

第 10 次江戸川区交通安全計画

[令和 8 年度～12 年度]

令和 8 年 5 月



江戸川区

江戸川区交通安全連絡協議会

は じ め に

区内の交通事故発生件数は、前回の「第9次江戸川区交通安全計画」初年の令和3年は1,321件でしたが、令和7年は1,265件と56件減少しています。

年齢層や交通種別に着目すると、重大死傷事故につながりかねない高齢者・子どもの事故や自転車・乗用車・二輪車の事故が高い割合で推移しています。

令和7年の交通事故発生状況をみると、発生した交通事故1,265件のうち、自転車に関与する交通事故が649件あり、約5割を占めています。

自転車は手軽で便利な乗り物であり、平坦な地形の江戸川区においては、主要な交通手段として、幅広い世代に利用されていますが、自転車利用者の信号無視や一時不停止など、ルールやマナーに課題がみられる状況となっています。

交通事故のない、安全で安心して生活できるまちは、全ての区民の願いです。

これを実現するためには、警察署や区役所等の行政機関だけではなく、区民一人ひとりの交通安全意識を高め、互いに連携し、ハード・ソフト両面の様々な交通事故防止対策を総合的・継続的・効果的に実施することが重要です。

この「第10次江戸川区交通安全計画」は、区内の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な対策を定め推進するため、交通の状況や地域の実態に即して、交通安全に関する施策を具体的に定め、区民の皆様と区並びに区内関係機関・団体等が協働して交通事故をなくし、「誰もが安心して自分らしく暮らせるまち」の実現を目指して取り組んでいくものとしします。

令和8年 5月

目 次

はじめに

第1部 総 論

第1章 計画策定の考え方

1 計画策定の目的	3
2 計画の性格と期間	3
3 計画の重点課題	3
〔1〕 高齢者・子どもの安全確保	3
〔2〕 歩行者及び自転車・二輪車の安全確保	3
〔3〕 生活道路・幹線道路における安全確保	4
〔4〕 飲酒運転の根絶	4
〔5〕 2100年の江戸川区に向けた「ともに生きるまち」の取り組み	4
4 計画の重点目標	4

第2章 交通事故等の状況

1 江戸川区内の交通事故の推移	5
〔1〕 交通事故発生件数	5
〔2〕 年齢別交通事故死傷者数	6
〔3〕 当事者種別死傷者数	8
2 区内交通事故の特徴と課題	9
〔1〕 高齢者の交通事故	9
〔2〕 子どもの交通事故	10
〔3〕 自転車の交通事故	11
〔4〕 二輪車の交通事故	13

第3章 交通安全施策の方向

1 交通安全対策の重点	15
〔1〕 高齢者・子どもの安全確保	15
〔2〕 歩行者及び自転車・二輪車の安全確保	15
〔3〕 生活道路・幹線道路における安全確保	15
〔4〕 飲酒運転の根絶	15
〔5〕 2100年の江戸川区に向けた「ともに生きるまち」の取り組み	15
2 分野別交通安全対策	16
〔1〕 道路交通環境の整備	16
〔2〕 交通安全意識の啓発	16

〔3〕 道路交通秩序の維持.....	1 6
〔4〕 救助・救急体制の整備.....	1 6
〔5〕 交通事故被害者の救済.....	1 7

第4章 交通安全対策の推進体制

1 行政機関.....	1 8
2 警察署.....	1 8
3 事業者・交通関係団体等.....	1 8
4 区民等・地域力の結集.....	1 8

第2部 講じようとする施策

第1章 重点施策

1 高齢者・子どもの安全確保.....	2 1
〔1〕 高齢者のための対策.....	2 1
〔2〕 子どものための対策.....	2 2
2 歩行者及び自転車・二輪車の安全確保.....	2 2
〔1〕 歩行者及び自転車のための対策.....	2 2
〔2〕 二輪車のための対策.....	2 3
3 生活道路・幹線道路における安全確保.....	2 4
〔1〕 交通環境の整備.....	2 4
〔2〕 総合的な違法駐車対策の推進.....	2 5
4 飲酒運転の根絶.....	2 5
〔1〕 飲酒運転しない運動の推進.....	2 5
〔2〕 広報啓発活動の強化.....	2 5
5 2100年の江戸川区に向けた「ともに生きるまち」の取り組み.....	2 5
〔1〕 交通インフラの整備.....	2 5
〔2〕 交通ルールとマナーの啓発.....	2 5

第2章 分野別の施策

1 道路交通環境の整備.....	2 6
〔1〕 安全で安心して生活できるまちづくりの推進.....	2 6
〔2〕 道路等の整備.....	2 8
〔3〕 交通安全施設等の整備.....	3 4
〔4〕 TDM（交通需要マネジメント）の推進.....	3 8
〔5〕 道路利用の適正化.....	3 8
〔6〕 総合的な違法駐車対策の推進.....	3 8
〔7〕 総合自転車対策の推進.....	3 9

2	交通安全意識の啓発	4 1
	〔1〕生涯にわたる交通安全教育の推進	4 1
	〔2〕地域社会における交通安全意識の高揚	4 3
	〔3〕自転車の損害賠償責任保険等への加入促進	4 5
	〔4〕広報啓発活動の充実・強化	4 5
3	道路交通秩序の維持	4 6
	〔1〕効果的な交通規制等の推進	4 6
	〔2〕重点的な指導取締りの推進	4 8
	〔3〕安全運転と車両の安全性確保	4 9
4	救助・救急業務体制の整備	5 1
	〔1〕救急処置の充実	5 1
	〔2〕救急医療機関との連携強化	5 1
	〔3〕応急手当等の普及・啓発の推進	5 2
5	交通事故被害者の救済	5 2
	〔1〕交通事故相談業務の充実	5 2
	〔2〕交通事故相談機関との連携	5 2
	〔3〕交通事故相談業務の広報活動の充実	5 2

参考資料

1	第10次江戸川区交通安全計画（案）の意見募集結果	5 5
2	第10次江戸川区交通安全計画の策定経過	5 7
3	江戸川区交通安全連絡協議会要綱	5 8
4	交通安全対策基本法（抜粋）	6 0
5	用語の解説	6 4

第 1 部

総 論

第 1 章 計画策定の考え方

第 2 章 交通事故等の状況

第 3 章 交通安全施策の方向

第 4 章 交通安全対策の推進体制

第1部 総論

第1章 計画策定の考え方

1 計画策定の目的

本区は、交通事故から区民の生命・身体及び財産を守ることにより「安全で安心して生活できるまちづくり」を推進するため、昭和60年から5年ごと9次にわたり「江戸川区交通安全計画」を策定し、区民、警察等の関係機関・団体が協働して交通安全対策を実施してきました。

第10次交通安全計画は、これまでの交通安全対策の成果と現在及び今後の社会・経済情勢の変化を踏まえて、交通事故の実態に対応した実効的な交通安全対策を強力に推進するために策定します。

2 計画の性格と期間

この計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、国の第12次交通安全基本計画及び東京都の第12次交通安全計画に基づき作成するもので、「2100年の江戸川区（共生社会ビジョン）」「2030年の江戸川区（SDGs ビジョン）」や「江戸川区安全・安心まちづくり運動大綱」を踏まえ区内の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な対策を定め、区民及び本区の区域を管轄する関係機関・団体と区が実施する協働の取り組みの指針となるものです。

この計画の期間は、令和8年度から12年度までの5年間とします。

3 計画の重点課題

本計画においては、計画期間中に重点的に取り組むべき以下の重点課題を定め、各課題に応じた各種の交通安全施策に取り組むことにより、交通事故のないまちを目指します。

〔1〕高齢者・子どもの安全確保

身近な地域で交通事故に遭うことが多い高齢者と子どもの安全を確保するために区民、関係機関・団体が一体となって地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した総合的な交通安全活動・対策を推進します。

〔2〕歩行者及び自転車・二輪車の安全確保

歩行者等の安全を確保するために、交通安全啓発を推進し、特に自転車利用者に対し「自転車安全利用五則」の周知徹底を図り、交通ルール順守、走行マナー向上を図ります。また、二輪車の交通事故を防止するため、交通安全啓発を推進するとともに交通安全施設の整備や交通規制・取締り等を推進します。道路交通環境についても、「江戸川区自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車・歩行者それぞれが安全・快適に道路を通行できる環境の整備を推進します。

〔3〕生活道路・幹線道路における安全確保

円滑な交通の支障となり、交通事故の誘因ともなる違法駐車、放置自転車をなくすとともに、交通事故の起きにくい道路交通環境の整備を推進します。

〔4〕飲酒運転の根絶

飲酒運転が関わる交通事故は重大事故につながっています。区内の飲酒事故は道路交通法の罰則強化などもあり減少していますが、不断の啓発や取締り活動を行うことが重要で引き続き「飲酒運転しない運動」を推進します。

〔5〕2100年の江戸川区に向けた「ともに生きるまち」の取り組み

2100年の江戸川区はすべての住民が安心して暮らせる「ともに生きるまち」を目指しています。特に高齢者や子ども、障害者、外国人などの交通に弱い立場の人々も安心して道路を利用できるように、道路環境の整備や交通ルールとマナーの啓発を行います。

4 計画の重点目標

目標 年間の交通事故発生件数 1,000件以下を目指す。

江戸川区内で、令和7年に発生した交通事故 1,265 件のうち、自転車の関与する交通事故が 649 件あり、約5割を占めています。

自転車は手軽で便利な乗り物であり、平坦な地形の江戸川区においては、主要な交通手段として、幅広い世代に利用されていますが、自転車利用者の信号無視や一時不停止など、ルールやマナーに課題がみられる状況となっています。

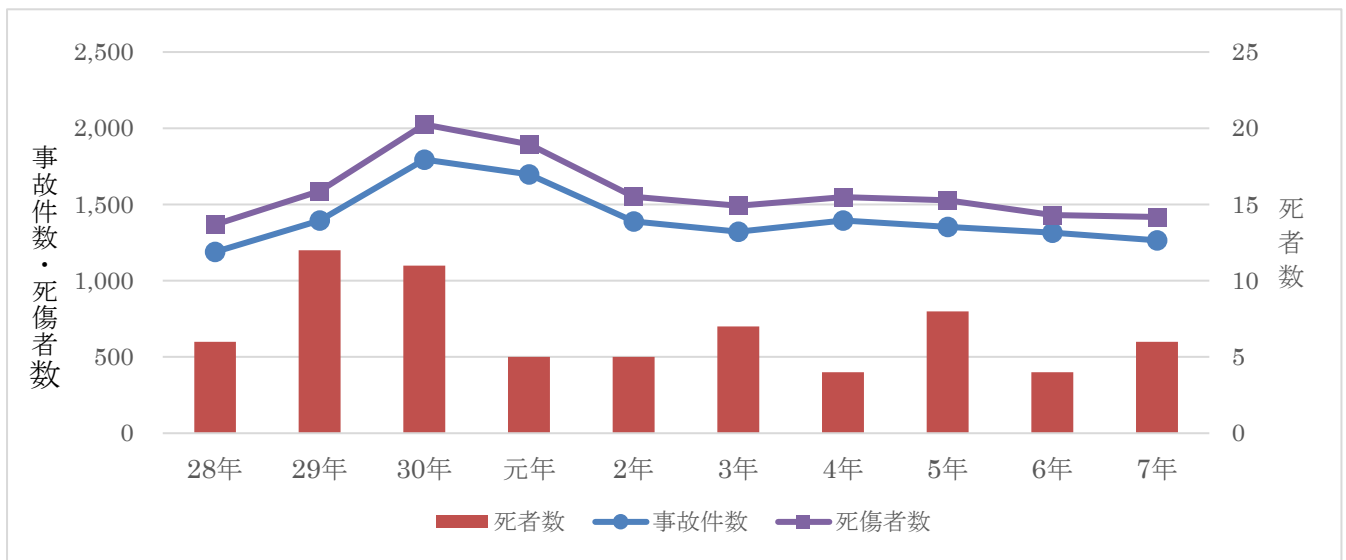
交通事故発生件数の減少を目指すために、自転車のルールやマナーの普及・啓発や事故防止策を強化し、自転車の安全利用を推進していきます。

第2章 交通事故等の状況

1 江戸川区内の交通事故の推移

〔1〕交通事故発生件数

本区の交通事故発生件数は、昭和43年の3,876件をピークに減少を続け、昭和59年に1,262件までになりました。その後、平成15年に再びピークを迎え、3,778件発生しました。平成16年以降は再び減少に転じましたが、平成29年以降、発生件数・死傷者数は増加してしまいました。また、令和2年は新型コロナウイルスの影響で交通量が減り、事故発生件数は減少していますが、令和3年以降は横ばいの状態が続いています。



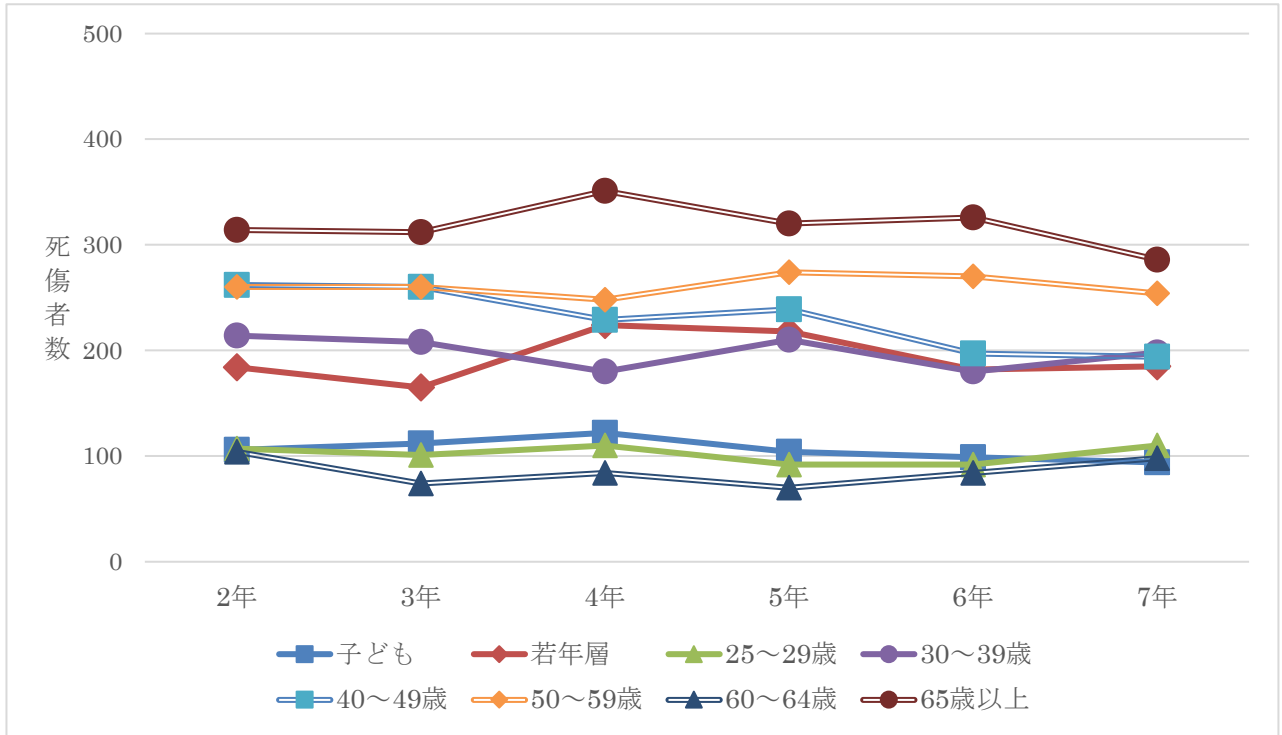
10年間の交通事故の推移

項目 \ 年	28年	29年	30年	元年	2年	3年	4年	5年	6年	7年
事故件数(件)	1,189	1,395	1,795	1,697	1,388	1,321	1,395	1,353	1,316	1,265
死者数(人)	6	12	11	5	5	7	4	8	4	6
重傷者数(人)	15	71	155	140	97	80	98	113	107	96
軽傷者数(人)	1,347	1,506	1,859	1,750	1,449	1,405	1,446	1,406	1,319	1,317
死傷者数計(人)	1,368	1,589	2,025	1,895	1,551	1,492	1,548	1,527	1,430	1,419
区人口(人) ※1月1日現在	686,387	691,514	695,366	698,031	700,079	696,123	689,739	688,153	689,961	693,570

資料：警視庁提供交通事故統計資料による。区人口は江戸川区の統計による。

〔2〕年齢別交通事故死傷者数

死傷者数は、5年前の令和2年と比較すると132人減少しています。また、年齢層別の推移をみると、若年層と20代後半で微増しているものの、その他の年齢層では減少しています。令和7年の事故の年齢層別構成比率は、65歳以上が高く、死傷者1,419人のうち、約20%、286人が高齢者となっています。



5年間の年齢別死傷者数の推移

年齢層 \ 年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	前期比(増減率)
子ども (0～15歳)	106	112	122	104	99	94	-12(-11.3%)
若年層 (16～24歳)	184	165	224	218	182	185	+1(+0.5%)
25～29歳	107	101	110	92	92	110	+3(+2.8%)
30～39歳	214	208	180	210	180	198	-16(-7.5%)
40～49歳	262	260	229	239	197	194	-68(-26.0%)
50～59歳	260	260	248	274	270	254	-6(-2.3%)
60～64歳	104	74	84	70	84	98	-6(-5.8%)
65歳以上	314	312	351	320	326	286	-28(-8.9%)
合計	1,551	1,492	1,548	1,527	1,430	1,419	-132(-8.5%)

資料：警視庁提供交通事故統計資料による

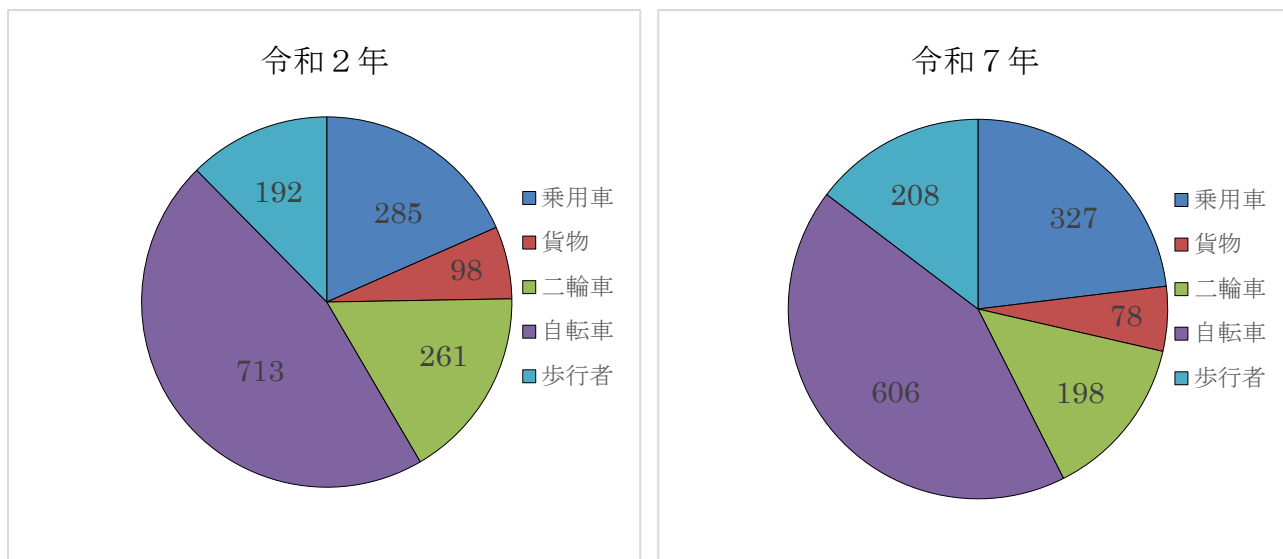
令和7年 年齢別死傷者数

年齢層別 死傷者数	子ども				若年層				25 ～ 29 歳	30 ～ 39 歳	40 ～ 49 歳	50 ～ 59 歳	60 ～ 64 歳	高齢者	合 計
	0 ～ 5 歳	小学生	中学生	小 計	高校生	16 ～ 19 歳	20 ～ 24 歳	小 計						65 歳 以 上	
死者数	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	3	6
重傷者数	0	7	4	11	3	1	3	7	3	10	10	23	4	28	96
軽傷者数	25	44	14	83	47	33	97	177	107	187	184	231	93	255	1,317
小計	25	51	18	94	50	35	100	185	110	198	194	254	98	286	1,419
年齢層別計	94				185				110	198	194	254	98	286	1,419
	6.6%				13.0%				7.8%	14.0%	13.7%	17.9%	6.9%	20.2%	100%
死者・重傷者比率	10.8%				7.8%				2.9%	10.8%	9.8%	22.5%	4.9%	30.4%	100%

資料：警視庁提供交通事故統計資料による

〔3〕当事者種別死傷者数

令和7年の交通事故における死傷者数は、自転車・乗用車・歩行者の順で比率が高いが、死亡・重傷者の発生する重大事故では、自転車・二輪車・歩行者の順に比率が高くなっています。



区内交通事故における当事者種別死傷者数（5年間）

（ ）は死者及び重傷者数

種別年	乗用車	貨物	二輪車	自転車	歩行者	合計
2	285 (8)	98 (3)	261 (23)	713 (44)	192 (24)	1,549 (102)
3	319 (11)	83 (1)	224 (23)	667 (30)	196 (22)	1,489 (87)
4	307 (10)	82 (1)	237 (20)	706 (43)	216 (28)	1,548 (102)
5	285 (6)	96 (3)	244 (23)	693 (60)	208 (29)	1,526 (121)
6	244 (2)	67 (0)	222 (36)	704 (46)	193 (27)	1,430 (111)
7	327 (6)	78 (0)	198 (23)	606 (53)	208 (20)	1,417 (102)
7年の比率	23.1%	5.5%	14.0%	42.7%	14.7%	100.0%
死者・重傷者比率	5.9%	0%	22.5%	52.0%	19.6%	100.0%

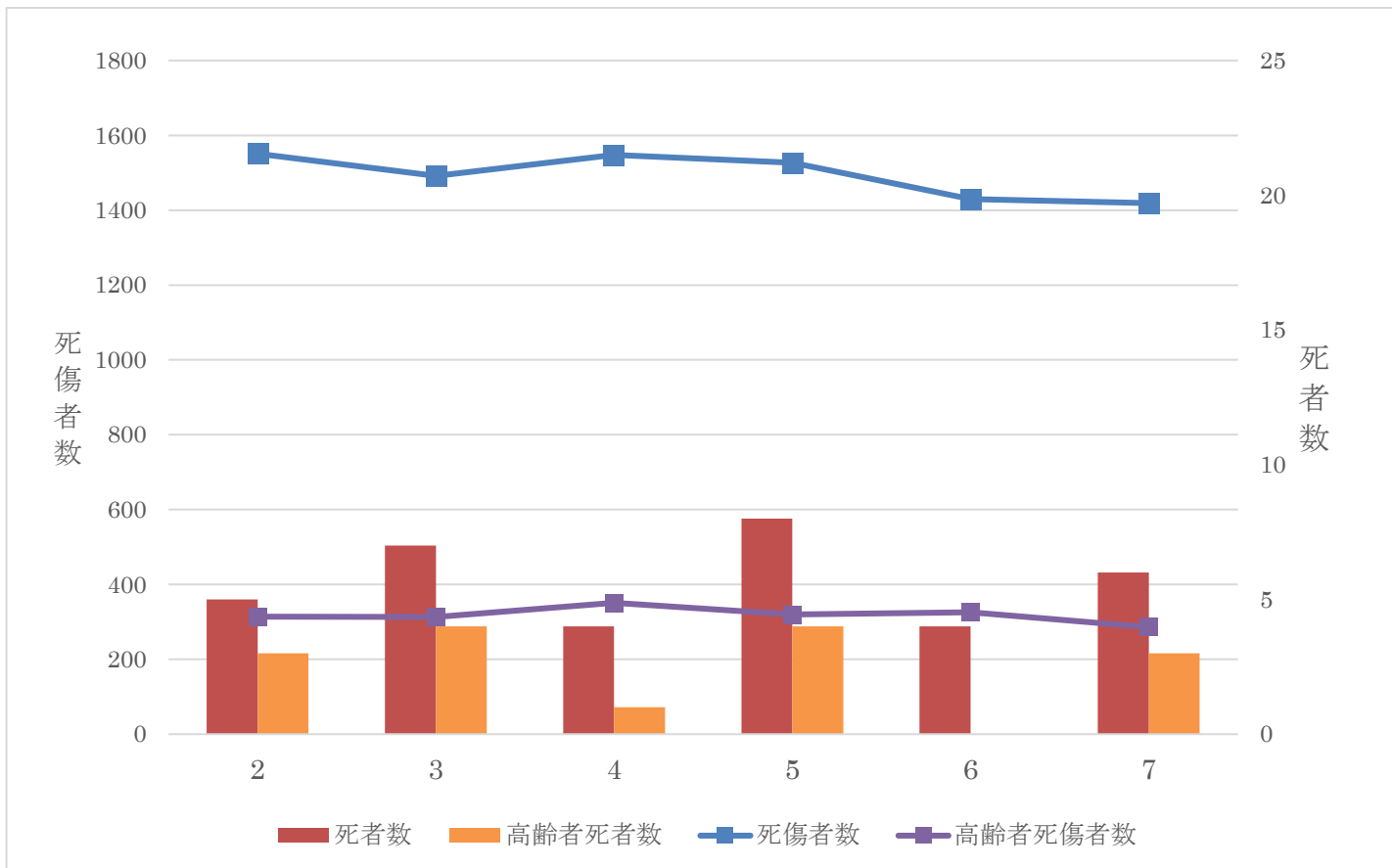
備考：各年、当事者種別の特殊車・その他を除く

資料：警視庁提供交通事故統計資料による

2 区内交通事故の特徴と課題

〔1〕高齢者の交通事故

過去5年間の推移をみると、高齢者（65歳以上）の死傷者数は、死傷者数全体に占める割合が高い傾向にあります。高齢者人口が増加する中で、一層の対策が必要です。



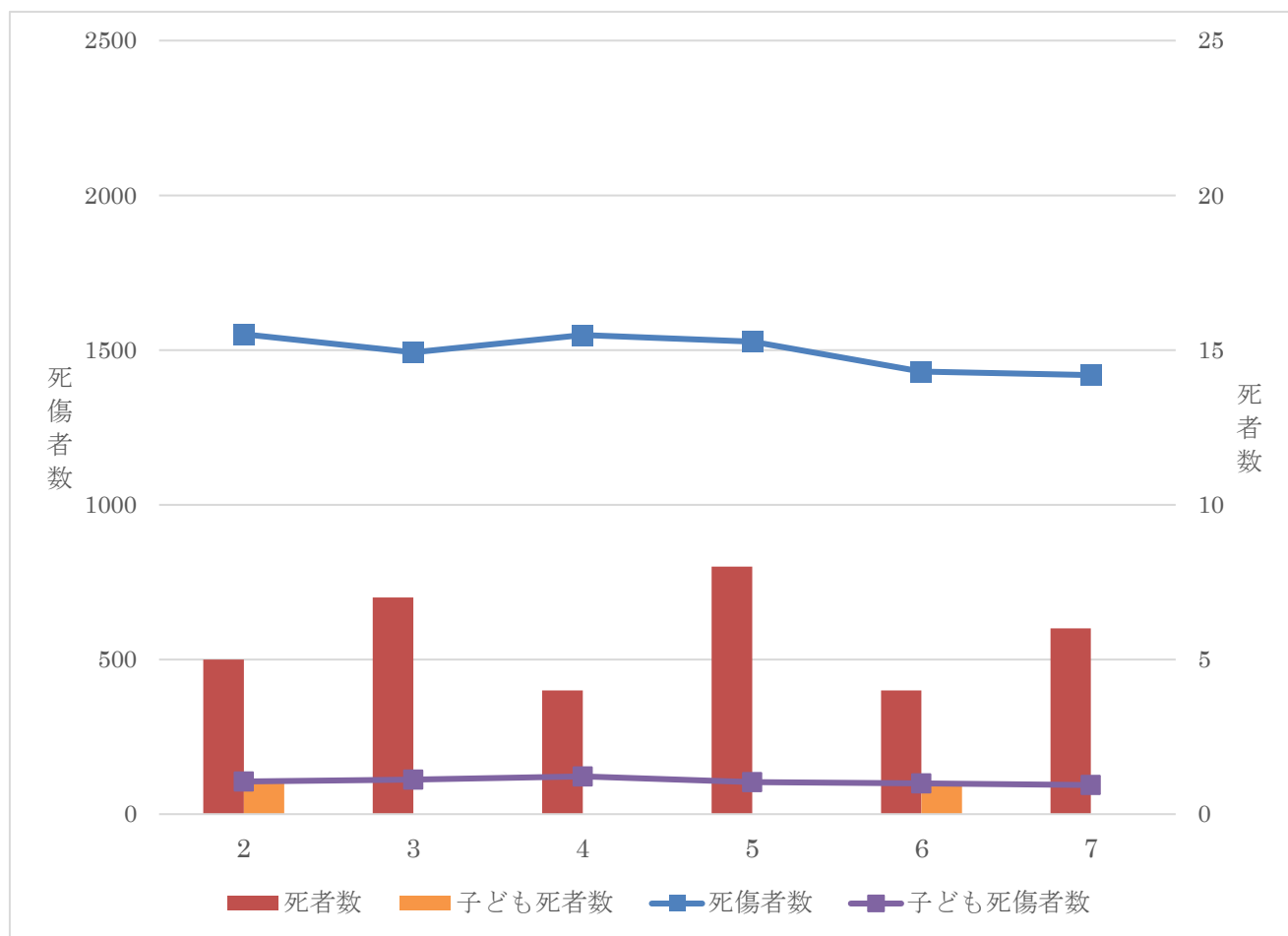
区内交通事故における高齢者の事故 (5年間)

項目 年別件数		区内全体 (人)			高齢者 (人)			死傷者数 の割合 (%)	死者数 の割合 (%)
		死者	負傷	計	死者	負傷	計		
2	1,388	5	1,546	1,551	3	311	314	20.2	60.0
3	1,321	7	1,485	1,492	3	309	312	20.9	42.9
4	1,395	4	1,544	1,548	1	350	351	22.7	25.0
5	1,353	8	1,519	1,527	4	316	320	21.0	50.0
6	1,316	4	1,426	1,430	0	326	326	22.8	0.0
7	1,265	6	1,413	1,419	3	283	286	20.2	50.0

資料：警視庁提供交通事故統計資料による

〔2〕子どもの交通事故

過去5年間の推移をみると、事故全体に占める子どもの死傷者数の割合は、8%を切り減少傾向にあります。この傾向をさらに強めるため、今後一層の対策が必要です。



区内交通事故における子どもの事故（5年間）

項目		区内全体 (人)			子ども (人)			死傷者数の割合 (%)	死者数の割合 (%)
年別件数	事故件数	死者	負傷	計	死者	負傷	計		
2	1,388	5	1,546	1,551	1	105	106	6.8	20.0
3	1,321	7	1,485	1,492	0	112	112	7.5	0.0
4	1,395	4	1,544	1,548	0	122	122	7.9	0.0
5	1,353	8	1,519	1,527	0	104	104	6.8	0.0
6	1,316	4	1,426	1,430	1	98	99	6.9	25.0
7	1,265	6	1,413	1,419	0	94	94	6.6	0.0

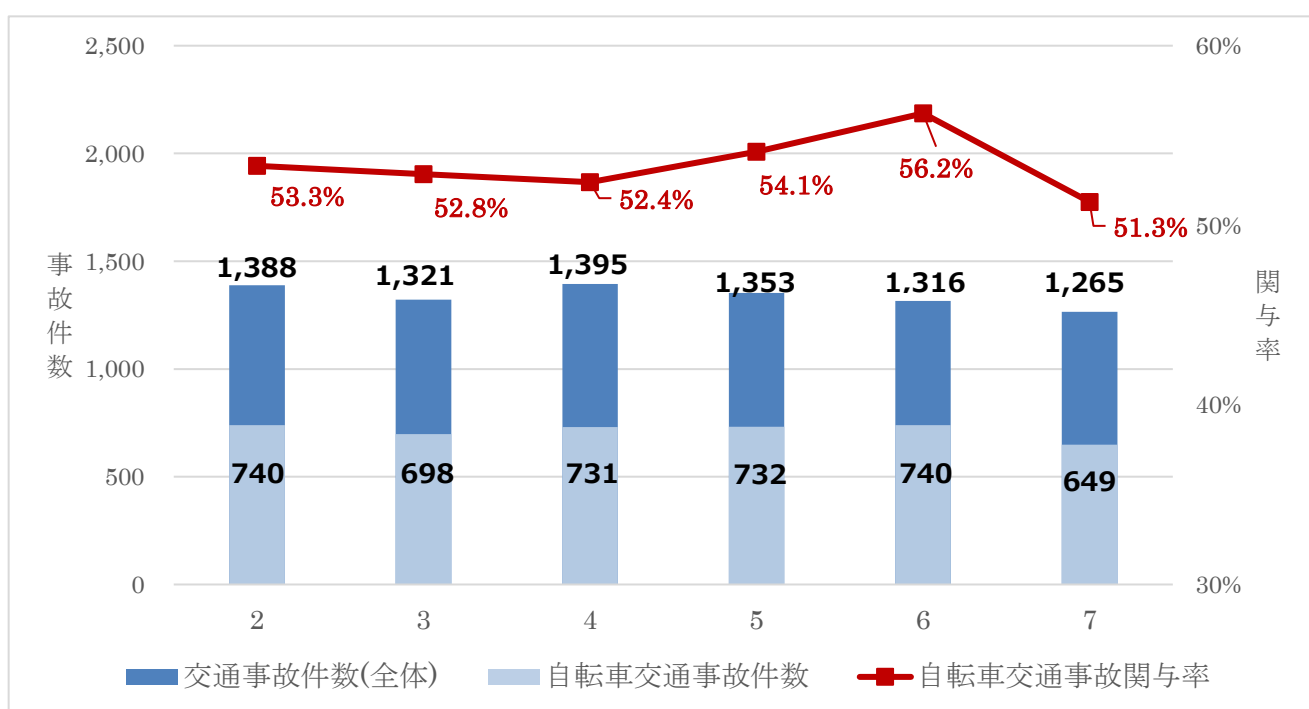
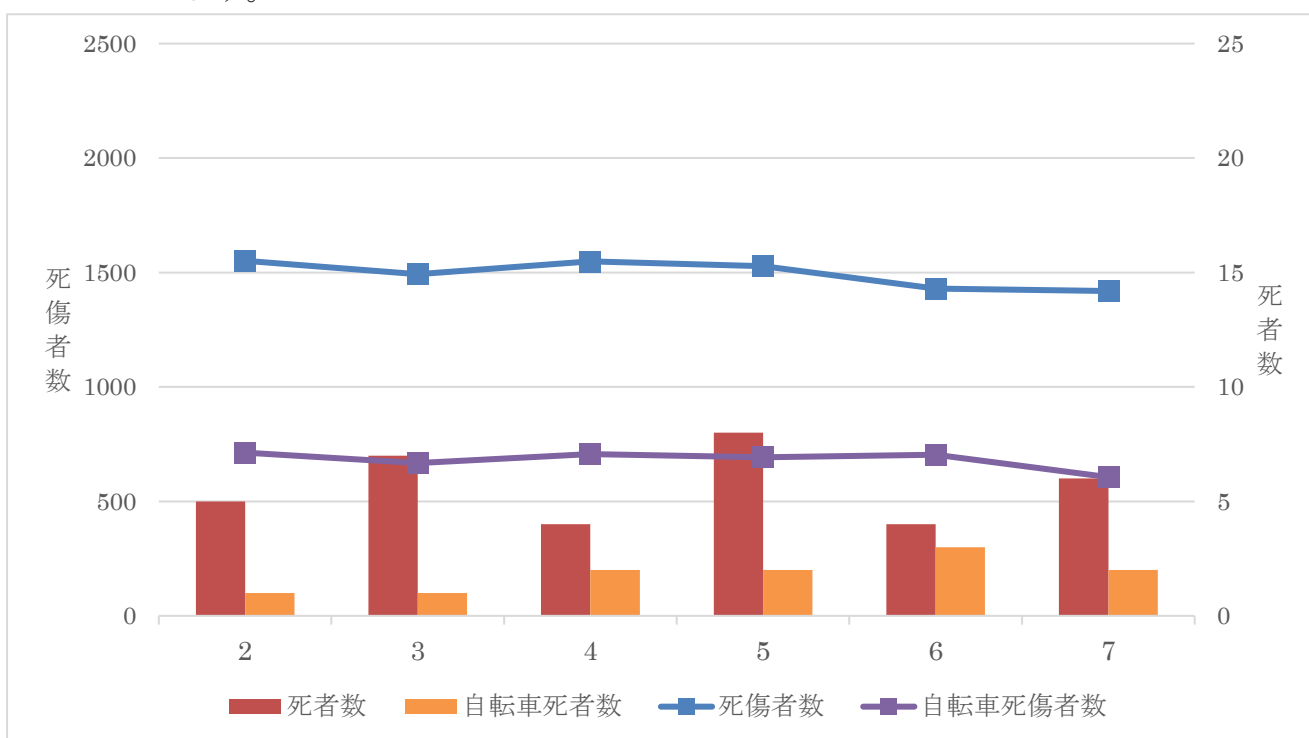
資料：警視庁提供交通事故統計資料による

〔3〕自転車の交通事故

令和7年に区内で発生した交通事故及び死傷者数のうち、自転車が関与する割合は、約5割、死傷者数は約4割と高止まりの状態にあります。

また、令和7年の死傷者数を年齢別で見ると、65歳以上が最も高く、次いで50歳代と続いています。身近で便利な乗物のため全年齢層に及んでいます。

自転車の事故が多く発生している場所は、交差点が最も多く、自転車事故件数の5割以上を占めています。信号無視や一時不停止など自転車利用者に何らかの違反があったとされる事故も多く、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。



区内交通事故における自転車の事故（5年間）

項目		区内全体 (人)			自転車 (人)			死傷者数の割合 (%)	死者数の割合 (%)
年	事故件数	死者	負傷	計	死者	負傷	計		
2	1,388(740)	5	1,546	1,551	1	712	713	46.0	20.0
3	1,321(698)	7	1,485	1,492	1	666	667	44.7	14.3
4	1,395(731)	4	1,544	1,548	2	704	706	45.6	50.0
5	1,353(732)	8	1,519	1,527	2	691	693	45.4	25.0
6	1,316(740)	4	1,426	1,430	3	701	704	49.2	75.0
7	1,265(722)	6	1,413	1,419	2	604	606	42.7	33.3

※（ ）内は自転車が第1当事者又は第2当事者として関与した事故件数

資料：警視庁提供交通事故統計資料による

令和7年 自転車の事故による年齢別死傷者数

年齢層別 死傷者数	子ども				若年層				25 ～ 29 歳	30 ～ 39 歳	40 ～ 49 歳	50 ～ 59 歳	60 ～ 64 歳	高齢者	合計
	0 ～ 5 歳	小学生	中学生	小計	高校生	16 ～ 19 歳	20 ～ 24 歳	小計						65 歳 以上	
死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
重傷者数	0	4	3	7	2	0	1	3	2	5	6	9	2	17	51
軽傷者数	11	26	11	48	42	13	25	80	30	54	69	80	36	156	553
小計	11	30	14	55	44	13	26	83	32	59	75	89	39	174	606
年齢層別計	55				83				32	59	75	89	39	174	606
構成率	9.1				13.7				5.3	9.7	12.4	14.7	6.4	28.7	100.0

資料：警視庁提供交通事故統計資料による

令和7年 自転車の事故による道路形状別死傷者数

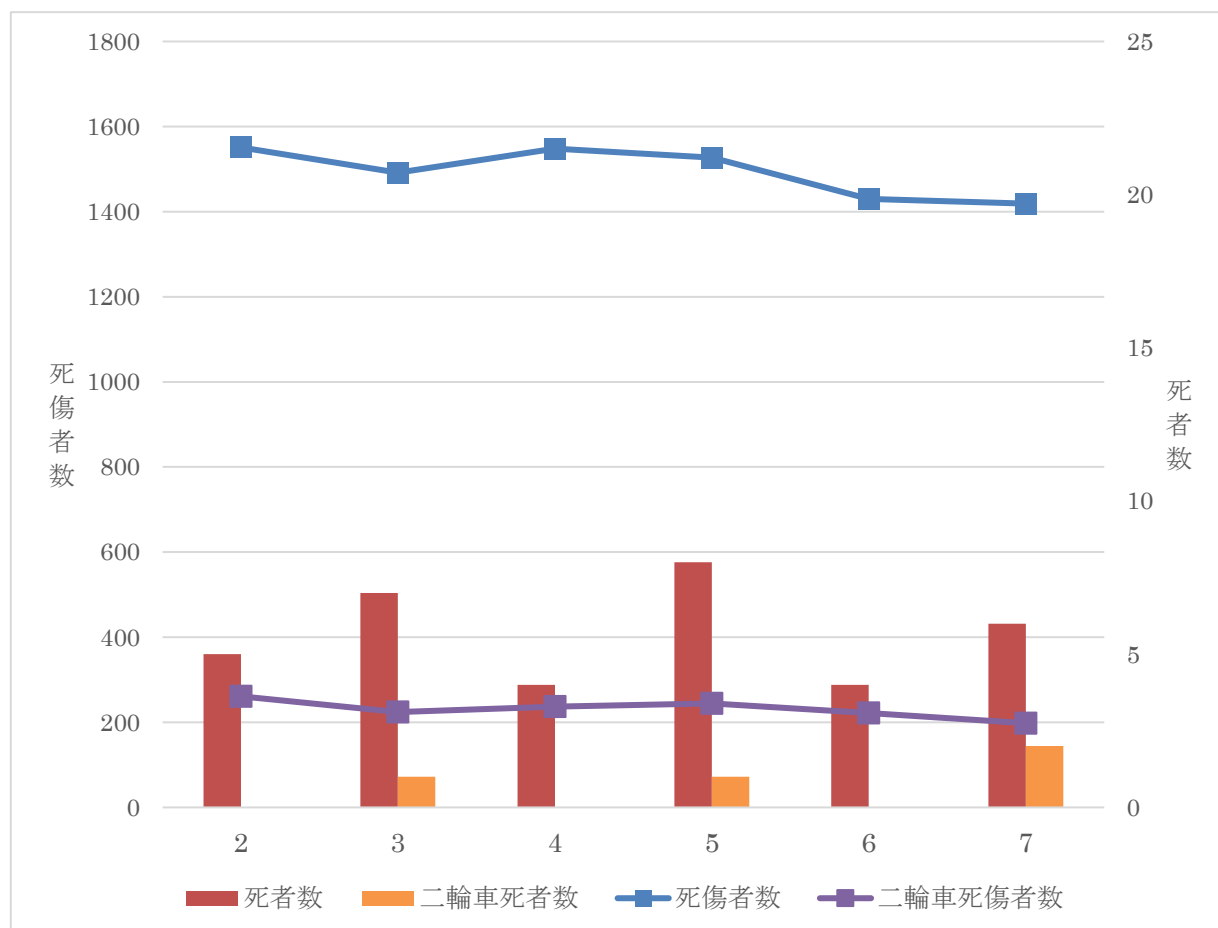
	交差点	交差点付近	トンネル	橋	踏切	その他	合計
事故件数	413	35	0	14	0	260	722
件数の割合(%)	57.2	4.8	0.0	1.9	0.0	36.0	100.0
死者数	0	1	0	0	0	1	2
重傷者数	37	3	0	2	0	9	51
軽傷者数	326	26	0	10	0	191	553

資料：警視庁提供交通事故統計資料による

※「その他」には上記以外の高速道路や国道・都道・区道・私道及び駐車場等を含む

〔4〕二輪車の交通事故

過去5年間の推移をみると、二輪車の事故による死傷者数は減少傾向にあります。しかしながら、死亡事故に繋がる重大事故が後を絶ちません。令和7年の死傷者数を年齢別でみると、30歳代の比率が高く、50歳代、40歳代及び若年層でも高い比率を示しています。



区内交通事故における二輪車の事故（5年間）

項目		区内全体 (人)			二輪車 (人)			死傷者数 の割合	死者数 の割合	
年別件数	年	事故件数	死者	負傷	計	死者	負傷	計	%	%
	2	1,388	5	1,546	1,551	0	261	261	16.8	0.0
	3	1,321	7	1,485	1,492	1	223	224	15.0	14.3
	4	1,395	4	1,544	1,548	0	237	237	15.3	0.0
	5	1,353	8	1,519	1,527	1	243	244	16.0	12.5
	6	1,316	4	1,426	1,430	0	222	222	15.5	0.0
	7	1,265	6	1,413	1,419	2	196	198	14.0	33.3

資料：警視庁提供交通事故統計資料による

令和7年 二輪車の事故による年齢別死傷者数

年齢層別 死傷者数	子ども				若年層				25 ～ 29 歳	30 ～ 39 歳	40 ～ 49 歳	50 ～ 59 歳	60 ～ 64 歳	高齢者	合計
	0 ～ 5 歳	小学生	中学生	小計	高校生	16 ～ 19 歳	20 ～ 24 歳	小計						65 歳 以上	
死者数	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	2
重傷者数	0	0	0	0	1	1	2	4	1	2	3	8	0	3	21
軽傷者数	0	1	2	3	2	9	15	26	22	38	30	26	14	16	175
小計	0	1	2	3	3	11	17	31	23	41	33	34	14	19	198
年齢層別計	3				31				23	41	33	34	14	19	198
構成率	1.5				15.7				11.6	20.7	16.7	17.2	7.1	9.6	100

資料：警視庁提供交通事故統計資料による

第3章 交通安全施策の方向

1 交通安全対策の重点

〔1〕高齢者・子どもの安全確保

高齢者の交通安全を確保するために、安全で安心して通行できる歩行空間の確保や交通安全施設の整備等に努めるとともに、高齢者が交通ルールやマナーをしっかりと守り、かつ危険を予知し回避する能力を身に付けるための交通安全啓発を推進します。子どもの交通安全を確保するために、上記の施策に加え、心身の発達段階に応じて交通ルールやマナーをしっかりと身につけられるように、交通安全教育に複合的に取り組みます。

〔2〕歩行者及び自転車・二輪車の安全確保

交通事故の死傷者に占める割合が多く、対歩行者・対自転車事故、その他事故態様においては加害者ともなる自転車・二輪車（特定小型原動機付自転車を始めとする電動モビリティを含む）の事故を防止するため、交通安全啓発を推進し、特に自転車利用者に対し「自転車安全利用五則」の周知徹底を図り、車道左側端走行の徹底、交通ルール順守、走行マナー向上を図ります。

道路交通環境についても、「江戸川区自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車専用通行帯や、矢羽根・ナビマークによる自転車走行環境の整備を行い、自転車・歩行者それぞれが安全・快適に道路を通行できる環境の整備を推進します。

〔3〕生活道路・幹線道路における安全確保

高齢者、障害者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる道路環境を確保し、交通事故を減少させていくことが求められています。身近な道路や交通量が多く車両走行速度の速い幹線道路の事故防止を図るために、事故発生箇所の特性や発生要因などについて分析を行い、その結果を踏まえて対策を講じていきます。

〔4〕飲酒運転の根絶

飲酒運転の根絶を図るために、あらゆる機会を捉えて継続した啓発活動や取締り活動を行い、引き続き「飲酒運転しない運動」を推進します。

また、飲酒運転は、自らが酒を飲み且つ自動車や自転車等を運転するという悪質性が高く、さらにアルコールは人の認知判断能力を低下させ、飲酒運転に関わる交通事故は重大事故につながっています。運転者ばかりでなく家庭及び飲食店等での運転者への酒類の提供を行わないよう啓発活動を推進します。

〔5〕2100年の江戸川区に向けた「ともに生きるまち」の取り組み

車いすやベビーカーなどが安全で快適に通行できるように、歩道と車道の段差解消を進めていきます。また、自転車走行環境を整備するとともに、江戸川区ユニバ

ーサルデザインマスタープランをもとに、誰もが安全に、支障なく円滑に利用できる道路等の整備を推進します。

2 分野別交通安全対策

〔1〕 道路交通環境の整備

交通安全を推進するには、人と車両が円滑に通行できる道路や道路交通環境整備が不可欠です。このため、安全で安心して生活できるまちづくりを基本として道路、交通安全施設、駐車・駐輪施設等の整備拡充等を推進します。

また、駅・公共施設の周辺地区等を中心に、誰もが安全に利用できるように道路交通環境のユニバーサルデザイン化を推進します。

〔2〕 交通安全意識の啓発

交通安全の基本は、区民一人ひとりが交通ルールと正しいマナーを身に付け、実践することです。そのためには、学校等の交通安全教育、地域における交通安全運動等のキャンペーン・パトロール活動、多様な広報媒体を活用した広報活動の実施等、あらゆる機会をとらえて交通安全意識の普及・啓発を推進します。

また、自転車用ヘルメットの着用を促す啓発活動を強化し、区民が安全に自転車を利用できる環境作りを進めていきます。

さらに、令和8年4月から始まる自転車交通反則通告制度の周知を徹底し、交通ルール違反の抑止につなげることで、より安全な交通環境の実現を目指します。

自転車は、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ります。自転車事故防止に対する意識向上と被害者の救済や加害者の経済的負担軽減を図るため、義務化されている自転車の損害賠償責任保険等の加入を促進します。

〔3〕 道路交通秩序の維持

道路交通の安全と円滑な交通秩序を確保するため、駐車場・駐輪場の整備等により、車両や自転車の駐車秩序を確立するとともに、事故発生状況に対応した効果的な交通規制や取締りを実施します。

〔4〕 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救急活動は、負傷者の救急処置を迅速に行い、被害を最小限に抑えることが必要です。さらに、交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助・救急体制のさらなる充実を図るとともに、救急医療体制の整備を図り救助活動の円滑な実施を期します。また、救命効果の向上が期待できる自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進します。

〔5〕交通事故被害者の救済

自動車や自転車による交通事故の被害に遭われ、法律、金銭、介護等の悩み事について、どこに相談すればよいか困っている方に、その疑問に答え、解決の道筋を示すとともに、加害者が被害者に適正な対応や賠償が行えるように交通事故相談を実施します。

第4章 交通安全対策の推進体制

今後も交通安全対策を効果的に実施し、区民が安全で安心して生活できるまちを実現するために、国や都と連携しつつ、区民、関係機関・団体と区が総合的、一体的な推進体制を維持及び強化していく必要があります。

また、地域社会における町会・自治会等区民の参加による地域力の結集を欠くことができません。交通事故及び交通安全対策については、関係機関・団体が相互に連絡調整や情報交換を行うなど、計画的かつ効果的に推進していきます。

1 行政機関

本区は、国や都、警察、消防等の関係行政機関と連携しながら、総合的交通安全対策を効果的に推進するため、計画から実施までの調整的役割を果たしていきます。

2 警察署

本区を管轄している、小松川・葛西・小岩の三警察署は、交通安全に関して交通実態に対応した交通規制の推進や交通機能確保のための交通安全対策を担っています。

そして、交通安全協会や地域団体・区と連携して、交通安全教育や交通安全キャンペーンなどの啓発活動を行っていきます。

3 事業者・交通関係団体等

区民を交通事故から守るうえで、事業者・交通関係団体等は大きな役割を果たしています。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教育講習会を実施するなど交通安全教育を推進していきます。

また、交通安全協会や町会・自治会の交通部などの交通関係団体等も、警察署や区と連携・協力しながら各種交通安全啓発活動を実施し、効果的に交通安全対策事業を推進していきます。

4 区民等・地域力の結集

交通事故をなくし、また発生後の被害を最小限にとどめるには、区民、関係機関・団体等が、地域の総力を結集することが必要です。そのため、国や都、区、警察、消防、交通安全協会、企業や学校、医療機関など、関係行政機関・団体と区民が連携しあい、それぞれが主体的な交通安全活動を行うことを基本として、総合的、一体的に交通安全対策を推進していきます。

第 2 部

講じようとする施策

第 1 章 重点施策

第 2 章 分野別の施策

第2部 講じようとする施策

第1章 重点施策

1 高齢者・子どもの安全確保

〔1〕高齢者のための対策

令和7年の交通事故発生件数（1,265件）のうち、高齢者（65歳以上）が関与する件数は436件、関与率は30%を超える高い割合で推移しており、高齢者の交通事故対策は、ますます重要となっています。

高齢者が安全で安心して通行できる歩行空間の確保や交通安全施設の整備、交通安全教育等を推進します。

①高齢者に配慮した交通安全施設の整備等

道路の交通安全対策として、高齢者が安全で安心して通行できる歩行空間の確保のため、「歩車分離式信号機」や「高齢者等感応式信号機」等の交通安全施設の整備に努めます。また、安全通行や道路機能を確保する上で、著しく支障となる歩道上の違法広告看板や商品などの不法占用物の指導取締りを行うとともに、広報等による啓発活動を行います。

②高齢者に対する交通安全啓発等

高齢者の交通事故原因及び背景の中には、横断禁止場所の横断や信号無視、安全不確認などの交通ルール違反とともに、夜間視認性の悪い服装等があります。

高齢者自身が注意をすることで回避可能な事故もあり、交通ルールやマナーを再確認し、反射材を活用するなど、危険を予知し回避する方法を身に付けることができるような交通安全啓発や各種広報活動により、事故に遭わないための交通安全対策を推進します。

③交通安全施設等の充実

高齢者が安全で安心して歩行できる歩道の段差解消などによるバリアフリー化の推進、視覚障害者誘導用ブロックの設置、高齢者等感応式信号機の増設や標識の拡大化等交通安全施設の充実を図ります。

〔2〕子どものための対策

①交通安全教育の推進

交通安全意識を向上させ交通ルール・マナーを身に付け実践できるように、未就学児の親子教室から小学生、中学生、高校生という成長段階に合わせた内容のカリキュラムを取り入れた交通安全教育を効果的に推進します。

②安全な通学路の確保

通学路の点検を定期的に継続的な取り組みとして行い、交通安全施設や交通規制等のハード・ソフトの両面の対策により、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携して安全確保を図ります。

③未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全の確保

幼児等が移動する散歩ルートの点検を行い、交通安全施設や交通規制等のハード・ソフトの両面の対策により、警察、保育主管部署、保育施設、道路管理者等の関係機関が連携して安全確保を図ります。

④保護者等に向けた交通安全ルールとマナーの啓発

子どもにとって身近な大人である保護者や保育施設等職員に対して、家庭や保育施設等で適切な指導ができるよう交通安全教室を実施します。

2 歩行者及び自転車・二輪車の安全確保

〔1〕歩行者及び自転車のための対策

令和6年11月1日付道路交通法の改正によって、自転車運転者の罰則規定を強化し、16種類の違反行為が設定され、3年以内に2回以上取り締まりの対象になると「自転車運転者講習」を受講することになりました。

本区の自転車に関わる交通事故は、交通事故発生件数全体の約5割を占める高い割合となっています。

交通安全教育の充実及び交通規制や指導取締りの強化等とともに、安全な道路交通環境の整備を図ります。

①自転車の交通事故防止

自転車による交通事故の原因は、信号無視や一時不停止、安全不確認、車道の右側通行、夜間無灯火走行など、交通違反やマナーやモラルの低下があげられます。自転車利用者の一人ひとりが交通ルールやマナーを自覚し、安全運転を実践するよう「自転車安全利用五則」の周知徹底と実効性のある啓発活動や指導取締りを強化、推進します。

②歩行空間及び自転車走行環境の整備

道路ごとの構造上の特性や地域ニーズ、利用状況等を踏まえて、歩道内の視覚的分離や車道左側端の自転車走行環境(ブルーレーン等)の整備を進めていきます。

また、生活道路等において歩行者・自転車・自動車それぞれの通行空間の明確化を図り、人優先の安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

③総合自転車対策の推進

総合自転車対策(平成17年4月開始)の推進によって、放置自転車の減少率は令和7年5月現在で99.0%の減少成果を上げています。さらに事業を継続し放置自転車0(ゼロ)を目指します。

また、駐輪場を自転車交通安全の拠点として位置付け、壁面を利用した自転車安全利用五則啓発ポスターの掲出や自転車利用マナー向上のリーフレット、反射材シール等の配布による普及啓発を推進していきます。

④自転車用ヘルメット着用の推進

令和5年4月1日より自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。自転車事故で死亡した人の約6割が頭部に致命傷を負っています。また、ヘルメットを着用していない場合の致死率は着用している場合と比較して約1.8倍と高くなっています。

交通事故の被害を軽減するために、自転車安全利用五則のリーフレット等を活用し、自転車乗車時のヘルメット着用を推進していきます。

⑤自転車に対する交通反則通告制度の開始

令和8年4月より、これまで自動車に対して行われていた交通反則通告制度(いわゆる「青切符」)が、自転車に対しても導入されます。交通事故の原因となるような悪質・危険な運転行為が取締りの対象となります。

区民が交通ルールを守り違反しないように、この制度をポスター、区ホームページ等で周知します。

〔2〕二輪車のための対策

二輪車(特定小型原動機付自転車を始めとする電動モビリティを含む)による交通事故は、死亡事故等の重大事故に繋がります。交通安全教育、交通規制や指導取締りの強化等とともに、安全な道路交通環境の整備を図ります。

①教育・啓発の推進

関係機関が連携して、二輪車実技講習を積極的に実施するとともに、電動モビリティの利用者については、関係機関や事業者団体等と連携を図りながら、ポスター・リーフレット、ホームページ、春・秋の全国交通安全運動の機会を活かしたSNS広告等を通じて、交通ルールや具体的事故例等を活用して啓発活動を推進

していきます。

②指導取締りの強化

二輪車の重大事故が多発する路線及び交差点を重点的に、警察による指導取締りを強化していきます。

③暴走族の取締り

あらゆる関係法令を適用し、検挙の徹底を図ります。

また、関係機関・団体・学校等が連携して、暴走族追放の機運の高揚と環境づくりに向けた広報及び啓発活動を推進します。

④道路交通環境の整備

二輪車交通事故が多い交差点について、導流帯（ゼブラゾーン）設置等の改良や進行方向別通行区分規制等の対策を進めていきます。

3 生活道路・幹線道路における安全確保

本区の道路環境は、通過する自動車交通量が多く、幹線道路だけではなく生活道路においても通過車両の流入等の問題も増加しています。

これまでの交通安全対策は、主として「自動車中心」の対策であり、「歩行者」の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とは言えない状況です。

このため、各所で交通事故や騒音問題が発生し、違法駐車や休憩車両などの迷惑駐車により道路機能を損なっている状況が発生しています。

〔1〕交通環境の整備

全ての区民が、安全で安心して通行できるよう交通安全施設の整備を行うとともに、歩行空間のバリアフリー化を進めます。

道路の整備にあたっては、円滑な道路交通を確保するために、都市計画道路等の整備やネットワークを充実させます。

また、バス停留所の交通安全上の実態把握及び安全性を確保するため、国土交通省、バス事業者、交通管理者、道路管理者との合同検討会により、対策が必要なバス停の安全性確保を講じていきます。

生活道路については、事故危険箇所、死傷事故率の高い区間や地域の実状を踏まえた分析を行い、「歩行者」や「弱者」の視点に立ち、「ゾーン30」（最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提）の見直しや、道路交通法の改正に伴う生活道路における自動車の法定速度の引き下げ（60キロメートル毎時から30キロメートル毎時。令和8年9月から）に併せ、準幹線道路の制限速度の見直しなどを検討し、歩行者や自転車が安全に通行できることを基本に整備を進めます。

〔2〕総合的な違法駐車対策の推進

違法駐車や迷惑駐車は交通事故の要因となるだけではなく、円滑な交通の流れを妨げ、正常な道路機能や緊急車両の走行をも損なっています。

そのため、駐車場の整備促進や時間貸し駐車場の利用促進及び違法駐車や迷惑駐車への指導取締りを強化します。

また、違法駐車のない安全で安心して生活できるまちづくりを推進するために、環境をよくする運動の各地区大会を中心として、効果的で実効性のある啓発活動を実施します。

4 飲酒運転の根絶

〔1〕飲酒運転しない運動の推進

飲酒運転根絶に向けた規範意識を確立するためには、区民一人ひとりが飲酒運転は重大な犯罪であることを再認識し、飲酒運転を「しない・させない・許さない」社会環境を醸成することが重要です。

そのために、区と区民、江戸川区食品衛生協会など関係機関・団体が協働して、個々の活動から広域的な活動など広報やキャンペーン等、あらゆる機会をとらえて「飲酒運転しない運動」を推進します。

〔2〕広報啓発活動の強化

飲酒運転による交通事故発生件数は、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などにより減少していますが、飲酒運転根絶意識の向上と飲酒運転行為が無くならない限り、重大事故の発生や事故件数の増加の可能性は残ります。

そのため、区広報やホームページ、イベント、キャンペーンなどを通じて飲酒運転根絶の啓発活動を継続して推進します。

5 2100年の江戸川区に向けた「ともに生きるまち」の取り組み

〔1〕交通インフラの整備

歩道と車道の段差を解消するためバリアフリー化を推進します。また、自転車走行環境を整備することにより、歩行者と自転車が安全に通行できる環境を整備します。

〔2〕交通ルールとマナーの啓発

年齢や国籍に応じた交通安全教育を実施し、交通ルールの理解を深め交通安全への意識を高めることを目指します。

また、区ホームページやSNSを活用して、交通ルールやマナーの啓発に努めます。多言語対応の資料を活用し、外国人住民への情報提供も行います。

第2章 分野別の施策

交通事故発生件数及び死傷者数ともに増加傾向にあることから、第9次交通安全計画に掲げた対策と取り組みの結果を検証し、さらに、近年の交通事故状況の科学的データや地域の顕在化した新たな課題を勘案し、次のとおり交通安全対策を実施します。

1 道路交通環境の整備

交通事故のない、安全で安心して生活できるまちづくりの推進には、その地域の実状に合った道路交通環境の整備が必要です。そのため、区内の生活・幹線道路等全ての路線において、歩行者・自転車・自動車等の安全で円滑な交通環境を確保するために、道路の整備、交差点の改良、道路照明の整備、道路利用の適正化等を推進します。

〔1〕安全で安心して生活できるまちづくりの推進

①あんしん歩行エリア

歩行者及び自転車利用者等の安全な通行を確保するために、緊急に対策が必要な住居系地区又は商業系地区を、道路管理者（区）、交通管理者（東京都公安委員会）が連携して、面的かつ総合的な死傷事故防止対策を講じるために「あんしん歩行エリア（中央地区・葛西地区）」を定めています。

②ゾーン30

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度制限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、ゾーン内における速度抑制やゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路安全対策を講じていきます。

ゾーン30指定箇所図…別図A（令和7年4月現在区内33エリアを指定）

③安心して歩ける道づくり

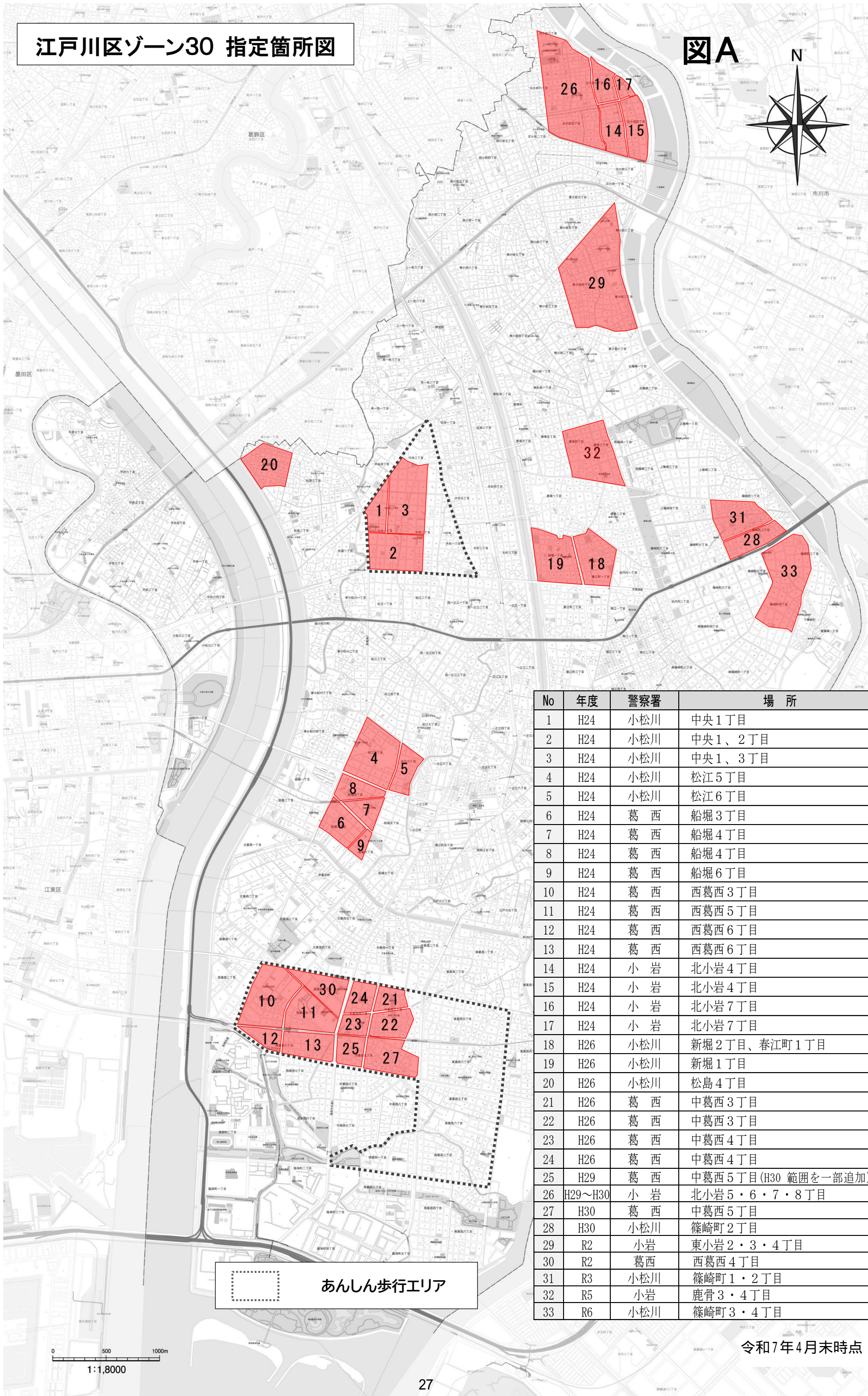
「江戸川区安全・安心まちづくり運動大綱」に基づき、地域の方々と区が協働して「安心して歩ける道づくり」を引き続き進めます。

この道づくりは、日常的に多く利用されている道路を対象に、道路上の死角除去、街路灯照度の改善、街路樹の適正管理などの対策を行っています。

地域の方々により交通・防犯パトロール等の活動を行い、安心して歩ける道を守ります。

江戸川区ゾーン30 指定箇所図

図A



あんしん歩行エリア

No	年度	警察署	場所
1	H24	小松川	中央1丁目
2	H24	小松川	中央1、2丁目
3	H24	小松川	中央1、3丁目
4	H24	小松川	松江5丁目
5	H24	小松川	松江6丁目
6	H24	葛西	船堀3丁目
7	H24	葛西	船堀4丁目
8	H24	葛西	船堀4丁目
9	H24	葛西	船堀6丁目
10	H24	葛西	西葛西3丁目
11	H24	葛西	西葛西5丁目
12	H24	葛西	西葛西6丁目
13	H24	葛西	西葛西6丁目
14	H24	小岩	北小岩4丁目
15	H24	小岩	北小岩4丁目
16	H24	小岩	北小岩7丁目
17	H24	小岩	北小岩7丁目
18	H26	小松川	新堀2丁目、春江町1丁目
19	H26	小松川	新堀1丁目
20	H26	小松川	松島4丁目
21	H26	葛西	中葛西3丁目
22	H26	葛西	中葛西3丁目
23	H26	葛西	中葛西4丁目
24	H26	葛西	中葛西4丁目
25	H29	葛西	中葛西5丁目(H30 範囲を一部追加)
26	H29~H30	小岩	北小岩5・6・7・8丁目
27	H30	葛西	中葛西5丁目
28	H30	小松川	篠崎町2丁目
29	R2	小岩	東小岩2・3・4丁目
30	R2	葛西	西葛西4丁目
31	R3	小松川	篠崎町1・2丁目
32	R5	小岩	鹿骨3・4丁目
33	R6	小松川	篠崎町3・4丁目

0 500 1000m
1:1,8000

令和7年4月末時点

〔2〕道路等の整備

①道路の整備

国道及び都道については、東京都防災都市づくり推進計画及び都市計画道路第四次事業化計画に基づき、千葉街道（南小岩・南小岩五・東小岩四）、柴又街道（東小岩）、補助第144号線（平井）の整備を促進します。

ア. 国道

路線名	場所	延長	整備計画
国道14号線 (京葉道路)	小松川立体	1,220m	用地取得中 平成27年度より一部 工事着手
千葉街道	菅原橋	500m	用地取得中 平成27年度より工事 着手
千葉街道	南小岩	560m	用地取得中 平成30年度より工事 着手（特定整備路線）
千葉街道	南小岩五	160m	用地取得中
千葉街道	東小岩四	160m	用地取得中 令和7年度より一部工 事着手

イ. 都道

路線名	場所	延長	整備計画
船堀街道 (京葉道路)	東小松川	交差点改良	平成27年度より工事 着手
柴又街道	東小岩	620m	用地取得中 平成30年度より工事 着手（特定整備路線）
補助 第144号線	平井	490m	平成30年度より工事 着手（特定整備路線）

ウ. 区道

路線名	実施計画					認可期間 (随時延伸)
	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	
264号線 (北小岩)	街路整備	→				H19~R9 (822m)
284号線 (中央)	街路整備	→				H16~R9 (294m)
288号線 290号線 (一之江)	街路整備	→				H17~R9 (410m)
288号線 (北篠崎)	街路整備	→				H26~R9 (1,349m)
288号線 (上篠崎)	街路整備	→				H29~R12 (452m)
288号線 (南篠崎)	街路整備	→				H14~R8 (1,239m)
289号線 (春江)	街路整備	→				H23~R11 (597m)
289号線 (江戸川)	街路整備	→				H25~R8 (582m)
289号線 (東葛西)	街路整備	→				H27~R10 (746m)
285号線 (南小岩)	街路整備					R元~R15 (1,192m)
288号線 (松江)	街路整備					R4~R16 (1,024m)

②橋梁の整備

ア.区

橋 梁 名	実 施 計 画					備 考
	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	
新中川 春江橋 (架 替)				→		R 4～R 1 1
新中川 瑞江大橋 (架 替)				—		R 1 1～

③市街地等の構造改善

市街地整備事業等に併せ、道路・公園など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。

ア. J R小岩駅周辺地区まちづくり

市街地開発事業と併せて、都市計画道路の整備を行うことにより、安全で円滑な交通を確保するとともに、駅周辺の回遊性を向上させ、街の活性化を図ります。

路 線 名	事業期間(予定)	延長(m)	施行者(予定)
J R小岩駅北口地区 市街地再開発事業	R 1～R 1 2	区域面積： 約2.0 h a	組 合
南小岩七丁目土地区画整理事業	R 3～R 1 3	区域面積： 約4.9 h a	江戸川区
南小岩七丁目駅前地区 市街地再開発事業	R 8～R 1 3	区域面積： 約1.5 h a	組 合
南小岩六丁目地区 市街地再開発事業	H 2 8～R 8	区域面積： 約1.3 h a	組 合
自転車駐車場 (J R小岩駅北口地区 市街地再開発事業により整備)	R 1～R 1 2	駐車台数(予定)： 2,000台	組 合
自転車駐車場 (南小岩七丁目駅前地区 市街地再開発事業により整備)	R 8～R 1 3	駐車台数(予定)： 2,600台	組 合
自転車駐車場 (南小岩六丁目地区 市街地再開発事業により整備)	H 2 8～R 8	駐車台数(予定)： 3,000台	組 合

285号線 (街路事業により整備)	H28～R13	約200	江戸川区
285号線(南小岩七丁目 土地区画整理事業により整備)	R3～R13	約200 交通広場： 約5,400㎡	江戸川区
26号線(南小岩七丁目 土地区画整理事業により整備)	R3～R13	約280	江戸川区
27号線(南小岩六丁目地区 市街地再開発事業により整備)	H28～R8	約100	組 合
28号線(街路事業により整備)	H28～R10	約130	江戸川区
29号線(JR小岩駅北口地区 市街地再開発事業により整備)	R1～R12	約200 交通広場： 約6,100㎡	組 合

イ. 密集住宅市街地整備促進事業

交通の安全確保は地域に根ざした課題であり、その地域の特性に応じた対応が必要です。木造建築物が密集した既成市街地において、道路・公園などの都市基盤を整備することにより、その地域の交通安全性を確保すると共に、防災性向上と住環境の改善を図ります。

地 区	面 積	事 業 期 間
南小岩七・八丁目地区	40.0 h a	H13～R12
松島三丁目地区	25.6 h a	H15～R9
一之江四丁目南地区	6.1 h a	H16～R10
二之江西地区	51.3 h a	H23～R12
平井二丁目付近地区	28.6 h a	H28～R12
南小岩南部・東松本付近地区	87.8 h a	H30～R9
上一色・本一色・興宮町地区	105.1 h a	H31～R10
東葛西八丁目地区	13.5 h a	R3～R12
西小松川町・東小松川一・二丁目地区	51.0 h a	R6～R15

ウ. 土地区画整理事業

土地区画整理事業を行うことにより、道路、公園などの都市基盤を一体的に整備することで、地域の生活環境と交通環境を改善します。

地 区	施 行 者	面 積	実 施 計 画 (予 定)
篠崎駅西部地区	江戸川区	14.8 h a	H16～R18

エ. 高台まちづくり

高規格堤防事業の上面を活用した、土地区画整理事業などの一体的なまちづくり事業により、災害に強い安全で安心なまちづくりを推進します。

地 区	施 行 者	面 積	実 施 計 画 (予 定)
篠崎公園地区	国・都・区	約6.4 ha	H27～R16

④踏切道の安全確保

京成本線・京成高砂駅～江戸川駅間は、東京都が平成20年6月に連続立体交差事業の事業化を目指す「事業候補区間」に選定されています。

渋滞の解消による道路交通の円滑化及び踏切事故防止による安全性の確保や鉄道により分断されていた市街地の一体化により地域の活性化を図るため、京成高砂駅～江戸川駅間の連続立体交差事業の推進を関係機関や鉄道事業者積極的に働きかけていきます。

また、視覚障害者が安全に踏切を利用できるよう、踏切道内誘導表示を整備します。

⑤無電柱化

安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の強化、良好な都市景観の創出を目的に、無電柱化の促進を図ります。

都道においては、東京都無電柱化推進計画に基づき、環状七号線など第一次緊急輸送道路を中心に無電柱化を促進します。

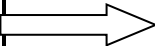
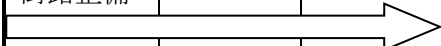
ア. 都道 ※CCB＝電線共同溝

路線名	実 施 計 画					期 間 (予 定)
	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	
主10号線 (葛西橋通り)						葛西橋東詰CCB H27～R13
主315号線 (蔵前橋通り)						小松橋北CCB H29～R13
主315号線 (蔵前橋通り)	→					上一色橋CCB H29～R8
主308号線 (船堀街道)			→			松江5CCB H28～R10
主50号線 (新大橋通り)	→					一之江町CCB H28～R9
主315号線 (蔵前橋通り)				→		北小岩CCB H30～R11
主50号線 (新大橋通り)						東小松川CCB R3～R13

主318号線 (環七通り)						江戸川中CCB H27~R12
主10号線 (葛西橋通り)						中葛西CCB R5~R17
主10号線 (葛西橋通り)						長島陸橋西CCB R6~R17
主308号線 (船堀街道)						西葛西CCB R6~R16
特450号線 (清砂大橋通り)						東葛西CCB R6~R20
主318号線 (環七通り)						環七上一色CCB H27~R9
主318号線 (環七通り)						環七松本CCB H26~R9
主318号線 (環七通り)						環七大杉CCB H25~R10
主308号線 (船堀街道)						宇喜田町CCB R4~R14
一501号線 (柴又街道)						南小岩二CCB R5~R18

イ. 区道

路線名	実施計画					期間 (随時延伸)
	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	
264号線 (北小岩)	街路整備					H19~R9 (822m)
284号線 (中央)	街路整備					H16~R9 (294m)
288号線 290号線 (一之江)	街路整備					H17~R9 (410m)
288号線 (北篠崎)	街路整備					H26~R9 (1,349m)
288号線 (上篠崎)	街路整備					H29~R12 (452m)
288号線 (南篠崎)	街路整備					H14~R8 (1,239m)
289号線 (春江)	街路整備					H23~R11 (597m)

289号線 (江戸川)	街路整備 					H25～R8 (582m)
289号線 (東葛西)	街路整備 					H27～R10 (746m)
285号線 (南小岩)	街路整備					R1～R15 (1,192m)
288号線 (松江)	街路整備					R4～R16 (1,024m)

〔3〕交通安全施設等の整備

①歩道の整備

高齢者や障害者など歩行者の安全と円滑化を図るために、歩行者を自動車交通から分離する歩道の整備とともに、道路改修に併せて、平成3年度より視覚などの身体障害者団体の方々と意見交換を行いながら整備してきた歩道段差改良を進めます。

歩道段差解消は、車イス等が通行しやすく、誘導シートを併用することで視覚障害者の安全面も確保できることから、誰もが安心して利用できる道路環境の整備につながります。(令和7年4月現在 歩道巻き込み部の段差解消率 89%)

②交差点の整備

交通量の多い道路や見通しの悪い交差点などの自動車や自転車の走行に注意を喚起するため、カラー舗装やすべり止め舗装等を実施し、交通事故の発生を抑止します。

③道路の舗装

自動車等の運転者に注意を喚起するために、カラー舗装やすべり止め舗装、路面標示等を実施し、安全・安心な道路交通環境を整備します。

④道路照明（街路灯）の整備

夜間の交通事故防止のため、LED化した街路灯の維持管理・改修を行います。

⑤道路標識等の整備

高齢者や障害がある方を含んだすべての道路利用者にとって見やすく、わかりやすい道路標識の整備をします。

また、高齢者や障害者等の円滑な通行を支援するため、案内標識や音声誘導装置、および触知図案内板等の維持管理・改修を行い、安全で安心して通行できる道づくりを進めます。

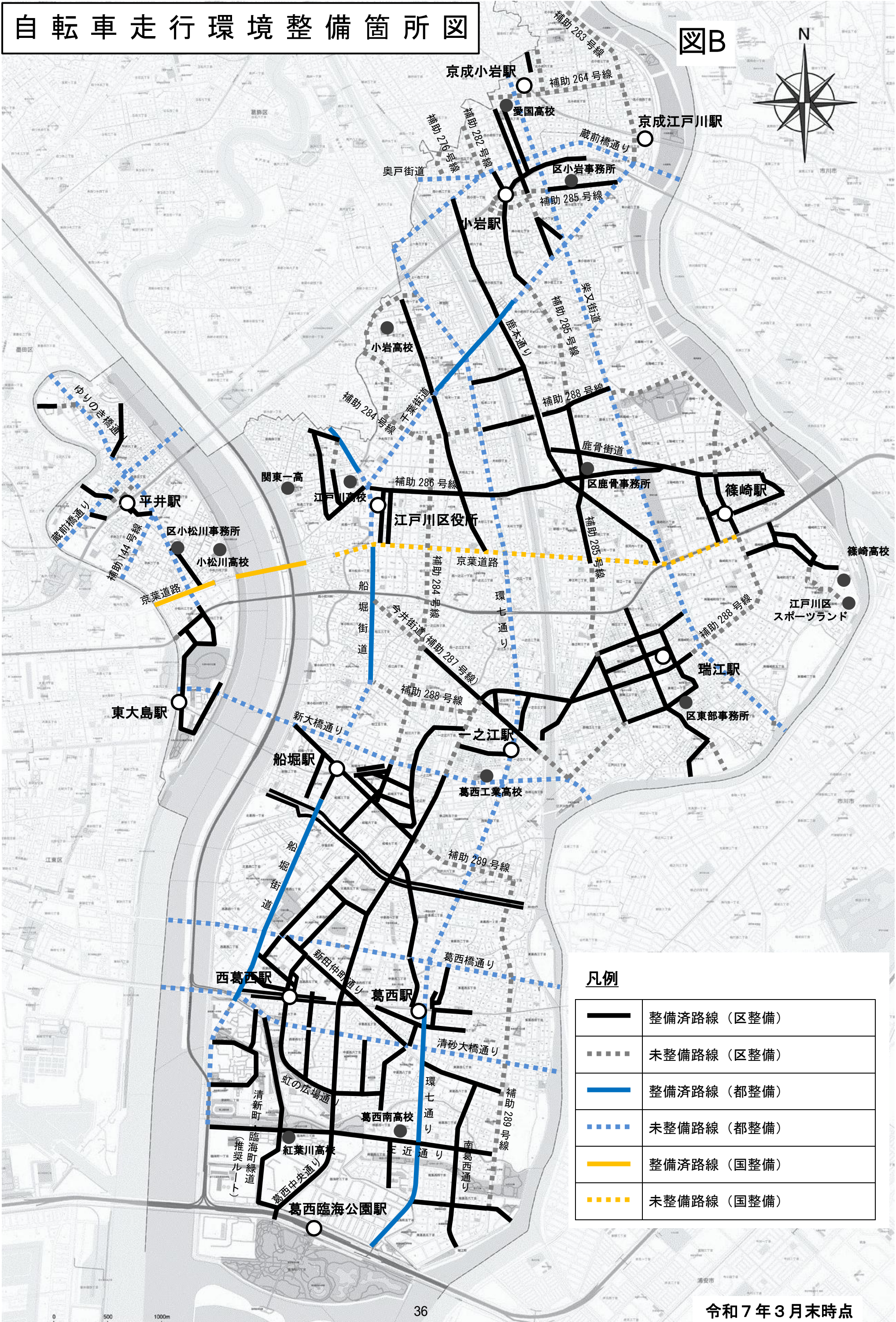
道路標識等の調査を行い、破損・腐食などの損傷がある場合は、順次改修・交換していきます。

⑥自転車走行環境の整備

平成 29 年 3 月に策定した「江戸川区自転車ネットワーク計画」に基づき、歩行者・自転車・自動車の分離を図り、それぞれが安全、快適に道路を通行できる自転車走行環境の整備を図ります（図B）。整備形態は、都市計画道路を「自転車専用通行帯」（図C）、一般区道を矢羽根・ナビマークを設置することによる「車道混在」（図D）とします。

自転車走行環境整備箇所図

図B

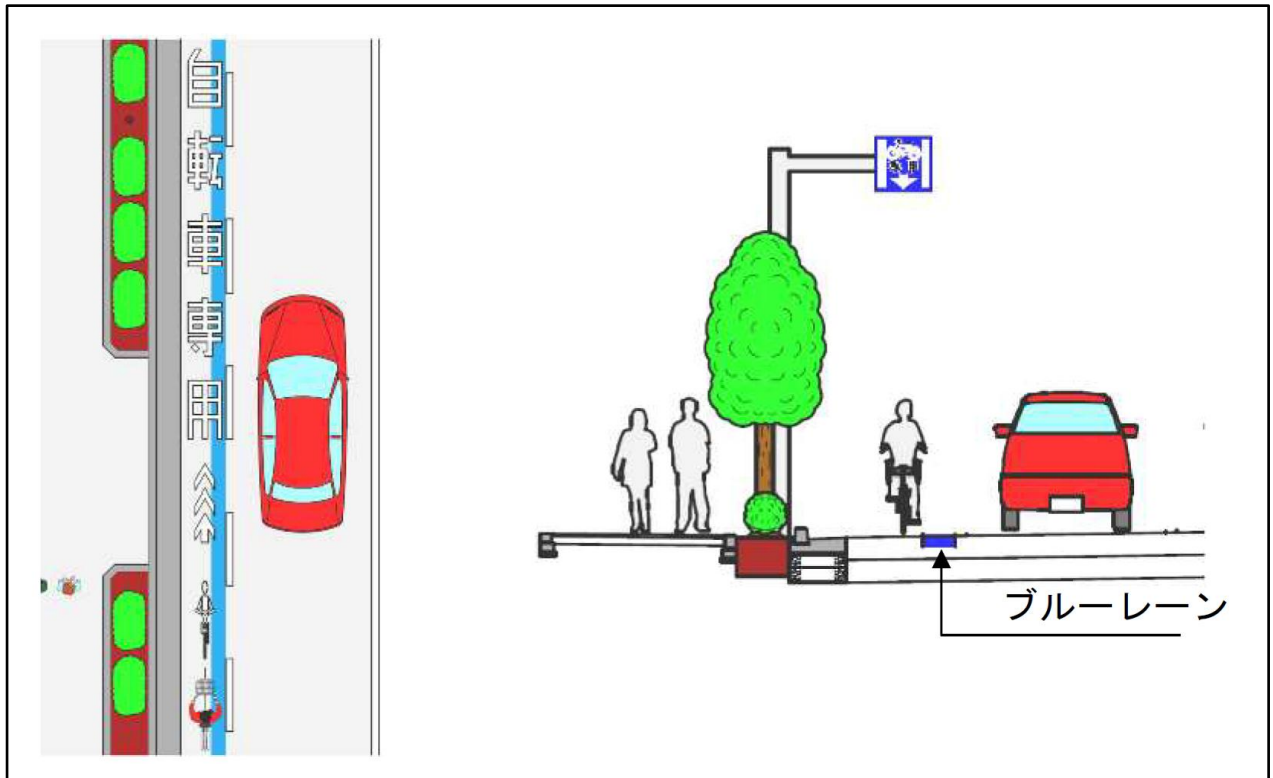


凡例

	整備済路線（区整備）
	未整備路線（区整備）
	整備済路線（都整備）
	未整備路線（都整備）
	整備済路線（国整備）
	未整備路線（国整備）

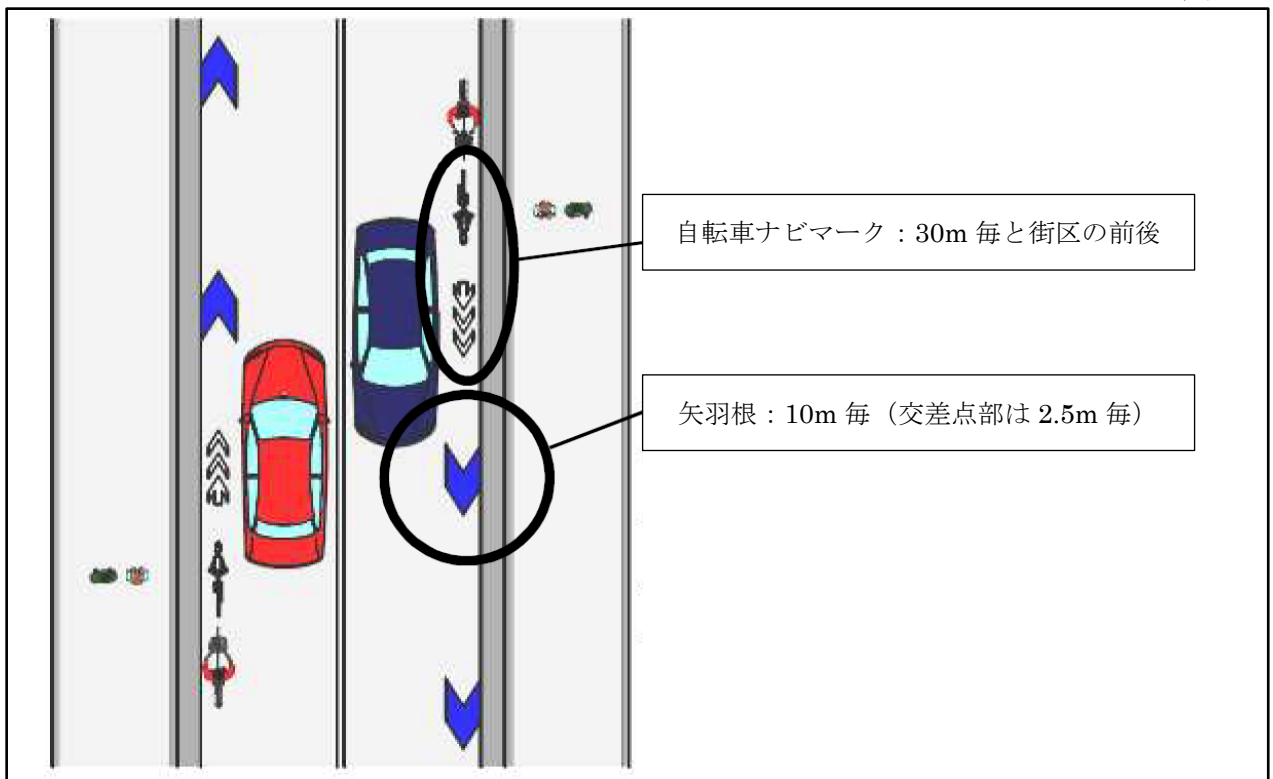
自転車専用通行帯

図C



車道混在

図D



〔4〕TDM（交通需要マネジメント）の推進

公共交通機関を使いやすくすることにより自動車交通量が減少します。円滑な交通の流れを実現するために、区内バス交通の利便性向上を図ります。

自動車から公共交通機関利用に転換することにより道路交通渋滞を緩和し、円滑な道路交通の実現を図るため、都市計画道路の整備や再開発事業等の都市構造の変化に合わせた区内のバス交通ネットワークのあり方を検討します。

バスルートの新設・延伸、乗継利便性の向上、待合い環境整備、需要喚起策の実施等、利便性向上に向けた取り組みについて、バス事業者と協議を重ね、公共交通の利用促進を図ります。

〔5〕道路利用の適正化

①道路使用及び道路占用の抑制

工作物の設置、各種工事のための道路使用及び占用については、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、適正な調整を行うとともに、良好な道路環境について指導の徹底を図ります。

②不法占用物件等の指導

交通事故を防止するとともに、良好な道路環境や都市景観を確保するために駅周辺や商店街等のパトロールを実施し、商品・看板等による不法占用防止の指導を行います。また、道路の役割や道路は区民一人ひとりのものであることを理解してもらうために、「道の日」等を活用して、広く区民に啓発活動を行います。

〔6〕総合的な違法駐車対策の推進

環境をよくする各地区協議会を中心として、違法駐車ゼロを目指し、安全で安心して生活できるまちづくりを推進するために、啓発活動を行うとともに、駐車場及び時間貸し駐車場の整備・利用促進等を図ります。

①違法駐車防止等の啓発活動

町会・自治会、警察、交通安全協会、区が協働して、各地区の実状を踏まえながら、環境をよくする運動の各地区大会、安全・安心まちづくり運動等での啓発活動を実施し区民の意識向上を図ります。

また、区民まつり、地域まつり等における広報・啓発活動を積極的に行います。

さらに、違法駐車対策として違法駐車防止用啓発看板や横幕の設置により違法駐車・迷惑駐車防止を図ります。

②広報活動

区公共施設等へ懸垂幕、ミニ垂れ幕を配布・設置及び区ビデオ広報、広報えどがわ・広報けいしちょう、区・警視庁ホームページへの放映・掲載等の広報活動を積極的に推進し、広く区民に違法駐車防止・迷惑駐車防止を呼びかけます。

③駐車場の整備と利用促進

違法駐車・迷惑駐車を防止するために、関係機関と連携して駐車場整備助成制度の案内や民間駐車場の整備・利用促進を図ります。

〔7〕総合自転車対策の推進

駅周辺の放置自転車0（ゼロ）を目指して、次の4つを柱とする「総合自転車対策」を継続して取り組み、自転車利用者の利便性向上を図るとともに、さらに安全で安心して生活できるまちづくりを推進しています。

〔4つの柱〕

- 駅周辺の駐輪場の整備
- 自転車放置禁止区域での啓発及び撤去
- 駐輪場の運営及び自転車放置禁止区域での啓発・撤去業務を駅ごとに一括実施
- 自転車利用者のマナー向上

①駐輪場の整備

区内各駅の自転車利用実態調査を行い、利用者が安全で快適に利用できるように既存駐輪場の機能の維持向上を図ります。

また、駐輪場の運営は、維持管理及び運営経費について利用者に一部を負担していただく受益者負担の考えから利用料または使用料制としています。

駐輪場利用状況				令和7年9月末現在
	駅名	収容台数(台)	利用状況(台)	年平均利用率(%)
1	京成小岩駅	1,823	851	46.08
2	平井駅	4,078	3,223	77.02
3	JR小岩駅	5,670	3,933	69.70
4	東大島駅	1,200	286	26.25
5	船堀駅	4,000	3,421	81.38
6	一之江駅	4,636	3,484	80.67
7	瑞江駅	6,820	5,689	85.94
8	篠崎駅	3,900	3,466	91.36
9	西葛西駅	6,150	4,596	78.16
10	葛西駅	9,800	7,055	71.71
11	葛西臨海公園駅	3,370	2,038	62.67
	合計	51,447	38,042	73.94

※年平均利用率は当日利用を含む。

②放置禁止区域の指定と放置対策の推進

良好な道路環境を維持するために、定期的に放置自転車実態調査を行い、放置禁止エリアを見直し、効果的に放置自転車の解消に努めます。地域商業施設等利用者の放置については、当該施設管理者による駐輪場の確保・誘導を行います。

夜間の放置自転車に対する啓発・撤去活動も引き続き実施し効果を上げていきます。

③駅別の放置自転車対策

自転車に関する業務（駐輪場運営、啓発活動、撤去、搬送・返還業務）を効果的に実施するため、業務委託並びに指定管理者制度を導入しています。

引き続き地域住民とともに啓発活動を実施することにより課題を共有し、取り組んでいきます。

2 交通安全意識の啓発

〔1〕生涯にわたる交通安全教育の推進

交通安全意識を向上させ、交通ルールやマナーを身につけ実践できるように、成長過程に合わせて、ビデオ等の視聴覚教材、自転車運転シミュレーターにて間接的、疑似的に体験できる参加・体験・実践型の教育方法や教材を積極的に取り入れ、段階的かつ体系的に学べる交通安全教育を推進します。

また、区民一人ひとりが交通安全を自らの課題として捉えるように、家庭、学校、地域社会における交通安全意識の高揚を目指し、広報活動の充実を図ります。

①子どもに対する交通安全教育

学校等における交通安全教育は、幼児・児童・生徒の発達段階に応じて、家庭及び関係機関と連携・協力を図りながら、日常的に適切な指導と計画的・組織的な教育活動を行います。

ア. 幼稚園・保育園では、実践活動や腹話術・指人形等の利用を通じて、信号機や標識・標示の種類と意味、交通事故の原因となる行動、歩行者の通るところ、踏切の通り方、雨天時の歩き方など交通ルールやマナーを分かりやすく習得できる内容の教室を開催します。私立幼稚園・保育園等においても交通安全教育の推進に努めます。

また、職員、保護者向けには、道路交通法の改正が施行され、安全な自転車の運転、交通ルールについて学ぶ「自転車安全教室」を企画し参加、啓発に努めます。

イ. 小学校では、幼児期に比べて行動範囲が広がり、高学年になると保護者から離れて行動する機会が増加します。

そこで、身近な交通安全施設や交通規制などの理解を通して、安全な歩行、自転車や乗り物の安全な利用など、安全で安心して生活できる態度や能力を育成するため、参加・体験的な手法を取り入れた指導を行います。

新入学の児童等に対し、通学路を実際に歩きながら、危険箇所を児童の目で確認し、交通安全意識の醸成を図ります。

また、自転車の利用等については、3年生を対象に、「自転車運転免許教室」を全校実施します。

この教室では、児童が正しい運転技術と知識を学び、道路や交通の状況に応じて危険を予測し、これを回避して安全に通行する能力を育成します。

学科と実技テストに合格して自転車運転免許証を持つことで、児童自身の誇りと交通安全のための責任の自覚を目指します。

自転車運転免許教室の実施計画

	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	備考
実施校数	65	65	65	65	65	小学校65校

ウ. 中学校では、スクエアード・ストレイト方式の「自転車交通安全教室」を在学中に1度は体験できるように継続して実施します。

この教室では、スタントマンが自転車事故を再現し、「これからどのような事故が発生するのか」「今の事故の原因はなんだったのか」など、歩行者としての安全な行動、自転車の正しい利用、交通事情や交通法規、応急処置、交通事故防止等に関する基本的事項の理解を深め、交通事故防止に関する能力の育成を中心として指導を行います。

中学生に対する自転車交通安全教室の実施計画

	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	備考
実施校数	11	10	11	11	10	中学校全32校

エ. 高等学校では、交通社会の一員として必要な交通ルールやマナーを身に付け、責任を持って行動できるように指導を行います。

教室では、特に自転車の安全運転を中心とした危険の予測や回避、運転者責任、応急処置、交通災害防止等に関する基本的事項の理解を深めます。

また、都立高校では令和6年度から生徒の自転車通学に関する許可や届出において乗車用ヘルメットの着用を条件または必須項目に加えています。

「自転車安全利用モデル高校制度」の指定校は、生徒で構成された高校生自転車交通安全指導員が中心となり、交通ルールの遵守を呼び掛けるなど、地域の交通安全意識の向上や安全な自転車利用の促進に貢献しています。

オ. 東部交通公園（平成31年4月開設）は区内唯一の交通公園で、交通安全教室を通して幅広い年代の方が、交通ルールを学ぶことができます。

日常には子どもたちが、園内約300メートルの道路を自転車や足踏み式ゴーカートに乗って楽しみながら交通ルールを学ぶことができます。また、公園利用者に向けた、交通ルールの解説や交通事故防止対策のため交通安全教室を開催しています。

②運転者に対する交通安全教育

企業・事業所等を中心に、運転免許取得者に対し、社会的責任の自覚、安全運転に必要な技術・知識の習得、事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識、ルールとマナー順守を目的とした講習会を開催し、他の模範となる運転者を育成します。また、二輪車運転者については、二輪車実技教室を中心に交通安全指導を実施し、安全意識の高揚と安全運転技術の向上を図ります。さらに、安全運転管理者には、法定講習や情報提供により安全運転管理能力の向上を図ります。

③高齢者に対する交通安全教育

高齢者については、くすのきクラブ等の活動を通じて、定期的に交通安全教室を実施し、交通事故防止を図ります。

また、反射材の着用を促進するために、駅頭やイベント会場等においてキャンペーンを実施し、夜間における交通事故防止を図ります。

さらに、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者には、町会・自治会、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、家庭訪問や見守り活動等の日常的に接するあらゆる機会を利用し、地域ぐるみで啓発・助言、啓発用品の配布を行い、交通ルールやマナーを徹底します。

運転免許証が不要になった方や、身体機能の低下等のため運転に不安を感じるようになった高齢者に対し、自主返納についての広報を行います。

④外国人に対する交通安全教育

外国人については、多文化共生センターと協力して、インターナショナルスクール等での交通安全教室を実施します。また、外国人が理解しやすいようにやさしい日本語版の啓発用リーフレット等を作成します。

〔2〕地域社会における交通安全意識の高揚

交通安全意識を地域の隅々まで普及・浸透させていくためには、地域ぐるみの交通安全対策等を拡大・充実させる必要があります。

このため、交通安全組織の育成、活性化を図り、住民の参加・協働の推進、民間団体等の主体的活動の推進を促して交通安全意識の高揚を積極的に推進します。

①地域の交通安全組織の育成

ア.交通安全協会

交通安全協会は、定期的な交通事故防止街頭活動や高齢者等交通事故防止キャンペーンなど各種の対策を実施しています。警察・区及び地域の方々と連携を強めて、地域に幅広く交通安全意識の高揚を図ります。

イ.交通少年団

各少年団は小学生を対象に組織されており、交通安全に対する知識の習得と地域の交通安全キャンペーンなどの行事に参加し、広く啓発活動を行うことで地域住民の交通安全意識の高揚に努めます。交通少年団の組織を拡大及び拡充するために、多くの小学校からの参加を呼びかけるとともに、関係機関とさらなる連携を深め、幅広い活動により交通安全意識の高揚を図ります。

ウ. 町会・自治会等

地域においては、町会・自治会等を単位とした各種講習会を実施するほか交通関係団体等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に、地域における交通安全リーダーの育成に努めます。

②交通安全運動等の推進

交通事故を防止するためには、区民一人ひとりが交通安全意識を持ち、交通ルールの順守と正しい交通マナーを実践することが重要となります。

このため関係機関・団体と区が一体となって、区民に交通安全の大切さを訴える区民参加型の運動として、「交通安全区民の集い」「春・秋の全国交通安全運動」をはじめとした各種キャンペーンを実施します。

③自転車盗難防止に向けた取組み

区内刑法犯認知件数の約4割を自転車盗が占め、その内6割が無施錠です。区では自転車盗難件数の削減に向けて様々な取組みを実施しています。

ア. 各種広報媒体を活用した啓発活動

区内で行われる各種イベント・キャンペーンにおける啓発活動のほか、広報えどがわや区ホームページ、町会回覧（防犯だより）、防犯パトロールカー、区施設でのポスターやのぼり旗の掲出等の様々な広報媒体・機会・場所を活用して、防犯意識の向上や鍵かけの徹底等の啓発を実施します。

イ. 青少年に対する注意喚起及び啓発

自転車盗難の約6割が無施錠であったことから、小中学生を対象に区内全校児童生徒へのチラシ配布や、中学生を対象としてイベントを実施し、自転車への鍵かけの徹底を啓発し、鍵かけ習慣を身に付けてもらいます。

ウ. 各地区における自主的活動に対する支援

各地域で結成されている防犯パトロール隊・PTA等によるパトロール活動など自主的な取組みに対して、物品配布等の支援を行います。前かごに反射材付き啓発掲示物を取り付けてもらうほか、反射アームバンドの着用を促すことで、夜間の安全確保を促します。

エ. 自転車盗難多発地域における重点的な注意喚起物の設置

自転車盗難多発地域において、警察と協働し、のぼり旗の設置や啓発キャンペーンを実施するほか、啓発物品の継続的な配布等を行い、盗難防止に向けた取組みを進めています。

〔3〕自転車の損害賠償責任保険等への加入促進

交通事故によって、相手の生命、身体又は財産に被害を与えれば、当然に損害賠償責任を負うことになります。

最近、自転車事故の加害者に高額賠償を命じる判決が相次いでいます。自転車保険については、保険制度の認知・加入率も低いため、加害者は賠償金の支払いが困難となる状況が生じています。

この対策として、東京都では令和2年4月から条例を改正し、(東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例) 自転車利用中の対人等賠償事故に備える保険等への加入が義務となりました。そのため江戸川区でも令和2年度より「区民交通傷害保険」制度を開始しました。この保険は、少額の保険料で加入でき、区内在住・在勤・在学者を対象に年齢を問わず加入できます。

また、自動車や火災・傷害保険の中に特約として設定してある場合や、点検整備された自転車の車体に付帯される「TSマーク」保険などもあり、様々な保険制度の周知を図り加入を促進します。

主な高額賠償事故例

	賠償額	判決	事故の概要
1	約9,500万円	2013年 (神戸地裁)	小学生の児童が自転車で坂を下っている際に女性と衝突。女性は寝たきりの状態となった。
2	約9,330万円	2020年 (高松高裁)	男子高校生がイヤホンで音楽を聴きながら無灯火で自転車を運転中、パトカーの追跡を受けて逃走。職務質問中の警察官と衝突。警察官は頭蓋骨骨折等で約2か月後に死亡した。
3	約9,300万円	2008年 (東京地裁)	男子高校生が車道を横断し、対向車線の自転車の男性と衝突。男性には後遺症が残った。

〔4〕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

担当課と連携し、広報えどがわ及び区ホームページ、SNS等あらゆるツールを活用して、交通ルールに関する情報を発信することで、事故防止を図ります。

②各種イベントにおける広報活動の実施

春・秋の全国交通安全運動や年末キャンペーンのほか、区民まつりや地域まつりなど、多くの区民が集まる機会をとらえ、パンフレット・リーフレットの配布等効果的な広報活動を実施します。

③交通安全教育のための教材・教室等の充実

幼稚園・保育園、小学校、中学校、高等学校、町会・自治会、くすのきクラブ、外国人等において、各世代用のパンフレット等の配布や、交通安全ビデオ・DVDの貸出しを行うとともに、警察と区が連携した出前型の交通安全教室等の交通安全教育を実施していきます。

3 道路交通秩序の維持

道路機能の維持及び向上を図るため、道路交通の実態に即応した交通規制等とともに自転車・二輪車の事故多発路線や交差点対策を推進します。また、円滑な交通環境や安全を確保するために、交通事故抑止に資する交通指導取締りを強化します。

〔1〕効果的な交通規制等の推進

①交通実態に対応した交通規制の推進

交通事故の発生状況や交通渋滞状況等の交通実態について、路線別、時間別態様別の分析を行い、特徴、変化を的確に把握するほか、区民、ドライバー等の意見を踏まえ、交通規制、交通管制及び道路構造等総合的な視点に立って、各種対策を速やかに実施します。実情にそぐわない交通規制の変更及び廃止を行います。

ア. 総合的対策

道路等における交通事故防止と交通の円滑化を図るため、歩車分離式信号機への変更や信号調整、面的整備に併せた交通規制見直しを警察と協議、道路改良等の各種交通事故防止対策を総合的に実施します。

イ. 二輪車対策

二輪車事故の多い路線や交差点では、導流帯（ゼブラゾーン）、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）の設置などの交通規制対策を実施します。

ウ. 自転車対策

歩行者・自転車・自動車それぞれが、安全で安心して通行するため道路ごとの構造上の特性や利用状況を踏まえて、歩道内での視覚的な分離や車道を活用した自転車通行帯やナビマークなどの手法を用いて自転車走行環境の整備を可能なところから積極的に推進します。

また、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）の周知を徹底し交通ルールの意識向上を図ります。

②先行交通対策の推進

大規模再開発や大型ビル・店舗の建設及び道路等の新設は、地域の交通量に大きな影響を及ぼすため、その開発規模に応じた都市基盤の整備を併せて行う必要があります。

このため、計画の初期段階において、交通需要予測に基づく交通諸対策の実施や交通管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう、計画立案者や関係機関・事業主体者等に働きかけ、あらかじめ調整を行うなど、先行交通対策を推進することで、安全で安心な都市交通環境の実現を図っていきます。

③信号機の新設・改善

ア. 信号機の新設及び増灯

交通事故多発交差点における「信号機の新設」や、横断中の歩行者と右左折車との事故を防止するための「歩車分離式信号機」の増設、歩行者用信号機が青に変わったことを音で知らせる「音響式信号機」の設置、高齢者などに配慮した「青色延長押しボタン付き信号機」の設置など、安全で利用しやすい信号機の整備について、配慮が必要な箇所を交通管理者に要望します。

イ. 交通円滑化対策

道路環境を見極めて整備を進めることにより、交通流の円滑と歩行者等が安全に横断できる道路環境整備を図ります。

ウ. 歩行者に配慮した信号機の設置

横断中の歩行者と右左折車との事故を防止するための「歩車分離式信号機」の増設、歩行者用信号機が青に変わったことを音で知らせる「音響式信号機」の設置、高齢者などに配慮した「青色延長押しボタン付き信号機」の設置など、安全で利用しやすい信号機について、配慮が必要な箇所を交通管理者に要望します。

エ. 大災害に備えた信号機の改善

大規模災害等の発生に備え、信号機への自動起動式発動発電機の設置・整備を進めます。

④エスコートゾーン等の設置

視覚障害者からの要望や視覚障害者の利用頻度が高い施設等へのアクセスルートとなる横断歩道に対して、安全に道路を横断する環境を整えます。

また、横断歩道を利用する視覚障害者に対し、安全で利便性の高いエスコートゾーンの設置について、関係機関に働きかけます。

踏切道においても、踏切道内誘導表示の設置を整備します。

〔2〕重点的な指導取締りの推進

①交通取締りの推進

飲酒運転、速度超過、携帯電話等使用しながらの運転、妨害運転、信号無視や歩行者妨害等重大交通事故に直結する交通違反を、重点的に指導取締りを実施するとともに、見せる交通取り締まりを行い、運転者の交通ルールに対する規範意識の向上を図ります。

②違法駐車対策の推進

違法駐車・迷惑駐車は、円滑な交通の流れを妨げ、道路機能を損なうだけでなく、交通事故の要因となっています。

このため、駐車実態に対応した駐車規制及び取締りを推進します。特に、「駐車監視員活動ガイドライン」に定められた路線や地域については、重点的に取締りを行います。

③二輪車対策の推進

二輪車の重大事故が多発する路線・交差点を重点的に、危険性、迷惑性の高い交通違反（速度超過、進路変更、割り込み等）の取締りを強力に実施します。

また、二輪車運転者の安全対策としてプロテクターの着用を啓発します。

④自転車利用者対策の推進

酒酔い運転、酒気帯び運転、妨害運転等の重大な違反や、重大事故につながる恐れが高い遮断踏切立ち入り、自転車制動装置不良等の交通違反の指導取締りを強化します。

また、令和8年4月から自転車の交通違反に対して交通反則通告制度が導入されることから、区民に対し事前周知したうえで指導取締りを推進し、自転車利用者による交通事故の減少に努めます。

⑤シートベルト着用やチャイルドシート使用義務違反の指導取締り

交通事故による被害軽減を図るため、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底とチャイルドシートの正しい使用について、指導取締りを強化します。

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、車両の押収など取締りを強化し、組織の弱体化、壊滅に努めます。

また、関係機関・地域団体・学校等と連携を強化して、ポスター・チラシ等を活用した広報活動を行い、暴走族追放の機運の高揚と環境づくりに努めます。

⑦妨害運転の取り締まり

道路交通法の改正（令和2年6月30日付施行）で妨害運転罪が創設され、行政処分の整備がなされたことから、あらゆる機会を通じて広報活動を行うとともに、妨害運転の取り締まりを強化します。

〔3〕安全運転と車両の安全性確保

本区の交通事故の原因の多くは、「安全運転義務違反」や「交差点の安全通行違反」が、多くを占め、交通ルール違反やマナーの欠如という人的な要因によるものです。交通事故を防止するために、運転者が安全運転を励行するように、交通安全教育の充実を図り、安全対策として、ドライブレコーダー等の車載やASV（advanced safety vehicle）の普及についても啓発します。

①安全運転の確保

ア. 運転者教育の充実

最近の交通事故の特徴等を踏まえて、教育方法・内容等の見直しを行い、運転実務に必要な知識と判断力を修得できるように、運転者教育の充実に努めます。特に、未組織運転者、若年運転者、高齢運転者に対しては、実践的体験的な交通安全教育を推進します。

また、高齢者等交通弱者に対する思いやりのある運転行動の育成に努めます。

・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。

特に、二輪車の運転者については、二輪車実技教室を中心に交通安全指導を実施し、安全意識の高揚と安全運転技術の向上を図ります。

・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、実践的かつ体験的な運転者教育を推進します。

・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、高齢運転者に対しては、運転に自信がなくなった等の理由から、免許が不要となった方に対して、運転免許証の返納及び運転経歴証明書制度の周知を図ります。

・走行中における携帯電話等の使用禁止等に関する啓発の推進

交通安全運動や各種運転者講習会等あらゆる機会をとらえて、運転中の携帯電話等の使用の危険性を訴え、運転者に対する具体的な広報及び

啓発活動を推進します。

イ. 労働条件の適正化

運転者の過労運転等による交通事故を防止するために、運転者の労働条件の適正化を図り、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」による指導を徹底します。

また、交通安全対策基本法第 24 条の規定に基づく交通安全業務計画により、次の事項を推進します。

- ・ 運転者の労働条件に関する監督指導
- ・ 労働時間の的確な把握のため、道路貨物運送事業を中心に乗務手帳制度の定着化の指導
- ・ 自主的労務改善促進のための指導
- ・ 労働災害防止団体が行う交通災害防止活動の指導
- ・ 関係行政機関との連携

ウ. 安全運転管理の充実

- ・ 安全運転管理者、副安全運転管理者制度の充実強化を図るための法定講習会のほか、安全運転管理者部会、連絡協議会を開催し、地域安全運転管理者部会相互の連携を密にし、交通事故防止対策の推進を図ります。

また、地域安全運転管理者部会の自主的な講習会及び研修会の促進を図るとともに、安全運転管理者の資質と管理技能の向上、安全運転管理者相互の連携強化に努めます。

- ・ 安全運転管理者未選任事業所の一掃対策を強力に推進し、制度の徹底を図るとともに、安全運転管理者を選任するに至らない事業所については、無事故強調運動に積極的に参加させるなど、事業所における安全運転管理体制を充実させます。

②車両の安全性の確保

無車検車・整備不良車・不正改造車一掃の指導取締りを推進するとともに、車両使用者に対し、定期点検の実施と記録簿等の備え付けの啓発活動を行います。

また、高齢運転者に対して、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掲載した自動車をいう。通称「サポカー S」）について、各種機会を利用して普及啓発を推進します。

③排出ガス及び騒音対策

ア. 自動車排出ガス対策の推進

アイドリングストップを中心とした自動車の適正運行の励行、低公害車の普及等を図る。自動車排出ガスに起因する大気汚染の実態を把握するため、区内の道路沿道等で二酸化窒素、浮遊粒子状物質の常時測定を実施し、

国や東京都の測定局の情報も併せ区内の大気環境の把握をします。

事業区分	区分	事業内容
自動車排出ガス対策	区	○大気環境調査 自動車排ガス局 1局 一般環境局 2局
一般環境大気	東京都	○大気環境調査 一般環境局 3局
自動車排出ガス対策	国	○大気環境調査 自動車排ガス局 2局

イ. 低公害車の導入

低公害車の普及・PRのため、公用車に「庁用車の環境に配慮した導入指針」に適合する低公害車を導入します。

ウ. 自動車騒音の常時監視

騒音規制法第18条に基づき、道路端から50m以内の住居系の建物全てについて環境基準達成状況を把握し、改善のための基礎資料を作成します。

事業区分	区分	事業内容
自動車騒音の常時監視	区	○根拠：騒音規制法 ○内容・調査：5年で一巡するように計画・測定・評価する。(測定区間は道路交通センサスを基本とする。)

4 救助・救急業務体制の整備

〔1〕救急処置の充実

交通事故による重症外傷では、医療機関での早期処置が救命につながります。

重症外傷での救命率を向上させるため、現場活動時間を短縮し、早期搬送を達成します。また、救急隊員だけでなく、消防隊員も交通外傷の訓練を行い、交通救助活動における隊員間の連携を円滑に図れるようにします。

消防隊への新たな救急資器材の整備により、客観的な数値に基づく早期の観察及び処置が可能となり、傷病者の救命率向上につながります。

〔2〕救急医療機関との連携強化

交通事故発生時、早期に負傷者を医療機関へ収容する体制を確保するため、「江戸川区救急業務連絡協議会」を通じて、脳神経外科、整形外科等の搬送医療機関の受け入れ状況把握に努め、地域救急医療機関との更なる連携強化を図ります。

各消防署において、管内の救急医療機関に対し、応需率等のデータを示し、診療情報の正確性の向上、迅速な診療可否の回答、傷病者搬送通知書ポスト活用等による救急隊の早期引揚への協力などを働きかけています。救急活動時間の短縮に向け

て、救急医療機関の受け入れ体制確保についての協力依頼を継続して行います。

〔3〕応急手当等の普及・啓発の推進

救急隊が到着するまでの間、居合わせた人（バイスタンダー）による応急手当の実施数及び効果を向上させるため、救急技術の普及を図ります。町会・自治会及び事業所、教育機関に働きかけ、応急手当の講習会を行うとともに、消防署にて公募で行う区民向けの講習、消防団員に対する上級救命講習を推進します。消防署単位で行う救命講習のほかにも、定期的に一般公募の救命講習を開催し、応急手当の知識・技術の普及に努めています。

また、東京消防庁のホームページ内では電子学習室を開設し、オンライン上で応急手当を学べる環境を提供します。

地域で行う防災訓練や、事業所で行う自衛消防訓練においても、要望に応じて応急救護講習を実施しています。

5 交通事故被害者の救済

〔1〕交通事故相談業務の充実

①相談体制

交通事故に伴う賠償問題等の適正な問題解決は、被害者・加害者にとって深刻な問題です。初期の段階で、損害賠償額の算定、調停、訴訟の手続きなど、医事・損害保険や法律問題等について、気軽に相談できる場所が必要です。このため、引き続き交通事故相談を実施します。

②相談機能の充実

相談効果向上のため、事案の解決まで一貫した相談体制を継続していきます。このため、都が実施する事例研究会等を通じて、交通事故相談員の資質の向上による相談内容の充実を図ります。

〔2〕交通事故相談機関との連携

交通事故被害者等からの相談に的確に対応するために、示談・調停・訴訟等の手続き、法律扶助制度の利用、生活援護制度の活用等、関係機関との連携を強化して、問題解決処理機能の向上を図ります。

〔3〕交通事故相談業務の広報活動の充実

適切な事故処理を進めるには、初期の段階において相談できる場所が必要です。各種広報媒体を活用して、特別区または一般財団法人東京都交通安全協会、公益財団法人日弁連交通事故相談センター等の周知を図り、広く相談できる機会を提供します。

参 考 资 料

- 1 第10次江戸川区交通安全計画（案）の意見公募結果
- 2 第10次江戸川区交通安全計画の策定経過
- 3 江戸川区交通安全連絡協議会要綱
- 4 交通安全対策基本法（抜粋）
- 5 用語の解説

参考資料 1

第10次江戸川区交通安全計画（案）の意見公募結果

1 意見募集期間

令和8年3月15日（日）から令和8年4月13日（月）まで

2 周知方法

広報えどがわ、区ホームページに掲載するとともに、土木部施設管理課北棟3階交通安全推進係窓口で閲覧

3 提出方法

区ホームページ（メール）、郵送又は持参

4 意見募集の結果

意見提出数 3件（3名）

	意見の概要	回 答
1	<p>交通安全の観点から自転車への対策が急務ではありますが、ブルーゾーン上の自動車等の駐停車、看板設置等がある等、自転車の安全環境確保がセットになって初めて成り立つ物と考えます。例えば、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道では、歩道上の自転車の高速走行をさせない為の車止め等の設置。 ・車道では、ガードレール等を用いたブルーゾーンと自動車道との完全分離。 ・高齢者等の横断禁止場所の横断対策としては、中央線上に柵の設置。 ・未就学児の安全確保としては、車道と歩道の境の無い路地では、散歩時間等、時間を決めて車両通行止めとする。 <p>更に、ルール、マナー向上の為、児童生徒には、学校での交通安全の必須授業化。</p> <p>未就学児童には、親世代への教育として、母親父親学級、産婦人科等と連携をして教育を。</p>	<p>ご意見を参考に、さまざまな機会を捉えて今後も一層の啓発に取り組んでまいります。</p> <p>また、道路の構造上の特徴や利用状況を鑑みて、今後の課題として東京都や警察等の関係機関と連携して、実施の可否を研究いたします。</p>

	成人、高齢者等には、メディア媒体等を利用した啓発活動、東京都とも連携をし、東京アプリ上等で成人向けにも交通安全教室の実施案内を提案したく存じます。	
2	子どもの頃から自転車の正しい乗り方を知っていれば、大人になってからも身につけているだろうから、小中学生向けの自転車講習会を増やした方がよい。	これまでも本計画に基づき区内の小学生向けに自転車運転教室、中学生向けにスタントマンによる交通事故の再現などを織り交ぜた自転車交通安全教室を毎年実施してまいりました。今後も本計画案に基づき、引き続き小中学生の自転車安全教育に取り組んでまいります。
3	素晴らしいと思います。	ご賛同ありがとうございます。

第 10 次江戸川区交通安全計画の策定経過

月 日	策 定 経 過
令和 7 年 11 月 4 日	第 1 回交通安全連絡協議会 ・ 第 9 次交通安全計画の評価について ・ 第 10 次交通安全計画の策定方針について ・ 策定委員会の設置について
令和 7 年 11 月	「事業内容調査」実施
令和 7 年 12 月 24 日	第 10 次江戸川区交通安全計画第 1 回策定委員会 ・ 第 10 次江戸川区交通安全計画（素案）について
令和 8 年 1 月 29 日	第 10 次江戸川区交通安全計画第 2 回策定委員会 ・ 第 10 次江戸川区交通安全計画（案）について
令和 8 年 3 月 15 日 ～ 4 月 13 日	「第 10 次江戸川区交通安全計画案」の公表及び区民意見の募集
令和 8 年 5 月 20 日	第 10 次江戸川区交通安全計画第 3 回策定委員会 ・ 第 10 次江戸川区交通安全計画（案）の意見募集の 手続き結果について ・ 第 10 次江戸川区交通安全計画（案）の決定について
令和 8 年 5 月 26 日	第 2 回交通安全連絡協議会 ・ 第 10 次江戸川区交通安全計画の決定について

昭和 60 年 4 月 1 日制定

江戸川区交通安全連絡協議会要綱

(設置)

第 1 条 江戸川区内の行政機関並びに江戸川区の行政区域を所管する関係機関及び団体が相互に緊密な関係を保ち、全体として効果的な交通安全対策を推進するため、江戸川区交通安全連絡協議会（以下「連絡協議会」という。）を設ける。

(所掌事項)

第 2 条 連絡協議会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 交通安全対策に関する計画及び事業執行について協議し、調整を行うこと。
- (2) 交通事故及び交通安全対策について情報連絡を行うこと。
- (3) 交通安全対策について調査及び研究を行うこと。

(構成)

第 3 条 連絡協議会は、別表に掲げる者をもって構成する。

(会長)

第 4 条 連絡協議会に会長を置き、江戸川区土木部長をもって充てる。

- 2 会長は、連絡協議会を主宰する。

(連絡協議会の開催)

第 5 条 連絡協議会は、会長が招集する。

- 2 連絡協議会は、必要に応じ開催する。

(委員会の開催)

第 5 条の 2 会長は、第 2 条に掲げる事項に関して特に調整及び検討の必要があると認めるときは、必要に応じ委員会を開催することができる。

- 2 委員会は、別表に掲げる者のうちから、会長が指名する者をもって構成する。
- 3 会長は、委員会で決定された事項について、連絡協議会に報告し、承認を得るものとする。

(他の関係機関等の出席)

第 6 条 会長は、必要に応じ、その他関係機関・団体の代表者等の出席を求めることができる。

(庶務)

第 7 条 連絡協議会の庶務は、江戸川区土木部が行う。

付 則（平成 22 年 11 月 1 日要綱第 98 号）

この要綱は、平成 22 年 11 月 1 日から施行する。

付 則（平成 23 年 4 月 1 日要綱第 42 号）

この要綱は、平成 23 年 4 月 1 日から施行する。

付 則（平成 23 年 6 月 3 日要綱第 56 号）
この要綱は、平成 23 年 6 月 3 日から施行し、平成 23 年 5 月 25 日から適用する。
付 則（平成 27 年 11 月 6 日要綱第 112 号）
この要綱は、平成 27 年 11 月 6 日から施行する。
付 則（令和 3 年 4 月 1 日要綱第 121 号）
この要綱は、令和 3 年 4 月 1 日から施行する。
付 則（令和 7 年 12 月 17 日要綱第 315 号）
この要綱は、令和 7 年 12 月 17 日から施行する。

別表（第 3 条、第 5 条の 2 関係）

交通安全連絡協議会構成

江戸川区土木部長（会長） ※
小松川警察署交通課長 ※
葛西警察署交通課長 ※
小岩警察署交通課長 ※
江戸川消防署警防課長
小岩消防署警防課長
葛西消防署警防課長
国土交通省関東地方整備局東京国道事務所交通対策課建設専門官
東京都建設局第五建設事務所管理課長
小松川交通安全協会事務局長
葛西交通安全協会事務局長
小岩交通安全協会事務局長
江戸川区都立高等学校校長会代表
江戸川区私立幼稚園協会会長
江戸川区私立保育園園長会会長
江戸川区小学校 P T A 連合協議会会長
江戸川区中学校 P T A 連合協議会会長
江戸川区子ども会連合会会長
江戸川区小学校長会会長
江戸川区中学校長会会長
江戸川区くすのきクラブ連合会会長
東京都トラック協会江戸川支部事務局長
江戸川区 S D G s 推進部広報課長
江戸川区環境部環境課長 ※
江戸川区生活振興部地域振興課長 ※
江戸川区福祉部福祉推進課長 ※
江戸川区子ども家庭部子育て支援課長 ※
江戸川区土木部計画調整課長 ※
江戸川区土木部施設管理課長 ※
江戸川区土木部保全課長 ※
江戸川区教育委員会事務局学務課長
江戸川区教育相談センター長 ※
計 32 名 ※は、第 5 条の 2 により設置された、策定委員会の構成委員。

交通安全対策基本法(抜粋)

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用人、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

(地方公共団体の責務)

第四条 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)

第五条 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。

(車両の運転者等の責務)

第八条 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。

(歩行者の責務)

第九条 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)

第十条 住民は、国及び地方公共団体を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)

第十一条 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。

第二章 交通安全対策会議等

(都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務)

第十六条 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。

(市町村交通安全対策会議)

第十八条 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。

第三章 交通安全計画

(交通安全業務計画)

第二十四条 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、第一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)

第二十五条 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、第一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、第三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 第四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)

第二十六条 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ことができる。

- 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。）を作成することができる。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、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

第四章 交通の安全に関する基本的施策

第一節 国の施策

(交通環境の整備)

第二十九条 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)

第三十条 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)

第三十一条 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。

(車両等の安全性の確保)

第三十二条 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)

第三十三条 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)

第三十四条 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)

第三十五条 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。

(交通の安全に関する施策の実施についての配慮)

第三十七条 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。

第二節 地方公共団体の施策

(地方公共団体の施策)

第三十八条 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。

(特別区についてのこの法律の適用)

第三十九条 この法律の適用については、特別区は、市とみなす。

用語の解説

本計画で用いる主な用語の意味は、次の通りである。

・交通事故

道路における車両等（自動車、原動機付自転車、軽車両、路面電車、トロリーバスの全て）の交通に起因する人の死傷又は物の損壊をいう。本計画においては、人身事故のみを対象としている。

・死者 交通事故発生から24時間以内に死亡したものをいう。

・重傷者 交通事故による加療日数が30日以上を負傷者をいう。

・軽傷者 交通事故による加療日数が30日未満を負傷者をいう。

・死傷者 死者、重傷者、軽傷者を合計したものをいう。

・歩行者の事故 歩行中の人のほか、路側に立っていた人、路上作業員、路上遊戯中等の人が関係した交通事故をいう。

・子どもの事故 0～5歳児、小学生、中学生が関係した交通事故をいう。

・若年層の事故 16歳～25歳未満までの年齢層の人が関係した交通事故をいう。

・高齢者の事故 65歳以上の年齢層の人が関係した交通事故をいう。

・第1当事者 過失(違反)がより重いか、又は過失(違反)が同程度の場合にあっては、被害がより小さい方の当事者をいう。

・第2当事者 過失(違反)がより軽いか、又は過失(違反)が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者をいう。

・道路種別

(1) 幹線道路とは、都心の重要路線網を構成している道路の区間をいい、国道、首都高速道路の全部及び主要地方道の大部分並びに都（区市）道の一部の区間をいう。（幹線道路に準じる道路で、その地域の主要道路として構成されている道路の区間をいう「準幹線道路」を含む）

(2) 生活道路とは、居住地等において、専ら日常生活の用に供する買物道路遊戯道路、通勤、通学道路及びこれらに準じる道路をいう。また、本計画においては、いずれにも該当しない道路についても「生活道路」とする。

・自転車安全利用五則

(1) 車道が原則、左側を通行

歩道は例外、歩行者を優先

(2) 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

(3) 夜間はライトを点灯

(4) 飲酒運転は禁止

(5) ヘルメットを着用

・ユニバーサルデザイン

あらゆる年齢、体格、能力の人が利用可能なように、都市空間や生活環境をデザインする考え方・その取り組みをいう。

・自動体外式除細動器（AED）

心室細動（不整脈）を起こしている方に、電氣的刺激（除細動）を与え心臓を正常

な状態に戻すための救命器具をいう。

・ **16種類の違反行為（道路交通法の改正：令和6年11月1日付施行）**

（警視庁で発表している危険な行為は以下の16種類）

- (1) 信号無視
- (2) 通行禁止違反
- (3) 歩行者用道路徐行違反
- (4) 通行区分違反
- (5) 路側帯進行方法違反
- (6) 遮断踏切立入り
- (7) 優先道路通行車妨害等
- (8) 交差点優先車妨害
- (9) 環状交差点通行車妨害等
- (10) 指定場所一時不停止等
- (11) 歩道通行時の通行方法違反
- (12) 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転
- (13) 酒気帯び運転等
- (14) 安全運転義務違反※傘を差しての運転なども違反行為となる。
- (15) 携帯電話使用等
- (16) 妨害運転

・ **ピクトグラム表示**

絵文字、絵言葉のこと。表現対象である事物や情報から視覚イメージを抽出、抽象化し、文字以外のシンプルな図記号によって表したものの。

・ **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ひとつ。区域（ゾーン）を定めて時速30km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。

・ **連続立体交差事業**

道路と鉄道との交差点において、鉄道を高架化または地下化することで踏切を除去し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通の円滑化を図る事業。

・ **TDM（交通需要マネジメント）Transportation Demand Management**

自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化等、「交通需要の調整」を図ることにより、都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和していく取り組みをいう。

・ **自転車運転免許証**

自転車運転における交通ルールとマナーを順守した自転車利用者の育成を図るため、区内小学3年生を対象に自転車運転免許教室を実施し、これを終了した児童に交付し、自転車利用者の交通安全意識を図る制度をいう。

・ **スケアード・ストレイト方式**

「恐怖を直視させる」という意味で、受講者（教育を受ける者）に「恐れ」を与えることにより、社会通念上望ましくない行為を自主的に行わせないようにする教育方法をいう。

- ・ **T S マーク**

自転車安全整備士が自転車を点検、整備して確認をしたときに貼られるマーク。このマークが貼られている自転車には傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている。自転車の安全利用と自転車事故の防止、併せて被害者の救済に資することを目的にしている。

- ・ **歩車分離式信号機**

歩行者と車両の信号を分離して、交差点を横断中の歩行者と右・左折車両との事故を防止するための信号機をいう。

- ・ **音響式信号機**

歩行者用信号機が青であることをメロディで知らせる信号機をいう。

- ・ **ゆとりシグナル**

交差点への無理な侵入や横断歩道上で取り残されることを防止することを目的に設置され、青信号と赤信号の残り時間表示する信号機をいう。

- ・ **エスコートゾーン**

視覚障害者に対して、横断中の方向を誘導するため横断歩道上に設置する誘導表示をいう。

- ・ **運転経歴証明制度**

高齢等の理由により運転免許証を自発的に返却した方の申請により、5年間の運転に関する経歴を証明する「運転経歴証明書」が交付される制度をいう。この運転経歴証明書は、運転免許証と同じ大きさのカードサイズで、顔写真、住所、氏名、生年月日などが記載されている。

- ・ **ドライブレコーダー等**

映像記録型ドライブレコーダー及びデジタル式運行記録計

- ・ **A S V (advanced safety vehicle : 先進安全自動車ともいう。)**

他車との距離や相対的速度，路面状況などを検知するセンサやマイクロコンピュータを搭載した自動車。危険を察知すると警告を発し、自動的に加減速や操舵などを行う。

江戸川区交通安全計画
(令和8～12年度)

編集・発行 江戸川区土木部施設管理課
江戸川区中央1丁目4番1号
電話 (5662) 1998