

第8次中野区交通安全計画（案）

2006（平成18）～2010（平成22）年度

中 野 区

中野区交通安全対策協議会

第1部 総論

1 計画の考え方

(1) 計画策定の主旨

交通安全対策の総合的な推進を図るため、交通安全対策基本法に基き、1971年（昭和46年）以降、5年ごと7次にわたって「中野区交通安全計画」を作成し、中野区及び関係行政機関等が各種の施策を実施してきた。

- ・ この計画は、中野区の陸上交通（道路交通・鉄軌道交通・踏切道における交通）の安全に関する諸施策5か年の大綱を定めるものである。
- ・ この計画は、関係行政機関・交通事業者など各種団体の交通安全に関する取組みの指針となるものであり、また、区民に対し、自助・共助を呼びかけるものである。

(2) 計画策定の目的

人命尊重の理念に立って、誰もが便利で安全に行き交うまち中野を実現していくため、ここに定める各種の施策を着実に推進し、交通事故の増加傾向に歯止めをかけ、事故による死傷者の発生を抑止するため、この第8次中野区交通安全計画を策定する。

(3) 計画の推進、期間等

交通事故などの交通災害を防止するための対策は、区民の生命にかかわる重要で緊急の課題である。この課題の解決には、区民、事業所、関係団体、ボランティア、行政機関が主体的・計画的に取り組むと同時に相互の連携、協調が不可欠である。

このため、関係行政機関、事業者、区民団体等で構成する中野区交通安全対策協議会を中心にさまざまな分野で連携を深め、各種の交通安全対策を推進していく。

この計画の期間は、2006年度（平成18年度）から2010年度（平成22年度）までの5か年とする。

2 交通事故等の現状と課題

(1) 交通事故の現状と第7次交通安全計画の成果

東京都における交通事故死者数は、1999年（平成11年）から増加に転じ2000年（平成12年）には、5年ぶりに400人を超えた。しかし東京都交通安全対策会議は、平成13年4月に「平成17年までに年間の交通事故

死者数を 350 人以下を目指すという第 7 次東京都交通安全計画（平成 13 年度から 17 年度）」を作成し関係機関が取り組んだところ、平成 15 年から平成 17 年まで 3 年連続で目標を達成し、特に平成 17 年は 289 人（昭和 54 年以来の 200 人台）となった。

中野区においては、平成 14 年をピークに区内の事故件数は減少傾向にあるものの、高齢者の事故は増加傾向にあり、中学生以下の子どもの事故も子どもの減少にもかかわらず横ばいであり今後も重点対策として取り組む必要がある。

区内の年次別交通事故発生件数・死傷者数

	1996 平成8	1997 平成9	1998 平成10	1999 平成11	2000 平成12	2001 平成13	2002 平成14	2003 平成15	2004 平成16	2005 平成17
件数	1,044	1,203	1,262	1,545	1,903	1,663	1,791	1,624	1,559	1,544
死傷者数	1,194	1,389	1,434	1,774	2,136	1,872	1,988	1,794	1,729	1,748
死亡	8	5	5	6	5	7	8	6	2	2
重傷	43	34	54	41	41	27	11	13	23	14
軽傷	1,143	1,350	1,375	1,727	2,090	1,838	1,969	1,775	1,704	1,732

(2) 高齢者の交通事故の現状と課題

高齢社会の進展とともに、高齢者の関与する交通事故が増加している。

都内の 2001 年（平成 13 年）の高齢者の事故発生件数の交通事故全体に占める割合は約 14% で、死者数では、全体の約 28% を占め、2005 年（平成 17 年）は約 18%、死者数で全体の約 35% を占めており、増加の一途をたどっている。

歩行者の死亡事故に限ってみると、2001 年（平成 13 年）は、全体の約 52% であったが、徐々に増加し 2005 年（平成 17 年）では、約 61% になっている。

区内でも高齢者の交通事故死傷者数は平成 8 年は 82 人だったが、平成 10 年に 100 人を超えて平成 17 年は、145 人と平成 8 年の約 1.8 倍になっている。

区内高齢者死傷者数

	平成 13 年	平成 14 年	平成 15 年	平成 16 年	平成 17 年
区内高齢者人口	51,820	52,968	54,114	54,729	55,396
件数	207	258	278	215	250
死傷者数	131	166	153	142	145
死者数(内数)	0	2	4	0	1

高齢化社会に伴い

高齢者人口は平成 18 年で約 225 万人（人口割合で約 18%）

本計画終了時平成 22 年は約 260 万人（人口割合で約 21%）

になると予想されること、高齢者は他の年齢層に比べて、致死率が極めて高く、特に歩行中や自転車乗車中の事故による致死率が高いこと、そしてその原因が横断歩道外横断や横断禁止場所横断、信号無視によるものが多いことからこの点に重点を置いた対策の強化が必要になっている。

(3) 二輪車の交通事故の現状と課題

2001年（平成13年）の都内の二輪車（原動機付き自転車を含む）乗車中の死者数は122人で、全体の約34%、そのうち、約37%を若年層が占めていた。2005年（平成17年）の死者数は79人で、全体の約27%となっており、減少傾向にあるもののまだ高い水準にある。

区内においても二輪車事故は、平成11年から毎年600件以上発生し、平成13年から17年の5年間では、11名が死亡2,798名が負傷している。

区内二輪車死傷者数

	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
件数	666	749	683	673	636
死傷者数	550	623	564	540	532
死者数(内数)	3	3	3	1	1

二輪車事故の特徴は、カーブ等におけるハンドル操作の不適切、スピードの出しすぎ、交差点右折時の衝突、信号無視等、安全な運転操作や基本的な交通法規を守らないために発生するものが多く見受けられる。

二輪車運転者、特に若年層に対する安全教育の推進と無謀運転抑止のための街頭での取締りの強化を図る必要がある。

(4) 自転車の事故の現状と課題

都内の自転車台数は、年々増加し、防犯登録台数は、平成17年に1,200万台を超え、利用者の年齢も幅広く、利用範囲も広がっている。それに伴い、自転車利用者の交通事故件数も平成8年は、15,299件から平成17年は27,759件と約1.8倍になり、自転車どうし、歩行者との事故が急増している。

区内においては、自転車防犯登録台数は、平成13年は17万台だったが平成17年には21万台の登録があった。

区内の自転車事故についても過去5年間で毎年500件の事故が発生し500人以上が負傷しており、事故の原因は信号無視や安全不確認、歩道通行時における歩行者の通行妨害、夜間の無灯火走行などの交通違反やマナーの低下が考えられる。

また自転車の交通違反やマナーに関する苦情が多く寄せられている。

区内自転車事故発生状況

	平成 13 年	平成 14 年	平成 15 年	平成 16 年	平成 17 年
件数	569	611	575	602	567
死傷者数	516	556	528	539	519
死者数(内数)	0	1	0	0	0

区内高齢者自転車事故発生状況

	平成 13 年	平成 14 年	平成 15 年	平成 16 年	平成 17 年
高齢者事故件数	207	258	278	215	250
高齢者自転車事故件数	45	71	62	45	54
高齢者自転車死傷者数	45	68	58	43	53
高齢者死者数(内数)	0	0	0	0	0
高齢者交通事故全体に対する高齢者自転車事故件数の割合	22%	28%	23%	21%	22%

区内子ども自転車事故発生状況

	平成 13 年	平成 14 年	平成 15 年	平成 16 年	平成 17 年
区内子ども人口	29,657	29,398	29,052	28,907	28,438
子ども全事故件数	98	111	90	94	86
子ども死傷者数	118	119	107	106	112
子ども自転車事故件数	62	72	57	60	56
子ども自転車死傷者数	67	72	66	68	68
子ども自転車死者数(内数)	1	0	0	0	0
子ども交通事故全体に対する子ども自転車事故件数の割合	63%	65%	63%	64%	65%

区内の子どもの事故の約6割は自転車乗車中の事故であり、交通ルールやマナーを守ることに重点を置いた安全教育・広報啓発を徹底することが必要である。

(5) 飲酒運転の根絶

平成18年9月に他県で発生した飲酒運転による幼児3人を死亡させた交通事故にみるように、未だ飲酒運転による痛ましい交通事故がたえない。

平成17年だけでも、都内では飲酒運転による事故は、1,288件発生し32名が死亡し、1,256名が負傷している。

このため、意識改革に重点を置いた啓発・取締りを徹底する必要がある。

3 施策の重点と方向

区内の厳しい交通事故の状況に対処するため、最重点施策と3点の重点施策を定め、それに対応した対策を、関係行政機関、事業者、区民等が連携して強力で推進する。

<最重点施策>

高齢者の交通安全の確保

<重点施策>

- (ア) 二輪車事故等の防止
- (イ) 自転車の安全利用の推進
- (ウ) 飲酒運転の根絶

<施策の方向>

- (ア) 道路交通環境の整備
- (イ) 交通安全意識の普及徹底
- (ウ) 道路交通秩序の維持
- (エ) 安全運転と車両の安全確保
- (オ) 救助・救急体制の整備
- (カ) 被害者の救済
- (キ) 鉄道施設の整備及び踏切道の安全確保

第2部 講じようとする施策

I 最重点施策

第1章 高齢者の交通安全の確保

高齢者の歩行中及び急速に増加している運転中の事故を防止するため、道路交通環境を整備するとともに、高齢者に対する安全教育を推進する。

1. 道路交通環境の整備
 - バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備
 - 歩行者の安全確保及び車両の路外等への逸脱を防止するため防護柵の整備
 - 道路照明の整備
 - 見やすく、わかりやすい道路標識の整備
 - 歩行者信号灯器の増灯、歩車分離式信号機の整備など信号機の改善
 - 区画線、道路反射鏡、滑り止め舗装など交通安全の整備
2. 教育・啓発の推進
 - 老人クラブ等の社会活動の場、施設における安全教育の実施
 - 各種広報媒体、家庭訪問や手紙による交通安全の啓発
 - 高齢運転者に対する参加・体験型交通安全教育の充実
 - 地域ぐるみの交通安全運動の推進
3. 高齢者・障害者のための車両等の改善等
 - 新しい交通のしくみの導入
 - 利用しやすい駅施設等の整備

II 重点施策

第1章 二輪車事故等の防止

死亡事故の多い若年による二輪車・四輪車事故、無謀運転を防止するため、若年に対する交通安全教育・啓発を充実させるとともに、安全施設の整備、交通規制・取締り等を総合的に推進する。

1. 道路交通環境の整備
 - 交差点、カーブ地点等の路面改良、交通安全施設等の整備
 - 二輪車の事故防止のための交通規制等の実施
2. 教育・啓発の推進
 - 学校等における交通安全教育の計画的推進
 - 二輪車に重点を置いた運転者講習、実技教室の充実
 - 二輪車関係組織の育成、活性化を図り、安全教育活動を積極的に推進
 - 地域ぐるみの交通安全運動の推進
3. 指導取締りの強化
 - 安全運転意識高揚のため、危険性・迷惑性の高い違反の取締りを強力に推進し、交通ルールの遵守と運転マナーの向上を図る。

第2章 自転車の安全利用の推進

1. 自転車利用環境の整備
 - 安全で安心して走行できる道路環境の整備

- 駅周辺や商業・集客施設等における自転車駐車場の整備促進
2. 教育・啓発の推進
- 家庭・小学校等における児童・生徒の発達段階に応じた自転車の正しい利用についての指導
 - 街頭点検整備等による自転車の正しい利用促進
 - 「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」など自転車利用のルール確立及びマナー向上のための啓発
3. 指導取締りの強化
- 無灯火、危険、迷惑走行に対する街頭指導の強化及び信号無視等悪質な違反者に対する取締り強化
 - 放置自転車への警告、撤去の強化

第3章 飲酒運転の根絶

悪質、重大事故に直結する飲酒運転を根絶するため交通安全教育、啓発を充実推進させ、飲酒運転の取締りを強化する。

1. 教育・啓発の推進
- 運転者と全ての区民に
 - 「飲酒運転は、犯罪」
 - 「飲酒運転は絶対しない、させない」
 の意識改革を徹底させる。
 - 地域、職場、家庭ぐるみで飲酒運転根絶の気運の醸成
 - 酒類提供。販売店の飲酒運転根絶の気運の醸成
- 2 指導取締りの強化
- 飲酒検問などの徹底した取締りを行い飲酒運転を根絶する。

Ⅲ 施策の推進方策

第1章 道路交通環境の整備

1. 道路の整備

(1) 都道の整備

(ア) 都市の骨格を形成する幹線道路整備

安全で円滑な都市を確保し、都市生活を支えていくために、都市計画道路を中心として、幹線道路網を整備する。併せて、バリアフリー化した幅広い歩道や自転車の走行環境を整備し、歩行者および自転車の一層の安全確保を進める。

(イ) 地域幹線道路の整備

住宅地への通過交通の進入を防ぎ、住環境を向上させるとともに、安全で快適な歩行空間を整備する。

(2) 区道の整備

区内道路総延長に占める区道の割合は、約 7 割となっており、区民生活を支える道路、として、重要な役割をもっている。

(ア) 道路幅員の確保

生活道路（4mに満たない狭あい道路）に接した敷地に建築する際に、建築基準法及び東京都建築安全条例に定められた後退・すみきり部分が確保されるように、後退した部分を区民の協力を得て整備する。

また、地区計画（南台 4 丁目地区、平和の森公園周辺地区、南台一・二丁目地区）に伴う道路の新設及び拡幅を進める。

(イ) 道路の整備

区内の道路の舗装は、ほぼ完了している。

今後は、舗装の老朽化による破損や沿道建物の建築・増改築に伴う公共占用物（ガス・水道など）の入れ替えによる掘削跡などの損傷を考慮しつつ、道路を常に良好な状態を保つように計画的かつ効率的な補修・改良を進める。

(3) 道路橋梁等の耐震性の強化

道路の震災による被害を未然に防止するため、道路橋脚、橋梁の耐震性向上対策（橋脚の補強及び落橋防止構造の強化等）を継続して実施する。

2. 交通安全施設等の整備

(1) 歩道の整備

歩行者及び自転車利用を自動車交通から分離し、安全で快適な通行空間を確保するため、歩道の未整備区間や幅員の狭い区間について、歩道の整備を進める。

また、交通バリアフリーの考え方も踏まえ、公共交通の旅客施設等とも連携を図り、高齢者や障害者を含む全ての区民が安全かつ快適に通行できるよう、広幅員歩道、歩道のバリアフリー化、視覚障害者誘導ブロックの設置など、質の高い歩道の整備を進める。

(2) 道路照明の整備

夜間の交通安全の確保のために、また、防犯上からも、道路照明は効果的

な施設である。夜間事故の多い箇所、危険度の高い交差点、横断歩道等について、重点的に整備されてきた。

今後も安定した照明を確保するため、点検・補修をすすめるとともに、広幅員、高木の植樹などにより満足な照度が得られにくい歩道箇所については、歩道照明の設置を進める。

(3) 各種交通安全施設等の整備

交通事故防止及び道路交通の円滑な運行を図るため、積極的に道路標識、防護柵等の各種交通安全施設の整備をする。

道路標識、すべり止め舗装、防護柵、通学路のグリーン標示及び区画線の設置は、概ね完了している。

今後は、これら既設施設の維持・補修に努めるとともに、交通の状況により新たに設置が必要な場合は、地域の実情などを考慮し整備する。

3. 道路利用の適正化

(1) 道路の使用及び占用の抑制

工作物の設置及び工事などによる道路使用及び占有については、交通の安全と円滑を確保するため、適正な指導を行っていく。

また、道路の無秩序な掘り返しと、工事による交通障害や、事故を未然に防止するため、中野区特別区道道路掘削調整会議（中野区都市整備部、中野・野方警察署、その他の公益占有事業者で構成）において、工事の施工時期、施行方法などを協議し、道路工事を最小限におさえるよう十分に調整を図る。

さらに、常時パトロールを行い、許可条件の順守、保安施設の整備など指導し、道路交通の安全と円滑を図る。

(2) 不法占有物件等の排除

歩行空間の確保、交通事故の防止及び都市美観の保全を図るため、常時道路をパトロール調査し、看板、商品、土砂等の不法占有の排除の指導を行う。

特に、商品、自動販売機、広告物などの不法占有物は、交通運行や道路管理の面からも著しく支障となる。これらの排除のため、道路管理者と警察が緊密な連携を図り、積極的な指導取締りを実施する。

また、広く区民に道路の役割についての関心と理解を普及啓発に努めるとともに、沿道住民・商店等に対し、自主規制の協力を呼びかける。

4. 駐車施設の整備・拡充

(1) 自動車駐車施設の整備促進

路上駐車は、交通事故・交通渋滞を誘発し、道路の有効利用等の面から、その解決が重要な課題となっており、特定の車両が利用する駐車施設については、利用者が自己の責任において整備することが原則であり、駐車施設設置義務の徹底、住宅における車庫の確保の推進を図るほか、行政においても民間自動車駐車施設の支援策を推進し、民間自動車駐車場の整備を促進する。

(2) 二輪車駐車場の整備

平成 18 年 6 月の新駐車対策法制施行以来、二輪車の駐車場設置要望が多くなっていることから、民間による二輪車駐車場の整備を促進する。

(3) 自転車駐車場の整備

自転車の無秩序な利用と放置を抑制するため、自転車の駐車需要を発生させる施設の設置者に対して、自転車駐車場の整備を求めるとともに 自転車駐車場が設置されていない駅については、早期の駐車場整備をめざす。

5. TDM（交通需要マネジメント）の推進

交通環境の円滑化を図るためには、公共交通の利用を促進するなどして、交通総量の削減を図る必要があることから、東京都などと強力して TDM を推進する。

(1) 公共交通機関への転換対策の推進

路線バスの定時運行を確保するため、交通実態に即したバスレーンを整備し、バス運行を阻害する通行帯違反や駐（停）車違反の指導取締りを強化するとともに、広報啓発活動を推進する。

(2) 乗り換えの利便性の向上

利用しやすいバスの導入を推進するとともに、案内表示の充実等、利用者の利便性の向上を図る。

(3) 企業保有車両の自宅持ち帰り自粛

企業保有車の自宅持ち帰りは、交通渋滞に拍車をかけるだけでなく、路上駐車の原因にもなっていることから、事業者及び区民全般に対して、通勤等による企業保有車の持ち帰りの自粛を強く呼びかけ、交通量の削減と交通渋滞の緩和を図る。

(4) 違法駐車防止対策の推進

違法駐車は、交通渋滞の原因になり、都市交通の円滑化を妨げ、交通事故の誘因ともなっている。駐車場や荷さばき施設等の確保を促し、区民・事業者、警察、行政機関が協力し、違法駐車対策を推進する。

6. その他の道路環境の整備

(1) 道路の緑化

道路交通の安全と快適性を高めるとともに、沿道の環境改善・避難道路としての安全性の向上及び都市緑化を目的として道路の緑化を推進する。

(2) 電線類の地中化推進

道路の景観の向上を図るとともに、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化など、都市の安全と魅力ある都市景観の創造のため、電線共同溝等により電線類の地中化を進める。

(3) 通学路の整備

児童の新入学時期や春の交通安全運動等の機会をとらえて、警察、行政機関、学校関係者及びPTAや町会・自治会等の地域団体と連携し、通学路の安全点検を実施し、各種交通安全施設対策及び交通規制・交通管制対策を行う。

(4) 公園・遊び場の整備

交通安全を確保する観点から地域住民に安全で快適な遊び場や運動及び緑のレクリエーションの場などを提供するため、公園の整備を進めるとともに、夜間も含めた公園の巡回を実施する。

(5) 新しい交通のしくみの導入

高齢者・障害者など一人での移動が制約される人たちが気軽に利用でき、目的地にスムーズに移動できるような新しい交通のしくみについて導入をめざす。

第2章 交通安全意識の普及徹底

1. 交通安全生涯体験学習の充実

すべての区民が交通安全に関する技能・知識を習得、安全で快適な生活を営めるよう、幼児から高齢者まで生涯にわたり交通安全の体験学習ができるような方策について、関係機関が一体となって検討を進める。

2. 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 学校等における交通安全教育

学校等における交通安全教育は、学校の教育活動全体を通して行うことを基本とし、小学校では、「社会」「生活」「体育」及び「特別活動」に、幼児・児童の発達段階に応じて、日常の適切な指導と計画的、組織的な交通安全教育を行う。

また、学校、家庭、地域社会、関係諸機関相互の有機的な連携を深めるとともに、学校、地域の実情に応じて、研修会、連絡協議会等を開催し、交通安全教育に関する指導体制と指導内容の一層の整備と充実を図る。

幼稚園、小学校、中学校においては、交通安全教育に関する指導体制を確立し、組織的・計画的な活動を通じた交通安全教育の充実・徹底を図る。

(2) 成人等に関する交通安全教育

運転者を中心に地域、職場等における運転者講習会を積極的に開催するとともに、交通関係団体と連携し、効率的な安全教育活動を推進する。

特に二輪運転者については、二輪車実技教室を中心に安全指導を実施し、安全意識の高揚と併せて安全運転技術の向上を図る。

また、企業内における自主的積極的な安全運転管理の推進を通じて、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づける。

(3) 自転車利用者に対する交通安全教育

自転車利用者のマナーの低下による無灯火・危険走行も目立ち、自転車どうし、あるいは歩行者との事故も増えている。自転車利用者の交通ルール・交通マナー向上の啓発を推進するため

- ・ 自転車利用者に対して、自転車も車両であり加害者になり得ること。

- ・ 自転車の灯火は自転車運転者が相手を照らすだけでなく、相手に自分の存在を知らせるものであること

等区報広報媒体等を活用するほか、街頭キャンペーン、放置自転車に対する警告時などの機会を利用し自転車利用者の意識改革を行う。

(4) 小学生に対する交通安全教育

小学校の交通安全教室において、PTA、関係団体と連携し、自転車利用のルール・マナーの教育を進めるとともにPTAの参加により家庭での交通安全意識を醸成するとともに販売店の協力を得て行っている自転車安全点検についても引き続き実施する。

(5) 高齢者に対する交通安全教育

老人クラブ、町会・自治会等様々な社会参加活動の場や、高齢者福祉センターなどの施設において、高齢者の特性、高齢者の交通事故発生実態等を踏まえた参加型、実践型の安全教育を実施する。

また、老人クラブやことぶき大学をはじめとする高齢者組織での「ひやりマップ」の作成など自主的な交通安全活動を推進し、高齢者の交通安全意識の向上を図る。

高齢者組織の未加入者に対しては、警察官、民生委員等による家庭訪問、手紙や高齢者の事故事例を集めたパンフレットによる交通安全の呼びかけを進める。

(6) 障害者に対する交通安全教育

交通バリアフリー法の施行に伴い、障害者や高齢者等の安全な通行方法等、基本的な交通ルール等の習得に重点を置いた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

(7) 外国人に対する交通安全教育

風俗習慣の違いや各国法の違いから生じる戸惑いを解消するため、外国語による交通安全教育用パンフレット等を作成、配布するとともに基本的な交通ルール等の獲得に重点を置いた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

3. 通学路等における交通安全の確保

(1) 通学時等における交通安全指導

登下校時における子どもの事故防止のため、学校等は、PTA や町会・自治会等の地域団体と連携し、交通安全の指導を徹底するとともに、地域ぐるみの総合的な取り組みを推進し、通学路における安全の確保を図る。

(2) 通学路の見直し

通学時における子どもの安全を確保するため、学校長が指定する通学路に時間規制を設けている。通学路については、学校長が関係機関などと十分に協議して、通学の状況や地域の実態に応じた適切な道路を必要に応じて選定し見直しをおこなっている。

また小学校の統廃合に伴い、学区域が変更される場合は、学校関係者、

警察、行政機関が連携を密に通学路の見直しを行う。

4. 地域社会における交通安全意識の高揚

(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成

交通安全意識を地域社会のすみずみまで浸透させていくため、交通安全協会、地区交通安全協議会、地域交通安全活動推進協議会などの地域の交通安全組織の拡大、育成を図るとともに、町会・自治会、PTA、老人クラブ、青少年育成団体などの各種民間団体の理解と協力を得てその活性化を図り、それらの組織、団体の自主的活動を促して安全教育を積極的に推進する。

ア 子ども対策

交通少年団の団員加入を推進するとともに、団員に対する交通安全教育と活動上の助言、指導、研修を積極的に行い、団員としての誇りを自覚させ、活発な団体活動を通して交通安全意識の普及浸透を図るとともに、子どもに対する交通安全意識の浸透、子どもの交通事故防止を図る。

また、子どもへの影響力の発揮、地域での交通安全活動の活性化を求めて、町会・自治会、青少年育成団体との積極的な活動を推進し、子どもに対する交通安全意識の浸透と子どもの交通事故防止を図る。

イ 青少年対策

高校生に対する交通安全教育を積極的に推進する。

若年層の二輪車愛好者に対しては、交通安全協会を主体としたキャンペーンや、二輪車販売店などをつうじての啓発活動により交通安全意識の高揚に努める。

ウ 高齢者対策

高齢者交通事故防止協議部会の拡大、活性化等により、高齢者に対する安全教育等を地域ぐるみで推進して、高齢者の交通事故防止を図る。

(2) 家庭、学校、職域における交通安全教育活動の推進

ア 家庭において

子どもに対する親の影響には大きいものがあるため、親が中心となって交通安全にかかる身近な話題を取り上げ、家庭内で話し合いが行われ

るよう情報の提供を行い、交通ルールと交通マナーの普及浸透を図る。

イ 学校等において

幼稚園（保育園含む）、小・中・高等学校等が積極的に対象に応じた自主的な安全教育活動を推進するよう協力を依頼する。また、学校等は、PTA や町会・自治会等の地域団体と連携し、地域ぐるみの総合的な交通安全指導の取り組みを推進する。

ウ 職域において

事業所を中心とした各種安全運転講習会を実施するほか、安全運転管理者、運行管理者等を通じて安全教育活動を推進する。

エ 地域において

地区交通安全協議会、町会・自治会での各種講習会を実施するほか、交通安全協会や地域交通安全活動推進委員等の日常の交通安全教育活動を推進する。

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

ア 交通安全運動

広く区民一人ひとりに交通安全意識を普及浸透させるとともに、正しい交通ルール・交通マナーの実践を習慣づけ、交通事故防止の徹底を図ることを目的とし、行政機関、交通関係団体、事業所、地域住民等が一体となって、区民に交通安全の大切さを訴える区民参加の運動として、春・秋の全国交通安全運動と連動した交通安全運動を実施する。

イ 「交通安全日」

毎月 10 日の「交通安全日」を一日交通安全運動としてとらえ、地域・職域・家庭ぐるみで安全運動を推進するなど広報啓発活動を実施し、安全思想及び二輪車事故防止気運マナーの普及浸透を努める。

5. 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実

区民一人ひとりに交通安全意識の普及徹底を図り、交通安全行動の実践を定着化するため、関係各機関・団体・事業所において視聴覚教材、懸垂幕、看板、広報誌（区報等）、ポスター、チラシ等広報媒体を活用し、

・飲酒運転の根絶

- ・運転中における携帯電話の使用禁止等
 - ・シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進
 - ・薄暮時の自動車ライト点灯（トワイライトオン運動）
 - ・反射材や外出時の目立つ色の服装の励行（リフレクター運動）
 - ・自転車の幼児用座席使用時のヘルメット着用推進
- 等、効果的な交通安全広報活動の推進を図る。

(2) 交通安全運動等行事の拡充

春・秋の交通安全運動に際してのキャンペーンや行事内容の充実・改善を図り、交通安全意識のより一層の普及徹底に努める。

第3章 道路交通秩序の維持

1. 交通規制

(1) 交通実態に即応した交通規制の推進

交通事故及び交通渋滞等をはじめとする各種交通対策について、地点別、路線別、時間別、態様別等に分析するとともに、現行の交通規制、交通管制、道路構造等総合的視点から、各種対策を速やかに実施する。

ア 路線（地点）・地域対策

幹線等の道路については、交通の安全と円滑を図るため、中央線の変移（リバーシブルレーン）の導入及びボトルネック対策として、車線構成の変更（右折レーンの設置等）、最高速度等の交通規制の見直し等を行い、交通事故防止と渋滞緩和を図る。

イ 二輪車対策

二輪車交通量が多い交差点では、交差点流入部の右折車線と直進車線の間にはゼブラ導流帯を設けるほか、右折誘導線の設置や進行方向別の通行区分規制等を実施する。

また、カーブが誘因となっている交通事故を防止するため、カーブ地点では、中央線のワイド化、路側帯（外側線）の設置、減速表示、滑り止め舗装、視線誘導標の設置などの対策を進める。

ウ 自転車対策

自転車利用者の安全を確保するため、自転車横断帯の設置、自転車歩道通行可の指定区間を増やし、安全対策を推進する。

エ 高齢者対策

高齢歩行者や高齢運転者の立場から、より見やすくするために、道路標識の大型化や超高輝度化を図る。

オ 抜け道対策

幹線等の道路の交通渋滞を避けて、通過車両が狭い道路に集中して学童の通学等に危険を及ぼしている箇所等においては、通行禁止規制や一方通行規制を行うなどして、通過車両の抑制を行う。

(2) 先行交通対策

大規模再開発や大型ビルの建設等は、地域の交通流（量）に大きな影響を及ぼし都市交通環境を悪化させるおそれがあるため、これらの計画の初期段階において将来予想される交通障害を事前に解消し、または最小限に抑えて安全で快適な都市交通環境の実現を図る。

(3) 信号機の設置・更新・高度化

ア LED 信号機の導入

LED 信号機の導入にともない、交通事故多発交差点等においては、歩行者用信号灯器、車両用信号灯器を増灯するなど、信号灯器の視認性向上を図る。

イ 交通円滑化対策

交差点内等の交通円滑化と交通事故防止を図るため、信号機の右折感応化、車線別感応化、夜間半感応化及び夜間押しボタン化を進める。

ウ 目的や対象に配慮した信号機の設置等

交差点を青信号で横断中の歩行者と右左折車との事故を防止するための「歩車分離式信号機」の増設や、また、歩行者信号機が青に変わったことを知らせる「視覚障害者用音響式信号機」、青延長用押しボタン機能付き「高齢者等感応式信号機」、小型携帯発信機の操作で信号操作を行える「シルバー信号機」など、視覚障害者や高齢者などに分かりやすく利用しやすい信号機の整備を図るとともに、大規模災害の発生に備え、信号機への自動起動式発動発電機の整備を進める。

2. 自動車駐車秩序の確保

(1) 新駐車対策法制の適切な運用

ア 新駐車対策法制度の周知徹底

新駐車対策法制度の周知徹底を図り放置違反金制度や車両使用制限制度等、運転者のほか使用者の責任追及があることを広く周知することにより、運転者のみならず使用者に対しても運行管理を徹底させ違法駐車を抑止させる。

イ 悪質・危険性・迷惑性の高い違反に重点を指向し、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を定めた「取締り活動ガイドライン」に沿って移動措置を含めた適切な取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立につとめる。

(2) 駐車実態に対応した駐車規制の推進

区内の主要道路のほとんどが駐車または駐停車禁止の規制がなされているが、よりスムーズな交通流を確保するため、区内の駐車実態に対応したきめ細かな駐車規制を推進する。

(3) 駐車場の利用促進

既存の駐車場の効率的利用を図るため、案内誘導システムの導入、案内誘導標示板の設置、利用料金の割引制度などを働きかけていくとともに、駐車場マップの作成配布などの諸対策を促進する。

(4) 違法駐車抑止気運の醸成

地域交通安全活動推進委員（協議会）の積極的、効果的な運用により、区民の違法駐車抑止気運の盛り上げを図る。特に「特別取締日」等においては、行政、商店会などの関係機関・団体等と一体となったキャンペーン・合同パトロール等を行い、違法駐車抑止気運を醸成する。

各種広報媒体を利用した広報啓発活動を推進するとともに、運転者講習会等各種講習会においても違法駐車抑止を呼びかける。

ア 発生源対策

違法駐車発生源となっている事業所等に対し、路外駐車場の確保、整理誘導員の配置、荷捌き場の確保など、企業責任として放置・違法駐車抑制についての諸対策を推進するよう要請する。

イ 先行対策

再開発事業や、大規模小売店の計画を早期に把握し、適切な規模の駐車場、二輪車駐車場、自転車駐車場、荷さばき場の整備についての働きかけを行う。

ウ 自動車の保管場所等確保の徹底

自動車の保管場所証明事務の円滑な遂行に努めるとともに、車庫代わり駐車等の違反の適正な指導取締りを推進する。

3 指導・取締りの強化

(1) 交通違反の取締り強化

飲酒運転、無免許、過度の速度超過、信号無視や、横断歩行者妨害等の交差点違反、車線違反等重大交通事故の直接かつ主要な原因となっている違反を重点として、取締資機材を駆使し、恒常的に強力な取締りを推進する。

(2) 二輪車及び若年者対策の推進

二輪車、特に若年者の重大事故が多発する路線を指定し、危険性・迷惑性の高い違反（整備不良、進路変更、割り込み、追い越し等）の取締りを強力に実施するとともに、軽微な交通違反者に対しても、警告書を活用するなどして交通法規遵守の意識高揚を図る。

(3) 暴走族対策

小規模な集団走行であっても看過することなく、道路交通法のみならず、あらゆる関係法令を適用し、検挙を図る。特に悪質事案については、被疑者の逮捕、車両の押収を行うなど強力な取締り姿勢で臨み、組織の弱体化・壊滅化と波及的抑止効果に努める。

また、暴走族の実態については、積極的な広報活動を行うほか、関係機関・団体・学校との連携を強化して暴走族追放機運を高める。

(4) 貨物自動車の過積載防止対策の推進

貨物自動車の積載超過は、重大交通事故の危険性が大きく、加えて振動・騒音・道路破壊等の交通公害の原因となっていることから、過積載事犯の集中的かつ継続的な取締り及び当該過積載違反に係る処分の適正な執行により、使用者の背後責任等を厳しく追及し、過積載運行の取締りを推進する。

公共工事事業等から過積載ダンプカーを一掃し、過積載運行を排除するための防止対策に取り組むとともに、ポスターやパンフレットにより、建設・運輸関係事業者等に対する啓発活動を進める。

(5) 整備不良車両の取締り

不法改造車両や整備不良車両が走行することは、交通事故の原因となるばかりでなく、騒音、大気汚染等公害の発生源ともなっているため、運転者に

とどまらず不法改造に加担する業者を含め、関係機関との連携を密にして取締りを推進する。

(6) 車両制限令の適用強化

車両制限令違反の行為については、道路の構造を保全し、また交通の危険を防止するため、関係各機関との調整を図り、違反車両の指導取締りを推進してその防止に努める。

(7) 自動車排出ガス及び騒音の取締り

一酸化炭素（CO）、炭化水素（HC）の濃度、ディーゼル車の黒煙排出と二輪車排気音の街頭検査を実施し、排出ガスと騒音の取締りを推進する。

4 放置自転車等の対策

(1) 放置自転車の現状

近年、通勤、通学のための駅利用者や買物客の自転車利用が増加、駐輪スペースの未整備、利用者のマナーの低下等から、駅周辺や商店街などの路上に大量の自転車が無秩序に放置され、大きな社会問題となっていた。

1996年（平成8年）の調査（区内13駅周辺）では、放置台数約10,000台（午前10時～11時頃）であったが、平成14年からの放置自転車の毎日撤去、自転車駐車場の整備、放置自転車マナーキャンペーン等の対策効果もあり、2005年（平成17年）の放置台数は約1,200台とかなり放置台数は減少した。

しかし、時間帯や一部地域にはいまだ大量に放置された自転車によって、まちの景観の悪化、歩行者の通行妨害、消防車などの緊急車両の通行妨害、防災上の危険など、区民生活を脅かす弊害が出ていることから、今後も継続的に放置自転車の毎日撤去作業を行っていく必要がある。

(2) 自転車駐車場の確保

自転車駐車施設のない駅や、放置自転車が著しく駐車施設が不足している地域では自転車駐車場の整備・新設に努めるとともに、既設施設の改善による収容台数増も図る。

民営自転車駐車場の整備について、融資斡旋及び補助などの制度を有効に活用し援助する。

大型店舗等の自転車駐車場附置義務について、その徹底を図るとともに、自転車の駐車需要を発生させる施設の設置者に対して、自転車等駐車場の整備を求める。また、自転車法の趣旨を活かし、鉄道事業者と連携して自転車

の駐車スペースの確保に努める。

(3) 自転車の適正利用の啓発

自転車駐車が整備されても、自転車利用者の適正な利用がなければ、放置自転車問題は解決されない。近距離利用の自粛、自転車駐車場の利用の徹底など、自転車利用のルール遵守を訴え自覚を求めなければならない。

そのため、広報活動を通じた啓発のほか、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」「自転車マナーキャンペーン」「放置自転車クリーン作戦」などの地域活動を積極的に推進する。

(4) 自転車放置規制区域の指定等

自転車の放置を抑制し、安全で住みよいまちをつくるために、放置自転車の警告・撤去などの対策も必要になる。

このため、中野区は、1988年（昭和63年）3月、「中野区自転車等放置防止条例」を制定し、同年10月に中野駅周辺地域を「自転車等放置規制区域」に指定し放置自転車の即時撤去を開始した。

その後、自転車駐車場の整備が整った地域から放置規制区域指定を進め
1991年（平成3年）鷺宮駅周辺及び富士見台駅周辺、
1994年（平成6年）沼袋駅周辺、
1998年（平成10年）都立家政駅周辺及び新江古田駅周辺、
1999年（平成11年）東中野駅周辺及び中野坂上駅周辺
2004年（平成16年）落合駅周辺
2005年（平成17年）野方駅周辺、中野新橋駅周辺中野富士見町
駅周辺
2007年（平成19年）新井薬師前駅周辺

を放置規制区域に指定した。

今後、自転車駐車場未設置駅には早期に駐車場の開設をめざすとともに、自転車放置規制区域を指定し、秩序ある自転車利用と放置防止に努める。

(5) 放置二輪車対策

ア 駅周辺などに違法駐車している二輪車は、放置自転車と同様に、歩行者や緊急車両の進行を妨げ、都市景観を悪化させている。駅周辺に鉄道利用のため違法駐車している二輪車については、警察署が駐車違反として取締を実施していく。

イ 二輪車の駐車需要が多い駅前などについては、クリーンキャンペーン等

を通じて駐車違反抑止を呼びかけるほか、民間の協力を得ながら二輪車駐車場の整備を図る。

第4章 安全運転と車両の安全性の確保

1 安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実

運転者に対して、交通ルールと社会責任にのっとった運転を実践させるため、民間団体や企業などの協力を得て、道路交通の現場における日常的指導及び運転者講習会、二輪車実技講習会、学校安全教室などの充実化を図る。

(2) 高齢者運転者適正能力の確認と高齢者マーク等の普及

運転適正検査機器による体力、筋力、機敏性、認知症簡易検査等の自己診断を実施し、効果的な高齢者教育を行うとともに運転に自信がなくなったとの理由から免許が不要となった方に対し、運転免許証の返納及び運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、高齢運転者に対して高齢者マーク（高齢者運転標識）や身体障害運転者の身体障害者マーク（身体障害者標識）の普及啓発を図る。

(3) 二輪車事故防止対策の推進

二輪車実技講習への積極的参加を促すため、二輪車安全運転推奨シール交付制度（ステップアップライダー作戦）を定着させ、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る。

(4) 安全運転管理の充実

道路交通法第108条の2に規定する安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習を充実し、その資質と管理技能の向上を図る。

安全運転管理者等未選任事業所の一掃対策を強力に推進し、制度の徹底を図る。

(5) 交通労働災害の防止

事業場における安全衛生管理体制の確立、適正な労働時間の管理及び走行管理、管理者及び運転者に対する教育、定期健康診断結果に基づく健康管理の徹底等を内容とする「交通労働災害防止のためのガイドライン」を周知し、交通労働災害防止の推進を図る。

事業場に交通労働災害防止担当管理者教育の受講を勧奨し、この教育を受

けた者を事業場内の担当管理者に選任させ、交通労働災害防止推進計画の作成、適正な労働時間管理及び走行管理の実施、運転者等に対する安全教育の実施及び安全意識高揚対策の推進を実施するよう指導する。

(6) 労働条件の適正化

ア 労働条件に関する監督・指導

自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図り、あわせて交通事故防止に資するため、自動車運転者を使用する事業場に対して、労働基準法等の関係法令並びに「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等に基づき、監督・指導を実施し、改善基準による労働時間管理の徹底、労働条件の改善を図る。

イ 自主的労務改善の促進

自動車運転者の労働条件を改善するためには、関係業界及び各事業場において自主的な改善意欲の醸成を図ることが肝要である。

そこで自動車労務改善推進員を活用し、労務改善研究会の活動の活発化や自主点検制度の普及等により、自主的な労務改善が推進されるよう、指導援助する。

(7) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実等

運行管理者等に対する一般講習及び基礎講習については、関係各機関と連携を密にし、視聴覚教材の活用等による効果的な講習の実施を図り、積極的な受講を働きかける。

2 車両の安全確保

自動車の定期点検・整備の徹底

整備不良車両の運行による交通事故、自動車公害の防止を図るため、点検整備の確実な実施について、関係団体の協力の下に「定期点検整備促進運動」を展開するなど自動車使用者に対し広報啓発活動を積極的に展開する。

また、自動車の点検整備状況について、街頭検査、自動車運送事業者の監査及び整備管理者に対する研修教育の実施を関係機関に働きかける。

関係機関、関係団体の協力を得て「不正改造車を排除する運動」を展開し、広く一般に自動車の不正改造防止についての広報活動を行うとともに、不正改造車に関する情報収集及び通報体制を整備し、その情報に基き適切な措置を講じる。

第5章 救助・救急体制の整備

応急救護知識・技術の普及

交通事故現場では、救急隊員が到着するまで負傷者に対して現場に居合わせた人たちによる迅速な、応急措置が極めて重要であり効果的である。

そこで、応急救護知識・技術を区民等に対し積極的に普及・啓発をするとともに、自動体外式除細動器（AED）の設置している施設を広く周知する。また区内の主要施設にAEDの設置を呼びかける。

第6章 被害者の救済

1 交通事故相談業務の充実

区役所内に設置されている(財)東京交通安全協会城西交通事故相談所について、関係団体の協力を得て広報等の支援を行い、相談業務の充実を図る。

2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度

交通事故の被害者とその遺族などに対し、その要望を確認したうえで、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。

3 交通事故事件被害者に対する支援

交通事故の被害者とその遺族などに対し、独立行政法人自動車事故対策機構等関係機関からの生活資金の貸し付け、交通遺児の就学の援助を行う。

4 自動車損害賠償責任保険の加入促進

自動車損害賠償責任保険（共済）への加入について車検制度を通じてチェックすることができない排気量 250cc以下の二輪車及び原動機付き自転車の未加入車があるため、取締りをつうじて、加入促進を図る。

5 「TSマーク」の普及

自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備した自転車に添付され、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている「TSマーク」の普及に努める。

第7章 鉄道施設の整備及び踏切道の安全確保

1 利用しやすい駅施設等の整備

障害者や高齢者をはじめだれもが容易に移動できるようエレベーター等垂直移動設備の改良・新設等を行うとともに、可能な限りホームから地上までの公共通路に至るルートを整備し、バリアフリー化を推進する。

2 踏切道の立体化及び構造改良の推進

道路交通の安全性・円滑化の確保のために、踏切道の立体化などの鉄道施設・道路構造の工夫・検討をすすめる。

また、踏切保安装置が設置されている踏切で踏切道の幅員と接続している道路との幅員差が生じている踏切等については、構造の改良を進める。

3 踏切道における交通規制等の実施

踏切道の幅員、踏切保安設備の状況、見通し、自動車、歩行者の通行状況及び接続する道路の構造、迂回路の状況等を総合的に勘案し、関係機関との調整を行い、自動車通行禁止、一方通行等必要に応じた交通規制を実施する。

4 踏切道の安全を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、警戒標識などの設置を進めるほか、踏切通行者の安全意識の向上に向けた広報活動、踏切一時不停止・遮断踏切立ち入り等指導取締りを推進し、踏切事故の防止に努める。

