

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 交通安全施策の重点

第 4 章 計画の推進

第1章 計画策定の考え方

1 計画策定の主旨

中央区では、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、「交通安全対策基本法」に基づき、昭和48年以降10次にわたり区内における交通安全対策の基本となる「中央区交通安全計画」を策定し、関係機関・団体等が一体となって各種の施策を実施してきました。

平成28年度から令和2年度を計画期間とする第10次中央区交通安全計画（以下「第10次計画」という。）の期間中、交通事故死者数は、平成30年にゼロとなりましたが、その他の年は1人ないし2人となっており、交通事故は依然として区民等の安全・安心を脅かしています。

交通事故防止は、行政や関係団体だけが推進するものではなく、区民一人一人が自分自身の事として真剣に取り組まなければならない課題です。

本計画は、「中央区基本構想」に掲げる「輝く未来へ橋をかける ― 人が集まる粋なまち」の実現を目指す中央区において、交通安全の面から安全で魅力ある都市機能と地域の文化を世界に発信するまちの実現に資するよう、令和3年度から令和7年度までの5年間に区内における道路交通に関して講ずべき施策を取りまとめたものです。

2 計画の基本理念

中央区交通安全計画は、10次にわたる計画期間において、区、警察、事業者、交通関係団体、ボランティア、区民等の取組を推進することにより、区内の交通事故死者数は昭和34年の40人をピークに大きく減少させ、成果を上げてきました。

しかしながら、全国に目を転じると、本区と同様に交通事故死者数は減少しているものの、近年、高齢運転者による死亡事故や幼児が被害者となる事故の発生、悪質な妨害運転の発生が大きく報じられるなど、社会環境等の変化や高齢社会の進展への適切な対処、子育てを応援する社会の実現がより強く求められる中、多様なニーズに対応したきめ細やかな交通安全の取組が求められています。

これまでの各種施策を更に充実させるとともに、先端技術の活用など新たな施策を取り入れることにより、交通事故のない社会の実現に向けて取り組んでいきます。

3 第10次計画の目標と成果

第10次計画では、「引き続き交通事故の発生件数を減少させるとともに、事故による死傷者の発生を抑止し、令和2年までに年間死亡事故ゼロを目指す」ことを目標としました。

死者数については、平成30年に、平成6年以来二度目となる死亡事故ゼロを達成しましたが、その他の年は1人ないし2人となりました。

また、事故発生件数は、平成28年が15年連続の減少となる783件でしたが、その後は増加に転じ令和元年に822件になったものの、令和2年は637件に減少しました。

負傷者数についても、毎年減少傾向にあり、平成28年は6年連続の減少となる888人でしたが、その後は増加に転じ令和元年に922人になったものの、令和2年は695人に減少しました。

4 本計画の位置づけ

- ・本計画は、東京都の「第11次東京都交通安全計画」に基づき、都心区としての本区の地域特性と交通の実情に即して、中央区交通安全対策協議会が策定したものです。
- ・本計画は、区内の道路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、中央区および中央区の区域を所管する関係行政機関等が実施する施策の大綱を定めたものです。
- ・本計画は、平成30年3月に中央区が策定した「中央区基本計画2018」をはじめ、関係行政機関等における各種の基本的・長期的な計画を踏まえつつ、現時点の社会経済環境を勘案して策定したものです。

5 計画期間

本計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5カ年とします。

また、年度ごとの具体的な事業計画については、毎年度、この計画に基づき「中央区交通安全実施計画」を策定します。

なお、令和3年度の「中央区交通安全実施計画」については、この計画に含むものとします。

6 本計画の目標

本計画期間中は、第2部に掲げる各種施策を着実に推進することにより、引き続き交通事故の発生件数を減少させるとともに、事故による死傷者の発生を抑止し、年間死亡事故ゼロを目指します。

第2章 交通事故等の状況

1 交通情勢等

(1) 地理的条件と地域特性

中央区は、区名の示すとおり東京23区のほぼ中央に位置し、隅田川右岸に带状に広がる日本橋・京橋地区と隅田川河口の東京湾に面した月島・晴海地区などから成りたち、面積は10.115 k m²で都総面積の0.46%、区部総面積の約1.61%を占めています。

中央区は、地域の特性においても首都東京の中心的地位を担っており、我が国の道路の起点である日本橋に象徴されるように、古くから道路交通の要衝として発展してきました。また、銀座に代表される商業地域をはじめ、産業・経済・文化・情報の中核機能など多様な都市機能が集積し、約61万人の昼間人口（平成27年の国勢調査による。）により日々の諸活動が活発に展開されています。そうしたなかで、近年は都心回帰により定住人口も着実に増加して、令和2年4月には、昭和29年以来66年ぶりに17万人台を回復し、以降も増加しています。

(2) 交通情勢

ア 公共交通機関の現況

区内の鉄道は、J R 東日本（総武本線、京葉線）、東京メトロ（銀座線、丸ノ内線、日比谷線、東西線、有楽町線、半蔵門線）、都営地下鉄（浅草線、新宿線、大江戸線）の3事業者11路線（28駅）が運行しています。

また、区外には、近接して神田駅、有楽町駅および新橋駅の各駅があり、これらが本区へのアクセス手段となっています。

さらに、バス路線では、区内を網の目のように運行している都営バス（15系統）に加え、中央区コミュニティバス「江戸バス」（2路線）、晴海ライナー（2系統）のほか、令和2年10月からは、東京BRT（1系統）が運行しています。

これらの鉄道およびバスの公共交通機関が、通勤・通学をはじめとする区内諸活動の交通を支えています。

イ 道路交通網の現況

令和3年4月現在、区内の道路延長は国道5.2km、都道21.2km、区道155.2km、自動車専用道路11.8kmの合計約193.3kmとなっています。

また、道路率（区の全面積に対する道路面積の割合）は約29%と23区中第1位にあり、公道の舗装率も100%に達しています。

一般道は、国道15号（中央通り）や都道日比谷豊洲埠頭東雲町線（晴海通り）などの主要幹線道路が縦横に走り、これらと生活道路とが接続することにより区内の道路交通網を形成し、本区の都心機能と都市生活を支えています。

また、高速道路は、首都高速1号上野線・6号向島線・9号深川線、10号晴海線、都心環状線、東京高速道路（会社線）が区内を通っており、これらが出入路で一般道と接続し、道路交通の一翼を担っています。

ウ 法令改正等

法令改正により、75歳以上の運転者について、認知機能が低下した場合に起こしやすい一定の違反行為をしたときには、「臨時認知機能検査」を受けることになるなど、高齢運転者対策が強化されました。

また、未就学児が日常的に集団で移動する経路の安全確保への取組が強化されたほか、運転中の「ながらスマホ」に対する罰則強化や、妨害運転（あおり運転）に対する罰則が創設されました。

このほか、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正され、令和2年4月1日から、自転車利用中の対人賠償保険等への加入が義務化されました。

2 交通事故

(1) 交通事故死傷者数等の概況

ア 死亡事故の発生状況

平成28年から令和2年までの5年間に、区内で交通事故によって亡くなられた方は6人です。

状態別では、二輪車乗車中が3人で半数を占め、歩行中、四輪車乗車中および自転車乗用中がいずれも1人（16.7%）となっています。

年齢層別にみると、50歳代が3人で半数を占め、若年層（高校生～24歳）、30歳代および40歳代がいずれも1人（16.7%）となっています。

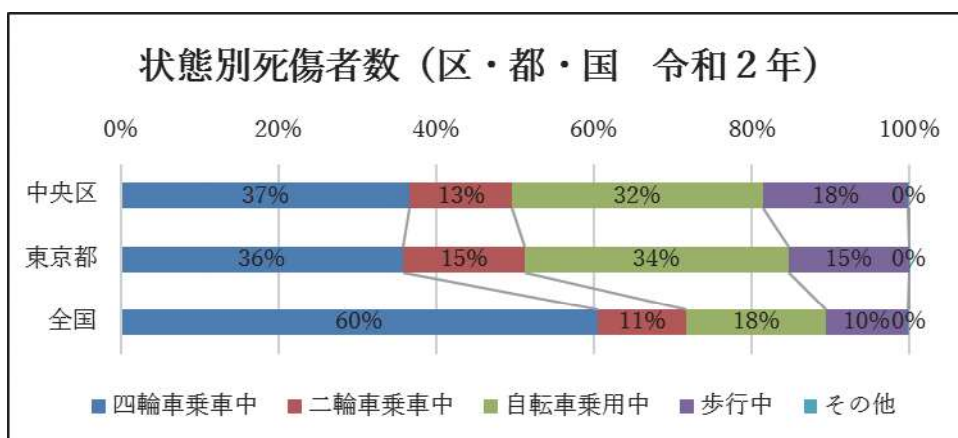
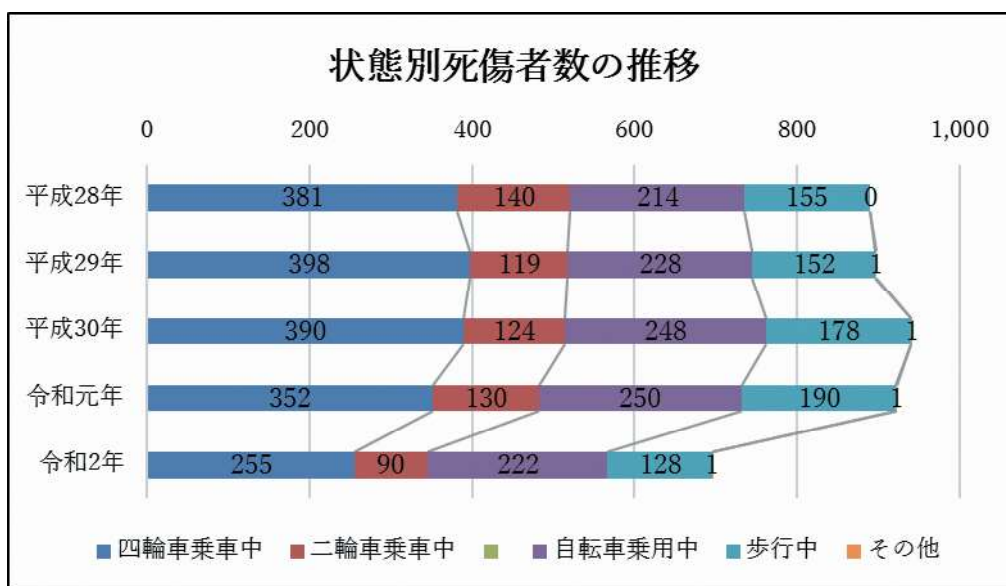
区内の交通事故発生件数等の推移 (単位：件・人)

年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	783	790	823	822	637
死者数	2	2	0	1	1
負傷者数	888	896	941	922	695

イ 状態別死傷者数

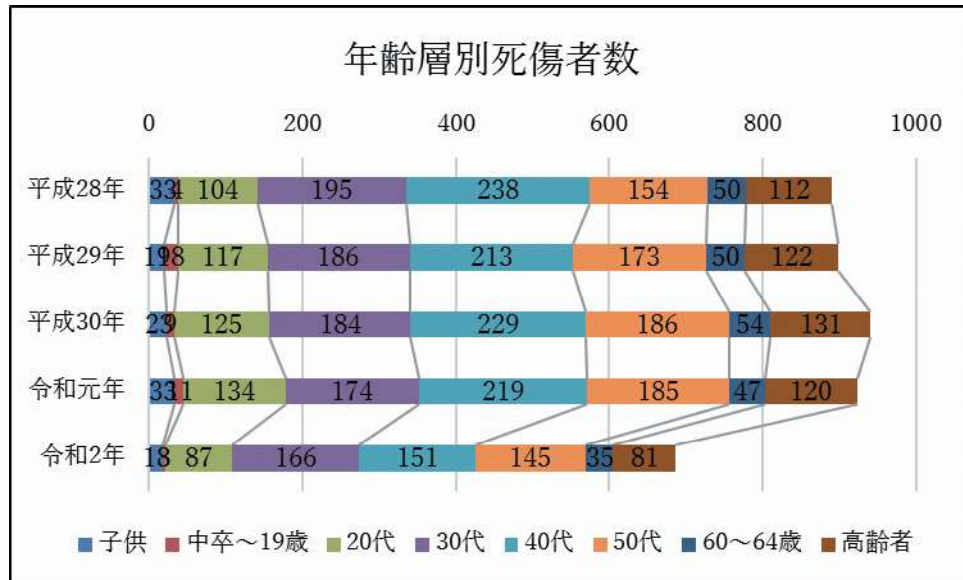
区内の交通事故死傷者数を四輪車、二輪車（原動機付自転車を含む。）、自転車、および歩行者の状態別でみると、四輪車乗車中の死傷者数が最も多く、自転車乗用中、歩行中が続いています。

次に、全国および東京都と比較すると、東京都と同様に四輪車乗車中の死傷者数が最も多く、次に自転車乗用中が多い状況ですが、全国と比較すると四輪車乗車中の割合が低く、自転車乗用中の割合が高い傾向にあります。また、歩行中の死傷者数の割合が全国および東京都と比較して高い傾向にあります。



ウ 年齢層別死傷者数

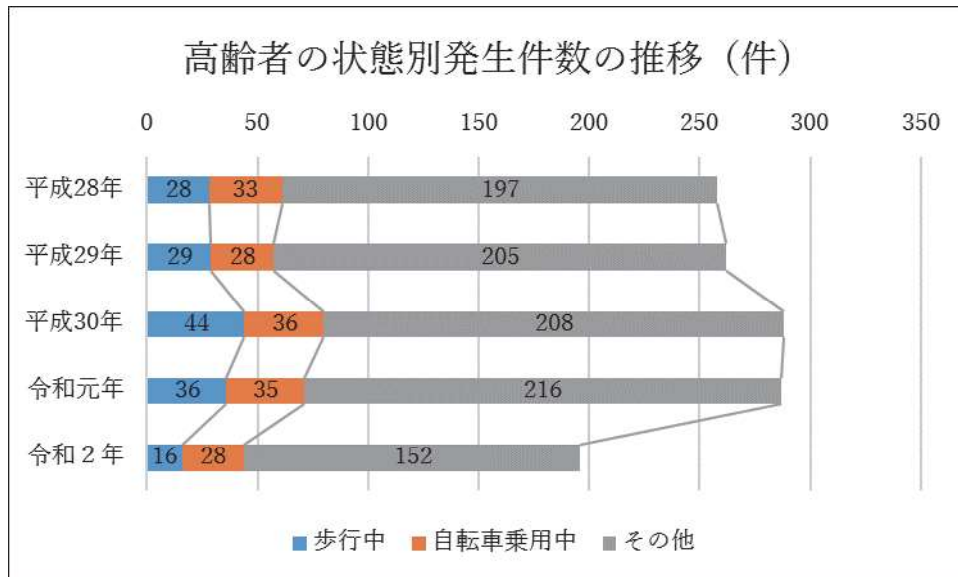
区内の交通事故死傷者数を年齢層別でみると、30歳代から50歳代の割合が特に多く、合計で6割以上を占めています。そして、20歳代と高齢者が続いており、それぞれ1割以上を占めています。



(2) 課題別の交通事故の状況

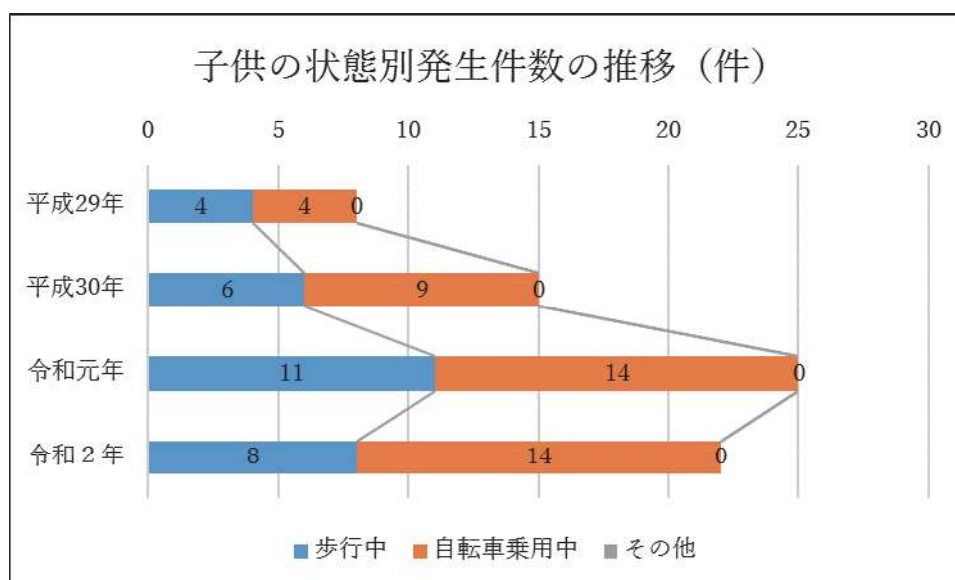
ア 高齢者（65歳以上）が関与する交通事故件数

高齢者が第1当事者又は第2当事者として関与した交通事故は、平成30年まで増加傾向にありましたが、令和元年以降は減少しています。



イ 子供が関与する交通事故件数

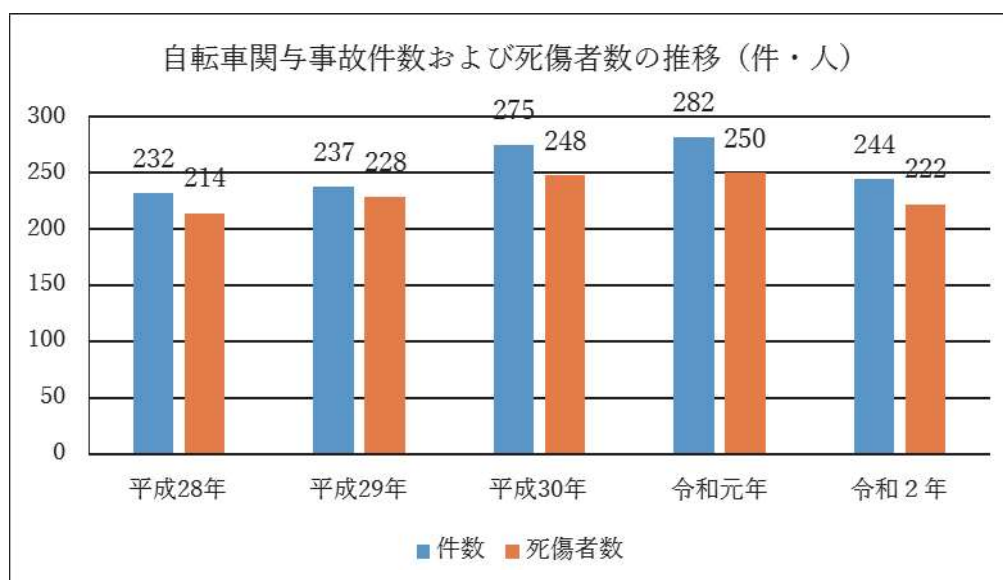
子供が第1当事者又は第2当事者として関与した交通事故は、増加傾向にあり、令和2年は22件発生しましたが、死亡事故は発生していません。

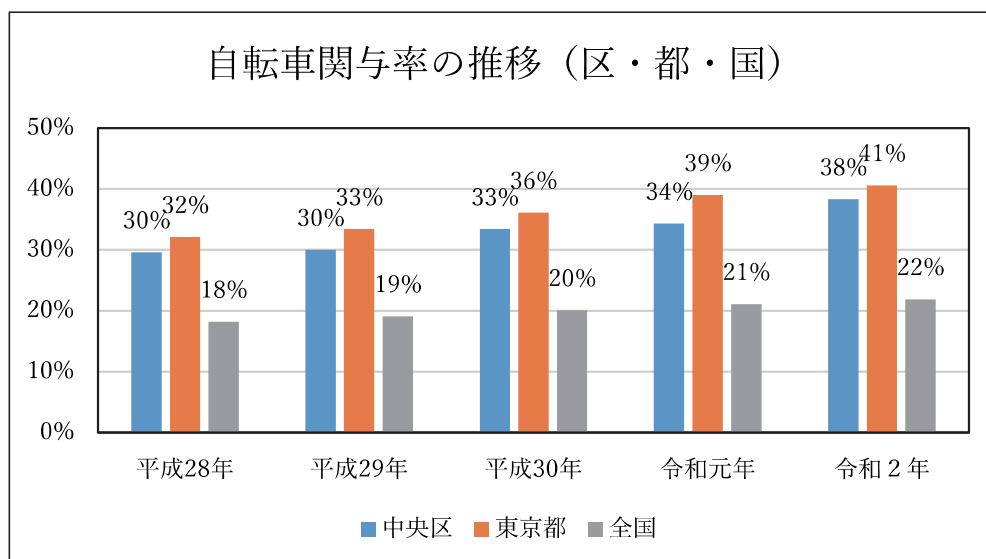


ウ 自転車の事故

自転車が第1当事者又は第2当事者として関与した交通事故の発生件数および死傷者数は、200件（人）から300件（人）の間で推移しています。

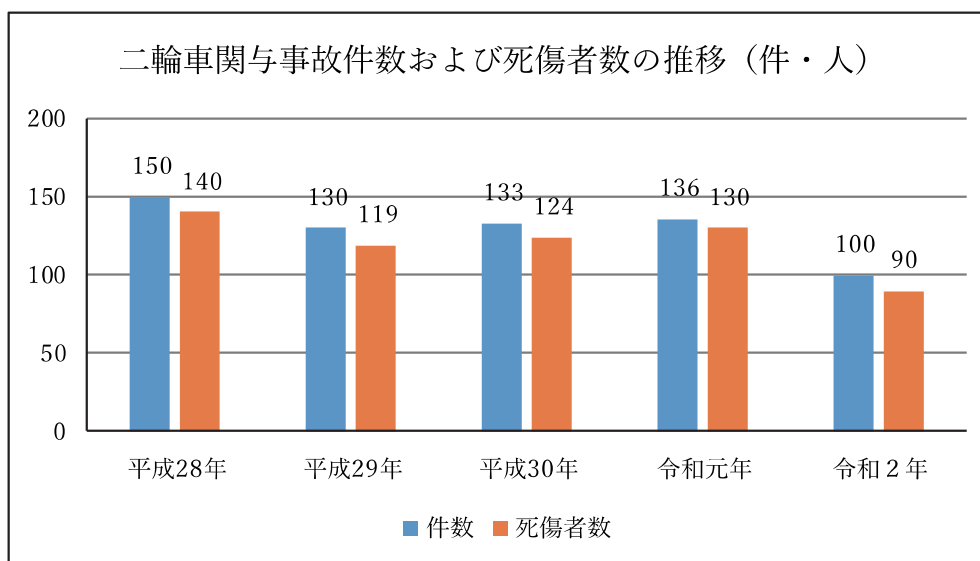
しかし、自転車関与事故が全事故に占める割合（自転車関与率）は、全国および東京都と同様に増加傾向にあり、令和2年は38%でした。





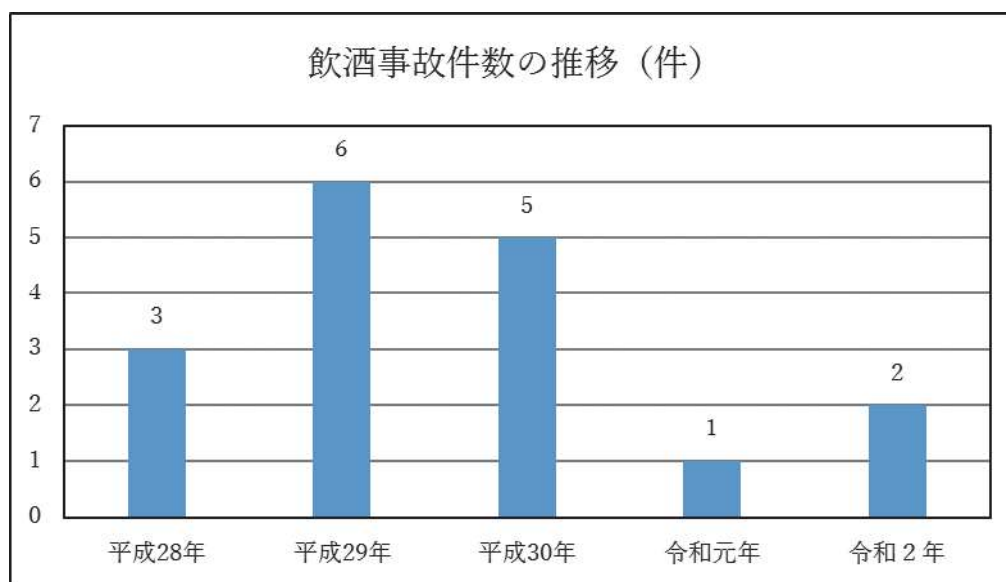
エ 二輪車の事故

二輪車が第1当事者又は第2当事者として関与した交通事故は、発生件数および死傷者数とも減少傾向にあり、令和2年は発生件数が100件、死傷者数が90人となりました。



オ 飲酒事故の状況

飲酒事故は、危険運転致死傷罪の創設や道路交通法の罰則強化などにより減少傾向にありますが、令和2年は2件発生しています。



第3章 交通安全施策の重点

1 施策の重点

本計画においては、高齢者および子供、自転車、二輪車の交通事故防止および飲酒運転の根絶に重点を置き、実効性のある各種施策を実施します。

また、生活道路および幹線道路における道路交通環境の整備など、分野ごとの各種交通安全対策を関係機関等と連携して推進します。

さらに、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会（以下、「東京2020大会」という。）終了後の環境の変化に伴う交通安全の点検、確保とともに、高度道路交通システム（ITS）の活用も進めていきます。

(1) 高齢者および子供の交通安全の確保

高齢者の事故は、令和元年以降は減少しているものの、それ以前は増加傾向にありました。また、30歳代から50歳代の次に高齢者の事故が多い状況にあります。今後の高齢化の進展を踏まえると、さらに高齢者の事故が増加することが予想されます。

子供の事故は、その他の年齢層に比べ発生件数が少ないとはいえ、増加傾向にあり、次世代を担う子供の命を交通事故から守っていく対策が必要です。

そのため、高齢者に対しては、街頭での指導を徹底するほか、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施し、交通安全意識の向上を図ります。

また、子供に対しては、未就学児、小・中学生と各年代に合わせた適切な交通安全教育を行うとともに、行政と地域が連携して通学路等の安全対策を推進することにより、安全な交通環境の整備を進めていきます。

(2) 自転車の安全利用の推進

近年、自転車は、健康やエコ指向、「新しい日常」への変化などで、子供から高齢者まで幅広い年齢層に利用され、利用形態もシェアサイクル、電動アシスト等による通勤、通学、宅配サービスなど様々となっています。

自転車の事故件数および死傷者数は増加傾向で推移していましたが、令和2年は減少に転じました。平成29年以降死亡事故は発生しておりませんが、事故原因は、信号無視や一時不停止および安全不確認等の交通違反が主な原因となっており、基本的な交通ルール遵守の徹底を図る必要があります。

このため、自転車利用者に対して「自転車安全利用五則」の周知徹底、参加・体験・実践型の安全教育の推進、指導取締りの強化、TSマークの推奨など様々な取組を行うことで自転車の安全利用を推進します。

また、令和2年4月から「改正東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関す

る条例」で自転車損害賠償保険等の加入が義務化されたことにともない、加入促進の広報啓発を推進します。

(3) 二輪車の安全対策の推進

二輪車の事故は減少傾向にありますが、死者の多くは頭部や胸部の損傷が主因で亡くなっています。

このため、二輪車運転者に対して、ヘルメットの正しい着装や胸部プロテクターの着用促進に向けた広報啓発活動を推進するとともに、運転技能向上のための効果的な安全教育を推進し、さらに指導取締りの強化を図ります。

(4) 飲酒運転の根絶

度重なる道路交通法の改正により飲酒運転の厳罰化が図られ、区内の飲酒事故件数は1桁が続いていますが、いまだ飲酒運転の根絶には至っていません。

このため、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、関係機関・団体等と連携して、ハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域・職域における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という規範意識の確立を図ります。

第4章 計画の推進

1 行政機関

交通安全対策は、多くの関係機関・団体等の分野にまたがっており、その実施にあたっては、区民生活や交通事情などの様々な社会的条件の変化に柔軟に対応することが大切です。

区および区の区域を所管する関係行政機関は、計画に定められた施策の実施に全力を尽くします。あわせて、各行政機関相互に情報を共有するなど、中央区交通安全対策協議会を中心に緊密な協力・連携体制を築き、区内の交通安全対策を総合的・一体的に推進していきます。

2 事業者、交通関係団体、ボランティア等

交通安全を図るうえで、商業をはじめ多様な業種が集中する区内においては、事業者の役割は極めて大きいといえます。特に、自動車の運行に関わる事業者は、安全運転管理者・運行管理者を通じた交通安全教育を推進するなど、自ら率先して交通事故の防止に努めることが重要です。

また、区内における交通関係団体やボランティアは、主体的あるいは相互に協力しながら、交通安全対策事業を進めていくことが求められます。

関係行政機関は、これらの事業者、交通関係団体、ボランティア等が実施する交通安全対策事業に対して、積極的に協力や支援をしていきます。

3 区民等

区の定住人口は、令和3年4月1日現在17万946人です。また、区内の昼間人口は約61万人（平成27年国勢調査。）を数えます。

悲惨な交通事故は、人、場所を選びません。区内の交通事故の死傷者をゼロに近づけるためには、何よりも一人一人が、交通ルールの遵守と正しいマナーの実践を習慣付けることが肝要です。

この計画が真に実効性のあるものとなるよう、全ての人々が計画の担い手となり、行政と一緒に交通安全について考え、行動することが求められています。

