

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
- 2 交通安全施設等の整備
- 3 道路利用の適正化
- 4 特定車両の通行に係る安全確保

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組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組を掲載します。

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。

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鎮の整備、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）、東武鉄道東上本線附属街路第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 附属街路第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 附属街路第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ひび割れ・振動等が発見された区道について、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、南部・北部土木サービスセンター)

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 m ²	35,676 m ²	33,262 m ²	36,987 m ²

※ 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 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、南部・北部土木サービスセンター)

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・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。

(区)

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

(区)

(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、途中で青点滅や赤信号になり、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、視覚障がい者誘導用ブロック・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、南部・北部土木サービスセンター)

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	1,846 ㎡	2,666 ㎡	1,575 ㎡	1,656 ㎡	766 ㎡	1,388 ㎡
カラー舗装	1,442 ㎡	364 ㎡	200 ㎡	0 ㎡	64 ㎡	1,635 ㎡
視覚障がい者誘導用ブロック	19 箇所	15 箇所	16 箇所	42 箇所	23 箇所	31 箇所
自発光式道路鋏	3 基	2 基	1 基	2 基	0 基	0 基

(土木部工事設計課、南部・北部土木サービスセンター)

(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

- ・視覚障がい者誘導用ブロックの設置

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

(東京都第四建設事務所)

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・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 14 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



交通管理者による交通安全の取組

- 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組を推進しています。

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組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。

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

(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組

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組を進めていきます。

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	1駅

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いき、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。

(東京都交通局)

(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 消防署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組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組を推進していきます。

消防署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、交通安全教育の取組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ています。

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ています。

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

(消防署)

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組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組を示し、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組など、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組や、災害発生時の対応を迅速かつ正確に行う取組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。

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

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。

(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。

*：道路のがれき等を取り除くことです。

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)

(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の表示を行います。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てします。

(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 箇所の一時的滞在施設を整備しています。

区内 12 箇所の一時的滞在施設

○ 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組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 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)

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

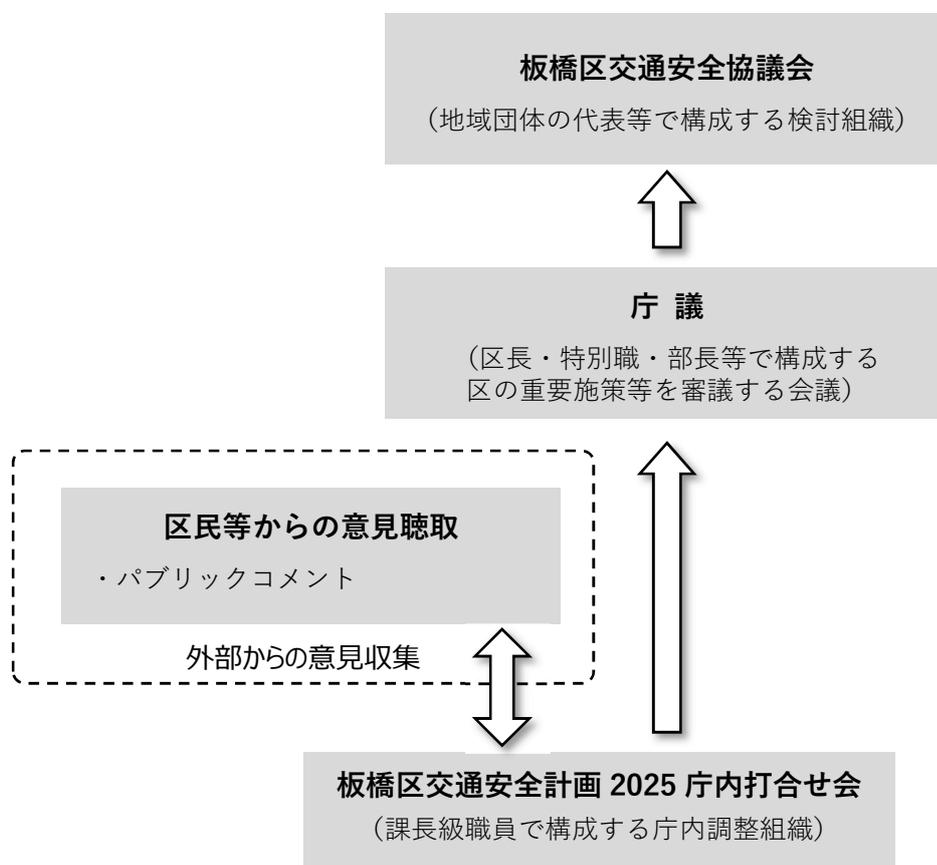


図 3-1-1-2 計画策定の検討体制イメージ

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9日 (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。

板橋区交通政策基本計画

令和 2 (2020) 年 5 月、板橋区が社会情勢の変化や多様化する交通ニーズに対応しながら、区内の交通政策全般に関する方向性を定めた施策体系のこと。20 年後の将来を見据え、「交通インフラ」、「交通サービス」、「交通まちづくりと脱炭素社会」の 3 つの視点から整理した課題への施策を体系化している。

板橋区自転車活用推進計画

令和 4 (2022) 年 2 月、板橋区が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策定した施策体系のこと。「安心・安全 スマートなサイクルライフ～自転車+で出かけたくなるまち 板橋」の基本理念実現に向け、3 つの基本方針と取組の指針となる 13 の施策を定めている。

—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。

—さ—

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

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 二
 - （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。
 - ニ 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。
- 二 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。

—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。

交通安全計画 2025

編集 板橋区土木部土木計画・交通安全課

〒173-8501 板橋区板橋二丁目 66 番 1 号

TEL 03-3579-2296 FAX 03-3579-2547

d.keikaku@city.itabashi.tokyo.jp

令和 5 年 7 月発行

刊行物番号 R05-13



板橋区 〒173-8501 東京都板橋区板橋二丁目 66 番 1 号 URL <https://www.city.itabashi.tokyo.jp/>