

第11次中野区交通安全計画(案)について

第11次中野区交通安全計画(案)について、別紙のとおり、作成したので報告する。

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10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た。

令和3年3月の国の第11次交通安全基本計画、同年4月の第11次東京都交通安全計画の策定を受け、第11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及び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部署の協力の下、計画(案)を取りまとめた。

2 第11次中野区交通安全計画(案)の概要

(1)計画期間 令和3(2021)年度～令和7(2025)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 高齢者及び子どもの交通安全の確保
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、次代を担う子どもの安全を確保する観点から重点施策とした。
- ② 自転車の安全利用の推進
近年、自転車利用者によるルール違反やマナーの低下などが問題になっている。区内の自転車事故は増加傾向にあり、令和元年には自転車事故の割合が事故全体の5割を超え、東京都の約4割と比べ高い状況にあることから重点施策とした。
- ③ 二輪車事故等の防止
区内の二輪車乗車中の交通事故件数は全体の約2割を占め、令和2年は134件発生し、1人が死亡、111人が負傷するなど、重大事故に繋が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により、飲酒事故件数は減少してきたが、令和2年は区内で3件の飲酒運転による事故が発生しており、根絶に至ってい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 500 件以下 (第10次の目標は500件以下)
令和2年実績 628 件
- ② 区内の年間高齢者交通事故死傷者数 70 人以下 (第10次の目標は70人件以下)
令和2年実績 122 人
区内の年間子ども交通事故死傷者数 35 人以下 (新規)
令和2年実績 44 人
- ③ 区内の年間自転車関与事故件数 190 件以下 (第10次の目標は195件以下)
令和2年実績 350 件

3 これまでの経緯

- (1)令和3年3月10日 策定決定（中野区交通安全対策協議会）
- (2)令和3年5月10日 策定方針の決定（中野区交通安全対策協議会幹事会）
- (3)令和3年8月10日 計画素案の確認・修正（中野区交通安全対策協議会幹事会）
- (4)令和3年8月23日 計画案の審議（中野区交通安全対策協議会）

4 今後の予定

- (1)令和3年10月20日～11月10日 パブリック・コメント実施
- (2)令和3年12月上旬 パブリック・コメント実施結果の議会報告（総務委員会）
- (3)令和3年12月中旬 中野区交通安全対策協議会で審議
- (4)令和3年12月下旬 第11次中野区交通安全計画決定
- (5)令和4年 1月 区報・ホームページで周知

5 その他

<参考>

東京都 交通安全計画の道路交通事故死者数の目標及び死者数の推移

	第7次計画 (2001～2005)	第8次計画 (2006～2010)	第9次計画 (2011～2015)	第10次計画 (2016～2020)	第11次計画 (2021～2025)
目標値	350人以下	250人以下	150人以下	125人以下	110人以下
実績値	289人 (2005年)	215人 (2010年)	161人 (2015年)	155人 (2020年)	

中野区 交通安全計画の交通事故件数の目標及び交通事故件数の推移

	第7次計画 (2001～2005)	第8次計画 (2006～2010)	第9次計画 (2011～2015)	第10次計画 (2016～2020)	第11次計画(案) (2021～2025)
①交通事故件数 (目標値)	設定なし	1,460件以下	730件以下	500件以下	500件以下
事故件数 (実績値)	1,544件 (2005年)	821件 (2010年)	525件 (2015年)	628件 (2020年)	
②高齢者死傷者 数(目標値)	設定なし	100人以下	70人以下	70人以下	70人以下
高齢者死傷者数 (実績値)	145人 (2005年)	106人 (2010年)	83人 (2015年)	122人 (2020年)	
③自転車関与事 故件数(目標値)	設定なし	設定なし	設定なし	195件以下	190件以下
自転車関与事故 件数(実績値)	—	346件 (2010年)	206件 (2015年)	350件 (2020年)	
④子ども死傷者 数(目標値)	設定なし	設定なし	設定なし	設定なし	35人以下
子ども死傷者数 (実績値)	— (2005年)	46人 (2010年)	25人 (2015年)	44人 (2020年)	

第11次中野区交通安全計画（案）

令和3（2021）年度～令和7（2025）年度

中 野 区

中野区交通安全対策協議会

目 次

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10次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	4
(6) 子どもの交通事故の現状と課題	4
3. 施策の重点と方向	5
4. 施策の目標	5
(1) 交通事故発生件数の削減	5
(2) 高齢者及び子どもの交通事故死傷者数の削減	5
(3) 自転車関与事故件数の削減	6
第2部 講じようとする施策	6
I 重点施策	6
第1章 高齢者及び子どもの交通安全の確保	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	7
2. 教育・啓発の推進	7
3. 指導取締りの強化	7
4. 車両の安全性の確保	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)道路橋梁等の長寿命化修繕計画による安全性・信頼性の確保	8
2. 交通安全施設等の整備	9
(1)歩道等の整備	9
(2)自転車通行空間の整備	9
(3)道路照明の整備	9
(4)各種交通安全施設等の整備	9
3. 道路利用の適正化	10
(1)道路の使用及び占用の管理	10
(2)不法占用物件等の排除	10
4. 駐車環境の整備	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
(4)違法駐車防止対策の推進	11
5. 公共交通機関への転換対策の推進	11
6. その他の道路環境の整備	11
(1)道路の緑化推進	11
(2)無電柱化の推進	11
(3)通学路の整備	11
(4)安全な公共交通の整備	11
第2章 交通安全意識の啓発	11
1. 交通安全生涯体験学習の充実	11
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)成人等に関する交通安全教育	12
(3)「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進	12
(4)自転車利用者に対する交通安全啓発	12
(5)小学生に対する交通安全教育	13
(6)高齢者に対する交通安全教育	13
(7)障害者に対する交通安全教育	14
(8)外国人に対する交通安全教育	14
3. 通学路等における交通安全の確保	14
(1)通学路交通安全プログラム	14
(2)通学時等における交通安全指導	14
(3)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	15
(1)地域の交通安全組織の拡大と育成	15
(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	16
(1)多様な広報媒体による広報活動の充実	16
(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)放置自転車の撤去等	19
(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	20
第4章 安全運転と車両の安全性の確保	20
1. 安全運転の確保	20

(1)運転者教育の充実	20
(2)高齢運転者適正能力の確認と高齢者マーク等の普及	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	21
(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	22
1. 応急救護知識・技術の普及	22
第6章 被害者の支援	22
1. 交通事故相談業務の充実	22
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	23
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づき、昭和46年(1971年)以降、5年ごと10次にわたって「中野区交通安全計画」を策定し、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。

・令和2年に感染拡大した新型コロナウイルス感染症の影響により、人々のライフスタイルや交通行動の変化が認められることから、これに伴う交通事故発生状況等を分析し、効果的な事故防止策を推進する。

(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、交通事故による死傷者の発生を抑止するため、この第11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、令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025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10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、平成12年の413人をピークに減少傾向にある。

第10次東京都交通安全計画では、「令和2年までに年間の交通事故死者数を125人以下とすること」を目標とし、交通安全対策を実施したところ、令和元年には戦後最小の133人まで減少したが、令和2年は155人に増加し、目標は達成できなかった。

一方、都内の交通事故件数は、平成12年の91,380件をピークに減少傾向であり、令和2年は25,642件であった。

中野区においては、平成12年の1,903件をピークに区内の交通事故件数は減少傾向であったが、平成29年に増加に転じた。令和2年は、前年比53件減少し、628件となった。

また、高齢者及び中学生以下の子どもの事故件数は、平成30年から増加傾向であり、特に歩行中や自転車乗車中の事故防止対策が今後の課題である。

区内の交通事故発生件数及び死傷者数

	平成23	平成24	平成25	平成26	平成27	平成28	平成29	平成30	令和元	令和2
件数	816	673	620	587	525	492	530	533	681	628
死亡者	3	4	4	1	4	2	1	0	1	3
重傷者	11	12	5	4	1	5	11	24	42	40
軽傷者	883	734	677	655	594	553	577	574	703	638
合計(人)	897	750	686	660	599	560	589	598	746	681

(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、高齢者が関与する交通事故の割合が増加している。都内の平成28年の高齢者（65歳以上）の交通事故件数は10,825件で、交通事故全体に占める割合は約33%であった。令和2年には、8,851件となり、1,974件減少したものの、高齢者の事故の割合は約35%と依然として高い割合で推移している。

また、区内の交通事故における高齢者関与率についても、平成28年の約28%に対し、令和2年では約33%に増加しており、今後さらなる高齢社会の進展に伴い、高齢者が関与する交通事故の増加が懸念される。

都内の高齢者の交通事故死者数は長期的にみれば減少傾向にあるが、全交通事故死者数に占める割合は依然として高く、令和2年の死者数は60人と全体の約39%である。状態別死者数の内訳をみると、歩行中が最も多く37人（約62%）、次に多かったのが自転車乗車中で16人（約27%）であった。

区内の高齢者の交通事故死傷者数は増加傾向にあり、令和2年の死者2人は、歩行中と自転車乗車中であった。

区内高齢者事故発生件数

	平成 28	平成 29	平成 30	令和元	令和 2
高齢者事故件数	136	165	190	223	206
高齢者事故件数の割合	27.6%	31.1%	35.6%	32.7%	32.8%
高齢者死傷者数(死者数)	83(1)	84(0)	95(0)	129(1)	122(2)
高齢者自転車事故件数	19	44	41	74	75
高齢者事故件数に対する高齢者自転車事故件数の割合	14.0%	26.7%	21.6%	33.2%	36.4%

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致死率が高く、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、歩行者及び自転車利用者に対する交通安全指導に重点を置いた対策の強化が必要である。

(3) 自転車の事故の現状と課題

新型コロナウイルス感染症の影響による通勤形態の変化や、自転車の事業利用、自転車シェアリングの利用など、自転車の利用範囲も広がっている。都内の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あったが、平成 29 年から増加に転じ、令和 2 年は前年に比べ減少したものの、11,443 件の事故が発生している。

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であったが、平成 29 年から増加傾向にあり、令和 2 年は 350 件の事故が発生し、事故総件数に占める自転車関与率は 55.7%である。また、令和元年からは高齢者による自転車事故が増加し、令和 2 年は高齢者事故全体の 36.4%を占めている。

自転車事故のうち、7割近くが自転車側に違反があり、安全不確認による事故が最も多く、出会頭や一時不停止による交差点での接触、ブレーキやハンドル操作などの運転操作誤りの順になっている。

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り、自転車利用者に対する交通安全指導の強化が必要である。

区内自転車関与事故発生状況

	平成 28	平成 29	平成 30	令和元	令和 2
件 数	180	232	233	372	350
負傷者数	162	222	212	348	315
死者数	1	0	0	0	1
自転車事故関与率	36.6%	43.8%	43.7%	54.6%	55.7%

(4) 二輪車の交通事故の現状と課題

平成 28 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 40 人で、事故死者全体の約 25% を占めている。令和 2 年の死者数は 40 人で、全体の約 26% となっており、依然として高い水準にある。

区内においての二輪車事故件数は、平成 14 年の 749 件をピークに減少しており、令和 2 年は 134 件発生し、1 人が死亡、111 人が負傷している。

区内二輪車事故件数及び死傷者数

	平成 28	平成 29	平成 30	令和元	令和 2
件 数	121	135	118	129	134
負傷者数	97	104	93	103	111
死 者 数	0	1	0	0	1

二輪車事故の特徴は、交差点右左折時の安全不確認、カーブ等におけるハンドル操作不適、信号無視、速度超過など、基本的な交通法規や安全な運転操作の不履行により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指導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、平成 19 年の飲酒運転の罰則強化、平成 21 年の行政処分強化などにより年々減少してきた。

しかし、令和 2 年だけでも、都内では飲酒運転による事故が 151 件発生し、5 人が死亡、186 人が負傷している。

このため、運転者等の意識改革及び悪質危険な運転に重点を置いた指導取締りや、酒類提供飲食店等の関係機関と連携した普及啓発を推進し、飲酒運転根絶を目指して取り組んでいく必要がある。

飲酒運転事故件数

	平成 28	平成 29	平成 30	令和元	令和 2
東京都内	202	174	177	152	151
中野区内	1	3	4	3	3

(6) 子どもの交通事故の現状と課題

都内における子ども（幼児から中学生）の交通事故発生件数は、平成 28 年は 1,478 件であったが、令和 2 年は 1,244 件に減少している。

区内における発生件数は、平成 28 年の 20 件に対し、令和 2 年は 45 件と大きく増加している。事故発生状況を状態別で見ると、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の遵守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。

区内子どもの交通事故発生件数

	平成 28	平成 29	平成 30	令和元	令和 2
子ども事故件数	20	16	29	56	45
子ども死傷者数(死者数)	29(0)	24(0)	37(0)	55(0)	44(0)
子ども自転車事故件数	8	9	16	32	26
子ども自転車死傷者数(死者)	12(0)	12(0)	21(0)	30(0)	24(0)
子ども事故件数に対する子ども自転車事故件数の割合	40%	56.3%	55.2%	57.1%	57.8%

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) 高齢者及び子どもの交通安全の確保
- (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) 交通事故発生件数の削減

区内では、令和2年中 628 件、1 日平均 1.72 件の交通事故が発生している。各種交通安全施策を実施することにより、令和7年までに年間 500 件、1 日平均 1.37 件以下に減少させることを目標とする。

(2) 高齢者及び子どもの交通事故死傷者数の削減

区内では、高齢者の令和2年中の死傷者数は 122 人である。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令和7年までに 70 人以下にすることを目標とする。

また、子どもの令和2年中の死傷者数は44人である。令和7年までに35人以下にすることを目標とする。

(3) 自転車関与事故件数の削減

区内では、令和2年中350件の自転車が関与する交通事故が発生している。自転車安全利用の広報啓発及び指導取締りを推進し、令和7年までに、年間190件に減少させ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 高齢者及び子どもの交通安全の確保

高齢者及び子どもの歩行中の事故、高齢者の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、高齢者及び子どもに対する交通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
- 高齢運転者及び子どもに対する参加・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

- 安全な公共交通の整備
- 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

区内の交通事故に占める自転車が関与する事故の割合は、5割を超え、東京都の平均と比べても高い状況となっている。さらに、一時不停止や信号無視など、自転車側に何らかの違反があったとされる事故の割合が約7割であり、利用者の交通ルールやマナーに課題がみられる状況である。

自転車に起因する事故やトラブルを防止するため、自転車安全利用講習会やキャンペーンなど、関係機関が連携を強化し、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

- 安全で安心して通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

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」、「自転車安全利用講習会」、「スクエアード・ストレイト式自転車交通安全教室」など自転車利用のルールの徹底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

4. 車両の安全性の確保

- 自転車点検等整備促進事業の推進

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
- 二輪車関係組織の育成、活性化を図り、交通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。

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歩道や自転車の通行空間を整備し、無電柱化を行い、歩行者及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。

(第三建設事務所)

(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、地区計画及び都市計画道路等の整備による道路の新設及び拡幅を進める。

(道路課 まちづくり事業課)

イ 道路の整備

中野区道路舗装維持管理計画に基づき、計画的かつ効率的な道路の補修・改良を進め、安全で快適な通行空間の確保を図る。

(道路課)

(3) 道路橋梁等の長寿命化修繕計画による安全性・信頼性の確保

中野区橋梁長寿命化修繕計画に基づき、予防保全的な維持管理により、社会の重要インフラとしての橋梁の安全性、信頼性の確保を図る。

(第三建設事務所 道路課)

2. 交通安全施設等の整備

(1) 歩道等の整備

安全で快適な通行空間を確保するため、歩道の段差解消やバリアフリー化など歩道の整備を進める。

また、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、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。

(第三建設事務所 道路課)

(2) 自転車通行空間の整備

歩道のない道路が多く、幅員が狭い区道の現状を踏まえ、自転車の交通量や沿道の利用状況を勘案し、既存の区道では自転車ナビマーク、区道の再整備に併せて自転車通行帯を設置するなどの自転車通行空間の整備を警察と連携し進める。

また、安全で快適な自転車通行空間を効率的かつ効果的に整備するため、整備予定箇所や、整備形態等を示す指針等を取り纏めることを検討する。都道については、東京都自転車通行空間整備推進計画に基づき、整備を順次進める。

(交通政策課 第三建設事務所 道路課 警察署)

(3) 道路照明の整備

夜間の交通安全確保のために、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。

LED街路灯への転換が完了し、今後も安全で安定した照明を確保するため、老朽化した街路灯柱の改修を中野区道路附属物等維持管理計画に基づき計画的に行っていく。また、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。

(第三建設事務所 道路課)

(4) 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。

(第三建設事務所 道路課)

3. 道路利用の適正化

(1) 道路の使用及び占用の管理

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、道路工事による交通障害や、事故を未然に防止し、道路上の工事が計画的に行われるよう中野区道路工事調整会議（中野区都市基盤部、中野・野方警察署、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、施工方法などを協議し、道路工事を最小限に抑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、許可条件の遵守、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。

（第三建設事務所 道路課）

(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、沿道の住民や商店等に自主規制の協力を呼び掛けるとともに、広く区民が道路の機能や役割についての関心と理解を持つよう普及啓発に努める。

（第三建設事務所 道路課）

4. 駐車環境の整備

(1) 自動車駐車施設の整備促進

路上駐車は、交通事故や交通渋滞を誘発するため、円滑な道路交通の確保の面から、その解決が重要な課題となっている。民間の駐車施設は、東京都駐車場条例等により整備を行う。また、民間自動車駐車場等の整備に関する支援策を案内するなどの取組を促進する。

（交通政策課）

(2) 二輪車駐車場の整備

東京都道路保全公社が進めている総合駐車対策による自動二輪車用駐車場整備助成制度を有効に活用し、整備の促進を図る。

（交通政策課）

(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。

（交通政策課）

(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。荷さばき駐車需要に応じるため、道路環境に即したパーキング・メーター等の貨物車枠の拡充を促進する。

(警察署)

5. 公共交通機関への転換対策の推進

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、自動車交通総量の削減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、バス専用（優先）通行帯の整備等について推進する。

(警察署)

6. その他の道路環境の整備

(1) 道路の緑化推進

道路交通の安全性と快適性を高めるとともに、沿道の環境改善や災害時の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。

(道路課)

(2) 無電柱化の推進

歩行者や自転車等の安全な通行空間の確保や災害時の電柱倒壊リスク排除によるまちの防災性向上に加え、良好な都市景観の創出により、快適で魅力ある住環境の向上を図る。

(道路課)

(3) 通学路の整備

通学路の安全点検を実施計画にしたがって、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、実施する。

点検時に把握した要改善箇所について、道路管理者が改善措置などの各種交通安全施設対策を実施するとともに、警察は道路交通実態に応じた交通規制及び交通管制対策を行う。

(学校教育課 警察署)

(4) 安全な公共交通の整備

高齢者等が安全に利用できるよう国等の支援策を活用して、ノンステップバスやUDタクシーなどの導入を推進する。

(交通事業者)

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。

(防災危機管理課 警察署)

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」等において、幼児・児童の発達段階に応じて、日常の適切な指導と組織的・計画的な交通安全教育を行う。

また、学校、家庭、地域社会、関係諸機関相互と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。

(指導室 保育園・幼稚園課 警察署)

(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。

特に二輪車運転者については、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。

(防災危機管理課 警察署)

(3) 「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進

交通安全教育に当たっては、これまでの取組に加えて、オンライン講習や動画を活用した対面によらない交通安全教育、ウェブサイト等各種媒体を活用した広報啓発活動についても推進していく。

(防災危機管理課 警察署)

(4) 自転車利用者に対する交通安全啓発

自転車利用者のマナーの低下による危険走行が散見され、自転車同士あるいは歩行者との事故も増えている。「自転車安全利用五則」を、区報やホームページ等広報媒体や放置自転車防止街頭キャンペーン、自転車安全利用講習会、スケアード・ストレイト式自転車交通安全教室などの機会を活用して周知し、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。

【自転車安全利用五則】

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
道路交通法上、自転車は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は車道通行を原則とする。
(ただし、道路標識等で指定された場合、13歳未満の子ども、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)
- 2 車道は左側を通行
自転車は道路の左側を通行しなければいけない。
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
歩道では、歩道の中央から車道よりの部分を徐行しなければならない。また、歩行者の通行を妨げることになる場合は、一時停止をしなければいけない。
- 4 安全ルールを守る
飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止、安全確認を行う。
- 5 子どもはヘルメットを着用
自転車を運転する児童の保護者は、児童にヘルメットを着用させるように努めなければならない。

(防災危機管理課 警察署)

(5) 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や関係団体と連携し、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し、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。

(指導室 警察署)

(6) 高齢者に対する交通安全教育

町会・自治会や友愛クラブをはじめとする様々な社会参加活動の場や、区民活動センターなどの施設において、加齢に伴う身体機能の変化、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、高齢者会館などでの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。

さらに個別の働きかけとして、警察官、民生・児童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。

(地域活動推進課 警察署)

(7) 障害者に対する交通安全教育

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。

(障害福祉課 警察署)

(8) 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遵守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。

(防災危機管理課 警察署)

3. 通学路等における交通安全の確保

(1) 通学路交通安全プログラム

平成24年4月に全国で登下校中の児童・生徒が死傷する交通事故が相次いで発生したことから、区は、平成24年8月に学校、PTA、道路管理者、交通管理者と連携・協力し、区立小学校全校の通学路における緊急合同点検を実施するとともに、必要な安全対策を協議して実施した。また、平成25年度以降は随時点検を実施している。

これらのことにより、通学路の安全確保については一定の成果が得られたが、引き続き、関係機関との連携体制を強化し、通学路の交通安全確保の取組を効果的に行うため、平成27年12月に「中野区通学路交通安全プログラム」を策定した。今後は、本プログラムに基づき、関係機関が連携・協力し、児童・生徒が安全に通学できるよう通学路の安全確保を図っていく。

(防災危機管理課 警察署)

(2) 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組を推進し、通学路における安全の確保を図る。

(指導室 子ども・教育政策課)

(3) 通学路の見直し

通学路は、学校長が「中野区立小学校の通学路の設定等に関する基準」を踏まえ、交通の状況や防犯上の観点等を総合的に勘案し、所管の警察署など関係機関と十分に協議のうえ、設定している。見直しについては、児童の通学の状況及び地域の実態に応じて適切な道路を選定し、見直しを行う。

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、PTA、警察、行政機関が連携し、学区域内の通学路点検を実施し、通学路の見直しを行う。

(学校教育課)

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

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する。

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。

若年層の自転車利用者、二輪車利用者に対しては、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。

(防災危機管理課 地域活動推進課 警察署)

(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

家庭内で交通安全にかかる身近な話題が話し合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。

(防災危機管理課 地域活動推進課)

(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。

(防災危機管理課 地域活動推進課 警察署)

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
- ・ 運転中におけるスマートフォン・携帯電話等の使用禁止
- ・ シートベルト及びチャイルドシート着用の推進
- ・ 薄暮時の自動車ライト点灯（トワイライトオン運動）
- ・ 暗くなつてからの外出は、明るく目立つ服装や反射材の励行
- ・ 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。

(防災危機管理課 警察署)

(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。

(防災危機管理課 警察署)

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・駐車禁止規制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することにより学童の通学等に危険を及ぼしている箇所等においては、ゾーン30の整備、通行禁止規制や一方通行規制を行うなどして、通過車両の抑制を行っていく。

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、普通自転車専用通行帯の整備や自転車ナビマーク等を設置することにより、自転車通行環境の整備を推進する。

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を設けるほか、右折誘導線の設置や進路変更禁止及び進行方向別通行区分規制等を実施する。

また、カーブ区間における二輪車事故を防止するため、減速マーク、滑り止め舗装、視線誘導標の設置等の安全対策を推進する。

(警察署)

(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道路の改良、自転車・歩行者空間の整備等交通管理上必要な施策について事業者等と調整し、安全で快適な都市交通環境の実現を図る。

(警察署)

(3) 信号機の設置・更新・高度化

ア LED信号機の導入

LED信号機の導入に伴い、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」、待ち時間や残り時間を表示し、歩行者の無理な横断を防ぐ「ゆとりシグナル(経過時間表示機能付歩行者用灯器)」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。

(警察署)

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。

(警察署)

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、暴走対策、貨物自動車の過積載防止対策等を推進していく。

(警察署)

4. 放置自転車等の対策

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。

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、令和2年の放置台数は447台余りと、放置台数は大幅に減少した。

(交通政策課)

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

(1) 放置自転車の撤去等

放置自転車は着実に減少傾向にあるが、時間帯や一部地域によっては、未だに放置された自転車がある。放置された自転車により、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、今後も放置自転車の撤去作業、放置自転車クリーンキャンペーン等の対策を進める。

(交通政策課 警察署)

(2) 自転車駐車場の確保

自転車駐車場の適正な駐車台数の確保と配置の整備に努める。民営自転車駐車場について、補助制度を有効に活用し整備の推進を図る。

大型店舗等の自転車駐車場設置義務について、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、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。

(交通政策課)

(3) 自転車の適正利用の啓発

自転車駐車場の整備に加え、自転車利用者の適正な利用の推進を行う。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るため、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」などの地域活動を実施する。

(交通政策課)

(4) 放置二輪車対策

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、警察が駐車違反として取締りを実施していく。

(警察署)

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

運転者個々の心理的適性に応じた教育、身体機能や健康状態の自覚を促す教育により、運転実務に必要な知識と判断能力を習得させるため、運転者講習会、二輪車実技講習会、学校における交通安全教室などの充実化を図る。

(警察署)

(2) 高齢運転者適正能力の確認と高齢者マーク等の普及

運転適正検査及び認知機能検査等により、加齢に伴う運転への影響を理解させる高齢者教育を行うとともに、運転免許証の自主返納及び運転経歴証明書制度の広報啓発により自主返納を促すほか、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）の普及啓発に努め、高齢者が関与する交通事故の減少を図る。

(警察署)

(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。

(警察署)

(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。

(警察署)

(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「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。

(警察署 労働基準監督署)

(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。
(警察署 労働基準監督署)

(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。

(警察署)

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、その情報に基づき適切な措置を講じる。
(警察署)

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々たちによる迅速な、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・啓発するとともに、講習会の実施を推進する。

(消防署)

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中野交通事故相談所の広報等の支援を行う。また、民間の犯罪被害者支援団体等と連携して相談業務の充実を図る。

(防災危機管理課 警察署)

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て、「交通事故被害者の手引」を交付活用し、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。

(警察署)

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が実施している生活資金の貸し付け、交通遺児の就学支援策を案内するなどの取組を促進する。

(福祉推進課 警察署)

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者に対し、注意喚起や取締りを通じて加入促進を図り、無保険車両の運行防止を徹底する。

(警察署)

5. 自転車保険制度の普及啓発

令和2年4月1日から「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正され、対人賠償事故に備える保険等への加入が義務化された。

中野区では、令和元年度より開始した、TSマーク（付帯保険）の取得にかかる自転車点検等整備促進事業により、自転車保険の普及啓発を図る。

(防災危機管理課 警察署)

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、誰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。

(鉄道事業者)

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・検討を進める。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。

(鉄道事業者)

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。

(警察署)

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。

(警察署)

<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当事者合計)

	平成28(2016)		平成29(2017)		平成30(2018)		令和元(2019)		令和2(2020)	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
乗用自動車	275	55.9%	273	51.5%	239	44.8%	265	38.9%	206	32.8%
貨物自動車	112	22.8%	133	25.1%	149	28.0%	129	18.9%	115	18.3%
自動二輪車	20	4.1%	24	4.5%	14	2.6%	35	5.1%	30	4.8%
原付自転車	21	4.3%	15	2.8%	22	4.1%	19	2.8%	27	4.3%
自転車	53	10.8%	75	14.2%	92	17.3%	213	31.3%	223	35.5%
歩行者	2	0.4%	5	0.9%	7	1.3%	11	1.6%	10	1.6%
その他	9	1.8%	5	0.9%	10	1.9%	9	1.3%	17	2.7%
合計	492	100%	530	100%	533	100%	681	100%	628	100%

(2) 車両側の違反 (第1当事者合計)

	平成28(2016)		平成29(2017)		平成30(2018)		令和元(2019)		令和2(2020)	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
信号無視	4	0.9%	11	2.5%	6	1.4%	9	2.0%	10	2.6%
最高速度	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
左折違反	0	0.0%	3	0.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
右折違反	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
優先走行	0	0.0%	1	0.2%	1	0.2%	2	0.4%	5	1.3%
交差点の安全進行	64	15.0%	66	14.8%	68	16.0%	61	13.6%	41	10.8%
歩行者妨害	10	2.3%	9	2.0%	11	2.6%	8	1.8%	4	1.1%
徐行違反	1	0.2%	1	0.2%	2	0.5%	0	0.0%	0	0.0%
一時不停止	3	0.7%	3	0.7%	8	1.9%	7	1.6%	3	0.8%
酒酔い	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.3%
運転操作誤り	25	5.8%	23	5.2%	20	4.7%	25	5.6%	33	8.7%
前方不注意	84	19.6%	74	16.6%	75	17.7%	75	16.7%	51	13.5%
安全不確認	162	37.9%	199	44.7%	177	41.7%	170	37.9%	170	45.0%
その他・違反なし	75	17.5%	55	12.4%	56	13.2%	92	20.5%	60	15.9%
合計	428	100.0%	445	100.0%	424	100.0%	449	100.0%	378	100.0%

(3) 歩行者側の違反（第1、2当事者合計）

	平成 28(2016)		平成 29(2017)		平成 30(2018)		令和元(2019)		令和 2 (2020)	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
信号無視	1	1.0%	2	2.4%	3	2.6%	5	4.1%	2	1.6%
横断歩道外横断	7	7.1%	4	4.8%	8	6.8%	1	0.8%	2	1.6%
横断禁止場所横断	2	2.0%	5	5.9%	2	1.7%	10	8.2%	4	3.3%
その他横断違反	4	4.0%	7	8.2%	4	3.4%	0	0%	3	2.5%
めいてい・徘徊	0	0%	0	0%	2	1.7%	1	0.8%	2	1.6%
飛び出し	2	2.0%	5	5.9%	5	4.3%	7	5.7%	7	5.7%
その他	6	6.1%	3	3.5%	3	2.6%	5	4.1%	0	0%
違反なし	77	77.8%	59	69.3%	90	76.9%	93	76.3%	102	83.7%
合計	99	100%	85	100%	117	100%	122	100%	122	100%

(4) 年齢別死傷者数

		平成 23(2011)		平成 24(2012)		平成 25(2013)		平成 26(2014)		平成 27(2015)	
		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 (%)
		(死者)		(死者)		(死者)		(死者)		(死者)	
子ども	幼児	12	1.3	8	1.1	10	1.5	14	2.1	11	1.8
	小学生	30	3.3	16	2.1	27	3.9	27	4.1	14	2.3
	中学生	7	0.8	5	0.7	4	0.6	8	1.2	0	0
若年層	高校生	16	1.8	10	1.3	9	1.3	8	1.2	10	1.7
	中卒～ 19歳	10	1.1	14	1.9	15	2.2	14	2.1	11	1.8
	20歳～ 24歳	85	9.5	62	8.3	50	7.3	36	5.5	38	6.4
25歳～29歳		111 (1)	12.4	87	11.6	109	15.9	68	10.3	64 (1)	10.7
30歳～39歳		211	23.5	156	20.8	134 (1)	19.5	143	21.7	143	23.9
40歳～49歳		139	15.5	132	17.6	139 (1)	20.3	129	19.5	121 (1)	20.2
50歳～59歳		108 (1)	12.0	97 (1)	12.9	75	10.9	87	13.2	77	12.9
60歳～64歳		61	6.8	55 (1)	7.3	46 (1)	6.7	35	5.3	27 (1)	4.5
65歳以上		107 (1)	11.9	108 (2)	14.4	68 (1)	9.9	91 (1)	13.8	82 (1)	13.7
合計 (死者数計)		897 (3)	100.0	750 (4)	100.0	686 (4)	100.0	660 (1)	100.0	598 (4)	100.0

		平成 28(2016)		平成 29(2017)		平成 30(2018)		令和元(2019)		令和 2(2020)	
		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 (%)
		(死者)		(死者)		(死者)		(死者)		(死者)	
子ども	幼 児	8	1.4	7	1.2	16	2.7	20	2.7	10	1.5
	小学生	15	2.7	15	2.6	16	2.7	28	3.8	25	3.7
	中学生	6	1.1	2	0.3	5	0.8	7	0.9	9	1.3
若年層	高校生	6	1.1	3	0.5	13	2.2	9	1.2	7	1.0
	中卒～ 19歳	5	0.9	8	1.4	12	2.0	7	0.9	6	0.9
	20歳～ 24歳	35	6.3	34	5.8	30	5.0	45	6.0	52	7.6
25歳～29歳		51	9.1	56	9.5	48	8.0	56	7.5	56	8.2
30歳～39歳		128	22.9	133 (1)	22.6	121	20.2	132	17.7	122 (1)	17.9
40歳～49歳		111	19.8	112	19.0	133	22.3	143	19.2	134	19.7
50歳～59歳		78 (1)	13.9	110	18.7	88	14.7	135	18.1	113	16.6
60歳～64歳		34	6.1	25	4.2	21	3.5	35	4.7	25	3.7
65歳以上		83 (1)	14.8	84	14.3	95	15.9	129 (1)	17.2	122 (2)	17.9
合 計 (死者数計)		560 (2)	100.0	589 (1)	100.0	598	100.0	746 (1)	100.0	681 (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）
 <発生件数>

	平成 23(2011)	平成 24(2012)	平成 25(2013)	平成 26(2014)	平成 27(2015)
二輪車	195	166	168	144	112
自転車	446	311	281	270	219
歩行者	142	131	86	99	91
合 計 (件)	783	608	535	513	422

	平成 28(2016)	平成 29(2017)	平成 30(2018)	令和元(2019)	令和 2(2020)
二輪車	121	135	118	129	134
自転車	199	270	268	435	410
歩行者	99	85	117	122	122
合 計 (件)	419	490	503	686	666

<死傷者数>

	平成 23(2011)	平成 24(2012)	平成 25(2013)	平成 26(2014)	平成 27(2015)
事故全体(人)	897	750	686	660	598
(死者数)	3	4	4	1	4
二輪車(人)	145	131	129	109	85
(死者数)	0	1	0	0	3
自転車(人)	369	268	249	229	194
(死者数)	1	0	0	0	0
歩行者(人)	142	133	84	103	91
(死者数)	2	3	2	1	1

	平成 28(2016)	平成 29(2017)	平成 30(2018)	令和元(2019)	令和 2(2020)
事故全体(人)	560	589	598	746	681
(死者数)	2	1	0	1	3
二輪車(人)	97	105	93	103	112
(死者数)	0	1	0	0	1
自転車(人)	163	222	212	348	316
(死者数)	1	0	0	0	1
歩行者(人)	102	85	119	120	119
(死者数)	0	0	0	1	1

(6) 区内道路延長面積

区 分	延長 (m)	面積 (㎡)
都 道	26,350	494,155
区 道	特別区道	340,311
	区有通路	30,662
	認定外道路	5,880
合 計	403,203	2,211,825

※令和3年(2021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			
		平成 18(2005)	平成 23(2010)	平成 28(2015)	令和 2(2020)
中野	J R・東京メトロ	171	197	280	138
東中野	J R・都営	74	50	35	23
中野坂上	東京メトロ ・都営	55	65	47	50
新中野	東京メトロ	655	141	77	39
中野新橋	東京メトロ	50	72	63	19
中野富士見町	東京メトロ ☆	5	7	7	2
落合	東京メトロ ☆	6	15	7	1
新江古田	都営☆	30	6	35	23
新井薬師前	西武	106	37	32	18
沼袋	西武	97	95	80	29
野方	西武	91	55	73	35
都立家政	西武	56	31	22	19
鷲ノ宮	西武	77	60	19	43
富士見台	西武☆	4	10	14	8
合計		1,447	841	791	447

※ (☆は中野区内分 調査時期は 10 月の晴天日午前中)

(8) 区営自転車駐車場の整備状況

駅名	名称	所在地	面積(m ²)	種別	収容台数 (台)
中野	中野南自転車駐車場	中野二丁目23番・27番	913	有料制	700
	中野西自転車駐車場	中野四丁目14番・9番	3970.46	有料制	2,280
	中野四季の森公園地下自転車駐車場	中野四丁目12番先	2110.92	有料制	1,500
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	912
	東中野駅前広場地下自転車駐車場	東中野一丁目58番9号先	413.64	有料制	220
	東中野東自転車等駐車整理区画	東中野五丁目3番先	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	1,040
新中野	鍋横自転車駐車場	本町四丁目44番	272.7	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	252.34	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17号	111	登録制	90
落合	落合駅自転車等駐車整理区画	東中野三丁目14番先	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17号	407.01	登録制	300
新井薬師前	新井薬師北自転車駐車場	上高田五丁目43番6号	224.5	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14号	759	有料制	470
野方	野方東自転車等駐車整理区画(北)	野方六丁目1番先	135	整理区画	226
	野方東自転車等駐車整理区画(南)	野方五丁目25番先及び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4号	349	有料制	270
	都立家政南自転車駐車場	若宮三丁目15番12号	289	有料制	367
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	388
	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	932	有料制	450
富士見台					
合計			17054.95		11,706

※令和3年(2021年)4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、船舶及び航空機の利用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、も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しなければならない。

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聞かなければならない。

3 市町村交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

一 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に推進するために必要な事項

4 市町村長は、必要があると認めるときは、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。）を作成しなければならない。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、すみやかにこれを都道府県知事に報告するとともに、その要旨を公表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、すみやかに、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条 中野区の交通安全対策の立案及び実施に際して、区と関係行政機関ならびに関係民間団体が密接な連絡調整を図り、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定める。
- 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、総務部防災危機管理担当部長が招集し、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、総務部防災危機管理課において処理する。

附則（途中略）

この要綱は、2019年4月1日から施行する。

別表1（第3条関係）

警視庁中野警察署長

警視庁野方警察署長
東京消防庁中野消防署長
東京消防庁野方消防署長
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
 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
 日本婦人会議中野支部代表
 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
 中野区総務部防災危機管理担当部長

別表2

所属機関等		幹事
中野区	総務部	生活・交通安全担当課長
	子ども教育部	保育園・幼稚園課長
	地域支えあい推進部	地域活動推進課長
	健康福祉部	福祉推進課長
	都市基盤部	道路課長
		交通政策課長
教育委員会事務局	学校教育課長	
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、交通違反取締り 横断歩道の設置、信号機の設置		中野警察署交通課 野方警察署交通課	5925 - 0110 (代) 3386 - 0110 (代)
応急救護知識・技術		中野消防署 野方消防署	3366 - 0119 (代) 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		中野交通事故相談所	3387 - 9241
注意喚起啓発幕等の設置・維持管 理、バリケードの貸出し		中野区総務部 防災危機管理課	3389 - 1111 (代)
道路施設・管理	都 道	東京都第三建設事務所	3387 - 5132 (代)
	区 道	中野区都市基盤部 道路課	3389 - 1111 (代)
放置自転車		中野区都市基盤部 交通政策課	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**

JR、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。

- ・ **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。

第11次中野区交通安全計画
令和3(2021)～令和7(2025)年度

令和3年 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 総務部 防災危機管理課 生活・交通安全係
東京都中野区中野4丁目8番1号
TEL 3389-1111(代表) 内線5712
3228-8886(直通)
FAX 3228-5658
E-mail:kikikanri@city.tokyo-nakano.lg.jp