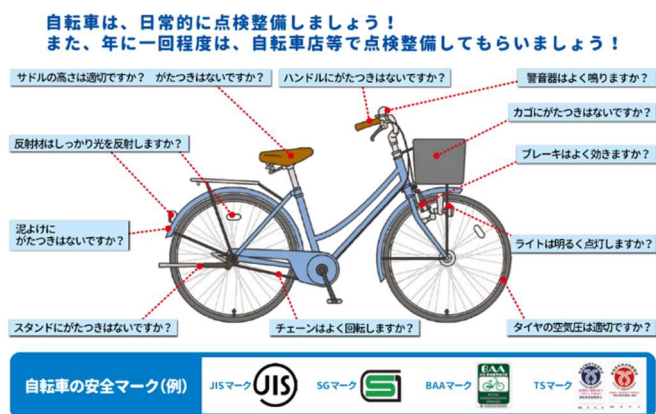
区内の自転車販売店や警察署等と連携して、公共施設や街頭などにおいて、自転車利用者を対象とした自転車点検キャンペーンを実施し、自転車の定期的な点検の必要性や安全利用の啓発を推進します。また、自転車駐車場の利用者が、自転車の不具合に気付いた際に応急的な対処ができるよう、空気入れや基本的な工具等を自由に使用できる設備の自転車駐車場内への設置を検討します。

(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)

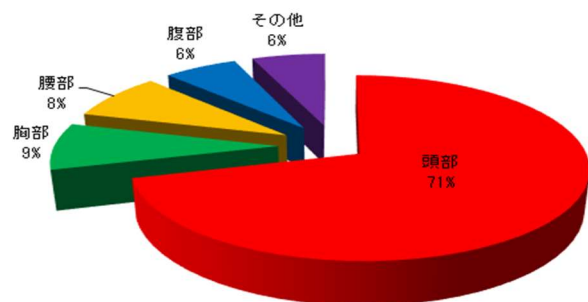
【ヘルメット着用の重要性】

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。

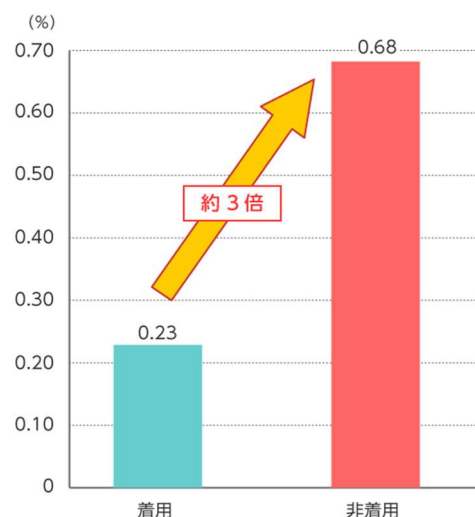
都内の自転車事故による死亡者（平成 27～29 年）の約 7 割が頭部に致命傷を負っており、ヘルメットを着用していない時の死傷者に占める死者の割合（致死率）は、着用時の約 3.0 倍も高くなっていることから、頭部損傷が重大な事故につながるようになっていきます。

令和 4 年 4 月 27 日に公布され、令和 5 年 4 月 1 日に施行された道路交通法第 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「2 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레이트)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레이트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。

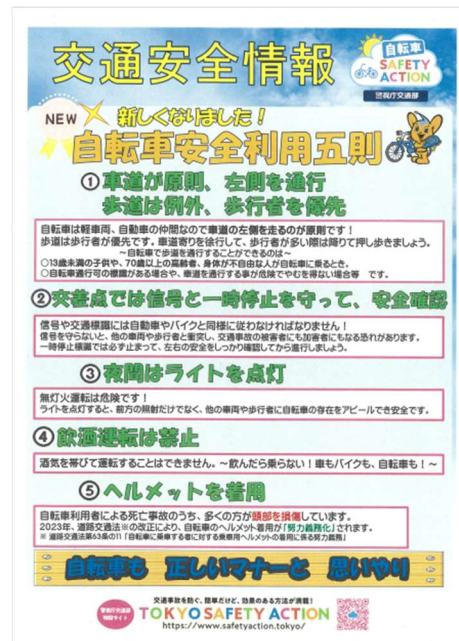
(土木部土木計画・交通安全課)

【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る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。

（東京都第四建設事務所）

<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。

（東京都第四建設事務所）

(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。

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 改修	2 か所	1 か所	3 か所	3 か所	3 か所

(土木部土木計画・交通安全課)

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
自転車駐車場の改修	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へ依頼する等、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)

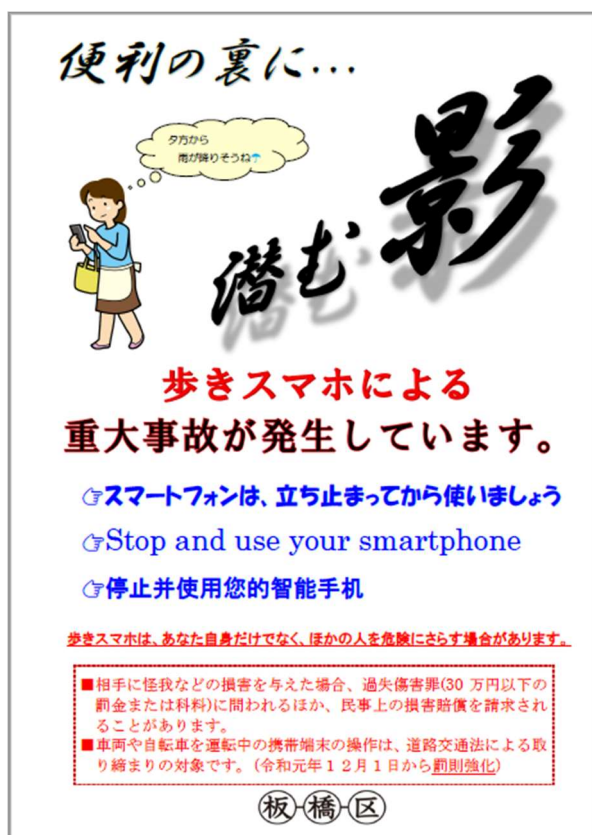


図1-4-1-9 区作成啓発チラシ



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た「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。

(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成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）



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 (2025) 年度 (目標値)
実施回数 (回)	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)
実施回数 (回)	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、スクエアード・ストリー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。

(東京都教育庁)

(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。

(東京都教育庁)

(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)

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
実施回数（回）	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)

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

【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」は買い物をすませ、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関係す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 4 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組を推進し、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和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。

(土木部土木計画・交通安全課、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。）

施行の時期は令和5年7月1日ですが、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当たり、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、都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)