

第 1 1 次 豊島区交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

豊 島 区

目 次

第1部 総論

1	交通安全計画の策定について	1
(1)	計画策定の主旨	1
(2)	計画の性格と期間	2
2	第10次豊島区交通安全計画の成果	2
3	交通事故等の状況	3
(1)	道路交通事故	3
(2)	鉄道・踏切事故	8
4	第11次豊島区交通安全計画における目標	8
5	計画の課題	8
(1)	高齢者及び子どもの交通安全の確保	9
(2)	自転車の安全利用の推進	11
(3)	二輪車の安全対策の推進	13
(4)	飲酒運転の根絶	14
(5)	「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進	15
6	交通安全施策の方向	16
7	計画の推進	17
(1)	行政機関	17
(2)	事業者、交通関係団体	17
(3)	区民	17

第2部 講じようとする施策

第1章	道路交通環境の整備	18
1	道路等の整備	18
2	交通安全施設等の整備	19
3	道路利用の適正化	22
4	駐車施設の整備・充実	23
5	道路交通環境の円滑化	24
6	その他の道路交通環境の整備	25
第2章	交通安全意識の普及徹底	28
1	段階的・体系的な交通安全教育の推進	28
2	地域における交通安全意識の高揚	31
3	交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	33
第3章	道路交通秩序の維持	36
1	交通規制の推進	36

2	緊急通行車両等の交通確保	37
3	駐車秩序の確立	38
4	指導取締り等の強化	39
5	悪質な交通事故等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化	42
第4章	安全運転の確保	44
1	安全運転の確保	44
第5章	救助・救急体制の整備	48
1	救助・救急体制の充実	48
第6章	被害者の支援	51
1	交通事故相談業務の充実	51
2	交通事故事件被害者等に対する連絡制度	51
3	自転車損害賠償保険等への加入促進	51
第7章	鉄道と踏切の交通安全	53
1	鉄道交通環境の整備	53
2	鉄道の安全な運行の確保	54
3	踏切道の立体交差化及び構造改良の促進	54
4	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等	55
<付属資料>	交通事故統計	56
第11次	豊島区交通安全計画（案）に対するパブリックコメント実施結果	61

第1部 総論

1 交通安全計画の策定について

(1) 計画策定の主旨

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法に基づき、昭和49年度以降、10次にわたり「豊島区交通安全計画」を策定し、豊島区及び関係行政機関等が一体となって、各種の施策を実施してきました。

その結果、令和2年の交通事故発生件数は475件で、平成13年の交通事故発生件数1,885件と比較すると、約4分の1までに減少しました。交通事故による負傷者数も515人と確実に減少しています。なお、令和2年の交通事故による死者数は4人で、第10次計画内で最も多かった平成29年及び令和元年の5人より1人減となっています。

こうした交通事故発生背景または要因としては、高齢者人口の増加、都市活動の24時間化、交通安全意識の低下等が考えられます。

交通安全対策を効果的に推進するためには、こうした交通情勢の変化に適切に対応して、実効性のある対策を重点的、効果的に実施していく必要があります。

そこで、東京都の第11次交通安全計画が「交通事故による死傷者をゼロに近付け、究極的には、交通事故のない安全・安心な都市東京の実現」を目指していることを踏まえ、その一端を担う豊島区は、人命尊重の理念に立ち、人間優先の基盤が整備された安全・安心のまち、交通事故のないまちを実現し、「安全・安心を創造し続けるまち」としての信頼を確かなものにし、それが「未来へ ひびきあう 人 まち・としま」として豊島区が目指す姿を築き上げていくため第11次豊島区交通安全計画を策定するものです。

また、豊島区は平成24年度に「セーフコミュニティ」の国際認証を取得するとともに、令和2年度には「SDGs 未来都市」「自治体 SDGs モデル事業」※に選定されました。

交通事故を未然に防ぐ安全・安心なまちづくりを推進し、誰一人取り残さない社会の実現に向けて力を入れています。

※SDGs (Sustainable Development Goals) : 2015年9月の国連サミットで採択された2030年を年限とする17の国際目標。

SDGs 未来都市 : SDGs の理念に沿った取り組みを推進しようとする都市・地域の中から、特に、経済・社会・環境の三側面における新しい価値創出を通して持続可能な開発を実現するポテンシャルが高い都市・地域を選定するもの。

自治体 SDGs モデル事業 : 「SDGs 未来都市」の中でも、特に優れた取り組みを行う自治体の事業。

(2) 計画の性格と期間

(計画の性格)

この計画は、交通安全対策基本法第26条に基づき、第11次東京都交通安全計画に準拠して策定するもので、豊島区における今後の交通安全施策の指針となるものです。

- 豊島区の区域内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、豊島区が実施する施策の大綱を定めたもので、関係行政機関や交通関係団体等の実施する施策も含めています。
- 豊島区基本構想、基本計画、その他関係する諸計画との整合を図るとともに、現行の行政制度を前提として推進するものです。
- 交通安全に関する区民等の行動指針として、自助、共助の取り組みを呼びかけるものです。

(計画の期間)

計画期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

2 第10次豊島区交通安全計画の成果

第10次豊島区交通安全計画では、「施策の方向に定める各種の施策を着実に推進することにより、交通事故発生件数及び死傷者数の減少傾向維持を目指す。」という目標をたてました。

この目標については、平成28年、29年と、前年より、交通事故発生件数、死傷者数ともに増加したため、未達成となりましたが、平成30年以降は減少傾向を維持し、令和2年の交通事故発生件数及び死傷者数は、平成27年と比較すると、ともに減少しました。

このことは、関係行政機関や交通関係団体等が行った交通安全対策の総合的な成果であると考えます。

第11次豊島区交通安全計画においては、この傾向を維持し、さらに交通事故を減少させる必要があります。

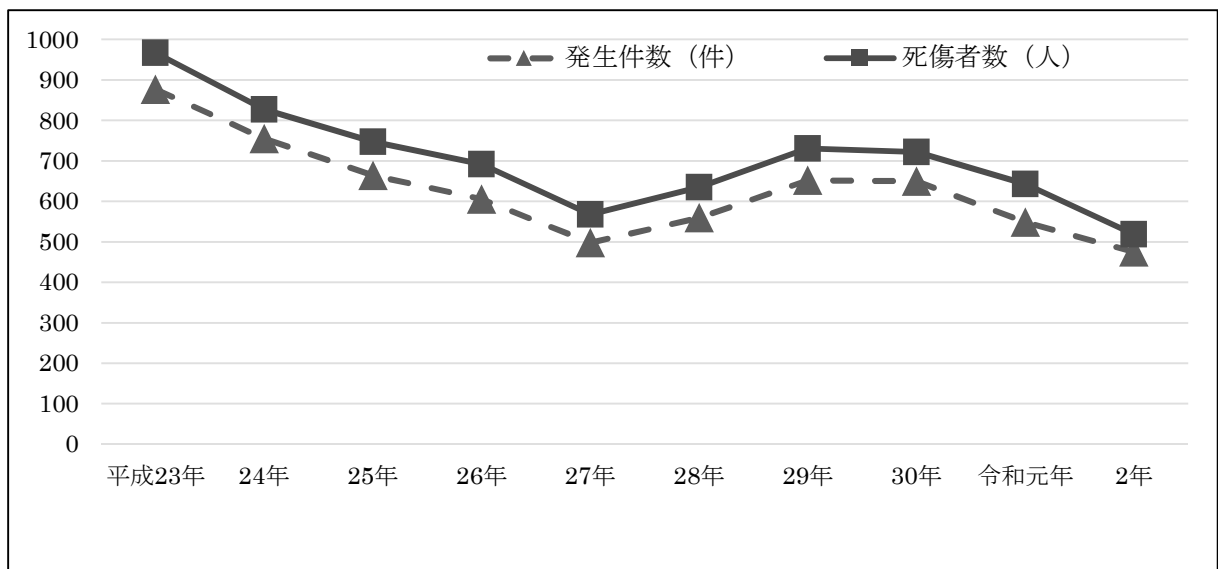
3 交通事故等の状況

(1) 道路交通事故

[交通事故発生件数と死傷者数の推移]

令和2年の交通事故発生件数は475件、死傷者数は519人で、前年に比べてそれぞれ13.5%、19.3%と大幅な減少となりました。なお、死者数は第10次計画期間の5年間で最も多かった平成29年及び令和元年の5人から1名減となっています。

◇交通事故発生件数・死傷者数の推移（平成23年～令和2年）



(注) 数値は、「東京の交通事故」（警視庁交通部発行）による。

年	平成23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
発生件数 (件)	877	755	664	606	498	560	652	650	549	475
死傷者数 (人)	967	827	747	692	568	635	731	722	643	519
死者数 (人)	1	4	3	3	4	2	5	2	5	4
負傷者 (人)	966	823	744	689	564	633	726	720	638	515

〔状態別死傷者の推移〕

令和2年の状態別で見ると、自転車乗用中が191人で全体(519人)の36.8%、四輪車乗車中の死傷者数が138人で全体の26.6%、歩行中が115人で22.1%、二輪車(原動機付自転車を含む。以下同じ)乗車中が75人で14.5%となっています。全体に占める割合について、自転車利用者の死傷者は、セーフコミュニティの取り組みもあり、平成27年には3割を切りましたが、令和2年には3割を超えています。

◇状態別死傷者数の推移(平成23年~令和2年)

(人)

年 状態	平成 23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	令和 元年	2年
歩行中	182	184	124	122	117	138	139	152	136	115
自転車	351	283	236	212	164	192	237	249	191	191
原付二輪	59	37	33	37	25	28	35	25	22	15
自動二輪	110	97	83	71	55	63	84	56	59	60
四輪車	265	225	270	250	207	214	236	240	235	138
その他	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
計	967	827	747	692	568	635	731	722	643	519

(注) 数値は、「東京の交通事故」(警視庁交通部発行)による。

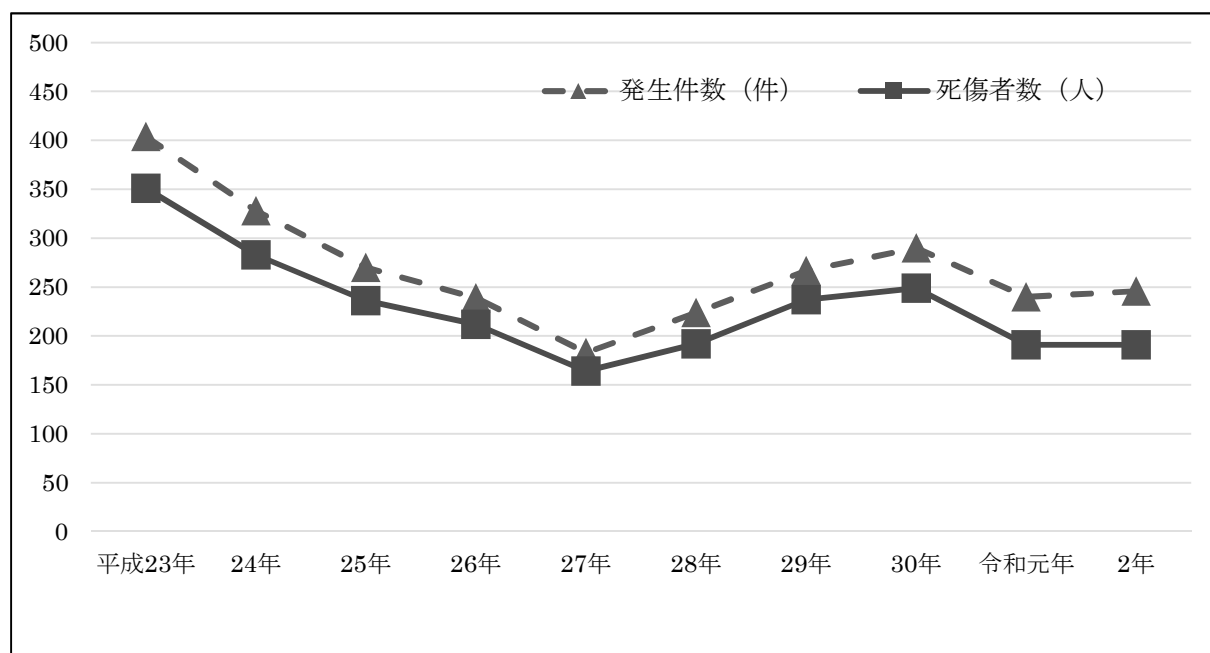
〔自転車乗用中の交通事故発生件数と死傷者数の推移〕

令和2年の自転車乗用中の交通事故発生件数は246件、死傷者数は191人で、前年に比べて交通事故発生件数は6件の増、死傷者数は同人数となっています。

第10次計画期間の5年間で最も多かった平成30年と比較すると、交通事故発生件数は44件の減、死傷者数は58人の減となっています。

しかし、第9次計画期間で最も少なかった平成27年と比較すると、交通事故発生件数は63件の増、死傷者数は27人の増となっています。

◇自転車乗用中の交通事故発生件数・死傷者数の推移（平成23年～令和2年）



（注）数値は「東京の交通事故」（警視庁交通部発行）による。

項目	年	平成23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	令和元年	2年
	発生件数 (件)		404	328	270	239	183	224	267	290	240
死傷者数 (人)		351	283	236	212	164	192	237	249	191	191
	死者数 (人)	0	1	0	0	0	0	1	1	2	0
	負傷者数 (人)	351	282	236	212	164	192	236	248	189	191

[年齢別死傷者数の推移]

年齢別でみると、40歳代が104人で全体の20.0%、次いで30歳代の92人で全体の17.7%を占めています。また、高齢者（65歳以上）の死傷者数は86人で、前年より4人増加し全体の16.6%となっています。

◇年齢別死傷者数の推移(平成23年～令和2年) (人)

年 年齢		平成 23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	令和 元年	2年
		子ども	49	38	32	24	26	24	24	32	28
若 年 層	高校生	10	12	15	8	3	8	7	10	12	6
	16~19歳	28	24	22	12	6	12	12	7	8	4
	20~24歳	101	85	64	69	35	47	63	57	56	43
	小計	139	121	101	89	44	67	82	74	76	53
25~29歳		120	100	55	58	67	65	53	62	54	39
30歳代		209	170	174	161	128	132	167	132	138	92
40歳代		165	148	164	136	120	152	157	162	136	104
50歳代		124	99	101	91	81	90	118	115	95	87
60~64歳		62	48	39	41	36	21	40	38	34	33
高齢者 (65歳以上)		99	103	81	92	66	84	90	107	82	86
合 計		967	827	747	692	568	635	731	722	643	519

(注) 数値は、「東京の交通事故」(警視庁交通部発行)による。

[歩行中、自転車乗用中年齢別・状態別死傷者数の状況]

歩行中及び自転車乗用中の年齢別と状態別を併せてみると、歩行中の死傷者が全体(519人)のうち22.2%を占めており、自転車乗用中の死傷者が全体の36.8%を占めています。

◇歩行中及び自転車乗用中年齢別・状態別死傷者数(令和2年) (人)

年齢 \ 状態		状態	
		歩行中	自転車乗用中
子ども	幼児	5	3
	小学生	2	4
	中学生	1	6
	小計	8	13
若年層	中卒~24歳	11	19
25~39歳		23	43
40~64歳		43	81
高齢者	65~74歳	17	22
	75歳以上	13	13
	小計	30	35
合計		115	191
全事故死傷者数に占める割合(%)		22.2%	36.8%

(注) 数値は、「東京の交通事故」(警視庁交通部発行)による。

[交通事故をとり巻く環境]

交通事故をとり巻く環境面では、豊島区内の道路総延長は令和2年3月末で307,754m、5年前の平成27年308,476mに比べてほぼ横ばいで推移しています。豊島区内の自動車登録台数(自動二輪車、原動機付自転車を含む。)は令和2年3月末で、58,921台で平成27年3月末(61,420台)に比べて4%減少しています。

(2) 鉄道・踏切事故

踏切事故は平成28年から令和2年までの5年間で8件発生し、死者数は3人となっています。

4 第11次豊島区交通安全計画における目標

人命尊重の理念に立って、各機関が連携、協力して各種施策を着実に推進していくとともに、区民等の交通安全に関する自助、共助の取り組みを支援することにより、交通事故が減少するよう努めます。

いうまでもなく、交通事故による死傷者数をゼロにすることが最終目標ですが、第11次豊島区交通安全計画においては、交通事故発生件数及び死傷者数の減少傾向を維持するとともに、自転車乗用中の交通事故発生件数及び死傷者数の減少を目指します。

5 計画の課題

区内の交通事故発生件数及び死傷者数は減少傾向にあります。しかし、この傾向を維持し最終的な目標を実現させるためには、区はもとより関係行政機関、事業者や区民等によるさらなる努力が必要となります。

本計画では、特に取り組むべき重点課題として、セーフコミュニティの重点課題である子どもと高齢者の事故防止同様、死傷者数の割合が高い高齢者と次世代を担う子どもの交通安全を推進していくために「高齢者及び子どもの交通安全の確保」、そして、減少傾向にある交通事故件数の中で、事故件数の割合が大きい自転車乗用中の交通事故を防止するため、「自転車の安全利用の推進」を掲げ、関係機関が一体となって対策を推進します。また、東京都が重点に定めている「二輪車の安全対策の推進」「飲酒運転の根絶」「『新しい日常』に対応した交通安全対策の推進」についても対策を講じていきます。

さらに、SDGs 未来都市として、SDGs の理念を念頭に置いて活動していきます。特に「3 すべての人に健康と福祉を」及び「11 住み続けられるまちづくりを」の目標実現に向けて取り組みます。

(1) 高齢者及び子どもの交通安全の確保

全人口に占める高齢者の割合が高くなるに伴い、高齢者の関与する交通事故が増加しています。

豊島区の令和3年1月1日現在における住民基本台帳上の高齢者人口（65歳以上）は57,293人で、全人口に占める割合は19.9%となっています。これを平成28年の割合（20.4%）と比較すると0.5%の減少となっておりますが、依然として高い比率にあり、今後も増加傾向が予測されています。

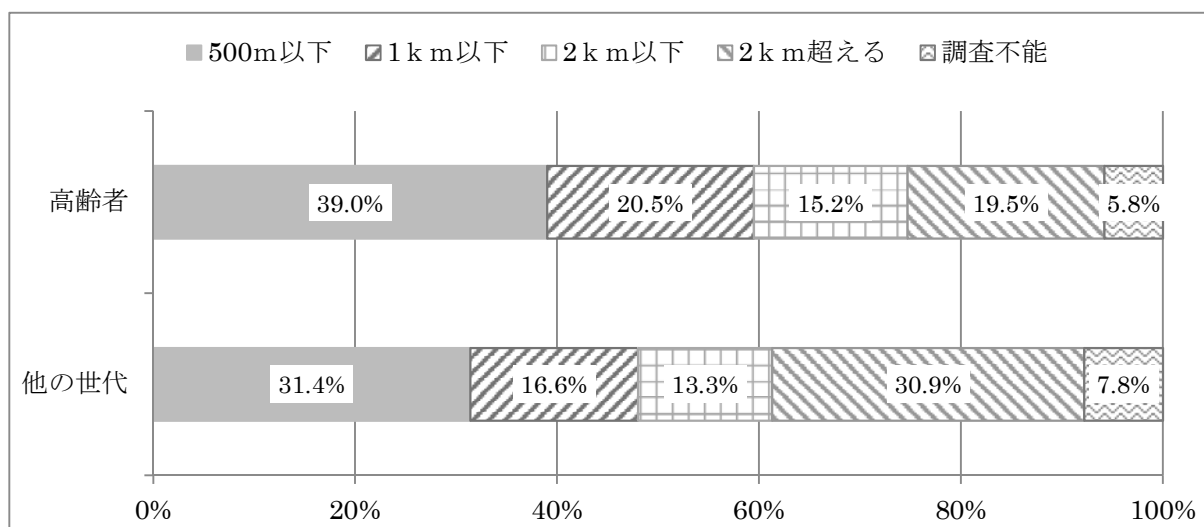
高齢者は、他の年齢層に比べて、交通事故による致死率が高く、特に歩行中や自転車乗用中の事故が多くなっています。また、自動車の高齢運転者による事故が後を絶たないことから、これらの対策の強化が必要となっています。

高齢者の交通事故を減少させるためには、高齢者の実態を踏まえた対策を推進していく必要があります。都内の事故発生個所を見ると、高齢者の交通事故の多くは自宅付近で起きており、中でも歩行者の事故の半数近くは自宅から500m以内で発生しているという特徴があり、通り慣れた道でも油断をしない、といったような注意喚起が必要といえます。このようにきめ細やかに分析を行い、対策を講じていくことが必要です。また、高齢者は、個人差はあるものの、加齢に伴い身体・認知機能が低下する場合があります。

高齢者の交通事故の中でも特に多い歩行中や自転車運転中の事故を防止するため、歩道など道路交通環境を重点的に整備します。

また、高齢者を対象に、区民ひろばを活用した身近な地域ごとの交通安全講習会（参加・体験・実践型安全教育）を実施し、身体・認知機能の低下への気づきを促す等、交通安全教育や普及啓発活動等の充実に取り組みます。

◇都内における自宅からの距離別、歩行中の死傷者の割合（令和2年）



（第11次東京都交通安全計画より）

また、子どもの死傷者数は第10次計画内で最も多かった平成30年の32人から令和2年は25人に減少しています。

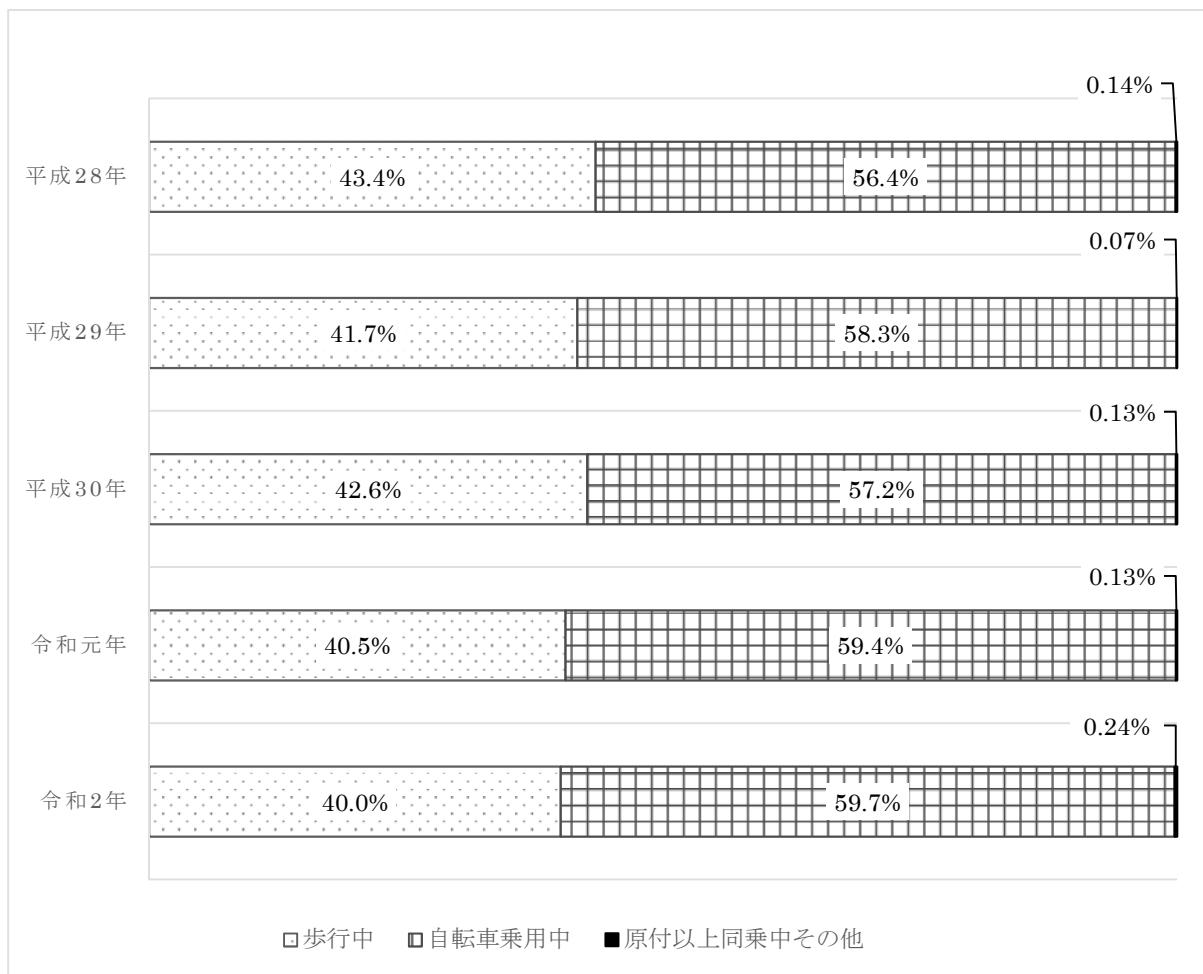
その他の年齢層に比べて少ないとはいえ、死傷者がゼロには至らず、次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていく対策が必要です。

子どもの状態別事故発生件数の内訳をみると、歩行中や自転車乗用中が多くを占めており、歩行中の飛び出しや自転車の安全不確認、一時不停止など子どもの違反による事故も発生しています。

そのため、交通ルールを理解するとともに、自ら危険を予測し回避する能力や安全に行動することが出来る判断力を育成するために参加・体験型の交通安全教育の充実を図ります。

さらに、子どもが日常的に集団で移動する通学路や生活道路の安全を確保するため、関係機関が連携し、安全対策を推進するとともに、安全な交通環境の整備を進めます。

◇都内における子どもの状態別事故発生件数の割合（令和2年）



(第11次東京都交通安全計画より)

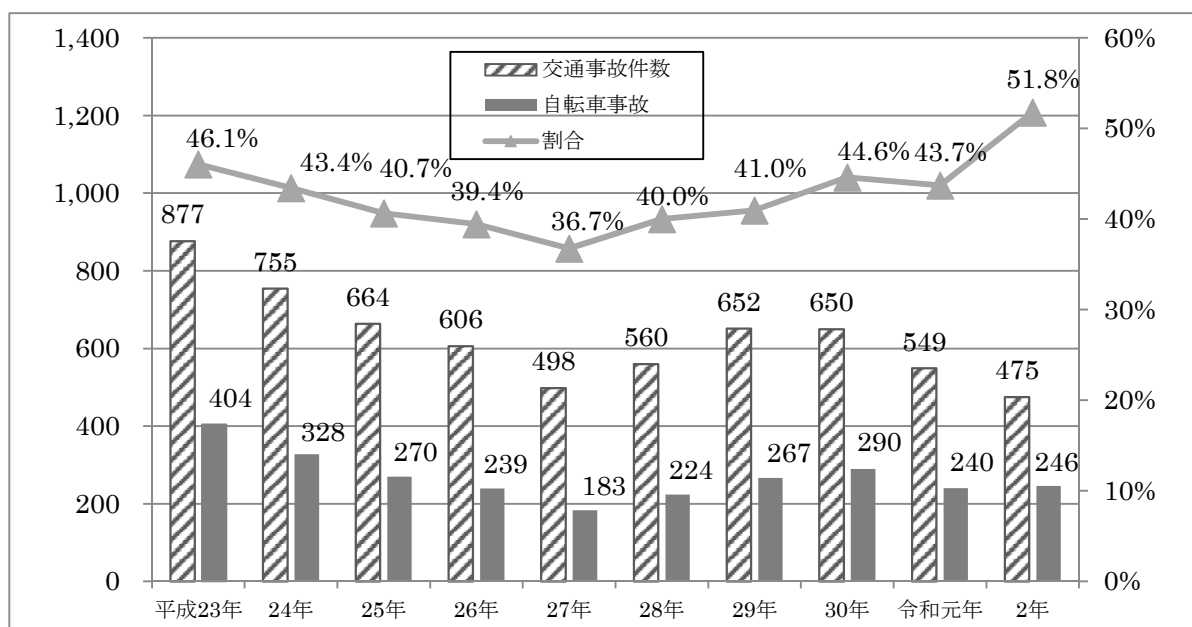
(2) 自転車の安全利用の推進

自転車の利用者層は幼児から高齢者まで幅広く、利用範囲も広がっています。事故の状況は、令和2年には自転車事故発生件数が246件で全体の事故発生件数に占める割合は51.8%、死傷者数は191人で全体(519人)に占める割合は36.8%と増加傾向にあります。都心部の特徴として自転車関連事故が全事故に占める割合は、全国平均の21.9%と比べて高くなっています。

また、都内では、自転車事故の原因として安全不確認、ハンドル・ブレーキ操作不適、交差点安全進行義務違反等、自転車側に交通違反があった割合が約5割となっており、利用者のルールやマナーに課題がみられる状況となっています。

このため、自転車利用者に対して、交通ルールやマナーを守ることに重点を置いた啓発活動、特に「自転車安全利用五則」(後掲)の周知・徹底をしていくことが必要です。また、自転車は、道路交通法において車両としての通行方法を求められていますが、免許制度の対象ではないため、運転に必要な知識・技能の習得が個々の利用者に任せられ同法に定められた罰則はあるものの、交通ルールやマナーが均一に身につかない状況にあります。

◇交通事故発生件数(第1・第2当事者)・自転車事故数・割合の推移
(平成23年～令和2年)



(注) 数値は、「東京の交通事故」(警視庁交通部発行)による。

交通事故発生件数のうち自転車が関係した事故は、第10次計画期間内においては増加しており、その割合は過去10年で最も多くなっています。また、区に寄せられる『区民の声』等には自転車利用者に対し放置自転車を含めた交通ルールやマナーの遵守を強く求めるご意見が多くあります。

このため、自転車利用者に対する交通安全教育・啓発を強力に推進し、交通ルールの遵守と運転マナーの向上を図ります。

特に自転車に乗る場合の交通ルールの普及啓発は、区立小・中学校の全児童・生徒に対して、テキストブック等を配布するとともに、区立中学校でのスケアード・ストリート授業の実施など体験型交通安全授業の実施、一般利用者に対してはウィロード、主要駅の駅頭等において、各関係機関と連携し、徹底して啓発に努めます。また、子育て世代への交通安全研修会の実施や成人層への啓発強化などにより自転車の安全利用を推進するとともに、危険な違反行為の指導取締り及び自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

また、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、ヘルメット着用の促進、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルや電動アシスト自転車、通勤や配達・デリバリー目的の自転車利用者等、様々な利用形態に対応したルール・マナーの普及・啓発についても推進します。

【自転車安全利用五則】

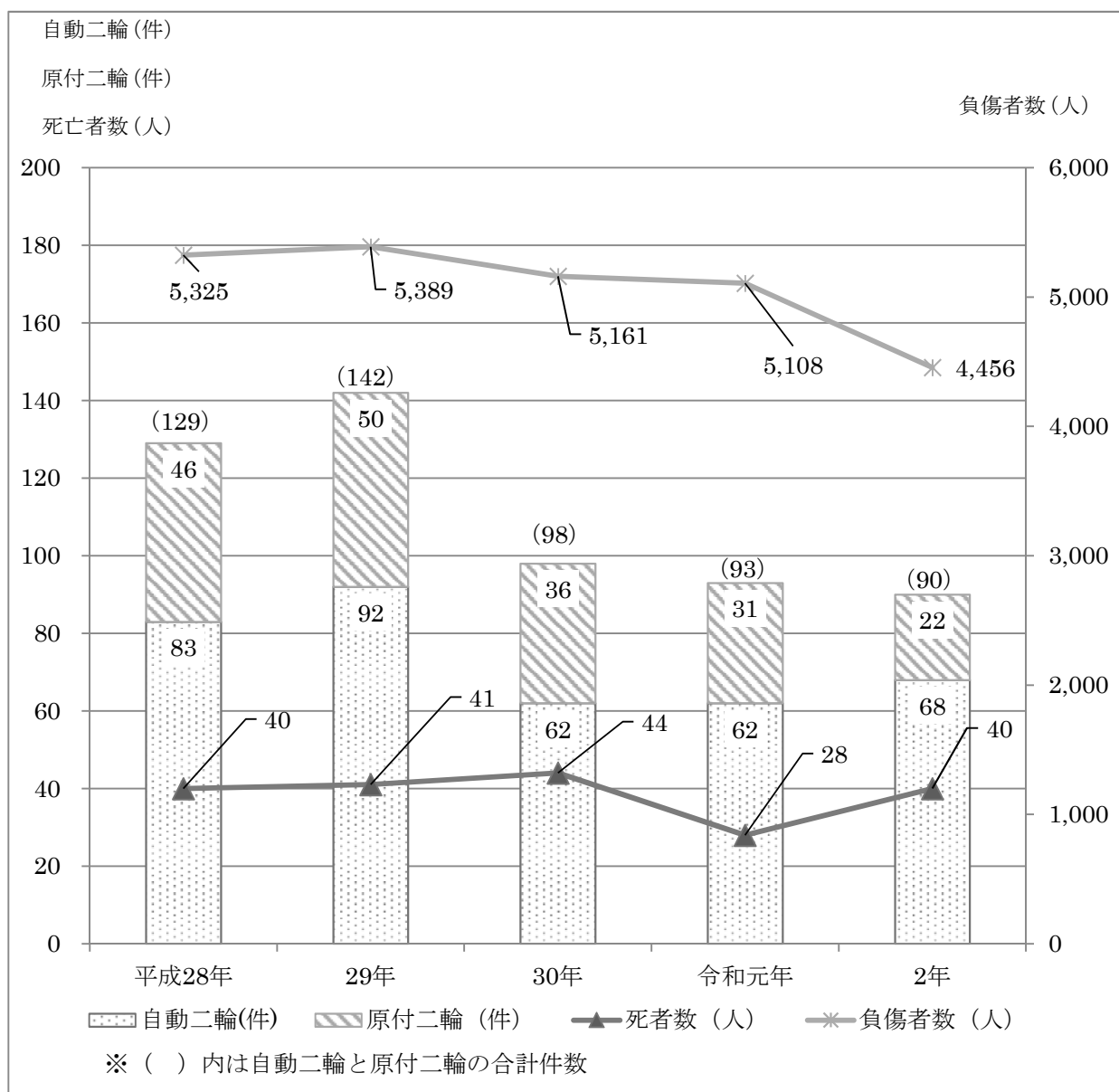
- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

(3) 二輪車の安全対策の推進

都内の二輪車乗車中の交通事故死者数は、令和2年は40人（豊島区では1人）で全死者数の約4分の1を占めており、負傷者数も4,456人になっています。また、二輪車乗車中の死者のうち、5割は頭部損傷、2.5割は胸部損傷が主因で亡くなっています。

そのため、事故多発路線に重点を置いた指導取締り、交通安全施設の整備、二輪車運転技能の向上、被害を軽減するためのヘルメットの正しい装着や胸部プロテクターの着用促進に向けた啓発など、二輪車の安全対策を推進します。

◇都内における二輪車交通事故発生件数（第1・第2当事者合計）・死傷者数の推移
（平成28年～令和2年）



(注) 数値は、「東京の交通事故」(警視庁交通部発行)による。

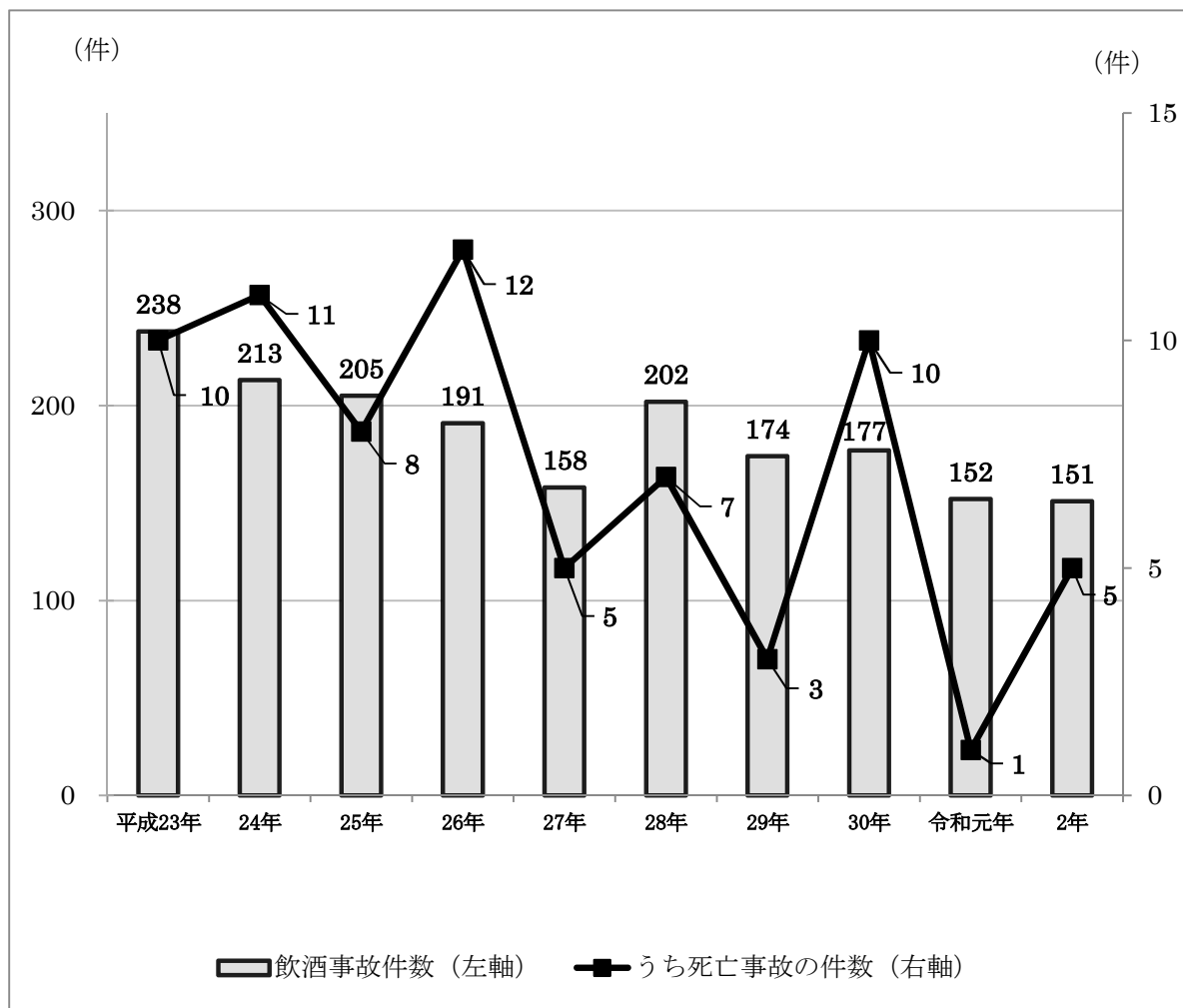
(4) 飲酒運転の根絶

都内の飲酒事故は、近年は200件を下回る件数で推移しておりますが、根絶には至っていません。アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、重大な結果につながる事が多く、飲酒運転中の事故の致死率は、事故全体の致死率より高くなっています。

そのため、関係機関と連携した普及啓発を推進するとともに、悪質で危険な運転に重点を置いた指導取締りなどを実施し、飲酒運転の根絶を目指します。

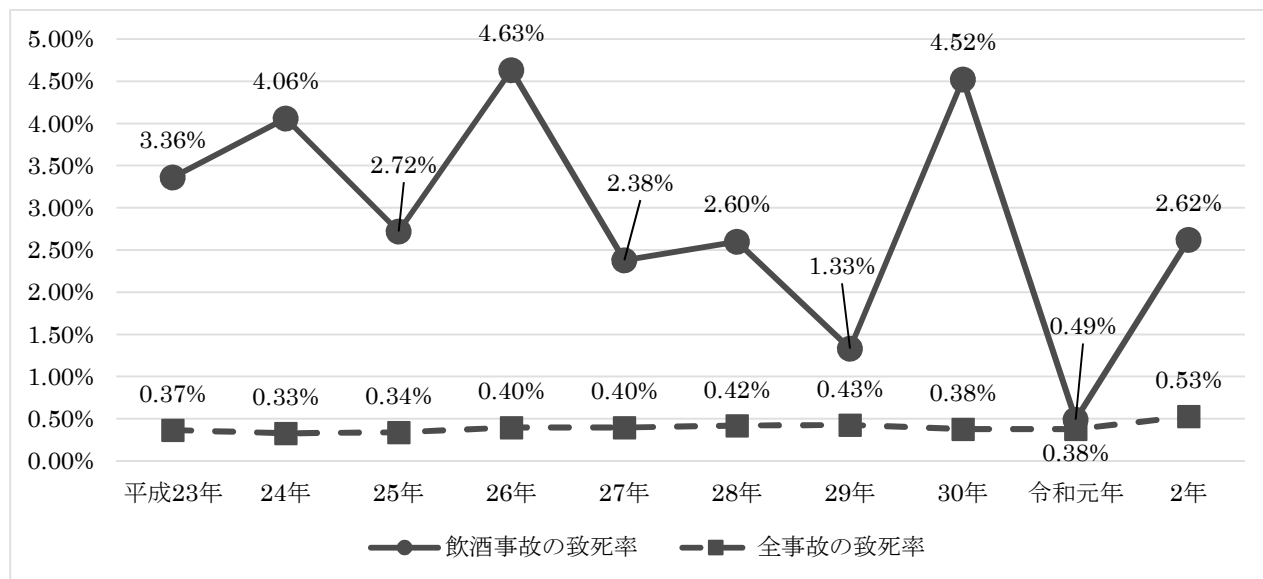
◇原付以上運転者（第1当事者）の都内飲酒事故件数の推移（平成23年～令和2年）

（第11次東京都交通安全計画より）



◇都内の飲酒事故の致死率の推移（平成23年～令和2年）

（第10次及び第11次東京都交通安全計画より）



（5）「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進

新型コロナウイルス感染症の拡大により、区民のライフスタイルや交通行動への影響が認められています。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通して注視し、必要な対策に臨機に対応します。

また、従前の取り組みに加え、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

区民ひろばでの交通安全研修等、各種交通安全講習会の開催にあたっては、必要な感染防止策を講じたうえで実施します。

6 交通安全施策の方向

(1) 道路交通環境の整備

交通安全の推進には、人と車両が安全で円滑に通行できる道路や施設など道路交通環境の整備が不可欠です。そのため、道路の整備、交通安全施設等の整備、駐車施設の整備拡充などの施策を推進します。

また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）に基づき、駅、公共施設、福祉施設周辺地区等を中心に、平坦で幅の広い歩道や歩行者を適切に誘導できる案内標識等、歩行空間のバリアフリー化の推進や、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（標識令）に基づき、案内標識の表示文字の拡大、英語併記等による、だれにでもわかりやすい道路標識の整備を進めます。

(2) 交通安全意識の普及徹底

交通安全の基本は、区民一人ひとりが正しい交通ルールとマナーを身に付け、実践することです。そのため、年齢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。

また、身分証明として運転免許を保有している高齢者の運転免許保有者に対しては、運転免許自主返納を促進し、運転経歴証明書制度の普及に努めます。

(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は、交通実態に即した交通規制と、交通違反等に対する適切・効果的な取締りが重要です。

(4) 安全運転の確保

運転免許保有者は年々増加し、年齢層も若者から高齢者まで幅広く存在しており、安全運転の確保がますます重要になってきています。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等の施策を推進します。

(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) 被害者の支援

交通事故に関連する様々な相談への対応や、交通事故被害者等に対する支援制度の充実に努めます。

(7) 鉄道と踏切の交通安全

鉄道の事故や踏切事故は、ひとたび発生した場合、その被害は甚大となり、他の交通手段の代替利用等、区民の交通行動にも重大な影響をもたらします。そのため、鉄道交通環境の整備を図るとともに、安全な運行の確保を図ります。

また、踏切道の立体交差化や踏切保安設備の整備等を促進します。

7 計画の推進

(1) 行政機関

ア 豊島区

区は、本計画を策定した責任機関として、計画事業を着実に推進していくとともに、事業の実施にあたっては、関係行政機関等と連携を図りながら、総合的・一体的な交通安全対策を推進していきます。

また、大規模災害が発生した場合には、適時・適切な区内交通情報の伝達を図っていきます。

イ 関係行政機関等

関係行政機関等は、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、必要に応じて、区、交通関係団体等と連携、協力して必要な事業を推進します。

(2) 事業者、交通関係団体

事業者に対しては、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、運行管理者等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るよう要請していきます。

また、交通関係団体に対しては、区や地域の警察署と連携して、主体的に、あるいは相互に協力しながら、効果的な交通安全対策事業を進めるよう要請していきます。

(3) 区民

交通事故をなくすためには、区民自身一人ひとりが交通ルールを遵守し、正しいマナーを実践することが大切です。

豊島区民に対しては、この計画を推進する担い手の一人となり、自分自身の問題として、交通安全について考え、自助、共助の取り組みを呼びかけていきます。

第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通環境の整備

1 道路等の整備

(1) 道路の整備

ア 国道の整備

安全で円滑な都市交通の確保及び地域生活の基盤整備を図るため、沿道環境に配慮しながら、幹線道路の拡幅等の整備を進めます。

(東京国道事務所)

イ 都道の整備

都市計画道路を中心とした幹線道路、地域の防災性を向上させる特定整備道路を整備します。併せて、バリアフリー化した幅広い歩道を整備し、歩行者及び自転車の一層の安全確保を進めます。

(都第四建設事務所)

ウ 区道の整備

区民の日常生活を支える生活道路を中心に、安全で快適なバリアフリーに配慮した整備を進めます。

(区道路整備課)

区の事業内容	令和3年度～7年度
○区道の整備	10 km

(2) 橋梁の整備

耐荷力・耐久力の向上のため、老朽橋の架替えを行うとともに、円滑な交通流を確保するため、橋梁の拡幅・架替え、新設を行います。

(都第四建設事務所)

「豊島区橋梁の長寿命化修繕計画」(平成28年度改定)に基づき、計画的な点検・架替え・補強などの橋梁整備を進めます。

(区道路整備課)

(3) 道路橋梁等の耐震性の強化

大震災の発生に備え、災害時における緊急輸送道路の確保を図るため橋梁補強工事等を継続して実施します。

(東京国道事務所)

(4) 自転車走行空間の整備

自転車は、手軽な交通手段として通勤、通学、買い物等の日常生活に利用されています。「豊島区自転車走行環境計画」(平成30年6月策定)に基づき、国道、都道、区道等の自転車走行空間を連続させるべく、地域の道路事情に応じた整備形態により、歩行者も、自転車も、安全・安心にまちを楽しめる走行環境づくりを推進します。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区土木管理課)

(5) 市街地等の構造改善

市街地再開発事業などにより、道路、公園等の都市基盤を一体的に整備することにより、地域の生活環境と交通環境を改善します。

(区都市計画課)

区の事業内容	令和3年度～7年度
○市街地再開発事業	東池袋一丁目の一部 東池袋四丁目の一部 南池袋二丁目の一部

2 交通安全施設等の整備

(1) 歩道の整備

歩行者等を自動車交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩道の未整備区間や幅員の狭い区間について、歩道の整備を進めていきます。

また、バリアフリー法に基づき、障害者や高齢者を含む通行者のだれもが安全かつ快適に通行できるように、車椅子がすれ違うことのできる広幅員歩道の整備、歩道のバリアフリー化、視覚障害者誘導用ブロックの設置等、質の高い歩道の整備を進めます。

(東京国道事務所、都第四建設事務所)

バリアフリー法に基づき、旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者が利用する施設が集まった地区について、重点整備地区として、面的なバリアフリー化を推進していくための歩道の整備に取り組んでいきます。

(区道路整備課)

区の事業内容	令和3年度～7年度
○歩道の整備	1 k m
○視覚障害者誘導用ブロック	0. 2 k m

(2) 横断歩道橋の整備

高齢者や障害者などの利用が多い箇所、他の横断施設が近傍になく、スロープやエレベーターの設置空間を確保できるなど、構造基準を満たす箇所においてバリアフリー

法などに基づき、整備に努めます。

(東京国道事務所)

(3) 交差点の改良

交差点は、その形状の良否が歩行者及び車両の安全と円滑化を確保するうえで非常に重要な要素であることから、右左折レーンの延伸、区画線の変更等の整備を進めます。

(東京国道事務所)

交差点における左折車の走行速度の低減及び信号の変わり目における出会頭事故等を防止するため、交差点巻き込み部の張り出しや横断歩道及び停止線の前出しによる交差点のコンパクト化に加えて、右左折車両と横断歩行者の事故を防止するため、交差点付近の視認性確保について道路管理者と連携を図りながら進めます。

(警察署)

(4) 防護柵の整備

防護柵は、進行方向を誤った車両が路外、対向車線または歩道等に逸脱するのを防ぐとともに、車両乗員の傷害および車両の破損を最小限にとどめて、車両を正常な進行方向に復元させることを目的に、また、歩行者および自転車の転落またはみだりな横断を抑制することを目的に整備を進めます。

(東京国道事務所)

歩行者と車両を分離することで、利用者の安全性や快適性を確保していくとともに、歩行者の車道横断の抑制、車両事故の損害の軽減、運転者の視線誘導などの効果を目的として、防護柵の新設及び維持補修を進めます。

(都第四建設事務所、区道路整備課)

区の事業内容	令和3年度～7年度
○防護柵の設置・改修	0.1 km

(5) 道路照明の整備

夜間の交通事故防止のため、道路の交通量や周辺の環境に応じて効果的に道路照明を整備します。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区公園緑地課)

区の事業内容	令和3年度～7年度
○道路照明の整備・改修 (LED化含む)	3,800基

(6) 道路標識の整備

ア 案内標識等の整備

「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(標識令)に基づき、誰もが安全で快適に通行できるようピクトグラムや路線番号の追加、標識類の整理、視認性の向上など、わかりやすい道路標識の整備に取り組んでいきます。

併せて、多言語で表記した歩行者用観光案内標識の整備を進めます。

(東京国道事務所、都第四建設事務所)

「ユニバーサルデザイン」の視点から、外国人旅行者を含めた利用する全ての方々
が円滑に移動できるよう、「豊島区案内サインガイドライン」に基づき、案内標識や注
意標識等の表示文字拡大、英語併記等により、わかりやすく見やすく整備していきま
す。

(区文化観光課、都市計画課、道路整備課)

イ 規制標識等の整備

道路標識の大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、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・道路標示の整備を推進するほか、道路交通状
況に応じた柔軟な交通規制を実施するため、デジタル式の変道道路標識の整備を推進
します。

(警察署)

(7) その他の交通安全施設の整備

道路交通の安全性と円滑化を図るため、交通管理者と調整のうえ見通しの悪い曲線道
路等の改良、中央帯の設置、区画線、道路反射鏡、視線誘導標、滑り止め舗装等の交
通安全施設を整備します。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区道路整備課)

カーブ区間における二輪車の事故を防止するため、滑り止め舗装やカラー舗装等の路
面改良、視線誘導標、減速マーク、警戒標識等の設置による安全対策を道路管理者と連
携を図りながら進めます。

(警察署)

区の事業内容	令和3年度～7年度
○区画線の改修	20km
○道路反射鏡の改修	約50本

(8) 危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進

交通死亡事故等の重大事故が発生した場合は、同様の交通事故の再発防止を図るため、
現場点検(一次点検)を実施し、必要な交通安全施設等の整備の検討を行って対策を実
施します。

一次点検結果を踏まえ、同様の道路交通環境にある他の危険箇所を点検（二次点検）し、当該危険箇所に必要な対策を道路管理者と連携を図りながら実施します。

（警察署）

（９）事故多発地点対策の推進

ア 交通事故を効果的に減少させるためには、事故多発地点及びその周辺の道路交通環境の整備を集中的に実施することが重要であり、特に事故発生割合の大きい幹線道路の区間やビッグデータを活用した潜在的危険箇所について、警視庁と道路管理者が連携して対策内容の検討を行い、順次、交差点改良、横断抑止柵の設置、各種交通規制の見直し等必要な対策を実施します。

（東京国道事務所、都第四建設事務所、区道路整備課、警察署）

イ 交通事故の発生またはその危険性の高い地点の信号機について、交通状況に応じた右折矢印信号や右直分離式信号の設置など、信号機の多現示化を行い、交通事故防止と円滑化を図ります。

また、駅前、学校、福祉施設の周辺等において、歩行者通行の安全を確保するための歩車分離式信号への多現示化を進めます。

信号機の多現示は、事故防止若しくは円滑化に効果的なことから、今後も継続的に推進していく予定です。

（警察署）

3 道路利用の適正化

（１）道路の使用及び占用の抑制

工作物の設置・工事等のための道路の使用及び占用については、道路交通の安全と円滑を確保するため、必要最小限の適正な許可を行うとともに、現場パトロールを実施し、許可条件の遵守、保安施設の整備等を指導徹底します。

また、道路の無秩序な掘り返し工事等による事故や交通渋滞等を未然に防止するため、豊島区道路工事調整協議会等において、工事の施工時期、施工方法等を十分に協議し、共同施工を促進するなど工事の効率化を図り、道路工事を最小限度に抑えるよう調整をします。

特に渋滞等が見込まれる工事などについては、予告看板等による事前の情報提供や施工時のわかりやすい迂回路説明の徹底など、道路利用者の視点に基づいた現場の工事改善を行います。

（東京国道事務所、都第四建設事務所、区土木管理課、警察署）

（２）不法占用物件等の是正

「豊島区路上障害物による通行の障害の防止に関する条例」（平成 29 年 10 月 1 日

施行)に基づき、歩行空間の確保、交通事故の防止及び都市景観の確保を図るため、各道路管理者が連携、協力し、看板、商品、のぼり旗等の不法占用の是正指導を行うとともに、各行政機関と自治会や商店会等の地域団体とで協働したパトロールを実施することにより、地域一体となった道路利用の適正化を進めます。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区土木管理課)

4 駐車施設の整備・充実

(1) 自動車駐車施設の整備促進等

路上駐車は、交通事故、交通渋滞、道路の有効利用等の面から、その排除が重要な課題でありましたが、道路交通法改正等による取締り、処分を強化したことにより路上に放置駐車されている車両は従前に比べ大幅に減っていますが、未だ二輪車を含む車両が放置駐車されています。

そのため、「東京都駐車場条例」に基づく建築物への駐車施設附置義務の徹底を含め、民間駐車施設の整備を促進するとともに、既存駐車施設の有効利用（二輪車を含む。）等、多様な駐車施設対策を総合的に推進します。

また、池袋駅周辺においては、「池袋地区駐車場地域ルール」に基づき、地域の主要な駐車場事業者等と豊島区が一体となって駐車施設の適切な確保と運用を図り、良好な交通環境を有する歩行者優先のまちづくりを推進します。

(区都市計画課、建築課、警察署)

(2) 自動二輪車駐車施設の整備促進

東京都道路整備保全公社が進めている総合駐車対策による自動二輪車駐車場整備助成制度を活用して、民間駐車場等が行う自動二輪車駐車場整備等を支援します。

(区土木管理課)

(3) 駐輪場の整備・老朽化対策

自転車等の利用に伴う諸問題を明らかにし、適切な利用と放置対策、駐輪施設整備の方向性を示すため、「豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」（平成18年6月策定第一次計画）を策定しました。これまでに鉄道事業者や道路管理者等の関係各機関の協力を得て駐輪場の整備を進めてきた結果、平成28年3月31日現在、整備台数は6,794台となり、当初整備目標の6,500台を達成しました。

また、自転車を取り巻く環境の変化に対応するため、「豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」（第二次計画）（以下「第二次総合計画」という。）を平成28年4月に策定しました。その後、「第二次総合計画」に基づき、自転車等の乗り入れ台数の現状から駅ごとに駐車需要を想定し、適正な駐輪場の整備を行っています。

一方、老朽化した既存駐輪場の設備更新については収容台数を確保しつつも、昨今の自転車大型化に対応すべく、より自転車を置きやすいレイアウトへの変更を進めます。

(区土木管理課、鉄道事業者)

5 道路交通環境の円滑化

交通環境の円滑化を図るためには、公共交通の利用を促進するなどして、交通総量の削減を図る必要があることから、次の施策を推進します。

なお、道路整備等の交通容量拡大策や自転車活用対策に関連する施策等のように、他の節に掲載している施策もあります。

(1) 公共交通機関への転換対策の推進

ア バスレーン対策

路線バス等の定時運行の確保はマイカー通勤者等の公共交通機関への利用転換を促進し、自動車交通総量の削減による交通渋滞の緩和及び交通公害の減少に寄与することから、バス専用（優先）通行帯の整備等を推進していきます。

イ P T P S（公共車両優先システム）の推進

バス等の大量公共輸送機関を優先的に走行させる信号制御を行い、大量公共輸送機関の定時運行と利便性の向上を図ることを目的としたシステムを推進します。

(警視庁)

(2) 交通情報収集・提供機能の強化

光ビーコン※や車両感知器の整備を進めて交通情報収集機能を強化するとともに、交通テレビシステムの更新を図り、交通の安全と円滑を阻害する事象の把握に努めます。

また、収集した交通情報を渋滞情報や交通事故情報として、交通情報板や光ビーコンを通じてリアルタイムにドライバーへ提供することで、心にゆとりを持った運転や交通流の分散による渋滞緩和等を促進します。

特に、交通情報板については、従来の3色表示から7色表示のマルチカラー交通情報板に置き換えていくことで、視認性の向上などを図っていきます。

※光ビーコン：近赤外線により走行車両の車載装置と双方向通信を行う装置。車両台数等の情報を収集するとともに、ドライバーに交通情報を提供する。

(警視庁)

(3) 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

自治体、関係機関・団体等との連携を強化し、違法駐車抑止キャンペーンを実施するとともに、チラシ等の作成・配布や各種機関紙（誌）への掲載など、広報啓発を積極的に進め、違法駐車抑止を呼び掛けます。

(警察署)

6 その他の道路交通環境の整備

(1) 道路の緑化推進

ア 道路利用状況、沿道状況等の変化や景観に考慮した植栽整備を推進します。

(東京国道事務所)

イ 美しい景観・環境、円滑・安全な交通、防災といった機能に加え、街路樹による緑陰提供など、街路樹の持つ多面的な機能を確保するため、街路空間に適合した植栽空間を整備するとともに、きめ細かな維持管理を継続して行います。

(都第四建設事務所)

ウ 道路空間の快適性を高めるとともに、延焼遮断帯や避難道路としての地域の安全性の向上やみどりのネットワークの形成を目的として沿道の街路樹・植樹帯を整備するとともに、剪定・補植等の維持管理を進めます。

(区地域まちづくり課、公園緑地課、道路整備課)

(2) 無電柱化の推進

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図るため、電線共同溝の整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を進めます。

都は、震災対策上重要な位置付けにある緊急輸送道路や利用者の多い主要駅周辺などで無電柱化を進めます。

区は、令和2年3月に策定した「豊島区無電柱化推進計画」に基づき、順次、無電柱化を一層効率的に進めます。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区道路整備課)

東京都が推進する「東京都無電柱化推進計画」事業に合わせて、信号用ケーブルの地下線化を推進します。

信号線の地中化により、災害発生時にも信号施設の倒壊を最小限に抑えるとともに電線類の被災を軽減させることで、復旧活動の基本となる歩行者・自転車等の通行の安全確保、災害時の避難救助活動の円滑を確保します。

また、視線を遮るケーブルを無くすことで、良好な都市景観の向上を図ります。

(警視庁)

(3) 危険物の輸送に関する交通安全環境の整備等

タンクローリーやその他の車両による危険物の輸送、運搬は、その積荷の特性から大規模災害につながる潜在的危険があり、関係業界及び危険物運送事業者に対して、道路交通法令、消防法令その他関係法令を遵守し、交通事故防止と危険物輸送の安全確保について細心の注意を払うよう指導を徹底します。

また、化学物質等を輸送、運搬する場合の、イエローカード（物質の危険性状、消火方法、処理剤の活用等、事故の際必要な情報が記載されたデータシート）の携行を指導推進します。

（消防署、警察署）

(4) 通学路の交通安全環境の整備

小学校の通学路は、区関係部署、警察署、学校関係者及びPTA等が協力して、定期的に安全点検を実施し、各種交通安全対策や交通規制・交通管制対策を行います。

対策の検討にあたっては、ハード・ソフト両面の対策を総合的に検討し、より効果的な対策となるよう努めます。

また、地域の交通安全を早期に確保する観点から、関係機関が実施する即効性の高いソフト対策も積極的に活用し、可能なものから速やかに実施します。

（区教育委員会、区道路整備課、土木管理課、警察署）

(5) 交通安全総点検の推進

安全で安心して利用できる道路づくりを進めるため、学校などの施設関係者や地域住民、交通管理者、道路管理者とともに防護柵や反射鏡など道路の安全施設を中心に定期的に点検し、改善が必要な箇所については、担当部署を明確にして早期対応を図ります。

また、点検が効果的・効率的に進められるよう関係機関等の連携を図りながら対応を検討し、地域の交通安全を早期に確保するため、可能なものから速やかに実施します。

（都第四建設事務所、区道路整備課、土木管理課、警察署）

(6) 公園・児童遊園等の見通し確保

公園・児童遊園等利用者の道路への飛び出しを防止し、二輪車・自動車からの見通しをよくして出会い頭事故等を防ぐため、剪定等を行い、施設出入口の周辺及び外周道路からの見通しを確保します。

（区公園緑地課）

(7) 街路灯の維持管理

街路を適正な明るさに保ち、歩行者・自転車の安全通行を図るとともに、二輪車・

自動車からの視認性を高めて交通事故防止につなげるため、街路灯の点検及び維持管理を行います。

(区公園緑地課)

(8) シェアサイクルの活用

東京都や近隣自治体と連携して、業務・商業拠点が区境を越えて分布する都心部から、区境を意識しないで利用できる広域的で安全に配慮したシェアサイクル事業の活用を検討します。

(区土木管理課)

(9) 学校開放

子どもが交通事故等に遭わずに健全な校外生活を送れるよう、区立小・中学校の校庭を子どもの遊び・スポーツの場として開放します。

(区教育委員会)

第2章 交通安全意識の普及徹底

1 段階的・体系的な交通安全教育の推進

(1) 学校等における交通安全教育

学校における安全教育は、児童・生徒に危険を予測し回避する能力や地域社会の安全に貢献できる資質や能力を育てることが必要です。区立学校全てが年間を通じて教職員が参画して推進することが不可欠です。

そこで、区教育委員会では、区内公立学校における交通安全教育を推進するために、東京都教育委員会作成の教員用指導資料「安全教育プログラム」を活用し、生活安全や交通安全、災害安全等安全指導の充実を図ります。

また、各警察署と連携したセーフティ教室や地域安全マップを活用した通学路の安全点検等により、学校内外の安全指導を徹底します。

ア 幼稚園では、実践活動を通して、交通安全のきまりに関心をもたせるとともに、交通安全のきまりや道路における通行方法を理解させ、具体的な体験を通して安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。

イ 小学校では、安全な道路の歩行と横断、自転車の安全利用と点検整備、交通ルール理解など安全に行動することができる判断力の育成を行うために、各警察署と連携し参加・体験的な指導を行います。

ウ 中学校では、小学校での既習事項を中学生の発達段階に応じて確実に身に付けることができるようにするとともに、交通事情や交通法規、応急処置等に関する基本的事項の理解を深めるために、各警察署と連携し、参加・体験型の交通安全教育（スケアード・ストレイト方式等）の充実を図っていきます。

エ 危険ドラッグなどの薬物乱用の防止を目的として、薬物乱用防止教育を年間指導計画に位置付け、学校薬剤師や各警察署と連携して年1回以上実施します。また、教員に対しても生活指導主任研修会等で、薬物乱用防止教育の研修を行います。

(区教育委員会)

(2) 高齢者に対する交通安全教育

ア 区民ひろばごとに、参加・体験・実践型の高齢者交通安全研修会を実施し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

(区土木管理課)

イ 高齢者クラブ、高齢者サークル等の社会参加活動の場や、高齢者が多数集まる場所において、加齢に伴う身体機能の変化、高齢者の事故発生実態等を踏まえた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、夜間における交通事故を防止するため反射材用品の普及、活用の促進を図ります。

高齢者の生活サイクルの中で利用度の高い場所（駅、医療機関・福祉施設、商業施設等）における反射材の直接貼付活動及びそれに付随するワンポイントアドバイスを推進して、一人でも多くの高齢者に対する啓発活動と反射材の普及を図ります。

（警察署）

ウ 高齢者クラブ等を通じ交通安全に関するチラシを配布するとともに、ポスター、広報としま等を活用して高齢者の交通事故防止のための啓発を継続的に行います。

（区土木管理課）

（３）運転者に対する交通安全教育

ア 地域、職域

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。

イ 企業内

企業内で運転者教育に携わる安全運転管理者等が専門的な知識・技能を修得するため、安全運転中央研修所等における研修を奨励し、実践的な運転者教育を推進します。

ウ 免許取得後の教育の充実

交通情勢の変化、加齢に伴う身体機能の変化及び運転技能の変化等に対応して、必要な技能と知識を習得することが求められるため、免許取得後の交通安全教育の充実を図ります。

また、運転に自信がなくなったなどの理由から、免許が不要となった方に対して、運転免許の返納及び運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、高齢運転者及びその家族からの相談に適切に対応します。

（警察署）

（４）横断歩行者の安全確保に関する教育

あらゆる機会を通じて、運転者に対して横断歩道手前の減速義務や横断歩道における歩行者優先等の交通ルールについて、再徹底を図るための交通安全教育を推進します。

また、歩行者に対しては横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

（警察署）

（５）自転車利用者に対する交通安全教育

子どもはもとより、すべての自転車利用者に対して、乗車用ヘルメット等の交通事故の被害を軽減する器具の利用を促進していきます。

また、各年代（中学・高校生、大学生、社会人）の利用者に対して、具体的な自転車が

関与した事故の発生状況や特徴、自転車の交通ルールに違反した者に対する刑事上の責任、民事上の損害賠償責任等の内容を中心とした教育を行い、安全意識の高揚を図ります。

交通に危険を及ぼす悪質・危険な違反行為を繰り返す自転車利用者に対しては、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

(区土木管理課、警察署)

(6) 二輪車運転者に対する交通安全教育

都内の全交通死亡事故死者数に占める二輪車乗車中死者の構成率は、全国平均よりも高い割合となっているため、二輪車の交通事故防止を目的として、基本走行・法規走行主体の二輪車実技教室を実施し、安全運転技術の向上と安全意識の高揚を図ります。

また、二輪車交通事故死者の主損傷部位は、頭部及び胸・腹部が高い割合を占めていることから、被害軽減対策としてライダーに対する「ヘルメットのあごひもの確実な結着」等の短期的交通安全教育や関係機関・団体と連携した「胸部プロテクター着用」を推進するなど、二輪車運転者の重大交通事故抑止対策を図ります。

(警察署)

(7) 身体障害者に対する交通安全教育

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、手話等による交通安全教育を積極的に推進して、身体障害者の交通安全意識の高揚を図ります。

(警察署)

(8) 外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、基本的な交通ルール等の周知に重点を置いた交通安全教育を推進します。

(警察署)

日本の言葉や生活習慣に不慣れな外国人が交通事故の加害者又は被害者とならずに安全に過ごすことができるように、外国人の転入者に対して外国語（4か国語）による交通安全教育用パンフレット等を作成、配布します。

(区土木管理課)

(9) 交通安全教育推進のための教材資料の充実

ア 学校教育用教材資料の配布等

学校における交通安全教育の充実に役立てるため、交通安全ノート、自転車の交通ルール等の交通安全教育資料を区立小・中学校の児童・生徒に配布します。

また、視聴覚教材を整備し、児童・生徒の発達段階や地域の実情に応じた指導内容・方法の充実を図ります。

(区教育委員会)

イ 自転車安全教室教材貸出センターの運営

交通安全啓発用のビデオ及びDVD等を、区内の保育園、幼稚園、学校等に貸し出します。

(区土木管理課)

(10) 交通安全学習の充実

すべての区民が交通安全に関する技能及び知識を段階的かつ体系的に習得できるよう参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。特に、乳幼児の安全対策として区民ひろばごとに、参加・体験・実践型の子育て世代向けの交通安全研修会を実施し、子育て世代の交通安全意識の高揚を図ります。

(区土木管理課、警察署)

(11) 「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進

交通安全教育にあたっては、従前の取り組みに加え、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

(区土木管理課、警察署)

2 地域における交通安全意識の高揚

(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成

交通ボランティア活動は、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を通じて規範意識の向上とともに、地域社会の絆の強化に資することから、交通ボランティアの効果的運用と活動内容の充実強化、学校、事業所、町会等との連携による若い世代の参加促進などにより、交通ボランティア組織の拡大と活動の活性化を図ります。

ア 子ども対策

a 交通少年団 BAGS (バッグス) への加入を促進し、組織拡大を図るとともに、団員に対する交通安全教育、活動上の助言、指導及び研修を積極的に行い、団体活動を通じて交通安全意識の普及浸透を図ります。

b 地域交通安全協会等の拡充促進と積極的な活動の支援により、子どもに対する交通安全意識の高揚を図ります。

イ 若年層対策

二輪車実技指導等の実施を働き掛けるなど、高校生・大学生等の交通安全意識の高揚を図ります。

ウ 高齢者対策

警察職員や高齢者交通指導員等のボランティアが、高齢者宅を訪問し、個別に交通安全教育を行うほか、交差点等における高齢歩行者の保護誘導活動や高齢の自転車利用者に対する指導啓発活動を推進します。

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、自転車街頭点検整備等による活動等を通じて、自転車の安全な利用を促進し、自転車事故の防止を図ります。

また、地域住民及び自転車安全利用 PR サポーターである交通少年団 BAGS（バッグス）等と連携し、「自転車安全利用五則」等、自転車のルール・マナーの向上や、安全な利用に関する広報啓発活動を推進します。

(警察署)

オ ながら見守り活動

豊島区ながら見守り活動において、子どもや高齢者等の安全安心対策を強化するため、地域に密着した事業者と協定を締結し、日常業務をしながら街中で子どもや高齢者等を犯罪や交通事故から見守る安全安心な地域づくりを進めます。

(区防災危機管理課)

(2) 地域、家庭における交通安全教育活動の推進

ア 地域においては、町会等を単位とした各種講習会を実施するほか、交通安全協会等交通関係団体の活性化と指導者の育成を図り、交通安全教育が的確に行われるよう計画的な運用に努めます。

イ 家庭においては、親が中心となって交通の身近な話題を取り上げ、家庭で交通安全について話し合いが行われるよう、地域交通安全協会等の組織を通じて情報の提供を行い、交通ルールの普及浸透を図ります。

(警察署)

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

ア 「全国交通安全運動（春・秋）」、「TOKYO 交通安全キャンペーン」等の実施

全国交通安全運動では、広く区民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、区民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進することにより、交通事故防止の徹底を図り、「安全で快適な交通社会」の実現に資することを目的として、

- ・規範意識向上を図るための効果的な交通街頭活動及び交通違反の指導取締りの徹底
- ・広報啓発活動及び交通安全教育の推進
- ・関係機関・団体等との連携の強化

など、区内の実態に即した地域・職域ぐるみの交通安全運動を効果的に推進します。

イ 「東京都交通安全日」

原則として毎月10日を「東京都交通安全日」に指定し、区内の交通実態に即した重点を定め、交通安全活動を実施します。

ウ 暴走族追放強化期間

暴走族や違法行為を敢行する旧車會グループ（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）が活発に活動を開始する時期に「暴走族追放強化期間」を設定し、暴走族追放気運の高揚や若者の交通安全意識の向上等を促進し、二輪車による事故防止を推進します。

また、毎年6月に実施される「暴走族追放強化月間」時には、区内各施設においてポスターを掲示し、広く普及啓発に努めます。

エ トワイライト・オン運動等の推進

年間を通して、車両の前照灯を日没より早めに点灯することを呼び掛ける「トワイライト・オン運動」のほか、夜間道路上の危険を早期に発見するため対向車や歩行者がいない時は、走行用前照灯（ハイビーム）を積極的に活用することやドライバーと歩行者が相互に安全を確認することを広く区民に働き掛ける広報啓発活動を推進します。

（区土木管理課、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

広く区民に交通安全思想の普及浸透を図り、交通安全行動の実践を定着化させるため、広報紙、としまテレビ、ウェブサイト、SNS等の各種媒体、ポスター、チラシ等の広報媒体、「交通安全区民のつどい」等の行事、各種会合等あらゆる機会を通じて、年齢層や事故状況に応じた、きめ細かく効果的な広報活動を推進します。

（区土木管理課、警察署）

（2）関係機関が連携した広報啓発等の実施

ア 「交通死亡事故多発緊急事態宣言」の発出

交通死亡事故が多発し、一定の基準に該当した場合等において、東京都が「交通死亡事故多発緊急事態宣言」を発出した場合、区民に対して交通事故に関する注意を喚起するとともに、関係機関等と連携して早期に集中的な交通事故防止対策を推進することにより、交通死亡事故の抑止を図ります。

イ 共通の標語を用いた広報の実施

関係機関及び団体の連携を促進するため、交通安全キャンペーン等において、共通の標語を用いた広報啓発活動を実施します。

(区土木管理課、警察署)

(3) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進

薄暮時（日没の前後それぞれ1時間）や夜間における歩行者、自転車の交通事故を防止するため、シール式反射材用品やスポークリフレクターなど反射材用品の活用、外出時の目立つ色の服装習慣について、広報啓発活動を実施します。

(区土木管理課)

(4) 二輪車・四輪車の運転者に対する広報啓発の推進

速度超過、信号無視、無免許運転等無謀運転追放気運の醸成と無免許運転の違法性や危険性について広報活動を推進します。また、警察で実施している二輪車・四輪車の実技講習会等への積極的な参加について広報活動を推進します。

(区土木管理課)

(5) 自転車利用者に対する広報啓発の推進

「豊島区自転車の安全利用に関する条例」及び「第二次総合計画」に基づき、自転車の安全な乗り方、交通ルールの習得、正しい駐輪を含むマナーの向上について広報・啓発活動を推進します。

ア 駅頭等における街頭啓発

主要駅の駅頭やウイロード等において、歩道における歩行者優先等、自転車利用者の交通ルール遵守と運転マナー向上のため、街頭啓発活動を推進します。

イ ヘルメット着用の啓発

自転車を運転する13歳未満の子どもや、補助椅子などで自転車に同乗する6歳未満の子どもにヘルメットを着用させるよう努めることは保護者の義務であることを中心に、自転車事故で受傷した際に重症化の危険性が高い高齢者など各年代へ、ヘルメット着用の重要性について普及啓発活動を推進します。

ウ 自転車の点検整備の啓発

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者や自転車を使用する事業者により定期的に自転車の適切な点検整備が推進されるよう、自転車商組合等の関係団体と連携し、啓発を行い、正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するため、普及啓発活動を推進します。

(区土木管理課)

(6) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進

各種講習会や街頭キャンペーン等の機会を利用し、広報紙、としまテレビ等の各種広報媒体を積極的に活用し、後部座席を含むシートベルトの正しい着用とチャイルドシートの必要性・着用効果の広報啓発を推進します。

(区土木管理課、警察署)

(7) 運転中の携帯電話等の不使用の徹底

運転中に携帯電話等を使用することは重大な事故につながり得る極めて危険な行為であることから、運転者等に対し、引き続き広報啓発を推進し、その不使用の徹底を図ります。

(区土木管理課、警察署)

(8) 飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転根絶に向けた規範意識の徹底

飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転の危険性について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訴えるとともに、危険ドラッグなどによる事件・事故については「豊島区危険ドラッグその他の危険薬物撲滅条例」に基づき、防止します。

(区土木管理課、防災危機管理課、警察署)

第3章 道路交通秩序の維持

1 交通規制の推進

(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実態について、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）対策

幹線・準幹線道路等の交通の安全と円滑を図るため、交通実態に即して最高速度規制、駐車禁止規制等の交通規制を見直し、信号調整等の交通事故防止対策、渋滞緩和対策を総合的に実施します。

イ 生活道路対策

幹線・準幹線道路等の交通渋滞を避けて、通過車両が生活道路などの狭い道路に集中し、児童の通学等に危険を及ぼしている箇所等においては、ゾーン30※の整備、通行禁止規制や一時停止等必要な交通規制を実施します。

※ゾーン30：生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における車の走行速度や通り抜けを抑制する。

ウ 高齢者対策

高齢歩行者や高齢運転者の立場から、道路標識をより見やすくするために、必要に応じて大型化を図るとともに、各種交通規制を見直し、高齢運転者等にもわかりやすい交通規制を実施します。

エ 自転車対策

自転車が安全に通行できる環境を確保するため、普通自転車専用通行帯の整備、歩道上における自転車の通行部分の指定等を実施します。

オ 二輪車対策

幹線・準幹線道路等の二輪車の交通事故を防止するため、二輪車の交通量が多い交差点等においては、必要に応じて原動機付自転車の右折方法（二段階・小回り）や進路変更禁止、進行方向別通行区分等の交通規制を実施します。

(警察署)

(2) 先行交通対策

大規模な再開発や大型店舗の建設、道路、鉄道等の整備は、地域の交通流に大きな変化を及ぼす反面、交通基盤の整備改善を図る好機でもあることから、これらの開発計画を早期に把握し、道路の拡幅や改良、自転車通行空間や歩行空間の整備等、交通

管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう計画立案者や事業者等とあらかじめ調整を行う等、先行交通対策を推進します。

(警察署)

(3) 信号機の整備・高度化

ア 歩行者感应制御式信号機の整備

高齢者や身体障害者等の歩行の安全を確保するため、歩行者用画像感知器を活用して、赤信号で横断を開始する歩行者に対して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て、青信号の時間を延長する機能、逆に横断歩行者がいない場合には青信号の時間を削減し、車両青信号の時間に振り分けの円滑化の機能を有する歩行者感应制御化の整備を推進します。

イ 目的や対象に配慮した信号機の設置等

歩行者と車両の通行を時間的に分離することで、右左折車両による横断歩行者の巻き込み事故防止に大きな効果を期待できる「歩車分離式信号機」、横断までの待ち時間や横断できる残り時間がわかる「ゆとりシグナル」、歩行者用信号機が青に変わったことを知らせる「メロディ信号機」、小型発信機の操作で信号操作を行える「シルバー信号機」等、身体障害者や高齢者等にわかりやすく利用しやすい信号機の整備を図るとともに、大規模災害の発生に備え、幹線道路上の信号交差点に停電時人手を介さず、自動的に信号機に電力を供給することができる信号機用非常用電源設備（自動起動式発動発電機及びリチウム電池内蔵型信号制御機）の整備を進めます。

(警察署)

ウ 歩行時間延長信号機用小型送信機の普及・推進

視覚障害者が信号機のある横断歩道を安全に通行できるように、日常生活用具として歩行時間延長信号機用小型送信機※を給付する等、送信機の普及・推進に努めます。

※歩行時間延長信号機用小型送信機：自分の意志で操作する事により音響・音声案内を受けられる小型送受信機。歩行時間延長信号機では、信号機の操作ボタンを直接押すことなく、遠隔で歩行者用の青色点灯時間を通常より長くする操作が可能。音響式信号機では、信号機のボタンを押すことなく遠隔操作でメロディや音響を流すことが可能。また、音響式信号機で夜間の音響が制限されている場合に音を鳴らすことが可能。

(区障害福祉課)

2 緊急通行車両等の交通確保

大震災等の大規模災害が発生した場合においては、迅速かつ適正な警備活動を行い、区民等の生命、身体及び財産の保護並びに治安の維持の万全を期す必要があるため、

「豊島区地域防災計画」に基づき、緊急車両の通行に支障が生じないように、各関係機関が連携し、交通規制や緊急道路障害物除去等の必要な応急対策を講じます。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区防災危機管理課、土木管理課、警察署)

3 駐車秩序の確立

(1) 違法駐車車両の取締り

ア 重点的取締り

違法駐車の実態に応じ、重点的に取締りを行う場所や時間帯などを定めた「取締り活動ガイドライン」を中心とする指導取締りを強化するとともに、悪質性の高い違反に対しては、移動措置を含む取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立に努めます。

イ 使用者責任の追及等

放置車両確認機関の適正かつ効果的な運用を図り、運転者責任が追及できない場合は、放置違反金制度による「滞納処分」や「車両使用制限命令」等を行い使用者の責任追及を徹底します。

(警察署)

(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進

荷さばき車両に配慮した駐車規制の見直しについては、適正な駐車秩序の確保の観点及び地域住民等の意見・要望等を勘案し、地域の実態に応じて推進します。

(警察署)

(3) 荷さばき駐車需要に応じた駐車スペースの確保

商業地域等における短時間の荷さばき駐車需要に応じるため、地域の駐車実態、道路環境に即したパーキング・メーター等の貨物車枠の拡充を促進します。

(警察署)

池袋駅周辺においては「池袋地区駐車場地域ルール」の運用により、大規模開発や一定規模以上の建て替えの際に民間事業者が実施する地域貢献策として、地域の荷さばき駐車需要を受けるとともに、共同荷さばきスペースの整備を誘導していきます。

(区都市計画課)

(4) 路外駐車場の整備と利用向上策

ア 駐車需要が多く、駐車スペースの不足している地域については、路外駐車場の整備を促進するとともに、既存駐車場の有効利用や駐車場マップの作成・配布などの諸対策を促進します。

イ 都市再開発、大型ビル及び大型店舗の建設等の建設計画を早期に把握し、二輪車を含

めた適正規模の駐車場整備、荷さばきスペースの整備拡大についての働きかけを行うなど、先行対策を進めます。

(区都市計画課、警察署)

(5) 自動車の保管場所確保の徹底

自動車の保管場所証明・届出事務の円滑な処理に努めるとともに、車庫代わり駐車、長時間駐車等の違反の指導取締りを推進します。

(警察署)

(6) 放置自転車防止の啓発・規制等の強化

ア 啓発活動

広報としまによる広報、看板、チラシ、ポスター、東京都との共催による「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」等により、自転車利用のルールの確立及びマナーの向上のための啓発を行います。また、地元町会、商店会、企業、警察署、鉄道事業者等の協力のもと、定期的に駅前での放置自転車防止キャンペーン等を実施し、地域との連携により、官民一体となった取り組みを実施するとともに、放置自転車が顕著な駅周辺において自転車放置防止パトロールを行い、自転車駐輪場への誘導や放置防止の呼びかけをすることにより、放置自転車の発生を防止します。

イ 自転車等の放置防止に関する条例の運用

条例で定めた放置禁止区域内においては、放置自転車等の撤去、移動を行い、放置自転車の発生防止を図ります。

なお、撤去した放置自転車等は保管所で一定期間保管するとともに、手数料を徴収して所有者に返還します。

また、顧客等による自転車の駐車需要を生じさせている事業者等に対しては条例により自転車駐車場の附置義務を設け自転車駐車場の整備を義務付けます。

ウ 撤去自転車の再生活用

返還申請のない自転車で再生可能なものについては再生し、東南アジア等の開発途上国に譲与します。また、自転車商組合に加盟する豊島区内の自転車販売店の協力を得て、区民販売に供与するとともに、区の出先機関や各課の足として供することにより、撤去自転車の再生活用に努めます。

(区土木管理課)

4 指導取締り等の強化

(1) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態等の緻密な分析に基づき、飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無

視、横断歩行者等妨害等の交差点違反等重大交通事故の直接又は主要な原因となっている違反に重点を置いた指導取締りを推進します。

また、飲酒運転、無免許運転、又はこれらに起因する交通事故事件を検挙した際は、運転者の捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底し、酒類若しくは自動車等の提供罪、同乗罪等のほか、教唆・幫助行為等についても確実な立件に努めます。

(警察署)

(2) 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注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある情勢を踏まえ、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)

(3) 二輪車対策の推進

二輪車の死亡・重傷事故が多発している路線を重点に、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反(速度超過、進路変更、割り込み等)の指導取締りを強力に実施するとともに、軽微な違反者等に対しても積極的な指導警告を実施するなど、安全運転意識の高揚を図ります。

(警察署)

(4) 自転車利用者対策の推進

自転車利用者による交通事故を防止するため、交通ルール・マナーを守らない走行に対しては、自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカードを活用した街頭指導を強化するとともに、ヘルメットの着用について働き掛けを行います。

また、悪質・危険な違反者に対しては、自転車講習制度の適用を視野に入れ、交通切符等による取締りを実施します。

(警察署)

(5) 通学路等における指導取締り

通学路等における子どもの安全を確保するため、警察署で重点通学路の登下校時間帯等を勘案し、通行禁止違反や横断歩行者等妨害等の交通違反の指導取締りを推進します。

(警察署)

(6) シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り

シートベルト・チャイルドシート着用の徹底に向けた座席ベルト装着義務違反等の指導取締りを実施します。また、交通事故発生時における乗員の被害軽減を図るため、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用について指導を推進します。

(警察署)

(7) 暴走族等の取締り

暴走族や違法行為を敢行する旧車會グループ（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に対しては、道路交通法のほか、あらゆる関係法令を適用し検挙の徹底を図ります。

被疑者の逮捕や使用車両の押収等を推進するとともに、暴走族等の組織解体を図ることにより暴走行為の抑止に努めます。

さらに暴走族等の実態に関する情報発信や関係機関・団体との連携強化を通じて、暴走族等を許さない社会環境づくりに努めます。

(警察署)

(8) 整備不良車両の取締り

整備不良車両や不正改造車の走行は、道路交通秩序を乱すとともに、排気ガスによる大気汚染、騒音等により環境悪化の要因ともなっています。また、保安基準に適合していない自動車による爆音走行や公道上での競走行為等、危険・迷惑な行為を防止するため、関係機関と連携し、指導取締りを実施していきます。

(警察署)

(9) 過積載防止対策の推進

積載物重量制限違反については、交通公害（騒音、振動及び排気ガス）の要因となるほか、重大交通事故に発展する危険性が高いことから、重点的な指導取締りを実施します。

また、当該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図ります。

(警察署)

(10) 車両制限令の適用強化

車両制限令に定める大きさ、重さの制限値を超えた違法な特殊車両の通行が依然として確認されていることから、各警察署及び関係機関と調整のうえ、指導・取締りによる強化を図ります。

また、特殊車両通行許可制度に関する啓発活動を実施し、制度の周知徹底を図ります。

(東京国道事務所、都第四建設事務所、区土木管理課)

(11) 交通取締り用装備資器材の整備拡充

交通違反の取締りを適正かつ効果的に実施するため、各種取締り資器材の整備拡充を図るとともに、その研究開発にも努めます。

(警察署)

(12) 自動車排出ガス及び騒音の取締り

一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)の濃度、自動車等の排気音について関係機関と連携して街頭検査を実施し、違反の取締りを推進します。

(警察署)

5 悪質な交通事故等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化

(1) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進

組織的かつ重点的な捜査と客観的証拠に基づいた立証により適正かつ綿密な交通事故事件捜査を推進します。

(警察署)

(2) 悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進

他の車両等の通行を妨害する目的で行われる妨害運転等を認知した場合には、客観的な証拠資料の収集等を積極的に行い、妨害運転罪や危険運転致死傷罪(妨害目的運転)等のあらゆる法令の適用を視野に入れた厳正な捜査を推進します。

(警察署)

(3) 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進

飲酒運転や薬物(危険ドラッグ等)を使用したの運転等悪質かつ危険な運転行為による死傷事故等については、危険運転致死傷罪等あらゆる法令の適用を視野に入れた厳正な捜査を推進します。

また、ひき逃げ事件については、迅速かつ的確な初動捜査を徹底するとともに、各種交通鑑識資器材に加え、防犯カメラやドライブレコーダー等を効果的に活用し、被疑者の早期検挙を図ります。

さらに、自動車の使用者等による悪質な違反行為の下命・容認事件、指定整備事業者等による不正車検事件、交通事故を偽装した保険金詐欺事件等の交通特殊事件についても厳正な捜査を推進します。

(警察署)

(4) 科学的な交通事故事件捜査の推進

実用化が進む自動運転車両等の事故原因解明のため専門的技術・客観的証拠に基づいた交通事故事件捜査を推進するため、交通鑑識体制の充実※、ドライブレコーダー等各種映像解析による事故解析、モバイルマッピングシステム※※等最新資器材活用による渋滞抑止・捜査員負担軽減等交通事故事件捜査の基盤強化を図り、科学的な交通事故事件捜査を推進します。

(警察署)

(※交通鑑識体制の充実、※※モバイルマッピングシステムは、警視庁)

第4章 安全運転の確保

1 安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実

ア 運転教育の効果的推進

最近の交通情勢を踏まえ、交通教育の一層の充実を図るため個々の心理的・性格的な適正を踏まえた教育、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育などの随時見直しを行い、運転実務に必要な知識と判断能力を習得させるための運転者教育の充実に努めます。

特に、高齢者をはじめとする交通弱者に対する思いやりのある交通安全意識の高揚の促進や交通事故の被害者、遺族の声を反映した運転者教育の充実に努めます。

また、指定自動車教習所においては、「運転適性検査」の結果を教習課程に反映させ、個々の運転特性に応じた的確な運転行動をとることができる運転者教育のほか、地域の安全教育センターとしての機能の充実に努めます。

イ 更新時講習の充実

交通事故の減少を図るため、運転免許証の更新の際に受講する更新時講習（優良、一般、違反、初回）において、最近の交通事故の現状と対策等についての講義を行うほか、講習指導員の資質向上、講習資器材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努めます。

ウ 違反者に対する運転者教育の充実

運転免許の取消処分を受けた者が受講する取消処分者講習では、講義、運転適性検査、実車による運転指導、運転シミュレータ操作による指導、体験談によるグループ討議、カウンセリング等により、受講者の特性を踏まえた効果的な運転教育を行います。

運転免許の停止処分を受けた者が受講する停止処分者講習では、運転適性検査、実車による運転指導、運転シミュレータ操作による指導により、安全運転に向けた運転者教育を実施します。

軽微違反等の累積により、一定の点数に該当した者が受講する違反者講習では、運転適性検査、交通法令及び安全運転の指導のほか、「交通安全活動体験（歩行者の保護誘導活動等）」又は「実車による運転指導」を実施し、運転者の資質の向上を図ります。

運転免許取得後1年未満の者が、違反等により一定の基準に該当した場合に受講する初心運転者講習では、運転意識の改善指導、運転適性検査、実車による運転指導、危険予知訓練等を実施し、より安全な運転指導を行います。

エ 指定自動車教習所に対する指導監督の強化

指定自動車教習所における教育内容の充実と水準の向上を図るため、指導監督を強化するほか、初心運転者の事故率を随時公表し、教習業務に反映させます。

また、二輪車による交通死亡事故を抑止するため、運転技術はもとより、交通安全意識及び交通マナーの向上を図る教習を推進します。

オ 運転免許申請時・運転免許証更新時における正しい申告の徹底

一定の症状を呈する病気等に関する質問票の交付・提出制度に関し、虚偽記載した質問票の提出には罰則があること及び一定の病気を理由として免許の取消し処分を受けた者は3年以内でかつ、運転免許再取得可能な病状に回復した場合には運転免許試験の一部が免除されることを区民に周知することにより、正しい病状申告を促進します。

(警視庁)

(2) 高齢運転者事故防止対策の推進

ア 高齢者講習の充実

70歳以上の運転免許更新、受講が義務づけられている高齢者講習では、安全運転に関するDVDの視聴覚教養、運転適性検査、実車による運転指導等を実施し、加齢に伴って生じる身体機能の低下が、運転に影響を及ぼすことを理解させる講習を行います。

また、75歳以上の運転免許更新者に対しては、高齢者講習実施の前に認知機能検査を実施し、その検査結果に基づいた高齢者講習を行います。

道路交通法の一部改正(平成29年3月12日施行)により、免許更新後の高齢者(75歳以上)のうち基準違反行為をした運転者には、臨時認知機能検査を義務付け、その結果、更新時よりも認知機能の分類が低下したものには、臨時高齢者講習を行います。

イ 臨時適性検査の充実

認知機能検査において認知症のおそれがあると認められた人に対しては、主治医の診断書の提出または、東京都公安委員会の認める医師の診断を受けていただきます。

(警視庁)

ウ 高齢運転者に対する交通安全教育の推進

高齢運転者に対しては、横断歩道における歩行者の優先等、安全な運転に必要な知識・技能を再確認させるため、通行の態様に応じた参加・体験・実践型の講習会の実施に努めるほか、安全運転サポート車(衝突被害軽減ブレーキ及びペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した自動車をいう。通称「サポカーS」)については、各種機会を利用して、関係機関・団体等と連携しながら普及啓発を推進しつつ、その利用にあたっての注意点等について理解の促進を図ります。

エ 高齢者支援施策等の推進

高齢者が関わる交通事故の減少を図るため、各種広報媒体を活用した運転免許自主返納制度の普及及び運転経歴証明書を提示することによる優待制度に関する広報啓発に努め、高齢者の運転免許自主返納を促進します。

(警察署)

(3) 二輪車事故防止対策の推進

ア 二輪車安全運転推奨シール交付制度の推進

二輪車実技講習への積極的参加を促すため、二輪車安全運転推奨シールを二輪車実技講習受講者に交付して、模範運転者としての自覚を促し、交通安全意識の高揚を図ります。

イ 協力団体を通じた交通安全情報の伝達及び啓発活動

二輪車を通勤や業務で利用する事業所、学校、二輪車販売店、ガソリンスタンド等から成る二輪車の交通事故防止に係る情報伝達網を構築し、二輪車販売店交通安全対策推進協議会等の協力を得て、効果的な交通安全情報の発信及び街頭活動を通じて二輪車交通事故防止を図ります。

(警察署)

(4) 貨物自動車事故防止対策の推進

トラックターミナルや主要道路において、関係機関・団体等との連携を図り、トラックストップ作戦等により、個々のドライバーに対する交通安全情報を活用した広報啓発活動に努めます。

また、関係機関・団体・学校等と連携し、小学校校庭等に貨物自動車を持ち込むなどの方法により、児童に対する貨物自動車の特性、死角等に関する教育を行うほか、貨物自動車の運転者に対しても、運転特性等の知識を深める交通安全教育を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

(警察署)

(5) 免許関係手続の整備

運転免許保有者の利便性の向上のため、各種免許関係手続の一層の簡素・合理化を図り、警視庁ホームページや運転免許手続案内等、広報媒体を有効に活用して広報啓発活動に努めます。

(警視庁)

(6) 安全運転管理の充実

ア 安全運転管理者及び副安全運転管理者

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対して、自動車の安全な運転に必要な知識及び運転者に対する交通安全教育に必要な知識、技能等の講習を充実し、その資質と管理技能の向上を図ります。

安全運転 管理者	乗車定員が11人以上の自動車1台、その他の自動車5台（自動二輪車1台は0.5台として計算する）以上の使用者が、自動車の安全な運転に必要な業務を行わせるために選任します。
副安全運転 管理者	自動車の使用者が、安全運転管理者の業務を補助させるために選任するもので、使用台数が20台を超えるときに、その台数に応じて1人以上選任します。

イ 安全運転管理指導者制度

自動車運転適性検査担当者や、全日本交通安全協会が行う指導者養成講習修了者などの安全運転管理指導者において、管轄区域内の事業者等における管理実務の指導、運転適性検査の実施等を支援し、安全運転管理の充実を図ります。

(警視庁)

第5章 救助・救急体制の整備

1 救助・救急体制の充実

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、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（その場に居合わせた人）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】（Automated External Defibrillator の略）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）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

ア 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する救助用資器材やAED等の応急処置資器材を充実するなど、交通救助・救護体制を強化します。

イ 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、救急教育を充実します。

また、関係法令の改正（救急救命士が行うことができる救急救命処置の範囲の拡大等）に対応するため、救急救命士の拡大処置に伴う養成及び体制の整備を推進していきます。

（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。

緊急車両を優先的に走行させるための信号制御等を行う現場急行支援システム【FAST】（Fast Emergency Vehicle Preemption Systems の略）を第一線の救急車全車に設置し、救急搬送時間の短縮を目指します。

（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れ体制を確保するため、区医師会、救急業務連絡協議会、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、区保健所）

(4) 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化

ア 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、必要な資器材を確保します。

イ 患者等搬送事業者との連携

震災等大規模災害時に多数の傷病者発生に備えて、患者等搬送事業者との連携を図ります。

ウ 東京DMAT（※）と連携した救助・救急体制の強化

東京DMATと連携して、負傷者に対する救助・救急体制を充実させます。

また、大規模交通事故等の多数傷病者が発生する災害現場において、消防署の安全管理下で、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DMATと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 の略):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、一刻も早い救命措置等を行う災害医療派遣チーム

(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、東京都応急手当普及推進協議会を活用し、区民等に対する応急手当の普及を推進します。

ア 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講習を推進するため、最新のガイドラインの内容を反映した応急手当普及用リーフレット及びポスターを活用して、積極的に応急手当の普及啓発を行います。

(消防署)

イ 運転者に対する応急救護処置に関する知識の普及

運転免許取得時に受講する応急救護処置講習において、運転者が交通事故現場において適切に対応できるよう、模擬人体装置を使用した心臓マッサージや自動体外式除細動器（AED）の使用方法の実技訓練を行うなど、講習内容の充実に努めます。

(警視庁)

ウ 学校教育における応急手当の指導

中学校の保健体育の授業において、実習を重視した応急手当の指導を行っていきます。

(区教育委員会)

(6) 東京消防庁救急相談センターの利用促進及び運営体制の強化

真に救急車を必要とする区民に対して、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、都民の相談に応じて緊急受診に要否や適応する診療科目等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「# 7 1 1 9」東京消防庁救急相談センターの利用を促進します。

(消防署)

第6章 被害者の支援

1 交通事故相談業務の充実

(1) 相談体制の充実強化

交通事故に伴う賠償問題については、損害額の算定、示談・調停・訴訟の手続き等、法律的に専門分野に属する知識の活用が不可欠であり、問題の適正な解決を期するため、専門家に相談し指導を受けることが必要です。

豊島区では、交通事故に関する様々な問題について専門の相談機関を紹介するとともに、下記の法律相談も行っています。

(区区民相談課)

相談名	場所	相談日時（祝日を除く）※事前予約制
法律相談	区役所本庁舎4階	毎週月～金曜日 午後 1時15分～3時45分
	相談室	毎月第2日曜日 午前10時15分～12時45分

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、関係機関・団体等との連絡を密にし、相互の連携を図るほか、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図るなど交通事故相談業務の充実を図ります。

(警察署)

2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度

交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を活用するほか、特に、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ては、その要望を確認した上で、捜査の進展状況、被疑者の検挙、逮捕被疑者の処分等について適時適切な連絡を行い、必要な情報を提供することにより、被害者を支援します。

(警察署)

3 自転車損害賠償保険等への加入促進

(1) 自転車損害賠償保険等への加入促進

自転車利用者が加害者となった交通事故において、被害者救済と加害者の経済的負担軽減のため、自転車利用者に対して、自転車損害賠償保険等への加入が義務化されたことに伴い、関係団体と連携し、自転車損害賠償保険等への加入促進のため、普及啓発活動を推進します。

(区土木管理課)

(2) 区民交通傷害保険事業

区民交通傷害保険は、豊島区内在住・在勤・在学者を対象にした保険事業です。自動車、オートバイ、自転車など様々な交通機関による交通事故にあった場合に、治療期間及び治療日数に応じて保険金が支払われます。

自転車運転中の加害事故によって損害賠償責任が発生した場合に、その費用を補償する自転車賠償責任プランを加えたコースもあります。

この保険を多くの区民に周知し、加入促進を図ります。

(区区民活動推進課)

「豊島区民交通傷害保険」保険金額 (令和3年4月1日現在)

等級	交通災害の程度	加入コース別保険金額 (括弧内は保険料)						
		XJ コース ※ (1,400 円)	A コース (900 円)	AJ コース ※ (1,900 円)	B コース (1,500 円)	BJ コース ※ (2,500 円)	C コース (2,500 円)	CJ コース ※ (3,500 円)
	死亡または重度障害	35 万円	150 万円	350 万円	600 万円			
1	180 日以上の継続入院治療	10 万円	34 万円	60 万円	120 万円			
2	90 日以上の継続入院治療	7 万円	23 万円	35 万円	65 万円			
3	60 日以上の継続入院治療	5 万円	15 万円	23 万円	35 万円			
4	治療期間 180 日以上かつ 治療実日数 90 日以上	4 万円	9 万円	13 万円	20 万円			
5	治療期間 90 日以上かつ 治療実日数 45 日以上	3 万円	7 万円	10 万円	15 万円			
6	治療期間 30 日以上かつ 治療実日数 15 日以上	2 万円	4 万円	6 万円	10 万円			
7	治療期間 15 日以上かつ 治療実日数 7 日以上	1 万円	2 万円	3 万円	5 万円			
8	治療期間 15 日未満又は 治療実日数 7 日未満	5 千円	1 万円	2 万円	3 万円			
	自転車賠償責任保険金額 (限度額)	1億 円	1億 円	1億 円	1億 円			

※は自転車賠償責任プラン付きコース

第7章 鉄道と踏切の交通安全

1 鉄道交通環境の整備

(1) 線路保守ほか、駅建物等の耐震化等

線路施設の保守や、省力化軌道、重軌条化、ロングレール化、PCまくら木化及び路盤改良等の軌道強化を行います。

また、駅建物等の耐震補強工事を推進するとともに、車両、軌道、電車線、通信ケーブル、トンネル、橋梁等の鉄道施設の点検を定期的に行います。

(鉄道事業者)

(2) 運転保安設備等の整備

列車運行の高密度化に対応して、ATO装置の整備の推進や、ATC装置の導入、導入済みのものは高機能化を推進するなど、信号保安設備の整備、充実を図り、さらなる安全・安定輸送の向上に取り組みます。

(鉄道事業者)

(3) 利用しやすい駅施設等の整備

ア 鉄道駅におけるエレベーター等の確保

障害者や高齢者をはじめ誰もが容易に移動できるようにエレベーター等の整備により段差解消を行うとともに、バリアフリー法に基づきバリアフリー化を推進します。

(鉄道事業者)

イ 視覚障害者ブロック、案内標示等の整備

障害者や高齢者等が安全かつ容易に利用できるように駅舎に視覚障害者誘導用ブロックや二段手すり、多機能トイレの設置、整備を進めます。

また、弱視者が識別しやすい階段表示を整備するとともに、誰もが利用しやすいよう、サインの更新と大型化、路線シンボル及び駅ナンバリングの表記やピクトグラムを活用、多言語標記の充実、わかりやすい案内表示への改善に努める。ホーム上の旅客安全対策として、足元注意の自動放送、列車進入警報装置、列車非常停止装置、及びホームドア等の設置を推進します。

(鉄道事業者)

ウ 車両の整備

バリアフリーに関する車椅子スペースの設置や文字・音声等による運行情報の提供等、誰もが容易に移動できるように鉄道車両のバリアフリー化を推進します。

(鉄道事業者)

2 鉄道の安全な運行の確保

(1) 運行管理体制の充実及び乗務員等の安全管理

列車の運行状況を的確に把握し、ダイヤの乱れ、事故の発生時に迅速かつ適切な措置が講じられる運行管理体制の充実を図ります。また、乗務員の管理や職場における年間重点施策を設定し、安全管理を徹底します。

(鉄道事業者)

(2) 乗務員及び保安要員の教育の充実並びに資質の向上

運転取扱い及び新しい保安設備に関する知識、技能の習得や事故・災害への対応能力の向上を図るため、乗務員及び保安要員等の運転関係従事員に対する教育訓練を充実させるとともに、安全総点検等を実施して事故防止に努めていきます。

(鉄道事業者)

(3) 緊急時における救助救急体制の整備

大規模な事故又は災害が発生した場合に迅速かつ的確な情報の収集、連絡を行うため、夜間・休日における連絡体制の充実、通信手段の拡充を図ります。

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導や救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進します。

(鉄道事業者)

(4) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

線路内立入り、置き石等鉄道妨害による事故を防止するため、全国交通安全運動、踏切事故防止キャンペーン等を通じてポスターの掲出、チラシの配布、駅・車内放送等の啓発活動を展開します

また、鉄道利用者に対して、ホームにおける「ながら歩き」の危険性の周知や酔客に対する事故防止の注意喚起を、首都圏の鉄道事業者が一体となり行っているプラットフォーム事故0（ゼロ）運動等において行います。

(鉄道事業者)

3 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

道路交通の円滑化・安全性の確保を図るため、遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、踏切道の立体交差事業を推進していきます。また、立体交差化までに時間のかかる場合については、効果の早期発

現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、踏切内の歩行者スペースの確保や凸凹の解消など、踏切の構造改良を進めます。

(区道路整備課、鉄道事業者)

4 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等

(1) 踏切保安設備の整備

踏切道の交通量、踏切道の幅員、交通規制の実施状況、事故の発生状況等を考慮して、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置等を設置し、踏切保安設備の整備を推進します。

また、高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる全方位型警報装置、障害物検知装置の高規格化を推進します。

(鉄道事業者)

(2) 踏切道の交通規制

踏切道を含む周辺道路に対する規制については踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、見通し、自動車・歩行者の通行状況及び接続する道路の構造、迂回路の状況等を総合的に勘案し、関係機関との調整を行い、自動車通行止め、一方通行等、必要に応じて実施します。

(警察署)

(3) その他踏切道の安全を図るための措置

ア 踏切道の予告標識や歩行者のための立体横断施設等の設置を進めるとともに、反射材を取り付けた踏切設備や、道路標識等の高輝度化など、踏切保安設備の視認性の向上を図ります。

イ 踏切遮断機の遮断時間についても関係機関と調整を行い必要に応じ警報時間制御装置の整備等により、適正化を図るとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを強化します。

ウ 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、広報活動を一層強化します。

また、踏切利用者や鉄道事業者等と合同による安全点検を行うなど高齢者をはじめとする交通弱者に着目した踏切事故防止の強化に努めます。

エ 踏切における一時停止と安全確認の敢行、非常信号用具や踏切保安設備等の点検、指導を行うとともに、全国交通安全運動中、踏切事故防止キャンペーンを展開します。

(区道路整備課、警察署、鉄道事業者)

〈付属資料〉 交通事故統計

特に記載が無い場合は、「東京都の交通事故」（警視庁交通部）による

表一 1 交通事故の推移

	発生件数	死者数	重傷者数	軽傷者数	死傷者数計	事故死亡率
平成23年	877	1	5	961	967	0.11
平成24年	755	4	6	817	827	0.53
平成25年	664	3	2	742	747	0.45
平成26年	606	3	5	684	692	0.50
平成27年	498	4	7	557	568	0.80
平成28年	560	2	4	629	635	0.36
平成29年	652	5	11	715	731	0.77
平成30年	650	2	17	703	722	0.31
令和元年	549	5	15	623	643	0.91
令和2年	475	4	12	503	519	0.84

※ 事故死亡率 = (死者数 ÷ 事故件数) × 100

表一 2 自動車保有台数・人口の推移

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
小型二輪	3,049	2,993	2,999	2,999	2,972
原付二種	2,954	2,884	2,833	2,786	2,748
原付(ミカ-含)	4,548	4,279	4,056	3,812	3,618
乗用車	38,492	39,763	39,788	39,462	38,920
貨物車	8,035	9,285	9,155	9,169	9,203
バス	252	255	257	242	249
特殊用途車	919	916	925	907	923
特殊車	309	304	299	292	288
自動車計	58,558	60,679	60,312	59,669	58,921
人口	280,639	284,307	287,111	289,508	290,246
(内数:外国人住民)	(24,540)	(27,060)	(29,010)	(30,223)	(29,672)
日本人住民	256,099	257,247	258,101	259,285	260,574

※ 警視庁交通年鑑による。

※ 人口は住民基本台帳(各年1月1日現在)による。平成24年7月9日から住民基本台帳法の一部改正、入管法等の改正や外国人登録法の廃止により、外国人住民の方も日本人住民と同様に住民基本台帳に記載されるようになったため、平成25年以降は内数として外国人住民数を記載している。

表一 3 道路別発生件数の推移

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
国道	72	91	87	70	48
主要都道	149	176	144	128	121
一般都道	42	61	43	38	40
区道	285	305	350	291	240
その他	12	19	26	22	26
計	560	652	650	549	475

表一４ 年齢別死傷者数の推移

		平成２８年	平成２９年	平成３０年	令和元年	令和２年
子ども	幼稚園児	９	９	５	① １１	９
	小学生	１２	１０	２４	１６	９
	中学生	３	５	３	１	７
若年層	高校生	８	７	１０	１２	６
	２０歳未満	１２	１２	７	① ８	４
	２０～２４歳	４７	６３	５７	５６	４３
２５～２９歳		６５	５３	６２	５４	３９
３０歳代		１３２	② １６７	１３２	① １３８	① ９２
４０歳代		① １５２	① １５７	１６２	１３６	１０４
５０歳代		９０	１１８	① １１５	９５	① ８７
６０～６４歳		２１	４０	① ３８	① ３４	３３
高齢者	６５～６９歳	① ３１	２８	３３	２２	２８
	７０歳以上	５３	② ６２	７４	① ６０	② ５８
計		② ６３５	⑤ ７３１	② ７２２	⑤ ６４３	④ ５１９

※ ○は、死者数を内数で示す。

表一５ 状態別死傷者数の推移

	平成２８年	平成２９年	平成３０年	令和元年	令和２年
乗用車	１６６	１８２	１９３	１７７	９７
貨物車	４８	５４	４７	５８	４１
特殊車	０	０	０	０	０
自動二輪	６３	② ８４	５６	① ５９	① ６０
原付	２８	３５	２５	２２	１５
自転車	１９２	① ２３７	① ２４９	② １９１	１９１
歩行者	② １３８	② １３９	① １５２	② １３６	③ １１５
その他	０	０	０	０	０
計	② ６３５	⑤ ７３１	② ７２２	⑤ ６４３	④ ５１９

※ ○は、死者数を内数で示す。

表一6 踏切事故の推移

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
事故件数	2	1	3	1	1
死者数	1	1	0	1	0
重傷者数	0	0	1	0	0
軽傷者数	1	0	2	0	1

編集・発行 豊島区都市整備部土木管理課

〒171-8422 東京都豊島区南池袋二丁目45番1号

電話 03(3981)4856

交通安全都市宣言

交通事故のない社会の実現は、区民共通の願いである。しかし、依然として、区内では死亡事故をはじめ交通事故が多発している。

交通事故を防止するためには、道路交通環境の改善を図るとともに、一人ひとりが交通ルールを守り、思いやりのある交通マナーを実践することが必要である。

よって、豊島区及び豊島区民は、交通事故のない安全で安心して生き生きと暮らせるまちの実現に努力することを決意し、ここに交通安全都市を宣言する。

平成11年10月13日

豊島区