

第9次中野区交通安全計画(案)について

1 計画策定の趣旨・経過

中野区交通安全計画は、区の交通安全対策の総合的な推進を図るため、中野区の陸上交通の安全に関する諸施策を定めるものであり、交通安全対策基本法に基づき、昭和46年以降、5年ごとに8次にわたって作成し、中野区及び関係行政機関等が各種の施策を実施してきている。

今回、国の第9次交通安全基本計画、都の第9次東京都交通安全計画の策定を受け、第9次中野区交通安全計画(案)を策定した。策定にあたっては、中野区交通安全対策協議会・同幹事会のメンバーである中野・野方両警察署、東京都第三建設事務所及び区関係分野の協力の下、計画(案)を取りまとめた。

2 計画(案)の概要

(1) 計画年度 2011(平成23)年度～2015(平成27)年度

(2) 重点施策

中野区の交通事故実態を分析し、以下の重点施策を定めた。

① 高齢者の交通安全の確保

中野区においても急速な高齢社会を迎え、今後も高齢者の交通事故の増大が予想されることから重点施策とした。

② 自転車の安全利用の推進

自転車事故についても毎年約400件300人以上の負傷者がでており、近年区民から無灯火や自転車の危険走行などに対するマナー向上啓発や駅周辺などの放置自転車対策の意見が多数寄せられていることから重点施策とした。

③ 二輪車事故等の防止

区内では、過去5年間に二輪車事故で7名が亡くなり、毎年150人以上の負傷者が出ていることから重点施策とした。

④ 飲酒運転の根絶

危険運転致死傷罪の創設や行政処分の強化などの厳罰化の対策により、件数自体は減少してきたが、飲酒運転による悲惨な交通事故が絶えないことから重点施策とした。

(3) 目標

① 区内の年間交通事故件数730件以下(第8次の目標は1,460件)

② 〃 高齢者交通事故死傷者数70人以下(〃 100人)

3 今後の予定

- | | |
|--------------------|------------------|
| (1)パブリック・コメント実施 | 平成24年2月8日～2月29日 |
| (2)議会報告 | 平成24年3月13日～3月15日 |
| (3)中野区交通安全対策協議会で承認 | 平成24年3月21日 |
| (4)計画決定 | 平成24年3月下旬 |
| (5)区報・ホームページで周知 | 平成24年4月 |

第9次中野区交通安全計画（案）

2011（平成23）～2015（平成27）年度

中 野 区

中野区交通安全対策協議会

第1部	総論	1
1.	計画策定の考え方	1
	(1) 計画策定の主旨	1
	(2) 計画策定の目的	1
	(3) 計画の推進、期間等	1
2.	交通事故等の現状と課題	1
	(1) 交通事故の現状と第8次中野区交通安全計画の成果	1
	(2) 高齢者の交通事故の現状と課題	2
	(3) 自転車の事故の現状と課題	3
	(4) 二輪車の交通事故の現状と課題	4
	(5) 飲酒運転の根絶	5
3.	施策の重点と方向	5
4.	施策の目標	5
	(1) 交通事故件数の削減	5
	(2) 高齢者交通事故死傷者数の削減	6
第2部	講じようとする施策	6
I	重点施策	6
第1章	高齢者の交通安全の確保	6
1.	道路交通環境の整備	6
2.	教育・啓発の推進	6
3.	高齢者・障害者のための車両等の改善等	6
第2章	自転車の安全利用の推進	6
1.	自転車利用環境の整備	6
2.	教育・啓発の推進	6
3.	指導取締りの強化	7
第3章	二輪車事故等の防止	7
1.	道路交通環境の整備	7
2.	教育・啓発の推進	7
3.	指導取締りの強化	7
第4章	飲酒運転の根絶	7
1.	教育・啓発の推進	7
2.	指導取締りの強化	8
II	施策の推進方策	8
第1章	道路交通環境の整備	8
1.	道路の整備	8
	(1) 都道の整備	8
	(2) 区道の整備	8
	(3) 道路橋梁等の耐震性強化と安全確保	8
2.	交通安全施設等の整備	9
	(1) 歩道等の整備	9
	(2) 道路照明の整備	9
	(3) 各種交通安全施設等の整備	9
3.	道路利用の適正化	9
	(1) 道路の使用及び占用の抑制	9
	(2) 不法占用物件等の排除	10
4.	駐車施設の整備・拡充	10
	(1) 自動車駐車施設の整備促進	10
	(2) 二輪車駐車場の整備	10
	(3) 自転車駐車場の整備	10
5.	TDM（交通需要マネジメント）の推進	10
	(1) 公共交通機関への転換対策の推進	10
	(2) 乗り換えの利便性の向上	11
	(3) 違法駐車防止対策の推進	11
6.	その他の道路交通環境の整備	11
	(1) 道路の緑化推進	11
	(2) 電線類の地中化推進	11
	(3) 通学路の整備	11

	(4) 公園・遊び場の整備	11
	(5) 新しい交通のしくみの導入	11
第2章	交通安全意識の啓発	12
1.	交通安全生涯体験学習の充実	12
2.	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
	(1) 学校等における交通安全教育	12
	(2) 成人等に対する交通安全教育	12
	(3) 自転車利用者に対する交通安全教育	12
	(4) 小学生に対する交通安全教育	13
	(5) 高齢者に対する交通安全教育	13
	(6) 障害者に対する交通安全教育	13
	(7) 外国人に対する交通安全教育	13
3.	通学路等における交通安全の確保	14
	(1) 通学時等における交通安全指導	14
	(2) 通学路の見直し	14
4.	地域社会における交通安全意識の高揚	14
	(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成	14
	(2) 地域、家庭における交通安全教育活動の推進	15
	(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進	15
5.	交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	15
	(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実	15
	(2) 交通安全運動等行事の拡充	16
第3章	道路交通秩序の維持	16
1.	交通規制	16
	(1) 交通実態に即応した交通規制の推進	16
	(2) 先行交通対策	17
	(3) 信号機の設置、更新、高度化	17
2.	自動車駐車秩序の確保	18
3.	指導・取締りの強化	18
4.	放置自転車等の対策	18
	(1) 放置自転車の現状	18
	(2) 自転車駐車場の確保	19
	(3) 自転車の適正利用の啓発	19
	(4) 放置二輪車対策	19
第4章	安全運転と車両の安全性の確保	19
1.	安全運転の確保	19
	(1) 運転者教育の充実	19
	(2) 高齢運転者適正能力の確認とシルバーマーク等の普及	20
	(3) 二輪車事故防止対策の推進	20
	(4) 安全運転管理の充実	20
	(5) 交通労働災害の防止	20
	(6) 労働条件の適正化	20
	(7) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実	21
2.	車両の安全確保	21
	(1) 自動車の定期点検・整備の徹底	21
第5章	救助・救急体制の整備	21
1.	応急救護知識・技術の普及	21
第6章	被害者の支援	21
1.	交通事故相談業務の充実	21
2.	交通事故事件被害者等に対する連絡制度	22
3.	交通事故事件被害者等に対する支援	22
4.	自動車損害賠償責任保険の加入促進	22
5.	自転車保険制度の普及啓発	22
第7章	鉄道施設の整備及び踏切道の安全確保	22
1.	利用しやすい駅施設等の整備	22
2.	踏切道の立体化及び構造改良の推進	22
3.	踏切道における交通規制等の実施	22

4. 踏切道の安全を図るための措置	23
<付属資料>	
1. 中野区交通安全関係統計	24
2. 交通安全対策基本法抜粋	30
3. 中野区交通安全対策協議会設置要綱	32
4. 要望・質問・意見の受付窓口	35
5. 用語の意味	36

第1部 総論

1. 計画策定の考え方

(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8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、交通事故による死者の発生を抑止するため、この第9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、2011年度（平成23年度）から2015年度（平成27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8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、2000年（平成12年）の413人をピークに減少傾向にある。東京都交通安全対策会議は、平成18年4月に「平成22年までに年間の交通事故死者数250人以下を目指すという第8次東京都交通安全計画（平成18年度から22年度）」を作成し関係機関が取り組んだ

ところ、平成 20 年から平成 22 年まで 3 年連続で目標を達成した。しかし平成 22 年は 215 人で前年比では 10 人増となった。

中野区においては、平成 12 年の 1,903 件をピークに区内の事故件数は減少傾向にあるものの、高齢者の事故は横ばい傾向にあり、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傾向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

	2001 平成 13	2002 平成 14	2003 平成 15	2004 平成 16	2005 平成 17	2006 平成 18	2007 平成 19	2008 平成 20	2009 平成 21	2010 平成 22
件数	1,663	1,791	1,624	1,559	1,544	1,300	1,199	983	875	821
死亡者	7	8	6	2	2	4	5	2	5	3
重傷者	27	11	13	23	14	15	10	12	8	7
軽傷者	1,838	1,969	1,775	1,704	1,732	1,459	1,316	1,076	944	889
合計	1,872	1,988	1,794	1,729	1,748	1,478	1,331	1,090	957	899

(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 2006 年（平成 18 年）の高齢者（65 歳以上）の事故発生件数の交通事故全体に占める割合は約 20%で、死者数では、全体の約 32%を占め、2010 年（平成 22 年）は件数で全体の約 25%、死者数で全体の約 37%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、2006 年（平成 18 年）は、全体の約 53%であったが、徐々に増加し 2010 年（平成 22 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横ばい傾向であり、平成 22 年は 106 人で、全体の 12%を占めている。

区内高齢者（65 歳以上）交通事故死傷者数

	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年
区内高齢者人口	56,197	57,309	58,197	59,302	60,223
件数	226	231	208	195	200
負傷者数	136	124	118	111	105
死者数	0	2	1	1	1

高齢化社会に伴い、高齢者人口は今後も増加すると予想されること、高齢者は他の年齢層に比べて死亡率が高く、特に歩行中や自転車乗車中の事故による死亡率が高いこと、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) 自転車の交通事故の現状と課題

都内の自転車台数は、年々増加し、防犯登録台数は、平成 22 年に 1,800 万台を超えた。利用者の年齢も幅広く、また平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災の影響により自転車通勤者が増加するなど利用範囲も広がっている。自転車利用者の交通事故件数は平成 14 年の 28,449 件をピークに減少傾向にはあるものの、平成 22 年には 21,325 件の事故が発生している。

区内においては、自転車防犯登録台数は、平成 18 年は 23 万台だったが平成 22 年には 32 万台の登録があった。

区内の自転車事故についても平成 14 年の 611 件をピークに減少傾向にはあるものの、平成 22 年には 390 件発生し、329 人が負傷している。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。近年は、これら自転車の交通違反やマナーに関する苦情が、区民から多く寄せられている状況にある。

区内自転車交通事故発生状況

	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年
件数	516	499	442	397	390
負傷者数	472	447	369	336	329
死者数	0	0	0	1	0

区内高齢者（65 歳以上）自転車交通事故発生状況

	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年
高齢者事故件数	226	231	208	195	200
高齢者自転車事故件数	54	48	51	47	43
高齢者自転車負傷者数	53	48	48	42	39
高齢者死者数	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	24%	21%	25%	24%	22%

区内子ども（中学生以下）自転車交通事故発生状況

	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年
区内子ども人口	26,201	25,909	25,821	25,805	25,766
子ども全事故件数	78	56	54	50	42
子ども死傷者数	92	77	66	52	46
子ども自転車事故件数	56	33	32	27	29
子ども自転車負傷者数	68	42	32	28	31
子ども自転車死者数	0	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	72%	59%	59%	54%	69%

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。

(4) 二輪車の交通事故の現状と課題

2006 年（平成 18 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 87 人で、事故死者全体の約 34%を占めている。2010 年（平成 22 年）の死者数は 72 人で、全体の約 34%となっており、依然として高い水準にある。

区内で発生した二輪車事故件数は、平成 14 年の 749 件をピークに減少しているが、平成 22 年に 1 名が死亡、161 名が負傷している。

区内二輪車交通事故死傷者数

	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年
件数	492	437	327	274	233
負傷者数	379	340	255	202	161
死者数	2	2	0	2	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、安全な運転操法や基本的な

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。

(5) 飲酒運転の根絶

飲酒運転による事故は、平成 18 年 8 月に他県で発生した幼児 3 人を死亡させた交通事故などにより大きな社会問題となり、危険運転致死傷罪の創設や行政処分の強化などの厳罰化の対策も採られてきたところである。その効果もあり、件数自体は減少してきた。

しかし、平成 22 年だけでも、都内では飲酒運転による事故が 222 件発生、8 名が死亡し、283 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・取締りを徹底し、根絶を目指して取り組んでいく必要がある。

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、4 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に推進する。

<重点施策>

- (ア) 高齢者の交通安全の確保
- (イ) 自転車の安全利用の推進
- (ウ) 二輪車事故等の防止
- (エ) 飲酒運転の根絶

<施策の方向>

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

4. 施策の目標

(1) 交通事故件数の削減

平成 22 年は年間 821 件、1 日 2.25 件の交通事故が区内で発生している。

各種交通安全施策を実施することにより、平成 27 年までに年間 730 件、1 日 2 件以下に減少させることを目標とする。

(2) 高齢者交通事故死傷者数の削減

高齢社会を迎え、高齢者の交通事故が増加傾向にあることから、年間の高齢者交通事故死傷者数を70人以下にすることを目標とする。

第2部 講じようとする施策

I 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

- 友愛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

第2章 自転車の安全利用の推進

近年、交通事故件数は減少傾向にあるが、自転車に関与する事故の割合は高くなってきている。

また、自転車は免許もいらない手軽な交通用具であるが、自転車利用者の増加もあり、交通ルール・マナーを守らない運転者に対する苦情等も増加している。こうした自転車の事故やトラブルを防止するため、利用者への交通法規やルール・マナーを守る意識啓発を推進するなど、自転車の安全利用を推進していく。

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
 - 街頭での啓発活動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での指導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 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、若年者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
 - 二輪車を使用する事業所等への安全教育活動の積極的な推進
 - 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4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
 - 酒類を提供する飲食店等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。

II 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、区民の協力を求める。

また、地区計画（南台四丁目地区、平和の森公園周辺地区、南台一・二丁目地区、中野四丁目地区）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強化と安全確保

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。

また、橋梁の安全確保のため、橋梁長寿命化計画を策定し計画的な補修を実施する。

2. 交通安全施設等の整備

(1) 歩道等の整備

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、歩道や自転車レーン等の整備を進める。

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、省エネルギー型のLED街路灯への転換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推進する。

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用については、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、中野区道路工事調整協議会（中野区都市基盤部、中野・野方

警察署、東京都第三建設事務所、その他の公益占用事業者で構成)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) 不法占用物件等の排除

歩行空間の確保、交通事故の防止及び都市景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、土砂等の不法占用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用物は、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。

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（巻末40頁参照）を推進する。

(1) 公共交通機関への転換対策の推進

バスレーン対策の推進による路線バス等の定時運行の確保は、マイカー通勤者等からの利用転換を促進し、交通総量の減少による交通渋滞の緩和及び交通公害の減少に寄与することから、今後も対策を推進する。

(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) 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) 道路の緑化推進

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

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、交通安全を確保する観点も含めた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

高齢者や乳幼児連れの親子などの移動制約者が自由に移動でき、環境にも

やさしく利便性の高い、新しい交通のしくみの導入に向けた検討を進める。

第2章 交通安全意識の啓発

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、学校等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。

保育園、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

- ・ 自転車は道路交通法上、軽車両と位置付けられており、歩道と車道の区別のあるところでは、車道の左側を通行すること
(ただし、道路標識等で指定された場合、13歳未満のこども、70歳以上の高齢者や身体の不自由な方が運転する場合、車道又は交通の状況からみてやむを得ない場合は、歩道通行ができる)
- ・ 自転車が歩道を通行する場合は、すぐに停止できる速度で車道寄りを徐行すること。また、歩道は歩行者優先であり、歩行者の通行を妨げないようにすること

などを、区報やホームページ等広報媒体を活用するほか、放置自転車防止街頭キャンペーンや放置自転車に対する整理指導員によ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

友愛クラブ、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、加齢に伴う身体機能の低下、高齢者の事故発生実態等を踏まえた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、夜間における交通事故を防止するため反射材用品の普及、活用の促進を図る。

また、友愛クラブや生涯学習大学をはじめとする高齢者組織による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

風俗習慣や交通法規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習熟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、通学路における交通安全の確保を図る。

(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、友愛クラブ、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（中学生以下）

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通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) 地域、家庭における交通安全教育活動の推進

ア 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。

イ 家庭において

子どもに対する親の影響は計りしれないものがあるため、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。

(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の日と位置付け、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、安全思想の普及浸透に努める。

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）、ホームページ、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）
- ・ 子どもの自転車利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（巻末40頁参照））の導入及びボトルネック（巻末40頁参照）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 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、通過車両の抑制と交通の指導取締りを行っていく。

ウ 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。

エ 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。

オ 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（巻末 40 頁参照）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。

(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) 各種広報媒体を活用した駐車対策制度の周知を図るとともに、適切な指導取締りにより、良好な駐車秩序の確立に努める。
- (2) 既存駐車場の利用促進対策を推進するとともに発生源対策などを推進し、違法駐車抑止気運を醸成する。

3. 指導・取締りの強化

交通違反の指導・取締りを強化するとともに二輪車及び若年者対策、暴走族対策、貨物自動車の過積載防止対策等を推進していく。

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14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、全駅周辺での自転車駐車場の整備・自転車放置規制区域の指定、放置自転車クリーンキャンペーン等の対策効果もあり、2010年(平成22年)の放置台数は300台余りと、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。

自転車放置規制区域の指定

規制区域	規制区域指定日
中野駅周辺	昭和63(1988)年10月1日
鷺ノ宮駅周辺	平成03(1991)年12月1日
富士見台駅周辺	平成03(1991)年12月1日
沼袋駅周辺	平成06(1994)年11月1日
都立家政駅周辺	平成10(1998)年10月1日
新江古田駅周辺	平成10(1998)年10月1日
東中野駅周辺	平成11(1999)年04月1日
中野坂上駅周辺	平成11(1999)年04月1日
落合駅周辺	平成16(2004)年05月1日
野方駅周辺	平成17(2005)年04月1日

中野新橋駅周辺	平成 17(2005)年 10 月 1 日
中野富士見町駅周辺	平成 17(2005)年 11 月 1 日
新井薬師前駅周辺	平成 19(2007)年 01 月 1 日
新中野駅周辺	平成 22(2010)年 06 月 1 日

(2) 自転車駐車場の確保

自転車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。

民営自転車駐車場の整備について、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

自転車駐車場が整備されても、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」などの地域活動を積極的に推進する。

(4) 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りを実施していく。

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) 高齢運転者適性能力の確認と高齢者マーク等の普及

運転適性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く健康管理の徹底等を内容とする「改正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。

(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

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

(1) 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

1. 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、その操作講習会の実施を推進する。

第6章 被害者の支援

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おいて、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等に対する支援

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、取締りを通じて加入促進を図る。

5. 自転車保険制度の普及啓発

自転車対歩行者など、自転車運転者が加害者となった交通事故において、高額な賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、自転車の賠償責任に関する各種保険制度の普及啓発を図る。

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や踏切一時不停止・遮断踏切立ち入り等に対する指導取締りを推進し、踏切事故の防止に努める。

(注) 踏切道に設置されている標識の数を示している。

路線	踏切道	標識の種類	設置箇所	設置数	設置状況	備考
JR東日本	山手線	踏切標識	有楽町線	10	10	100%
			丸の内線	15	15	100%
			丸の内線	10	10	100%
			丸の内線	10	10	100%
			丸の内線	10	10	100%
			丸の内線	10	10	100%
			丸の内線	10	10	100%
			丸の内線	10	10	100%
			丸の内線	10	10	100%
			丸の内線	10	10	100%
JR東日本	山手線	踏切標識	山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
JR東日本	山手線	踏切標識	山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%
			山手線	10	10	100%

< 付属資料 >

1 中野区交通安全関係統計

(1) 当事者別交通事故発生件数 (第1、2当事者合計)

	2006(平成18)		2007(平成19)		2008(平成20)		2009(平成21)		2010(平成22)	
	件数	構成率								
乗用自動車	912	35%	866	37%	691	36%	644	37%	611	37%
貨物自動車	369	14%	331	14%	292	15%	250	15%	233	14%
自動二輪車	304	12%	249	11%	187	10%	165	10%	146	9%
原付自転車	195	8%	188	8%	140	7%	109	6%	87	5%
自転車	516	20%	499	21%	442	23%	397	23%	390	24%
歩行者	201	8%	186	8%	162	8%	146	8%	136	8%
その他	103	4%	44	2%	29	1%	11	1%	39	2%
合計	2,600	100%	2,363	100%	1,943	100%	1,722	100%	1,642	100%

(2) 車両側の違反 (第1当事者合計)

	2006(平成18)		2007(平成19)		2008(平成20)		2009(平成21)		2010(平成22)	
	件数	構成率								
信号無視	34	2%	6	1%	18	2%	10	1%	11	1%
最高速度	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
右折違反	2	0%	1	0%	0	0%	1	0%	0	0%
左折違反	5	0%	1	0%	1	0%	1	0%	4	1%
優先走行	3	0%	2	0%	1	0%	1	0%	1	0%
交差点の安全進行	306	20%	232	22%	137	16%	150	19%	134	18%
歩行者妨害	28	2%	24	2%	26	3%	16	2%	22	3%
徐行違反	4	0%	5	0%	2	0%	3	0%	4	1%
一時不停止	54	4%	28	3%	16	2%	20	3%	12	2%
酒酔い	2	0%	0	0%	1	0%	0	0%	0	0%
運転操作誤り	103	7%	51	5%	55	6%	47	6%	53	7%
前方不注意	186	12%	182	17%	130	15%	132	17%	135	18%
安全不確認	443	30%	344	33%	322	37%	285	36%	253	34%
その他・過失なし	331	22%	173	16%	156	18%	118	15%	111	15%
合計	1,501	100%	1,049	100%	865	100%	784	100%	740	100%

(3) 歩行者側の違反（第1、2当事者合計）

	2006(平成18)		2007(平成19)		2008(平成20)		2009(平成21)		2010(平成22)	
	件数	構成率								
信号無視	11	5%	7	4%	2	1%	7	5%	4	3%
横断歩道外横断	35	17%	19	10%	12	7%	7	5%	5	4%
横断禁止場所横断	21	10%	17	9%	8	5%	7	5%	8	6%
その他横断違反	1	0%	8	4%	9	6%	3	2%	5	4%
めいてい・徘徊	4	2%	1	1%	1	1%	0	0%	1	1%
飛び出し	11	5%	14	8%	6	4%	14	10%	5	4%
その他	28	13%	21	11%	21	13%	10	7%	8	6%
違反なし	100	47%	99	53%	103	64%	98	67%	100	74%
合計	211	100%	186	100%	162	100%	146	100%	136	100%

(4) 年齢別死傷者数

	2001(平成13)		2002(平成14)		2003(平成15)		2004(平成16)		2005(平成17)		
	人数 (人)	構成率 (%)									
	(死者)		(死者)		(死者)		(死者)		(死者)		
こども	幼児	36 (1)	1.9	28	1.4	34	1.9	32	1.9	37	2.6
	小学生	69	3.7	72	3.6	56	3.1	59	3.4	61	3.5
	中学生	15 (1)	0.8	19	0.9	17	0.9	15	0.9	14	0.8
若年層	高校生	45	2.4	48	2.4	38	2.1	28	1.6	34	1.9
	中卒～ 19歳	61	3.3	75	3.8	58	3.2	43	2.5	55	3.1
	20歳～ 24歳	344 (1)	18.7	354 (2)	17.8	294 (1)	16.4	292	16.9	245	14.0
25歳～29歳	308 (1)	16.8	301	15.1	291	16.2	264	15.3	295	16.9	
30歳～39歳	369 (1)	20.1	398 (2)	20.0	377	21.0	374	21.6	366 (1)	20.9	
40歳～49歳	184	10.0	208	10.5	179	10.0	199	11.5	200	11.4	
50歳～59歳	220 (2)	12.0	253 (1)	12.7	217	12.1	193 (2)	11.2	204	11.7	
60歳～64歳	86 (1)	4.7	66 (1)	3.3	78 (1)	4.3	88	5.1	92	5.3	
65歳以上	131	7.1	166 (2)	8.4	155 (4)	8.6	142	8.2	145 (1)	8.3	
合計 (死者数計)	1,838 (7)	100.0	1,988 (8)	100.0	1,794 (6)	100.0	1,729 (2)	100.0	1,748 (2)	100.0	

		2006(平成18)		2007(平成19)		2008(平成20)		2009(平成21)		2010(平成22)	
		人数 (人)	構成率 (%)	人数 (人)	構成率 (%)	人数 (人)	構成率 (%)	人数 (人)	構成率 (%)	人数 (人)	構成率 (%)
こども	幼児	25	1.7	21	1.6	19	1.7	10	1.0	8	0.9
	小学生	51	3.5	41	3.1	36	3.3	35	3.7	30	3.3
	中学生	19	1.3	15	1.1	11	1.0	7	0.7	8	0.9
若年層	高校生	30	2.0	22	1.7	21	1.9	13	1.4	15	1.7
	中卒～ 19歳	33	2.2	25	1.9	22	2.0	18	1.9	15	1.7
	20歳～ 24歳	181	12.2	166	12.5	138	12.7	96 (1)	10.0	85	9.5
25歳～29歳	226 (1)	15.3	197 (2)	14.8	144	13.2	134 (1)	14.0	110	12.2	
30歳～39歳	318	21.5	302 (1)	22.7	244 (1)	22.4	226	23.6	199 (1)	22.1	
40歳～49歳	198 (1)	13.4	184	13.8	157	14.4	152	15.9	166	18.5	
50歳～59歳	180 (1)	12.2	159	11.9	126	11.6	96 (1)	10.0	100 (1)	11.1	
60歳～64歳	77	5.2	73	5.5	53	4.9	58 (1)	6.0	57	6.3	
65歳以上	140 (1)	9.5	126 (2)	9.5	119 (1)	10.9	112 (1)	11.7	106 (1)	11.8	
合計 (死者数計)	1,478 (4)	100.0	1,331 (5)	100.0	1,090 (2)	100.0	957 (5)	100.0	899 (3)	100.0	

(5) 二輪車・自転車・歩行者の事故発生状況(第1、2当事者合計)

<件数>

	2001(平成13)	2002(平成14)	2003(平成15)	2004(平成16)	2005(平成17)
事故全体(件)	1,655	1,791	1,624	1,559	1,544
二輪車(件)	666	749	683	673	636
自転車(件)	569	611	575	602	567
歩行者(件)	233	251	256	207	211

	2006(平成18)	2007(平成19)	2008(平成20)	2009(平成21)	2010(平成22)
事故全体(件)	1,300	1,199	983	875	821
二輪車(件)	499	437	327	274	233
自転車(件)	516	499	442	397	390
歩行者(件)	201	186	162	146	136

<死傷者数>

	2001 (平成 13)	2002 (平成 14)	2003 (平成 15)	2004 (平成 16)	2005 (平成 17)
事故全体(人)	1,872	1,988	1,794	1,729	1,748
(死者数)	7	8	6	2	2
二輪車 (人)	550	623	564	540	532
(死者数)	3	3	3	1	2
自転車 (人)	516	556	528	539	519
(死者数)	0	1	0	0	0
歩行者 (人)	234	251	259	209	214
(死者数)	4	3	3	1	1

	2006(平成 18)	2007 (平成 19)	2008 (平成 20)	2009 (平成 21)	2010 (平成 22)
事故全体(人)	1,478	1,331	1,090	957	899
(死者数)	4	5	2	5	3
二輪車 (人)	381	342	255	204	162
(死者数)	2	2	0	2	1
自転車 (人)	469	447	369	337	329
(死者数)	0	0	0	1	0
歩行者 (人)	203	191	167	147	138
(死者数)	2	3	2	2	1

(6) 区内道路総延長面積

区分	延長		面積		
	m	%	m	%	
都道	26,402	5.1	487,681	19.5	
区道	特別区道	336,144	65.3	1,538,262	61.5
	区有通路	29,167	5.7	99,322	4.0
	認定外道路	5,793	1.1	18,460	0.7
私道	117,571	22.8	359,262	14.3	
合計	515,077	100.0	2,502,987	100.0	

※ (2011年4月1日現在、都道については2010年4月1日現在)

(7) 駅別放置自転車台数

駅名	鉄道名	放置台数			
		1996 (平成 8)	2001 (平成 13)	2005 (平成 17)	2010 (平成 22)
中野	J R ・ 東京メトロ	2,325	2,269	163	191
東中野	J R ・都営	1,402	914	106	0
中野坂上	東京メトロ ・都営	900	406	0	0
新中野	東京メトロ	994	767	629	131
中野新橋	東京メトロ	563	290	0	0
中野富士見町	東京メトロ ☆	271	313	0	0
落合	東京メトロ ☆	618	192	0	0
新江古田	都営☆	0	0	0	0
新井薬師前	西武	782	402	255	0
沼袋	西武	393	176	0	0
野方	西武	931	312	0	0
都立家政	西武	320	0	0	0
鷺ノ宮	西武	571	354	0	0
富士見台	西武☆	0	0	0	0
合計		10,070	6,395	1,153	322

(☆は中野区内分 調査時期は10月の晴天日午前中、100台未満は計上していない)

(8) 区設自転車駐車場の整備状況

駅名	名称	所在地	面積 (㎡)	種別	収容台数 (台)
中野	中野駅北口中央自転車駐車場	中野四丁目9番先	4,023	有料制	2,797
	中野駅北口西自転車駐車場	中野四丁目9番	1,081	有料制	1,211
	中野南自転車駐車場	中野二丁目26番	1,712	有料制	1,300
	中野西自転車駐車場	中野四丁目13番	797	有料制	665
	中野けやき通り自転車駐車場	中野四丁目11番	1,207	有料制	833
東中野	東中野駅自転車駐車場	東中野三丁目9番先	1,710	有料制	930
	東中野南自転車駐車場	東中野一丁目53番	676	有料制	590
	東中野東自転車等整理区画	東中野五丁目3番	35	整理区画	34
中野坂上	中野坂上駅自転車駐車場	中央二丁目8番先	1,588	有料制	1,052
新中野	鍋横自転車駐車場	本町四丁目44番	273	有料制	250
	杉山公園地下自転車駐車場	本町六丁目15番	633	有料制	240
中野新橋	中野新橋駅自転車駐車場	弥生町二丁目24番	252	有料制	250
中野富士見町	中野富士見町自転車駐車場	弥生町五丁目23番	111	登録制	90
落合	落合自転車等駐車整理区画	東中野三丁目14番	188	整理区画	160
新江古田	新江古田自転車駐車場	江原町二丁目29番	273	登録制	200
新井薬師前	新井薬師北自転車駐車場	上高田五丁目43番	224	有料制	230
	新井薬師南自転車駐車場	上高田三丁目36番	80	有料制	70
沼袋	沼袋駅南自転車整理区画	沼袋三丁目1番先	150	整理区画	250
	沼袋第一自転車駐車場	沼袋三丁目1番先	50	有料制	17
	沼袋地下自転車駐車場	沼袋一丁目34番	759	有料制	470
野方	野方駅東自転車整理区画(北)	野方六丁目1番先	135	整理区画	226
	野方駅東自転車整理区画(南)	野方五丁目25～ 26番先	205	整理区画	344
	野方第一自転車駐車場	野方五丁目32番	170	有料制	140
	野方第二自転車駐車場	野方五丁目32番	263	有料制	260
都立家政	都立家政北自転車駐車場	鷺宮一丁目26番	349	有料制	270
	都立家政南自転車駐車場	若宮三丁目15番	289	有料制	370
鷺ノ宮	鷺宮北自転車駐車場	鷺宮三丁目30番	298	有料制	248
	鷺宮東自転車駐車場	若宮三丁目56番	545	有料制	400
	鷺宮南自転車駐車場	白鷺二丁目49番及 び白鷺三丁目1番	1,692	有料制	1,356
富士見台					
総計			19,768		15,253

(2011年12月1日現在)

2 交通安全対策基本法抜粋

(目的)

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

(地方公共団体の責務)

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

(市町村交通安全対策会議)

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

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあっては、規約）で定める。

<都道府県交通安全対策会議の事務所掌事務 第16条から>

1 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。

2 1に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策を推進すること。

3 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

(市町村交通安全計画等)

第26条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基き、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

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

- 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下、「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであってはならない。
- 5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第二項及び第五項の規定は、市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

（地方公共団体の施策）

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

（特別区についてのこの法律の適用）

第 39 条 この法律の適用については、特別区は市とみなす。

3 中野区交通安全対策協議会設置要綱

(目的)

第1項 中野区の交通安全対策の立案及び実際に際して、区と関係行政機関ならびに関係民間団体が密接な連絡協調を図り、区民の意思を対策に反映させることを目的として、中野区交通安全対策協議会（以下「協議会」という。）をおく。

(所掌事務)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の事項について協議する。

- (1) 区の交通安全対策の立案及び実施に関すること。
- (2) 区と関係行政機関ならびに関係民間団体との連絡に関すること。
- (3) 中野区交通安全計画推進に関すること。
- (4) その他、区長が特に必要と認めること。

(構成)

第3条 協議会は、別表1に掲げる委員をもって構成する。

(役員)

第4条 協議会に次の役員を置く。

会長 1名

副会長 1名

- 2 会長及び副会長は委員の互選によってこれを決める。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を統轄する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会の会議は、会長が招集し、主宰する。

- 2 会長が必要と認めたときは、会議に関係人の参加を求めることができる。

(部会)

第6条 協議会に専門的事項について協議する部会をおくことができる。

- 2 部会は、部会長及び10人以内の部会員をもって構成する。
- 3 部会長及び部会員は、委員の中から協議会において互選する。
- 4 部会は、部会長が招集し、主宰する。
- 5 部会長に事故あるときは、あらかじめ部会長が指名した部会長がその職務を代理する。

(幹事)

第7条 協議会に幹事会をおき、別表2に掲げる幹事をもって構成する。

- 2 幹事会は、都市基盤部長が招集し、主宰する。
- 3 幹事会は、協議会の運営を補佐する。

(庶務)

第8条 協議会の庶務は、都市基盤部において処理する。

附則

(途中略)

この要綱は、2012年1月11日から施行する。

別表 1

警視庁中野警察署長
警視庁野方警察署長
東京消防中野消防署長
東京消防野方消防署長
東京都第三建設事務所長
新宿労働基準監督署長
中野区議会議員 2名
中野交通安全協会会長
野方交通安全協会会長
中野区町会連合会会長
南中野地区交通安全協議会会長
弥生地区交通安全協議会会長
東部地区交通安全協議会会長
鍋横地区交通安全協議会会長
桃園地区交通安全協議会会長
昭和地区交通安全協議会会長
上高田地区交通安全協議会会長
新井地区交通安全協議会会長
沼袋地区江古田四地区交通安全協議会会長
江古田地区交通安全協議会会長
野方地区交通安全協議会会長
大和地区交通安全協議会会長
鷺宮地区交通安全協議会会長
上鷺宮地区交通安全協議会会長
中野区民生児童委員協議会代表 2名
中野区立小学校PTA連合会代表
中野区立中学校PTA連合会代表
中野区私立幼稚園連合会代表
東日本旅客鉄道株式会社中野駅長
西武鉄道株式会社保線課長
関東バス株式会社丸山営業所長
京王バス東株式会社中野営業所長

中野個人タクシー協同組合代表
 野方個人タクシー協同組合代表
 中野区自動車整備協会代表
 東京都自動車整備振興会中野支部代表
 東京都自転車商協同組合中野支部代表
 東京都自転車商協同組合野方支部代表
 中野区商店街連合会代表
 中野区福祉団体連合会代表
 中野区友愛クラブ連合会代表
 婦人団体連絡協議会代表
 日本女性会議中野支部代表
 新日本婦人の会中野支部代表
 中野を豊かにする会代表
 中野明るい社会づくりの会代表
 中野区立小学校校長会代表
 中野区立中学校校長会代表
 中野区教育委員会事務局次長
 中野区都市基盤部長

別表 2

所属機関等	幹事	
中野区	都市政策推進室	産業・都市振興分野統括管理者
	地域支えあい推進室	地域活動推進分野統括管理者
	子ども教育部	保育園・幼稚園分野統括管理者
	健康福祉部	福祉推進分野統括管理者
	都市基盤部	都市計画分野統括管理者
		道路・公園管理分野統括管理者
		都市基盤整備分野統括管理者
	交通対策施策執行責任者	
教育委員会事務局	学校教育分野統括管理者	
警視庁中野警察署	交通課長	
警視庁野方警察署	交通課長	
東京都第三建設事務所	管理課長	

4 要望・質問・意見の受付窓口

項目		窓口	連絡先
交通規制の実施		中野警察署交通課	3366 - 0110 (代)
交通違反取締り		野方警察署交通課	3386 - 0110 (代)
横断歩道の設置			
信号機の設置			
応急救護知識・技術		中野消防署	3366 - 0119 (代)
		野方消防署	3330 - 0119 (代)
交通労働災害		新宿労働基準監督署	3361 - 3949 (代)
交通事故相談		東京交通安全協会城西交通事故相談所	3387 - 9241
道路施設・管理	都道	東京都第三建設事務所	3387 - 5131 (代)
	区道	中野区都市基盤部道路・公園管理分野	3389 - 1111 (代)
放置自転車		中野区都市整備部防災・都市安全分野	3389 - 1111 (代)

5 用語の意味

本報告で用いている主な用語の意味は、次のとおりである。

- 交通事故
道路交通法第2条第1項に規定される道路において、車両、路面電車及び列車（軌道車）の交通によって起こされた、人の死亡又は負傷を伴った事故及び物的損害を伴った事故をいう。ただし、この報告においては、人身事故のみを対象としている。
- 人身事故
交通事故により人の死傷があったものをいう。
- 死亡
交通事故発生から24時間以内に死亡したものをいう。
- 重傷
交通事故による加療日数が30日以上を負傷をいう。
- 軽傷
交通事故による加療日数が30日未満を負傷をいう。
- 負傷
重傷と軽傷を合計したものをいう。
- 当事者
交通事故に関係した人をいうが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者をいう。
- 第1当事者
過失（違反）がより重いか又は過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより小さい方の当事者をいう。
- 第2当事者
過失（違反）がより軽いか又は過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者をいう。
- 歩行者の事故
歩行中の人のほか、路側に立っていた人、路上作業員、路上遊戯中等の人が関係した交通事故をいう。
- 子どもの事故
幼児、園児、小学生、中学生が関係した交通事故をいう。
- 若年層の事故
中学校卒業後から25歳未満までの年齢層の人が関係した交通事故をいう。
- 高齢者の事故
年齢65歳以上の人が関係した交通事故をいう。
- 踏切事故

J R、私鉄の管理する踏切内において、列車（電車）と人・車両が関係した事故をいう。

- 事故類型

事故をまず当事者の種類（人または車両）によって類型化し、次いで、当事者の事故時の行動（動き、位置、衝突物等）によってさらに細かく類型化したものをいう。

- 状態別

当事者の事故当時の状況（自動車運転中、自動車乗車中、歩行中等）をいい、乗車（用）中とは、運転中と同乗者の合計をいう。

- 昼

日の出から日没までをいう。時間別では、6時から18時未満をいう。

- 道路種別

- 1 「表通り」

- (1) 「幹線道路」とは、都心の重要路線網を構成している道路の区間をいい、国道、首都高速道路の全部及び主要地方道の大部分並びに都（区市）道の一部の区間がこれにあたる。

- (2) 「準幹線道路」とは、幹線道路に準じる道路で、その地域の主要道路として構成されている道路の区間をいう。

- 2 「裏通り」

- (1) 「補助的道路」とは、比較的短い区間で幹線道路または準幹線道路に接続している道路で、車両交通上からみると裏通りの的な環境の道路の区間をいう。

- (2) 「生活道路」とは、居住地等において、専ら日常生活の用に供する買物道路、遊戯道路、通勤、通学道路及びこれらに準じるいわゆる裏通りと称する道路がこれにあたる。いずれにも該当しない道路については、「生活道路」とする。

- 交通バリアフリー法

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」のこと。

公共交通機関の利用にあって存在するさまざまな障壁(バリア)の除去（バリアフリー化）を目的として、

- (1) 鉄道駅等の旅客施設及び車両について、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進する。

- (2) 鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進することとしている。

- ・ TDM（交通需要マネジメント）
 Transportation Demand Management
 自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を図ることにより、都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和していく取組。
- ・ TSマーク
 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自転車の安全利用と自転車事故の防止と併せて被害者の救済に資することを目的にしている。
- ・ リバーシブルレーン
 渋滞緩和のため全幅3車線以上の道路において、中央線（センターライン）の位置を時間帯によってずらし、交通量が特に多い方向の車線を特定の時間帯のみ増やす交通規制のこと。
- ・ ボトルネック
 「ボトルネック」とはビンの首という意味だが、ビンは首の部分が細くなっている。道路交通におけるボトルネックとは、道路の幅が急に細くなったり、工事中などで車線が規制され車の流れが阻害される場所を指す。
- ・ ゼブラ導流帯
 交差点の手前などで、車両を進入させないことによって円滑さと安全さを確保するために設けられた「道路上に縞状に塗装された部分」を指す。

第9次中野区交通安全計画
2011（平成23）～2015（平成27）年度

平成24年3月 作成

編集発行 中野区/中野区交通安全対策協議会
(庶務担当) 中野区 都市基盤部 防災・都市安全分野
交通対策担当

東京都中野区中野4丁目8番1号

TEL 3389-1111 内線5712

直通 TEL 3228-8886

FAX 3228-5675

E-mail: bosaitosianzen@city.tokyo-nakano.lg.jp