令和８年 11 月４日庁議資料
土　　木　　部

第 12 次文京区交通安全計画の素案について

１　計画策定の主旨

第 12 次文京区交通安全計画は、交通事故のない社会を目指し、安全で安心な交通環境を実現するため、交通安全対策基本法に基づき、東京都交通安全計画を指針として策定するもので、区はもとより、区民、地域活動団体、事業者及び関係行政機関の行動指針となるものである。

２　検討経過

令和８年８月　第１回文京区交通安全協議会幹事会（計画骨子について）
第１回文京区交通安全協議会（同上）
10 月　第２回文京区交通安全協議会幹事会（計画素案について）
第２回文京区交通安全協議会（同上）

３　計画の期間

令和８年度から令和 12 年度までの５か年

４　計画の目標

令和 12 年までに区内の交通事故による死傷者数を年間 380 人以下とする。

５　計画の内容

別紙「第 12 次文京区交通安全計画（素案）」のとおり

６　今後のスケジュール（予定）

令和８年 12 月　議会報告（計画素案について）
パブリックコメントの実施
令和９年２月　議会報告（計画案について）
３月　第３回文京区交通安全協議会幹事会（計画案について）
第３回文京区交通安全協議会（同上）
計画策定

別紙

第 12 次文京区交通安全計画（素案）

文京区交通安全協議会

第 12 次文京区交通安全計画　目次

第 1 部　総論

第１章　計画の考え方 …… 1
　１　計画の主旨…… 1
　２　計画の期間…… 1
　３　第 12 次交通安全計画の目標…… 1
　４　交通情勢等…… 2
　　（１）区内の道路延長の推移 …… 2
　　（２）運転免許保有人口の推移 …… 2
　　（３）自動車保有台数の推移 …… 2
　　（４）自転車防犯登録数の推移 …… 3
　　（５）自転車検挙件数の推移 …… 3
　　（６）法令改正等の状況 …… 3

第２章　文京区内の交通事故等の状況 …… 4
　１　第 11 次交通安全計画期間の状況…… 4
　　（１）交通事故件数・死傷者数 …… 4
　　（２）年齢層別死傷者数 …… 5
　　（３）状態別死傷者数 …… 6
　２　区内の交通事故の特徴…… 7
　　（１）高齢者の交通事故 …… 7
　　（２）こどもの交通事故 …… 11
　　（３）自転車の交通事故 …… 16
　　（４）二輪車の交通事故 …… 20
　　（５）飲酒運転の交通事故 …… 23
　　（６）特定小型原動機付自転車の交通事故 …… 26
　　（７）外国人運転者による交通事故 …… 29

第３章　重点課題 …… 30
　１　高齢者の交通安全の確保…… 31
　２　こどもの交通安全の確保…… 31
　３　自転車の安全利用の推進…… 33
　４　二輪車の安全対策の推進…… 34
　５　飲酒運転の根絶…… 35
　６　特定小型原動機付自転車を始めとする電動モビリティの安全対策の推進
　…… 35
　７　外国人の交通安全対策の推進…… 36

８　先進技術の活用…… 36

第２部　今後の取組み

第１章　道路交通環境の整備 …… 38
１　道路の整備…… 39
（１）幹線道路の整備 …… 39
（２）生活道路及び通学路の整備 …… 39
２　交通安全施設等の整備…… 41
（１）防護柵（ガードレール）等の整備 …… 41
（２）道路照明の整備 …… 41
（３）道路標識の整備 …… 41
（４）信号機の改善 …… 41
（５）交差点の安全確保 …… 42
（６）その他の交通安全施設等の整備 …… 42
（７）交通管制システムの高度化 …… 42
（８）危険個所を発見するための二次点検プロセスの推進 …… 43
（９）交通環境のバリアフリー化 …… 43
(10）要請等に基づく交通安全の注意喚起 …… 44
３　交通規制の実施…… 44
（１）交通実態に即した交通規制 …… 44
（２）先行交通対策 …… 44
４　自転車利用環境の整備等…… 45
（１）自転車通行空間の整備 …… 45
（２）自転車通行空間の維持管理 …… 45
（３）自転車駐車場の整備推進 …… 45
（４）自転車シェアリングの普及促進 …… 46
５　コミュニティバスの運行…… 46

第２章　交通安全意識の啓発 …… 47
１　こどもに対する交通安全教育…… 48
（１）幼稚園・保育園 …… 48
（２）小学校 …… 48
（３）通園・通学時における交通安全指導 …… 49
（４）児童館 …… 49
（５）中学校 …… 49
（６）特別支援学校 …… 49
（７）高等学校 …… 50
（８）保護者 …… 50

２　高齢者等に対する交通安全教育…… 50
（１）高齢者に対する交通安全教育…… 50
（２）障害者に対する交通安全教育…… 50
（３）外国人に対する交通安全教育…… 50
３　自転車利用者に対する交通安全教育…… 51
（１）自転車安全利用五則の周知徹底…… 51
（２）未就学児…… 51
（３）学校等…… 51
（４）成年層の自転車利用者…… 52
（５）高齢者の自転車利用者…… 52
（６）外国人の自転車利用者…… 52
（７）電動アシスト自転車の利用者…… 52
４　特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティ利用者等に対する啓発活動…… 53
５　交通安全に関する広報啓発活動…… 53
（１）多様な広報媒体による広報活動の充実…… 53
（２）交通安全キャンペーンの充実…… 53
（３）シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進…… 54
（４）自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進…… 54
（５）飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立…… 54
（６）通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動…… 55
（７）薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進…… 55
６　地域社会における交通安全運動の推進…… 55
（１）地域ぐるみの交通安全運動の推進…… 55
（２）こどもへの交通安全運動の推進…… 56
（３）交通安全協会への加入促進…… 56

第３章　道路交通秩序の維持 …… 57
１　指導・取締りの強化…… 57
（１）交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進…… 57
（２）通学路等における指導取締り…… 58
（３）二輪車対策の推進…… 58
（４）自転車利用者対策の推進…… 58
（５）電動モビリティに対する指導取締り…… 58
（６）携帯電話使用等の取締りの推進…… 59
（７）シートベルト及びチャイルドシート着用義務違反の指導・取締り 59
（８）暴走族等の取締り…… 59
（９）整備不良車両の取締り…… 59
（10）不法占用、放置物件の取締り…… 60

２　悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化‥‥ 60
（１）適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進 …… 60
（２）悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進 …… 60
（３）悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進 …… 60
（４）科学的な交通事故捜査の推進 …… 60
３　駐車対策の推進…… 61
（１）違法駐車の取締り …… 61
（２）駐車スペースの確保と利用推進 …… 61
（３）違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動 …… 61
（４）放置自転車対策 …… 61

第４章　安全運転の確保 …… 62
１　安全運転の推進…… 62
（１）高齢者の安全運転の推進 …… 62
（２）二輪車の安全運転の推進 …… 63
（３）貨物自動車の安全運転の推進 …… 63
２　運転管理の充実等…… 63
（１）運転者教育の充実 …… 63
（２）飲酒運転防止対策の推進 …… 64
（３）安全運転管理の充実 …… 64
（４）自転車の点検整備に関する啓発活動の推進 …… 64

第５章　救助・救急体制の整備 …… 66
１　交通救助・救護体制の充実強化等…… 66
（１）交通救助・救護体制の充実・強化 …… 66
（２）救急体制の充実 …… 66
２　救急医療機関との連携強化…… 66
３　多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実強化…… 67
（１）資器材の整備 …… 67
（２）民間患者等搬送事業者との連携 …… 67
（３）東京ＤＭＡＴと連携した救助・救急体制の強化 …… 67
４　応急手当等の普及啓発…… 67
（１）応急手当の知識・技術の普及 …… 67
（２）運転者に対する応急救護処置に関する知識の普及 …… 67
５　「＃７１１９」東京消防庁救急相談センターの利用促進…… 67

第６章　交通事故被害者への支援等 …… 69
１　交通事故相談等…… 69
（１）交通事故相談 …… 69

（２）交通事故被害者等に対する連絡制度 …… 69
２　保険への加入促進 …… 69
（１）区民交通傷害保険への加入促進 …… 69
（２）自転車損害賠償保険等への加入促進 …… 71

第７章　災害に備えた道路交通環境の整備等 …… 73
１　災害に強い交通施設等の整備 …… 73
（１）道路橋梁等の強靭化 …… 73
（２）無電柱化の促進 …… 73
（３）災害に備えた道路情報ネットワーク網構築 …… 73
２　災害発生時の交通安全確保 …… 74
（１）緊急車両等の通行の確保 …… 74
（２）信号機の滅灯対策 …… 74
（３）大規模事故時等の交通規制の実施 …… 74
（４）災害時の交通規制に関する広報啓発 …… 75

用語の意味

交通事故	：	道路交通法第２条第１項に規定する道路において、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
死亡（死者）	：	交通事故発生から 24 時間以内に死亡した場合（人）
重傷（重傷者）	：	交通事故により負傷し、加療日数が 30 日以上の場合（人）
軽傷（軽傷者）	：	交通事故により負傷し、加療日数が 30 日未満の場合（人）
負傷（負傷者）	：	重傷（重傷者）と軽傷（軽傷者）の合計
死傷者	：	死亡者数と負傷者数の合計
こども	：	幼児、小学生、中学生
若年層	：	中学校卒業後から 25 歳未満までの年齢層の人
成年層	：	25 歳から 65 歳未満までの年齢層の人
高齢者	：	年齢 65 歳以上の人
二輪車	：	自動二輪車、原動機付自転車

各表の数値について

各表で用いている比率（%）は、小数点以下第二位を四捨五入しているので、計又は合計が必ずしも 100%にならない場合があります。また、統計の主体により同じ項目でも数値に誤差が生じる場合があります。

分析をする際に、区内の統計だけでは足りない場合は、広域に集計された統計を使用しています。

データについて

本冊子に掲載しているデータは、以下の出典によるものです。

警察庁統計資料	：	警察庁が公表している統計資料
警視庁交通年鑑	：	警視庁が発行している統計資料
区内四署集計	：	文京区内４警察署（富坂、大塚、本富士、駒込）に依頼して集計したデータ（最終確定値ではない）
文京の統計	：	文京区が発行している統計資料

第１部　総論

第１章　計画の考え方
第２章　文京区内の交通事故等の状況
第３章　重点課題

第１部　総論

第１章　計画の考え方

１　計画の主旨

文京区交通安全計画は、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、東京都交通安全計画を指針とし、文京区の特性を考慮して策定するものです。

文京区交通安全協議会は、交通事故から区民の生命を守るため、昭和 47 年度以降、おおむね５年ごとに「文京区交通安全計画」を策定してきました。

「第 12 次文京区交通安全計画」は、交通事故のない社会を目指し、安全で安心な交通環境を実現するために策定したものであり、区内の道路交通環境の整備、交通安全教育等についての総合的かつ計画的な対策を明らかにし、区はもとより区民、地域活動団体、事業者及び関係行政機関の行動指針となるものです。

２　計画の期間

計画の期間は、令和８年度から令和 12 年度までの５か年です。

３　第 12 次交通安全計画の目標

第 11 次文京区交通安全計画では、「令和７年までに交通事故による死傷者数を年間 380 人以下とすること」という数値目標を掲げましたが、目標の達成には至りませんでした。

第 12 次文京区交通安全計画では、引き続き、令和 12 年までに交通事故による死傷者数を年間 380 人※以下とすることを目標とします。

※数値目標の設定について

第 11 次文京区交通安全計画の数値目標の算出方法は、

$$\frac{\text{令和２年文京区の死傷者数 405 人}}{\text{令和２年東京都の死傷者数 29,043 人}} \times 27{,}000\text{ 人(第 11 次東京都交通安全計画目標値)}$$

≒380 人となっております。

第 12 次文京区交通安全計画では、引き続き、この目標の達成を目指します。

４　交通情勢等

（１）区内の道路延長の推移

表 1-1　区内道路延長

文京の統計／（単位：m）

年 / 管理区分	令和３年	４年	５年	６年	７年
区道	170,893	170,893	170,893	170,922	170,922
都道	26,108	26,108	26,108	26,108	26,108
国道	8,173	8,173	8,173	8,173	8,173
合計	205,174	205,174	205,174	205,203	205,203

（２）運転免許保有人口の推移

表 1-2　運転免許保有人口

警視庁交通年鑑／（単位：人）

年 / 行政区分	令和３年	４年	５年	６年	７年
文京区	133,724	134,885	136,554	138,066	138,957
特別区	5,510,135	5,542,928	5,603,955	5,655,723	5,686,181
東京都	8,094,727	8,132,522	8,200,108	8,256,060	8,289,743

（３）自動車保有台数の推移

ア　自動車保有台数

表 1-3　自動車保有台数

警視庁交通年鑑／（単位：台）

年 / 行政区分	令和３年	４年	５年	６年	７年
文京区	43,796	43,686	43,453	43,260	44,171
特別区	2,735,683	2,737,013	2,731,720	2,738,165	2,752,806
東京都	4,942,683	4,641,638	4,948,466	4,953,917	4,972,521

イ　自動車のうち二輪車保有台数

表 1-4　二輪車保有台数

警視庁交通年鑑／（単位：台）

年 / 行政区分	令和３年	４年	５年	６年	７年
文京区	7,458	7,444	7,179	7,100	6,944
特別区	413,224	417,089	412,206	409,883	406,486
東京都	974,592	673,506※	977,615	973,389	968,129

※令和４年は軽二輪車の集計がないため、これを含まない数値である。

（４）自転車防犯登録数の推移

表 1-5　自転車防犯登録数

警視庁交通年鑑／（単位：台）

年 / 行政区分	令和３年	４年	５年	６年	７年
文京区	161,660	156,376	149,407	142,908	100,489
特別区	11,691,141	11,513,332	11,149,680	10,847,291	7,234,943
東京都	16,878,405	16,633,951	16,123,062	15,686,274	11,388,167

（５）自転車検挙件数の推移

表 1-6　自転車検挙件数

警察庁統計資料／（単位：件）

年 / 行政区分	令和３年	４年	５年	６年	７年
全国	21,906	24,549	44,207	51,564	60,163

（６）法令改正等の状況

ア　令和４年５月 13 日から、免許更新の際に 75 歳以上の運転者を対象に実施されていた高齢者講習が一元化されるとともに、一定の違反歴がある高齢運転者を対象とした「運転技能検査」が義務付けられるなど、高齢運転者対策が強化されました。（道路交通法の改正）

イ　令和５年４月１日から、全ての自転車利用者を対象に、乗車用ヘルメットの着用が努力義務化されました。（道路交通法の改正）

ウ　令和５年７月１日から、一定の基準を満たす電動キックボード等が「特定小型原動機付自転車」として新たに整理され、運転免許を受けずに運転することができるようになるなど、新たな交通ルールが適用されました。（道路交通法の改正）

エ　令和６年 11 月１日から、自転車運転中にスマートフォン等を使用する「ながら運転」（ながらスマホ）の罰則が強化されるとともに、「自転車の酒気帯び運転」に対する罰則が新設されました。（道路交通法の改正）

オ　令和７年３月 24 日から、運転免許に関する情報をマイナンバーカードに記録することを申請できることとされ、同カードに記録する免許情報や免許更新等に関する必要な改正が行われました。（道路交通法の改正）

カ　令和８年４月１日から、交通反則通告制度が自転車に適用され、自転車による悪質・危険な行為が取締りの対象となりました。（道路交通法の改正）

キ　令和８年９月１日から、生活道路における自動車等の法定速度が 60 km/h から 30 km/h に引き下げられました。（道路交通法施行令の改正）

第２章　文京区内の交通事故等の状況

1　第 11 次交通安全計画期間の状況

（１）交通事故件数・死傷者数

文京区の第 11 次計画期間中の事故件数及び死傷者数をみると、令和３年に大きく増加したのち、おおむね横ばいで推移しています。前年の令和２年は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う緊急事態宣言が出され、外出自粛や経済活動の停滞等によって、交通事故件数及び死傷者数が減少したものと考えられます。

事故件数は、第 11 次計画期間中の平均が 465 件で、第 10 次改訂版計画期間中の同 400 件に比べ、16.3%増加しました。また、死傷者数は、第 11 次計画期間中の平均が 502 人で、第 10 次改訂版計画期間中の同 449 人に比べ、11.8%増加しました。

東京都全体の事故件数は 2.9%減少し、死傷者数は 6.3%減少しました。

表 2-1　交通事故件数・死傷者数

警視庁交通年鑑／（単位：件・人）

区分＼年		第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間						増減率
		平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	２年	平均	３年	４年	５年	６年	７年	平均	
文京区	事故件数	430	390	405	406	367	400	476	450	469	472	459	465	16.3%
	死傷者数	488	440	454	457	405	449	508	484	505	511	500	502	11.8%
	内訳 死者	1	1	0	2	1	1	0	2	1	3	1	2	100%
	内訳 負傷者	487	439	454	455	404	448	508	482	504	508	499	500	11.6%
東京都	事故件数	32,412	32,763	32,590	30,467	25,642	30,775	27,598	30,170	31,385	30,103	30,176	29,886	-2.9%
	死傷者数	37,987	38,158	37,586	34,910	29,043	35,537	30,969	33,561	35,006	33,397	33,535	33,294	-6.3%
	内訳 死者	159	164	143	133	155	151	133	132	136	146	134	136	-9.9%
	内訳 負傷者	37,828	37,994	37,443	34,777	28,888	35,386	30,836	33,429	34,870	33,251	33,401	33,158	-6.3%

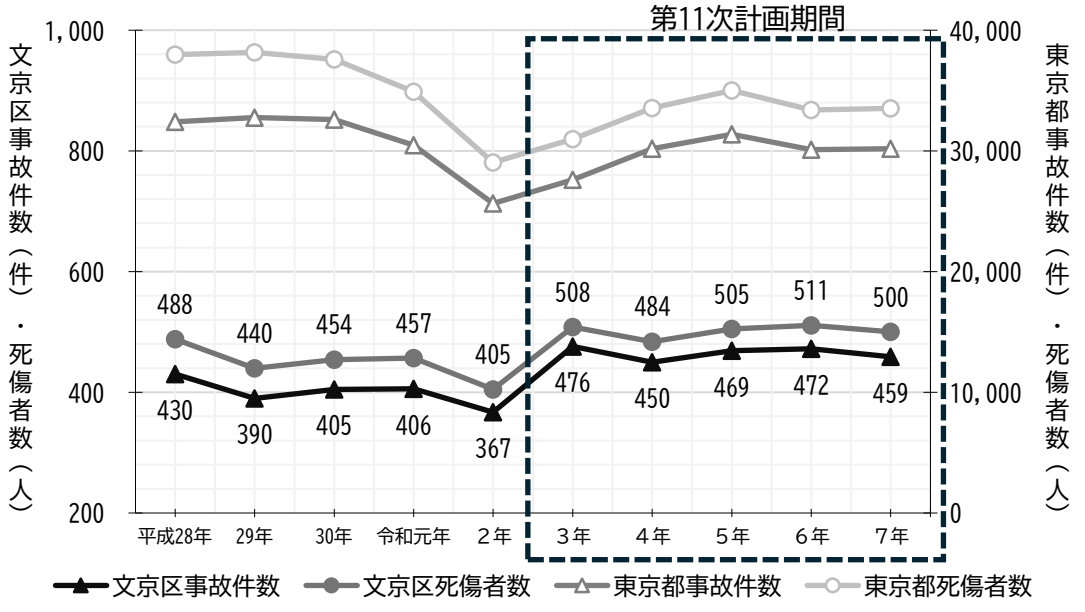


図 2-1　交通事故件数・死傷者数

（２）年齢層別死傷者数

年齢層別死傷者数の推移をみると、東京都においては、高齢者を除いた全ての年齢層で減少しているのに対し、文京区においては、全ての年齢層で第 10 次改訂版計画期間中を上回りました。特に、若年層は 25.6%と最も増加率が高くなっています。

表 2-2　年齢層別死傷者数

警視庁交通年鑑／（単位：人）

年齢層＼年		第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間						増減率
		平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	2 年	平均	3 年	4 年	5 年	6 年	7 年	平均	
文京区	こども	31	22	32	22	23	26	32	26	20	28	31	27	3.8%
	若年層	47	40	31	48	31	39	46	40	58	50	49	49	25.6%
	成年層	341	297	328	314	288	314	352	340	342	370	338	349	10.8%
	高齢者	69	81	63	73	63	70	78	78	85	63	82	77	10.0%
	合計	488	440	454	457	405	449	508	484	505	511	500	502	11.8%
東京都	こども	2,274	2,239	2,233	2,097	1,618	2,093	1,798	1,910	2,163	2,012	2,002	1,977	-5.5%
	若年層	3,985	4,176	4,080	3,868	3,046	3,831	3,257	3,735	3,925	3,700	3,746	3,673	-4.1%
	成年層	26,202	26,143	25,493	23,179	19,690	24,141	20,615	21,743	22,416	21,339	21,322	21,487	-11.0%
	高齢者	5,526	5,600	5,780	5,766	4,689	5,472	5,299	6,173	6,502	6,346	6,465	6,157	12.5%
	合計	37,987	38,158	37,586	34,910	29,043	35,537	30,969	33,561	35,006	33,397	33,535	33,294	-6.3%

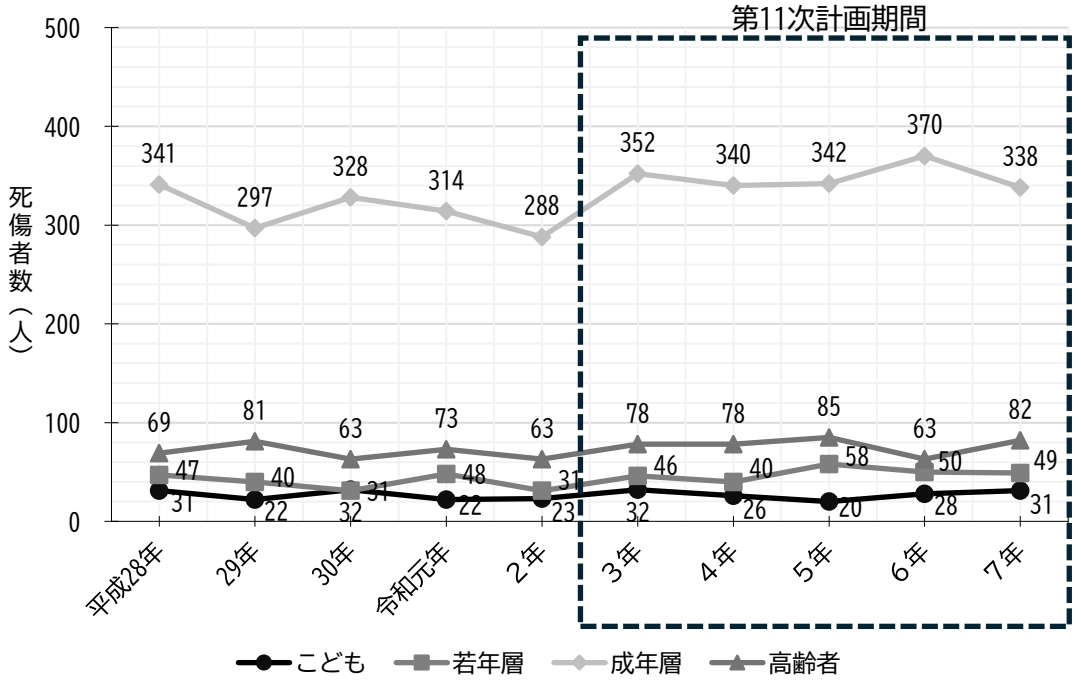


図 2-2　年齢層別死傷者数（文京区）

（３）状態別死傷者数

文京区の第 11 次計画期間中の状態別死傷者数の増減率をみると、第 10 次改訂版計画期間中に比べて、四輪乗車中と歩行中は減少しましたが、二輪乗車中と自転車乗用中は増加しました。特に自転車乗用中は平均で 62 人増加し、約 1.5 倍となりました。

表 2-3　状態別死傷者数

警視庁交通年鑑／（単位：人）

状態＼年		第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間						増減率
		平成28年	29 年	30 年	令和元年	2年	平均	3年	4年	5年	6年	7年	平均	
文京区	四輪乗車中	200	169	155	138	142	161	128	134	126	131	130	130	-19.3%
	二輪乗車中	84	67	61	74	71	71	93	83	115	83	91	93	31.0%
	自転車乗用中	121	113	148	155	113	130	196	181	173	210	201	192	47.7%
	歩行中	83	91	87	89	79	86	91	85	90	82	70	84	-2.3%
	その他※1	0	0	3	1	0	1	0	1	1	5	8	3	200.0%
	合計	488	440	454	457	405	449	508	484	505	511	500	502	11.8%
東京都	四輪乗車中	15,834	15,401	14,229	11,918	9,404	13,357	9,477	9,514	9,727	9,211	9,217	9,429	-29.4%
	二輪乗車中	5,336	5,403	5,179	5,107	4,470	5,099	4,634	5,060	5,393	5,101	5,152	5,068	-0.6%
	自転車乗用中	9,998	10,457	11,184	11,229	9,737	10,521	11,356	13,027	13,602	12,928	12,982	12,779	21.5%
	歩行中	5,266	5,404	5,550	5,359	4,409	5,198	4,606	4,915	5,240	5,101	5,184	5,009	-3.6%
	その他※1	21	24	33	25	27	26	20	42	53	193	217	105	303.8%
	合計※2	36,455	36,689	36,175	33,638	28,047	34,201	30,093	32,558	34,015	32,534	32,752	32,390	-5.3%

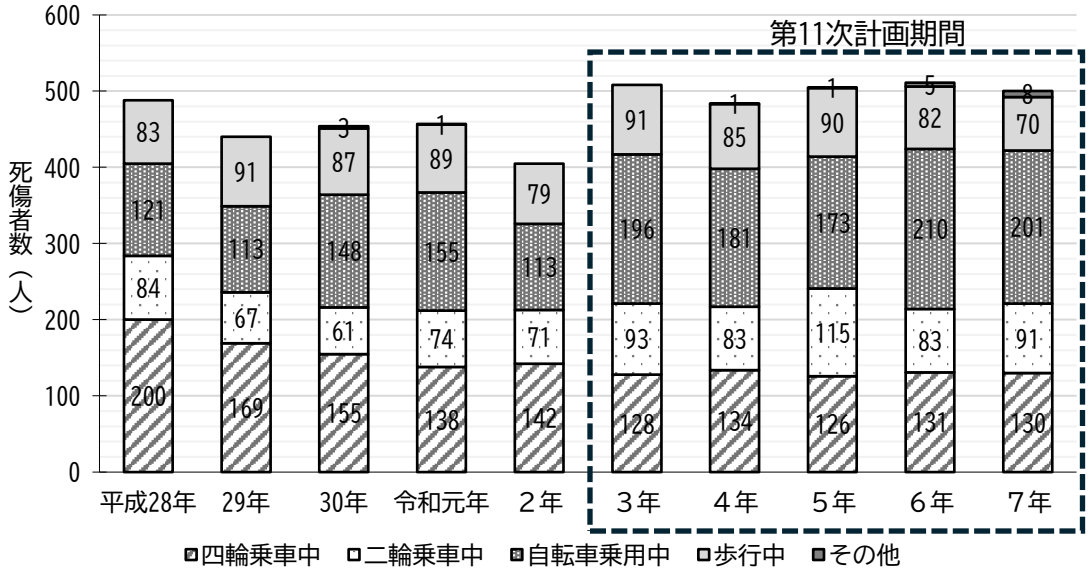


図 2-3　状態別死傷者数（文京区）

[1] 特定小型原動機付自転車、特殊車両等

[2] 高速隊の集計は含まない

２　区内の交通事故の特徴

（１）高齢者の交通事故

ア　高齢者の交通事故死傷者数

文京区の第 11 次計画期間中の高齢者の交通事故死傷者数は、第 10 次改訂版計画期間中から、おおむね横ばいで推移しています。

表 ２-４　高齢者の交通事故死傷者数

警視庁交通年鑑／（単位：件・人）

区分			年	第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間					
				平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	２年	平均	３年	４年	５年	６年	７年	平均
文京区	全体	死傷者		488	440	454	457	405	449	508	484	505	511	500	502
		内訳	死者	1	1	0	2	1	1	0	2	1	3	1	2
			負傷者	487	439	454	455	404	448	508	482	504	508	499	500
	高齢者	死傷者		69	81	63	73	63	70	78	78	85	63	82	77
		内訳	死者	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0
			負傷者	68	81	63	72	63	70	78	77	85	63	81	77
		割合		14.1%	18.4%	13.9%	16.0%	15.6%	15.6%	15.4%	16.1%	16.8%	12.3%	16.4%	15.4%
東京都	全体	死傷者		37,987	38,158	37,586	34,910	29,043	35,537	30,969	33,561	35,006	33,397	33,535	33,294
		内訳	死者	159	164	143	133	155	151	133	132	136	146	134	136
			負傷者	37,828	37,994	37,443	34,777	28,888	35,386	30,836	33,429	34,870	33,251	33,401	33,158
	高齢者	死傷者		5,526	5,600	5,780	5,766	4,689	5,472	5,262	6,115	6,431	6,299	6,408	6,103
		内訳	死者	63	63	60	55	60	60	58	54	46	56	63	55
			負傷者	5,463	5,537	5,720	5,711	4,629	5,412	5,204	6,061	6,385	6,243	6,345	6,048
		割合		14.5%	14.7%	15.4%	16.5%	16.1%	15.4%	17.1%	18.4%	18.6%	19.0%	19.3%	18.5%

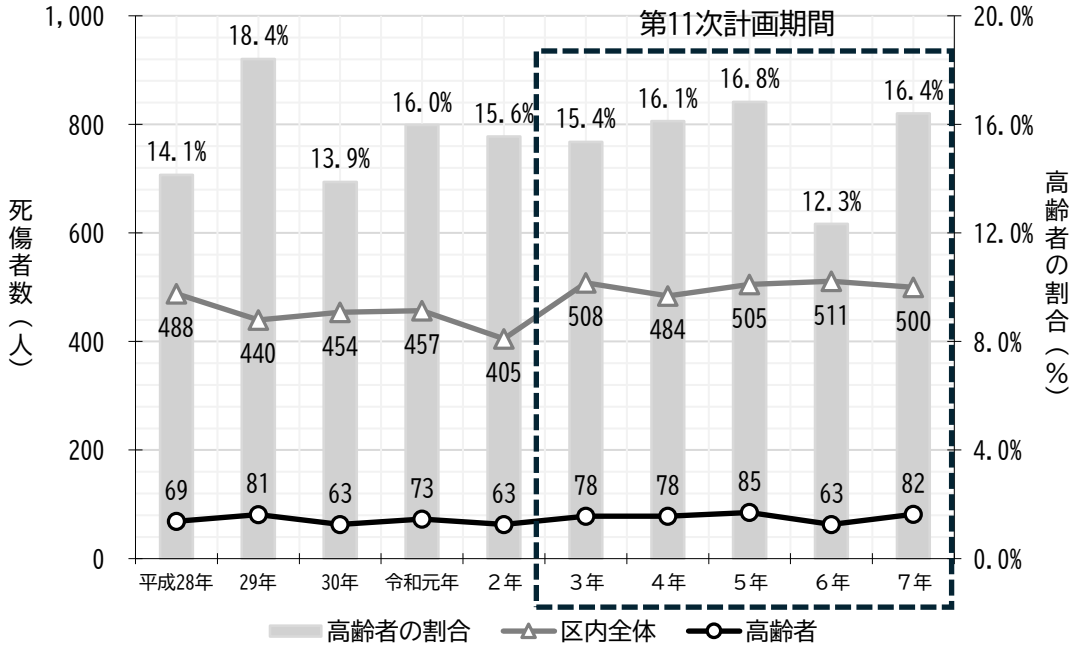


図 ２-４　年齢階層別死傷者数（文京区）

イ　高齢者の交通事故原因別死傷者数

文京区の高齢者の交通事故死傷者数を事故原因別にみると、第 11 次計画期間中の年平均では、自転車乗用中が 37 人で最も多く、第 10 次改訂版計画期間中に比べると、割合が約３割から約５割に増加しました。

表 2-5　高齢者の交通事故原因別死傷者数

東京都：警視庁交通年鑑　文京区：区内四署集計／（単位：人）

区分		年	第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間					
			平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	2 年	平均	3 年	4 年	5 年	6 年	7 年	平均
文京区	車両事故	四輪車乗車中(運転・同乗)	23	23	16	23	14	20	12	16	17	9	12	13
		二輪車乗車中(運転・同乗)	6	3	5	3	9	5	10	6	7	4	10	7
		自転車乗用中	13	20	22	27	19	20	34	41	26	37	46	37
		小計	42	46	43	53	42	45	56	63	50	50	68	57
	歩行者事故	過失なし	10	27	15	16	12	16	17	7	10	7	13	11
		横断禁止場所横断	0	3	1	2	2	2	2	2	0	0	1	1
		信号無視	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	2	1
		飛び出し	1	2	2	0	2	2	3	0	0	0	0	1
		車の直前・直後横断	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	0	0
		通行区分違反	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		その他	0	0	0	0	1	0	1	2	0	2	0	1
		小計	11	33	18	19	18	20	24	11	13	10	16	15
	合計		53	79	61	72	60	65	80	74	63	60	84	72
東京都	車両事故	四輪車乗車中(運転・同乗)	1,941	1,858	1,720	1,536	1,106	1,632	1,154	1,191	1,255	1,203	1,189	1,198
		二輪車乗車中(運転・同乗)	368	407	383	383	337	376	353	370	432	440	435	406
		自転車乗用中	1,780	1,870	2,194	2,392	2,100	2,067	2,521	3,263	3,428	3,389	3,508	3,222
		小計	4,089	4,135	4,297	4,311	3,543	4,075	4,028	4,824	5,115	5,032	5,132	4,826

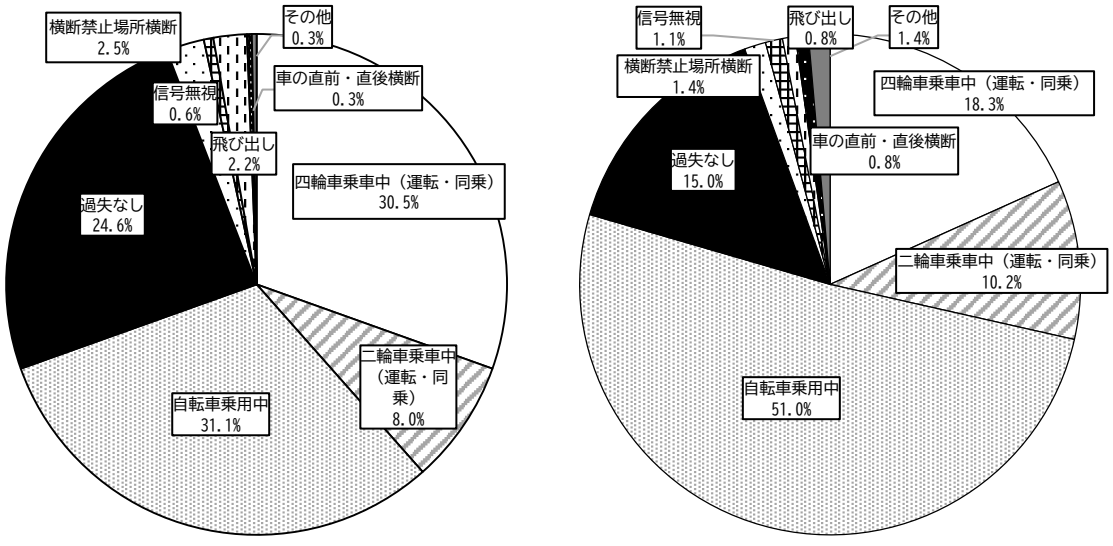


図 2-5　高齢者の交通事故原因別死傷者割合（文京区）

（左：第 10 次改訂版計画期間年平均　右：第 11 次計画期間年平均）

＊グラフで用いている割合（%）は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

ウ　東京都における高齢者の運転中（第一当事者※3）の事故原因別死傷者数

東京都において高齢者が第一当事者となる運転中の事故を原因別にみると、第11次計画期間中の年平均では、安全不確認が1,721人で最も多く、第10次改訂版計画期間中に比べると、人数は391人減少していますが、全体に占める割合はほぼ同程度です。

表 2-6　高齢者の運転中（第一当事者）の事故原因別死傷者数（東京都）

警視庁交通年鑑／（単位：人）

区分		年	第10次改訂版計画期間						第11次計画期間					
			平成28年	29年	30年	令和元年	2年	平均	3年	4年	5年	6年	7年	平均
東京都	安全運転義務	安全不確認※4	2,229	2,205	2,273	2,201	1,652	2,112	1,624	1,618	1,858	1,723	1,780	1,721
		前方不注意※5	744	762	727	624	504	672	469	522	585	540	501	523
		動静不注意※6	377	379	398	301	266	344	277	279	309	282	261	282
		ハンドル・ブレーキ操作不適	343	345	404	312	250	331	280	298	339	335	328	316
		その他の安全運転義務※7	223	287	287	335	261	279	268	316	136	86	86	178
		小計	3,916	3,978	4,089	3,773	2,933	3,738	2,918	3,033	3,227	2,966	2,956	3,020
	交差点安全進行義務違反※8		1,146	1,173	1,065	1,053	812	1,050	824	915	939	947	936	912
	歩行者妨害等※9		281	318	294	272	202	273	221	229	245	213	226	227
	横断自転車妨害等※10		64	82	79	77	51	71	65	54	43	53	36	50
	信号無視		150	133	125	144	132	137	115	121	126	138	125	125
	一時不停止等		56	77	80	83	65	72	71	77	89	100	94	86
	安全不確認ドア開放		92	106	108	79	49	87	61	63	69	34	44	54
	その他		90	117	117	115	83	104	131	121	132	136	123	129
	違反なし		1,224	1,131	1,086	929	676	1,009	673	715	708	649	623	674
	合計		7,019	7,115	7,043	6,525	5,003	6,541	5,079	5,328	5,578	5,236	5,163	5,277

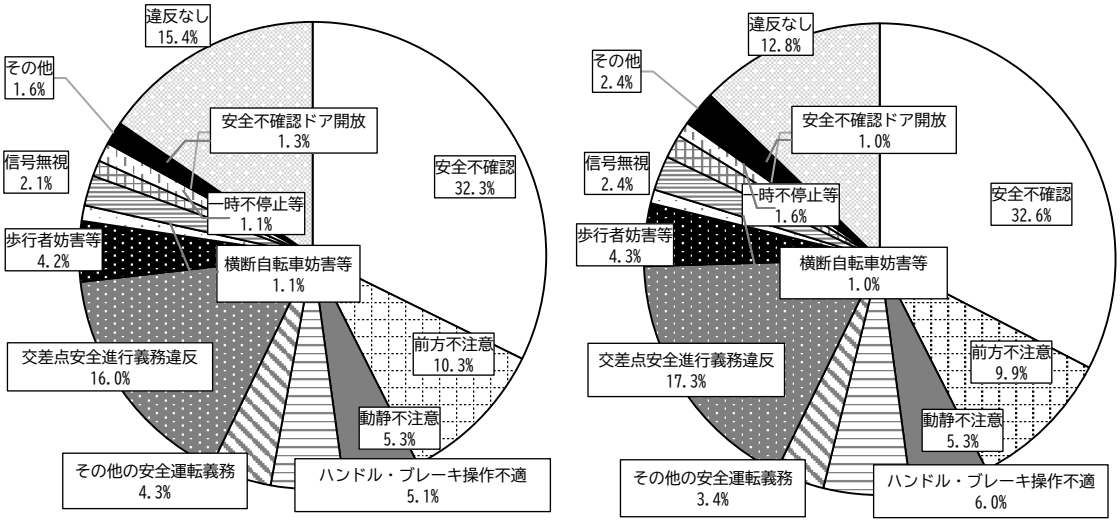


図 2-6　高齢者の運転中（第一当事者）の事故原因別死傷者割合（東京都）
（左：第10次改訂版計画期間年平均　右：第11次計画期間年平均）

＊グラフで用いている割合（%）は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

[3] 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
[4] 安全確認を怠ったために事故相手に気付かなかった、あるいは発見が遅れたこと
[5] 集中力や注意力が低下した状態で車を運転すること、前方から視線を外してしまうことや周りの風景などに気を取られてしまい目をそらして運転していること
[6] 相手車両の存在をあらかじめ認識をしていたものの、いまだそれが事故に結びつく具体的な危険はないものと判断して、相手車両の動静の注視を怠ったこと
[7] 手放し運転、ジグザグ運転等
[8] 交差点を進行する際に歩行者や他の車両に対して注意を怠ること
[9] 横断歩道手前での減速義務違反や停止義務違反
[10] 横断歩道の設けられていない場所において歩行者や自転車が道路を横断しているとき、その通行を妨げること

（２）こどもの交通事故

ア　こどもの交通事故死傷者数

文京区のこどもの交通事故死傷者数は、第 11 次計画期間中の年平均が 27 人で、第 10 次改訂版計画期間の 26 人に比べて、１人増加しました。

表 2-7　こどもの交通事故死傷者数

警視庁交通年鑑／（単位：人）

区分			年	第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間					
				平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	２年	平均	３年	４年	５年	６年	７年	平均
文京区	全体	死傷者		488	440	454	457	405	449	508	484	505	511	500	502
		内訳	死者	1	1	0	2	1	1	0	2	1	3	1	2
			負傷者	487	439	454	455	404	448	508	482	504	508	499	500
	こども	死傷者		31	22	32	22	23	26	32	26	20	28	31	27
		内訳	死者	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			負傷者	31	22	32	22	23	26	32	26	20	28	31	27
		割合		6.4%	5.0%	7.0%	4.8%	5.7%	5.8%	6.3%	5.4%	4.0%	5.5%	6.2%	5.4%
東京都	全体	死傷者		37,987	38,158	37,586	34,910	29,043	35,537	30,969	33,561	35,006	33,397	33,535	33,294
		内訳	死者	159	164	143	133	155	151	133	132	136	146	134	136
			負傷者	37,828	37,994	37,443	34,777	28,888	35,386	30,836	33,429	34,870	33,251	33,401	33,158
	こども	死傷者		2,274	2,239	2,233	2,097	1,618	2,092	1,763	1,886	2,138	1,987	1,982	1,951
		内訳	死者	5	6	5	1	5	4	3	1	3	2	2	2
			負傷者	2,269	2,233	2,228	2,096	1,613	2,088	1,760	1,885	2,135	1,985	1,980	1,949
		割合		6.0%	5.9%	5.9%	6.0%	5.6%	5.9%	5.7%	5.6%	6.1%	5.9%	5.9%	5.9%

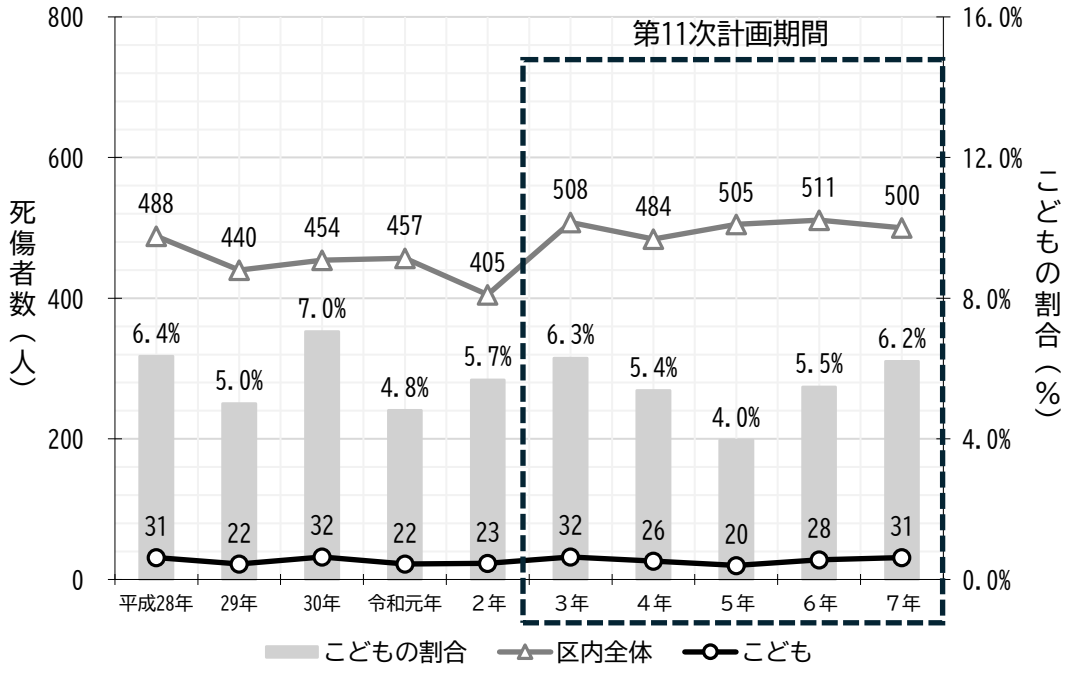


図 2-7　こどもの交通事故死傷者数（文京区）

イ　東京都における年齢層別時間帯別こどもの歩行中の交通事故件数

東京都におけるこどもの歩行中の交通事故件数を年齢層別にみると、第 11 次計画期間中及び第 10 次改訂版計画期間中の年平均では、いずれも小１～３が最も多くなっています。時間帯別では、降園や下校の時間帯に当たる 14 時～18 時で最も多く、次いで登園や登校の時間帯に当たる８時～10 時となります。

表 2-8　年齢層別時間帯別こどもの歩行中事故件数（東京都）

（上：第 11 次計画期間平均　下：第 10 次改訂版計画期間平均）

警視庁交通年鑑／（単位：件）

年齢層＼時間			第 11 次計画期間										
			0~6時	6~8時	8~10時	10~12時	12~14時	14~16時	16~18時	18~20時	20~22時	22~24時	合計
東京都	令和７年	幼児	0	3	14	19	11	21	24	20	2	0	114
		小１～３	0	20	44	6	23	75	54	14	0	1	237
		小４～６	0	6	15	2	10	39	39	6	3	0	120
		中学生	0	5	15	2	8	13	14	5	4	1	67
		合計	0	34	88	29	52	148	131	45	9	2	538
			0~6時	6~8時	8~10時	10~12時	12~14時	14~16時	16~18時	18~20時	20~22時	22~24時	合計
	年平均（5か年）	幼児	1	2	18	16	14	21	36	22	3	0	133
		小１～３	0	19	40	8	25	69	69	16	1	0	247
		小４～６	0	6	13	2	9	35	30	9	3	0	107
		中学生	0	8	12	2	5	10	10	7	3	1	58
		合計	1	35	83	28	53	135	145	54	10	1	545

警視庁交通年鑑／（単位：件）

年齢層＼時間			第 10 次改訂版計画期間										
			0~6時	6~8時	8~10時	10~12時	12~14時	14~16時	16~18時	18~20時	20~22時	22~24時	合計
東京都	令和２年	幼児	0	3	16	13	23	27	38	27	5	1	153
		小１～３	1	18	27	13	17	74	61	11	0	0	222
		小４～６	0	6	13	3	12	23	21	7	3	0	88
		中学生	0	3	3	4	5	3	8	7	2	0	35
		合計	1	30	59	33	57	127	128	52	10	1	498
			0~6時	6~8時	8~10時	10~12時	12~14時	14~16時	16~18時	18~20時	20~22時	22~24時	合計
	年平均（5か年）	幼児	1	2	18	17	19	27	36	22	5	1	148
		小１～３	2	25	29	13	24	88	82	21	3	0	287
		小４～６	1	9	13	5	12	29	35	10	2	0	116
		中学生	0	9	11	3	4	8	12	11	2	1	61
		合計	4	45	71	38	59	152	165	64	12	2	612

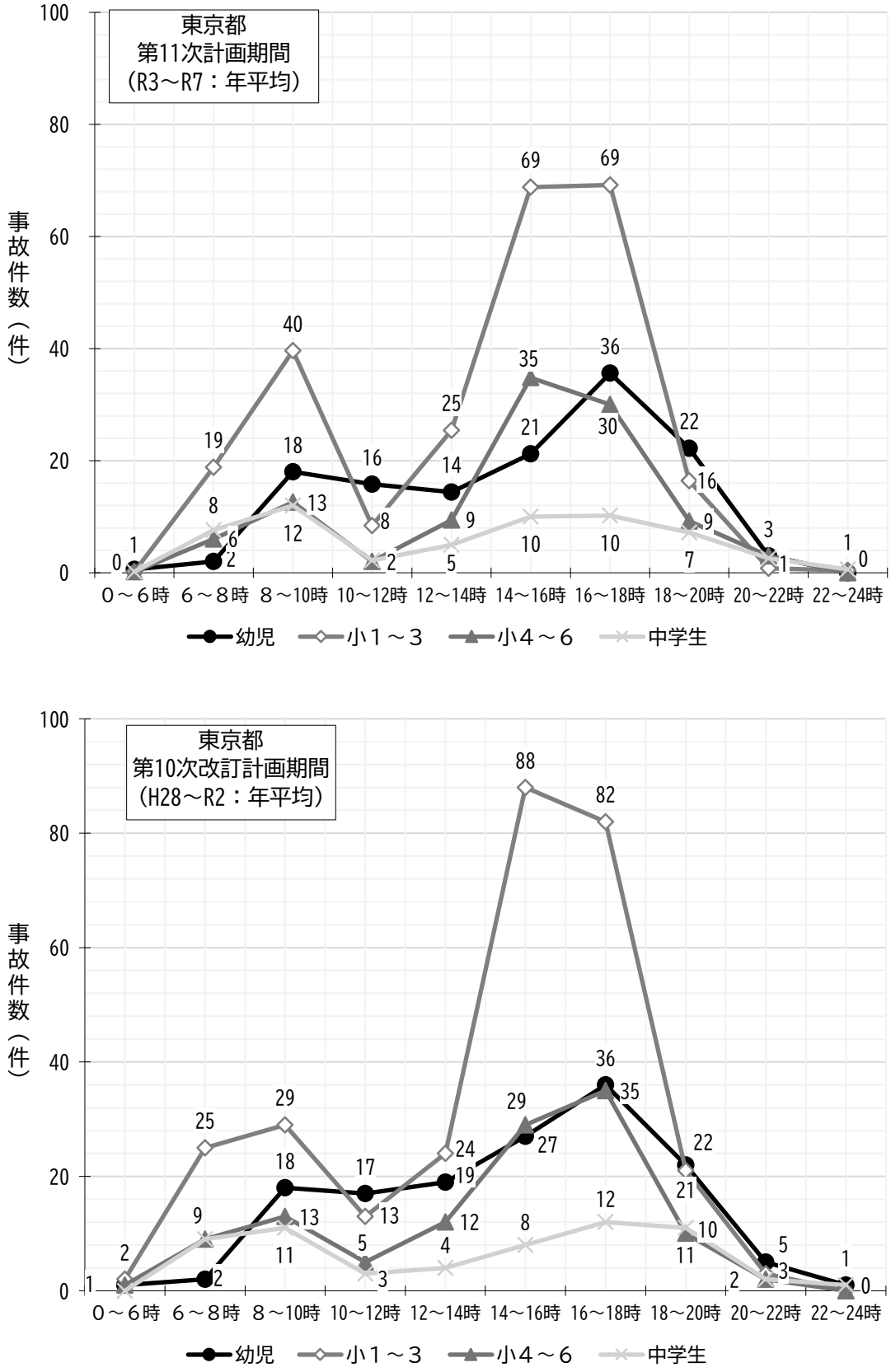


図　2-8　年齢層別時間帯別こどもの歩行中事故件数（東京都）
（上：第 11 次計画期間平均　下：第 10 次改訂版計画期間平均）

ウ　こどもの状態別死傷者数

文京区のこどもの死傷者数を状態別でみると、第 11 次計画期間中の年平均は第 10 次改訂版計画期間中に比べて、増減はありませんでした。区分別にみると、自転車乗用中が最も多く、次いで歩行中となります。

表 2-9　こどもの状態別死傷者数

東京都：警視庁交通年鑑　文京区：区内四署集計／（単位：人）

区分＼年		第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間					
		平成28年	29 年	30 年	令和元年	２年	平均	３年	４年	５年	６年	７年	平均
文京区	歩行中	13	8	8	8	12	10	17	6	4	12	9	10
	自転車（運転・同乗）	14	11	21	12	10	14	15	15	11	15	15	14
	二輪車（運転・同乗）	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	四輪車（運転・同乗）	2	3	3	0	0	1	1	3	1	0	1	1
	合計	29	22	32	20	22	25	33	24	16	27	25	25
東京都	歩行中	673	653	690	641	511	634	573	545	581	555	559	563
	自転車（運転・同乗）	1,066	1,072	1,078	1,065	830	1,022	958	1,072	1,282	1,196	1,176	1,137
	二輪車（運転・同乗）	9	8	8	12	8	9	4	8	9	13	22	11
	四輪車（運転・同乗）	526	505	452	378	263	425	260	279	285	245	246	263
	合計	2,274	2,238	2,228	2,096	1,613	2,090	1,795	1,904	2,157	2,009	2,003	1,974

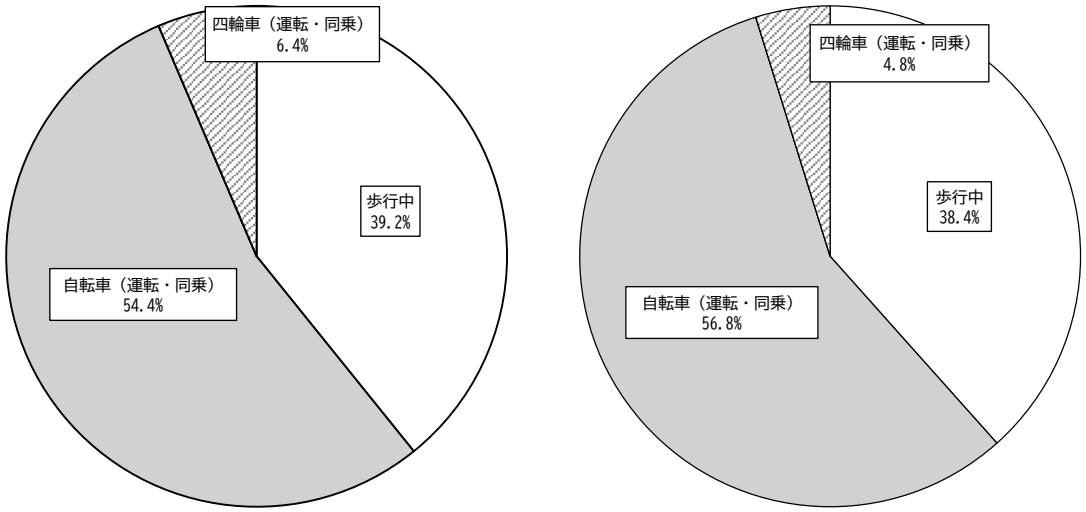


図 2-9　こどもの状態別死傷者数割合（文京区）

（左：第 10 次改訂版計画期間年平均　右：第 11 次計画期間年平均）

＊グラフで用いている割合（%）は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

エ　こどもの歩行中交通事故の原因別死傷者数

文京区のこどもの歩行中の交通事故死傷者数を事故原因別にみると、第 11 次計画期間中の年平均は、第 10 次改訂版計画期間中と同様に、いずれも過失なしが最も多く、次いで飛び出しとなります。

表 2-10　こどもの歩行中事故原因別死傷者数

東京都：警視庁交通年鑑　文京区：区内四署集計／（単位：人）

区分＼年		第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間					
		平成28年	29 年	30 年	令和元年	2年	平均	3年	4年	5年	6年	7年	平均
文京区	過失なし	8	2	4	6	6	5	10	3	2	11	4	6
	飛び出し	2	5	4	0	6	3	5	0	1	0	3	2
	幼児のひとり歩き	2	1	0	0	0	2	2	0	0	1	0	1
	車の直前・直後横断	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	路上遊戯	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
	横断禁止場所横断	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0
	信号無視	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	合計	13	8	8	8	12	10	17	6	4	12	9	10
東京都	過失なし	409	442	461	433	338	417	397	390	403	396	383	394
	飛び出し	129	102	120	92	76	104	82	80	82	77	93	83
	幼児のひとり歩き	8	5	7	12	12	9	8	6	8	8	1	6
	車の直前・直後横断	14	6	13	14	8	11	10	8	13	10	9	10
	路上遊戯	15	10	12	4	6	9	6	6	8	5	6	6
	横断禁止場所横断	2	1	8	6	2	3	3	3	0	6	1	3
	信号無視	17	15	16	17	15	16	10	10	15	15	13	13
	その他	79	72	53	63	58	65	57	42	52	38	53	48
	合計	673	653	690	641	515	634	573	545	581	555	559	563

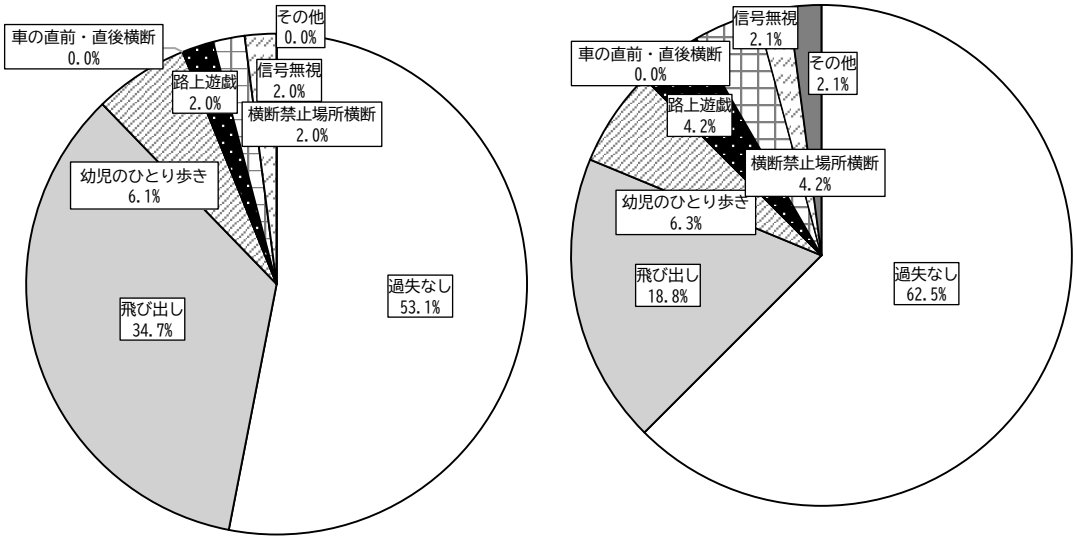


図 2-10　こどもの歩行中事故原因別死傷者数（文京区）

（左：第 10 次改訂版計画期間年平均　右：第 11 次計画期間年平均）

＊グラフで用いている割合（%）は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

（３）自転車の交通事故

ア　自転車事故件数及び年齢層別死傷者数

文京区の自転車事故件数は、第 11 次計画期間中の年平均が 217 件で、第 10 次改訂版計画期間中の 160 件に比べて 57 件増加しました。全体に占める割合は、第 11 次計画期間中の年平均が 46.7%で、第 10 次改訂版計画期間中の 40.0%に比べて 6.7 ポイント増加しました。

自転車事故による死傷者数は、第 11 次計画期間中の年平均が 192 人で、第 10 次改訂版計画期間中の 130 人に比べて 62 人増加しました。全体に占める割合は、第 11 次計画期間中の年平均が 38.2%で、第 10 次改訂版計画期間中の 29.0%に比べて 9.2 ポイント増加しました。

年齢層別死傷者数をみると、成年層が最も多く、第 11 次計画期間中の年平均が 122 人で、第 10 次改訂版計画期間中の 80 人に比べて、42 人増加しました。全体に占める割合は、第 11 次計画期間中の平均が 63.5%で、第 10 次改訂版計画期間中の 61.5%に比べて 2.0 ポイント増加しました。

表 2-11　自転車事故件数及び年齢層別死傷者数※11

東京都：警視庁交通年鑑　文京区：区内四署集計／（単位：件・人）

区分＼年		第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間						増減率
		平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	2 年	平均	3 年	4 年	5 年	6 年	7 年	平均	
文京区	交通事故全件数	430	390	405	406	367	400	476	450	469	472	459	465	16.3%
	自転車事故件数	143	134	174	197	150	160	232	214	197	228	215	217	35.6%
	自転車割合(事故件数)	33.3%	34.4%	43.0%	48.5%	40.9%	40.0%	48.7%	47.6%	42.0%	48.3%	46.8%	46.7%	6.7%
	交通事故全死傷者数	488	440	454	457	405	449	508	484	505	511	500	502	11.8%
	自転車事故死傷者数 こども	15	11	21	13	9	14	13	14	9	15	17	14	0.0%
	若年層	17	16	13	20	9	15	18	16	22	17	18	18	20.0%
	成年層	72	66	94	95	73	80	131	109	110	141	119	122	52.5%
	高齢者	17	20	20	27	22	21	34	42	32	37	47	38	81.0%
	合計	121	113	148	155	113	130	196	181	173	210	201	192	47.7%
	(内、死者数)	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.0%
	自転車割合(死傷者数)	24.8%	25.7%	32.6%	33.9%	27.9%	29.0%	38.5%	37.4%	34.3%	41.1%	40.2%	38.2%	9.2%
東京都	交通事故全件数	32,412	32,763	32,590	30,647	25,642	30,811	27,598	30,170	31,385	30,103	30,176	29,886	－
	自転車事故件数	11,218	11,901	12,865	13,094	11,443	12,104	12,035	13,883	14,524	13,773	13,845	13,612	－
	自転車割合(事故件数)	34.6%	36.3%	39.5%	42.7%	44.6%	39.3%	43.6%	46.0%	46.3%	45.8%	45.9%	45.5%	－
	交通事故全死傷者数	37,987	38,158	37,586	34,910	29,043	35,537	30,969	33,561	35,006	33,397	33,535	33,294	－
	自転車事故死傷者数 こども	1,066	1,072	1,078	1,065	831	1,022	1,060	1,198	1,422	1,341	1,306	1,265	－
	若年層	1,330	1,451	1,544	1,471	1,158	1,391	1,188	1,492	1,546	1,421	1,439	1,417	－
	成年層	5,822	6,063	6,369	6,301	5,648	6,041	6,587	7,074	7,206	6,777	6,729	6,875	－
	高齢者	1,780	1,870	2,194	2,392	2,100	2,067	2,521	3,263	3,428	3,389	3,508	3,222	－
	合計	9,998	10,456	11,185	11,229	9,737	10,521	11,356	13,027	13,602	12,928	12,982	12,779	－
	(内、死者数)	36	28	25	34	34	31	18	30	32	25	21	25	－
	自転車割合(死傷者数)	26.3%	27.4%	29.8%	32.2%	33.5%	29.6%	36.7%	38.8%	38.9%	38.7%	38.7%	38.4%	－

[11] 第 10 次改訂版計画期間内における集計方法は「(第１当事者)＋(第２当事者)」であり、第 11 計画期間内における集計方法は「(第１当事者)＋(第２当事者)－(第１当事者及び第２当事者ともに自転車)」となっており、集計方法が異なる。

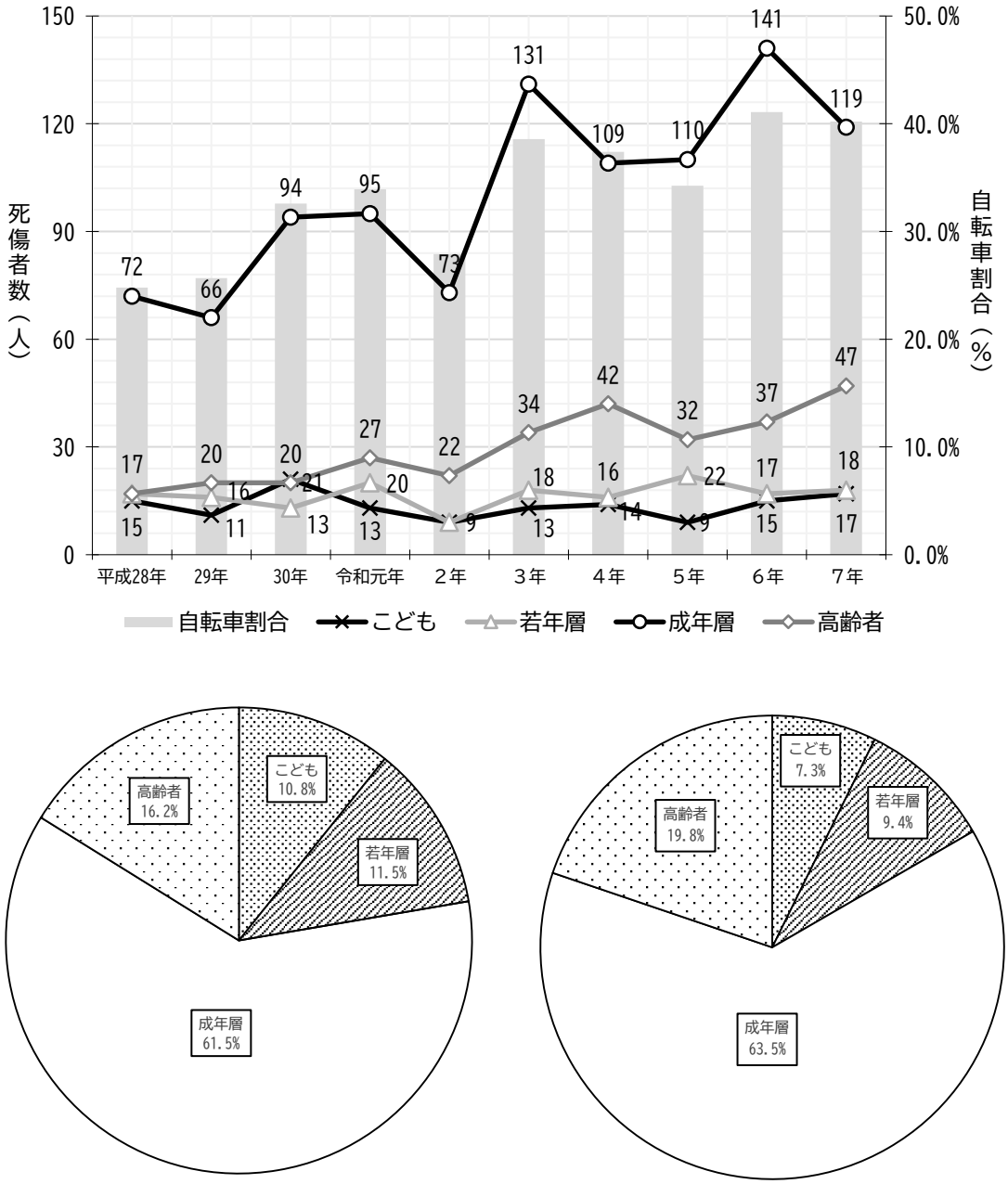


図 ２-11　自転車事故の年齢層別死傷者数及び自転車事故の割合（文京区）

イ　東京都における自転車事故の違反別件数

東京都における自転車事故を違反別にみると、第 11 次計画期間中の年平均では、違反なしが 4,681 件で最も多く、全体に占める割合は 31.3%で、第 10 次改訂版計画期間中の同 49.8%に比べて 18.5 ポイント減少しました。次いでその他安全運転義務違反が多くなっています。

表 2-12　違反別自転車事故件数（東京都）※12

東京都：警視庁交通年鑑／（単位：件）

区分＼年		第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間					
		平成28年	29 年	30 年	令和元年	2年	平均	3年	4年	5年	6年	7年	平均
東京都	違反なし	6,025	6,451	6,602	6,015	5,058	6,030	5,258	5,448	4,538	3,920	4,242	4,681
	安全不確認	1,773	1,827	1,982	2,034	1,826	1,888	1,919	1,960	2,278	2,286	2,272	2,143
	交差点安全進行義務違反	1,050	1,094	1,154	1,099	851	1,050	1,183	1,225	1,597	1,802	1,873	1,536
	動静不注視	805	781	839	724	599	750	704	692	935	890	754	795
	その他安全運転義務違反	605	739	1,052	1,939	1,982	1,263	2,875	4,522	4,953	4,755	4,640	4,349
	一時不停止	459	508	630	629	565	558	682	695	735	703	576	678
	信号無視	249	254	314	326	262	281	314	345	394	308	279	328
	その他違反	252	247	292	328	300	284	397	389	495	416	473	434
	合計	11,218	11,901	12,865	13,094	11,443	12,104	13,332	15,276	15,925	15,080	15,109	14,944

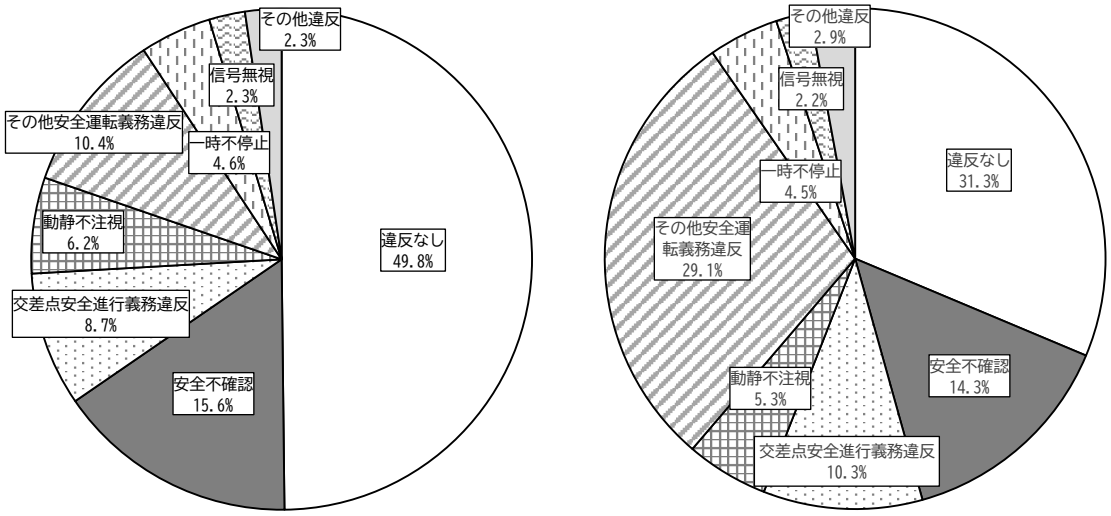


図 2-12　違反別自転車事故割合（東京都）

（左：第 10 次改訂版計画期間年平均　右：第 11 次計画期間年平均）

＊グラフで用いている割合（%）は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

[12]「(第１当事者)＋(第２当事者)」の合計値

ウ　東京都における自転車事故の対象別件数

東京都における自転車事故を対象別にみると、第 11 次計画期間中の年平均では、四輪車が 6,450 件で最も多く、全体に占める割合は 47.4%で、第 10 次改訂版計画期間中の同 68.4%に比べて 21.0 ポイント減少しました。一方、自転車単独による事故が全体に占める割合は27.9%となり、21.2ポイント増加しました。

表 2-13　事故対象別自転車事故件数（東京都）

東京都：警視庁交通年鑑／（単位：件）

区分＼年		第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間					
		平成28年	29 年	30 年	令和元年	2年	平均	3年	4年	5年	6年	7年	平均
東京都	歩行者	723	798	940	1,024	950	887	1,057	1,190	1,300	1,194	1,220	1,192
	自転車	801	952	1,094	1,220	1,036	1,021	1,297	1,393	1,401	1,307	1,264	1,332
	二輪車	694	648	709	645	598	659	606	658	653	618	628	633
	四輪車	7,899	8,148	8,300	7,408	6,173	7,586	6,568	6,589	6,714	6,173	6,206	6,450
	単独	151	250	499	1,366	1,461	745	2,325	3,824	4,258	4,273	4,298	3,796
	相手不明・その他車両	149	153	228	211	189	185	182	229	198	208	229	209
	合計	10,417	10,949	11,770	11,874	10,407	11,083	12,035	13,883	14,524	13,773	13,845	13,612

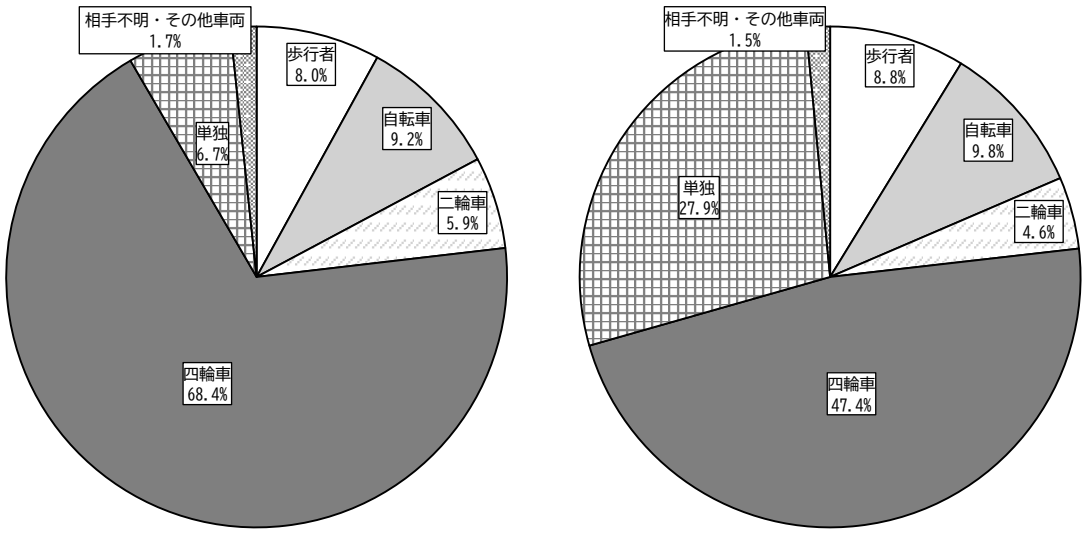


図 2-13　事故対象別自転車事故割合（東京都）

（左：第 10 次改訂版計画期間年平均　右：第 11 次計画期間年平均）

＊グラフで用いている割合（%）は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

（４）二輪車の交通事故

ア　二輪車事故件数及び年齢層別死傷者数

文京区の二輪車事故の死傷者数を年齢層別にみると、第 11 次計画期間中の年平均では、成年層が 70 人と最も多く、第 10 次改訂版計画期間中の 54 人に比べて、16 人増加しました。

表 2-14　二輪車事故件数及び年齢層別死傷者数※13

東京都：警視庁交通年鑑　文京区：区内四署集計／（単位：件・人）

区分＼年			第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間						増減率
			平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	2 年	平均	3 年	4 年	5 年	6 年	7 年	平均	
文京区	交通事故全件数		430	390	405	406	367	400	476	450	469	472	459	465	16.3%
	二輪車事故件数		98	80	78	83	83	84	105	92	124	92	109	104	23.8%
	二輪車割合(事故件数)		22.8%	20.5%	19.3%	20.4%	22.6%	21.0%	22.1%	20.4%	26.4%	19.5%	23.7%	22.4%	1.4%
	交通事故全死傷者数		488	440	454	457	405	449	508	484	505	511	500	502	11.8%
	二輪車事故死傷者数	こども	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
		若年層	12	7	5	7	8	8	13	9	18	10	14	13	62.5%
		成年層	51	56	47	62	54	54	66	65	82	68	69	70	29.6%
		高齢者	6	3	5	3	9	5	10	6	10	4	9	8	60.0%
		合計	69	66	57	72	71	67	89	80	110	82	92	91	35.8%
		（内、死者数）	0	0	0	0	1	0	0	1	2	1	1	1	－
	二輪車割合(死傷者数)		14.1%	15.0%	12.6%	15.8%	17.5%	14.9%	17.5%	16.5%	21.8%	16.0%	18.4%	18.1%	3.2%
東京都	交通事故全件数		32,412	32,763	32,590	30,647	25,642	30,811	27,598	30,170	31,385	30,103	30,176	29,886	－
	二輪車事故件数※13		6,485	6,462	6,207	6,094	5,300	6,110	5,310	5,788	6,054	6,023	5,810	5,797	－
	二輪車割合(事故件数)		20.0%	19.7%	19.0%	19.9%	20.7%	19.8%	19.2%	19.2%	19.3%	20.0%	19.3%	19.4%	－
	交通事故全死傷者数		37,987	38,158	37,586	34,910	29,043	35,537	30,969	33,561	35,006	33,397	33,535	33,294	－
	二輪車事故死傷者数	こども	7	8	8	12	8	9	4	8	9	13	20	11	－
		若年層	964	1,038	987	946	819	951	817	928	984	952	987	934	－
		成年層	4,026	3,977	3,827	3,795	3,332	3,790	3,494	3,791	3,989	3,711	3,745	3,745	－
		高齢者	368	407	383	383	337	376	353	370	432	440	435	406	－
		合計	5,365	5,430	5,205	5,136	4,496	5,126	4,668	5,097	5,414	5,116	5,187	5,096	－
		（内、死者数）	40	41	44	28	40	39	35	40	44	38	35	38	－
	二輪車割合(死傷者数)		14.1%	14.2%	13.8%	14.7%	15.5%	14.4%	15.1%	15.2%	15.5%	15.3%	15.5%	15.3%	－

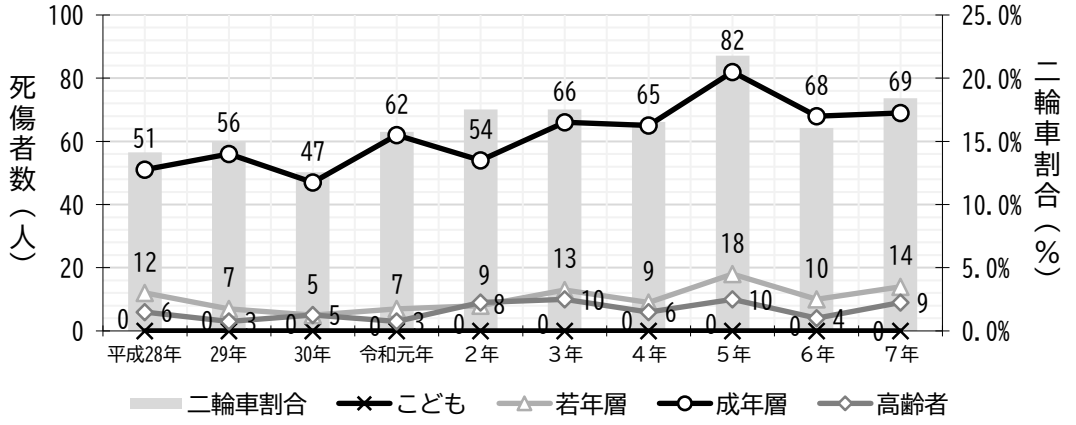


図 2-14　二輪車事故の年齢層別死傷者数及び二輪車事故の割合（文京区）

[13] 第 10 次改訂版計画期間内における集計方法は「(第１当事者)＋(第２当事者)」であり、第 11 計画期間内における集計方法は「(第１当事者)＋(第２当事者)－(第１当事者及び第２当事者ともに二輪車)」となっており、集計方法が異なる。

イ　東京都における二輪車事故（第一当事者）の原因別件数

東京都における二輪車事故（第一当事者）を原因別にみると、第 11 次計画期間中の年平均では、ハンドル・ブレーキ等操作不適が合計 640 件で最も多く、第 10 次改訂版計画期間中の 242 件に比べて 398 件増加しました。全体に占める割合は、第 11 次計画期間中の平均が 27.3%で、第 10 次改訂版計画期間中の 12.8%に比べて 14.5 ポイント増加しました。

表 2-15　二輪車事故（第一当事者）の原因別件数（東京都）

警視庁交通年鑑／（単位：件）

			第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間					
			平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	2年	平均	3年	4年	5年	6年	7年	平均
東京都	二輪車	安全不確認	308	225	264	278	230	261	242	264	299	293	324	284
		前方不注意	102	116	126	122	107	115	134	150	176	142	173	155
		交差点安全進行義務違反	159	166	147	149	132	151	120	160	155	139	149	145
		ハンドル・ブレーキ等操作不適	109	148	200	216	211	177	274	377	497	496	524	434
		一時不停止等	17	17	19	23	21	19	18	23	26	26	19	22
		信号無視	48	48	43	50	47	47	43	54	53	85	67	60
		歩行者妨害等	27	14	16	23	23	21	17	21	26	24	20	22
		横断自転車妨害等	4	7	1	14	5	6	8	7	4	6	6	6
		その他	259	281	311	324	289	292	325	366	286	273	274	305
		合計	1,033	1,022	1,127	1,199	1,065	1,089	1,181	1,422	1,522	1,484	1,556	1,433
	原付	安全不確認	272	272	255	225	209	247	237	214	246	210	213	224
		わき見運転・前方不注視	94	98	78	73	77	84	97	92	118	114	118	108
		交差点安全進行義務違反	151	145	162	140	128	145	134	139	123	128	124	130
		ハンドル・ブレーキ等操作不適	54	65	60	76	72	65	103	191	258	228	251	206
		一時不停止等	58	48	46	54	46	50	38	49	57	40	34	44
		信号無視	30	20	22	23	22	23	24	30	32	29	30	29
		歩行者妨害等	21	12	19	24	13	18	17	16	10	16	21	16
		横断自転車妨害等	2	6	7	2	5	5	7	4	2	1	0	3
		その他	128	134	156	146	163	146	143	204	166	124	130	153
		合計	810	800	805	763	735	783	800	939	1,012	890	921	913
	合計	安全不確認	580	497	519	503	439	508	479	478	545	503	537	508
		わき見運転・前方不注視	196	214	204	195	184	199	231	242	294	256	291	263
		交差点安全進行義務違反	310	311	309	289	260	296	254	299	278	267	273	274
		ハンドル・ブレーキ等操作不適	163	213	260	292	283	242	377	568	755	724	775	640
		一時不停止等	75	65	65	77	67	70	56	72	83	66	53	66
		信号無視	78	68	65	73	69	71	67	84	85	114	97	89
		歩行者妨害等	48	26	35	47	36	38	34	37	36	40	41	38
		横断自転車妨害等	6	13	8	16	10	10	15	11	6	7	6	9
		その他	387	415	467	470	520	451	468	570	452	397	404	458
		合計	1,843	1,822	1,932	1,962	1,868	1,885	1,981	2,361	2,534	2,374	2,477	2,345

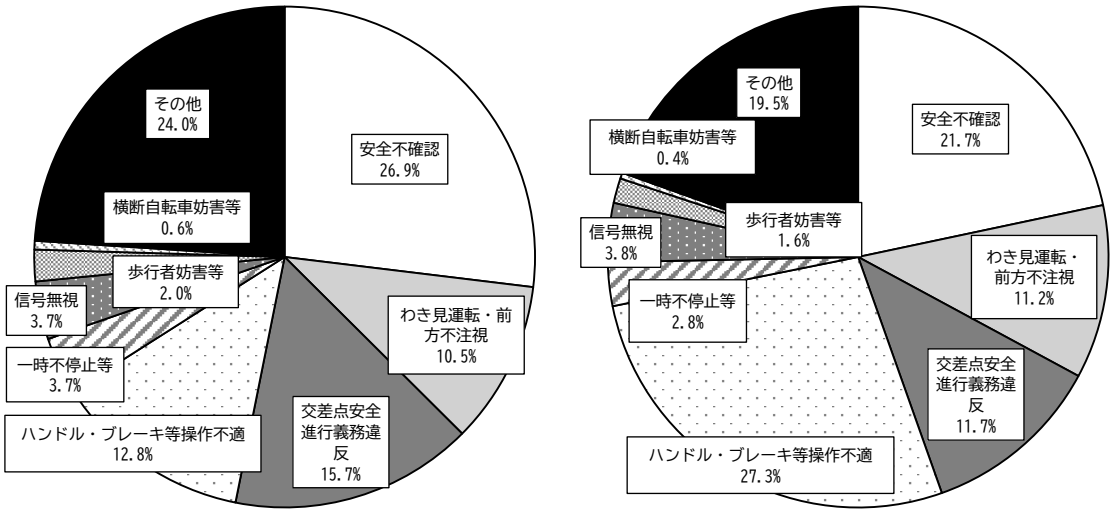


図 2-15　二輪車事故原因別割合（東京都）

（左：第 10 次改訂版計画期間年平均　右：第 11 次計画期間年平均）

＊グラフで用いている割合（%）は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

（５）飲酒運転の交通事故

ア　東京都における飲酒事故件数及び死傷者数

東京都における飲酒運転の事故件数は、第 11 次計画期間中の年平均は 166 件で、第 10 次改訂版計画期間中の 171 件に比べて、５件減少しました。死傷者数は、第 11 次計画期間中の平均は 198 人で、第 10 次改訂版計画期間中の 222 人に比べて、24 人減少しました。

しかしながら、飲酒運転による交通事故の根絶には至りませんでした。

表 2-16　飲酒事故件数及び死傷者数（東京都）

警視庁交通年鑑／（単位：件・人）

区分＼年			第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間					
			平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	２年	平均	３年	４年	５年	６年	７年	平均
東京都	事故件数		202	174	177	152	151	171	137	166	180	154	195	166
	死傷者数		269	225	221	203	191	222	158	200	211	184	237	198
	内訳	死者	7	3	10	1	5	5	9	9	2	5	2	5
		重傷者数	9	13	11	14	19	13	11	18	25	16	23	19
		軽傷者数	253	209	200	188	167	204	138	173	184	163	212	174

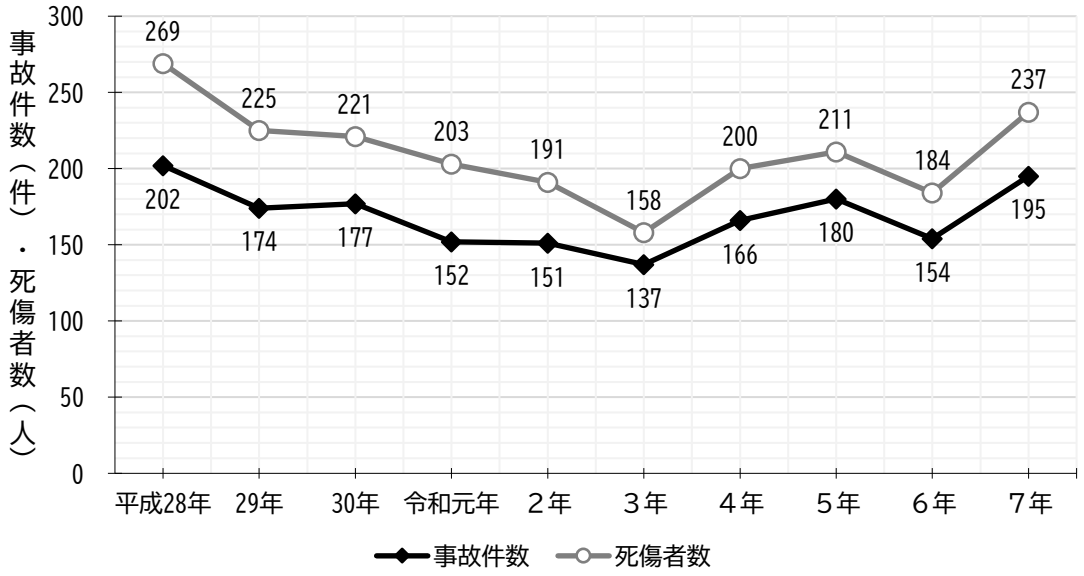


図 2-16　飲酒事故件数及び死傷者数（東京都）

イ　東京都における飲酒事故の車種別件数

東京都における飲酒運転の事故件数を車種別にみると、第 11 次計画期間中の年平均では、乗用車が 95 件で最も多く、第 10 次改訂版計画期間中の 108 件に比べて、13 件減少しました。

一方で、二輪車は第 11 次計画期間中の年平均が 45 件で、第 10 次改訂版計画期間中の 30 件に比べて、15 件増加しました。

表 ２-17　飲酒事故の車種別事故件数（東京都）

警視庁交通年鑑／（単位：件）

区分＼年		第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間					
		平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	２年	平均	３年	４年	５年	６年	７年	平均
東京都	乗用車	126	118	101	88	105	108	82	100	82	95	118	95
	貨物車	44	33	31	34	23	33	23	26	36	19	26	26
	特殊車	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
	二輪車	32	23	45	30	23	30	32	39	61	40	51	45
	合計	202	174	177	152	151	171	137	166	180	154	195	166

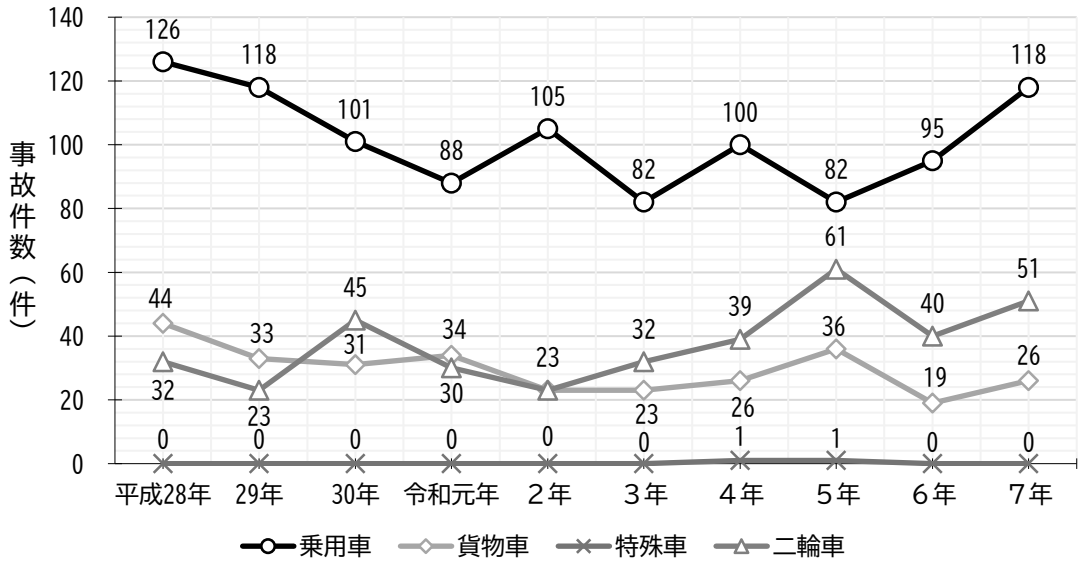


図 ２-17　飲酒事故の車種別事故件数（東京都）

ウ　東京都における飲酒事故の年齢層別事故件数

東京都における飲酒運転の事故件数を年齢層別でみると、第 11 次計画期間中の年平均では、20 歳代が 42 件で最も多く、第 10 次改訂版計画期間中の 36 件に比べて６件増加しました。

30 歳代以上の年齢層は、第 11 次計画期間中の年平均では、第 10 次改訂版計画期間中に比べて減少しました。

表 2-18　飲酒事故の年齢層別事故件数（東京都）

警視庁交通年鑑／（単位：件）

年齢層＼年		第 10 次改訂版計画期間						第 11 次計画期間					
		平成 28 年	29 年	30 年	令和元年	２年	平均	３年	４年	５年	６年	７年	平均
東京都	～19 歳	5	7	6	5	3	5	9	3	5	9	6	6
	20 歳代	34	27	44	40	35	36	30	43	50	39	49	42
	30 歳代	51	24	27	20	25	29	21	29	33	25	25	27
	40 歳代	43	57	45	31	37	43	31	40	34	31	43	36
	50 歳代	34	34	34	30	33	33	27	27	36	28	40	31
	60～64 歳	10	9	7	7	11	9	8	10	8	6	13	9
	65 歳以上	25	16	14	19	7	16	11	14	14	16	19	15
	合計	202	174	177	152	151	171	137	166	180	154	195	166

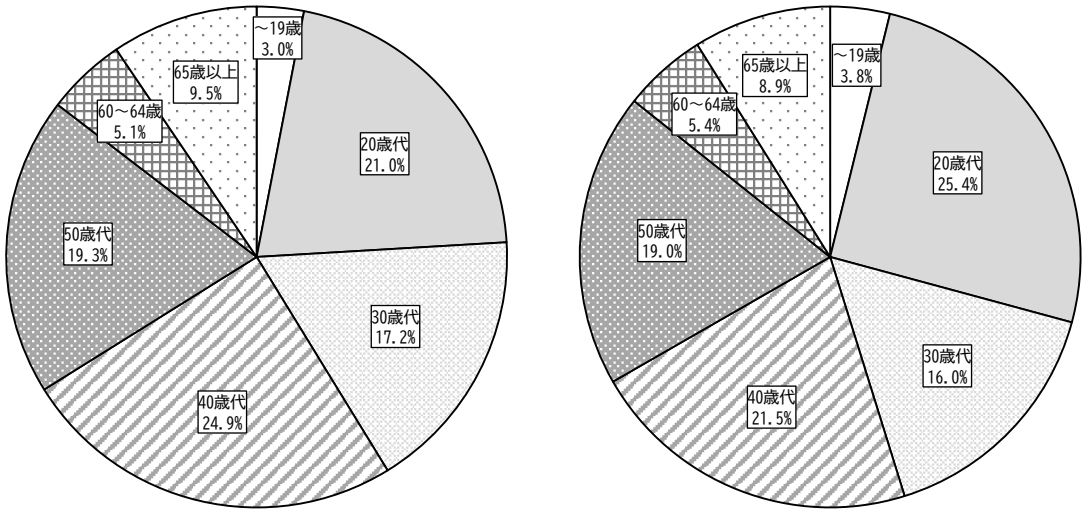


図 2-18　飲酒事故の年齢層別事故割合（東京都）

（左：第 10 次改訂版計画期間年平均　右：第 11 次計画期間年平均）

＊グラフで用いている割合（%）は、表に出ていない総合計を基にした割合となり、表上の年平均を基にした割合と誤差があります。

（６）特定小型原動機付自転車の交通事故

ア　東京都における特定小型原動機付自転車の事故件数

東京都における特定小型原動機付自転車の事故件数は、令和７年が 280 件となり、令和６年の 244 件に比べて 36 件増加しました。相手当事者別にみると、令和７年では単独事故が 84 件で最も多く、令和６年に比べて 10 件減少し、全体に占める割合が 30.0%になりました。

表 2-19　相手当事者別の特定小型原動機付自転車事故件数（東京都）

警視庁交通年鑑／（単位：件）

年 / 相手当事者	令和６年	令和７年
乗用車	39	76
貨物車	24	29
二輪車	12	9
自転車	35	40
歩行者	36	37
その他	4	5
単独	94	84
合計	244	280

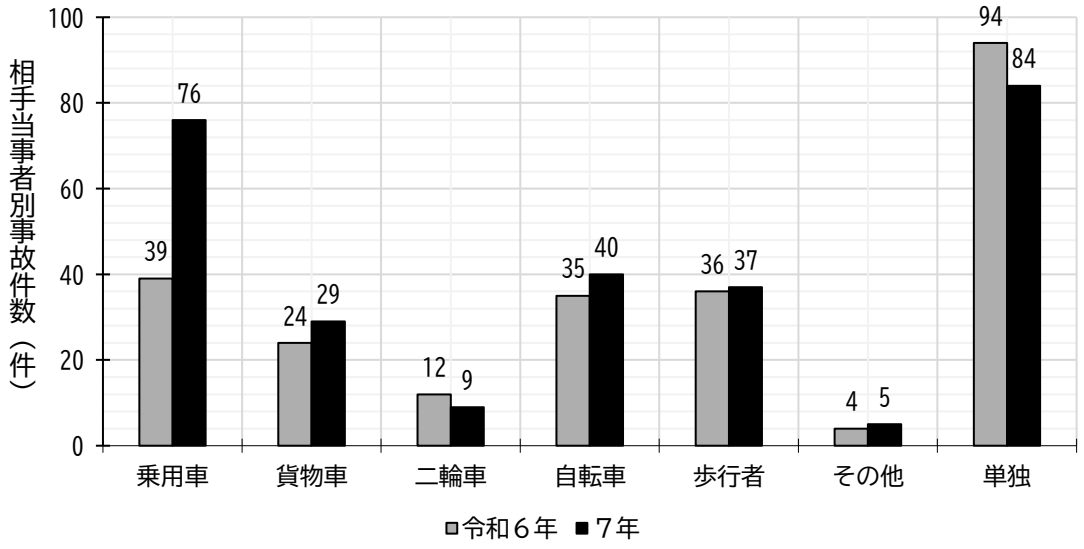


図 2-19　相手当事者別の特定小型原動機付自転車事故件数（東京都）

イ　東京都における特定小型原動機付自転車事故の年齢層別負傷者数

東京都における特定小型原動機付自転車事故の負傷者数は、令和７年が 201 人となり、令和６年の 176 人に比べて 25 人増加しました。年齢層別にみると、20 歳代が 79 人と最も多く、全体に占める割合が 39.3%となりました。

表 2-20　特定小型原動機付自転車事故の年齢層別負傷者数（東京都）

警視庁交通年鑑／（単位：人）

年齢層＼年	令和６年	令和７年
20 歳未満	1	8
20 歳代	69	79
30 歳代	54	60
40 歳代	27	29
50 歳代	21	21
60～64 歳	1	3
65 歳以上	3	1
合計	176	201

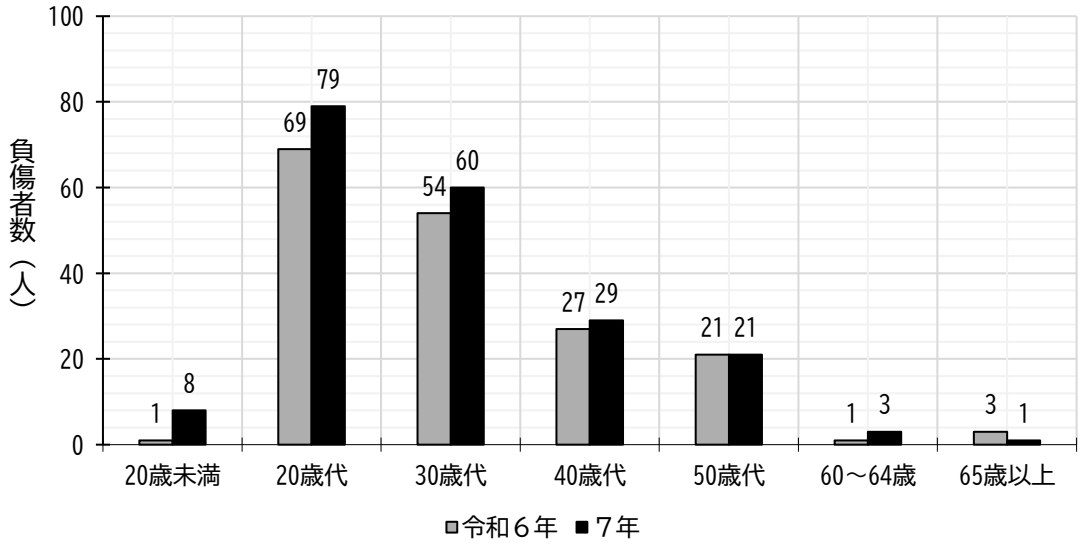


図 2-20　特定小型原動機付自転車事故の年齢層別負傷者数（東京都）

ウ　東京都における特定小型原動機付自転車事故の違反別負傷者数

東京都における特定小型原動機付自転車事故の負傷者数を違反別にみると、令和７年ではハンドル・ブレーキ等操作不適が 67 人で最も多く、令和６年に比べて２人減少しました。次いで交差点安全進行が 34 人、安全不確認が 29 人となりました。

表 2-21　特定小型原動機付自転車事故の違反別負傷者数（東京都）

警視庁交通年鑑／（単位：人）

種別＼年	令和６年	令和７年
安全不確認	18	29
動静不注視	7	9
交差点安全進行	9	34
一時不停止	7	9
ハンドル・ブレーキ操作不適	69	67
信号無視	4	5
その他	26	20
違反なし	36	28
合計	176	201

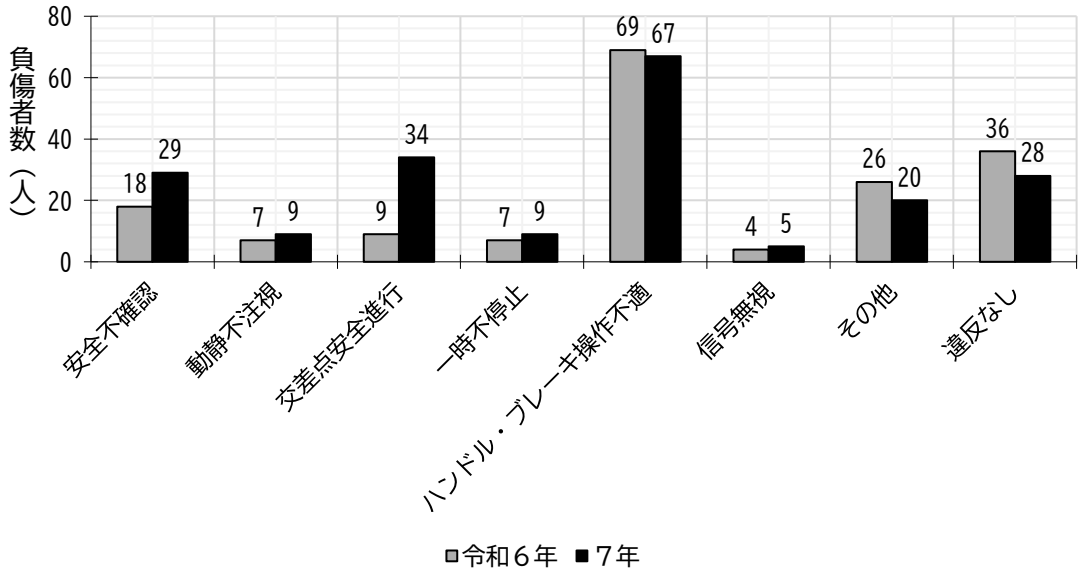


図 2-21　特定小型原動機付自転車事故の違反別負傷者数（東京都）

（７）外国人運転者による交通事故

東京都における外国人運転者による交通事故件数の推移をみると、令和７年で1,963件となり、令和２年の1,349件に比べて614件増加し、約1.5倍となりました。

第12次東京都交通安全計画／（単位：件）

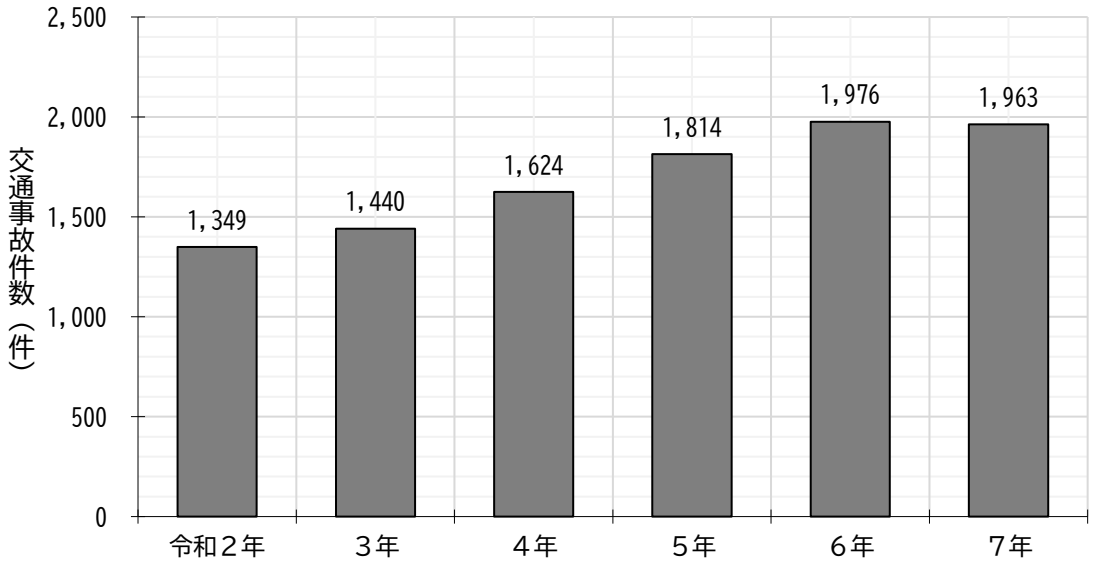


図 ２-22　外国人の交通事故件数（東京都）※14

[14] 第１当事者が一般原付以上の外国人の件数

第３章　重点課題

文京区内の交通事故死傷者数は、第 11 次計画期間中を通じておおむね横ばいで推移しており、交通事故を減少させるためには、引き続き区内のあらゆる関係機関・団体が協力して交通安全対策を進める必要があります。

第２章における事故状況の検証と第 12 次東京都交通安全計画を踏まえ、本計画の目標「令和 12 年までに交通事故による死傷者数を年間 380 人以下とする」を達成するため、今後５年間において、重点的に取組む対策を重点課題として設定します。

重点課題	
1	高齢者の交通安全の確保
2	こどもの交通安全の確保
3	自転車の安全利用の推進
4	二輪車の安全対策の推進
5	飲酒運転の根絶
6	特定小型原動機付自転車を始めとする電動モビリティの安全対策の推進
7	外国人の交通安全対策の推進
8	先進技術の活用

１　高齢者の交通安全の確保

文京区の交通事故死傷者のうち高齢者は、第 11 次計画期間中では、人数及び全体に占める割合ともにおおむね横ばいで推移し、減少には至っていません。また、東京都全体でみると、他の年齢層に比べて死傷者数に占める死者の割合が高いことから、重点課題として設定しました。

個人差はあるものの、高齢になると身体機能や認知機能が低下し、とっさの判断などが難しくなります。そのため、歩行中、自転車や二輪車の乗車中、自動車の運転中など、様々な場面で交通事故を防止する対策が必要です。

施策の方向性としては、安全で快適な歩行空間を確保するため、歩道の勾配緩和や段差の解消などのバリアフリー整備を推進します。

また、安全な道路横断のための信号機の整備や道路標識の視認性の向上等を推進します。さらに、高齢者に対する交通安全教育や安全運転の支援、運転免許証の自主返納の啓発等を図ります。

「高齢者の交通安全の確保」のための施策	頁
第１章　道路交通環境の整備	
１　道路の整備	
（１）幹線道路の整備	
ウ　歩道の整備	39
（２）生活道路及び通学路の整備	
ア　バリアフリーの道づくり	39
２　交通安全施設等の整備	
（４）信号機の改善	41
３　交通規制の実施	
（１）交通実態に即した交通規制	
ウ　高齢者対策	44
第２章　交通安全意識の啓発	
２　高齢者等に対する交通安全教育	
（１）高齢者に対する交通安全教育	50
３　自転車利用者に対する交通安全教育	
（５）高齢者	52
第４章　安全運転の確保	
１　安全運転の推進	
（１）高齢者の安全運転の推進	62

２　こどもの交通安全の確保

文京区の交通事故死傷者のうちこどもは、第 11 次計画期間中では、人数及び全体に占める割合ともにおおむね横ばいで推移しています。その他の年齢層と比較すると死傷者数が少ないものの、減少には至らなかったことから、次世代を担うこどものかけがえのない命を交通事故から守るため、重点課題として設定しました。

こどもの交通安全については、これまでも保護者や関係者の協力のもと、様々な

対策を進めてきたところですが、被害に遭うこどもをゼロにするため、交通事故を防止する対策を継続する必要があります。

施策の方向性としては、通園・通学路の安全を確保するため、合同点検等を通じて交通安全施設の改良や歩行空間の整備を推進します。また、交通安全のための行動や知識は、生涯にわたって必要であり、こどもの頃からの理解が重要なことから、成長段階に応じた交通安全教育を進めます。

「こどもの交通安全の確保」のための施策	頁
第１章　道路交通環境の整備	
１　道路の整備	
（１）幹線道路の整備	
ウ　歩道の整備	39
（２）生活道路及び通学路の整備	
ア　バリアフリーの道づくり	39
ウ　生活道路及び通学路における交通事故防止対策の推進	
（イ）通学路等における児童等の安全確保に関する取組み	40
（ウ）通学路等における交通安全の確保	40
（エ）生活道路及び通学路等における交通安全対策の技術支援等	41
２　交通安全施設等の整備	
（４）信号機の改善	41
３　交通規制の実施	
（１）交通実態に即した交通規制	
イ　生活道路	44
第２章　交通安全意識の啓発	
１　こどもに対する交通安全教育	
（１）幼稚園・保育園	48
（２）小学校	48
（３）通園・通学時における交通安全指導	49
（４）児童館	49
（５）中学校	49
（６）特別支援学校	49
（７）高等学校	50
（８）保護者	50
３　自転車利用者に対する交通安全教育	
（２）未就学児	51
（３）学校等	51
５　交通安全に関する広報啓発活動	
（６）通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動	55
６　地域社会における交通安全運動の推進	
（２）こどもへの交通安全運動の推進	56
第３章　道路交通秩序の維持	
１　指導・取締りの強化	
（２）通学路等における指導取締り	58
（４）自転車利用者対策の推進	58
（６）携帯電話使用等の取締りの推進	59
（７）シートベルト及びチャイルドシート着用義務違反の指導・取締り	59
第４章　交通安全の確保	
１　安全運転の推進	
（３）貨物自動車の安全運転の推進	63

３　自転車の安全利用の推進

文京区の自転車事故による死傷者は、第 11 次計画期間中の平均で年間 192 人となり、第 10 次改訂版計画期間中に比べて 62 人増加しました。また、全体に占める割合は 38.2%で、第 10 次改訂版計画期間中に比べて 9.2 ポイント増加しており、いずれも大きく増加していることから重点課題として設定しました。

自転車は、手軽で環境にやさしい交通手段として幅広い年齢層に利用されていますが、自転車事故では、安全不確認など、自転車側に何らかの違反があったとされる事故が多く、利用者のルールやマナーに問題がみられる状況であり、交通事故を防止する対策が必要です。

施策の方向性としては、「文京区自転車活用推進計画」に基づき、安全で快適な自転車通行空間の整備を進めるとともに、自転車駐車場の整備や自転車シェアリングの普及促進など、快適な自転車利用環境を確保します。

また、「自転車安全利用五則」をはじめとした交通ルールやマナーの周知啓発を図るとともに、幅広い年齢層に向けて、ＳＮＳ等の媒体を活用し、自転車安全利用の意識の高揚と確実な実践を促進します。

「自転車の安全利用の推進」のための施策	頁
第１章　道路交通環境の整備	
４　自転車利用環境の整備等	
（１）自転車通行空間の整備	45
（２）自転車通行空間の維持管理	45
（３）自転車駐車場の整備推進	45
（４）自転車シェアリングの普及促進	46
第２章　交通安全意識の啓発	
１　こどもに対する交通安全教育	
（２）小学校	48
（５）中学校	49
（６）特別支援学校	49
（７）高等学校	50
（８）保護者	50
３　自転車利用者に対する交通安全教育	
（１）自転車安全利用五則の周知徹底	51
（２）未就学児	51
（３）学校等	51
（４）成年層	52
（５）高齢者の自転車利用者	52
（６）外国人の自転車利用者	52
（７）電動アシスト自転車の利用者	52
５　交通安全に関する広報啓発活動	
（４）自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進	54
（５）飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	54
（７）薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進	55
第３章　道路交通秩序の維持	
１　指導・取締りの強化	

（４）自転車利用者対策の推進　58
（６）携帯電話使用等の取締りの推進　59
３　駐車対策の推進
（４）放置自転車対策　61
第６章　交通事故被害者への支援等
２　保険への加入促進
（２）自転車損害賠償保険等への加入促進　71

４　二輪車の安全対策の推進

文京区の二輪車事故による死傷者は、第 11 次計画期間中の平均で年間 91 人となり、第 10 次改訂版計画期間中に比べて 24 人増加しました。また、全体に占める割合は 18.1％で、第 10 次改訂版計画期間中に比べて 3.2 ポイント増加しており、いずれも増加していることから重点課題として設定しました。

二輪車事故を誘発する要因については、ハンドル・ブレーキ等操作不適や安全不確認、前方不注意など多岐にわたるため、多方面から二輪車事故を防止する対策が必要です。

施策の方向性としては、交差点の改良等、二輪車の安全走行に必要な交通安全施設の整備を進めます。また、指導取締りを進めるとともに、運転者に対して二輪車の運転技能の向上を働きかけるほか、被害を軽減するための乗車用ヘルメットの正しい着用や胸部プロテクターの着用の普及促進を図ります。

「二輪車の安全対策の推進」のための施策　頁
第１章　道路交通環境の整備
２　交通安全施設等の整備
（５）交差点の安全確保　42
（６）その他の交通安全施設等の整備　42
３　交通規制の実施
（１）交通実態に即した交通規制
エ　二輪車対策　44
第３章　道路交通秩序の維持
１　指導・取締りの強化
（３）二輪車対策の推進　58
(10) 不法占用、放置物件の取締り　60
第４章　安全運転の確保
１　安全運転の推進
（２）二輪車の安全運転の推進　63
２　運転管理の充実等
（１）運転者教育の充実　63
第６章　交通事故被害者への支援等
２　保険への加入促進
（１）区民交通傷害保険への加入促進　69

５　飲酒運転の根絶

東京都の飲酒運転による事故の死者は、第 11 次計画期間中ではおおむね横ばいで推移しており、死亡事故の根絶には至っていません。アルコールは運転者の認知・判断能力を著しく低下させ、重大事故につながることが多く、事故の致死率が高いことから、重点課題として設定しました。

飲酒運転の事故は、第 11 次計画期間中の都内の車種別平均では、乗用車が 95 件で最も多く、次いで二輪車が 45 件、貨物車が 26 件となっています。年齢層別では、20 歳代から 50 歳代まで各年代がそれぞれ 20%前後を占めています。このため、交通事故を防止するには、幅広い対象に向けた対策が必要です。

施策の方向性としては、飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を正しく理解するための広報活動を推進し、飲酒運転を許さない社会環境づくりを進めます。また、厳格な指導取締りに加え、安全運転管理者等との連携により交通安全教育を進めるとともに、運転者だけでなく、飲食店や同乗者等に対しても飲酒運転根絶の周知啓発を推進します。

「飲酒運転の根絶」のための施策	頁
第２章　交通安全意識の啓発	
５　交通安全に関する広報啓発活動	
（５）飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	54
第３章　道路交通秩序の維持	
１　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	57
第４章　安全運転の確保	
２　運転管理の充実等	
（２）飲酒運転防止対策の推進	64

６　特定小型原動機付自転車を始めとする電動モビリティの安全対策の推進

道路交通法の改正により、一定の基準を満たす電動キックボード等が「特定小型原動機付自転車」として新たに位置付けられ、シェアリングサービス等により普及が進められた一方で、東京都においては年間 200 件以上の交通事故が発生しています。また、いわゆる「モペット」を含むペダル付き原動機付自転車は、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要することなど、交通ルール・マナーの周知を徹底する必要があることから、重点課題として設定しました。

東京都における特定小型原動機付自転車の事故による負傷者数を年齢層別にみると、30 歳代以下が全体の約７割を占めることから、特にこれらの世代に向けて、交通事故を防止する対策が必要です。

施策の方向性としては、シェアリングサービス事業者や関係機関等と連携し、交通ルール・マナーの周知徹底や交通安全教育等を推進するとともに、指導取締りを強化します。

「特定小型原動機付自転車を始めとする電動モビリティの安全対策の推進」のための施策	頁
第１章　道路交通環境の整備	
４　自転車利用環境の整備等	
（１）自転車通行空間の整備	45
（２）自転車通行空間の維持管理	45
第２章　交通安全意識の啓発	
４　特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティ利用者等に対する啓発活動	53
第３章　道路交通秩序の維持	
１　指導・取締りの強化	
（５）電動モビリティに対する指導取締り	58

７　外国人の交通安全対策の推進

文京区における外国人住民は、令和８年４月１日現在 16,620 人で総人口の約７％であり、近年増加傾向にあります。こうした中、東京都では外国人運転者による交通事故が増加している状況であることから、重点課題として設定しました。

外国人が日本の交通ルール・マナー及びその母国との違いを理解した上で自動車や自転車、特定小型原動機付自転車等を運転するなど、外国人が当事者となる交通事故を防止する対策が必要です。

施策の方向性としては、外国人にも分かりやすい表記の標識等の整備を進めるとともに、多言語版リーフレット等を活用した交通安全教育や広報活動を推進します。

「外国人の交通安全対策の推進」のための施策	頁
第１章　道路交通環境の整備	
２　交通安全施設等の整備	
（３）道路標識の整備	41
第２章　交通安全意識の啓発	
２　高齢者等に対する交通安全教育	
（３）外国人に対する交通安全教育	50
３　自転車利用者に対する交通安全教育	
（６）外国人の自転車利用者	52

８　先進技術の活用

本計画に掲げる施策に取り組むためには、警視庁が推進する高度道路交通システム（ITS）等の先進技術の活用が必要であることから、重点課題として設定しました。

ITS により、情報通信技術を活用して、人、道路、車両の間で情報をやり取りし、交通管理を最適化して交通事故を防止する対策が必要です。

施策の方向性としては、ITS を活用して交通情報を収集し、信号制御への反映等を進めます。また、光ビーコンの機能を活用した新交通管理システム（UTMS）である公共車両優先システム（PTPS）等を拡充します。

「先進技術の活用」のための施策	頁
第１章　道路交通環境の整備	
１　道路の整備	
（２）生活道路及び通学路の整備	
ウ　生活道路及び通学路における交通事故防止対策の推進	
（エ）生活道路及び通学路等における交通安全対策の技術支援等	41
２　交通安全施設等の整備	
（７）交通管制システムの高度化	42
第３章　道路交通秩序の維持	
２　悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化	
（４）科学的な交通事故捜査の推進	60

第２部　今後の取組み

第１章　道路交通環境の整備
第２章　交通安全意識の啓発
第３章　道路交通秩序の維持
第４章　安全運転の確保
第５章　救助・救急体制の整備
第６章　交通事故被害者への支援等
第７章　災害に備えた道路交通環境の整備等

第２部　今後の取組み

第１章　道路交通環境の整備

［施策の体系］

- 道路の整備
  - 幹線道路の整備
  - 生活道路及び通学路の整備
- 交通安全施設等の整備
  - 防護柵（ガードレール）等の整備
  - 道路照明の整備
  - 道路標識の整備
  - 信号機の改善
  - 交差点の安全確保
  - その他の交通安全施設等の整備
  - 交通管制システムの高度化
  - 危険個所を発見するための二次点検プロセスの推進
  - 交通環境のバリアフリー化
  - 要請等に基づく交通安全の注意喚起
- 交通規制の実施
  - 交通実態に即した交通規制
  - 先行交通対策
- 自転車利用環境の整備等
  - 自転車通行空間の整備
  - 自転車通行空間の維持管理
  - 自転車駐車場の整備推進
  - 自転車シェアリングの普及促進
- コミュニティバスの運行

1　道路の整備

（１）幹線道路の整備

ア　国道の整備

安全で円滑な都市交通の確保及び地域生活の基盤整備を図るため、沿道環境に配慮しながら、幹線道路の拡幅等の整備を進めます。

また、舗装の補修、交通安全施設の整備、改良等を行い、常に良好な状態を保つよう維持管理に努めます。

（東京国道事務所）

イ　都道の整備

地域住民の交通安全と円滑な都市活動の確保を図るため、都市計画道路の第五次事業化計画に基づき整備促進を図り、道路ネットワークの形成を目指します。あわせて、バリアフリー化した幅広い歩道を整備し、歩行者及び自転車の一層の安全確保を進めます。

さらに、計画的な改良を行い、常に良好な状態を保つよう維持管理に努めるとともに、道路環境の整備として、電線類の地中化促進事業にも取り組み、快適な交通環境をつくっていきます。

（第六建設事務所）

ウ　歩道の整備

道路交通の安全と円滑化を図るため、歩行者等を自動車交通から分離し、歩道の未整備区間や幅員の狭い区間において、歩道の整備を進めます。

整備にあたっては、「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）」、「東京都福祉のまちづくり条例」及び「文京区バリアフリー基本構想」を踏まえ、車いす同士でもすれ違うことのできる２ｍ以上の幅員確保や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、バリアフリーに対応し、こども、高齢者、障害者など誰もが安心して歩ける歩行空間の確保に努めます。

（東京国道事務所、第六建設事務所、文京区）

（２）生活道路及び通学路の整備

ア　バリアフリーの道づくり

「バリアフリー法」、「東京都福祉のまちづくり条例」及び「文京区バリアフリー基本構想」に基づき、こども、高齢者、障害者など全ての人にやさしい道路にするため、歩道の勾配緩和や段差解消などの改良を推進するとともに、バリアフリー整備工事の際は、歩行の障害となる電柱等について、施設管理者に移設などの依頼を行います。

（文京区）

イ　コミュニティ道路の整備

人と車の調和を図るとともに、歩行者が安全に安心して利用できる道路環境の

確保を目的として、コミュニティ道路を整備し、安全性・快適性・利便性の向上を図ります。

（文京区）

ウ　生活道路及び通学路における交通事故防止対策の推進

（ア）生活道路における交通事故防止対策の取組み

生活道路における、歩行者の安全・安心な通行空間の確保に向けて、狭さくやハンプ等の物理的対策を組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を進め、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進します。

また、生活道路における法定速度が 30km/h に引き下げられたことに関する周知啓発に努めます。



狭さく設置例

（警視庁、文京区）

（イ）通学路等における児童等の安全確保に関する取組み

東京都安全安心まちづくり条例に基づく「通学路における児童等の安全確保に関する指針」に即して、警察署、学校等の管理者、通学路等の管理者、児童等の保護者や地域住民が連携し、安全点検や登下校時の見守り活動等、通学路における児童等の安全確保の取組みを推進します。

なお、通学路について、学校等の管理者が設定又は変更を行う場合は、当該学校等の所在地を管轄する警察署長から意見を聴くよう努めます。

（警視庁、交通安全協会、文京区）

（ウ）通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児等のこどもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の充実等に取組むとともに、道路交通実態に応じ、学校、保育所等の対象施設や、教育委員会、交通管理者、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

（東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区）

（エ）生活道路及び通学路等における交通安全対策の技術支援等

生活道路における通過交通の進入抑制・速度低減対策による安全対策を重点的に推進するエリアにおいて、ＥＴＣ2.0 などのビッグデータを活用した経路情報、速度情報等の提供や有識者による技術的助言の実施などの技術支援を行います。

（東京国道事務所）

２　交通安全施設等の整備

（１）防護柵（ガードレール）等の整備

歩行者の横断歩道以外の場所での車道横断の抑止と、車両の路外等への逸脱防止を図ることにより、歩行者の安全を確保するとともに、乗員の傷害や車両の損傷を最小限にとどめるため、防護柵の整備に努めます。

（東京国道事務所、第六建設事務所、文京区）

（２）道路照明の整備

道路照明は、夜間における交通安全と円滑な移動を図るための重要な施設であり、道路照明の整備を効果的に行うため、道路の交通量や周辺の環境に応じて、平均路面輝度とその均斉度（明るさのばらつき）を設定し、各々の数値を満たすよう整備に努めます。

また、夜間の交通事故防止のため、道路形態から危険度の高い交差点、横断歩道等の道路照明を重点的に整備し、従来の道路照明では照度が得られにくい歩道について、照明設備の設置を進めます。さらに、照明のＬＥＤ化の推進も図ります。

（東京国道事務所、第六建設事務所、文京区）

（３）道路標識の整備

ア　分かりやすい案内標識等の整備

「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に基づき、誰もが安全で快適に通行できるよう、ピクトグラムや路線番号の追加、標識類の整理、視認性の向上など、分かりやすい道路標識の整備に取組みます。

（東京国道事務所、第六建設事務所、文京区）

イ　規制標識等の整備

標識の設置場所の統合・改善等を行い、見やすく分かりやすい標識・道路標示の整備を推進します。

（警視庁）

（４）信号機の改善

ア　ゆとりシグナルの整備

「ゆとりシグナル（経過時間表示機能付歩行者用灯器）」は、青信号時の残り時間を表示することで無理な横断を抑制するとともに、赤信号時の待ち時間を表示することで信号無視の防止を図るための信号機です。

歩行速度が遅い高齢者やこどもが安心して横断歩道を渡ることができるよう、高齢者施設や通学路、駅周辺などの横断歩行者が多い集客施設の近傍を中心に整備を行います。

（警視庁）

イ　歩車分離式信号機の整備

歩行者と車両の通行を時間的に分離することで、右左折車両による横断歩行者の巻き込み事故防止に大きな効果が期待できる「歩車分離式信号機」の整備を推進します。

（警視庁）

ウ　右折感応型信号機の整備

交差点を右折する車両の需要変動を車両感知器によってリアルタイムで把握し、右折矢印信号の秒数を調整することにより、右折車両の捌け残りや無駄な右折矢印時間をなくす右折感応型信号機の整備を推進します。

（警視庁）

（５）交差点の安全確保

交差点における左折車の走行速度の低減及び信号の変わり目における出会い頭事故等を防止するため、交差点巻き込み部の張り出しや横断歩道及び停止線の前出しによる交差点のコンパクト化を推進します。加えて、右左折車両と横断歩行者の事故を防止するため、道路管理者との連携を図りながら、交差点付近の視認性確保を進めます。

（警視庁）

（６）その他の交通安全施設等の整備

カーブ区間における事故を防止するため、滑り止め舗装やカラー舗装等の路面改良、視線誘導標、減速マーク、警戒標識等の設置による安全対策を進めます。

（東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区）

（７）交通管制システムの高度化

警視庁交通管制システムは、信号制御や交通情報の収集・提供等を行うためのシステムであり、安全で快適な交通社会の実現に欠かせないものであることから、交通環境の変化や技術の進展に合わせて交通統計データをＡＩ技術で分析し活用するなど、本システムの高度化を図ることにより、交通管制機能の拡充に対応しています。

（警視庁）

ア　プローブ情報※1を活用した信号制御の最適化

プローブ情報を用いて、車両感知器が設置されていない路線の交通状況を把握し、最適な信号機の秒数設定を支援するなど、信号制御の高度化を推進します。

（警視庁）

イ　交通情報収集・提供機能の強化

光ビーコン※2や車両感知器の整備・適所への設置を進めて交通情報収集機能を強化するとともに、交通テレビカメラシステムの更新を図り、交通の安全と円滑を阻害する事象の把握に努めます。

また、交通情報板については、従来の３色表示から７色表示のマルチカラー交通情報板に置き換えていくことで、視認性の向上などを図っていきます。

（警視庁）

ウ　ＩＴＳの活用推進

光ビーコンの機能を活用したＵＴＭＳ（新交通管理システム）のサブシステムであるＰＴＰＳ（公共車両優先システム）※3等を拡充し、交通管理の最適化を図ります。

（警視庁）

エ　交通公害低減システムの整備

幹線道路の交通情報板に、渋滞情報に加えて沿道の大気汚染状況を表示し、集中する走行車両の迂回を促進するシステム（交通公害低減システム）を運用することにより、重点的な対策を必要とする地点の大気環境改善を図ります。

（警視庁）

（８）危険個所を発見するための二次点検プロセスの推進

交通死亡事故等の重大事故が発生した場合は、同様の交通事故の再発防止を図るため、現場点検（一次点検）を実施し、必要な交通安全施設等の整備の検討を行って、対策を実施します。

一次点検の結果を踏まえ、同様の道路交通環境にある他の危険個所を点検（二次点検）し、当該危険個所に必要な対策を道路管理者と連携を図りながら実施します。

（警視庁）

（９）交通環境のバリアフリー化

バリアフリー法に基づく交通安全特定事業※4を推進し、旅客施設や官公庁施設等の生活関連施設間の移動の円滑化を図ります。

また、高齢者、障害者等の安全・安心な歩行を確保するために、音響式信号機等の整備を推進します。

（警視庁）

（10）要請等に基づく交通安全の注意喚起

交通事故が多発する箇所や危険性が高い箇所など、要請等に基づき、交通安全上、必要と認められる箇所について、注意喚起の案内等を設置します。

（警視庁、文京区）

３　交通規制の実施

（１）交通実態に即した交通規制

ア　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。

（警視庁）

イ　生活道路

幹線・準幹線道路等の交通渋滞を避けるため、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ついては、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。

（警視庁）

ウ　高齢者対策

高齢歩行者や高齢運転者の立場から、道路標識をより見やすくするため、必要に応じて大型化等を図るとともに、各種交通規制を見直し、高齢運転者等にも分かりやすい交通規制を実施します。

（警視庁）

エ　二輪車対策

幹線・準幹線道路等の二輪車の交通事故を防止するため、二輪車の交通量が多い交差点等については、必要に応じて原動機付自転車の右折方法（二段階・小回り）や進路変更禁止、進行方向別通行区分等の交通規制を実施します。

（警視庁）

（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、地域の交通流に大きな変化を及ぼす反面、現状の交通課題を解消する好機でもあります。そこで、これらの開発計画を早期に把握し、道路の拡幅や改良、自転車通行空間や歩行空間の整備等、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等とあらかじめ調整を行う等、先行交通対策を推進します。

（警視庁）

４　自転車利用環境の整備等

（１）自転車通行空間の整備

歩行者、自転車、自動車がともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、「文京区自転車活用推進計画」に掲げる自転車ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間の整備や交通安全対策を推進します。

また、自転車道及び普通自転車専用通行帯（自転車レーン）の整備を推進するとともに、整備されていない道路に対して自転車ナビライン、ナビマークの設置を進めます。

さらに、パーキング・メーター等が設置されている道路において、その利用率が低い場合には撤去することで、自転車通行空間の創出に努めます。



自転車ナビライン



自転車ナビマーク

（東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区）

（２）自転車通行空間の維持管理

自転車通行空間において、適切に舗装及び排水施設の修繕や定期的な植栽の剪定、道路清掃などを行うことにより、安心して走行できる自転車通行空間を確保します。

（東京国道事務所、第六建設事務所、文京区）

（３）自転車駐車場の整備推進

ア　区営自転車駐車場の設置推進

駅周辺等における区営自転車駐車場について、月単位で定額利用できる定期利用制と、短時間での利用を想定した一時利用制の設置を推進します。また、既存の自転車駐車場においては、定期・一時利用の需要バランスを踏まえ、配置の見直しの検討等を進めます。

（文京区）

イ　自転車駐車場の適正利用の促進

自転車駐車場を快適に利用できるよう、定期利用制に登録していない自転車や一時利用制に不正に駐輪している自転車を撤去し、適正な利用を促進します。

（文京区）

ウ　安全・快適な駐輪環境の提供

安全・安心に自転車駐車場を利用できるよう、防犯カメラを適切に活用するとともに、必要に応じ、新たな設置を検討します。また、電動アシスト自転車やこども乗せ自転車など、サイズの大きい自転車の利用者が多いことから、設備の更新時期に合わせて、一台当たりのスペースの見直し等を行います。

（文京区）

（４）自転車シェアリングの普及促進

公共的な交通手段の一環として、自転車シェアリングの普及を推進します。また、公有地などのポート用地の確保に係る支援や情報発信等による利用促進を実施し、放置自転車対策やまちの回遊性向上等を図ります。

（文京区）

５　コミュニティバスの運行

区内には公共交通不便地域が存在するため、交通ネットワークを補完するコミュニティバス（愛称：Ｂーぐる）３路線（千駄木・駒込ルート、目白台・小日向ルート、本郷・湯島ルート）を運行します。

（文京区）

[1] カーナビやスマートフォンの GPS による移動経路（時刻と位置）の情報

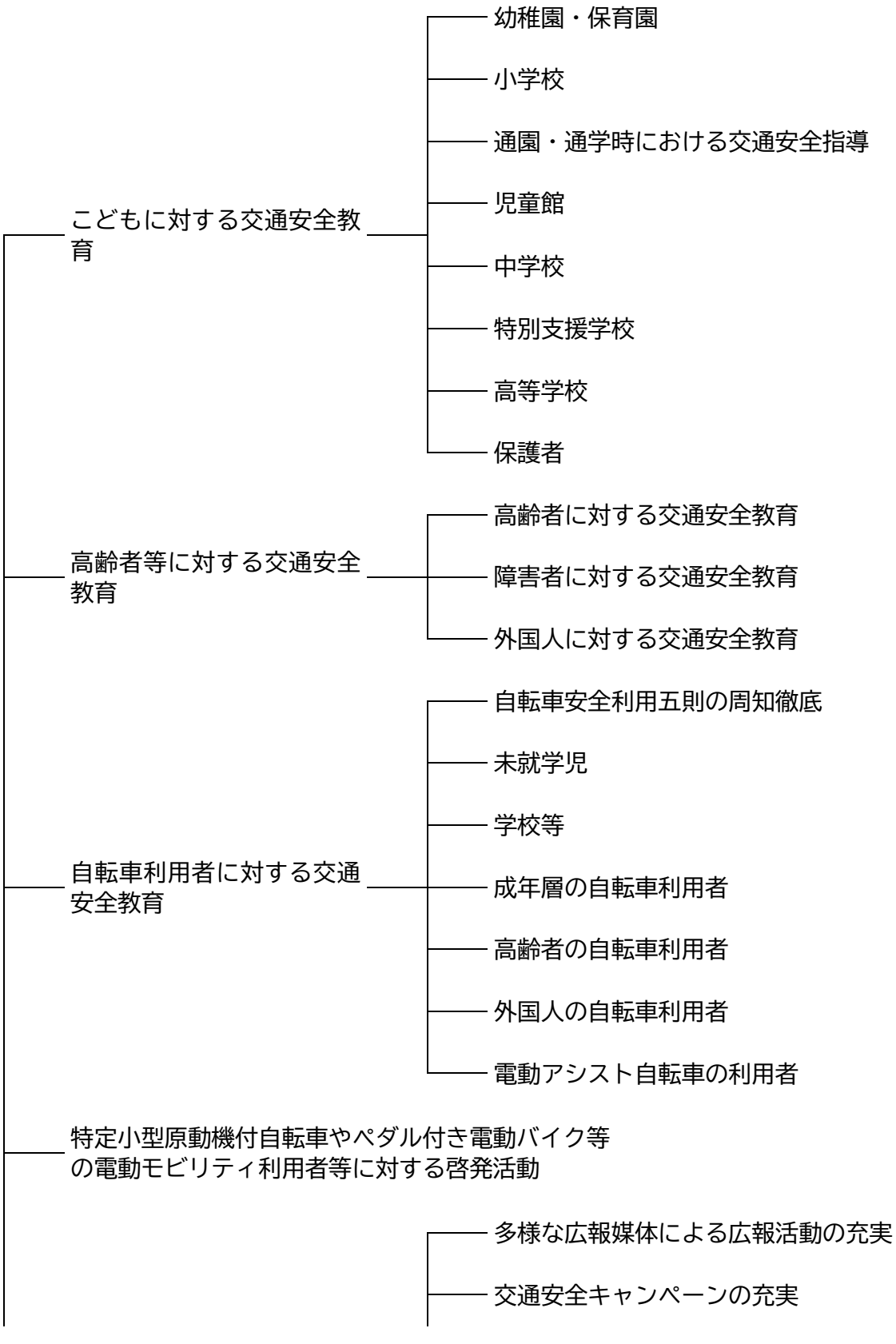
[2] 近赤外線により走行車両の車載装置と双方向通信を行う装置。車両台数等の情報を収集するとともに、ドライバーに交通情報を提供

[3] バス等の大量公共輸送機関を優先的に走行させる信号制御を行い、大量公共輸送機関の定時運行と利便性の向上を図ることを目的としたシステム

[4] 高齢者、障害者等が旅客施設や官公庁施設等の生活関連施設間を移動する際の利便性及び安全性を高めるために実施する信号機の改良、道路標識・標示の整備、違法駐車行為の防止等を推進する事業

第２章　交通安全意識の啓発

［施策の体系］



- 交通安全に関する広報啓発活動
  - シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進
  - 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進
  - 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立
  - 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動
  - 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進
- 地域社会における交通安全運動の推進
  - 地域ぐるみの交通安全運動の推進
  - こどもへの交通安全運動の推進
  - 交通安全協会への加入促進

１　こどもに対する交通安全教育

（１）幼稚園・保育園

幼稚園、保育園等では、園児が交通安全に関心を持ち、交通安全の決まりや道路の通行方法を理解して安全に行動できるよう、園外保育等における実践活動を通じて育成に努めます。

また、家庭においても交通安全教育に取り組めるよう、保護者に対する交通安全講習等の実施に努めるとともに、警察署等と連携しながら、地域ごとの交通事情を踏まえた交通安全教育を推進します。

（交通安全協会、警視庁、文京区）

（２）小学校

ア　小学校における交通安全教育

小学校では、児童が交通ルールを理解し、道路の安全な通行方法、自転車の安全利用と点検整備など、安全に行動するための判断力の育成のため、警察署等と連携しながら、参加・体験型の交通安全教室を実施します。

あわせて、各校に登録されている学校安全ボランティア（スクールガード）等と連携し、通学路の合同点検を通じて危険箇所の把握や安全対策の検証を行い、関係機関等への働きかけによる危険箇所の改善・解消を図ります。

（交通安全協会、警視庁、文京区）

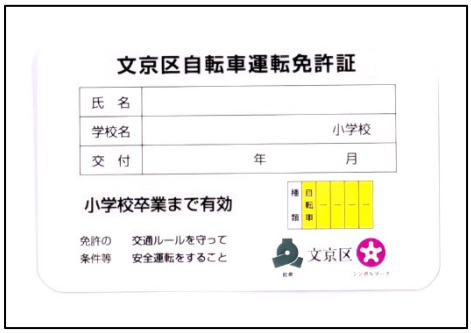
イ　交通安全意識の啓発

新入学児童を対象として、交通事故防止を目的として反射材付きのランドセルカバーを配付します。

また、小学３年生を対象として、自転車利用の基本的なルール・マナーや運転技術の習得を目的として自転車講習会を開催し、修了者に文京区自転車運転免許

証を交付します。

さらに、小学５年生を対象として交通安全ポスターコンクールを開催し、応募作品を交通安全運動期間等に区内の公共施設で展示するとともに、優秀作品を表彰し、交通安全意識の高揚を図ります。



文京区自転車運転免許証

（文京区）

（３）通園・通学時における交通安全指導

通園・通学時の事故を防止するため、指定された通学路の歩行を徹底し、教職員等が登降園時、登下校時の安全指導を行います。また、事故多発地点を周知し、通園・通学時の注意喚起を図ります。

（交通安全協会、警視庁、文京区）

（４）児童館

児童館では、利用する児童等に対して、ＤＶＤ等を活用した交通安全教室を実施するなど、交通安全意識の啓発に努めます。

（文京区）

（５）中学校

中学校では、小学校で学んだ内容を基盤として、成長の段階に応じた安全な行動を確実に身に付けられるようにするとともに、交通事情や交通法規、応急処置等に関する基本的事項の理解を深めるため、警察署等と連携し、参加・体験的な活動を取り入れた交通安全教育の充実に努めます。

また、参加・体験型の交通安全教室（スケアード・ストレイト方式）を開催し、交通安全意識の高揚を図ります。

（交通安全協会、警視庁、文京区）

（６）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・生徒の障害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。

（特別支援学校、交通安全協会、警視庁、文京区）

（７）高等学校

高等学校では、小・中学校での学習内容を確実に定着させるとともに、交通社会の一員として必要な交通マナーや主体的な安全行動を身に付けられるよう指導します。特に、自転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指導し、交通安全に関する意識の高揚と実践力の向上に努めます。

また、中学校と同様に参加・体験型の交通安全教室（スケアード・ストレイト方式）を開催し、交通安全意識の高揚を図ります。

（高等学校、交通安全協会、警視庁、文京区）

（８）保護者

保護者に対しては、学校の保護者会や交通安全フェスティバル等の機会を捉え、交通ルール・マナーの理解、自転車のヘルメット着用、自転車の幼児用座席の安全利用、シートベルト及びチャイルドシート着用等の周知啓発に努めます。

（交通安全協会、警視庁、文京区）

２　高齢者等に対する交通安全教育

（１）高齢者に対する交通安全教育

高齢者を対象とする社会活動等の場を通じて、加齢に伴う身体機能や認知機能の変化等を踏まえた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、薄暮時や夜間における交通事故を防止する反射材用品の普及・活用を推進します。

また、高齢者クラブやサークル等、高齢者の集まる機会をとらえ、高齢者の事故事例を集めたパンフレット等を活用し、高齢者の事故防止のための啓発を図ります。

（高齢者クラブ連合会、交通安全協会、警視庁、文京区）

（２）障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、安全な通行方法等に重点を置いた交通安全教育を推進します。

また、障害者の関係団体等と相互に連携を図り、手話等による交通安全教育など、障害に応じた交通安全教育を推進して、交通安全意識の高揚を図ります。

（警視庁、文京区）

（３）外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、基本的な交通ルール等の周知に重点を置いた交通安全教育を推進します。母国との交通環境や法規制の違いを踏まえ、日本の交通ルールや通行習慣を正しく理解できるよう、周知啓発に努めます。

また、日本の言葉や生活習慣に不慣れな外国人が交通事故の加害者又は被害者とならずに安全に過ごすことができるよう、多言語に対応したリーフレット等を、区ホームページやＳＮＳ等のインターネット媒体を通じて発信します。





外国人向け交通安全教育用リーフレット　（出典：警察庁・警視庁 HP）

（警視庁、文京区）

３　自転車利用者に対する交通安全教育

（１）自転車安全利用五則の周知徹底

自転車利用者が、交通事故の被害者・加害者にならないために守るべきルールにおいて、特に重要な５つを掲げた「自転車安全利用五則」について、区内の交通事故に占める自転車事故の割合が高いことを踏まえ、学校、職場、地域等に広く呼びかけ、周知啓発に努めます。

【自転車安全利用五則】

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

（警視庁、文京区）

（２）未就学児

こどもが保護者のもとで自転車を利用する際、保護者がこどもに対して交通ルール・マナー、自転車の利用に潜む危険とその回避方法等を具体的に教えられるよう、自転車利用に関する情報をホームページ等を通じて発信します。

（警視庁、文京区）

（３）学校等

自転車の交通ルール・マナーについて、幼児・小学生やその保護者などに向けて、様々な年代や対象に応じて分かりやすくまとめたリーフレットのほか、「ＴＯＫＹＯ自転車ルールブック」や東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」など、自転車の利用方法を学べる教材等を幼稚園・保育園・小中学校等を通じて配布・周知します。

また、中学校及び高等学校では、スタントマンが危険な運転や交通事故の再現・実演する「スケアード・ストレイト方式」による交通安全教室を実施し、交通安全意識の啓発に努めます。

（警視庁、文京区）

（４）成年層の自転車利用者

自転車事故における死傷者数の約６割を成年層が占めていることや、自転車事故全体の約７割において自転車側に何らかの交通違反が認められる実態を踏まえ、成年層に対する自転車の安全利用に関する周知啓発を重点的に推進します。

また、成年層はこどもや高齢者に比べて、交通安全教室等へ参加する時間を確保することが困難であることを踏まえ、安全な自転車利用に関するショート動画を作成し、YouTube など多様な広報媒体を通じて周知啓発に努めます。

（警視庁、文京区）

（５）高齢者の自転車利用者

高齢者に対しては、身近にいる家族等が、日常生活の中で視聴覚、認知機能、バランス感覚等の身体機能の変化を察知するとともに、高齢者自身がその変化を自覚できるようにし、より安全な自転車利用を促進します。

また、自転車事故による死者のうち高齢者の占める割合が高いことを踏まえ、自転車利用時のヘルメットや反射材の着用を促します。

さらに、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、高齢者クラブ等と連携した交通安全教室の開催等により、自転車に関する知識・技能の習得を図ります。

（交通安全協会、警視庁、文京区）

（６）外国人の自転車利用者

日本の言葉や生活習慣に不慣れな外国人や外国人を雇用する事業者に向け、交通事故の加害者又は被害者とならずに安全に過ごすことができるよう、多言語対応した交通安全に関するリーフレットや「ＴＯＫＹＯ自転車ルールブック」のほか、動画、東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」等の外国人向け交通安全教育教材を、インターネット等を通じて発信します。また、外国人向けに発行している生活ガイドブックにおいて、自転車の乗り方等について周知啓発に努めます。

（警視庁、文京区）

（７）電動アシスト自転車の利用者

歩行者から、歩道を通行する電動アシスト自転車のスピードが速く、身の危険を感じるという声が寄せられていることから、やむを得ず歩道を通行するときは、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行し、歩行者の通行を妨げないことの周知啓発に努めます。

（警視庁、文京区）

４　特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティ利用者等に対する啓発活動

電動モビリティの利用者等に対しては、シェアリングサービス事業者や販売事業者等と連携し、車両区分に応じた交通ルール・マナーの周知啓発に努めます。

特定小型原動機付自転車は、シェアリングサービス事業者に対し、利用者への交通安全教育の一層の充実を要請します。

ペダル付き電動バイクは、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には車両区分に応じた運転免許を要することなど、インターネット等を通じて発信します。



ペダル付き電動バイクに関する啓発チラシ（出典：警視庁 HP）

（警視庁、文京区）

５　交通安全に関する広報啓発活動

（１）多様な広報媒体による広報活動の充実

区報、ホームページ、ＳＮＳ、ポスター、リーフレット等の広報媒体を活用するとともに、春・秋の交通安全運動等を通じて、きめ細かく効果的な広報啓発活動を推進します。

（警視庁、文京区）

（２）交通安全キャンペーンの充実

ア　交通安全運動、ＴＯＫＹＯ交通安全キャンペーン等の実施

春・秋の交通安全運動等の機会を活用して、区民一人ひとりが交通安全に関心を持ち、交通ルールの遵守と正しい交通マナーを実践するほか、地域社会における道路交通環境の向上に向けた取組みへの参加を呼び掛け、地域ぐるみで交通事故の防止に努めます。

（交通安全協会、警視庁、文京区）

イ　「東京都交通安全日」の実施

原則として毎月 10 日を「一日交通安全運動の日」に指定し、管内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。

（警視庁）

ウ　「トワイライト・オン運動」等の推進

年間を通じて、車両の前照灯を日没より早めに点灯することを呼び掛ける「トワイライト・オン運動」のほか、夜間道路上の危険を早期に発見するため対向車や歩行者がいないときは、走行用前照灯（ハイビーム）を積極的に活用することや、ドライバーと歩行者が相互に安全を確認することを推進します。

（警視庁）

（３）シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進

各種講習会や街頭キャンペーン等の機会を利用し、後部座席を含むシートベルトの正しい着用とチャイルドシートの必要性・着用効果の広報啓発を推進します。

（交通安全協会、警視庁）

（４）自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進

ヘルメット着用をより一層促進するため、ポスターやインターネット等を活用した広報啓発活動を実施し、社会全体におけるヘルメット着用の気運醸成を図ります。



自転車用ヘルメット着用啓発ポスター（出典：警察庁 HP）

（警視庁、文京区）

（５）飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知するため、各種メディアを活用した広報啓発を推進するとともに、交通安全ボランティアや安全運転管理者、酒類提供飲食店等と緊密に連携し、「ハンドルキーパー運動※5」の普及浸透に努めるなど、飲酒運転を許さない社会環境づくりに取組み、飲酒運転根絶に向け

た規範意識の確立を図ります。

また、飲酒運転を根絶するため、関係機関、民間団体、事業者等と連携した「飲酒運転させないＴＯＫＹＯキャンペーン」をはじめ、春・秋の交通安全運動、ＴＯＫＹＯ交通安全キャンペーンなどを通じて取組を推進し、飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知するなど、飲酒運転をさせない気運を醸成し、飲酒運転の根絶を目指します。

（警視庁、文京区）

（６）通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動

「通学路安全運転呼びかけ隊※6」や各種キャンペーン等の機会を通じて、通学路等の周辺を通行するドライバーに対する速度抑制やこどもを交通事故から守るための広報啓発を推進します。

また、新入学期や春・秋の交通安全運動等の機会を通じて、登下校児童の保護誘導と通学路を通行する車両に対する注意喚起を推進します。

（交通安全協会、警視庁）

（７）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）や夜間における歩行者や自転車の交通事故を防止するため、シール式反射材用品やスポークリフレクターなど反射材用品の活用、外出時の目立つ色の服装習慣について、広報啓発活動を強化します。

また、交通安全キャンペーン等を通じて、視認性の高い反射材を取り入れた着衣等の普及促進を図るとともに、ニーズに即した反射材用品の活用を推進します。

（交通安全協会、警視庁、文京区）

６　地域社会における交通安全運動の推進

（１）地域ぐるみの交通安全運動の推進

春・秋の交通安全運動、ＴＯＫＹＯ交通安全キャンペーンを一つの契機として、区民一人ひとりに交通安全意識を普及し、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ことにより、交通事故防止の徹底を図ります。また、東京都が推進する毎月 10 日の「一日交通安全運動の日」に、地域・職域・学校・家庭ぐるみで交通安全活動を推進します。

夜間走行の際には、灯火走行や「目立つ色の服装」での外出、「スポークリフレクターやシール式反射材用品」の活用を呼びかけます。交通ボランティア及び地域住民等と連携し、自転車の走行が多い時間帯を中心に自転車利用者に対する街頭指導及び広報啓発を推進します。

さらに、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運の醸成に努めるとともに、自転車安全整備店における定期的な点検整備について普及啓発を図ります。

（交通安全協会、警視庁、文京区）

（２）こどもへの交通安全運動の推進

交通少年団ＢＡＧＳ[※7]（バッグス）は、こどもの交通事故を防止するため、こどもたち自身を主体とした組織活動を通じて交通ルール・マナーを身につけ、交通安全意識を高めていくことを目的として、区内４つの交通安全協会に設置され、警察官や少年団指導者などの指導により、交通安全教室、交通安全のボランティア活動、レクリエーションなど多面的な活動を展開しています。今後も交通少年団への加入促進に努め、団員の交通安全意識の向上を図ります。

（交通安全協会、警視庁）

（３）交通安全協会への加入促進

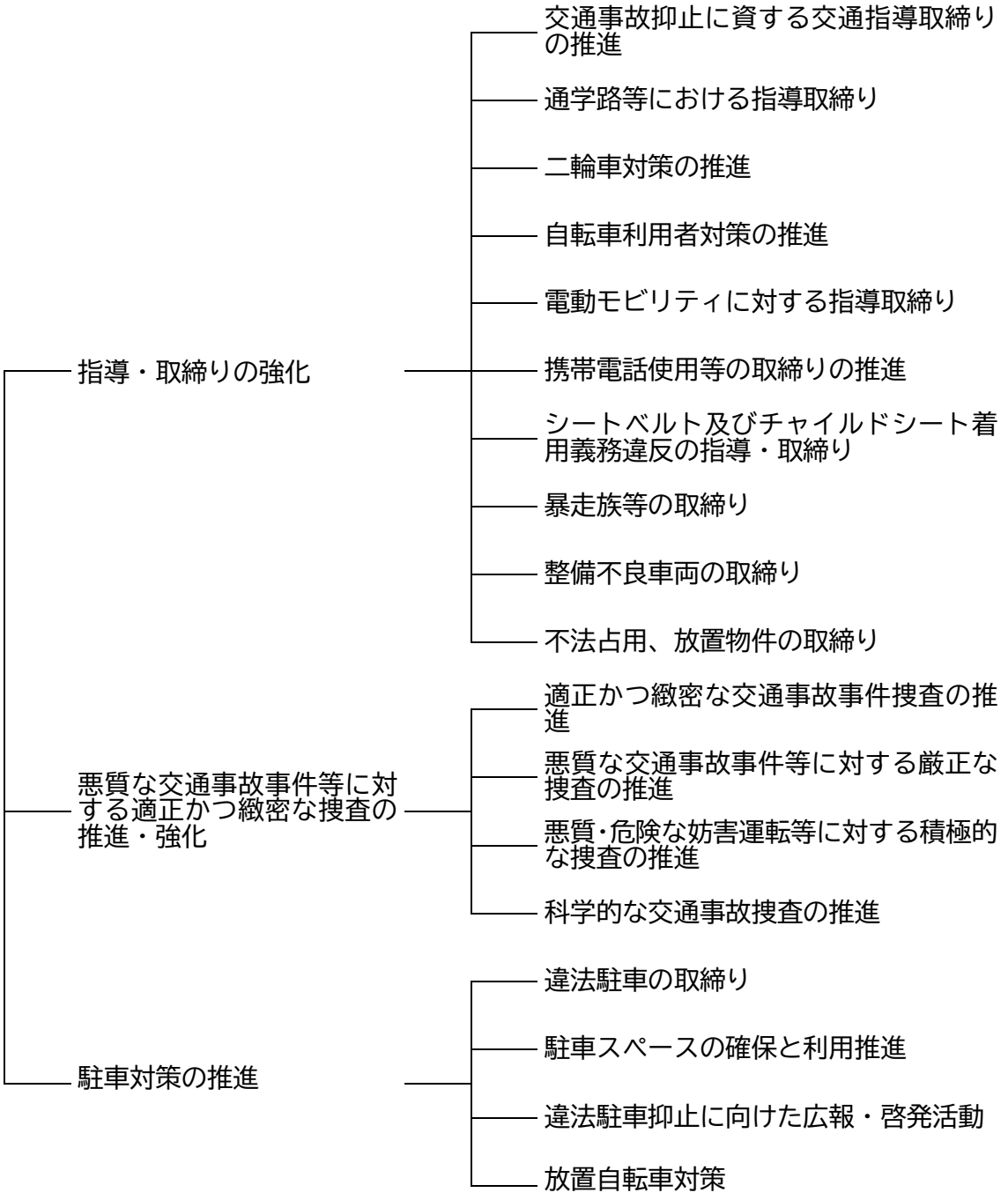
交通安全協会は、交通安全思想の普及啓発、交通安全教育の推進等を目的として、４団体が区内に設置されています。地域に密着した交通安全活動の重要な役割を担うことから、事業者や区民の加入を促進し、交通安全運動の推進を図ります。

（交通安全協会、警視庁）

[5] 自動車を使ってグループで酒類提供飲食店に行く場合、グループ内で酒を飲まず、他の者を安全に自宅まで送る者（ハンドルキーパー）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動。
[6] 警察署長が委嘱し、通行車両に対する安全運転の呼びかけや、横断歩道における保護誘導活動等の自主的な交通安全活動を促進することにより、こどもの交通事故の防止を図るボランティア
[7] Boys And Girls for Safety の略

第３章　道路交通秩序の維持

［施策の体系］



1　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。

また、飲酒運転、無免許運転又はこれら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、同乗罪等のほか、教唆・幇助行為等の確実な立件に努めます。

（警視庁）

（２）通学路等における指導取締り

通学路等におけるこ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等を勘案し、通行禁止違反や横断歩行者妨害等の交通違反の指導取締りを推進します。

（警視庁）

（３）二輪車対策の推進

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、迷惑性の高い違反（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。

また、宅配事業所、高校生等を対象とした「二輪車実技講習会」、「交通安全教育の体験型・交通啓発活動」等を活用し、取締り対策を推進します。

（警視庁）

（４）自転車利用者対策の推進

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等を活用した指導警告を強化するとともに、ヘルメットの着用について働きかけを行います。16 歳以上の者による悪質・危険な反則行為に対しては、交通反則切符（青切符）による取締りを実施します。反則行為に該当しない重大な違反をしたときは、検挙して赤切符を交付し、刑事手続きを行います。

また、自転車の車道通行環境の向上に向け、車道通行を阻害する駐車違反の取締りを強化します。

（警視庁）

（５）電動モビリティに対する指導取締り

特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティ利用者による悪質・危険な交通違反に対して厳正に指導取締りを行います。

また、販売事業者に対しては、道路交通法上の車両区分を明示するなどの安全指導を徹底するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する悪質な販売事業者に対しては、あらゆる法令の適用を視野に入れた積極的な捜査を推進します。

（警視庁）

（６）携帯電話使用等の取締りの推進

携帯電話やスマートフォンの画像を注視していたことに起因する交通事故の増加を背景として道路交通法の改正により罰則規定が整備されたことを踏まえ、重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為である携帯電話使用等に対し、指導取締りを推進します。





運転中の携帯電話使用等に関する啓発チラシ（出典：警察庁 HP）

（警視庁）

（７）シートベルト及びチャイルドシート着用義務違反の指導・取締り

シートベルト・チャイルドシート着用の徹底に向けた座席ベルト装着義務違反等の指導取締りを実施します。また、交通事故発生時における乗員の被害軽減を図るため、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用について指導を推進します。

（警視庁）

（８）暴走族等の取締り

あらゆる関係法令を適用し、暴走族の検挙の徹底を図ります。特に、悪質事犯については、強力な取締り姿勢で臨み、組織の弱体化・壊滅化に努めるとともに、波及的抑制効果を引き出します。また、暴走族追放の気運を高めるため、関係機関・団体の理解と協力を得て、積極的な広報活動を行うとともに、町会・自治会、学校、職場、青少年育成団体等との連携を図りながら、地域ぐるみで適切な指導に努めます。

（警視庁）

（９）整備不良車両の取締り

整備不良車両や不正改造車の走行は、道路交通秩序を乱す大変危険な行為であることから、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為

等を未然に防げるよう、関係機関と連携し、指導取締りを実施します。

（警視庁）

（10）不法占用、放置物件の取締り

商品・広告物などの不法占用物は、安全通行や道路管理面からも著しく支障になります。そのため、歩道上を不法に占用する物件や放置自転車、バイクの撤去を所有者に要請し、危険なものについては、一時的な安全対策を施します。

また、所有者が不明なものについては、警告書貼付等の適切な手続きを経て、撤去するなど、不法占用物をなくすため、広報活動及び指導・取締りを積極的に行います。

（東京国道事務所、第六建設事務所、警視庁、文京区）

２　悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化

（１）適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進

組織的かつ重点的な捜査と客観的証拠に基づいた立証により適正かつ綿密な交通事故事件捜査を推進します。

（警視庁）

（２）悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進

飲酒運転や薬物を使用しての運転、信号無視違反等、悪質・危険な運転行為による死傷事故等については、危険運転致死傷罪等あらゆる法令の適用を視野に入れた厳正な捜査を推進します。

（警視庁）

（３）悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進

他の車両等の通行を妨害する目的で行われる妨害運転（あおり運転）等を認知した場合には、客観的な証拠資料の収集等を積極的に行い、妨害運転罪や危険運転致死傷罪（妨害目的運転）等のあらゆる法令の適用を視野に入れた厳正な捜査を推進します。

（警視庁）

（４）科学的な交通事故捜査の推進

先進安全自動車や実用化が進む自動運転車両等の事故原因解明のため、交通鑑識体制の充実、ＥＤＲ※8等の車載データやドライブレコーダー等各種映像データの解析による事故解析技術の高度化、モービルマッピングシステム等最新資器材の活用による渋滞緩和・現場活動の効率化、捜査力の強化を図り、客観的証拠に基づいた科学的な交通事故事件捜査を推進します。

（警視庁）

３　駐車対策の推進

（１）違法駐車の取締り

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、放置違反金制度による「滞納処分」や「車両使用制限命令」等を行い使用者の責任追及を徹底します。

また、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た「取締り活動ガイドライン」を中心とする指導取締りを強化するとともに、悪質性の高い違反に対しては、移動措置を含む取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立に努めます。

（警視庁）

（２）駐車スペースの確保と利用推進

ア　駐車スペースの確保

事業所ビル、マンション等の建築に際しては、駐車場の確保に配慮するよう要請します。

（文京区）

イ　荷さばき車両対策

荷さばき車両に配意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等の意見・要望等を勘案し、地域の実態に応じて推進します。

（警視庁）

（３）違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

民間企業、団体等の組織力を有効に活用するなど、地域及び職域に放置駐車を抑止する気運の醸成を図ります。

また、自動車の保管場所証明・届出事務の適切な実施に努めるとともに、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。

（警視庁）

（４）放置自転車対策

「文京区自転車等の放置防止に関する条例」の規定により指定した「放置禁止区域」等において、放置自転車の撤去対策を推進します。

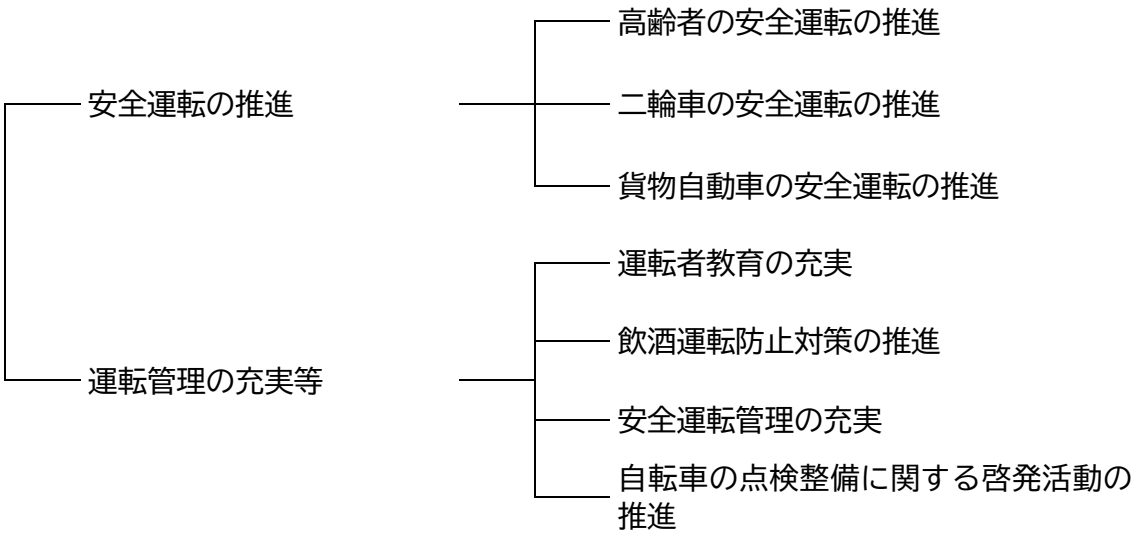
また、区、鉄道事業者及び関係機関・団体との連携により「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を実施するなど、自転車利用者に対して自転車の放置防止と自転車駐車場利用促進の啓発活動を行い、自転車の駐車秩序の確立を図ります。

（東京国道事務所、第六建設事務所、交通安全協会、警視庁、文京区）

[8] Event Data Recorder の略。エアバッグ等の展開を伴う衝突のときや衝突に近い状態のとき、その前後の車両速度を含む車両情報を、時系列データ等で記録することができる装置もしくは機能であって、事故分析に利用できるように設計されたもの

第４章　安全運転の確保

［施策の体系］



１　安全運転の推進

（１）高齢者の安全運転の推進

ア　交通安全教育の推進

高齢者に対して、警察署、交通安全協会、高齢者交通指導員、高齢者クラブ等が連携し、法令の遵守や安全走行に影響をもたらす心身機能のチェックに重点をおいた交通安全教室等を実施します。

（交通安全協会、警視庁、文京区）

イ　高齢者講習の充実

高齢運転者免許更新時講習を充実し、特に 70 歳以上の高齢の運転者に対しては実車による指導など、対象に応じた講習を実施します。

高齢の運転者に対してＤＶＤや運転適性検査機材等を活用し、加齢による運動能力、知覚能力の低下を自覚させる効果的な教育を行います。

（警視庁）

ウ　高齢者支援施策等の推進

運転免許証が不要になった高齢者に対しては、自主返納や「運転経歴証明書」制度の周知を図るとともに、高齢運転者及びその家族からの相談に適切に対応します。

（警視庁）

（２）二輪車の安全運転の推進

ア　二輪車利用者の交通安全意識の高揚

二輪車運転者に対し、関係機関・団体と連携した二輪車実技講習をはじめ、参加・体験・実践型の交通安全教室を積極的に実施します。

また、二輪車ストップ作戦を実施し、主要幹線道路において、個々に自体防護としてヘルメットのあごひもの確実な結着及び胸部プロテクターの着用促進を図り、交通安全情報を活用した交通事故防止のための広報啓発活動に努めます。

（警視庁）

イ　セーフティドライブ・コンテストの実施

二輪車・四輪車関係機関及び二輪車・四輪車を利用している事業所や学校等に対して、チーム又は個人で参加し、一定期間内の無事故・無違反達成を目指す「セーフティドライブ・コンテスト」への積極的な参加勧奨を推進して、交通安全意識の高揚を図ります。

（警視庁）

ウ　二輪車安全運転推奨シール交付制度

実技教室への積極的な参加を促すため、二輪車安全運転推奨シールを受講者に対して交付し、模範運転者としての自覚を促し、交通安全意識の高揚を図ります。

（警視庁）

エ　協力団体等を通じた交通安全情報の伝達

二輪車を通勤や業務で利用する事業所、学校、二輪車販売店等から成る二輪車の交通事故防止に係る情報伝達網を構築し、効果的な交通安全情報の発信を行うとともに、二輪車交通事故防止を図ります。

（警視庁）

（３）貨物自動車の安全運転の推進

関係機関・団体等との連携により、小学校において校庭等に貨物自動車を持ち込むなどの方法により、児童に対する貨物自動車の特性、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、運転特性等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。

（警視庁）

２　運転管理の充実等

（１）運転者教育の充実

自動車運転者に対して、あらゆる機会を利用して、人命尊重を基調とする交通ルール・交通マナーの遵守や交通弱者等への保護意識、思いやりのある運転教育を推進します。

地域における運転者講習会、二輪車運転者講習会、未組織運転者講習会、二輪車

実技講習会等や学校等の交通安全教育を通じて、交通マナー、交通安全知識の普及啓発とともに、運転技術の向上を図ります。

また、企業内における自主的・積極的な安全運転管理を通じて、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ために、参加・体験・実践型の運転者教育を積極的に推進します。

（警視庁）

（２）飲酒運転防止対策の推進

ア　飲酒運転前歴者の再犯防止教育

飲酒運転前歴者の再犯を防止するため、アルコールスクリーニングテスト、ブリーフ・インターベンション※9、ディスカッション等による取消処分者講習のカリキュラムの充実を図ります。

（交通安全協会、警視庁）

イ　運行管理者における対策の強化

運行管理者の資質の向上を図るとともに、乗務前の点呼においてアルコールチェックを徹底させるなど飲酒運転の根絶を図ります。

（交通安全協会、警視庁、文京区）

（３）安全運転管理の充実

ア　安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習

事業所における安全運転管理者及び副安全運転管理者に対して、自動車の安全な運転に必要な知識及び運転者に対する交通安全教育に必要な知識、技能等の講習を充実し、その資質と管理技能の向上を図ります。

（警視庁）

イ　安全運転管理指導者による指導

自動車運転適性検査担当者や、全日本交通安全協会が行う指導者養成講習修了者などの安全運転管理指導者において、管轄区域内の事業者等における管理実務の指導、運転適性検査の実施等を支援し、安全運転管理の充実を図ります。

（警視庁）

（４）自転車の点検整備に関する啓発活動の推進

自転車を安全に利用するための日常的な点検整備の重要性について、ホームページ等を通じて周知啓発を図るとともに、区内の自転車安全整備店と連携し、自転車利用者に向けてＴＳマーク※10の取得を促進します。



TS マーク

（出典：公益財団法人日本交通管理技術協会 HP）

（文京区）

[9] 飲酒量低減の具体的目標を設定し、生活習慣の行動変容を目指す、短時間の行動カウンセリング

[10] 自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、このマークには賠償責任保険と傷害保険等が付いています。

第５章　救助・救急体制の整備

［施策の体系］

- 交通救助･救護体制の充実強化等
  - 交通救助・救護体制の充実・強化
  - 救急体制の充実
- 救急医療機関との連携強化
- 多数傷病者発生時の救助･救急体制の充実強化
  - 資器材の整備
  - 民間患者等搬送事業者との連携
  - 東京ＤＭＡＴと連携した救助・救急体制の強化
- 応急手当等の普及啓発
  - 応急手当の知識・技術の普及
  - 運転者に対する応急救護処置に関する知識の普及
- 「＃７１１９」東京消防庁救急相談センターの利用促進

１　交通救助・救護体制の充実強化等

（１）交通救助・救護体制の充実・強化

ポンプ車等に積載する救助用資器材や自動体外式除細動器（ＡＥＤ）等の応急処置資器材を充実するなど、交通救助・救護体制を強化します。

（東京消防庁）

（２）救急体制の充実

救急救命士及び救急資格者を計画的に養成・配置するとともに、資格取得後の知識・技術の向上のため、救急教育を充実します。

また、関係法令の改正（救急救命士が行うことができる救急救命処置の範囲の拡大等）に対応するため、救急救命士の拡大処置に伴う養成及び体制の整備を推進します。

（東京消防庁）

２　救急医療機関との連携強化

救急医療機関への円滑な受入体制を確保するため、救急医療機関等との連携・協力関係を充実・強化します。

（東京消防庁）

３　多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実強化

（１）資器材の整備

大規模な交通事故等多数の負傷者が発生した場合に、迅速かつ効果的に救助・救急活動を行うため、必要な資器材を整備します。

（東京消防庁）

（２）民間患者等搬送事業者との連携

大規模事故等の発生時に、多数の傷病者発生に備えて民間救急患者等搬送事業者との連携を図ります。

（東京消防庁）

（３）東京ＤＭＡＴ※11と連携した救助・救急体制の強化

大規模交通事故などの多数傷病者が発生する災害現場において、東京消防庁の安全管理下で、東京ＤＭＡＴが救命処置、トリアージ※12及び医学的助言を的確かつ迅速に行うため、東京消防庁と東京ＤＭＡＴが連携訓練を実施するなど、負傷者に対する救助・救急体制を充実させます。

（東京消防庁）

４　応急手当等の普及啓発

（１）応急手当の知識・技術の普及

誰もが安心して生活できる社会を実現するため、東京都応急手当普及推進協議会を活用し、応急手当の普及を図ります。また、救急蘇生法の新たな普及指針に即して、訓練用人形、ＡＥＤトレーナー等の資器材を活用し、積極的に応急手当の普及啓発を行います。

（東京消防庁）

（２）運転者に対する応急救護処置に関する知識の普及

運転免許取得時に受講する応急救護処置講習において、運転者が交通事故現場において適切に対応できるよう、模擬人体装置を使用した心臓マッサージやＡＥＤの使用方法の実技訓練を行うなど、講習内容の充実に努めます。

（警視庁）

５　「＃７１１９」東京消防庁救急相談センターの利用促進

救急車の適正利用を促進するため、区民の相談に応じて緊急受診の要否や適応する診療科目等についてのアドバイスや医療機関案内等を行う「＃７１１９」東京消防庁救急相談センターの利用を促進します。また、同時にインターネット上で自ら症状の緊急度を判断できるツールである「東京版救急受診ガイド」の利用を促進します。



「＃７１１９」ポスター（出典：東京消防庁 HP）

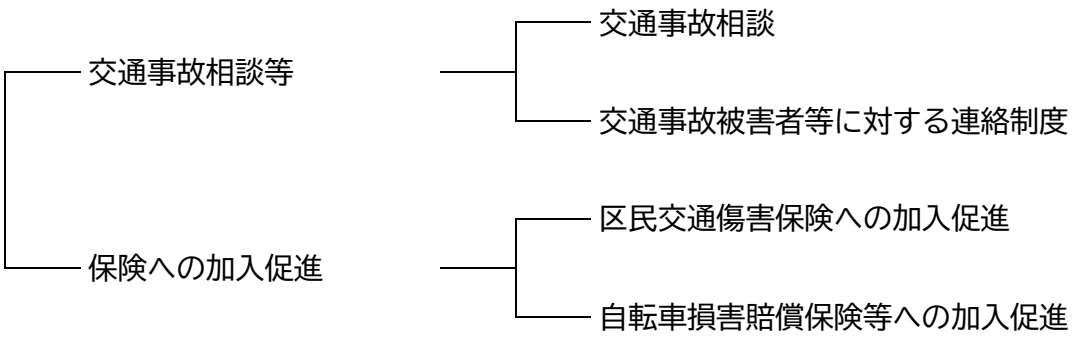
（東京消防庁）

[11] 大規模災害等の現場で、専門的なトレーニングを受けた医師、看護師が、一刻も早い救命措置等を行う災害医療派遣チーム

[12] 災害発生時などの多数の傷病者が発生した場合に、傷病の緊急度や重症度に応じて治療優先度を決めること

第６章　交通事故被害者への支援等

［施策の体系］



１　交通事故相談等

（１）交通事故相談

交通事故に関する法律問題については、指定日に弁護士が相談に応じます。

また、東京都交通事故相談所（都庁内）や東京都交通安全協会の交通事故相談所等、他の機関が運営する相談所の紹介を行います。

（文京区）

（２）交通事故被害者等に対する連絡制度

交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を活用するほか、特に、ひき逃げ事件の被害者、交通死亡事故事件の遺族、交通重傷事故事件の被害者などに対しては、その要望を確認した上で、捜査の進展状況、被疑者の検挙、逮捕被疑者の処分等について適時適切な連絡を行い、必要な情報を提供することにより、被害者を支援します。

（警視庁）

２　保険への加入促進

（１）区民交通傷害保険への加入促進

交通事故により災害を受けた区民を救済し、生活の安定と福祉の増進を図ることを目的として、「区民交通傷害保険制度」への加入を促進します。

この制度は、区民が定額の保険料を支払い、保険に加入することで、加入者が交通事故によって死亡し、又は傷害を受けた場合、その程度に応じて補償額が支払われるものです。

（文京区）

表 6-1　区民交通傷害保険(加入資格:区内在住の人※1)

令和８年４月１日時点

コース	補償内容	一時払保険料	最高保険金額
ＸＪ	区民交通傷害保険Ｘコース ＋自転車賠償責任プラン※2	1,500 円	35 万円（交通傷害） ＋1 億円（自転車賠償）
ＡＪ	区民交通傷害保険Ａコース ＋自転車賠償責任プラン	2,200 円	150 万円（交通傷害） ＋1 億円（自転車賠償）
ＢＪ	区民交通傷害保険Ｂコース ＋自転車賠償責任プラン	3,000 円	350 万円（交通傷害） ＋1 億円（自転車賠償）
ＣＪ	区民交通傷害保険Ｃコース ＋自転車賠償責任プラン	4,300 円	600 万円（交通傷害） ＋1 億円（自転車賠償）
Ａ	区民交通傷害保険Ａコース	1,200 円	150 万円（交通傷害）
Ｂ	区民交通傷害保険Ｂコース	2,000 円	350 万円（交通傷害）
Ｃ	区民交通傷害保険Ｃコース	3,300 円	600 万円（交通傷害）

※１　年齢や職業による制限はありません。

※２　「自転車賠償責任プラン」は、日本国内において、被保険者（加入者本人）が、自転車（身体障害者用車いすを含む）の所有・使用・管理に起因して、他人の財物を壊したり、ケガをさせたりしたため法律上の損害賠償責任を負った場合、被保険者が負担する損害賠償金及び費用（応急手当・弁護士費用・訴訟費用など）の合計額を、限度額１億円までを保険会社が支払います。

※３　全コースに「被害事故補償プラン」がセットされます。

「被害事故補償プラン」は、以下の事故により、死亡や所定の重度の後遺障害を被ったときに保険金を支払います。

（１）犯罪行為による被害事故

人の生命又は身体を害する意図をもって行われた行為により、被保険者の生命又は身体が害される事故（※加害者の過失による行為の事故は対象外）。

（２）ひき逃げによる被害事故

運行中の自動車等に搭乗していない被保険者が、運行中の自動車等との衝突、接触等の交通事故又は運行中の自動車等の衝突、接触、火災、爆発等の交通事故により、その生命又は身体を害される事故で、その事故を生じさせた自動車等の運転者及びその他の搭乗者の全員が、被保険者の救護、警察への報告等の必要な措置を行わずにその事故の現場を去った場合。

表 6-2　保険金

令和８年４月１日時点

等級	交通傷害事故における ケガの程度	保険金コース			
		X	A	B	C
	死亡または 重度後遺障害	35 万円	150 万円	350 万円	600 万円
1	180 日以上の 継続入院治療	10 万円	34 万円	60 万円	120 万円
2	90 日以上の 継続入院治療	7 万円	23 万円	35 万円	65 万円
3	60 日以上の 継続入院治療	5 万円	15 万円	23 万円	35 万円
4	治療期間 180 日以上かつ 治療実日数 90 日以上	4 万円	9 万円	13 万円	20 万円
5	治療期間 90 日以上かつ 治療実日数 45 日以上	3 万円	7 万円	10 万円	15 万円
6	治療期間 30 日以上かつ 治療実日数 15 日以上	2 万円	4 万円	6 万円	10 万円
7	治療期間 15 日以上かつ 治療実日数 7 日以上	1 万円	2 万円	3 万円	5 万円
8	治療期間 15 日以上かつ 治療実日数 7 日未満	5 千円	1 万円	2 万円	3 万円

（２）自転車損害賠償保険等への加入促進

東京都では、自転車事故の状況や国の動向を踏まえ、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」において、自転車損害賠償保険等の加入を自転車利用者、未成年者の保護者、自転車使用事業者等に対して義務付けています。

自転車対歩行者など自転車利用者が加害者となった交通事故において、高額の賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、ホームページ等で自転車損害賠償保険等への加入を周知するとともに、区内の自転車安全整備店と連携し、ＴＳマークの取得を促進します。

（文京区）

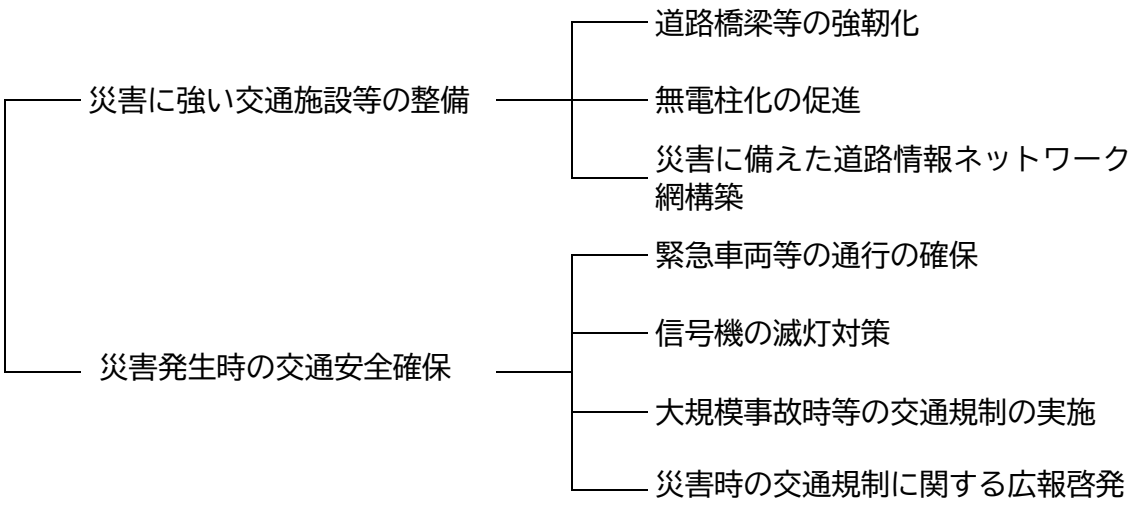
表 6-3　ＴＳマーク種別補償内容等

令和８年 10 月時点

		第三種ＴＳマーク （緑色マーク）	第二種ＴＳマーク （赤色マーク）	第一種ＴＳマーク （青色マーク）
有効期間		ＴＳマークに記載されている点検基準日より１年間		
傷害補償	傷害保険	死亡若しくは 重度後遺障害 （１～４級） （一律）50 万円	死亡若しくは 重度後遺障害 （１～４級） （一律）100 万円	死亡若しくは 重度後遺障害 （１～４級） （一律）30 万円
	入院保障	入院（15 日以上） （一律）５万円	入院（15 日以上） （一律）10 万円	入院（15 日以上） （一律）１万円
賠償責任補償		死亡・傷害　※示談交渉サービス付き （限度額）１億円	死亡・重度後遺障害 （１～７級） （限度額）１億円	死亡・重度後遺障害 （１～７級） （限度額）1,000 万円
被害者見舞金		賠償責任補償により対応	10 万円	－

第７章　災害に備えた道路交通環境の整備等

［施策の体系］



１　災害に強い交通施設等の整備

（１）道路橋梁等の強靭化

災害等発生時に、幹線道路である一般国道、高速道路、主要地方道等が被災した場合には、経済活動や市民生活に甚大な影響を及ぼすことから、橋梁の耐震補強をはじめ、ライフラインの保守点検の強化を推進するとともに、被災後の迅速な復旧を見据えた構造補強・耐震化について、各管理者に要請します。

（東京国道事務所、第六建設事務所、文京区）

（２）無電柱化の促進

ア　無電柱化

都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保及び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電線類の地中化を推進します。

（東京国道事務所、第六建設事務所、文京区）

イ　無電柱化に合わせた信号用ケーブルの地中化

東京都が推進する「東京都無電柱化計画」事業に合わせて、信号用ケーブルの地中化を推進します。これにより、災害発生時にも信号施設の倒壊を最小限に抑えるとともにケーブル類の被災を軽減させることで、復旧活動の基本となる歩行者・自転車等の通行の安全確保、災害時の避難救助活動の円滑を確保します。

（警視庁）

（３）災害に備えた道路情報ネットワーク網構築

事故及び災害時における道路管理の高度化を図り、道路交通情報・災害情報等を

迅速に把握し道路利用者に提供するため、道路情報収集機器等の整備を推進します。

（東京国道事務所）

２　災害発生時の交通安全確保

（１）緊急車両等の通行の確保

ア　緊急道路障害物除去

災害時、緊急車両等の通行確保を目的として、道路上に放置された車両や建物等から落下したガレキなどの障害物の除去をはじめ、道路と橋梁等との境に生じた段差、路面の亀裂等の応急補修を速やかに行うため、緊急道路障害物除去作業を実施します。

緊急道路障害物除去作業にあたっては、関係機関及び協力事業者と連絡を密にし、迅速に作業が実施できるよう、緊急道路障害物除去（啓開）作業マニュアル等をもとに体制の整備を進めます。

（東京国道事務所、第六建設事務所、文京区）

イ　災害時等における運転者等に対する情報提供

災害時等における運転者等の安全確保や緊急車両の円滑な通行を確保するため、公益財団法人日本道路交通情報センターの「災害時情報提供サービス」を活用して運転者等に対し、道路交通に関する情報と都が把握した火災情報を併せて効果的な情報提供に努めます。

（警視庁）

（２）信号機の滅灯対策

大規模災害発生時においては、被害状況の把握はもちろん、消防による救助活動及び警察による各種活動を通じて被害の拡大防止が必要となる一方で、最低限の交通管理機能を維持するため、交差点等での交通整理も必要です。

そのため、幹線道路上の信号交差点に信号機用非常用電源設備（自動起動式発動発電機及びリチウム電池内蔵型信号制御機）を整備し、災害に伴う停電時における各種活動を支援します。信号機用非常用電源設備は、停電時に警察官等の人手を介さずに自動的に信号機に電力を供給することができるため、警察官が各種活動に専念することが可能となります。

また、信号機用非常用電源設備は、大規模災害時だけではなく、長時間の停電時にも信号機への電力供給が可能であることから、交通の安全と円滑を図るために今後も新規整備を推進するとともに、老朽化した設備の更新を進めていきます。

（警視庁）

（３）大規模事故時等の交通規制の実施

大規模事故時等には、社会的混乱や交通の混乱等の発生が予想されるため、事故現場及び周辺地区において、必要な範囲・路線の交通規制、交通整理を行います。

（警視庁）

（４）災害時の交通規制に関する広報啓発

大震災発生時における交通規制計画に基づき、緊急自動車専用路等を通行中の自動車は、速やかに道路外の場所又は他の道路に移動すること等について、チラシやポスター、広報用ＤＶＤ、警視庁ホームページ等の広報媒体を活用するなど、交通規制を周知徹底するための方策を推進します。



災害発生時の交通規制に関するチラシ（出典：警視庁 HP）

（警視庁）

文京区交通安全協議会規約

昭和３９年８月２７日制定

改正　昭和４０年　５月　６日
昭和４６年　６月２５日
昭和４７年　９月　１日
昭和４８年　７月　９日
昭和４８年　８月２０日
昭和４９年　３月　９日
昭和４９年　９月　３日
昭和５２年　８月１１日
昭和５３年　３月１８日
昭和５５年　７月２２日
昭和５６年　４月　１日
昭和５８年　８月２６日
昭和６０年　４月　１日
昭和６１年　４月　１日
昭和６３年　７月　１日
平成　２年　４月　１日
平成　２年　７月　１日
平成　３年　４月　１日
平成　３年　５月３０日
平成　４年　４月　１日
平成　７年　５月３０日
平成　８年　１月　８日
平成　８年１０月　１日
平成１２年　８月２８日
平成１３年　８月２８日
平成１４年　８月２８日
平成１５年　８月２１日
平成１７年　４月　１日
平成１８年　４月　１日
平成１９年　４月　１日
平成２０年　４月　１日
平成２１年　４月　１日
平成２８年　４月　１日
令和　２年１１月　１日
令和　５年　４月　１日
令和　７年　４月　１日
令和　８年　４月　１日

（名称及び目的）

第１条　区内の関係行政機関及び関係団体が、相互の協力体制を確立することにより、区民の交通道徳の高揚を図り、交通事故及び交通公害のない安全な住みよい文京区を築くため、文京区交通安全協議会（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、教育、施設等についての調査研究及びその他必要と認める事項について協議する。

（組織）

第３条　協議会は、会長並びに別表１に掲げる委員及び知識経験を有する者から区長が委嘱する委員をもって組織する。

（会長）

第４条　会長は、区長の職にある者をもって充てる。

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、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、必要のある都度会長が招集する。

２　前項に規定する会議は、別表１に掲げる委員の過半数以上の出席がなければ、開催することができない。

３　前項の規定にかかわらず、会長が必要があると認めたときは、議事に関係ある委員のみで開催することができる。

４　協議会の議事は、出席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。

（書面による会議）

第６条　前条の規定にかかわらず、会長がやむを得ない理由があると認めるときは、書面による会議（議事の内容を記載した書面を送付し、意見を徴し、又は賛否を問うことをもって、会議に代えることをいう。以下同じ。）を行うことができる。

２　前項の場合において、書面による会議は、会長の指定した期日までに別表１に掲げる委員の過半数以上の書面による決議（書面による会議において、書面により意見又は賛否を表明することをいう。以下同じ。）の提出がなければ、会議に代えることはできない。

３　第１項の規定により、書面による会議を行ったときは、会長は当該会議の結果を報告しなければならない。

４　前条第４項の規定は、書面による会議について準用する。この場合において、同項中「出席委員」とあるのは、「会長の指定した期日までに書面による決議の提出がなされた者」と読み替えるものとする。

（協議会幹事会）

第７条　協議会に、協議会幹事会を置き、別表２に掲げる者をもって組織する。

２　協議会幹事会は、会長の命により所掌の事務を処理する。

３　協議会幹事会に座長を置き、土木部長をもって充てる。

（専門部会）

第８条　協議会に、専門部会（以下「部会」という。）を置くことができる。

２　部会は、協議会から指定された事項について調査、研究し、その結果を協議会に報告する。

３　部会員は、別表１に掲げる委員の内から会長が指名する。

４　部会に部長を置き、部会員の互選によってこれを定める。

５　部会長は、部会を総括する。

６　部会に、部会幹事会を置き、別表２に掲げる者の内から会長が指名する者をもって組織する。

７　部会幹事会は、部会長の命により所掌の事務を処理する。

８　部会幹事会に座長を置き、土木部長をもって充てる。

（意見聴取）

第９条　会長、部会長、協議会幹事会座長及び部会幹事会座長は、必要があると認めるときは、委員、部会員、協議会幹事及び部会幹事以外の者に、それぞれの会議において説明又は意見を求めることができる。

（庶務）

第１０条　協議会の庶務は、土木部管理課において処理する。

（その他）

第１１条　この規約に定めるもののほか、協議会の運営に必要な事項は、会長が別に定める。

別表１

委　　員

文京区土木部長
文京区議会議長
文京区議会副議長
文京区議会文教委員長
文京区議会建設委員長
文京区教育委員会教育長
国土交通省関東地方整備局東京国道事務所長
東京都第六建設事務所所長
警視庁富坂警察署長
警視庁大塚警察署長
警視庁本富士警察署長
警視庁駒込警察署長
東京消防庁小石川消防署長
東京消防庁本郷消防署長
富坂交通安全協会会長
大塚交通安全協会会長
本富士交通安全協会会長
駒込交通安全協会会長
文京区町会連合会会長
文京区商店街連合会会長
文京区立小学校校長会代表
文京区立中学校校長会代表
文京区立小学校ＰＴＡ連合会代表
文京区立中学校ＰＴＡ連合会代表
文京区私立幼稚園連合会会長
文京区女性団体連絡会会長
文京区高齢者クラブ連合会代表
文京区民生委員・児童委員協議会代表

別表２

幹　　事

文京区土木部長
文京区企画政策部広報戦略課長
文京区総務部総務課長
文京区区民部区民課長
文京区アカデミー推進部アカデミー推進課長
文京区福祉部高齢福祉課長
文京区福祉部障害福祉課長
文京区都市計画部都市計画課長
文京区土木部管理課長
文京区土木部道路課長
文京区土木部みどり公園課長
文京区資源環境部環境政策課長
文京区教育委員会教育推進部教育総務課長
文京区教育委員会教育推進部教育指導課長
文京区教育委員会教育推進部児童課長
国土交通省関東地方整備局東京国道事務所建設専門官
東京都第六建設事務所管理課長
警視庁富坂警察署交通課長
警視庁大塚警察署交通課長
警視庁本富士警察署交通課長
警視庁駒込警察署交通課長
東京消防庁小石川消防署警防課長
東京消防庁本郷消防署警防課長

第 12 次文京区交通安全計画
（令和８年度～令和 12 年度）

編集・発行　文京区土木部管理課
東京都文京区春日一丁目 16 番 21 号
電話 03-3812-7111（代表）

印刷物番号　〇〇〇〇
有償頒布価格　〇〇〇円