（案）

第 12 次杉並区交通安全計画

（令和8年度～令和 12 年度）

杉並区交通安全協議会

用　語　解　説

本書で使用している主な用語の意味は、以下のとおりです。

交　通　事　故　・・・　道路交通法第２条第１項に規定されている道路において、車両、路面電車及び列車（軌道車）の交通によって起こされた、人の死亡又は負傷を伴った事故及び物的損害を伴った事故をいう。ただし、本書では人身事故の数値のみを計上している。

重　　傷　・・・　交通事故により加療日数が 30 日以上の負傷をいう。

軽　　傷　・・・　交通事故により加療日数が 30 日未満の負傷をいう。

負　　傷　・・・　重傷と軽傷を合計したものをいう。

当　事　者　・・・　交通事故に関係した人をいうが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者としている。

第１当事者　・・・　最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。

第２当事者　・・・　最初に交通事故に関与した車両等の運転者、歩行者又は構造物等の物件のうち、第１当事者以外の者をいう。

高齢者の事故　・・・　年齢 65 歳以上の人が関係した交通事故をいう。

昼　・・・　日の出から日の入りまでの時間をいう。

夜　・・・　日の入りから次の日の出までの時間をいう。

事故類型　・・・　事故をまず当事者の種類（人または車両）によって類型化し、次いで、当事者の事故時の行動（動き、位置、衝突物等）によって更に細かく類型化したものをいう。

第１章　交通安全計画の基本的事項

１　計画策定の趣旨

杉並区交通安全協議会の交通安全計画は、昭和 46 年から、５年を計画期間として策定し、第 1 次から様々な交通安全対策の取組を実施してきました。

第 11 次計画の計画期間（令和３年から令和７年）では、交通事故件数が令和３年比で 11.5%増加の 989 件、負傷者数も 8.1%増加し 1,081 件となっております。交通事故死者数については、３人から７人の間で推移しており、第 11 次計画で目標とした、年間交通事故死者数をゼロにするという目標を未だに達成できていません。

こうした状況を踏まえ、杉並区交通安全協議会では人命尊重の理念に立ち、交通事故死傷者を根絶させること等を目標とし、関係機関がそれぞれの役割の下、実効性のある交通安全対策を実施していくため、第 12 次杉並区交通安全計画（以下「本計画」という。）を策定します。

２　計画の性格及び位置づけ

交通安全対策基本法第４条では、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、実施する責務があると規定しています。

法改正により、市町村交通安全計画の策定は任意規定となりましたが、令和８年３月に策定された第 12 次交通安全基本計画（以下「国計画」という。）、同年４月に策定された第 12 次東京都交通安全計画（以下「都計画」という。）との整合性を図りつつ、地域の実情に応じた交通安全施策を総合的かつ計画的に推進し、区民の生命、身体及び財産を保護するため、本計画を策定します。

なお、本計画は、交通安全対策基本法第 26 条の規定により、都計画との整合性を図ります。

都計画は、都内全体の道路交通、鉄道交通、踏切道における交通を基本に策定しており、本計画はその内容を踏まえ、身近な生活道路等の安全や区民への啓発活動等を中心とした「道路交通」の安全対策の大綱として策定し、達成すべき目標を明らかにし、その実現を図るために必要な取組を計画化します。

本計画の策定に当たっては、杉並区基本構想を実現するための都市整備分野の総合的方針を定めた「杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）」（令和５年３月改定）、杉並区基本構想の実現に向けて地域公共交通の面から取り組むために具体的な方向性と施策・取組を示す「杉並区地域公共交通計画（地域交通に関するマスタープラン）」（令和５年３月改定）、区における自転車対策及び活用を総合的に推進する「杉並区自転車活用推進計画」（令和６年２月改定）との相互連携も行います。

杉並区交通安全計画の位置づけ

交通安全対策基本法

杉並区基本構想

杉並区総合計画
杉並区実行計画

交通安全基本計画（国）
陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定める

杉並区まちづくり基本方針
（杉並区都市計画マスタープラン）
道路・交通体系整備の基本的な考え方
1．体系的な道路網の整備
2．安全で快適な歩行者・自転車空間の確保
3．公共交通の利便性向上
4．安全で快適な自転車利用の推進
5．新たなモビリティサービスへの対応

第 12 次東京都交通安全計画
都内の陸上交通（道路交通、鉄道及び踏切）の安全に関する施策の大綱を定める

整合

整合

杉並区地域公共交通計画
計画の目標
1．持続可能な公共交通へと刷新されている
2．生活圏での快適な移動が確保されている
3．気軽で自由な外出と回遊が確保されている
4．安全かつ安価で最適な移動が確保されている
5．脱炭素化に資するかしこい移動へと転換されている

整合

整合

第 12 次杉並区交通安全計画
区内の道路交通の安全対策の大綱を定める

連携

杉並区自転車活用推進計画

３　基本理念

一件でも多く交通事故を減らすため、国計画、都計画と同様に、「人優先」、「人命尊重」を本計画の基本理念とします。

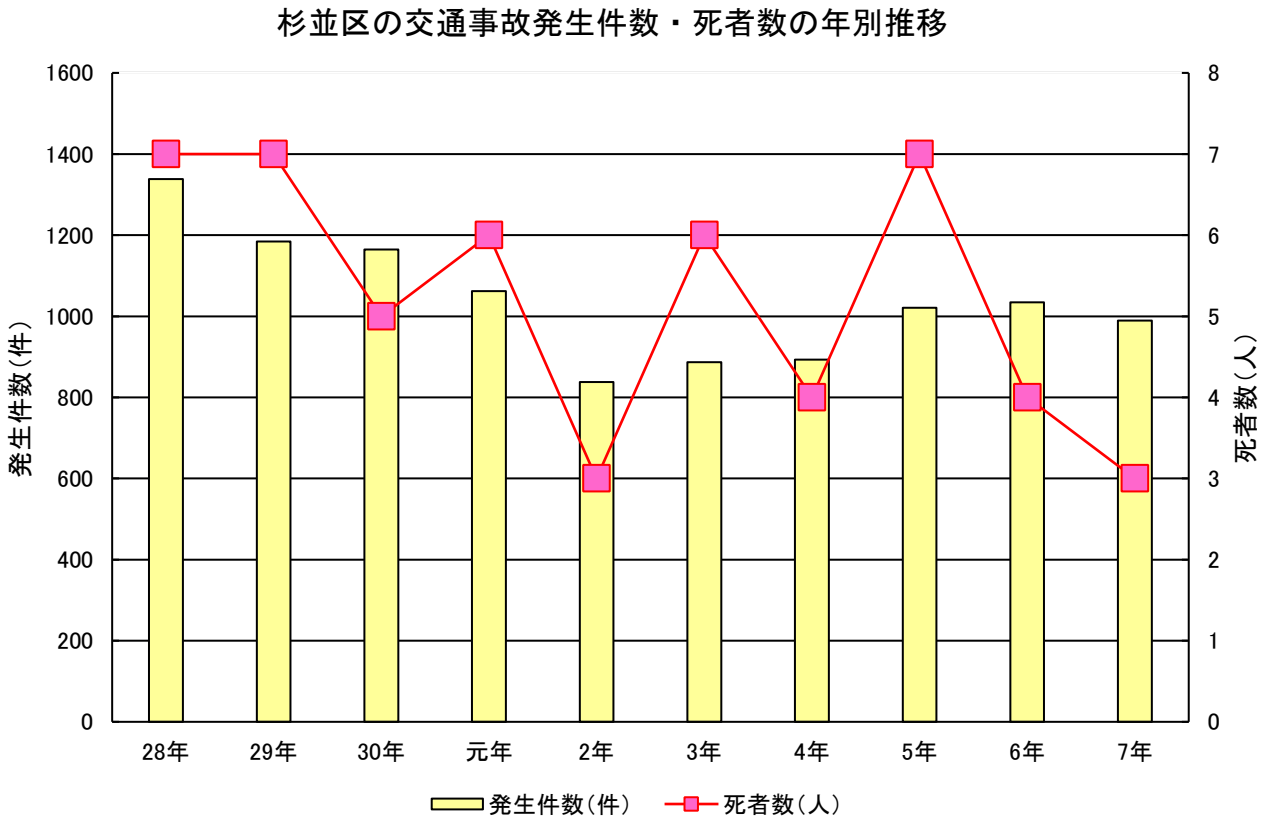
４　計画期間

令和８年度から令和 12 年度までの５か年とします。

第２章　杉並区の交通事故の現状と課題

１　杉並区の交通事故の現状

（１）交通事故件数の推移



第 10 次杉並区交通安全計画の始期である平成 28 年から第 11 次計画の終期である令和７年までの 10 年間に発生した交通事故発生件数と死者数を見ると、平成 28 年に 1,338 件あった交通事故件数は徐々に減少し、令和２年の 838 件で底を打った後、徐々に増加傾向が見られ、令和６年は 1，034 件に増加していますが、令和７年は 989 件に減少しています。

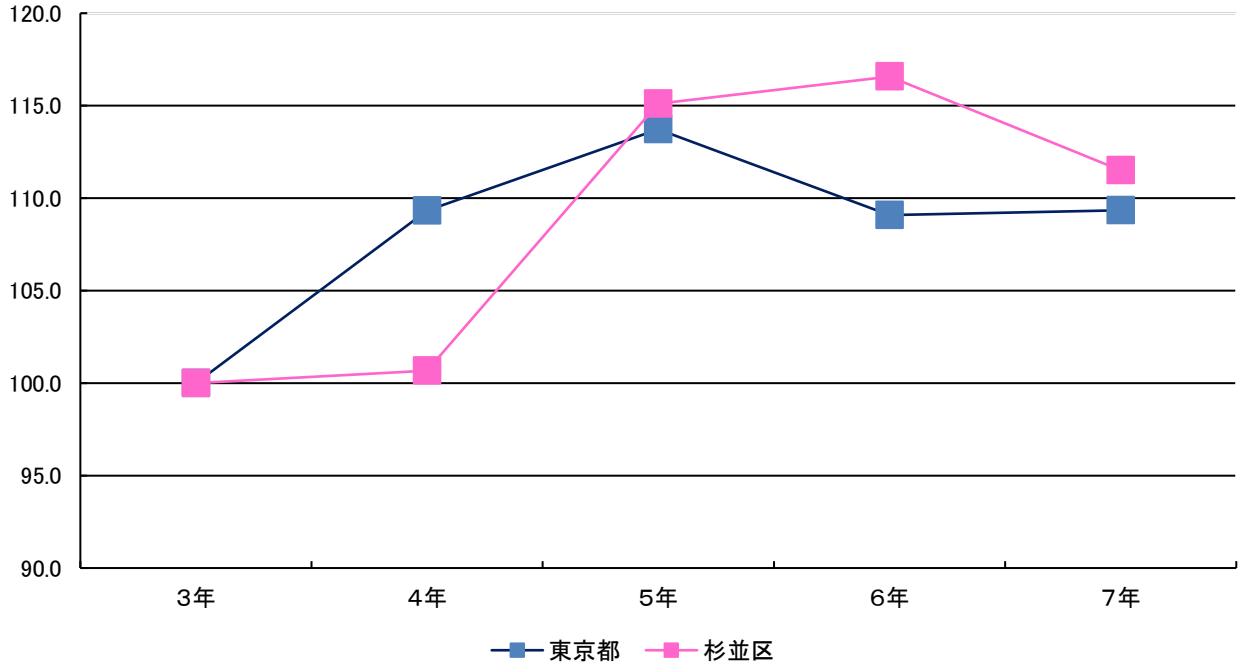
また、死者数については、令和７年は３人となり、平成 28 年、平成 29 年及び令和５年の７人という最も多い時よりも減少してはいるものの、ここ 10 年で増減を繰り返しています。

東京都及び杉並区内の交通事故発生状況（５年間）

単位（件）

		令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
東京都	発生件数	27,598	30,170	31,385	30,103	30,176
	死者数	133	132	136	146	134
	負傷者数	30,836	33,429	34,870	33,251	33,401
杉並区	発生件数	887	893	1,021	1,034	989
	死者数	6	4	7	4	3
	負傷者数	1,000	1,018	1,129	1,152	1,081

東京都及び杉並区内の交通事故発生件数（指数）の推移

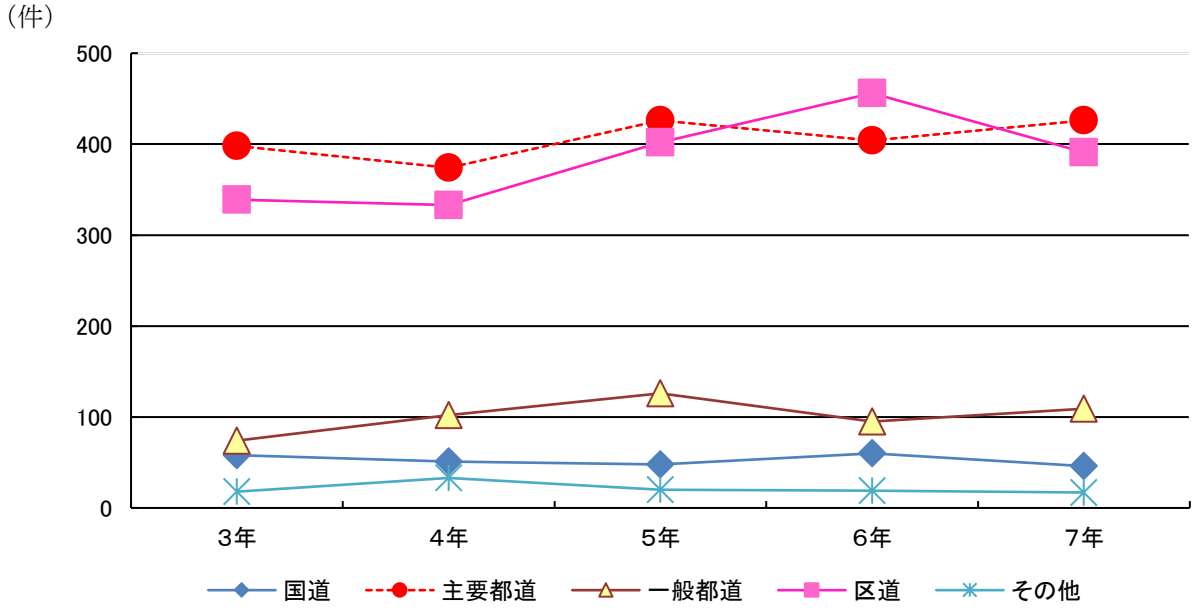


令和３年から令和７年までの５年間で、東京都、杉並区共に交通事故発生件数は増加しています。

交通事故発生件数を指数による比較で分析してみると、令和３年を 100 とした場合、令和７年は、東京都が 109.3 で、杉並区は 111.5 となっています。

（２）交通事故の発生状況の推移と現状

①道路種別交通事故発生状況（５年間）



単位（件）

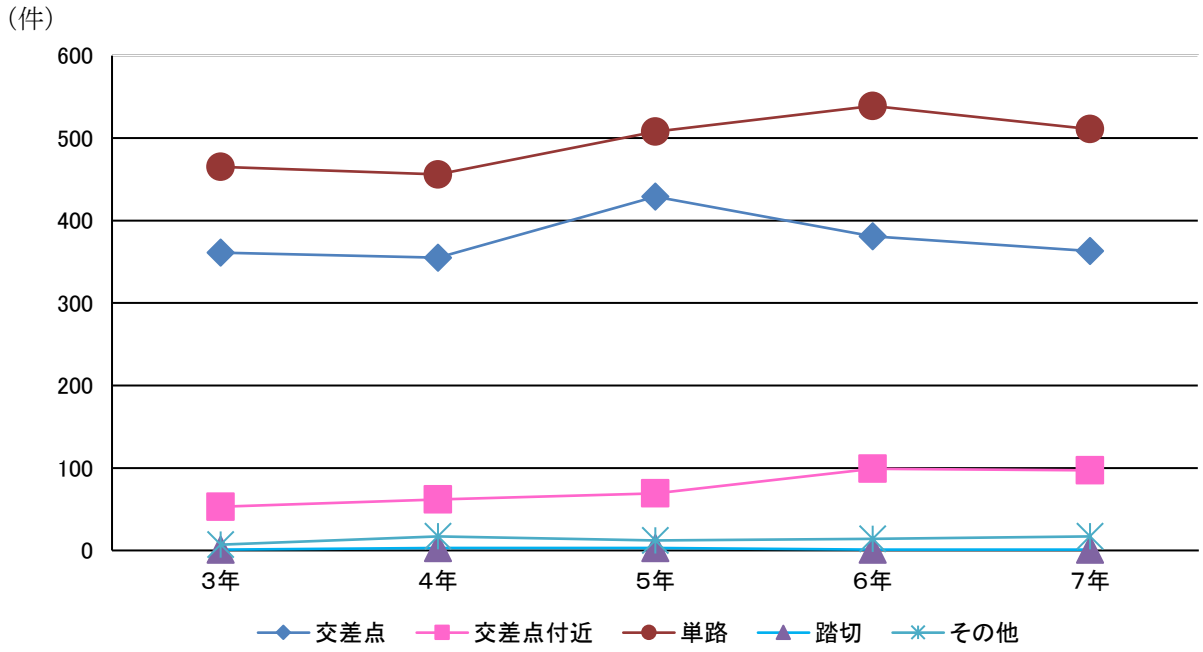
		令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
国道	発生件数	58	51	48	60	46
	死者数	1	0	1	0	1
	負傷者数	61	68	56	73	50
主要都道	発生件数	398	374	426	404	426
	死者数	3	3	2	0	0
	負傷者数	485	452	482	479	494
一般都道	発生件数	74	102	126	95	109
	死者数	1	1	2	1	0
	負傷者数	78	110	144	111	116
区道	発生件数	339	333	402	456	391
	死者数	1	0	2	3	2
	負傷者数	357	355	427	470	404
その他	発生件数	18	33	19	19	17
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	19	33	20	19	17
合計	発生件数	887	893	1,021	1,034	989
	死者数	6	4	7	4	3
	負傷者数	1,000	1,018	1,129	1,152	1,081

※各年 12 月 31 日時点での数値
※国道とは、20 号線、主要都道は環状 7 号線、環状 8 号線、五日市街道等
※その他とは、私道等をいう

令和３年から令和７年までの５年間の傾向では、令和６年以外は主要都道での交通事故が各年で最も多く発生しています。

また、令和３年から令和７年までの５年間において、交通事故発生件数は主要都道及び区道で増減を繰り返しています。死者数は、主要都道は令和６年及び令和７年で０人と減少し、区道は増減を繰り返しています。

②道路形状別交通事故発生状況（５年間）



単位（件）

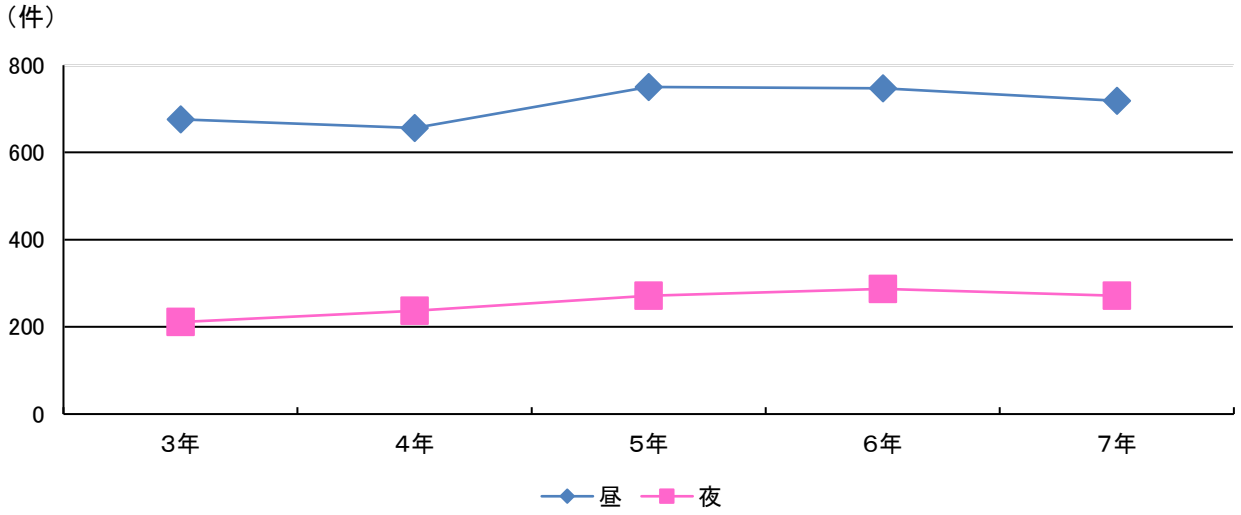
		令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
交差点	発生件数	361	355	429	381	363
	死者数	5	2	0	1	1
	負傷者数	389	391	478	414	388
交差点付近	発生件数	53	62	69	99	97
	死者数	0	0	0	2	0
	負傷者数	58	72	78	111	109
単路	発生件数	465	456	508	539	511
	死者数	1	2	7	1	2
	負傷者数	545	535	558	612	566
踏切	発生件数	1	3	3	1	1
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	1	3	3	1	1
その他	発生件数	7	17	12	14	17
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	7	17	12	14	17
合計	発生件数	887	893	1,021	1,034	989
	死者数	6	4	7	4	3
	負傷者数	1,000	1,018	1,129	1,152	1,081

※各年とも 12 月 31 日時点での数値
※交差点は、２本以上の道路が交わる部分を指し、交差点付近は、「交差点」の側端から 30 メートル以内の部分を指す
※単路は、トンネル、橋、交差点付近部分を除いた直線又は屈折道路、カーブなどを指す
※その他とは、路面電車、列車、特定小型原付、軽車両その他（リヤカー、荷車等）、道路上の歩行者以外の人、道路外、ひき逃げ等で不明の人をいう

令和３年から令和７年まで単路での交通事故が最も多く、次に交差点付近での交通事故発生件数が多く発生しています。

さらに、令和３年から令和７年までの５年間では、交差点及び交差点付近での交通事故発生件数が全体の約半数を占めています。

③昼夜別交通事故発生状況（５年間）



単位（件）

		令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
昼	発生件数	676	656	750	747	718
	死者数	1	1	0	3	2
	負傷者数	749	743	847	820	781
夜	発生件数	211	237	271	287	271
	死者数	5	3	7	1	1
	負傷者数	251	275	282	332	300
合計	発生件数	887	893	1,021	1,034	989
	死者数	6	4	7	4	3
	負傷者数	1,000	1,018	1,129	1,152	1,081

※各年 12 月 31 日時点での数値

④時間帯別交通事故発生状況（５年間）

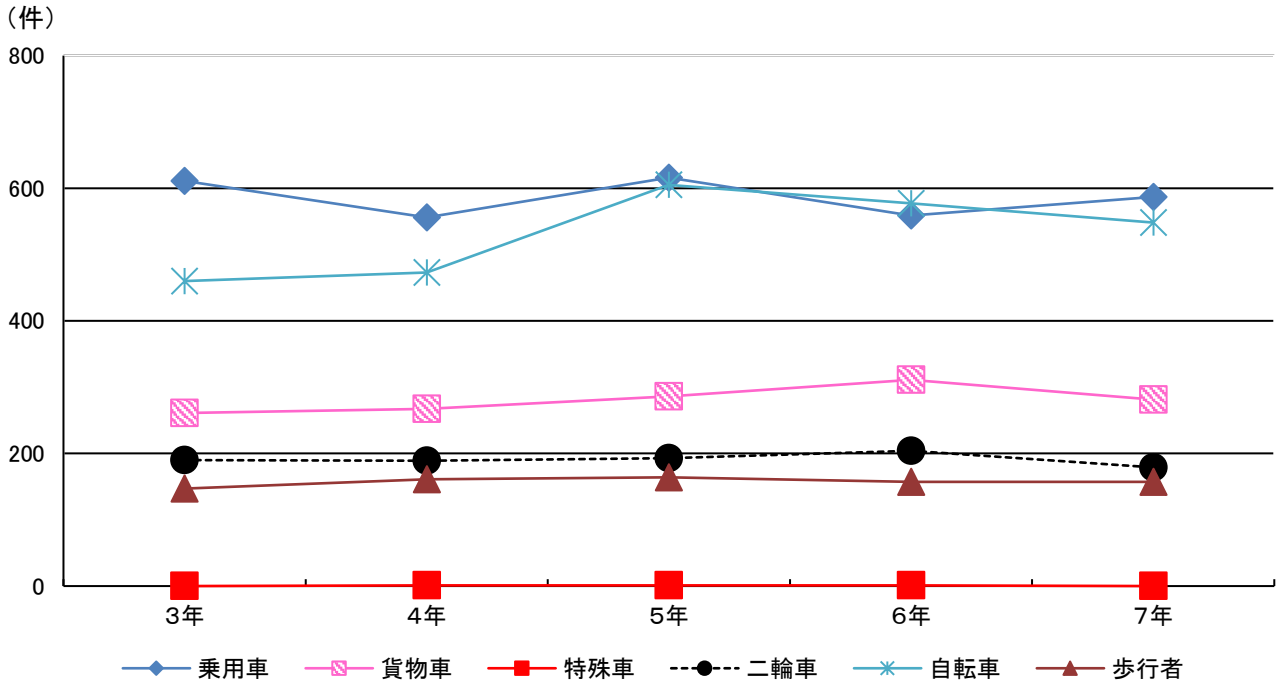
単位（件）

時間帯	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
０～２時	19	20	18	26	23
２～４時	14	17	17	18	14
４～６時	14	21	20	20	27
６～８時	72	80	89	88	79
８～１０時	137	126	139	169	135
１０～１２時	134	133	145	130	134
１２～１４時	115	122	129	143	119
１４～１６時	102	109	129	110	136
１６～１８時	132	103	148	124	132
１８～２０時	77	81	83	105	90
２０～２２時	51	55	74	62	64
２２～０時	20	26	30	39	36
合計	887	893	1,021	1,034	989

※各年 12 月 31 日時点での数値

昼間の交通事故件数が夜間の約 2.6 倍以上となっており、この傾向は５年間変わっていません。

⑤当事者別交通事故発生状況（５年間）



単位（件）

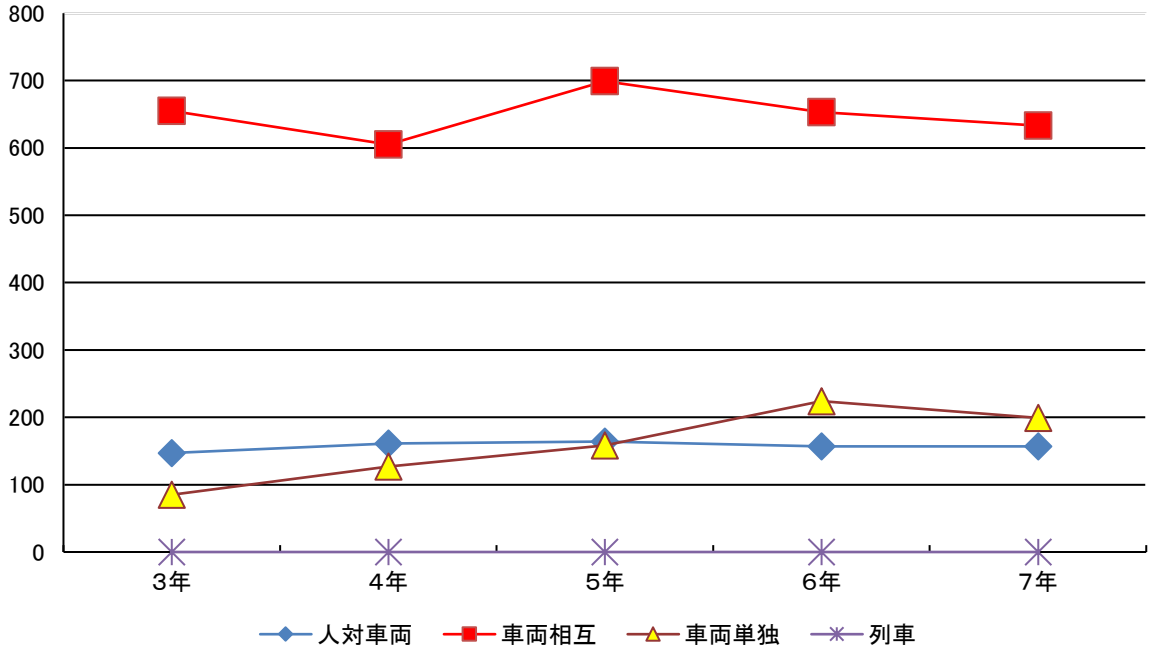
当事者		令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
乗用車	発生件数	611	556	616	559	587
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	275	233	228	227	231
貨物車	発生件数	261	267	286	311	281
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	66	82	89	103	95
特殊車	発生件数	0	1	1	1	0
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	0	1	0	0	0
二輪車	発生件数	190	189	193	204	179
	死者数	3	2	1	1	0
	負傷者数	149	154	159	169	148
自転車	発生件数	460	473	605	577	548
	死者数	2	0	2	0	0
	負傷者数	365	391	489	484	451
歩行者	発生件数	147	161	164	157	157
	死者数	1	2	4	3	3
	負傷者数	145	157	163	155	146
合計	発生件数	1,669	1,647	1,865	1,809	1,752
	死者数	6	4	7	4	3
	負傷者数	1,000	1,018	1,128	1,138	1,071

※その他を除く。発生件数は、第１及び第２当事者の合計数である。
※各年 12 月 31 日時点での数値

令和３年から令和７年までの５年間の交通事故発生件数は乗用車が最も多く発生しており、次に自転車、貨物車、二輪車、歩行者、特殊車の順となっています。

⑥事故類型別交通事故発生状況（５年間）

（件）



単位（件）

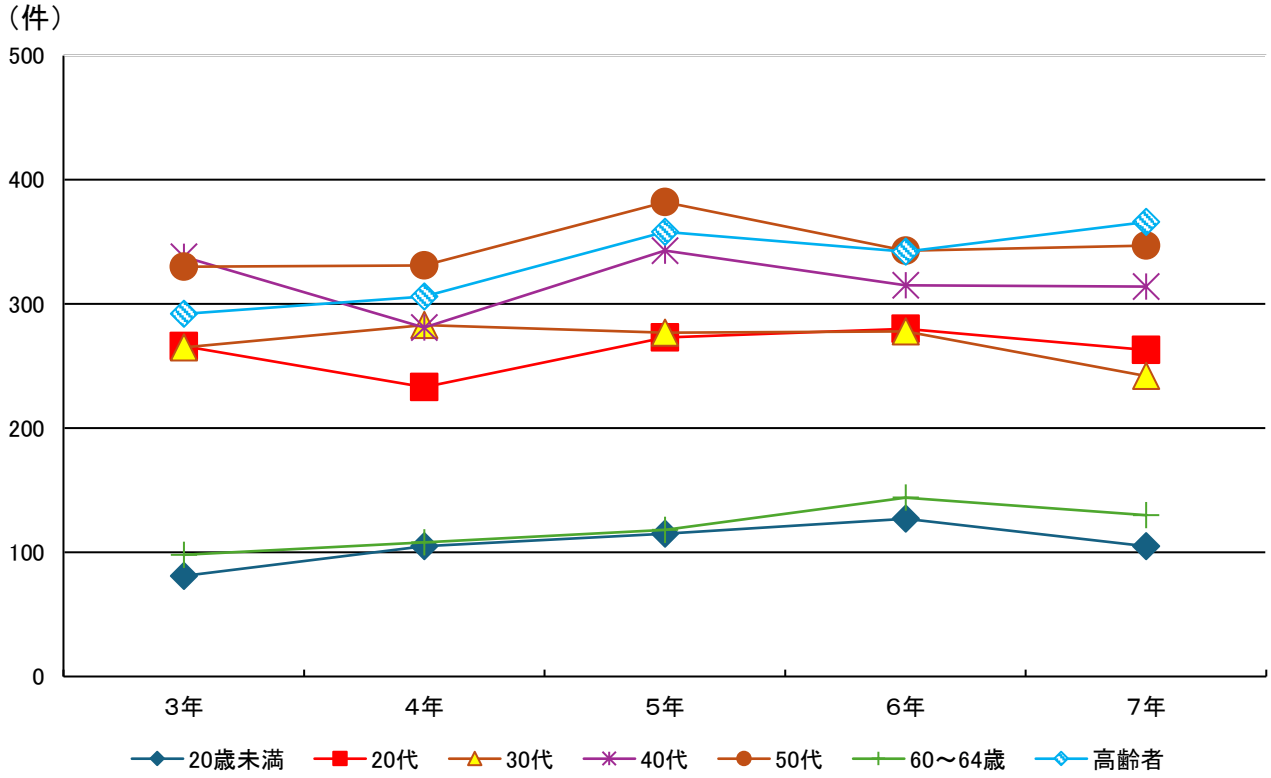
事故類型		令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
人対車両	発生件数	147	161	164	157	157
	死者数	1	2	4	2	3
	負傷者数	148	164	166	157	160
車両相互	発生件数	655	605	699	653	633
	死者数	4	1	2	1	0
	負傷者数	765	727	805	770	717
車両単独	発生件数	85	127	158	224	199
	死者数	1	1	1	1	0
	負傷者数	87	127	158	225	204
列車	発生件数	0	0	0	0	0
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	0	0	0	0	0
合計	発生件数	887	893	1,021	1,034	989
	死者数	6	4	7	4	3
	負傷者数	1,000	1,018	1,129	1,152	1,081

※各年とも 12 月 31 日時点での数値

最も多い車両相互の事故は、令和３年の 655 件から令和７年の 633 件に減少しましたが、令和５年は 699 件と多く、増減が続いています。

令和６年以降、車両単独の事故は、人対車両の事故の件数を上回り、令和３年に比べ、114 件(約 2.34 倍) 増加しました。

⑦年代別交通事故発生状況（５年間）



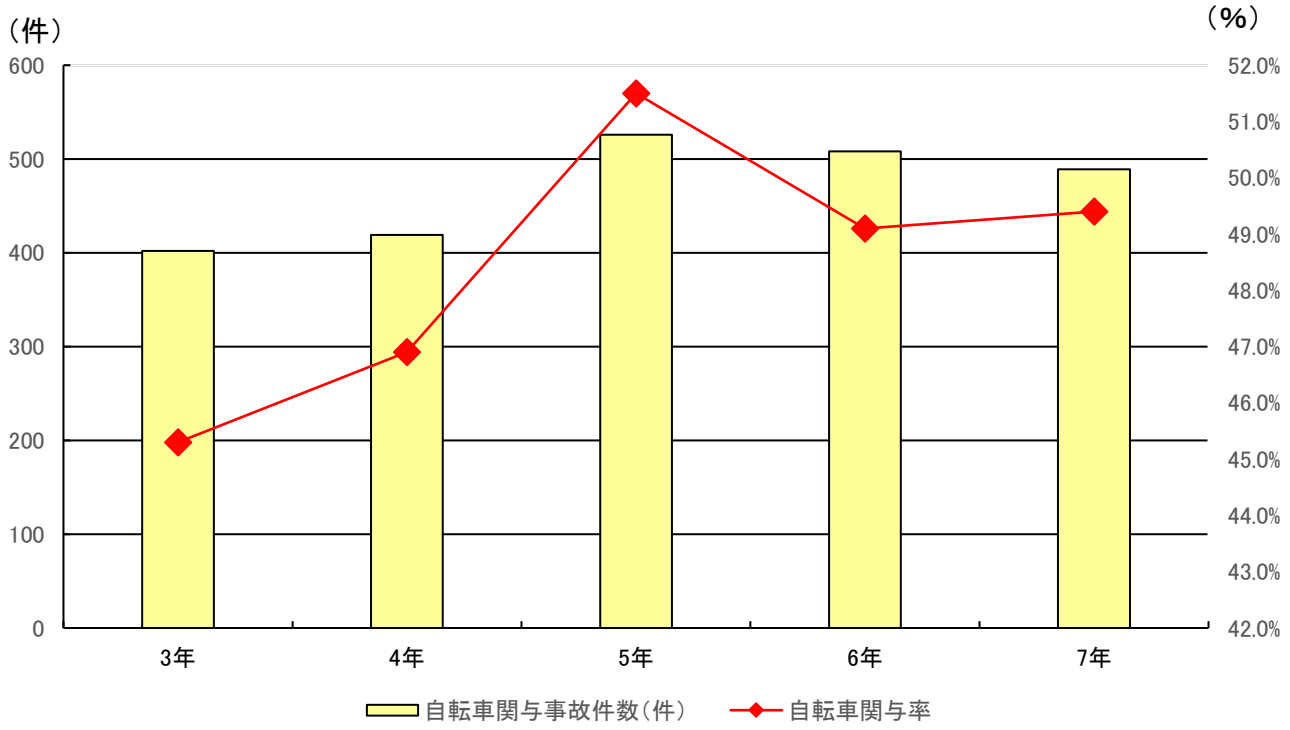
単位（件）

年　　代	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
未就学児	1	6	8	5	4
小学生	23	28	42	43	20
中学生	13	10	18	25	14
高校生	25	32	26	28	31
20 歳未満※	19	29	21	26	36
20 歳未満合計	**81**	**105**	**115**	**127**	**105**
20 代	266	233	273	280	263
30 代	265	283	277	278	242
40 代	338	281	343	315	314
50 代	330	331	382	343	347
20 代～50 代合計	**1,199**	**1,128**	**1,275**	**1,216**	**1,166**
60～64 歳	98	108	118	144	130
高齢者※	292	306	358	342	366
60 歳以上合計	**390**	**414**	**476**	**486**	**496**
合　　計	**1,670**	**1,647**	**1,866**	**1,829**	**1,767**

※発生件数は、第１及び第２当事者の合計数である。
※各年とも 12 月 31 日時点での数値
※20 歳未満とは中卒から 19 歳までの人をいう
※高齢者とは 65 歳以上の人をいう

令和３年に最も件数が多かった 40 代の事故件数は、令和７年には 24 件(約 7.1%)減少しました。また、次に件数が多かった 50 代の事故件数は、17 件(約 5.2%)増加しました。さらに、令和７年に最も件数が多かった高齢者の事故件数は 366 件で、令和３年に比べ、74 件（約 25.3%）増加しました。交通事故は 20 代～50 代、高齢者に集中しています。

⑧自転車交通事故発生状況（５年間）



	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
自転車関与事故件数（件）	402	419	526	508	489
自転車関与率	45.3%	46.9%	51.5%	49.1%	49.4%
死者数	6	4	7	4	3
死者数（自転車による）	2	0	2	0	0

令和５年に最も多かった自転車関与事故件数は、令和７年には 37 件（約 7.0%）減少しました。

また、令和５年に最も高かった自転車関与率は、令和７年には 49.4%と減少していますが、令和３年と比較すると上昇傾向にあります。

２　第 11 次交通安全計画の目標と成果

第 11 次計画における成果については、下記のとおりです。

令和３年以降の交通事故件数の増加については、新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛の緩和等が影響している可能性が考えられます。

■計画の目標

目標指標①	現状（令和２年）	目標（令和７年）
交通事故発生件数	838 件	754 件以下
目標指標②	現状（令和２年）	目標（令和７年）
交通事故死者数	３人	０人
目標指標③	現状（令和２年）	目標（令和７年）
自転車の関与事故件数	367 件	330 件以下

■第 11 次計画の目標に対する成果

★目標指標①

交通事故発生件数は、令和７年までに「754 件以下」を目標としたところ、令和７年には 989 件となり、目標を達成できませんでした。

★目標指数②

交通事故死者数は、令和７年までに「０人」を目標としたところ、令和７年には３人となり、目標を達成できませんでした。

★目標指数③

自転車の交通事故関与件数は、令和７年までに「330 件以下」を目標としたところ、令和７年には 489 件となり、目標を達成できませんでした。

★その他の成果

未就学児の交通事故件数は、第 10 次交通安全計画最終年には 9 件発生していましたが、幼児や児童に対しての交通安全教育の推進等、第 11 次交通安全計画期間中に対策を講じた結果、令和７年には 4 件と 5 年間で減少しました。

★その他の成果

20 代・30 代・40 代の交通事故件数は、第 10 次交通安全計画最終年にはそれぞれ 271 件・281 件・336 件発生していましたが、第 11 次交通安全計画期間中に対策を講じた結果、令和７年にはそれぞれ 263 件・242 件・314 件と、5 年間で約 3.0%・約 13.9%・約 6.5%減少しました。

★その他の成果

二輪車の交通事故件数は、第 10 次交通安全計画期間における平均値が 224.8 件でしたが、各警察署を中心とした国道・都道等での啓発活動や取締りを粘り強く進めてきた結果、第 11 次交通安全計画期間における平均値が 191 件となり、約 15.0%減少しました。

3　重要課題

（１）依然として高い自転車の関与事故率

区内における過去５年間の自転車関与事故数を見ると、徐々に増加傾向が見られ、令和５年で最も多く 526 件となっています。

また、杉並区内における交通事故全体に占める自転車関与事故の割合を示す自転車関与率は、都内平均よりも高くなっております。

このことから、本計画でも自転車利用者に対する各種啓発活動（ソフトの取組）を引き続き展開するとともに、自転車が安全安心に走行できる環境整備（ハードの取組）の推進も必要です。

表１　杉並区内の交通事故発生件数と自転車関与事故件数の発生状況

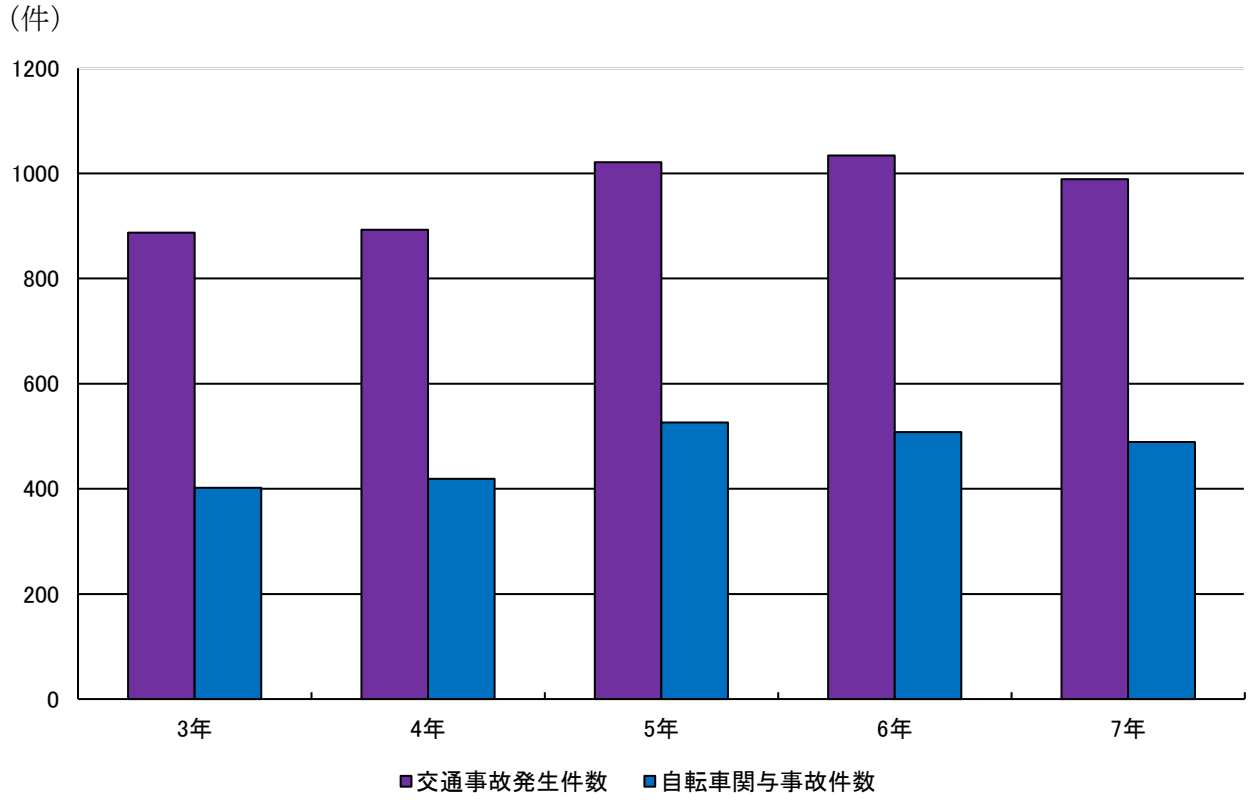


表２　杉並区内の交通事故発生件数に占める自転車事故件数の推移

	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
交通事故発生件数（件）	887	893	1,021	1,034	989
自転車関与事故件数（件）	402	419	526	508	489
自転車関与率（区）	45.3%	46.9%	51.5%	49.1%	49.4%
自転車関与率（都）	43.6%	46.0%	46.3%	45.8%	45.9%

（２）高齢者の重大事故・重傷化傾向

過去５年間の高齢者事故件数を見ると、全体としては徐々に増加しています。高齢者は他の年齢層と比べ、致死率が高くなると言われており、令和７年の都内の死者数134 人のうち、高齢者は 64 人（47.8%）になっています。

杉並区においても、令和３年から令和７年までの５年間で９名の高齢者が亡くなっています。

第 11 次計画の期間中、高齢者の交通事故防止に取り組んだものの、高齢者事故件数・高齢者事故率は増加傾向、死者数・重傷者数は横ばいにあります。

このことから、高齢者の事故を未然に防止するため、交通安全講習会の開催や、自転車乗車時のヘルメット着用促進など、高齢者への啓発活動をこれまで以上に進める必要があります。

表１　杉並区内の交通事故発生件数と高齢者事故の発生状況

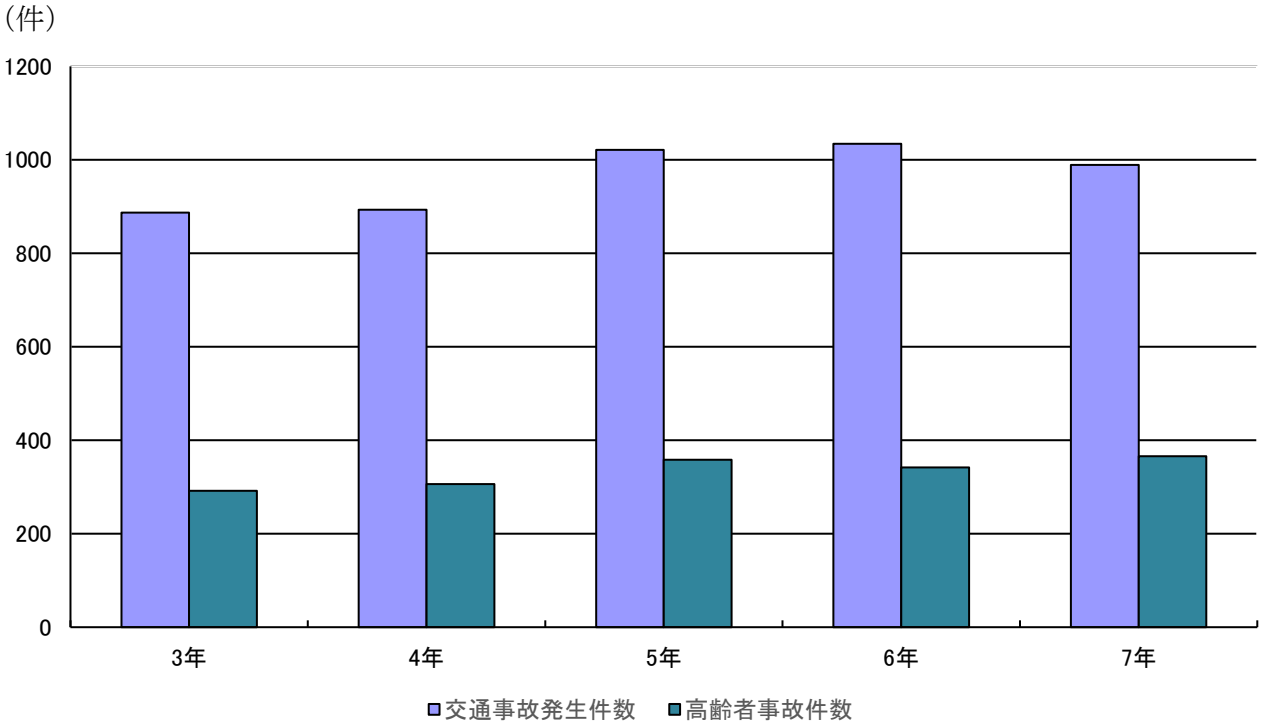


表２　杉並区内の交通事故発生件数に占める高齢者事故件数の推移

単位（件）

	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
交通事故発生件数	887	893	1,021	1,034	989
高齢者事故件数	292	306	358	342	366
高齢者の死者数	1	1	2	3	2
高齢者の重傷者数	31	19	16	15	17
高齢者事故率	32.9%	34.2%	35.0%	33.0%	37.0%

※高齢者とは 65 歳以上の人をいう
※高齢者事故件数は第１及び第２当事者の合計数

（３）死亡・重傷事故につながる二輪車事故

区内の死亡・重傷者を伴う重大事故は、令和３年に増加した以降は、横ばいの傾向が続いています。二輪車運転者の死亡・事故率は減少傾向、重傷事故は横ばいの傾向にありますが、いずれの年においても 23 区内においては上位半数に入る順位を維持しています。

本計画では二輪車事故を減らすため、第 11 次計画から継続して指導・取締りや啓発活動等の取組を推進していく必要があります。

表１　死亡・重傷事故件数に占める二輪車事故

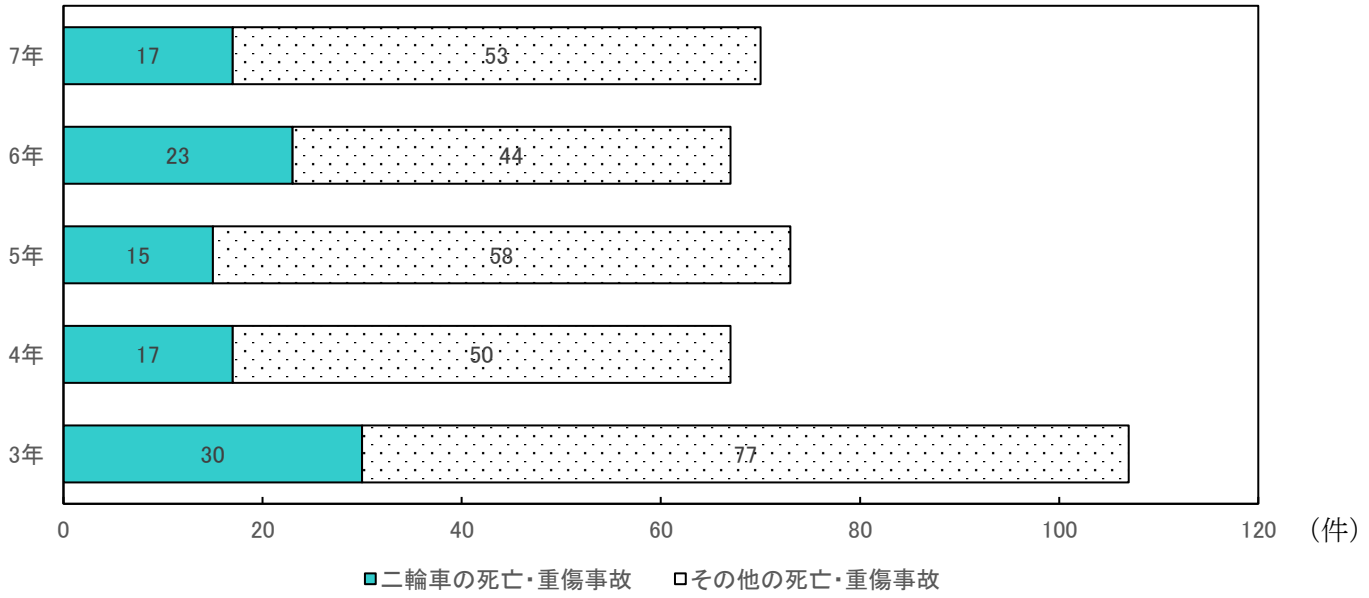


表２　交通事故発生件数に占める二輪車事故件数の推移

	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
交通事故発生件数	887	893	1,021	1,034	989
二輪車事故件数	190	189	193	204	179
二輪車の死者数	3	2	1	1	0
重傷者数	27	15	14	22	17
重傷者率	14.2%	7.9%	7.3%	10.8%	9.5%
23 区内における重傷者率順位	1	8	14	5	12
23 区における致死率順位	2	4	12	12	14
二輪車事故率	21.4%	21.1%	18.9%	19.7%	18.0%

※二輪車事故件数は第１及び第２当事者の合計数

第３章　計画の成果指標と取組の重点化の方向性

１　計画の成果指標

成果指標①	現状（令和７年）	指標（令和 12 年）
交通事故発生件数	989 件	678 件以下

【数値設定の考え方】

第 11 次計画では、５年間で約 10%の減少を基に目標を設定し、取組を推進しましたが、151 件（18%）増加し、目標には届きませんでした。

交通事故発生件数は、徐々に増加傾向が見られたものの、令和７年（前年比 45 件、約 4.3%減）では減少しています。

本計画では、区民の安全・安心の向上を図るため、効果的な取組により、悲惨な交通事故を更に減少させるべく、改正道路交通法施行令の施行により生活道路における自動車の法定速度が時速 60 キロから 30 キロに引き下げられることから事故件数等の減少が考えられることや、杉並区総合計画実行計画や杉並区自転車活用推進計画で設定している数値を用いることから、678 件以下を成果指標とします。

成果指標②	現状（令和７年）	指標（令和 12 年）
交通事故死者数	３人	０人

【数値設定の考え方】

交通事故による死者数は、第 11 次計画の５年間では最大７名（令和５年）最小３名（令和７年）となっています。

悲惨な交通事故死は根絶すべきものとして、目標数値を第 11 次計画に引き続き「０人」とします。

成果指標③	現状（令和７年）	指標（令和 12 年）
自転車の関与事故件数	489 件	297 件以下

【数値設定の考え方】

杉並区では、多くの区民が主要な移動手段として自転車を利用しています。

令和７年の自転車事故関与件数は 489 件と都内の自治体の中で 13 番目に多い件数になっています。

自転車の安全走行に関する区民からの要望も多いことから、杉並区全体の事故件数と同様の考え方に基づき、297 件以下を成果指標とします。

２　取組の重点化の方向性

（１）自転車事故防止策の強化

自転車は子どもから高齢者に至るまで、幅広い年齢層が気軽に乗ることができるため、区民の生活の中で最も身近な乗り物のひとつとなっています。

第 11 次計画の５年間で、区内の自転車関与事故件数は徐々に増加傾向にあり、令和３年の 402 件から令和７年には 489 件と約 17.8%増加しています。

また、自転車関与率は都内平均の 45.9%よりも高く、49.4%となっており、自転車事故を防ぐための取組を引き続き推進していく必要があります。

道路交通法の改正により、令和５年には自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されたほか、令和６年に自転車運転中の携帯電話使用等に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされました。また、令和８年４月１日から、16 歳以上の自転車運転者を対象とした交通反則通告制度（いわゆる「青切符」制度）が導入されました。

自転車事故を減少させるためには、区民一人ひとりが「事故に遭わない・起こさない」と自覚し、信号を守る、スピードの出しすぎに気をつける等、基本的なルール・マナーを守ることだけで多くの事故は防げます。

区民が交通事故の当事者となることを少しでも減らしていくために、引き続き自転車利用者に対し、「自転車安全利用五則」をはじめとするルール・マナーを継続的に啓発していきます。

また、ルールやマナーの啓発に留まらず、自転車の交通事故対策を総合的に推進していくために、自転車の通行空間の整備や警察による取締りなど様々な取組を実施します。

（２）高齢者の事故防止策の強化

杉並区内の高齢者の交通事故件数は、令和３年の 292 件から令和７年には 366 件と増加傾向にあり、重傷者数は、令和３年は 31 件と多く、令和４年は 19 件と減少したものの、そのまま減少に転じることはなく、令和７年までは横ばいとなっています。

全体の交通事故発生件数が増加している中で、高齢者事故率は増加しています。

個人差はあるものの、高齢者は加齢により、身体機能や認知機能が低下する場合があり、高齢者の事故が他の年齢層と比較して事故につながる確率が高い原因と考えられます。

一件でも多く、高齢者の事故を減らすため、高齢者施設等に対して、交通事故発生の情報提供や高齢者に対しての交通安全講習会への積極的な参加の呼びかけ等を行い、日々の交通安全への関心を高めていきます。

また、自転車用ヘルメット着用の促進等を行い、万が一事故に遭ってしまった場合でも重大事故につながる可能性を減らす取組を実施し、高齢者が安心・安全に生活できる交通安全対策を実施します。

（３）二輪車事故防止策の強化

二輪車は、乗用車などと同様の速い速度で移動できるにもかかわらず、身体を保護する機能が無く、重大事故につながる危険性が高くなっています。

杉並区でも令和３年から令和７年までの間の５年間で７名が二輪車事故で亡くなっています。

二輪車事故を撲滅するため、交通事故の発生が特に高い道路、環状７号線、環状８号線、五日市街道等の主要都道や国道 20 号線を通行する二輪車運転者の指導・取締りの強化に加え、身体を保護するための胸部プロテクターの着用促進キャンペーンや講習会などを実施します。

第４章　具体的な取組（分野別取組）

杉並区の交通事故状況を踏まえ、自転車、高齢者及び二輪車の交通事故の抑制は、引き続き重点的に取り組むべき課題となっています。

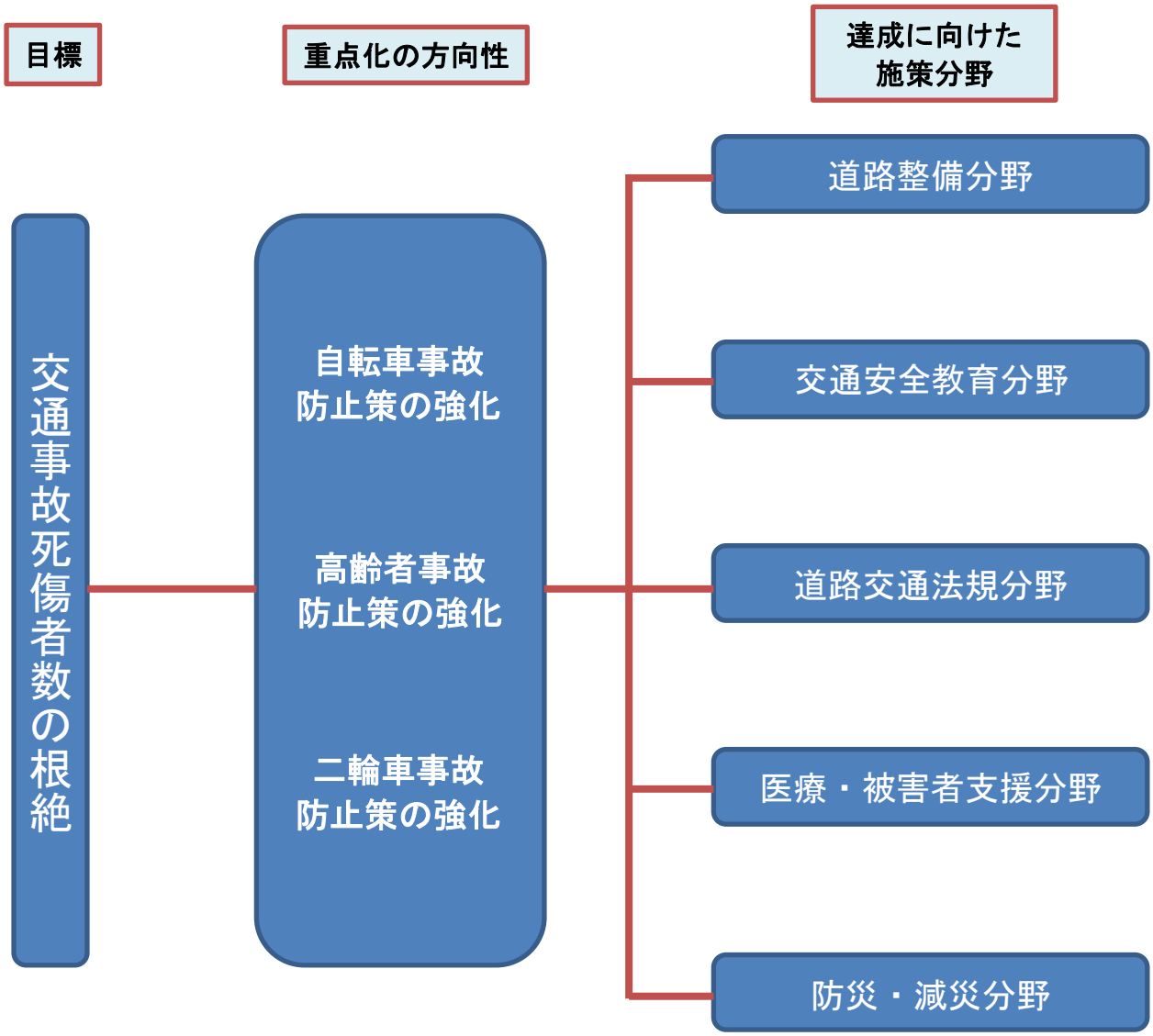
このことから、これまでの交通安全対策の取組を基本としつつ、社会情勢や交通状況の変化等の杉並区の現状を踏まえ、交通事故のない社会を目指して、次の５つの分野別の取組を実施します。

１．道路整備分野
２．交通安全教育分野
３．道路交通法規分野
４．医療・被害者支援分野
５．防災・減災分野

交通事故の発生状況や事故の情報分析を踏まえ、必要に応じて取組の充実を図ります。

なお、「第３章　２　取組の重点化の方向性」の考え方を踏まえ、重点的に取り組む項目については【重点】及び【活動指標】を記載しています。

■施策体系



1　道路整備分野

都市の骨格ともいうべき道路は、日々の区民生活に密接に関わっています。

交通事故防止という区民の生命・財産に直接関わる目標を達成するためには、都市計画道路の整備や狭あい道路の拡幅、道路に附属する標識や道路照明、また自転車駐車場の整備等の様々な取組が関わってきます。

本計画の中で、交通事故防止のための道路交通環境の整備として講じようとする取組を明らかにし、警察、国、都等関係機関と緊密に連携し、適切な役割分担をすることで、交通事故防止を図ります。

（1）幹線道路等の整備

取　組　内　容	実　施　機　関
幹線道路、補助幹線道路の整備に当たっては、安全で快適な歩道の整備、電線類の地中化など、国、都等の関係機関と協議、調整、役割分担のうえ、歩行空間の整備を促進します。	東京国道事務所 東京都第三建設事務所 都市整備部管理課 土木計画課 杉並土木事務所

（2）身近な生活道路の整備

取　組　内　容	実　施　機　関
身近な生活道路（主要生活道路・主要区画道路・区画道路）の整備に当たっては、「体系的な生活道路網の整備」及び「安全で快適な歩行者・自転車空間の確保」に取り組みます。 身近な交通の中心を担う主要生活道路においては、歩道と車道の分離を基本とし、交差点の注意喚起及び速度の低減対策並びに電線類の地中化など、歩行者と自転車の安全性を重視した道路の整備を推進します。	土木計画課 杉並土木事務所

（3）狭あい道路の拡幅

取　組　内　容	実　施　機　関
災害等における円滑な避難及び通行の確保を図るため、重点整備路線や震災時に火災危険度が高い地区での幅員４ｍ未満の狭あい道路の拡幅整備を推進するとともに、道路空間となる後退用地に置かれた支障物件の除却や電柱のセットバックを促進し、道路空間を確保します。	狭あい道路整備課 杉並土木事務所

（4）歩道の整備

取　組　内　容	実　施　機　関
歩行者の安全性、快適性及び地域の回遊性等の向上を図るため、商店街などの買い物道路や通学路、公共施設までの道路などの特性に応じて、歩道の整備や自転車走行空間と分離し歩行空間を確保した歩行者優先の道づくりを進めます。	土木計画課 杉並土木事務所

（５）自転車ネットワーク路線における自転車通行空間の整備【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
安全で快適な自転車走行環境を確保するため、自転車ネットワーク路線において、杉並区自転車活用推進計画に基づき自転車通行空間を整備していきます。 路線の選定に当たっては、優先的に整備する路線や都道、国道、近隣区との一体的、連続的な整備となるように検討します。 【活動指標】自転車ナビライン施工延長（区道） 自転車ナビラインを設置することにより、自転車の走行場所を明示し、自転車事故の縮減を図る。	各警察署 東京国道事務所 東京都第三建設事務所 都市整備部管理課 土木計画課 杉並土木事務所

（６）防護柵の整備

取　組　内　容	実　施　機　関
歩行者が安全で安心して歩けるよう、防護柵の整備を進めていきます。横断抑止用のパイプ柵については強度のあるガードレールへの改修を進め安全性を高めていきます。	杉並土木事務所

（７）道路照明の整備

取　組　内　容	実　施　機　関
交通の安全確保を図るとともに、防犯対策を推進するため、街路灯の新設・改修を行います。街路灯の整備については、令和８年度にＬＥＤ化が完了する予定であり、今後は老朽化した器具の取替を計画的に実施します。	杉並土木事務所

（８）道路標識等の整備

取　組　内　容	実　施　機　関
車両の運転者や歩行者にとって見やすく、かつ、わかりやすい標識の整備を推進します。また、標識点検結果から、更新が必要なものについては標識修繕を進めます。外国人を含めた全ての人に見やすく分かりやすい標識とするため、案内標識に英語併記やピクトグラムの表示を行うなど、誰もが安心して気軽に移動できる環境を整備します。 また、道路標識の大型化・可変化・自発光化等を行い、見やすくわ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、デジタル式の可変道路標識の整備を推進します。	各警察署 東京国道事務所 東京都第三建設事務所 杉並土木事務所

（９）交通実態に応じた信号機の整備

取　組　内　容	実　施　機　関
「ゆとりシグナル」「歩車分離式信号機」「右折感応型信号機」など、交通実態に応じた安全性の向上を図るための信号機の整備・高度化を推進します。	各警察署

(10) 事故多発箇所における注意喚起看板等の設置

取　組　内　容	実　施　機　関
見通しの悪い道路や事故が多発している道路において、警視庁と道路管理者が連携して、車の運転者や歩行者等に注意喚起を促す立て看板等を設置し、交通事故の防止に努めます。	各警察署 杉並土木事務所

(11) 幹線道路や生活道路での交通規制の実施

取　組　内　容	実　施　機　関
幹線道路、補助幹線道路等の交通と安全と円滑を図るため、交通実態に即した最高速度規制、駐車禁止規制等の交通規制を見直すとともに、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。 また、幹線道路、補助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。	各警察署

※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です。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、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制します。

(12) 流入・通過交通の低減と速度抑制

取　組　内　容	実　施　機　関
区内道路における他地域からの流入交通や通過交通の低減と走行車両の速度抑制に関する対策を行うことで、より安全で円滑な交通の確保を図ります。	各警察署 杉並土木事務所

(13) 道路不法占有物の除去

取　組　内　容	実　施　機　関
道路交通の安全と円滑を確保するために、公道上における道路不法占有物の除去に努めます。	東京都第三建設事務所 杉並土木事務所

(14) 放置自転車の撤去推進

取　組　内　容	実　施　機　関
自転車放置禁止区域において、他の交通や歩行者の通行を妨げる放置自転車を撤去し、安全で良好な道路交通環境を維持します。	都市整備部管理課

(15) 道路パトロールの実施

取　組　内　容	実　施　機　関
安全で良好な道路交通環境の維持のため定期的に巡回を行い、道路パトロールをより一層推進します。	東京都第三建設事務所 杉並土木事務所

(16) 通学路点検の実施【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
登下校時の見守り活動や児童が安全に通行できるよう、危険箇所の把握や情報共有を図りながら、関係機関と連携し安全で安心な歩行空間の確保に努めます。必要に応じて交通規制や自動車の減速措置等の対策を講じます。 【活動指標】通学路点検実施校数 土木事務所、所轄警察、学務課、学校、ＰＴＡ合同で通学路を点検し、必要に応じ改良工事、看板設置等の安全対策を講じる。	各警察署 杉並土木事務所 学務課

(17) 道路交通環境におけるバリアフリー化の推進

取　組　内　容	実　施　機　関
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）、「第２次東京都道路バリアフリー推進計画」や「杉並区バリアフリー基本構想」に基づき、誰もが移動しやすく、暮らしやすいユニバーサルデザインのまちづくりを総合的に推進します。 歩道のある道路等については、段差の解消などのバリアフリー化を進めるとともに、歩道のない道路についても、カラー舗装化など安全な歩行者空間の確保を図ります。	東京国道事務所 東京都第三建設事務所 都市整備部管理課 土木計画課 杉並土木事務所

(18) 自転車駐車場の整備

取　組　内　容	実　施　機　関
通勤・通学、買い物など自転車利用の目的に即した、利用しやすい自転車駐車場を整備します。 駅周辺の自転車駐車場の整備に当たっては、道路や駅前広場などの公共空間の有効活用を検討するとともに、鉄道事業者に対しても積極的な整備を求めていきます。	都市整備部管理課

(19) 自転車駐車場の設置等の指導・支援

取　組　内　容	実　施　機　関
一定規模以上の建物の新築・増築等に対して、自転車駐車場の設置等の指導・協力を徹底します。 また、民営自転車駐車場の整備及び利用の促進を図るために、民営自転車駐車場の建設費補助や自転車利用者への駐車場設置場所の情報提供など、民営自転車駐車場の運営事業者に対し、支援を行います。	都市整備部管理課

(20) 自転車指導啓発重点地区の推進

取　組　内　容	実　施　機　関
さまざまな街頭活動を重点的に行うことで、自転車の正しい乗り方を理解していただき、自転車の交通ルールの浸透を図ることを目的に各警察署がルール違反自転車利用者に対し、「自転車指導啓発重点地区」において、様々な啓発活動を実施します。	各警察署

(21) 先端技術の活用

取　組　内　容	実　施　機　関
交通事故のない誰もが安心して安全に移動できる環境を創出するため、今後の高齢化の進展等を見据え、MaaS や自動運転等といった先端技術を活用していきます。 また、安全運転サポート車については、各種機会を利用して、関係機関・団体と連携しながら普及啓発を推進しつつ、その利用に当たっての注意点等について理解の促進を図ります。	各警察署 都市整備部管理課

※MaaS（マース：Mobility as a Service の略）ICT(情報通信技術)を活用してマイカー以外の移動をスムーズにつなぐ新たな「移動」の概念又は様々な移動サービスを１つに統合させた新たなモビリティサービス。

２　交通安全教育分野

一件でも多くの交通事故を減らしていくには、杉並区において生活する全ての方が、交通安全に関心を持ち交通事故に遭わない・起こさないという意識を持つことが必要です。

本計画においても、国や都、警察、学校等をはじめとする関係機関や、地域の団体や保護者等と連携することで、地域全体の交通安全意識の向上を図れるよう、教育面での取組を推進します。

（１）区立小学校における自転車安全利用実技講習会の実施【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
全ての区立小学校の４年生を主に対象として、児童が体験し楽しみながら自転車のルールを習得できる自転車安全利用実技講習会の開催を実施します。 【活動指標】小学校自転車安全利用実技講習会実施校数 主に区立小学校の４年生を対象として自転車実技講習会を実施し、受講者に「自転車安全利用証」を交付する。	各警察署 都市整備部管理課 教育人事・指導課

（２）区立中学校における自転車安全利用講習会の実施【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
全ての区立中学校の生徒を対象として、３年間で区立中学校を一巡し、在学中に一回は受講することが出来るようにスタントマンによる交通事故再現型の自転車安全利用講習会（スケアード・ストレート）を開催します。 また、学校公開日等に合わせて行われる場合は近隣町会や交通安全協会等を通じて、近隣の方にも参加していただけるよう、積極的に周知を行います。 【活動指標】交通事故再現型自転車安全利用講習会実施回数 区立中学校等において、スタントマンによる交通事故再現型自転車安全利用講習会を実施する。	各警察署 都市整備部管理課 教育人事・指導課

（３）区安全パトロール隊による違反自転車への注意喚起

取　組　内　容	実　施　機　関
区安全パトロール隊が区内巡回中に発見した交通法規に違反する自転車運転者に対して、声かけによる自転車安全走行の啓発活動を実施することで、自転車利用者のモラルの向上を図ります。	危機管理対策課

（４）自転車用ヘルメットの普及促進【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
自転車乗用中の事故では、頭部への損傷が致命傷や後遺症などに繋がることから、関係機関と連携・協力し、自転車用ヘルメットの普及啓発に努めます。 【活動指標】啓発活動（講習会等）実施回数 自転車用ヘルメット装着の重要性を講習会等で紹介し、ヘルメットの普及活動を実施する。	各警察署 各交通安全協会 都市整備部管理課

（５）幼児や児童に対しての交通安全教育の推進

取　組　内　容	実　施　機　関
区立・私立保育園、子供園、児童関連施設において、交通安全のルール、歩行の仕方や注意点などを理解させる等、安全な通行を習慣化できるように警察をはじめとする関係機関が連携して交通安全教育を行います。	各警察署 保育課 児童青少年課 教育人事・指導課

（６）交通安全教材の提供

取　組　内　容	実　施　機　関
区立・私立保育園、子供園、私立幼稚園等において、親子で学ぶことのできる交通安全教材を配付し、幼児が保護者を通じて交通のルールやマナーを学ぶ機会を確保します。 また、登下校時や放課後の事故防止の観点から、各小学校で作成した安全マップを保護者全員に配付し、家庭でも危険な箇所を親子で確認できるようにします。	学務課 都市整備部管理課

（７）高齢者向け交通安全講習会の開催【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
高齢者特有の事故事例や区内の気をつけるべきポイント等について、関係団体と協力して交通安全講習会等を通じて周知し、高齢者に対しての交通事故防止を図ります。高齢運転者に対しては、加齢に伴う身体能力の変化・行動が及ぼす影響や免許証の自主返納の呼びかけを行い、理解の促進を図ります。 【活動指標】高齢者対象交通安全講習会開催回数 高齢者を対象とした、交通安全講習会を実施する。	各警察署 各交通安全協会 高齢者施策課

（８）高齢者への交通安全情報の提供【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
区内の高齢者関係施設（ゆうゆう館、高齢者住宅等）等において、高齢者の交通事故防止や運転免許証自主返納の呼びかけを促す広報啓発活動（ポスターの掲出等）を実施し、高齢者への交通事故防止普及啓発活動を強化します。	各警察署 都市整備部管理課
【活動指標】交通事故情報提供回数 交通安全情報に係るポスター等を高齢者関係施設等に掲示し、交通事故の注意喚起を実施する。	

（９）街頭での広報啓発活動の実施【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
区内の各所において交通ルールの遵守、マナーの向上を呼びかける街頭啓発活動を適宜実施します。	各警察署 各交通安全協会
【活動指標】交通キャンペーン等実施回数 交通キャンペーン等を通し、交通ルール・マナーについての啓発活動を実施する。	

(10) 区民向け自転車講習会の実施【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
区民向け自転車講習会を開催し、広く区民に交通ルール・マナーの周知徹底を行います。	各警察署 都市整備部管理課
【活動指標】区民向け自転車講習会実施回数 区民向け自転車講習会を実施する。	

(11) 放置自転車クリーンキャンペーンの実施

取　組　内　容	実　施　機　関
放置自転車問題を広く社会に訴えるため、区が主体となり、各警察署や放置協力委員等の関係機関・団体と協力して駅前等での啓発活動を行います。	都市整備部管理課

(12) 自転車シミュレーターを活用した体験型啓発活動の実施【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
区内最大規模のイベントであるすぎなみフェスタ等の多くの参加者が見込まれるイベント会場において、自転車シミュレーターを活用した自転車講習会を実施し啓発活動に努めます。	都市整備部管理課
【活動指標】仮想自転車講習実技講習体験者数 自転車シミュレーターを活用して、仮想自転車実技講習を行う。	

(13) 地域企業と協力した交通安全教室の開催【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
区内小学校においてトラックの死角の危険性を児童に認識させる体験型交通安全教室を実施するなど、地域の民間企業等の協力を得ながら、交通安全教室の更なる充実を図ります。 【活動指標】地域企業と協力した交通安全教室実施回数 トラックの死角による危険性を認識させるなど、地域の民間企業等と協力した交通安全教室を実施する。	各警察署 各交通安全協会 都市整備部管理課

(14) 自転車走行マナーアップキャンペーンの実施【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
商店街等で通勤・通学時間帯における自転車の走行マナーアップキャンペーンを実施し、状況に応じて危険運転者（スピード出しすぎ、ながら運転等）に対して、口頭での注意喚起や啓発用品等の配布を行い、自転車運転者のマナーアップを図ります。 【活動指標】自転車走行マナーアップ実施回数 自転車利用者に対し、走行マナー向上を図るキャンペーンを実施する。	各警察署 都市整備部管理課 商店街

(15) 出前型自転車講習会の開催【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
日ごろの自転車のルール、走行方法に関する啓発のため、職員が民間事業所や高校、幼稚園の父母会などに出向く、出前型自転車講習会などの区民参加型講習会を開催します。 【活動指標】出前型自転車講習会実施回数 高校や幼稚園などからの要請を受け、出前型の自転車安全利用講習会を実施する。	各警察署 都市整備部管理課

(16) バス車内での転倒事故防止の呼びかけ

取　組　内　容	実　施　機　関
区内走行のバス車両内において、主に高齢者等の転倒事故を防止するため、車内での注意喚起アナウンスを徹底します。	区内バス事業者 都市整備部管理課

(17) 児童・生徒の健全育成のための飲酒の害についての指導

取　組　内　容	実　施　機　関
児童・生徒の健全育成のため、小・中学校の体育・保健体育の授業において、飲酒による心身への影響や飲酒が原因で起こる事故（交通事故を含む）等について正しく理解させる指導を行います。	済美教育センター

(18) 区職員向け講習会の実施【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
職務で車や自転車を使用する職員を主な対象とし、交通安全意識の向上を図るため、実際の事故映像を使用して事故原因の検証をする等、事故防止啓発を行います。	経理課 都市整備部管理課
【活動指標】区職員向け庁有車運転登録講習会実施回数 庁有車の運転登録を更新、又は新規登録希望する職員を対象に、安全運転の徹底や運転者の意識喚起を図るため安全運転教育を実施する。	

(19) 自転車利用者への損害賠償保険加入の促進【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
自転車保険加入の義務化に伴い、講習会等の参加者に対して、昨今の自転車事故への高額な賠償命令の判決を紹介することにより保険への加入を促進します。	都市整備部管理課
【活動指標】講習会実施回数（損害賠償保険加入普及活動） 自転車の加害事故による高額賠償に備え、保険加入の普及促進を図る。	

(20) 自動車損害賠償任意保険の加入促進

取　組　内　容	実　施　機　関
交通事故被害者保護の観点からも自動車損害賠償任意保険の加入は有効ですが、依然として加入率が低い小型二輪自動車（排気量 50cc 超 125cc 以下）及び原動機付自転車の利用者の保険加入推奨のため広報等で周知を行ないます。	各警察署

(21) 実技講習会等を活用した二輪車利用のルール・マナー等の啓発【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
二輪車での通勤・通学者が多い事業所や学校単位での実技講習会を実施し、運転技能の向上や法令遵守に関する安全教育を推進します。 また、事故の際、身体を保護する胸部プロテクター等の着用促進を図ります。	各警察署
【活動指標】二輪車実技講習会実施回数 二輪車指導員による実技講習会を実施する。	

(22) 区内自転車商協同組合と協力した自転車点検の実施

取　組　内　容	実　施　機　関
小学校における自転車安全利用実技講習会の際に、自転車商組合の協力を得て、小学生が持参した自転車の点検を行うなど、適切に整備をした安全な自転車に乗るよう啓発に努めます。	各警察署 都市整備部管理課

(23) 動画やSNS等を活用した自転車利用のルール・マナー等の啓発

取　組　内　容	実　施　機　関
自転車利用者の交通安全意識の向上を図るため、SNS等の情報発信を活用した交通ルール・マナー等の啓発を積極的に取り組みます。	各警察署 都市整備部管理課

(24) 特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティの利用等に対する啓発活動の推進

取　組　内　容	実　施　機　関
大学や専門学校等に赴き、昼休み時間等を利用して実際に試乗してもらい、交通事故防止の啓発活動を実施します。また、関係事業者と連携し、街頭にて基本的な交通ルールの周知等を行います。	各警察署 都市整備部管理課

(25) 外国人に対する交通安全教育

取　組　内　容	実　施　機　関
管内所在の企業等の技能実習生や日本語学校等に対して、交通ルールやマナーについての交通安全講話を実施します。 また、区内で開催されている日本語教室において、自転車利用時の交通ルールやマナーに関するチラシ等を配布し、外国人に対する交通安全意識の向上及び交通事故防止に向けた普及啓発を推進します。さらに、日ごろの自転車のルール、走行方法に関する啓発のため、外国人を対象にした出前型自転車講習会などの区民参加型講習会を開催します。	各警察署 都市整備部管理課 文化・交流課

3　道路交通法規分野

地域の実情に応じた交通安全の確保を図るとともに、生活道路沿道の地域住民の要望や道路の利用実態等の把握に努めることで道路交通秩序を維持しなければなりません。そのためには地域の実情に応じた交通規制の見直しや交通安全施設の改良を行っていくことが必要です。

また、交通規制の違反やマナーの欠如した自転車を含む車両運転者に対する街頭指導等の交通安全啓発活動など交通法規・規制に則した取組を推進します。

（1）交通規制の見直し、交通安全施設の整備

取　組　内　容	実　施　機　関
幹線道路、補助幹線道路等の交通と安全と円滑を図るため、交通実態に即した最高速度規制、駐車禁止規制等の交通規制を見直すとともに、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。 また、幹線道路、補助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。	各警察署 杉並土木事務所

（2）地域実態に即した駐車規制の見直し

取　組　内　容	実　施　機　関
違法駐車が、交通の安全を阻害し通行量の低下を招くことにより、交通渋滞・公害の発生源となるなど、地域交通に及ぼす影響等を勘案し、地域住民の要望等を踏まえ、地域実態に即した駐車規制の見直しを実施します。	各警察署

（3）違法駐車抑止キャンペーンの実施

取　組　内　容	実　施　機　関
地域交通安全活動推進委員（協議会）による積極的な活動を促進し、地域住民の違法駐車抑止気運の醸成を図ります。また、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かけます。	各警察署

（4）街頭指導・取締りの強化

取　組　内　容	実　施　機　関
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まりを推進します。	各警察署

（５）悪質な自転車利用者に対する取締りの実施【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
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します。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まりを実施します。	各警察署
【活動指標】自転車交通違反の指導・取締り実施回数 悪質・危険性の高い自転車の交通違反に対する指導・取締りを実施する。	

（６）二輪車への指導・取締りの強化【重点】

取　組　内　容	実　施　機　関
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、迷惑性も高い違反（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。	各警察署
【活動指標】二輪車の街頭指導、交通違反取締り実施回数 二輪車運転者に対し街頭指導及び危険性の高い交通違反の取締りを実施する。	

（７）「飲酒運転させない杉並キャンペーン」の実施

取　組　内　容	実　施　機　関
飲酒運転の危険性や飲酒運転の起因する交通事故の実態を周知するため、各種メディアを利用して情報発信するほか、区内の公共施設や酒類提供店等と協力して、注意喚起ポスターの掲出、駅周辺や繁華街などでのキャンペーンを実施します。	各警察署 各交通安全協会

（８）ハンドルキーパー運動の推進

取　組　内　容	実　施　機　関
酒類提供飲食店にハンドルキーパー運動の内容を説明し、積極的に客への声かけを行ってもらうなどの協力を得られるよう努めます。	各警察署 各交通安全協会

※ハンドルキーパー運動は、自動車で飲食店に来店した際、酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、飲酒運転事故を防止する運動です。

（９）飲酒検問の実施

取　組　内　容	実　施　機　関
毎年７月の第一週に東京都が飲酒運転撲滅を目標に掲げ実施している「飲酒運転させないＴＯＫＹＯキャンペーン」期間に合わせて、重点的な飲酒検問を行います。	各警察署

(10) 庁有車の点検整備

取　組　内　容	実　施　機　関
区職員が現場への移動等で使用する庁有車が安全に走行できるように定期的に整備を実施し、車両の安全性の維持に努めます。	経理課

(11) 特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティに対する指導取締り

取　組　内　容	実　施　機　関
飲酒運転、信号無視、歩道通行等の交通違反に重点を置き、厳正な取り締まりを実施し、安全運転意識の向上を図ります。	各警察署

４　医療・被害者支援分野

交通事故等による負傷者の救命を図り、被害を最小限に留めることは非常に重要です。そのため、負傷者に対する迅速・的確な対応を行なうため、バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当等の初期救急対応力の向上を図ります。

また、交通事故の被害者や家族は、身体的、精神的、経済的に極めて大きなダメージを受けるため、被害者等の意思を尊重しつつ、問題解決や事故からの立ち直りを支援することが必要になります。

そのため、交通事故相談窓口の開設などきめ細かい支援を行います。

（１）応急手当等の普及啓発の推進

取　組　内　容	実　施　機　関
緊急時に迅速・正確に応急手当を行える区民「救急協力員」を引き続き養成していくとともに、区民に対してＡＥＤ（自動体外式除細動器）を含む応急手当の知識・技術の一層の普及を促進します。	健康推進課

（２）学校教育における応急手当指導の充実

取　組　内　容	実　施　機　関
学校において事故が発生し負傷した児童・生徒の重体化等を防ぐため、区立学校教員等に対し、消防署と協力してＡＥＤを含む心肺蘇生法の実技講習を実施します。	各消防署 健康推進課 教育人事・指導課

（３）交通事故相談窓口の開設

取　組　内　容	実　施　機　関
交通事故による補償又は弁済・示談の進め方などについて、専門の相談員が適切な助言を行い、速やかで円滑な解決に向けた支援を行います。	区政相談課

（４）犯罪被害者支援制度の活用

取　組　内　容	実　施　機　関
犯罪被害者（交通事故を含む）やご家族、ご遺族の負担軽減のため、相談・情報提供、関係部署・機関・団体などとの調整や各種手続きの補助、警察署・裁判所・病院などへの付き添い、資金の貸し付け、日常生活への支援（犯罪被害者支援に理解のあるヘルパー派遣）、一時利用住宅の提供等の支援を行います。	区民生活部管理課

5　防災・減災分野

地震など発災時に道路の復旧を迅速に行うため、日頃から道路構造物等の点検・修理を実施し、良好な状態で維持します。また、発災時には帰宅困難者や避難を行う区民等に対しても適切な情報提供を行う取組を実施します。

（1）道路構造物の点検、修理

取　組　内　容	実　施　機　関
区が管理する道路、橋梁や防護柵、道路反射鏡、街路灯など交通安全施設等の日常点検を行い、耐震性や劣化状況を把握するとともに、必要な修理を行い、良好な状態で維持することにより災害による被害を最小限に抑えます。	土木計画課 杉並土木事務所

（2）徒歩帰宅者等に対する情報提供

取　組　内　容	実　施　機　関
発災時には、区内鉄道各駅周辺及び幹線道路沿道に多くの帰宅困難者が発生し、緊急車両等の通行の妨げになることや、徒歩帰宅中に余震等で二次被害が発生する恐れがあります。 このため、鉄道各駅、商店街、町会及び警察・消防と連携した「駅前滞留者連絡会」を西荻窪駅、荻窪駅、阿佐ヶ谷駅、高円寺駅に設置し、発災時における行動ルールの策定、発災を想定した訓練を実施するとともに、発災時には帰宅困難者への情報提供を行っていきます。 また、帰宅困難者のための一時的な滞在場所である「一時滞在施設」の確保を推進し、発災時の一斉帰宅の抑制、交通の混乱防止に努めます。	防災課

（3）公開型ＧＩＳ「すぎナビ」の活用

取　組　内　容	実　施　機　関
災害時は、家屋や塀の倒壊等で道路の通行が困難な箇所が多数発生することが予想されることから、迅速な情報収集と適切な避難行動を支援するため、避難所の開設状況や防災施設の位置情報等を提供する公開型ＧＩＳ「すぎナビ」の普及を図ります。	防災課 土木管理課

（4）停電時の交通安全の確保

取　組　内　容	実　施　機　関
停電になった場合、信号機や街路灯の消灯により交通事故の発生が懸念されます。停電時は速やかに主要な交差点に警察官を配置する態勢を整えるとともに、区民に対しては、警察官の指示に従うことと併せ、警察官がいない交差点や暗い道路を通行する場合には、懐中電灯の携行や反射材を身につけるなど緊急時の安全確保の啓発を行います。	各警察署

第５章　取組の推進体制と進捗状況等の把握

１　取組の推進体制

第４章に定める取組の実施機関は相互に連携を図り、取組を着実に実施するとともに、杉並区交通安全協議会は本計画の目標達成に向け、総合的かつ一体的な交通安全対策を推進します。

杉並区は、交通死亡事故等が多発した場合は、広報等により注意喚起をするなど、区民や事業者が自身の身を守るために適切な行動ができるよう、必要な情報を迅速に周知します。

２　進捗状況等の把握

取組の進捗状況や交通事故件数等について、定期的に調査を実施し、杉並区交通安全協議会の開催時に報告するなどをし、関係機関での情報共有を図ります。