

閲覧される皆様へ

杉並区 都市整備部 交通対策課
(杉並区交通安全協議会 事務局)

「第9次杉並区交通安全計画(案)」に対する 区民等の意見提出手続きについて

平素より、交通安全事業につきましてご理解ご協力をいただき、誠にありがとうございます。

さて、第8次杉並区交通安全計画は、平成18～22年度までの5年間で実施され、大きな成果をあげてまいりました。一方、国では第9次交通安全基本計画を今年3月に策定し、東京都も4月末に策定しました。区では、これらを受けて第9次杉並区交通安全計画案を作成いたしましたので、このことについて以下のとおり区民意見を募集いたします。

1 計画策定の目的

本計画は、交通安全対策基本法により作成を義務付けられている法定計画です。住民の生命、身体及び財産の保護を目的とし、区域における交通安全に関し、国や東京都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、実施するためのものです。

2 計画の策定主体及び期間

本計画は杉並区交通安全協議会(区長が会長です)が策定するものです。第9次計画の期間については、平成23～27年度までの5年間です。

3 策定方法

区民等から出された意見を参考に、杉並区交通安全協議会が検討を行い、9月末を目途に計画決定します。なお、区民等から出された意見については、検討結果を広報などで公表いたします。(公表は10月頃を予定しています)

4 区民意見の提出期間

平成23年8月11日(木)から平成23年9月9日(金)まで

5 区民意見の提出方法

ハガキ、封書またはファクスまたは電子メールで、9月9日(必着)までに杉並区都市整備部交通対策課交通対策係あて提出してください。

ご意見のほかに、住所・氏名(在勤の方は勤務先の名称と所在地、在学の方は学校名と所在地)、事業者の方は事業所の名称と所在地、代表者の氏名も記入してください。

区ホームページの電子掲示板に意見を書き込むこともできます。

6 提出・問い合わせ先

〒166-8570 杉並区阿佐谷南一丁目15番1号

杉並区都市整備部交通対策課交通対策係

電話 03-3312-2111 内線 3559 ファクス 03-5307-0689

メールアドレス kotu-k@city.suginami.lg.jp

【 案 】

第9次杉並区交通安全計画

(平成23年度～27年度)

杉 並 区

杉並区交通安全協議会

交通安全杉並区宣言

近時、車両運行の急激な増加にともない、区内における交通事情は悪化の一途をたどり、事故は日とともに激増の傾向にあることは、まことに憂慮に堪えないところである。

杉並区は人命を尊重し、区民の生命財産をまもり、区内における交通事故の絶滅を期するため、これが施策を推進することを決意し、ここに交通安全都市を宣言する。

昭和40年3月31日

目 次

用語解説	1
------	---

第 1 部 総 論

第 1 章 交通安全計画の策定について	
1 計画策定の趣旨	2
2 計画の性格・期間	2
3 第 8 次交通安全計画の成果	3

第 2 章 計画の推進	
1 推進の考え方	4
2 推進体制	5
3 計画の目標数値	6

第 3 章 杉並区の交通事故の特徴と重要課題	
1 杉並区における交通事故の現況と特徴	7
(1) 交通事故件数の推移	
(2) 交通事故の発生状況の推移と現状	
道路種別交通事故発生状況	
道路形状別交通事故発生状況	
昼夜別交通事故発生状況	
当事者別交通事故発生状況	
事故類型別交通事故発生状況	
年代別交通事故発生状況	
2 重要課題	16
(1) 自転車の安全利用の推進	
(2) 高齢者の交通安全の確保	
(3) 二輪車事故の防止	
(4) 飲酒運転の根絶	
(5) 災害時の交通安全の確保	

第 2 部 講じようとする施策

第 1 章 重点施策

- 1 自転車の安全利用の推進…………… 22
 - (1) 小・中学校での自転車安全利用教室の実施
 - (2) 自転車安全利用キャンペーンの実施
 - (3) 区安全パトロール隊による違反自転車への注意喚起
 - (4) 幼児用ヘルメットの着用推進
 - (5) 自転車利用者への損害賠償保険加入の普及
 - (6) 自転車安全利用モデル地区の充実
 - (7) 悪質な自転車利用者に対する取締りの強化
- 2 高齢者の交通安全の確保…………… 26
 - (1) 高齢者向け交通安全教室の開催
 - (2) ゆうゆうシルバーゾーン計画の推進
 - (3) 高齢者運転講習会の活用
 - (4) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示推奨 P R
 - (5) 75 歳以上のドライバーの運転免許証自主返納の支援
 - (6) 道路交通環境のバリアフリー化
- 3 二輪車事故の防止…………… 29
 - (1) 二輪車モデル交差点における指導の強化
 - (2) 二輪車モデル事業所（学校）等での交通安全講習会の開催
 - (3) 実技講習会等を活用した二輪車利用のルール・マナーの啓発
 - (4) 街頭指導による二輪車利用のルール・マナーの周知徹底
 - (5) 自動車損害賠償任意保険の加入促進
- 4 飲酒運転の根絶…………… 31
 - (1) 「飲酒運転させない」キャンペーンの実施
 - (2) 小・中学校における飲酒運転の防止指導
 - (3) ハンドルキーパー運動の推進
 - (4) 飲酒検問の実施
- 5 災害時の交通安全の確保…………… 32
 - (1) 道路施設等の点検、修理
 - (2) 徒歩帰宅者等に対する支援
 - (3) 被災した交通網の復旧に関する協力の呼びかけ
 - (4) 停電時の交通安全の確保

第 2 章 分野別の施策

1	道路交通環境の整備	36
2	交通安全思想の普及徹底	38
3	道路交通秩序の維持	40
4	救助・救急活動の充実	43
5	被害者支援制度の充実	44
6	災害に強い交通施設等の整備と交通安全の確保	45

資	料	46
---	---	----

本書で使用する統計表について、「発生数は、第1および第2当事者の合計数」の表記がある表においては、一件の交通事故における第1当事者および第2当事者それぞれを集計し、それらを足し上げた数を発生数として使用しており、交通事故発生件数とは異なる。

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。但し、本書では人身事故の数値のみを計上している。
- 人身事故 …… 交通事故により人の死傷があったものをいう。
- 死亡 …… 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 …… 交通事故により加療日数が30日以上を負傷をいう。
- 軽傷 …… 交通事故により加療日数が30日未満を負傷をいう。
- 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。
- 子供の事故 …… 幼児、園児、小学生、中学生が関係した事故をいう。
- 若年層の事故 …… 中学校卒業後から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 …… 年齢65歳以上の人に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。
- 啓開道路 …… 緊急道路障害物除去路線ともいう。災害発生時に緊急車両を円滑に通行させるため、優先的に道路上の障害物除去を行うよう指定された道路をいう。

第1部 総論

第1章 交通安全計画の策定について

1 計画策定の趣旨

杉並区の交通安全計画は、昭和46年から、5年を一つの区切りとして策定し、第1次から様々な事業を区民や関係機関と協力して実施してまいりました。

ここ5年間では、平成18年を100とした場合、事故件数で73.0%、負傷者数で70.9%と減少しています。また、交通事故死者数は、数名を推移しています。しかし、平成12年をピークに減少し続けていた事故件数や負傷者数は、平成21年に比べ平成22年は件数で58件、負傷者数で47名増加してしまいました。第9次の計画では、増加した原因を詳しく分析し、適切な施策を展開していかなければなりません。

こうした状況を踏まえ、杉並区では人命尊重の理念に立って、交通事故死傷者を絶滅させることを目標として、実効性のある施策を計画的に推進するものです。

2 計画の性格・期間

交通対策基本法第4条では、地方公共団体の責務として、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されています。この第9次杉並区交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条の規定により、第9次東京都交通安全計画との整合性を図り、策定するものです。

本計画は、東京都の作成した第9次東京都交通安全計画を指針とし、またそれに抵触することなく、杉並区として実現可能な効果を求められる交通安全計画です。

計画の策定にあたっては、東京都においては、道路交通、鉄道交通、踏切道における交通を基本として策定しているのに対して、杉並区がなすべき、陸上交通の安全を中心として「道路交通」の安全計画として策定するものです。

また、計画期間を平成23年度から平成27年度までの5ヵ年とし、この計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととします。

3 第8次交通安全計画の成果

第8次計画では、以下のとおり大きな成果をあげることができました。

- ・ 交通事故死者数は平成22年までに交通事故死者数「0人」にすることを目標としましたが、結果は残念ながら「6人」と目標達成できませんでした。
- ・ 交通事故発生件数は「2,800件以下」を目標としたところ、平成19～22年までは2,800件を下回り目標を達成しました。
- ・ 新たに小・中学生を対象とした自転車安全利用講習や高齢者を対象とした交通安全教室を実施し、平成22年度には延べ6,000人以上が参加しました。
- ・ 加齢による身体機能の低下に伴って起こる事故を未然に防止するため、平成21年度から75歳以上のドライバーの運転免許自主返納の支援を開始しました。
- ・ これらの取り組みにより、平成22年5月に杉並区及び区内の交通安全協会に対し、首都交通対策協議会会長賞（東京都知事感謝状）が贈呈されました。また、同年7月には内閣府特命担当大臣から、交通安全に寄与した自治体として杉並区に感謝状が贈呈されました。

第2章 計画の推進

1 推進の考え方

第8次計画の実績と効果、あるいは区内で発生した事故について、その特徴や傾向をとらえ、よりの確で効果のある施策を実施していかなければなりません。そのためには、交通行政に携わるすべての機関、交通社会に参加するすべての区民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を持つことが重要です。

例えば、杉並区内で発生する事故の特徴は、自転車に関係した事故が多いということです。自転車は、正しい使い方をすれば環境にも優しく、健康にも良い乗り物とされています。しかし、ルールを守らず間違った使い方をすれば、多くの周りの人たちにも迷惑をかけてしまいます。区や警察に対しても、無謀な自転車運転に対して苦情・要望などが多くなってきており、社会の関心も高まってきています。

このような特徴をとらえ、それらを重点課題として位置づけ、解決を図っていかなければなりません。そのためには、重点施策をしっかりと決め、また実行することにより、多くの区民が安心して暮らせる交通社会を構築していかなければなりません。

同時に大切なことは、区民自ら交通安全に強い関心を持ってもらうことです。区を始めとした関係機関だけで施策を実施しても十分とは言えません。実際に杉並区に暮らし、生活をする中で、常に交通安全に心掛け、ルールを守りお互いを思いやる心を芽生えさせることが重要です。

交通の安全は、区民の交通安全意識により支えられていることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して区民が積極的に参加できるような交通安全教室などの事業を展開し、行政と区民の連携による交通安全対策を推進します。

2 推進体制

(1) 庁内推進体制

本計画の実施については、交通対策課を中心として、土木事務所・教育委員会・保育課など関係各課と連携し、この施策の推進を図ります。

特に重点課題とされるものについては、関係各課と連携・協力を密にして、より効果的な方法で実施してまいります。

また、事業の実施にあたっては、区内の交通安全に関する事業は、多くの行政機関等の分野に広がるため、杉並区交通安全協議会を中心に協議・検討をすすめるとともに、関係行政機関及び関係団体とが連携・協力し、一体的な交通安全対策を推進していきます。

(2) 都、警察や関係団体等との継続的な連携

交通安全計画の実施にあたっては、継続的に粘り強い連携が必要です。交通体系全般を含む交通安全対策は杉並区だけで実施することはできません。東京都をはじめ、区内の各警察署、交通安全協会と積極的な連携を取って推進します。

また、町会、商店会、事業者、関係団体等の参加も含め、区民全体の運動展開を図るべく広く連携強化を図ります。

こうした連携は、一時的なものであってはなりません。地味な活動であっても、効果を上げるためには継続的な活動がなによりも重要です。そのため、このような事業者・交通関係団体等は区や警察署と連携、協力しながら、効果的な交通安全対策事業を進めていくことが求められます。

3 計画の目標数値

第8次杉並区交通安全計画の期間中、事故件数についてかなり減少し、目標を大きく越える結果となりました。これは、区民を始めとする、交通安全にかかわる全ての関係者・団体の努力の結果です。人命尊重・生活優先の基本理念のもと、本計画に定める総合的な交通安全施策を着実に推進することによって、継続的に件数を減らしていかなければなりません。

そこで、平成27年までに、年間における交通事故死者数「^{ゼロ}0」を目指します。交通事故発生件数は「1,900件以下」を目標とします。()

目標数値の設定理由

交通事故による死者数は、この5年間の統計から最大10名(平成18年)最小4名(平成21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、杉並区では目標数値を「0人」といたしました。

交通事故件数については、第7次計画期間(平成13~17年)では241件(7.1%)の減少と一定の成果をあげ、第8次計画(平成18年~22年)では「5年間で約10%の減少」を目指して目標を設定し取り組んだ結果、776件(27%)の減少と大幅に目標を超える成果を達成しました。

一方、平成22年は前年と比べると58件(2.8%)の増加と第8次計画期間中において唯一の増加年となりました。また、平成23年前期(1~6月)については、前年同期比で12件減少しており、今後、増加と減少が繰り返されることも予想され、第8次計画期間の様に大きく減少することは望めないと考えられます。

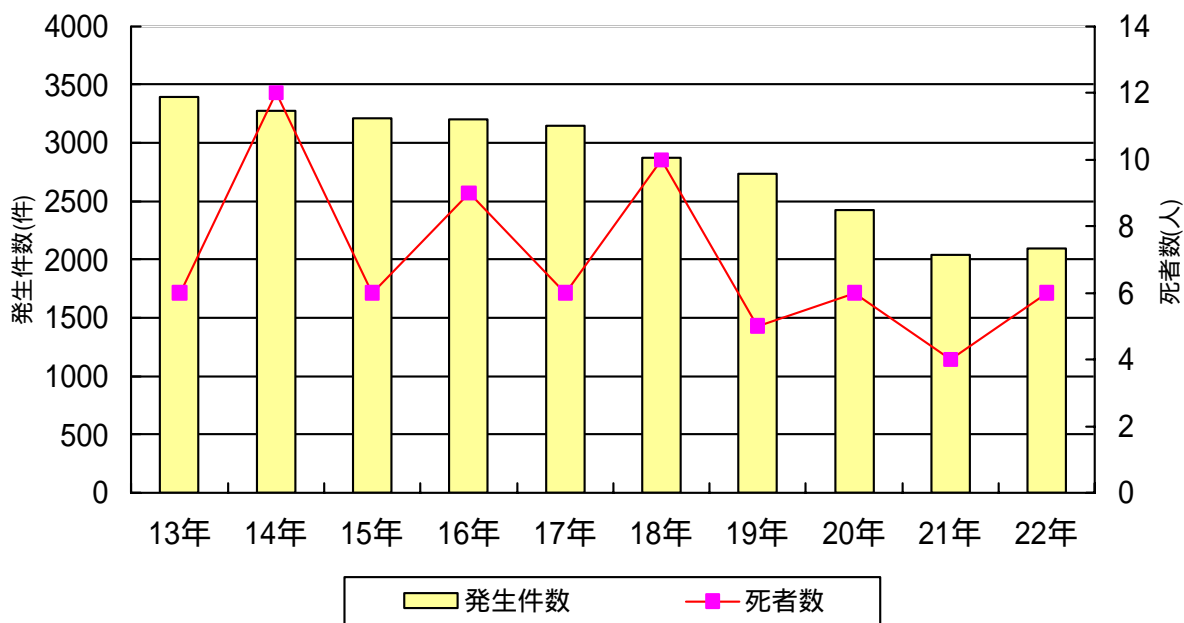
これまでの経過を踏まえ、事故件数を減少させるべく「10%の減少」を目指し、平成22年の2,098件からの10%減=1,888件の端数を整理し、1,900件を目標としました。

第3章 杉並区の交通事故の特徴と重要課題

1 杉並区における交通事故の現況と特徴

(1) 交通事故件数の推移

杉並区の交通事故発生件数・死者数の年別推移



区内の交通事故は、戦後、高度成長の進展とともに、自動車保有台数が急増したことなどにより、交通事故による死者数が昭和40年前半には30名を超え、また、交通事故の発生件数は3,000件を超えて推移するなど、大変厳しい状況となっていました。

区では、このような深刻な状況を改善するため、昭和40年3月に交通安全杉並区宣言を行い、昭和45年に交通安全対策基本法が制定されたのを受け、翌昭和46年には、第1次杉並区交通安全計画を作成し、交通安全に関わる諸施策を積極的に推進してきました。

この結果、交通安全計画策定以降、死者数・事故件数ともに徐々に減少し、昭和54年には死者数6名、事故件数992件まで減少しました。

しかしながら、昭和60年以降再び増加傾向となり、平成2年には死者数が24名となり、また、事故件数も昭和63年、平成元年

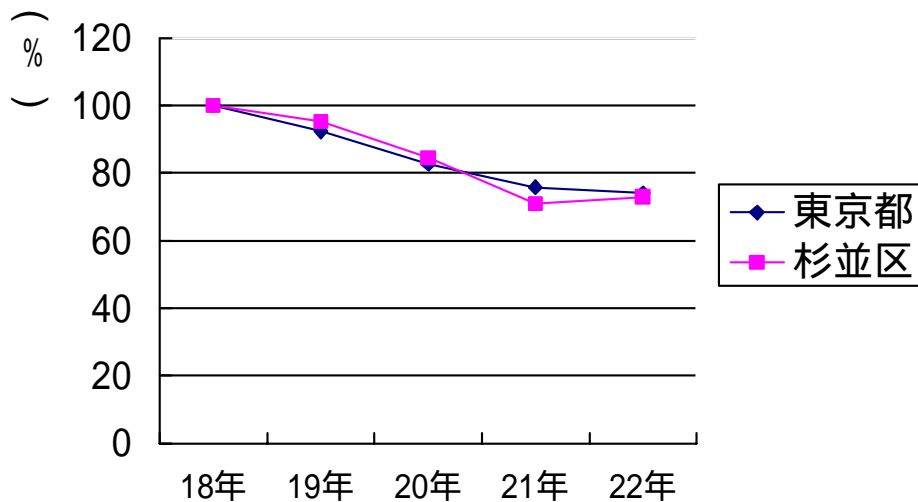
に2,000件を超えるなど小さなピークを迎えました。それ以降、死者数は多少の増減はあるものの20人以下で推移しましたが、事故件数は平成7年以降、2,000件を超え、特に平成11年から大幅な増加を示し、平成12年には31年ぶりに3,500件(3,551件)を超えました。

この年以降は徐々に事故件数は減少しており、ここ5年間でも、平成22年では前年に比べて若干増えたものの、長期的にみると減少傾向にあります。これは、法令等の厳罰化や、地域の交通安全に対する取り組みの成果であるといえます。

東京都および杉並区内の交通事故発生状況(5年間)

		平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年
東京都	発生件数	74,287	68,603	61,525	56,358	55,013
	死者数	263	269	218	205	215
	負傷者数	84,117	77,652	69,666	63,596	62,128
杉並区	発生件数	2,874	2,737	2,428	2,040	2,098
	死者数	10	5	6	4	6
	負傷者数	3,351	3,142	2,802	2,328	2,375

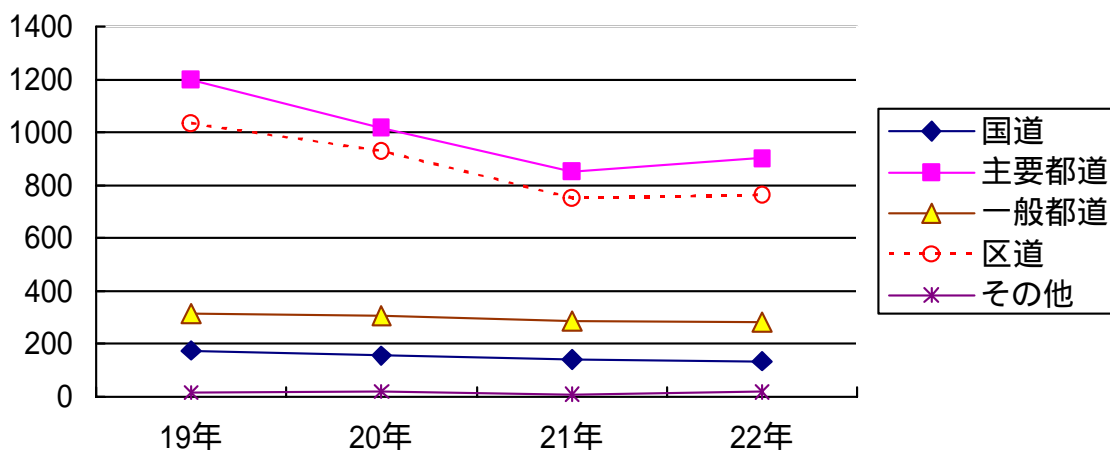
交通事故発生件数の推移



平成18年を100とした場合、平成22年は東京都74、杉並区73

(2) 交通事故の発生状況の推移と現状

道路種別交通事故発生状況（発生件数）



各年 12 月 31 日現在

		平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年
国道	発生件数	174	155	140	133
	死者数	0	0	0	0
	負傷者数	174	179	171	169
主要都道	発生件数	1,200	1,017	853	902
	死者数	4	4	3	4
	負傷者数	1,196	1,267	1,026	1,055
一般都道	発生件数	314	307	286	282
	死者数	1	0	0	0
	負傷者数	313	345	318	327
区道	発生件数	1,034	930	752	764
	死者数	0	2	1	2
	負傷者数	1,034	991	804	804
その他	発生件数	15	19	9	17
	死者数	0	0	0	0
	負傷者数	15	20	9	20

上記道路種別は、平成 19 年度から集計開始した。

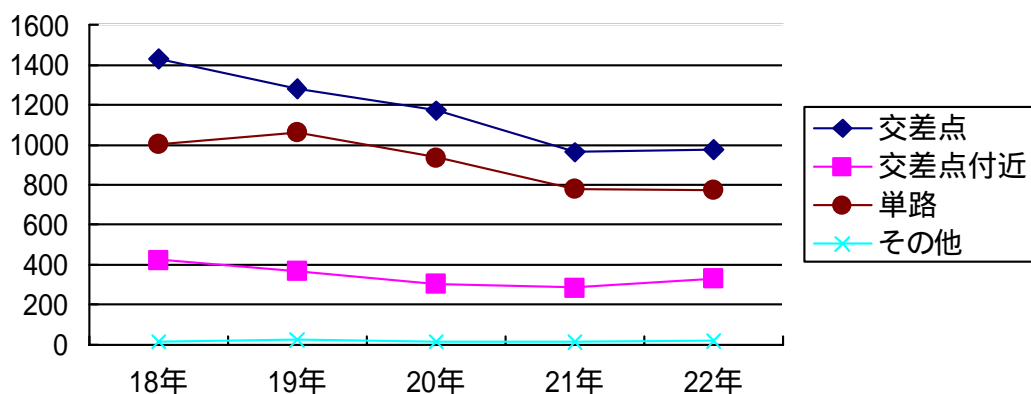
国道とは、20 号線。主要都道とは、環八、環七、青梅街道、五日市街道など

全体としては、事故件数は減っていますが、主要都道での発生件数は、平成 22 年度には前年より 49 件増加しました。また、死亡事故のほとんどは主要都道と区道で発生していることがわかりま

す。

区内全域の道路種別の総延長距離と比較すると、区道が全体の約9割を占め、主要・一般都道は1割未満であることから、主要都道での発生が圧倒的に多いことがわかります。

道路形状別交通事故発生状況



各年 12 月 31 日現在

		平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年
交 差 点	発生件数	1,430	1,281	1,172	963	976
	死者数	6	3	3	2	3
	負傷者数	1,608	1,410	1,268	1,045	1,043
付 近 交 差 点	発生件数	424	369	304	285	329
	死者数	2	0	0	1	2
	負傷者数	508	449	358	328	401
単 路	発生件数	1,005	1,063	937	779	775
	死者数	2	2	3	1	1
	負傷者数	1,219	1,258	1,160	941	910
そ の 他	発生件数	15	24	15	13	18
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	16	25	16	14	21

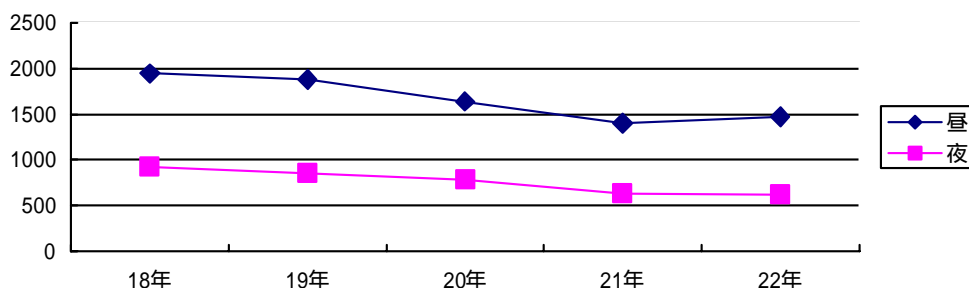
交差点は、2 本以上の道路が交わる部分を指し、交差点付近は、「交差点」の側端から 30 メートル以内の部分を目指す

単路は、トンネル、橋、交差点付近部分を除いた直線または屈折道路、カーブなどを指す

交差点付近の交通事故の発生件数及び死傷者数の推移について見てみると、減少率が鈍い状況となっています。

交差点付近における交通事故を減少させるには、運転者に対して、交差点手前を横断する歩行者の存在への注意を喚起すること、また、交差点への進入直前の進路変更時において、周辺の交通への注意を喚起することが有効と考えられます。

昼夜別交通事故発生状況



各年 12 月 31 日現在

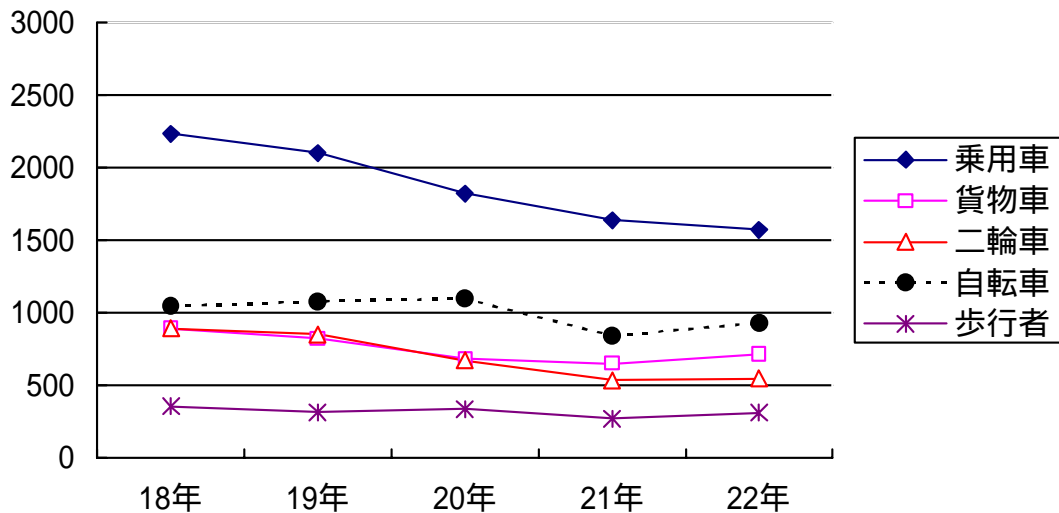
		平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年
昼	発生件数	1,951	1,883	1,642	1,405	1,475
	死者数	5	4	3	3	3
	負傷者数	2,241	2,108	1,863	1,602	1,655
夜	発生件数	923	854	786	635	623
	死者数	5	1	3	1	3
	負傷者数	1,110	1,034	939	726	720

昼間の交通事故発生件数が、夜の発生件数の 2 倍以上となっており、圧倒的に昼間の交通事故が多いのが現状です。

なかでも、昼間は午前 8 時～10 時、夜は 16 時～18 時の時間帯に事故が多発している状況です。

このことから、通勤・通学時間及び帰宅、下校、買い物時間であることが予想されます。今後はそのような時間帯に重点的な街頭指導を行うことが効果的だと言えます。

当事者別交通事故発生状況



各年 12 月 31 日現在

		平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年
乗 用 車	発生件数	2,234	2,102	1,822	1,638	1,573
	死者数	1	1	0	0	1
	負傷者数	1,011	938	786	680	615
貨 物 車	発生件数	895	824	683	653	718
	死者数	0	1	1	0	0
	負傷者数	268	252	175	205	227
二 輪 車	発生件数	891	853	673	538	548
	死者数	3	2	1	2	1
	負傷者数	784	692	566	430	439
自 転 車	発生件数	1,047	1,080	1,097	844	930
	死者数	3	1	3	2	1
	負傷者数	935	941	930	738	780
歩 行 者	発生件数	354	314	338	271	311
	死者数	3	0	1	0	3
	負傷者数	351	317	340	272	313

特殊車、その他を除く。発生数は、第 1 および第 2 当事者の合計数

当事者別交通事故発生総件数（第 1 および第 2 当事者の合計数）
のなかで、自転車の事故が占める割合が高くなっています。

（平成 18 年 19.3% 平成 22 年 22.8%）

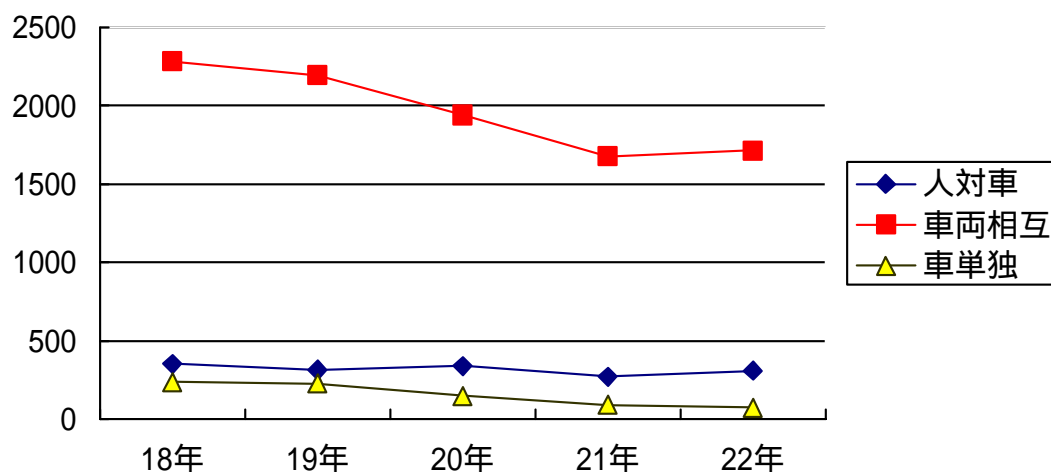
これは近年、環境保護への意識の高まりにより、交通手段として
自転車に乗る人が増えたこと、また、交通ルールやマナーを守らず

に自転車を利用する人が多いことなどが原因として考えられます。

また、二輪車の交通事故は、発生件数は減少傾向にあるものの、重傷事故の発生割合が非常に高い状態にあります。

とくに、平成18年と19年は、全体の重傷事故件数に対して二輪車が、それぞれ60%、50%と大半を占めています。

事故類型別交通事故発生状況



各年 12 月 31 日現在

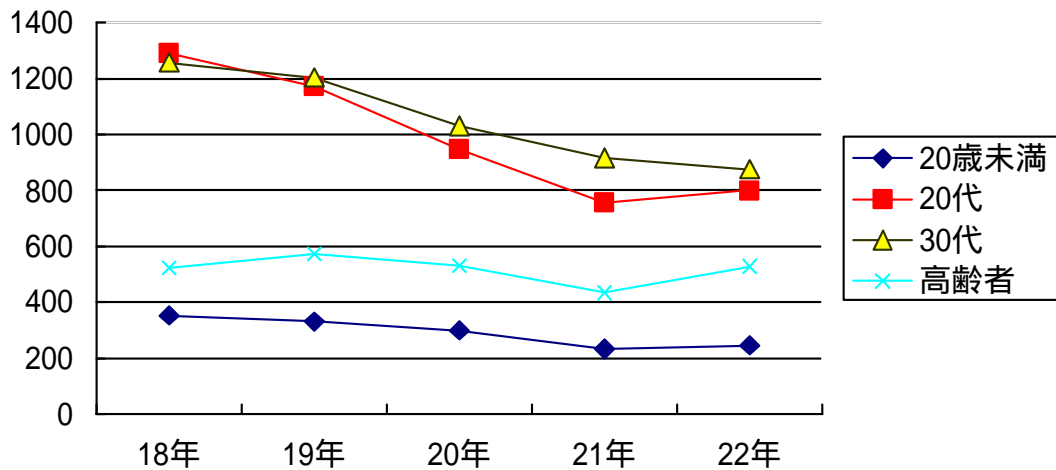
		平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年
人 対 車	発生件数	354	314	338	271	311
	死者数	3	0	1	0	3
	負傷者数	369	320	349	281	315
車 両 相 互	発生件数	2,283	2,194	1,941	1,677	1,714
	死者数	6	3	5	3	2
	負傷者数	2,730	2,580	2,298	1,952	1,982
車 単 独	発生件数	236	228	149	92	73
	死者数	1	1	0	1	1
	負傷者数	251	241	155	95	78
踏 切	発生件数	1	1	0	0	0
	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	1	1	0	0	0

車両相互の交通事故は、平成22年には前年に比べ増加したものの、長期的には減少傾向がみられます。

しかしながら、人対車両の減少率が鈍い状況となっており、警視

庁提供の交通事故統計表により事故発生時の状況を見ていくと、主に、背面または対面からの衝突が多くみられます。軽車両である自転車の事故発生割合の増加が、減少率の鈍さの原因のひとつとして考えられます。

年代別交通事故発生状況



各年 12 月 31 日現在

	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年
未就学児	15	17	11	9	17
小学生	95	92	79	57	51
中学生	38	39	35	33	36
高校生	108	71	78	63	57
20 歳未満 (上記を除く)	97	113	96	71	85
20 代	1,290	1,173	946	757	800
30 代	1,257	1,204	1,031	916	875
40 代	840	828	826	745	777
50 代	826	743	653	546	554
60～64 歳	337	323	329	313	300
高齢者	524	573	531	434	528

発生数は、第 1 および第 2 当事者の合計数

20 代、30 代の交通事故件数は、顕著な減少傾向がみられます。しかし、全体の交通事故発生状況が減少傾向にあるに関わらず、60～64 歳および高齢者、中学生や、20 歳未満（未就学児、

小中高校生除く)などの年代については、ほぼ横ばいとなっており、この年代に対し交通事故防止を図ることが課題です。

また、警視庁提供の交通事故統計表により小学生の事故発生状況を見てみると、平成22年中は、自転車運転中の事故が件数の75%を占めていることが分かりました。

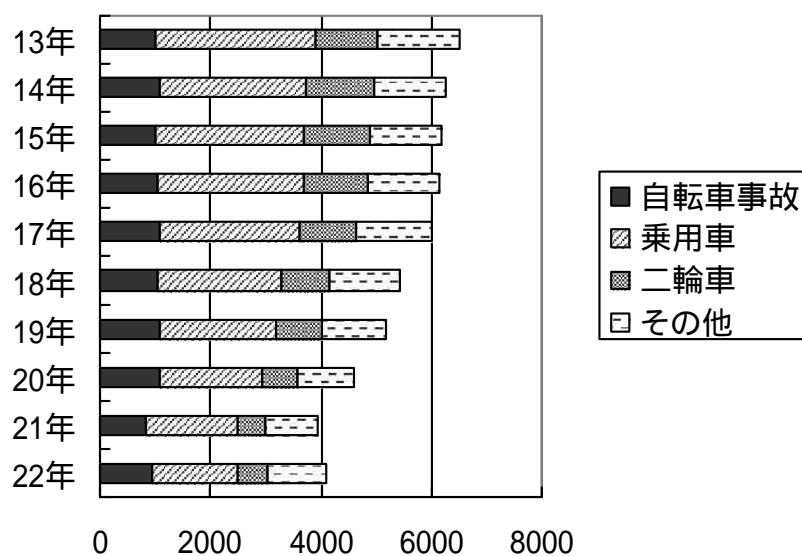
2 重要課題

杉並区の平成18年から平成22年までの交通事故状況を勘案してみると、以下の5つの内容が重点課題としてうかがえ、今後、これらに対する効果的な事業を実施していく必要があります。

(1) 自転車の安全利用の推進

交通事故総数が減少傾向にあるのに関わらず、自転車事故の発生件数は横ばいの状態を続けており、自転車事故の占める割合が年々増加傾向にあります。これらを勘案すると根本的な自転車安全利用の総合的対策が必要と考えます。

表1 当事者別交通事故発生件数の推移



発生件数は、第1および第2当事者の合計数

表2 交通事故総数に占める各当事者別事故件数の割合 単位(%)

	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
乗用車	44.0	42.2	43.3	42.7	42.0
二輪車	17.6	19.3	18.8	19.0	17.0
自転車	15.6	17.3	16.6	17.2	18.4

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
乗用車	41.2	40.6	39.5	41.5	38.6
二輪車	16.4	16.5	14.6	13.6	13.4
自転車	19.3	20.9	23.8	21.4	22.8

その他の割合を除く

(2) 高齢者の交通安全の確保

交通事故総数の減少傾向に比して、高齢者の関与する事故の減少率の鈍化が見られます。

(平成 18 年 525 件 平成 22 年 528 件 指数 100.6)

表 1 交通事故総数と高齢者事故の発生状況

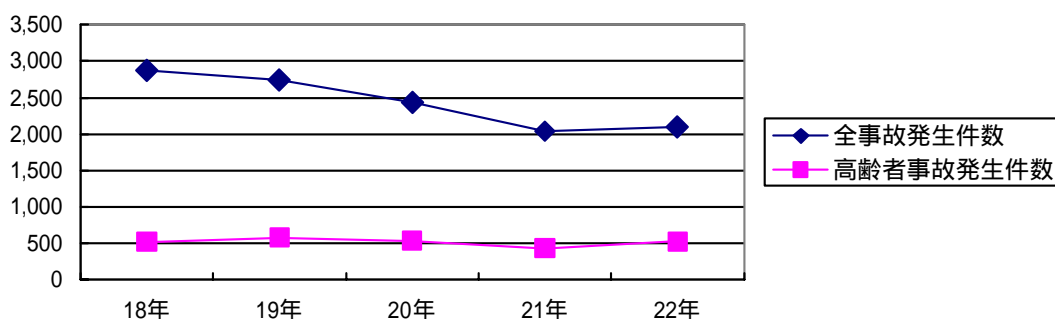


表 2 年代別人口 1000 人あたりの事故当事者数の推移

	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年
未成年	5.1	4.9	4.4	3.4	3.5
20 代	14.3	13.2	10.8	9.0	10.0
30 代	12.6	12.1	10.3	9.2	8.9
40～64 歳	12.0	11.3	10.7	9.3	9.3
高齢者	5.4	5.8	5.2	4.2	5.1

発生数は、第 1 および第 2 当事者の合計数

表 2 では、年代別人口 1000 人あたりで発生した事故件数を割り出しています。これにより、高齢者の関与する事故件数の減少率の鈍化は、高齢者人口そのものの増加が原因ではないことがわかります。

また、他の年代と比べても、事故の減少率が低いことが読み取れます。(指数で表すと、平成 18 年を 100 とした場合、未成年 68.6、20 代 69.9、30 代 70.6、40～64 歳 77.5、高齢者は 94.4)

このことから、高齢者に対する交通安全施策の普及や充実を図る必要があると考えます。

(3) 二輪車事故の防止

二輪車の交通事故は、なだらかな減少傾向にあります。しかしながら、二輪車の交通事故は、いったん起こると重大な事故になることが多く、死亡・重傷事故総数に占める二輪車事故の割合は大きい傾向にあります。平成22年については、大幅に減少したものの、他の年においては、全体の約4割から5割程度を占めています。

表1 死亡・重傷事故総数に占める二輪車事故

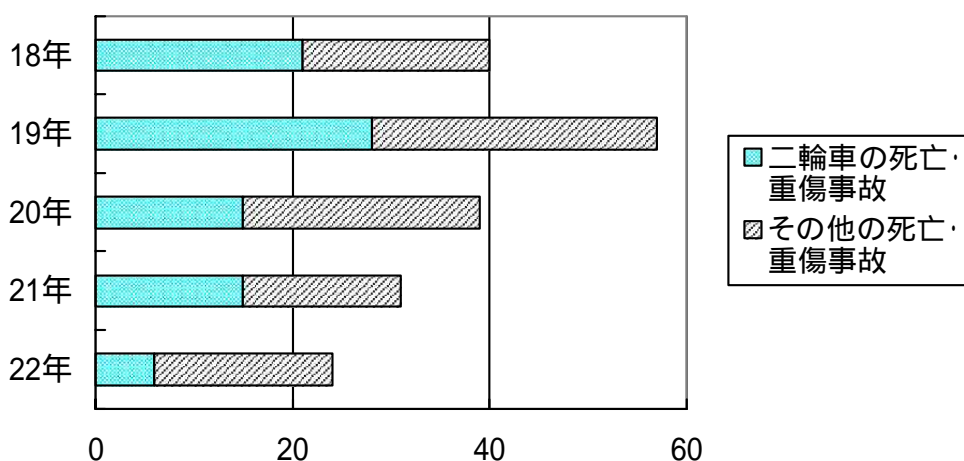


表2 当事者別の死亡・重傷事故発生数の推移

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
乗用車	2	2	2	0	2
貨物車	0	2	3	1	0
二輪車	21	28	15	15	6
自転車	8	17	13	9	6
歩行者	9	8	6	6	10

発生数は、第1および第2当事者の合計数

(4) 飲酒運転の根絶

飲酒運転は、一般的な交通違反・交通事故と違い、自ら酒を飲み、なおかつ自動車等を運転するという故意によって成り立っている点で、悪質性が特異なものと言えます。

近年、飲酒運転による事故は、違反時の罰則や取り締まりの強化、また、個々人の飲酒運転に対する倫理意識の高まりなどから、大きく減少している状況です。

しかしながら、アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、いったん事故が起こると重大事故になることが多いため、飲酒運転の防止に関しては、発生件数の多少に関わらず、酒類の販売・提供者などにも協力を呼びかけた啓発活動や取り締まりを継続して行っていくことが必要となります。

(5) 災害時の交通安全の確保

大震災が発生した場合において、緊急通行車両等の通行を確保するため、道路管理者は路上障害物などの除去や、路面の亀裂等に対する緊急対応を速やかに行うことが急務となります。また、急な停電による信号機や街路灯の停止などによる、交通の混乱への対策も求められています。

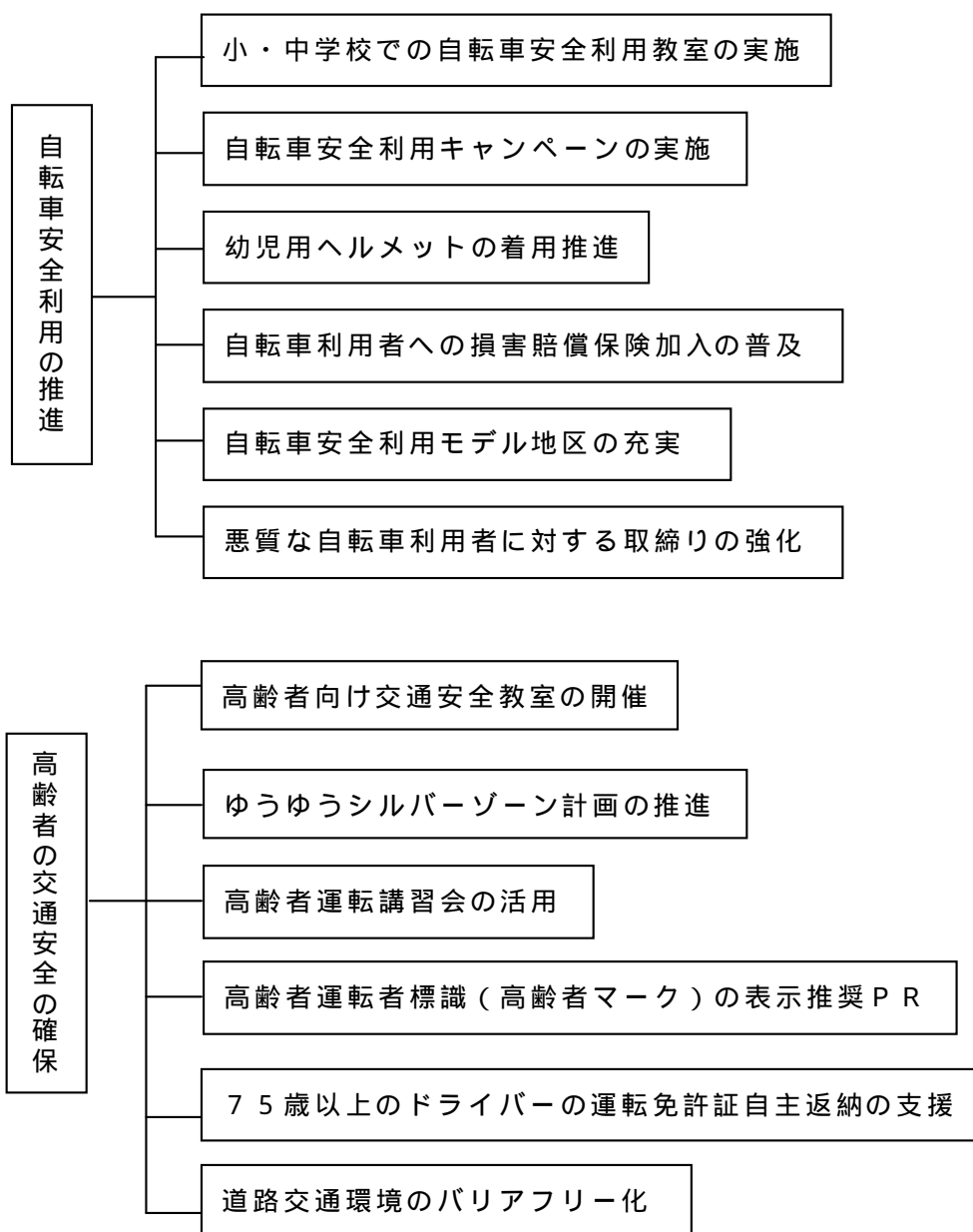
杉並区内においては、環状7号線の東側の区域、及び緊急啓開道路として位置づけられている、青梅街道、五日市街道、井ノ頭通り、甲州街道、首都高速道路4号新宿線及び中央自動車道において、一般車両の通行が禁止されますが、被災状況により、緊急交通路の追加、交通規制の変更等がありますので、交通情報の周知が必要です。

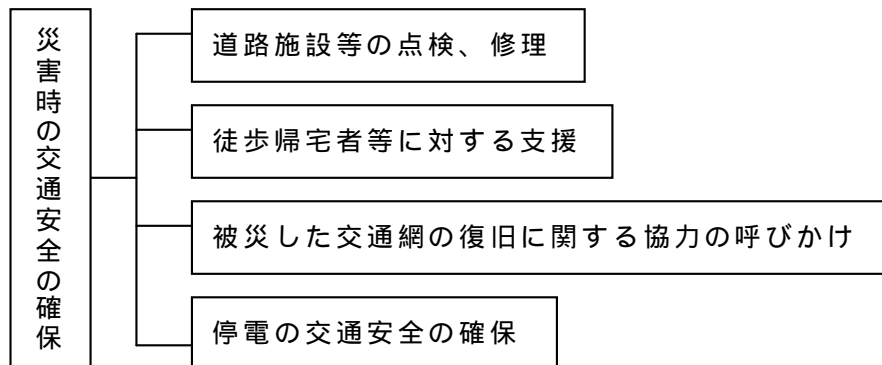
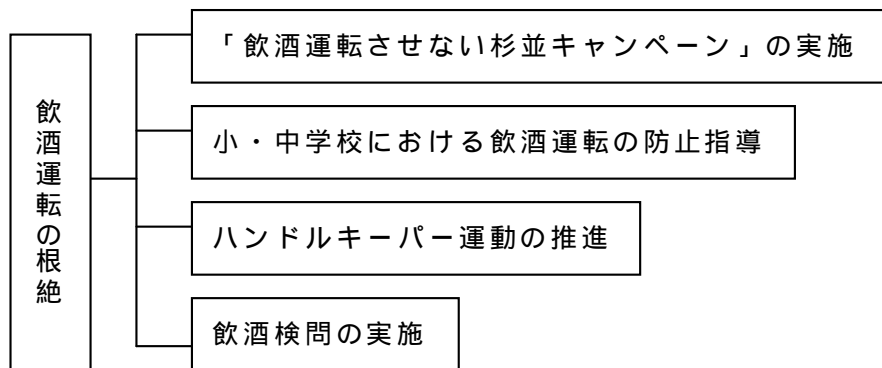
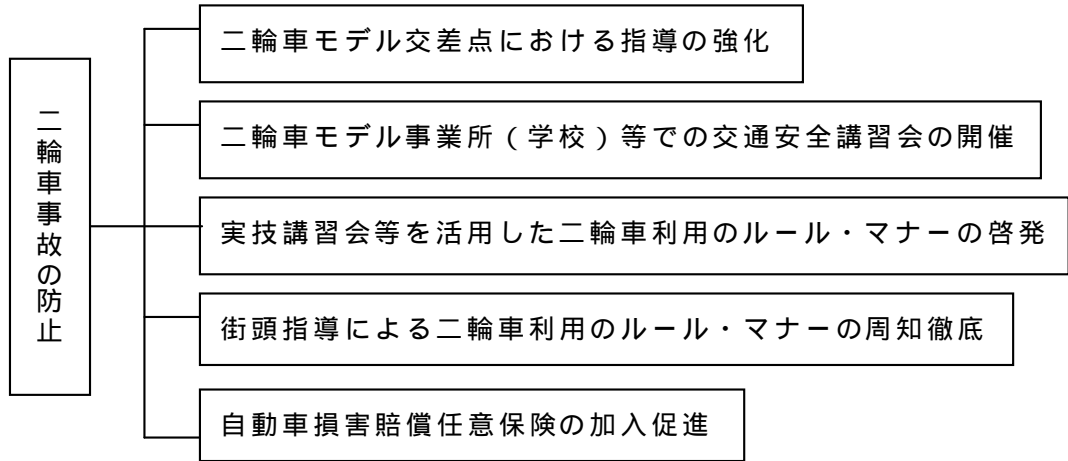
第2部 講じようとする施策

第1章 重点施策

杉並区内では、自転車や高齢者が関与する事故の割合が増加しています。また、二輪車事故や飲酒運転は重大な事故につながるため、災害対策と併せて重点課題とし、以下の施策を実施します。

【重点施策】





1 自転車安全利用の推進

自転車は手軽な乗り物として、子どもから高齢者まで幅広い年齢層において利用されています。

しかしながら、自転車利用者の運転マナー・ルールの欠如や、手入れや修理を怠ったことによる交通事故が無くなっていません。思いがけぬ事故を起こして加害者となり、被害者から高額な賠償金を請求されるケースも目立ってきています。

杉並区において、自転車に関係している交通事故は、平成22年に930件と前年比86件の増加となっています。また、死傷者数も781人と前年から41人増加しています。これは区内の交通事故全体の23%を占めており、自転車の安全利用については大きな課題となっています。

自転車安全利用について基本的な考え方

自転車の安全走行について、社会の関心が高まっている今、あらためて全ての利用者がルール・マナーを守って自転車安全走行を行い、交通事故を未然に防止する意識を持つことが何よりも大切であり、同時に「車両として法の規制が適用されない」「自転車による違法行為は、法的には罰せられず容認される」という誤った認識や甘えをなくすることが肝心です。

自転車マナー向上のための方策としては、自転車を利用する方に、「自転車安全利用五則」をはじめ、傘差しや携帯電話を操作しながらの運転禁止など、法規制（ルール）を遵守しなければならないことを継続的かつ粘り強く啓発していく必要があります。

《 自転車安全利用五則 》

- ・ 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ・ 車道は左側を通行
- ・ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ・ 安全ルールを守る

飲酒運転禁止 二人乗り禁止 併進禁止 夜間はライトを点灯
信号遵守 交差点での一時停止と安全確認

- ・ 子供はヘルメットを着用

そのためには、徹底した交通教育を実施するとともに、実際の走行時における指導や警告を通じて、誤った認識の払拭をしなければなら

ないものと考えます。

また、自転車走行ルールを守らない者に対しては、厳正に罰則（ペナルティ）が適用されることも必要です。

(1) 小・中学校での自転車安全利用教室の実施

平成18年度より全ての区立小学校（43校）の4年生を対象に自転車安全利用実技講習会を開始しました。自転車利用時に必要な法令についての学課テストと実技講習会を組み合わせ、交通ルールとマナーの習得を目指します。同時に受講生には「自転車安全利用証」を交付し、自転車安全利用の意識向上を図ります。

本事業を継続していくことにより、低年齢期から交通安全意識と自転車利用者としてのモラルの向上を図るとともに、家庭内で自転車の安全利用について話し合い、ルール・マナーを意識するきっかけづくりとします。

また、平成20年度から全ての区立中学校（23校）の生徒を対象にスタントマンが交通事故を再現することによって事故の恐怖を疑似体験する教育技法（スケアードストレイト）を用いた交通安全教室を開催しています。3カ年で全ての区立中学校を一巡することで、在学中に1回は教室に参加することを可能とし、被害者又は加害者になることの恐ろしさを実感させることで、事故防止に役立てていきます。

【各警察署・交通対策課・教育委員会】



小学校での自転車安全利用教室の様子



中学校での交通安全教室の様子

(2) 自転車安全利用キャンペーンの実施

区は警察・その他関係団体と協力して、自転車安全利用について街頭キャンペーンを実施します。

交通法規を遵守しない自転車利用者に対し、その場で自転車の安全な乗り方、道路交通法等法令に定められた正しい利用方法につい

て指導・警告することにより、自転車利用者の交通安全意識の向上に努めます。

特に自転車が通行可能な歩道を走る場合のルールの周知、夜間無灯火運転者に対する点灯指導、放置自転車、その他自転車による迷惑行為等について指導を行います。

【各警察署・各交通安全協会・交通対策課】

(3) 区安全パトロール隊による違反自転車への注意喚起

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利用者に対し、状況に応じて、その場でチラシ配布や口頭による啓発活動を行うなど、日々の声かけを通じて、自転車利用者のモラルの向上を図ります。

【危機管理室】

(4) 幼児用ヘルメットの着用推進

幼児は自転車の運転技術、判断力ともに未熟であるため、特に死亡事故につながりやすい頭部損傷を防ぐため、ヘルメットの着用が必須であるといえます。

幼児単独自転車のほか、幼児用座席付き自転車についても幼稚園や保育園等の送迎用として必需品となっています。現在、道路交通法で同乗する児童・幼児のヘルメット着用が努力義務と規定され注目が集まっています。

区では平成17年度から年2回、廉価で幼児用自転車ヘルメットを購入できるあっせん販売制度を、区内事業者の協力で確立しました。この制度を広く区民に広報し、幼児用自転車ヘルメットの普及促進に努め、自転車の安全利用の促進を図ります。

また、平成21年からは条件付きで6歳未満の児童2名を乗せる3人乗り自転車の使用が認められるようになっていきます。幼児が同乗する自転車はバランスをとることが難しいため、同乗させることの危険性を保護者に周知するとともに、不測の事態に備え、幼児用自転車ヘルメットの着用を積極的に推奨し、着用普及を図ります。

【交通対策課】

(5) 自転車利用者への損害賠償保険加入の普及

近年、自転車が加害者となる死亡事故が発生し、多額の賠償を請求される例が増加しています。

自転車が加害者となる賠償責任事故に対する被害者の救済手段

として、自転車の点検整備に損害保険・賠償責任保険が付帯している「TSマーク制度」の普及を図ります。

加入手続きの際、自転車の安全利用についての知識を得ることにより、自転車加害者になることの意識付けとともに、交通安全ルールとマナーの一層の周知徹底を図ります。

【交通対策課】

TS マークについて



TS マークの **TS** とは

「TRAFFIC SAFETY(交通安全)」の意味です。

TS マークは自転車安全整備店で自転車の点検・整備をうけた安全な自転車に貼られるマークです。

TS マーク(赤色)は、万一の事故で相手が死亡・重度障害となった場合、最高2000万円の賠償責任保険と自分の怪我(15日以上入院)や死亡・重度障害の場合に最高100万円の傷害保険がセットになった1年満期の保険が付きます。

TS マーク(赤色)は、自転車安全整備店にて、年間1000円で加入申し込みができます。

(6) 自転車安全利用モデル地区の充実

地域住民団体がルール違反自転車利用者に対し、啓発活動を行う「自転車安全利用モデル地区制度」を平成17年度から3地区3商店街で事業を開始しました。

交通法規に違反する自転車利用者に対し、口頭で改善を促すなど、日々の声かけを通して、自転車利用者のモラルの向上を図ります。

この地域住民主体の啓発事業について、一層の内容充実、推進を図ります。 【商店街・住民防犯団体・各警察署・交通対策課】

(7) 悪質な自転車利用者に対する取締りの強化

残念なことに、多くの自転車利用者は、法令違反を犯しても取締りの対象とならないという誤った認識から、ルールを無視した無謀な運転(道路の右側走行、歩道での歩行者の通行妨害、信号無視、酒酔い運転など)を続けているのが現状です。

このような交通違反者に対して、指導警告書を活用した街頭指導を実施するとともに、信号無視、一時不停止その他の危険・悪質な違反者に対して、罰則の適用などによる取締りを実施します。

【各警察署】

2 高齢者の交通安全の確保

杉並区の全人口に占める高齢者の割合が増加傾向にあるなか、高齢者が関与する交通事故の件数・割合も年々増えています。平成22年には交通事故死者数のうち、高齢者の死者数が5割となっています。

高齢者の関与する交通事故の特徴として、発生箇所の多くは自宅付近であり、特に歩行中の事故の約半数は自宅から半径500m以内で起きていることがあげられます。これは車両交通量の多い幹線及び準幹線道路だけでなく、より身近な補助的道路や生活道路での事故が多いことを示しています。見通しの悪い交差点での出会い頭の接触や無理な横断など、通りなれた道での注意を欠いた通行が事故の原因となっていることを踏まえ、交通ルールの啓発と併せて運転者・歩行者へのより効果的な注意喚起を行います。

高齢者が安全に安心して外出・移動できることは、自立した生活を支え、社会参加を促し、生活の質を高めることにつながります。そのためには、区と警察さらには関係各機関が相互連携の下に各種の交通安全対策を総合的に推進することが必要になります。

(1) 高齢者向け交通安全教室の開催

高齢者は身体能力や判断力の低下により危険の発見・回避行動が遅く、重大事故に遭う可能性が高いため、高齢者特有の事故事例などを紹介しながら、交通安全意識を向上させるため、ゆうゆう館などの高齢者施設で交通安全教室を開催します。

特に夜間の交通事故は、視界の悪さから重大事故につながる人が多いのが特徴です。夜間における交通事故の防止を図るためには、無理な横断をしないことや、ドライバーに自分の存在を認識させることが有効と考えられます。

このことから、教室開催時に交通ルール遵守の大切さを訴えたり、明るい色の服装を着用と反射材利用の推奨し、反射材等の啓発用品とその使用法を明示したパンフレット等を配布するなど、啓発や反射材の普及に努めます。

【各警察署・高齢者施策課・交通対策課】



ゆうゆう館での高齢者交通安全教室の様子（左：ビデオ鑑賞の様子 右：警察官による講演）

(2) ゆうゆうシルバーゾーン計画の推進

「ゆうゆうシルバーゾーン」とは、多くの高齢者が集まるゆうゆう館近傍の道路において、外側線（白線）の内側のカラー舗装化や標識を設置することにより、ドライバーの注意を喚起する施策です。

具体的には、施設から半径100m以内の道路、信号機のない横断歩道及び交差点において、外側線（白線）の内側の歩道部分を青色で路面塗装を施したり、路面標示（白線狭さく、破線表示、交差点表示など）を行います。

また、ゆうゆうシルバーゾーン内の道路照明・信号機を始めとする交通安全施設の点検、改善を実施し、高齢者が安全に通行できる交通環境の整備を推進します。

【警視庁・高齢者施策課・交通対策課・杉並土木事務所】

(3) 高齢者運転講習会の活用

警視庁が交通安全教育センターで実施する、65歳以上のドライバーを対象とした「シルバードライバーズ安全教室」への参加の勧奨を積極的に推進します。

この講習会は、指導員による安全運転についての助言・指導及び運転適性検査による自己身体機能の変化の把握が主な内容で、高齢者の方が自分の運転をチェックできるというものです。

加齢に伴う身体能力の変化及び運転技能の変化等を客観的に知ることにより、年齢に相応した安全運転を行うよう促し、交通事故を防ぐことを目的としています。

【警視庁・各警察署】

(4) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示推奨PR

高齢化が進行し、高齢運転者数の増加が見込まれています。特に70歳以上で「加齢に伴って生ずる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがある場合」には、高齢運転者標識(高齢者マーク)を表示することが道路交通法により努力義務とされていますが、この標識を表示することにより、他の年齢層の自動車運転手に、加齢によって生ずる反射神経の鈍化、視力や聴力の低下等の身体機能の低下からの危険の発見や回避が遅れるなどの高齢者の特性の理解を促すとともに、高齢者が運転する自動車への保護意識を高める効果が期待できます。この標識は、平成23年2月にはデザインが変更されました。表示を推奨する立場から標識のPRと普及に努めていきます。

【各警察署・各交通安全協会】



新しい高齢運転者標識



当分の間、変更前のマークも使用できます。

(5) 75歳以上のドライバーの運転免許証自主返納の支援

身体機能の低下によって起こる事故を未然に防止する観点から、75歳以上の高齢者が運転免許証を自主返納することを促すため、ICカード乗車券の支給や顔写真入りの住民基本台帳カード発行手数料の免除を行います。

【交通対策課】

(6) バリアフリーな道路交通環境の形成

公共交通機関、道路、建築物、路外駐車場や都市公園等において、バリアフリー新法（高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律）による「（仮称）杉並区バリアフリー基本構想」の策定など、ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリー化を推進します。

【交通事業者・各警察署・道路管理者・都市計画課】

3 二輪車事故の防止

二輪車は、乗用車同様に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なく、重大事故につながる危険性をはらんでいます。

過去5年間の区内の二輪車の交通事故による死者数は9人、交通事故死亡者全体の29%を占めています。これは平成22年度の全国平均17.9%と比べ高い割合となっています。

(1) 二輪車モデル交差点における指導の強化

各警察署が指定する区内の「二輪車モデル交差点」において、通行する二輪車を停車させて、交通安全のワンポイント教育を実施し、二輪車交通事故防止を図ります。

【各警察署】

(2) 二輪車モデル事業所（学校）等での交通安全講習会の開催

二輪車での通勤・通学を行っている事業所や学校を「二輪車モデル事業所（学校）」に指定し、定期的に交通安全講習会を開催します。

【各警察署】

(3) 実技講習会等を活用した二輪車利用のルール・マナーの啓発

二輪車の運転者に対し、警察・関係機関と連携した実技講習会を実施し、運転技能の向上や法令を遵守した交通ルールに関する安全教育を推進します。

特に、免許を取得して間もない学生に対し、学校単位で交通安全教育を実施します。

【各警察署】

(4) 街頭指導による二輪車利用のルール・マナーの周知徹底

二輪車の運転者に対し、警察・関係機関と連携した無謀運転抑止のための、街頭指導を行います。

また、速度超過、進路変更、割り込み、違法改造等の悪質・危険性の高い違反に対する指導・取締りを強化します。

【各警察署】

(5) 自動車損害賠償任意保険の加入促進

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。

小型二輪自動車（排気量50cc超125cc以下）及び原動機付自転車において、加入が未だに低いため自動車損害賠償任意保険への加入を推奨し、広報等によりPRします。

【各警察署・交通対策課】

4 飲酒運転の根絶

飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態について、広報・ホームページを活用して情報発信するほか、ポスターを掲出することで広く周知することで、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

(1) 「飲酒運転させない杉並キャンペーン」の実施

年末年始など飲酒の機会が増える時期に合わせて、「飲酒運転させない杉並キャンペーン」を実施し、広報・ホームページで情報発信するほか、区内の公共施設や酒類提供飲食店などと協力して注意喚起のポスターを掲出したり、駅周辺や繁華街などで呼びかけを行うことで周知を図ります。

【各警察署・各交通安全協会・交通対策課】

(2) 小・中学校における飲酒の防止指導

小・中学校において飲酒運転の危険を正しく認識させるなど、総合的な飲酒防止の指導を行います。

【教育委員会】

(3) ハンドルキーパー運動の推進

ハンドルキーパー運動は、自動車で飲食店に来て飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人は酒を飲まず、仲間を自宅まで送り、飲酒運転事故を防止する運動です。酒類提供店にこの運動の主旨を説明し、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務めます。

【各警察署・各交通安全協会】

(4) 飲酒検問の実施

毎年、春・夏・年末期に東京都が「飲酒運転させないT o k y o キャンペーン」を実施しており、飲酒運転撲滅を目標にこの期間内（各1週間）に重点的に飲酒検問を行います。

【各警察署】

5 災害時の交通安全の確保

平成23年3月11日に発生した東日本大震災では、塀などの倒壊により多数の道路障害物が発生し、除去などの対応が行われました。

一方で、大勢の徒歩帰宅者が杉並区内を通過し、公共施設を開放して支援を行いました。計画停電により一部地域で停電が発生し、信号機が消えるなど交通安全の確保が課題となりました。

発生が予想されている首都直下型地震が起こった場合、杉並区では最大で震度6弱の揺れが予想されており、東日本大震災を上回る建物被害、道路交通網の寸断や火災の発生が懸念されます。

区が管理する道路では、家屋や塀の倒壊などで一時的に通行が不能になることも考えられます。施設等の耐震化には多額の費用も必要となり、一朝一夕にはできません。

そこで、行政をはじめ事業者や区民などが復旧作業を協力して行えるよう、日頃から災害に備えて訓練を実施することなどにより、早期に交通網が復旧できる態勢をとることが大切です。

また、交通施設等の点検、修理を実施し、良好な状態で維持することにより、災害に備えることも必要です。

(1) 道路施設等の点検、修理

区が管理する道路、橋梁や防護柵、道路反射鏡、街路灯など道路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、必要な修理を施し、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。

【土木管理課、建設課、杉並土木事務所】

(2) 徒歩帰宅者等に対する情報提供

東日本大震災では、都心部からの数多くの徒歩帰宅者が区内を通過する事態となり、震災救援所や区役所本庁舎などで対応しました。

幹線道路沿い及び駅付近の震災救援所を中心に、徒歩帰宅者に対し飲料水・食料、トイレ等の提供を行うとともに、一時休憩所として施設を開放し、最新の交通情報を提供することによって、安全で円滑な徒歩帰宅を促すことで、区内交通の混乱を防止します。

【防災課】

(3) 被災した交通網の復旧に関する協力の呼びかけ

交通網がダメージを受けた場合、速やかに緊急車両の通行を確保

するため、緊急啓開道路（緊急道路障害物除去路線）の障害物除去を行います。区が管理する生活道路においても、家屋や塀の倒壊するなどにより一時的に道路使用が不可能になることが想定されます。行政だけでは不足が予想されるマンパワーを補うために、地域住民の自助や共助（住民相互の助け合い等）によって可能な範囲内での復旧作業や大きな障害物に関する行政への情報提供などが円滑に行えるよう、日頃から地域の防災会や事業所などに啓発を行います。

【交通対策課】

(4) 停電時の交通安全の確保

電力不足により停電になった場合、信号機や街路灯が消灯してしまうため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よう態勢づくりを行うとともに、区民に対し警察官の指示に従うことや、警察官がいない交差点や暗い道路の通行を想定し、懐中電灯の携行や反射材を身につけ「自分の身は自分で守る」という気構えを持つよう啓発を行います。

【各警察署・交通対策課】

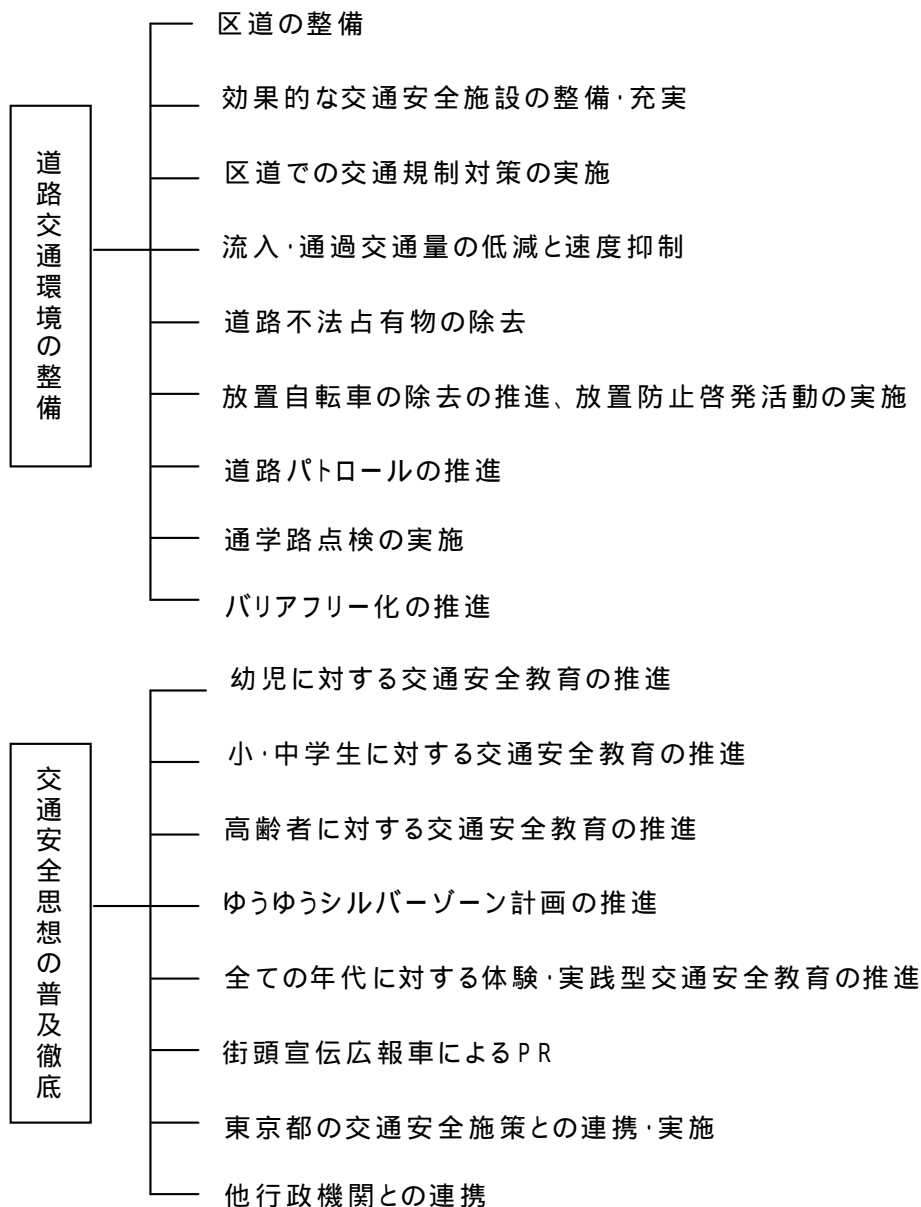
第2章 分野別の施策

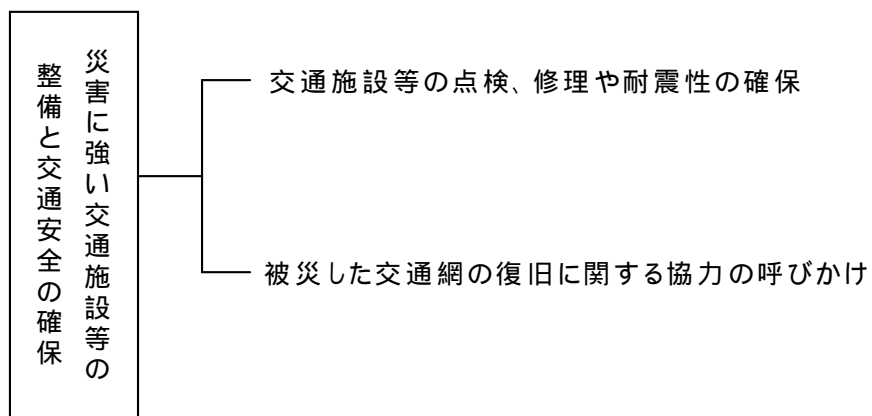
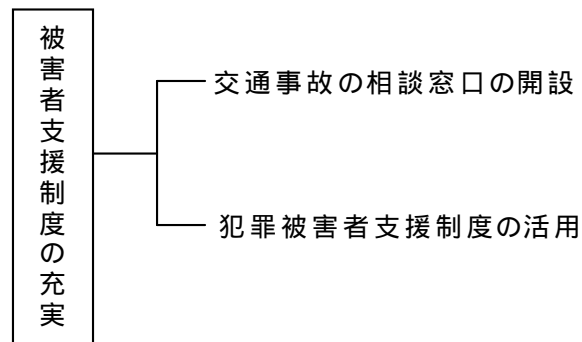
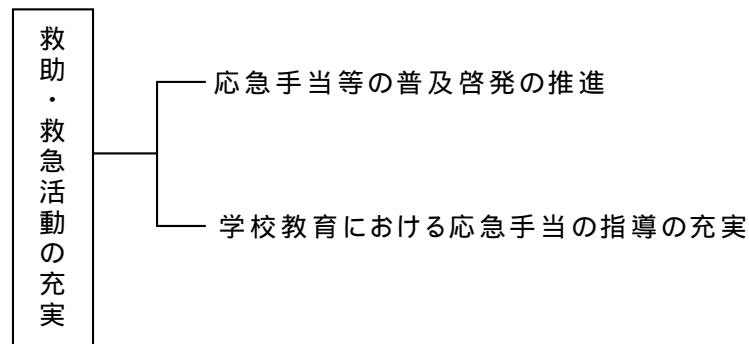
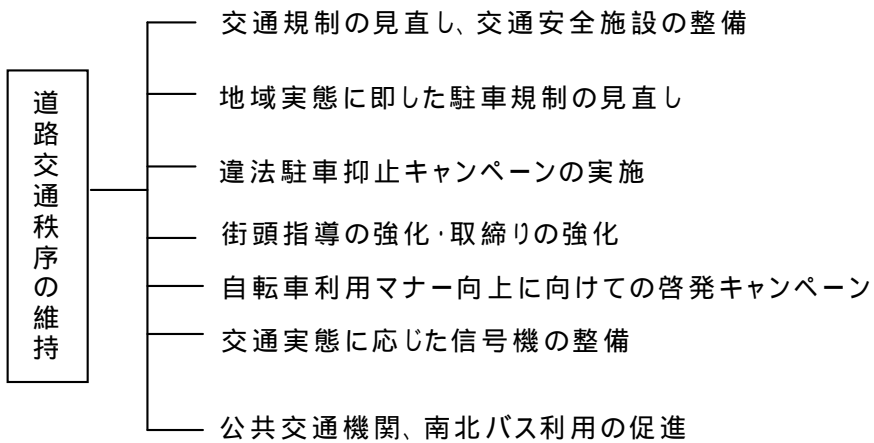
ここでは前章に掲げた重点施策を含め、杉並区の現状を踏まえ、交通事故のない社会を目指して、6つの分野別の実施目標を設定します。

交通事故総件数の減少については、これまでの交通安全計画に基いて、実施されてきた施策には一定の効果があったものと考えられます。これにより従来の交通安全施策を基本としつつ、社会情勢や交通状況の変化等に対応し、発生した交通事故の情報分析を基に、施策の充実を図るとともに、有効な新規施策を推進します。

対策の実施にあたっては、可能な限り目標を定め、実施の効果測定を行います。

【分野別施策】





1 道路交通環境の整備

区は、区内の国道・都道の道路管理者である国、東京都と連携し、道路における危険を防止し、円滑な道路交通の確保するために必要な道路整備を行います。

また、杉並区が管理する区道において、警察と連携のうえ各種交通安全対策を展開します。

(1) 区道の整備

杉並区が道路管理者として所管する区道の改良補修を進めることによって、安全・快適で円滑な道路交通の確保を図ります。

【土木管理課・建設課・まちづくり推進課・杉並土木事務所】

(2) 効果的な交通安全施設の整備・充実

交通事故を防止するため、事故多発地点を中心に地域の実情に合わせた効果的な信号機、路面標示、防護柵等の交通安全施設の整備を行います。

【各警察署・杉並土木事務所・交通対策課】

(3) 区道での交通規制対策の実施

区道における交通実態や利用者からの要望を踏まえながら、必要な交通規制対策等を推進します。

【各警察署】

(4) 流入・通過交通量の低減と速度抑制

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混雑緩和に繋げ、より安全で円滑な交通の確保を図ります。

【各警察署】

(5) 道路不法占有物の除去

道路交通の安全と円滑を確保するために、区道上における道路不法占有物の除去に努めます。

【土木管理課・杉並土木事務所】

(6) 放置自転車の除去の推進、放置防止啓発活動の実施

自転車放置禁止地区における放置自転車の除去の推進及び放置防止に向けた啓発活動に努めます。

【交通対策課】

(7) 道路パトロールの推進

道路パトロールの一層の推進を図ります。

【土木管理課・杉並土木事務所】

(8) 通学路点検の実施

各関係団体の協力の下に通学路の交通安全点検を実施し、必要に応じ交通安全施設の改善を行うなど安全な道路の確保に努めます。

【各警察署・教育委員会・杉並土木事務所】

(9) バリアフリー化の推進

交通バリアフリー法（高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律）や「杉並区交通バリアフリー基本構想」に基づき、高円寺重点整備地区などにおいて、駅やバスなどの公共交通機関や道路・信号機などのバリアフリー化を進めてきました。

今後は「(仮称)杉並区バリアフリー基本構想」を策定することにより、公共交通機関や道路に止まらず、建築物、路外駐車場、都市公園等についても、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れたバリアフリー化を推進します。

【交通事業者・各警察署・道路管理者・都市計画課】

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育については、国、地方公共団体、警察、関係民間団体及び家庭がそれぞれの特性を活かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されなければなりません。

特に、交通安全教育・普及啓発活動に当たる区職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、交通安全協会などと連携し、地域の実情に即した活動を促していくことが重要と考えます。

また、地域の団体と連携し、自転車の安全利用や高齢者の交通安全などの普及啓発活動に取り組んでいきます。

さらに、これらの交通安全教育・普及啓発活動の効果について検証・評価を行うことにより、一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性について関係者の意識が深まるように努めます。

(1) 幼児に対する交通安全教育の推進

区立幼稚園、子供園、保育園、児童関連施設においては、交通安全のきまり、歩行の仕方や注意点などを理解させ、安全な通行を習慣化できるよう警察や施設とも連携して教育を行います。

【各警察署・各交通安全協会・保育課・児童青少年課・
交通対策課・教育委員会】

(2) 小・中学生に対する交通安全教育の推進

区立小・中学校においては、自転車の安全な利用について、交通安全ルールやマナーの周知を行うほか、実技講習を実施し参加・体験型の指導を行います。

【各警察署・各交通安全協会・交通対策課・教育委員会】

(3) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者関連施設においては、加齢に伴う身体機能の低下や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の充実を図ります。同時に、夜間の交通事故防止のため、反射材の活用を勧めていきます。

【各警察署・各交通安全協会】

(4) ゆうゆうシルバーゾーン計画の推進

高齢者の活動の場として活用されているゆうゆう館の周辺をシルバーゾーンとして位置づけ、路面をカラー塗装するなどして、ドライバーへの注意喚起を行い、通行の安全を確保します。

【高齢者施策課・杉並土木事務所・交通対策課】

(5) 全ての年代に対する体験・実践型交通安全教育の推進

幅広い世代への啓発活動として、幼児から高齢者まですべての区民が、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の推進と充実を図ります。

【各警察署・各交通安全協会】

(6) 街頭宣伝広報車によるPR

交通ルールの遵守、マナーの向上を呼びかける街頭宣伝広報車を区内にくまなく循環させることで、区民の交通安全意識の向上を図ります。

【交通対策課】

(7) 東京都の交通安全施策との連携・実施

東京都が実施する各種交通安全対策施策について、十分な連携関係を維持し、PR活動やポスター掲示を行うなど、効果的な施策を実現できるよう配慮します。

【各警察署・各交通安全協会・交通対策課】

(8) 他行政機関との連携

特に通過交通の多い杉並区の現状を捉え、区だけでは実施が困難な施策については、関係区市町村や関係機関の相互の協力体制を強化します。

【各警察署・各交通安全協会・交通対策課】

3 道路交通秩序の維持

区は生活道路を中心とした道路交通網を整備するとともに、総合的な交通体系の整備を目指す交通安全計画を策定することで住み良い地域づくりを目指しています。

また、交通安全は地域に根ざした課題であるため、区は、地域に応じた交通安全の確保を図るとともに、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。

このためには、その地域に応じた交通規制の見直しや交通安全施設の改良を図ることが必要であると考えます。

区は、地域の住民と各関係機関等とのコーディネートをしつつ、必要な施策について、道路交通規制の権限を有する警察署、関係機関等と連携を取りながら、総合的な視点に立って、計画を推進しなければならないと考えます。

また、交通規則の違反やルールの欠如した自転車を含む車両に対する街頭指導等の交通安全啓発活動を実施する際も、交通法規規制の権限を有する警察の全面的な協力と連携のもとで実施されなければ効果が期待できません。

区は警察と協力し、積極的に啓発活動を実施しなければならないと考えます。

(1) 交通規制の見直し、交通安全施設の整備

幹線・補助幹線道路等における交通渋滞を避け、通り抜け車両が狭い道路に集中し、学童の通学路等に危険を及ぼしているような地域内道路について、近隣住民の理解と協力を得て、交通規制の見直しで通過交通の抑制を検討します。また、交通安全施設の整備により、歩行者の安全確保を図ります。

【各警察署・交通対策課・杉並土木事務所】

(2) 地域実態に即した駐車規制の見直し

放置駐車が、交通の安全を阻害し、道路の交通容量の低下を招き、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的確に把握するとともに、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

地域交通安全活動推進委員の積極的・効果的な運用の要請により、地域住民の違法駐車抑止気運の高揚を図ります。

特に、特別取締り日等においては、区、関係機関・団体等と一体となったキャンペーン・合同パトロールを実施して、違法駐車抑止気運を醸成します。

【各警察署・各交通安全活動推進委員】

(4) 街頭指導の強化・取締りの強化

道路交通全般の街頭指導の強化や飲酒運転・信号無視・一時不停止等の悪質・危険な違反者に対する厳格な取締りを実施します。

【各警察署】

(5) 自転車利用マナー向上に向けての啓発キャンペーン

自転車が歩行者に配慮した歩道通行、秩序ある駐輪等、自転車の正しい乗り方に関するキャンペーン、講習会等を積極的に開催します。

【各警察署・各交通安全協会・交通対策課】

(6) 交通実態に応じた信号機の整備

「歩車分離式信号機」「聴覚障害者対応音声信号機」「高齢者等感応式信号機」など、交通実態に応じて利用しやすく安全性向上を図るための信号機を整備します。

【各警察署】

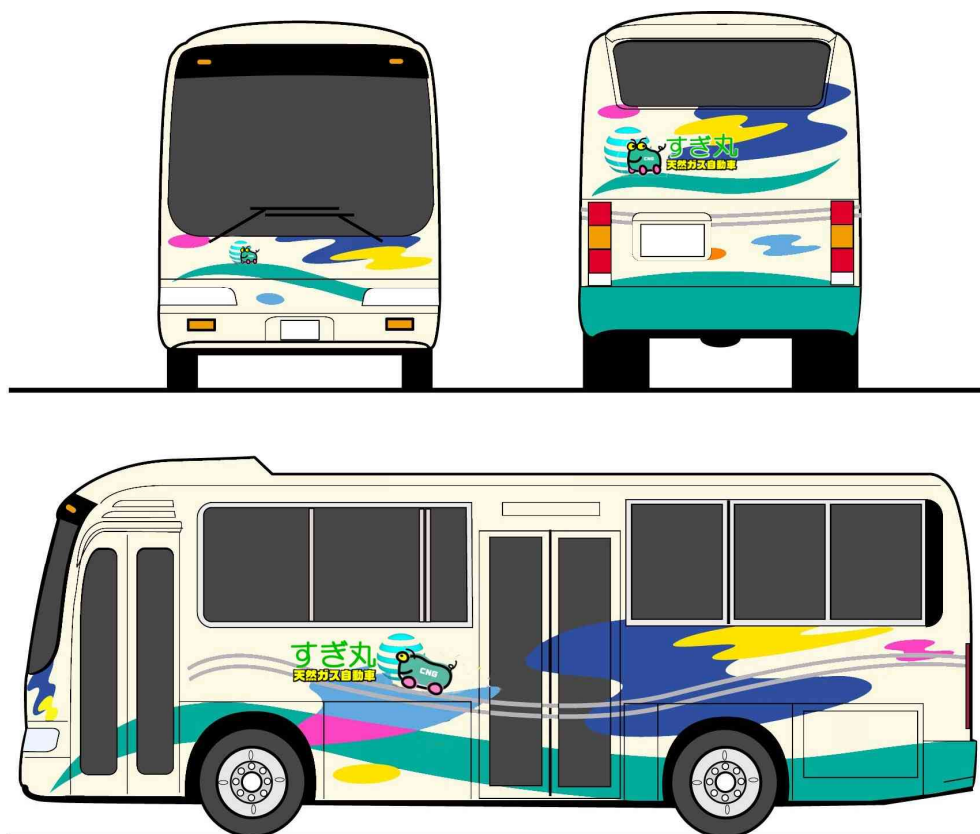
(7) 公共交通機関、南北バス利用の促進

公共交通の利用は、個々で自動車等を利用するよりも、地球環境や道路環境への負荷を軽減させるために有効な移動手段です。また、交通車両を減少させることに寄与し、交通安全の面からも、その利用促進は重要です。

特にバス交通は、区内道路を路線が網の目状に設定され、区民の「日常生活の足」として、公共交通においても特に重要な役割を担っています。

南北バス「すぎ丸」は、利用者数は平成22年度に3路線合計で延べ106万人余となり、区内の公共交通機関として定着しています。今後も利用者の視点に立ち、利便性の向上など付加価値を高める工夫やPRを行うことにより、一層の利用促進を図ります。

【交通対策課】



4 救助・救急活動の充実

交通事故等による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、事故現場のバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当等の普及・充実に推進します。

(1) 応急手当等の普及啓発の推進

いざという時に迅速・正確に応急手当を行える区民（「救急協力員」、22年度末現在の登録者1785人）を引き続き養成していくとともに、区民に対して、消防署と連携した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。

【各消防署・杉並保健所】

(2) 学校教育における応急手当の指導の充実

学校の管理下における、児童・生徒の事故防止を図るため、区立学校教員等に対し、消防署と連携し、AEDを含む心肺蘇生法の実技講習を実施します。

【各消防署・杉並保健所・教育委員会】

5 被害者支援制度の充実

交通事故の被害者や家族は、犯罪被害者が直面するものと同様に身体的、精神的、経済的に極めて大きなダメージを受けます。そこで、被害者等の自己決定を尊重しつつ、問題解決や立ち直りを支援することが必要となります。

相談を受けることで、事情に応じて被害者等が必要とする内容を見極め、きめ細かい支援につなげることが可能となります。

(1) 交通事故の相談窓口の開設

交通事故による被害者、加害者双方の補償または弁済・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て、相談をお受けします。

【区政相談課】

(2) 犯罪被害者支援制度の活用

犯罪被害（交通事故を含む）にあわれた方やそのご家族、ご遺族の精神的・物理的負担を軽減し、一日も早く平穏な生活を取り戻すことができるよう相談・情報提供、一時利用住宅の提供、日常生活への支援、手続き等の補助・付添、資金貸付などの支援を行っています。

【区民生活部管理課】

6 災害に強い交通施設等の整備と交通安全の確保

大地震が発生した場合、消防活動等の円滑な遂行を確保するため、また、避難誘導に際して二次被害を防止するためにも、緊急通行車両が円滑に通行できるよう、路上に放置された自動車や建物から落下した路上障害物の除去、路面の亀裂や段差等に対する応急補修を速やかに行うことが必要です。

既に区では緊急啓開道路を指定するとともに、「災害に係る道路障害物除去作業マニュアル」を整備していますが、幹線・補助幹線道路以外の生活道路についても、耐震性の確保や早期の障害物撤去が多くの生命や財産を守ることに繋がります。

そのためには、日頃から交通施設の点検、修理や耐震性確保を図るとともに、有事に行政だけでは不足するマンパワーを住民相互の協力により補完することも必要です。地域の防災会などに呼びかけ、有事に地域住民が可能な範囲内での復旧作業や大きな障害物に関する行政への情報提供などが円滑に行えるよう、日頃から地域の防災会や事業所などに、協力を呼びかけていきます。

(1) 交通施設等の点検、修理や耐震性の確保

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、必要な修理を施し、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。

【土木管理課、建設課、杉並土木事務所】

(2) 被災した交通網の復旧に関する協力の呼びかけ

被災後、まずは緊急啓開道路（緊急道路障害物除去路線）の障害物除去が課題となりますが、区が管理する生活道路においても、家屋や塀の倒壊するなどにより一時的に道路使用が不可能になることが想定されます。救助救出作業やその後の復興作業にあたり道路上の障害物は作業の妨げとなります。

救援所の運営など多くのマンパワーが必要とされる行政だけでは、生活道路の交通確保には相当な時間を要することが予想されます。そこで、日頃から地域住民の自助や共助（住民相互の助け合い等）によって可能な範囲内での復旧作業や大きな障害物に関する行政への情報提供などが円滑に行えるよう、日頃から地域の防災会や事業所などに、交通網復旧の意義を啓発し、協力を呼びかけ、意識向上を図ります。

【交通対策課】

資 料

- 1 交通安全対策基本法（抜粋）
- 2 杉並区交通安全協議会規約

交通安全対策基本法（抜粋）

（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。

（都道府県交通安全対策会議の組織等）

第十七条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

- 2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。
- 3 委員は、次の各号に掲げる者をもつて充てる。
 - 一 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員
 - 二 都道府県教育委員会の教育長
 - 三 警視總監又は道府県警察本部長
 - 四 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者
 - 五 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市を包括する都道府県にあっては、指定都市の長又はその指名する職員
 - 六 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者
- 4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。
- 5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

（市町村交通安全対策会議）

第十八条 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っては、規約）で定める。

（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しなければならない。

- 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きかなければならない。
- 3 市町村交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 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、必要があると認めるときは、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。）を作成しなければならない。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、すみやかに、これを都道府県知事に報告するとともに、その要旨を公表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、すみやかに、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。

杉並区交通安全協議会規約

(設置)

第1条 杉並区内の交通安全を図るために必要な施策の実施について協議し、もって区民生活の福祉を増進することを目的として、杉並区交通安全協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(構成)

第2条 協議会は、別表に定める団体の構成員をもって組織する。

(事業)

第3条 第1条の目的を達成するため協議会は、次に掲げる各号の事項を協議する。

- (1) 交通安全都市宣言に関する推進方策
- (2) 関係行政機関並びに関係団体の交通安全に関する事業の連絡調整
- (3) 交通道德の高揚と交通安全運動の推進
- (4) 交通環境の整備促進
- (5) 交通事故防止のための必要事項の調査
- (6) その他協議会において必要と認めた事項

(会長)

第4条 協議会に会長を置き、区長をもって充てる。

- 2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 3 会長に事故あるときはまたは会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名する者がその職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会は、会長が招集し、会長がその議長となる。

- 2 協議会は委員の半数以上が出席しなければ開くことはできない。
- 3 協議会の議事は出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 4 協議会は、広く区民の意思を反映するため、特に学識経験者等の出席を求め、意見を聞くことができる。

(理事会)

第6条 協議会に、理事会を置く。

- 2 理事は、協議会を構成する団体の職員及び特に会長が必要と認めた団体の職員のうち会長が任命する。
- 3 理事会は、理事長及び理事をもって構成する。
- 4 理事長は、杉並区長の職にあるものをもって充てる。
- 5 理事会は、理事長が招集する。
- 6 理事会は、次に掲げる各号の交通安全に関する事項を協議し、協議会に報告する。
 - (1) 事業計画を定めること
 - (2) 予算を定めること
 - (3) 決算を認定すること
 - (4) この規約を改廃すること
 - (5) その他、会長が重要と認めたこと

- 7 理事会の会議は、協議会の例による。
 - 8 理事長が必要と認めるときは、会に関係人の参加を求めることができる。
 - 9 前各項に定めるもののほか、理事会の運営に関し必要な事項は、理事長が定める。
- (幹事会)

第7条 会議に、幹事会を置く。

- 2 幹事は、協議会を構成する団体の職員及び特に会長が必要と認められた団体の職員のうちから会長が任命する。
- 3 幹事会は、幹事長及び幹事をもって構成する。
- 4 幹事長は、都市整備部土木担当部長の職にあるものをもって充てる。
- 5 幹事会は、幹事長が招集する。
- 6 幹事は、会議の所掌事務について、会長、協議会構成員及び理事を補佐する。
- 7 幹事会の会議は、協議会の例による。
- 8 幹事長が必要と認めるときは、会に関係人の参加を求めることができる。
- 9 幹事会には必要と認められるときは、幹事長が指名する協議会構成団体の職員を持って部会を組織することができる。
- 10 前各項に定めるもののほか、幹事会の運営に関し必要な事項は、幹事長が会長の同意を得て定める。

(会計監事)

第8条 協議会に会計監事を置く。

- 2 会計監事は、理事会において、理事の中から選出し、会長が任命する。
- 3 会計監事の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、会計幹事の属する関係団体等の人事異動で変更が生じた場合は、前任者の任期を期限とする。

(会計)

第9条 協議会の経費は、補助金、寄付金その他の収入をもって充てる。

- 2 協議会の会計年度は、毎年4月1日から翌年3月31日までとする。

(監査)

第10条 会計監事は協議会の経理を監査しなければならない。

- 2 会計幹事は、監査を実施したときは、その結果を会長及び理事会に報告しなければならない。

(事務局)

第11条 協議会の庶務は都市整備部交通対策課において処理する。

(委任)

第12条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営について必要な事項は、会長が理事議会にはかって定める。

附 則

- 1 この規約は、平成16年4月1日から施行する。
- 2 杉並区交通安全協議会規約(昭和40年5月8日施行)は廃止する。

附 則

- 1 この規約は、平成19年4月1日から適用する。

交通安全協議会 構成員

總會

1	杉並区	区長
2	杉並区教育委員会	教育長
3	杉並区議会	議長 副議長 総務財政委員会委員長 区民生活委員会委員長 保健福祉委員会委員長 都市環境委員会委員長 文教委員会委員長 道路交通対策特別委員会委員長
4	警視庁杉並警察署	杉並警察署長
5	警視庁高井戸警察署	高井戸警察署長
6	警視庁荻窪警察署	荻窪警察署長
7	杉並交通安全協会	会長、副会長(6)
8	高井戸交通安全協会	会長、副会長(5)
9	荻窪交通安全協会	会長、副会長(5)
10	東京消防庁杉並消防署	杉並消防署長
11	東京消防庁荻窪消防署	荻窪消防署長
12	国土交通省東京国道事務所	代々木出張所長
13	東京都建設局第三建設事務所	所長
14	杉並区町会連合会	会長、副会長(3)
15	東京商工会議所杉並支部	会長
16	杉並区商店会連合会	連合会会長
17	杉並産業協会	協会会長
18	東京中央農業協同組合杉並中野支店	支店長
19	東京中央農業協同組合城西支店	支店長
20	杉並法人会	会長
21	荻窪法人会	会長
22	杉並区立小学校 PTA 連合協議会	会長
23	杉並区立中学校 PTA 協議会	会長
24	杉並区私立幼稚園連合会	理事長
25	杉並区いきいきクラブ連合会	会長
26	杉並女性団体連絡会	連絡会代表
27	杉並区青年団体協議会	理事長
28	杉並区医師会	会長
29	杉並防犯協会	会長
30	高井戸防犯協会	会長
31	荻窪防犯協会	会長
32	東京都トラック協会杉並支部	支部長
33	杉並法人タクシー協議会	会長
34	東京都個人タクシー協同組合杉並支部	支部長
5	杉並区自転車商三支部連合会	会長

理事会

1	杉並区長	理事長
2	杉並区教育委員会教育長	理事
3	杉並区都市整備部土木担当部長	理事
4	警視庁杉並警察署長	理事
5	警視庁高井戸警察署長	理事
6	警視庁荻窪警察署長	理事
7	東京消防庁杉並消防署長	理事
8	東京消防庁荻窪消防署長	理事
9	国土交通省東京国道事務所長	理事
10	東京都建設局第三建設事務所長	理事
11	杉並区町会連合会会長	理事（監事兼任）
12	杉並交通安全協会会長	理事
13	高井戸交通安全協会会長	理事
14	荻窪交通安全協会会長	理事

（杉並交通安全協会副会長 監事）

幹事会

1	杉並区都市整備部土木担当部長	幹事長
2	警視庁杉並警察署交通課長	幹事
3	警視庁高井戸警察署交通課長	幹事
4	警視庁荻窪警察署交通課長	幹事
5	杉並交通安全協会副会長	幹事
6	高井戸交通安全協会副会長	幹事
7	荻窪交通安全協会副会長	幹事
8	東京都建設局第三建設事務所管理課長	幹事
9	政策経営部区長室広報課長	幹事
10	危機管理室地域安全担当課長	幹事
11	区民生活部管理課長	幹事
12	保健福祉部管理課長	幹事
13	保健福祉部高齢者施策課長	幹事
14	保健福祉部児童青少年課長	幹事
15	環境清掃部環境課長	幹事
16	都市整備部土木管理課長	幹事
17	都市整備部土木事務所長	幹事
18	都市整備部交通対策課長	幹事
19	都市整備部建設課長	幹事
20	教育委員会事務局学務課長	幹事
21	教育委員会事務局済美教育センター統括指導主事	幹事