

第 1 部 総論

第 1 章 計画策定の考え方

第 2 章 交通事故の状況

第 3 章 取組みの方向性

第 4 章 計画の推進

第1章 計画策定の考え方

1 計画策定の趣旨

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（昭和45年法律第110号）に基づき、昭和46年以降、9次にわたり「世田谷区交通安全計画」を作成し、世田谷区及び関係機関が一体となって、各種の施策を計画的に実施し、交通事故防止に努めてきました。

その結果、世田谷区における道路交通事故の発生件数は、平成16年（5,611件）以降減少し続け、平成27年には1,944件にまで減少し、負傷者数も併せて減少しています。

しかしながら、交通災害の防止は緊急かつ重要な課題であることに変わりなく、引き続き人命尊重の理念の下に、総合的な交通安全対策を強力かつ計画的に推進していくため、ここに第10次世田谷区交通安全計画を策定します。

2 計画の目標

交通安全都市宣言でうたう「交通事故を防ぎ、区民のすべてが、安心して充実した生活を送る事ことができる、安全な社会」を実現するため、この計画に定める各種の施策を着実に推進することにより、引き続き交通事故の防止を図るとともに、年間の道路交通事故死者数を減少させるよう努めます。

3 計画の性格・期間

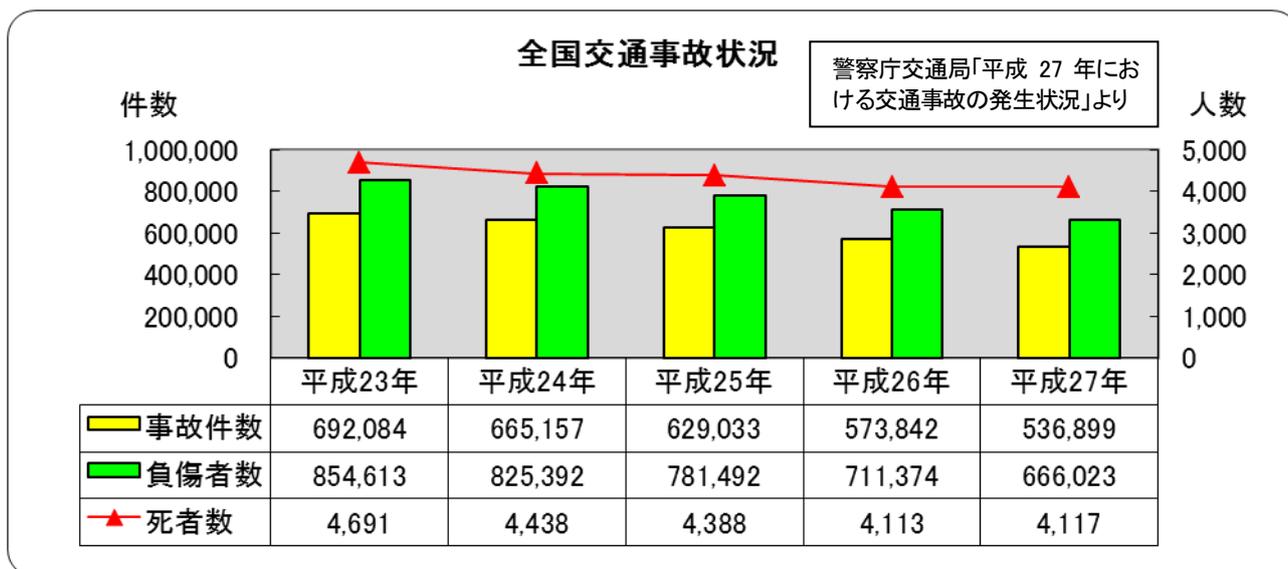
この計画は、交通安全対策基本法第26条の規定により、東京都の交通安全計画に基づいて、区長が関係機関等の協力を得て、区内の道路交通の安全に関する対策の総合的な施策の大綱を定めるものです。

この計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5年間です。

第2章 交通事故の状況

1 全国の交通事故の状況

全国における交通事故による死者数は、平成13年から減少し続け、また、交通事故発生件数と負傷者数についても、平成16年以降減少傾向が続いています。

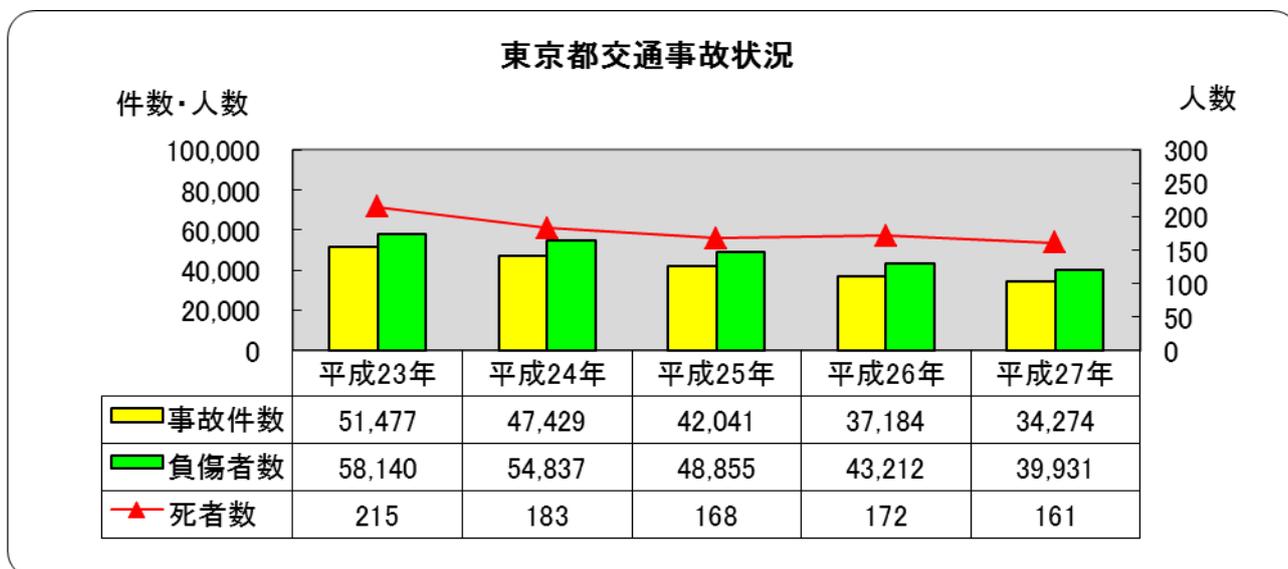


※平成16年 事故件数 952,720件、負傷者数 1,183,617人

2 都内の交通事故の状況

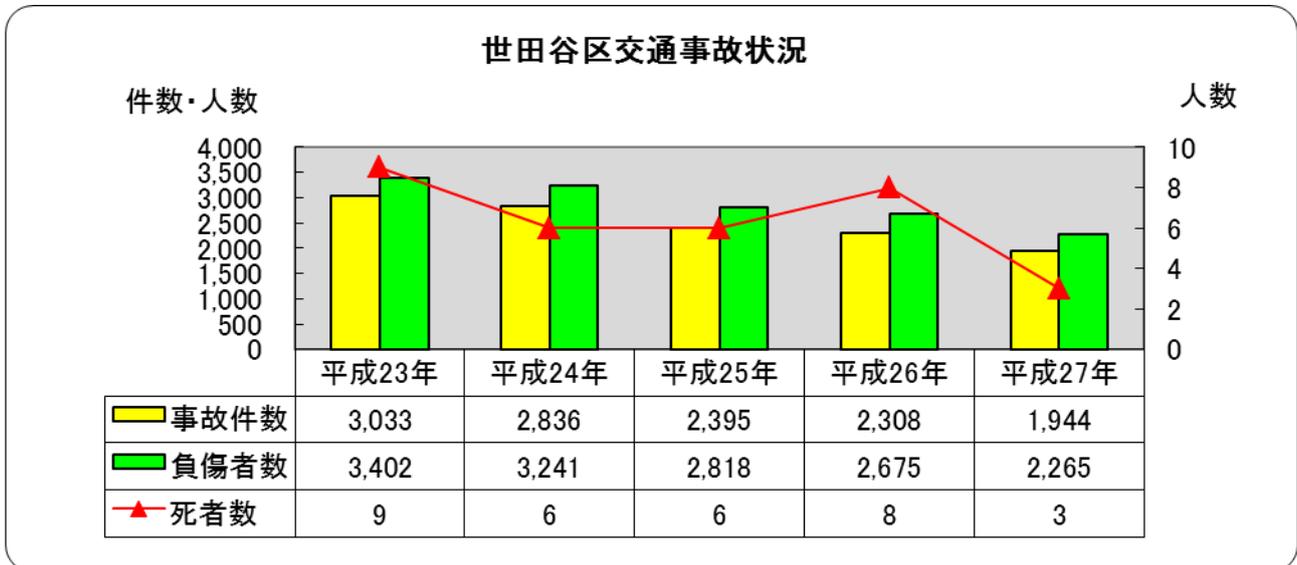
平成27年の都内の交通事故による死者数は161人で、ピーク時である昭和35年の1,179人の1/7程度となっています。

また、交通事故発生件数、負傷者数は、平成12年以降減少を続けています。



3 区内の交通事故の状況

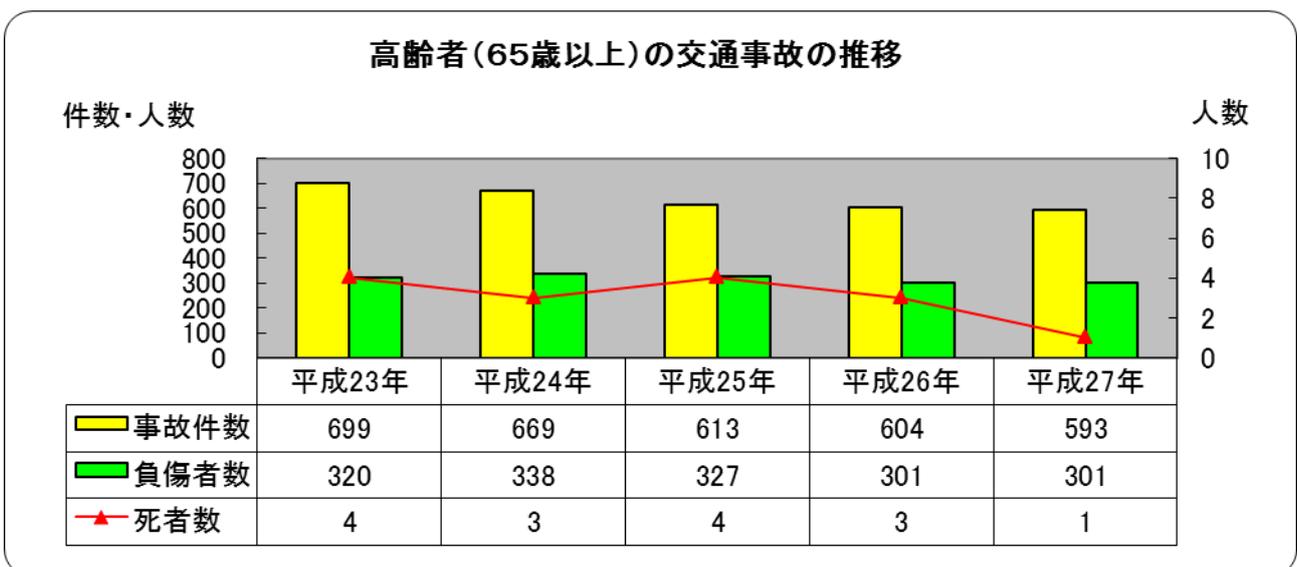
交通事故発生件数、負傷者数は、近年減少を続けています。死者数は平成26年に比べ5名減少し、平成27年は3名でした。



4 傾向

(1) 高齢者の交通事故

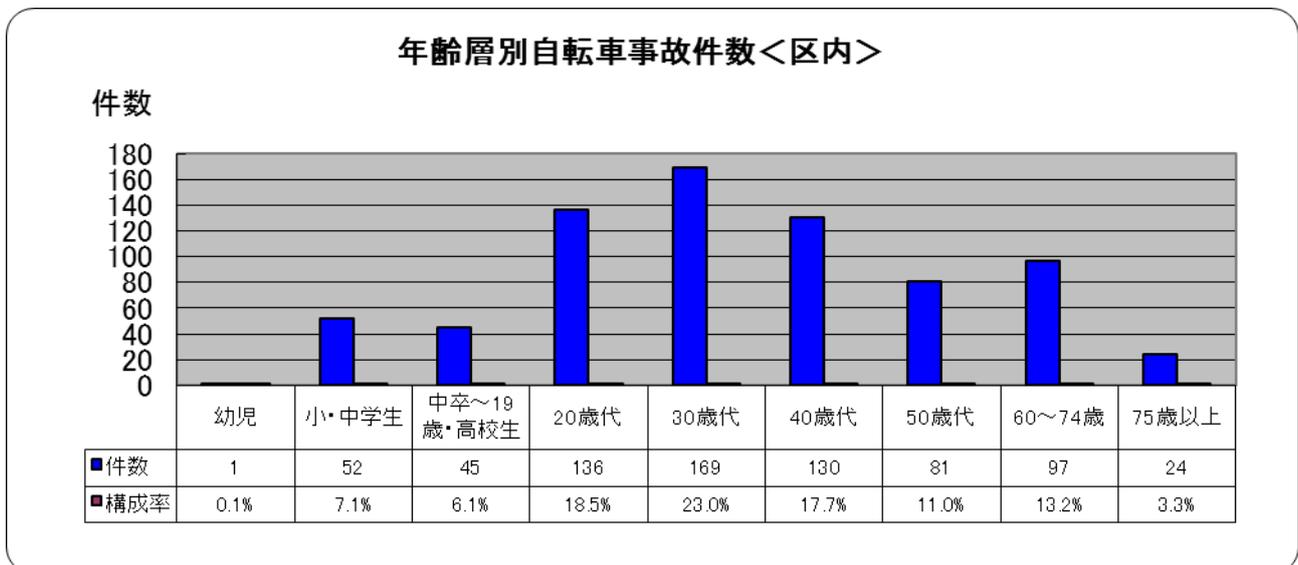
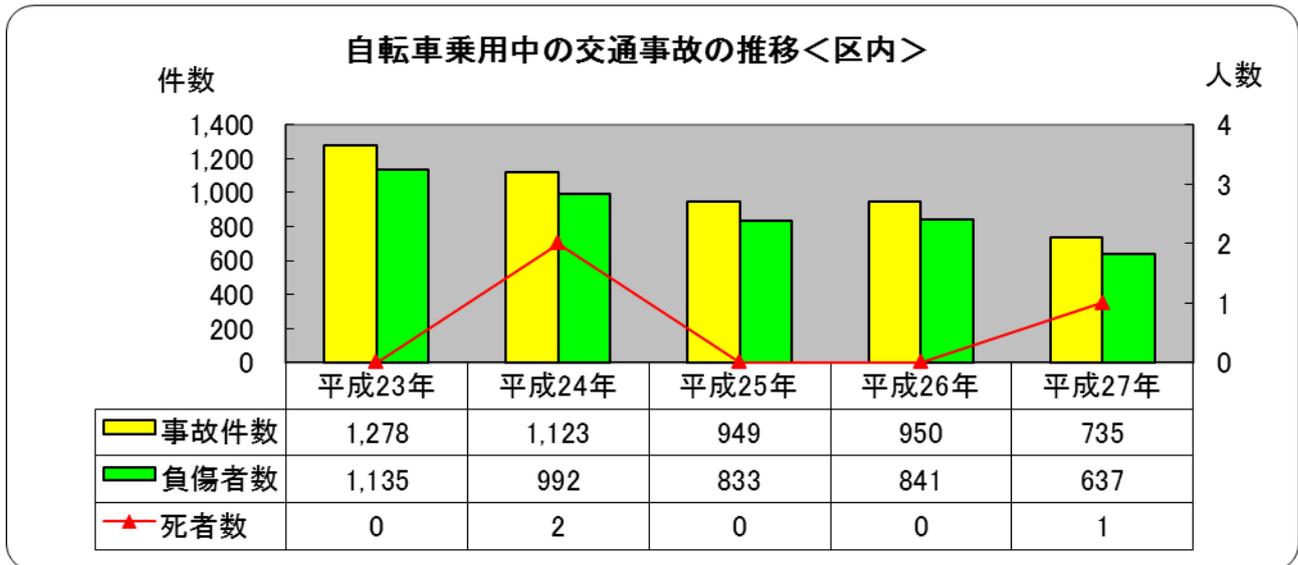
平成27年の区内における65歳以上の高齢者が交通事故に遭った件数(第1当事者と第2当事者を合わせた件数)は593件となっており、近年減少傾向にあります。しかし、交通事故による負傷者数は昨年と同様となっています。

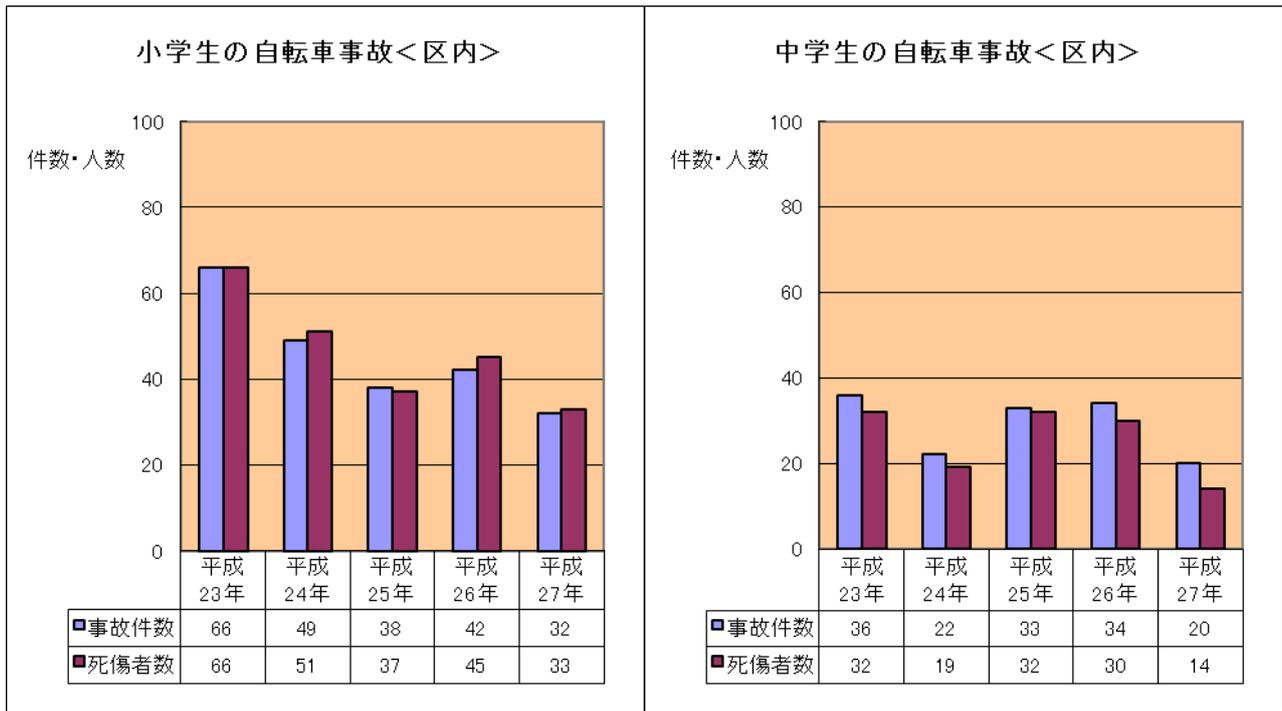


(2) 自転車の交通事故

平成27年に、区内で自転車乗用者が事故に遭った件数（第1当事者と第2当事者を合わせた件数）は735件であり、10年前（平成18年：1,685件）に比べ2分の1以下に減少しています。

また、年齢層別に件数を見ると、20～40歳代が多くなっています。小学生・中学生については、事故件数・死傷者数ともに前年より減少しています。



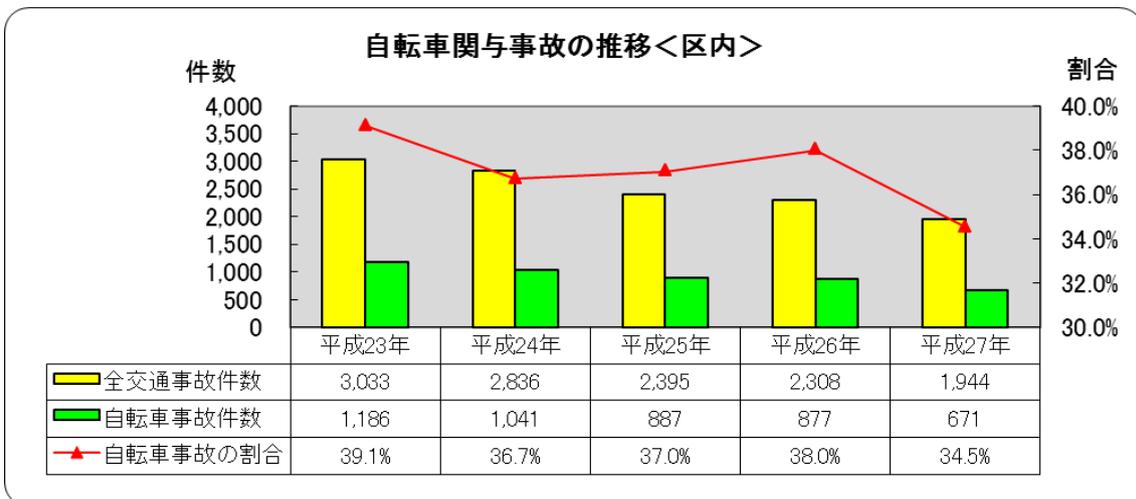


自転車に関与した交通事故の件数

前頁で示した自転車の事故件数は、自転車乗用中に交通事故に遭った第1当事者と第2当事者の合計件数で、例えば、1つの事故で第1当事者と第2当事者が共に自転車乗用者の場合も、2件で計上しています。

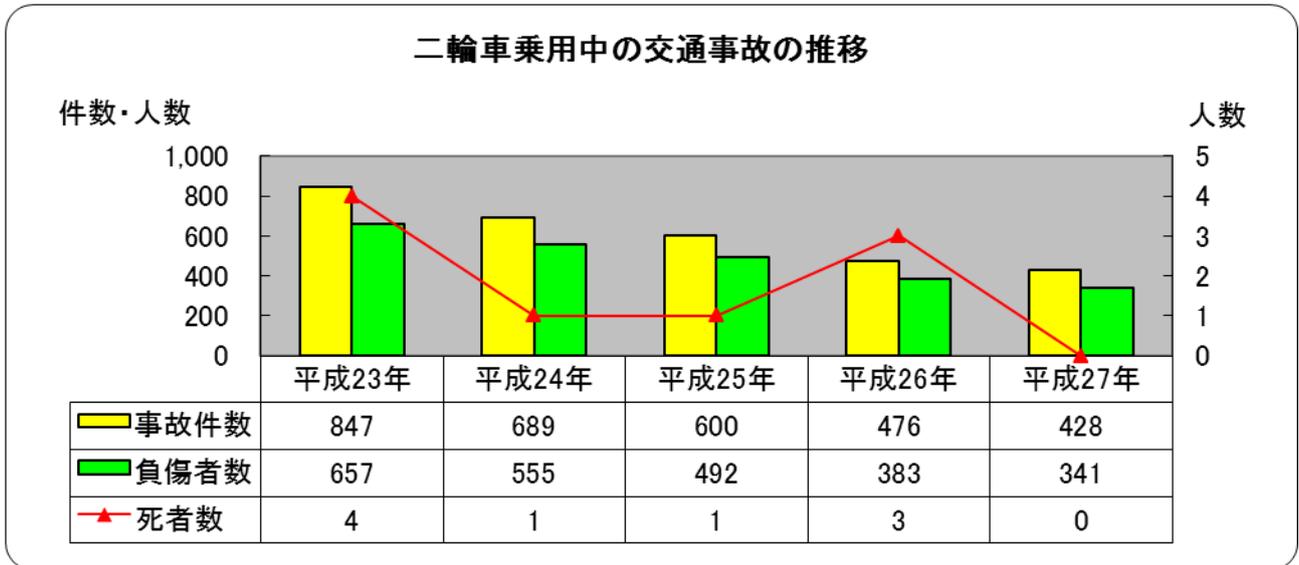
このため、警視庁では、第1当事者・第2当事者の合計件数から、第1当事者も第2当事者も自転車の場合の件数を引いたものを、「自転車関与事故件数」として公表しています。

この自転車関与事故件数を見ると、年々件数は減少しています。全交通事故に占める割合（自転車関与率）は、平成27年に34.5%となっています。



(3) 二輪車の交通事故

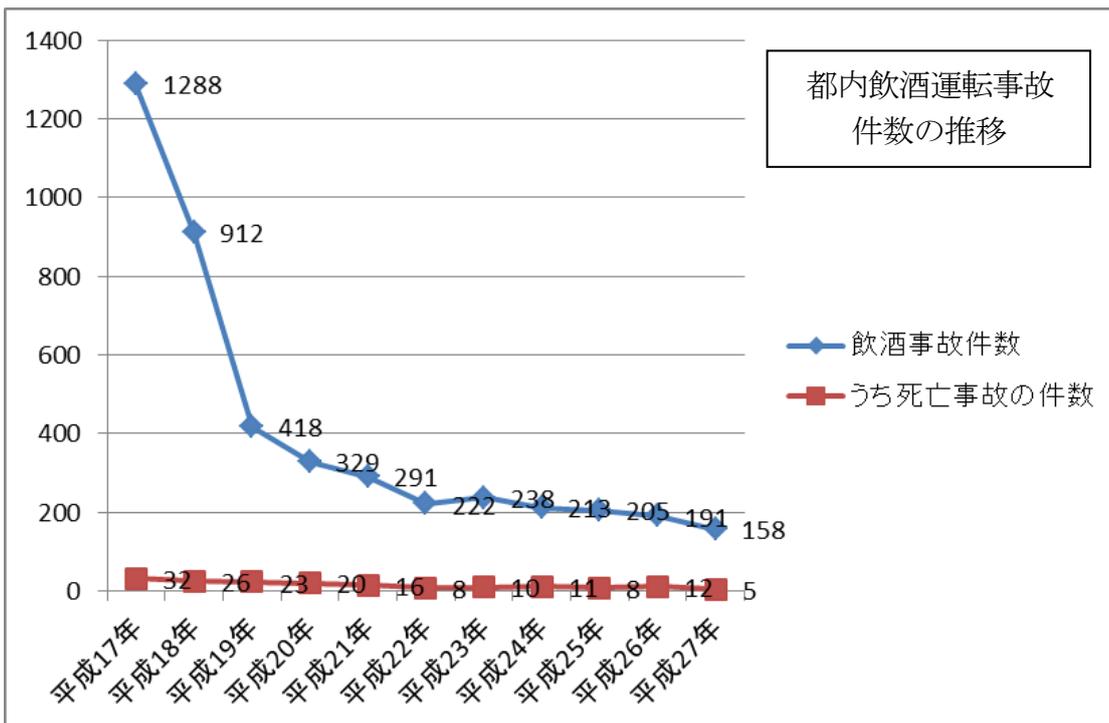
平成27年に、区内で発生した二輪車乗用中の交通事故の件数（第1当事者と第2当事者を合わせた件数）は428件で、近年減少を続けています。負傷者数も減少傾向を続けています。



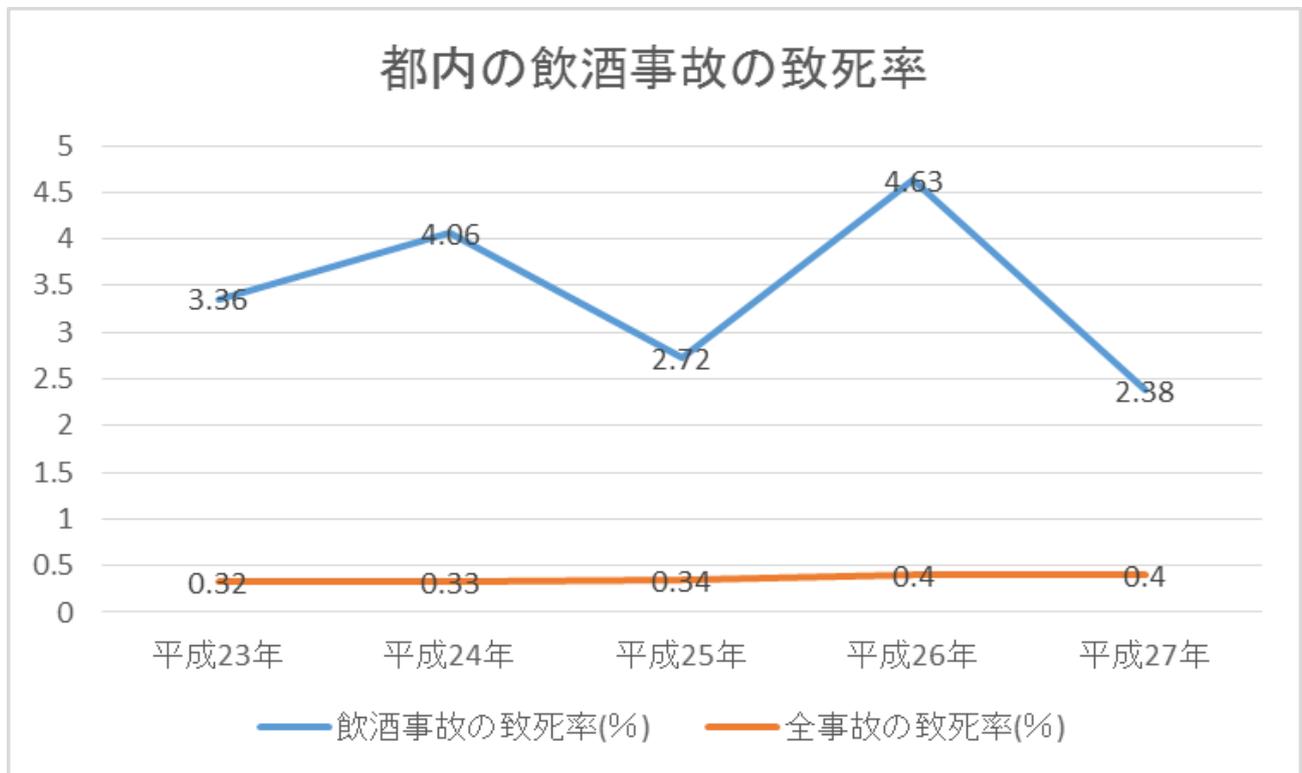
(4) 飲酒運転事故等

都内における飲酒事故(※)は、危険運転致死傷罪の創設及び厳罰化、道路交通法の罰則強化等により、減少してきています。

※飲酒事故とは、原付以上の運転者が第1当事者となった事故で、その者が飲酒していた場合を指します。



アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、事故の結果が重大になることが多く、都内の飲酒事故の致死率は、事故全体の致死率の約10倍に及びます。区内でも平成28年3月に、飲酒暴走運転により、1人が死亡、5人が重軽傷を負う事故が発生しています。



「第10次東京都交通安全計画」より

第3章 取組みの方向性

1 重点的な取組み

(1) 課題

第10次東京都交通安全計画と、前章で触れた、区を取り巻く交通事故等の状況を踏まえ、第10次世田谷区交通安全計画においては、以下の点を重点的に取り組む課題とします。

- ①交通事故による死亡者の割合が高い「高齢者」の交通安全を確保するため、交通環境の整備や啓発活動の充実等を図る必要があります。
- ②年少人口の増加を踏まえ、区内通学路で生じた痛ましい事故等が二度と起こることのないよう、「子ども」の交通安全を確保するため、交通環境の整備や啓発活動の充実等を図る必要があります。
- ③交通事故件数が減少する中で、交通事故のうちで自転車事故が占める比率が依然として高いことを踏まえ、「自転車」の安全利用を促進するため、自転車利用環境の整備や自転車利用のルール・マナーの浸透等を図る必要があります。
- ④交通事故死者数における割合が大きく、重大事故に繋がしやすい「二輪車」事故を防止するため、安全運転意識の向上や指導・取締りの強化等を図る必要があります。
- ⑤重大事故に直結する極めて悪質・危険な犯罪である「飲酒運転」を根絶するため、ルールを守る意識の向上や指導・取締りの強化を図る必要があります。

第10次世田谷区交通安全計画の重点課題

- ① 高齢者の交通安全の確保
- ② 子どもの交通安全の確保
- ③ 自転車の安全利用の推進
- ④ 二輪車事故の防止
- ⑤ 飲酒運転の根絶

《参考》「第10次東京都交通安全計画」で示す重点的に取り組むべき課題

- 1 高齢者の交通安全の確保
- 2 自転車の安全利用の推進
- 3 二輪車の安全対策の推進
- 4 飲酒運転の根絶
- 5 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の交通安全
- 6 高度道路交通システム（ITS）の活用

第9次東京都交通安全計画
から継続

(2) 方向性

① 高齢者の交通安全の確保

高齢者の交通事故を防止するため、引き続き高齢者に対する交通安全教室の開催等により、交通安全啓発をより一層推進するとともに、安全な生活道路の構築や道路・公共交通のバリアフリー化など道路交通環境を整備していきます。

② 子どもの交通安全の確保

子どもの交通事故を防止するため、引き続き、子どもや保護者等に対する交通安全教室の開催等により、交通安全啓発をより一層推進するとともに、安全な生活道路の構築や通学路の点検・改善など道路交通環境を整備していきます。

③ 自転車の安全利用の推進

もはや区内での生活に欠かせない「自転車」の安全利用を促進するため、自転車安全利用推進員の育成・支援等により啓発を進めるとともに、指導取締りを強化し、交通ルールの遵守と運転マナーの向上を図ります。また、安全な生活道路の構築や自転車通行空間の整備等により、自転車利用環境を向上していきます。

④ 二輪車事故の防止

二輪車の事故を防止するため、運転者に対する安全教室実施等による効果的な安全教育の推進や標識・照明等の安全施設の整備とともに、無謀運転抑止のための指導・取締りの強化を図っていきます。

⑤ 飲酒運転の根絶

地域社会における飲酒運転根絶意識の向上を図るとともに、飲酒運転の取締り等、運転者に対する対策だけでなく、飲酒運転に関する周辺者に対する広報啓発活動についても推進し、関係機関が一体となって飲酒運転の根絶に向けて取り組みます。

2 分野別の取組み

1で掲げた5つの重点課題以外にも、下記の7つの分野において交通安全に関する施策を展開し、交通事故を防ぎ、区民のすべてが安全に安心して生活できる環境を築いていきます。

① 道路交通環境の整備

人・自転車・車にとって調和のとれた道路づくりを基本に、道路・交通安全施設の整備を積極的に進め、道路交通環境の向上を図ります。

② 交通安全意識の普及徹底

区民一人ひとりが交通ルールの遵守と交通マナーを身に付けられるように、ライフステージに応じた交通安全教育を推進するとともに参加・体験・実践型の講習会を実施します。

また、家庭、学校、職域や地域社会における交通安全意識の高揚を図るとともに、広報啓発活動の充実・強化に努めます。

③ 道路交通秩序の維持

道路交通の安全と円滑な交通を確保するために、交通実態に即応した交通規制と交通違反等に対する適切・効果的な取締りを行います。

また、駐車対策の適正な運用と放置自転車防止及び放置自動二輪車防止などの駐車秩序を確立します。

④ 安全運転と車両の安全性の確保

安全運転教育の充実や事業所等における安全運転管理の充実などの施策を推進するとともに、車両の安全性の確保を図ります。

⑤ 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、その被害を最小限に抑えるため、救助・救急体制の充実を図ります。

⑥ 被害者の救済

交通事故相談、交通事故事件被害者等に対する連絡制度により被害者の救済を図ります。

⑦ 踏切道の安全確保

被害が甚大となる可能性がある踏切事故の防止や交通渋滞等の改善を図るため、踏切道の立体交差化の促進や構造改良の推進を図ります。

第4章 計画の推進

1 行政機関

(1) 区

区は国や都、警察、消防、さらには交通事業者や学校、PTA等の関係機関と連携しながら、交通安全施策を総合的に推進するため、計画から実施まで調整的な役割を果たしていきます。また、区の事業を交通安全推進の視点から効果的に推進するとともに、区職員の率先行動を進めていきます。

(2) 警察署

警察署は交通管理者として、交通実態に対応した交通規制の実施や交通機能確保のための交通安全対策、指導取締り等を進めていきます。また、交通安全協会や地域、区等と連携し、交通安全教育、交通安全啓発に取り組んでいきます。

(3) 国・東京都の行政機関

区内を所管する国・東京都の行政機関は、交通事故を減少させるため、本計画の事業を推進するほか、区、交通関係団体等と連携して必要な取り組みを進めます。

2 事業者、交通関係団体等

区民を交通事故から守る上で、事業者は大きな役割を果たしています。特に、自動車や貨物自動車を運行する事業者は、事業所を中心として、安全運転講習会を実施するほか、安全運転管理者を通じた交通安全教育を推進するなど、交通事故の防止に努めます。

また、区や警察署と連携して、効果的な交通安全対策を進めていきます。

3 区民

交通事故を防止し、また、たとえ事故が起こってしまった場合でも、その被害を最小限にとどめるため、区民一人ひとりが交通安全意識を高め、交通ルールの遵守と正しいマナーの実践を主体的に進めていきます。

また、この計画が効果的に推進されるよう、区民も計画の担い手の一人となり、区や警察署、関係機関と一緒に交通安全について考え、行動していきます。

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

第2章 子どもの交通安全の確保

第3章 自転車の安全利用の推進

第4章 二輪車事故の防止

第5章 飲酒運転の根絶

第1章 高齢者の交通安全の確保

1 教育・啓発の推進

(1) 高齢者に対する交通安全教育の実施

- ア 高齢者クラブ等の社会参加活動の場や高齢者が集まる機会の多いあらゆる場を活用して、加齢に伴う身体機能の変化等を踏まえた横断歩行訓練や自転車教室等、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。
- イ 高齢者組織への未加入者等に対しては、家庭訪問等による交通安全の呼び掛けを積極的に推進します。
- ウ 高齢者の事故事例を集めたパンフレットやポスター、新聞広告、ラジオスポット等の広報媒体を活用し、高齢者の交通事故防止のための啓発を図ります。
- エ 特に交通事故再現型交通安全教室の実施にあたっては、高齢者を含め、幅広い年齢層の参加・体験を図ります。

(区、警察署)

(2) 高齢運転者に対する安全教育の充実

- ア 運転免許更新時講習を充実し、特に高齢運転者に対しては免許更新時に義務づけられている高齢者講習を充実させます。
- イ 高齢運転者に対応した運転適性検査器材等を活用し、加齢に伴う身体機能の変化を自覚させる等、効果的な教育を行います。
- ウ 交通安全教育センター等の施設を活用して、指導員による安全運転についての指導・助言を行うとともに、運転体験による効果的な教育を行います。

(警察署)

(3) 地域社会における交通安全意識の高揚

- ア シルバーリーダー制度の積極的な支援等により、高齢者に対する交通安全教育活動等を地域ぐるみで推進します。また、高齢歩行者に対する保護誘導活動や反射材の着用促進を積極的に推進します。
- イ 高齢者クラブ等における自主的な交通安全活動を推進するため、教育指導者の育成を図ります。
- ウ 地域の中で、高齢者に対する交通安全教育を継続的に推進できる人材を養成するなどして、参加・体験・実践型の高齢者交通安全教育の推進、普及を図っていきます。

(区、警察署)

(4) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

「交通安全宣言都市せたがや」区民のつどい、春・秋の全国交通安全運動、年末交通安全キャンペーン等において、高齢者の交通事故防止を推進の重点に揚げ、関係機関・団体、地域住民が一体となって、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を呼び掛けます。

(区、警察署)

2 道路交通環境の整備

(1) 歩行空間等の整備

快適で安全な歩行者空間を確保するため、障害者や高齢者を含むすべての区民が安全かつ快適に通行できる歩道を整備します。

(区)

(2) 高齢歩行者の事故防止のための交通規制等

通過交通やスピードの出し過ぎを抑制するなど、生活道路の安全を図るため、「ゾーン30」の導入等の交通規制の見直しや、ガードレールの設置、路側帯の整備等による歩車分離対策等を推進します。

(区、警察署)

(3) 道路標識の整備

高齢運転者が増加していることから、見やすい道路標識を系統的に整備するとともに、高齢者や障害者の円滑な通行を支援する案内標識の整備を行います。また、規制標識についても、大型化や高輝度化を進めるなど視認性の向上を図ります。

(警察署)

3 公共交通利用環境の改善

(1) バス停留所施設の整備

バス停留所へのベンチ設置など、だれもが利用しやすい環境の整備を進めていきます。

(区、バス事業者)

(2) 利用しやすい駅施設等の整備

区内の全ての駅(41駅)にエレベーターまたはスロープが整備され、鉄道駅における高齢者や障害者の鉄道による円滑な移動が可能となりました。引き続き、だれもが利用しやすい環境の整備を促進していきます。

(区、鉄道事業者)

4 「高齢者交通安全モデル地区」の取組み

各警察署管内の高齢居住者の多い地区や高齢者の交通事故が多発している地区を「高齢者モデル地区」に指定して、高齢者の交通事故防止対策を重点的に行っていきます。

モデル地区では、高齢者への交通安全教育、交通事故実態を踏まえた交通指導取締り、交通安全施設の整備、交通安全講習会の開催などの活動を集中的に行っていきます。

モデル地区におけるこのような活動を、地域住民と一体となって推進することにより、地域の安全意識を高め、これを他の地域へ波及させることによって、高齢者の交通事故の減少を図ります。

(警察署)

第2章 子どもの交通安全の確保

1 教育・啓発の推進

(1) 幼児への交通安全教育の実施

幼稚園・保育園を対象とした交通安全教育を実施するなど、幼児の交通安全教育を進めます。

(区、警察署)

(2) 小学生への交通安全教育の充実

区立小学校全校で、引き続き毎年度交通安全教室を実施するとともに、自転車教室実施の必須化、高学年向け自転車教室の実施、保護者や地域が参加する交通事故再現型交通安全教室の実施、学校における交通安全教育の成果を家庭での交通安全教育や保護者の交通安全意識の向上に結びつける「交通安全シート」の活用等により、交通安全教育の充実を図ります。

(区、区教育委員会、警察署)

(3) 中学生への交通安全教育の充実

区立中学校全校を対象に、在校中に1回は体験できるよう、3年に1回の頻度で実施している交通事故再現型交通安全教室を引き続き実施するとともに、自転車教室の実施、保護者や地域の参加等により取り組みの充実を図ります。

(区、区教育委員会、警察署)

(4) 保護者等への交通安全教育の充実

各小中学校のPTAや各警察署管内の地域環境連絡協議会の活動等を通じ、保護者、青少年委員等に対し、交通安全教育を進めます。また、小中学校で実施する交通安全教室への保護者等の参加を促進します。

(区、区教育委員会、警察署)

(5) 地域社会における交通安全意識の高揚

地域における交通安全意識を高め、通学路での安全運転等を推進するとともに、通学する児童に対する見守り等、地域主体の取り組みを促進していきます。

(区、警察署)

(6) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

「交通安全宣言都市せたがや」区民のつどい、春・秋の全国交通安全運動、年末交通安全キャンペーン等において、子どもの交通事故防止を推進の重点に揚げ、関係機関・団体、地域住民が一体となって、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を呼び掛けます。

(区、警察署)

2 道路交通環境の整備

(1) 通学路の設定及び安全点検

児童の通学路設定基準に基づき、関係機関と協議の上、通学路の設定を行います。また、区、区教育委員会、学校、PTA、警察署等による合同点検を実施する等により、交通安全施設の整備及び適切な維持管理を行い、児童の安全確保に努めます。

(区、区教育委員会、警察署)

(2) 歩行空間等の整備

児童の通学に快適で安全な歩行者空間を確保するため、障害者や高齢者を含むすべての区民が安全かつ快適に通行できる歩道を整備します。

(区)

(3) 通学児童の事故防止のための交通規制等

スクールゾーンを効果的に活用するとともに、通過交通やスピードの出し過ぎを抑制するなど、生活道路の安全を図るため、「ゾーン30」の導入等の交通規制の見直しや、ガードレールの設置、路側帯の整備等による歩車分離対策等を推進します。

(区、警察署)

第3章 自転車の安全利用の推進

1 教育・啓発の推進

(1) 学校等における交通安全教育

小学校、中学校、高等学校等において、児童・生徒の発達段階に応じて、東京都教育委員会作成の「安全教育プログラム」（平成28年3月東京都教育委員会）を活用し、日常の適切な指導と計画的組織的な交通安全教育を行い、自転車の安全で正しい利用について指導を行います。

また、自転車の安全な利用方法や交通標識を掲載した「交通安全クリアファイル」を小学校、中学校のそれぞれ第1学年に配布し、児童・生徒が日常的に確認ができるようにします。

区立小学校については、世田谷区立小学校 PTA 連合協議会の協力を得て、自転車安全教室を実施し、受講した児童に自転車講習修了証を手渡すことにより児童への自転車乗用ルールの周知を図ります。

また、中学生以上における交通安全教育に際しては、警察署との連携により、交通事故再現の手法を活用して自転車利用のルール・マナーの浸透を図ります。

(区、区教育委員会、警察署)

(2) 自転車安全利用推進員の育成・支援

区民が自主的に啓発を進める自転車安全利用推進員の育成・支援により、区民に身近なところでの自転車安全講習の実施、「横からの呼びかけ」による講習受講の促進等、区民の持つ地域ネットワーク等を活かし、きめ細かく自転車安全利用啓発を進める。

(区)

(3) 地域社会における交通安全意識の高揚

自転車安全教室や街頭点検等により、自転車の正しい利用を促進して、事故防止を図ります。また、関係機関・団体と連携し、自転車の正しい通行方法に関する広報啓発活動を推進します。

また、「世田谷区民自転車憲章」（平成24年4月制定）の普及浸透を図り、譲り合いの心を基本とする、安全で安心な自転車の利用環境づくりを進めます。

(区・警察署)

(4) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

地域・職域・学校・家庭ぐるみで交通安全活動を推進します。

(警察署)

(5) 放置自転車防止の啓発

広報紙による呼び掛け、地域における放置禁止等の看板の設置と路面表示、クリーンキャンペーンを実施し、放置自転車の減少を図ります。

(区)

(6) 自転車盗難防止の啓発

区内認知刑法犯の約4割を占める自転車盗難の防止のため、路上放置の防止、カギ掛けの徹底等の啓発を図ります。

(区・警察署)

2 自転車通行空間等の整備

(1) 自転車通行空間の整備

自転車が安全に安心して道路を走行できるように、道路新設や改修に合わせて、自転車通行空間の整備等を実施します。

(区)

(2) 自転車事故防止のための交通規制の実施

自転車を当事者とする交通事故防止を図るため、交通規制の実施場所の見直し等、自転車の通行空間の整備を図ります。

(警察署)

3 自転車利用環境の整備

(1) 自転車等駐車場の整備・運営

区立自転車等駐車場の整備・運営、鉄道事業者への自転車等駐車場の設置要請、民営自転車等駐車場の建設誘導を推進します。

(区)

(2) コミュニティサイクルの整備・運営

コミュニティサイクルを整備・運営し、ネットワークの拡充を図る等、自転車をより利用しやすい環境の整備を進めます。

(区)

4 自転車の安全性の確保

(1) 点検・整備の啓発

広報活動を通じ、区民の自転車の点検・整備の啓発を進めます。

(区)

5 指導取締りの強化

自転車利用者による乗用中の交通事故が多発しているため、自転車の危険・迷惑な走行に対して、自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカード等を活用した街頭指導を強化するとともに、酒酔い、信号無視、一時不停止など悪質・危険な違反者に対する取締りを強化します。

(警察署)

第4章 二輪車事故の防止

1 教育・啓発の推進

(1) 学校等における交通安全教育

学校における交通安全教育では、交通社会における良き社会人として必要な交通マナーを身に付けさせ、特に、自転車や二輪車等の安全な利用に関する事項を、学校や地域の実情に応じて計画的、組織的に取り上げ、交通安全に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

(区教育委員会、警察署)

(2) 運転者教育の充実

ア 運転免許更新時講習を充実し、特に二輪車運転者等に対しては対象に応じた講習を実施します。

イ 二輪車関係団体等と連携した各種二輪車実技教室の充実強化と参加者の勧奨を推進します。

ウ 地域、職域等における運転者講習会を積極的に開催し、特に二輪車運転者については、実技教室を中心とした交通安全指導を行います。

(警察署)

(3) 若者に対する交通安全意識の高揚

ア 若者である高校生や大学生への二輪車の実技指導や交通安全講習会等を積極的に実施し、無事故運動を推進します。

イ 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します。

(警察署)

(4) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

地域・職域・学校・家庭ぐるみで交通安全運動を推進します。また、6月の1ヶ月間を暴走族追放強化期間とし、暴走族追放気運の高揚、若者の交通安全マインドの向上等を促進します。

(警察署)

2 道路交通環境の整備

(1) 交差点の改良

幹線・準幹線道路等二輪車の交通量の多い交差点について、交差点のコンパクト化の推進、交差点流入部の右折車線と直進車線の間へのゼブラ導流帯の設置などの交差点改良を進めます。

(区、警察署)

(2) カーブ地点の改良

二輪車対策として、見通しの悪い曲線道路等の改良、中央線のワイド化、路側帯（外側線）の新設・拡幅、滑り止め舗装、減速表示、視線誘導標、ガードフェンス、カーブミラー、照明の設置などの安全施設整備を進めます。

(区、警察署)

(3) その他の交通安全施設の整備等

事故多発地点などにおいて、滑り止め舗装などの路面改良や、夜間の運転者の視認性の向上を図るため道路照明の設置、見やすい道路標識の整備、車両の路外等への逸脱防止対策をするとともに、運転者の視線を道路形状に従い誘導する視線誘導標及び防護柵の整備などを進めています。

(区、警察署)

(4) 二輪車の事故防止のための交通規制等

ア 幹線・準幹線道路等における二輪車の交通量の多い交差点では、ゼブラ導流帯、右折誘導線の設置や進行方向別に通行区分規制等を実施します。

また、カーブ地点においては、中央線のワイド化、路側帯（外側線）の設置などの交通規制対策を実施します。

イ 二輪車の駐車車両への事故を防止するため、地域実態に応じた駐車取締り活動ガイドラインの策定及び駐車規制を実施し、また積極的な取締りにより違法駐車車両を排除し、これらに伴う交通事故の防止を図ります。

(警察署)

3 指導取締りの強化

(1) 二輪車事故防止対策の推進

二輪車事故が多発する路線を指定し、危険性・迷惑性の高い違反の取締りを強力に実施します。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、安全運転意識の高揚を図ります。

(警察署)

(2) 暴走族の取締り

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、強力的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ます。

(警察署)

(3) 整備不良車両の取締り

関係機関との連携を密にして、不正改造に荷担する業者等も含めた、不正改造車両や整備不良車両の取締りを推進します。

(警察署)

第5章 飲酒運転の根絶

飲酒運転は、酒気を帯びて自動車等を運転するという故意を伴う行為であることから、過失による交通事故や交通違反とは性質を異にする上、より高い悪質性が認められるものと言えます。

飲酒運転は、取締りの強化や罰則の強化により減少傾向にあるものの、根絶への道のりは、いまだ半ばというところですので、今後も根絶に向けての取り組みを強力に推進します。

1 地域社会における飲酒運転根絶意識の高揚

(1) 関係機関との連携強化と広報啓発活動の推進

酒類を提供する飲食店やファミリーレストラン及び酒類販売業者等に対し、ポスターやチラシを活用した「ハンドルキーパー運動」への積極的な参加を働きかけるとともに、飲酒運転根絶に向けた広報啓発活動の協力要請を実施します。

ハンドルキーパー運動とは・・・自動車仲間と飲食店等で飲酒する場合、飲酒しない者（ハンドルキーパー）を決め、その者が仲間を自宅まで送り届ける運動

(警察署)

(2) 地域ぐるみによる飲酒運転の根絶の推進

春・秋の全国交通安全運動、各種交通安全キャンペーン等において、飲酒運転の危険性や社会的非難の高さを重点に、関係機関・団体、地域住民が一体となって「飲酒運転をしない、させない」ことの意識の醸成を図ります。

(区、警察署)

2 飲酒運転に係る周辺者に関する広報啓発活動の推進

(1) 改正された道路交通法により制定された飲酒運転に関する周辺者三罪（車両等提供罪、酒類提供罪、同乗罪）について、酒類を提供する飲食店やファミリーレストラン及び酒類販売業者等に対する広報啓発活動を推進します。

(警察署)

(2) 飲酒運転の事故や違反での取扱いに関し、周辺者三罪（車両等提供罪、酒類提供罪、同乗罪）についても徹底して掘り下げ、積極的な事件化を図ります。

(警察署)

3 飲酒運転の取締り強化

飲酒運転による交通事故発生状況を把握し、実態に基づいた効果的な取締り計画を策定し、飲酒検問等を実施して飲酒運転の取締りを強化します。

また、飲酒運転を念頭に置いた交通違反等の取締りや、職務質問等の街頭活動を継続します。

(警察署)

II 分野別の施策

第1章 道路交通環境の整備

第2章 交通安全意識の普及徹底

第3章 道路交通秩序の維持

第4章 安全運転と車両の安全性の確保

第5章 救助・救急体制の整備

第6章 被害者の救済

第7章 踏切道の安全確保

第1章 道路交通環境の整備

道路は、人や車両の移動、物流のために必要な、区民の生活、活動を支える最も基礎的な都市施設です。

世田谷区では、区画整理事業などによる計画的な基盤整備が行われないうまま市街化された地域が多いため、全体的に道路整備の水準が低く、道路率（14.1%）や平均幅員（6.9m）は、区部全体の平均（道路率 16.4%、幅員 8.6m）を下回っています。

区内の幹線道路については、現在では約9割が完成していますが、これらを補完する地区幹線道路（都市計画道路補助線街路）及び主要生活道路の整備率はいずれも4割弱にとどまっています。

区内の道路の総延長は約1,184kmで、その内の9割以上、約1,092kmは特別区道として世田谷区が管理しています。この特別区道の中には、狭あい道路と呼ばれる4m未満の道路が1/4もあります。

このように区内の道路は質、量ともに不足していることから、各所で交通渋滞が発生し、住宅地に通過車両が流入し、住環境が悪化するなどの様々な問題が生じています。

今後ますます進む高齢社会にも対応し、だれもが安全で移動しやすい街づくりを目指して、道路の新設や拡幅、交通安全施設の整備、適切な道路の維持管理、公共交通の充実等の施策を進め、道路交通環境の向上を図ります。

1 道路等の整備

（1）主要な生活道路の整備

円滑な道路・交通ネットワークの形成を目指して、道路整備方針に基づき補助幹線街路と主要生活道路の整備を計画的に進めています。

- ・主要な生活道路 都市計画道路補助幹線街路と主要生活道路
- ・主要生活道路 補助幹線街路を補完する目的で計画されている道路。
幅員は10m～13m。

（区）

（2）地先道路の整備

消防活動困難区域の解消のほか、歩行者の安全性の向上などを目的として、地先道路整備方針に基づき、道路の新設、拡幅、行き止まり解消、すみ切りの設置、カーブの改良等の整備を計画的に進めています。

- ・地先道路 各戸に面する道路で、区民が日常生活の中で最もよく利用する道路。
歩行者と自動車の共存が最低限確保される幅員4メートル以上の道路と、消防車両の通行及び消防活動が可能で歩行者の安全性が高まる幅員6～8メートル程度の道路があります。

（区）

(3) 狭あい道路の整備

区民の生活環境の改善と災害時における安全を確保するため、4 mに満たない道路について建物の新・改築時等に後退規制による拡幅整備及び、工作物撤去の助成を行い、狭あい道路の整備を推進します。

(区)

(4) 橋梁の整備

交通の安全を図るため、また、震災による災害を未然に防止するため、「世田谷区橋梁長寿命化修繕計画」(平成26年3月改定)に基づき、老朽橋の架け替えや長寿命化を図ります。

(区)

(5) 自転車通行空間の整備

歩行者や自転車、更には自動車等が安全に安心して道路を通行できるよう、「世田谷区自転車ネットワーク計画」(平成27年3月)に基づき、自転車通行空間の整備を進めます。

(区)

(6) 歩道の整備

安全で快適な歩行者空間を確保するため、原則として歩車道の分離を図り、段差やこうばい等に配慮するとともに街路樹等の植栽により快適性を高めます。

(区)

(7) 路面の改良等

既存舗装道路の路面劣化状況調査等により、計画的に打換等を行い、道路の質的向上を図ります。また、道路等の機能を安全で良好な状態に保持するため、点検・巡回や維持補修を行います。

(区)

(8) 市街地の整備

ア 住宅市街地総合整備促進事業等により、道路の拡幅、行き止まり路の解消等、市街地整備を促進します。

イ 市街地再開発事業や土地区画整理事業の促進により、道路や広場等の面的整備を図ります。

(区)

(9) 駅前広場の整備

連続立体交差事業を契機とした駅前交通広場は、鉄道とバス、タクシー等との乗り継ぎ利便性の向上となる交通結節機能や、災害時の拠点となる防災機能の強化、安全で快適な歩行空間などの環境機能の向上を担っています。さらに、駅周辺地域の活性化やにぎわいの創出などの役割も担っており、街の文化の発信源としても利用できる、魅力ある交通広場整備を推進します。

(区)

(10) 電線類の地中化推進

安全で快適な歩行者空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上などを目的として、電線共同溝の整備による電線類の地中化を推進します。

(区)

2 交通安全施設等の整備

(1) 交通安全施設の整備

交通事故防止のため、すべり止め舗装やカーブミラー、防護柵、道路標識等の充実を図り、適切な維持管理を行います。

(区)

(2) 街路灯の整備・改良

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、横断歩道等に道路照明を重点的に整備します。老朽化した街路灯の改良を順次行います。また、LED化の推進により省電力化、長寿命化を図ります。

(区)

3 道路利用の適正化

(1) 道路の使用及び占用の抑制

ア 工作物の設置・工事等のための道路の一時使用及び占用については、道路交通の安全と円滑化を十分に確保した上で適正な許可を行います。

(区)

イ 道路の無秩序な掘り起こし工事による事故を未然に防止するため、世田谷区道路調整会議（世田谷区、区内警察署、公益企業社で構成）において、工事の施行時期、施行方法等を十分に協議し、道路の掘削を最小限に抑えるよう調整を図ります。

また、バス通りなどの主要な区道について、年末工事抑制期間を設け、道路工事の時期的な集中を避ける措置をとり、交通渋滞の緩和を図ります。

(区・警察署)

(2) 不法占用物件等の除却

安全で安心できる快適な歩行者空間の確保、交通事故の防止及び街の美観の観点から、常時道路パトロールを行い、違法なはり紙・はり札・立看板やはみ出し商品等、不法占用物件の除却を行います。

また、「世田谷区違反広告物除却協力員」制度を活用し、違法なはり紙・はり札等の除却を行います。

(区)

4 道路交通環境の整備

(1) 世田谷区交通まちづくり基本計画の改定及び行動計画の策定

平成14年9月「世田谷区交通まちづくり基本計画」の策定以降、基本計画の改定や都市整備方針の見直し等のほか、交通を取り巻く環境の変化等も踏まえて、平成27年度から10年間の区の交通に関わる施策の基本方針として、平成27年3月に本計画を改定しました。

また、「交通まちづくり基本計画」の実現に向けた具体的な取組みを示すものとして、「交通まちづくり行動計画」を平成28年7月に策定しました。

(区)

(2) エイトライナーの導入促進

都区部周辺を囲む交通手段の一環として、環状8号線を基軸とした南北方向の新たな環状鉄道(エイトライナー)の早期実現に向け、東京都や環状8号線沿線の北区・板橋区・練馬区・杉並区・大田区と連携して、検討を進めます。

(区)

(3) バス交通サービスの充実

公共交通不便地域を解消し、誰もが利用しやすい地域交通の利便性向上を図るため、バス事業者と連携し、新規路線の導入・既存路線の活用について検討を進めます。また、鉄道駅での乗り換え利便性の向上に向けて、事業者に、バス停の位置の調整や駅前広場整備にあわせたバスの乗り入れを促進し、交通結節機能の強化を図ります。

(区)

(4) すべての人にとって利用しやすい道路の整備

区民の社会的な自立及び社会参加の機会を確保し、もって安全で安心して快適に住み続けることのできる地域社会の実現を図ることを目的とした「世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例」に基づき、「世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画(第2期)」に沿って「どこでも、だれでも、自由に、使いやすい」道路及び交通環境の整備を図ります。

(区)

(5) 通学路の設定

小学校は地域の実情にあわせて通学路の新設・変更・廃止を申請し、教育委員会は、児童の通学路設定基準に基づき、関係機関と協議の上、通学路の設定を行います。

ア 通学路地図の作成・配布

設定した通学路をまとめて、毎年度、通学路地図を作成します。通学路地図は、学校等関係機関へ配布し、通学路の周知・徹底を図ります。

(区教育委員会)

イ 通学路標示板の設置

設置した通学路には、通学路標示板(「文」マーク)を設置し、児童・保護者・地域住民・車両運転者等に対して通学路であることを標示して、児童の安全を確保します。

(区教育委員会)

ウ 通学路の点検等による安全の向上

区、区教育委員会、学校、PTA、警察署等による合同点検を実施する等により、交通安全施設の整備及び適切な維持管理を行い、児童の安全確保に努めます。

(区、区教育委員会、警察署)

エ スクールゾーン等の設定

小学校や幼稚園などの周辺に、車両の通行禁止などの交通規制を行うスクールゾーンや、通過交通やスピードの出し過ぎの抑制を図る「ゾーン30」等を設定し、通行車両への周知に努める等、通学通園時の幼児・児童の安全性向上を図ります。

(区、警察署)

(6) 自転車利用環境の総合的整備

自転車は、手軽な便利な交通手段として、通勤・通学をはじめ利用が広がりましたが、いまや保育園・幼稚園の送り迎え等の子育て、高齢者の買物等に欠かせないものとなってきています。自転車等駐車場の整備や放置自転車対策により、従来大きな課題となっていた区内の放置自転車は近年大きく減少しました。その一方で、最近では交通ルールやマナーを守らない「危ない自転車」が身近な地域で課題となっており、自転車の安全利用が強く求められています。

これに対し区では、平成22年度の「自転車等の利用に関する総合計画」(平成23～32年度)策定時に、従来の放置自転車対策主体から自転車利用環境の総合的整備へと大きく転換を図り、その後、「世田谷区民自転車利用憲章」(平成23年4月制定)の普及啓発等の自転車安全利用啓発、自転車通行空間整備、コミュニティサイクルの整備・運営等を進めています。

ア 自転車安全利用啓発の推進

自転車安全利用推進員の育成・支援等により、自転車安全利用啓発を推進します。

イ 自転車通行空間の整備

「世田谷区自転車ネットワーク計画」(平成27年3月)に基づき、警察署、都、国等と連携しながら、自転車通行空間を整備していきます。

ウ 自転車等駐車場等の整備

a 自転車等駐車場の整備を行うとともに、鉄道事業者への自転車等駐車場の設置を要請していきます。

b 一定の区域・規模の店舗には、自転車等駐車場の附置義務を課すとともに、民営自転車等駐車場整備について、建設費の助成を行い、推進していきます。

c 買物利用客による自転車については、商店街と協力しながら、駐輪場所の確保を進めます。

エ 自転車利用の促進

「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」に基づき、自転車利用の促進に向けた走行環境整備、コミュニティサイクルシステム、放置自転車対策等の施策を総合的に推進します。

オ 放置防止の啓発活動等

- a 広報紙「区のおしらせ」で放置防止を呼び掛けるとともに、地域における放置禁止等の看板の設置、クリーンキャンペーンの実施等、様々な放置防止の啓発活動を行います。
 - b 地元の町会、商店会、店舗、鉄道事業者及び警察等の関係機関が参加した「自転車等駐車対策協議会」等を通じ、地域住民と連携して啓発活動を実施し、放置自転車対策を推進します。
 - c 区教育委員会、警察署等関係機関と連携しながら、学校等における自転車利用教育を推進していきます。
- カ 放置自転車の撤去
- a 区は、自転車等駐車を設置した駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定し、放置自転車を随時撤去し、良好な環境の確保に努めます。
 - b 放置の実態、自転車等駐車の整備状況にあわせて、禁止区域の見直しを行い、効果的な対策を目指していきます。

(区)

第2章 交通安全意識の普及徹底

交通安全の基本は、区民一人ひとりが交通社会の一員としての責任を自覚し、交通ルールと正しいマナーを身に付けることです。

そのため、幼児から高齢者までライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。また、家庭、学校、職域や地域社会における交通安全意識の高揚を図るとともに、広報啓発活動の充実・強化に努めます。

交通安全は、利用する区民の視点に立ってとらえるべきという観点から、地域住民の交通安全活動への参加を促進します。

1 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

ア 保育園・幼稚園

保育園・幼稚園の実践的活動を通じ、幼児の発達段階や特性に十分配慮しながら、身近な生活における交通安全のきまりを理解させ、進んできまりを守り、安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。また、区や警察署が連携して、保育園・幼稚園を対象とした交通安全教育を実施するなど、幼児の交通安全教育を進めます。

イ 小学校

歩行者としての安全な行動、自転車の安全な利用と正しいマナー、自動車のシートベルト着用を含む乗り物の安全な利用、身近な交通安全施設や交通規則などについて指導し、安全な生活を営むことができる態度や能力の育成に努めます。

区立小学校全校で、引き続き毎年度交通安全教室を実施するとともに、自転車教室実施の必須化、高学年向け自転車教室の実施、保護者や地域が参加する交通事故再現型交通安全教室の実施、学校における交通安全教育の成果を家庭での交通安全教育や保護者の交通安全意識の向上に結びつける「交通安全シート」の活用等により、交通安全教育の充実を図ります。

ウ 中学校

歩行者としての安全な行動、自転車の安全な利用と正しいマナー、自動車の特性とシートベルト着用を含む安全な利用、交通法規、交通事故の防止、応急処置等に関する基本的事項の理解と能力の育成に努めます。

区立中学校全校を対象に、在校中に1回は体験できるよう、3年に1回の頻度で実施している交通事故再現型交通安全教室を引き続き実施するとともに、自転車教室の実施、保護者や地域の参加等により取り組みの充実を図ります。

エ 高等学校・大学

小学校及び中学校における交通安全教育を一層発展させ、交通社会における良き社会人として必要な交通マナーを身に付けさせるよう努めます。特に、自転車や原動機付自転車、自動二輪車等の安全な利用に関しては、生徒の実態や地域の実情に応じて、関係団体等と連携しつつ、特に新入生や自転車通学者、校舎やグラウンド間の移動にかかる自転車利用者等に対し重点的に安全運転等の指導を行うなど、交通安全に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

指導に当たっては、二輪車の特性や機能についての正しい理解を深めるとともに、二輪車実技指導等を含む交通安全教育を実施し、自他の生命を尊重し、常に的確な判断のもとに、安全な行動や応急処置がとれるよう、交通安全意識の高揚や技能の育成に努めます。

(区、警察署)

(2) 運転者における交通安全教育

地域、職域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、効率的な交通安全教育を推進します。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ます。特に、二輪運転者については、二輪車実技教室を中心に交通安全指導を実施し、安全意識の高揚と安全運転技術の向上を図ります。

さらに世田谷ナンバー導入を契機とするセーフティドライブの推進を図ります。

(区、警察署)

(3) 高齢者に対する交通安全教育

ア 高齢者クラブ等の社会参加活動の場や、高齢者の集まる機会の多いあらゆる場を活用して、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します。

また、高齢者クラブ等による自主的な交通安全活動を促進するため、交通安全教育指導者の育成を図るとともに、高齢者組織へ加入していない者や一人暮らしの高齢者に対しては、家庭訪問等による交通安全の呼び掛けを積極的に推進し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

イ 地域の中で、参加・体験・実践型の高齢者交通安全教育を継続的に推進できる人材を養成するなどして、参加・体験・実践型の高齢者交通安全教育の推進、普及を図っていきます。

ウ 高齢者の事故事例を集めたパンフレットを作成し、高齢者団体などを通じて配布するとともに、ポスター、新聞広告、ラジオスポット等を活用し、高齢者の交通事故防止のための啓発を図ります。

また、高齢ドライバーによる交通事故を防ぐため、運転免許の自主返納や高齢運転者標識の普及などの広報啓発活動を行います。

(区、警察署)

(4) 身体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、電動車いすの安全講習の実施等、身体障害者等の安全な通行方法等に関する交通安全教育を行うとともに、身体障害者の関係機関・団体等と相互に連携を図り、身体障害者の交通安全意識の高揚を図ります。

(区、警察署)

(5) 外国人に対する交通安全教育

風俗習慣の違いや各国の法の違いから生ずる戸惑いを解消するため、外国語による交通ルールやマナーに関する情報の区ホームページへの掲載、外国人のよく利用する相談窓口へのちらしの配布、啓発DVDの貸出等を行うとともに、基本的な交通ルール等の習得に重点を置いた交通安全教育を推進します。

(区、警察署)

(6) 交通安全啓発用DVD等の貸出

交通安全啓発用DVD等を学校・幼稚園等に貸し出します。なお、最新の作品を適宜補充し、常にライブラリーの内容の更新に努めます。

(区)

2 地域社会における交通安全意識の高揚

(1) 地域交通安全組織の拡大と育成

交通安全意識を社会のすみずみまで普及浸透させていくために、地域の交通安全組織を拡大・充実するとともに、既存組織の育成、活性化を図り、これらの組織の自主的活動を促して安全教育活動を積極的に推進します。

ア 子ども対策

- a 地域における安全対策を推進して、幼稚園（保育園）児の事故防止を図ります。
- b 交通少年団の団員加入を促進するとともに、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、活発な団体活動を通して交通安全意識の普及浸透を図ります。
- c 交通安全関係組織の拡充促進と積極的な活動により、子どもに対する交通安全意識の浸透を図り、子どもの交通事故防止を図ります。

イ 若年者対策

- a 二輪車の実技指導や交通安全講習会等を積極的に実施し、若者の交通事故防止の取組みを推進します。
- b 二輪車関係団体等と連携した二輪車実技教室の充実強化と参加者の勧奨を推進します。

ウ 高齢者対策

高齢者に対する安全教育活動等を地域ぐるみで推進するとともに、高齢歩行者保護誘導活動の積極的な推進により、高齢者の交通事故防止を図ります。

エ 自転車利用者対策

自転車関係組織の拡大と活動の促進を図り、自転車安全教室、自転車の安全な乗り

方コンテスト、子ども自転車大会等、自転車の正しい利用を促進して、自転車事故の防止を図ります。また、関係機関・団体と連携し、歩道における自転車の正しい通行方法に関する広報啓発活動を推進します。

(警察署)

(2) 地域、職域、学校、家庭における交通安全教育活動の推進

ア 地域では、町会・自治会、高齢者クラブ、PTA等を単位とした各種講習会を実施するほか、交通安全協会、交通安全母の会、交通少年団等、交通安全組織・団体による日常の交通安全教育活動を推進します。

イ 職域では、事業所を中心とした各種交通安全運転講習会を実施するほか安全運転管理者、運転管理者を通じて安全教育活動を推進します。

ウ 学校では、保育園、幼稚園、小学校、中学校、高等学校、大学等に積極的に出向いて交通安全教育を推進していくとともに、教員、保育士、PTA、保護者会等に対し、それぞれの対象に応じた自主的な交通安全教育の推進について協力を依頼します。

エ 家庭では、「交通安全は家庭から」と言われるように、親が中心となって身近な話題を取り上げ、交通安全について話し合いが行われるよう、情報の提供を行い、安全指導を推進していきます。

オ 交通安全団体の活動の推進

交通安全を目的として設立され、交通安全意識の普及徹底を図る上で大きな役割を果たしている交通安全団体については、交通安全反射材の普及促進、その他諸行事等、交通安全のための諸活動が効果的に行われるよう援助等を行います。

(区、警察署)

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

ア 「交通安全宣言都市せたがや」区民のつどいの実施

世田谷区は交通事故のない、安心して生活できる、安全な社会の実現を目指し、平成6年4月6日に「交通安全都市宣言」を行いました。

交通事故により尊い人命や大切な財産が失われ、区民の安全で快適な生活がおびやかされていることを憂慮した、「交通安全都市宣言」の主旨を踏まえ、安全な社会の実現のため、毎年「交通安全宣言都市せたがや」区民のつどいを開催し、区民の交通安全についての関心を喚起するとともに、交通安全意識の一層の定着に努めます。

(区、警察署)

イ 春・秋の全国交通安全運動の推進

全国交通安全運動は広く区民一人ひとりに交通安全意識の普及、徹底を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけ、交通の安全と円滑化を図ることを目的として行うものです。多くの区民が参加できる運動であり、区民に交通安全の心を訴える運動でもあります。交通ルールの遵守と交通マナーの向上を呼び掛け、行政機関、地域住民、事業所、交通関係団体が一体となった運動を積極的に推進していきます。

このため、交通安全運動の一層の活性化を図るとともに、運動の推進に当たっては、地域住民の自主的な参加の下に、地域の実情に即した効果的な活動を実施します。

(区、警察署)

ウ 年末交通安全キャンペーンの推進

年末の交通事故の多発する時期にあわせて、広報活動を強化することにより、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を徹底させ、年末の交通事故防止を図ります。

(警察署)

エ 暴走族追放運動の推進

6月の1ヶ月間を暴走族追放強化期間とし、暴走族追放気運の高揚、若者の交通安全マインドの向上等を促進し、二輪車による事故防止を推進します。

(警察署)

3 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実施

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させるため、新聞、ラジオ、懸垂幕、看板、ポスター、チラシ等により効果的な広報活動を推進します。

(区、警察署)

(2) 交通安全運動等行事の拡充

春・秋・年末の交通安全運動に際してのキャンペーン内容の充実・改善を図り、交通安全意識のより一層の普及徹底に努めます。

(区、警察署)

(3) 後部座席を含むシートベルト及びチャイルドシートの着用の推進

ラジオ、広報紙等の各種広報媒体を積極的に活用し、後部座席同乗者用のシートベルト着用の必要性と着用効果及びチャイルドシートの正しい使用に関する啓発を推進します。

また、関係機関・団体との連携を密にし、チャイルドシートの普及促進を図ります。

(区、警察署)

(4) 走行中における携帯電話の使用禁止等に関する広報啓発の推進

交通安全運動や各種運転者講習会等あらゆる機会をとらえて、運転中の携帯電話等の使用の危険性を訴えるなど、運転者に対する具体的な広報啓発活動を推進するとともに、取締りを強化します。

(警察署)

第3章 道路交通秩序の維持

道路交通の安全と円滑な交通を確保するためには、交通実態に即応した交通規制と交通違反等に対する適切・効果的な取締りが重要です。

そのため、路線別・地点別等交通実態に即応した交通規制を推進し、また、自動車・自転車・自動二輪車の駐車秩序を確立するとともに、重大交通事故の原因となっている悪質危険な交通違反等の指導取締りを強化します。

1 交通規制の推進

(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、路線（地点）別、時間別、態様別等に分析するとともに、現行の交通規制、交通管制及び道路構造等総合的視点から、各種対策を速やかに実施します。

ア 路線（地点）・地域対策

幹線・準幹線道路等の交通の安全と円滑を図るため、信号調整、道路改良等交通事故防止対策とリバーシブルレーン（中央線変移）システムの導入等により渋滞緩和対策を総合的に実施します。

また、幹線・準幹線道路に囲まれた地域内道路については、「ゾーン30」の導入等、交通規制の見直しや交通安全施設の整備により、速度の抑制や通過交通の抑制、並びに歩行者と車両を分離するなどの対策を実施して、交通事故防止対策を個別に実施します。

イ 二輪車対策

幹線・準幹線道路等の二輪車の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します。

また、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、視線誘導の設置などの対策を実施します。

ウ 自転車対策

自転車通行空間の整備にあわせ、必要に応じて交通規制の見直し等を図り、区と協力しながら、街頭キャンペーンの実施や各種広報媒体の活用により「自転車は車道の左端通行」、「歩道は例外、あくまで歩行者優先」の原則の徹底を図ります。

エ 高齢者対策

高齢歩行者や高齢ドライバーの立場から、より見やすくするために、道路標識の大型化や高輝度化を図ります。また、外周発光式の一時停止標識及び横断歩道標識を設置するなどして、視認性の向上を図ります。

特に、高齢歩行者対策として、裏通りにおいて、ガードレールの設置や路側帯の整

備を図り、歩行者と車両の分離対策を推進します。

オ 抜け道対策

幹線・準幹線道路等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、時間規制の通行禁止規制や一方通行規制、あるいは「ゾーン30」の導入を行うなどして、通過車両の抑制を行います。

(警察署)

(2) 大規模な開発事業等における交通対策

市街地再開発計画、大規模な建築物、商業施設等の建設や出店を計画している事業主及び関係団体等に対し、交通管理面から必要な指導や助言を行います。

(警察署)

(3) 交通管制システムの充実

交通流・量を適時適切に処理するため、信号機の集中制御を行い、交通実態にあった適正な信号調整及び信号現示改訂により、信号機の効率的な運用に努めます。

また、交通実態に応じた信号機の新設・改廃を進めます。

(警察署)

2 駐車秩序の確立

(1) 違法駐車車両の排除

ア 駐車対策強化日及び特別取締日を指定して、駐車違反取締り活動ガイドラインで指定した地域や路線において、計画的かつ集中的な取締りを行うとともに、民間協力団体等と一体となって放置駐車クリア作戦を推進します。

イ 悪質・危険・迷惑性の高い違法駐車車両については、移動措置を主体とした取締りを含め、積極的な取締りを推進します。

ウ 交通の妨害、迷惑性の高い放置車両の発生源となっている事業所に対しては、下命・容認事件として検挙するなど自動車の使用者責任の追及を推進します。

また、18年6月に施行された改正道路交通法により強化された放置違反金制度と車検拒否制度による車両使用制限を活用して自動車の使用者責任の追及を推進します。

(警察署)

(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進

駐車が原因となって発生する交通渋滞や交通事故等、安全と円滑への影響とを的確に把握するとともに、地域住民等の意識・要望等を踏まえ、都市交通機能の維持・向上とドライバーの利便性等に配慮した駐車規制及び解除等の見直しを推進します。

(警察署)

(3) パーキング・メーター等の利用向上

パーキング・メーター、パーキング・チケット発給設備の利用効率を向上させるため、移設を重点に取り組んでいきます。また、区民ニーズや駐車需要を考慮しながら、新設についても検討します。

(警察署)

(4) 荷捌きスペースの設置促進

街の再開発などにあたって、荷捌きスペースの設置を促進します。

(区)

(5) 違法駐車防止気運の醸成

放置駐車は、バスの定期運行や一分一秒を急ぐ人命救助・消火などの救急活動を阻害するなど自動車交通を妨げるとともに、車道を通行する自転車の通行を妨げることから、交通事故の原因ともなっています。地域住民の理解と協力のもとにドライバーの放置駐車車の自粛を求め、啓発活動を推進します。

なお、区・警察等関係機関が協議し、違法駐車防止の対策について検討します。

(区、警察署)

(6) 自動車の保管場所確保の徹底

自動車の保管場所証明事務の適正かつ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します。

(警察署)

(7) 自動二輪車の違法駐車等の防止

近年、駅間などで増加している自動二輪車の違法駐車で生じている課題の解消のため、平成19年4月に制定した「世田谷区自動二輪車違法駐車等防止条例」により違法駐車等の防止に取り組みます。

ア 区、区民、事業者等の責務を定め、違法駐車等の防止に努めます。

イ 違法駐車等により区民の日常生活又は一般交通等に支障が生じていると認められる地域を、違法駐車等防止重点地域として指定し、防止施策を重点的に実施します。

ウ 区は、違法駐車等の防止の啓発活動や事前警告を行います。

エ 道路内の違法駐車については、道路交通法により警察署が取締りを行います。

オ 公園、緑道などでは、区が対策を行います。

カ 集合住宅等の建築時に、自動二輪車の駐車施設の設置を指導します。

キ 自動二輪車駐車場の整備促進のため、区有地の活用によるモデル整備を行うとともに、民間既存駐車場を活用した自動二輪車駐車施設への転換を促します。

(区、警察署)

(8) 放置自転車防止及び対策の効率化

駐輪環境の充実を図りながら、放置禁止地区の指定や周知、クリーンキャンペーンの実施等によるルールやマナーの啓発を進めるとともに、自転車等駐車場利用に向けた誘導整理、ルールを守らない放置自転車の撤去を継続して実施し、放置自転車の発生防止を図ります。

(区)

3 指導取締りの強化

(1) 重大交通事故に直結する交通違反取締り活動の推進

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、恒常的に強力な取締りを推進します。

(警察署)

(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安全運転意識の高揚を図ります。

(警察署)

(3) 自転車安全利用のための指導取締りの強化

平成27年6月の改正道路交通法施行により、危険行為14項目の指定や自転車運転者講習制度の導入を契機として、危険・迷惑な走行に対する街頭指導や悪質・危険な違反者に対する取締りを強化します。また、区、警察署、地域で協力して、自転車ルールの遵守、マナーの向上を呼び掛けます。

(区、警察署)

(4) シートベルト着用義務違反及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り

後部座席を含めたシートベルト着用の徹底を図るとともに、平成12月4月1日に施行されたチャイルドシート使用の徹底を図るため、指導取締りを強化するとともに広報啓発に努めます。

(区、警察署)

(5) 暴走族の取締り

小規模の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、検挙の徹底を図ります。特に、悪質事犯については、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ます。また、暴走族の実態について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気運を高めます。

(警察署)

(6) 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各種行政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、過積載運行の根絶を期します。

(警察署)

(7) 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り、特に暴走族の爆音走行などは、区民の取締りに対しての要望も高いことから、関係機関との連携を密にして、不正改造に荷担する業者等も含めた取締りを推進します。

(警察署)

第4章 安全運転と車両の安全性の確保

運転免許保有者は横ばい傾向にあるものの、運転者は高齢化しており、安全運転と車両の安全性の確保がますます重要になっています。

そのため、運転者教育の充実や事業所等における安全運転管理の確保などの施策を推進するとともに、車両の安全性の確保を図ります。

1 安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実

ア 運転免許受験者に対する教育の充実

運転免許学科試験の内容の充実を図りながら、運転免許受験者に対し、実際の運転に必要な知識と判断力を習得させるとともに、特に、高齢者や子ども等交通弱者への保護意識の醸成及び思いやりのある運転行動の涵養に努めます。

イ 運転免許更新時講習の充実

更新制度は、安全な運転に必要な知識を補う絶好の機会であることから、一般運転者講習、優良運転者講習の充実など、更新時講習の充実強化に努めます。

特に、二輪車運転者及び高齢運転者に対しては、「特別学級」を編成して受講対象者に応じた講習内容として、DVD方式（視聴覚教養）材料や運転適性検査などを有効に活用した講習を実施します。

ウ 違反者に対する運転者教育の充実

迅速適正な行政処分の執行により、危険な運転者を早期に排除するほか、停止処分者講習、取消処分者講習、違反者講習、初心運転者講習の充実を図り、適切かつ効果的な運転者教育を行います。

(警察署)

(2) 運転免許制度の充実

運転免許関係における規制緩和を踏まえ、更新手続等の一層の簡素化や、すべての運転免許保有者が申請に係る義務を果たしやすい環境の整備を推進します。

(警察署)

(3) 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ります。

(警察署)

(4) FM放送による交通情報の提供

地域FMである「エフエム世田谷」による交通情報や路上工事情報等、区内のきめ細かな情報のリアルタイムな提供を図るとともに、区民に聴取を呼び掛けます。

(区)

2 車両の安全性の確保

(1) 自動車・二輪車の点検・整備の徹底

ア 定期点検整備等の促進

自動車・二輪車使用者による保守管理と点検・整備の重要性について啓発に努めます。

イ 不正改造車の排除

自動車・二輪車の不正改造防止について広報活動に努めます。

(警察署)

(2) 自転車の安全性の確保

自転車利用者に対し、広報活動を通じ、基準に適合した自転車を利用し、定期的に自転車安全整備店等において点検・整備を受けるよう呼び掛けるなど、自転車の点検・整備意識の徹底を図ります。

(区)

第5章 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する負傷者への救命効果の向上を図るため、「第10次東京都交通安全計画」に基づき救急医療機関等との連携を強化し、交通救助・救急活動体制の更なる充実を図るとともに、現場におけるバイスタンダー*1による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから自動体外式徐細動器（AED*2）を含めた応急手当等の普及啓発を積極的に推進します。

*1 バイスタンダー

その場に居合わせた人

*2 AED

Automated External Defibrillator の略

1 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実・強化

(1) 交通救助・救護体制の充実・強化

救助工作車やポンプ車等に積載された救助器具やAED等の応急処置資器材の活用を充実するなど交通救助・救護体制を強化します。

(消防署)

(2) 高度処置救急体制の充実

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業務に対する教育体制を強化します。

(消防署)

(3) 航空救急活動体制の充実

東京消防庁では、交通事故の状況により救急救命士有資格者による救急ヘリコプターや協力医療機関の医師を搭乗させる運航により、交通事故の負傷者に早期に救急処置を実施し、医療機関への迅速な搬送を行います。

(消防署)

(4) 高速道路等における救助・救急体制の充実

高速道路上の交通事故に対して、早期に傷病者を救出し応急処置に着手できるよう、救急隊の他に消防活動二輪車（オートバイ）やポンプ車隊、所要の救助隊（レスキュー隊）等を効果的に運用します。

(消防署)

2 救助・救急設備の充実

(1) 救急車の増強整備等

従来から大規模災害等に活用してきた非常用救急車*にも救急資器材等を積載し、効果的に運用していきます。

*非常用救急車

多数の傷病者が発生した場合又は稼働中の救急車が故障した場合等に使用する

ため、地域の実情に応じて各消防署に配置されている予備の救急車

(消防署)

(2) 救急出場に係るシステムの充実

出場可能な救急車のうち、救急事故現場に最も近い位置にある救急車を出場させる等、早期対応ができるよう効果的に運用します。

(消防署)

3 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、世田谷区救急業務連絡協議会等を通じて救急医療機関側との連携・協力関係を充実・強化します。

(消防署)

4 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。

(消防署)

(2) 消防救助機動部隊の積極的な運用

救助用重機など特殊な装備等を備えた消防救助機動部隊の運用を積極的に推進していきます。

(消防署)

(3) 民間患者等搬送事業者との連携

大規模な救急事象の発生に備えて、民間患者等搬送事業者との効果的な連携を図ります。

(消防署)

(4) 東京DMATと連携した救助・救急体制の強化

大規模交通事故、NBC災害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、救助・救急体制を充実させます。

*東京DMAT (Disaster Medical Assistance Team)

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処置等を行う災害医療派遣チームで東京都福祉保健局が所管する。

(消防署)

5 応急手当等の普及啓発の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、区民等に対する応急手当の普及を積極的に推進します。

(1) 区民に対する応急手当の普及啓発

救急蘇生法の新たな普及指針に対応した救命講習等を推進するため、訓練用人形、AEDトレーナー等の資器材を活用するとともに、最新のガイドラインの内容を反映した応急手当普及リーフレット及びポスター等の掲示を行い、応急手当に関する普及啓発を行います。

(消防署)

(2) 学校教育における応急手当指導

区内の各小中学校及び高等学校に対して、東京消防庁ホームページの電子学習室等を活用した応急手当の知識・技能の普及を図るとともに、応急手当講習を通じて生徒一人ひとりに対して命の大切さを伝える「命の尊さ講座」の普及促進を積極的に行います。

(消防署)

6 東京消防庁救急相談センター及び東京版救急受診ガイドの利用促進

区内の消防署では、救急需要の増加に対し、医学的見地に基づく緊急性の判断、受診の必要性の判断、応急手当と医療機関案内を行う「東京消防庁救急相談センター（#7119）」や自らが救急車の要否が判断できる「東京版救急受診ガイド」の積極的な利用を促進し、真に救急車を必要とされる傷病者に迅速に対応できる体制づくりを推進して行きます。

(消防署)

第6章 被害者の救済

交通事故の処理は、手続の煩雑さ、被害者の法律知識、加害者の賠償能力等様々な事情により、被害者が経済的に、また、精神的にも十分救済されていないのが現状です。

そのため、交通事故相談、交通事故事件被害者等に対する連絡制度により被害者の救済を図ります。

1 交通事故相談業務の充実

交通事故に遭われた方のために、交通事故相談を開設し、損害賠償額の試算、過失相殺についてのアドバイス等、専門の相談員を配置し、公平、迅速、親切をモットーに無料で相談に応じています。

《交通事故相談》

- ① 相談内容 交通事故全般の相談
- ② 相談場所 世田谷総合支所 相談コーナー（区役所第3庁舎1階）
- ③ 相談日時 火・金曜日 午前8時30分～12時、午後1時～5時

(区)

2 自転車保険等への加入促進

歩行者と自転車の事故では自転車が「加害者」となり、高額な賠償金支払いを求められる場合があります。こうした事態への備え（「転ばぬ先の杖」）として、啓発や広報により自転車保険等への加入促進を図ります。

(区、警察署)

3 交通事故事件被害者等に対する連絡制度

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、その要望を確認した上、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。

(警察署)

第7章 踏切道の安全確保

鉄道は私たちの生活の根幹をなす公共交通であり、なくてはならないものです。公共輸送機関としての鉄道網は、区内の私鉄3社による8路線がありますが、一部区間を除いて鉄道路線が地上面を通ることから、区内には99箇所もの踏切が存在しています。

特に、ラッシュ時に40分以上も閉まっている「開かずの踏切」は区内に39箇所（小田急線の9箇所を除く）もあり、朝夕のラッシュ時における深刻な交通渋滞や地域分断を引き起こすだけでなく、警報無視等による踏切事故が発生する要因ともなっています。

これらの問題を解決するため、多数の踏切の除却を一举に実現する連続立体交差事業の促進や、踏切改良・交通規制等の諸施策を総合的に取り組むことにより、踏切道の安全確保を図ります。

1 「開かずの踏切」の解消

世田谷区内には、現在90箇所の踏切が存在し、ピーク1時間あたりの遮断時間が40分以上の「開かずの踏切」は43箇所（平成26年度調査）となっています。

現在区内では、東京都により小田急線（代々木上原駅から梅ヶ丘駅間）と京王線（笹塚駅からつつじヶ丘駅間）の連続立体交差事業が実施されており、小田急線については既に9箇所の踏切が解消され、京王線についても23箇所の開かずの踏切の解消に向け、事業が進められています。

「開かずの踏切」は、交通渋滞の発生、地域間の分断や踏切事故の危険性など様々な問題を抱えており、区を挙げて解決すべき課題であり、引き続き、東京都や鉄道事業者と連携を図り、「開かずの踏切」の解消に向け取り組みを進めていきます。（区、鉄道事業者）

2 踏切改良及び安全を図るための啓発

踏切保安装置が設置されている踏切において、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、構造の改良を推進します。また、踏切通行者の安全意識の向上と踏切支障時における緊急措置の周知徹底を図るために、区民等に向けた広報活動を強化します。（区、鉄道事業者）

鉄道と道路の交差現況（平成28年4月）単位：箇所

会 社	京王電鉄		小田急電鉄	東 急 電 鉄					計	
	京王線	井の頭線	小田原線	世田谷線	大井町線	目黒線	東横線	田園都市線	8路線	比率(%)
平面交差	23	9	0	35	15	5	3	0	90	48%
立体交差	8	8	58	0	16	0	3	4	97	52%
計	31	17	58	35	31	5	6	4	187	100%