

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	<p>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></p>	<p>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></p>	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	<p>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></p>	<p>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></p>	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	<p><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></p>	<p><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></p>	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）	<p>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。</p>	<p>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。</p>	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)	<p>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></p>	<p>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</u>では、<u>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></p>	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)	<p>平成28年から<u>令和2年の5年間</u>では、<u>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></p>	<p>平成28年から<u>令和2年までの5年間</u>では、<u>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></p>	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)	<p>平成28年から<u>令和2年の5年間の交通事故発生件数</u>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。</p>	<p>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</u>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。</p>	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。</u>中でも、<u>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