

第九次新宿区交通安全計画

平成 23 年度～平成 27 年度

新 宿 区

目 次

第1部 総 論	1
第1章 計画策定の考え方	3
1 計画策定の主旨	3
2 計画の目標	3
3 計画の性格	3
4 計画の期間	4
第2章 交通事故等の状況	5
1 全国の交通事故	5
2 東京都の交通事故	6
3 23区の交通事故	7
4 新宿区の交通事故	8
(1) 区内における事故発生状況の推移	8
(2) 区内における高齢者の交通事故死傷者数の推移	9
(3) 区内における自転車事故死傷者数の推移	9
(4) 区内における二輪車（原動機付き自転車を含む）事故死傷者数の推移	9
第3章 交通安全施策の方向	10
1 施策の重点	10
(1) 高齢者の交通安全の確保	10
(2) 自転車の安全利用の推進	10
(3) 自動二輪車事故の防止	11
(4) 飲酒運転の根絶	12
(5) 自転車・自動二輪車等の放置防止	12
2 施策の方向	12
(1) 道路交通環境の整備	12
(2) 交通安全意識の啓発	12
(3) 道路交通秩序の維持	12
(4) 安全運転と車両の安全性の確保	13
(5) 救助・救急体制の整備	13
(6) 被害者の支援	13

(7) 踏切の交通安全	13
-------------	----

第4章 計画の推進 14

1 新宿区	14
2 関係行政機関	14
3 事業者、交通関係団体	14
4 区民	14

第2部 計画する施策 15

第1章 道路交通環境の整備 17

1 区内の道路現況	17
2 道路の整備	17
(1) 道路の整備	17
(2) 橋りょうの整備	19
(3) 自転車走行環境の整備	19
(4) 市街地の構造改善	20
3 交通安全施設の整備	20
(1) 歩道の整備	20
(2) 防護柵の整備	20
(3) 道路照明の整備	20
(4) 道路標識等の整備	20
(5) その他の交通安全施設の整備	21
4 道路利用の適正化	21
(1) 道路の使用及び占用の抑制	21
(2) 不法占用物件の除却	21
5 駐車場の整備・充実	21
(1) 自動車駐車場の整進促進	21
(2) 自動二輪車駐車場の整備促進	22
(3) 自転車駐輪場等の整備	22
6 その他の道路交通環境の整備	23
(1) 道路緑化の推進	23
(2) 交通安全総点検の推進	23

第2章 交通安全意識の啓発	24
1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	24
(1) 学校等における交通安全教育	24
(2) 高齢者に対する交通安全教育	24
(3) 運転者に対する交通安全教育	25
(4) 自転車の安全利用の推進	25
(5) 身体障害者に対する交通安全教育	25
(6) 交通安全啓発用ビデオ等	26
2 地域における交通安全意識の高揚	26
(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成	26
(2) 地域、家庭における交通安全教育活動の推進	26
(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進	27
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	27
(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実	27
(2) 交通安全運動等の拡充	27
 第3章 道路交通秩序の維持	 29
1 交通規制の実施	29
(1) 交通実態に即した交通規制	29
(2) 先行交通対策	29
2 駐車秩序の確立	30
(1) 新駐車対策法制の適正な運用	30
(2) 駐車場の整備	30
(3) 駐車場の有効活用	30
3 放置自転車・自動二輪車防止の啓発活動	30
(1) 啓発活動	30
(2) 放置自転車等の撤去	31
4 指導・取締りの強化	31
(1) 悪質性、危険性、迷惑性の高い交通違反に重点を置いた指導取締りの強化	31
(2) 自動二輪車対策の推進	31
(3) 自転車利用者対策の推進	31
(4) シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り	32
(5) 暴走族の取締り	32
(6) 整備不良車両の取締り	32

(7) 車両制限令の適用強化	32
第4章 安全運転と車両の安全性の確保	33
1 安全運転の確保	33
(1) 運転者教育の充実	33
(2) 自転車安全教育の推進	33
(3) 自動二輪車事故防止対策の推進	33
(4) 安全運転管理の充実	33
(5) 交通労働災害の防止	33
(6) 労働条件の適正化	34
2 車両の安全性の確保	34
(1) 自動車の点検整備の徹底	34
(2) 自転車安全点検等による安全確保	34
第5章 救助・救急体制の整備	35
1 救助・救急体制の整備	35
(1) 救助業務体制の整備	35
(2) 救急業務体制の整備	35
(3) 集団救助・救急体制の充実強化	35
(4) 応急救護知識の普及	35
第6章 被害者の支援	36
1 交通事故相談業務の充実	36
2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度	36
第7章 踏切の交通安全	37
1 踏切保安設備の整備	37
2 その他の踏切道の安全を図るための措置	37
第3部 交通安全対策を進めるための体制	39
1 行政機関相互の連携	41
2 地域における交通安全推進体制の確立	41
3 新宿区交通安全協議会の運営	41

[参考]

新宿区交通安全協議会規約	42
新宿区交通安全協議会委員	44
新宿区交通安全協議会幹事	46

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 計画の推進

第1章 計画策定の考え方

1 計画策定の主旨

新宿区交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）第 26 条に基づき、区内の陸上交通に関する交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 48 年度以降八次にわたり策定されています。

この計画は、新宿区及び区内を管轄する各行政機関等が実施する陸上交通（道路交通、踏切）の安全に関する諸施策の大綱を定めるもので、交通事業者や陸上交通に係る各種団体等の交通安全に関する取り組みの指針となるものです。また、交通安全に関する区民の行動指針として、自助、共助の取り組みを呼びかけるものです。

新宿区では、平成 19 年 12 月にまちづくりの基本指針である「新宿区基本構想」を定め、同時に基本構想を受けた区の最上位計画である「新宿区総合計画」を定め、具体的な施策を定めた第一次実行計画を策定しました。また、新宿区が進める自転車等に関する施策の指針として平成 20 年には「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」を策定しました。こうした計画をふまえて、第八次新宿区交通安全計画は編纂されたものです。

今回は、こうした諸計画と連動しつつ、次期実行計画を策定中のなかで、第九次新宿区交通安全計画（平成 23 年度～27 年度）を策定するものです。

2 計画の目標

区内及び都内の交通事故件数や死傷者数は減少傾向にあります。

この傾向をさらに継続し、目標の実現を図るためには行政機関、交通関係団体、ボランティア等や区民による不断の努力が必要となります。

本計画は、人命尊重の理念に立ち、区民等が安心して生き生きと暮らせる、安全で快適な交通社会を実現するため、区及び関係機関・団体は、密接に連携を図り、各種施策を総合的かつ効果的に推進していくとともに、区民の自助、共助の取組を支援することにより、交通死者数の減少を目指します。

新宿区では、特に、高齢化が急速に進展していく中、高齢者の事故減少を図るため高齢者の事故防止対策を強化するとともに、自転車の安全利用の推進、二輪車の事故防止及び飲酒運転の根絶を図り、事故件数の着実な減少を目指した計画とするものです。

3 計画の性格

- (1) この計画は、交通安全対策基本法第 26 条の規定により、東京都交通安全計画に基づき策定するものです。

- (2) この計画は、新宿区の区域における陸上交通に関する対策の総合的かつ効果的な推進を図るため、道路交通環境の整備、交通安全意識の普及徹底、道路交通秩序の維持等に関し、新宿区及び区の区域を管轄する関係行政機関等が実施する施策を体系的に明らかにするものです。
- (3) この計画は、東京都交通安全計画、新宿区総合計画、その他関連する諸計画との整合性を図り策定するもので、今後の行政執行の指針とするものです。

4 計画の期間

この計画は、平成 23 年度～27 年度の 5 年間ににおける施策を定めます。

第2章 交通事故等の状況

1 全国の交通事故

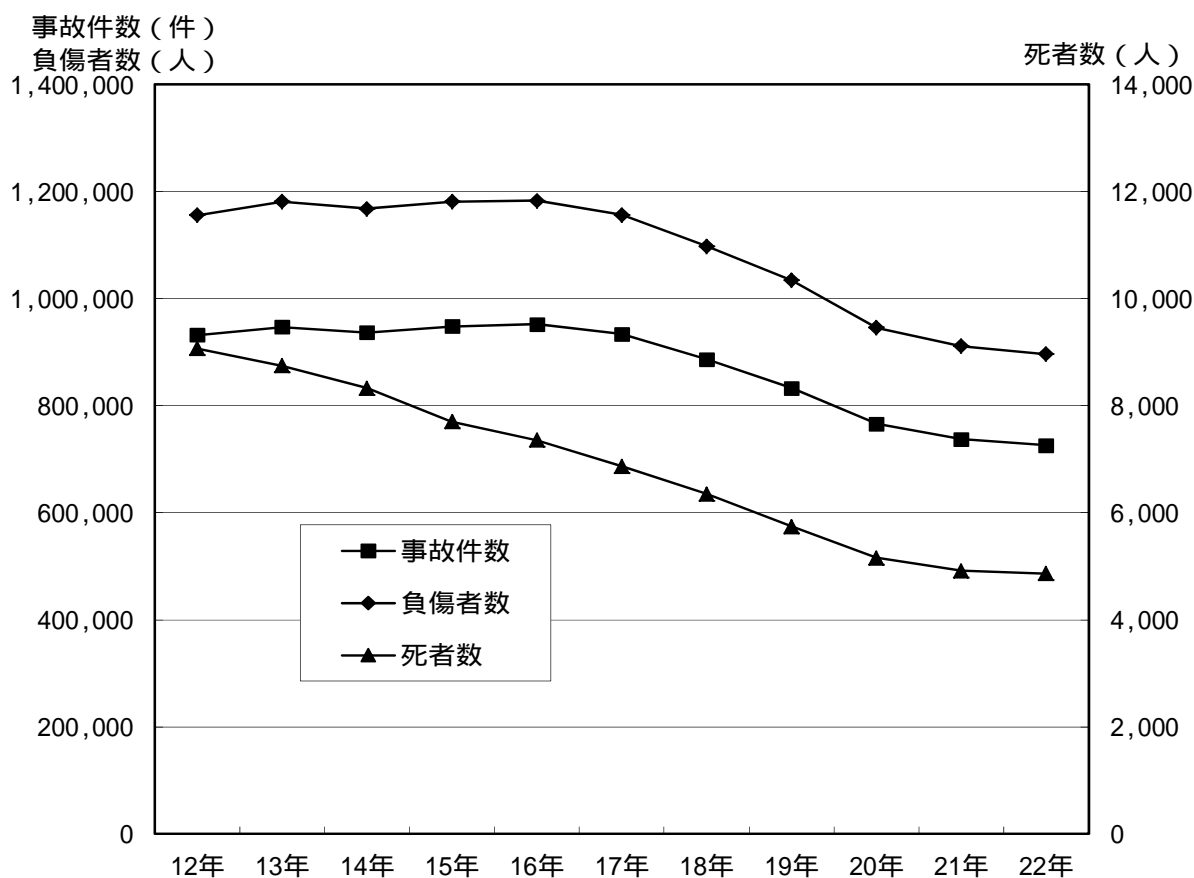
平成22年の全国の交通事故による死者数は4,863人と10年連続で減少し、昭和27年以来、57年ぶりに4千人台にとどまった前年をさらに下回りました。負傷者数も平成17年から6年連続して減少し、平成6年以来16年振りに90万人以下となりました。

事故発生状況の推移

	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
事故件数	931,934	947,169	936,721	947,993	952,191	933,828	886,864	832,454	766,147	737,474	725,773
死者数	9,066	8,747	8,326	7,702	7,358	6,871	6,352	5,744	5,155	4,914	4,863
負傷者数	1,155,697	1,180,955	1,167,855	1,181,431	1,183,120	1,156,633	1,098,199	1,034,445	945,504	911,108	896,208

(資料:警視庁交通部)

事故発生状況の推移(全国)



2 東京都の交通事故

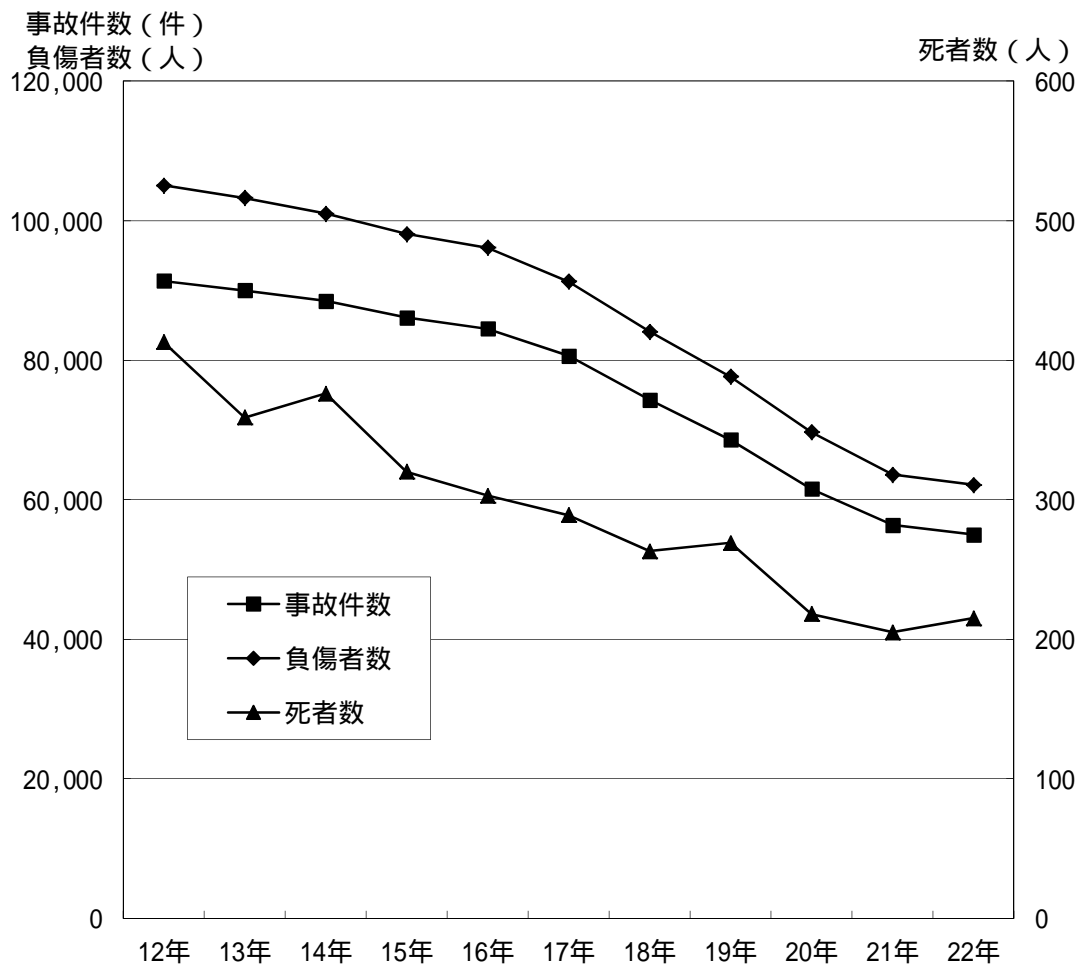
平成 22 年の都内の交通事故をみると、事故件数は 55,013 件で、前年に比べ 1,345 件 (2.4%) 減少し、負傷者数も 62,128 人で 1,468 人 (2.3%) 減少しましたが、死者数は 215 人で 10 人 (4.9%) 増加しました。

事故発生状況の推移

	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
事故件数	91,380	90,012	88,512	86,118	84,513	80,633	74,287	68,603	61,525	56,358	55,013
死者数	413	359	376	320	303	289	263	269	218	205	215
負傷者数	105,073	103,272	101,037	98,096	96,120	91,272	84,117	77,652	69,666	63,596	62,128

(資料:警視庁交通部)

事故発生状況の推移 (東京都)



3 23 区の交通事故

平成 22 年 23 区の交通事故をみると、事故発生件数は 36,390 件、死者数は 151 人、負傷者数は 40,528 人で、前年に比べて発生件数、負傷者数は減少していますが、死者数は 21 人増加しました。

23 区交通事故発生状況

2 3 区	発 生 件 数	死 者 数	負 傷 者 数
総 数	36,390	151	40,528
千 代 田 区	1,090	2	1,238
中 央 区	1,060	3	1,185
港 区	1,997	0	2,242
新 宿 区	1,889	5	2,063
文 京 区	837	0	934
台 東 区	1,078	6	1,198
墨 田 区	1,011	4	1,116
江 東 区	1,631	19	1,859
品 川 区	1,306	7	1,455
目 黒 区	1,051	2	1,166
大 田 区	2,558	10	2,848
世 田 谷 区	3,473	10	3,945
渋 谷 区	1,628	3	1,772
中 野 区	821	3	896
杉 並 区	2,098	6	2,375
豊 島 区	953	7	1,030
北 区	811	5	871
荒 川 区	561	1	623
板 橋 区	1,881	9	2,066
練 馬 区	2,295	8	2,542
足 立 区	2,569	16	2,876
葛 飾 区	1,668	11	1,798
江 戸 川 区	2,124	14	2,430

高速道路上での交通事故は含まず。

(資料：警視庁交通部)

4 新宿区の交通事故

(1) 区内における事故発生状況の推移

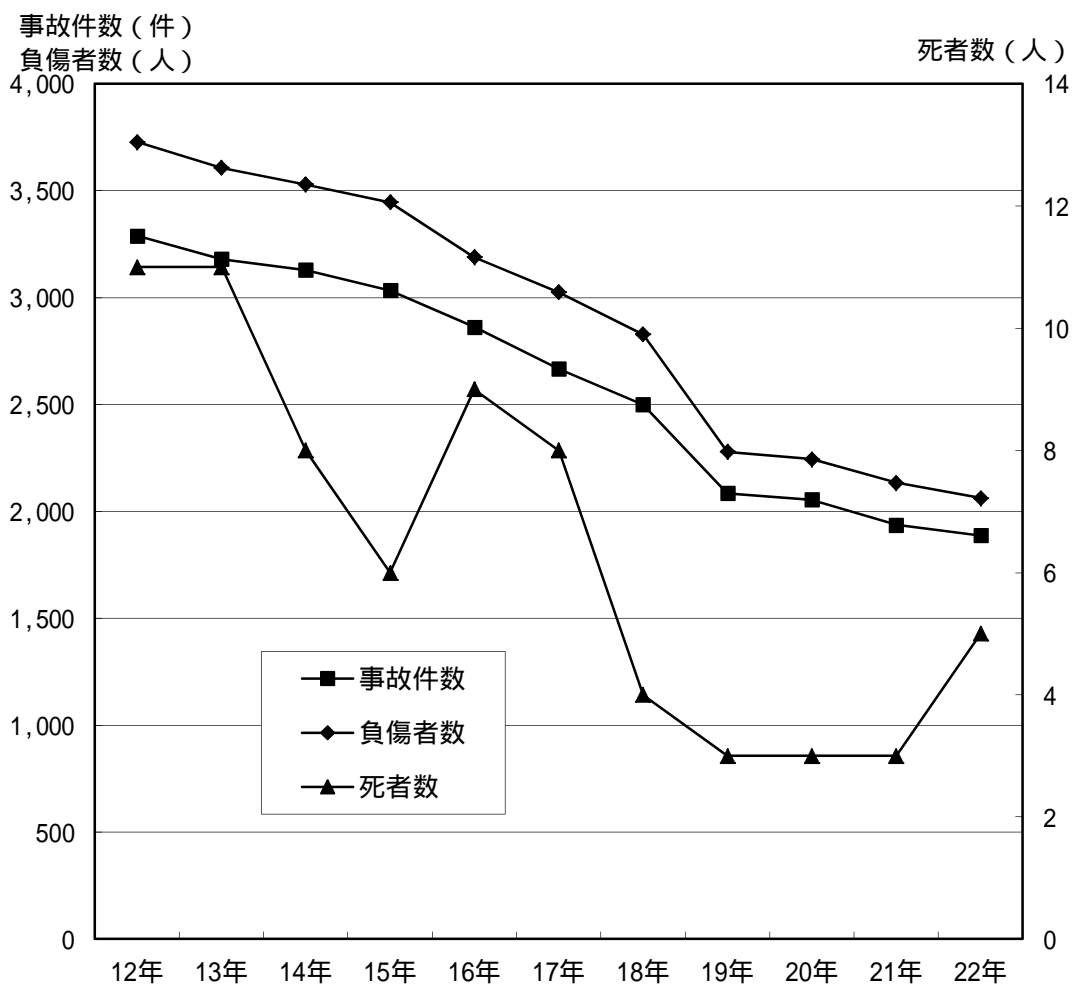
平成 22 年の区内の交通事故をみると、死者数は 5 人で 2 人（67%）増加しましたが、交通事故件数及び死傷者数は平成 12 年をピークに減少傾向にあります。

事故発生状況の推移

	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
事故件数	3,290	3,181	3,130	3,035	2,862	2,667	2,500	2,085	2,055	1,937	1,889
死者数	11	11	8	6	9	8	4	3	3	3	5
負傷者数	3,728	3,607	3,530	3,446	3,190	3,026	2,828	2,280	2,245	2,134	2,063

（資料：警視庁交通部）

事故発生状況の推移（新宿区）



(2) 区内における高齢者の交通事故死傷者数の推移

社会全体で急激な高齢化が進む中、区内における交通事故死傷者数全体に占める 65 歳以上の高齢者の割合は漸増傾向にあります。平成 22 年は平成 12 年と比べて割合で約 1.6 倍に増加しています。

	12 年	13 年	14 年	15 年	16 年	17 年	18 年	19 年	20 年	21 年	22 年
死者数	6	4	1	4	3	4	2	2	1	1	4
負傷者数	216	207	208	226	164	195	190	150	209	163	188
合計	222	211	209	230	167	199	192	152	210	164	192
区内における交通事故死傷者に占める高齢者の割合 (%)	5.93	5.83	5.91	6.66	5.22	6.56	6.78	6.66	9.34	7.67	9.28

(資料：警視庁交通部)

(3) 区内における自転車事故死傷者数の推移

区内の交通事故死傷者数は、平成 12 年をピークに減少傾向にありますが、自転車事故の死傷者数には、それほど大きな変化はなく、区内における交通事故死傷者数全体に占める割合は増加傾向にあり、平成 22 年は平成 12 年と比べて割合で約 1.7 倍に増加しています。

	12 年	13 年	14 年	15 年	16 年	17 年	18 年	19 年	20 年	21 年	22 年
死者数	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0
負傷者数	635	649	687	646	651	637	608	564	613	605	587
合計	635	649	687	646	652	638	608	566	613	605	587
区内における交通事故死傷者に占める自転車事故の割合	17.00	17.93	19.42	18.71	20.38	21.03	21.47	24.79	27.27	28.31	28.38

(資料：警視庁交通部)

(4) 区内における二輪車(原動機付き自転車を含む)事故死傷者数の推移

二輪車事故の死傷者数は、平成 12 年をピークに毎年減少を続け、平成 22 年は平成 12 年と比べて 802 人 (68.0%) 減少しましたが、まだ 400 人近くの死傷者が発生しています。

	12 年	13 年	14 年	15 年	16 年	17 年	18 年	19 年	20 年	21 年	22 年
死者数	4	5	4	3	3	1	1	0	1	2	1
負傷者数	1,175	1,155	1,082	1,032	1,020	871	735	536	469	381	376
合計	1,179	1,160	1,086	1,035	1,023	872	736	536	470	383	377

(資料：警視庁交通部)

第3章 交通安全施策の方向

1 施策の重点

(1) 高齢者の交通安全の確保

都内交通事故死者数が減少傾向の中、都内における65歳以上の高齢者の死者数は100人前後の状況が続いています。高齢者の交通事故死者数の全交通事故死者数に占める割合は、平成15年以降は3割を超える状況となっています。

警視庁交通部の資料によれば、高齢者の交通事故の多くは自宅付近で起きており、中でも歩行者の事故の約半数は自宅から500m以内で発生しているという特徴があります。こうした事故を防止するため、歩道等のバリアフリー化や交通安全施設の整備、高齢者に見やすい標識など道路交通環境の整備を進めることで安心して歩ける空間を創出するとともに、高齢者に対する交通安全教育の充実や交通安全意識の普及・啓発に努めます。

都内交通事故の死者数

	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
死者総数	320	303	289	263	269	218	205	215
65歳以上	105	92	100	83	105	73	79	80
割合(%)	32.81	30.36	34.60	31.56	39.03	33.49	38.54	37.21

(資料：警視庁交通部)

(2) 自転車の安全利用の推進

自転車は、環境にやさしく身近で便利な交通手段として多くの人々が利用していますが、自転車利用のマナーやルール遵守について問題視されています。区に寄せられる要望や苦情等には、放置に関する苦情や、自転車の利用方法に関するマナーやルール違反の是正を強く求める意見が多数あります。また、自転車乗用中の交通事故死傷者数についても、死傷者数全体の減少傾向にも関わらず、大きく減ってはいません。

また一方、警視庁交通部の資料によれば、歩行者が遭った交通事故の中で、主な過失が自転車側にあった事故の割合が年々増加しています。過去の例を見ると、自転車側の過失で歩行者に衝突して死傷させるなどのケースでは、自転車利用者に多額の賠償責任を認めた判決も下されています。

このため、区は駐輪場や自転車レーンの整備など自転車の利用環境を整えるとともに、自転車利用のマナー向上やルール遵守の徹底のための交通安全教育を充実し、日常の点検による自転車の安全性確保のための啓発活動を進めるなど、自転車の安全利用を推進します。また、警

察に対して、悪質・危険な自転車運転への指導取締りの強化を求めています。

都内自転車乗用中の交通事故の死傷者数

	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
死傷者総数	98,416	96,423	91,561	77,915	77,921	69,884	63,801	62,343
自転車乗用中	26,229	26,722	25,931	24,150	23,389	21,999	20,101	19,190
割合(%)	26.65	27.71	28.32	31.00	30.02	31.48	31.51	30.78

(資料：警視庁交通部)

(3) 自動二輪車事故の防止

自動二輪車（自動二輪車及び原動機付自転車）乗車中の交通事故死者数は、全死者数の3割前後を占めています。特に若年層の交通事故死者数の半分以上が自動二輪車乗車中に発生しています。こうした、自動二輪車事故を防止するため、警察が主体となって、場面・利用機会に応じた教育の充実、交通規制や指導取締り、違法駐車取締りを進めるとともに、区では自動二輪車駐車場の整備促進や交通安全施設の整備による、適正利用の促進に取り組んでいきます。

都内自動二輪車乗車中の交通事故死者数

	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年
死者総数	320	303	289	263	269	218	205	215
自動二輪車乗車中	120	113	79	87	84	61	58	72
割合(%)	37.50	37.29	27.34	33.08	31.23	27.98	28.29	33.49
若年層死者数	56	32	45	34	34	30	29	21
自動二輪車乗車中	43	26	25	25	24	22	19	14
割合(%)	76.79	81.25	55.56	73.53	70.59	73.33	65.52	66.67

(資料：警視庁交通部)

(4) 飲酒運転の根絶

飲酒運転は、自ら酒を飲み、なおかつ自動車等を運転するという故意がある点で、一般的な交通違反・交通事故と違い、その悪質性は一段と強いものと言えます。また、アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、事故の結果についても、飲酒以外の事故に比べて重大なことが多く、第9次東京都交通安全計画によれば、いったん事故が起こったときの死亡事故率は他の交通事故の約9倍にも及びます。飲酒運転による事故件数や死亡者数は、罰則の強化や重大事故の直後は減少しても、程なく横ばいや増加を示すことがあるため、警察の指導取締りの強化や、関係者が一丸となった不断の啓発活動に努めなければなりません。

(5) 自転車・自動二輪車等の放置防止

駅周辺における放置自転車は、歩行者や緊急車両の通行を妨げるばかりでなく、まちの景観をも阻害しています。また、近年自動二輪車の駐車違反も目立ってきています。

区では、警察や関係団体等と連携し、指導・啓発の一環として撤去活動などに努めるとともに、駐輪場等の整備を推進していきます。

2 施策の方向

(1) 道路交通環境の整備

交通安全の推進には、人と車が安全で円滑に通行できる道路や施設などの道路交通環境の整備が不可欠です。そのため、道路の整備、交通安全施設の整備、交通バリアフリー対策などの施策を推進します。

(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を遵守しマナーを身に付け、実践することです。

そのため、年齢に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を関係機関とともに実施します。また、広報啓発活動の充実・強化に努め、家庭、学校、地域社会での交通安全意識の高揚を図ります。

(3) 道路交通秩序の維持

道路交通の安全と円滑化を図るためには、交通実態に即した交通規制や交通違反等に対する適切かつ効果的な取締りが重要です。

そのため、警察による、路線別や地区等の交通実態に即応した交通規制を推進し、駐車対策法令の適正な運用と駐車秩序の確立とともに、自転車利用者を含む重大事故に直結する悪質・

危険な交通違反等の取締りを強化します。

(4) 安全運転と車両の安全性の確保

運転免許保有者は年々増加し、運転者も若者から高齢者まで多様化しており、運転技術の確保や安全運転の励行がますます重要になってきています。

そのため、高齢運転者対策の推進や事業所等における安全運転管理の充実等の施策を推進するとともに、関係機関を通して自動車メーカーなどによる車両の安全性の確保を促します。

(5) 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、その被害を最小限に抑えるため、関係機関等とともに救助・救急体制の充実を図ります。

(6) 被害者の支援

交通事故に対応する様々な相談に応じたり、交通事故被害者等に対する支援を図ったりすることを促進します。

(7) 踏切の交通安全

踏切事故は、ひとたび発生した場合その被害は甚大となります。

鉄道交通の安全性を確保するため、鉄道会社に対して、線路施設の保守・点検・整備を求めるとともに、踏切事故の解消のため、踏切保安設備等の充実を求めています。

第4章 計画の推進

1 新宿区

新宿区は、本計画の事業を着実に推進するとともに、事業の実施に当たっては、各警察署をはじめ、関係行政機関、交通関係団体等と連携を図りながら、総合的かつ一体的な交通安全対策を推進していきます。

2 関係行政機関

関係行政機関は、交通事故を減少させるため、本計画の事業を推進するほか、必要に応じて、区及び交通関係団体等と連携・協力して必要な事業を推進します。

3 事業者、交通関係団体

区民を交通事故から守るうえで、事業者は大きな役割を担っています。特に、自動車を運行する事業者は、事業所を中心として、安全運転管理者、運行管理者等を通じた交通安全教育を推進するなど、交通事故の防止に努めるよう要請していきます。

また、地域における交通関係団体は、それぞれの地域、区、警察署と連携して、主体的に、あるいは相互に協力しながら、効果的な交通安全対策事業を進めるよう要請していきます。

4 区民

悲惨な交通事故を無くしていくためには、一人ひとりが、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣とすることが大切です。

この計画が効果的に推進されるよう、計画の担い手の一人となり、行政等と一緒に交通安全について考え、行動するとともに、自助・共助の取組みを呼びかけていきます。

第2部 計画する施策

- 第1章 道路交通環境の整備
- 第2章 交通安全意識の啓発
- 第3章 道路交通秩序の維持
- 第4章 安全運転と車両の安全性の確保
- 第5章 救助・救急体制の整備
- 第6章 被害者の支援
- 第7章 踏切の交通安全

第1章 道路交通環境の整備

1 区内の道路現況

区内の公道延長は349,132mで、面積は3,218,465 m²、道路率(道路面積 / 行政区域の面積)は17.65%となっています。このうち、区道の占める割合が最も高く、延長で全体の84.28%、面積で全体の54.75%を占めています。

道路別	国道	都道	区道	計
延長	4,257m	50,613m	294,262m	349,132m
構成率	1.22%	14.50%	84.28%	100.00%
面積	126,393 m ²	1,330,021 m ²	1,762,051 m ²	3,218,465 m ²
構成率	3.93%	41.32%	54.75%	100.00%
道路率	0.69%	7.30%	9.67%	17.65%

(平成23年4月1日現在)

2 道路の整備

(1) 道路の整備

ア 国道の整備

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

国道20号新宿跨線橋の架替・拡幅

「新宿駅南口地区基盤整備事業」の一環として、老朽化した新宿跨線橋の架け替えに当たり、歩道の幅を広げゆとりある歩行空間を創出し、安全性・快適性の向上を図ります。

(東京国道事務所)

イ 都道の整備

都市計画道路を中心とした幹線道路を整備します。あわせて、バリアフリー化した幅広い歩道を整備し、歩行者及び自転車の一層の安全確保を進めます。(都第三建設事務所)

ア、イの詳細については、国・都の交通安全計画によります。

ウ 区道の整備

区内の道路の多くを占める区道については、生活に密着した道路として適切な整備・維持補修を行います。また、通行の安全を確保し、利用しやすい道路に改善するため、道路の形態を変えたり、利用区分を明確にしたりするなど、道路の機能強化を図ります。

都市計画道路の整備（補助第 72 号線）

新宿駅付近から高田馬場駅付近を結ぶ都市計画道路補助第 72 号線の未開通の第 期
 区間（職安通り～大久保通り）を重点的に整備し、安全で快適な歩行者空間の確保と周
 辺道路の混雑緩和を図ります。（道路課）

事業規模	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
都市計画道路 （第 期）の 整備	用地買収	未定	未定	未定	未定

道路の改良

老朽化、損傷した主要な区道の改良工事を計画的に実施し歩行者の安全性の確保、景
 観の向上等を図ります。（道路課）

事業規模	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
改良道路路線 数	1 路線 新小川町	1 路線 新小川町	未定	未定	未定

人とくらしの道づくり

生活道路における通過交通の排除、走行速度の抑制、歩行空間のバリアフリー化等の
 視点に立ち、歩行者の安全と住環境の改善を図るため、コミュニティゾーンの整備手
 法を活用し、道づくりを推進します。（道路課）

事業規模	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
西新宿一丁目 地区の整備	道路整備	道路整備	道路整備	道路整備	—————

細街路の拡幅整備

幅員 4 m 未満の細街路について、新宿区細街路拡幅整備条例に基づき拡幅整備を推進
 します。（建築調整課）

事業規模	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
拡幅延長	6.5km	6.5km	6.5km	6.5km	6.5km

道路のバリアフリー化

交通バリアフリー基本構想に基づき、高田馬場駅・新宿駅周辺において、歩行空間の

確保、段差の解消、誘導ブロックの設置、カラー舗装化等による区道のバリアフリー化整備を推進します。(道路課)

事業規模	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
特定事業計画に基づく整備	新宿駅周辺 3路線	新宿駅周辺 1路線	高田馬場駅周 辺 2路線	_____	_____

道路の無電柱化整備

道路景観の向上を図るとともに、歩行者・自転車等の通行の安全確保、災害時の避難救助活動の円滑化など、都市の安全と魅力ある都市景観の創造のため、電線共同溝等による道路の無電柱化を進めます。(道路課)

事業規模	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
無電柱化整備 路線	整備推進 ・補助72号線 ・三栄通り ・聖母坂通り ・再開発による 新設路線等	整備推進 ・三栄通り ・聖母坂通り	整備推進 ・三栄通り	整備推進 ・三栄通り	整備推進 ・三栄通り

(2) 橋りょうの整備

まちをつなぐ橋の整備

橋りょうの健全度調査に基づき策定した橋りょう延命化計画により補修工事等を実施します。(道路課)

事業規模	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
補修橋りょう	計画策定	補修工事 橋りょう設計	補修工事	補修工事	補修工事 橋りょう点検

(3) 自転車走行環境の整備

自転車歩行者専用道路等

東京都の河川改修事業等にあわせて、安全で快適な神田川、妙正寺川沿いの散歩道等を整備します。(道路課)

自転車レーン等の整備

区では、自転車は身近な乗り物であり、環境にやさしい交通手段の一つとして適正な自転車利用を推進していることから、自転車レーン等安全で安心して走行できる自転車走行環境の整備を促進するため、広幅員の国道、都道の道路管理者に対し自転車レーン等の整備の検討をするように要望していきます。(交通対策課)

(4) 市街地の構造改善

木造建築物が密集した既成市街地において、市街地再開発事業等を進め、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ていきます。(地域整備課)

3 交通安全施設の整備

(1) 歩道の整備

歩行者を自動車交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を図るため、沿道の状況、交通規制等を勘察し、歩道の整備を進めていきます。

また、バリアフリーに配慮し、障害者や高齢者を含むだれもが安全かつ快適に通行できるように、歩道のバリアフリー化、視覚障害者用誘導ブロックなどの整備を進めます。また、歩道設置が困難な道路については、防護柵の設置や路側帯の標示等により歩行者の安全確保に努めていきます。(道路課)

(2) 防護柵の整備

歩行者の無秩序な車道横断を抑制して歩行者の横断事故を防止し、また、運転者の視線を誘導するため、防護柵の整備を進めます。また、整備に当たっては、間伐材の活用を推進し、資源の有効利用に配慮していきます。(道路課)

(3) 道路照明の整備

夜間の交通事故防止のため、老朽化した街路灯の改修や危険度の高い箇所への整備を進めるとともに、私道の民有灯の改修を支援します。(道路課)

(4) 道路標識等の整備

ア 案内標識の整備

道路における安全で円滑な通行を確保するため、道路交通に関する案内、警戒等についての情報を通行者に知らせる道路標識を設置します。また、道路の通称名を整備し親しみ

やすくわかりやすい案内を行うとともに、道路標識の乱立を解消するために、他の標識等との共架による標識の整理統合を進めます。

また、障害者や高齢者の円滑な通行を支援する案内標識の整備を進めます。（道路課）

イ 規制標識等の整備

一般ドライバーや歩行者にとって、見やすくわかりやすい道路標識・道路標示を整備するため、道路の規模、環境等に応じて標識の整備統合、大型化、高輝度化等を推進します。

（警察署）

(5) その他の交通安全施設の整備

道路交通の安全性向上と円滑化を図るため、区画線、道路反射鏡、すべり止め舗装、視覚障害者誘導ブロックなどの施設の設置や維持に努めます。（道路課）

4 道路利用の適正化

(1) 道路の使用及び占用の抑制

工作物の設置及び工事などによる道路使用及び占用については、交通の安全と円滑を確保するため、許可の厳正な運用を行うとともに、パトロールを行い、許可条件の遵守、保安施設の整備等を指導し徹底します。

また、道路の無秩序な掘り返し及び工事による事故等を未然に防ぐため、新宿区道路工事調整協議会（新宿区みどり土木部、牛込・新宿・戸塚・四谷警察署、その他公益占用事業者で構成）において、道路上で行われる工事の施工時期、施工方法等を十分に協議し、道路工事が効率的かつ最小限となるよう調整します。（警察署、土木管理課）

(2) 不法占用物件の除却

歩行空間の確保、交通事故の防止及び都市景観の確保を図るため、道路をパトロール調査し、看板、商品、のぼり旗等の不法占用物件除却の指導を行います。

商店街・繁華街においては、指導効果をより高めるため、警察や地元商店会等と連携してパトロール等を実施していきます。（交通対策課）

5 駐車場の整備・充実

(1) 自動車駐車場の整備促進

改正道路交通法の施行に伴い、違法駐車車両は従前に比べ大幅な減少が見られます。今後も、路上駐車の無い良好な状況をつくり出していくためには、継続した取締りとともに、附置義務の徹底をはじめ、再開発等における適切規模の整備誘導、住宅における車庫の確保等駐車場の整備を促進していきます。（警察署、都市計画課、交通対策課）

(2) 自動二輪車駐車場の整備促進

平成 20 年度より、道路を活用した自動二輪車駐車場整備や既存駐車場への自動二輪車の受け入れ等を進めてきました。整備後の利用率も高く、大きな問題も発生していません。一方で、駅周辺の繁華街などでは、民間駐車場が利用されていない中で違法駐車されている状況が目立ちます。今後は、路上（道路空間）、路外を含めて駐車場用地を検討するとともに、（公財）東京都道路整備保全公社による助成制度を活用した民間駐車場の整備支援による既存駐車場の自動二輪車駐車場への改修促進及び路上駐車車両の既存駐車場への誘導を継続実施していきます。（交通対策課）

事業規模	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
自動二輪車駐車場の整備	・ 既存駐輪場での整備 1 箇所 曙橋駅自転車等駐輪場	・ 駐車場整備 新宿リサイクル活動センター跡地 12 台 ・ 駐車場用地検討 ・ 受け入れ要請 ・ 駐車場利用啓発	・ 駐車場整備 中井駅富士見橋下 5 台 ・ 駐車場用地検討 ・ 受け入れ要請 ・ 駐車場利用啓発	・ 駐車場用地検討 ・ 受け入れ要請 ・ 駐車場利用啓発	・ 駐車場整備 新宿駅東南口 100 台 ・ 駐車場用地検討 ・ 受け入れ要請 ・ 駐車場利用啓発

(3) 自転車駐輪場等の整備

ア 区立自転車駐輪場等の整備

平成 23 年 4 月現在区立の駐輪場は 14 箇所・収容台数 1,710 台、自転車等整理区画は 60 区画・収容台数 4,570 台です（ともに原動機付自転車を含む）。

駅周辺等における放置自転車の抑制など自転車の適正利用を推進するため、道路管理者や鉄道事業者等の関係機関の協力を得ながら、自転車駐輪場等の整備を進めていきます。

（交通対策課）

事業規模	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
整備駅数	・牛込神楽坂 駅	—————	駐輪場整備 ・新大久保駅 ・高田馬場駅 ・中井駅 時間利用整備 ・市ヶ谷駅	駐輪場整備 ・新宿駅都道 8号線 ・若松河田駅 ・西早稲田駅 時間利用整備 ・牛込柳町駅	駐輪場整備 ・西新宿駅 ・新宿駅東南 口 時間利用整備 ・都庁前駅 ・新宿三丁目 駅

イ 民間施設における駐輪場の確保

区の条例において、特定の用途で一定規模を超える建築物を新設・増設した場合には、規定台数以上の駐輪場を設置する義務付けがなされています。この条例に基づく駐輪場の設置指導をしていきます (交通対策課)

6 その他の道路交通環境の整備

(1) 道路緑化の推進

道路の改良事業等に合わせて街路樹のある道路空間の整備を行い、道路交通の安全性と快適性の向上を図ります。 (道路課)

(2) 交通安全総点検の推進

地域住民や道路利用者が主体となって、警察、道路管理者とともに道路交通環境の点検を行うことにより、地域住民の交通安全活動への参加意欲を醸成するとともに、「誰もが安心して利用できる道路交通環境づくり」を図ります。 (交通対策課)

第2章 交通安全意識の啓発

1 段階的・体系的な交通安全教育の推進

(1) 学校等における交通安全教育

ア 幼稚園・保育園・子ども園

幼稚園等では、園外保育や安全教室等の活動を通して、交通安全のきまりや歩行の仕方を指導し、安全に行動できる習慣の育成に努めます。

(保育課、子ども園推進担当課、教育委員会)

イ 小学校

小学校では、集団での安全な歩行、自転車や乗り物の安全な利用及び点検や整備、交通法規やマナーの理解などについて参加・体験的な活動を通して、道路事情に応じた安全な生活を営むことができる態度や能力の育成を中心に指導を行います。(教育委員会)

ウ 中学校

中学校では、小学校での既習事項を中学生の発達段階に応じて確実に身に付けることができるようにするとともに、交通事情や交通法規、応急処置、交通災害防止等に関する基本的事項の理解を深め、交通災害防止に関する能力の育成を中心に指導を行います。

(教育委員会)

エ 児童施設

児童館、学童クラブ等の児童施設では、地域と連携を図り、随時の指導や映画会の上映などの交通安全教育により、交通安全指導に努めます。(子ども総合センター)

(2) 高齢者に対する交通安全教育

ア 高齢者クラブ等

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

また、高齢者クラブの総会で、区が実施する自転車の安全な利用方法等に関する啓発事業など、安全な交通環境づくりに関する取組みの周知を図ると同時に、高齢者自身の交通安全意識の高揚を図ります。(警察署、交通対策課)

イ 普及啓発

特別出張所へのポスター掲示、町会ごとのチラシの回覧、春・秋の交通安全運動期間中の広報紙への啓発記事掲載など、高齢者の交通事故防止のための情報を発信し、高齢者と

その周辺への交通安全意識の普及啓発を継続的に行います。

(交通対策課)

(3) 運転者に対する交通安全教育

地域、職場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。

特に自動二輪車運転者については、基本走行・法規走行に関する実習を中心とした自動二輪車実技教室を実施し、安全意识の高揚と安全運転技術の向上を図ります。

企業内の運転者については、安全運転管理者を通じて、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるよう積極的に指導します。

また、加齢に伴う身体機能や運転技術の変化等に対応した技術と知識を習得するため、免許取得後の交通安全教育の充実を図るとともに、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。(警察署)

(4) 自転車の安全利用の推進

区・学校等と連携し、小学生に対して基本的な交通ルールの浸透を図る自転車安全教育を推進するとともに、幼児・児童の保護者の参加も求め、自転車通行ルールの遵守及び乗車用ヘルメットの着用について広報啓発を推進します。また、中学生以上を対象に、具体的な自転車事故の事例や交通事故を起こした場合の責任、自転車の交通違反に対する制裁の内容等を中心とした教育を行うとともに、ルール違反により、どのような危険が生じるか体験させる()スケアード・ストレイト方式を用いた自転車安全教育などを推進し、規範意識の向上を図ります。さらに高齢者についても自転車実技教室への参加を積極的に求め、加齢による身体機能低下の自覚を促すとともに、自転車に関する知識・技能を身につけさせます。

(警察署)

スケアード・ストレイト：「スケアード=恐怖」「ストレイト=直接」という意味で「恐怖を直視させる教育技法」です。交通安全教育では、スタントマンによる交通事故の再現や交通事故死した遺族の講演等により、交通事故体験を疑似的、直接的に体験してもらうものです。

(5) 身体障害者に対する交通安全教育

身体障害者の安全な通行方法に関する交通安全教育を行うとともに、身体障害者の関係機関・団体等と相互に連携を図り、手話等による交通安全教育や広報、啓発活動を積極的に推進して、身体障害者の交通安全意識の高揚を図ります。(警察署、交通対策課)

(6) 交通安全啓発用ビデオ等

交通安全啓発用のビデオ、DVD等の充実を図り、区内の保育園、児童館、学校等に貸し出し交通安全教育を推進します。(交通対策課)

2 地域における交通安全意識の高揚

(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成

ア 子ども対策

地域センターの事業や町会イベント等での子ども向け事業の充実に関与し、交通安全意識の普及浸透を図ります。

また、警察が中心となって、地域交通少年団への加入を促進するとともに、団員に対する交通安全教育、活動上の助言、指導及び研修を積極的に行い、団員としての誇りを自覚させ、活発な団体活動を通して交通安全意識の普及浸透を図ります。さらに、地域交通安全協会の女性関係組織の充実を促進し、活動を支援することで、子どもに対する交通安全意識の高揚を図ります。

イ 若年層対策

高校生に対する交通安全教育を積極的に推進するため、高校での授業に交通安全に関する時間を設けたり、生徒への交通安全意識の向上を促す講座の開講を学校に依頼するとともに、自動二輪車の実技指導や交通安全講習会の開催、その他区窓口等における広報や啓発活動を通して、高校生の交通安全意識の高揚に努めます。

ウ 高齢者対策

高齢者に対する安全教育活動等を地域ぐるみで推進するとともに、警察の高齢者交通指導員等が高齢者宅を訪問し、個別に交通安全教育を行うほか、交差点等における保護誘導活動や区の広報・啓発活動の推進により、高齢者の事故防止を図ります。

エ 自転車利用者対策

関係機関・団体等と連携して自転車安全利用推進キャンペーンやスケアード・ストリート方式を用いた中学校での自転車交通安全教室を実施するなど、「自転車安全利用五則」をはじめとする自転車の交通ルール等を幅広く周知し、自転車利用者のルール遵守・マナー向上の普及啓発を図ります。(以上 警察署、交通対策課)

(2) 地域、家庭における交通安全教育活動の推進

ア 地域

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警察が中心となって実施するほか、交通安全協会等交通関係団体の活性化と指導者の育成を図り、交通安全教育が的

確に行われるような事業を実施します。

(警察署、交通対策課)

イ 家庭

家庭においては、親が中心となって交通の身近な話題を取り上げ、家庭で交通安全について話し合いが行われるよう区や関係機関が情報提供を行い、交通ルールと交通マナーの普及浸透を図ります。

(警察署、交通対策課)

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

ア 交通安全運動

区民一人ひとりに交通安全意識を普及し、交通安全思想の高揚を図るとともに、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけることにより、安全で快適な交通社会の実現を目指して春・秋の交通安全運動を実施します。運動の推進に当たっては、行政機関、交通関係団体、事業所等との連携を強化し、真に区民参加型の交通安全活動を展開します。

(警察署、交通対策課)

イ 交通安全日

原則として毎月10日を「一日交通安全運動の日」として位置づけ「交通安全日」に指定し、管内の交通実態に即した重点を定めて交通安全活動を実施し、交通安全思想の普及浸透に努めます。

(警察署)

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実

区民一人ひとりに交通安全意識の普及浸透を図り、交通安全行動の実践を定着化させるため、広報、インターネット、懸垂幕、ポスター、チラシ、広報車等の広報媒体、「交通安全のつどい」「交通安全パレード」等の行事等、あらゆる機会を通じて、

- ・ 飲酒運転の根絶
- ・ シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進
- ・ 薄暮時の自動車ライト点灯(トワイライトオン運動)
- ・ 反射材や外出時の目立つ色の服装の励行(リフレクター運動)
- ・ 自転車の安全利用の促進
- ・ 幼児・児童用ヘルメットの着用推進

等、効果的な交通安全広報活動を推進します。

(警察署、交通対策課)

(2) 交通安全運動等の拡充

春・秋の全国交通安全運動に際してのキャンペーンや「交通安全のつどい」「交通安全

パレード」等を効果的に推進し、交通安全意識のより一層の普及浸透に努めます。

(警察署、交通対策課)

第3章 道路交通秩序の維持

1 交通規制の実施

(1) 交通実態に即した交通規制

ア 路線対策

幹線・準幹線道路等の交通の安全と円滑を図るため、交通規制の見直し、信号調整等交通事故防止対策、渋滞緩和対策を総合的に実施します。

イ 抜け道対策

幹線・準幹線道路等の交通渋滞を避けて、通過車両が生活道路などの狭い道路に集中して学童の通学等に危険を及ぼしている箇所等においては、影響する住民等の理解を得て、通行禁止規制や一方通行規制を行うなどして、通過車両を抑制する対策を行います。

ウ 高齢者対策

高齢歩行者や高齢運転者の立場から、道路標識をより見やすくするために、大型化や超高輝度化を図ります。また、高齢歩行者対策として、裏通りにおいて、ガードレール等の設置や路側帯の整備を図り、歩行者と車両の分離対策を道路管理者と一体となって推進します。

エ 自転車対策

自転車を当事者とする交通事故防止を図るため、自転車の通行環境整備をネットワークとして拡大化していきます。

オ 自動二輪車対策

幹線・準幹線道路等の自動二輪車の交通量が多い交差点等では、交差点流入部の右折車線と直進車線の間には導流帯を設けるほか、右折誘導線の設置や進行方向別通行区分規制等の対策を実施します。
(以上警察署)

(2) 先行交通対策

大規模な再開発や大型ビルの建設等は、新たな交通の発生集中を伴い、地域の交通流に大きな影響を及ぼす反面、交通基盤の整備改善を図る好機でもあることから、これらの開発計画を早期に把握するとともに、道路・交通管理上必要な施策が盛り込まれるよう、事業者等とあらかじめ調整し良好な交通施設整備等の対策を誘導するなど、先行して交通対策を推進します。

区では、自転車駐輪場などの義務的な整備量の充足に加え、さらに周辺地域に生じる新たな需要に十分対応できるよう、駐輪施設等の整備を要望していきます。(警察署、交通対策課)

2 駐車秩序の確立

(1) 新駐車対策法制の適正な運用

ア 使用者責任の追及等

放置駐車確認機関による確認事務の弾力的かつ効果的な運用を図り、運転者責任が追及できない場合は、放置違反金制度や車両使用制限等により使用者の責任追及を徹底します。

(警察署)

イ 重点的取締り

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置き、また、違法駐車の実態に応じ重点的に取締りを行う場所や時間帯などを定めた「取締り活動ガイドライン」に沿って、移動措置を含めたメリハリのある取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立に努めます。

(警察署)

(2) 駐車場の整備

再開発事業や大規模小売店舗等の計画を早期に把握し、条例に定められた駐輪施設等の整備だけでなく、新規施設が呼び起こす新たな需要に対応した適切な規模の駐車場、自動二輪車駐車場、駐輪場、荷捌き場の整備を誘導していきます。(P21:「自動車駐車場の整備促進」参考)

(交通対策課)

(3) 駐車場の有効活用

既存駐車場の効率的利用を促進するため、案内表示板の設置、利用料金の割引制度などの実施を関係機関に働きかけていくとともに、駐車場マップの作成・配布などを促進します。(公財)東京都道路整備保全公社の施設整備への助成制度などの周知なども行っていきます。

(警察署、交通対策課)

3 放置自転車・自動二輪車防止の啓発活動

駅周辺等の公共の場所における放置された自転車や自動二輪車は、歩行者、特に高齢者や障害者の方などにとっては、通行の障害になるだけでなく、とても危険な状態を生み出しています。また、災害時の避難・救助活動を妨害する原因となるなど、安全で快適な都市環境への障害にもなっています。こうした問題を解消するため、自転車駐輪場等の整備を進めつつ、放置防止の指導・啓発の強化を進めていきます。

(1) 啓発活動

区広報、看板、チラシ、ポスター、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」等により、自転車利用のルール遵守とマナー向上のための啓発を行い、自転車駐輪場等の利用促進を図り、放置防止に努めます。

(警察署、交通対策課)

事業規模	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
啓発活動 実施駅数	啓発活動 実施 30 駅	未定	未定	未定	未定

(2) 放置自転車等の撤去

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

なお、撤去した自転車等は保管場所で一定期間保管するとともに、手数料を徴収して所有者に返還します。また、引き取り手のない自転車については、海外供与など資源の有効活用に努めます。また、今回の東日本大震災などの際には、被災地への供与もしていきます。

(交通対策課)

4 指導・取締りの強化

(1) 悪質性、危険性、迷惑性の高い交通違反に重点を置いた指導取締りの強化

飲酒運転、無免許運転、速度超過、交差点違反（歩行者妨害、信号無視等）の悪質性、危険性、迷惑性の高い交通違反に重点を置いた指導取締りを強化します。特に飲酒運転については、飲酒検問を強化するほか、飲酒運転や飲酒運転に起因する交通事故事件を検挙した際は、運転者に対する捜査にとどまらず、車両の使用者や飲酒場所、同乗者に対する捜査を徹底し、車両等提供罪、酒類提供罪及び同乗罪のほか、教唆・幫助行為の確実な立件に努めます。

(警察署)

(2) 自動二輪車対策の推進

自動二輪車の死亡・重症事故が多発している路線を重点に、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反（速度超過、進路変更、割り込み等）の指導取締りを強力に実施するとともに、軽微な違反者等に対しても、積極的な指導警告を実施するなどして安全運転意識の高揚を図ります。

(警察署)

(3) 自転車利用者対策の推進

自転車利用者による乗用中の交通事故が多発しているため、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を活用した街頭指導を強化するとともに、信号無視、一時不停止等、悪質・危険な違反者に対しては交通切符等による取締りを実施します。

(警察署)

(4) シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り

全ての座席におけるシートベルトの着用とチャイルドシートの使用の徹底を図るため、指導取締りの強化と広報啓発活動に努めます。 (警察署)

(5) 暴走族の取締り

暴走族に対しては、小規模の集団暴走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、車両の押収など強力な取締りを実施する姿勢で臨み、組織の弱体化・壊滅を図ることにより暴走行為の抑止に努めます。また、暴走族の実態について積極的な広報活動を行うほか、関係機関・団体・学校との連携を強化して暴走族追放機運の高揚を図ります。

(警察署)

(6) 整備不良車両の取締り

整備不良車両や不正改造車両の走行は、交通事故の原因となるばかりでなく、騒音・大気汚染等の環境悪化の要因にもなっているため、関係機関と連携し、不正改造に加担する業者を含めた指導取締りを実施していきます。 (警察署)

(7) 車両制限令の適用強化

車両制限令の規定をオーバーする特殊車両の通行について、通行許可等の違反が生じないよう事業者等に周知徹底を図ります。

また、関係機関と連携して違反車両の指導取締りを推進し、その防止に努めます。

(警察署)

第4章 安全運転と車両の安全性の確保

1 安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実

安全運転には、運転者の交通安全に関する自覚と運転技術の習熟による冷静で的確な判断が必要であり、運転者に対する交通安全意識の高揚を図ることが望まれます。最近の交通事故の特徴等を踏まえた教育方法・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習得できるよう、一般・職業運転者、高齢者等の受講対象者に応じた講習内容にする等により運転者教育の充実を図ります。
(警察署)

(2) 自転車安全教育の推進

区内の中学校に対し、スケアード・ストレイト的技法を用いた自転車安全教育を導入し自転車の安全利用等を図ります。
(警察署、交通対策課、教育委員会)

(3) 自動二輪車事故防止対策の推進

自動二輪車実技講習を積極的に実施するとともに、参加を促すため、二輪車安全運転推奨シールを受講者に対して交付し、模範運転者としての自覚を促し、交通安全意識の高揚を図ります。
(警察署)

(4) 安全運転管理の充実

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

(5) 交通労働災害の防止

事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立、適正な労働時間等の管理及び走行管理の実施、教育等の実施、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主及び元請による配慮、健康管理等を内容とする「改正交通労働災害防止のためのガイドライン」を周知するとともに、これを確実に実施させることにより、交通労働災害の防止の徹底を図ります。

(労働基準監督署)

(6) 労働条件の適正化

ア 労働条件に関する監督・指導

自動車運転者を使用する事業者に対して、労働基準法等の関係法令並びに「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等に基づき、監督・指導等を実施し、自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図り、あわせて交通事故の防止を推進します。

(労働基準監督署)

イ 自主的労務改善の促進

自動車運転者の労働条件を改善するためには、関係業界及び各事業場において自主的な改善意欲の醸成を図る必要があることから、自動車労務改善推進員を活用し、労務改善研究会の活動の活発化や自主点検制度の普及等により、自主的な労務改善が推進されるよう指導します。

(労働基準監督署)

2 車両の安全性の確保

(1) 自動車の点検整備の徹底

整備不良車両の運行による交通事故、自動車公害の防止を図るため、点検整備の確実な実施について、関係団体の協力のもとに「自動車点検整備推進運動」を、年間を通じて実施するなど自動車使用者に対し広報啓発活動を積極的に展開します。

また、自動車の点検整備状況について、街頭検査、自動車運送事業者の監査及び整備管理者に対する研修教育の実施を関係機関に働きかけます。

(関東運輸局、警察署)

(2) 自転車安全点検等による安全確保

区では小学生を対象とする自転車教室等に、自転車安全整備士等の派遣を依頼し、自転車の点検整備を実施するなど安全性の確保に努めます。また、自転車が当事者となった事故での被害者への補償制度として、TSマーク(※)等の普及に努めます。

(交通対策課)

※ TSマーク：自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して添付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が附帯されています。

第5章 救助・救急体制の整備

1 救助・救急体制の整備

(1) 救助業務体制の整備

交通事故に起因する救助・救急活動を安全、迅速かつ適切に実施し、救命効率を高めるため、より高度な知識・技術の習熟を図り、救急医療機関・警察との連携のもとに救助・救急業務を推進します。また、負傷者の救出に必要な資器材を活用し特別救助隊を中心とした効果的な救助活動訓練を積極的に実施し、救助救出技術を向上させるとともに、近隣署間の部隊の連携においても精強な救助活動体制を確立します。(消防署)

(2) 救急業務体制の整備

気管挿管や薬剤投与などの処置範囲の拡大による救命効果の向上を図るため、高度で専門的な知識・技術を習得した救急救命士を多く育成するとともに、交通事故に起因する救助・救急事象に迅速、的確に対応できる知識及び技術を習得した職員を育成していきます。その中でも近年増加の一途をたどる救急事象に対し、救急有資格者を増員するとともにポンプ隊と救急隊の連携活動を積極的に行い更なる救命効果の向上と即応体制の充実を図ります。また、負傷者に適応した医療が迅速に受けられるよう、消防機関と医療機関が研究会や相互研究を積極的に実施するとともに消防機関と医療機関との日常の連絡体制の強化や情報交換を緊密に行い、受け入れ体制の円滑化を図ります。(消防署)

(3) 集団救助・救急体制の充実強化

多数の負傷者を迅速かつ安全に救助し、早期に医療機関へ搬送するため、関係機関と連携体制や対応計画の充実強化と徹底を図っていきます。(消防署)

(4) 応急救護知識の普及

交通事故に係わる負傷者の救命効果の向上を図るためには、救急車が到着するまでの間、その場に居合わせた人による迅速かつ的確な応急救護知識が必要になります。そのため、町会、自治会、事業所及び学校等を通じて、区民に正しい応急救護知識と自動体外式除細動器(AED)を含めた技術を普及し、応急救護体制の確立を推進します。(消防署)

第6章 被害者の支援

1 交通事故相談業務の充実

交通事故の処理は、当事者間で解決するのが原則としますが、手続きの煩雑さ、法律知識の不足等により、被害者が満足する形で救済される事例が少ないのが現状です。

そのため、交通事故の多発性、社会的損害の大きさ等を考え、事故当事者間の問題解決の一助として、弁護士による交通事故相談を行っています。今後も、区報等により相談業務の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。 (広聴担当課)

2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度

交通事故事件の被害者等に対し、その要望を確認したうえで、捜査の進捗状況、被疑者の検挙逮捕被疑者の処分等について適時適切な連絡を行い、必要な情報を提供することにより、被害者を支援します。 (警察署)

第7章 踏切の交通安全

新宿区内には、西武新宿線に14箇所の踏切道があります。西武新宿線の14箇所の踏切道には遮断機が設置されています。

踏切道での事故は重大事故となる可能性が極めて大きいため、鉄道事業者に対して、踏切保安施設の整備を推進するよう求めるとともに、警察などによる踏切道の交通規制の実施などにより交通の安全を図り、踏切事故の発生を防止します。

1 踏切保安設備の整備

踏切道の幅員、交通状況、事故の発生状況等を考慮して必要に応じ、障害物検知装置、大型遮断装置等、踏切保安設備の整備を推進します。 (鉄道事業者)

2 その他の踏切道の安全を図るための措置

車両の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。

また、関係機関及び鉄道事業者並びに道路管理者との連携を図り、踏切道及びその付近の道路環境整備に努めます。 (警察署)

第3部

交通安全対策を進めるための体制

交通安全対策を進めるための体制

交通事故等の交通災害を防止する対策は、区・都・国、警察・消防などの行政機関の実施する幅広い事業分野にまたがるため、関係機関相互の連携を強化し推進する必要があります。また、民間団体や企業の力を集結し、行政との総合的な協力体制を確立することも重要です。併せて、区民それぞれの自覚に期待するところが大きくなっています。

1 行政機関相互の連携

交通機関、交通環境の多様化、複雑化に対応した交通災害防止に関する施策は、多くの行政機関等のそれぞれの領域において、技術的、専門的に高度化してきています。こうした施策を効果的に推進するためには、関係行政機関等の相互の連携に基づく、総合的・一体的な推進が欠かせません。新宿区においても、道路を管理する部署だけでなく、子ども・高齢者・障がい者・妊産婦などの交通安全を確保するには、それぞれを担当する部署の間で十分な連携が必要です。また、これらの部署が共通の施策に関わることで、施策の効果を高めることができます。

このため、新宿区内の組織をはじめとして、国及び東京都等の関係行政機関は相互に、有機的な連携と協力体制を確立し、それぞれの責任分野を明確にしつつ一体となって、積極的に交通安全対策事業の推進を図ります。

2 地域における交通安全推進体制の確立

地域の交通安全の推進に当たっては、交通安全協会、地域交通安全活動推進委員協議会、町会、PTA、青少年育成委員会、高齢者クラブ、婦人団体等の各種団体が自主的に活動を行うことが大切です。区が主催する交通安全に関する事業の際にも、主体的な役割を担うことが求められています。

同時に、区民の生活圏域としての町会や小学校学区ごとを単位として、これらの各種団体の活動は単独ではなく、相互に連携を取りながら、一体となって取り組む必要があります。区や各行政機関は、こうした組織に対して、円滑な相互関係を構築できるよう図り、効果的な活動が展開されるよう支援します。

3 新宿区交通安全協議会の運営

新宿区では、関係行政機関、関係団体の代表者等で組織する新宿区交通安全協議会が中心となった交通安全活動に長い実績があります。同協議会を中心として、行政機関や民間の諸機関、区民それぞれに働きかけ、諸施策を効果的に推進できるよう図っていきます。

新宿区交通安全協議会規約

(名称及び目的)

第1条 新宿区内の関係行政機関及び関係団体が、相互の協力体制を確立し、もって協力かつ効果的な全区民運動を推進し、交通事故のない住みよい新宿区を築くため、新宿区交通安全協議会(以下「協議会」という。)を置く。

(協議事項)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項について協議する。

- 一 交通安全思想の普及徹底に関すること。
- 二 交通安全運動の推進に関すること。
- 三 交通環境の整備に関すること。
- 四 前各号のほか、交通安全に関し協議会が認める事項。

(組織)

第3条 協議会の構成は、総会並びに幹事会とする。

- 2 総会は、別表第一に定める委員をもって構成する。
- 3 幹事会は、別表第二に定める幹事をもって構成する。

(会長)

第4条 会長は、新宿区長とし、協議会を代表する。

- 2 会長に事故あるときは、新宿区副区長がその職務を代理する。

(総会)

第5条 総会は、必要のつど会長が招集し、会議を主宰する。

- 2 会長は、必要と認めたときは、委員以外の者を臨時に参加させることができる。

(幹事会)

第6条 幹事会は、協議会の所掌事項について、調査、審査及び調整等を行う。

- 2 幹事会は、委員であるみどり土木部長が招集し、会議を主宰する。
- 3 幹事会は、議事に関係ある幹事だけで開催することができる。

(規約改正)

第7条 協議会の規約は、出席委員の過半数の合意により改正することができる。ただし、可否同数の場合は、会長の決するところによる。

- 2 協議会の規約内容が軽微で、協議会に諮る必要がない場合は、会長の決定により改正することができる。

(事務局)

第8条 協議会の事務を処理するため、新宿区みどり土木部に事務局を置く。

附 則

この規約は、昭和48年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、昭和63年9月10日から施行する。

附 則

この規約は、平成元年8月30日から施行する。

附 則

この規約は、平成2年4月3日から施行する。

附 則

この規約は、平成3年8月12日から施行する。

附 則

この規約は、平成3年12月11日から施行する。

附 則

この規約は、平成5年8月3日から施行する。

附 則

この規約は、平成8年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成11年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成11年5月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成12年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成20年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成23年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成23年8月15日から施行する。

新宿区交通安全協議会委員

別表第一

(区議会関係)

議長

副議長

福祉健康委員会委員長

環境建設委員会委員長

文教委員会委員長

(関係団体)

牛込交通安全協会会長

新宿交通安全協会会長

戸塚交通安全協会会長

四谷交通安全協会会長

四谷地区町会連合会会長

筆筈町地区町会連合会会長

榎町地区町会連合会会長

若松町地区町会連合会会長

大久保地区町会連合会会長

戸塚地区町会連合会会長

落合第一地区町会連合会会長

落合第二地区町会連合会会長

柏木地区町会連合会会長

西新宿地区町会連合会会長

区役所地区町会連合会会長

牛込地区違法駐車防止対策協議会会長

新宿地区違法駐車防止対策協議会会長

戸塚地区違法駐車防止対策協議会会長

四谷地区違法駐車防止対策協議会会長

四谷地区青少年育成委員会会長

筆筈地区青少年育成委員会会長

早稲田地区青少年育成委員会会長

若松地区青少年育成委員会会長

大久保地区青少年育成委員会会長

戸塚地区青少年育成委員会会長

落合第一地区青少年育成委員会会長

落合第二地区青少年育成委員会会長

柏木地区青少年育成委員会会長

角筈地区青少年育成委員会会長

新宿区高齢者クラブ連合会会長

四谷地区高齢者クラブ連合会会長

牛込地区高齢者クラブ連合会会長

淀橋地区高齢者クラブ連合会会長

戸塚地区高齢者クラブ連合会会長

落合地区高齢者クラブ連合会会長

(学校・保育所関係)

新宿区立小学校長会会長
新宿区立中学校長会会長
新宿区立幼稚園長会会長
新宿区立保育園長会幹事
新宿区私立幼稚園協議会会長
新宿区私立保育園連合会会長
新宿区立小学校PTA連合会会長
新宿区立中学校PTA協議会会長
新宿区立幼稚園PTA連合会会長

(関係行政機関)

新宿労働基準監督署長
東京国道事務所代々木出張所長
東京第三建設事務所長
警視庁牛込警察署長
警視庁新宿警察署長
警視庁戸塚警察署長
警視庁四谷警察署長
東京消防庁牛込消防署長
東京消防庁新宿消防署長
東京消防庁四谷消防署長

新宿区婦人団体協議会会長

新宿区家庭教育グループ連絡会会長

(区職員等)

区長
副区長
教育委員会教育長
地域文化部長
福祉部長
子ども家庭部長
みどり土木部長
都市計画部長

新宿区交通安全協議会幹事

別表第二

新宿労働基準監督署安全衛生課長
東京国道事務所代々木出張所管理係長
東京都第三建設事務所管理課長
警視庁牛込警察署交通課長
警視庁新宿警察署交通課長
警視庁戸塚警察署交通課長
警視庁四谷警察署交通課長
東京消防庁牛込消防署警防課長
東京消防庁新宿消防署警防課長
東京消防庁四谷消防署警防課長
新宿区地域文化部地域調整課長
新宿区地域文化部生涯学習コミュニティ課長
新宿区福祉部障害者福祉課長
新宿区福祉部高齢者サービス課長
新宿区子ども家庭部子ども家庭課長
新宿区子ども家庭部保育課長
新宿区みどり土木部土木管理課長
新宿区みどり土木部道路課長
新宿区みどり土木部交通対策課長
新宿区都市計画部都市計画課長
新宿区教育委員会事務局教育調整課長

第九次新宿区交通安全計画

(平成23年度～27年度)

平成24年 3月発行

編集・発行

新宿区交通安全協議会
(新宿区みどり土木部交通対策課)

新宿区歌舞伎町一丁目4番1号

電話(03)3209-1111

印刷物登録番号
2011-5-3810

この印刷物は、業者委託により450部印刷製本しています。その経費として、1部あたり205.8円(税込)がかかっています。ただし、編集時の職員人件費や配送経費などは含んでいません。

この「第九次交通安全計画」には、地球環境保全のため再生紙を使用しています。