

板橋区交通安全計画2030

素案

板橋区
ITABASHI

はじめに



区長挨拶
が入ります

令和９年　月　　板橋区長　坂本　健

目　次

第１部 計画の目標及び課題とその施策

第１章 総論

1 計画策定の趣旨 …… 5
2 計画の基本理念 …… 5
3 計画の位置づけ …… 6
4 計画の期間 …… 6
5 計画の推進 …… 6
(1) 行政機関 …… 6
(2) 区民・区内通行者 …… 6
(3) 事業者、交通関係団体、ボランティア …… 7
(4) 財政措置 …… 7

第２章 区内の道路交通及び交通事故の現状

1 区内の交通情勢 …… 11
(1) 自動車保有台数 …… 11
(2) 運転免許保有者数 …… 11
(3) 区内の自転車防犯登録台数 …… 11
(4) 道路延長 …… 11
(5) 区県境における交通流入状況 …… 12
2 区内の交通事故の現状 …… 12
(1) 区内の交通事故の発生状況 …… 12
(2) 交通事故の状態別関与率の推移 …… 17
3 自転車の交通事故発生状況 …… 18
(1) 自転車の「状態別事故発生件数」及びその「年齢構成」と「違反状況」 …… 18

第３章 交通安全計画の目標

1 第 10 次計画の目標と達成状況 …… 25
2 板橋区交通安全計画 2030 の目標 …… 25
(1) 交通事故発生件数の減少と死者数ゼロ …… 26
(2) 自転車乗用中の交通事故の減少 …… 26
3 板橋区交通安全計画 2030 の目標達成のための施策 …… 27

第４章 重点課題への施策と区内通行者全般に対する施策

1 区内の交通安全の重点課題と施策 …… 31
(1) 重点課題[１]「自転車⁺（プラス）活用推進と安全対策」 …… 31
(2) 重点課題[２]「ながらスマホなど重大事故に直結する交通違反行為への対策」 …… 32
(3) 重点課題に対する施策 …… 34
2 交通安全教育と交通安全意識の啓発 …… 44
(1) 学校等における交通安全教育の推進 …… 44
(2) 運転者に対する交通安全教育 …… 48

(3) 障がい者に対する交通安全教育 49
(4) 地域社会における交通安全意識の醸成 49
(5) 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化 52
3 社会情勢の変化に伴う安全対策 54
(1) 電動キックボード等の交通安全啓発 54
(2) ペダル付き電動バイクの対策 54
(3) 外国人への交通安全対策の推進 54
(4) 生活道路における安全対策の推進 54

第２部 行政機関・関係機関の取組

第１章 道路交通環境の整備

1 区道の整備・補修 61
(1) 区道の整備 61
(2) 区道の補修 62
2 交通安全施設等の整備 63
(1) 歩道の整備 63
(2) 防護柵の整備 63
(3) 道路照明の整備 63
(4) 案内標識の整備 63
(5) 道路標識・信号機の改善 64
(6) その他の交通安全施設の整備 64
(7) ユニバーサルデザインのまちづくりの推進 64
(8) 都道に関する道路交通環境の整備促進 65
3 道路利用の適正化 65
(1) 道路の占用の調整 65
(2) 道路利用の適正化のための監察 66
4 特定車両の通行に係る安全確保 66
(1) 清掃車両による収集運搬車作業中の安全確保 66
(2) 危険物の輸送に関する交通安全環境の整備等 66

第２章 交通管理者による交通安全の取組

1 交通規制等の実施 71
(1) 道路交通環境の整備と交通実態に即した交通規制の推進 71
(2) 先行交通対策 71
(3) 交通安全施設の改良及び交通管制システムの高度化 71
2 道路交通秩序の維持 72
(1) 駐車秩序の確立 72
(2) 指導取締りの強化 73
(3) 悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化 75
3 安全運転の確保 76
(1) 運転者教育の充実 76

（2）貨物自動車事故防止対策の推進 76
第３章 鉄道及び踏切道の安全確保
1 鉄道交通環境の整備 79
（1）線路施設等の点検と整備 79
（2）信号保安設備の整備 79
（3）利用しやすい駅施設等の整備 79
（4）各事業者の取組状況 79
（5）ホームドア設置の促進 80
2 鉄道の安全な運行の確保 81
（1）列車の運行及び乗務員等の管理の改善 81
（2）乗務員及び保安要員の教育の充実並びに資質の向上 81
（3）気象情報の充実 81
（4）緊急時における救助・救急体制の整備 81
（5）その他鉄道の安全運行を図るための措置 82
3 踏切道の安全確保 82
（1）踏切道の立体交差化及び構造改良の促進、バリアフリー化の促進 82
（2）踏切保安設備の整備 82
（3）その他踏切道の安全を図るための措置 83
第４章 救助・救急体制の整備
1 近年の救助・救急体制の状況 87
2 救助・救急体制の充実 87
（1）救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実 87
（2）救助設備等の整備及び救急救命処置の拡充 87
（3）救急医療機関との連携強化 88
（4）集団救助・救急体制の充実強化 88
（5）自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の普及 88
（6）自主救護能力の高いバイスタンダーの育成 89
3 消防署職員に対する交通安全教育 90
（1）年度別実績表 90
（2）救急告示医療機関 91
第５章 災害に強い交通施設等の整備と災害時の交通安全体制の確保
1 災害時における交通安全体制の確立 95
2 災害に強い交通施設等の整備 95
（1）道路橋りょうの耐震性の強化 95
（2）鉄道施設の耐震性の強化 95
（3）無電柱化の促進 95
（4）防災センターの充実・強化 95
3 災害時の交通安全の確保等 96
（1）交通対策 96
（2）人員及び物資等の輸送計画 97

（3）救助・救急体制の整備・推進 98
（4）帰宅困難者対策 99
第６章 被害者の救済
1 交通事故相談業務の充実 103
2 自転車損害賠償保険への加入促進 103

資料編
1 計画策定の検討体制 106
2 検討の経緯 107
3 板橋区交通安全協議会設置要綱 108
4 用語説明 113

注１） 解説が必要な用語については、上付き文字で「※」印を付け、巻末の資料編に用語解説を記載しています。
注２） 補足説明が必要な用語については、上付き文字で「＊」印を付け、当該ページの下部に脚注を記載しています。

第１部



計画の目標及び課題とその施策

第１章



総論

１　計画策定の趣旨

２　計画の基本理念

３　計画の位置づけ

４　計画の期間

５　計画の推進

1 総論

交通安全計画 2030 がめざす姿

区では、昭和 53（1978）年以降、10 次計画にわたる計画として、「板橋区交通安全計画」を策定し、警視庁・関係機関・事業者などの各主体と協調・連携し、交通安全施策を実施してきました。

しかし、今もなお多くの交通事故が発生しており、区民の安心・安全を脅かしていることから、これまで以上に実効性の高い各種施策を推進していく必要があります。

交通事故をなくすことは、区民をはじめとする全ての区内通行者が、一人ひとりの暮らしを守るために、自分事として全力を挙げて取り組むべき課題です。

このような状況を踏まえ、区では交通安全に関わる各主体が連携して取り組む施策の方向性や具体策を示すため、「板橋区交通安全計画 2030（以下「本計画」という。）」を策定しました。

本計画に基づく取組を通じて、国、都とともに将来的には、「交通事故のない安心・安全な交通環境の実現」をめざします。

計画策定の趣旨

交通事故をなくすことは、区民をはじめとする全ての区内通行者が自分事として取り組むべき課題であり、各主体と協調・連携し、板橋区交通安全計画 2030 で掲げる目標の達成をめざします。

計画の基本理念

区の重点戦略である「ウェルビーイング戦略」、「クリエイティブ戦略」、「トランスフォーメーション戦略」の視点も踏まえ、新たな時代に求められる交通安全対策に取り組みます。

これにより、将来的には、交通事故のない安心・安全な交通環境の実現をめざします。

計画の位置づけ

本計画は「板橋区基本計画 2035」の施策である「安心・安全で利便性の高い交通環境の確保」を交通安全の視点から具現化していくとともに、上位計画との連携を図り、「交通事故のない安心・安全な交通環境の実現」をめざすものです。なお、本計画を交通安全対策基本法第 26 条に基づく区市町村交通安全計画として位置づけます。

計画の期間

令和８（2026）年度から令和 12（2030）年度までの５年間を計画期間とします。なお、次期計画策定までは、本計画及び都の計画を踏まえつつ、交通安全施策を推進していきます。

計画の推進

本計画の推進にあたり、板橋区交通安全協議会を構成する団体と協調・連携するほか、区民、事業者、交通関係団体、ボランティアと協力するとともに、区内通行者の協力が得られるよう取り組みます。

１　計画策定の趣旨

交通安全対策基本法(昭和 45 年６月１日法律第 110 号)第 26 条の規定に基づき、昭和 53(1978)年度以降、概ね５年ごとに 10 次にわたる「板橋区交通安全計画」を策定し、区・警視庁・関係機関・事業者などの各主体と協調・連携し、交通安全施策をはじめとする各種施策を実施してきました。

第 10 次の交通安全計画にあたる「板橋区交通安全計画 2025（以下「第 10 次計画」という。）」では、令和７（2025）年末までに、「交通事故死者数ゼロ」をめざすとともに、「年間の交通事故発生件数を 700 件以下（これより交通事故発生件数は年間発生件数を表す）」、「自転車乗用中の交通事故発生件数を 350 件以下」にすることを目標として掲げ、交通事故の発生を抑制するため、各種施策を実施してきました。

しかしながら、これら３つの目標はいずれも達成には至っておらず、今もなお多くの交通事故が発生しており、区民の安心・安全を脅かしていることから、これまで以上に実効性の高い各種施策を推進していく必要があります。

また、区内外を結ぶ鉄道においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、引き続き、各種施策を実施することにより安全運行を確実なものとし、今後も区民の安心・安全な交通環境を実現していく必要があります。

交通事故をなくすことは、各関係機関のみならず、区民をはじめとする全ての区内通行者*が、一人ひとりの暮らしを守るために、自分事として取り組むべき課題です。

この取組を着実なものにするため、令和 12（2030）年度までの区における交通安全施策について、各関係機関の取組及び方針を定めた本計画を策定します。

２　計画の基本理念

区内では、昭和 53（1978）年に「板橋区交通安全計画」を策定して以降、行政機関、事業者など各主体の取組を着実に推進してきました。その結果、交通事故による死傷者数は、昭和 53(1978)年の 1,769 人から令和７（2025）年の 1,339 人へと、約４分の１減少するなど、一定の成果を挙げてきました。一方、現在も依然として、日々新たに交通事故の被害者及び加害者になる方がいます。

交通事故のない安心・安全な交通環境を実現するためには、これまで進めてきた各種施策をさらに深化させるとともに、区の重点戦略である「ウェルビーイング戦略※」、「クリエイティブ戦略※」、「トランスフォーメーション戦略※」の視点も踏まえ、交通安全の確保に資する先進技術を取り入れた新たな時代に求められる取組を推進していくことが必要です。

これらの取組を通じて、国・都とともに将来的には、交通事故のない安心・安全な交通環境の実現をめざします。

＊：本計画でいう区内通行者とは、区内を通行する歩行者、自転車、二輪車、四輪車のほか鉄道利用者などを含む区内を通行する全ての人を指します。

3　計画の位置づけ

区では平成５（1993）年に「交通安全都市宣言※」を、平成 15（2003）年には、全国に先駆けて「東京都板橋区自転車安全条例※」を施行し、交通安全意識の高揚をはじめとする各種施策により、交通事故の防止を図ってきました。

令和７（2025）年には、区の総合計画である「板橋区基本計画 2035※」を策定し、基本施策９－２「安心・安全で利便性の高い交通環境の確保」を位置づけ、誰もが安心・安全で快適に移動できる交通環境の実現を目標としています。また、令和２（2020）年に区の交通の総合計画として策定した「板橋区交通政策基本計画※」では『歩いて、乗って、住んでよし「人」が主役の交通都市』を基本理念としています。

本計画では、これらを交通安全の視点から具現化していくとともに、区の様々な計画と整合・連携を図り、交通事故のない安心・安全な交通環境を実現することで、区が掲げる「東京で一番住みたくなるまち」の実現をめざします。

また、なかでも令和４（2022）年に策定した自転車と電動小型モビリティ*の将来性を踏まえた利活用のあり方についての施策を展開する「板橋区自転車活用推進計画※」と整合・連携した取組を行うことで、両計画の着実な推進を図ります。

本計画は、国の第 12 次交通安全基本計画及び都の第 12 次東京都交通安全計画に基づき、交通安全対策基本法第 26 条の規定により策定する計画であり、板橋区、区内警察署及び区域を管轄する国や都の地方行政機関が実施する施策や、交通関係機関及び陸上輸送に関わる事業者等の交通に関する事業・計画を掲載します。

4　計画の期間

本計画は令和８（2026）年度から令和 12（2030）年度までの５年間を計画期間とします。なお、次期計画策定までは、本計画の趣旨を踏まえつつ、東京都の計画に準拠して、交通安全施策を推進していきます。

5　計画の推進

（1）行政機関

区及び区内警察署は、計画を着実に推進するとともに、事業の実施にあたっては、板橋区交通安全協議会を構成する団体と協調・連携し、総合的かつ一体的な交通安全対策を推進します。

また、区及び区内警察署では、区民、事業者、交通関係団体、ボランティアと協力するとともに、全ての区内通行者が主体的に交通安全対策に取り組むための施策を推進します。

（2）区民・区内通行者

悲惨な交通事故をなくしていくためには、区民及び区内通行者一人ひとりが交通ルールを遵守し、適切なマナーを実践する必要があります。本計画に基づき、幼稚園や保育園、学校、職場、地域等において実施する交通安全啓発をきっかけに、交通法規（ルール）はもとより、相手への

＊：本計画でいう電動小型モビリティとは、自転車並みの速度で走行する電動キックボード等の特定小型原動機付自転車や、ペダル付き電動バイク（フル電動自転車・モペットとも呼ばれます）などを指します。自転車+、自転車、電動小型モビリティの区分については、巻末の資料編（P114）を参照。

思いやりの行動であるマナー意識の向上を図ることで、国・都・区がめざしている「交通事故のない安心・安全な社会の実現」のための取組を着実に推進します。

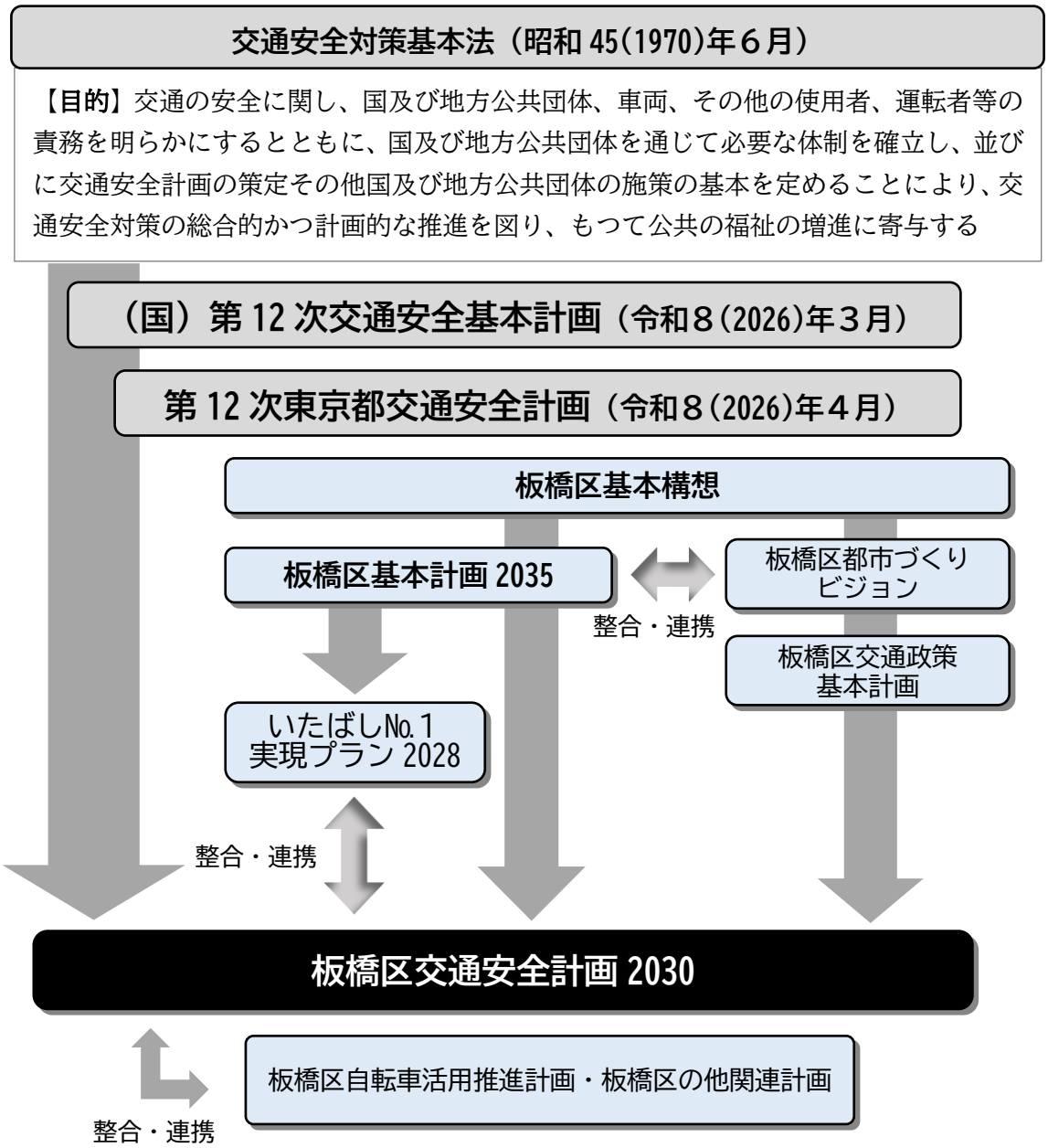
（３）事業者、交通関係団体、ボランティア

自動車や鉄道を運行する事業者は安全運転管理者、運行管理者等を通じて、従業員に対する交通安全教育を推進するなど、安全な運転等を確保するために必要な措置を講じます。交通関係団体や交通安全に関わるボランティアは、各地域において、区や警察署等と連携しながら効果的な交通安全活動を推進します。

（４）財政措置

各施策の推進にあたっては、社会経済環境や世界情勢の変化を踏まえた厳しい財政状況を認識し、施設運営の効率化や施策の不断の見直しにより経費削減に努めるとともに、国や都の補助金の活用や民間事業者等との協働を進めることで、限られた財源の中で最大の効果が得られるよう工夫し、必要な予算措置が講じられるよう、財源の確保を図ります。

図１-１-３-１　計画の位置づけイメージ



第２章



区内の道路交通及び交通事故の現状

１　区内の交通情勢

２　区内の交通事故の現状

３　自転車の交通事故発生状況

2 区内の道路交通及び交通事故の現状

区内通行者を取り巻く現状

本章では、区内の交通を取り巻く現状を車両台数や区県境の交通流入量をはじめ、様々な視点から把握するほか、区内で発生した交通事故の傾向を記載しています。これにより、本章以降の区内道路全般に対する施策をはじめ、特に重点的に取り組む対象を整理することで、交通事故を減少させるためのより効果的なハード･ソフト両面からの施策の検討につなげています。

区内の交通情勢

文言確認中

警視庁提供情報をもとにした区内の自動車保有台数は微減傾向にある一方、運転免許保有者数は微増傾向であり、自転車防犯登録台数は●●しています。道路延長は、年によって増減はあるもののほぼ横ばい、区県境における交通流入量については、減少傾向にあります。

区内の交通事故の現状

区内の交通事故発生件数は、増加傾向にあります。

状態別交通事故死傷者数では、歩行者、二輪車は横ばい、四輪車は年によって増減はあるものの、近年はやや増加傾向にあります。一方、自転車は一貫して増加傾向が続いており、現在は最も多くなっています。年齢別では、高齢者(65 歳以上)が最も多く、特に 40 歳代及び 50 歳代は人口規模と比較して死傷者数が多い傾向にあります。

状態別関与率では、四輪車が依然として最も高いものの減少傾向にあり、自転車は増加傾向が続いています。

自転車の交通事故発生状況

最も関与率の上昇がみられる自転車事故は、自転車対四輪車が最も多く、次いで自転車対自転車となり、自転車対四輪車及び自転車対自転車の事故は自転車事故全体の約８割を占めています。

また、自転車側の年代別事故発生件数とみると、40 歳代が最も多く、次いで 65 歳以上、次いで 50 歳代となります。それぞれの違反状況をみると、自転車対四輪車は、四輪車側による安全不確認及び交差点安全進行に係る違反が多く、自転車対自転車では、安全不確認、交差点安全進行及び信号無視に係る違反が多くみられます。

１　区内の交通情勢

数値確認中

（１）自動車保有台数

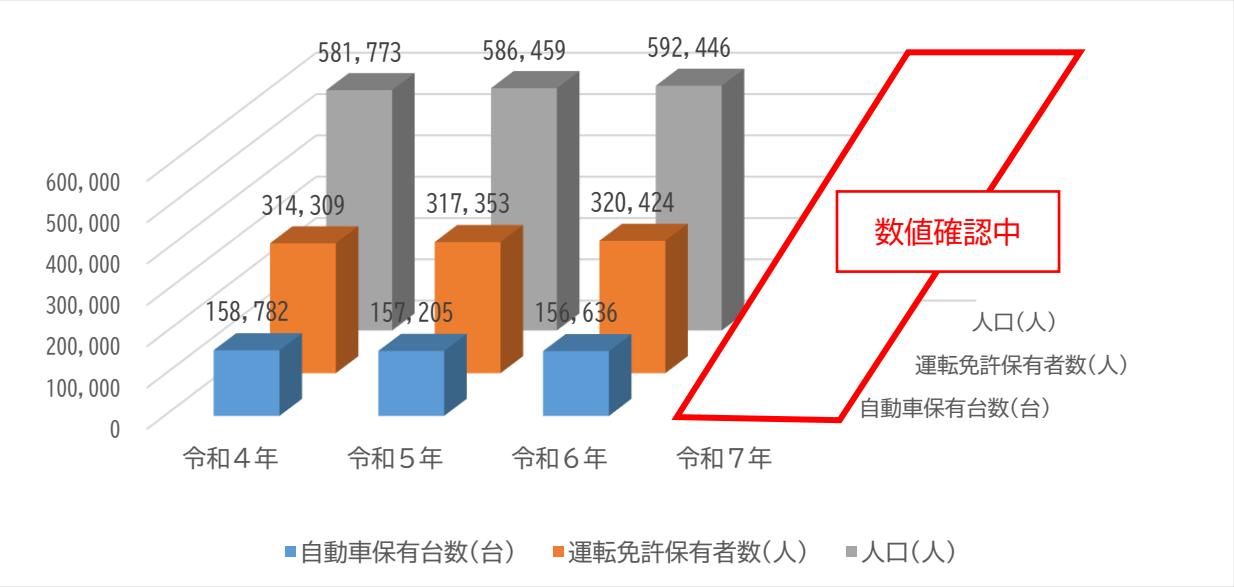
区内自動車保有台数は、令和４（2022）年より微減傾向にあり、令和７（2025）年 12 月現在 000,000 台（前年比▲0,000 台）となり、内訳は、四輪車（貨物車等を含む。）が 000,000 台（00.00%）、二輪車が 00,000 台（00.00%）、その他が 000 台（0.00%）となっています。

数値確認中

（２）運転免許保有者数

区内の運転免許保有者数は、令和４（2022）年から微増傾向にあり、令和７（2025）年 12 月現在 000,000 人です。前年比で 000 人●となっており、区民の約 00.0%が運転免許証を保有していることになります。自動車保有台数は減少傾向にあるものの、運転免許保有者数は増加しています。

図１-２-１-１　板橋区の自動車保有台数、運転免許保有者数、人口の推移



「警視庁交通年鑑」より

（３）区内の自転車防犯登録台数

数値確認中

区内３警察署の自転車防犯登録台数は、令和７（2025）年 12 月末現在で 000,000 台であり、前年に比べ 00,000 台●●ています。

台数は●●ていますが、区民１人あたりで考えると１人 0.00 台の自転車を保有していることになり、自転車が広く区民に普及しているということがわかります。

（４）道路延長

区内の道路延長は、令和４（2022）年の 740,199mから、令和７（2025）年に 000,000mとなり、ほぼ横ばい状態となっています。

数値確認中

表１-２-１-２　区内の道路延長（m）

	令和４（2022）年	令和５（2023）年	令和６（2024）年	令和７（2025）年
道路延長	740,199	740,192	740,262	数値確認中

※　国道、都道、区道の合計　　「警視庁交通年鑑」より

（５）区県境における交通流入状況

区内自動車（原付を含む）保有台数は減少傾向であり、これに伴い、区県境５地点における自動車の一日あたりの流入交通量についても、減少傾向にあります。

表１-２-１-３　県境５地点における自動車(原付を含む)の 24 時間交通量（台）

	令和４（2022）年	令和５（2023）年	令和６（2024）年	令和７（2025）年
川越街道（東埼橋）	31,683	30,689	29,167	数値確認中
笹目通り（三園）	46,495	45,711	43,926	
新大宮バイパス（笹目橋）	66,966	65,951	63,936	
首都高（高速笹目橋）	59,439	59,919	61,116	
中山道（戸田橋）	36,777	37,344	35,743	
合計	241,360	239,614	233,888	

「警視庁交通年鑑」より

２　区内の交通事故の現状

（１）区内の交通事故の発生状況

令和４(2022)年から令和７(2025)年までの区内における交通事故発生件数は、令和４(2022)年の 1,005 件から令和５(2023)年には 1,004 件とほぼ横ばいで推移したものの、令和６(2024)年には 1,088 件、令和７（2025）年には 1,208 件と増加しています。４年間での増加数は 203 件、増加率は約 20.2%となっており、近年は増加傾向が見られます。

一方、都全体では、令和４（2022）年の 29,552 件から令和７（2025）年の 29,667 件へと、４年間で 115 件の増加にとどまり、増加率は約 0.4%となっています。年ごとの増減は見られるものの、全体としては大きな変動はなく、おおむね横ばいの状況にあります。

図１-２-２-１　区内及び都における交通事故発生件数の推移

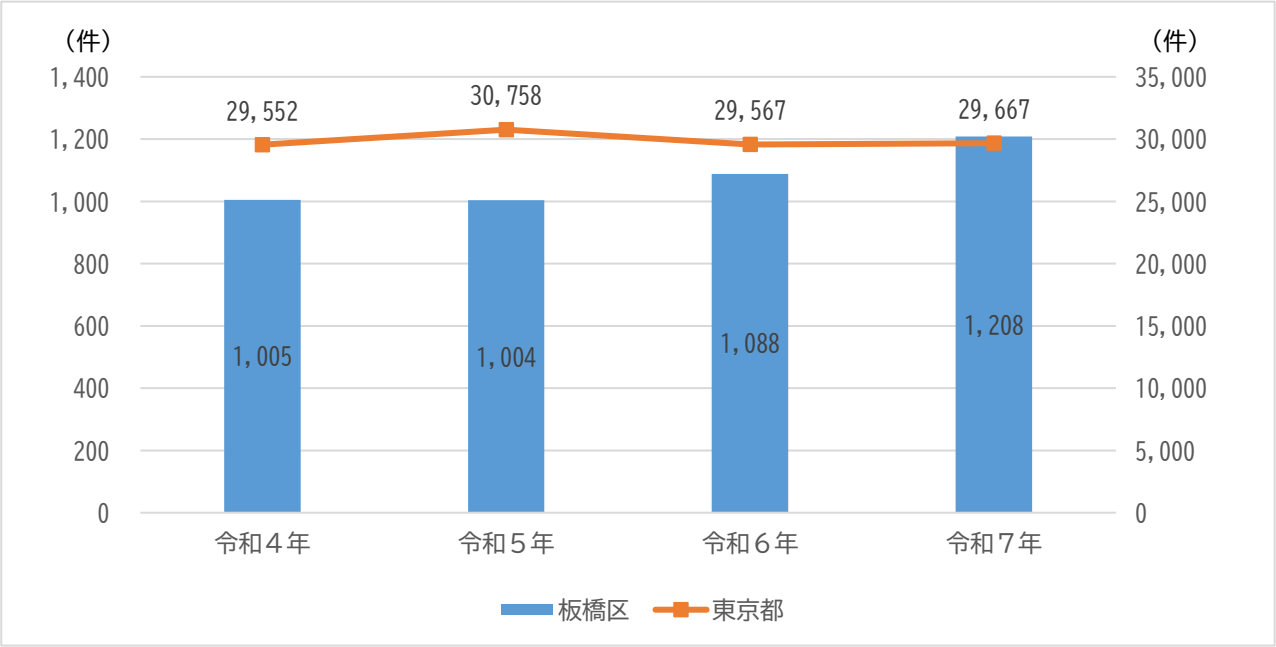


表１-２-２-２　区内及び都における交通事故発生件数（件）

	令和４（2022）年	令和５（2023）年	令和６（2024）年	令和７（2025）年
板橋区	1,005	1,004	1,088	1,208
対前年比	161	△1	84	120
東京都	29,552	30,758	29,567	29,667
対前年比	2,494	1,206	△1,191	100

警視庁交通部発行「東京の交通事故」より

① 状態別交通事故死傷者数の推移

次頁の図および表が示すとおり、区内の交通事故による死者数は、令和４（2022）年から令和７（2025）年までの４年間で合計 22 人となっています。内訳を見ると、歩行者が 10 人と最も多く、次いで二輪車（自動二輪車・原動機付自転車）乗車中が６人、四輪車乗車中および自転車乗用中がそれぞれ 3 人となっています。

一方、負傷者数は、合計で令和４（2022）年が 1,108 人、令和５（2023）年が 1,119 人、令和６（2024）年が 1,167 人、令和７（2025）年が 1,333 人と、全体として増加傾向にあります。特に、自転車乗用中の負傷者は令和４（2022）年の 440 人から令和７（2025）年には 589 人へと大きく増加しており、歩行者、二輪車は横ばい、四輪車は年によって増減はあるものの、近年はやや増加傾向が見られます。

図１－２－２－３　板橋区の状態別交通事故死傷者数の推移

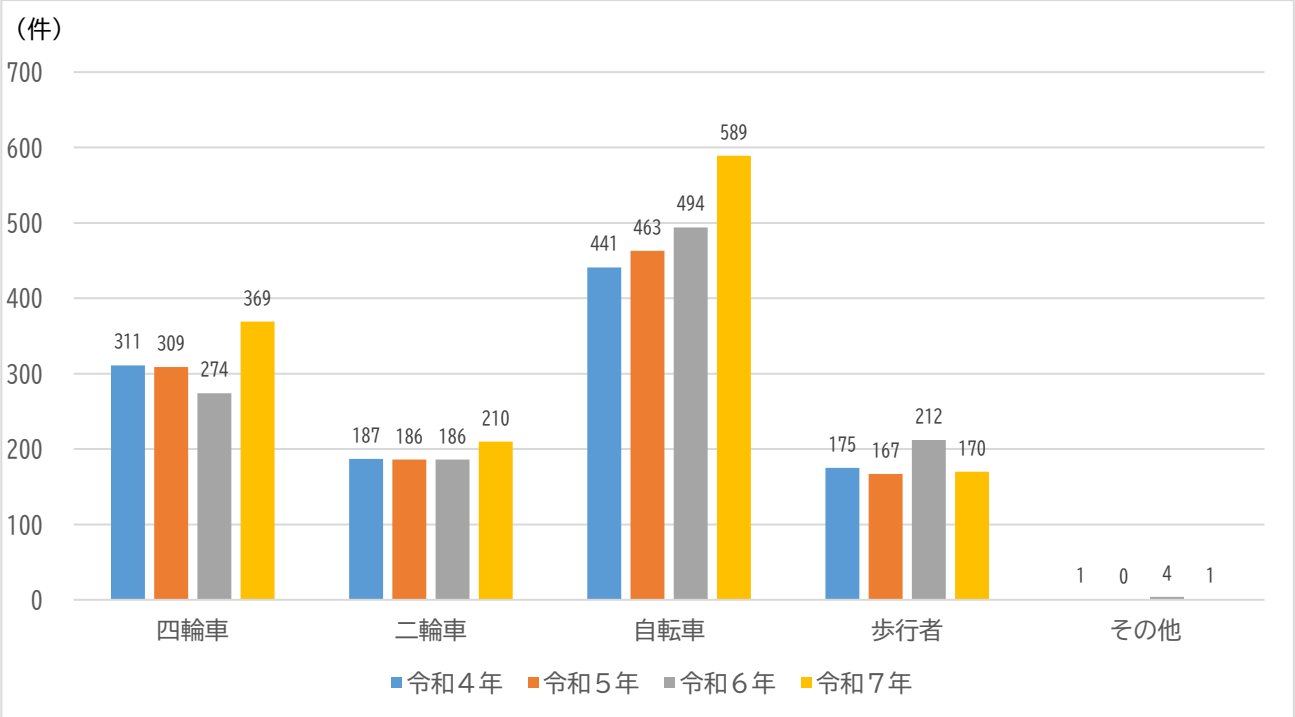


表１－２－２－４　板橋区の状態別交通事故死傷者数（人）

		令和４（2022）年	令和５（2023）年	令和６（2024）年	令和７（2025）年
四輪車	死者	0	1	0	2
	負傷者	311	308	274	367
二輪車	死者	2	2	0	2
	負傷者	185	184	186	208
自転車	死者	1	1	1	0
	負傷者	440	462	493	589
歩行者	死者	4	2	2	2
	負傷者	171	165	210	168
その他	死者	0	0	0	0
	負傷者	1	0	4	1
合計	死者	7	6	3	6
	負傷者	1,108	1,119	1,167	1,333

※　事故に遭った時の状態を示したもの。二輪車には原付を含む。警視庁交通部発行「東京の交通事故」より。

② 死傷者数の年齢層別推移

下図及び次頁の図および表が示すとおり、交通事故による死傷者数については、令和４（2022）年の 1,115 人から令和７（2025）年には 1,339 人へと増加しており、この４年間で 224 人、約 20.1%の増加となっています。令和４（2022）年以降、死傷者数は増加傾向で推移しており、令和６（2024）年から令和７（2025）年にかけて増加が顕著となっています。

年齢層別に見ると、令和４（2022）年から令和７（2025）年にかけて増加数が最も多いのは高齢者（65 歳以上）で、211 人から 282 人へと 71 人増加しています。次いで 50 歳代が 183 人から 237 人へと 54 人増加しており、若年層については 108 人から 138 人、30 歳代については 158 人から 188 人へと、それぞれ 30 人増加しています。一方、子ども（幼児から中学生まで）および 25～29 歳については、年による増減はあるものの、全体としては比較的緩やかな変動にとどまっています。

さらに、40 歳代および 50 歳代については、人口規模と比較して死傷者数が多い点が特徴的であり、他の年齢層と比べても交通事故リスクが相対的に高い状況にあると考えられます。

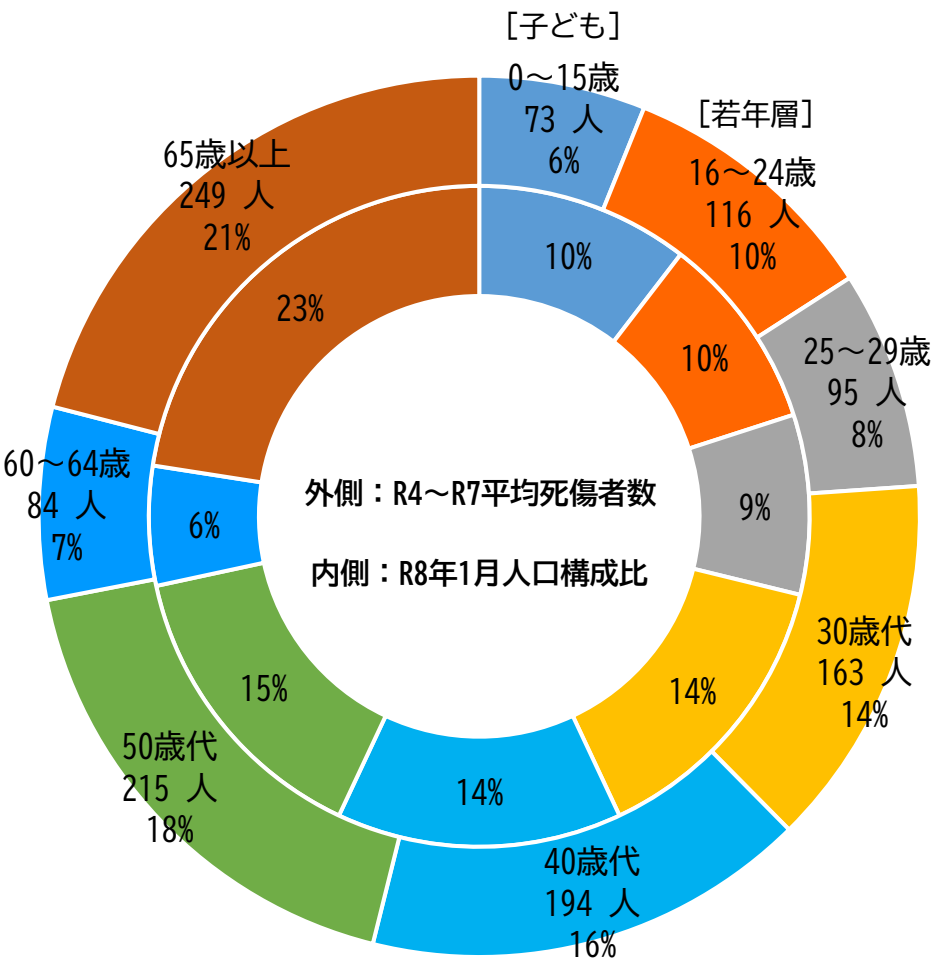


図１-２-２-５ 板橋区の年齢層別交通事故死傷者数（令和４年から令和７年までの平均）

図１-２-２-６　板橋区の年齢層別交通事故死傷者数の推移

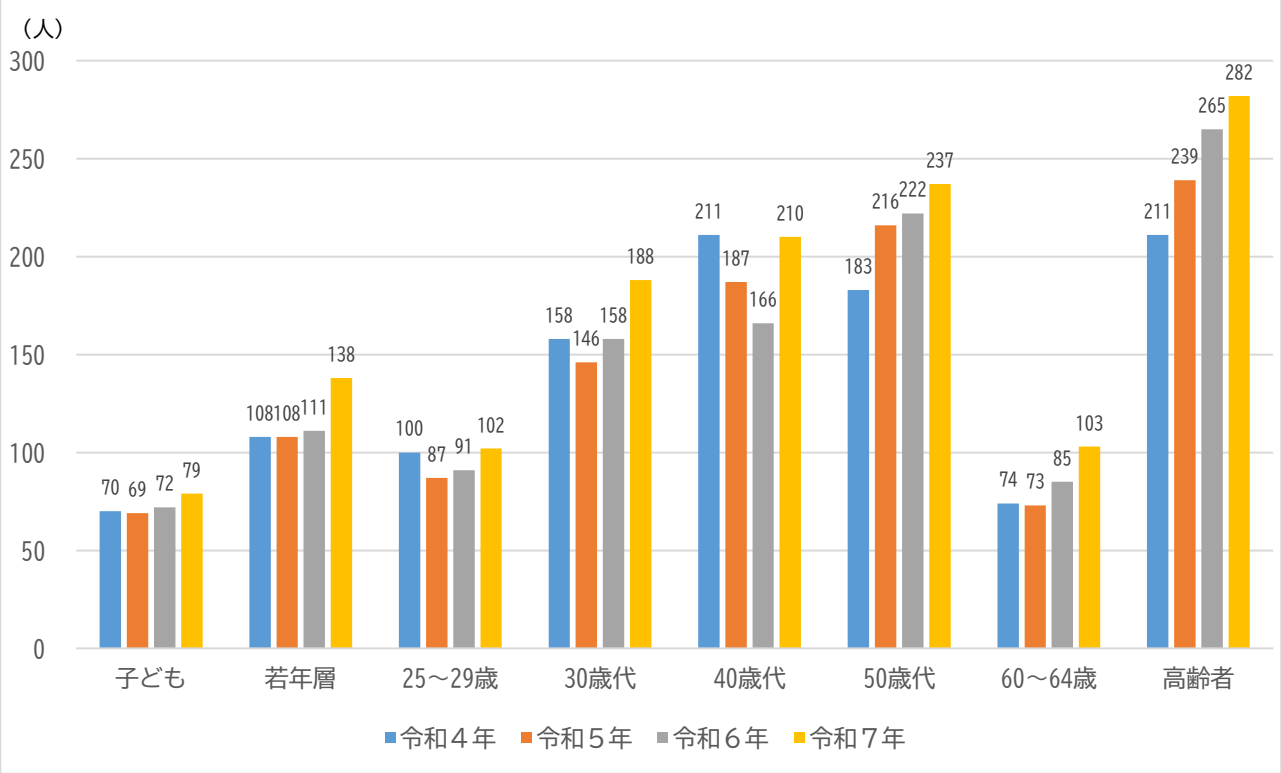


表１-２-２-７　板橋区の年齢層別交通事故死傷者数（人）

		令和４（2022）年	令和５（2023）年	令和６（2024）年	令和７（2025）年
子ども	計	70（0）	69（0）	72（0）	79（1）
	幼児	23（0）	15（0）	14（0）	18（0）
	小学生	43（0）	44（0）	49（0）	41（1）
	中学生	4（0）	10（0）	9（0）	20（0）
若年層	計	108（1）	108（0）	111（1）	138（2）
	高校生	22（0）	22（0）	31（0）	35（0）
	中卒～19 歳	20（0）	25（0）	20（0）	29（0）
	20～24 歳	66（1）	61（0）	60（1）	74（2）
25　～　29 歳		100（1）	87（0）	91（0）	102（1）
30　歳　代		158（0）	146（1）	158（0）	188（0）
40　歳　代		211（0）	187（2）	166（0）	210（0）
50　歳　代		183（1）	216（0）	222（0）	237（0）
60　～　64 歳		74（0）	73（1）	85（1）	103（0）
高齢者（65 歳以上）		211（4）	239（2）	265（1）	282（2）
合計		1,115（7）	1,125（6）	1,170（3）	1,339（6）

※　事故に遭った人の年齢を示したもの。（ ）は死者数で内数。警視庁交通部発行「東京の交通事故」より

（２）交通事故の状態別関与率の推移

下記の図および表が示すとおり、交通事故の状態別関与率*については、四輪車が最も高いものの、令和４（2022）年の 91.3%から令和７（2025）年には 83.3%と減少しています。一方で、四輪車に次いで関与率が高い自転車は、令和４（2022）年の 51.7%から令和７（2025）年には 56.2%と増加しています。

図１-２-２-８　交通事故の状態別関与率

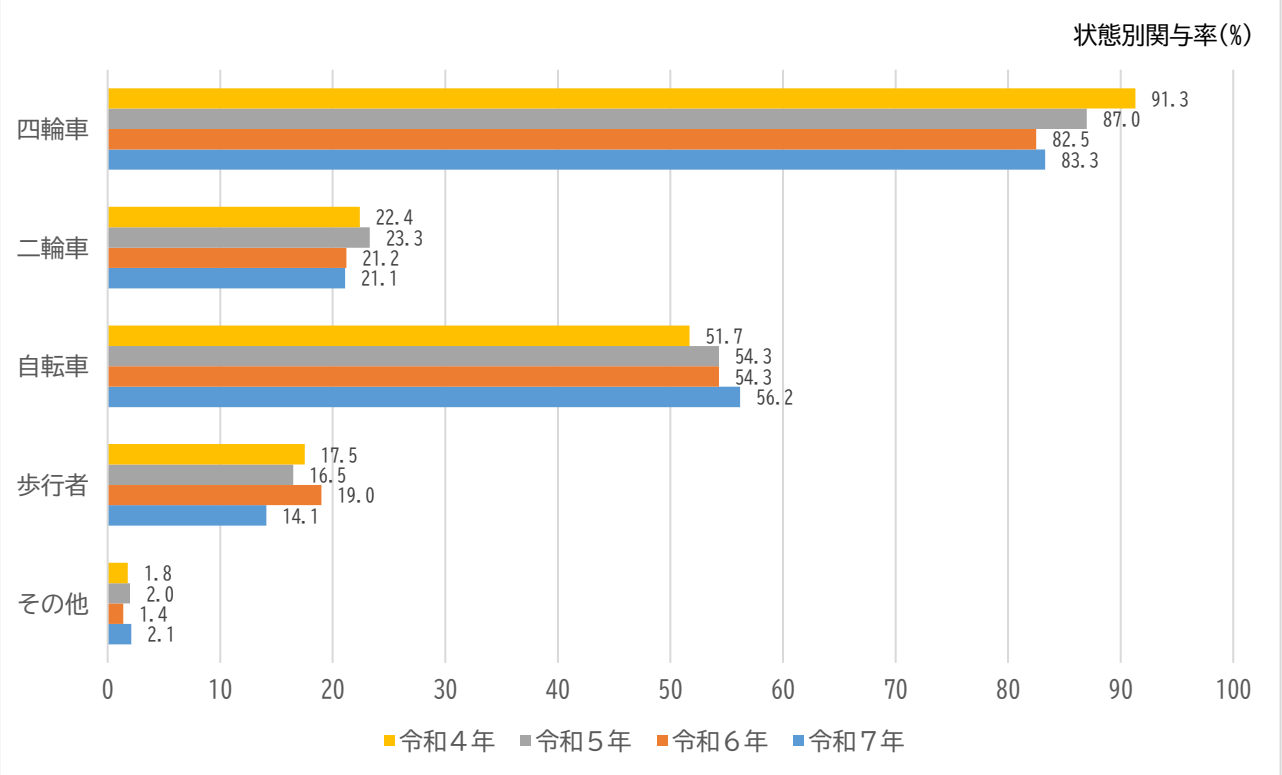


表１-２-２-９　交通事故の状態別関与率（%）

	令和４（2022）年	令和５（2023）年	令和６（2024）年	令和７（2025）年
四輪車	91.3	87.0	82.5	83.3
二輪車	22.4	23.3	21.2	21.1
自転車	51.7	54.3	54.3	56.2
歩行者	17.5	16.5	19.0	14.1
その他	1.8	2.0	1.4	2.1

＊：交通事故全体に占める各種別（四輪車、二輪車、自転車、歩行者等）の関与の割合を示すもの。本計画においては、警視庁交通部発表の交通事故統計表（行政区別累月報）の値をもとに、区において、四輪車（乗用車、貨物車、特殊車）二輪車、自転車、歩行者、その他の事故件数（１当件数、２当件数）を、全体の交通事故件数で除している。事故１件当たりに複数当事者がいる場合は、それぞれがカウントされ、第１当事者と第２当事者ともに自転車の場合も、２件として取り扱っている。

3　自転車の交通事故発生状況

自転車が関係する区内の交通事故発生件数は、令和４（2022）年の 520 件から、令和５（2023）年 545 件、令和６（2024）年 591 件、令和７（2025）年 679 件へと増加しており、近年一貫して増加傾向が続いています。

また、自転車関与事故件数は、都内 62 区市町村中７番目に多い状況となっています。

都内においても自転車が関与する交通事故が多発しており、いまだに自転車の交通秩序が改善されているとは言い難い状況にあります。

都内区市町村においては、このような状況を踏まえて交通安全計画に基づく様々な対策を講じているところですが、自転車乗用者が当事者となる交通事故が依然として後を絶たない状況にあります。

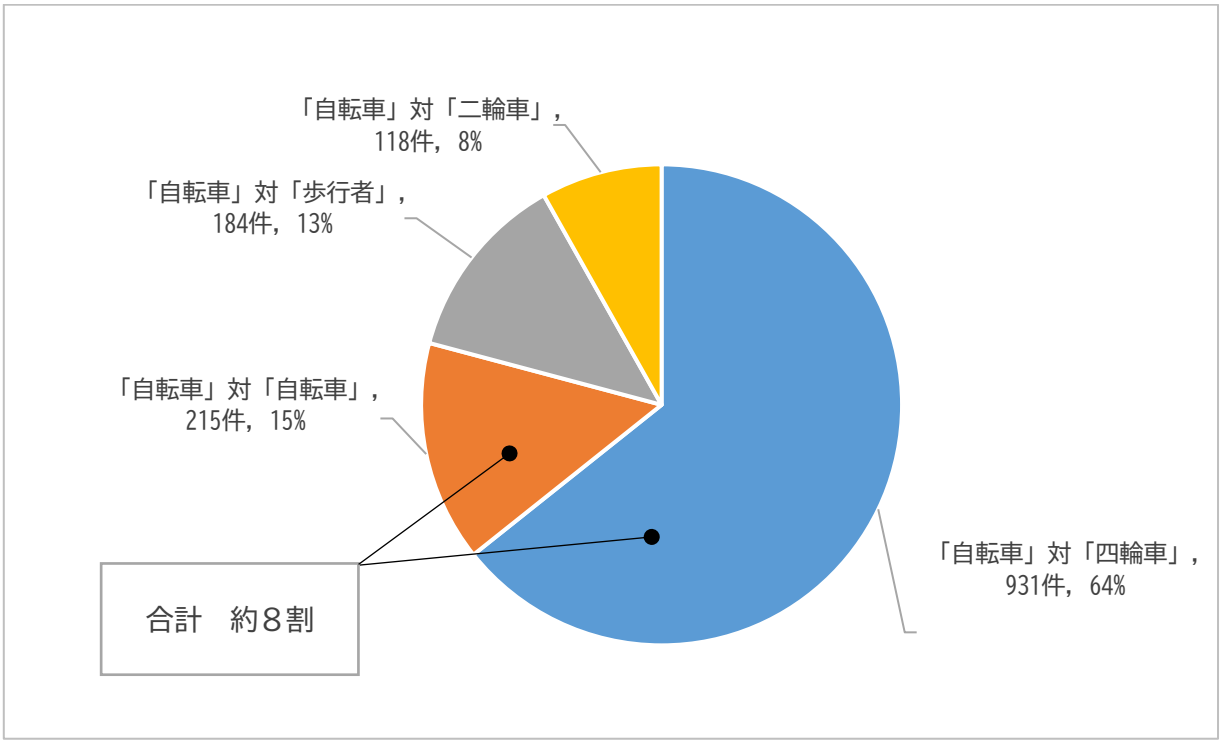
このことを踏まえ、自転車の事故に焦点を当て、自転車事故の相手は四輪車、二輪車、歩行者、あるいは自転車同士のどの事故が多いのか、その事故はどういった世代に多いのか、そして、双方でどのような違反状況なのかを警視庁総務部提供の「交通事故統計資料」を基に次に示します。

（１）自転車の「状態別事故発生件数」及びその「年齢構成」と「違反状況」

令和４（2022）年から令和７（2025）年までの区内の自転車事故状態別件数を見てみると、最も事故が多いのは「自転車」対「四輪車」の事故で 931 件、次いで、「自転車」対「自転車」の事故で 215 件、次いで「自転車」対「歩行者」の事故で 184 件、最も少ないのは「自転車」対「二輪車」の 118 件となります。

本項では、全体の自転車事故の約８割を占める「自転車」対「四輪車」と「自転車」対「自転車」の事故について、事故の多い年代と、その年代における令和７（2025）年の違反状況を整理し、効果的な交通安全施策の推進につなげます。

図１-２-３-１　自転車の「状態別事故発生割合」



※　警視庁総務部提供の「交通事故統計資料」を基に作成

① 「自転車」対「四輪車」

令和4（2022）年から令和7（2025）年までの区内の自転車事故の状態別発生件数をみると、「自転車」対「四輪車」の事故が最も多く、令和4（2022）年の 236 件から令和5（2023）年の 215 件まで減少したものの、令和6（2024）年の 227 件、令和7（2025）年の 253 件と増加に転じています。

また、自転車側の年代別事故発生件数について、令和4（2022）年から令和7（2025）年までの累計でみると、40 歳代が最も多く、次いで 65 歳以上、50 歳代となっており、中高年層の事故が多い傾向にあります。

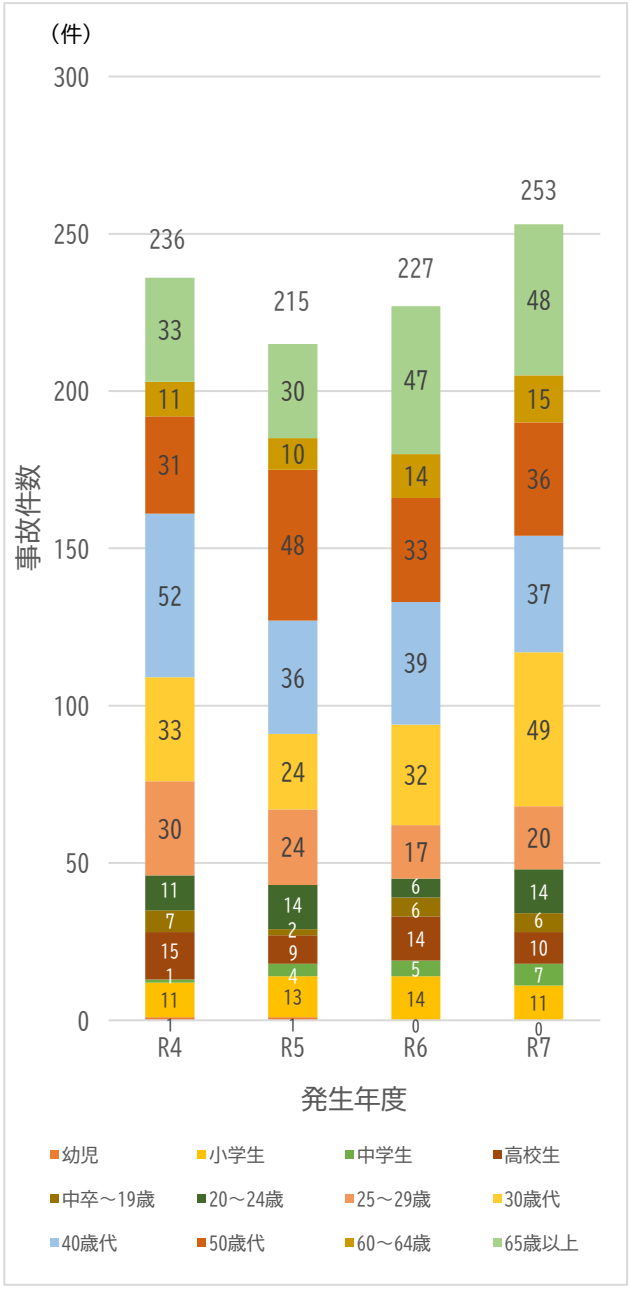


図１-２-３-２ 自転車×四輪車の事故件数

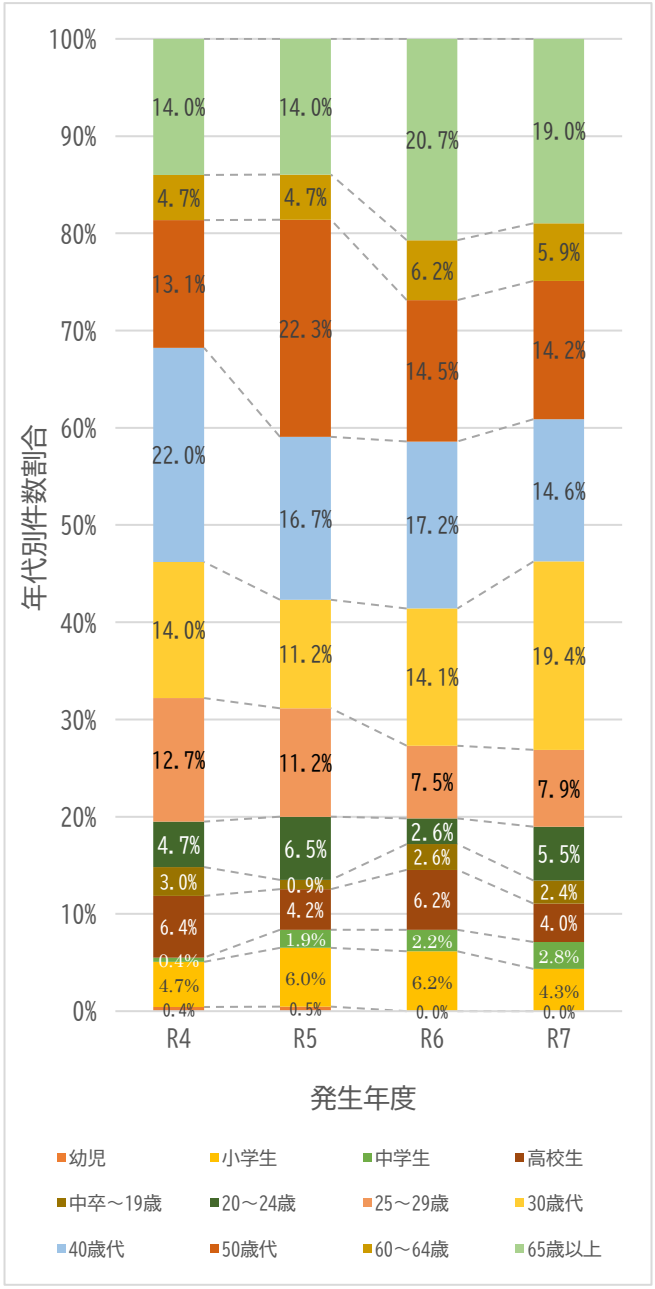


図１-２-３-３ 自転車×四輪車の事故件数割合

さらに、この事故が多い年代の令和7（2025）年における自転車及び四輪車の違反状況をみると、40 歳代の自転車側で、最も多いのは「違反なし」で、四輪車側が「安全不確認」違反の 11 件、次いで、自転車及び四輪車双方の「交差点安全進行」違反の6件であり、次いで、自転車側が「違反なし」

で、四輪車側が「交差点安全進行」違反の5件となります。このことから、40 歳代の自転車利用者に対しては、交差点における安全確認や交通ルールの遵守について継続的な啓発を行うとともに、四輪車側では「安全不確認」及び「交差点安全進行」違反に起因する事故が多くみられることから、自転車の通行に配慮した安全確認及び交差点における安全運転の徹底について啓発していくことが必要です。

65 歳以上でみてみると、自転車側で最も多いのは、「違反なし」で、四輪車側が「安全不確認」違反の 14 件、次いで、自転車及び四輪車双方の「交差点安全進行」違反の9件であり、次いで、自転車側が「一時不停止」違反で、四輪車側が「交差点安全進行」違反の5件となります。このことから、65 歳以上の自転車利用者に対する交通ルールの遵守及び交差点での安全確認に係る啓発を推進するとともに、四輪車側では「安全不確認」及び「交差点安全進行」違反に起因する事故が多くみられることから、これらの違反の防止に向けた啓発を四輪車運転者に行うことが必要です。

50 歳代でみてみると、自転車側で最も多いのは、「違反なし」で、四輪車側が「安全不確認」違反の7件、次いで、自転車側が「違反なし」で、四輪車側が「交差点安全進行」違反の5件であり、次いで、自転車及び四輪車双方の「安全不確認」違反の4件となります。このことから、50 歳代の自転車利用者に対する交通ルールの遵守及び交差点での安全確認に係る啓発を推進するとともに、四輪車側では「安全不確認」及び「交差点安全進行」違反に起因する事故が多くみられることから、これらの違反の防止に向けた啓発を四輪車運転者に行うことが必要です。

また、各年代を通じて、自転車利用者に対しても、四輪車側に起因する事故に上記違反が多いことを周知し、交通事故を防止するための啓発を行っていく必要があります。

② 「自転車」対「自転車」

令和4（2022）年から令和7（2025）年までの区内の自転車事故の状態別発生件数をみると、「自転車」対「自転車」の事故は、「自転車」対「四輪車」に次いで2番目に多く発生しています。事故件数は、令和4（2022）年が 49 件、令和5（2023）年が 54 件、令和6（2024）年が 50 件と概ね横ばいで推移していましたが、令和7（2025）年には 62 件となり増加しています。

また、年代別事故発生件数について、令和4（2022）年から令和7（2025）年までの累計でみると、65 歳以上が最も多く、次いで 50 歳代、次いで 40 歳代となっています。

さらに、この事故が多い年代の令和7（2025）年における自転車の違反状況をみると、65 歳以上で最も多いのは、双方が「交差点安全進行」違反の4件、次いで、一方が「違反なし」で、もう一方が「その他」違反で 3 件、次いで、一方が「違反なし」で、もう一方が「信号無視」違反、同順位で、一方が「違反なし」で、もう一方が「安全不確認」違反の各2件となります。このことから、65 歳以上の自転車利用者に対して、交差点における安全な通行方法の周知をはじめ、「交差点安全進行」、「信号無視」及び「安全不確認」違反に係る交通ルールの遵守について啓発を行っていく必要があります。

50 歳代で最も多いのは、一方が「違反なし」で、もう一方が「安全不確認」違反で6件、次いで、双方の「交差点安全進行」違反の5件、次いで、一方が「安全不確認」違反で、もう一方が「違反なし」で4件となります。このことから、50 歳代の自転車利用者に対して、「安全不確認」及び「交差点安全進行」違反に起因する事故が多くみられることを踏まえ、交通ルールの遵守や交差点における安全確認の徹底について啓発を行っていく必要があります。

40 歳代で最も多いのは、一方が「安全不確認」違反で、もう一方が「違反なし」で6件、双方の「交差点安全進行」違反の5件、次いで、一方が「違反なし」で、もう一方が「安全不確認」で3件となります。このことから、40 歳代の自転車利用者に対して、「安全不確認」及び「交差点安全進行」違反に起因する事故が多くみられることを踏まえ、交通ルールの遵守と交差点における安全確認の徹底に向けた啓発を推進していく必要があります。

また、各年代を通じて、自転車利用者の一方に違反がなくても事故が発生していることから、自転車利用者一人ひとりが相手方の交通違反や危険な行動を想定しながら運転するなど、危険予測に基づく安全な通行の重要性について周知・啓発を行っていく必要があります。

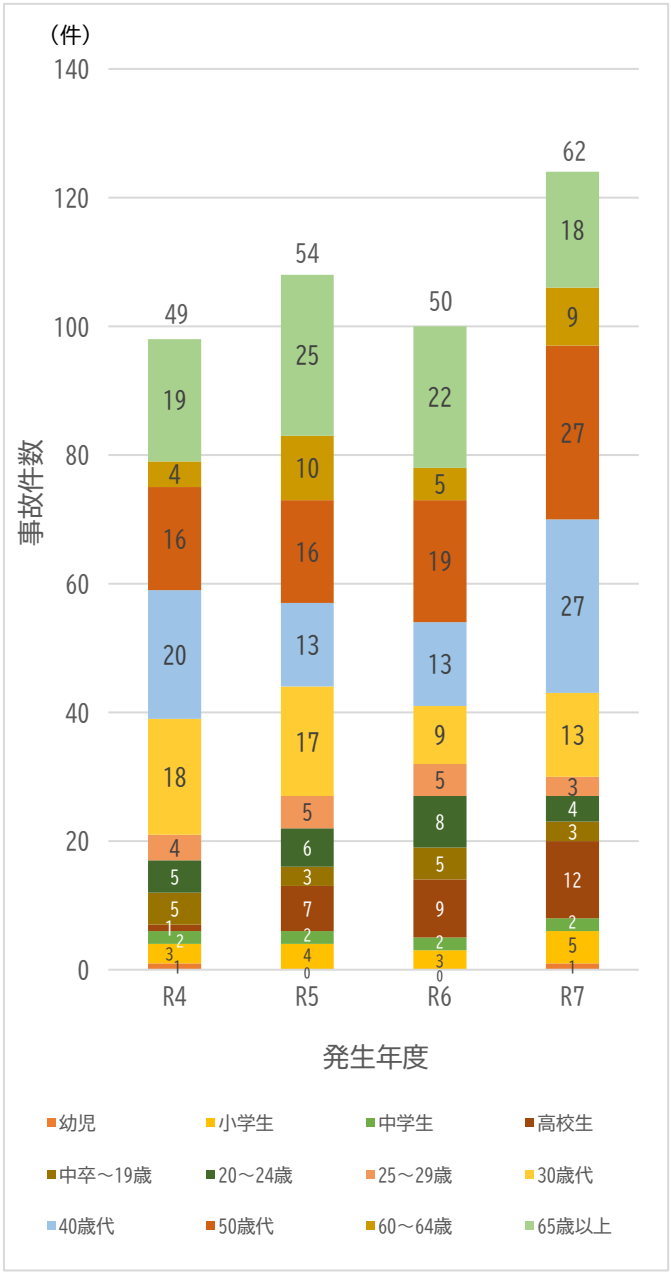


図１-２-３-４ 自転車×自転車の事故件数

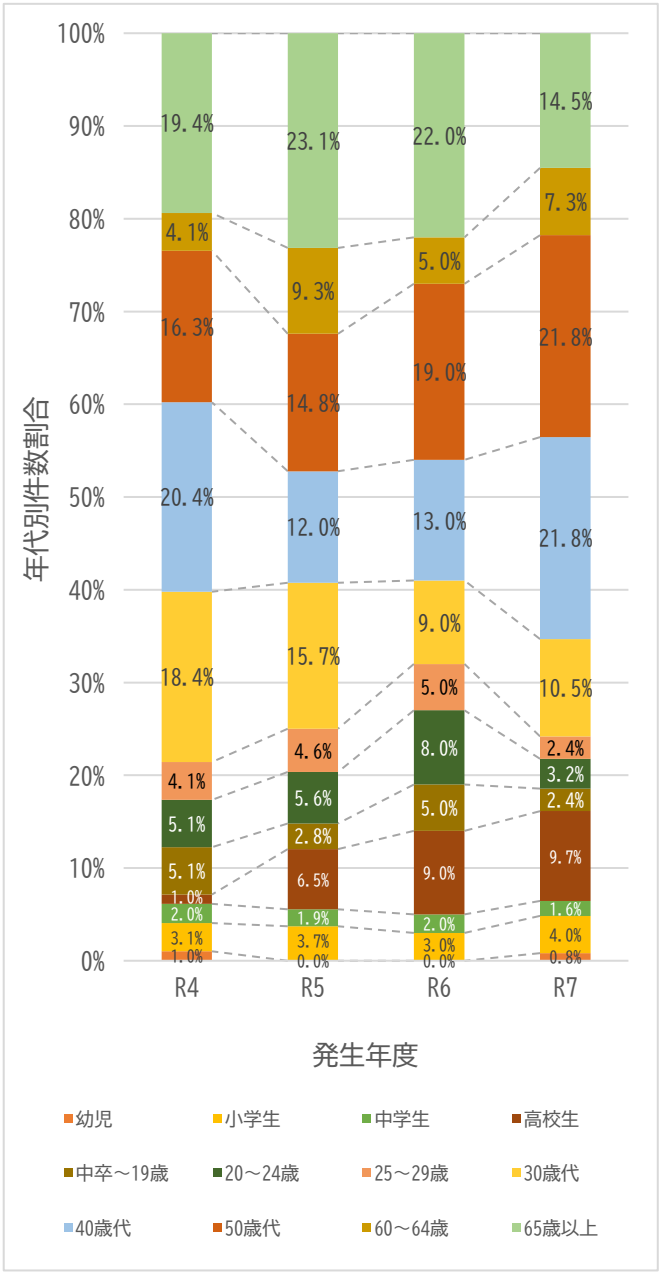


図１-２-３-５ 自転車×自転車の事故件数割合

第３章



交通安全計画の目標

１　第 10 次計画の目標と達成状況

２　板橋区交通安全計画 2030 の目標

３　板橋区交通安全計画 2030 の目標達成のための施策

3 交通安全計画の目標

交通安全計画の着実な目標達成に向けて

第 10 次計画での目標とその達成状況を記載するとともに、達成できなかった目標については、本計画においても引き続き目標指標として位置づけます。また、第４章において重点課題として整理し、区として特に集中的に取り組むべき施策につなげ、目標達成に取り組みます。

第 10 次計画の目標と達成状況

令和５（2023）年から令和７（2025）年までを期間とする第 10 次計画で掲げた目標である「交通事故発生件数を 700 件以下にする」、「交通事故死者数ゼロ」及び「自転車乗用中の交通事故発生件数を 350 件以下にする」については、いずれも達成には至っていません。

板橋区交通安全計画 2030 の目標

各主体と協調・連携し、第 10 次計画で設定した目標指標を継承し、令和４（2022）年度に区が策定した板橋区自転車活用推進計画との整合・連携を図りながら、各種交通安全施策を着実に推進します。

板橋区交通安全計画 2030 の目標達成のための施策

本計画の基本理念である「交通事故のない安心・安全な交通環境の実現」及び基本目標である「交通事故発生件数の減少と死者数ゼロ」等を実現するための施策のテーマと、推進する施策を体系図として示しています。

１　第 10 次計画の目標と達成状況

第 10 次計画では、「令和７（2025）年末までに、年間の区内交通事故発生件数を 700 件以下にする。」ことを目標に掲げ、関係機関・事業者と連携しながら各種施策を推進してきました。しかしながら、近年の交通事故発生件数は、令和４（2022）年 1,005 件、令和５（2023）年 1,004 件、令和６（2024）年 1,088 件、令和７（2025）年 1,208 件と増加傾向に転じており、目標達成には至っていません。

状態別にみると、四輪車の交通事故発生件数は令和４（2022）年の 918 件から令和５（2023）年には 873 件へ減少したものの、令和６（2024）年には 898 件と再び増加に転じ、令和７（2025）年には 1,006 件まで大幅に増加しています。年齢層別では 40 歳代、50 歳代及び 65 歳以上の中高年層の事故が多く、主な要因として、「交差点安全進行」、「前方不注意」及び「安全不確認」違反等が挙げられます。また、時間帯別及び通行目的別の状況からは、通勤・帰宅時間帯や業務目的での移動中に発生する事故が多い傾向がみられ、働く世代による通勤・業務交通に伴う事故の増加が事故件数全体を押し上げる一因となっていると考えられます。

加えて、自転車乗用中の交通事故発生件数については、下記に示しているとおり、令和４（2022）年以降、一貫して増加を続けています。年齢層別では 40 歳代、50 歳代及び 65 歳以上が多く、事故類型としては、「自転車対四輪車」、「自転車対自転車」が多い傾向にあります。また、「交差点安全進行」、「一時不停止」、「安全不確認」違反等が主な要因となっており、通勤・通学、業務利用及び買物などの日常的な移動における事故リスクの高まりがうかがえます。こうした自転車事故の増加は、近年の区内交通事故件数増加の最大の要因となっています。

区内の交通事故死者数については、第 10 次計画において「自転車を含めた交通事故死者数をゼロにする」ことを目標としましたが、令和４（2022）年７人、令和５（2023）年６人、令和６（2024）年３人、令和７（2025）年６人と、依然として毎年死者が発生している状況です。死亡事故は一時的に減少したものの、ゼロには至っておらず、重大事故防止に向けた一層の取組が必要です。

また、第 10 次計画では、自転車乗用中の交通事故発生件数を 350 件以下にするとの目標を掲げましたが、令和４（2022）年 520 件、令和５（2023）年 545 件、令和６（2024）年 591 件、令和７（2025）年 679 件と一貫して増加しており、目標を大きく上回る状況が続いています。特に交通事故発生件数の増加が顕著であることから、自転車利用者に対する安全対策や交通ルール遵守の徹底が喫緊の課題となっています。

２　板橋区交通安全計画 2030 の目標

全ての区内通行者の交通事故をなくすためには、行政機関や区民、区内通行者、事業者、交通関係団体、ボランティア（以下「各主体」という。）が連携・協力して各種施策を着実に推進していくとともに、区民の交通安全に関する自助・共助の取組を支援することにより、交通事故や交通災害の防止に取り組みます。

本計画では、第 10 次計画で設定した目標指標を継承し、交通事故の発生抑止と交通事故死者数ゼロを着実に推進していくことで、交通事故のない安心・安全な交通環境の実現をめざします。

（１）交通事故発生件数の減少と死者数ゼロ

交通事故による死傷者をゼロに近づけ、将来的には、交通事故がない地域社会をめざすことが求められます。本計画においては、区におけるこれまでの交通事故の発生状況を踏まえ、令和 12（2030）年末までに交通事故発生件数の着実な抑制をめざし、「年間の交通事故発生件数を 900 件以下」にすることを目標とするとともに、第 10 次計画で掲げた「自転車を含めた交通事故死者数をゼロ」にする目標を継続して掲げ、負傷者数の減少を図ります。

表１-３-２-１　区内の交通事故発生状況と板橋区交通安全計画 2030 の目標

	令和４（2022）年	令和５（2023）年	令和６（2024）年	令和７（2025）年	令和 12（2030）年（目標値）
発生件数（件）	1,005	1,004	1,088	1,208	900
死者数（人）	7	6	3	6	0
うち０歳～15 歳	0	0	0	1	0
うち 65 歳以上	4	2	1	2	0
負傷者数（人）	1,108	1,119	1,167	1,333	↘
うち０歳～15 歳	70	69	72	78	↘
うち 65 歳以上	207	237	264	280	↘

警視庁交通部発行「東京の交通事故」より

（２）自転車乗用中の交通事故の減少

第１部第２章「区内の道路交通及び交通事故の現状」でも示したとおり、区内全体の事故発生件数は増加傾向にあり、自転車乗用中の事故件数についても増加が続いています。

また、自転車事故における違反の状況については、事故件数に占める違反件数の割合が、令和４（2022）年 59.4%、令和５（2023）年 69.9%、令和６（2024）年 72.8%、令和７（2025）年 72.3%と増加しており、交通ルールの遵守が十分に徹底されていない実態がうかがえます。

さらに、自転車乗用中の交通事故による死者数については、令和７（2025）年は０人となったものの、これまで継続的に発生しており、重大事故のリスクは依然として存在しています。

以上の事故発生状況を踏まえ、自転車に関する目標として、令和 12（2030）年末までに、年間の自転車乗用中の交通事故発生件数を 500 件以下にします。

上記の目標達成に向けて、第１部第４章「区内の交通安全の重点課題と施策」に掲げた「板橋区自転車活用推進計画」と本計画との整合・連携を図りながら各種施策を実施し、自転車乗用中の交通事故発生件数の抑制及び負傷者数の減少をめざします。

表１-３-２-２　区内の自転車乗用中交通事故状況と交通安全計画 2030 の目標

	令和４（2022）年	令和５（2023）年	令和６（2024）年	令和７（2025）年	令和 12（2030）年（目標値）
発生件数（件）	520	545	591	679	500
死者数（人）	1	1	1	0	0
重傷者	20	21	14	39	⇘
軽症者	420	441	479	550	⇘

警視庁交通部発行「交通事故統計表」より

表１-３-２-３　区内の自転車乗用中の事故件数に対する違反の割合

	令和４（2022）年	令和５（2023）年	令和６（2024）年	令和７（2025）年
違反件数（件）	309	381	430	491
違反割合（%）（違反件数/発生件数）	59.4	69.9	72.8	72.3

警視庁交通部発行「交通事故統計表」を基に作成

３　板橋区交通安全計画 2030 の目標達成のための施策

板橋区交通安全計画 2030 の目標達成のために、重点課題に対する集中的な取組と、全ての区内通行者を対象とした交通安全対策の実施に取り組みます。

ここでは、第１部、第２部をとおして、基本理念から基本目標、施策の区分、施策のテーマ、推進する施策の体系図を示します。

表１－３－３－１　板橋区交通安全計画 2030 の目標を達成するための施策体系図

基本理念	基本目標	施策の区分	施策のテーマ		推進する施策	ページ
第1部1章 交通事故のない安心・安全な交通環境の実現	第1部3章 交通事故発生件数の減少と死者数ゼロ	重点施策	第1部4章	［1］自転車⁺（プラス）活用推進と安全対策	ハード対策	P. 34
					ソフト対策	P. 36
				［2］ながらスマホなど重大事故に直結する交通違反行為への対策	交通安全運動での啓発	P. 42
					交通安全イベントでの周知	P. 42
					学校等での交通安全啓発活動による周知	P. 43
		区内道路全般に対する施策		交通安全教育と交通安全意識の啓発	学校等における交通安全教育の推進	P. 44
					地域社会における交通安全意識の醸成	P. 49
					交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	P. 52
				社会情勢の変化に伴う安全対策	電動キックボード等の交通安全啓発	P. 54
					ペダル付き電動バイクの対策	P. 54
					外国人への交通安全対策の推進	P. 54
					生活道路における安全対策の推進	P. 54
			第2部1～3章	道路交通環境の整備	区道の整備・補修	P. 61
					交通安全施設等の整備	P. 63
					道路利用の適正化	P. 65
					特定車両の通行に係る安全確保	P. 66
				交通規制等の実施	道路交通環境の整備と交通実態に即した交通規制の推進	P. 71
					先行交通対策	P. 71
					交通安全施設の改良及び交通管制システムの高度化	P. 71
				道路交通秩序の維持	駐車秩序の確立	P. 72
					指導取締りの強化	P. 73
					悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化	P. 75
				安全運転の確保	運転者教育の充実	P. 76
					貨物自動車事故防止対策の推進	P. 76
				鉄道及び踏切道の安全確保	鉄道交通環境の整備	P. 79
					鉄道の安全な運行の確保	P. 81
					踏切道の安全確保	P. 82
	第2部 被災者、被災地、被害者の対応・支援	被災者、被災地の対応	第2部4・5章	救助・救急体制の整備	近年の救助・救急体制の状況	P. 87
					救助・救急体制の充実	P. 87
				災害に強い交通施策等の整備と災害時の交通安全の確保	災害時における交通安全体制の確立	P. 95
					災害に強い交通施設等の整備	P. 95
					災害時の交通安全の確保等	P. 96
		被害者の支援	第2部6章	被害者の救済	交通事故相談業務の充実	P. 103
					自転車損害賠償保険への加入促進	P. 103

※　第１部２章については、現状についての記載のため、本表には含まれません。

第４章



重点課題への施策と区内通行者全般に対する施策

１　区内の交通安全の重点課題と施策

２　交通安全教育と交通安全意識の啓発

３　社会情勢の変化に伴う安全対策

4 重点課題への施策と区内通行者全般に対する施策

重点課題への集中的な施策と区内通行者全般に対する交通安全啓発の展開

本計画の目標である交通事故発生件数の減少と死者数ゼロを実現するために、特に区として重点的に取り組むべき課題を設定し、その施策を示すとともに、区内通行者全般に対する交通安全啓発に関する施策を記載しています。また、社会情勢に即した対応を行うため、今後、積極的な対応が求められると考えられる問題について記載しています。

区内の交通安全の重点課題と施策

区として、特に力を入れて取り組む課題を、近年、交通事故の関与率が上昇している自転車を対象とした「自転車⁺（プラス）活用推進と安全対策」と、「ながらスマホなど重大事故に直結する交通違反行為への対策」として設定し、この課題に対応した各種交通安全施策を記載しています。これらの施策に取り組むことにより、区内通行者による交通事故の発生を抑制します。

交通安全教育と交通安全意識の啓発

子どもから若年層、成人、高齢者までの全世代を対象とした交通安全教育のほか、地域社会と一体となった交通安全啓発活動を展開することにより、全世代に対して、交通安全に対する意識の向上をめざします。

社会情勢の変化に伴う安全対策

近年、急速に普及が進む電動キックボード等は交通利便性の向上が期待される一方で、交通事故の増加が懸念されています。また、ペダル付き電動バイクなどの新たなモビリティの利用拡大により、交通環境は大きく変化しています。

さらに、区における外国人人口が増加傾向にあり、日本の交通ルールやマナーの理解促進に向けた交通安全対策を推進する必要があります。

加えて、令和８（2026）年９月に施行された改正道路交通法施行令により生活道路における法定速度の見直しが行われるなど、歩行者や自転車利用者の安全を重視した交通環境づくりが求められています。

このような社会情勢の変化を的確に捉え、交通安全対策を積極的に行っていく必要があります。

１　区内の交通安全の重点課題と施策

本計画の施策は、国の第 12 次交通安全基本計画及び都の第 12 次交通安全計画を踏まえて設定しますが、本章においては、区として特に力を入れて取り組む二つの課題を重点課題として設定し、課題に対応した各種交通安全施策に取り組むことにより、区内通行者による交通事故の発生を抑制します。

本項目では、重点課題の設定経緯とその施策を記載します。施策の内容が、重点課題以外の施策と重複するものも含まれますが、特に重点課題に対して取り組むべき施策として記載しています。

（１）重点課題[１]「自転車⁺（プラス）活用推進と安全対策」

自転車は、手軽に速く移動できる手段として生活の様々な場面で利用されている一方で、自転車が関与する交通事故や歩行者とのトラブル、駅周辺における放置自転車といった問題が生じており、安全の確保が課題となっています。

区内全体の交通事故発生件数に占める自転車が関与する事故の割合については、令和４（2022）年の 51.7%から令和７（2025）年の 56.2%と増加傾向にあります。区の第 10 次計画において、自転車乗用中の交通事故発生件数を令　和７（2025）年末までに 350 件以下にするとの目標を掲げていましたが、令和７（2025）年末時点では 679 件と、目標値を大きく上回る結果となっています。

また、駅周辺における放置自転車については、令和４（2022）年度が 560 台、令和５（2023）年度が 395 台、令和６（2024）年度が 263 台となっており減少傾向にあります。

さらに、近年では電動キックボードをはじめとする電動小型モビリティの普及が進んでおり、令和５（2023）年７月の改正道路交通法により特定小型原動機付自転車の制度が創設されるなど、交通環境は大きく変化しています。電動小型モビリティは利便性の向上に寄与する一方で、交通ルールの理解不足による事故やトラブルの発生が懸念されており、自転車と一体的に安全対策を講じる必要があります。

区では、自転車や電動小型モビリティの将来性を踏まえた利活用のあり方について、概ね 20 年後を見据えた施策を展開する「板橋区自転車活用推進計画（以下「自転車計画」という。）」を令和４（2022）年２月に策定しています。

自転車計画は、基本理念に「安心・安全　スマートなサイクルライフの実現」を掲げ、自転車、電動小型モビリティを含む「自転車⁺（プラス）※」をはじめ、歩行者や自動車など交通に関わる全ての人々の安心・安全で快適な移動を実現するとともに、自転車⁺の活用を通じて「自転車⁺で出かけたくなるまち」を実現することを目的としています。

本計画と密接に関係する自転車計画と整合・連携を図り、まさに両輪として計画を進めることで、本計画の目的でもある、交通事故のない安心・安全な交通環境の実現をめざします。

【区民意識意向調査】

令和 7（2025）年度に行った区民意識意向調査では、「自転車に乗って出かけたくなるまちの実現に不足しているもの」を聞いたところ、上位から順に「自転車が安全に走れる環境の整備」（66.9%）が 6 割半ば、次いで「自転車安全運転のルール・マナーの徹底」（51.1%）、「自転車駐車場（駐輪場）の整備」（50.0%）、次いで「シェアサイクルの利用環境の向上」（10.8%）となっており、環境整備のハード対策、利便性向上のソフト対策、さらには交通安全意識を高める人づくりが必要であると言えます。

（２）重点課題[２]「ながらスマホ*など重大事故に直結する交通違反行為への対策」

区では、第 10 次計画において「ながらスマホ対策」を重点課題の一つとして位置づけ、警察署等と連携しながら啓発活動を実施してきました。しかしながら、ながらスマホをはじめとする重大事故に直結する交通違反行為は依然として後を絶たず、交通安全上の深刻な課題となっています。警視庁総務部提供の「交通事故統計資料」によると、区内においても携帯電話使用中の事故が継続して発生しているため、事故防止に向けた取組の強化が求められています。

警察庁によると、携帯電話使用等に係る交通事故件数は、平成 26（2014）年の 2,192 件から平成 29（2017）年には 2,832 件まで増加した後、罰則強化等により一時減少したものの、近年は再び増加傾向にあり、令和６（2024）年には 1,559 件となっています。また、全死亡事故に占める携帯電話等使用中死亡事故の割合も年々増加しており、その影響は拡大しています。

ながらスマホは、車両の運転者に限らず、自転車利用者や歩行者にも多く見られ、注意力の低下や危険認知の遅れを招き、死亡・重傷事故につながるおそれがあります。

このような危険性から、携帯電話等を使用した場合は、使用していない場合に比べ、死亡事故率が約 3.9 倍になるとの比較結果もあります。

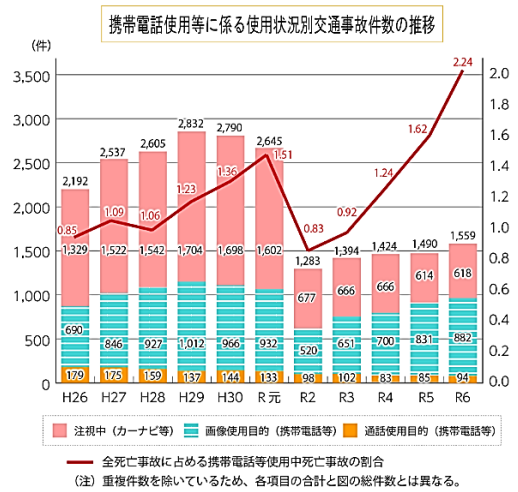


図 1-4-1-1　携帯電話使用等に係る使用状況別交通事故件数の推移

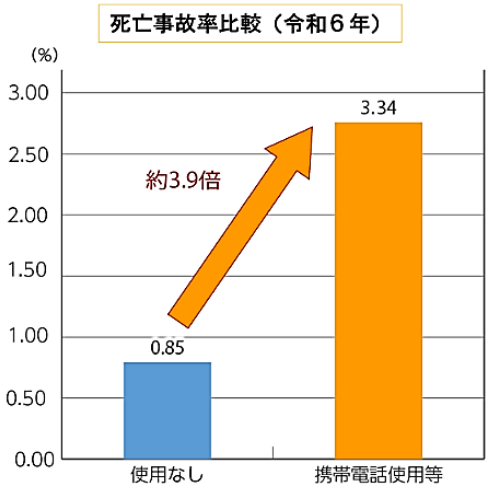


図 1-4-1-2　携帯電話使用の有無による死亡事故率比較

出典：やめよう！運転中のスマートフォン・携帯電話等使用警察庁 Web サイト

＊：本計画でいうながらスマホとは、スマートフォンや携帯電話等の電子機器を操作しながら、何か別のことをすることです。ながらスマホは、他の歩行者や自転車、クルマをはじめとした車両に気がつかなかったり、信号を見落としたり、駅のホームから転落するおそれがあるなど、重大な交通事故につながる危険があります。

加えて、令和８（2026）年４月１日からは、自転車に対する交通反則通告制度（青切符）が導入され、自転車利用者の信号無視や一時不停止、ながらスマホなどの違反行為に対しても反則金が科されることとなりました。

区は、このような状況を踏まえ、本計画の目標である「交通事故発生件数の減少と死者数ゼロ」等の達成に向け、ながらスマホなど重大事故に直結する交通違反行為への対策を重点課題として位置づけ、警察署等の関係機関と連携し、交通安全教育、啓発及び指導取締りを総合的に推進していきます。





図 1-4-1-3
自転車に対する交通反則通告制度開始の周知チラシ（出典：警視庁ホームページ）

ながらスマホは、交通事故に直結する大変危険な行為です。相手に怪我などの損害を与えた場合、過失傷害罪（30 万円以下の罰金または科料）に問われるほか、民事上の損害賠償を請求されることがあります。

【道路交通法による罰則等（令和元年改正(その後の制度改正も反映)）】
（車両運転中の携帯電話使用等の罰則となります）

１　携帯電話使用等（交通の危険）
　罰　　則　１年以下の拘禁刑又は３０万円以下の罰金
　反 則 金　適用なし
　基礎点数　６点

２　携帯電話使用等（保持）
　罰　　則　６月以下の拘禁刑又は１０万円以下の罰金
　反 則 金　大型車２万５千円、普通車１万８千円、
　　二輪車１万５千円、原付車１万２千円、自転車１万２千円
　基礎点数　３点
　※自転車による違反には、点数が付されません。

出典：警察庁

（３）重点課題に対する施策

課題に対応した施策の着実な実施をめざすことにより交通事故の発生を抑制します。

①　「自転車⁺活用推進と安全対策」のための施策

本項目では、自転車⁺活用の推進と安全対策に資する施策について、ハード対策及びソフト対策の視点から示し、その着実な実施をめざすことで交通事故の発生を抑制します。

（ア）　ハード対策

１）歩行者と自転車⁺を適切に分離する通行空間づくりの推進

自転車⁺の活用を図る上で基本となる自転車通行空間の整備を推進することで、自転車⁺、歩行者、クルマがともに安心・安全で快適に移動できる道路環境を実現します。

自転車計画では、区内の全域を対象として、自転車が安心・安全で快適に走行できる空間を連続的に整備する「自転車ネットワーク路線*」を選定しました。自転車ネットワーク路線は、令和 22（2040）年頃の完成をめざして、整備を推進していきます。そのうち特に優先すべき路線（優先整備路線）を選定し、それらの路線については令和 12（2030）年頃までの完成をめざします。この自転車ネットワーク路線の整備により、歩行者と自転車⁺の適切な通行分離による事故の防止や、車道での自転車⁺の通行位置及び進行方向の明示という、視覚的な効果により自転車とクルマの事故防止を図ります。整備形態としては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和６（2024）年６月改定、国土交通省・警察庁）※」に示されている「自転車道」「自転車専用通行帯」「矢羽根型路面表示（車道混在）」により、道路幅員等や通行空間の連続性を加味し、整備形態を選定しています。また、近年は電動キックボード等の特定小型原動機付自転車の普及が進んでおり、これらについても一定の条件のもとで自転車専用通行帯等の通行が認められています。こうした状況を踏まえ、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を推進することで、自転車⁺を含む多様なモビリティの安全な通行環境を確保するとともに、歩行者など他の通行者の安全確保を図ります。

（土木部土木計画・交通安全課、工事設計課）



A）自転車道（幅員1.5m～2.0m以上）　B）自転車専用通行帯（幅員1.0m～1.5m以上）　C）矢羽根型表示（車道混在）（幅員0.75m～1.0m以上）

図１-４-１-４　整備形態イメージ

＊：自転車と歩行者の分離により安全性を高めることを念頭に置き、自転車専用レーンを設ける区域や車道混在で路面表示等を設ける区域など様々な整備形態を用い、自転車通行空間を連続させたネットワークのことです。詳しくは令和４年２月策定の「板橋区自転車活用推進計画」第４章をご覧ください。

１－１）区道の整備

自転車計画（板橋区自転車活用推進計画　令和４（2022）年２月策定）に基づき、令和 22（2040）年頃までに自転車通行空間の整備をめざします。また、そのうち特に優先的に整備を実施する路線を優先整備路線として選定し、全体として令和 12（2030）年頃までの整備をめざします。

（土木部土木計画・交通安全課、工事設計課）

１－２）都道の整備

都は、前計画に続く新たな計画として「東京都自転車通行空間整備推進計画」を令和３（2021）年に策定しています。本計画では、都内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の確保をめざし、2040 年代に向けた自転車通行空間の将来像（自転車ネットワーク）を新たに提示するとともに、今後 10 年間で優先的に整備する区間などについて取りまとめています。

＜自転車通行空間の整備予定（板橋区内の都道）＞

ａ）路線名：特例都道（第 447 号）赤羽西台線
- 規模：300ｍ（施設延長）
- 場所：板橋区高島平九丁目地内から同区蓮根三丁目地内
- 事業計画：整備済

ｂ）路線名：特例都道（第 446 号）長後赤塚線
- 規模：1,300ｍ（施設延長）
- 場所：板橋区高島平三丁目地内から同区高島平二丁目地内
- 事業計画：令和 12（2030）年度整備に向けて準備中

ｃ）路線名：特例都道（第 446 号）長後赤塚線　高島通り
- 規模：2,180ｍ（施設延長）
- 場所：板橋区坂下三丁目地内から同区蓮根二丁目地内
- 事業計画：令和 12（2030）年度整備に向けて準備中

（東京都第四建設事務所）

２）自転車駐車場の整備等

板橋区では、昭和 59（1984）年４月１日に条例を施行し、放置自転車対策に取り組んできました。この間、区営・民営合わせて 144 か所、28,894 台（令和７（2025）年 10 月１日現在）収容できる施設を整備しました。放置禁止区域の指定や放置自転車の撤去のほか、クリーンキャンペーン等の啓発活動を行い放置自転車の解消に努めてきました。

これまでに区内及び区に隣接する 24 駅の放置自転車を一掃するとともに、歩行者の安全性と都市景観の向上を図るため自転車駐車場を整備してきました。駅周辺の用地確保は容易ではありませんが、放置自転車対策を進める上で施設整備は不可欠であり、今後も用地確保に努め、施設の整備を行い、道路の安全通行環境の確保を図ります。

（土木部土木計画・交通安全課）

表１-４-１-５　板橋区交通安全計画 2025 計画期間中ほかの整備状況

	令和４（2022）年度	令和５（2023）年度	令和６（2024）年度	令和７（2025）年度
自転車駐車場の改修	2 か所	2 か所	3 か所	2 か所

（土木部土木計画・交通安全課）

表１-４-１-６　自転車駐車場の設置数（令和７年 10 月１日現在）

運営主体	設置数	収容可能台数
区（有料）	71 か所	19,586 台
民間（有料）	73 か所	9,308 台
合計	144 か所	28,894 台

（土木部土木計画・交通安全課）

３）気軽に体験できる自転車⁺活用の推進

板橋公園（板橋交通公園）において、幼児から高齢者までが自転車や電動小型モビリティ等を安全に体験できる環境を整備し、交通教育やモビリティ体験の充実を図ります。

（土木部土木計画・交通安全課、みどりと公園課）

（イ）ソフト対策

１）自転車⁺とクルマが共存できる通行空間の確保

自転車通行空間上における路上駐車への対策を警察署等の関係機関と連携して実施するとともに、通行空間の適切な維持・管理等を図ることで、自転車通行空間の機能を十分に発揮し、自転車⁺が安心・安全に通行できる環境を確保します。また、自転車通行空間が整備された道路の走行方法を正しく理解してもらうよう、クルマのドライバーと自転車⁺利用者の双方に対して、走行ルールの周知・啓発を行います。

（土木部土木計画・交通安全課）

２）子どもをはぐくむ自転車⁺安全利用環境の形成

未就学児から大学生までを対象に、自転車⁺の安全利用に関する教育機会の充実を図るとともに、大人も共に教え、学びながら、未来を担う子どもや若者の安全意識の向上を図ります。本項目では、重点課題［１］「自転車⁺（プラス）活用推進と安全対策」の推進に向け、自転車⁺利用者の安全意識の醸成及び人材育成に関する施策を示しています。子どもや若者の安全意識の向上と人材育成を図るため、保育所、学校、大学等と連携し、次の施策を展開します。

なお、交通安全全般に関する教育及び啓発施策については、第１部第４章「２　交通安全教育と交通安全意識の啓発」に記載しています。

２－１）保育所等での自転車⁺安全啓発の推進

警察署や保育所等と連携し、保護者が子どもの模範となれるよう、保護者に対して子どもの送迎に使用する自転車⁺の安全利用に関する情報の提供や意識啓発を推進します。また、小学校への入学を控えた５歳児を対象に保育所等で行っている園児向け交通安全教室（げんきっ子トラフィックスクール）において、道路を通行する自転車の特性を知り、安全に道路を横断することや、危険を予測して身を守ることを指導しています。令和４（2022）年度から令和７（2025）年度までの開催実績は第１部第４章「２　交通安全教育と交通安全意識の啓発」の「トラフィック・スクール」に記載しています。

（子ども家庭部保育運営課）

２－２）学校における交通安全教室の推進

学校や警察署、区などが連携し実施している小学生自転車交通安全教室（自転車運転免許証交付事業）や、中学生体験型交通安全教室（スケアード・ストレイト）を実施するとともに、その効果が保護者をはじめとする大人へも波及し、大人にも正しいルールやマナーを認識してもらえるよう、実施内容などについて様々な機会を捉えて情報を発信します。令和４（2022）年度から令和７（2025）年度までの開催実績は第１部第４章「２　交通安全教育と交通安全意識の啓発」の「小学生自転車運転免許証交付事業」「スケアード・ストレイト方式の安全教育」に記載しています。

（教育委員会事務局指導室）

２－３）職場体験学習の場で学ぶ自転車利用の意識啓発

小学生などを対象とした職場体験学習の場として区営自転車駐車場を提供し、自転車駐車場の運営やルール・マナー向上を呼び掛ける啓発活動を体験してもらうことで、自転車を取り巻く現状や課題の把握、安全利用の理解促進などを図ることを検討します。

（土木部土木計画・交通安全課）

２－４）安全な自転車通学のための情報提供と意識啓発

15～19歳において自転車事故が継続的に発生していることから、高等学校や大学、警察署などと連携し、生徒や学生に対して、正しく安全に自転車を利用するための情報提供や意識啓発を実施します。

（土木部土木計画・交通安全課）

３）予防的な自転車⁺安全利用の推進

自転車⁺利用者の交通ルールやマナーの遵守、自転車事故による被害の軽減及び事故発生時への備えを促進するため、交通安全教育・啓発や各種情報提供の充実を図り、予防的な視点に立った自転車⁺の安全利用を推進します。

３－１）自転車⁺安全利用ルールの周知

交通安全協会やボランティア等の地域団体、警察署などと連携し、自転車⁺の利用者に対して、「自転車安全利用五則」をはじめとする自転車⁺の正しい乗り方や交通法規等について普及・啓発を図ります。また、交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）導入などの道路交通法改正に対応した交通安全意識の醸成を図ります。

（土木部土木計画・交通安全課）

【自転車安全利用五則について】

以下の５つの項目は、中央交通安全対策会議交通対策本部が決定した「自転車安全利用五則」と呼ばれるもので、自転車を利用する上で特に重要なルールが示されています。自転車を利用する方はぜひ覚えるようにしてください。

① 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先
② 交差点では信号と一時停止を守って、
安全確認
③ 夜間はライトを点灯
④ 飲酒運転は禁止
⑤ ヘルメットを着用

これ以外にも、安全を守るための交通ルールがたくさんあります。併せて確認しておきましょう。



図：自転車安全利用五則
（出典：警察庁ホームページ）

３－２）大人への自転車⁺安全利用啓発の推進

交通安全啓発に触れる機会が少ない大人（主に 20～50 歳代）に対して、自転車⁺安全利用の啓発を推進するため、区内事業者に対し、東京都等と連携して従業者への研修や情報提供を実施します。

（土木部土木計画・交通安全課）

３－３）自転車事故への備えに関する情報の提供

都内では、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車利用中の対人賠償事故（相手方へ損害を与える事故）に備える保険等への加入が義務化されていることから、自転車販売店等と連携し、自転車の購入、修理又は点検のために来店する利用者に対して、自転車損害賠償保険に関する情報の提供を行います。また、事業活動において自転車を利用する事業者も保険加入義務の対象となることから、警察署や交通安全協会等と連携し、区内事業者に対する情報提供を実施します。

（土木部土木計画・交通安全課）

４）安全性を高める行動の促進

利用者の適性に合った安全な自転車⁺選びや定期的な自転車⁺点検の実施、ヘルメットの着用など、安全性を高める自転車⁺の利用や装備の導入を促すことで、事故の減少や被害の軽減を図ります。

４－１）安全な自転車⁺選びの支援

区内の自転車販売店等と連携し、電動アシスト自転車やスポーツタイプの自転車、電動小型モビリティなど一般の自転車とは特性が異なる車両を販売する際に、車両の特性を説明し、試乗する機会を設けるなどして、利用者がその特性をしっかりと理解した上で購入の判断ができるよう、安全な自転車⁺選びを支援する取組を推進します。

（土木部土木計画・交通安全課）

４－２）自転車点検の推進

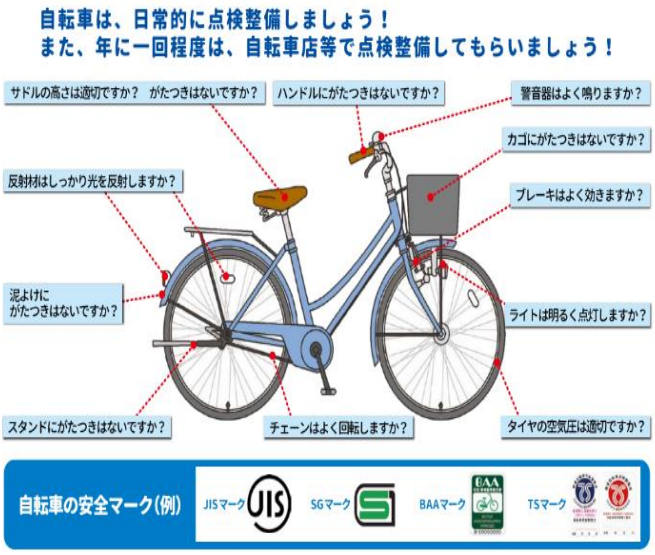
区内の自転車販売店や警察署等と連携して、公共施設や街頭などにおいて、自転車利用者を対象とした自転車点検キャンペーンの実施や小学生向け交通安全教室の開催に併せて自転車点検を実施することにより、自転車の定期的な点検の必要性や安全利用の啓発を推進します。

（土木部土木計画・交通安全課）

【自転車を点検整備しましょう】

都民安全推進部では、自転車の安心・安全な利用のために自転車の点検整備を推奨しています。自転車の日常的な点検整備は、自転車利用者のみならず、歩行者など周りの人々の安全を守ることにもつながります。

日頃から、家庭でブレーキやタイヤの空気圧、ライトの点灯など自転車の部品が正しく作動するかをこまめにチェックしましょう。また、年に１回を目安に、自転車販売店などで点検整備をしてもらいましょう。



図：自転車点検整備等普及啓発リーフレット（一部抜粋）
（出典：都民安全推進部ホームページ）

5）ヘルメット着用の推進

自転車[+]事故が発生した際の被害を少しでも軽減するため、警察署等と連携し、街頭キャンペーンなどを通じてヘルメットの着用による効果や重要性等を周知し、着用の促進を図ります。また、小学生及び中学生向け交通安全教室において、ヘルメット着用による効果や重要性等を周知し、着用の促進を図っています。今後はヘルメットの安全利用啓発を積極的に実施し、自転車乗用中におけるヘルメット着用率の向上を図ります。

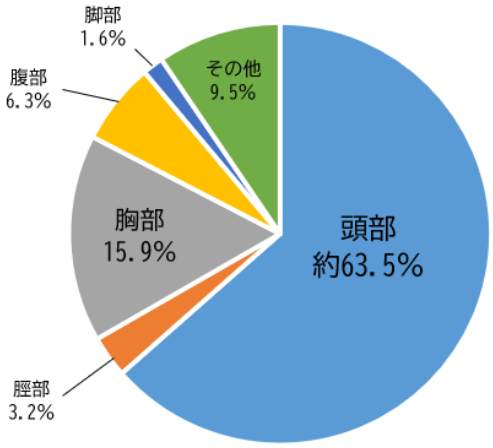
（土木部土木計画・交通安全課）

【ヘルメット着用の重要性】

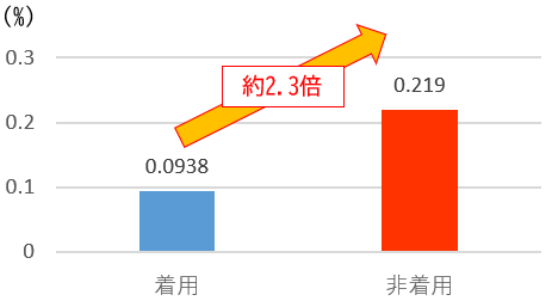
都内の自転車事故による死亡者（令和３年～令和７年中）の約 63.5%が頭部に致命傷を負っており、ヘルメットを着用していない時の死傷者に占める死者の割合（致死率）は、着用時の約 2.3 倍も高くなっていることから、頭部損傷が重大な事故につながることが明らかになっています。

道路交通法第 63 条の 11 において、保護者の方は、13 歳未満の子どもにヘルメットをかぶらせるよう努めなければならないと定められています。また、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」第 15 条においても、児童・高齢者に対するヘルメットの着用努力義務が、また、同第 19 条では、成人を含む自転車利用者に対しても、ヘルメットを着用し交通事故防止に努めるものと規定されています。

大人が子どもにヘルメットを着用させることはもちろん、大人自身も、ヘルメットなど交通事故の被害を軽減する器具の利用は重要です。



図：都内の自転車乗用中死者の損傷主部位比較（令和３年～令和７年中）
（出典：警視庁ホームページ）



図：都内のヘルメット着用状況別の致死率（令和３年～令和７年中）
（出典：警視庁ホームページ）

６）新たなモビリティへの対応

移動ニーズの多様化や技術の革新、海外などでの事例から、新たな電動小型モビリティがこれからも登場してくることが想定されます。利用者に対するルールの周知として、警察署や関係機関等と連携し、ヘルメットの着用促進や正しい交通ルールなどの情報を、区ホームページ、SNS、交通安全イベント等を通して電動小型モビリティの購入者や利用者に対して周知・啓発します。



図１-４-１-７　電動キックボード販売会社が購入者へ配付しているチラシ
※チラシの内容は令和３(2021)年３月時点
（出典：SWALLOW 合同会社ホームページ）

（土木部土木計画・交通安全課）

② 「ながらスマホなど重大事故に直結する交通違反行為への対策」のための施策

区は、警察署等の関係機関と連携し、あらゆる機会を捉えて、ながらスマホをはじめとする重大事故に直結する交通違反行為の防止に向けた広報啓発活動を推進します。あわせて、自転車の交通反則通告制度（青切符）の内容も踏まえ、交通ルールの遵守を一層徹底するとともに、違反行為の抑制を図ります。

これにより、一人ひとりの交通安全意識の向上を図るとともに、これらの違反行為を許さない社会的な機運を醸成し、交通事故の未然防止につなげていきます。

（ア） 交通安全運動での啓発

春と秋の年 2 回実施される全国交通安全運動に合わせ、信号無視や一時不停止、ながらスマホなど重大事故に直結する交通違反行為の危険性について周知します。また、全国交通安全運動前に実施している、各交通関係機関で構成する交通安全協議会において、啓発チラシの配布協力依頼をするとともに、バスや鉄道において車内放送での呼びかけや駅構内に啓発ポスターを貼るように各事業者に依頼する等、各主体による啓発活動を推進します。

（土木部土木計画・交通安全課）



図１-４-１-８ 警視庁啓発チラシ①

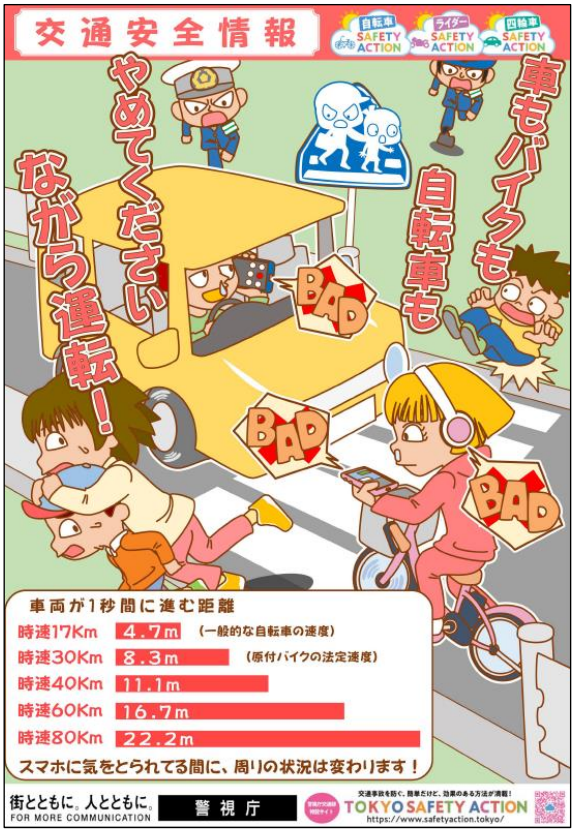


図１-４-１-９ 警視庁啓発チラシ②

（イ） 交通安全啓発イベントでの周知

各警察署や消防署、鉄道事業者と連携して、ながらスマホの防止活動のほか、様々な交通安全啓発イベントを実施しています。対象者は、通行人から公園利用者、商店街の

買い物客、自転車利用者、区役所来庁者等さまざまです。

交通安全啓発イベントを通じて、ながらスマホなど重大事故に直結する交通違反行為への対策をさらに強化していきます。また、区役所本庁舎等で実施する交通安全啓発イベントにおいて、ながらスマホや信号無視などの違反行為による事故防止を目的として交通安全意識の向上を図ります。

（土木部土木計画・交通安全課）



警察署と連携した「歩きスマホ禁止キャンペーン」



警察署と連携した区民まつりにおける交通安全啓発活動

（ウ）　学校等での交通安全啓発活動による周知

第１部第４章「２　交通安全教育と交通安全意識の啓発」のとおり、小学生向けに小学生自転車運転免許証交付事業、中学生向けにスケアード・ストレイト方式の安全教育を実施しています。また、啓発チラシの配布等を通じて、子どもから親、同居の家族へと啓発の輪を広げ、ながらスマホなど重大事故に直結する交通違反行為への対策を推進します。

（土木部土木計画・交通安全課）

（エ）　交通安全動画を活用した周知・啓発

区ホームページで交通安全動画を紹介し、各交通手段ごとに交通安全に関する情報提供及び啓発を実施しています。インターネットを活用した情報発信の重要性が高まる中、子どもたちをはじめとする幅広い世代が交通安全について理解を深められるよう、交通安全動画を積極的に活用し、ながらスマホや信号無視等の交通違反行為の防止をはじめとした、各種交通安全啓発活動を推進します。

（土木部土木計画・交通安全課）



図 1-4-1-10　交通安全絵本「みくちゃん　おつかい、だいじょうぶ？」の読み聞かせ動画配信

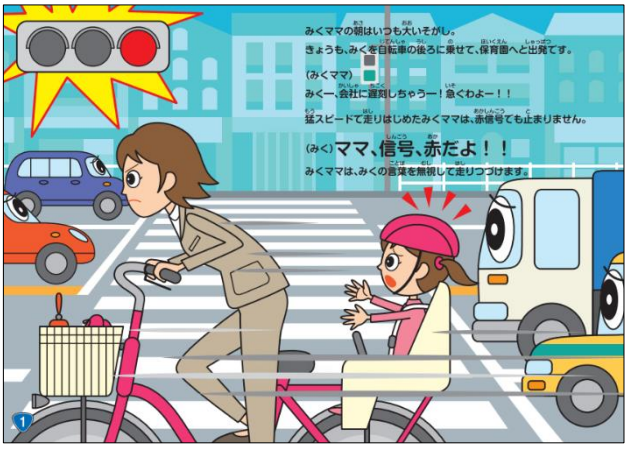


図 1-4-1-11　交通安全絵本「みくママのあぶない！ハラハラ運転」の読み聞かせ動画配信

（オ）　商店街やサイクルショップ等への啓発協力依頼

多くの買い物客で賑わう商店街や、クルマやバイクが立ち寄る整備工場、免許更新センター、自転車利用者が立ち寄るサイクルショップ等、様々な場所で、啓発ポスターの掲示やチラシ配布による啓発活動を行うことで、ながらスマホなど重大事故に直結する交通違反行為への対策を推進します。

（土木部土木計画・交通安全課）

2　交通安全教育と交通安全意識の啓発

交通安全教育は、人命尊重の理念に基づき、区民一人ひとりに対し、自他の生命の尊重と他人への思いやりの心をもち、正しい交通「ルール」と「マナー」を習得し、危険を予知・回避する能力を身につけた社会人として育成することを目的とします。

そのため、学校・家庭・地域・職場等の各領域において、ライフステージに応じた交通安全教育の推進が必要であり、交通安全教育体制を整備し、交通安全意識の高揚と広報啓発活動の充実・強化を図ります。

平成 15（2003）年４月１日に、全国初となる自転車の安全利用推進のため「東京都板橋区自転車安全利用条例」を制定し、区・事業者・関係団体及び区民等、各々の責務を明確化し、交通安全意識の向上と交通安全指導の徹底を図ることの重要性を明文化しました。

子どもから若年層、成人、高齢者までの全世代と、各々の生活環境を踏まえた交通安全意識の啓発に取り組みます。また、交通安全を体得することにより、自らの自転車の安全利用を心掛けるとともに、地域全体の交通安全を一人ひとりが支えようとする意識や相手を思いやる心を育み、交通事故の減少につながるよう交通安全教育の普及に努めます。

（１）学校等における交通安全教育の推進

学校等における交通安全教育は、学校の教育活動全体を通じて、家庭・地域社会の連携のもとに行うことを基本とします。

日常的に適切な指導を幼児・児童・生徒の発達段階に応じて計画的・組織的に行うとともに、

校長会・副校長会・生活指導主任研修会のほか、ＰＴＡ連合会にも趣旨の徹底を図り、積極的に安全教育の普及・充実に努め、交通安全に関する実践的な行動や能力を育成します。

また、地域社会の交通安全に関する事業に関心を持ち、意欲的に参加する意識の醸成を図ります。

（ア）　小学校

通学路を使っての正しく安全な登下校、身近な交通安全施設の利用、自転車の安全な乗り方等を通じて、進んで交通規則を守る習慣や安全な生活を営む態度や能力の育成を中心に指導を行います。

指導にあたっては、教科（生活科等）・特別活動・総合的な学習の時間において、関係機関の協力による講話や地域安全マップの作成による体験的学習の実施を通じて、交通安全と交通災害防止に関する能力、態度の育成に努め、交通社会の一員としての責任と自覚を高めます。

また、改正された道路交通法に則り、区立全小学校において、区独自の自転車安全利用に関するワークシート（小学校第３、４学年用、第５、６学年用）等を活用して、自転車による危険な違法行為に関する意識の向上を図ります。

（教育委員会事務局指導室）

小学生自転車運転免許証交付事業

区内の小学生を対象とした交通安全教室を警察署と連携して実施し、交通マナーや交通ルールの指導・徹底を図ります。また、自転車の正しい乗り方の実技テスト・法規テストを実施し、「自転車運転免許証」の発行を行い、責任と自覚を持たせます。

（土木部土木計画・交通安全課）

図１-４-１-12　自転車運転免許証（みほん）



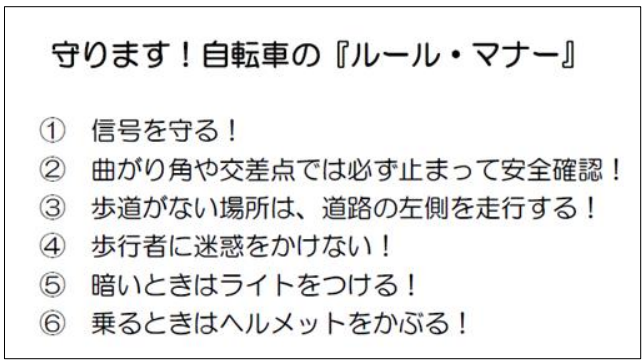


表１-４-１-13　自転車運転免許証交付数

	令和４（2022）年度	令和５（2023）年度	令和６（2024）年度	令和７（2025）年度	令和 12（2030）年度（目標値）
実施回数（回）	28	33	36	38	38
参加者数（人）	1,889	2,326	2,582	2,544	2,563

（土木部土木計画・交通安全課）



交通安全教室実施状況（実技）



交通安全教室実施状況（座学）

（イ）　中学校

幼児期や小学校における安全教育を基礎として、自転車の安全な利用、交通事情の理解や交通法規の遵守、応急処置の方法、交通災害防止と交通弱者への配慮等に関する基本的事項の理解と能力の育成を中心に指導を行います。

指導にあたっては、教科（保健体育等）、特別活動、総合的な学習の時間において、体験的な活動を重視した学習活動を行うことにより、交通安全と交通災害防止に関する知識、理解を深め、実践的な能力や態度の育成を図り、交通社会の一員としての自覚と責任感を高めます。

（教育委員会事務局指導室）

スケアード・ストレイト方式の安全教育

区内の中学生を対象として、交通事故の現況を踏まえ、交通ルールやマナーの徹底を目的とした「中学生交通安全教室」を実施します。身近な乗り物である自転車の整備・点検方法の実践や、スタントマンによる実演を通じたスケアード・ストレイト（恐怖の直視）を通じて、体験的に交通事故の危険性や歩行者の安全確保など他の通行者への配慮について指導します。特に、歩行中や自転車乗用中のながらスマホは、注意力の低下を招き、重大事故につながるおそれがあることから、その危険性を理解させるため、スタント実演の中で具体的に示します。

（土木部土木計画・交通安全課）



体験型交通安全講習会①



体験型交通安全講習会②

表１-４-１-14　実施校数及び参加者数

	令和４（2022）年度	令和５（2023）年度	令和６（2024）年度	令和７（2025）年度	令和 12（2030）年度（目標値）
実施回数（回）	7	7	8	6	7
参加者数（人）	2,457	2,693	3,467	2,640	3,054

※　在学中に１回、スケアード・ストレイト方式の安全教育が受けられるようにしています。

（土木部土木計画・交通安全課）

（ウ）　通学時の安全確保

通学路については、学校が保護者等関係者と協議し決定していますが、登下校時における児童の安全を確保するため、歩行者用信号機が設置されていない等の危険箇所に学童擁護員を配置し、安全対策に努めるとともに、児童が歩行者として正しいルールを身につけるよう指導しています。

また、学校は、保護者等関係者と通学路内における道路の補修や交通安全施設の整備、交通標識の設置等要望箇所の選定を行います。そして、地域教育力推進課に提出された通学路に関する交通安全の要望に対して、所管警察署並びに道路管理者である区の土木部職員等と合同点検を行い、個々の要望箇所について検討・対応します。

（教育委員会事務局地域教育力推進課）

（エ）　高等学校

高等学校では、小・中学校での学習内容を確実に定着させるとともに、交通社会の一員として必要な交通マナーや主体的な安全行動を身に付けるよう指導します。特に、自転車等の安全な利用に関する事項を、生徒や地域の実情に応じて計画的、組織的に取り上げるなど、交通安全に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。また、警視庁と連携し、交通安全に関する情報共有や支援を受けながら、高等学校における交通安全教育の充実を推進します。

（東京都教育庁）

（オ）　特別支援学校

特別支援学校では、校種に準じた交通安全を児童・生徒の障害の程度に応じて指導します。特に、通学路の交通事情や通学方法に応じた安全な通学の仕方、交通ルールやマナーなどの基本的事項の理解など、危険を回避する能力の育成を図ります。

また、東京都都民安全総合対策本部と連携し、シミュレータ等の体験機器を活用した参加・体験型の交通安全教室を推進します。

（東京都教育庁）

（カ）　保育園・幼稚園

身近な生活における交通安全のきまりを理解させ、進んできまりを守り、安全に行動できる実践的な習慣や態度を身につけます。

１）　散歩時の交通安全指導の実施

日々の保育のなかで行われる散歩の際に、安全な道路の通行方法や横断方法はもとより、停車車両の荷物の積み下ろしやドアの開閉、二輪車のマフラーによる火傷など、路上の危険についても指導をしていきます。また、よそ見による衝突や下り坂で走っての転倒など歩き方の指導を随時行います。

（子ども家庭部保育運営課、教育委員会事務局学務課）

２）　登降園時の父母等への交通安全啓発の実施

登降園時に父母に対し、自転車に乗る際のヘルメットの有効性や路上駐車時の安全性確保等について、随時注意喚起します。

（子ども家庭部保育運営課、教育委員会事務局学務課）

トラフィック・スクール

「自分の命は自分で守る」ことを学ぶため、また、幼児の交通事故防止の目的で、実際の街並みを再現した模型（ジオラマ）を使い、体験型の交通安全教育（げんきっ子トラフィック・スクール）を行う板橋区独自の施策です。関係機関との連携を図りながら、幼児の発達段階・状況に応じて計画的かつ継続的に指導しています。

（子ども家庭部保育運営課、土木部土木計画・交通安全課）

表１-４-１-15　トラフィック・スクール（保育園にて実施）

	令和４（2022）年度	令和５（2023）年度	令和６（2024）年度	令和７（2025）年度
実施回数（回）	86	71	100	83
参加者数（人）	1,887	1,729	2,323	1,804

（子ども家庭部保育運営課）



実際の街並みを再現した模型（ジオラマ）による「トラフィック・スクール」



実際の道路に出て体験型で行う「トラフィック・スクール」

（２）運転者に対する交通安全教育

四輪車・二輪車の運転手に対しては、安全運転に必要な知識及び技能に加え、歩行者保護意

識の徹底をはじめ、飲酒運転の禁止や妨害運転の禁止など、基本的な交通ルールの周知徹底を図るほか、歩行者や他の車両に対する思いやりの気持ちを持って運転する交通マナーを定着させる交通安全教育を推進しています。

（警察署）

①　安全運転管理者部会等と連携した交通安全教育

安全運転管理者部会及び業種別の組織団体等と連携の上、各事業所に訪問して交通安全教室を実施し、横断歩道における歩行者保護の徹底、薄暮時間帯における早めの前照灯点灯走行（トワイライト・オン運動）等、交通事故の防止に重点を置いた交通安全教育を行っています。

（警察署）

②　二輪車実技教室の実施

板橋区３警察署（板橋・志村・高島平）では、年間を通じて（夏冬の期間を除く）、二輪車を所有している方なら誰でも参加可能な二輪車実技教室を実施し、二輪車の事故防止に関係する情報発信等を行い、運転技術及び交通安全意識の向上を図ります。

（警察署）

（３）障がい者に対する交通安全教育

障がい者の障がいの状況や特性により発生する交通事故や交通ルール違反を防止するため、交通事故を未然に防ぐ対策の強化と交通安全に対する理解や意識の向上を図ります。

区立福祉園等の障がい者通所施設利用者に対し、日常活動の中で交通ルールやマナーの習得ができるよう支援するとともに、交通事故防止など交通安全対策を進めます。

（福祉部障がい政策課）

（４）地域社会における交通安全意識の醸成

①　地域の交通安全組織の拡大と育成

交通安全活動を地域社会の隅々まで浸透させるため、各町会・自治会において、地域交通安全協会等と協力し、交通ルール及びマナーの啓発を行います。

また、町会連合会の機関紙「いたばし町連」において交通安全に関する記事を掲載し、意識の醸成を図るとともに、町会等の組織の活性化及び交通安全活動のさらなる充実に努めます。

（区民文化部地域振興課）

（ア）　子どものための施策

１）　交通少年団ＢＡＧＳ（バッグス）への加入を促進し、組織拡大を図るとともに、団員に対する交通安全教育と活動上の助言、指導及び研修を積極的に行い、団体活動を通して交通安全意識の普及・浸透を図ります。

（警察署）

２）　地域交通安全協会等の拡充促進と積極的な活動の支援により、子どもに対する交通安全意識の高揚を図るほか、小学校と連携し、通学路における交通安全対策を推進します。

（警察署）

３）　自転車利用対策として、区と連携の下、自転車安全教室、子ども自転車大会、自転車街頭点検整備等を通じて、自転車の安全な利用を促進し、自転車事故防止を図るとともに、地域住民、交通少年団ＢＡＧＳ等と連携し、自転車のルール・マナーの向上に努めます。

（警察署）

（イ）　若年層のための施策

１）　高等学校関係者に対する働きかけ

高校生向け交通安全教育指導者用ＣＤ－ＲＯＭ及びマニュアル等を活用した学校教育の場における交通安全教育を積極的に推進します。

また、二輪車実技指導等の実施を働きかけるなど、高校生・大学生等の交通安全意識の高揚を図ります。

（警察署）

２）　二輪車関係団体と連携した二輪車実技教室の充実強化

４章２（２）「②　二輪車実技教室の実施」について、若年層に対しても参加を勧奨します。

（警察署）

３）　関係機関と連携した広報活動の展開

都や区、関係機関との連携により広報活動を推進するとともに、あらゆる警察の活動を通じて交通事故防止とマナー向上についての交通安全指導を積極的に実施します。

（警察署）

（ウ）　成人のための施策

区内では、成人の中でも特に 40 歳代から 50 歳代が関与する交通事故が多く発生しています。この年齢層は、日中は仕事等で外出していることが多く、交通安全教育を受けることが難しい年齢層です。区としては、区民まつりや農業まつり、街頭キャンペーン等において啓発活動を行い、交通安全意識の向上を図ります。また、区内事業者等に対し、警察署等と連携して従業者への研修や情報提供を促進します。今後も警察署と連携し、成人に適した交通安全教育を推進し地域の交通安全の向上に努めます。

（土木部土木計画・交通安全課、警察署）

（エ）　高齢者のための施策

高齢者に交通事故の実態を知らせるとともに、加齢に伴う身体の変化の自覚と、交通安全に対する意識を高めるために、シニアクラブ連合会（旧：老人クラブ連合会）が警察署と連携して実施する交通安全教室を支援します。また、各クラブによる自主的な交通安全活動を推進し、交通安全教育指導者の育成を図るとともに、交通安全の呼びかけを積極的に推進します。

（健康生きがい部生涯活躍推進課）

② 地域ぐるみの「交通安全運動」の推進

（ア） 全国交通安全運動

全国交通安全運動は、区民一人ひとりに交通安全思想の普及浸透を図り、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とともに、区民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進し、交通事故防止の徹底と「安全で快適な交通社会」の実現を目的としています。

また、実施にあたっては、

１） 効果的な交通街頭活動及び交通違反の指導取締りの徹底

２） 広報啓発活動及び交通安全教育の推進

３） 関係機関・団体等との連携の強化

など、地域の実態に即した地域・職域ぐるみの交通安全活動を効果的に推進します。

（警察署）

（イ） 一日交通安全運動の日

原則として、毎月 10 日を「一日交通安全運動の日」と位置付け、地域の交通実態に即した重点を定め、交通安全活動を実施します。

（警察署）

（ウ） 暴走族追放強化期間

暴走行為が活発になる時期に暴走族追放強化期間を設定し、暴走族追放機運の高揚、若者の交通安全意識の向上を促進し、二輪車による事故防止を図るとともに、暴走族による不法事案の取締りを推進します。

（警察署）

（エ） トワイライト・オン運動

年間を通じ、車両の前照灯を日没より早めに点灯し、ドライバーや歩行者の注意を喚起する「トワイライト・オン運動」を各事業所、関係機関等に働きかけるほか、「交差点アイコンタクト運動」を通じて区民に働きかける活動を推進します。

（警察署）

③ 家庭・学校・職域における交通安全教育活動の推進

（ア） 家庭における推進

保護者が中心となって身近な話題を取り上げ、交通安全について話し合いが行われるよう、協力団体等の組織を通して情報の提供を行い、交通ルールと交通マナーの普及浸透を図ります。

（警察署）

（イ） 幼稚園（保育所を含む）、小・中・高等学校における推進

指導要領等に基づき、積極的に交通安全教育を推進していくとともに、教員・保育者に対し、それぞれの対象に応じた自主的な交通安全教育活動の推進に向けた協力を依頼します。

（警察署）

（ウ）　職域における推進

事業所を中心とした各種運転講習会を実施するほか、安全運転管理者・運行管理者等を通じた交通安全教育活動を推進します。

（警察署）

（エ）　地域における推進

町会・自治会等を単位とした各種講習会を実施するほか、交通安全協会・交通少年団等、交通安全組織・団体に対する交通安全教育活動を計画的に進めます。

（警察署）

④　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、交通管理者、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、「だれもが安全に安心して利用できる道路交通環境づくり」を進めます。

（警察署）

（５）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

広く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させるため、テレビ、ラジオ、新聞、ウェブサイトや SNS 等の各種媒体をはじめ、視聴覚教材、デジタルサイネージ、ポスター、チラシ等の広報媒体を活用するとともに、交通安全イベント等のあらゆる機会を通じて、事故状況に応じた、きめ細かく効果的な広報活動を推進します。

（警察署）

②　交通安全運動等行事の拡充

春・秋の全国交通安全運動及び年末のＴＯＫＹＯ交通安全キャンペーンを効果的に推進し、交通安全意識のより一層の普及徹底に努めます。また、子どもから大人まで交通安全に関して参加・体験型のイベントを開催し、交通安全意識の高揚を図るほか、区の様々な行事において交通安全に関するＰＲ活動を推進します。

（警察署）

③　妨害運転等防止に向けた安全運転に関する広報啓発

他の車両等の通行を妨害する目的で行う、車間距離不保持や急ブレーキ等の一定の違反行為は、妨害運転に該当するとともに、重大交通事故につながる極めて悪質・危険な行為です。「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持って、安全な運転を心がけるように、車両の運転者に対する広報啓発活動を推進します。

（警察署）

④　シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の推進

（ア）　広報媒体を積極的に活用した普及啓発

テレビ・ラジオ・広報紙等の各種の広報媒体を積極的に活用するほか、シートベルト体験車を活用するなどして、後部座席を含めた全席着用の必要性と着用効果に関する普及啓発を推進します。

（警察署）

（イ）　各種講習会や街頭キャンペーンの実施

各種講習会や街頭キャンペーンを通じて、チャイルドシートの正しい着用及び体験的な交通安全教育を推進するとともに、関係機関・団体との連携を密にし、チャイルドシートの普及促進を図ります。

（警察署）

⑤　薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進

薄暮時（日没の前後それぞれ１時間）や夜間における自転車、歩行者の交通事故を防止するため、スポークリフレクターやシール式反射材用品の活用、外出時の目立つ色の服装の活用について、広報啓発活動を推進します。

（警察署）

⑥　通学路周辺を通行する運転者に対する啓発活動

各種キャンペーンを通じて、通学路周辺を通行するドライバーに対する速度抑制や子どもを交通事故から守るための広報活動を推進するほか、登下校児童の保護誘導活動を強化します。

（警察署）

⑦　高齢者の運転免許証自主返納

近年、高齢者の運転ミスや高速道の逆走などのニュースが多く報道されています。運転に自信がなくなった方や、家族から運転が心配と言われた方には、運転免許証の自主返納について周知していきます。区は、各種広報媒体を有効に活用し、運転に不安を感じる高齢者等に対し、運転免許証の自主返納を促し、運転経歴証明書制度の普及に努めている都と警視庁の活動に協力していきます。

（土木部土木計画・交通安全課、警察署）

【「ルール」と「マナー」】

・「ルール」とは、法律・規則等で定められた、必ず実施すべき行動です。道路を通行し交通社会に参画する以上、本来、だれもが最低限のルールを理解し、そのルールに従って行動（運転）する必要があります。自転車は免許を必要としない乗り物であり、だれもが気軽に利用できるという利点がある反面、正しいルールを知らないまま利用できてしまうという弱点も持ち合わせています。必ず実施しなければならない「ルール」を、だれもが理解できるよう周知を徹底し定着させることが何より重要となります。併せて、ルール違反に対し適切な指導・取締りの実施も必要です。

・「マナー」とは、ルールに上乗せして行う相手への思いやりの行動です。だれもが快適に通行できるよう、状況に応じて道を譲りあう行動などがマナーに該当すると言えます。どのような行動が良いマナーに該当するのかについては個人により感じ方が異なるため、一概に全ての行動をマナーとして定義することは難しいですが、より快適な通行環境を実現するために、相手への思いやりを持った行動を意識することが重要です。

・従来の自転車の交通安全施策において「ルール・マナーを順守する」のように、両者を同じものとして用いるケースも少なくありませんでした。本計画及び自転車計画では、上記のように「ルール」と「マナー」の違いを意識して使い分けています。

3　社会情勢の変化に伴う安全対策

（1）電動キックボード等の交通安全啓発

現在、電動キックボード等は、その性能に応じて一般原動機付自転車又は特定小型原動機付自転車に分類されており、それぞれに応じた交通ルールや保安基準が適用されています。

令和５（2023）年７月に施行された改正道路交通法により創設された特定小型原動機付自転車については、年齢制限（16 歳以上）がありながらも運転免許が不要のため、ラストワンマイルの移動手段として利用しやすい車両である一方、交通ルールの理解不足や誤認による違反行為や事故の発生が懸念されます。

電動キックボード等による交通事故を防止するため、あらゆる機会を捉えて関係機関と協力しながら交通安全啓発活動を実施し、正しい電動キックボード等の利用方法を周知していきます。

（土木部土木計画・交通安全課）

（2）ペダル付き電動バイクの対策

現在、街中で新たなモビリティを目にすることが多くなってきました。中でもペダル付き電動バイクは、外見上は電動アシスト自転車に似ており、一般的に「フル電動自転車」や「モペット」等の表現で呼ばれることがありますが、バッテリー等の力のみで動くモーターを搭載しているため、ペダルをこがなくてもオートバイのように走行することができます。

このペダル付き電動バイクは、電動アシスト自転車とは異なり、法律上は原動機付自転車等にあたり、公道を走る際は運転免許のほか、ナンバープレートなどが必要となります。現在、ペダル付き電動バイクは、インターネット等で簡単に購入することができます。区としては、誤った認識による交通違反・事故等を未然に防止するため、警察署等と連携し、注意喚起を図ります。

（土木部土木計画・交通安全課）

（3）外国人への交通安全対策の推進

区における外国人人口が近年右肩上がりで増加しており、都全体においても同様の傾向が見られます。また、警視庁総務部提供の「交通事故統計資料」によると、区内における外国人の交通事故は、令和４（2022）年が 88 件、令和５（2023）年が 65 件、令和６（2024）年が 84 件、令和７（2025）年が 87 件となっており、特に四輪車及び自転車利用時の事故が多くみられる状況にあります。このような状況の中、外国人が区内において四輪車等を安全に運転できるよう、日本の交通ルールやマナーについて理解を促すための取組を推進する必要があります。

このため、関係機関や団体と連携し、外国語版リーフレット、動画や区の情報誌等を活用し外国人に向けた分かりやすい日本の交通ルールの情報発信を行うとともに、外国人コミュニティや日本語学校、外国人を多く雇用する企業等に対して、日本における基本的な交通ルール等の周知に重点を置いた外国人向け交通安全教育を推進し、交通事故防止を図ります。

（土木部土木計画・交通安全課、警察署）

（4）生活道路における安全対策の推進

警察署では、生活道路における交通事故防止対策として、区域内の最高速度を 30km/h に規制する「ゾーン 30」等を整備しており、区においても関係機関と連携しながら、安全な通行環境の確保に努めています。

第２部第２章１（１）「道路交通環境の整備と交通実態に即した交通規制の推進」に示しているとおり、令和８（2026）年９月に施行された改正道路交通法施行令により、生活道路における法定速度の見直しが行われました。

区としては、このような生活道路対策の推進や法制度の改正を踏まえ、生活道路における安全確保の重要性について区民への周知・啓発を進めるとともに、関係機関と連携し、交通ルールの遵守徹底を図ります。

（土木部土木計画・交通安全課）

第２部



行政機関・関係機関の取組

第１章



道路交通環境の整備

１　区道の整備・補修

２　交通安全施設等の整備

３　道路利用の適正化

４　特定車両の通行に係る安全確保

1 道路交通環境の整備

交通安全の基盤となる道路交通環境の整備推進と安全利用の推進

だれもが安心・安全で快適かつ円滑な道路交通を確保するためには、その基盤となる道路交通環境を整備することが重要です。

区内の道路交通環境をみると、首都高速５号線・中山道・川越街道・新大宮バイパス・環状７号線・環状８号線・山手通り（環状６号線）といった幹線道路と、これらを補完する区道による道路網の機能が重要な役割を果たすことになります。

よりよい道路交通環境を整備するためには、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた道路、歩道、照明や標識などの整備のほか、道路利用の適正化を進めていくことが必要です。また、区内の道路交通環境整備の一翼を担う道路管理者及び交通管理者との連携を図るとともに、それぞれの取組との整合を確保することが不可欠です。

この章では、道路や交通安全施設などの個別整備のほか、道路利用の適正化や特定車両の通行に係る安全確保の取組について掲載します。

区道の整備・補修

交通の円滑化や安全な歩行者空間の確保、生活道路への通過交通流入の抑制を図るため、区道の整備を行うほか、既設の道路については、道路パトロールや定期点検等を踏まえ、計画的に路面補修を行います。

交通安全施設等の整備

歩道や防護柵、道路照明の整備による道路通行者の安全確保をはじめ、だれにでも分かりやすい道路案内標識の設置や、高齢者をはじめとした歩行者が安全に通行できる信号機の整備、道路交通の円滑化を図る道路反射鏡や自発光式道路鋲の整備、各施設の整備に重要となるユニバーサルデザインを推進していきます。

道路利用の適正化

区が管理する道路への工作物等の占用及び「板橋区道路占用工事調整会議」による大規模な占用工事の効率的化のための占用調整のほか、違法な道路占用の撤去指導等の監察を行います。

特定車両の通行に係る安全確保

区内の清掃車の収集運搬中の安全確保のほか、タンクローリーや専用容器を用いた危険物運搬の安全確保に関わる指導や広報を行います。

１　区道の整備・補修

（１）区道の整備

交通の円滑化や安全な歩行者空間の確保、生活道路への通過交通流入の抑制を図るため、補助第 249 号線、板橋区画街路第８号線、第９号線、東武鉄道東上本線付属街路第５号線、第６号線の都市計画道路の整備を進めます。

（まちづくり推進室地区整備課、鉄道立体化推進課、土木部工事設計課）

表２－１－１－１　板橋区交通安全計画 2025 期間中ほかの都市計画道路の整備状況

	令和４ (2022)年度	令和５ (2023)年度	令和６ (2024)年度	令和７ (2025)年度
補助第 249 号線 （100m）		事業中		
板橋区画街路 第８号線 （約 210m、約 3,900 ㎡ （交通広場））		事業中		
板橋区画街路 第９号線 （23m、3,348 ㎡ （交通広場））		事業中		
東武鉄道東上本線 付属街路第５号線 （42m）		事業中		
東武鉄道東上本線 付属街路第６号線 （84m）		事業中		

＊：板橋区画街路第８号線は、再開発組合による施行

（まちづくり推進室地区整備課、鉄道立体化推進課、土木部工事設計課）

表２－１－１－２　板橋区交通安全計画 2030 期間中における都市計画道路の整備計画

	令和８ (2026)年度	令和９ (2027)年度	令和 10 (2028)年度	令和 11 (2029)年度	令和 12 (2030)年度
補助第 249 号線 （100m）	事業中			令和 11 年度 整備完了	
補助第 234 号線 （260m）	事業化準備				
板橋区画街路 第８号線 （約 210m、約 3,900 ㎡ （交通広場））			令和 10 年度 整備完了		
板橋区画街路 第９号線 （23m、3,348 ㎡ （交通広場））					令和 12 年度 整備完了
東武鉄道東上本線 付属街路第５号線 （42m）					令和 12 年度 整備完了
東武鉄道東上本線 付属街路第６号線 （84m）					令和 12 年度 整備完了

（まちづくり推進室地区整備課、鉄道立体化推進課、土木部工事設計課）

（２）区道の補修

安全かつ円滑な交通を確保するため、道路パトロール、定期点検、地域通報の活用などの手段を用いて道路の状態を適切に把握し、状況に応じた道路メンテナンスを計画的に実施します。

（土木部工事設計課、南部・北部土木サービスセンター）

表２－１－１－３　区道の補修（㎡）

	令和８ （2026）年度	令和９ （2027）年度	令和 10 （2028）年度	令和 11 （2029）年度	令和 12 （2030）年度
道路補修工事	65,000	65,000	65,000	65,000	65,000

※　本事業は、区の実施計画である『いたばし No. 1 実現プラン 2028「実施計画」編』の計画事業であるため、同計画の改定等に伴い事業量が変更になる場合があります。

（土木部工事設計課）

２　交通安全施設等の整備

（１）歩道の整備

安全で快適な歩行空間を確保するため、今後、都市計画道路等新たな道路の築造に合わせて整備を進めていきます。

（土木部工事設計課）

（２）防護柵の整備

車両の路外等への逸脱防止を図る「車両用防護柵」と、歩行者の無秩序な車道への横断抑制や転落防止を図る「歩行者・自転車用柵」をそれぞれ適切に設置し、道路交通の安全確保と車両等の破損拡大防止に努めます。

また、事故等によりこれらが破損した場合は、速やかに補修を行います。

（土木部工事設計課、南部・北部土木サービスセンター）

（３）道路照明の整備

道路照明の整備は、道路状況及び交通状況を把握できる明かりを提供することで、夜間における交通事故を防止し、道路通行者の安全を確保します。

道路照明の主体をなす区街灯は、令和７年度にＬＥＤ化（区の実施計画事業「街灯の更新」）を完了し、ランプの球切れによる不点時間の短縮及び照度改善を実施しました。

これらが不点灯となった場合は、速やかに補修を行います。

（土木部工事設計課）

表２-１-２-１　年度別街灯数の設置状況（基）

	令和４ （2022）年度	令和５ （2023）年度	令和６ （2024）年度	令和７ （2025）年度
LED 灯	22,839	24,032	26,041	27,807
セラメタ灯	21	21	1	0
蛍光灯	4,389	3,380	1,614	16
水銀灯類	534	404	223	26
合計	27,783	27,837	27,879	27,849

（土木部工事設計課）

このほか、夜間の交通安全のため商店会等で設置し、維持管理している街灯については、一部助成を行っています。

（土木部土木計画・交通安全課）

（４）案内標識の整備

案内標識は円滑な交通の運行を図るため、道路利用者に対し、必要な情報を一定の様式化された方法で提供して注意喚起するほか、道路の保全を確保する重要な交通安全施設です。

区道における施設名・地点名・路線名標識の道路案内標識については、新設・改修に合わせて、原則英語表示との併用を基本とし、固有名詞の表音をローマ字で表示することや、同一の施設については、同一の英語表示をすることで、外国人を含めた全ての人が、安全で快適な移

動ができるよう、わかりやすい道路案内標識の整備を図りました。

事故等により、これらが破損した場合は、速やかに補修を行います。

（土木部工事設計課、南部・北部土木サービスセンター）

区では、屋外案内標識を設置・更新する際に適用される庁内の統一ルールを定めた「板橋区屋外案内標識デザインガイドライン※」を策定しており、初めて区を訪れる人でも安心してまち歩きを楽しめるようにするとともに、街並みを整え、まちとしての魅力向上をめざします。

（都市整備部都市計画課）

（５）道路標識・信号機の改善

①　道路標識の整備

標識板の大型化、超高輝度化、内照化を図り、道路利用者にとって見やすく、わかりやすい道路標識の整備を進めます。

（警察署）

②　ゆとりシグナル・歩車分離式信号機の整備

「ゆとりシグナル（経過時間表示機能付歩行者用灯器）」は、青信号時の残り時間を表示することで無理な横断の抑制を、また、赤信号時の待ち時間を表示することで信号無視の防止を図るための信号機です。

歩行速度が遅い高齢者や、児童が安心して横断歩道を渡ることができるよう、高齢者用施設の近傍や通学路、駅周辺などの横断歩行者が多い集客施設の近傍を中心に整備を行います。

また、歩行者と車両の通行を時間的に分離することで、右左折車両による横断歩行者の巻き込み事故防止に大きな効果が期待できる歩車分離式信号機の整備を推進します。

（警察署）

（６）その他の交通安全施設の整備

道路交通の安全と円滑化を図るため、道路反射鏡・視線誘導標・滑り止め舗装・カラー舗装・自発光式道路鋲などの施設を整備します。

また、福祉のまちづくりの一環として、視覚障がい者誘導用ブロックの設置や、横断歩道付近の段差解消に努めます。

（南部・北部土木サービスセンター）

（７）ユニバーサルデザインのまちづくりの推進

だれもが安心して快適に移動や利用ができる「まち」づくりを進めます。ユニバーサルデザイン推進計画 2035 においては「無電柱化の推進」、「自転車通行空間整備事業」のほか、各地区の「まちづくり事業の推進」を計画事業としており、多様な人がつながる共生のまちをめざします。

（福祉部障がい政策課）

（８）都道に関する道路交通環境の整備

① 安全安心な生活道路の構築

（ア） 歩道の整備

・視覚障がい者誘導用ブロックの設置

② 交通安全施設等整備事業の整備

（ア） 防護柵の整備

（イ） 道路照明の整備

（ウ） 道路標識等の整備

（エ） その他の交通安全施設等の整備

・区画線

・視線誘導標

・滑り止め舗装

③ 交通事故多発箇所における交通安全施設の整備

（ア） 交差点改良による交通事故防止対策

・横断抑止柵の設置等

（イ） 要請等に基づく交通安全施設の整備

（東京都第四建設事務所）

３　道路利用の適正化

（１）道路の占用の調整

区が管理する道路上や上空、地下に一定の工作物、物件又は施設を設置し、継続して道路を使用する場合は、道路法に基づき道路管理者である区に申請し、その許可が必要となります。

また、大規模な占用工事の施工については、不経済な道路の掘削を避け、道路の構造の保全と交通の安全を確保するため、道路管理者である区や占用企業者等により構成される「板橋区道路占用工事調整協議会」を開催し、施工時期・施工方法等を十分に協議のうえ、道路管理者工事及び企業者等の占用工事の効率化を図り、道路上の工事が必要最小限の施工となるよう調整します。

（土木部管理課）

表２−１−３−１　板橋区交通安全計画 2025 期間中ほかの協議状況（件）

	令和４（2022）年度	令和５（2023）年度	令和６（2024）年度	令和７（2025）年度
占用工事許可協議件数	203	235	240	189
道路管理者工事に伴う協議件数	46	33	34	37
合計	249	268	274	226

（土木部管理課）

（２）道路利用の適正化のための監察

自動販売機・商品の陳列及び看板等の設置により違法に道路を占有している場合には、当該設置物品の設置者に撤去指導等を行います。

（南部・北部土木サービスセンター）

４　特定車両の通行に係る安全確保

（１）清掃車両による収集運搬車作業中の安全確保

区内には1日約160台（うち10台が区直営車）の清掃車が稼働しています。清掃車による収集運搬作業中の交通安全確保のため、様々な対策を行っています。

①　職員に対する安全運転教育の徹底

（ア）　所管警察署による職員を対象とした講演とビデオにより交通安全知識と交通安全意識を高め、正しい交通ルールの実践とマナーの向上を図っています。

（イ）　年間を通じて清掃車両特有の事故について、事例研修を行っています。

（ウ）　清掃安全運動月間（７月）・年末年始安全作業の際に各種の取組を実施しています。

・安全パトロール　・ワッペン（安全運動月間、年末年始災害防止期間）の着用

・懸垂幕の掲示、労働安全標語の募集、作業時の交通安全対策

（資源環境部資源循環推進課、板橋東・板橋西清掃事務所）

②　雇上会社への交通安全対策の指導・協力依頼

収集運搬作業の委託先の事業者に対しては、交通安全の確保にとどまらず、公共事業としての自覚を持ち、運転・作業マナーについても徹底が図られるよう、安全運転管理者等の責任者を通じて指導を行っていきます。

また、収集作業時間に通勤・通学時間帯が重なりやすいことから、小中学校周辺では通学時間帯には収集を行わないなど､他者の通行への配慮などについて徹底を図ります。

（資源環境部資源循環推進課、板橋東・板橋西清掃事務所）

③　区直営車の安全装置の搭載

区直営車を入れ替えの時期ごとに安全装置が搭載されている車両に変更しています。ソフト面だけでなく、ハード面からも事故のない安全な収集運搬作業に取り組んでいます。

（資源環境部資源循環推進課、板橋東・板橋西清掃事務所）

（２）危険物の輸送に関する交通安全環境の整備等

①　タンクローリーによる危険物移送の安全確保

タンクローリーの交通事故は、単独・多重事故に関わらず積載している危険物の特性により大規模災害に発展し、交通状況にも甚大な影響を及ぼす危険性があります。このため、定期的にタンクローリーを保有する事業者に対する立入検査を実施し、タンクローリーの維持管理、関係法令の遵守状況、事故発生時の対応要領等を確認するほか、不備事項がある場合には早急に是正指導を行います。

（消防署）

② 危険物の容器による運搬に係る安全確保

タンクローリーでの運搬以外にも、一般の方がガソリンスタンドで専用容器を用いガソリン、灯油等を購入し、運搬するケースもあります。

販売するガソリンスタンドの事業者に対し、適正な販売方法を指導するとともに、一般の方々へ消防署ホームページ、広報誌等を活用し、安全な危険物の購入・運搬について広報活動を展開します。

（消防署）

第２章



交通管理者による交通安全の取組

１　交通規制等の実施

２　道路交通秩序の維持

３　安全運転の確保

2 交通管理者による交通安全の取組

交通事故のないまちをめざして

警察署では運転者や歩行者をはじめとした道路通行者が安全かつ円滑に通行できるように、交通実態に即した交通規制の見直しや信号調整、信号の多現示化等の道路交通環境の整備をはじめ、適正な道路利用のための駐車や道路交通秩序の維持を図るとともに、幼児から高齢者までを対象とした交通安全教育の実施により、交通事故のないまちをめざして取組を推進しています。

交通規制等の実施

交通環境の整備や交通安全意識の啓発に加え、運転者や歩行者が安全かつ円滑に通行するための明確な交通規制や適切な指導・情報提供、交通管制システムの高度化を行います。

道路交通秩序の維持

道路をあらゆる通行者が利用する公共の場として、また、運送業に従事する運転者の職場として位置づけ、安全かつ円滑な交通を確保するための施策や取組を体系づけることにより、交通秩序の維持を図ります。

安全運転の確保

安全運転の確保のためには、運転免許取得の際だけでなく、継続的な運転実務を踏まえた安全教育を推進する必要があります。今後も児童から高齢者までの交通安全教育の推進により交通安全意識の向上を図ります。

１　交通規制等の実施

（１）道路交通環境の整備と交通実態に即した交通規制の推進

①　路線対策

幹線・準幹線道路等の交通の安全と円滑化を図るため、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。

また、事故多発地点における交通規制の見直し、信号機の改良、交差点改良、横断抑止柵の設置、車線構成の変更などの対策を講じます。

（警察署）

②　生活道路及び通学路における交通事故防止対策の推進

生活道路における歩行者及び自転車利用者を当事者とする交通事故を防止するため、最高速度 30 ㎞/h の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」の整備、道路標識の超高輝度化等の整備を進めるほか、道路管理者に対して、ガードレール等の設置や注意喚起のためのカラー舗装の整備を要請するなど、道路利用者である歩行者及び自転車利用者の視点に立った各種交通事故対策に取り組みます。また、令和８（2026）年９月に施行された改正道路交通法施行令により、生活道路における法定速度が 60 ㎞/h から 30 ㎞/h に引き下げられました。生活道路は、主に地域住民の日常生活に利用される道路であり、歩行者や自転車の通行が多いことから、これまで以上に低速度での通行が求められています。

さらに、通学路における安全を確保するため、通学路等に係る関係者は相互に連携し、必要な諸対策を進めます。

（警察署）

③　自転車通行空間の整備事例

警察と道路管理者が連携し、自転車通行空間の整備を推進しています。

普通自転車専用通行帯等の整備

・自転車道
・自転車ナビライン
・自転車ナビマーク
・歩道通行部分の指定

（警察署）

（２）先行交通対策

大規模な再開発や大型店舗の建設、道路、鉄道等の整備は、地域の交通に大きな変化を及ぼす反面、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、交通管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう計画立案者や事業者とあらかじめ調整を行うなど、先行交通対策を推進します。

（警察署）

（３）交通安全施設の改良及び交通管制システムの高度化

①　信号機の多現示化

交通事故の発生又はその危険性の高い地点の信号機について、交通状況に応じた右折矢印信

号や右直分離式信号の設置など、信号機の多現示化を行い、交通事故防止と交通の円滑化を図ります。

また、駅前、福祉施設、学校の周辺等において、歩行者通行の安全を確保するための歩車分離式信号への改良を進めます。

信号機の多現示化は、事故防止又は円滑化に効果的なことから、今後も継続的に推進し、特に歩車分離式信号機や右直分離式信号機について重点的に整備します。

（警察署）

② 信号制御の最適化

夜間交通閑散時については、車両の高速走行による交通事故を防止するため、事故多発傾向にある路線全体の走行調査、信号定数の見直し、設定及び効果検証を行います。

なお、事故が多発する路線と渋滞が多発する路線は、いずれも幹線・準幹線道路であるため、夜間の高速走行抑止と昼間の円滑化を併せて行います。

（警察署）

2 道路交通秩序の維持

（1）駐車秩序の確立

① 違法駐車の取締り

（ア） 使用者責任の追及等

放置車両確認機関※の適正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。

※ 警察署長から放置車両確認事務を受託した法人

（警察署）

（イ） 重点的取締り

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「取締り活動ガイドライン」に沿って、移動措置を含めた適切な取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立に努めます。

（警察署）

② 地域実態に応じた駐車規制の推進

荷さばき車両に配意した駐車規制の見直しについては、適正な駐車秩序の確保の観点及び地域住民の意見・要望を勘案し、地域の実態に応じて推進します。

（警察署）

③ 駐車需要に応じた駐車スペースの確保

（ア） パーキング・メーター等の利用向上

短時間の駐車需要に応じるため、地域の駐車実態を考慮した利用時間の設定や、日曜休日の運用等効果的かつ効率的なパーキング・メーター等の運用を促進します。

（警察署）

（イ） 駐車場のマップ作製・配布、有効利用等

駐車スペースの不足している地域については、関係機関等に対し、路外駐車場の整備促進に向けた働きかけを行うとともに、駐車場マップの作製・配布等により、既存駐車場の利用を促進します。

（警察署）

④　路外駐車場の整備促進

再開発事業や、大規模小売店舗等の計画を早期に把握し、適正規模の駐車場、二輪車駐車場、自転車駐輪場等の整備について関係機関等に働きかけます。

（警察署）

⑤　違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

関係機関・団体との連携を強化し、違法駐車抑止キャンペーン、合同パトロールを実施するとともに、ポスター、チラシの作成・配布や各種機関紙（誌）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。

（警察署）

⑥　東京都板橋区違法駐車等の防止及び自動車等の適正利用に関する条例の運用支援

条例制定の趣旨が十分に活かされるよう効果的な運用を支援し、地域の駐車秩序を確立し、交通の安全と円滑化を図ります。

（警察署）

⑦　自動車の保管場所確保の徹底

自動車の保管場所証明・届出事務の適切な実施を行うとともに、車庫代わり駐車、長時間駐車等の違反の指導取締りを推進します。

（警察署）

（２）指導取締りの強化

①　交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態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、横断歩行者妨害など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りを推進します。また、飲酒運転、無免許運転、又はこれに起因する交通事故・事件を検挙した際は、運転者の捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底し、酒類若しくは自動車等の提供罪、同乗罪のほか、教唆・幇助行為の確実な立件に努めます。

（警察署）

②　通学路等における指導取締り

通学路等における子どもの安全を確保するため、各警察署で重点通学路の登下校時間帯を勘案し、通行禁止違反や横断歩行者妨害をはじめとする児童の安全確保のための指導取締りを推進します。

（警察署）

③　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）

④　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、組織解体を図ることにより暴走行為の抑止に努めます。

また、暴走族の実態に関する情報発信や関係機関・団体・学校との連携強化を通じて、暴走族を許さない社会環境づくりに努めます。

（警察署）

⑤　整備不良車両の指導取締り

整備不良車両や不正改造の走行は、道路交通秩序を乱すとともに排気ガスによる大気汚染、騒音により環境悪化の要因ともなっています。

また、保安基準に適合していない自動車による爆音走行や公道上での競走行為など、危険・迷惑な行為を防止するため関係機関と連携し、指導取締りを実施します。

（警察署）

⑥　過積載の指導取締り

積載物重量制限違反は、交通公害（騒音、振動及び排気ガス）の要因となるほか、重大交通事故に発展する危険性が高いことから、重点的な指導取締りを実施します。また、使用者の背後責任等を厳しく追及し、過積載運行の根絶を図ります。

（警察署）

⑦　交通取締り用装備資器材の整備充実

交通取締りを適正かつ効果的に実施するため、各種取締り用資器材の整備充実を図ります。

（警察署）

⑧　自転車の指導・取締り

自転車利用者の交通違反に対しては、自転車指導警告カード等を活用した指導警告を行うとともに、悪質性及び危険性の高い交通違反や警察官の指導警告に従わない違反者に対しては、交通反則切符（青切符）等による取締りを実施します。

また、各警察署で「自転車指導啓発重点地区・路線」を選定し、さまざまな街頭活動を重点的に行うことにより、自転車の交通ルールの浸透を図ります。

（警察署）

⑨　危険物の輸送に関する指導取締り

タンクローリーやその他の車両による危険物の輸送・運搬は、その積荷の特性から大規模災害につながる潜在的危険性があります。関係業界及び危険物運送事業者に対して、道路交通法令、消防法令その他関係法令を遵守し、交通事故防止と危険物輸送の安全確保について細心の注意を払うように指導を徹底します。

（警察署）

⑩　ながらスマホなど重大事故に直結する交通違反行為への対策

第１部第４章１（２）『②「ながらスマホなど重大事故に直結する交通違反行為への対

策」のための施策』にて記載した内容を各主体と連携して取り組むとともに、街頭での指導・取締りを行います。

（警察署）

⑪　横断歩行者妨害違反の取締り

横断歩道手前の減速や横断歩行者優先等、歩行者の安全確保に向けた交通ルールの浸透を図るため、重大事故に直結する横断歩行者妨害違反の指導取締りを推進します。

（警察署）

⑫　二輪車対策の推進

二輪車事故多発路線や交差点を重点に、速度超過、信号無視、一時不停止、交差点優先車妨害等の悪質性、危険性の高い違反の指導取締りを強化します。また、ヘルメットの正しい着装及びプロテクターの着用の広報啓発活動を推進します。

（警察署）

⑬　電動小型モビリティに対する指導取締り

電動小型モビリティの利用者による悪質・危険な交通違反に対して厳正に指導取締りを行います。

また、販売事業者に対しては、道路交通法上の車両区分を明示するなどの安全指導を徹底するとともに、指導に従わない悪質な販売事業者に対しては、あらゆる法令の適用を視野に入れた積極的な捜査を推進します。

（警察署）

（３）悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化

①　悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進

他の車両等の通行を妨害する目的で行われる妨害運転等を認知した場合には、客観的な証拠資料の収集等を積極的に行い、妨害運転罪等のあらゆる法令の適用を視野に入れた厳正な捜査を推進します。

（警察署）

②　悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進

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小型モビリティに起因する交通事故、飲酒運転や薬物を使用しての運転、信号無視違反等、悪質・危険な運転行為による死傷事故等については、危険運転致死傷罪等あらゆる法令の適用を視野に入れた厳正な捜査を推進します。

また、ひき逃げ事件については、迅速かつ的確な初動捜査を徹底するとともに、各種交通鑑識資器材に加え、防犯カメラやドライブレコーダー等を効果的に活用し、被疑者の早期検挙を図ります。さらに、自動車の使用者等による悪質な違反行為の下命・容認事件、外国人運転手らによる白タク事件、交通事故を偽装した保険金詐欺事件等の巧妙化・国際化・多様化する交通特殊事件についても厳正な捜査を推進します。

（警察署）

3　安全運転の確保

安全運転の確保のためには、運転免許取得の際だけでなく、継続的な運転実務を踏まえた安全教育を推進する必要があります。

（1）運転者教育の充実

最近の交通事故の特徴を踏まえ、交通教育の一層の充実を図るため、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育などの見直しを随時行い、運転に必要な知識と判断能力を習得させるための運転者教育の充実に努めます。特に、高齢者をはじめとする交通弱者に対する思いやりのある交通安全意識の高揚・促進に努めます。

（警察署）

（2）貨物自動車事故防止対策の推進

①　トラックストップ作戦を通じた広報啓発活動

区内の主要道路において、関係機関・団体との連携により、個々のドライバーに対する交通安全情報を活用した広報啓発活動を推進します。

（警察署）

②　児童に対する交通安全教育の推進

関係機関・団体と連携し、児童に対する貨物車の特性、死角等に関する教育を行うほか、貨物自動車の運転者に対しても、運転特性の知識を深める交通安全教育を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

（警察署）

第３章



鉄道及び踏切道の安全確保

１　鉄道交通環境の整備

２　鉄道の安全な運行の確保

３　踏切道の安全確保

3 鉄道及び踏切道の安全確保

鉄道及び踏切道の安全確保に向けて

板橋区内には、ＪＲ埼京線・東武東上線・都営三田線・東京メトロ有楽町線・副都心線の５路線の鉄道が走り、運行の過密化・高速化や、他路線との乗り入れ運転による列車運行区間の延長により、ひとたび列車衝突・脱線事故が発生した場合、甚大な被害とともに利用者に大きな影響を及ぼします。

また、鉄道と道路との交差点としての踏切の障害は、沿線地域の交通の混乱を招くばかりか、緊急自動車の運行を妨げ、生命を危険にさらす結果にもなりかねません。

この章では、鉄道交通の安全を中心として、鉄道の安全設備の充実や、踏切など地域との接点に視点をあてた区及び鉄道事業者の取組について記載します。

鉄道交通環境の整備

線路施設等の保守及び強化やＡＴＣ（自動列車制御装置）の整備充実による鉄道の安全運行の確保のほか、案内サインのリニューアルやバリアフリー化による利用しやすい駅施設等の整備など鉄道施設整備を進めていきます。

鉄道の安全な運行の確保

鉄道の安全な運行確保のための運行管理体制の充実や乗務員に対する教育や訓練による資質の向上、異常気象に対応した防災システムや早期地震警報システムによる安全の確保、鉄道事故発生に対応するための関係機関と連携体制強化による救助・救急体制の確立、鉄道利用者・職員への事故防止に関する啓発活動などソフト面からも鉄道の安全運行に取り組みます。

踏切道の安全確保

踏切道の立体交差化や、踏切の支障報知装置の設置などの踏切保安設備の整備、踏切道の視認性の向上や、落車防止施設の設置、歩道拡幅改良、交通安全運動等による安全啓発など踏切道の安全と円滑化のための取組を進めていきます。

１　鉄道交通環境の整備

（１）線路施設等の点検と整備

鉄道交通の安全を確保するためには、基盤である線路施設について常に高い信頼性を保持し、軌道や路盤など施設の保守及び強化を適切に実施します。電気施設については、列車の交通安全運行を維持するため保守を適切に実施しています。

（各鉄道事業者）

（２）信号保安設備の整備

列車運行の安全確保を図るＡＴＣ（自動列車制御装置）は既に設置を完了しており、引き続き適切な維持管理を行っています。

（東京都交通局）

ＡＴＣ（自動列車制御装置）を東上線池袋～小川町間で導入しています。

（東武鉄道株式会社）

有楽町線・副都心線のＡＴＣ（自動列車制御装置）の整備充実を進め、スムーズな運行の確保を図ります。

（東京地下鉄株式会社）

ＡＴＣ（自動列車制御装置）の高機能化を推進するなど、引き続き信号保安設備の整備、充実を図り、さらなる安全・安定輸送の向上に取り組みます。

（東日本旅客鉄道株式会社）

（３）利用しやすい駅施設等の整備

清潔で快適なトイレの提供とホームベンチのリニューアルにより、駅空間の快適性の向上を図っています。

不慣れなお客様や外国人のお客様にも利用しやすいよう、案内サインや自動旅客案内装置等のリニューアルを図っています。

（各鉄道事業者）

（４）各事業者の取組状況

①　東京地下鉄株式会社

駅構内へのエレベーター等によるバリアフリー化を進め、全ての駅でバリアフリー化（１ルート整備）が完了しました。引き続き、エレベーターによる複数ルート、乗換ルートの整備を進めます。有楽町線・副都心線においては、全ての駅でホームドアの設置が完了しました。その他の路線においても、ホームドアの設置を推進します。

表２－３－１－１　既設施設

路線名	駅名	エスカレーター	エレベーター	警告ブロック	誘導ブロック	二段手すり	ホームドア
有楽町線 副都心線	地下鉄 成増	4基	2基	13箇所	8箇所	8箇所	1駅

② 東京都交通局

平成 25（2013）年度に、全ての駅において、エレベーター等によるバリアフリー化（１ルート整備）は完了しました。東京地下鉄株式会社と連携して、地下鉄のサービスの一体化を図ります。都営三田線では、全駅にホームドアが設置してあります。また、車両の更新に合わせて一部の編成を６両から８両編成にすることで、輸送力の増強を進めています。

表２－３－１－２　既設施設

路線名	駅の数	バリアフリートイレ	警告ブロック	誘導ブロック	非常停止ボタン	ホームドア
三田線	11 駅	11 駅	11 駅	11 駅	各番線 8 箇所	11 駅

③ 東武鉄道株式会社

駅構内へのエレベーター・多機能トイレ等の設置を進め、板橋区内全ての駅についてバリアフリー化（１ルート整備）が完了しています。また、令和７（2025）年度に区内３駅にホームドアが整備され今後も計画的に整備を進めていきます。

表２－３－１－３　既設施設

路線名	駅の数	エスカレーター	だれでもトイレ	誘導ブロック	スロープ	二段手すり	ホームドア
東上線	7 駅	2 駅	7 駅	7 駅	3 駅	7 駅	3 駅

④ 東日本旅客鉄道株式会社

平成 30（2018）年に駅がリニューアルし、バリアフリー設備が整備されました。ホームには、電車接近予告の案内及び注意喚起の自動放送装置、電光掲示・警告音装置を設置しています。

また、上り下り各ホームに列車非常停止装置を設置しています。

自転車の安全利用の推進については、社員へ運輸事業者として公私ともに、交通ルールを厳守することを指導しています。

表２-３-１-４　既設施設

路線名	駅名	エスカレーター	エレベーター	だれでもトイレ	スロープ	ホーム列車非常停止装置
埼京線	板橋	2 基	2 基（改札内⇔ホーム1 基、改札外西口１基）	1 箇所	1 箇所（東口）	23 台(上り 11 台、下り 12 台)

（５）ホームドア設置の促進

区では駅利用者のホーム転落事故を防止するため、区内鉄道駅において可動式ホーム柵の整備を行う経費の一部を鉄道会社に補助することで、ホームドアの早期設置を促進していきます。

（都市整備部都市計画課）

２　鉄道の安全な運行の確保

（１）列車の運行及び乗務員等の管理の改善

列車の運行状況を的確に把握し、ダイヤの乱れ・事故発生に際して、迅速かつ適切な処置を講ずることができるよう運行管理体制の充実を図っています。

また、乗務員等がその職務を十分果たし、安全運転を確保できるよう就業時における心身状況の把握を確実に行い、職場における安全管理の徹底を図っています。

年末年始安全総点検等、各種安全運動期間時に安全管理体制の再確認を実施し、安全運行に努めています。

新しい保安設備に関する知識の習得や事故・災害への対応能力の向上を図るため、乗務員に対する教育や訓練を充実させるとともに、安全に関する内部監査を実施し、教育成果の一層の向上を図っています。

（各鉄道事業者）

（２）乗務員及び保安要員の教育の充実並びに資質の向上

運転関係従事員に対して、定期的に適性検査や資質向上のための研修を実施し、安全な運行の確保を図っています。

運転取扱いに関する知識、技能の習得や事故に対応する能力を向上させるため、運転関係従事員に対する研修センターなどでの教育や職場内の教育訓練を充実させるとともに、安全点検を実施して事故防止に努めています。

新型車両の導入や新しい保安設備を使用開始する場合には、乗務員及び保安要員に対して机上及び実地の訓練を行っています。

（各鉄道事業者）

（３）気象情報の充実

防災システムを導入し、運行管理所で沿線の風速・雨量・地震の監視を行い、異常気象時には迅速に対応しています。

また、早期地震警報システムにより、気象庁が配信する緊急地震速報を活用し、沿線で被害が予測される場合に、列車の緊急停止手配をとり安全の確保に努めています。

台風・大雨や地震などの運行に影響のある自然現象に対して、乗務員が適切な処置がとれるように正確な情報を把握できる体制の充実を図っています。

（各鉄道事業者）

東京地方に防災気象情報が発表された場合を想定し、駅構内の浸水対策として「自然災害対応訓練」を毎年６月に実施し、迅速な防水板の設置及び乗客誘導の訓練を行っています。

（東京都交通局）

（４）緊急時における救助・救急体制の整備

鉄道事故発生に際して迅速かつ的確な救助・救急体制を確立するため、消防署・医療機関・警察や関係機関と連携体制の強化を図り、円滑な救助・救急体制を確立しています。

（各鉄道事業者）

（５）その他鉄道の安全運行を図るための措置

鉄道事故防止に対する啓発活動として、全国交通安全運動をはじめ、期間ごとにＰＲ活動を行い、事故防止を図っています。

① 鉄道交通の安全に関する知識の普及と啓発活動を推進しています。

鉄道事故防止について利用者に周知徹底を図るため、車内及び駅放送を積極的に実施し、事故防止に関する知識の普及と啓発活動を推進しています。

② 毎年春と秋の全国交通安全運動では、事故防止の啓発を目的として、

（ア）パンフレット・グッズ配布（一部鉄道事業者を除く）

（イ）駅でのポスター掲示

（ウ）車内放送及び駅構内放送、異常時情報ディスプレイにおける全国交通安全運動期間のＰＲ

（エ）職員への呼びかけを行っています。

（各鉄道事業者）

３　踏切道の安全確保

踏切事故の防止を図るため、様々な安全対策を行い改良してきました。しかし、遮断時間が長く整備すべき踏切道は、依然として残されており、道路交通の安全と円滑化の障害となっています。

板橋区内の東上線における踏切は 38 箇所、埼京線では２箇所であり、今後もさらに踏切道の安全と円滑化を図るための措置を、総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生を防止していきます。

（１）踏切道の立体交差化及び構造改良の促進、バリアフリー化の促進

開かずの踏切や交通量の多い踏切道の立体交差化については、抜本的な対策である連続立体交差化や道路の立体交差化による踏切の除却が効果的ですが、その実現には時間を要するため、当面の安全対策として個別の踏切対策についても、特に優先的に取り組むべき踏切道を中心に検討を進めます。さらに、平成 27 年 10 月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめ及び令和６年１月に改訂した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を検討します。

（土木部土木計画・交通安全課、都市整備部都市計画課、
まちづくり推進室鉄道立体化推進課）

（２）踏切保安設備の整備

踏切道の交通量・幅員・交通規制の実施状況・事故の発生状況等を考慮して、踏切の支障報知装置の設置など踏切保安設備の整備を促進します。

（東武鉄道株式会社）

（３）その他踏切道の安全を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、以下の措置に努めます。

①　自動車運転者・通行者から見やすい踏切道をめざし、踏切警標の反射板化・踏切鋲の設置等を実施し、視認性の向上を図ります。

（東武鉄道株式会社）

②　関係行政機関と一体となって交通安全運動等に積極的に取り組み、施策・意見の交換に努め、交通安全思想の啓発に努めます。

（土木部土木計画・交通安全課、東武鉄道株式会社）

③　落車防止用施設の設置・歩道拡幅改良工事等を進めて、踏切道の安全確保に努めます。

（土木部土木計画・交通安全課、東武鉄道株式会社）

第４章



救助・救急体制の整備

１　近年の救助・救急体制の状況

２　救助・救急体制の充実

３　消防署職員に対する交通安全教育

4 救助・救急体制の整備

交通事故に対応した救助・救急体制の充実

ここまで、事故を防ぐための施策や取組について記載してきましたが、第４章では、消防署や医療機関による交通事故発生時の救助・救急体制について記載します。

消防署では、交通事故発生時において、その場に居合わせた人たち（バイスタンダー）による応急手当、関係機関との連携及び救急搬送体制の充実に努めます。

近年の救助・救急体制の状況

昭和 53（1978）年以降、ほぼ一貫して増加傾向にあった全国での交通事故件数及び死傷者数は、近年減少傾向にあります。その中においても、より高度な応急処置を目的とした救急体制の確立や、資器材の充実、消防機関及び医療機関との連携体制の強化、多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実により、救急効果をより一層高めていきます。

救助・救急体制の充実

救急隊員の迅速・的確な傷病者観察と救急処置及び適正医療機関への迅速な搬送、ポンプ小隊等の早期の先着と救急隊と連携した傷病者の救出・救命処置の確実な実施、プレホスピタル・ケア（病院前救護）体制の一層の充実、救急隊員の養成及び救急救命士に対する一貫した教育体制の整備、特別救助隊等の配置のほか油圧式救助器具等の救助資器材の積載、教育訓練による高度な救助技術の習得、全救急隊への救急救命士の乗車、大規模交通事故等の災害現場に対応するための東京ＤＭＡＴの出場、その場に居合わせた人たち（バイスタンダー）による応急救護処置のための救命講習・応急手当講習等の推進など、救助・救急体制の充実のための取組を推進していきます。

消防署職員に対する交通安全教育

職員に対する定期的な交通安全講習会の実施による交通安全意識の高揚、機関員の操縦技能指導及び技能審査会による運転技術の安全教育の実施、自転車の乗車前及び定期的な点検整備とヘルメットの着装による交通事故防止、職員家族への交通安全意識啓発など、交通安全教育の取組を推進していきます。

１　近年の救助・救急体制の状況

近年の都市構造の複雑化や生活様式、さらには高齢化社会の進行を背景として交通事故の発生要因が益々増大するとともに、交通機関の高速化・大量輸送化を反映し、全国での交通事故件数及び死傷者数は昭和 53（1978）年以降ほぼ一貫して増加傾向にあったものが、近年は減少傾向にあります。一方で、交通事故の発生現場及び搬送途上における、より高度な応急処置を目的とした救急体制の確立を図るため、救助・救急資器材の充実、消防機関及び医療機関との緊密な連携体制の強化を図るとともに、多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実により、救急効果をより一層高めています。

（消防署）

２　救助・救急体制の充実

交通事故に起因する救助・救急事象は、依然として多く発生しており、その内容も複雑かつ困難なものとなってきています。

このような状況の中で、傷病者の救命・救護効果を高めるため、救急隊員の迅速・的確な傷病者観察と救急処置及び適正医療機関への迅速な搬送を行い、救助・救急体制の充実強化を推進します。

また、ポンプ小隊等が早期に救急現場に先着し、救急隊と連携して傷病者の救出・救命処置を確実に行う活動（ＰＡ連携）を推進します。

（１）救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実

救急需要が増大するなか、交通事故等救急現場の傷病者に対する救急救命処置を実施しているところですが、更なる救命効果の向上及び効率的な救急サービスの提供を行うため、プレホスピタル・ケア（病院前救護）体制の一層の充実を図るとともに、救急隊員の養成及び救急救命士に対する一貫した教育体制を整備しています。

（消防署）

（２）救助設備等の整備及び救急救命処置の拡充

①　救助設備等の整備

交通事故に起因する救助事象は、自動車交通量の増大及び幹線道路の整備、道路状況により内容も複雑かつ困難なものとなってきています。

これらの救助事象に迅速・的確に対応するため、板橋消防署に特別救助隊が配置され、志村消防署には、大規模災害時に対し大量の消防活動資器材を迅速に搬送し、消防活動の円滑化を図るための資材輸送車が配置されているほか、ポンプ車にはエンジンカッターを積載しています。全ての消防署に特別消火中隊が配備され、油圧式救助器具等の救助資器材を積載して出動するための救助ユニットを積載しています。併せて、救助隊員の教育訓練を徹底して、高度な救助技術の習得を図っています。

また、特異な交通事故等に対応するため、救急隊及びポンプ小隊のほか、高度な救助資器材を積載する特別救助隊及び消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー隊）と有機的に連携し、救助体制の充実を図っています。

（消防署）

② 救急救命処置の拡充

全救急隊（板橋消防署に４隊、志村消防署に７隊）に救急救命士が１名以上乗車し、救急隊指導医と連携した救急活動を行うことで救命効果の向上を図っています。

救急救命士の処置範囲は年々拡大されており、平成 18（2006）年４月の時点で、包括的指示下での除細動、具体的指示下での気管挿管及び薬剤投与の特定行為が可能となっています。さらに平成 26（2014）年４月からは心肺機能停止前の傷病者に対する輸液やブドウ糖投与が追加され、令和元（2019）年 12 月には、心肺蘇生を望まない傷病者への対応についての体制も整備されました。

（消防署）

（３）救急医療機関との連携強化

東京都では、交通事故等に起因する傷病者を救急医療機関へ迅速かつ円滑に収容するため、救急医療情報システムを活用しています。

救急医療情報システムは、東京都医師会及び旧東京都福祉保健局の協力を得て昭和 51(1976)年から運用しており、医療機関に設置した病院端末装置より医療機関の最新情報を収集して、救急隊の効率的な病院選定や都民への医療機関案内業務等に活用しています。

また、大規模交通事故等の災害現場には、消防隊とともに救急・災害医療の知識を持つ専門医療チーム（東京 DMAT＝Disaster Medical Assistance Team）が出場し、迅速に救命処置を行うことができる体制を整備しています。

（消防署）

（４）集団救助・救急体制の充実強化

情報化・国際化が進む現代社会において、産業構造の変化をはじめ区民の生活様式の変化等を背景に、自動車交通量は今後ますます増大することが予想され、ひとたび事故が発生した場合には多数の死傷者が発生する恐れがあります。

また、交通需要の増大に伴い、高速性及び快適性を兼ね備えた高速大量輸送交通ネットワークの整備が進められています。

このことから、大規模な交通事故現場等における傷病者の救命効果の向上及び現場救護活動の効果・効率性を高めるため、必要資器材の整備と合わせて、関係各機関と密接に連携した救助・救急体制の強化充実を図っています。多数傷病者発生時、要救助者、負傷者の数、事故の規模に応じて、救助特別、救急特別出場を指令し、消防救助機動部隊、特別救助隊及びスーパーアンビュランス(１台で多数の傷病者を収容する特別救急車)が有機的に連携し、救助体制の充実を図ります。

（消防署）

（５）自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の普及

東京都の重点事業の一つである自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の設置推進については、平成 17（2005）年３月、旧東京都福祉保健局、総務局と協定を締結し、東京消防庁がＡＥＤの配置とＡＥＤの取扱い講習を担うこととなっています。配置するＡＥＤ普及セットは、ＡＥＤ本体と収納ケース、取扱い要領を示す看板などで構成されており、都内全区市町村、都立施設等に

配置となっています。配置となっている施設については、積極的に管轄消防署が窓口となり効果的かつ効率的なＡＥＤの取扱いに関する講習を推進していきます。

（消防署）

（６）自主救護能力の高いバイスタンダーの育成

救命講習にＡＥＤが取り入れられたことに伴い、交通事故に係る傷病者の救命効果を高めるためには、救急車が到着するまでの間、その場に居合わせた人たち（以下「バイスタンダー」という。）による迅速かつ的確な応急手当が必要不可欠です。

このため、消防団・住民防災組織の救出救護班員及び区民に対し、ＡＥＤの取扱い講習、応急救護知識及び技術に関する普及・啓発活動を積極的に推進し、地域住民へのＡＥＤの取扱い技術、応急救護知識や技術を習得させるための教育訓練を行っています。また、救命効果を高めるための方策として、応急手当普及に対する認識を高めてもらい、事業所や商店街、地域等自らが実効性のある応急救護体制づくりができるよう、交付要件を満たしている事業所に対して、消防署長が救命講習受講優良証、優良マークを交付し、救命講習に対する積極的な取組を奨励しています。

救急隊が到着するまでの間、バイスタンダーによって早急に適切な応急救護処置が行われるよう住民に対して救命講習・応急手当講習等を推進し、住民の自主救護能力の向上を図っています。

（消防署）

表２-４-２-１　交通事故出場件数・救護人員の推移

		令和４（2022）年	令和５（2023）年	令和６（2024）年	令和７（2025）年
出場件数（件）		1,560	1,698	1,606	1,694
救護人員（人）	死亡	2	2	2	3
	重篤	12	15	9	19
	重症	28	29	36	31
	中等症	276	293	291	308
	軽症	1,096	1,181	1,096	1,176
	現場処置	3	0	4	5
	合計	1,417	1,520	1,434	1,542

・死 亡 （初診時死亡が確認されたもの）
・重 篤 （生命の危険が切迫しているもの）
・重 症 （生命の危険が強いと認められるもの）

・中等症（生命の危険はないが入院を要するもの）
・軽 症 （軽易で入院を要しないもの）
・現場処置（病院へ搬送しないで現場で処置したもの）

（消防署）

3　消防署職員に対する交通安全教育

消防署職員に対して、交通安全知識を普及し、交通安全思想及び交通安全道徳の高揚を図るとともに、法令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、交通事故絶無に向けた職場の安全運転の醸成を図ります。

交通事故防止を効果的に推進するため、職員に対して定期的に、安全運行キャンペーンや交通安全に関するＤＶＤの視聴により安全意識の高揚を図り、危険予測の訓練、安全運転技術指導員による機関員*の操縦技能指導及び技能審査会を行うことにより運転技術の安全教育を実施しています。

東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例を踏まえ、乗車前及び定期的に確実な点検整備を実施するとともに、ヘルメットを着装し交通事故防止に努めます。

また、職員家族に対し、自転車運転時の交通安全に関する意識の啓発を図ります。

（消防署）

（１）年度別実績表

表２-４-３-１　板橋消防署

内　容	令和４（2022）年	令和５（2023）年	令和６（2024）年	令和７（2025）年	合計
ポスター、立看板の設置	6 か所	6 か所	6 か所	6 か所	24 か所
安全運行キャンペーン	50 人	50 人	50 人	50 人	200 人
機関員操縦技能指導	60 人	60 人	60 人	60 人	240 人
視聴覚教養	158 人	158 人	158 人	158 人	632 人
危険予測訓練	158 人	158 人	158 人	158 人	632 人

＊：緊急運転のできる者

表２-４-３-２　志村消防署

内　容	令和４（2022）年	令和５（2023）年	令和６（2024）年	令和７（2025）年	合計
ポスター、立看板の設置	3 か所	3 か所	3 か所	3 か所	12 か所
安全運行キャンペーン	60 人	60 人	65 人	65 人	250 人
機関員操縦技能指導	60 人	60 人	65 人	65 人	250 人
視聴覚教養	60 人	60 人	65 人	65 人	250 人
危険予測訓練	60 人	60 人	65 人	65 人	250 人

※　教養は、交通安全に関するビデオ視聴

（消防署）

（２）救急告示医療機関（令和８（2026）年４月現在）

救急告示病院とは、厚生労働省令に基づいて都知事が認定した医療機関のことで、次の基準に該当する必要があります。

①　救急医療について相当の知識と経験がある医師が常駐待機していること。

②　Ｘ線装置、心電計、輸血及び輸液のための整備その他救急医療を行う施設や整備を有すること。

③　救急隊による傷病者の搬送に容易な場所に所在し、かつ、傷病者の搬入に適した構造整備を有すること。

④　救急医療を要する傷病者のための専門病床又は当該傷病者のために優先的に使用される病床を有すること。

（消防署）

表２-４-３-３　板橋消防署管内

医 療 機 関	所 在 地	電 話 番 号
日本大学医学部附属板橋病院	大谷口上町 30 番１号	03-3972-8111
富士見病院	大和町 14 番 16 号	03-3962-2431
田﨑病院	大山西町５番３号	03-3956-0864
東京武蔵野病院	小茂根四丁目 11 番 11 号	03-5986-3111
金子病院	南常盤台一丁目 15 番 14 号	03-3956-0145
常盤台外科病院	常盤台二丁目 15 番 20 号	03-3960-7211
イムス記念病院	常盤台四丁目 25 番５号	03-3932-9181
上板橋病院	常盤台四丁目 36 番９号	03-3933-7191
帝京大学医学部附属病院	加賀二丁目 11 番１号	03-3964-1211
明理会東京大和病院	本町 36 番３号	03-5943-2411
東京都立豊島病院	栄町 33 番１号	03-5375-1234
東京都健康長寿医療センター	栄町 35 番２号	03-3964-1141

表２-４-３-４　志村消防署管内

医 療 機 関	所 在 地	電 話 番 号
板橋中央総合病院	小豆沢二丁目 12 番７号	03-3967-1181
小豆沢病院	小豆沢一丁目６番８号	03-3966-8411
誠志会病院	坂下一丁目 40 番２号	03-3968-2621
高島平中央総合病院	高島平一丁目 73 番１号	03-3936-7451
浮間舟渡病院	舟渡一丁目 17 番１号	03-5994-5111
東武練馬中央病院	徳丸三丁目 19 番１号	03-3934-1611
安田病院	成増一丁目 13 番９号	03-3939-0101
小林病院	成増三丁目 10 番８号	03-3930-7077
板橋区医師会病院	高島平三丁目 12 番６号	03-3975-8151

（消防署）

第５章



災害に強い交通施設等の整備と災害時の交通安全体制の確保

１　災害時における交通安全体制の確立

２　災害に強い交通施設等の整備

３　災害時の交通安全の確保等

5 災害に強い交通施設等の整備と災害時の交通安全体制の確保

災害被害を最小限にするために

第２部第３章までは、事故を防ぐための施策や取組について記載してきましたが、本章では、第４章に引き続き、大震災発生等に備えた交通施設の整備や、災害が発生した際の交通安全体制の確保について記載します。

本章では、近い将来に発生が予測されている巨大地震や大規模災害時に、区民生活への影響を最小限に抑えるために必要な予防策や交通安全体制の整備などの取組を示し、区民や事業者、関係団体との協働について記載しています。

災害時における交通安全体制の確立

被害を未然に防止するための交通施設の耐震性の強化や発災時の交通規制による通行路確保、災害救援活動や医療救護活動の体制整備など、災害時における交通安全体制を確立していきます。

災害に強い交通施設等の整備

道路橋りょうや鉄道施設の耐震性の強化、無電柱化の促進、あらゆる災害情報を一元的に収集・管理する防災センターの充実・強化により、被害の未然防止及び災害発生時の迅速かつ的確な対応を行う取組を推進していきます。

災害時の交通安全の確保等

道路交通の被害状況の速やかな調査把握と段階に応じた交通規制の実施、災害応急対策の実施に必要な人員及び物資輸送に必要な車両の調達計画・配車計画のほか、自転車を活用した区職員の参集や被災状況の把握、災害時にシェアサイクルを有効活用できる仕組みづくりを検討します。また、道路機能が失われた際に、車両通行が可能な道路を確保する緊急活動用道路啓開、消防の後方支援を担うボランティアの募集及び育成、帰宅困難者対策等、災害時の交通安全の確保について取り組んでいきます。

１　災害時における交通安全体制の確立

東日本大震災を教訓に、施設面において、被害を未然に防止するため、道路・橋りょう及び鉄道施設の耐震性の強化を引き続き進めていくことが重要です。あわせて、災害時における交通機能を維持するため主要道路における無電柱化を進めていく必要があります。

また、災害発生後において、交通管理機能を維持し、緊急通行路や物資輸送路を確保するため、一般車両に対する交通規制や緊急通行車両の通行路確保のための交通規制を実施するほか、災害応急対策の実施に必要な人員及び物資輸送時にも対応できる車両の確保など、災害救援活動を支援する体制を整備する必要があります。さらに、負傷者の救助・救急活動を迅速に実施するため、道路啓開*用重機を備えた消防救助機動部隊を整備する一方、医療救護活動が円滑に実施できるよう、災害時支援ボランティアの育成も行っていきます。

（区、東京都建設局、警察署、消防署）

２　災害に強い交通施設等の整備

（１）道路橋りょうの耐震性の強化

大震災発生時に、幹線道路が被災した場合には、社会への影響が大きいため、被害を未然に防止するため、橋りょうの耐震性の向上を図ることが重要です。

このため、国土交通省が定める「橋、高架の道路等の技術基準」に基づき、橋りょうの耐震性の向上対策（橋脚の耐震補強及び落橋防止構造の強化等）を実施しています。

また、高速道路や幹線道路等の震災による被害を未然に防ぐため、橋りょうの耐震性の向上対策（橋脚の耐震補強及び落橋防止構造の強化）を継続して実施します。

（国土交通省関東地方整備局）

（２）鉄道施設の耐震性の強化

鉄道構造物（高架橋、橋りょう等）については耐震対策が進められており、一定の耐震安全性が確保されています。また、駅施設については、災害発生時に対応するため救護用品等の配備、帰宅困難者の一時的な滞在場所としての機能の確保が望まれます。

今後も施設・設備更新に合わせて耐震性の強化を図ります。

（各鉄道事業者）

（３）無電柱化の促進

都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るため、無電柱化推進計画等に基づき、無電柱化を推進しています。

（区、国土交通省関東地方整備局、東京都建設局）

（４）防災センターの充実・強化

板橋区防災センターは、区に係るあらゆる災害情報を一元的に収集・管理する拠点として、震度７の地震を想定した免震構造を採用した本庁舎新南館に整備しており、災害発生時には災害対策本部を設置し、迅速かつ的確な初動対応を行う体制が確立されています。

＊：緊急車両等の通行のため、早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正等により救援ルートを開けることをいいます。

特に、災害発生時における情報伝達の確保や災害対策本部による対応方針の意思決定に資するため、防災対策支援システムをはじめ、防災カメラシステム、気象観測システム等の各種システムの充実・強化を図っていきます。

さらに、本庁舎の防災センターが被災した場合に備え、赤塚支所にバックアップ機能を有する防災拠点を整備し、災害対応体制の冗長化を図っています。

（危機管理部防災危機管理課）

3　災害時の交通安全の確保等

（1）交通対策

① 交通情報の収集、規制

（ア）道路交通の被害状況を速やかに調査把握し、交通規制の内容について広報の徹底を行います。

（警察署）

（イ）被災地及びその周辺には危険箇所の表示を行います。なお、必要に応じて局地的な通行禁止、一方通行等適切な交通規制を行い、交通秩序の維持に努めます。

（警察署）

② 交通規制の実施

道路における危険を防止するとともに、被災地域への車両の流入抑制等により交通総量の減少を図り、人命救助・消火活動に従事する緊急車両等の通行を確保するため、次の交通規制を実施します。

（警察署）

③ 第一次交通規制

震度６弱以上の地震が発生した場合、交通幕僚*は、速やかに次の第一次交通規制を実施するものとします。

（警察署）

（ア）環状７号線における都心方向への流入禁止

環状７号線から都心方向へ流入する車両の通行を禁止します。

（イ）環状７号線内側の通行禁止

都心部において、広域にわたり、道路の損壊等により交通に著しい支障があると認めるときは、一時的に環状７号線の内側について区域又は路線を指定して広域的に車両の通行を禁止します。

（ウ）環状８号線における都心方向への流入抑制

環状８号線から都心方向へ流入する車両の通行を抑制します。

（エ）緊急自動車専用路における通行禁止

警視庁の指定する「指定７路線」を、緊急自動車及び道路点検車等（以下「緊急自

＊：最高警察本部（本部長、警視総監）を補佐する者です。

動車等」という。）以外の車両の通行を禁止する道路（以下「緊急自動車専用路」という。）として指定し、緊急自動車以外の車両の通行を禁止します。

なお、区内におけるその路線は、中山道及び首都高速道路５号線です。

（オ）被害状況等による交通規制の変更

被害状況並びに道路及び交通状況（以下「道路交通状況」という。）に応じて、上記(ア)から(エ)までの交通規制を拡大し、若しくは縮小し、又は別の路線を指定して交通規制を実施します。

④　第二次交通規制（災害対策基本法による規制）

交通幕僚は、被災状況、道路交通状況、災害応急対策進展状況等を勘案し、第一次交通規制から次の第二次交通規制に移行するものとします。

（警察署）

（ア）状況に応じた交通規制

原則として、上記③の(ア)から(ウ)及び(オ)により実施した交通規制を継続するものとしますが、被害状況により規制範囲を拡大し、又は縮小することとします。

（イ）緊急交通路の指定

上記③の(エ)及び(オ)により指定した緊急自動車専用道路を緊急交通路として指定するとともに、被害状況に応じて、警視庁の指定する「指定３１路線」の中から緊急交通路を指定し、緊急通行車両以外の車両の通行を禁止します。

なお、区内におけるその路線は、川越街道です。

⑤　震度５強の地震が発生した場合の交通規制（道路交通法）

都心部における交通混乱を回避するため、必要に応じて、環状７号線内側への一般車両の流入を禁止し、かつ、環状８号線内側への一般車両の流入を抑制します。

（警察署）

⑥　鉄道の安全確保対策

各鉄道事業者は、旅客等の安全確保及び緊急輸送に向けて災害対策本部を設置し、列車や旅客の安全確保のため、徐行などの運転規制を実施します。また、駅での混乱防止や列車内の乗客の安全確保のため、案内放送等による情報提供及び速やかな避難誘導を行い、事故が発生した場合は、負傷者の救護を優先して実施します。

（各鉄道事業者）

（２）人員及び物資等の輸送計画

災害応急対策の実施に必要な人員及び物資の輸送は、災害対策活動の基幹となるため、車両等は迅速かつ円滑に調達しなければなりません。この計画は、区が災害応急対策活動を実施するのに際して、必要とする車両の調達配分の計画及び各機関への調達あっ旋や供給による協力活動を中心とします。

①　調達計画

区において必要とする車両は、災対総務部契約管財班が調達します。調達に当たっては、原則として、運転手を含めて運行できる体制とします。災対総務部契約管財班は、同時に各関係

機関に対する協力要請の窓口とし、区による車両の調達内容は、次のとおりとします。

（ア）区所有の車両の活用等

区所有の車両については、災対総務部契約管財班において統括され、活用を図ります。不足を生じた場合には、東京都トラック協会板橋支部や赤帽首都圏軽自動車運送協同組合城北支部等に対し、「災害時における輸送業務に関する協定」に基づいて、協力を要請します。

（イ）人員輸送車の調達

区内路線バス会社及び区内観光バス会社等に対し、「災害時における輸送業務に関する協定」に基づいて、雇い上げを行います。

（ウ）リース契約車両の活用

土木部・都市整備部等の各部において、常時使用しているリース契約車両を、災害時に災害対策用車両として使用します。

（エ）東京都への調達あっ旋の要請

震災時において、区の所要車両が調達不能となった場合は、東京都財務局へ調達あっ旋を要請します。

（危機管理部防災危機管理課）

② 配車計画

（ア）配車手続方法

・災対各部において、車両を必要とするときは、車種、積載量、台数、引渡し場所、日時を明示の上、災対総務部契約管財班に要求します。

・災対総務部契約管財班は契約会社から調達し、請求のあった部へ引き渡します。

（イ）車両の待機

・災害発生のおそれのあるときは、災対総務部契約管財班は状況に応じ、必要に応じて直ちに車両を補充します。区災対各部から請求があった場合、上記の中から区災対各部へ引き渡し、必要に応じて直ちに補充しておきます。

・各災対各部において待機車両を必要とするときは、災対総務部契約管財班に請求し当該部用として待機させることができます。

（危機管理部防災危機管理課）

③ 災害時における自転車活用の検討

大地震をはじめとする大規模災害が発生した際の職員の参集や被災状況等の把握に自転車を活用します。また、シェアサイクル事業者と協議の上、災害時にシェアサイクルを有効活用できる仕組みづくりを検討します。

（土木部土木計画・交通安全課）

（3）救助・救急体制の整備・推進

震災時には、高速道路等の橋りょう倒壊などにより大規模な交通事故が多数発生し、通常の消防力では対応困難な状況下に置かれることが予想されることから、東京消防庁では次の体制を整備・活用します。

①　緊急活動用道路啓開等

迅速な人命救助・救急活動を行うため、緊急車両が通行できる道路を確保し、瓦礫を除去することができる、道路啓開用重機・特殊な技術・能力を備えた消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー）及びヘリコプターの活用を推進します。

消防救助機動部隊の整備状況としては、特別区５部隊・多摩地区２部隊です。

（消防署）

②　災害時支援ボランティアの募集及び育成整備

約 5,000 名の災害時支援ボランティアを育成し、震災時における消防の後方支援として、応急救護をはじめ、専門的な知識・技術を持った個人や集団による区民のボランティア活動を展開します。

（消防署）

③　特殊技能を有する消防団員による災害活動要領の策定

地域の実情に精通し、発災後即時に対応でき迅速な初動対応が期待される消防団の中には、震災など大規模災害時に有効に活用できる資格を有している消防団員が数多くいることから、これら特殊技能を十分に活用し、誇りを持って地域に貢献するための仕組みとして災害活動要領を策定します。

（消防署）

（４）帰宅困難者対策

①　予防対策

東京都帰宅困難者条例に基づき、事業者等は従業員を施設内に待機させ、３日分の備蓄をすることが努力義務化されており、区は事業者等への周知徹底を図ります。また、区内の帰宅困難者の受入施設としては、区立施設が 12 か所、都立施設が８か所、民間施設が９か所の計 29 か所となります。なお、民間施設については、区が災害時協定を締結しています。

区内の一時滞在施設

○　都営三田線沿線・中山道(高島通り)沿い

板橋・仲宿・高島平地域センター、まなぽーと大原、板橋東清掃事務所、
福祉事務所志村福祉課、板橋市場、中央・城北職業能力開発センター板橋校、
板橋都税事務所、都立北園高等学校、創価学会板橋文化会館、
(株)遊楽！新ガーデン板橋

○　東武東上線沿線、川越街道沿い

熊野・仲町地域センター、中央図書館、板橋西清掃事務所、まなぽーと成増、
都立板橋高等学校、都立有徳高等学校、杜のまちや、常盤台バプテスト教会、
創価学会板橋平和講堂

○　環状七号線沿い

桜川地域センター、都立北豊島工科高等学校、都立大山高等学校、
東京土建一般労働組合板橋支部会館、創価学会板橋平和会館、

トヨタモビリティ東京(株)板橋本町店、トヨタモビリティ東京(株)レクサスときわ台

（危機管理部防災危機管理課）

② 応急・復旧対策

発災時、公共交通機関が運行停止し、特にターミナル駅やその周辺は多くの人が滞留し、混乱の発生が想定されますが、行政の「公助」には限界があり、駅周辺の事業者や学校などが行政と連携して、帰宅困難者を保護し、混乱防止を図ります。

鉄道事業者は速やかな復旧に努めるとともに、運転状況に関する情報を提供し、区は都の帰宅困難者対策オペレーションシステムにより、一時滞在施設の開設・運営状況を提供します。一時滞在施設では、帰宅困難者を受け入れます。

帰宅困難者が帰宅するにあたっては、交通機関の輸送力については限りがあることから、自宅まで帰宅可能な距離にある帰宅困難者は、原則として徒歩で帰宅するよう促さなければなりません。このため、帰宅困難者の秩序立った徒歩帰宅を促すため、徒歩帰宅支援を充実させていきます。

（危機管理部防災危機管理課）

第６章



被害者の救済

１　交通事故相談業務の充実

２　自転車損害賠償保険への加入促進

6 被害者の救済

事故当事者間の解決の補完に向けて

交通事故の処理は、当事者間で解決することが原則ですが、手続きの煩雑・法律知識の不足により多くの時間と経費を要するほか、加害者の賠償能力が乏しいため、被害者が満足できる形で救済される事例は少ないのが現状です。

そのため、交通事故の処理については、事故の発生状況・社会経済の情勢などを考慮して事故当事者間の解決を補完するため、事故相談等各種救済制度の整備・拡充を積極的に推進する必要があります。

また、東京都では、自転車損害賠償保険の加入が義務付けられており、保険への加入による事故への備えが大切です。

この章では、区民相談及び自転車損害賠償保険への加入促進における取組について示しています。

交通事故相談業務の充実

区では、区民相談の中の法律相談における弁護士によるアドバイスや、各種相談機関や弁護士センターの紹介等、相談状況に合わせ相談機関につなげます。

自転車損害賠償保険への加入促進

東京都では、自転車利用中の対人賠償事故（事故の相手方に損害を与える事故）に備える保険等への加入が義務化されています。区では、様々な機会を捉えて関係者への情報提供を実施します。

１　交通事故相談業務の充実

区では、区民相談の中の法律相談で交通事故の相談を受け付けています。

弁護士による法律相談において、交通事故に関する一般相談のアドバイスについて、今後も取り組みます。

また、各種相談機関や弁護士センターの紹介・法律扶助制度の利用等、相談者の状況に合わせた相談機関につなげる役割を担います。

（政策経営部広聴広報課）

表２-６-１-１　相談件数〈区民相談〉（件）

	令和４（2022）年度	令和５（2023）年度	令和６（2024）年度	令和７（2025）年度
法律相談（交通事故）	23	33	42	47

※　交通事故相談は、平成 29 年度末で終了し、法律相談で交通事故相談を受け付けています。

（政策経営部広聴広報課）

２　自転車損害賠償保険への加入促進

東京都では、令和２（2020）年４月に、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、自転車利用中の対人賠償事故（事故の相手方に損害を与える事故）に備える保険等への加入が義務化されています。

区では、交通安全啓発イベントでの周知のほか、自転車販売店等と連携し、自転車の購入や修理・点検などで来店する利用者に対して、自転車損害賠償保険に関する情報の提供を行います。

また、事業活動において自転車を利用する事業者も保険加入義務の対象となることから、区では、警察署や交通安全協会等と連携し、区内事業者に対する情報提供を実施します。

（土木部土木計画・交通安全課）



資料編

1　計画策定の検討体制

2　検討の経緯

3　板橋区交通安全協議会設置要綱

資料編

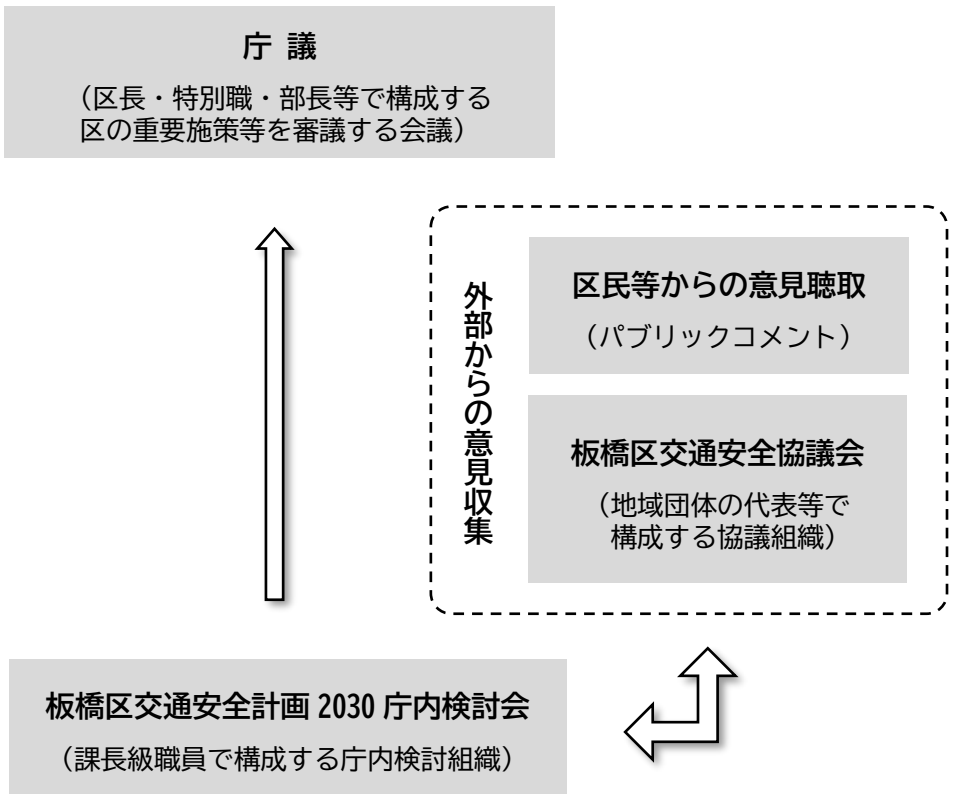
1　計画策定の検討体制

以下の表に示した検討体制により、本計画を策定しました。

表３-１-１-１　検討体制組織の構成・役割

組織名	構 成	役 割
板橋区交通安全協議会	地域団体等の代表者、関係事業者、関係行政機関の職員、区職員	計画の策定に関する事項について様々な分野の立場から意見を出しながら協議を重ね、計画を取りまとめる
庁議	区長、特別職、各部長	板橋区交通安全計画 2030 の策定について、区政全般の観点から総合的に審議する
板橋区交通安全計画 2030 庁内検討会	関係各課の課長	区内通行者を取り巻く現状や課題、施策の方向性等について検討する。また、板橋区交通安全協議会での協議、検討に必要な事項について、調査及び調整を行う

図３-１-１-２　計画策定の検討体制イメージ



２　検討の経緯

本計画の策定に関する主な検討経過は、以下のとおりです。

表３-１-２-１　板橋区交通安全計画 2030 検討経過

日付		会議名等	備考（内容など）
令和８(2026)年度			
	５月 12 日	庁議	計画の方向性、進め方について報告
	９月９日	板橋区交通安全協議会	計画素案について、パブリックコメント等実施予定の報告
	10 月 19 日	庁議	
	11 月７～24 日	パブリックコメントの募集	計画素案について、意見募集
	１月 19 日	庁議	計画原案について、パブリックコメントの実施結果報告
令和９(2027)年度			
	４月●●日（予定）	板橋区交通安全協議会	計画策定報告

※　上記のほか、庁内検討会を計２回実施

３　板橋区交通安全協議会設置要綱

（平成２年８月１７日区長決定）

（名称及び目的）

第１条　板橋区内の交通関係行政機関及び団体が相互の協力体制を確立し、もって強力かつ効果的な全区民運動を推進し、交通事故のない安全な住みよい板橋区を築くため、板橋区交通安全協議会（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、交通安全に関する広報、活動、知識の啓発・普及、施設整備、調査研究及びその他必要と認める事項について連絡協議する。

（組　　織）

第３条　協議会は、会長及び別表第１に掲げる委員をもって構成する。

２　会長は、特に必要があると認めたときは、関係行政機関の職員その他関係者の出席を求め、意見を聞くことができる。

３　協議会に幹事会を置き、別表第２に掲げる幹事をもって充てる。

４　幹事会は、協議会の会議事務を整理する。

５　幹事会は、会長の指名する幹事が招集し、会議を主宰する。

（会　　長）

第４条　会長は、区長とする。

２　会長は、会議を主宰し、協議会を代表する。

３　会長に事故あるときは、副区長である委員がその職務を代理し、会長、副区長である委員ともに事故あるときは、あらかじめ会長の指名する委員が、その職務を代理する。

（会　　議）

第５条　協議会の会議は、必要のつど開催する。

２　会長が必要と認めるときは、直接面会する方法によらず、書面または映像と音声の送受信等による遠隔での会議（以下「遠隔での会議」という。）を開くことができる。

３　会長は、事業等の概要を記載した通信文を委員幹事に送付した上で、遠隔での会議を開き、委員幹事からその意見を徴することができる。

（事　務　局）

第６条　協議会の事務局は、板橋区土木部土木計画・交通安全課に置く。

付　則

1　この要綱は、平成２年８月１７日から施行する。

2　板橋区交通安全協議会規約は、廃止する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成３年４月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成４年４月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成５年４月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成８年４月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成９年４月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成９年７月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成１２年４月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成１３年４月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成１３年８月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成１５年４月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成１６年９月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成１９年４月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成２５年４月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成２７年４月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成２７年７月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、平成３０年４月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、令和３年８月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、令和４年８月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、令和５年５月１７日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、令和６年７月１日から施行する。

付　則

この要綱の一部改正は、令和８年４月１日から施行する。

別　表　第　1

会長	板橋区長	委員	板橋警察署長
委員	板橋区副区長	委員	志村警察署長
委員	板橋区議会議長	委員	高島平警察署長
委員	板橋区議会副議長	委員	板橋交通安全協会代表
委員	教育委員会教育長	委員	志村交通安全協会代表
委員	資源環境部長	委員	高島平交通安全協会代表
委員	土木部長	委員	板橋消防署長
委員	国土交通省東京国道事務所 万世橋出張所長	委員	志村消防署長
委員	東京都第四建設事務所長	委員	板橋産業連合会代表
委員	東京都交通局巣鴨駅務管理所長	委員	板橋区商店街連合会代表
委員	東日本旅客鉄道㈱板橋駅代表	委員	板橋区町会連合会代表
委員	東京地下鉄㈱代表	委員	区立小学校長会長
委員	東武鉄道㈱営業部東上支社代表	委員	区立中学校長会長
委員	国際興業㈱志村営業所代表	委員	区立小学校 PTA 連合会代表
委員	国際興業㈱練馬営業所代表	委員	区立中学校 PTA 連合会代表
委員	板橋個人タクシー協同組合代表	委員	都立高等学校代表
委員	東京都個人タクシー協同組合 板橋第一支部代表	委員	私立保育園長会代表
委員	東京自動車整備振興会板橋代表	委員	私立幼稚園協会代表
委員	東京トラック協会板橋代表	委員	私立学校代表
委員	東京都自転車商協同組合板橋代表	委員	板橋区シニアクラブ連合会代表
委員	板橋区医師会代表	委員	板橋区歯科医師会代表

別　表　第　２

幹事	板橋警察署交通課長	幹事	子ども家庭部保育サービス課長
幹事	志村警察署交通課長	幹事	資源環境部資源循環推進課長
幹事	高島平警察署交通課長	幹事	資源環境部板橋東清掃事務所長
幹事	政策経営部広聴広報課長	幹事	土木部土木計画・交通安全課長
幹事	区民文化部地域振興課長	幹事	土木部管理課長
幹事	健康生きがい部生涯活躍推進課長	幹事	土木部南部土木サービスセンター所長
幹事	福祉部障がい政策課長	幹事	土木部北部土木サービスセンター所長
幹事	子ども家庭部保育運営課長	幹事	教育委員会指導室長

4　用語解説

―あ―

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平成 28（2016）年３月、国土交通省道路局と警察庁交通局が作成した自転車通行空間の計画と設計に関するガイドラインのこと。（令和６(2024)年６月改定）

「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づいて、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の策定手法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、クルマが適切に分離された道路空間設計の考え方等について示している。

板橋区屋外案内標識ガイドライン

平成 31（2019）年３月、板橋区が統一感のある屋外案内標識の整備や維持管理を行うため、基本ルール（配置、設置、本体、表示、言語表記等）やデザインルール（本体、表示デザイン）を定めたガイドラインのこと。

初めて区を訪れる人でも安心してまち歩きを楽しめるようにするとともに、街並みを整え、まちとしての魅力を向上させることを目的とし、板橋区らしさの実現、区の魅力発信への貢献も同時にめざすものである。

板橋区基本計画 2035

令和８（2026）年１月、板橋区が板橋区基本構想に掲げる将来像である「未来をひらく 緑と文化のかがやくまち“板橋”」の実現に向けて、令和８年度から 10 年間の区政を総合的・計画的に推進していく方向性と目標を示した施策体系のこと。

基本構想で定める３つの基本理念に基づき、区の将来像の実現に向け、基本政策（９つのめざす姿）を柱とした施策を体系化している。

板橋区交通政策基本計画

令和２（2020）年５月、板橋区が社会情勢の変化や多様化する交通ニーズに対応しながら、区内の交通政策全般に関する方向性を定めた施策体系のこと。

20 年後の将来を見据え、「交通インフラ」、「交通サービス」、「交通まちづくりと脱炭素社会」の３つの視点から整理した課題への施策を体系化している。

板橋区自転車活用推進計画

令和４（2022）年２月、板橋区が自転車や電動小型モビリティの将来性を踏まえた利活用のあり方について策定した施策体系のこと。

「安心・安全 スマートなサイクルライフ～自転車⁺で出かけたくなるまち 板橋」の基本理念実現に向け、３つの基本方針と取組の指針となる 13 の施策を定めている。

ウェルビーイング戦略

区の基本計画のアクションプログラムとして、令和 8（2026）年 1 月に定めた「いたばし No.1 実現プラン 2028」において、区民の心身の充実を育む“ひと”、協働や共創により新たな価値を創造する“まち”、社会変革を促す“みらい（しくみ）”という３つの視点（ひと・まち・みらい）を取り入れ、分野横断的に取組を展開するという基本的な考え方に基づいて設定した戦略の一つ。

ウェルビーイング戦略のほかに、クリエイティブ戦略とトランスフォーメーション戦略の２つがある。

―かー

交通安全都市宣言

平成５（1993）年７月に区（区民）が行った宣言。交通量の増加などによって交通事故が多発していることを背景に、道路交通環境の整備、交通安全意識の高揚、正しい交通ルールとマナーの実践により、悲惨な交通事故のない安全で住みよいまちの実現を目指して交通安全都市を宣言している。

クリエイティブ戦略

「ウェルビーイング戦略」を参照。

―さー

自転車⁺（プラス）



自転車

道路交通法　第２条第 11 の２号

ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車、小児用の車及び歩行補助車等以外のもの（原動機を用いるものにあつては、人の力を補うため原動機を用いるものであつて内閣府令で定める基準に該当するものを含み、移動用小型車及び遠隔操作により通行させることができるものを除く。）をいう。

「内閣府令で定める基準」に該当する原動機を用いた自転車　＝　電動アシスト自転車

道路交通法施行規則　第１条の３　（人の力を補うため原動機を用いる自転車の基準）

一　人の力を補うために用いる原動機が次のいずれにも該当するものであること。

イ　電動機であること。

ロ　二十四キロメートル毎時未満の速度で自転車を走行させることとなる場合において、人の力に対する原動機を用いて人の力を補う力の比率が、（１）又は（２）に掲げる速度の区分に応じそれぞれ（１）又は（２）に定める数値以下であること。

（１）　十キロメートル毎時未満の速度　二

（２）　十キロメートル毎時以上二十四キロメートル毎時未満の速度　走行速度をキロメートル毎時で表した数値から十を減じて得た数値を七で除したものを二から減じた数値

ハ　二十四キロメートル毎時以上の速度で自転車を走行させることとなる場合において、原動機を用いて人の力を補う力が加わらないこと。

ニ　イからハまでのいずれにも該当する原動機についてイからハまでのいずれかに該当しないものに改造することが容易でない構造であること。

二　原動機を用いて人の力を補う機能が円滑に働き、かつ、当該機能が働くことにより安全な運転の確保に支障が生じるおそれがないこと。

※一部を省略しています

図３-４-１-２　道路交通法における自転車の定義（令和８(2026)年４月現在）

※　「セグウェイ」は商品名ですが、広く一般に認知されている名称のため自転車計画で使用しています。なお、ブレーキの取り付けが困難などの理由により、現行法では原則としてセグウェイの公道走行は認められていません。

―た―

東京都板橋区自転車安全条例

平成 15（2003）年 3 月、自転車の安全利用の意識の向上を図り、自転車事故を未然に防止するため、各機関及び自転車利用者が総合に連携した活動を行うことを区が定めた条例。区、自転車利用者、関係団体、事業者の責務等を定めている。

トランスフォーメーション戦略

「ウェルビーイング戦略」を参照。



９つのめざす姿
（都市づくり）のシンボル

板橋区基本構想において、区が将来像
「未来をひらく　緑と文化のかがやくまち“板橋”」の
実現に向けて掲げた「９つのめざす姿」を
視点ごとに象徴したものです

板橋区交通安全計画 2030

編集　板橋区土木部土木計画・交通安全課
〒173-8501 板橋区板橋二丁目 66 番１号
TEL 03-3579-2296　FAX 03-3579-2547
d.keikaku@city.itabashi.tokyo.jp

令和９年　月発行

刊行物番号　R08-00

板橋区
ITABASHI
みんなに かけ橋

板橋区　〒173-8501　東京都板橋区板橋二丁目66番1号　https://www.city.itabashi.tokyo.jp/