

「第11次杉並区交通安全計画」の策定について

令和3年9月15日に公表した「第11次杉並区交通安全計画(案)」について、区民等の意見提出手続の結果を踏まえ、一部修正したうえで、令和3年11月の杉並区交通安全協議会で決定しましたので報告します。

1 区民等の意見提出手続の実施状況

(1) 実施期間

令和3年9月15日(水)から10月15日(金)(31日間)まで

(2) 公表方法

①広報すぎなみ(9月15日号)

②区公式ホームページ

③文書による閲覧(杉並土木事務所、区政資料室、区民事務所、図書館)

(3) 意見提出実績

計3件(個人3件、団体0件)、延べ4項目

- ・持参 1件
- ・電子メール 1件
- ・ホームページ 1件

2 提出された意見と区の考え方等

(1) 区民等の意見の概要と区の考え方(資料1)

(2) 第11次杉並区交通安全計画(案)の修正一覧(資料2)

提出された意見は、本計画の周知や具体的な案件についてであったため、提出された意見に基づく修正は行わないが、より適切な記述等への修正を16か所行う。

3 修正後の第11次杉並区交通安全計画(資料3)

4 今後のスケジュール(予定)

令和3年12月15日 計画の公表

区民等の意見の概要と区の考え方

No.	項目	意見の概要	区の考え方
1	計画全般について	交通安全計画の内容を全世代に理解してもらえよう、わかりやすく伝える工夫をしてほしい。	今後も様々な普及の機会を捉え、交通安全施策を分かりやすくお伝えし、ご理解いただけるよう取り組んでまいります。
2		第11次杉並区交通安全計画案そのものはよくできている。この計画に基づき、具体的な交通事故（特に自転車）を減らす施策の速やかな実施に期待する。	今後も各関係機関と連携しながら、より効果的な交通安全対策を推進してまいります。
3	その他	大宮八幡宮前の危ない交差点について、自動車や自転車の利用者の注意喚起のため、監視カメラと看板を設置してほしい。	具体的な事案に対するご要望につきましては、個別に対応させていただきます。
4	交通安全教育分野についての意見	自転車利用者の交通ルール違反やマナーの悪さが気になる。区内の小学校、幼稚園、保育園等で保護者を対象に警察と連携して自転車講習会を開催してはどうか。警察署員だけでなく、不法駐輪監視員が自転車利用者に注意喚起してはどうか。	<p>これまでも小学校の自転車講習会や保育園、幼稚園等の集まりの際に、保護者を対象とした講習会を実施しています。昨今の社会状況から集まりの機会が減っていますが、今後も様々な啓発の機会を捉え、交通安全教育に取り組んでまいります。</p> <p>安全パトロール隊の区内巡回時、交通法規に違反する自転車運転者に対し、状況に応じて注意喚起等を行っています。今後も日々の声かけ等を通じ、自転車利用者のルール順守、モラル向上を図ってまいります。また、引き続き、各警察署による取り締まりも区内各所で行ってまいります。</p>

第 11 次杉並区交通安全計画（案）の修正一覧

No.	頁	項目	交通安全計画案	修正内容 (下線部の部分を修正)	修正理由
1	2	第 1 章 交通安全計画の基本的事項 2 計画の性格及び位置づけ	交通安全対策基本法第 4 条では、地方公共団体の責務として、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、 <u>国の施策に準じて講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、実施する責務があると規定しています。</u>	交通安全対策基本法第 4 条では、地方公共団体の責務として、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、 <u>国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、実施する責務があると規定しています。</u>	より適切な記述に修正
2	2	第 1 章 交通安全計画の基本的事項 2 計画の性格及び位置づけ	本計画の策定に当たっては、 <u>杉並区の基本構想を実現するための都市整備分野の総合的方針を定めた「杉並区まちづくり基本方針」との整合を図るとともに、区の自転車対策の総合的指針である「杉並区自転車利用総合計画」との相互連携も行います。なお、今後、<u>杉並区基本構想や杉並区まちづくり基本方針等が策定又は改定される予定のため、これらの計画との整合性を図るよう、本計画の見直しを改めて検討します。</u></u>	本計画の策定に当たっては、 <u>杉並区基本構想を実現するための都市整備分野の総合的方針を定めた「杉並区まちづくり基本方針」との整合を図るとともに、区の自転車対策の総合的指針である「杉並区自転車利用総合計画」との相互連携も行います。なお、今後、<u>改定する予定である「杉並区まちづくり基本方針」等の関連計画との整合性を図るため、本計画の見直しを改めて検討します。</u></u>	より適切な記述に修正
3	4	第 1 章 交通安全計画の基本的事項 3 基本理念	<u>一件でも多く交通事故を減らすため、都計画と同様に、「人優先」、「人命尊重」を本計画の基本理念とします。</u>	<u>一件でも多く交通事故を減らす観点から、「人優先」、「人命尊重」を本計画の基本理念とします。</u>	より適切な記述に修正
4	6	第 2 章 杉並区 の交通事故の現状と課題 1 杉並区 の交通事故の現状 (1) 交通事故 件数の推移 東京都及び杉並 区内の交通事故 発生状況（5 年 間）	平成 28 年から令和 2 年までの 5 年間で、東京都、 <u>杉並区</u> ともに交通事故発生件数は減少しています。	平成 28 年から令和 2 年までの 5 年間で、東京都、 <u>杉並区</u> 共に交通事故発生件数は減少しています。	より適切な記述に修正

No.	頁	項目	交通安全計画案	修正内容 (下線部の部分を修正)	修正理由
5	7	第2章 杉並区 の交通事故の現 状と課題 1 杉並区の交 通事故の現状 (2)交通事故の 発生状況の推移 と現状 ①道路種別交 通事故発生状況(5 年間)	区道及び主要都道での平成 28年から令和2年の5年間 では、 <u>交通事故発生件数・死者 数ともに増減を繰り返してい ます。</u>	区道及び主要都道での平成 28年から令和2年 <u>までの5年 間では、交通事故発生件数・ 死者数共に増減を繰り返して います。</u>	より適切な 記述に修正
6	8	第2章 杉並区 の交通事故の現 状と課題 1 杉並区の交 通事故の現状 (2)交通事故の 発生状況の推移 と現状 ②道路形状別交 通事故発生状況 (5年間)	平成28年から <u>令和2年の 5年間では、交差点及び交差 点付近での交通事故発生件数 が全体の約半数を占めていま す。</u>	平成28年から <u>令和2年ま での5年間では、交差点及び 交差点付近での交通事故発生 件数が全体の約半数を占めて います。</u>	より適切な 記述に修正
7	10	第2章 杉並区 の交通事故の現 状と課題 1 杉並区の交 通事故の現状 (2)交通事故の 発生状況の推移 と現状 ⑤当事者別交 通事故発生状況(5 年間)	平成28年から <u>令和2年の 5年間の交通事故発生件数は 乗用車が最も多く発生してお り、次に自転車、貨物車、二輪 車、歩行者、特殊車の順とな っています。</u>	平成28年から <u>令和2年ま での5年間の交通事故発生件 数は乗用車が最も多く発生し ており、次に自転車、貨物車、 二輪車、歩行者、特殊車の順 となっています。</u>	より適切な 記述に修正

No.	頁	項目	交通安全計画案	修正内容 (下線部の部分を修正)	修正理由
8	11	第2章 杉並区 の交通事故の現 状と課題 1 杉並区の交 通事故の現状 (2) 交通事故の 発生状況の推移 と現状 ⑥ 事故類型別交 通事故発生状況 (5年間)	<p>最も多い車両相互の事故は、平成28年から令和2年の5年間で460件(41.6%)減少しました。</p>	<p>最も多い車両相互の事故は、平成28年から令和2年までの5年間で460件(41.6%)減少しました。</p>	より適切な記述に修正
9	13	第2章 杉並区 の交通事故の現 状と課題 2 第10次交通 安全計画の目標 と成果	<p>ただし、令和元年以降の事故件数の減少については、<u>新型コロナウイルスの拡大に伴う外出自粛等が影響している可能性が考えられる</u>、引き続き、事故の発生状況を注視する必要があります。</p>	<p>ただし、令和元年以降の事故件数の減少については、<u>新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出自粛等が影響している可能性が考えられるため</u>、引き続き、事故の発生状況を注視する必要があります。</p>	より適切な記述に修正
10	13	第2章 杉並区 の交通事故の現 状と課題 2 第10次交通 安全計画の目標 と成果 ★目標指数③	<p>自転車の交通事故関与件数は、令和2年までに「420件」を目標としたところ、令和2年には367件まで減少し、目標を達成しました。</p>	<p>自転車の交通事故関与件数は、令和2年までに「420件以下」を目標としたところ、令和2年には367件まで減少し、目標を達成しました。</p>	より適切な記述に修正
11	16	第2章 杉並区 の交通事故の現 状と課題 3 重要課題 (3) 死亡・重傷 事故につながる 二輪車事故	<p>区内の死亡・重傷者を伴う重大事故は、<u>交通事故発生件数の減少と共に、平成28年以降大きく減少しています。</u></p> <p>しかしながら、区内では、<u>毎年二輪車運転者の死亡・重傷事故が発生しており、平成28年から令和2年までの5年間で9名が亡くなり、重症者数も増加しています。</u></p>	<p>区内の死亡・重傷者を伴う重大事故は、<u>交通事故発生件数が減少しているにもかかわらず、平成29年以降大きく増加しています。中でも、二輪車運転者の死亡・重傷事故が毎年発生しており、平成28年から令和2年までの5年間で9名が亡くなり、重症者数も増加しています。</u></p>	正しい記述及び適切な記述に修正

No.	頁	項目	交通安全計画案	修正内容 (下線部の部分を修正)	修正理由
12	16	第2章 杉並区の交通事故の現状と課題 3 重要課題 (3) 死亡・重傷事故につながる二輪車事故	<u>「表1 死亡・重傷事故件数に占める二輪車事故」グラフ</u>	<u>表1 グラフ縦軸の年を昇順に変更</u>	増加傾向を分かりやすくするため修正
13	19	第3章 計画の目標と取組の重点化の方向性 2 取組の重点化の方向性 (3) 二輪車事故防止策の強化	杉並区でも平成28年から令和2年の間の5年間で9名が二輪車事故で亡くなっています。	杉並区でも平成28年から令和2年までの間の5年間で9名が二輪車事故で亡くなっています。	より適切な記述に修正
14	21	第4章 具体的な取組(分野別取組) 1 道路整備分野 (1) 幹線道路等の整備	幹線道路、補助幹線道路の整備に当たっては、 <u>安全で快適な歩道の整備や環境施設帯の設置、電線類の地中化など</u> 、国、都等の関係機関と協議、調整、役割分担のうえ、歩行空間の整備を促進します。	幹線道路、補助幹線道路の整備に当たっては、 <u>安全で快適な歩道の整備、電線類の地中化など</u> 、国、都等の関係機関と協議、調整、役割分担のうえ、歩行空間の整備を促進します。	環境施設帯設置完了により、取組内容から削除
15	23	第4章 具体的な取組(分野別取組) 1 道路整備分野 (14) 放置自転車の撤去推進 実施主体	<u>東京都第三建設事務所</u> 土木管理課	土木管理課	実態に基づき、実施主体から削除

No.	頁	項目	交通安全計画案	修正内容 (下線部の部分を修正)	修正理由
16	25	第4章 具体的な取組(分野別取組) 1 道路整備分野 (21) 先端技術の活用 ※注釈	※MaaS (マース: Mobility as a Service) とは、 <u>地域住民や旅行者の一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス</u> であり、 <u>観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。</u>	※MaaS (マース: Mobility as a Service の略) <u>ICT(情報通信技術)を活用してマイカー以外の移動をスムーズにつなぐ新たな「移動」の概念又は様々な移動サービスを1つに統合させた新たなモビリティサービス。</u>	より適切な記述に修正

第11次杉並区交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

杉並区交通安全協議会

交通安全杉並区宣言

近時、車両運行の急激な増加にともない、区内における交通事情は悪化の一途をたどり、事故は日とともに激増の傾向にあることは、まことに憂慮に堪えないところである。

杉並区は人命を尊重し、区民の生命財産をまもり、区内における交通事故の絶滅を期するため、これが施策を推進することを決意し、ここに交通安全都市を宣言する。

昭和40年3月31日

は じ め に

杉並区では、昭和40年の交通安全杉並区宣言以降、区内の交通事故撲滅のため、さまざまな施策を講じてまいりました。

前の計画である、第10次杉並区交通安全計画（以下「第10次計画」という。）の計画期間（平成28年度から令和2年度まで）においては、平成28年に1,338件あった交通事故件数が各取組により、令和2年には838件にまで減少し、また、負傷者についても、平成28年と令和2年を比較すると、38.4%減少し、950件となり、区内の交通事故件数は着実に減少しております。

また、杉並区が課題としていた自転車の事故に関しましても、平成28年に531件発生していた事故件数は令和2年には422件となり、着実に減少しております。

しかし、第10次計画で掲げた、区内の死亡事故ゼロという目標に関しては、残念ながら達成には至らず、効果的な交通安全対策を引き続き講じていくことが必要です。

第11次杉並区交通安全計画の交通安全に関する施策を実施するにあたり、上位計画である国の第11次交通安全基本計画、東京都の第11次東京都交通安全計画の基本理念に基づき、人優先、人命尊重の理念の下、国や都の重点課題、施策への取組に加え、杉並区の実情に即した施策を警察や交通安全協会をはじめとする関係機関、保護者や地域のボランティア等関係団体と相互に連携しながら推進してまいります。

交通事故の撲滅という目標を達成するためには、行政の努力だけでは到底達成することができません。区民の皆様におかれましては、一人ひとりが歩行者や運転者等、それぞれの立場に立って交通ルールやマナーを遵守していただくとともに、本計画の推進に一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

令和3年11月

杉並区交通安全協議会会長

杉並区長 田 中 良

目 次

用語解説	1
第 1 章 交通安全計画の基本的事項	
1 計画策定の趣旨	2
2 計画の性格及び位置づけ	2
3 基本理念	4
4 計画期間	4
第 2 章 杉並区の交通事故の現状と課題	
1 杉並区の交通事故の現状	5
(1) 交通事故件数の推移	
(2) 交通事故の発生状況の推移と現状	
① 道路種別交通事故発生状況	
② 道路形状別交通事故発生状況	
③ 昼夜別交通事故発生状況	
④ 時間帯別交通事故発生状況	
⑤ 当事者別交通事故発生状況	
⑥ 事故類型別交通事故発生状況	
⑦ 年代別交通事故発生状況	
2 第 10 次交通安全計画の目標と成果	13
3 重要課題	14
(1) 依然として高い自転車の事故関与率	
(2) 高齢者の重大事故・重傷化傾向	
(3) 死亡・重傷事故につながる二輪車事故	
第 3 章 計画の目標と取組の重点化の方向性	
1 計画の目標	17
2 取組の重点化の方向性	18
(1) 自転車事故防止策の強化	
(2) 高齢者事故防止策の強化	
(3) 二輪車事故防止策の強化	
第 4 章 具体的な取組（分野別取組）	
1 道路整備分野	20
(1) 幹線道路等の整備	
(2) 身近な生活道路の整備	
(3) 狭あい道路の拡幅	
(4) 歩道の整備	
(5) 自転車走行空間の整備【重点】	
(6) 防護柵の整備	
(7) 道路照明の整備	
(8) 道路標識等の整備	
(9) 交通実態に応じた信号機の整備	
(10) 事故多発箇所における注意喚起看板等の設置	

- (11) 幹線道路や生活道路での交通規制の実施
 - (12) 流入・通過交通の低減と速度抑制
 - (13) 道路不法占有物の除去
 - (14) 放置自転車の撤去推進
 - (15) 道路パトロールの実施
 - (16) 通学路点検の実施【重点】
 - (17) 道路交通環境におけるバリアフリー化の推進
 - (18) 自転車駐車場の整備
 - (19) 自転車駐車場の設置等の指導・支援
 - (20) 自転車安全利用モデル地区の推進
 - (21) 先端技術の活用
- 2 交通安全教育分野・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 26
- (1) 区立小学校における自転車安全利用実技講習会の実施【重点】
 - (2) 区立中学校における自転車安全利用実技講習会の実施【重点】
 - (3) 区安全パトロール隊による違反自転車への注意喚起【重点】
 - (4) 自転車用ヘルメットの普及促進【重点】
 - (5) 幼児や児童に対しての交通安全教育の推進
 - (6) 交通安全教材の提供
 - (7) 高齢者向け交通安全教室の開催【重点】
 - (8) 高齢者運転講習会の開催【重点】
 - (9) 高齢者関係施設への交通安全情報の提供【重点】
 - (10) 街頭での広報啓発活動の実施【重点】
 - (11) 区民向け自転車講習会の実施【重点】
 - (12) 放置自転車クリーンキャンペーンの実施
 - (13) 自転車シミュレーターを活用した体験型啓発活動の実施【重点】
 - (14) 地域企業と協力した交通安全教室の開催【重点】
 - (15) 自転車走行マナーアップキャンペーンの実施【重点】
 - (16) 出前型自転車講習会の開催【重点】
 - (17) バス車内での転倒事故防止の呼びかけ
 - (18) 児童・生徒の健全育成のための飲酒の害についての指導
 - (19) 区職員向け講習会の実施【重点】
 - (20) 自転車利用者への損害賠償保険加入の促進【重点】
 - (21) 自動車損害賠償責任保険の加入促進
 - (22) 実技講習会等活用した二輪車利用のルール・マナー等の啓発【重点】
 - (23) 区内自転車商協同組合と協力した自転車点検の実施
 - (24) 動画やSNS等を活用した自転車利用のルール・マナー等の啓発
- 3 道路交通法規分野・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
- (1) 交通規制の見直し、交通安全施設の整備
 - (2) 地域実態に即した駐車規制の見直し
 - (3) 違法駐車抑止キャンペーンの実施
 - (4) 街頭指導の強化・取締りの強化
 - (5) 悪質な自転車利用者に対する取締りの実施【重点】
 - (6) 二輪車への指導・取締りの強化【重点】
 - (7) 「飲酒運転させない杉並キャンペーン」の実施
 - (8) ハンドルキーパー運動の推進
 - (9) 飲酒検問の実施

(10) 庁有車の点検整備

4 医療・被害者支援分野・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 35

- (1) 応急手当等の普及啓発の推進
- (2) 学校教育における応急手当指導の充実
- (3) 交通事故相談窓口の開設
- (4) 犯罪被害者支援制度の活用

5 防災・減災分野・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36

- (1) 道路構造物の点検、修理
- (2) 徒歩帰宅者等に対する情報提供
- (3) 公開型GIS「すぎナビ」の活用
- (4) 停電時の交通安全の確保

第 5 章 取組の推進体制と進捗状況等の把握・・・・・・・・・・ 37

- 1 取組の推進体制
- 2 進捗状況等の把握

巻末資料

- 1 交通安全対策基本法
- 2 杉並区交通安全協議会規約
- 3 自転車安全利用五則

※本書で使用する統計表について、「発生数は、第1および第2当事者の合計数」の表記がある表においては、一件の交通事故における第1当事者および第2当事者それぞれを集計し、それらを足し上げた数を発生数として使用しており、交通事故発生件数とは異なる。

用語解説

本書で使用している主な用語の意味は、以下のとおりです。

- 交通事故** …… 道路交通法第2条第1項に規定されている道路において、車両、路面電車及び列車（軌道車）の交通によって起こされた、人の死亡又は負傷を伴った事故及び物的損害を伴った事故をいう。ただし、本書では人身事故の数値のみを計上している。
- 重傷** …… 交通事故により加療日数が30日以上を負傷をいう。
- 軽傷** …… 交通事故により加療日数が30日未満を負傷をいう。
- 負傷** …… 重傷と軽傷を合計したものをいう。
- 当事者** …… 交通事故に関係した人をいうが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者としている。
- 第1当事者** …… 最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。
- 第2当事者** …… 最初に交通事故に関与した車両等の運転者、歩行者又は構造物等の物件のうち、第1当事者以外の者をいう。
- 高齢者の事故** …… 年齢65歳以上の人に関係した交通事故をいう。
- 昼** …… 日の出から日の入りまでの時間をいう。
- 夜** …… 日の入りから次の日の出までの時間をいう。
- 事故類型** …… 事故をまず当事者の種類（人または車両）によって類型化し、次いで、当事者の事故時の行動（動き、位置、衝突物等）によって更に細かく類型化したものをいう。

第1章 交通安全計画の基本的事項

1 計画策定の趣旨

杉並区の交通安全計画は、昭和46年から、5年を計画期間として策定し、第1次から様々な交通安全対策の取組を実施してきました。

第10次杉並区交通安全計画（以下「第10次計画」という。）の計画期間（平成28年から令和2年）では、交通事故件数が平成28年の62.6%、負傷者数も61.6%に減少しています。しかしながら、交通事故死者数については、3人から7人の間で推移しており、第10次計画で目標とした、年間交通事故死者数をゼロにするという目標を未だに達成できていません。

こうした状況を踏まえ、杉並区では人命尊重の理念に立ち、交通事故死傷者を根絶させること等を目標とし、関係機関がそれぞれの役割の下、実効性のある交通安全対策を実施していくため、第11次杉並区交通安全計画（以下「本計画」という。）を策定します。

2 計画の性格及び位置づけ

交通安全対策基本法第4条では、地方公共団体の責務として、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、実施する責務があると規定しています。

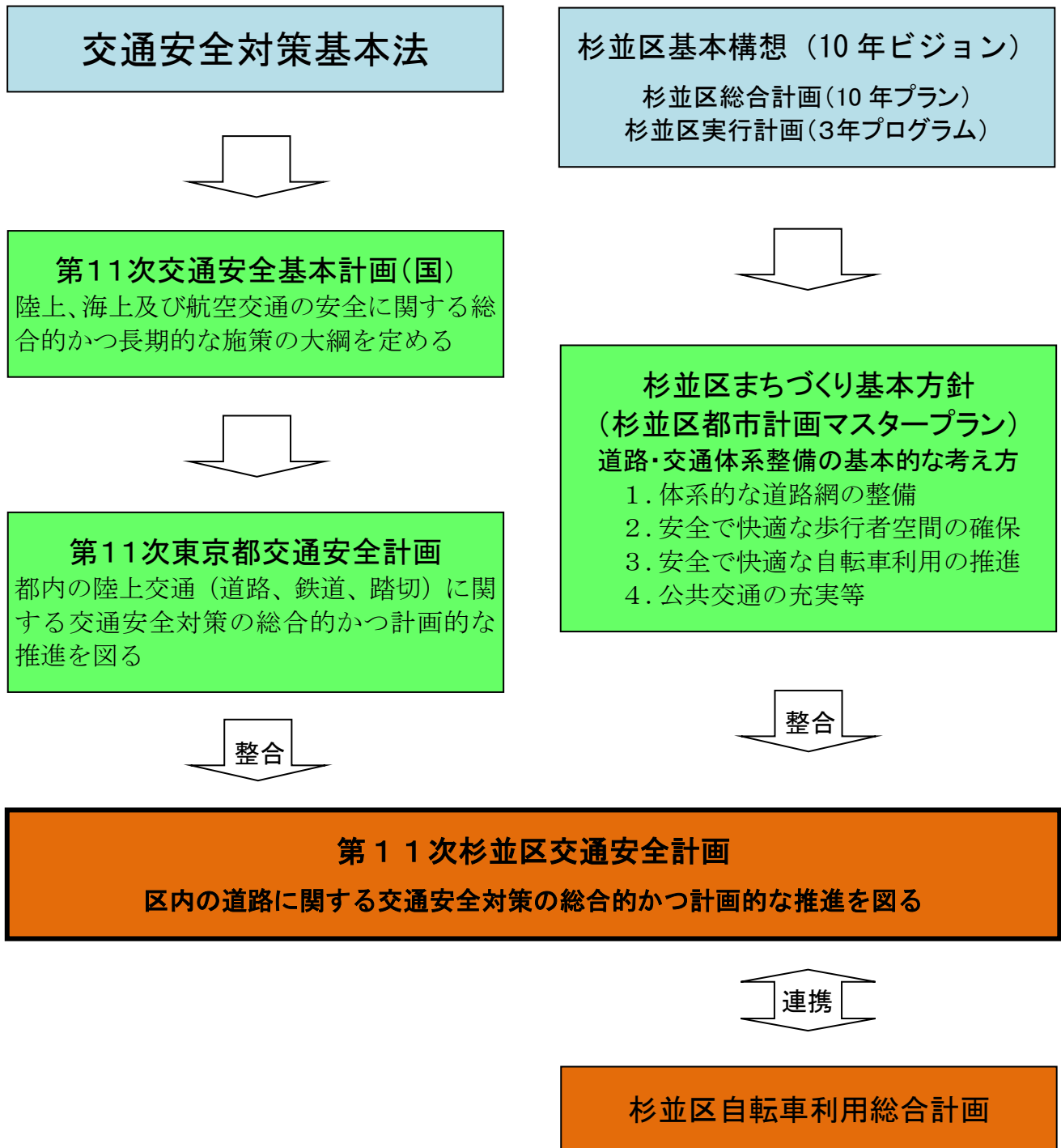
本計画は、交通安全対策基本法第26条の規定により、第11次東京都交通安全計画（以下「都計画」という。）との整合性を図り、策定します。

都計画は、都内全体の道路交通、鉄道交通、踏切道における交通を基本に策定しており、本計画はその内容を踏まえ、杉並区がなすべき身近な生活道路等の安全や区民への啓発活動等を中心とした「道路交通」の安全対策の大綱として策定し、達成すべき目標を明らかにし、その実現を図るために必要な取組を計画化します。

本計画の策定に当たっては、杉並区基本構想を実現するための都市整備分野の総合的方針を定めた「杉並区まちづくり基本方針」との整合を図るとともに、区の自転車対策の総合的指針である「杉並区自転車利用総合計画」との相互連携も行います。

なお、今後、改定する予定である「杉並区まちづくり基本方針」等の関連計画との整合性を図るため、本計画の見直しを改めて検討します。

杉並区交通安全計画の位置づけ



3 基本理念

一件でも多く交通事故を減らす観点から、「人優先」、「人命尊重」を本計画の基本理念とします。

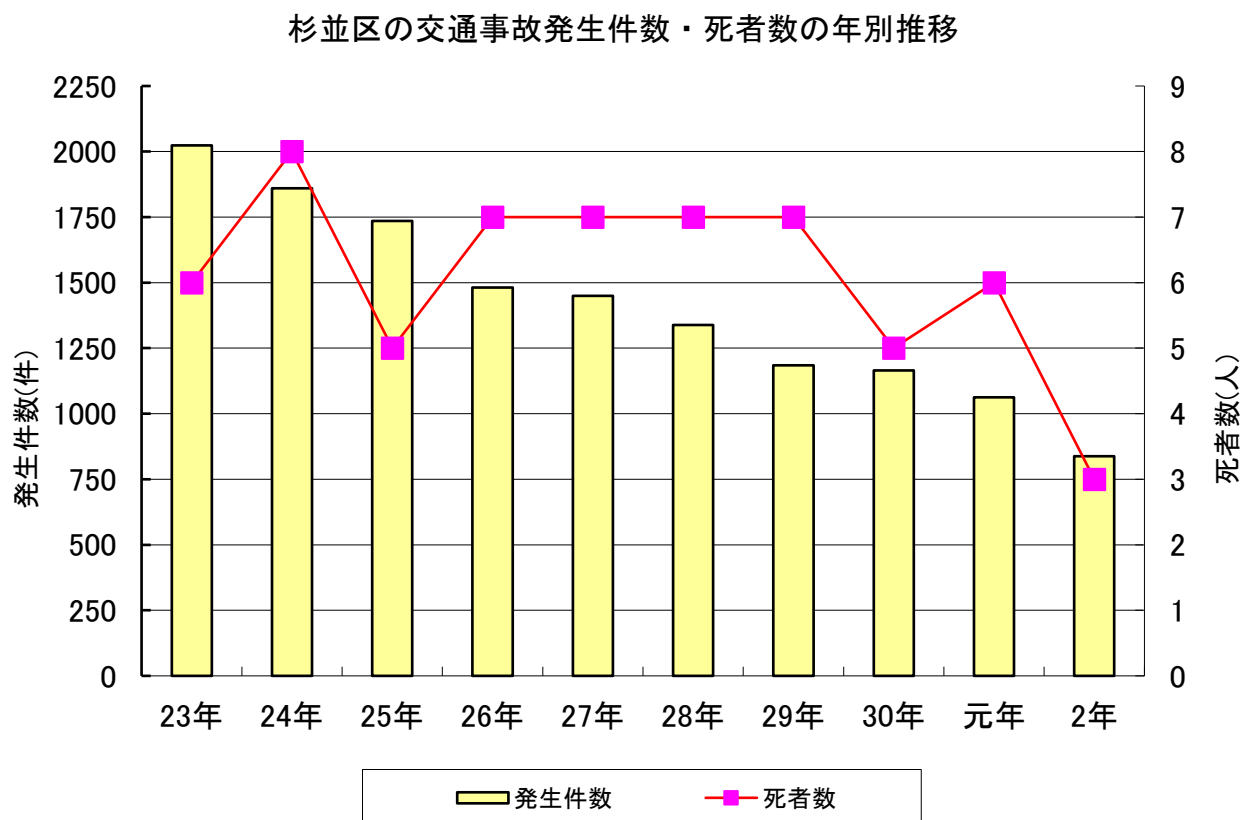
4 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5か年とします。

第2章 杉並区の交通事故の現状と課題

1 杉並区の交通事故の現状

(1) 交通事故件数の推移



第9次杉並区交通安全計画の始期である平成23年から第10次計画の終期である令和2年までの10年間に発生した交通事故発生件数と死者数を見ると、交通事故発生件数は徐々に減少し、平成23年に2,023件あった交通事故件数が、令和2年には838件に減少しました。

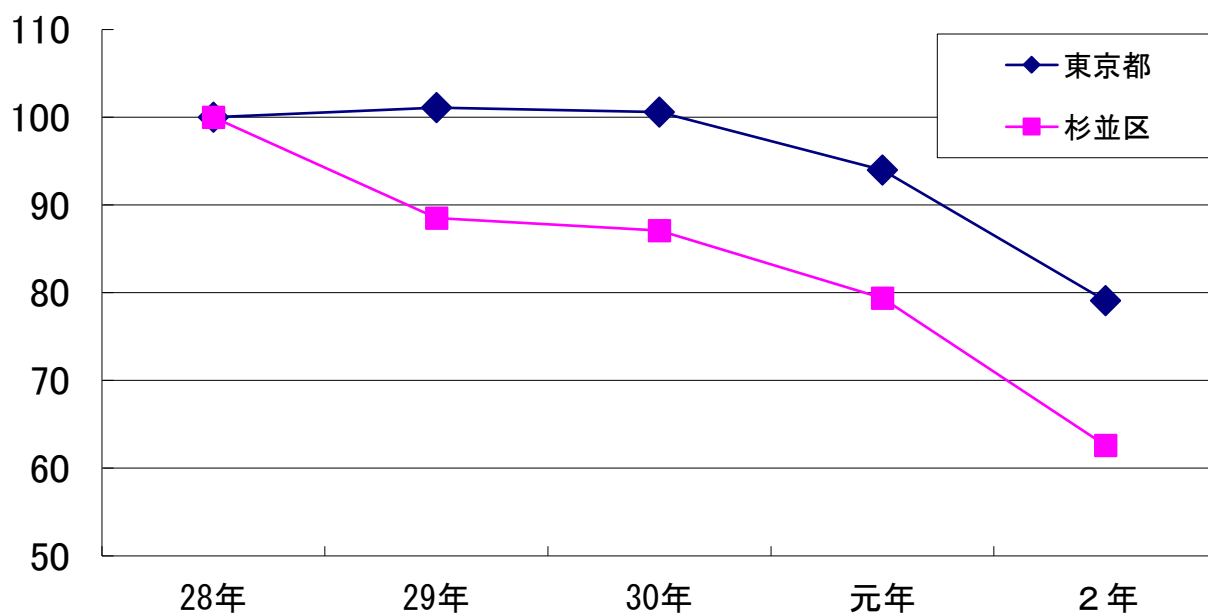
死者数については、平成24年の8人という最も多い時よりも減少してはいるものの、ここ10年で増減を繰り返しています。

東京都及び杉並区内の交通事故発生状況（5年間）

単位（件）

		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
東京都	発生件数	32,412	32,763	32,592	30,467	25,642
	死者数	159	164	143	133	155
	負傷者数	37,828	37,994	37,445	34,777	28,888
杉並区	発生件数	1,338	1,184	1,165	1,062	838
	死者数	7	7	5	6	3
	負傷者数	1,541	1,371	1,353	1,237	950

東京都及び杉並区内の交通事故発生件数（指数）の推移



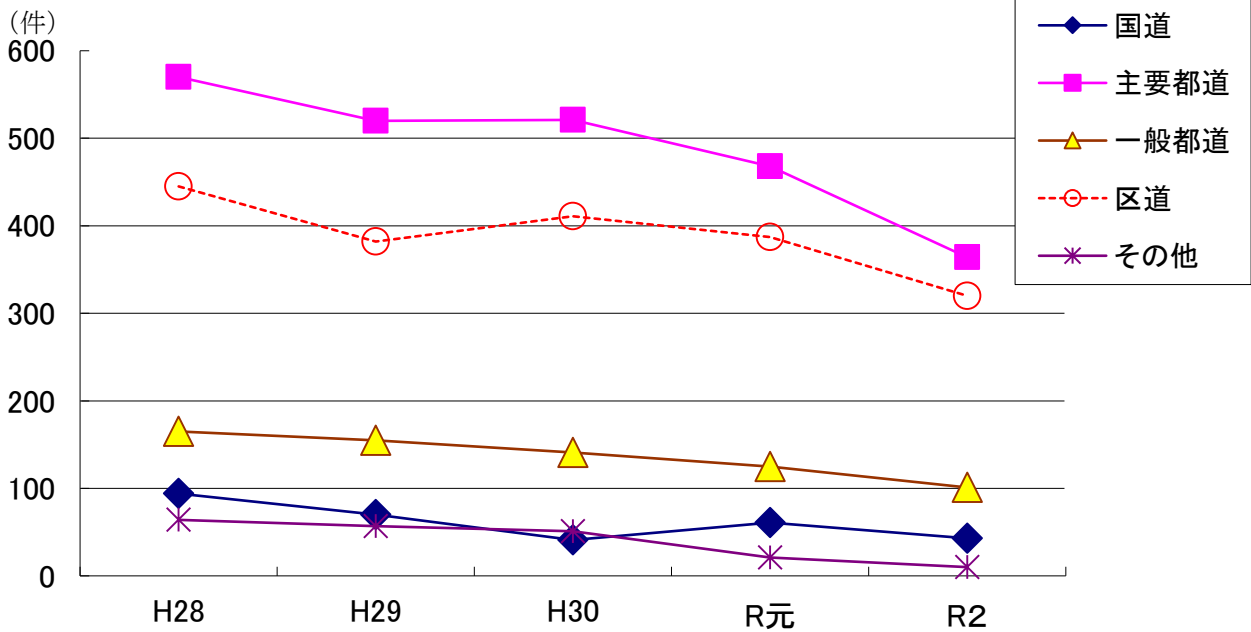
※平成 28 年を 100 とした場合、令和 2 年は東京都 79.1、杉並区 62.6 となります。

平成 28 年から令和 2 年までの 5 年間で、東京都、杉並区共に交通事故発生件数は減少しています。

交通事故発生件数を指数による比較で分析してみると、平成 28 年を 100 とした場合、令和 2 年は、東京都が 79.1 で、杉並区は 62.6 となっています。

(2) 交通事故の発生状況の推移と現状

①道路種別交通事故発生状況（5年間）



単位（件）

		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
国 道	発生件数	94	70	41	61	43
	死者数	0	0	1	1	0
	負傷者数	108	80	52	80	52
主要都道	発生件数	570	520	521	468	364
	死者数	6	3	1	3	1
	負傷者数	688	633	638	575	425
一般都道	発生件数	165	155	141	125	101
	死者数	1	2	0	1	0
	負傷者数	195	182	158	144	117
区 道	発生件数	445	382	411	387	320
	死者数	0	2	2	1	1
	負傷者数	481	402	448	413	344
そ の 他	発生件数	64	57	51	21	10
	死者数	0	0	1	0	1
	負傷者数	69	74	57	25	12
合 計	発生件数	1,338	1,184	1,165	1,062	838
	死者数	7	7	5	6	3
	負傷者数	1,541	1,371	1,353	1,237	950

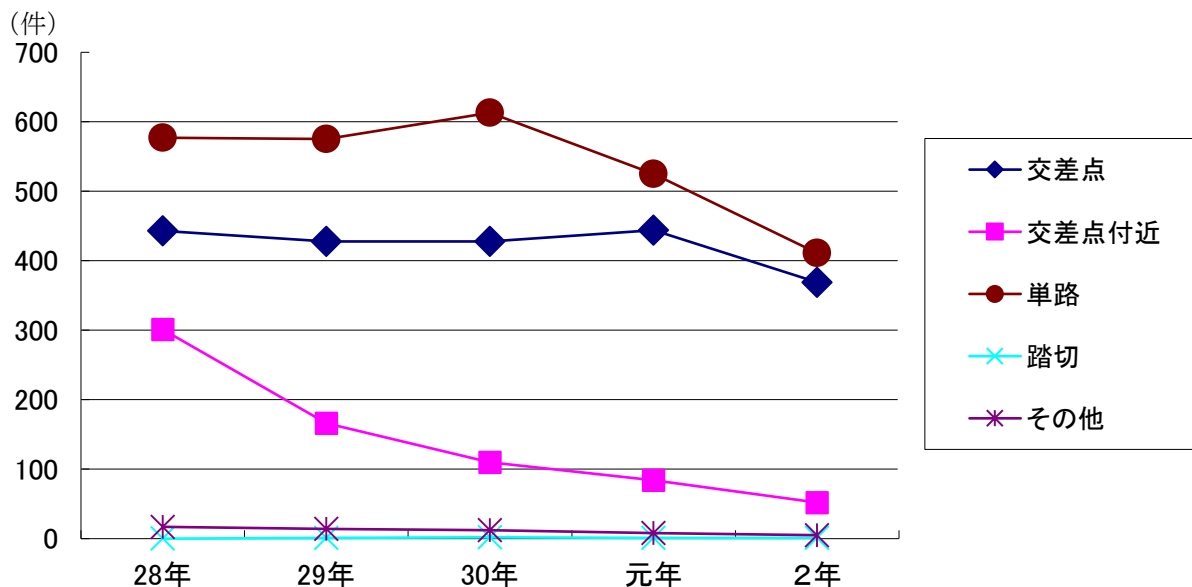
※各年 12 月 31 日時点での数値

※国道とは、20 号線、主要都道は環状 7 号線、環状 8 号線、五日市街道等

平成 28 年から令和 2 年までの 5 年間の傾向では、主要都道での交通事故が各年で最も多く発生しています。

区道及び主要都道での平成 28 年から令和 2 年までの 5 年間では、交通事故発生件数・死者数共に増減を繰り返しています。

②道路形状別交通事故発生状況（5年間）



単位（件）

		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
交 差 点	発生件数	443	428	428	444	369
	死者数	3	3	1	5	1
	負傷者数	491	458	480	478	400
交差点付近	発生件数	301	166	110	84	52
	死者数	3	3	0	1	0
	負傷者数	337	192	128	94	56
単 路	発生件数	577	575	613	525	411
	死者数	1	1	1	0	1
	負傷者数	695	703	731	655	489
踏 切	発生件数	0	1	2	1	1
	死者数	0	0	2	0	0
	負傷者数	0	1	0	1	1
そ の 他	発生件数	17	14	12	8	5
	死者数	0	0	1	0	1
	負傷者数	18	17	14	9	4
合 計	発生件数	1,338	1,184	1,165	1,062	838
	死者数	7	7	5	6	3
	負傷者数	1,541	1,371	1,353	1,237	950

※各年とも12月31日時点での数値

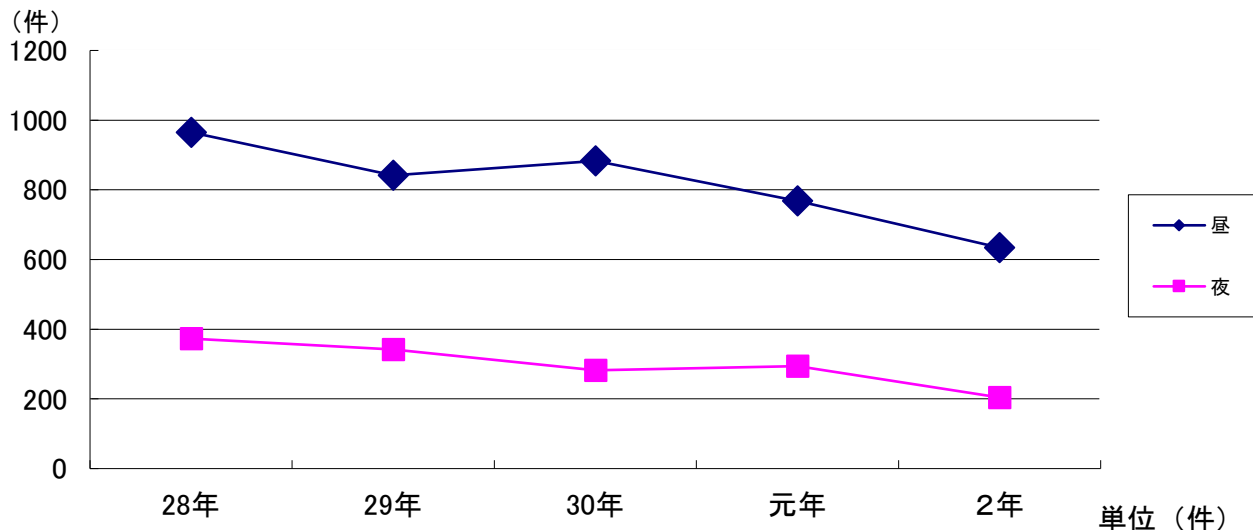
※交差点は、2本以上の道路が交わる部分を指し、交差点付近は、「交差点」の側端から30メートル以内の部分指す

※単路は、トンネル、橋、交差点付近部分を除いた直線又は屈折道路、カーブなどを指す

平成28年から令和2年まで単路での交通事故が最も多く発生しています。また、交差点付近での交通事故発生件数が年々減少しています。

平成28年から令和2年までの5年間では、交差点及び交差点付近での交通事故発生件数が全体の約半数を占めています。

③昼夜別交通事故発生状況（5年間）



		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
昼	発生件数	965	842	883	768	634
	死者数	2	5	1	3	2
	負傷者数	1,100	960	1,022	885	725
夜	発生件数	373	342	282	294	204
	死者数	5	2	4	3	1
	負傷者数	441	411	331	352	225
合計	発生件数	1,338	1,184	1,165	1,062	838
	死者数	7	7	5	6	3
	負傷者数	1,541	1,371	1,353	1,237	950

※日の出から日没までを昼、日没から日の出までを夜として集計

※各年12月31日時点での数値

④時間帯別交通事故発生状況（5年間）

単位 (件)

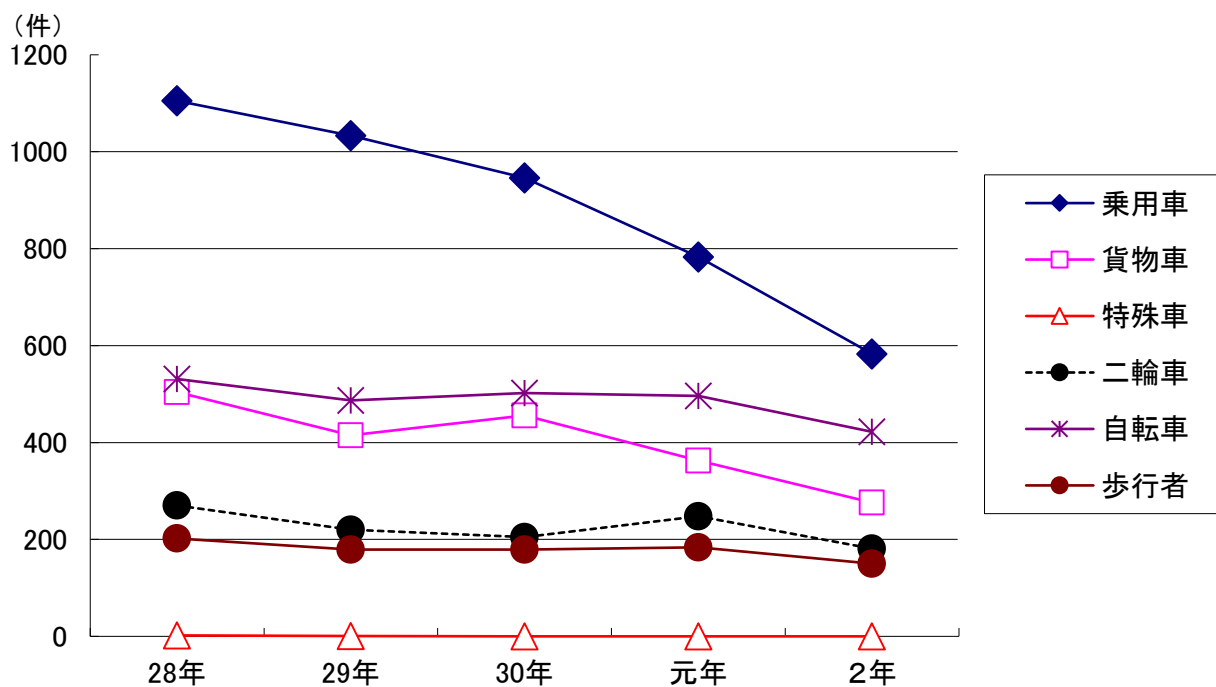
時間帯	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
0～2時	44	35	20	22	19
2～4時	36	25	27	23	6
4～6時	33	33	22	24	14
6～8時	132	111	127	102	70
8～10時	206	183	187	160	124
10～12時	164	140	157	122	109
12～14時	173	131	135	120	126
14～16時	134	135	131	130	103
16～18時	177	173	156	152	118
18～20時	136	114	101	109	75
20～22時	62	55	72	59	50
22～0時	41	49	30	39	24
合計	1,338	1,184	1,165	1,062	838

※各年12月31日時点での数値

昼間の交通事故件数が夜間の約2.5倍以上となっており、この傾向は5年間変わっていません。

時間帯別の発生状況は8時～10時及び16時～18時の時間帯に事故が多発しています。

⑤当事者別交通事故発生状況（5年間）



単位（件）

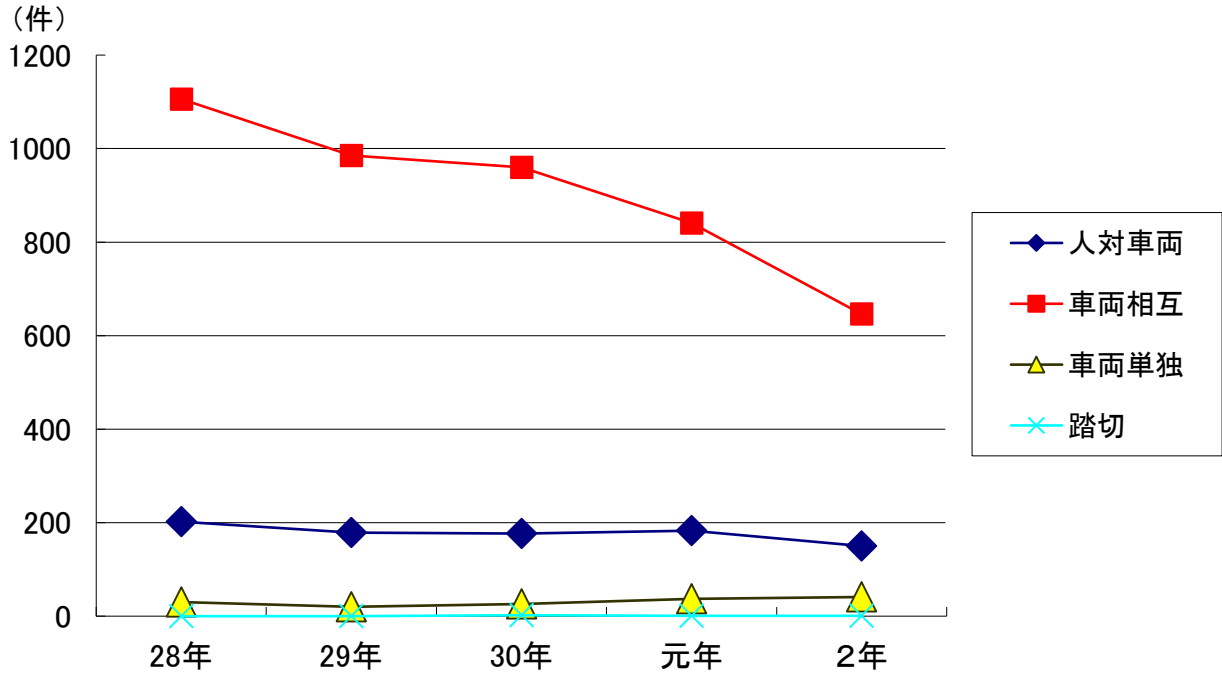
当事者		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
乗用車	発生件数	1,105	1,033	946	783	583
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	494	484	421	337	238
貨物車	発生件数	504	415	456	363	276
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	167	138	163	123	82
特殊車	発生件数	2	1	0	0	0
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	1	0	0	0	0
二輪車	発生件数	270	220	205	248	181
	死者数	5	0	1	2	1
	負傷者数	221	177	177	194	147
自転車	発生件数	531	487	502	496	422
	死者数	0	3	1	2	1
	負傷者数	459	395	409	398	334
歩行者	発生件数	202	179	179	184	150
	死者数	2	4	3	2	1
	負傷者数	198	177	182	184	149
合計	発生件数	1,338	1,184	1,165	1,062	838
	死者数	7	7	5	6	3
	負傷者数	1,541	1,371	1,353	1,237	950

※その他を除く。発生数は、第1及び第2当事者の合計数

※各年12月31日時点での数値

平成28年から令和2年までの5年間の交通事故発生件数は乗用車が最も多く発生しており、次に自転車、貨物車、二輪車、歩行者、特殊車の順となっています。

⑥事故類型別交通事故発生状況（5年間）



単位（件）

事故類型		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
人対車両	発生件数	202	179	177	183	150
	死者数	3	4	1	2	1
	負傷者数	203	180	180	189	152
車両相互	発生件数	1,106	985	960	841	646
	死者数	2	3	2	4	1
	負傷者数	1,310	1,167	1,146	1,009	756
車両単独	発生件数	30	20	26	37	41
	死者数	2	0	0	0	1
	負傷者数	28	24	27	38	41
踏切	発生件数	0	0	2	1	1
	死者数	0	0	2	0	0
	負傷者数	0	0	0	1	1
合計	発生件数	1,338	1,184	1,165	1,062	838
	死者数	7	7	5	6	3
	負傷者数	1,541	1,371	1,353	1,237	950

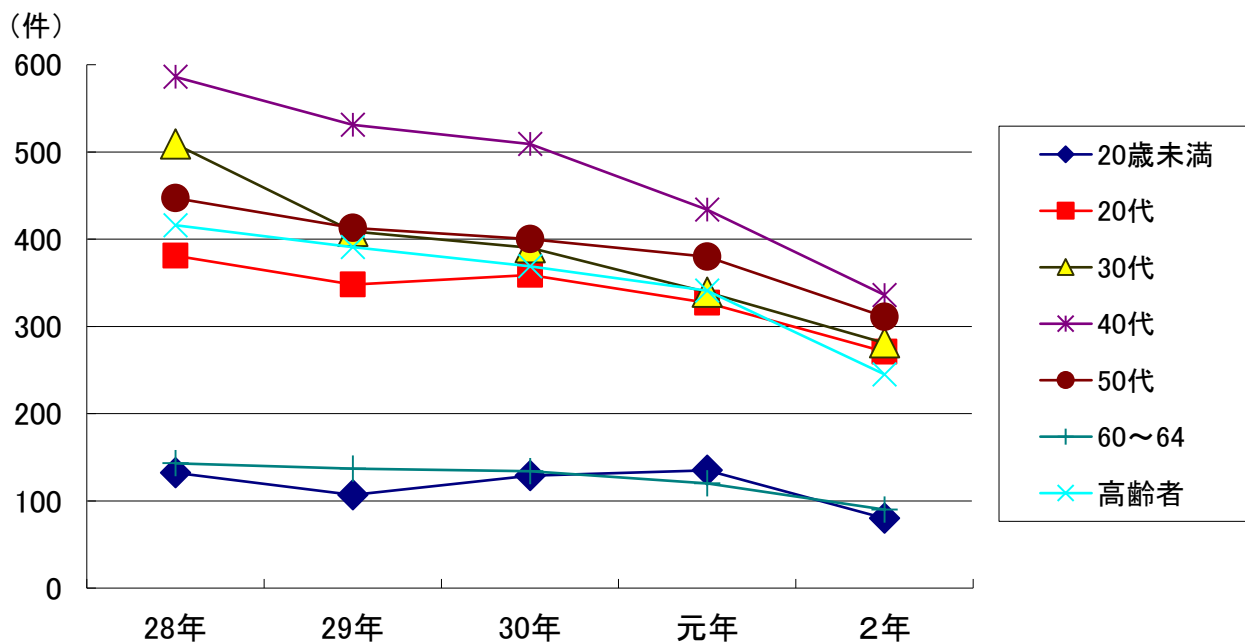
※発生数は、第1及び第2当事者の合計数

※各年とも12月31日時点での数値

最も多い車両相互の事故は、平成28年から令和2年までの5年間で460件(41.6%)減少しました。

人対車両の事故は、平成28年に比べ、52件(25.7%)減少しました。

⑦年代別交通事故発生状況（5年間）



単位（件）

年 代	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
未就学児	7	5	5	8	9
小学生	45	29	44	40	25
中学生	9	6	15	14	8
高校生	34	31	31	36	20
20 歳未満※	37	36	34	37	18
20 歳未満合計	132	107	129	135	80
20 代	381	348	359	327	271
30 代	509	409	390	339	281
40 代	586	531	509	434	336
50 代	447	413	400	380	311
20 代～50 代合計	1,923	1,701	1,658	1,480	1,199
60～64 歳	143	137	134	120	90
高齢者※	416	391	369	341	245
60 歳以上合計	559	528	503	461	335
合 計	2,614	2,336	2,290	2,076	1,614

※発生数は、第 1 及び第 2 当事者の合計数

※各年とも 12 月 31 日時点での数値

※20 歳未満とは中卒から 19 歳までの人をいう

※高齢者とは 65 歳以上の人をいう

平成 28 年に最も件数が多かった 40 代の事故件数は、令和 2 年には 250 件(42.7%)減少しました。また、次に件数が多かった 30 代の事故件数は、228 件(44.8%)減少しました。

交通事故は 20 代～50 代に集中しています。

2 第10次交通安全計画の目標と成果

第10次計画では、以下の大きな成果をあげることができました。

ただし、令和元年以降の事故件数の減少については、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出自粛等が影響している可能性が考えられるため、引き続き、事故の発生状況を注視する必要があります。

■計画の目標

目標指標①	現状（平成27年）	目標（平成32年）
交通事故発生件数	1,449件	1,300件以下
目標指標②	現状（平成27年）	目標（平成32年）
交通事故死者数	7人	0人
目標指標③	現状（平成27年）	目標（平成32年）
自転車の交通事故関与件数	513件	420件以下

■第10次計画の目標に対する成果

★目標指標①

交通事故発生件数は、令和2年までに「1,300件以下」を目標としたところ、令和2年には838件まで減少し、目標を達成しました。

★目標指数②

交通事故死者数は、令和2年までに「0人」を目標としたところ、令和2年には3人となり目標を達成できませんでした。

★目標指数③

自転車の交通事故関与件数は、令和2年までに「420件以下」を目標としたところ、令和2年には367件まで減少し、目標を達成しました。

★その他の成果

交通事故による負傷者数は、第9次計画最終年には1,735人でしたが、交通事故発生件数の減少に伴い、令和2年には950人と、5年間で45.2%減少しました。

★その他の成果

自転車の交通事故件数は、第9次計画最終年には571件発生していましたが、第10次交通安全計画期間中に対策を講じた結果、令和2年には422件と5年間で26.1%減少しました。

★その他の成果

二輪車の交通事故は、第9次計画最終年には295件発生していましたが、各警察署を中心とした国道・都道等での啓発活動や取締りを粘り強く進めてきた結果、令和2年には181件となり、5年間で38.6%減少しました。

★その他の成果

小学生の事故件数は、第9次計画最終年には43件発生していましたが、小学校での自転車安全利用実技講習会等を行ってきた結果、令和2年には25件と、5年間で41.8%減少しました。

3 重要課題

(1) 依然として高い自転車の事故関与率

平成 23 年から令和 2 年までの 10 年間を見ると、杉並区内において、平成 23 年に 913 件あった、自転車事故件数が、交通事故発生件数の減少とともに、減り続けています。

しかしながら、交通事故全体に占める自転車関与事故の割合を示す自転車関与率は、都内平均よりも高くなっております。

このことから、本計画でも自転車利用者に対する各種啓発活動（ソフトの取組）を引き続き展開するとともに、自転車が安全安心に走行できる環境整備（ハードの取組）の推進も必要です。

表 1 杉並区内の交通事故発生件数と自転車事故の発生状況

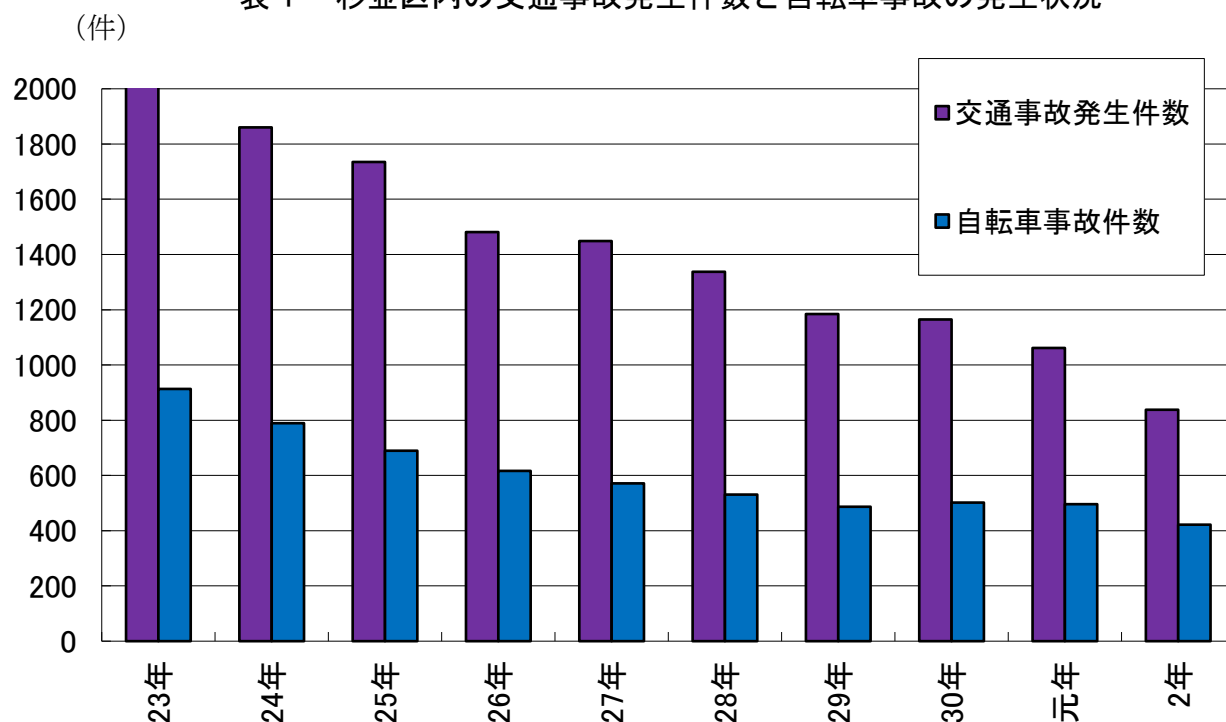


表 2 杉並区内の交通事故発生件数に占める自転車事故件数の推移

単位 (件)

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
交通事故発生件数	1,338	1,184	1,165	1,062	838
自転車事故件数	531	487	502	496	422
自転車関与率(区)	35.2%	35.9%	37.5%	40.1%	43.8%
自転車関与率(都)	32.1%	33.4%	36.1%	39.0%	40.6%

※自転車事故件数は、第 1 及び第 2 当事者の合計数

(2) 高齢者の重大事故・重傷化傾向

過去5年間の高齢者事故件数を見ると、全体としては徐々に減少していますが、高齢者は他の年齢層と比べ、致死率が高くなると言われており、令和2年の都内の死者数155人のうち、高齢者は60人(38.7%)になっています。

杉並区においても、平成28年から令和2年までの5年間で11名の高齢者が亡くなっています。

第10次計画の期間中、高齢者の交通事故防止に取り組み、高齢者事故件数は減少したものの、死者数は横ばい、重傷者数は増加傾向にあります。

このことから、高齢者の事故を未然に防止するため、交通安全講習会の開催や、自転車乗車時のヘルメット着用促進など、高齢者への啓発活動をこれまで以上に進める必要があります。

表1 杉並区内の交通事故発生件数と高齢者事故の発生状況

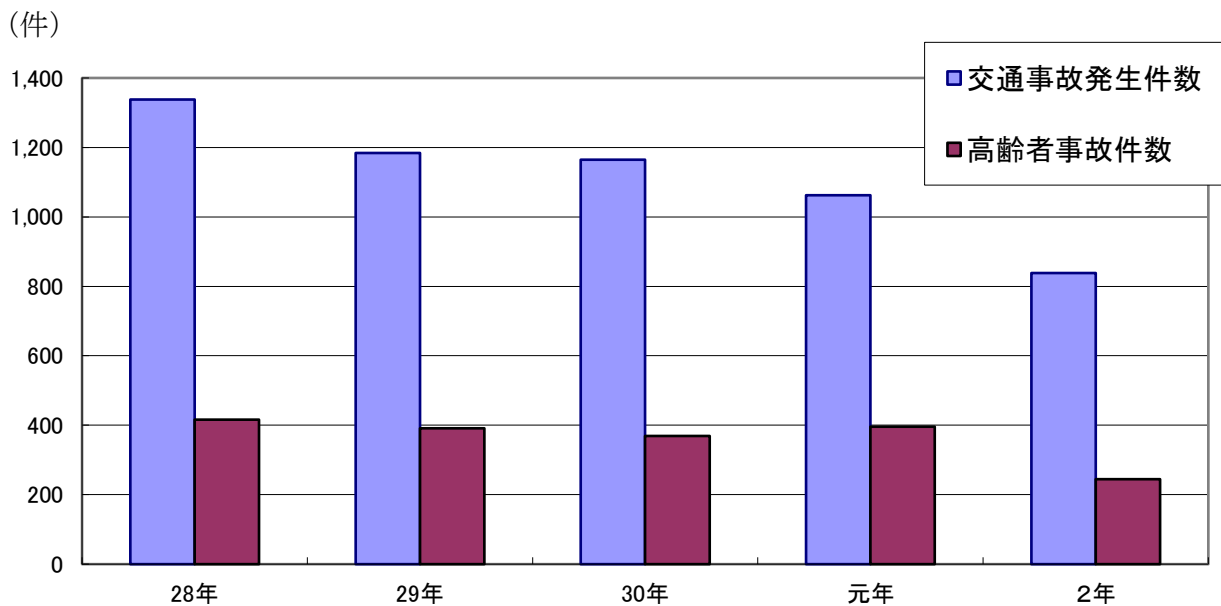


表2 杉並区内の交通事故発生件数に占める高齢者事故件数の推移

単位(件)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
交通事故発生件数	1,338	1,184	1,165	1,062	838
高齢者事故件数	416	391	369	341	245
死者数	0	5	3	2	1
重傷者数	1	6	15	15	14
高齢者事故率	31.0%	33.0%	31.6%	32.1%	29.2%

※高齢者とは65歳以上の人をいう

※高齢者事故件数は第1及び第2当事者の合計数

(3) 死亡・重傷事故につながる二輪車事故

区内の死亡・重傷者を伴う重大事故は、交通事故発生件数が減少しているにもかかわらず、平成29年以降大きく増加しています。中でも、二輪車運転者の死亡・重傷事故が毎年発生しており、平成28年から令和2年までの5年間で9名が亡くなり、重症者数も増加しています。

本計画では二輪車事故を減らすため、第10次計画から継続して指導・取締りや啓発活動等の取組を推進していく必要があります。

表1 死亡・重傷事故件数に占める二輪車事故

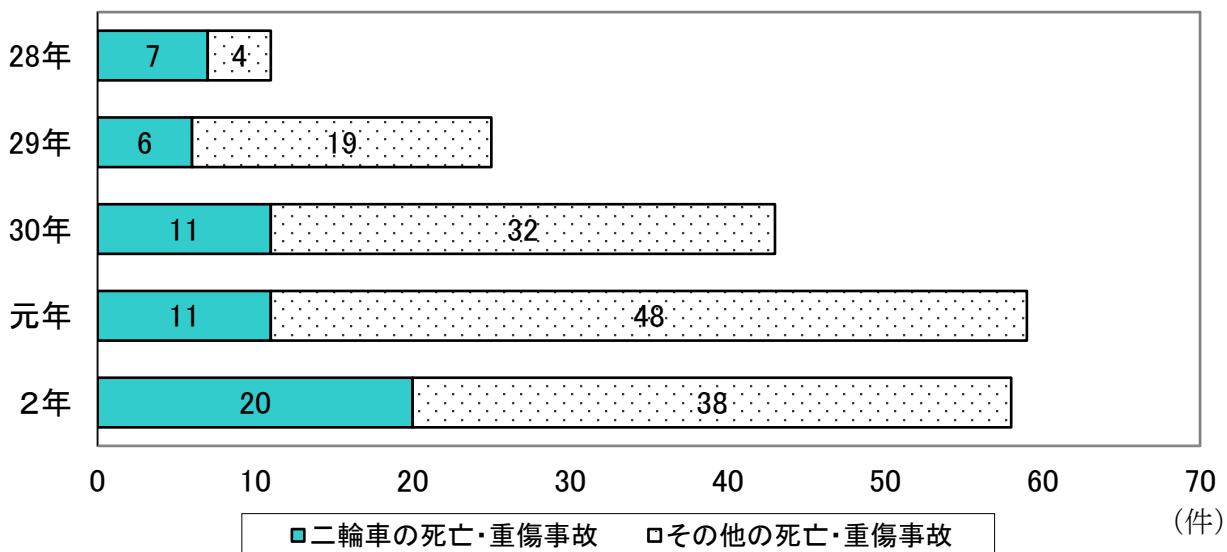


表2 交通事故発生件数に占める二輪車事故件数の推移

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
交通事故発生件数	1,338	1,184	1,165	1,062	838
二輪車事故件数	270	220	205	248	181
死者数	5	0	1	2	1
重症者数	2	6	10	9	19
二輪車事故率	20.1%	18.5%	17.5%	23.3%	21.5%

※二輪車事故件数は第1及び第2当事者の合計数

第3章 計画の目標と取組の重点化の方向性

1 計画の目標

目標指標①	現状（令和2年）	目標（令和7年）
交通事故発生件数	838件	754件以下

【数値設定の考え方】

第10次計画では、5年間で約10%の減少を基に目標を設定し、取組を着実に進めた結果、611件（42.2%）減少し、目標を大幅に超える成果をあげることができました。

交通事故発生件数は、着実に減少しているものの、減少幅が小さく（平成30年は前年度比19件、1.6%の減少）なっています。

第11次計画では、事故件数の鈍化傾向が予想される中においても、区民の安全・安心の向上を図るため、効果的な取組により、悲惨な交通事故を更に減少させるべく、これまでと同様に10%の減少を目指し、令和2年の838件から10%減の754件以下を目標とします。

目標指標②	現状（令和2年）	目標（令和7年）
交通事故死者数	3人	0人

【数値設定の考え方】

交通事故による死者数は、第10次計画の5年間では最大7名（平成28年、平成29年）最小3名（令和2年）となっています。

悲惨な交通事故死は根絶すべきものとして、目標数値を第10次計画に引き続き「0人」とします。

目標指標③	現状（令和2年）	目標（令和7年）
自転車の交通事故関与件数	367件	330件以下

【数値設定の考え方】

杉並区では、多くの区民が主要な移動手段として自転車を利用しています。

令和2年の自転車事故関与件数は367件と都内の自治体の中で6番目に多い件数になっています。

自転車の安全走行に関する区民からの要望も多いことから、杉並区全体の事故件数と同様の10%減を目指し、令和2年の367件から10%減の330件以下を目標数値として設定します。

2 取組の重点化の方向性

(1) 自転車事故防止策の強化

自転車は子どもから高齢者に至るまで、幅広い年齢層が気軽に乗ることができるため、区民の生活の中で最も身近な乗り物のひとつとなっています。

第10次計画の5年間で、区内の自転車事故件数は減少傾向にあり、平成28年の531件から令和2年には422件と約2割減少しています。

しかしながら、自転車関与率は都内平均の40.6%よりも高く、43.8%となっており、自転車事故を防ぐための取組を引き続き推進していく必要があります。

道路交通法の改正により、一定の危険行為（信号無視、遮断踏切立入り、指定場所一時不停止等15項目）を3年以内に2回以上摘発された自転車運転者（14歳以上の者）に対し、自転車運転者講習の受講が義務付けられました。

自転車事故を減少させるためには、区民一人ひとりが「事故に遭わない・起こさない」と自覚し、信号を守る、スピードの出しすぎに気をつける等、基本的なルール・マナーを守ることだけで多くの事故は防げます。

区民が交通事故の当事者となることを少しでも減らしていくために、引き続き自転車利用者に対し、「自転車安全利用五則」をはじめとするルール・マナーを継続的に啓発していきます。

また、ルールやマナーの啓発に留まらず、自転車の交通事故対策を総合的に推進していくために、自転車の走行空間の整備や警察による取締りなど様々な取組を実施します。

(2) 高齢者事故防止策の強化

杉並区内の高齢者の交通事故件数は、平成28年の416件から令和2年には245件と減少傾向にあります。重症者数は、平成28年の1件から令和2年には14件と増加しています。

全体の交通事故発生件数が減少している中で、高齢者の交通事故発生件数の割合は増加し、また重傷者数の割合も増加しています。

個人差はあるものの、高齢者は加齢により、身体機能や認知機能が低下する場合があります。高齢者の事故が他の年齢層と比較して重大事故につながる確率が高い原因と考えられます。

一件でも多く、高齢者の事故を減らすため、高齢者施設等に対して、交通事故発生情報の提供や高齢者に対しての交通安全講習会への積極的な参加の呼びかけ等を行い、日々の交通安全への関心を高めていきます。

また、自転車用ヘルメット着用の促進や75歳以上の高齢者に対しての運転免許証自主返納啓発等を行い、事故を未然に防ぐとともに、万が一事故に遭ってしまった場合でも重大事故につながる可能性を減らす取組を実施し、高齢者が安心・安全に生活できる交通安全対策を実施します。

(3) 二輪車事故防止策の強化

二輪車は、乗用車などと同様の速い速度で移動できるにもかかわらず、身体を保護する機能が無く、重大事故につながる危険性が高くなっています。

杉並区でも平成 28 年から令和 2 年までの間の 5 年間で 9 名が二輪車事故で亡くなっています。

二輪車事故を撲滅するため、交通事故の発生が特に高い道路、環状 7 号線、環状 8 号線、五日市街道等の主要都道や国道 20 号線を通行する二輪車運転者の指導・取締りの強化に加え、身体を保護するための胸部プロテクターの着用促進キャンペーンや講習会などを実施します。

第4章 具体的な取組（分野別取組）

交通事故総件数は着実に減少していることから、これまでの交通安全計画に基づき実施してきた取組に一定の効果があったものと考えられます。

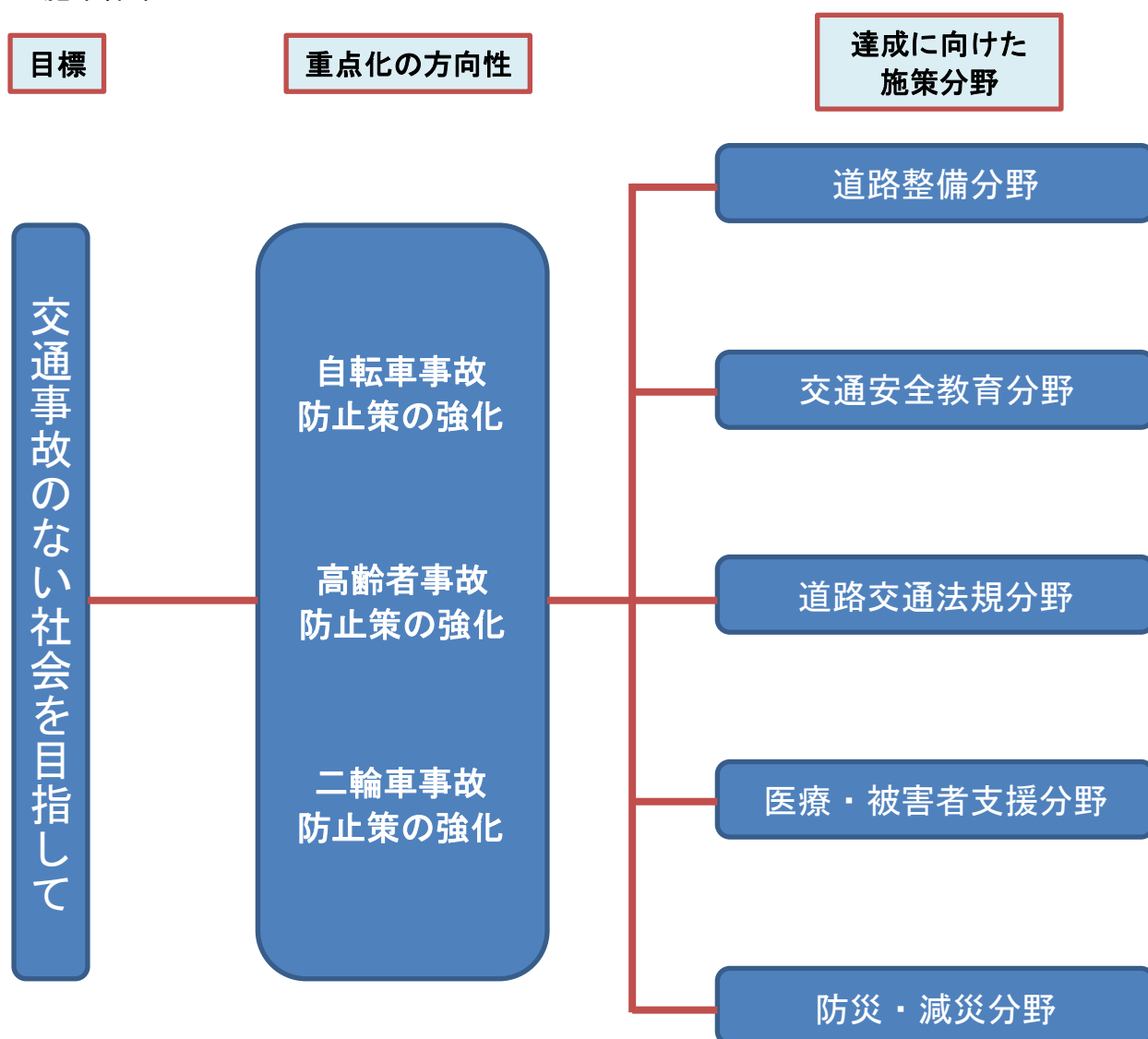
このことから、これまでの交通安全対策の取組を基本として、社会情勢や交通状況の変化等の杉並区の現状を踏まえ、交通事故のない社会を目指して、次の5つの分野別の取組を実施します。

1. 道路整備分野
2. 交通安全教育分野
3. 道路交通法規分野
4. 医療・被害者支援分野
5. 防災・減災分野

交通事故の発生状況や事故の情報分析を踏まえ、必要に応じて取組の充実を図ります。

なお、「第3章 2 取組の重点化の方向性」の考え方にに基づき重点的に取り組む項目については【重点】を記載しています。また、重点項目に関しては、第10次計画の活動実績を記載しました。

■施策体系



1 道路整備分野

都市の骨格ともいうべき道路は、日々の区民生活に密接に関わっています。

交通事故防止という区民の生命・財産に直接関わる目標を達成するためには、都市計画道路の整備や狭あい道路の拡幅、道路に附属する標識や道路照明、また自転車駐車場の整備等の様々な取組が関わってきます。

第 11 次計画の中で、交通事故防止のための道路交通環境の整備として講じようとする取組を明らかにし、警察、国、都等関係機関と緊密に連携し、適切な役割分担をすることで、交通事故防止を図ります。

(1) 幹線道路等の整備

取 組 内 容	実 施 主 体
幹線道路、補助幹線道路の整備に当たっては、安全で快適な歩道の整備、電線類の地中化など、国、都等の関係機関と協議、調整、役割分担のうえ、歩行空間の整備を促進します。	東京国道事務所 東京都第三建設事務所 都市整備部管理課 土木計画課 杉並土木事務所

(2) 身近な生活道路の整備

取 組 内 容	実 施 主 体
歩行者の安全性や快適性を重視した身近な生活道路（主要生活道路・主要区画道路・区画道路）の段階的・体系的整備を図ります。 身近な交通の中心を担う主要生活道路においては、歩道と車道の分離を基本とし、交差点の注意喚起及び速度の低減対策並びに電線類の地中化など、歩行者と自転車の安全性を重視した道路の整備を推進します。	土木計画課 杉並土木事務所

(3) 狭あい道路の拡幅

取 組 内 容	実 施 主 体
災害等における円滑な避難及び通行の確保を図るため、重点整備路線や震災時に火災危険度が高い地区での幅員 4 m 未満の狭あい道路の拡幅整備を推進するとともに、道路空間となる後退用地に置かれた支障物件の除却や電柱のセットバックを促進し、道路空間を確保します。	狭あい道路整備課 杉並土木事務所

(4) 歩道の整備

取 組 内 容	実 施 主 体
歩行者の安全性、快適性及び地域の回遊性等の向上を図るため、商店街などの買い物道路や通学路、公共施設までの道路などの特性に応じて、歩道の整備や自転車走行空間と分離し歩行空間を確保した歩行者優先の道づくりを進めます。	土木計画課 杉並土木事務所

(5) 自転車通行空間の整備【重点】

取組内容	実施主体				
<p>安全で快適な自転車走行環境を確保するため、自転車通行空間を整備していきます。</p> <p>路線の選定に当たっては、優先的に整備する路線や都道、国道、近隣区との一体的、連続的な整備となるように検討します。</p>	各警察署 東京国道事務所 東京都第三建設事務所 土木計画課 杉並土木事務所				
<p>【実績】自転車ナビライン施工延長（区道）</p> <p>自転車ナビラインを設置することにより、自転車の走行場所を明示し、自転車事故の縮減を図る。</p>	28年	29年	30年	元年	2年
	150 m	5,350 m	5,960 m	5,390 m	4,980 m

(6) 防護柵の整備

取組内容	実施主体
<p>歩行者が安全で安心して歩けるよう、防護柵の整備を進めていきます。横断抑止用のパイプ柵については強度のあるガードレールへの改修を進め安全性を高めていきます。</p>	杉並土木事務所

(7) 道路照明の整備

取組内容	実施主体
<p>交通の安全確保を図るとともに、防犯対策を推進するため、街路灯の新設・改修を行います。街路灯の整備に当たっては、CO₂排出量が少なく長寿命で高効率なLED照明等を用います。</p>	杉並土木事務所

(8) 道路標識等の整備

取組内容	実施主体
<p>車両の運転者や歩行者にとって見やすく、かつ、わかりやすい標識の整備を推進します。外国人を含めた全ての人に見やすく分かりやすい標識とするため、案内標識に英語併記やピクトグラムを表示を行うなど、誰もが安心して気軽に移動できる環境を整備します。</p> <p>また、道路標識の大型化・可変化・自発光化等を行い、見やすくわかりやすい道路標識・道路標示の整備を推進するほか、道路交通状況に応じた柔軟な交通規制を実施するため、デジタル式の可変道路標識の整備を推進します。</p>	各警察署 東京国道事務所 東京都第三建設事務所 杉並土木事務所

(9) 交通実態に応じた信号機の整備

取組内容	実施主体
<p>「歩行者感応制御式信号機」「ゆとりシグナル」「歩車分離式信号機」「右折感応型信号機」など、交通実態に応じた安全性の向上を図るための信号機の整備・高度化を推進します。</p>	各警察署

(10) 事故多発箇所における注意喚起看板等の設置

取組内容	実施主体
見通しの悪い道路や事故が多発している道路において、警視庁と道路管理者が連携して、車の運転者や歩行者等に注意喚起を促す立て看板等を設置し、交通事故の防止に努めます。	各警察署 杉並土木事務所

(11) 幹線道路や生活道路での交通規制の実施

取組内容	実施主体
幹線道路、補助幹線道路等の交通と安全と円滑を図るため、交通実態に即した最高速度規制、駐車禁止規制等の交通規制を見直すとともに、信号調整等の交通事故防止対策、渋滞緩和対策を総合的に実施します。 また、幹線道路、補助幹線道路等の交通渋滞を避けて、通過車両が生活道路などの狭い道路に集中し、児童の通学等に危険を及ぼしている箇所等においては、ゾーン 30 の整備、通行禁止規制や一時停止等必要な交通規制を実施します。	各警察署

※ゾーン 30 生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つです。区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制します。

(12) 流入・通過交通の低減と速度抑制

取組内容	実施主体
区内道路における他地域からの流入交通や通過交通の低減と走行車両の速度抑制に関する対策を行うことで、より安全で円滑な交通の確保を図ります。	各警察署 杉並土木事務所

(13) 道路不法占有物の除去

取組内容	実施主体
道路交通の安全と円滑を確保するために、公道における道路不法占有物の除去に努めます。	東京都第三建設事務所 杉並土木事務所

(14) 放置自転車の撤去推進

取組内容	実施主体
自転車放置禁止区域において、他の交通や歩行者の通行を妨げる放置自転車を撤去し、安全で良好な道路交通環境を維持します。	土木管理課

(15) 道路パトロールの実施

取組内容	実施主体
安全で良好な道路交通環境の維持のため定期的に巡回を行い、道路パトロールをより一層推進します。	東京都第三建設事務所 杉並土木事務所

(16) 通学路点検の実施【重点】

取組内容	実施主体				
<p>登下校時の見守り活動や児童が安全に通行できるよう、危険箇所の把握や情報共有を図りながら、関係機関と連携し安全で安心な歩行空間の確保に努めます。必要に応じて交通規制や自動車の減速措置等の対策を講じます。</p>	各警察署 杉並土木事務所 学務課				
<p>【実績】通学路点検実施校数 土木事務所、所轄警察、学務課、学校、PTA合同で通学路を点検し、必要に応じて改良工事、看板設置等の安全対策を講じる。</p>	28年	29年	30年	元年	2年
	9校	13校	41校	20校	16校

(17) 道路交通環境におけるバリアフリー化の推進

取組内容	実施主体
<p>高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）や「杉並区バリアフリー基本構想」に基づき、誰もが移動しやすく、暮らしやすいユニバーサルデザインのまちづくりを総合的に推進します。</p> <p>歩道のある道路等については、段差の解消などのバリアフリー化を進めるとともに、歩道のない道路についても、カラー舗装化など安全な歩行者空間の確保を図ります。</p>	東京国道事務所 東京都第三建設事務所 都市整備部管理課 土木計画課 杉並土木事務所

(18) 自転車駐車場の整備

取組内容	実施主体
<p>通勤・通学、買い物など自転車利用の目的に即した、利用しやすい自転車駐車を整備します。</p> <p>駅周辺の自転車駐車場の整備に当たっては、道路や駅前広場などの公共空間の有効活用を検討するとともに、鉄道事業者に対しても積極的な整備を求めています。</p>	土木管理課

(19) 自転車駐車場の設置等の指導・支援

取組内容	実施主体
<p>一定規模以上の建物の新築・増築等に対して、自転車駐車場の設置等の指導・協力を徹底します。</p> <p>また、民営自転車駐車場の整備及び利用の促進を図るために、民営自転車駐車場の建設費補助や自転車利用者への駐車場設置場所の情報提供など、民営自転車駐車場の運営事業者に対し、支援を行います。</p>	土木管理課

(20) 自転車安全利用モデル地区の推進

取組内容	実施主体
<p>地域住民団体がルール違反自転車利用者に対し、啓発活動を行う「自転車安全利用モデル地区制度」を実施しています。</p> <p>交通法規に違反する悪質な自転車利用者に対して、口頭で改善を促す等の啓発活動などを行い、自転車利用者のモラル改善を図ります。</p>	各警察署 杉並土木事務所 商店街 住民防犯団体

(21) 先端技術の活用

取組内容	実施主体
<p>交通事故のない誰もが安心して安全に移動できる環境を創出するため、今後の高齢化の進展等を見据え、MaaSや自動運転等といった先端技術を活用していきます。</p> <p>また、安全運転サポート車については、各種機会を利用して、関係機関・団体と連携しながら普及啓発を推進しつつ、その利用に当たっての注意点等について理解の促進を図ります。</p>	各警察署 都市整備部管理課

※MaaS（マース：Mobility as a Service の略）ICT（情報通信技術）を活用してマイカー以外の移動をスムーズにつなぐ新たな「移動」の概念又は様々な移動サービスを1つに統合させた新たなモビリティサービス。

2 交通安全教育分野

一件でも多くの交通事故を減らしていくには、杉並区において生活する全ての方が、交通安全に関心を持ち交通事故に遭わない・起こさないという意識を持つことが必要です。

第11次計画においても、国や都、警察、学校等をはじめとする関係機関や、地域の団体や保護者等と連携することで、地域全体の交通安全意識の向上を図れるよう、教育面での取組を推進します。

(1) 区立小学校における自転車安全利用実技講習会の実施【重点】

取組内容	実施主体				
全ての区立小学校の4年生を主に対象として、児童が体験し楽しみながら自転車のルールを習得できる自転車安全利用実技講習会の開催を実施します。	各警察署 杉並土木事務所 済美教育センター				
【実績】小学校自転車安全利用実技講習会実施校数 主に区立小学校の4年生を対象として、自転車実技講習会を実施した。受講者に「自転車安全利用証」を交付した。	28年	29年	30年	元年	2年
	41校	41校	41校	40校	36校

(2) 区立中学校における自転車安全利用実技講習会の実施【重点】

取組内容	実施主体				
全ての区立中学校の生徒を対象として、3年間で区立中学校を一巡し、在学中に一回は受講することが出来るようにスタントマンによる交通事故再現型の自転車安全利用講習会（スケアード・ストレート）を開催します。 また、学校公開日等に合わせて行われる場合は近隣町会や交通安全協会等を通じて、近隣の方にも参加していただけるよう、積極的に周知を行います。	各警察署 杉並土木事務所 済美教育センター				
【実績】交通事故再現型自転車安全利用講習会実施回数 区立中学校等において、スタントマンによる交通事故再現型自転車安全利用講習会を実施した。	28年	29年	30年	元年	2年
	10回	11回	9回	7回	9回

(3) 区安全パトロール隊による違反自転車への注意喚起【重点】

取組内容	実施主体				
区安全パトロール隊が区内巡回中に発見した交通法規に違反する自転車運転者に対して、状況に応じて、広報車による街頭音声広報活動等を通じて自転車利用者のモラルの向上を図ります。	危機管理対策課				
【実績】自転車向上マナーキャンペーン参加回数 区安全パトロール隊が区内巡回時に、声掛けによる自転車安全走行の啓発活動を実施した。商店会が実施する自転車向上マナーキャンペーンに参加した。	28年	29年	30年	元年	2年
	2回	2回	0回	52回	48回

(4) 自転車用ヘルメットの普及促進【重点】

取組内容	実施主体				
自転車乗用中の事故では、頭部への損傷が致命傷や後遺症などに繋がることから、関係機関と連携・協力し、自転車用ヘルメットの普及啓発に努めます。	各警察署 各交通安全協会 杉並土木事務所				
【実績】啓発活動（講習会等）実施回数	28年	29年	30年	元年	2年
自転車用ヘルメット装着の重要性を講習会等で紹介し、ヘルメットの普及活動を実施した。	103回	97回	96回	92回	170回

(5) 幼児や児童に対しての交通安全教育の推進

取組内容	実施主体
区立・私立保育園、子供園、児童関連施設において、交通安全のルール、歩行の仕方や注意点などを理解させる等、安全な通行を習慣化できるように警察をはじめとする関係機関が連携して交通安全教育を行います。	各警察署 保育課 児童青少年課 済美教育センター

(6) 交通安全教材の提供

取組内容	実施主体
区立・私立保育園、子供園、私立幼稚園等において、親子で学ぶことのできる交通安全教材を配付し、幼児が保護者を通じて交通のルールやマナーを学ぶ機会を確保します。 また、登下校時や放課後の事故防止の観点から、各小学校で作成した安全マップを保護者全員に配付し、家庭でも危険な箇所を親子で確認できるようにします。	学務課 杉並土木事務所

(7) 高齢者向け交通安全教室の開催【重点】

取組内容	実施主体				
高齢者特有の事故事例や区内の気をつけるべきポイント等について、関係団体と協力して交通安全講習会等を通じて周知し、高齢者に対しての交通事故防止を図ります。	各警察署 各交通安全協会 高齢者施策課 杉並土木事務所				
【実績】高齢者対象交通安全講習会開催回数	28年	29年	30年	元年	2年
高齢者を対象とした、交通安全講習会を実施した。	68回	98回	68回	109回	52回

(8) 高齢者運転講習会の開催【重点】

取組内容	実施主体				
警視庁が交通安全教育センターで実施している「シルバードライバーズ安全教室」において、運転適性検査結果に基づき、個別的な安全運転指導を行っていることを周知し、同教室への参加を呼びかけます。	各警察署				
【実績】 高齢者対象運転講習会開催回数 高齢者を対象とし運転講習会を通して自身が加齢による身体能力の変化・行動が及ぼす影響などの交通安全講話と免許証の自主返納の呼びかけを実施した。	28年	29年	30年	元年	2年
	200回	85回	72回	39回	12回

(9) 高齢者への交通安全情報の提供【重点】

取組内容	実施主体				
区内の高齢者関係施設（ゆうゆう館、高齢者住宅）等に対して、高齢者の交通事故防止のための広報啓発活動（チラシ等の配布）を実施し、高齢者への交通事故防止普及啓発活動を強化します。 また、身体能力の低下によって起こる事故を未然に防止する観点から、区では公式ホームページや広報で高齢者の運転免許証自主返納を行うことを呼びかけます。	各警察署 高齢者施策課 住宅課 杉並土木事務所				
【実績】 交通事故情報提供回数 警察より提供された交通事故情報を高齢者関連施設等に掲示し、交通事故の注意喚起を実施した。	28年	29年	30年	元年	2年
	10回	16回	6回	6回	7回

(10) 街頭での広報啓発活動の実施【重点】

取組内容	実施主体				
区内の各所において交通ルールの遵守、マナーの向上を呼びかける街頭啓発活動を適宜実施します。	各警察署 各交通安全協会 杉並土木事務所				
【実績】 交通キャンペーン等実施回数 交通キャンペーン等を通し、交通ルール・マナーについての啓発活動を実施した。	28年	29年	30年	元年	2年
	161回	152回	263回	239回	172回

(11) 区民向け自転車講習会の実施【重点】

取組内容	実施主体				
区民向け自転車講習会を開催し、広く区民に交通ルール・マナーの周知徹底を行います。	各警察署 杉並土木事務所				
【実績】 区民向け自転車講習会実施回数 区民向け自転車講習会を夜の時間帯に実施した。	28年	29年	30年	元年	2年
	29回	36回	103回	138回	42回

(12) 放置自転車クリーンキャンペーンの実施

取組内容	実施主体
放置自転車問題を広く社会に訴えるため、首都圏の自治体及び関係機関・団体が相互に協力して駅前等での啓発活動を行います。	各警察署 土木管理課 杉並区町会連合会 区内小中学校

(13) 自転車シミュレーターを活用した体験型啓発活動の実施【重点】

取組内容	実施主体				
区内最大規模のイベントであるすぎなみフェスタ等の多くの参加者が見込まれるイベント会場において、自転車シミュレーターを活用した自転車講習会を実施し啓発活動に努めます。	杉並土木事務所				
【実績】 仮想自転車講習実技講習体験者数 自転車シミュレーターを活用して、仮想自転車実技講習を実施した。	28年	29年	30年	元年	2年
	265人	249人	176人	181人	0人 (中止)

(14) 地域企業と協力した交通安全教室の開催【重点】

取組内容	実施主体				
トラック協会杉並支部の協力により区内小学校においてトラックの死角の危険性を児童に認識させる体験型講習会を実施するなど、地域の民間企業等の協力を得ながら、交通安全教室の更なる充実を図ります。	各警察署 杉並土木事務所 各交通安全協会				
【実績】 区内トラック事業者による講習会実施校数 区内トラック事業者により、トラックの死角による危険性を認識させる講習会を実施した。	28年	29年	30年	元年	2年
	2校	2校	2校	2校	0校 (中止)

(15) 自転車走行マナーアップキャンペーンの実施【重点】

取組内容	実施主体				
商店街等で通勤・通学時間帯における自転車の走行マナーアップキャンペーンを実施し、状況に応じて危険運転者（スピード出しすぎ、ながら運転等）に対して、口頭での注意喚起や啓発用品等の配布を行い、自転車運転者のマナーアップを図ります。	各警察署 杉並土木事務所 商店街				
【実績】 自転車走行マナーアップ実施回数 自転車利用者に対し、走行マナー向上を図るキャンペーンを実施した。	28年	29年	30年	元年	2年
	48回	29回	62回	93回	57回

(16) 出前型自転車講習会の開催【重点】

取組内容	実施主体				
日ごろの自転車のルール、走行方法に関する啓発のため、職員が休日・夜間等に民間事業所や幼稚園の父母会などに出向く、出前型自転車講習会などの区民参加型講習会を開催します。	各警察署 杉並土木事務所				
【実績】 出前型自転車講習会実施回数 高校や幼稚園などからの要請を受け、出前型の自転車安全利用講習会を実施した。	28年	29年	30年	元年	2年
	14回	14回	11回	10回	2回

(17) バス車内での転倒事故防止の呼びかけ

取組内容	実施主体
区内走行のバス車両内において、主に高齢者等の転倒事故を防止するため、車内での注意喚起アナウンスを徹底します。	区内バス事業者 都市整備部管理課

(18) 児童・生徒の健全育成のための飲酒の害についての指導

取組内容	実施主体
児童・生徒の健全育成のため、小・中学校の体育・保健体育の授業において、飲酒による心身への影響や飲酒が原因で起こる事故（交通事故を含む）等について正しく理解させる指導を行います。	済美教育センター

(19) 区職員向け講習会の実施【重点】

取組内容	実施主体				
職務で車や自転車を使用する職員を主な対象とし、交通安全意識の向上を図るため、実際の事故映像を使用して事故原因の検証をする等、事故防止啓発を行います。	経理課 杉並土木事務所				
【実績】 区職員向け庁有車運転登録講習会実施回数 庁有車の運転登録を更新、又は新規登録希望する職員を対象に、安全運転の徹底や運転者の意識喚起を図るため安全運転教育を実施した。	28年	29年	30年	元年	2年
	4回	6回	6回	6回	5回

(20) 自転車利用者への損害賠償保険加入の促進【重点】

取組内容	実施主体				
自転車保険加入の義務化に伴い、講習会等の参加者に対して、昨今の自転車事故への高額な賠償命令の判決を紹介することにより保険への加入を促進します。	杉並土木事務所				
【実績】 講習会実施回数（損害賠償保険加入普及活動） 自転車の加害事故による高額賠償に備え、保険加入の普及促進を図った。	28年	29年	30年	元年	2年
	56回	55回	52回	51回	38回

(21) 自動車損害賠償任意保険の加入促進

取組内容	実施主体
交通事故被害者保護の観点からも自動車損害賠償任意保険の加入は有効ですが、依然として加入率が低い小型二輪自動車（排気量 50cc 超 125cc 以下）及び原動機付自転車の利用者の保険加入推奨のため広報等で周知を行ないます。	各警察署 杉並土木事務所

(22) 実技講習会等を活用した二輪車利用のルール・マナー等の啓発【重点】

取組内容	実施主体										
二輪車での通勤・通学者が多い事業所や学校単位での実技講習会を実施し、運転技能の向上や法令遵守に関する安全教育を推進します。 また、事故の際、身体を保護する胸部プロテクター等の着用促進を図ります。	各警察署										
【実績】二輪車実技講習会実施回数 二輪車指導員による実技講習会を実施した。	<table border="1"> <thead> <tr> <th>28年</th> <th>29年</th> <th>30年</th> <th>元年</th> <th>2年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>17回</td> <td>14回</td> <td>18回</td> <td>22回</td> <td>22回</td> </tr> </tbody> </table>	28年	29年	30年	元年	2年	17回	14回	18回	22回	22回
28年	29年	30年	元年	2年							
17回	14回	18回	22回	22回							

(23) 区内自転車商協同組合と協力した自転車点検の実施

取組内容	実施主体
小学校における自転車安全利用実技講習会の際に、自転車商組合の協力を得て、小学生が持参した自転車の点検を行うなど、適切に整備をした安全な自転車に乗るよう啓発に努めます。	各警察署 杉並土木事務所

(24) 動画やSNS等を活用した自転車利用のルール・マナー等の啓発

取組内容	実施主体
コロナ禍等による対面での活動が制限された場合において、オンラインによる講習会やSNS等の情報発信を活用した非接触型の交通ルール・マナー等の啓発を積極的に取り組みます。	各警察署 杉並土木事務所

3 道路交通法規分野

地域の実情に応じた交通安全の確保を図るとともに、生活道路沿道の地域住民の要望や道路の利用実態等の把握に努めることで道路交通秩序を維持しなければなりません。そのためには地域の実情に応じた交通規制の見直しや交通安全施設の改良を行っていくことが必要です。

また、交通規制の違反やマナーの欠如した自転車を含む車両運転者に対する街頭指導等の交通安全啓発活動など交通法規・規制に則した取組を推進します。

(1) 交通規制の見直し、交通安全施設の整備

取組内容	実施主体
<p>幹線道路、補助幹線道路等の交通と安全と円滑を図るため、交通実態に即した最高速度規制、駐車禁止規制等の交通規制を見直すとともに、信号調整等の交通事故防止対策、渋滞緩和対策を総合的に実施します。</p> <p>また、幹線道路、補助幹線道路等の交通渋滞を避けて、通過車両が生活道路などの狭い道路に集中し、児童の通学等に危険を及ぼしている箇所等においては、ゾーン 30 の整備、通行禁止規制や一時停止等必要な交通規制を実施します。</p>	<p>各警察署 杉並土木事務所</p>

(2) 地域実態に即した駐車規制の見直し

取組内容	実施主体
<p>違法駐車が、交通の安全を阻害し通行量の低下を招くことにより、交通渋滞・公害の発生源となるなど、地域交通に及ぼす影響等を勘察し、地域住民の要望等を踏まえ、地域実態に即した駐車規制の見直しを実施します。</p>	<p>各警察署</p>

(3) 違法駐車抑止キャンペーンの実施

取組内容	実施主体
<p>地域交通安全活動推進委員（協議会）による積極的な活動を促進し、地域住民の違法駐車抑止気運の醸成を図ります。また、自治体、関係機関・団体等との連携を強化し、違法駐車抑止キャンペーンを実施するとともに、チラシ等の作成・配布や各種機関紙への掲載など、広報啓発を積極的に進め、違法駐車抑止を呼びかけます。</p>	<p>各警察署</p>

(4) 街頭指導・取締りの強化

取組内容	実施主体
<p>交通事故実態等の緻密な分析に基づき、飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害等の交差点違反等重大交通事故の直接又は主要な原因となっている違反に重点を置いた指導取締りを推進します。</p>	<p>各警察署</p>

(5) 悪質な自転車利用者に対する取締りの実施【重点】

取組内容	実施主体				
自転車利用者による交通事故を防止するため、交通ルール・マナーを守らない走行に対しては、自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカードを活用した街頭指導を強化します。また、悪質・危険な違反者に対しては、自転車講習制度の適用を視野に入れ、交通切符等による取締りを実施します。	各警察署				
【実績】 自転車交通違反の指導・取締り実施回数	28年	29年	30年	元年	2年
悪質・危険性の高い自転車の交通違反に対する指導・取締りを実施した。	59回	56回	328回	※1	※2

※1 杉並警察署：回数不明、高井戸警察署：10回、荻窪警察署：22回

※2 杉並警察署：回数不明、高井戸警察署：8回、荻窪警察署：16回

(6) 二輪車への指導・取締りの強化【重点】

取組内容	実施主体				
二輪車の死亡・重傷事故が多発している路線を重点に、悪質性、危険性、迷惑性も高い違反（速度超過、進路変更、割り込み等）の指導取締りを強力に実施するとともに、軽微な違反者等に対しても積極的な指導警告を実施するなど、安全運転意識の高揚を図ります。	各警察署				
【実績】 二輪車の街頭指導、交通違反取締り実施回数	28年	29年	30年	元年	2年
二輪車運転者に対し街頭指導及び危険性の高い交通違反の取締りを実施した。	55回	73回	170回	237回	※3

※3 杉並警察署：回数不明、高井戸警察署：18回、荻窪警察署：12回

(7) 「飲酒運転させない杉並キャンペーン」の実施

取組内容	実施主体
飲酒運転の危険性や飲酒運転の起因する交通事故の実態を周知するため、各種メディアを利用して情報発信するほか、区内の公共施設や酒類提供店等と協力して、注意喚起ポスターの掲出、駅周辺や繁華街などでのキャンペーンを実施します。	各警察署 各交通安全協会 杉並土木事務所

(8) ハンドルキーパー運動の推進

取組内容	実施主体
酒類提供飲食店にハンドルキーパー運動の内容を説明し、積極的に客への声かけを行ってもらうなどの協力を得られるよう努めます。	各警察署 各交通安全協会

※ハンドルキーパー運動は、自動車で飲食店に来店した際、酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、飲酒運転事故を防止する運動です。

(9) 飲酒検問の実施

取組内容	実施主体
毎年7月の第一週に東京都が飲酒運転撲滅を目標に掲げ実施している「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」期間に合わせて、重点的な飲酒検問を行います。	各警察署

(10) 庁有車の点検整備

取組内容	実施主体
区職員が現場への移動等で使用する庁有車が安全に走行できるように定期的に整備を実施し、車両の安全性の維持に努めます。	経理課

4 医療・被害者支援分野

交通事故等による負傷者の救命を図り、被害を最小限に留めることは非常に重要です。そのため、負傷者に対する迅速・的確な対応を行なうため、バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当等の初期救急対応力の向上を図ります。

また、交通事故の被害者や家族は、身体的、精神的、経済的に極めて大きなダメージを受けるため、被害者等の意思を尊重しつつ、問題解決や事故からの立ち直りを支援することが必要になります。

そのため、交通事故相談窓口の開設などきめ細かい支援を行います。

(1) 応急手当等の普及啓発の推進

取組内容	実施主体
緊急時に迅速・正確に応急手当を行える区民「救急協力員」を引き続き養成していくとともに、区民に対してAED（自動体外式除細動器）を含む応急手当の知識・技術の一層の普及を促進します。	健康推進課

(2) 学校教育における応急手当指導の充実

取組内容	実施主体
学校において事故が発生し負傷した児童・生徒の重体化等を防ぐため、区立学校教員等に対し、消防署と協力してAEDを含む心肺蘇生法の実技講習を実施します。	各消防署 健康推進課 済美教育センター

(3) 交通事故相談窓口の開設

取組内容	実施主体
交通事故による補償又は弁済・示談の進め方などについて、専門の相談員が適切な助言を行い、速やかで円滑な解決に向けた支援を行います。	各警察署 区政相談課

(4) 犯罪被害者支援制度の活用

取組内容	実施主体
犯罪被害者（交通事故を含む）やその家族、遺族の精神的・物理的負担を軽減し、一日も早く平穏な生活を取り戻すことができるように、相談・情報提供、一時利用住宅の提供、日常生活への支援、手続き等の補助・付添、資金貸し付け等の支援を行います。	区民生活部管理課

5 防災・減災分野

地震など発災時に道路の復旧を迅速に行うため、日頃から道路構造物等の点検・修理を実施し、良好な状態で維持します。また、発災時には帰宅困難者や避難を行う区民等に対しても適切な情報提供を行う取組を実施します。

(1) 道路構造物の点検、修理

取組内容	実施主体
区が管理する道路、橋梁や防護柵、道路反射鏡、街路灯など交通安全施設等の日常点検を行い、耐震性や劣化状況を把握するとともに、必要な修理を行い、良好な状態で維持することにより災害による被害を最小限に抑えます。	土木計画課 杉並土木事務所

(2) 徒歩帰宅者等に対する情報提供

取組内容	実施主体
<p>発災時には、区内鉄道各駅周辺及び幹線道路沿道に多くの帰宅困難者が発生し、緊急車両等の通行の妨げになることや、徒歩帰宅中に余震等で二次被害が発生する恐れがあります。</p> <p>このため、鉄道各駅、商店街、町会及び警察・消防と連携した「駅前滞留者連絡会」を西荻窪駅、荻窪駅、阿佐ヶ谷駅、高円寺駅に設置し、発災時における行動ルールの策定、発災を想定した訓練を実施するとともに、発災時には帰宅困難者への情報提供を行っていきます。</p> <p>また、帰宅困難者のための一時的な滞在場所である「一時滞在施設」の確保を推進し、発災時の一斉帰宅の抑制、交通の混乱防止に努めます。</p>	防災課

(3) 公開型GIS「すぎナビ」の活用

取組内容	実施主体
災害時は、家屋や塀の倒壊等で道路の通行が困難な箇所が多数発生することが予想されます。このような時、避難所情報や区が収集した最新の災害情報を提供することができる公開型GIS「すぎナビ」の普及を図ります。	防災課 土木管理課

(4) 停電時の交通安全の確保

取組内容	実施主体
停電になった場合、信号機や街路灯の消灯により交通事故の発生が懸念されます。停電時は速やかに主要な交差点に警察官を配置する態勢を整えるとともに、区民に対しては、警察官の指示に従うことと併せ、警察官がいない交差点や暗い道路を通行する場合には、懐中電灯の携行や反射材を身につけるなど緊急時の安全確保の啓発を行います。	各警察署

第5章 取組の推進体制と進捗状況等の把握

1 取組の推進体制

第4章に定める取組の実施主体は相互に連携を図り、取組を着実に実施するとともに、杉並区交通安全協議会は取組の推進に協力し、第11次計画の目標達成に向け、総合的かつ一体的な交通安全対策を推進します。

区は、交通死亡事故等が多発した場合は、広報等により注意喚起をするなど、区民や事業者が自身の身を守るために適切な行動ができるよう、必要な情報を迅速に周知します。

2 進捗状況等の把握

取組の進捗状況や交通事故件数等について、定期的に調査を実施し、杉並区交通安全協議会の開催の機会等を捉え報告するなどをし、関係機関での情報共有を図ります。

卷 末 資 料

- 1 交通安全対策基本法
- 2 杉並区交通安全協議会規約
- 3 自転車安全利用五則

交通安全対策基本法

(昭和四十五年六月一日法律第百十号)

(目的)

第1条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の利用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もつて公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

(定義)

第2条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 道路 道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第二条第一項第一号に規定する道路をいう。
- 二 車両 道路交通法第二条第一項第八号に規定する車両及び鉄道又は軌道による交通の用に供する車両をいう。
- 三 船舶 水上又は水中の航行の用に供する船舶類をいう。
- 四 航空機 航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二条第一項に規定する航空機をいう。
- 五 陸上交通 道路又は一般交通の用に供する鉄道若しくは軌道による交通をいう。
- 六 海上交通 船舶による交通をいう。
- 七 航空交通 航空機による交通をいう。
- 八 船員 船舶に乗り組んでその運航に従事する者をいい、水先法（昭和二十四年法律第百二十一号）第二条第二項に規定する水先人を含むものとする。
- 九 航空機乗組員 航空法第六十九条に規定する航空機乗組員をいう。
- 十 指定行政機関 次に掲げる機関で内閣総理大臣が指定するものをいう。
 - イ 内閣府並びに内閣府設置法（平成十一年法律第八十九号）第四十九条第一項及び第二項に規定する機関並びに国家行政組織法（昭和二十三年法律第百二十号）第三条第二項に規定する機関
 - ロ 内閣府設置法第三十七条及び第五十四条並びに国家行政組織法第八条に規定する機関
 - ハ 内閣府設置法第三十九条及び第五十五条並びに国家行政組織法第八条の二に規定する機関ニ 内閣府設置法第四十条及び第五十六条並びに国家行政組織法第八条の三に規定する機関
- 十一 指定地方行政機関 指定行政機関の地方支分部局（内閣府設置法第四十三条及び第五十七条並びに国家行政組織法第九条に規定する地方支分部局をいう。）その他の国の地方行政機関で、内閣総理大臣が指定するものをいう。

(国の責務)

第3条 国は、国民の生命、身体及び財産を保護する使命を有することにかんがみ、陸上交通、海上交通及び航空交通の安全（以下「交通の安全」という。）に関する総合的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

(地方公共団体の責務)

第4条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

(道路等の設置者等の責務)

第5条 道路、鉄道、軌道、港湾施設、漁港施設、飛行場又は航空保安施設を設置し、又は管理する者は、法令の定めるところにより、その設置し、又は管理するこれらの施設に関し、交通の安全を確保するため必要な措置を講じなければならない。

(車両等の製造事業者の責務)

第6条 車両、船舶又は航空機（以下「車両等」という。）の製造の事業を営む者は、その製造する車両等の構造、設備及び装置の安全性の向上に努めなければならない。

(車両等の利用者の責務)

第7条 車両等を使用する者は、法令の定めるところにより、その使用する車両等の安全な運転又は運航を確保するため必要な措置を講じなければならない。

(車両の運転者等の責務)

第8条 車両を運転する者(以下「車両の運転者」という。)は、法令の定めるところにより作業点検等を行なうとともに、歩行者に危害を及ぼさないようにする等車両の安全な運転に努めなければならない。

2 船員は、法令の定めるところにより発航前の検査、異常な気象、海象等の通報、航路標識の事故の通報、遭難船舶の救助等を行なうとともに、船舶の安全な運航に努めなければならない。

3 航空機乗組員は、法令の定めるところにより出発前の確認、航空保安施設の機能の障害の報告等を行なうとともに、航空機の安全な運航に努めなければならない。

(歩行者の責務)

第9条 歩行者は、道路を通行するに当たっては、法令を励行するとともに、陸上交通に危険を生じさせないように努めなければならない。

(住民の責務)

第10条 住民は、国及び地方公共団体が実施する交通の安全に関する施策に協力する等交通の安全に寄与するように努めなければならない。

(施策における交通安全のための配慮)

第11条 国及び地方公共団体は、その施策が、直接的なものであると間接的なものであるとを問わず、一体として交通の安全に寄与することとなるように配慮しなければならない。

(財政措置等)

第12条 政府は、交通の安全に関する施策の実施に必要な財政上又は金融上の措置その他の措置を講じなければならない。

(国会に対する報告)

第13条 政府は、毎年、国会に、交通事故の状況、交通の安全に関する施策に係る計画及び交通の安全に関して講じた施策の概況に関する報告を提出しなければならない。

(中央交通安全対策会議の設置及び所掌事務)

第14条 内閣府に、中央交通安全対策会議を置く。

2 中央交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

一 交通安全基本計画を作成し、及びその実施を推進すること。

二 前号に掲げるもののほか、交通の安全に関する総合的な施策で重要なものの企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(中央交通安全対策会議の組織等)

第15条 中央交通安全対策会議は、会長及び委員をもって組織する。

2 会長は、内閣総理大臣をもって充てる。

3 委員は、次に掲げる者をもって充てる。

一 内閣官房長官

二 国家公安委員会委員長

三 国土交通大臣

四 前二号に掲げる者のほか、指定行政機関の長及び内閣府設置法第九条第一項に規定する特命担当大臣のうちから内閣総理大臣が任命する者

4 中央交通安全対策会議に、専門の事項を調査させるため必要があるときは、専門委員を置くことができる。

5 中央交通安全対策会議の庶務は、内閣府本府において警察庁及び国土交通省の協力を得て総括し、及び処理する。ただし、海上交通及び航空交通の安全に関する事項に係るものについては、内閣府本府と国土交通省において共同して処理する。

6 前各項に定めるもののほか、中央交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める。

(都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務)

第16条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

- 2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。
 - 一 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
 - 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。
 - 三 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

(都道府県交通安全対策会議の組織等)

第17条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

- 2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。
- 3 委員は、次に掲げる者をもつて充てる。
 - 一 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員
 - 二 都道府県教育委員会の教育長
 - 三 警視総監又は道府県警察本部長
 - 四 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者
 - 五 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市を包括する都道府県にあっては、指定都市の長又はその指名する職員
 - 六 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者
 - 七 その他都道府県知事が必要と認めて任命する者
- 4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。
- 5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

(市町村交通安全対策会議)

第18条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

- 2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。
- 3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあっては、規約）で定める。

(関係行政機関等に対する協力要求)

第19条 中央交通安全対策会議、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議（市町村交通安全対策会議を置かない市町村にあっては、市町村の長。次条並びに第二十六条第一項及び第五項において同じ。）は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長（関係行政機関が委員会である場合にあっては、関係行政機関）及び関係地方行政機関の長、関係地方公共団体の長その他の執行機関並びに政令で定めるその他の関係者に対し、資料の提供その他必要な協力を求めることができる。

(交通安全対策会議相互の関係)

第20条 都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議は、その所掌事務の遂行について、相互に、又はそれぞれ他の都道府県の都道府県交通安全対策会議若しくは他の市町村の市町村交通安全対策会議と協力しなければならない。

- 2 中央交通安全対策会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議に対し、必要な勧告をすることができる。
- 3 都道府県交通安全対策会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、市町村交通安全対策会議に対し、必要な勧告をすることができる。

(都道府県交通安全連絡協議会)

第 21 条 都道府県は、その区域における海上交通又は航空交通の安全に関し、関係地方行政機関との連絡及び協議を行なうため必要があると認めるときは、条例で定めるところにより、都道府県交通安全連絡協議会を置くことができる。

2 都道府県交通安全連絡協議会の組織及び運営に関し必要な事項は、都道府県の条例で定める。

(交通安全基本計画の作成及び公表等)

第 22 条 中央交通安全対策会議は、交通安全基本計画を作成しなければならない。

2 交通安全基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3 国家公安委員会及び国土交通大臣は、中央交通安全対策会議が第一項の規定により交通安全基本計画を作成するに当たり、前項各号に掲げる事項のうちそれぞれの所掌に属するものに関する部分の交通安全基本計画の案を作成し、中央交通安全対策会議に提出しなければならない。

4 中央交通安全対策会議は、第一項の規定により交通安全基本計画を作成したときは、速やかに、これを内閣総理大臣に報告し、並びに指定行政機関の長（指定行政機関が委員会である場合にあつては、指定行政機関。以下同じ。）及び都道府県知事に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。

5 前二項の規定は、交通安全基本計画の変更について準用する。

(内閣総理大臣の勧告等)

第 23 条 内閣総理大臣は、必要があると認めるときは、指定行政機関の長に対し、交通安全基本計画の実施に関して必要な勧告をし、又はその勧告の結果とられた措置について報告を求めることができる。

2 内閣総理大臣は、前項の規定により勧告をする場合においては、あらかじめ、中央交通安全対策会議の意見をきかなければならない。

(交通安全業務計画)

第 24 条 指定行政機関の長は、交通安全基本計画に基づき、その所掌事務に関し、毎年度、交通安全業務計画を作成しなければならない。

2 交通安全業務計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

一 交通の安全に関し、当該年度において指定行政機関が講ずべき施策

二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画の作成の基準となるべき事項

3 指定行政機関の長は、第一項の規定により交通安全業務計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣に報告するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。

4 前項の規定は、交通安全業務計画の変更について準用する。

(都道府県交通安全計画等)

第 25 条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

一 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであつてはならない。

4 都道府県交通安全対策会議は、第一項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。

- 5 都道府県交通安全対策会議は、第三項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。
- 6 第四項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

(市町村交通安全計画等)

- 第 26 条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。
- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
 - 3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - 二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
 - 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。
 - 5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
 - 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
 - 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

(地方公共団体の長の要請等)

- 第 27 条 地方公共団体の長は、都道府県交通安全計画又は市町村交通安全計画の的確かつ円滑な実施を図るため必要があると認めるときは、当該地方公共団体の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関に対し、これらの者が陸上交通の安全に関し処理すべき事務について、必要な要請をし、又は法令の定めるところにより必要な勧告若しくは指示をすることができる。

- 第 28 条 地方公共団体の長は、当該地方公共団体の区域における海上交通又は航空交通の安全に関し必要があると認めるときは、交通安全基本計画又は交通安全業務計画（これらの計画のうち、陸上交通の安全に関する部分を除く。）の作成又は実施に関し、中央交通安全対策会議及び関係指定行政機関の長に対し、必要な要請をすることができる。

(交通環境の整備)

- 第 29 条 国は、交通環境の整備を図るため、交通安全施設及び航空交通管制施設の整備、交通の規制及び管制の合理化、道路及び公共用水域の使用の適正化等必要な措置を講ずるものとする。
- 2 国は、陸上交通の安全に関し、住宅地、商店街等について前項に規定する措置を講ずるに当たっては、特に歩行者の保護が図られるように配慮するものとする。

(交通の安全に関する知識の普及等)

- 第 30 条 国は、交通の安全に関する知識の普及及び交通安全思想の高揚を図るため、交通の安全に関する教育の振興、交通の安全に関する広報活動の充実等必要な措置を講ずるものとする。
- 2 国は、交通の安全に関する民間の健全かつ自主的な組織活動が促進されるよう必要な措置を講ずるものとする。

(車両等の安全な運転又は運航の確保)

第 31 条 国は、車両等の安全な運転又は運航の確保を図るため、車両の運転者、船員及び航空機乗組員（以下この項においてこれらの者を「運転者等」という。）の教育の充実、運転者等の資格に関する制度の合理化、車両等の運転又は運航の管理の改善、運転者等の労働条件の適正化等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、交通の安全に関し、気象情報その他の情報の迅速な収集及び周知を図るため、気象観測網の充実、通信施設の整備等必要な措置を講ずるものとする。

(車両等の安全性の確保)

第 32 条 国は、車両等の安全性の確保を図るため、車両等の構造、設備、装置等に関する保安上の技術的基準の改善、車両等の検査の充実等必要な措置を講ずるものとする。

(交通秩序の維持)

第 33 条 国は、交通秩序の維持を図るため、交通の取締り等必要な措置を講ずるものとする。

(緊急時における救助体制の整備等)

第 34 条 国は、交通事故による負傷者に対する応急手当及び医療の充実を図るため、救急業務に関する体制の整備、救急医療施設の充実等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、海難救助の充実を図るため、海難発生情報の収集体制及び海難救助体制の整備等必要な措置を講ずるものとする。

(損害賠償の適正化)

第 35 条 国は、交通事故による被害者（その遺族を含む。以下この条において同じ。）に対する損害賠償の適正化を図るため、自動車損害賠償保障制度の充実、交通事故による被害者の行なう損害賠償の請求についての援助等必要な措置を講ずるものとする。

(科学技術の振興等)

第 36 条 国は、交通の安全に関する科学技術の振興を図るため、試験研究に関する体制の整備、研究開発の推進及びその成果の普及等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、交通事故の原因の科学的究明を図るため、総合的な研究調査の実施等必要な措置を講ずるものとする。

(交通の安全に関する施策の実施についての配慮)

第 37 条 国は、前八条に規定する措置を講ずるに当たっては、国民の生活を不当に侵害することとならないように配慮するものとする。

(地方公共団体の施策)

第 38 条 地方公共団体は、法令に違反しない限りにおいて、前節に規定する国の施策に準ずる施策を講ずるものとする。

(特別区についてのこの法律の適用)

第 39 条 この法律の適用については、特別区は、市とみなす。

杉並区交通安全協議会規約

(設置)

第1条 杉並区内の交通安全を図るために必要な施策の実施について協議し、もって区民生活の福祉を増進することを目的として、杉並区交通安全協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(構成)

第2条 協議会は、別表に定める委員をもって組織する。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため次に掲げる各号の事項を協議する。

- (1) 交通安全都市宣言に関する推進方策
- (2) 関係行政機関及び関係団体の交通安全に関する事業の連絡調整
- (3) 交通道德の高揚と交通安全運動の推進
- (4) 交通環境の整備促進
- (5) 交通事故防止のための必要事項の調査
- (6) その他協議会において必要と認めた事項

(会長)

第4条 協議会に会長を置き、区長をもって充てる。

- 2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 3 会長に事故あるときはまたは会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名する者がその職務を代理する。

(総会)

第5条 総会は会長が招集し、会長がその議長となる。

- 2 総会は、別表1に定める委員をもって構成する。
- 3 総会は委員の半数以上が出席しなければ開くことはできない。
- 4 総会の議事は出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 5 総会は、広く区民の意思を反映するため、特に学識経験者等の出席を求め、意見を聞くことができる。

(理事会)

第6条 協議会に、理事会を置く。

- 2 理事会は、別表2に定める委員をもって構成する。
- 3 理事長は、杉並区長の職にあるものをもって充てる。
- 4 理事会は、理事長が招集する。
- 5 理事会の会議は、総会の例による。
- 6 理事長が必要と認めたときは、会に関係人の参加を求めることができる。
- 7 理事会は、総会に付議すべき事項を協議する。
- 8 理事会は、総会が成立しないとき、会長が総会を招集するいとまがないと認めた事項または理事長が必要と認めた事項を議決、処理することができる。
- 9 前各項に定めるもののほか、理事会の運営に関し必要な事項は、理事長が定める。

(幹事会)

第7条 協議会に、幹事会を置く。

- 2 幹事会は別表3に定める者をもって構成する。
- 3 幹事長は、都市整備部土木担当部長の職にあるものをもって充てる。
- 4 幹事会は、幹事長が招集する。
- 5 幹事は、会議の所掌事務について、会長、協議会構成員及び理事を補佐する。
- 6 幹事会の会議は、総会の例による。
- 7 幹事長が必要と認めたときは、会に関係人の参加を求めることができる。
- 8 幹事会には必要と認められるときは、幹事長が指名する協議会構成団体の職員を持って部会を組織することができる。
- 9 前各項に定めるもののほか、幹事会の運営に関し必要な事項は、幹事長が会長の同意を得て定める。

(会計監事)

第8条 協議会に会計監事を置く。

- 2 会計監事は、理事会において、協議会委員の中から選出し、会長が任命する。
- 3 会計監事の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、会計監事の属する関係団体等の人事異動で変更が生じた場合は、後任者の任期は前任者の残任期間とする。

(会計)

第9条 協議会の経費は、負担金、寄付金その他の収入をもって充てる。

- 2 協議会の会計年度は、毎年4月1日から翌年3月31日までとする。

(監査)

第10条 会計監事は協議会の経理を監査する。

- 2 会計監事は、監査を実施したときは、その結果を会長及び理事会に報告しなければならない。

(事務局)

第11条 協議会の庶務は都市整備部杉並土木事務所において処理する。

(委任)

第12条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営について必要な事項は、会長が理事会にはかって定める。

附 則

- 1 この規約は、平成16年4月1日から施行する。
- 2 杉並区交通安全協議会規約（昭和40年5月8日施行）は廃止する。

附 則

この規約は、平成19年4月1日から適用する。

附 則

この規約は、平成25年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成30年4月1日から適用する。

附 則

この規約は、平成31年4月1日から適用する。

別表 1 (第 2 条関係)

総会

	機 関 等	委 員
1	杉並区	区長
2	杉並区教育委員会	教育長
3	杉並区議会	議長 副議長 総務財政委員会委員長 区民生活委員会委員長 保健福祉委員会委員長 都市環境委員会委員長 文教委員会委員長 道路交通対策特別委員会委員長
4	警視庁杉並警察署	杉並警察署長
5	警視庁高井戸警察署	高井戸警察署長
6	警視庁荻窪警察署	荻窪警察署長
7	杉並交通安全協会	会長、副会長 (6名)
8	高井戸交通安全協会	会長、副会長 (5名)
9	荻窪交通安全協会	会長、副会長 (5名)
10	東京消防庁杉並消防署	杉並消防署長
11	東京消防庁荻窪消防署	荻窪消防署長
12	国土交通省東京国道事務所	代々木出張所長
13	東京都建設局第三建設事務所	所長
14	杉並区町会連合会	会長、副会長 (3名)
15	東京商工会議所杉並支部	会長
16	杉並区商店会連合会	連合会会長
17	杉並産業協会	協会会長
18	東京中央農業協同組合杉並中野支店	支店長
19	東京中央農業協同組合城西支店	支店長
20	杉並法人会	会長
21	荻窪法人会	会長
22	杉並区立小学校 PTA 連合協議会	会長
23	杉並区立中学校 PTA 協議会	会長
24	杉並区私立幼稚園連合会	理事長
25	杉並区いきいきクラブ連合会	会長
26	杉並女性団体連絡会	連絡会代表
27	杉並区青年団体協議会	理事長
28	杉並区医師会	会長
29	杉並防犯協会	会長
30	高井戸防犯協会	会長
31	荻窪防犯協会	会長
32	東京都トラック協会杉並支部	支部長
33	杉並法人タクシー協議会	会長
34	東京都個人タクシー協同組合杉並支部	支部長
35	杉並区自転車商三支部連合会	会長

別表 2 (第 6 条関係)

理事会

	機 関 等	委 員
1	杉並区	区長
2	杉並区教育委員会	教育長
3	警視庁杉並警察署	杉並警察署長
4	警視庁高井戸警察署	高井戸警察署長
5	警視庁荻窪警察署	荻窪警察署長
6	東京消防庁杉並消防署	杉並消防署長
7	東京消防庁荻窪消防署	荻窪消防署長
8	国土交通省東京国道事務所	代々木出張所長
9	東京都建設局第三建設事務所	所長
10	杉並区町会連合会	会長
11	杉並交通安全協会	会長、副会長
12	高井戸交通安全協会	会長
13	荻窪交通安全協会	会長
14	会計監事 (2名)	

別表 3 (第 7 条関係)

幹事会

	機 関 等	委 員
1	杉並区	都市整備部土木担当部長
2		総務部広報課長
3		総務部危機管理室地域安全担当課長
4		区民生活部管理課長
5		保健福祉部管理課長
6		保健福祉部高齢者施策課長
7		子ども家庭部児童青少年課長
8		環境部環境課長
9		都市整備部土木管理課長
10		都市整備部土木計画課長
11		都市整備部杉並土木事務所長
12	杉並区教育委員会	教育委員会事務局学務課長
13		教育委員会事務局済美教育センター 統括指導主事 (1名)
14	警視庁杉並警察署	杉並警察署交通課長
15	警視庁高井戸警察署	高井戸警察署交通課長
16	警視庁荻窪警察署	荻窪警察署交通課長
17	杉並交通安全協会	副会長
18	高井戸交通安全協会	副会長
19	荻窪交通安全協会	副会長
20	東京都建設局第三建設事務所	管理課長

自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
- 5 子どもはヘルメットを着用

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

自転車は道路交通法上車と同じ車両の仲間、「軽車両」に位置づけられます。

自転車を利用するときは、以下の場合を除き、車道通行が原則となります。

- 「普通自転車歩道通行可」のある歩道。
- 13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が自転車を運転しているとき。
- 道路工事や駐車車両により車道の左側を通行することが困難と思われる場合など、車道又は交通の状況から判断して通行の安全を確保するためにやむを得ないとき。

2 車道は左側を通行

自転車が車道を通行する際は、自動車と同じく左側通行です。左側を通行する際は、道路の中央から左側部分の左端に寄って通行します。

車道の右側通行は自転車同士の正面衝突や、交差道路から出てくる車との出会い頭事故などにつながり、大変危険です。

3 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行

自転車が歩道を通行する場合は歩道の車道寄りを徐行しなければなりません。

歩道は歩行者のための道路ですので、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止をし、歩行者の通行量が多い場合などは自転車を降りて押して通行するなど安全に通行しなければなりません。

4 安全ルールを守る

自転車を運転する際は、以下のルールを守らなければなりません。

- 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
- 夜間はライトを点灯
- 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認

5 子どもはヘルメットを着用

自転車を運転する児童の保護者は、児童にヘルメットを着用させるよう努めなければなりません。