

令和 8 年 9 月 2 日
土木部交通安全自転車課

第 1 2 次世田谷区交通安全計画（素案）について

1. 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（昭和 4 5 年法律第 1 1 0 号）に基づき、昭和 4 6 年以降 1 1 次に渡り「世田谷区交通安全計画」を策定し区内関係機関と連携し交通事故防止に努めてきた。

このたび、世田谷区交通安全協議会委員への意見聴取を経て、「第 1 2 次世田谷区交通安全計画」（素案）を取りまとめたので報告する。

2. 素案の内容

資料 1 「第 1 2 次世田谷区交通安全計画」（素案）概要版

資料 2 「第 1 2 次世田谷区交通安全計画」（素案）

3. 今後のスケジュール（予定）

令和 8 年	9 月～	素案公表、区民意見募集
	1 0 月	
令和 9 年	2 月	都市整備常任委員会（案報告）
	3 月	第 1 2 次世田谷区交通安全計画策定

第12次世田谷区交通安全計画(素案) 概要版

第1部 総論

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 11 年にわたり「世田谷区交通安全計画」を策定している。その上で、世田谷区及び関係機関が一体となり各種の施策を計画的に実施し、交通事故防止に努めている。

また、交通事故の防止は緊急かつ重要な課題であり、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必要がある。そのため、本計画の見直しを5年おきに実施し、時代に即した交通安全啓発活動等の各取組みによって区民生活の安全を図るため、第12次世田谷区交通安全計画を策定する。

■ 2 計画の性格

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き、区長が関係機関等の協力を得て定める、区内道路交通の安全対策に関する総合的な施策の大綱

■ 3 期間

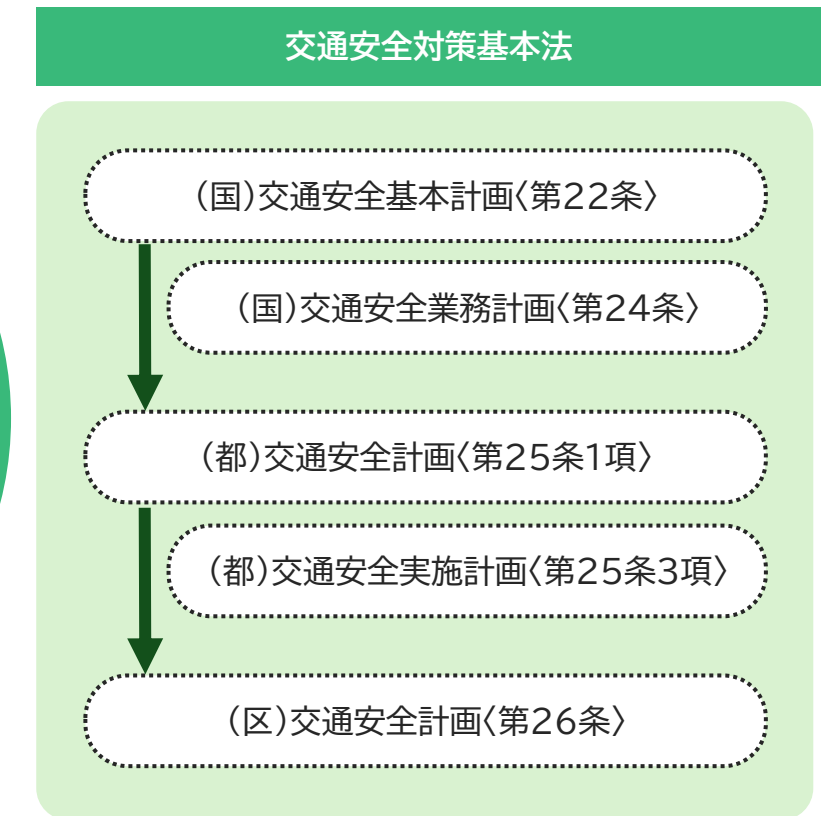
第12次世田谷区交通安全計画 期間／令和 8 年度(2026 年度)～令和 12 年度(2030 年度)				
R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)

目指すべき社会

【交通安全都市宣言】

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
送ることができる
安全な社会

● 計画の位置づけ



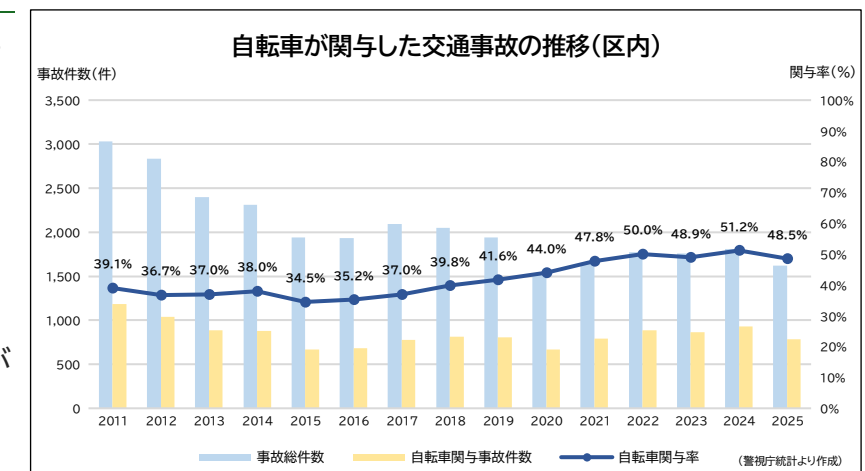
第2章 交通事故の状況

■ 1 区内の交通事故

- (1)区内全域 世田谷区の交通事故は長期的に減少傾向だが近年は増減を繰り返し、令和7年は1,619件で死者は6人であった。
- (2)高齢者 高齢者の事故は令和3年以降増加したものの再び減少に転じ、令和7年は518件、死者数も長年5人未満である。
- (3)子ども 子どもの事故は「小学生」が最も多く令和3年以降微増傾向だが、死者はゼロ～1人と重大事故は少ない。
- (4)自転車 自転車事故は令和7年に861件まで減少し死者ゼロが続く一方、若年層(20歳未満)の割合が増加している。また、区内の交通事故の約5割が自転車関与事故である。
- (5)二輪車 二輪車事故は長期的には減少しつつも近年横ばいで、死者数は平成22年以降5人未満である。
- (6)飲酒運転 都内の飲酒事故は近年横ばいながら令和7年に195件へ増加し、死亡事故は2件であった。通常事故より致死率が高い特徴がある。

■ 2 新たな重視すべき視点における交通事故

- (1)小型モビリティ 都内の特定小型原付の事故は単独事故が多く、負傷者が発生するも死者ゼロであった。事故当事者の7割超を若年層(20～39歳)が占めている。
- (2)外国人 令和6年に訪都外国人旅行者数は約 2,479 万人で、平成27年と比較して約2倍に増加し、過去最高となった。また、日本の運転免許を保有する外国人は年々増加し、外国人による交通事故件数も近年増加傾向にある。



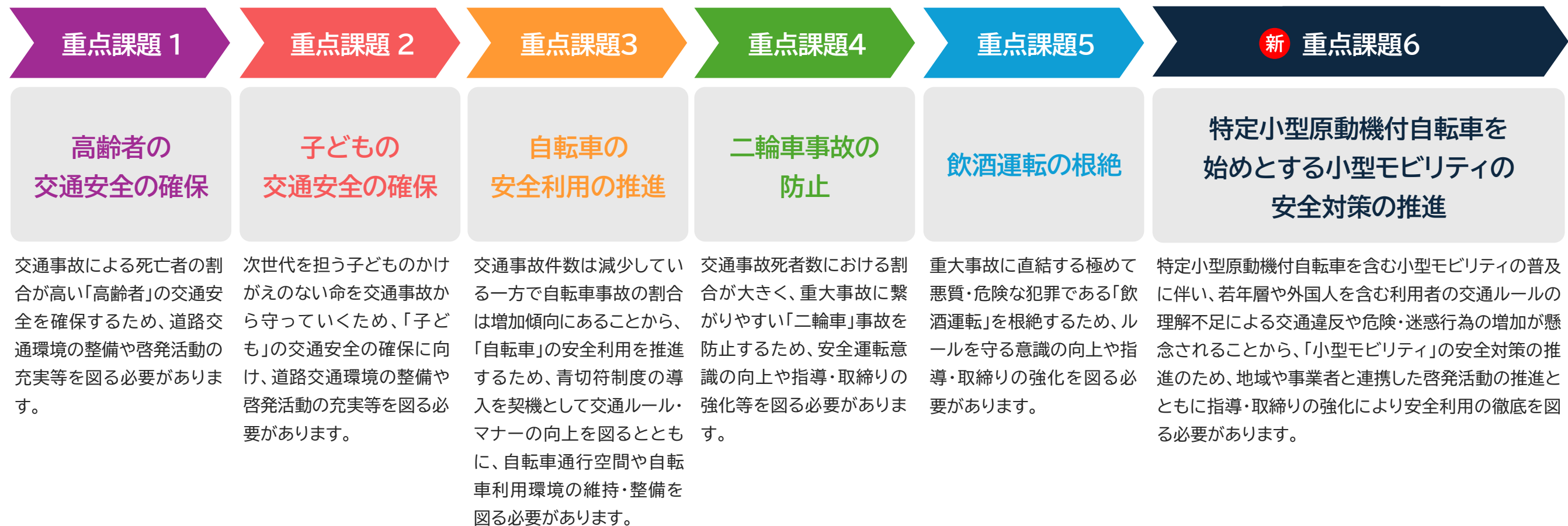
第3章 第12次世田谷区交通安全計画の目標

■ 交通事故の削減目標



第4章 課題解決の方向性

■ 重点課題



第5章 計画の推進

■ 1 行政機関

区、国、都、警察、消防等が相互に連携し、交通事業者や学校、PTAとも協力して、交通安全施策を総合的に推進します。

■ 2 事業者、交通関係団体等

事業所単位の交通安全教育の実施等を進め、交通事故の防止に努めるとともに、区や警察と連携して、効果的な交通安全対策を推進します。

■ 3 区民

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る等、計画の担い手の一人となり、交通安全について考え行動することを期待します。

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

- 高齢者に対する交通安全教室の開催等による交通安全啓発の推進
- 外国人を含めた交通ルールの普及啓発
- 安全な生活道路の構築や交通規制の見直しなど道路交通環境の整備
- ユニバーサルデザインの観点から誰もが利用しやすい公共交通利用環境の整備

第2章 子どもの交通安全の確保

- 子どもや保護者等に対する交通安全教室の開催等による交通安全啓発の推進
- 外国人を含めた交通ルールの普及啓発
- 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の整備

第3章 自転車の安全利用の推進

- 交通安全教室の開催や広報媒体の活用による交通安全の啓発の推進
- 自転車安全利用推進員の育成・支援
- 自転車通行空間や自転車利用環境の整備
- 交通ルールの遵守のため指導取締りの強化

第4章 二輪車事故の防止

- 運転者に対する交通安全教室等による交通安全教育の推進
- 標識・照明等の安全施設の整備
- 無謀運転抑止のための指導取締りの強化

第5章 飲酒運転の根絶

- 交通安全キャンペーン等において関係機関が一体となった地域ぐるみによる飲酒運転根絶意識の高揚
- 飲酒運転に関する周辺者への広報啓発活動の推進
- 飲酒運転の取締りの強化

第6章 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進

- 関係機関と連携した交通ルールの周知徹底や交通安全教育を推進
- 外国人を含めた交通ルールの普及啓発
- 無免許運転・通行区分違反等の悪質運転に対する指導取締りを強化

II 分野別施策

第1章 道路交通環境の整備

- 道路や橋梁など自転車・歩行空間の整備を計画的に進め交通基盤を強化する
- 狭あい道路解消や安全施設整備により事故防止と安心な道路環境を確保する
- 公共交通の充実と無電柱化等により利便性と快適性の高いまちを実現する

第2章 交通安全意識の普及徹底

- ライフステージに応じた体系的な交通安全教育を推進する
- 地域・家庭・学校等が連携し交通安全意識の普及徹底を図る
- 広報や参加型活動を通じ区民の安全行動とマナー向上を促進する

第3章 道路交通秩序の維持

- 交通実態に応じた規制と交通管制により安全で円滑な交通を確保する
- 違法駐車や放置自転車対策を推進し適正な駐車秩序を確立する
- 重大事故につながる違反の取締りを強化する

第4章 安全運転と車両の安全性の確保

- 高齢社会に対応し、運転者教育と管理強化で安全意識向上を図る
- 車両や自転車の点検整備意識を向上させて安全性の確保と事故防止を図る

第5章 救助・救急体制の充実

- 救助・救急体制や人材育成を強化し迅速で的確な救命活動を推進する
- 救急設備や搬送体制の充実により早期対応と医療連携の強化を図る
- 応急手当の普及や相談体制充実により区民の救急対応力向上を図る

第6章 被害者の救済

- 交通事故相談体制を充実し被害者への支援に努める
- 自転車保険等の加入促進により事故時の経済的リスクに備える
- 被害者への情報提供を通じた支援を図る

第7章 踏切道の安全確保

- 連続立体化等により開かずの踏切解消を推進し交通円滑化と安全確保を図る
- 踏切設備の改良や看板設置等の啓発により事故防止と安全対策の強化を図る

第 12 次

世田谷区交通安全計画 (素案)

令和8年度～令和12年度
(2026年度～2030年度)

世 田 谷 区

交 通 安 全 都 市 宣 言

私たち世田谷区民すべてにとって、交通事故のない、安心して生活できる、安全な社会を実現することは、共通した強い願いです。

しかし、区内の交通事故は増え続け、多くの区民が亡くなったり、怪我をする人々も多数にのぼり、道路などを壊されることも数多く、人や物に対する被害が大きくなっています。

交通事故により、毎日の平穏な生活を奪われ、家庭の中では、家族が悲しい思いをするなど、悲惨な生活を送る区民も多くなっています。

私たちは、このような交通事故を防ぎ、区民のすべてが、安心して充実した生活を送ることができる、安全な社会を造らなければなりません。

このため、世田谷区は、区民とともに、全力を挙げることを決意し、ここに「交通安全都市」を宣言するものです。

1994(平成 6)年 4月 6日

世 田 谷 区

目 次

第1部 総論

第1章 計画策定の考え方

1 計画策定の趣旨	2
2 計画の性格	2
3 計画の期間	3

第2章 交通事故の状況

1 東京都の交通事故の状況	4
2 世田谷区の交通事故の状況	5
3 新たな重視すべき視点における交通事故の概況	13

第3章 第12次世田谷区交通安全計画の目標

1 交通事故の削減目標	18
2 削減目標の考え方	18

第4章 課題解決の方向性

1 重点課題	19
2 課題解決の方向性	20
3 体系図	22

第5章 計画の推進

1 行政機関	24
2 事業者、交通関係団体等	24
3 区民	24

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

1 教育・啓発の推進	28
2 道路交通環境の整備	30
3 公共交通利用環境の改善	30

第2章 子どもの交通安全の確保

1 教育・啓発の推進	32
2 道路交通環境の整備	36

第3章 自転車の安全利用の推進

1 教育・啓発の推進	37
2 自転車通行空間等の整備	38
3 自転車利用環境の整備	38
4 自転車の安全性の確保	38
5 指導取締りの強化	38

第4章 二輪車事故の防止

1 教育・啓発の推進.....	42
2 道路交通環境の整備.....	42
3 指導取締りの強化.....	43

第5章 飲酒運転の根絶

1 地域社会における飲酒運転根絶意識の高揚.....	46
2 飲酒運転に係る周辺者に関する広報啓発活動の推進.....	46
3 飲酒運転の取締り強化.....	46

第6章 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進

1 教育・啓発の推進.....	48
2 指導取締りの強化.....	49

II 分野別の施策

第1章 道路交通環境の整備

1 道路等の整備.....	54
2 交通安全施設等の整備.....	56
3 道路利用の適正化.....	57
4 道路交通環境の整備.....	57

第2章 交通安全意識の普及徹底

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	61
2 地域社会における交通安全意識の高揚.....	65
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化.....	68

第3章 道路交通秩序の維持

1 交通規制の推進.....	69
2 駐車秩序の確立.....	70
3 指導取締りの強化.....	72

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.....	75
2 車両の安全性の確保.....	75

第5章 救助・救急体制の充実

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.....	77
2 救助・救急設備の充実.....	77
3 救急医療機関等との連携強化.....	78
4 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化.....	78
5 応急手当等の普及啓発の推進.....	79
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.....	79

第 6 章 被害者の救済

- 1 交通事故相談業務の充実.....80
- 2 自転車保険等への加入促進.....80
- 3 交通事故事件被害者等に対する連絡制度.....80

第 7 章 踏切道の安全確保

- 1 「開かずの踏切」の解消.....82
- 2 踏切の安全対策の推進.....82

<参考資料>

- 交通安全対策基本法.....86

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 第12次世田谷区交通安全計画の目標

第4章 課題解決の方向性

第5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、1971(昭和46)年以降、11次にわたり「世田谷区交通安全計画」を作成し、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、世田谷区における交通事故の発生件数は、2020(令和2)年にはこれまでで最も少ない1,522件にまで減少しましたが、2025(令和7)年には1,619件に増加し、都内ワースト1位となっており、依然として、区民の安全・安心を脅かしています。

また、警察庁によると、自転車乗車中の死亡・重傷事故のうち、約4分の3は自転車側にも法令違反があり、交通違反の検挙件数は増加傾向にあります。こうした状況を踏まえ、道路交通法の改正により、2026(令和8)年4月1日から、16歳以上の自転車運転者に対し、交通反則通告制度、いわゆる「青切符」制度が導入されました。

交通事故の防止は、緊急かつ重要な課題であることから、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12次世田谷区交通安全計画を策定します。

2 計画の性格

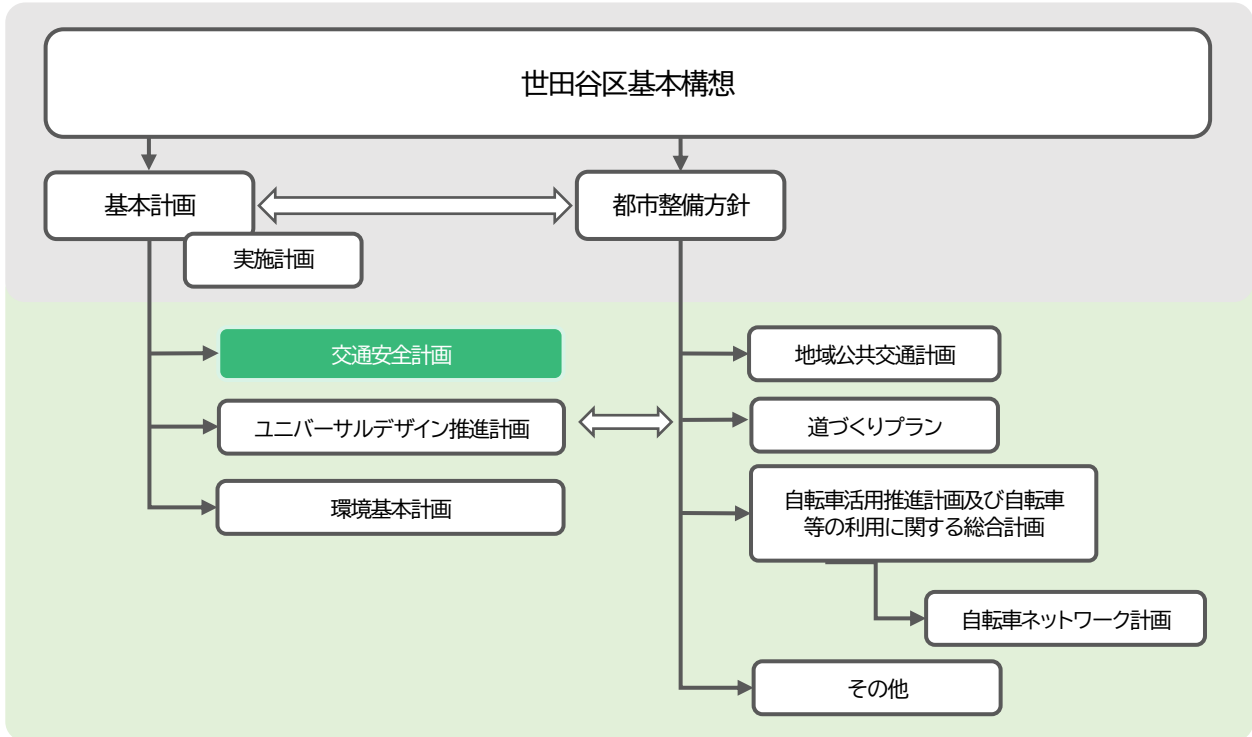
(1) 計画の位置づけ

この計画は、交通安全対策基本法第26条の規定により、国及び東京都の交通安全計画に基づき、区長が関係機関等の協力を得て、区内道路交通の安全対策に関する総合的な施策の大綱として定めるものです。



(2) 区の計画との関係

本計画は、区が定める「世田谷区基本計画」、「世田谷区実施計画」や「世田谷区都市整備方針」等、他の行政計画と整合を図りながら、交通安全対策に関する総合的な施策を示すものです。



3 計画の期間

計画期間は、2026年度から2030年度(令和8年度～令和12年度)までの5年間です。



第2章 交通事故の状況

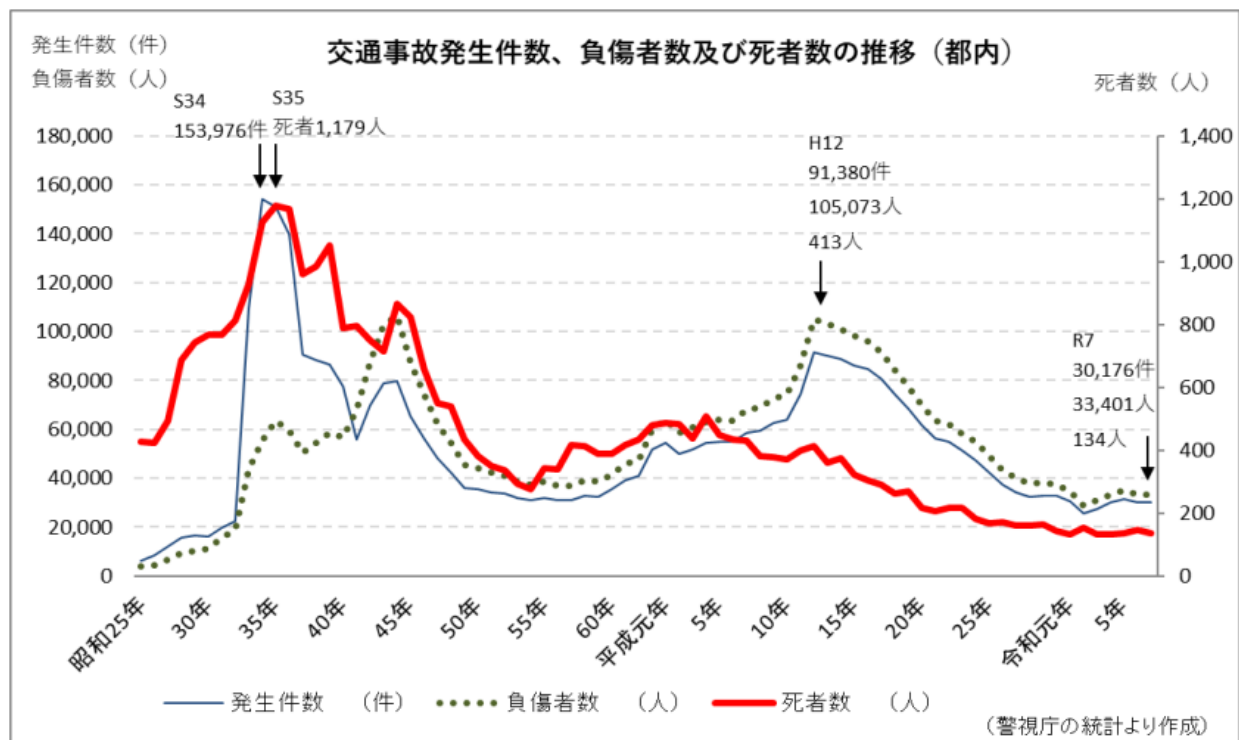
1 東京都の交通事故の状況

(1) 交通事故の概況

東京都内の死傷者数は2000(平成12)年の 105,486 人から減少傾向にあり、2025(令和7)年には 33,535 人となり、2000(平成12)年からの25年間で3割程度まで減少しています。

また、死者数の長期的な推移をみると、1992(平成4)年に 500 人台に増加した後は、おおむね減少傾向にあり、2022(令和4)年には戦後最少の 132 人まで減少しましたが、2025(令和7)年は 134 人でした。

2025(令和7)年度特別区の交通事故発生件数では、世田谷区が 1,619 件と最も多く、次いで大田区 1,613 件、足立区 1,593 件、江戸川区 1,265 件、板橋区 1,208 件という状況にあります。



<直近5年間の死傷者数・死者数>

年次	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
死傷者数	30,969	33,561	35,006	33,397	33,535
死者数	133	132	136	146	134

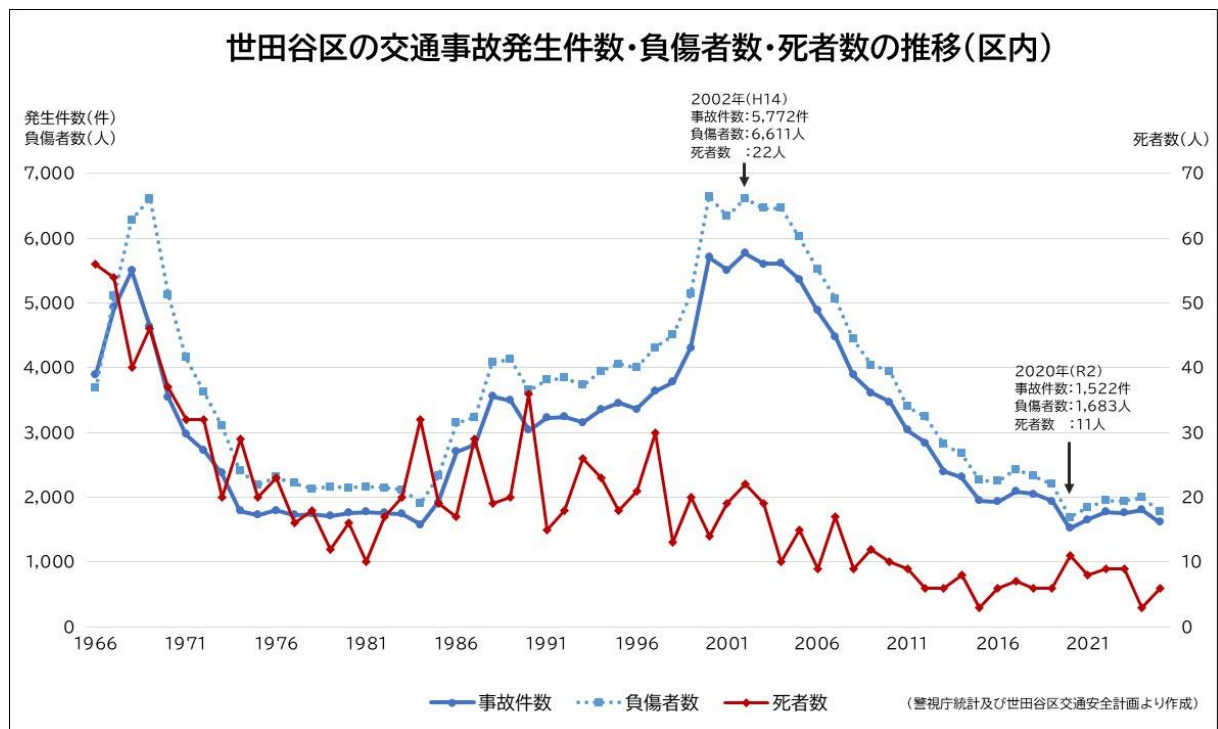
出典：第12次東京都交通安全計画

2 世田谷区の交通事故の状況

(1) 交通事故の概況

2020年代に入って以降、世田谷区内の交通事故発生件数はおおむね1,500～2,000件の範囲で推移しており、長期的には減少傾向が続いているものの減少幅の鈍化がみられます。2021(令和3)年以降は再び増加に転じ、1,800件台に増加したのち、2025(令和7)年には1,619件と再び減少しました。負傷者数も同様の推移を示し、2025(令和7)年には1,779人となっています。

死者数については、2024(令和6)年にこれまでで最も少ない3人となりました。直近10年間ではおおむね一桁台で推移し、重大事故の発生は抑制されています。



<直近10年間の事故件数・負傷者数・死者数>

年次	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
事故件数	1,932	2,092	2,052	1,940	1,522	1,652	1,771	1,759	1,808	1,619
負傷者数	2,249	2,431	2,327	2,199	1,683	1,844	1,945	1,941	1,991	1,779
死者数	6	7	6	6	11	8	9	9	3	6

出典:警視庁統計及び世田谷区交通安全計画

(2) 重点課題別の交通事故の概況

第11次世田谷区交通安全計画では、「① 高齢者の交通安全確保」、「② 子どもの交通安全の確保」、「③ 自転車の安全利用の確保」、「④ 二輪車事故の防止」、「⑤ 飲酒運転の根絶」を重点課題としました。これらに関する区内の交通事故の概況は、以下のとおりとなっています。

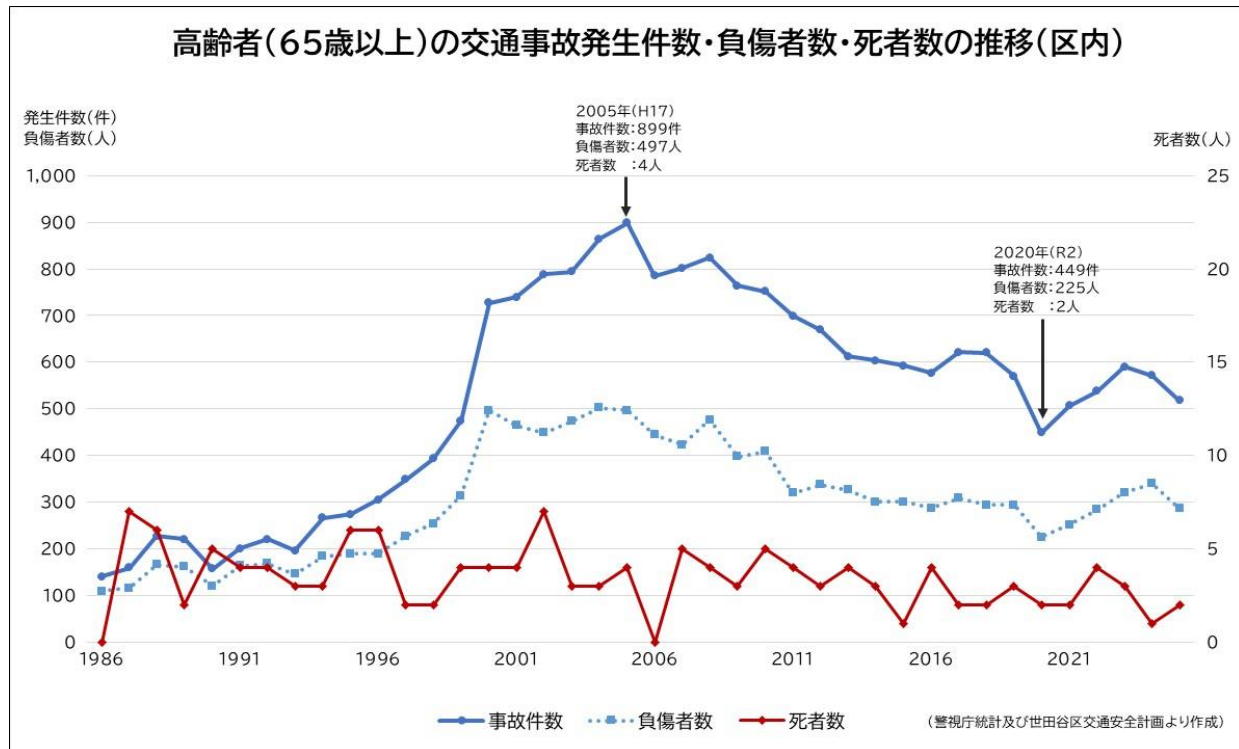
① 高齢者の交通事故

区内における65歳以上の高齢者の交通事故件数(第1当事者*1と第2当事者を合わせた件数)は、2021(令和3)年以降増加傾向に転じたものの、2024(令和6)年 572件、2025(令和7)年 518件と再び減少に向かっています。負傷者数も同様の推移を示し、2025(令和7)年には287件にまで減少しました。

死者数は、2011(平成23)年以降、5人未満で推移しています。

*1 第1当事者：

最初に交通事故に関与した車両等(列車を含む。)の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。



<直近10年間の事故件数・負傷者数・死者数>

年次	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
事故件数	577	622	620	570	449	507	538	590	572	518
負傷者数	288	309	294	294	225	252	284	321	340	287
死者数	4	2	2	3	2	2	4	3	1	2

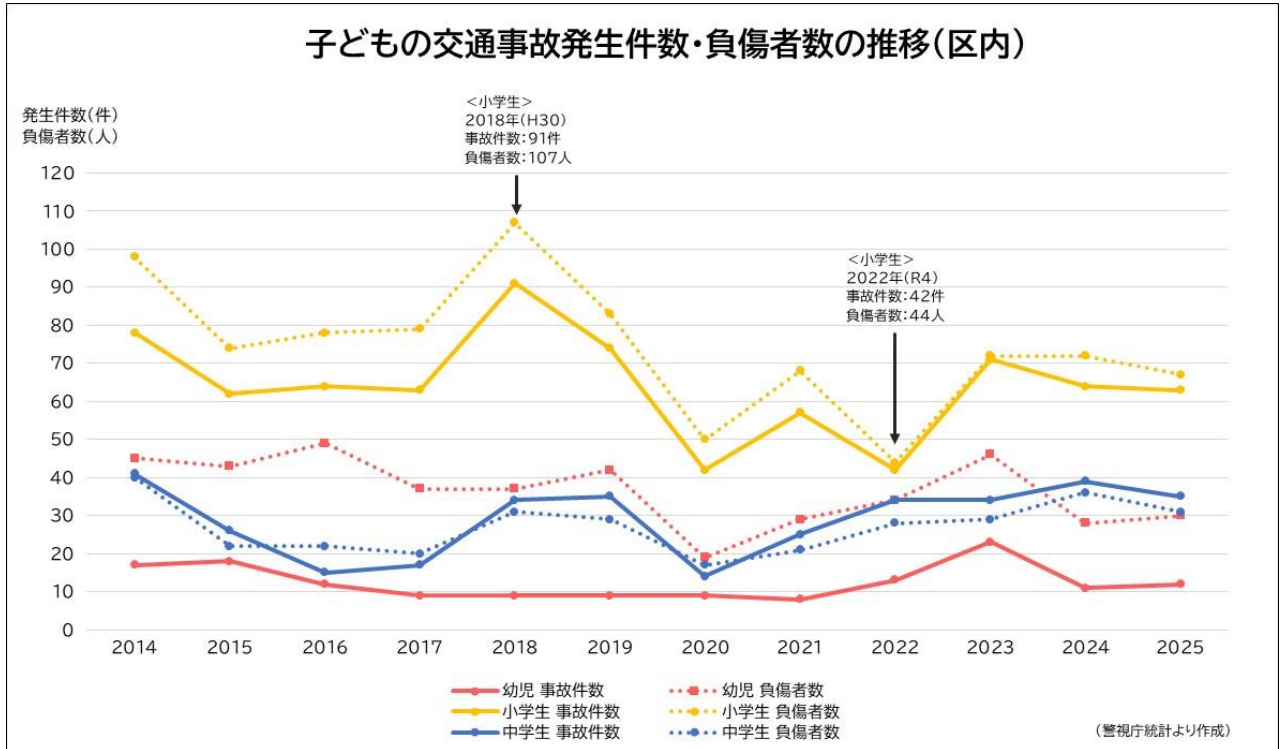
出典:警視庁統計及び世田谷区交通安全計画

② 子どもの交通事故

区内における子どもの交通事故件数(第1当事者と第2当事者を合わせた件数)及び負傷者数は、全ての期間を通して小学生が最も多く発生しています。

また、各年代ともに同様の推移を見せており、2021(令和3)年以降、増減を繰り返しながら微増傾向がみられます。

死者数は全ての期間を通してゼロ～1人に留まり、重大事故の発生は抑制されています。



<直近10年間の事故件数・負傷者数・死者数>

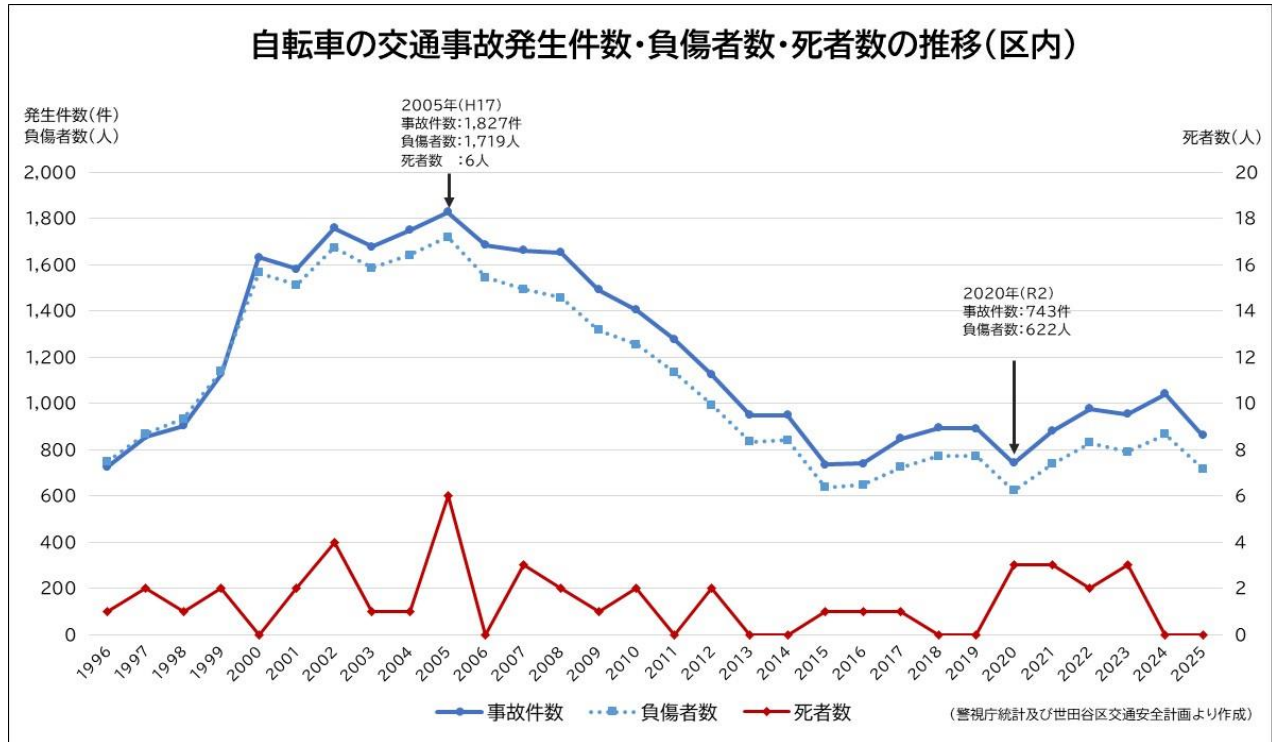
年次		2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
幼児	事故件数	12	9	9	9	9	8	13	23	11	12
	負傷者数	49	37	37	42	19	29	34	46	28	30
	死者数	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
小学生	事故件数	64	63	91	74	42	57	42	71	64	63
	負傷者数	78	79	107	83	50	68	44	72	72	67
	死者数	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0
中学生	事故件数	15	17	34	35	14	25	34	34	39	35
	負傷者数	22	20	31	29	17	21	28	29	36	31
	死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

出典:警視庁統計

③ 自転車の交通事故

区内における自転車乗用中の交通事故件数(第1当事者と第2当事者を合わせた件数)及び負傷者数は2020(令和2)年以降増加傾向でしたが、2025(令和7)年は 861 件に減少しました。死者数は、2024(令和6)年より2年連続でゼロとなりました。

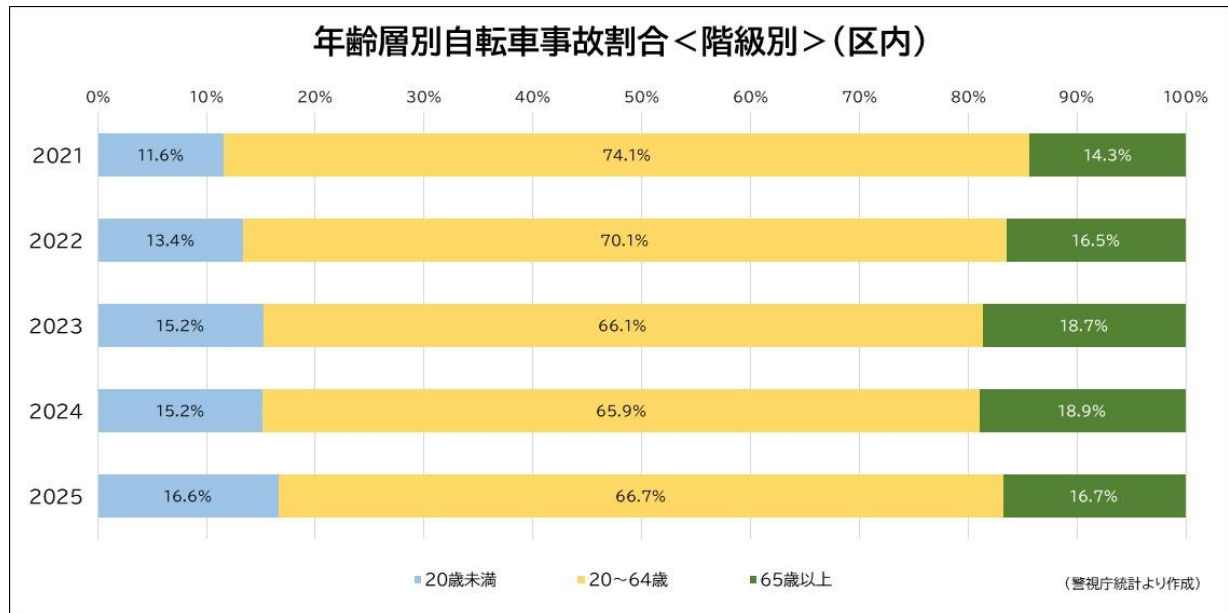
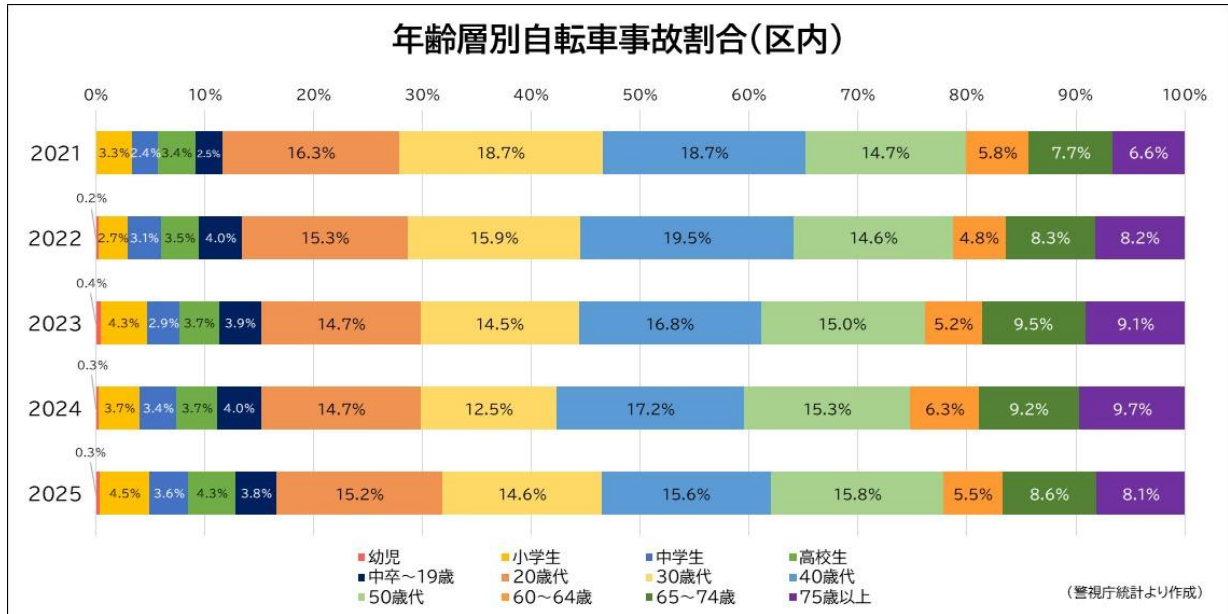
年齢層別に見ると、いずれの年も20歳代から50歳代の割合が高くなっており、全体のおおむね6割を占めています。また、階級別に見ると、20歳未満の事故割合が徐々に増え、5年間で5ポイント増加しました。2025(令和7)年は、全体の事故発生件数は大きく減少したものの、20歳未満の若い世代の事故割合が増えたことが分かります。



<直近10年間の事故件数・負傷者数・死者数>

年次	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
事故件数	741	847	895	892	743	879	977	954	1,042	861
負傷者数	648	724	771	771	622	738	830	790	867	718
死者数	1	1	0	0	3	3	2	3	0	0

出典:警視庁統計及び世田谷区交通安全計画



<直近5年間の年齢層別自転車事故件数・事故割合>

	幼児	小学生	中学生	高校生	中卒～19歳	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65～74歳	75歳以上
2021	0	29	21	30	22	143	164	164	129	51	68	58
(R3)	(0.0%)	(3.3%)	(2.4%)	(3.4%)	(2.5%)	(16.3%)	(18.7%)	(18.7%)	(14.7%)	(5.8%)	(7.7%)	(6.6%)
2022	2	26	30	34	39	149	155	191	143	47	81	80
(R4)	(0.2%)	(2.7%)	(3.1%)	(3.5%)	(4.0%)	(15.3%)	(15.9%)	(19.5%)	(14.6%)	(4.8%)	(8.3%)	(8.2%)
2023	4	41	28	35	37	140	138	160	143	50	91	87
(R5)	(0.4%)	(4.3%)	(2.9%)	(3.7%)	(3.9%)	(14.7%)	(14.5%)	(16.8%)	(15.0%)	(5.2%)	(9.5%)	(9.1%)
2024	3	39	35	39	42	153	130	179	159	66	96	101
(R6)	(0.3%)	(3.7%)	(3.4%)	(3.7%)	(4.0%)	(14.7%)	(12.5%)	(17.2%)	(15.3%)	(6.3%)	(9.2%)	(9.7%)
2025	3	39	31	37	33	131	126	134	136	47	74	70
(R7)	(0.3%)	(4.5%)	(3.6%)	(4.3%)	(3.8%)	(15.2%)	(14.6%)	(15.6%)	(15.8%)	(5.5%)	(8.6%)	(8.1%)

出典:警視庁統計

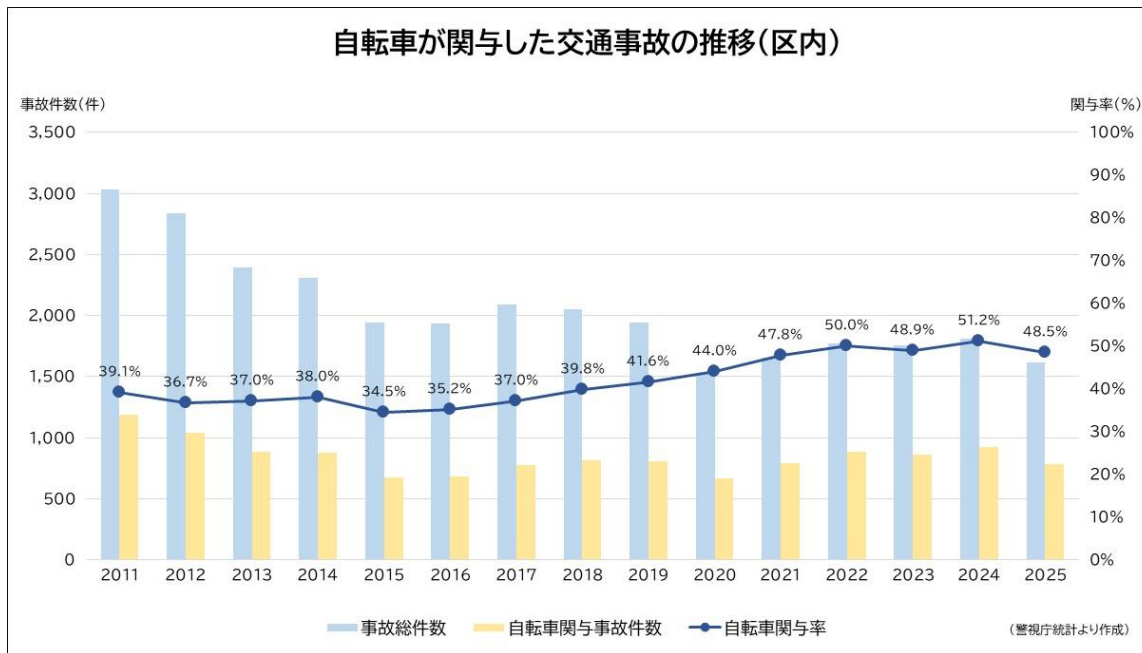
コラム 自転車に関与した交通事故の件数と関与率について

本計画で示す自転車の交通事故件数は、自転車乗用中に交通事故に遭った第1当事者と第2当事者の事故件数を合計したものです。そのため、1件の事故で第1当事者と第2当事者が共に自転車乗用中だった場合、事故件数は「2件」としてカウントされます。

このように単純合計すると、両者が自転車同士の事故は“2倍”に計上されてしまうため、警視庁では、交通事故の総件数から「第1・第2当事者ともに自転車乗用者だった事故件数」を差し引いたものを『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事故総件数で除することで、交通事故における『自転車関与率』を算出することができます。

以下のグラフにて自転車関与事故件数を見ると、2015(平成27)年以降増加傾向にあります。長期的に見ると、交通事故件数は減少していますが、自転車関与事故件数はおおむね横ばいに推移しているため、交通事故全体における自転車関与率は増加しています。2020(令和4)年と2024(令和6)年では、交通事故の半数以上に自転車が関与しています。



<直近10年間の事故総件数・自転車関与事故件数・自転車関与率>

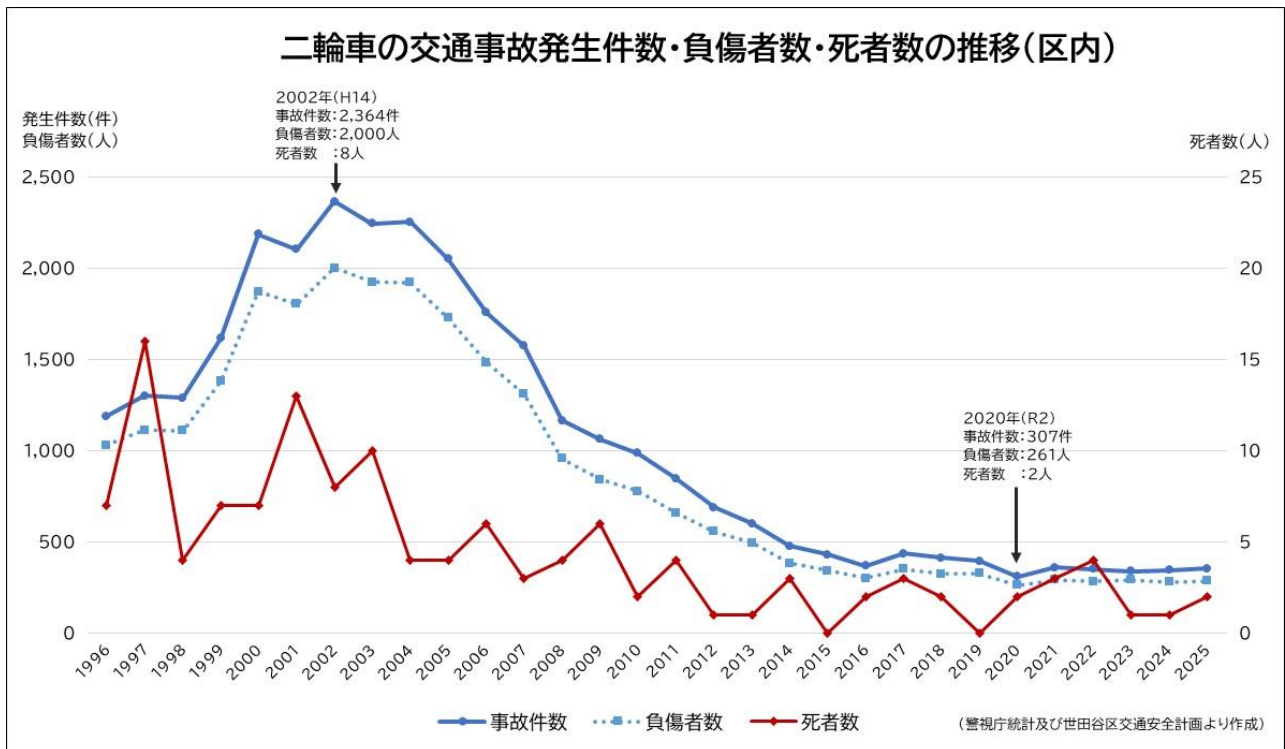
年次	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
事故総件数	1,932	2,092	2,052	1,940	1,522	1,652	1,771	1,759	1,808	1,619
自転車関与 事故件数	681	775	816	808	669	789	886	861	926	786
自転車関与率	35.2%	37.0%	39.8%	41.6%	44.0%	47.8%	50.0%	48.9%	51.2%	48.5%

出典:警視庁統計

④ 二輪車の交通事故

区内における二輪車乗用中の交通事故件数(第1当事者と第2当事者を合わせた件数)は、長期的には減少傾向にあり、2020(令和2)年には 307 件と最も少ない件数となったものの、2021(令和3)年に再び増加に転じて以降、おおむね横ばいに推移しています。負傷者数も同様の推移を示しています。

死者数については、2010(平成22)年以降、5人未満を推移しており、2015(平成27)年および2019(令和元)年には 死者数ゼロを達成しています。



<直近10年間の事故件数・負傷者数・死者数>

年次	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
事故件数	368	436	412	393	307	358	348	337	344	352
負傷者数	300	350	322	327	261	290	283	291	280	286
死者数	2	3	2	0	2	3	4	1	1	2

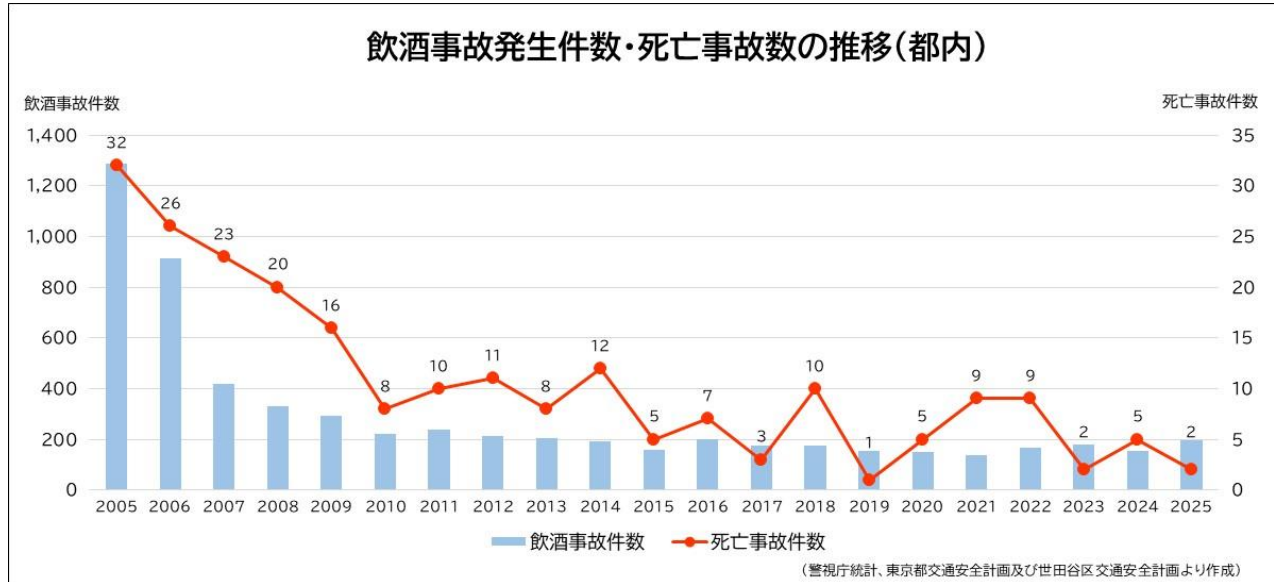
出典:警視庁統計及び世田谷区交通安全計画

第1部 総論

⑤ 飲酒事故

都内における飲酒事故*2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、大きく減少しましたが、近年はおおむね横ばいの傾向です。2025(令和7)年は飲酒事故が195件と前年より増加し、そのうち死亡事故は2件となっています。

*2 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す。

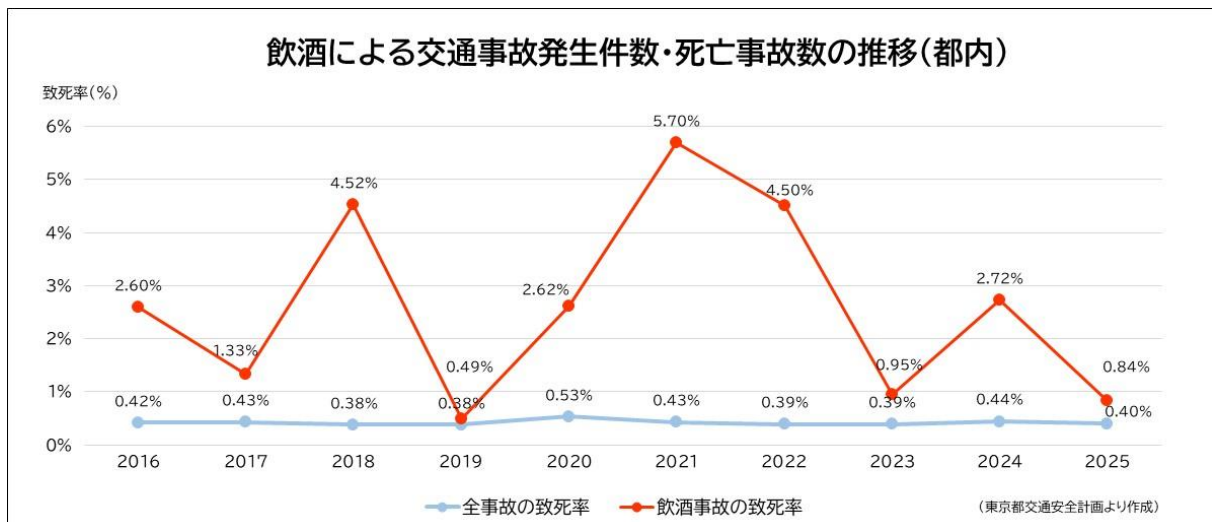


<直近10年間の飲酒事故件数・飲酒死亡事故数>

年次	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
飲酒事故件数	202	174	177	152	151	137	166	180	154	195
死亡事故件数	7	3	10	1	5	9	9	2	5	2

出典:警視庁統計、東京都交通安全計画及び世田谷区交通安全計画

また、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、事故全体の致死率より高くなっています。



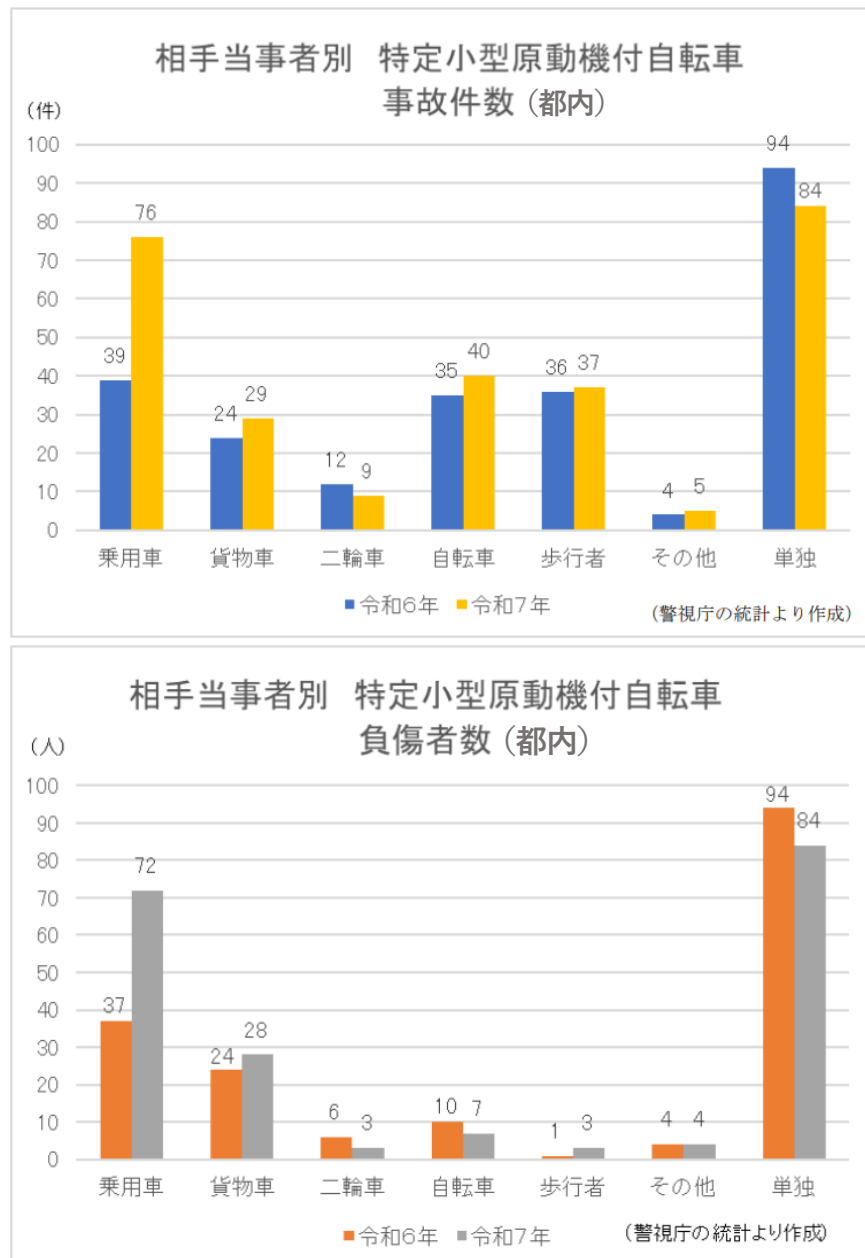
出典:第12次東京都交通安全計画

3 新たな重視すべき視点における交通事故の概況

第12次東京都交通安全計画では、今後事故件数の増加が予想されるものとして、「特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進」及び「外国人の交通安全対策の推進」について、重視すべき視点として新たに加えられました。これらの東京都内の交通事故の概況は、以下のとおりとなっています。

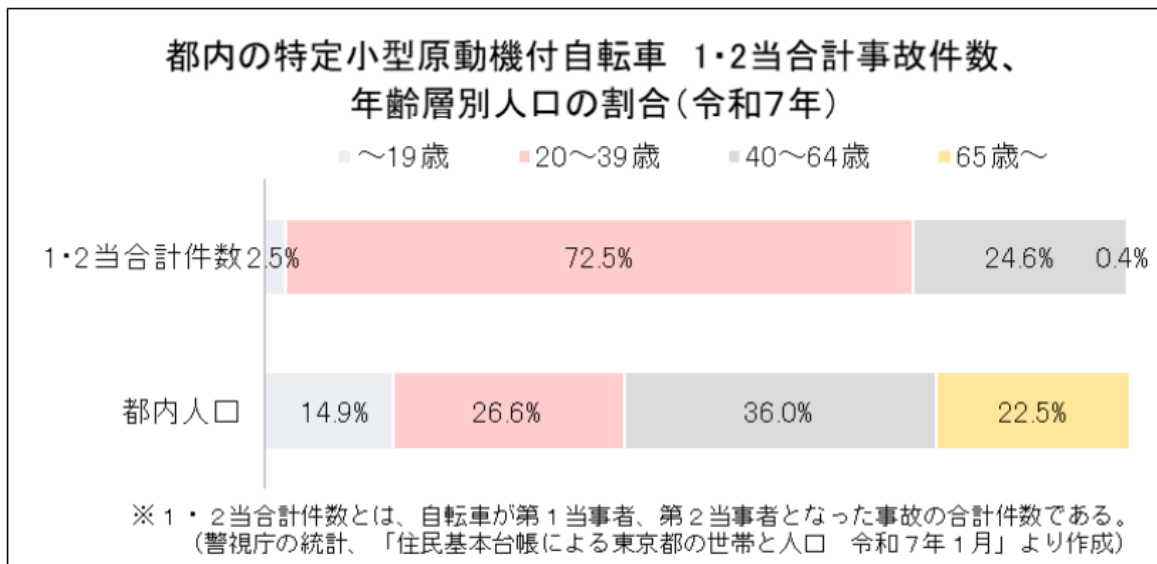
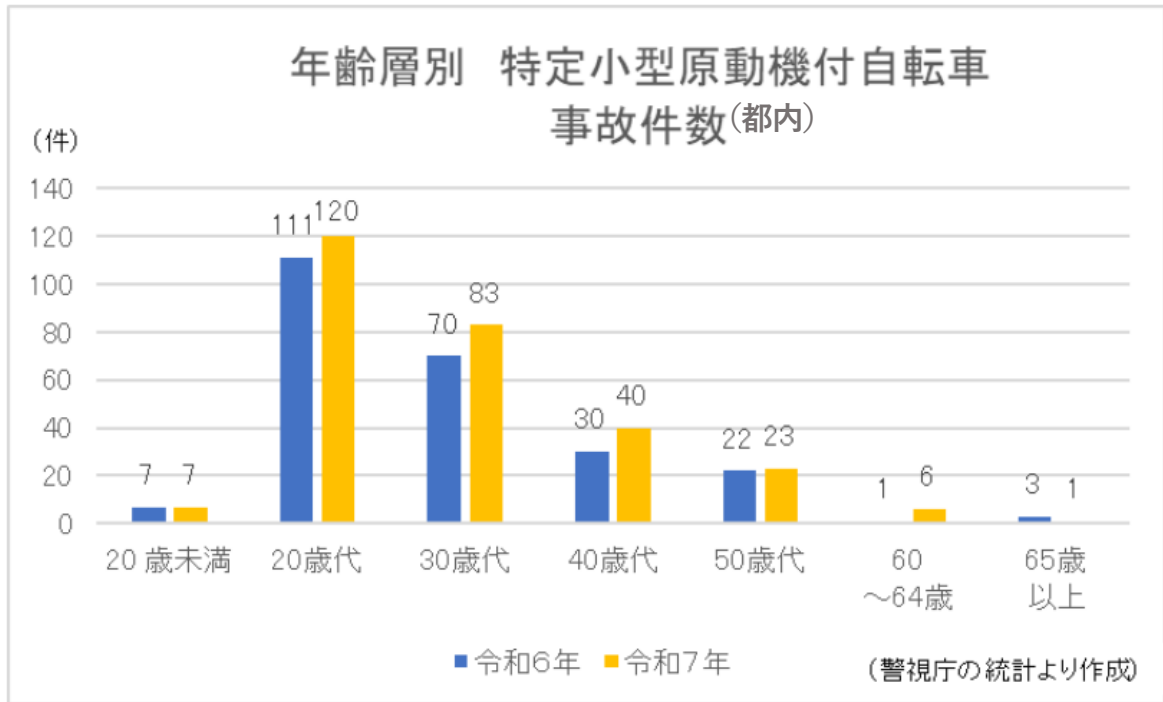
(1) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの交通事故

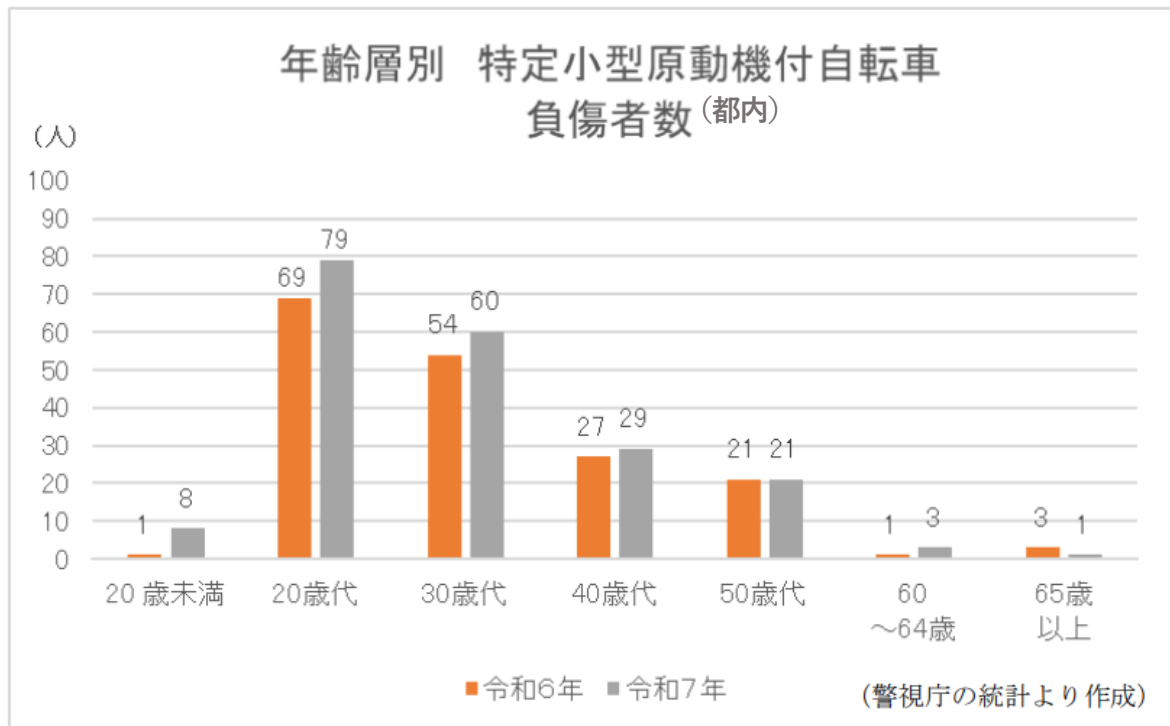
特定小型原動機付自転車の交通事故件数は、2024(令和6)年 244 件、2025(令和7)年 280 件と増加していますが、死者は発生しておりません。相手当事者別の事故件数では、単独事故が最多となっていますが、乗用車や自転車、歩行者相手の事故も発生しています。また、特定小型原動機付自転車乗用中の負傷者数は、2024(令和6)年では、176 人、2025(令和7)年は 201 人となり、単独事故での負傷者数が最多となっています。



出典:第12次東京都交通安全計画

年代別でみると、2025(令和7)年では20歳代の事故が120件で最も多く発生しており、次いで30歳代の事故件数も多く発生しています。20歳～39歳の事故件数が特定小型原動機付自転車事故件数(全体)の7割以上を占めています。また、負傷者数では、20歳代が79人で最も多く発生しており、負傷者数のうち約4割を占めています。



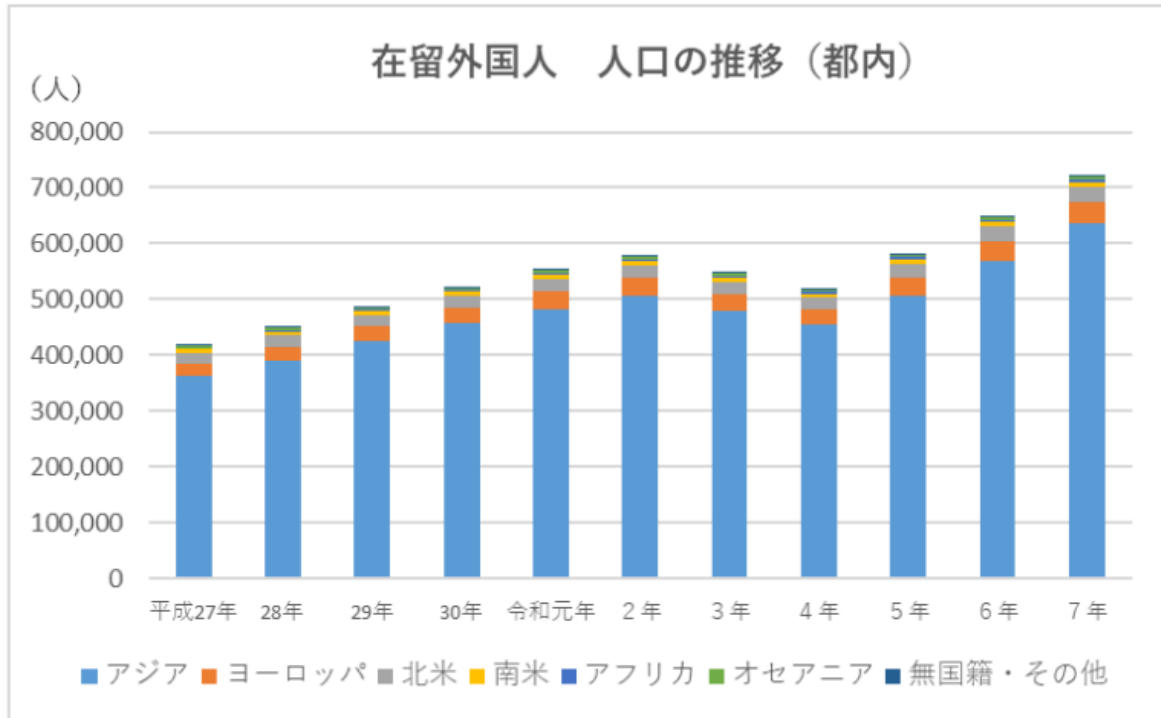


出典:第12次東京都交通安全計画

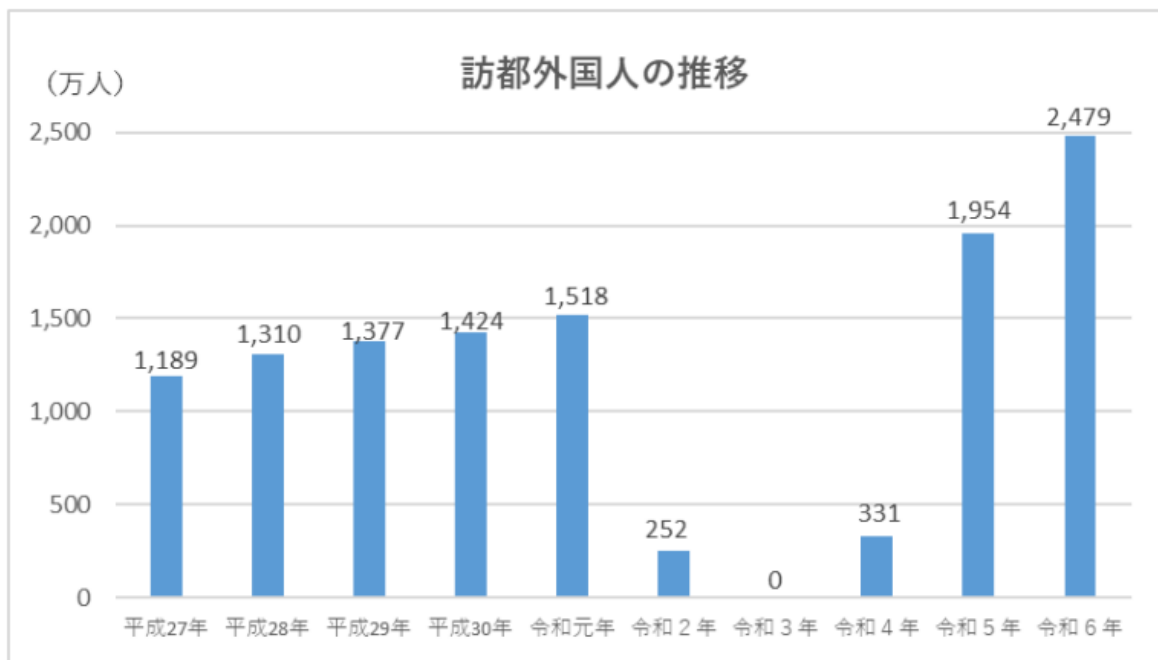
(2) 外国人の交通事故

都内の在留外国人については、2024(令和6)年1月1日時点では、約65万人が在留しており、2015(平成27)年と比較して約1.5倍に増加しています。

2024(令和6)年に東京を訪れた外国人旅行者数は約2,479万人で、2015(平成27)年と比較して約2倍に増加しており、過去最高の訪都外国人数になりました。



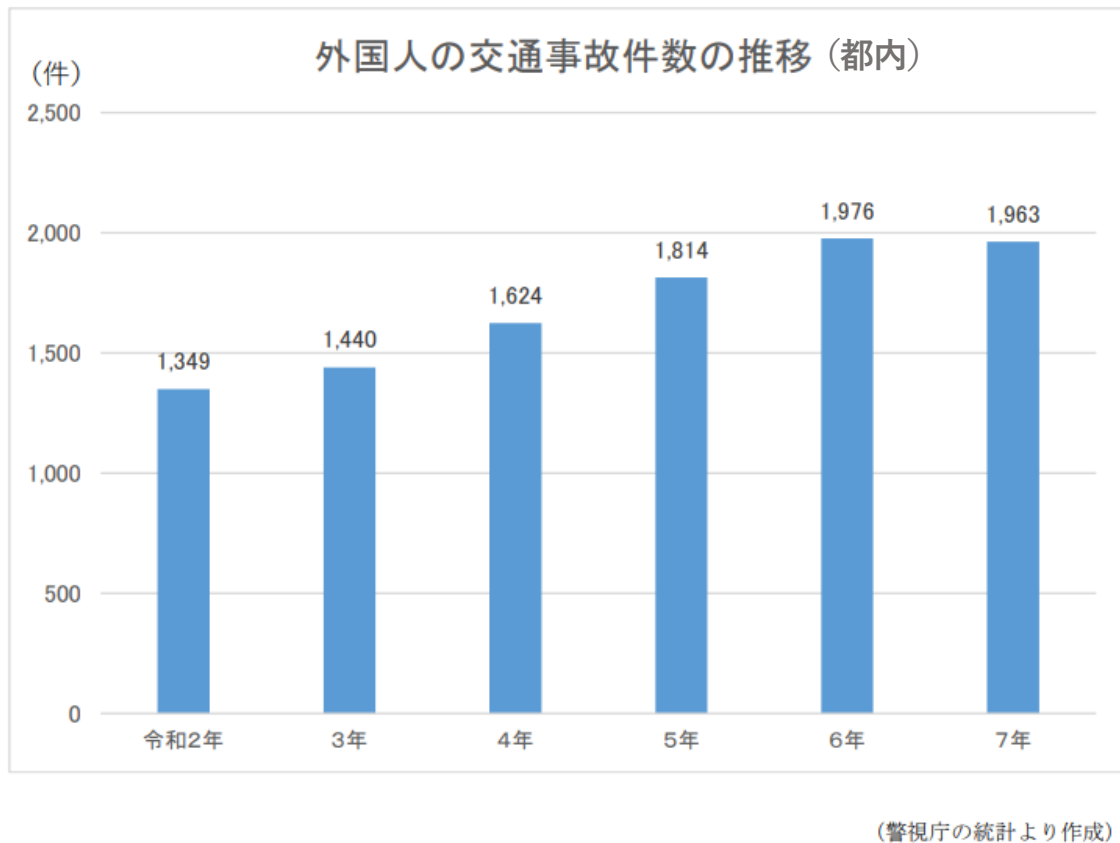
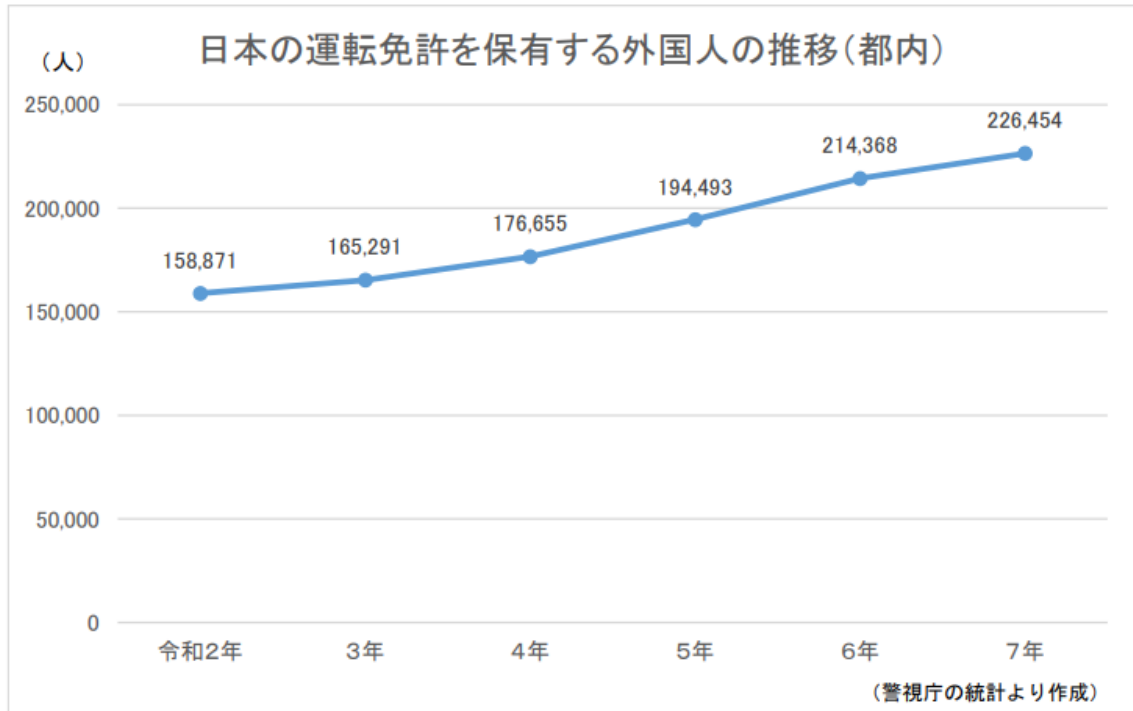
※住民基本台帳上で毎年1月1日時点の人口（東京都総務局統計資料より作成）



（東京都産業労働局観光部「東京都観光客数等実態調査」より作成）

出典：第12次東京都交通安全計画

また、日本の運転免許を保有する外国人は年々増加しており、外国人による交通事故の発生件数も近年増加傾向にあります。そのため、外国人が自動車等を安全に運転できるよう、日本の交通ルールやマナーについての理解を促進する取り組みが必要です。



出典:第12次東京都交通安全計画

第3章 第12次世田谷区交通安全計画の目標

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ことができる、安全な社会」の実現を目指して、本計画では、以下のとおり目標を設定します。

本計画の各種施策を推進し、引き続き交通事故の防止を図るとともに、目標の達成に努めます。

1 交通事故の削減目標

- (1) 2030(令和12)年までに、死者数を0人にすることを目指します。
- (2) 2030(令和12)年までに、負傷者数を1,650人以下とすることを目指します。

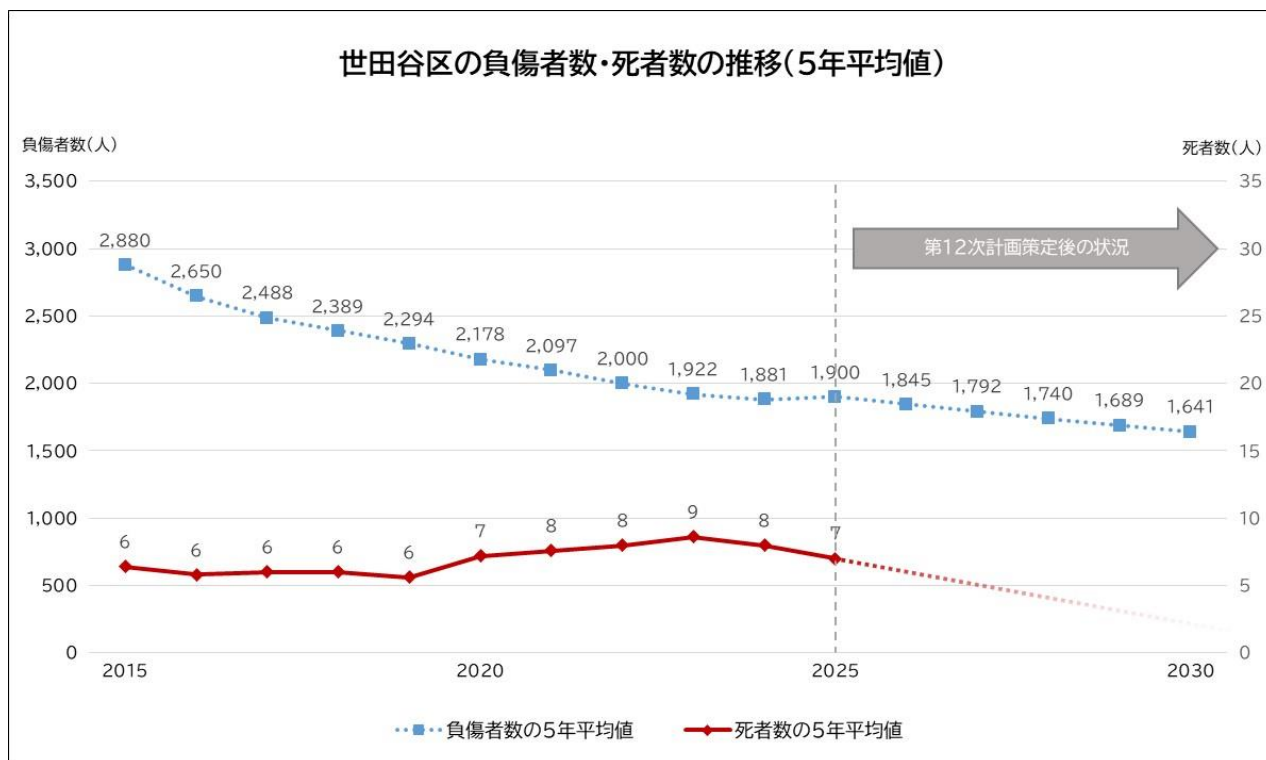
2 削減目標の考え方

これまでの実績データを基に、直近5年間の移動平均値を算出し、現状の発生水準を把握しました。あわせて、同期間の推移から年平均変化率(CAGR)を算出し、傾向の把握を行いました。

その結果、負傷者数はいずれも減少傾向を示しているものの、近年は減少幅が緩やかになっていることが確認されました。

これらの移動平均値及び年平均変化率を用いて将来推計を行い、現状の延長線上における見通しを整理し、さらに、交通安全施策の推進による効果を踏まえ、推計値に対して一定の改善率を設定し、将来における追加的な減少を見込みました。

それらの分析結果を踏まえ、実現可能かつ継続的な改善を促す水準として、2030(令和12)年までに負傷者数1,650人以下とする目標を設定しました。



出典：世田谷区交通安全計画より作成

第4章 課題解決の方向性

1 重点課題

第12次東京都交通安全計画及び第2章に記載した世田谷区の交通事故等の状況を踏まえ、第12次世田谷区交通安全計画では、以下を重点課題とします。

第12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
- ⑥ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進

- 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、道路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 次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくため、「子ども」の交通安全の確保に向け、道路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一方で、交通事故に占める自転車事故の割合は増加傾向にあることから、「自転車」の安全利用を促進するため、青切符制度の導入を契機として、自転車利用における交通ルール・マナーの向上を図るとともに、自転車走行位置表示等の自転車通行空間や、駐輪場といった自転車利用環境の維持・整備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。
- ⑥ 特定小型原動機付自転車を含む小型モビリティの普及に伴い、若年層や外国人を含む利用者の交通ルールの理解不足による交通違反や危険・迷惑行為の増加が懸念されることから、「小型モビリティ」の安全対策の推進のため、地域や事業者と連携した啓発活動の推進とともに指導取締りの強化により安全利用の徹底を図る必要があります。

2 課題解決の方向性

(1) 重点施策

重点課題を解決するため、施策の方向性を以下のとおり整理します。

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、ユニバーサルデザインの観点から誰もが利用しやすい道路交通環境を整備します。

② 子どもの交通安全の確保

子どもの交通事故件数の多さから、引き続き事故発生防止に向け、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、分かりやすい資料を用いた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ます。

③ 自転車の安全利用の推進

生活に欠かせない「自転車」の安全利用を促進するため、交通安全教室の開催や広報媒体の活用により、交通安全の啓発を進めるとともに、自転車安全利用推進員の育成・支援を行います。また、自転車通行空間や自転車利用環境を整備するとともに、青切符制度の導入を契機として、交通違反者の指導・取締りを強化し、交通マナーの向上を図ります。

④ 二輪車事故の防止

二輪車の事故を防止するため、運転者に対する交通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。

⑥ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進

事故・違反の実態を踏まえ、関係機関と連携した交通ルールの周知徹底や交通安全教育を推進するとともに、無免許運転・通行区分違反等の悪質運転に対する指導・取締りを強化します。

(2) 分野別の施策

以下の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・安心に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、事業所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。

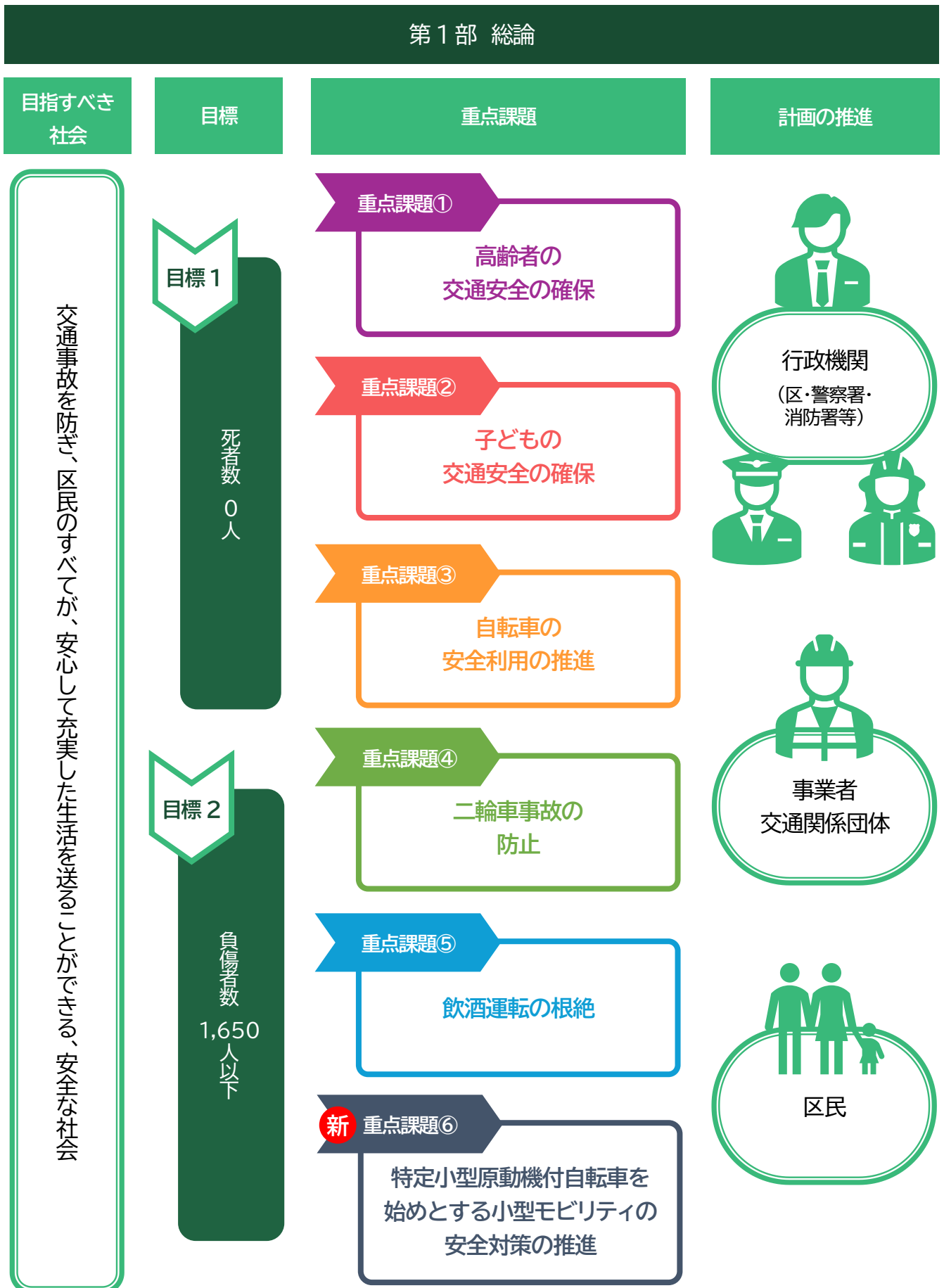
⑥ 被害者の救済

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

公共交通機関への影響が大きい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。

3 体系図



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

- 高齢者に対する交通安全教室の開催等による交通安全啓発の推進
- 外国人を含めた交通ルールの普及啓発
- 安全な生活道路の構築や交通規制の見直しなど道路交通環境の整備
- ユニバーサルデザインの観点から誰もが利用しやすい公共交通利用環境の整備

第2章 子どもの交通安全の確保

- 子どもや保護者等に対する交通安全教室の開催等による交通安全啓発の推進
- 外国人を含めた交通ルールの普及啓発
- 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の整備

第3章 自転車の安全利用の推進

- 交通安全教室の開催や広報媒体の活用による交通安全の啓発の推進
- 自転車安全利用推進員の育成・支援
- 自転車通行空間や自転車利用環境の整備
- 交通ルールの遵守のため指導取締りの強化

第4章 二輪車事故の防止

- 運転者に対する交通安全教室等による交通安全教育の推進
- 標識・照明等の安全施設の整備
- 無謀運転抑止のための指導取締りの強化

第5章 飲酒運転の根絶

- 交通安全キャンペーン等において関係機関が一体となった地域ぐるみによる飲酒運転根絶意識の高揚
- 飲酒運転に関する周辺者への広報啓発活動の推進
- 飲酒運転の取締りの強化

第6章 特定小型原動機付自転車を始めとする
小型モビリティの安全対策の推進

- 関係機関と連携した交通ルールの周知徹底や交通安全教育を推進
- 外国人を含めた交通ルールの普及啓発
- 無免許運転・通行区分違反等の悪質運転に対する指導取締りを強化

II 分野別施策

第1章 道路交通環境の整備

- 道路や橋梁など自転車・歩行空間の整備を計画的に進め交通基盤を強化する
- 狭あい道路解消や安全施設整備により事故防止と安心な道路環境を確保する
- 公共交通の充実と無電柱化等により利便性と快適性の高いまちを実現する

第2章 交通安全意識の普及徹底

- ライフステージに応じた体系的な交通安全教育を推進する
- 地域・家庭・学校等が連携し交通安全意識の普及徹底を図る
- 広報や参加型活動を通じ区民の安全行動とマナー向上を促進する

第3章 道路交通秩序の維持

- 交通実態に応じた規制と交通管制により安全で円滑な交通を確保する
- 違法駐車や放置自転車対策を推進し適正な駐車秩序を確立する
- 重大事故につながる違反の取締りを強化する

第4章 安全運転と車両の安全

- 高齢社会に対応し、運転者教育と管理強化で安全意識向上を図る
- 車両や自転車の点検整備意識を向上させて安全性の確保と事故防止を図る

第5章 救助・救急体制の充実

- 救助・救急体制や人材育成を強化し迅速で的確な救命活動を推進する
- 救急設備や搬送体制の充実により早期対応と医療連携の強化を図る
- 応急手当の普及や相談体制充実により区民の救急対応力向上を図る

第6章 被害者の救済

- 交通事故相談体制を充実し被害者への支援に努める
- 自転車保険等の加入促進により事故時の経済的リスクに備える
- 被害者への情報提供を通じた支援を図る

第7章 踏切道の安全確保

- 連続立体化等により開かずの踏切解消を推進し交通円滑化と安全確保を図る
- 踏切設備の改良や看板設置等の啓発により事故防止と安全対策の強化を図る

第5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します。

(2) 警察署・消防署

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。

あわせて、消防署は交通事故による負傷者の救命効果向上を図るため、救助・救急体制の充実や救急医療機関等との連携強化を進めるとともに、AEDを含む応急手当等の普及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。

自転車を業務に利用する事業者は、自転車安全講習等を実施するなど、従業員の交通ルールや交通マナーの向上に努めます。

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。

交通関係団体は、各地域において、区や警察署と連携し、相互に協力しながら、効果的な交通安全活動を推進します。

3 区民

交通事故を防止するため、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く必要があります。

区民の皆様には、区民も本計画の担い手として、家庭、学校、職場、地域等のそれぞれにおいて、交通安全に関する自助、共助の取組を行うとともに、運転者や歩行者等それぞれの立場から、交通安全について考え、行動していくことが期待されます。

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6章 特定小型原動機付自転車を始めとする 小型モビリティの安全対策の推進

第1章 高齢者の交通安全の確保

施策の要旨

- 高齢者に対する交通安全教室の開催等による交通安全啓発の推進
- 外国人を含めた交通ルールの普及啓発
- 安全な生活道路の構築や交通規制の見直しなど道路交通環境の整備
- ユニバーサルデザインの観点から誰もが利用しやすい公共交通利用環境の整備

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

- ① 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自転車安全講習等、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。
- ② パンフレットやポスター、区報、デジタルサイネージ、各種 SNS 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。
- ③ 高齢者運転免許自主返納制度について、協力店舗や施設での割引等、特典を含めた周知啓発を図り、高齢者の運転免許自主返納を促進します。

(区、警察署)

(2) 地域社会における交通安全意識の高揚

横断歩道や交差点付近の安全運転等を推進するとともに、反射材や自転車乗車時のヘルメット着用等の普及啓発を行い、地域における高齢者に関する交通安全意識を醸成していきます。

(区、警察署)

(3) 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、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図ります。

(区、警察署)

(4) 外国人を含めた交通ルールの普及啓発

東京都や警察等の関係機関が発信する交通安全に関する多言語版リーフレットやルールブック、ならびに日本人・外国人を問わず利用できる多言語対応型交通安全教育教材である東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」等を活用し、区ホームページや各種 SNS、外国人の利用が多い相談窓口へのちらし配布等を通じて、外国人を含めた区民を対象に交通ルールの普及啓発を図っていきます。

(区、警察署)



《多言語版リーフレット》

出典：警察庁ホームページ



《TOKYO 自転車ルールブック》



《体験型学習アプリ「輪トレ」》

出典：東京都ホームページ

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道路交通環境を整備します。

(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、速度制限や通行禁止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、横断歩道での高齢者や障害者の安全に資する信号の高度化等による交通安全対策等を推進します。合わせて、無理な横断をしないよう高齢者への安全講習等で啓発を行い、交通安全を図ります。

(区、警察署)

(3) 道路標識の整備

道路標識の大型化や設置場所の統合・改善等を行い、見やすく分かりやすい道路標識の整備を推進し、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

バス停留所の待合環境向上のため、上屋やベンチの設置など、誰もが安全で快適に利用しやすい待合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、高齢者や障害者が単独で鉄道駅施設の外部から連続性のある移動動線が確保されることで車両等へ円滑に乗車することが可能となりました。引き続き、ユニバーサルデザインの観点から、誰もが安全で快適に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)

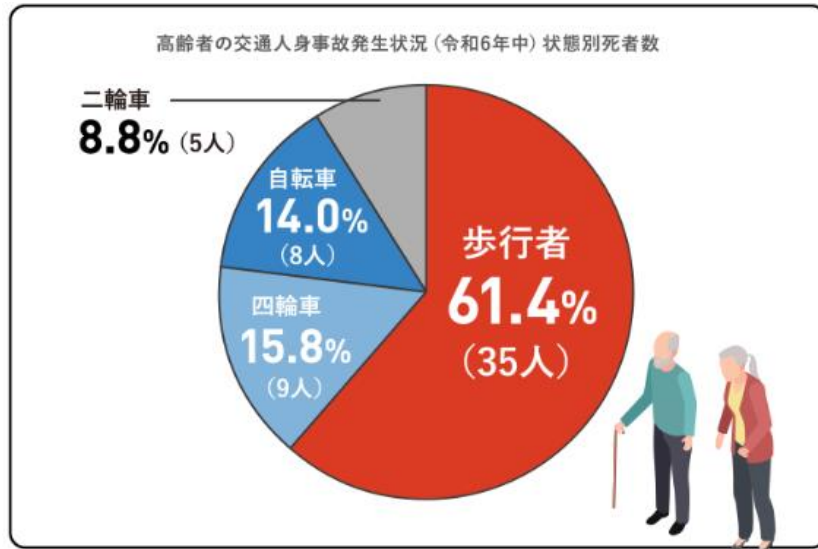
コラム 数字で見る高齢者の交通事故

● 歩行者が6割以上！

高齢者の交通事故の6割以上が歩行者です。

「車が止まってくれる」「車は自分に気がついている」と思っていませんか？

自分の命は自分で守るために、自分の目でしっかり安全確認をしましょう！



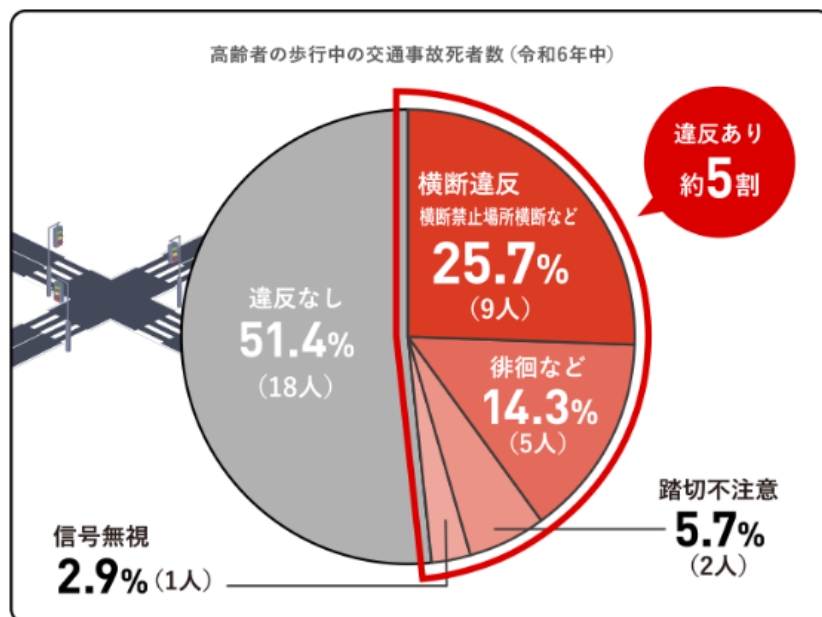
● 違反ありが約5割

高齢歩行者の交通事故の約5割に違反があります。

横断禁止場所を横断することは、重大事故に直結する危険行為です。

横断禁止の標識があるところは、絶対に横断してはいけません。

遠回りでも必ず、横断歩道か歩道橋を渡りましょう。



出典：警視庁公認交通安全情報サイト「TOKYO SAFETY ACTION」

第2章 子どもの交通安全の確保

施策の要旨

- 子どもや保護者等に対する交通安全教室の開催等による交通安全啓発の推進
- 外国人を含めた交通ルールの普及啓発
- 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の整備

1 教育・啓発の推進

(1) 幼児への交通安全教育の実施

区、警察署やNPO等が連携し、保育園・幼稚園等を対象とした交通安全教室を実施するなど、子どもだけで道路を歩く機会が増える小学校入学前の幼児期において、交通ルールや安全な行動への理解を深める交通安全教育を推進します。

(区、警察署)

(2) 小学生への交通安全教育の充実

区立小学校全校では交通事故発生件数の多さから、引き続き、毎年度道路の安全利用に関する事例を示した分かりやすいリーフレットや交通安全に関する啓発物品の配付をするとともに、高学年向け自転車教室の実施や交通安全教室の実施等により、交通安全教育のより一層の充実を図ります。

(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、区や警察署が連携して交通安全教室を実施し、交通ルールを正しく学ぶ取り組みの充実を図ります。

(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

チャイルドシート付自転車の安全利用の啓発をはじめ、保育園、幼稚園、児童館やおでかけひろばと協働で子育て家庭への交通安全啓発を強化します。

また、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て、保護者や地域の方々へ交通安全教育を進めるとともに、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、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図ります。

(区、警察署)

(7) 外国人を含めた交通ルールの普及啓発

東京都や警察等の関係機関が発信する交通安全に関する多言語版リーフレットやルールブック、ならびに日本人・外国人を問わず利用できる多言語対応型交通安全教育教材である東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」等を活用し、区ホームページや各種 SNS、外国人の利用が多い相談窓口へのちらし配布等を通じて、外国人を含めた区民を対象に交通ルールの普及啓発を図っていきます。

(区、警察署)



《幼児向け交通安全教室》



《子育て自転車交通安全教室》



《小学校新入生配布用交通安全啓発リーフレット》



《小学校3年生配布用交通安全啓発リーフレット》



《子ども向け交通安全啓発用リーフレット》



《子ども向け交通安全啓発用(多言語版)リーフレット》

出典:警視庁ホームページ

2 道路交通環境の整備

(1) 通学路の設定及び安全確保

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、教育委員会、警察署)

(2) 未就学児が集団で移動する経路等の安全確保

園児等が日常的に集団で移動する経路について、区、警察署、保育施設等による緊急点検の実施結果等を踏まえ、交通安全対策や適切な維持管理を行い、園児等の安全確保に努めます。

(区、警察署)

(3) 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道路交通環境を整備します。

(区、教育委員会)

(4) 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、速度制限や通行禁止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、横断歩道での安全に資する信号の高度化等による交通安全対策等を推進します。

(区、教育委員会、警察署)

通学路の安全性について、ガードパイプやカラー舗装、路面標示(「止まれ」、外側線)等に問題がないか、区、区教育委員会、学校、PTA、警察署等が合同で点検しています。



《通学路合同点検の様子》

第3章 自転車の安全利用の推進

施策の要旨

- 交通安全教室の開催や広報媒体の活用による交通安全の啓発の推進
- 自転車安全利用推進員の育成・支援
- 自転車通行空間や自転車利用環境の整備
- 交通ルールの遵守のため指導取締りの強化

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」(2026(令和8)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。

区立小学校では、自転車安全教室を各学校で実施し、児童への自転車の交通ルールの周知を図ります。

区立中学校では、警察署との連携により、交通安全教室を通じて自転車の交通ルール・交通マナーの向上を図ります。

(区、教育委員会、警察署)

(2) 自転車利用者に対する交通安全教育

自転車利用者、事業者などの関係者による自転車安全教育を推進します。事業者による従業員への自転車安全教育が推進されるよう、従業員の自転車利用に関する事業者の責任、自転車の交通ルールや効果的な安全教育の方法等について事業者向けの啓発を促進するとともに、各主体の取り組みが普及・定着するよう講習会の開催を支援します。

(区、警察署)

(3) 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ます。

(区)

(4) 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、「世田谷区民自転車利用憲章」(2012(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)

(5) 地域ぐるみの交通安全活動の推進

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)

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、「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づき、警察署、都、国等と連携しながら、自転車通行空間等の整備を実施します。

(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及び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。合わせて、自転車通行空間等の周知や交通ルールの遵守・交通マナーの向上等、利用者に対する自転車の安全利用のための意識啓発も行います。

(区)

(2) 自転車シェアリングの普及促進

民間事業者による「自転車シェアリング」のポート用地確保や情報発信等の支援を行い、「自転車シェアリング」の普及・定着を促進することで、鉄道などの公共交通機関等との連携による移動利便性向上を促進していきます。

(区)

4 自転車の安全性の確保

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街頭指導を強化するとともに、青切符の対象となる信号無視、一時不停止、スマートフォン等を使用した「ながら運転」や、飲酒運転などの悪質・危険な違反者に対する取締りを強化します。

(警察署)



【ジョギングクラブ定例会での講習会】



【町会定例理事会での講習会】



【小学校ラジオ体操登下校時の交通見守り活動】

《自転車安全利用推進員の活動》

自転車が行ける道路と歩道

【車道】 ●自転車道
●自転車専用通行帯(自転車レーン)
●ナビライン・ナビマーク

●自転車道
自転車の通行用に緑石線または柵などの
工作物により区画
された車道
自転車は青い車道の
部分を走行しよう。



●ナビライン・ナビマーク
矢印や人の絵が道路の左側に路面表示
された車道
自転車は表示を
目安に走行しよう。
車も自転車も
お互いに注意して
運転しよう。



●自転車専用通行帯(自転車レーン)
道路において、道路標識・道路標示により
指定された
車道(車両通行帯)
自転車は青い車道の
部分を走行しよう。



●自転車歩行者道
自転車通行部分が設けられた歩道
自転車は歩道の中の
指定されたところを
ゆっくり走行しよう。



世田谷区民自転車利用憲章

自転車は、環境に優しく健康にも良い、手軽で身近な交通手段です。
私たちは、自転車の事故をなくし、誰もが安全、安心で楽しく行
き交う豊かな地域社会の実現を目指します。
私たちは、思いやりの精神と譲り合う心に基づき、ルールを守り、
マナーの向上に努め、ゆとりと節度ある自転車利用を実践すること
を宣言し、ここに区民共通の行動規範として、世田谷区民自転車利
用憲章を定めます。

- 私たちはルールを学び正しく自転車に乗ります —
- 私たちはマナーを守り優しく自転車に乗ります —
- 私たちはゆとりと心で楽しく自転車に乗ります —



平成24年4月1日世田谷区

自転車事故!!

軽く考えていませんか? 楽しい自転車生活を送るために!!

一時不停止は
赤切符ニヤン!



一瞬停止止まっていますか?



事故にあって
事故を起こす
どちらも楽しくないニヤン!!



事故を起こそうと
思ったら起きないニヤン!!



ちゃんと気をつけて
運転に集中していれば
大事故も防げます!!



一保険に加入しよう!!
自転車も加害者になるよ!!



スピード出し過ぎは重大事故のもと。
歩道での暴走は赤切符ニヤン!



ながら運転は
黄色カードだぞ!



ながら運転は
黄色カードだぞ!



賠償額	事故の概要
9,521万円	小学5年生の自転車が高齢者と衝突し、高齢者はその後意識が戻らず死亡。
6,779万円	ペットボトルを片手に自転車で交差点に進入、青信号で横断中の女性と衝突。女性は3日後に死亡。

世田谷区土木部交通安全自転車課
電話 03-6432-7966

自転車の ながらスマホ 酒気帯び運転

罰則が強化されました!

道路交通法が改正され、令和6年11月から自転車運転中の「ながらスマホ」の罰則が強化されました。
また、「自転車の酒気帯び運転」が新たに罰則の対象とされました。

運転中のながらスマホ

POINT 1 ●自転車運転中にスマホ等で通話すること
●自転車運転中にスマホ等の画面を注視すること

▶ 6ヶ月以下の懲役 又は 10万円以下の罰金

POINT 2 上記の「ながらスマホ」により、交通事故を起こすなど交通の危険を生じさせた場合

▶ 1年以下の懲役 又は 30万円以下の罰金

酒気帯び運転 及び ほう助

POINT 1 自転車の酒気帯び運転をした場合

▶ 3年以下の懲役 又は 50万円以下の罰金

POINT 2 酒気帯び運転をするおそれがある者に自転車を提供し、その者が自転車の酒気帯び運転をした場合

▶ 自転車の提供者は、3年以下の懲役 又は 50万円以下の罰金

POINT 3 酒気帯び運転をするおそれがある者に酒類を提供し、または飲酒を勧め、その者が自転車の酒気帯び運転をした場合

▶ 酒類の提供者または飲酒を勧めた者は、2年以下の懲役 又は 30万円以下の罰金

POINT 4 酒気を帯びている者へ、自転車で自分を送るよう依頼して同乗した場合

▶ 同乗者は、2年以下の懲役 又は 30万円以下の罰金

令和6年5月24日に公布された改正道路交通法では、自転車の交通違反に対して反則金を納付させる、いわゆる「青切符」による取締りの導入が規定されました。青切符による取締りは、公布から2年以内に施行される予定です。 ※16歳以上を対象

発行 世田谷区土木部交通安全自転車課 〒158-8504 東京都世田谷区北沢1-10-4 TEL 03-6432-7966 FAX 03-6432-7966

《ながら運転や飲酒運転に関する交通安全啓発リーフレット》

事故を起こしてしまったら…

万が一自転車で交通事故を起こしてしまった場合は、速やかに以下の対応をしてください。

- ①救護措置義務
負傷者を助け、保護する。(119番通報)
- ②危険防止措置義務
他の車両による接触など、二次的な事故を防ぐため、危険防止措置を行う。
- ③報告義務
ほんの小さな事故だと思った場合でも、必ず警察へ報告する。(110番通報)
加害の立場でありながら警察への報告を行わずに現場から立ち去った場合、「ひき逃げ事件」になる場合がある。



自転車事故の加害者となった場合に果たさなければならない「責任」

- ①刑事上の責任
事故によっては「重過失致死罪」が適用される。
→5年以下の拘禁刑、または100万円以下の罰金
- ②民事上の責任
損害賠償金の支払いを行う。
過去約1億円の支払いが命じられたケースも
- ③道義的責任
被害者へ誠実に謝罪し、見舞い、償わなければならない。
- ④行政上の責任
自動車運転免許等の停止処分となる場合がある。

【お願い】自転車保険に加入しましょう！

万が一の自転車事故で加害者となる場合に備えて、自転車保険に加入しましょう。なお、既に加入中の自動車保険等の特約で自転車保険が附帯されている場合もあります。一度、ご自身の保険加入状況についてご確認ください。

(参考) 東京都では令和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」により、自転車利用中の事故で他人に怪我をさせた場合等の損害を賠償できる「自転車の利用によって生じた損害を賠償するための保険・共済」への加入が条例上義務となっています。



世田谷区民自転車利用憲章

自転車は、環境に優しく健康にも良い、手軽で身近な交通手段です。私たちは、自転車の事故をなくし、誰もが安全、安心で楽しく行き交う豊かな地域社会の実現を目指します。私たちは、思いやりの精神と譲り合う心に基づき、ルールを守り、マナーの向上に努め、ゆとりと節度ある自転車利用を実践することを宣言し、ここに区民共通の行動規範として、世田谷区民自転車利用憲章を定めます。

- 私たちはルールを学び正しく自転車に乗ります—
- 私たちはマナーを守り優しく自転車に乗ります—
- 私たちはゆとりの心で楽しく自転車に乗ります—

平成24年4月1日世田谷区

発行：世田谷区土木部交通安全自転車課 TEL：03-6432-7966 FAX：03-6432-7996

世田谷区からの自転車利用のお知らせ

自転車事故が起きやすい場所と注意点

パターン①

赤い線は大きな通りだよ！

パターン②

緑の場所は住宅地の交差点だよ！

パターン①：大きな通りでの自動車と自転車

「大きな通り」
自転車が後ろを確認せずに
進路変更すると大変危険です

自転車は、進路変更前に必ず後方の安全確認を！
自動車は、「自転車は突然進路変更するかも？」と予測した運転をお願いします。

パターン②：信号の無い交差点での出会い頭

「住宅地の交差点」
一時停止をしないことで
発生する事故が多くなっています

自転車側が交通ルールを守らなかったことが原因で事故になったケースも多いです。
「止まれ」は自動車だけの標識ではありません。
必ず一時停止の標識を守りましょう！

自転車もルールを守って！！

●青切符と●赤切符の制度の違いを確認してください

●青切符 (交通反則通告制度)

※令和8年4月1日から運用開始

①交通違反自体が悪質・危険で、重大な事故につながる恐れが高い

(例) 道端路切り入り、自転車制動装置不良、「ながら運転」を行う

②交通違反により、実際に交通への危険を生じさせたり、事故の危険が高まった場合

③交通違反であることについて指導警告されているにもかかわらず、あえて違反を行った場合

(例) 警察官の指導警告を無視

●赤切符 (刑事手続による処理)

※以前から制度あり

①交通違反自体が悪質・危険で、特に重大な違反

(例) 酒酔い・酒気帯び運転、妨害運転(あおり運転)、「ながら運転」で交通の危険を生じさせる

②交通違反により実際に交通事故を発生させた場合

③交通違反であることについて指導警告されているにもかかわらず、あえて違反を行った場合

(例) 警察官の指導警告を無視

④交通違反であることについて指導警告されているにもかかわらず、あえて違反を行った場合

(例) 警察官の指導警告を無視

【補足】自転車の「ながら運転」は、青切符にも赤切符にもなる可能性がある行為です！！

スマートフォン等を操作しながらの「ながら運転」は、以下のとおり青切符にも赤切符にもなります。

①「ながら運転」を行う→青切符「携帯電話使用等(保持)」※「ながらスマホ」は、運転しただけで青切符

②「ながら運転」で交通の危険を生じさせる→赤切符「携帯電話使用等(交通の危険)」※事故無しでも適用

自転車の主な交通違反と反則金額

自転車の違反 反則金(令和8年4月1日～)

ながら運転	1万2,000円
道端の下りた路切の立ち入り	7,000円
信号無視	6,000円
歩道通行・逆走など	6,000円
一時不停止	5,000円
ブレーキ効かないなど	5,000円
傘さし・イヤホンで音楽など	5,000円
無灯火	5,000円
並んで走行	3,000円
2人乗り	3,000円



特に守ってほしいこと

自転車の歩道通行は例外！

歩道を通行できる「例外」のケース

- ・左図のような道路標識、道路標示がある場合
- ・運転者が13歳未満もしくは70歳以上、又は一定の身体障害がある場合
- ・車道又は交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保する為、自転車歩道を通行することがやむを得ないと認められる場合
- (例) 交通量が危険、道路工事中

歩道は歩行者が安全に通行するための場所です。
自転車は我が物で通行してはいけません。
どうしても歩道を通行しなければならない事情がある場合は、歩行者を最優先に除いて通行してください。

「ながら運転」何故危ないのか？

スマホに目を取られている間にも、自転車はどんどん進みます。

時速10km/h → 1秒間に約2.8メートル進む

時速20km/h → 1秒間に約5.6メートル進む

気付いたら歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

歩行者・自動車・他の自転車が目の前に……

《自転車の交通反則通告制度(青切符)等の啓発リーフレット》

第4章 二輪車事故の防止

施策の要旨

- 運転者に対する交通安全教室等による交通安全教育の推進
- 標識・照明等の安全施設の整備
- 無謀運転抑止のための指導取締りの強化

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、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。

(教育委員会、警察署)

(2) 運転者教育の充実

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) 交通安全意識の高揚

- ① 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。
- ② 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きます。

(区、警察署)

(2) 二輪車の事故防止のための交通規制等

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。

(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。

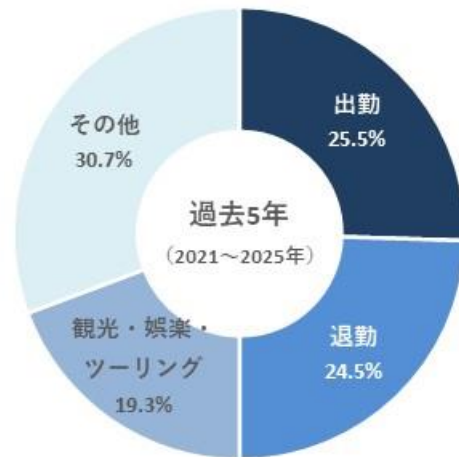
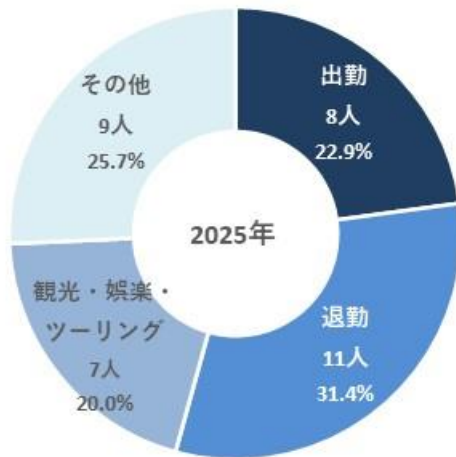
(警察署)

コラム 二輪車のよくある事故

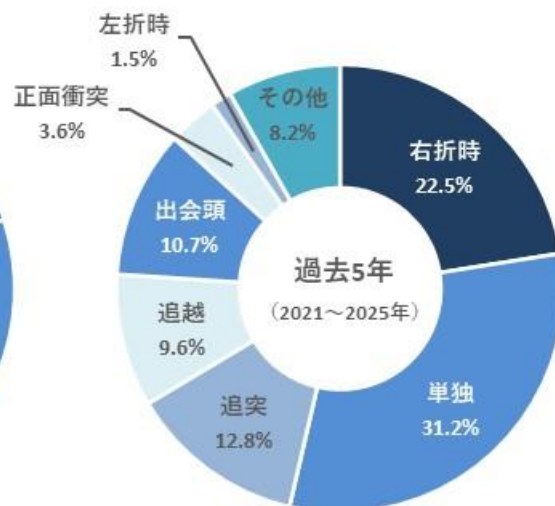
警視庁のデータでは、都内の二輪車による交通事故は、「出勤」と「退勤」を合わせた「通勤途中」の事故が全体の 54.3 パーセントで、過半数を超えました。過去 5 年平均でも、「出勤」と「退勤」を合わせた「通勤途中」の事故は 50 パーセントで、高くなっています。

また、事故類型別に見ると、①単独事故、②右折時の事故、③追突事故が多いことが分かります。

■通行目的別



■事故類型別



出典:警視庁ホームページ



《二輪車の交通安全啓発ポスター》

出典：警視庁ホームページ

第5章 飲酒運転の根絶

施策の要旨

- 交通安全キャンペーン等において関係機関が一体となった地域ぐるみによる飲酒運転根絶意識の高揚
- 飲酒運転に関する周辺者への広報啓発活動の推進
- 飲酒運転の取締りの強化

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。

また、自転車での飲酒運転は、二輪・四輪車に比べると認知度が低いことから利用者、飲食店、酒類販売店等に対し、さらなる広報啓発活動を推進します。

(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) 酒類提供者への周辺者三罪の広報啓発

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) 周辺者三罪の積極的検挙

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、積極的な検挙を図ります。

(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)

コラム 飲酒運転はなぜ危険か？

アルコールは”少量”でも脳の機能を麻痺させます！

飲酒運転は、ビールや日本酒などの酒類やアルコールを含む飲食物を摂取し、アルコール分を体内に保有した状態で車両等を運転する行為です。

アルコールには麻痺(まひ)作用があり、脳の働きを麻痺させます。一般に「酔う」とは、血中のアルコール濃度が高くなることにより、大脳皮質(理性や判断をつかさどる部分)の活動をコントロールしている大脳下部の「網様体」が麻痺した状態を言います。お酒に酔うと、顔が赤くなる、多弁になる、視力が低下するなどの変化が現れ始め、さらに知覚や運転能力をつかさどる部分が抑制されることにより、同じ話を繰り返したり、足元がふらついたりします。

このように、飲酒時には、安全運転に必要な情報処理能力、注意力、判断力などが低下している状態になります。具体的には、「気が大きくなり速度超過などの危険な運転をする」、「車間距離の判断を誤る」、「危険の察知が遅れ、危険を察知してからブレーキペダルを踏むまでの時間が長くなる」など、飲酒運転は交通事故に結びつく危険性を高めます。

また、酒に弱いと言われる人だけではなく、酒に強いと言われる人でも、低濃度のアルコールで運転操作等に影響を及ぼすことが各種調査研究により明らかになっていますので、飲酒したら絶対に車両等を運転してはいけません！



《飲酒運転禁止啓発ポスター》

出典:警視庁ホームページ

第6章 特定小型原動機付自転車を始めとする 小型モビリティの安全対策の推進

施策の要旨

- 関係機関と連携した交通ルールの周知徹底や交通安全教育を推進
- 外国人を含めた交通ルールの普及啓発
- 無免許運転・通行区分違反等の悪質運転に対する指導取締りを強化

1 教育・啓発の推進

(1) 小型モビリティ利用者に対する啓発活動の推進

小型モビリティ利用者等に対しては、事業者等や他自治体と連携した広報啓発活動や各種街頭活動を通じて交通ルールの周知やマナー向上を呼びかけます。

電動キックボードなどの特定小型原動機付自転車については、飲酒運転の禁止、ヘルメット着用を促進し、また、ペダル付き電動バイクについては、車両区分に応じた運転免許や保安基準への適合、自動車損害賠償責任保険への加入等が必要であることを、若年層を中心に、ポスター、リーフレットやイベント等を通じて周知します。また、販売事業者に対しては、購入者にナンバープレートの取付け等、必要な手続の説明と安全な利用に関する注意喚起を依頼するなど、広報啓発活動を推進します。

(区、警察署)

(2) 地域ぐるみによる小型モビリティの安全利用の推進

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、小型モビリティによる危険運転の防止を重点に、関係機関・団体、地域住民が一体となって、小型モビリティの安全利用に対する意識啓発の推進及び安全教室の検討を進めます。

(区、警察署)

(3) 外国人を含めた交通ルールの普及啓発

東京都や警察等の関係機関が発信する交通安全に関する多言語版リーフレットやルールブック、ならびに日本人・外国人を問わず利用できる多言語対応型交通安全教育教材である東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」等を活用し、区ホームページや各種 SNS、外国人の利用が多い相談窓口へのちらし配布等を通じて、外国人を含めた区民を対象に交通ルールの普及啓発を図っていきます。

また、特別区自転車対策主管課長会等を通じて日本マイクロモビリティ協会等のシェアサービス提供事業者と連携し、在留・訪区外国人が日本の交通ルール・マナーや母国との違いを理解し、小型モビリティを安全に運転できるよう広報啓発を図っていきます。

(区、警察署)

2 指導取締りの強化

(1) 小型モビリティに対する指導取締りの強化

電動キックボード、ペダル付き電動バイク等の小型モビリティに対し、交通ルールの遵守、交通マナーの向上を呼び掛けます。また、危険・迷惑な走行に対する指導・警告、悪質・危険な違反者に対する取締りを強化します。

(警察署)



《電動キックボードの交通ルール啓発動画》

出典:東京都ホームページ



《販売事業者への啓発チラシ》

出典:警視庁ホーム

特定小型原動機付自転車 「特定原付」 電動キックボード等

交通ルールを守りましょう

最近こんなタイプもあるよ!

(例)

「特定原付」かどうか裏面で必ず確認しよう!

安全安心を促進する
マスコットキャラクター
みまもりん

東京都

- 16歳未満は運転禁止
- 自賠責保険(共済)に加入する
- ナンバープレートをつける
- ヘルメットを着用しよう(努力義務)
- 車道か自転車道が原則
- 飲酒運転しない
- 信号や標識を守る
- 曲がる時はウィンカー
- 二人乗りしない
- 運転中は携帯電話等を使用しない
- 道端などに放置しない

特定小型原動機付自転車 「特定原付」を安全に乗るために

確認しよう!

「特定原付」とは

- 車体は長さ190cm以下・幅60cm以下
- 走行中に最高速度設定を変更できない
- 原動機の定格出力は0.64kW以下
- オートマ(AT機構)である
- 最高速度20km/h以下
- 最高速度表示灯が備えられている

左記を満たしていない場合は、一般原動機付自転車等に分類され、車両区分に応じた交通ルールが適用されます。

区分	車体	ヘルメット	速度	通行場所	通行時間
一般原動機付自転車(従来の原動機付自転車)	16歳以上	必要	30km/h(法定)	車道	---
特定小型原動機付自転車	16歳以上	不要	20km/h(法定)	車道・自転車道	緑色点灯
特例 特定小型原動機付自転車	16歳以上	不要	6km/h(法定)	車道・自転車道	緑色点灯

※速度超過の罰則

車道や自転車道を走ろう

車道と歩道または路肩の区別があるところでは、**車道(もしくは自転車道)**を走行します。

信号や標識・標示を必ず確認し交通ルールを守りましょう。

交差点での右折は二段階で!

安全な車両に乗ろう

道路運送車両法の保安基準に適合した車両であることを確認しましょう。

(例)

- ※車体重量: 10kg以下
- ※最高速度: 20km/h以下
- ※最高出力: 0.64kW以下

歩道通行は例外

「特定原付」のうち、**(特例)特定原付**のみ、**自転車**が通行可能な歩道に限り走行できます。歩道は歩行者優先です。

注意: 歩道や特例特定原付の通行が禁止される場合は除く

通行可能

交通違反の罰則例

違反項目	罰則
速度超過	5年以下の懲役または100万円以下の罰金
信号無視	3ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金
歩行者を妨害	3ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金
歩道通行	3ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金

※特例特定原付は、歩道通行が認められる場合もありますが、道路状況や歩行者の状況により通行が認められない場合があります。

東京都

「電動キックボードに関する交通安全啓発リーフレット(日本語)」

Specified Small Motorized Bicycles e.g. Electric Scooters

Follow traffic rules

Here are some recent models!

Is yours one? Check the back of this flyer!

Mimamoru! Mascot promoting safety and security

TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT

- Riding under the age of 16 is prohibited
- Obtain compulsory automobile liability insurance
- Attach a license plate
- Wear a helmet (strongly encouraged but not mandatory)
- Ride on roadways or bike lanes, as a general rule
- No riding under the influence of alcohol
- Follow traffic signals and signs
- Use turn signals
- No tandem riding
- No cell phone use or other distractions while riding
- No leaving vehicles unattended on the roadside, etc.

Safety Guidelines for Riding Specified Small Motorized Bicycles

Check these out!

Criteria for Specified Small Motorized Bicycles

- Up to 190cm in length and 60cm in width
- Top speed cannot be adjusted while in motion
- Motor power rating of no higher than 0.64kW
- Automatic transmission
- Max speed of no more than 20km/h
- Equipped with a max speed indicator light

Vehicles that do not meet all of the listed criteria are classified as general motorized bicycles or motor vehicles and are subject to their respective regulations according to their vehicle classification.

Classification	Age	License	Helmet	Speed Limit	Lane Use	Max Speed Indicator Light
General Motorized Bicycles (Formerly "Motorized Bicycles")	16+	Yes	Mandatory	30km/h (by law)	Roadways	---
Specified Small Motorized Bicycles	16+	No	Strongly Encouraged	20km/h (max)	Roadways / Bike Lanes	Solid Green
Exceptional Specified Small Motorized Bicycles	16+	No	Strongly Encouraged	6km/h (max)	Roadways / Bike Lanes / Designated Sidewalks	Flashing Green

*Controlled by speed limiting device

Ride on roadways and bike lanes

Ride on **roadways (or bike lanes)** in areas where the roadway is distinguished from a sidewalk or pedestrian shoulder.

Riding on sidewalks is the exception

Only scooters designated as **exceptional** specified small motorized bicycles may ride on **sidewalks permitting bicycle use**. Pedestrians have right of way on sidewalks.

Excludes sidewalks where the passage of exceptional specified small motorized bicycles is prohibited by road signs, etc.

Always check traffic signals and signs, and follow traffic rules.

Make two-stage right turns at intersections!

Ride safe vehicles

Make sure your vehicle is **compliant with the safety standards** of the Road Transport Vehicle Act, e.g. Performance certificates

Traffic Violation Penalties

Riding under the influence of alcohol	Signaling a traffic signal	Obstructing pedestrian traffic	Riding on a sidewalk*
Up to 5 years in prison or a fine of up to 1,000,000 yen, etc.	Up to 3 months in prison or a fine of up to 50,000 yen	Up to 3 months in prison or a fine of up to 50,000 yen	Up to 3 months in prison or a fine of up to 50,000 yen

*Riding on a sidewalk: *Riding on a sidewalk where the vehicle meets the criteria for an exceptional specified small motorized bicycle AND the sidewalk has a sign indicating bicycle and pedestrian use only.

Published by: Ministry of Safety, Security and Public Protection, Bureau of Safety, Security and Public Protection, Tokyo Metropolitan Government / TEL: 03-5388-3124

In cooperation with: Tokyo Metropolitan Police Department, Traffic Bureau, Metropolitan Police Department / TEL: 03-5388-3124

JEMPA Japan Electric Mobility Promotion Association

Published September 2024

「電動キックボードに関する交通安全啓発リーフレット(英語)」

出典: 東京都ホームページ

コラム 小型モビリティの交通ルール

原動機付自転車のうち、一定の基準を満たす電動キックボード等は新たに「特定小型原動機付自転車」として分類され、新しい交通ルールが適用されます。

特定小型原動機付自転車を運転する際は、交通ルールを確認して安全運転を心掛けましょう。

電動キックボード（特定小型原動機付自転車）の交通ルール			
車両の分類	原動機付自転車	普通自転車	
	一般原動機付自転車 これまでの原動機付自転車と同一  〔原付バイク・電動キックボード（最高速度30km/h等）〕 ・二輪は50cc又は0.6kw以下 ・ナンバー、自賠責保険加入が必要	特定小型原動機付自転車 道路交通法改正（R5.7.1施行）に伴う電動キックボード等  ・長さ190×幅60cm以下、0.6kw以下 ・速度が20km/hを超えない ・最高速度表示灯（緑色）を点灯 ・ナンバー、自賠責保険加入が必要 特例特定小型原動機付自転車 ・速度が6km/hを超えない ・最高速度表示灯（緑色）を点灯から点滅に切り替え	 ・長さ190×幅60cm以下
交通ルール（走行場所等）	車道 普通自転車専用通行帯 自転車道 歩道・路側帯 ※ 歩道は自転車通行可の場合のみ歩行者用路側帯は通行不可 運転免許 必要 ヘルメット装着 義務	車道 普通自転車専用通行帯 自転車道 歩道・路側帯 運転免許 不要 ※ 16歳未満は運転禁止 ヘルメット装着 努力義務	車道 普通自転車専用通行帯 自転車道 歩道・路側帯 運転免許 不要 ヘルメット装着 努力義務
交通違反の対応	【罰則】 交通反則通告制度の対象 【行政処分】 点数制度による 免許の取消し・停止等	【罰則】 交通反則通告制度の対象 【行政処分】 点数制度の対象外 ・特定小型原動機付自転車運転者講習の受講命令 （特定の危険行為を3年以内に2回以上行った者が対象） ※ 危険行為は17類型	【罰則】 交通反則通告制度の対象外※ 【行政処分】 点数制度の対象外 ・自転車運転者講習の受講命令 ※ 危険行為は15類型

※ 2026(令和8)年4月1日より普通自転車にも交通反則通告制度が導入されています。

出典:石川県警察ホームページ

● ペダル付き電動バイクとは

ペダル付き電動バイクは、原動機及びペダルを備えている車両であって、原動機のみを用いて走行させることができ、また、ペダルを用いて走行させることもできるもので、一般的に「モペット」「フル電動自転車」等の表現で販売されています。これらは一般原付以上の車両に当たりますので、運転をするには運転免許の取得が必要です。

原動機及びペダルを併用するもので、法令上、電動アシスト自転車の基準に適合しないものもペダル付き電動バイクに該当します。



出典:警察庁ホームページ

第2部 講じようとする施策

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、活動を支える都市基盤です。

世田谷区では、土地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(14.3%)や平均幅員(6.9m)は、区部全体の平均(道路率 16.5%、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、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 1,176km で、その内の 9 割以上、約 1,094km 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 4 分の 1 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交通事故が発生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、誰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により交通事故防止につなげます。

施策の要旨

- 道路や橋梁など自転車・歩行空間の整備を計画的に進め交通基盤を強化する
- 狭あい道路解消や安全施設整備により事故防止と安心な道路環境を確保する
- 公共交通の充実と無電柱化等により利便性と快適性の高いまちを実現する

1 道路等の整備

(1) 地区幹線道路、主要生活道路及び地先道路の整備

円滑な道路・交通ネットワークの形成や多様な利用者の安全性の向上などを目的として、せたがや道づくりプランに基づき道路整備を計画的に進めます。

- ・ 地区幹線道路 地区の交通を分担する地区サービス道路で、隣接する区や市を結ぶ役割を担っている道路。幅員は15m以上。
- ・ 主要生活道路 幹線道路及び地区幹線道路で囲まれたエリアの交通を集め、幹線道路や地区幹線道路に連絡する道路。幅員は10m～13m程度。
- ・ 地先道路 各宅地から主要生活道路や地区幹線道路までを結ぶ役割を担っており、日常生活で利用される基本的な道路。幅員は6m以上。

(区)

(2) 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、幅員4mに満たない狭あい道路について建物の新・改築時等の機会を捉え拡幅整備を行います。また工作物撤去等への助成を行い、狭あい道路の拡幅整備を推進します。

(区)

(3) 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」に基づき、長寿命化を図ります。

(区)

(4) 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」に基づき、国道・都道・関係する自治体とも連携し、自転車通行空間の整備を進めます。

(区)

(5) 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)

(6) 路面の改良等

「世田谷区舗装更新計画」に基づき、既存舗装道路を良好な状態で維持管理することを目的として、路面性状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)

(7) 市街地の整備

- ① 住宅市街地総合整備事業等により、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。
- ② 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)

(8) 駅前交通広場の整備

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)

(9) 無電柱化の推進

「世田谷区無電柱化推進計画」に基づき、「都市防災機能の強化」「安全で快適な歩行空間の確保」「良好な都市景観の創出」を目的に、「世田谷区無電柱化整備4ヵ年計画」に沿って無電柱化を推進します。

(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) 信号機の整備

信号機のある交差点での歩行者の安全性の確保について、地域の声等に基づき、かつ交差点の実態を踏まえ、信号機の整備・高度化により事故防止を図ります。

① 横断歩行者の巻き込み事故防止

- ・ 歩車分離式信号機*3

② 大きな交差点等で高齢者や障害者、幼児などの事故防止

- ・ 歩行者感应制御信号機*4
- ・ ゆとりシグナル*5
- ・ 視覚障害者用音響信号機*6 等

*3 歩車分離式信号機：

横断歩行者の安全を確保するため、車両と歩行者の通行を時間的に分離した信号機

*4 歩行者感应制御信号機：

赤信号で横断を開始する歩行者を感知し音声で警告を発する機能や、青信号の時間内に渡り切れな
いと思われる歩行者を感知し、自動的に青信号を延長する機能などを持つ信号機

*5 ゆとりシグナル：

青信号の残り時間や赤信号の待ち時間を表示し、無理な横断や信号無視の防止を図るための信号機

*6 視覚障害者用音響式信号機：

信号機が青になったことを視覚障害者に知らせるため、誘導音を出す装置が付いている信号機

(警察署)

3 道路利用の適正化

(1) 道路占用の抑制

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)を年3回開催し、各占用企業との情報共有を図ります。工事の施工時期、施工方法等を十分に協議し、複数の企業で箇所が重なる場合には、競合工事として調整を図り、道路の掘削を最小限に抑えます。

また、バス通りなどの主要な区道について、年末年始工事抑制期間を設け掘削は禁止とし、道路工事の時期的な集中を回避することで、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、はり紙・はり札等の違反広告物や立看板・はみ出し商品等の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、警察署)

4 道路交通環境の整備

(1) 世田谷区地域公共交通計画の策定

世田谷区では、区内の交通に関する計画として2002(平成14)年9月に「世田谷区交通まちづくり基本計画」を策定し、以降、改定を重ねながら、公共交通不便地域への対策をはじめ、交通事業者や地域住民と協働して各種事業に取り組んできました。

さらに、社会情勢や区民の移動ニーズの多様化に柔軟に対応し、持続可能な公共交通体系を確保していくため、世田谷区では、2025年度から2029年度(令和7年度～令和11年度)までの5年間を対象とする、鉄道・路線バス・タクシー等の地域旅客運送サービスの望ましい姿を示すマスタープラン「世田谷区地域公共交通計画」を2025(令和7)年4月に策定しました。今後も、区民・交通事業者・行政が協働し、公共交通不便地域対策の推進、公共交通ネットワークの確保・維持に取り組んでいきます。

(区)

(2) エイトライナーの導入促進

エイトライナーは、都市の交通渋滞と鉄道混雑の緩和等を図ることを目的とした、環状八号線を基軸とした新たな鉄道構想であり、この区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・既存路線の活用により対策を進めました。引き続き、公共交通不便地域対策を進めるために、「世田谷区コミュニティ交通導入ガイドライン」に基づき、地域特性や交通事情などを踏まえながら検討を進め、新たなコミュニティ交通の導入に取り組めます。

また、鉄道駅での乗り換え利便性の向上に向けて、事業者、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、「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、信号機の整備・高度化を図ります。

(区、警察署)

(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。

① 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。

(教育委員会)

② 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、児童の安全を確保します。

(教育委員会)

③ 通学路の点検等による安全の向上

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、教育委員会、警察署)

④ 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、教育委員会、警察署)

(6) 未就学児が集団で移動する経路等の整備

園児等が日常的に集団で移動する経路について、区、警察署、保育施設等による緊急点検の実施結果等を踏まえ、交通安全対策や適切な維持管理を行い、園児等の安全確保に努めます。

(区、警察署)

(7) 自転車利用環境の総合的整備

自転車は、手軽で便利な交通手段として、通勤・通学をはじめ利用が広がり、いまや保育園・幼稚園への送迎等の子育て、高齢者の買物等に欠かせないものとなっています。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交通マナーを守らない「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。

区では、「世田谷区民自転車利用憲章」(2012(平成24)年4月)、「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」(2026(令和8)年6月)を定め、自転車安全利用の普及啓発、自転車通行空間整備、自転車等駐車場の整備・運営等を進めています。

① 自転車安全利用の推進

交通安全教室の開催や広報媒体の活用により、交通安全の啓発を進めるとともに、自転車安全利用推進員の支援を行います。また、交通ルールの遵守のため指導取締りを強化し、交通マナーの向上を図ります。

② 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」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。

③ 自転車等駐車場の整備

鉄道事業者、店舗等と連携・協力して、自転車等駐車場の整備を検討します。合わせて、民営駐輪場の整備に助成を行い、地域に必要な駐輪場の整備を進めます。

④ 自転車利用の促進

「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」に基づき、自転車利用促進に向けた自転車通行空間の整備、放置自転車対策等の施策を総合的に推進します。

⑤ 放置防止の啓発活動等

地域住民と連携し区広報等も活用して、クリーンキャンペーン、放置禁止等の看板の設置、整理誘導員による空き駐輪場への誘導等の放置防止の啓発活動を行います。

⑥ 放置自転車の撤去

自転車等駐車場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、良好な歩行者空間の確保に努めます。また、放置の実態、自転車等駐車場の整備状況にあわせて、禁止区域の見直しを行います。

(区、警察署)

コラム 自転車通行空間の整備について

世田谷区では、2015(平成27)年3月に策定された「世田谷区自転車ネットワーク計画」において、自転車ネットワーク路線が選定されています。区内の全路線のうち、優先して整備すべき路線(優先整備路線)を定め、自転車通行空間の整備を推進しています。

世田谷区が管理するネットワーク路線における自転車通行空間は、以下の3つのいずれかの形態により車道部に整備します。

① 自転車専用通行帯

各都道府県公安委員会の交通規制により、車両通行帯を普通自転車の専用通行帯として指定する形態。

② 自転車走行位置表示

歩道のない道路(路側帯のある道路)や、車道部に自転車専用通行帯または自転車走行帯の空間を確保することが困難な道路において、自転車の通行位置・通行方向を示し、また、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するために、車道左側部に法定外の路面表示を設置する形態。



自転車専用通行帯



自転車走行位置表示

出典:世田谷区自転車ネットワーク計画、
世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画

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、交通ルールと交通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。

施策の要旨

- ライフステージに応じた体系的な交通安全教育を推進する
- 地域・家庭・学校等が連携し交通安全意識の普及徹底を図る
- 広報や参加型活動を通じ区民の安全行動とマナー向上を促進する

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

① 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ルールを理解させ、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。

② 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交通マナー、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。

区立小学校全校では交通事故発生件数の多さから、引き続き、毎年度道路の安全利用に関する事例を示した分かりやすいリーフレットや交通安全に関する啓発物品の配付をするとともに、高学年向け自転車教室や交通安全教室の実施等により、交通安全教育のより一層の充実を図ります。

③ 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交通マナー、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、交通安全教室を実施し、交通ルールを正しく学ぶ取り組みの充実を図ります。

④ 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。特に新入生、自転車通学者や校舎・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。

(区、警察署)

(2) 運転者における交通安全教育

- ① 地域、職域等における運転者講習会の開催や交通安全教室を実施するとともに、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、事業者による従業員への自転車安全教育が推進されるよう、従業員の自転車利用に関する事業者の責任、自転車の交通ルールや効果的な安全教育の方法等について事業者向けの啓発を行うとともに、事業所内における自主的・積極的な安全運転管理を通じて、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣付けます。
- ② 2026(令和8)年4月より適用された、自動車が自転車の側方を通過する場合の通行方法について、車道を通行する自転車の安全確保のために自動車・自転車双方が遵守すべき交通ルールを交通安全教室や広報を通じて周知を図ります。
- ③ 二輪車やペダル付電動バイクを含む原動機付自転車の運転者には、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。
- ④ 電動キックボードなどの特定小型原動機付自転車については、運転免許の取得が無くても運転が可能となり、運転者の交通ルールの理解力向上が非常に重要となったことから、正しく運転するための安全講習を警察や事業者と連携して実施し、セーフティドライブの推進を図ります。

(区、警察署)

(3) 子育て世代への啓発の強化

啓発用小冊子の配布、各種 SNS 等の広報媒体の活用や体験講習の実施等によるチャイルドシート付自転車の安全利用の啓発をはじめ、保育園、幼稚園、児童館やおでかけひろばと協働で子育て家庭への交通安全啓発を強化します。

(区、警察署)

(4) 高齢者に対する交通安全教育

- ① 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自転車安全講習等、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。
- ② パンフレットやポスター、区報、デジタルサイネージ、各種 SNS 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。
- ③ 高齢者運転免許自主返納制度について、協力店舗や施設での割引等、特典を含めた周知啓発を図り、高齢者の運転免許自主返納を促進します。

(区、警察署)

(5) 障害者等に対する交通安全教室

- ① 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。
- ② 特別支援学校における校外活動や交通安全教室等を通して、児童生徒の発達段階や障害特性に十分配慮しながら、身近な生活における交通ルールへの理解を深め、安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。

(区、警察署)

(6) 外国人に対する交通安全教育

風俗、習慣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、東京都等が作成するルールブックや学習アプリ等を活用し、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)

(7) 自転車用ヘルメット着用の啓発

区条例による子どもの自転車用ヘルメット着用義務化について、引き続き学校、PTA等との協働により、自転車用ヘルメットの効果、必要性、重要性について、周知・啓発を図ります。合わせて、改正道路交通法により全世代に対して定められた自転車用ヘルメット着用の努力義務について、自転車店、駐輪場、シェアサイクル等との連携により、周知・啓発を図ります。

(区、教育委員会、警察署)

(8) 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)



《子育て世代への交通安全啓発小冊子》



《ヘルメットの交通安全啓発リーフレット》

コラム ヘルメットの着用について

2023(令和5)年4月1日の改正道路交通法施行に伴い、すべての自転車利用者は、ヘルメット着用が努力義務となっています。また、世田谷区では、「世田谷区自転車条例」により幼児から児童までの自転車乗用中のヘルメット着用を義務付けています。

◆世田谷区自転車条例 第5条

- 3 自転車の利用者は、道路において幼児を同乗させて当該自転車を利用するときは、当該幼児に自転車乗車用ヘルメットを着用させなければならない。
- 6 13歳未満の児童の保護者は、当該児童が道路において自転車を利用するときは、自転車乗車用ヘルメットを着用させなければならない。

自転車事故の死亡者のうち、約63.5%※が頭部に致命傷を負っており、また、ヘルメットを着用している場合と比較して、着用していない場合の致死率は、約2.3倍高くなっています。自転車用ヘルメットを着用し、頭部を守ることが重要です。

※2021(令和3)年から2025(令和7)年までの都内における自転車乗用中死者の損傷部位の割合

出典：警視庁ホームページ

自転車用の安全基準マークがついたヘルメットを選び、自転車を安全に利用しましょう！



SGマーク



JCF公認マーク



JCF推奨マーク

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。

① 子ども対策

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。

② 若年者対策

交通安全講習会等の実施や交通安全キャンペーンにあわせた啓発活動により、若者の交通事故防止の取組みを推進します。

③ 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し、高齢者の交通事故防止を図ります。

④ 自転車利用者対策

自転車安全教室等、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、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。

(区、警察署)

(2) 地域、事業所、学校、家庭における交通安全教育活動の推進

- ① 地域では、町会・自治会、高齢者クラブ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。
- ② 事業所では、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。
- ③ 学校では、保育園、幼稚園、小学校、中学校、高等学校、大学等と積極的に連携し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。
- ④ 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。
- ⑤ 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

① 「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、1994(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)

② 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、交通ルールへの遵守と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。交通ルールへ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、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)

③ 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)

④ 暴走族追放運動の推進

暴走族追放気運の高揚、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)



≪「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≫



≪交通安全運動の啓発ポスター≫

出典:東京都ホームページ

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等の実施

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ことと合わせ、交通安全教育が進められるよう、新聞、ラジオ、ウェブサイト、SNS、懸垂幕、看板、ポスター、チラシ等により効果的な広報活動やインターネットを活用した講習機会の提供に努めます。

(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。

(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、自動車はもとより自転車や電動キックボード等を含めた車両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します。

(区、警察署)

(5) 歩きながらの携帯電話の使用を控えること(歩きスマホの防止)に関する啓発の推進

歩行中の携帯電話の使用の危険性を広報媒体やキャンペーン等でも呼びかけ、関係機関と連携して安全意識の向上を図ります。

(区、警察署、鉄道事業者)

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・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。

施策の要旨

- 交通実態に応じた規制と交通管制により安全で円滑な交通を確保する
- 違法駐車や放置自転車対策を推進し適正な駐車秩序を確立する
- 重大事故につながる違反の取締りを強化する

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。

① 路線(地点)・地域対策

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、幹線道路等に囲まれた地域内道路については、「ゾーン30」の導入等による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、歩行者と車両を分離するなどの対策を行い、交通事故防止対策を個別に実施します。

② 二輪車対策

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、視線誘導の設置等の対策を実施します。

③ 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。

④ 高齢者対策

高齢の歩行者やドライバーの立場から、より見やすくするため、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の設置等により、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。

⑤ 抜け道対策

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等による通過車両の抑制を行います。

⑥ 歩行者の保護対策

横断歩道、速度規制、通行禁止等により、一層歩行者保護に重点を置いた交通規制を検討します。

(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・改廃や多現示化を進めます。

(警察署)

2 駐車秩序の確立

(1) 違法駐車車両の排除

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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、2006(平成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

駅周辺や商業地域等において、貨物車による路上での荷捌きが見られ、交通の円滑化や歩行者の安全確保の観点から課題となっていることから、「世田谷区建築物の建築に係る住環境の整備に関する条例」や地区計画等に基づいて、建築物への荷捌きスペースの設置を促進し、路上荷捌きの抑制を図ります。

(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) 二輪車の違法駐車等の防止

駅周辺や商業地域を中心に二輪車の違法駐車が依然として見られ、歩行者の通行阻害や安全性の低下、景観への影響が課題となっていることから、「世田谷区自動二輪車違法駐車等防止条例」に基づき、違法駐車の防止に取り組みます。

(区、警察署)

(8) 放置自転車の防止

駐輪環境の充実を図りながら、放置禁止区域の指定や周知、クリーンキャンペーンの実施等による交通ルールや交通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、交通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 二輪車事故対策の推進

二輪車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

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、また、交通ルールへの遵守、交通マナーの向上を呼びかけます。

(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、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。

(警察署)

5 携帯電話使用等の取締りの推進

近年、携帯電話やスマートフォンの画像を凝視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある状況を踏まえ、携帯電話使用等に対する罰則を引き上げる改正法が2019(令和元)年12月1日に施行されました。携帯電話使用等は、重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為であることから、指導取締りを推進します。

(警察署)

6 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)

7 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)

8 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)

9 小型モビリティに対する指導取締りの強化

電動キックボード、ペダル付き電動バイク等の小型モビリティに対し、交通ルールの遵守、交通マナーの向上を呼び掛けます。また、危険・迷惑な走行に対する指導・警告、悪質・危険な違反者に対する取締りを強化します。

(警察署)

コラム 自転車への交通反則通告制度(青切符)の導入について

2026(令和8)年4月1日から、改正道路交通法施行に伴い、16歳以上の自転車の運転者を交通反則通告制度(青切符)の対象とする規定が導入されました。

● 青切符制度 とは

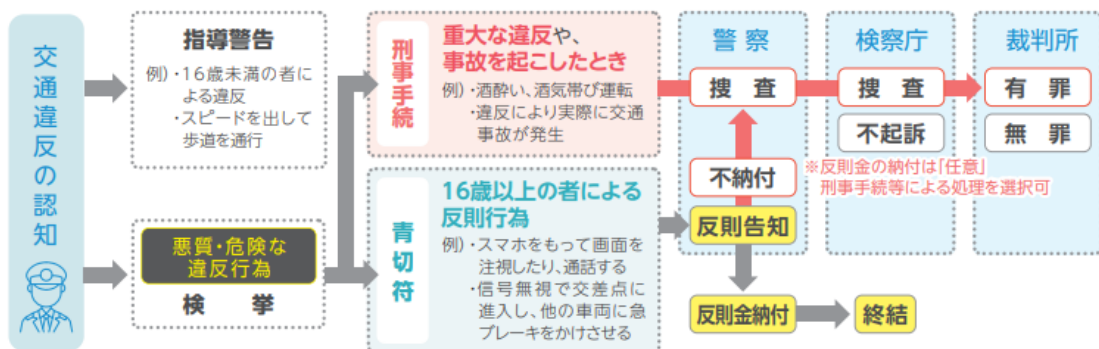
自転車の交通違反は、基本的には警察官が現場で指導警告を行います。

ただ、その違反が交通事故の原因となるような、歩行者や他の車両への危険性・迷惑性が高い**悪質・危険な違反**であったときは検挙を行います。

青切符制度が導入されると検挙後の手続は大きく変わりますが、交通ルールや交通違反の指導取締りについての基本的な考え方は変わりません。

青切符制度は、自転車の**悪質・危険な違反**に対して「青切符」の交付による反則告知を行い、一定期間内に反則金を納付することで、刑事手続に移行せず、違反処理が終了するものです。前科はつかず、裁判にもなりません。

青切符制度の導入により、違反者・捜査機関等双方の手続的な負担を軽減するとともに、実効性のある責任追及を可能とし、自転車関連事故の抑止を図ります。



出典:TOKYO 自転車ルールブックより抜粋

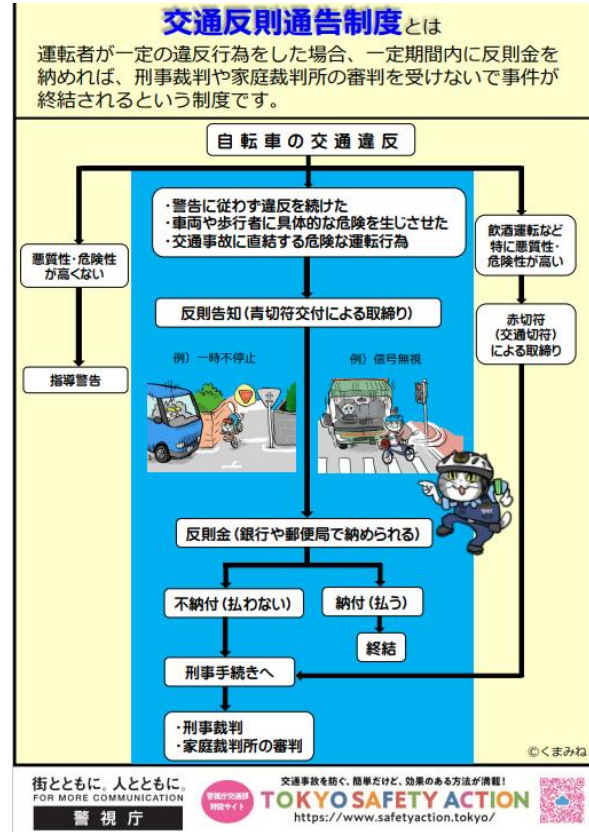
自転車も 2026年4月1日 交通反則通告制度開始

青切符

**自転車NEWS
スタートアップ編**

警視庁交通部

※自転車の運転者（16歳未満の者を除く）がした一定の違反が交通反則通告制度の対象となります。



青切符により検挙される違反例

警察官が自転車の交通違反を認知した場合、基本的には現場で指導警告を行います。ただし、その違反が交通事故の原因となるような、歩行者や他の車両にとって、**危険性・迷惑性が高い悪質・危険な違反**であったときは検挙を行います。

信号無視 6,000円 点滅信号を無視した場合 5,000円	一時不停止 5,000円	右側通行 6,000円
携帯電話使用等（保持） 12,000円	遮断踏切立入り 7,000円	制動装置（ブレーキ）不良 5,000円

※これらの違反は一例になります。

重大な違反※をしたとき又は交通事故を起こしたときは、刑事手続（赤切符）で検挙されます。

※ 酒酔い運転、酒気帯び運転、妨害運転、携帯電話使用等（交通の危険）

詳しくは
ココをみてヨシ！
警視庁ホームページ
【交通反則通告制度】

さらに！
信号無視等の16種類の交通違反で、3年以内に2回以上反復して検挙され又は交通事故を起こしたとき、都道府県公安委員会により、「自転車運転者講習」の受講が命じられます。

街とともに。人とともに。
FOR MORE COMMUNICATION
警視庁

交通安全を助ける、簡単だけど、効果のある方法が満載！
TOKYO SAFETY ACTION
https://www.safetyaction.tokyo/

Q&A自転車ルール編

Q1 運転免許を持っていません。標識の意味を教えてください。
A この標識のある場所では停止線があるときはその直前で、ないときは交差点の直前で一時停止しなければなりません。

Q2 なぜスマホが危険なのですか？
A スマホの「通話」や「画像を注視」しながらの運転は片手運転となりブレーキがかけにくい状態となるだけでなく、文字や動画に集中することで歩行者や他車の存在を見落としたり、意図せずに信号を無視してしまうなどの危険があります。

Q3 どんなヘルメットを被ればよい？
A SGマーク、JCFマークなどの安全性を示すマークが付いた、頭のサイズに合う自転車用ヘルメットをあこひもを締め、正しく着用しましょう。

Q4 ライトは何をつければよいですか？
A 夜間10m先の障害物が確認できる明るさのライトを付けましょう。

Q5 点滅のライトを使用してもいいですか？
A 点滅式のライトは、「前照灯」にあらず、夜間、点滅式のライトのみで自転車を走らせることはできません。

Q6 右側通行はなぜいけない？
A カーブや見通しの悪い交差点などにおいて、お互いに発見が遅れるなど、事故の危険が高まるためです。

Q7 自転車はどの信号を守ればよい？
A 車道を通るときは「車両用信号機」、歩道を通るときは「歩行者用信号機」に従います。ただし、「歩行者・自転車専用信号機」があるときは、車道・歩道どちらを通るときであっても、「歩行者・自転車専用信号機」に従ってください。

Q8 左折専用レーンがある大きな交差点で直進するときは、どこを走ればよい？
A 自転車は道路の左側から数えて一番目の車両通行帯を通行しなければなりません。一番左側の車線が左折専用レーンであっても、直進するときは左折専用レーンを通ります。

Q9 自転車はどうやって右折する？
A 交差点では二段階右折です。二段階右折は、できる限り道路の左端に寄って、交差点の向こう側までまっすぐ進み、十分速度を落として曲がらなければなりません。丁字路の交差点であっても、二段階右折です。道路の左端に寄って、道路を横断し、向きを変えて進行します。

詳しくはこちら
警視庁ホームページ
【自転車の交通反則通告制度の導入】

街とともに。人とともに。
FOR MORE COMMUNICATION
警視庁

交通安全を助ける、簡単だけど、効果のある方法が満載！
TOKYO SAFETY ACTION
https://www.safetyaction.tokyo/

≪ 自転車の交通反則通告制度（青切符）等の啓発チラシ ≫

出典：警視庁ホームページ

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。

施策の要旨

- 高齢社会に対応し、運転者教育と管理強化で安全意識向上を図る
- 車両や自転車の点検整備意識を向上させて安全性の確保と事故防止を図る

1 安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実

迅速適正な行政処分の実行により、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。

また、高齢者運転免許自主返納制度について、協力店舗や施設での割引等、特典を含めた周知啓発を図り、高齢者の運転免許自主返納を促進します。

(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)

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

① 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。

② 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、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・整備を受けるよう広報活動などによる周知啓発を図り、利用者への安全意識の向上を図ります。

(区、警察署)

コラム 自転車安全整備制度について

● 自転車安全整備制度 とは

「自転車安全整備制度」は、自転車を利用する人の求めにより自転車安全整備店の自転車安全整備士が、自転車の点検整備を行い、その自転車が道路交通法令等に定める安全な普通自転車であることを確認したときに、その証としてTSマーク(傷害保険・賠償責任保険付)を貼付するもの。また、その時に自転車の利用者に交通ルールや正しい乗り方等を指導し、自転車の安全利用と自転車事故の防止を図るとともに、被害者の救済に資することを目的とする制度です。



自転車安全整備店 店章

● TS マーク(自転車向け保険) とは

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

※「TS」は、TRAFFIC SAFETY(交通安全)の頭文字をとったものです。

- (1) 保険は、点検基準日と自転車安全整備士番号が記載された保険有効期間中のTSマーク貼付自転車に搭乗中の人が対象となります。
- (2) 保険の有効期間は、TSマークに記載されている点検基準日から1年間です。

TSマークには、緑色・赤色・青色の3種類のTSマークがあり、賠償内容が違います。

第三種TSマーク (緑色マーク)	第二種TSマーク (赤色マーク)	第一種TSマーク (青色マーク)
(3.5 × 3 cm)	(3.5 × 3 cm)	(3.5 × 3 cm)

※2022(令和4)年7月、赤色・青色TSマークのデザインが変更になりました。

※従来のTSマークが貼付されていても、補償の内容は変わりません。

出典:公益財団法人日本交通管理技術協会ホームページより抜粋

第5章 救助・救急体制の充実

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12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*7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除細動器(AED*8)を含めた応急手当等の普及啓発を積極的に推進します。

*7 バイスタンダー：その場に居合わせた人

*8 AED：Automated External Defibrillator の略

施策の要旨

- 救助・救急体制や人材育成を強化し迅速で的確な救命活動を推進する
- 救急設備や搬送体制の充実により早期対応と医療連携の強化を図る
- 応急手当の普及や相談体制充実により区民の救急対応力向上を図る

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、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) 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や協力医療機関の医師を搭乗させるヘリコプターの運航により、交通事故の負傷者に対して、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やポンプ車隊、所要の救助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時等に活用してきた非常用救急車*9にも救急資器材等を積載し、効果的に運用していきます。

*9 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 救急医療機関等との連携強化

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等との連携・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) 資器材の活用

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、必要な資器材を効果的に活用します。

(消防署)

(2) 消防救助機動部隊の積極的な運用

救助用重機などの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) 患者等搬送事業者との連携

震災等大規模な災害時に多数の傷病者が発生した場合に備えて、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*10との連携

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*11 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が訓練を通じて、効果的な連携を図ります。

*10 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、東京都保健医療局が所管する。

*11 トリアージ :

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

(消防署)

5 応急手当等の普及啓発の推進

誰もが安心して生活できる社会を実現するため、救急蘇生法の新たな普及指針に対応した講習等の推進にあたり、訓練用人形や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を反映した応急手当普及用リーフレットの配付やポスターの掲示等を行い、区民等に対する応急手当の普及啓発を積極的に推進します。

(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

真に救急車を必要とする区民等に対して、適切かつ効果的に救急隊が対応できる体制を構築するため、相談に応じて緊急受診の要否や適応する診療科目について医師の助言を受けてアドバイスを行うとともに、医療機関案内等を行う「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用を促進します。また、ウェブサイト上で自ら症状の緊急度を判断できるツールである「東京版救急受診ガイド」の利用を促進します。

(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。

施策の要旨

- 交通事故相談体制を充実し被害者への支援に努める
- 自転車保険等の加入促進により事故時の経済的リスクに備える
- 被害者への情報提供を通じた支援を図る

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専門の相談員による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の無料相談を実施するなど、被害者の支援に努めます。

(区)

2 自転車保険等への加入促進

東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の改正(2020(令和2)年4月1日)により、自転車利用中の事故に対応した損害賠償責任保険等への加入が義務となりました。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)

コラム 自転車保険の加入について

東京都内で自転車を利用する場合、2020(令和2)年4月1日施行の「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により、自転車利用中の事故により、他人にケガをさせてしまった場合などの損害を賠償できる保険等^{*12}への加入が義務となっています。

^{*12} 自転車の利用によって生じた他人の生命または身体の損害を賠償するための保険・共済

東京都内が実施した東京都内における自転車の安全利用を一層推進するため、都内在住の自転車利用者1,000名にWEBアンケート調査の結果によると、2025(令和7)年では、自転車損害賠償保険等への加入状況について、「自分で加入している」が49.8%、「世帯主が加入している保険によりカバーされている」が15.8%となり、『加入率』は65.6%となっています。



出典:東京都自転車等の安全利用(保険加入ほか)に関する調査報告書より作成

● 自転車事故での高額賠償事例

男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。

裁判所は、保護者に監督責任を認め、約9,500万円の賠償を命じた。(神戸地方裁判所、2013(平成25)年7月4日判決)

出典:東京都ホームページ

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、区内の鉄道網は、私鉄3社による8路線が敷設されています。一部区間を除いて鉄道路線が地上面に敷設され、区内に90箇所の踏切が存在しています。

特に、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」は区内に41箇所(国土交通省2025(令和6)年度公表より)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はなく、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。

踏切における様々な問題を解決するため、多数の踏切の除却を一挙に実現する連続立体交差事業の促進や踏切障害物検知装置の設置、踏切の拡幅、カラー舗装化等の諸施策を道路管理者、鉄道事業者が協力し総合的に進め、踏切事故の防止に努めていきます。

施策の要旨

- 連続立体化等により開かずの踏切解消を推進し交通円滑化と安全確保を図る
- 踏切設備の改良や看板設置等の啓発により事故防止と安全対策の強化を図る

1 「開かずの踏切」の解消

現在区内では、東京都により京王線(笹塚駅から仙川駅間)の連続立体交差事業が実施されており、区内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 踏切の安全対策の推進

開かずの踏切のほか、ボトルネック踏切、歩道が狭い踏切、事故多発踏切等、地域で課題となっている踏切については、踏切の除却による抜本的な対策の実施が困難な場合でも、踏切障害物検知装置の設置、踏切道内の歩道拡幅、歩道のカラー舗装化、付近の横断施設にう回を促す看板設置など、ハード・ソフト両面から様々な安全対策を実施していきます。

(区、鉄道事業者)

鉄道と道路の交差現況

会 社	京王電鉄		小田急電鉄	東 急 電 鉄					計	
路線名	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%

単位:箇所

※私道との交差箇所は含まず。

※世田谷線は鉄道軌道法による路線であるが踏切を要するため、含めて掲載

開かずの踏切における交通渋滞の状況
(地下化前の小田急線下北沢駅付近)立体交差後の状況
(地下化前の小田急線下北沢駅付近)歩行者・自転車が滞留する踏切の状況
(京王線千歳烏山駅付近)歩行者・自転車が滞留する踏切の状況
(京王線下高井戸駅付近)

《開かずの踏切》

出典:世田谷区地域公共交通計画より抜粋

<参考資料>

- ・ 交通安全対策基本法

交通安全対策基本法

昭和 45 年法律第 110 号

最終改正:平成 27 年 9 月 11 日法律第 66 号

第 1 章 総則

(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。

(定義)

第 2 条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 道路 道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)第 2 条第 1 項第 1 号に規定する道路をいう。
- 二 車両 道路交通法第 2 条第 1 項第 8 号に規定する車両及び鉄道又は軌道による交通の用に供する車両をいう。
- 三 船舶 水上又は水中の航行の用に供する船舶類をいう。
- 四 航空機 航空法(昭和 27 年法律第 231 号)第 2 条第 1 項に規定する航空機をいう。
- 五 陸上交通 道路又は一般交通の用に供する鉄道若しくは軌道による交通をいう。
- 六 海上交通 船舶による交通をいう。
- 七 航空交通 航空機による交通をいう。
- 八 船員 船舶に乗り組んでその運航に従事する者をいい、水先法(昭和 24 年法律第 121 号)第 2 条第 2 項に規定する水先人を含むものとする。
- 九 航空機乗組員 航空法第 69 条に規定する航空機乗組員をいう。
- 十 指定行政機関 次に掲げる機関で内閣総理大臣が指定するものをいう。
 - イ 内閣府並びに内閣府設置法(平成 11 年法律第 89 号)第 49 条第 1 項及び第 2 項に規定する機関並びに国家行政組織法(昭和 23 年法律第 120 号)第 3 条第 2 項に規定する機関
 - ロ 内閣府設置法第 37 条及び第 54 条並びに国家行政組織法第 8 条に規定する機関
 - ハ 内閣府設置法第 39 条及び第 55 条並びに国家行政組織法第 8 条の 2 に規定する機関
 - ニ 内閣府設置法第 40 条及び第 56 条並びに国家行政組織法第 8 条の 3 に規定する機関
- 十一 指定地方行政機関 指定行政機関の地方支分部局(内閣府設置法第 43 条及び第 57 条並びに国家行政組織法第 9 条に規定する地方支分部局をいう。)その他の国の地方行政機関で、内閣総理大臣が指定するものをいう。

(国の責務)

第 3 条 国は、国民の生命、身体及び財産を保護する使命を有することにかんがみ、陸上交通、海上交通及び航空交通の安全(以下「交通の安全」という。)に関する総合的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

(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。

(道路等の設置者等の責務)

第 5 条 道路、鉄道、軌道、港湾施設、漁港施設、飛行場又は航空保安施設を設置し、又は管理する者は、法令の定めるところにより、その設置し、又は管理するこれらの施設に関し、交通の安全を確保するため必要な措置を講じなければならない。

(車両等の製造事業者の責務)

第 6 条 車両、船舶又は航空機(以下「車両等」という。)の製造の事業を営む者は、その製造する車両等の構造、設備及び装置の安全性の向上に努めなければならない。

(車両等の使用者の責務)

第 7 条 車両等を使用する者は、法令の定めるところにより、その使用する車両等の安全な運転又は運航を確保するため必要な措置を講じなければならない。

(車両の運転者等の責務)

第 8 条 車両を運転する者(以下「車両の運転者」という。)は、法令の定めるところにより仕業点検等を行なうとともに、歩行者に危害を及ぼさないようにする等車両の安全な運転に努めなければならない。

2 船員は、法令の定めるところにより発航前の検査、異常な気象、海象等の通報、航路標識の事故の通報、遭難船舶の救助等を行なうとともに、船舶の安全な運航に努めなければならない。

3 航空機乗組員は、法令の定めるところにより出発前の確認、航空保安施設の機能の障害の報告等を行なうとともに、航空機の安全な運航に努めなければならない。

(歩行者の責務)

第 9 条 歩行者は、道路を通行するに当たっては、法令を励行するとともに、陸上交通に危険を生じさせないように努めなければならない。

(住民の責務)

第 10 条 住民は、国及び地方公共団体が実施する交通の安全に関する施策に協力する等交通の安全に寄与するように努めなければならない。

(施策における交通安全のための配慮)

第 11 条 国及び地方公共団体は、その施策が、直接的なものであると間接的なものであるとを問わず、一体として交通の安全に寄与することとなるように配慮しなければならない。

(財政措置等)

第 12 条 政府は、交通の安全に関する施策の実施に必要な財政上又は金融上の措置その他の措置を講じなければならない。

(国会に対する報告)

第 13 条 政府は、毎年、国会に、交通事故の状況、交通の安全に関する施策に係る計画及び交通の安全に関して講じた施策の概況に関する報告を提出しなければならない。

第 2 章 交通安全対策会議等

(中央交通安全対策会議の設置及び所掌事務)

第 14 条 内閣府に、中央交通安全対策会議を置く。

2 中央交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- 一 交通安全基本計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- 二 前号に掲げるもののほか、交通の安全に関する総合的な施策で重要なものの企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

- 参考資料 -

(中央交通安全対策会議の組織等)

第 15 条 中央交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、内閣総理大臣をもつて充てる。

3 委員は、次に掲げる者をもつて充てる。

一 内閣官房長官

二 国家公安委員会委員長

三 国土交通大臣

四 前二号に掲げる者のほか、指定行政機関の長及び内閣府設置法第 9 条第 1 項に規定する特命担当大臣のうちから内閣総理大臣が任命する者

4 中央交通安全対策会議に、専門の事項を調査させるため必要があるときは、専門委員を置くことができる。

5 中央交通安全対策会議の庶務は、内閣府本府において警察庁及び国土交通省の協力を得て総括し、及び処理する。ただし、海上交通及び航空交通の安全に関する事項に係るものについては、内閣府本府と国土交通省において共同して処理する。

6 前各項に定めるもののほか、中央交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める。

(都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務)

第 16 条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

一 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。

二 前号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、及びその施策の実施を推進すること。

三 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。

(都道府県交通安全対策会議の組織等)

第 17 条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。

3 委員は、次に掲げる者をもつて充てる。

一 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員

二 都道府県教育委員会の教育長

三 警視總監又は道府県警察本部長

四 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者

五 地方自治法(昭和 22 年法律第 67 号)第 252 条の 19 第 1 項の指定都市を包括する都道府県にあつては、指定都市の長又はその指名する職員

六 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者

七 その他都道府県知事が必要と認めて任命する者

4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

(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つては、規約)で定める。

(関係行政機関等に対する協力要求)

第 19 条 中央交通安全対策会議、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議(市町村交通安全対策会議を置かない市町村にあつては、市町村の長。次条並びに第 26 条第 1 項及び第 5 項において同じ。)は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長(関係行政機関が委員会である場合にあつては、関係行政機関)及び関係地方行政機関の長、関係地方公共団体の長その他の執行機関並びに政令で定めるその他の関係者に対し、資料の提供その他必要な協力を求めることができる。

(交通安全対策会議相互の関係)

第 20 条 都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議は、その所掌事務の遂行について、相互に、又はそれぞれ他の都道府県の都道府県交通安全対策会議若しくは他の市町村の市町村交通安全対策会議と協力しなければならない。

- 2 中央交通安全対策会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議に対し、必要な勧告をすることができる。
- 3 都道府県交通安全対策会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、市町村交通安全対策会議に対し、必要な勧告をすることができる。

(都道府県交通安全連絡協議会)

第 21 条 都道府県は、その区域における海上交通又は航空交通の安全に関し、関係地方行政機関との連絡及び協議を行なうため必要があると認めるときは、条例で定めるところにより、都道府県交通安全連絡協議会を置くことができる。

2 都道府県交通安全連絡協議会の組織及び運営に関し必要な事項は、都道府県の条例で定める。

第 3 章 交通安全計画

(交通安全基本計画の作成及び公表等)

第 22 条 中央交通安全対策会議は、交通安全基本計画を作成しなければならない。

2 交通安全基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 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、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

- 3 国家公安委員会及び国土交通大臣は、中央交通安全対策会議が第 1 項の規定により交通安全基本計画を作成するに当たり、前項各号に掲げる事項のうちそれぞれの所掌に属するものに関する部分の交通安全基本計画の案を作成し、中央交通安全対策会議に提出しなければならない。
- 4 中央交通安全対策会議は、第 1 項の規定により交通安全基本計画を作成したときは、速やかに、これを内閣総理大臣に報告し、並びに指定行政機関の長(指定行政機関が委員会である場合にあつては、指定行政機関。以下同じ。)及び都道府県知事に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 前二項の規定は、交通安全基本計画の変更について準用する。

(内閣総理大臣の勧告等)

第 23 条 内閣総理大臣は、必要があると認めるときは、指定行政機関の長に対し、交通安全基本計画の実施に関して必要な勧告をし、又はその勧告の結果とられた措置について報告を求めることができる。

- 参考資料 -

- 2 内閣総理大臣は、前項の規定により勧告をする場合においては、あらかじめ、中央交通安全対策会議の意見をきかなければならない。

(交通安全業務計画)

第 24 条 指定行政機関の長は、交通安全基本計画に基づき、その所掌事務に関し、毎年度、交通安全業務計画を作成しなければならない。

- 2 交通安全業務計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 交通の安全に関し、当該年度において指定行政機関が講ずべき施策
- 二 前号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し、当該年度において指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画の作成の基準となるべき事項

- 3 指定行政機関の長は、第 1 項の規定により交通安全業務計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣に報告するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。

- 4 前項の規定は、交通安全業務計画の変更について準用する。

(都道府県交通安全計画等)

第 25 条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画(陸上交通の安全に関する部分に限る。)に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

- 2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 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かつ長期的な施策の大綱
- 二 前号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施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画(以下「都道府県交通安全実施計画」という。)を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画(陸上交通の安全に関する部分に限る。)に抵触するものであつてはならない。

- 4 都道府県交通安全対策会議は、第 1 項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。

- 5 都道府県交通安全対策会議は、第 3 項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。

- 6 第 4 項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

(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づき、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及び関係地方公共団体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つてはならない。
- 5 市町村交通安全対策会議は、第1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4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2項及び第5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。

（地方公共団体の長の要請等）

第27条 地方公共団体の長は、都道府県交通安全計画又は市町村交通安全計画の的確かつ円滑な実施を図るため必要があると認めるときは、当該地方公共団体の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関に対し、これらの者が陸上交通の安全に関し処理すべき事務について、必要な要請をし、又は法令の定めるところにより必要な勧告若しくは指示をすることができる。

第28条 地方公共団体の長は、当該地方公共団体の区域における海上交通又は航空交通の安全に関し必要があると認めるときは、交通安全基本計画又は交通安全業務計画（これらの計画のうち、陸上交通の安全に関する部分を除く。）の作成又は実施に関し、中央交通安全対策会議及び関係指定行政機関の長に対し、必要な要請をすることができる。

第4章 交通の安全に関する基本的施策

第1節 国の施策

（交通環境の整備）

第29条 国は、交通環境の整備を図るため、交通安全施設及び航空交通管制施設の整備、交通の規制及び管制の合理化、道路及び公共用水域の使用の適正化等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、陸上交通の安全に関し、住宅地、商店街等について前項に規定する措置を講ずるに当たっては、特に歩行者の保護が図られるように配慮するものとする。

（交通の安全に関する知識の普及等）

第30条 国は、交通の安全に関する知識の普及及び交通安全思想の高揚を図るため、交通の安全に関する教育の振興、交通の安全に関する広報活動の充実等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、交通の安全に関する民間の健全かつ自主的な組織活動が促進されるよう必要な措置を講ずるものとする。

（車両等の安全な運転又は運航の確保）

第31条 国は、車両等の安全な運転又は運航の確保を図るため、車両の運転者、船員及び航空機乗組員（以下この項においてこれらの者を「運転者等」という。）の教育の充実、運転者等の資格に関する制度の合理化、車両等の運転又は運航の管理の改善、運転者等の労働条件の適正化等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、交通の安全に関し、気象情報その他の情報の迅速な収集及び周知を図るため、気象観測網の充実、通信施設の整備等必要な措置を講ずるものとする。

- 参考資料 -

(車両等の安全性の確保)

第32条 国は、車両等の安全性の確保を図るため、車両等の構造、設備、装置等に関する保安上の技術的基準の改善、車両等の検査の充実等必要な措置を講ずるものとする。

(交通秩序の維持)

第33条 国は、交通秩序の維持を図るため、交通の取締り等必要な措置を講ずるものとする。

(緊急時における救助体制の整備等)

第34条 国は、交通事故による負傷者に対する応急手当及び医療の充実を図るため、救急業務に関する体制の整備、救急医療施設の充実等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、海難救助の充実を図るため、海難発生情報の収集体制及び海難救助体制の整備等必要な措置を講ずるものとする。

(損害賠償の適正化)

第35条 国は、交通事故による被害者(その遺族を含む。以下この条において同じ。)に対する損害賠償の適正化を図るため、自動車損害賠償保障制度の充実、交通事故による被害者の行なう損害賠償の請求についての援助等必要な措置を講ずるものとする。

(科学技術の振興等)

第36条 国は、交通の安全に関する科学技術の振興を図るため、試験研究に関する体制の整備、研究開発の推進及びその成果の普及等必要な措置を講ずるものとする。

2 国は、交通事故の原因の科学的究明を図るため、総合的な研究調査の実施等必要な措置を講ずるものとする。

(交通の安全に関する施策の実施についての配慮)

第37条 国は、前八条に規定する措置を講ずるに当たっては、国民の生活を不当に侵害することとならないように配慮するものとする。

第2節 地方公共団体の施策

(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ずる施策を講ずるものとする。

第5章 雑則

(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。

附 則

1 この法律は、公布の日から施行する。

附 則(昭和46年6月2日法律第98号)

(施行期日)

第1条 この法律は、公布の日から起算して6月をこえない範囲内において政令で定める日から施行する。

 附 則(昭和 50 年 7 月 10 日法律第 58 号)

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して 3 月を経過した日から施行する。

 附 則(昭和 58 年 12 月 2 日法律第 80 号)

(施行期日)

1 この法律は、総務庁設置法(昭和 58 年法律第 79 号)の施行の日から施行する。

(経過措置)

6 この法律に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定めることができる。

 附 則(平成 11 年 7 月 16 日法律第 102 号)

(施行期日)

第 1 条 この法律は、内閣法の一部を改正する法律(平成 11 年法律第 88 号)の施行の日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 略

二 附則第 10 条第 1 項及び第 5 項、第 14 条第 3 項、第 23 条、第 28 条並びに第 30 条の規定 公布の日
(職員の身分引継ぎ)

第 3 条 この法律の施行の際現に従前の総理府、法務省、外務省、大蔵省、文部省、厚生省、農林水産省、通商産業省、運輸省、郵政省、労働省、建設省又は自治省(以下この条において「従前の府省」という。)の職員(国家行政組織法(昭和 23 年法律第 120 号)第 8 条の審議会等の会長又は委員長及び委員、中央防災会議の委員、日本工業標準調査会の会長及び委員並びに これらに類する者として政令で定めるものを除く。)である者は、別に辞令を発せられない限り、同一の勤務条件をもって、この法律の施行後の内閣府、総務省、法務省、外務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省若しくは環境省(以下この条において「新府省」という。)又はこれに置かれる部局若しくは機関のうち、この法律の施行の際現に当該職員が属する従前の府省又はこれに置かれる部局若しくは機関の相当の新府省又はこれに置かれる部局若しくは機関として政令で定めるものの相当の職員となるものとする。

(別に定める経過措置)

第 30 条 第 2 条から前条までに規定するもののほか、この法律の施行に伴い必要となる経過措置は、別に法律で定める。

 附 則(平成 11 年 12 月 22 日法律第 160 号)

(施行期日)

第 1 条 この法律(第 2 条及び第 3 条を除く。)は、平成 13 年 1 月 6 日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 第 995 条(核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律の一部を改正する法律附則の改正規定に係る部分に限る。)、第 1305 条、第 1306 条、第 1324 条第 2 項、第 1326 条第 2 項及び第 1344 条の規定 公布の日

 附 則(平成 18 年 5 月 17 日法律第 38 号)

(施行期日)

第 1 条 この法律は、平成 18 年 10 月 1 日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 略

二 第 1 条中港湾法第 56 条の 2 の 2 の改正規定、同条の次に十八条を加える改正規定並びに同法第 56 条の 3 第 2 項及び第 4 項並びに第 61 条から第 63 条までの改正規定並びに第 3 条の規定並びに附則第 6 条、第 8 条、第 9 条、第 10 条第 1 項、第 11 条、第 12 条、第 17 条、第 19 条及び第 20 条の規定 平成 19 年 4 月 1 日

 附 則(平成 23 年 8 月 30 日法律第 105 号)

(施行期日)

第 1 条 この法律は、公布の日から施行する。

(政令への委任)

第 82 条 この附則に規定するもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定める。

 附 則(平成 25 年 6 月 14 日法律第 44 号)

(施行期日)

第 1 条 この法律は、公布の日から施行する。

(政令への委任)

第 11 条 この附則に規定するもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定める。

 附 則(平成 27 年 9 月 11 日法律第 66 号)

(施行期日)

第 1 条 この法律は、平成 28 年 4 月 1 日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一 附則第 7 条の規定 公布の日

(政令への委任)

第 7 条 附則第 2 条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

 附 則 (令和 3 年 5 月 19 日法律第 36 号) 抄

(施行期日)

第 1 条 この法律は、令和 3 年 9 月 1 日から施行する。ただし、附則第六十条の規定は、公布の日から施行する。

(処分等に関する経過措置)

第 57 条 この法律の施行前にこの法律による改正前のそれぞれの法律(これに基づく命令を含む。以下この条及び次条において「旧法令」という。)の規定により従前の国の機関がした認定等の処分その他の行為は、法令に別段の定めがあるもののほか、この法律の施行後は、この法律による改正後のそれぞれの法律(これに基づく命令を含む。以下この条及び次条において「新法令」という。)の相当規定により相当の国の機関がした認定等の処分その他の行為とみなす。

- 2 この法律の施行の際現に旧法令の規定により従前の国の機関に対してされている申請、届出その他の行為は、法令に別段の定めがあるもののほか、この法律の施行後は、新法令の相当規定により相当の国の機関に対してされた申請、届出その他の行為とみなす。
- 3 この法律の施行前に旧法令の規定により従前の国の機関に対して申請、届出その他の手続をしなければならない事項で、この法律の施行の日前に従前の国の機関に対してその手続がされていないものについては、法令に別段の定めがあるもののほか、この法律の施行後は、これを、新法令の相当規定により相当の国の機関に対してその手続がされていないものとみなして、新法令の規定を適用する。

(命令の効力に関する経過措置)

第 58 条 旧法令の規定により発せられた内閣府設置法第 7 条第 3 項の内閣府令又は国家行政組織法第 12 条第 1 項の省令は、法令に別段の定めがあるもののほか、この法律の施行後は、新法令の相当規定に基づいて発せられた相当の第 7 条第 3 項のデジタル庁令又は国家行政組織法第 12 条第 1 項の省令としての効力を有するものとする。

(政令への委任)

第 60 条 附則第 15 条、第 16 条、第 51 条及び前 3 条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定める。

附 則 (令和 5 年 6 月 16 日法律第 58 号) 抄

(施行期日)

第 1 条 この法律は、公布の日から施行する。

(政令への委任)

第 5 条 前 3 条に規定するもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

第12次世田谷区交通安全計画

【令和8年度～12年度】

編集・発行 世田谷区土木部交通安全自転車課

世田谷区世田谷4丁目21番27号

電 話 03(5432)3658

