

第12次青梅市交通安全計画の策定について

資料番号 3

1. 交通安全計画の位置づけおよび策定体制について

	交通安全対策基本法	計画期間	
		第11次	第12次
国（内閣府）	第22条、作成が義務	令和3年度～令和7年度	令和8年度～令和12年度
東京都（都民安全総合対策本部）	第25条、作成が義務	令和3年度～令和7年度	令和8年度～令和12年度
青梅市（交通政策課）	第26条、作成できる	令和3年度～令和8年度 （令和7年度に1年間終期を延長）	令和9年度～令和13年度

- 引き続き、市の交通の状況や地域の実態に即した交通の安全に関する施策を効果的に実施し、交通事故のない安全・安心な社会の実現を目指し、令和9年度から令和13年度までの5年間を計画期間とする「第12次青梅市交通安全計画」を策定する。
- 策定に当たっては、コンサルティング会社への委託等はせず、庁内および関係機関の事業内容を取りまとめつつ、交通安全対策審議会でご審議いただきながら、策定していく。

2. 策定スケジュール（案）について

時期	令和8年度							
	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
事務局	関係機関の 事業内容調査	素案作成 関係機関の 事業内容反映			素案の決定	パブリック コメント	案の作成	計画公表 案の決定
交通安全対策審議会	審議会① ・諮問 ・今後の進め方など について審議	意見回収	審議会② ・素案（中間案） をもとに審議①	意見回収	審議会③ ・素案（中間案） をもとに審議②		審議会④ ・パブコメ実施 結果の報告 ・答申案の審議	答申

第12次青梅市交通安全計画の策定について

3. 第11次青梅市交通安全計画について

構成	第11次青梅市交通安全計画	第12次東京都交通安全計画
第1部 総論	第1章 はじめに 第2章 交通事故の現状 第3章 第11次東京都交通安全計画の目標 第4章 重点課題および施策の方向性	第1章 はじめに 第2章 道路交通事故の現状 第3章 鉄道及び踏切の事故の現状 第4章 第12次東京都交通安全計画の目標 第5章 重視すべき視点
第2部 講じようとする施策	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・救急体制の充実 第6章 被害者の支援 第7章 災害に強い交通施設等の整備 第8章 鉄道および踏切の交通安全について	第1編 道路交通の安全 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・救急体制の充実 第6章 被害者の支援 第7章 災害に強い交通施設等の整備 第8章 調査研究の推進 第2編 鉄道及び踏切の交通安全 第1章 鉄道の交通安全 第2章 踏切の交通安全

目標

究極的には、交通事故がない社会を実現することを目指し、年間の道路交通事故死者数を1人以下にするとともに、交通事故・負傷者数の減少を目指す。

⇒

第10次の期間と比較して、交通事故発生件数・負傷者数は減少しているが、**死者数は毎年発生しており、2名以上の年も。**

重点課題

①子どもと高齢者の交通安全の確保、②自転車の安全利用の推進、③二輪車の安全対策の推進、④飲酒運転の根絶

関係法令

交通安全対策基本法

（交通安全基本計画の作成及び公表等）

第二十二条 中央交通安全対策会議は、交通安全基本計画を作成しなければならない。

2 交通安全基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3 国家公安委員会及び国土交通大臣は、中央交通安全対策会議が第一項の規定により交通安全基本計画を作成するに当たり、前項各号に掲げる事項のうちそれぞれの所掌に属するものに関する部分の交通安全基本計画の案を作成し、中央交通安全対策会議に提出しなければならない。

4 中央交通安全対策会議は、第一項の規定により交通安全基本計画を作成したときは、速やかに、これを内閣総理大臣に報告し、並びに指定行政機関の長（指定行政機関が委員会である場合にあっては、指定行政機関。以下同じ。）及び都道府県知事に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。

5 前二項の規定は、交通安全基本計画の変更について準用する。

（都道府県交通安全計画等）

第二十五条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

一 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであってはならない。

4 都道府県交通安全対策会議は、第一項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。

5 都道府県交通安全対策会議は、第三項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。

6 第四項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

（市町村交通安全計画等）

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成することができる。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成することができる。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであってはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7 第二項及び**第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について**、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について**準用する**。

青梅市交通安全対策審議会条例

（所掌事項）

第2条 審議会は、市長の諮問に応じ、次の事項を審議して答申する。

（1）交通安全運動の推進に関すること。

（2）交通道德の高揚に関すること。

（3）道路環境および交通安全施設の整備に関すること。

（4）前3号のほか、交通安全対策に関すること。

現状の分析 東京都の交通安全計画の変更点

■東京都交通安全計画の主な変更点

項目	構成の変更内容	
(第1部 5章) 重視すべき視点など	削除	□ 「新しい日常」に対応した交通安全対策 □ 東京2020大会を踏まえた交通安全教育の推進
	追加	□ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進 □ 外国人の交通安全対策の推進
(第2部 第2章) 交通安全意識の啓発	追加	□ 自転車利用者に対する交通安全教育の記載が大幅に増加（約5倍） ・ 学習アプリ「輪トレ」や「TOKYO自転車ルールブック」の活用 ・ 未就学児向けにキックバイクを利用した自転車安全教室を区市町村と連携して開催 □ 妨害運転等防止に向けた啓発 □ 自動車運転者に対する自転車の車道通行への配慮 □ 電動モビリティの利用者等に対する啓発活動の推進
(第2部 第3章) 道路交通秩序の維持	追加	□ 横断歩行者妨害違反の取締り □ 電動モビリティに対する指導取締り □ 白タク行為に対する捜査の推進 □ 放置自転車対策・駐輪場利用の促進の記載が増加
(第2部 第4章) 安全運転と車両の安全性確保	追加	□ マイナ免許証の利便性向上やオンライン講習など □ 高齢者向けの認知機能検査のWEB予約等 □ 自転車の日常点検等、安全走行に係る車両や器具等の開発普及促進 □ 特定小型原動機付自転車等の保安基準
(第2部 第6章) 被害者の支援	追加	□ 自転車利用者による保険加入の促進

現状の分析 交通情勢等

■直近における道路交通法改正の状況

時期	内容
令和4年5月13日から	75歳以上の高齢者の運転免許更新手続きについて、認知機能検査の変更や違反者に対して運転技能検査を義務付けるなど、充実・強化が図られました。
令和5年4月1日から	全ての自転車利用者に常用時のヘルメット着用が努力義務となりました。
令和5年7月1日から	一定の基準を満たす電動キックボード等は、「特定小型原動機付自転車」という新たな車両区分に位置づけられ、新しい交通ルールが適用されました。
令和6年11月1日から	自転車運転中の「ながら運転（ながらスマホ）」の罰則強化および酒気帯び運転が新たな罰則の対象となりました。
令和8年4月1日から	16歳以上の自転車運転者に対し、交通反則通告制度、いわゆる「青切符」制度が導入されました。
令和8年9月1日から	生活道路における自動車の法定速度が60km/hから、30km/hに引き下げられました。

■直近における青梅市の状況

- 交通公園の閉園（令和7年3月末）
- 今井3丁目地区にゾーン30の新設（令和8年度中）
- ちょこっと共済の廃止（令和9年度を募集最終年度とする予定）

現状の分析 人口

■青梅市の人口

- 人口全体：減少傾向である。
- 年少人口・生産年齢人口：減少傾向であり、割合としては26市の中で最も低い数値である。
- 高齢人口：増加傾向であり、現在は市全体の約3分の1で、割合としては東京都の23区・26市の中で最も高い数値である。
- 外国人人口：令和4年から令和8年の5年間で約1.7倍と直近で急増している。

	総人口	年少人口		生産年齢人口		老年人口	
		人数	割合	人数	割合	人数	割合
青梅市	128,569	11,522	8.96%	75,019	58.35%	42,028	32.69%
東京都	14,077,552	1,504,226	10.69%	9,414,289	66.87%	3,159,037	22.44%
区部	9,796,723	1,026,173	10.47%	6,720,821	68.60%	2,049,729	20.92%
市部	4,204,167	470,318	11.19%	2,651,544	63.07%	1,082,305	25.74%
町村部	76,662	7,735	10.09%	41,924	54.69%	27,003	35.22%

「東京都の統計」から作成
令和8年1月1日現在

現状の分析 人口



「青梅市の統計」から作成

現状の分析 免許・自動車等保有数

■運転免許・自動車等の保有者数

- 令和7年1月1日現在の青梅市の世帯数が66,053世帯であることから、1世帯当たり1.28人が運転免許証を保有、1世帯当たり0.96人が乗用車を保有していることとなる。
- また、令和7年1月1日現在の青梅市と奥多摩町の人口は、合計133,597人であることから、青梅警察署管内では、人口1人あたり1.12台の自転車防犯登録があることとなる。

■運転免許保有者数

	青梅市	東京都	うち65歳以上	うち75歳以上
令和6年	84,566	8,256,060	1,219,139 (14.77%)	370,460 (4.49%)

「警視庁交通年鑑 令和6年版」から作成
令和6年12月末現在

■車種別自動車保有台数（青梅市）

	乗用車	貨物車	自動二輪	原付 50cc以下	特定小型	その他	合計
令和6年	63,086	11,465	6,038	4,601	7	2,337	87,534

「警視庁交通年鑑 令和6年版」から作成

■自転車防犯登録台数（青梅警察署）

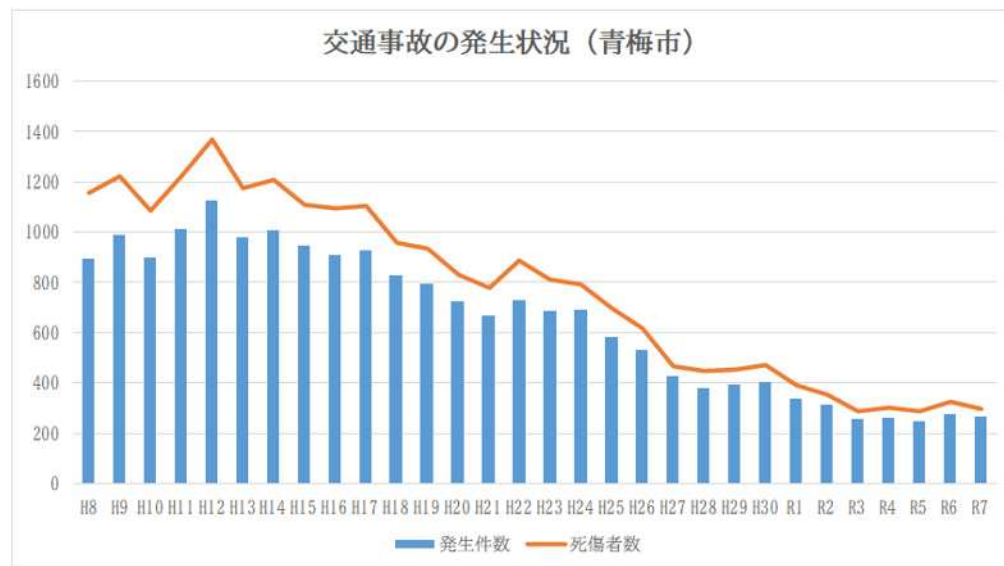
	総数
令和6年	149,862

「警視庁交通年鑑 令和6年版」から作成

現状の分析 交通事故（総論）

■青梅市の交通事故発生状況

- 事故発生件数は、全体としては減少傾向にあるが、直近5年間は横ばいである。
- 第11次青梅市交通安全計画では、年間の道路交通事故死者数を1人以下にすることを目指していた。
- 令和3年以降は年間1人の年が2か年あるが、0人の年はなく、5年間で9人の尊い命が失われている。
- 負傷者数については、平成28年から令和2年の5年間は2,102人、令和3年から令和7年間の5年間は1,487人と約70%に減少しているが、直近5年間はほぼ横ばいとなっている。



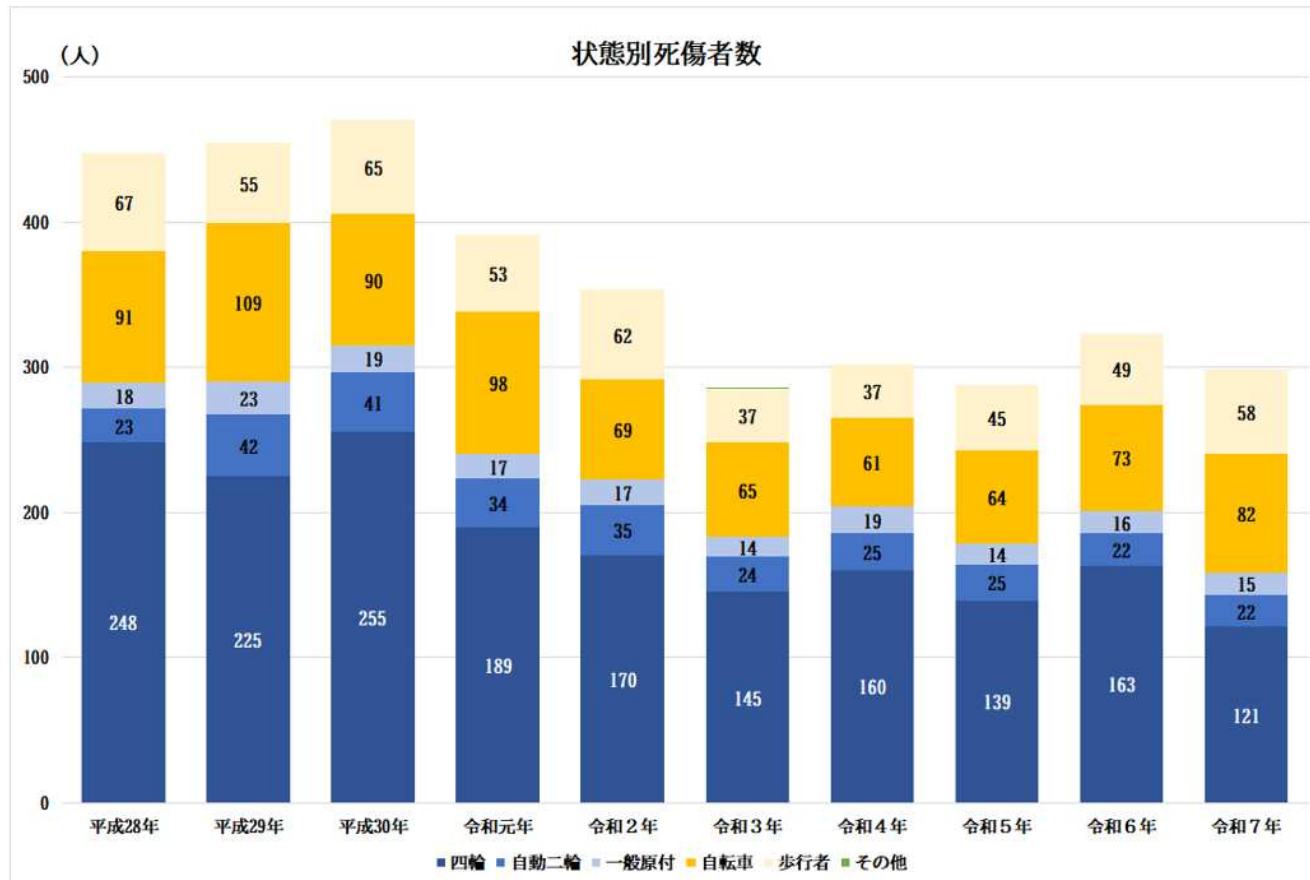
「警視庁の統計」から作成

	発生件数	死傷者数	死者数	重症者数	軽症者数
平成28年	379	447	2	1	444
平成29年	393	454	5	13	436
平成30年	402	470	3	18	449
令和元年	335	391	0	13	378
令和2年	309	353	3	5	345
令和3年	255	286	2	11	273
令和4年	261	302	1	14	287
令和5年	243	287	2	11	274
令和6年	274	323	1	22	300
令和7年	266	298	3	20	275
合計	3117	3611	22	128	3461

現状の分析 交通事故（総論）

■状態別死傷者数

- 状態別にみると、事故による死傷者は四輪が一番多く、次いで自転車が多い。
- 四輪の死傷者数は減少傾向にある。
- 明確な因果関係は不明であるが、自転車事故はコロナ禍を機に減少しておる。
- 自転車・歩行者の事故は直近では増加傾向にある。

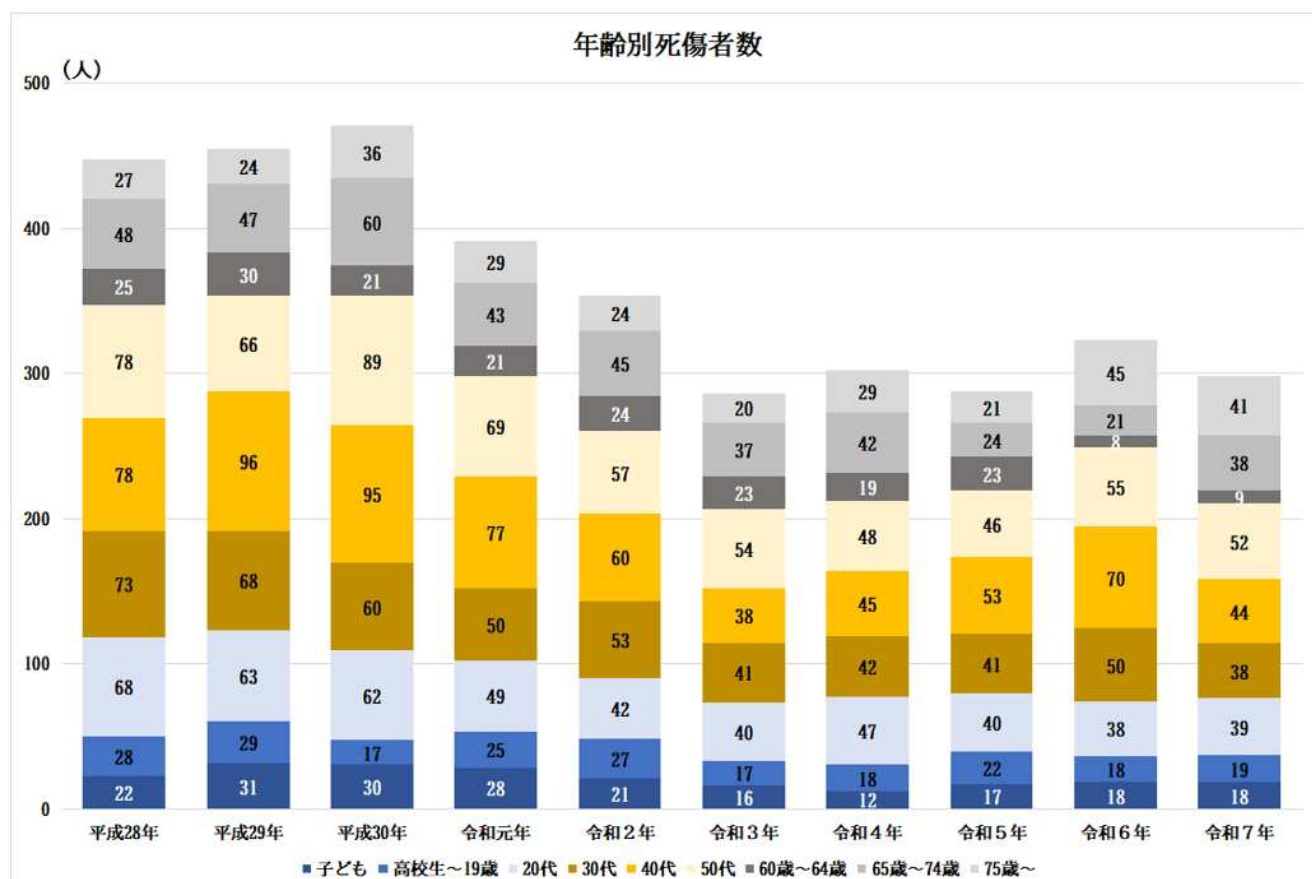


「警視庁の統計」から作成

現状の分析 交通事故（総論）

■ 年齢別死傷者数

➤ 年齢別にみると、死傷者は40代、50代が多い。



※「子ども」は幼児・小学生・中学生の合計

「警視庁の統計」から作成

現状の分析 交通事故（総論）

■年齢別死者数

➤ 直近10年間の死者数は約6割が65歳以上で、特に75歳以上が多くなる。

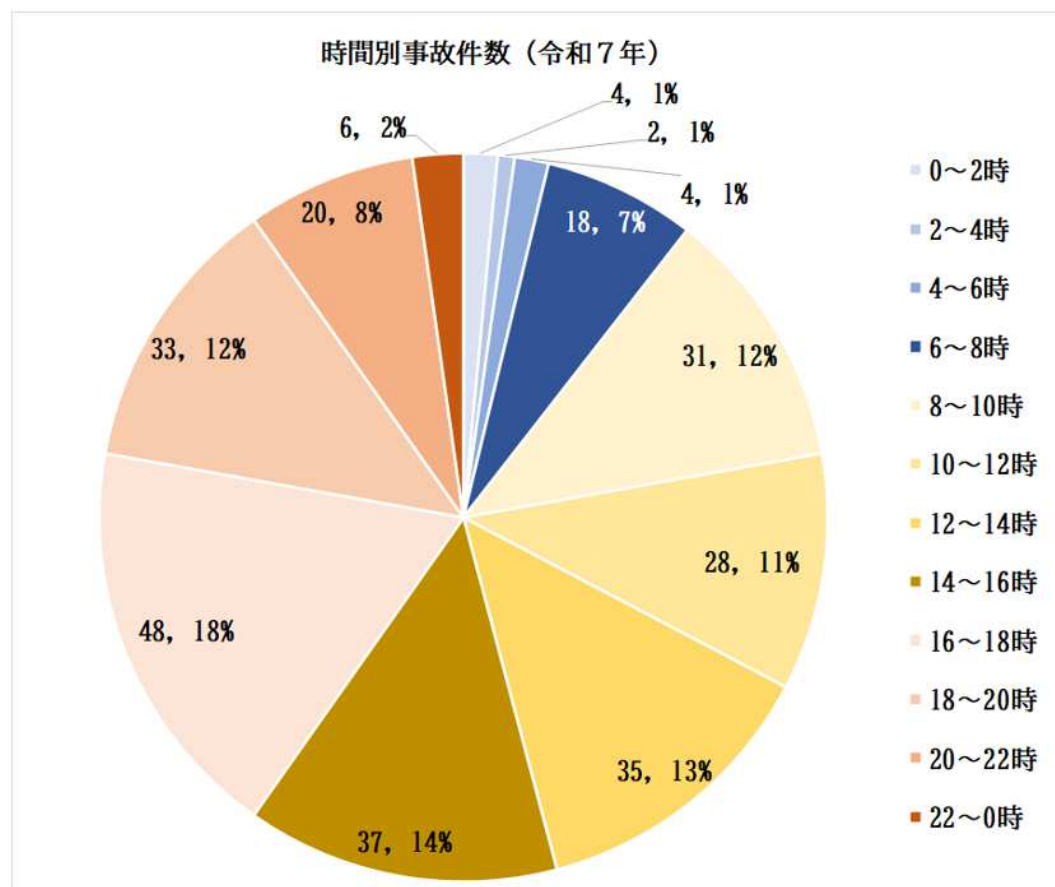
	幼児	小学生	中学生	高校生	～19	20代	30代	40代	50代	60～64	65～74	75～	合計
平成28年						1						1	2
平成29年							1	1	1		1	1	5
平成30年											3		3
令和元年													0
令和2年				1				1	1				3
令和3年												2	2
令和4年									1				1
令和5年											1	1	2
令和6年												1	1
令和7年		1										2	3
合計	0	1	0	1	0	1	1	2	3	0	5	8	22

「警視庁の統計」から作成

現状の分析 交通事故（総論）

■時間別事故件数

➤ 仕事の帰りの時間と思われる16～18時が多い。

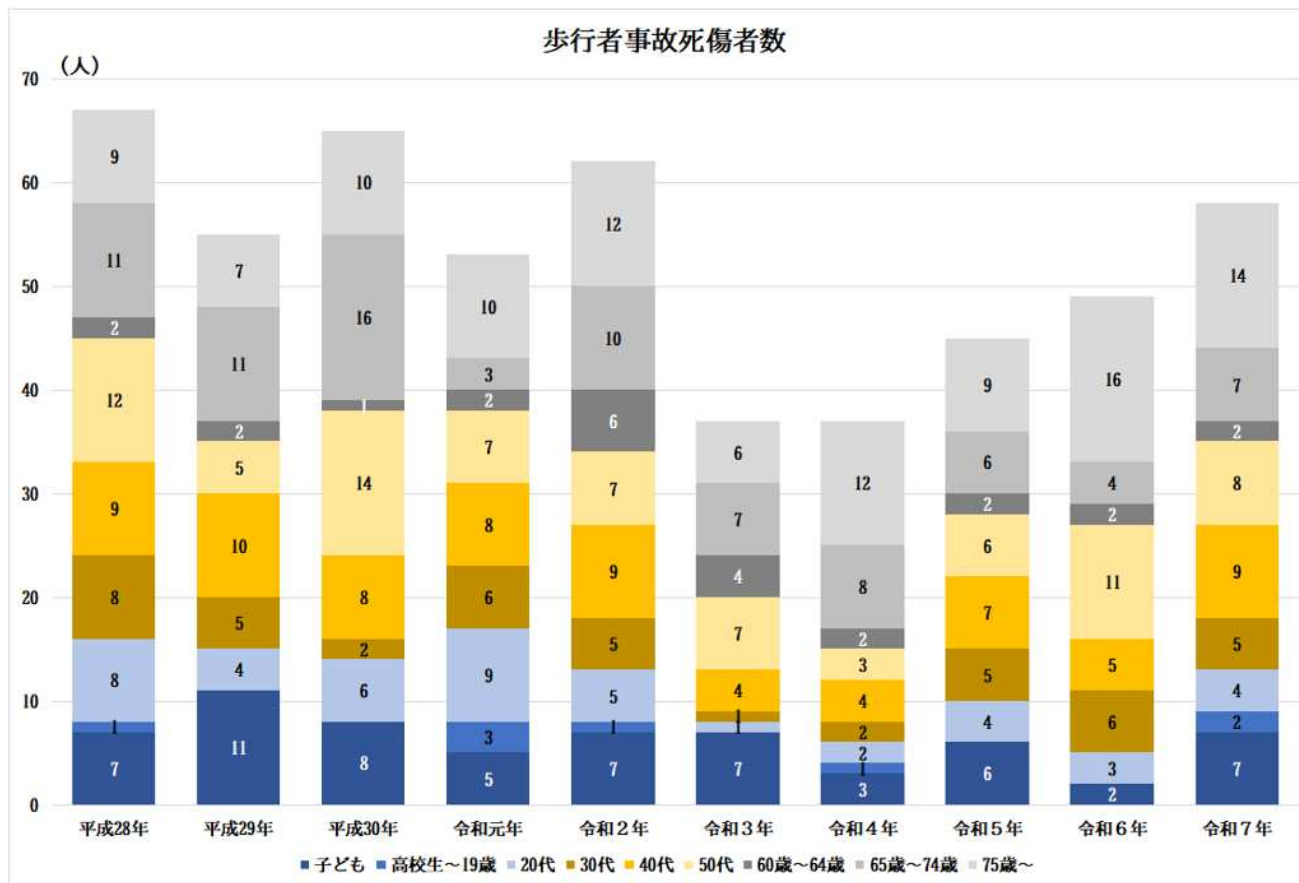


「警視庁の統計」から作成

現状の分析 歩行者

■ 歩行者事故死傷者数

➤ 歩行者の事故は高齢者が多い。40代、50代、小学生も多い。



「警視庁の統計」から作成

■ 歩行者事故死者数

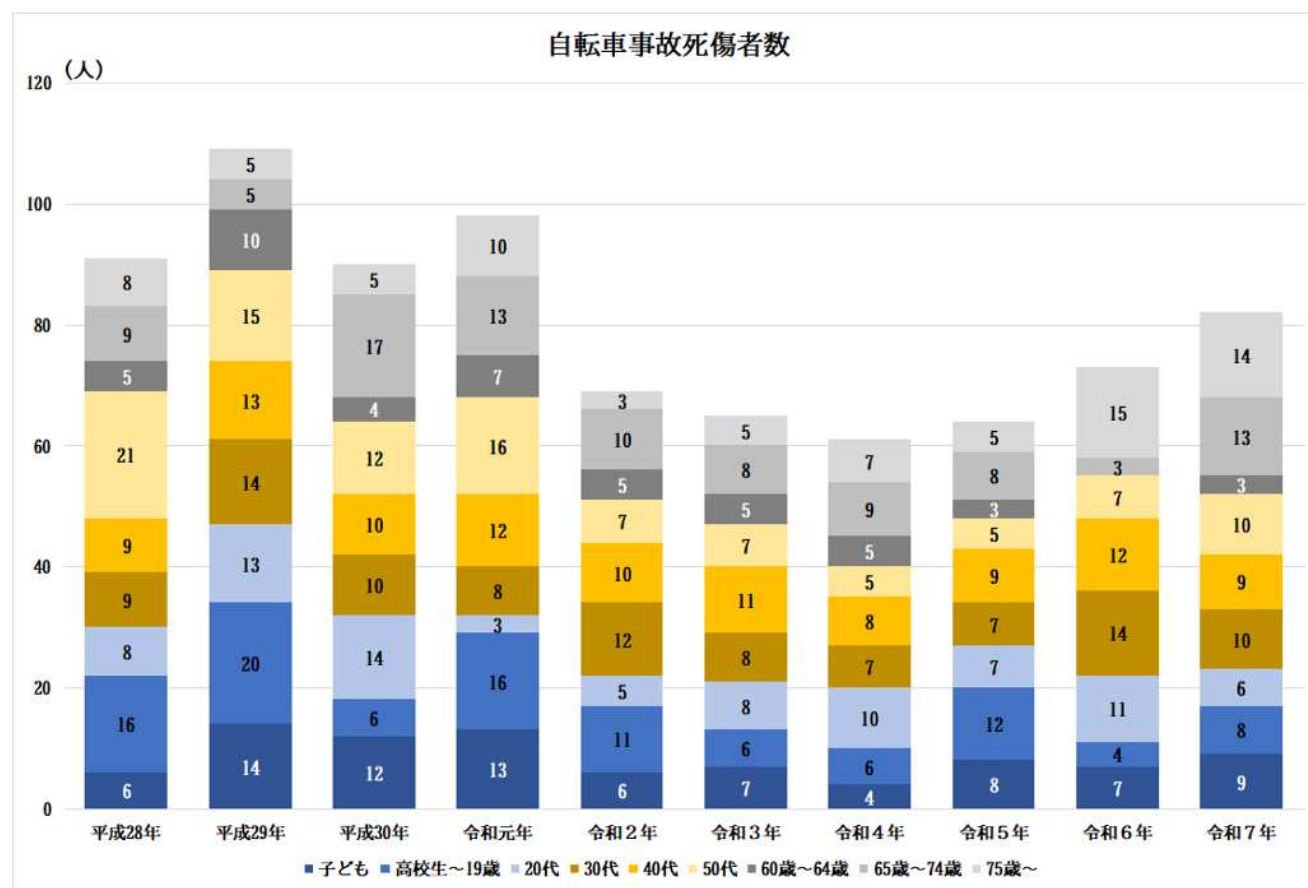
➤ 歩行者の事故による死者は直近10年間は全て65歳以上である。

	65～74	75～	合計
平成28年			0
平成29年	1	1	2
平成30年	2		2
令和元年			0
令和2年			0
令和3年		1	1
令和4年			0
令和5年	1	1	2
令和6年			0
令和7年		2	2
合計	4	5	9

現状の分析 自転車事故

■ 自転車事故死傷者数

- 全体で死傷者数が減少傾向にある（直近では横ばいにある）中で、令和4年以降の自転車事故の死傷者数は増加傾向にある。
- 自転車事故による負傷者は高校生～19歳が多い。



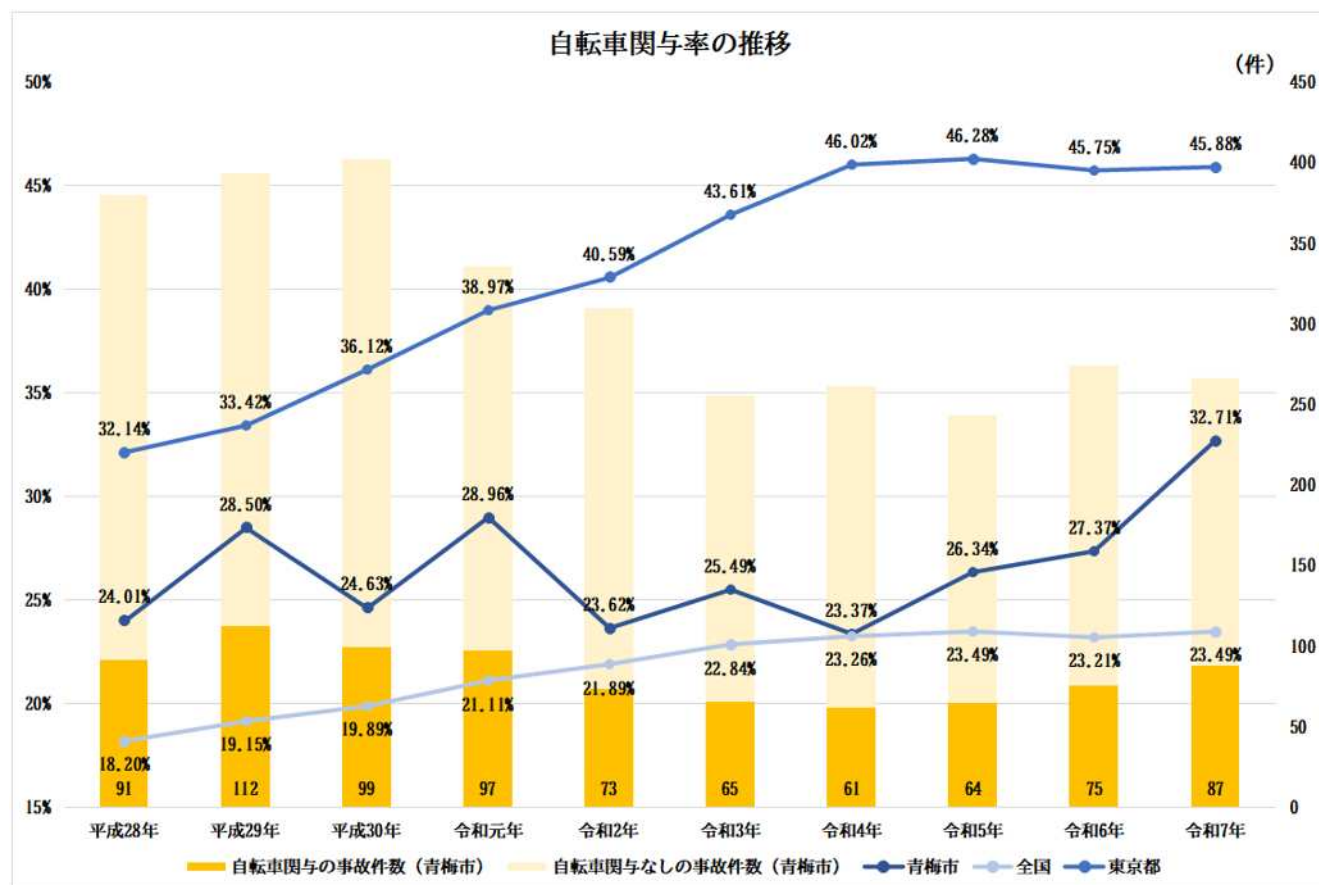
※「子ども」は幼児・小学生・中学生の合計

「警視庁の統計」から作成

現状の分析 自転車事故

■関与数・関与率

- 全国では増加傾向、東京都も令和4年までは増加傾向で、直近は横ばいである。
- 青梅市では約4分の1の事故に自転車に関与しており、令和4年以降増加傾向である。
- 東京都内と比較すると青梅市のほうが低い、全国平均よりは高くなっている。



「警察庁の統計」「警視庁交通年鑑」から作成

現状の分析 自転車事故

■自転車事故の死傷者数（状態別および損傷主部位別）

➤ 令和6年中の警視庁管内の自転車乗用中の事故での死者は64%が頭部に損傷を負っている。

	総数	全損	頭部	顔部	頸部	胸部	腹部	背・腰部	腕・脚部	その他
死者	25	0	16	0	0	4	2	2	0	1
重傷者	690	0	117	32	39	78	8	64	352	0

「警視庁の統計」から作成

■自転車ヘルメット着用状況別の致死率

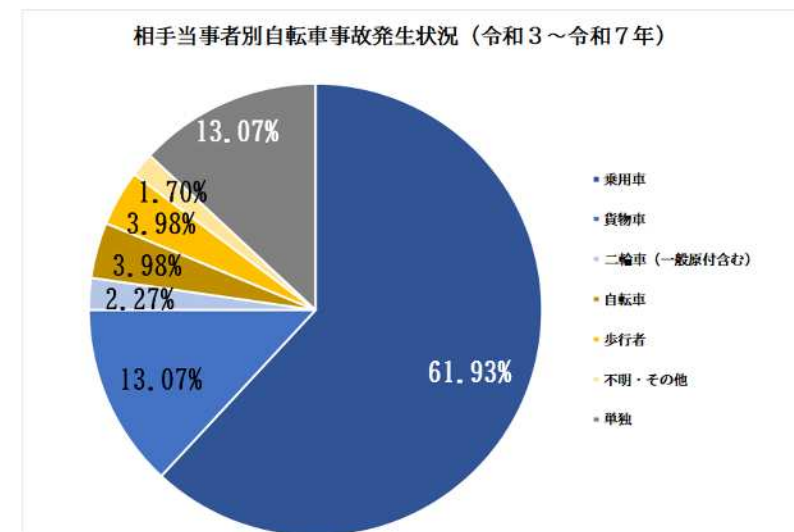
➤ 令和3年から令和7年までの東京都内の自転車死亡事故に関して、自転車ヘルメットを着用していない場合、着用している場合と比較して、致死率は約2.3倍高くなっています。



警視庁のHPより抜粋

■相手当事者別自転車事故発生状況

➤ 直近5年間の自転車事故の相手は、乗用車が最も多く、次いで、貨物車・単独の事故が多い。

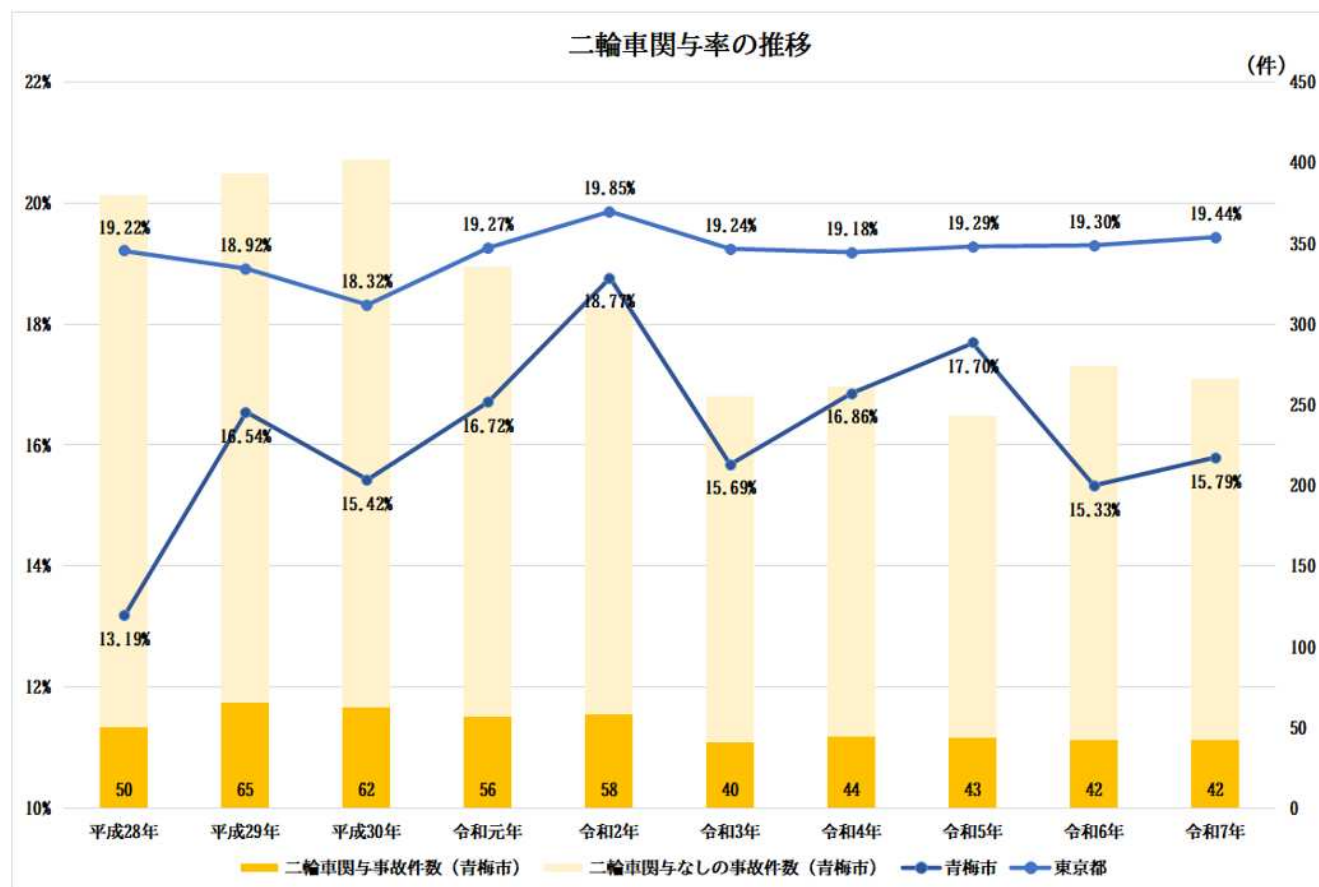


「警視庁の統計」から作成

現状の分析 二輪車

■ 関与数・関与率

- 東京都と比較すると青梅市の方が低い。
- 直近5年間の事故件数は横ばいである。



「警視庁交通年鑑」から作成

現状の分析 事故類型別

■事故類型別事故件数

- 車両の事故においては車両相互が多く、その中でも出会い頭、次いで、追突が多い。ただし、出会い頭、追突の事故の推移をみると、減少傾向となっている。
- 令和6年、令和7年は車両単独の事故が例年に比べて約3倍となっている。

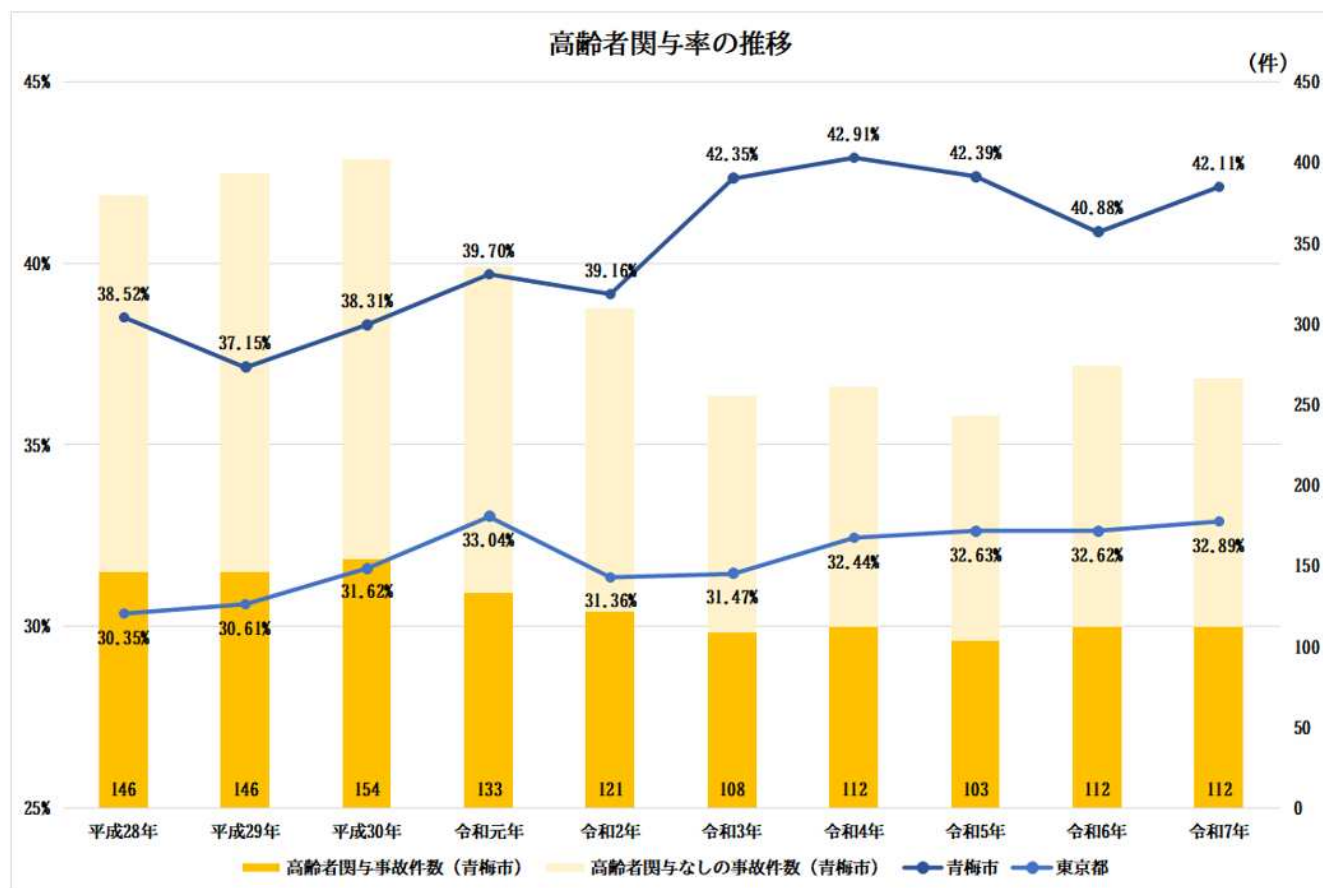
	人対車両				車両相互								車両 単独	列車	合計
	対面・ 背面 通行中	横断中	路上横臥	その他	正面衝突	追突	出会い頭	追越 追抜時	すれ違い	左折時	右折時	その他			
平成28年	9	40	0	17	5	107	112	3	5	18	27	29	7	0	379
平成29年	8	28	0	18	13	109	107	10	4	24	36	24	12	0	393
平成30年	9	22	2	28	10	113	103	7	4	19	35	36	13	1	402
令和1年	3	26	0	24	6	78	106	6	4	18	34	25	5	0	335
令和2年	9	31	0	17	6	66	83	9	3	17	19	31	18	0	309
令和3年	10	17	0	10	5	64	77	12	2	11	24	15	8	0	255
令和4年	3	24	0	10	12	57	74	8	0	11	25	20	17	0	261
令和5年	8	30	0	6	5	60	70	4	3	11	24	11	11	0	243
令和6年	7	32	1	6	8	54	77	8	4	13	13	20	31	0	274
令和7年	13	42	0	2	5	45	62	8	4	8	21	24	32	0	266
合計	79	292	3	138	75	753	871	75	33	150	258	235	154	1	3117

「警視庁交通年鑑」から作成

現状の分析 高齢者

■関与数・関与率

➤ 事故件数における高齢者の関与率は平成28年～令和2年までの5年間は4割未満であったが、令和3年度以降は4割を超過している。

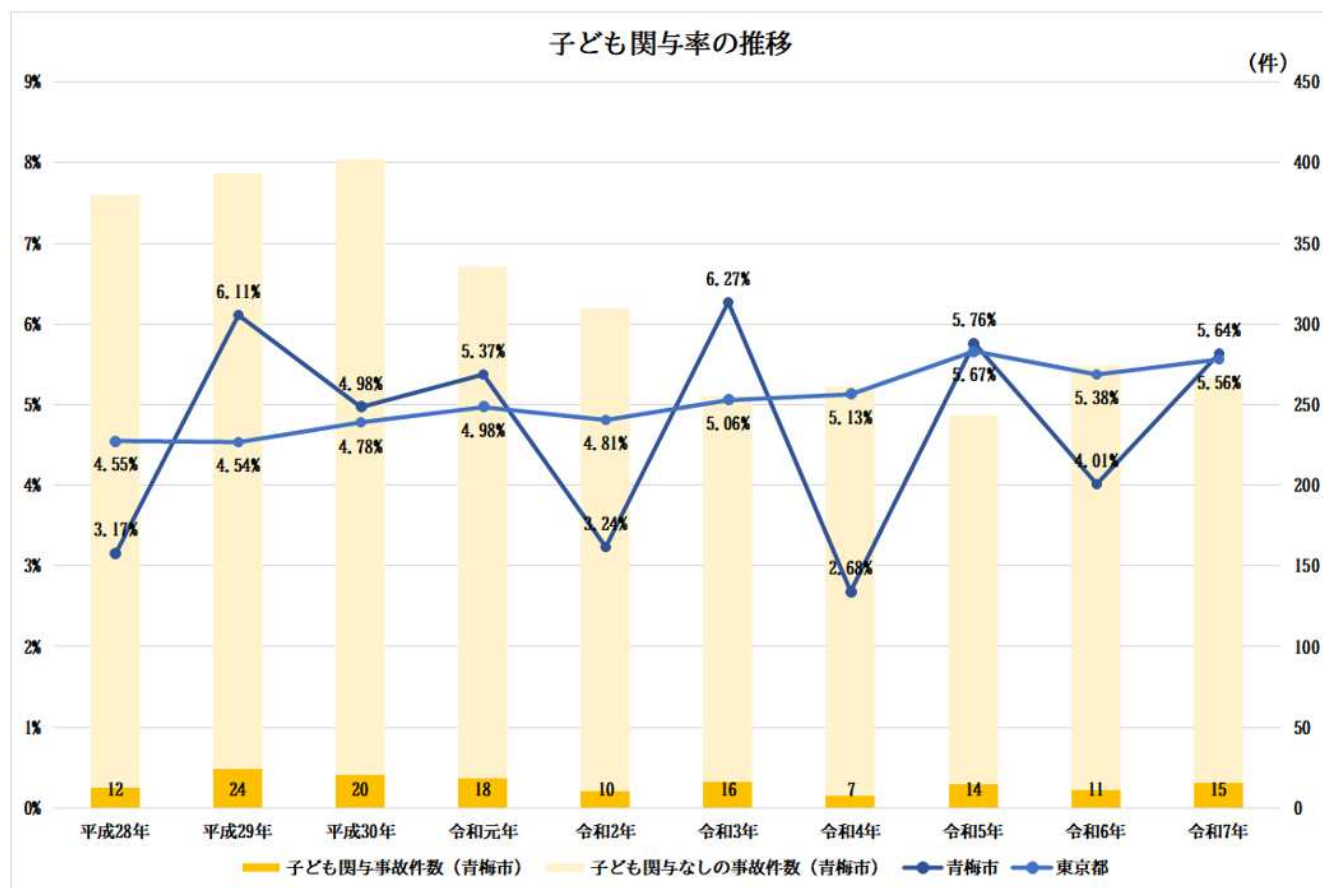


「警視庁交通年鑑」から作成

現状の分析 子ども

■関与数・関与率

- 事故件数における子どもの関与率は東京都全体では上昇傾向にある。
- 青梅市では年により上下しているが、東京都全体より関与率が高い年もある。



※「子ども」は幼児・小学生・中学生の合計

「警視庁交通年鑑」から作成

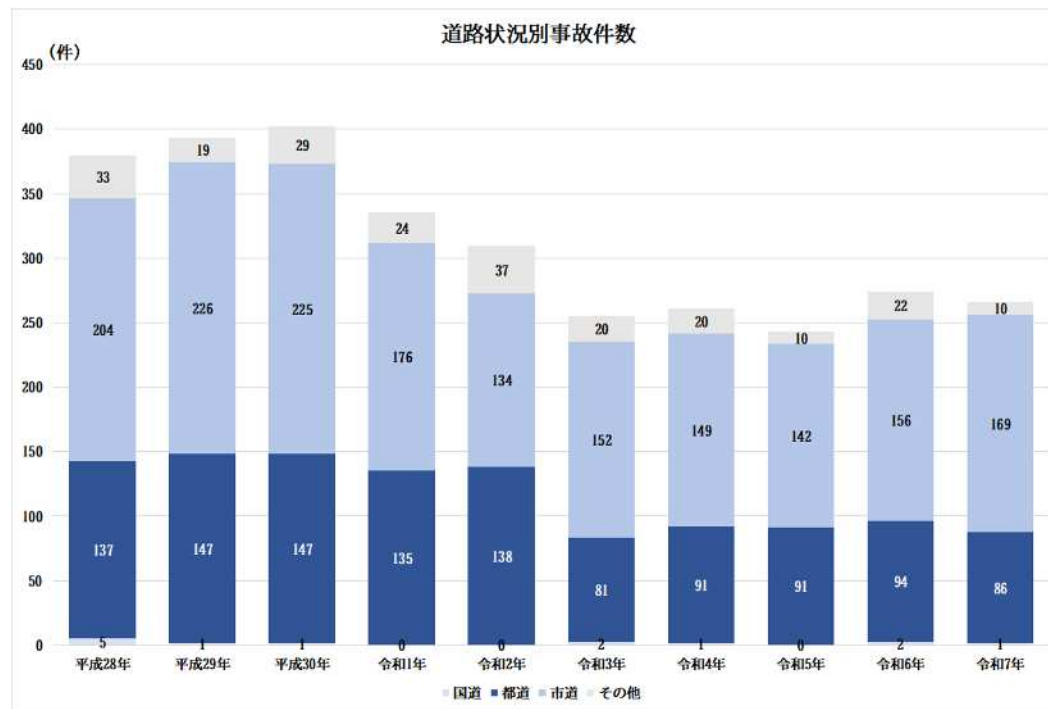
現状の分析 道路状況別

■道路状況

	面積 (km ²)	道路延長 (m)	道路面積 (m ²)	道路率 (%)	対前年道路延長伸び比
令和6年度	103.31	936,978	4,776,854	4.6	1.001

■道路状況別事故件数

➤ 事故が一番多いのは市道上となっている。

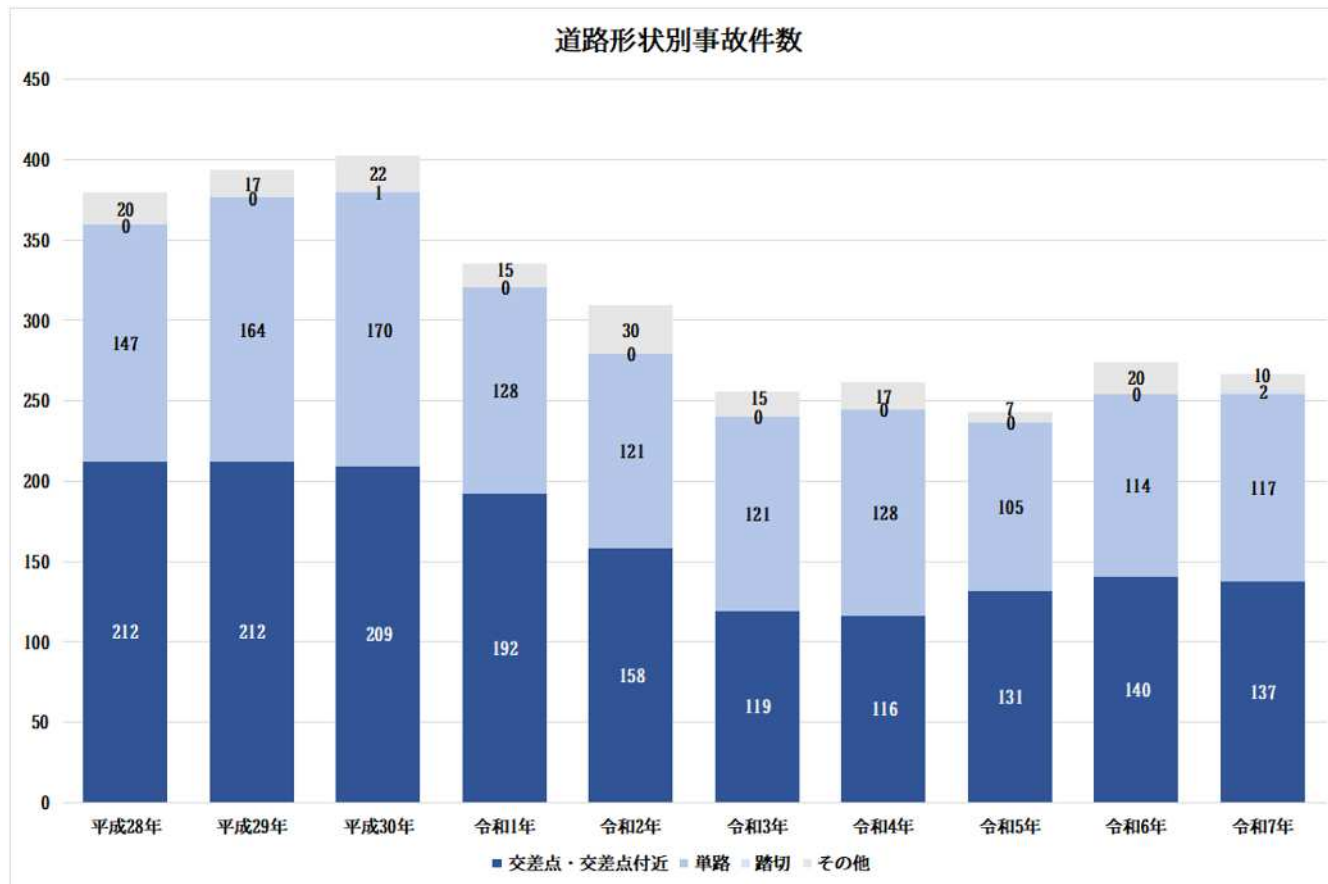


「警視庁交通年鑑」から作成

現状の分析 道路状況別

■ 道路形状別事故件数

➤ 単路よりは交差点・交差点付近のほうが交通事故が多い。



「警視庁交通年鑑」から作成

現状の分析 道路状況別

■車道幅員別事故件数

- 単路では5.5m以上9m未満が多く、交差点は中が多い。
- 単路の3.5m未満の事故は、平成29年～令和2年の期間は少なかったが、直近では増加傾向である。
- 交差点の中は、令和7年は多い。

	単路						交差点（1当流入側基準）			その他	合計
	3.5m未満	3.5m以上	5.5m以上	9m以上	13.0m以上	19.5m以上	小	中	大		
平成28年	23	30	82	42	24	1	55	92	10	20	379
平成29年	4	27	76	58	22	0	65	116	8	17	393
平成30年	9	23	98	67	16	0	60	95	12	22	402
令和1年	7	40	65	43	10	0	49	97	9	15	335
令和2年	8	36	72	35	19	0	38	65	6	30	309
令和3年	28	39	50	32	12	0	37	37	5	15	255
令和4年	15	28	55	31	10	2	40	51	12	17	261
令和5年	21	22	42	21	6	0	57	57	10	7	243
令和6年	27	15	64	24	7	0	53	57	7	20	274
令和7年	36	29	46	20	9	0	41	70	5	10	266
合計	178	289	650	373	135	3	495	737	84	173	3117

「警視庁交通年鑑」から作成

現状の分析 飲酒運転

■飲酒運転

- 飲酒運転根絶のため、「改正道路交通法」により飲酒運転の厳罰化がなされる（平成19年9月施行）とともに、行政処分も強化（平成21年6月施行）されてきた。また、令和6年11月から、自転車の酒気帯び運転が新たな罰則の対象となった。
- しかしながら、青梅市内における飲酒事故は0件の年もあるが、直近5年間で9件発生と、いまだに根絶には至っていない。

	飲酒あり	飲酒なし	調査不能	合計 1 当が一般原付 以上の事故件数
平成28年	4	363	0	367
平成29年	3	369	1	373
平成30年	0	376	2	378
令和元年	0	311	0	311
令和2年	1	281	1	283
令和3年	0	239	0	239
令和4年	5	237	0	242
令和5年	0	225	1	226
令和6年	1	244	0	245
令和7年	3	222	0	225
合計	17	2867	5	2889

「警視庁交通年鑑」から作成

■スクールゾーン規制

スクールゾーンは、昭和47年の「春の全国交通安全運動」で運用が開始されました。交通事故から子どもたちを守るために設定された交通安全対策の重点地域の総称で、範囲は小学校を中心とした半径500m程度の通学路が対象となります。

青梅市内には、児童の通学時間帯に車両の通行を規制する「スクールゾーン」が、小中学校合わせて13校の周辺にあります。これは、通学する児童の保護と安全を目的としているもので、規制された時間は、許可のない車両（自転車を除く。）は入れません。

通行許可証をお持ちの方もやむを得ない場合を除き、児童の通学時間帯は、通行を控えてください。

●第一小学校

時間：7：30-8：30（土・日、休日を除く。）



●第三小学校・第三中学校

時間：7：30-8：30（土・日、休日を除く。）



警視庁のHPより抜粋

●第四小学校

時間：7：30-8：30（土・日、休日を除く。）



●第五小学校

時間：7：30-8：30（土・日、休日を除く。）



●河辺小学校

時間：7：30-8：30（土・日、休日を除く。）



●霞台小学校

時間：7：30-8：30、13：00-15：00（土・日、休日を除く。）



●友田小学校

時間：7：30-8：30（土・日、休日を除く。）



警視庁のHP
より抜粋

●今井小学校

時間：7：30-8：30（土・日、休日を除く。）



●若草小学校

時間：7：30-8：30（土・日、休日を除く。）



●吹上小学校

時間：7：30-8：30（土・日、休日を除く。）



●霞台中学校

時間：7：30-8：30（土・日、休日を除く。）



●吹上中学校

時間：7：30-8：30（土・日、休日を除く。）



警視庁のHPより抜粋

■ゾーン30

ゾーン30は、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つとして、平成23年から開始されました。

区域（ゾーン）を定めて時速30kmの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制します。

■なぜゾーンか

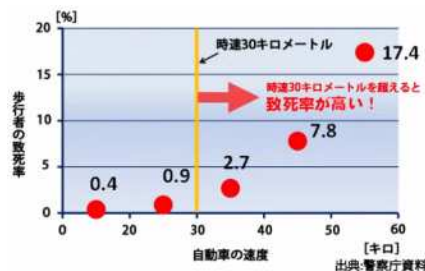
交通安全対策の多くは、道路（線）や交差点（点）の問題解消等に主眼をおいて対策を行っています。

これに対してゾーン（区域）で行う対策は、幹線道路等で囲まれた住居地域全体に交通規制や安全対策を実施することで、その地域の人々が、クルマからおびやかされることなく安心して生活できる区域をつくることを目的としています。

そのため、令和8年9月から生活道路における自動車の法定速度が60km/hから、30km/hに引き下げられましたが、ゾーン30は引き続き実施しております。

■なぜ30kmか

歩行者と車両の交通事故では、車両の速度が時速30キロを超えると致死率が急激に高くなります。



今井3丁目（平成27年度整備）



警視庁のHPより抜粋

■ゾーン30

裏宿町、森下町（平成24年度整備）



千ヶ瀬町3丁目、5丁目（平成28年度整備）



警視庁のHPより抜粋

■ゾーン30

新町1丁目（令和3年度整備）



新町5丁目（令和元年度整備）



警視庁のHPより抜粋

■自転車指導啓発重点地区・路線図



警視庁のHPより抜粋