

第12次渋谷区交通安全計画 (令和8年度～令和12年度)

渋谷区

目次

第1部 総論

第1章 計画策定の考え方	1
第2章 交通環境の現状と問題点	4
第3章 交通安全計画の目標及び施策の重点	11
第4章 交通安全対策の推進体制	15

第2部 分野別推進施策

第1章 道路の整備	16
第2章 道路利用秩序の改善	21
第3章 交通規制と交通秩序の維持	30
第4章 交通安全意識の普及と車両安全性の確保	35
第5章 交通安全運動	44
第6章 救急と救済	47
第7章 鉄道と踏切道の安全確保	50
第8章 災害時における交通安全対策	53

巻末資料

第1部 総論

第1章 計画策定の考え方

【1 計画策定の目的】

本区は、交通事故から区民の生命・身体及び財産を守ることにより、「安全で安心して生活できるまちづくり」を推進するため、昭和46年度以降、5年ごと11次にわたり、「渋谷区交通安全計画」を策定し、区民、警察等の関係機関・団体、事業者が協働して実施してきました。

この第12次交通安全計画は、これまでの交通安全対策の成果と社会情勢の変化を踏まえて、交通安全対策を総合的に推進することにより、安全で快適な交通環境の実現を目的とします。

【2 計画策定の主旨と期間】

この計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、国の第12次交通安全基本計画及び東京都の第12次交通安全計画に基づき作成するもので、渋谷区実施計画、その他関連する諸計画を踏まえ、区内の交通安全に関する総合的かつ計画的な施策を定め、区民、警察等の関係機関・団体、事業者と区が実施する協働の取組の指針となるものです。

計画の期間は、令和8年度から令和12年度までの5か年とします。

【3 計画の重点課題】

（1）高齢者及び子どもの交通安全の確保

第11次交通安全計画期間（令和3年～7年）内における高齢者の死傷者数は全体の1割程度で推移しています。渋谷区全体の死者数は18人ですが、そのうち高齢者は8人と4割を占めています。

また、子どもの死傷者数については、その他の年齢層に比べ少ないものの、令和3年以降増減を繰り返しており、令和7年における死傷者数は令和3年に比べ3人増加、令和6年には1人の死者が発生しました。

他の年齢層と比較して致死率が高い高齢者や事故に巻き込まれる可能性の高い子どもの交通安全の確保のため、安全な道路交通環境の整備を図るとともに、危険予測トレーニング等を取り入れた交通安全教育等を実施することで、総合的な対策を推進します。

（2）自転車の安全利用の推進

自転車を利用する人の死傷者数は令和5年の305人をピークに減少に転じており、事故全体に占める自転車に関与する事故についても4割弱と東京都全体と比べ約9ポイント低い値を示しています。一方、渋谷区内における自転車側の法令違反が原因となる事故が増加傾向にあり、令和7年には7割を超えています。

令和8年4月から交通反則通告制度が自転車利用者に適用されました。

自転車は多くの人にとって手軽かつ身近な交通手段ですが、利用の仕方によっては交通事故の被害者にも加害者にもなり得ます。そのため、交通ルール・マナーのさらなる周知徹底や危険行為の取締り、ヘルメットの着用率向上のための周知・啓発を行うとともに、安全で快適な走行空間の確保を推進します。

※集計期間について、警察統計は1月～12月、区事業については4月～3月の年度で集計している。

(3) 二輪車の安全対策の推進

令和7年の区内における二輪車の死傷者数は、区全体の約2割を占めています。また、第11次交通安全計画期間（令和3年～7年）内の交通事故による死者数は2人となっています。

これらの状況を踏まえ、交通ルールの遵守や走行マナーの向上を中心とした交通安全対策を推進するとともに、正しいヘルメットの着用やプロテクターの着用を促進します。

(4) 飲酒運転の根絶・交通安全意識の普及

第11次交通安全計画期間（令和3年～7年）内における飲酒による交通事故は、累計18件発生しています。令和7年・令和8年には飲酒運転の厳罰化（自転車の酒気帯び運転取締り開始、酒酔い運転の要件改正）等の道路交通法の改正が行われました。飲酒運転等の危険性や悪質性についての周知、啓発を行うとともに、重大事故につながる各種違反の取締りを推進し、飲酒運転等の根絶を目指します。

(5) 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

渋谷区内における令和7年の特定小型原動機付自転車による死傷者数は31人となっており、令和6年に比べ16人増加しています。

新たな交通手段として、特定小型原動機付自転車等の小型モビリティが急速に普及し、利便性は向上しましたが、小型モビリティ利用者に対する交通ルールの周知啓発や、マナー向上のための新たな安全対策が必要となりました。

また、道路交通法の一部改正により、令和5年7月1日から特定小型原動機付自転車における交通方法に関する規定が定められたほか、令和6年11月1日からペダル付き電動バイクの運転には運転免許を要することが明確化されました。

これらの状況を踏まえ、チラシやウェブサイト、SNS等各種媒体の積極的な活用をするとともに、関係機関や販売事業者等と連携し、体験型を含む交通安全教室等の広報啓発活動を推進します。

特定小型原動機付自転車とは・・・

以下の基準を全て満たすものを特定小型原動機付自転車といいます。

- ・ 車体の大きさは、長さ190センチメートル以下、幅60センチメートル以下であること
- ・ 原動機として、定格出力が0.60キロワット以下の電動機を用いること
- ・ 時速20キロメートルを超える速度を出すことができないこと
- ・ 走行中に最高速度の設定を変更することができないこと
- ・ オートマチック・トランスミッション（AT）機構がとられていること
- ・ 最高速度表示灯が備えられていること

上記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に分類されます。

なお、ペダル付き電動バイク（通称：モペット）は一般原付以上に分類されます。そのため、運転するには運転免許の取得が必要になります。

（６）外国人の交通安全対策の推進

渋谷区内における令和７年の外国人による交通事故発生件数は３０人となっており、令和３年と比べ１７人増加しています。

在留外国人や訪日外国人旅行者等は近年増加しており、「成熟した国際都市」を掲げる渋谷区においても、在留外国人は増加傾向であることから、今後も国外から多様な人々が訪れることが想定されます。

日本の言葉や生活習慣に不慣れな在留・訪日外国人が、交通事故の加害者または被害者にならないために、関係機関等と連携し、日本の交通ルールを遵守し、マナーの理解を図る取組を行います。

（７）先進技術の活用

更なる交通事故の防止を図り交通事故のない社会を実現するため、関係団体等と連携し、最先端の情報通信技術を活用するとともに、安全運転サポート車の普及・啓発や自動運転等の先進技術について理解の促進を図ります。

第2章 交通環境の現状と問題点

【1 交通事故の現状】

≪渋谷区内の交通事故発生状況≫

- 渋谷区内の交通事故及び死傷者数は令和3年から令和5年にかけて増加するが、その後減少に転じ、令和7年の交通事故発生件数は752件、死傷者数は811人である。
- 渋谷区内の死者数は令和7年に0人を達成した。

交通事故発生件数(件)

死者数(人)

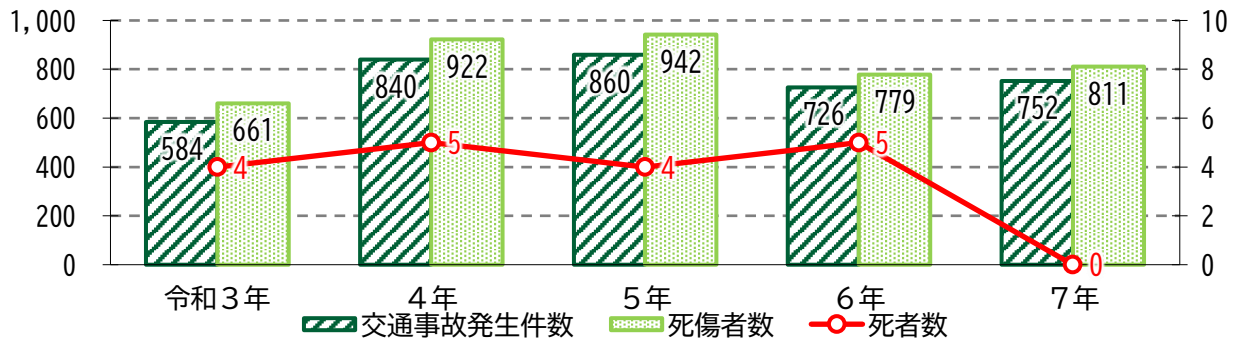


図 渋谷区内における交通事故発生状況（令和3年～7年）

表 渋谷区内における交通事故発生状況

	発生件数	死者数	負傷者数	死傷者数
令和3年	584	4	657	661
4年	840	5	917	922
5年	860	4	938	942
6年	726	5	774	779
7年	752	0	811	811

出典：警視庁交通年鑑（令和3年～7年）

≪渋谷区内の月別交通事故発生状況≫

- 昨年同月比で、ほぼ横ばいで推移している。

交通事故発生件数(件)

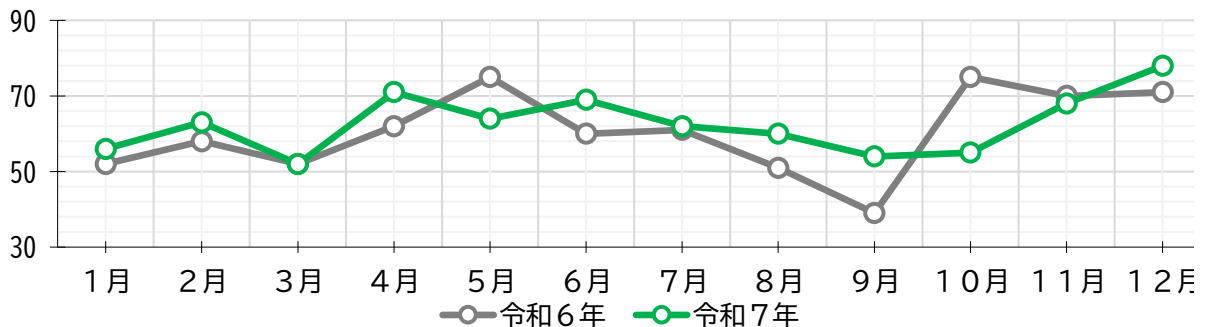


図 渋谷区内の月別交通事故発生件数（令和6年、令和7年）

表 渋谷区内の月別交通事故発生件数（令和6年、令和7年）

年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
令和6年	52	58	52	62	75	60	61	51	39	75	70	71
令和7年	56	63	52	71	64	69	62	60	54	55	68	78

出典：警視庁交通事故統計（令和6年～7年）

【2 高齢者の交通事故】

渋谷区内における高齢者の死傷者数は令和4年まで増加傾向にあり、令和4年以降、80人以上の死傷者数で推移している。死者数については令和4年と令和6年の3人が最多である。

渋谷区全体の死傷者数に占める高齢者の死傷者数の割合は10%前後で推移しており、横ばい傾向である。

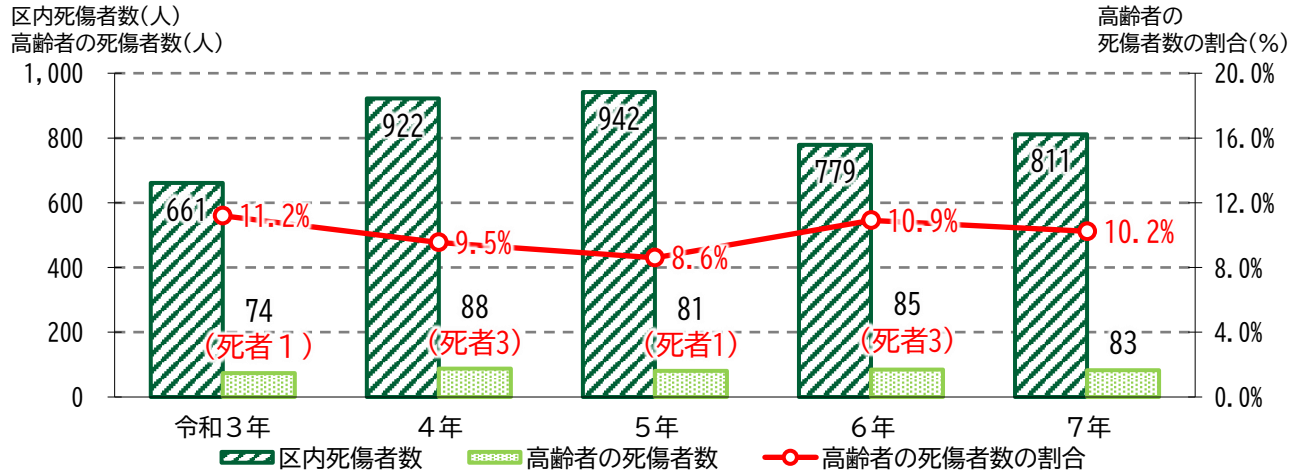


図 渋谷区内における高齢者の交通事故発生状況（令和3年～7年）

出典：警視庁交通年鑑（令和3年～7年）

表 渋谷区内における交通事故発生状況

	事故発生 件数	渋谷区内全体(人)			高齢者(65歳以上)(人)			死傷者数 の割合
		死者数	負傷者数	死傷者数	死者数	負傷者数	死傷者数	
令和3年	584	4	657	661	1	73	74	11.2%
4年	840	5	917	922	3	85	88	9.5%
5年	860	4	938	942	1	80	81	8.6%
6年	726	5	774	779	3	82	85	10.9%
7年	752	0	811	811	0	83	83	10.2%

令和7年における高齢者の状態別死傷者数をみると、原付以上乗用中*が44.6%と最も多い。

年齢層別でみると65～74歳では原付以上乗用中が60.4%と最も多いが、75歳以上では原付以上乗用中が22.9%に低下している。75歳以上では、自転車乗用中が48.6%と最も多い。

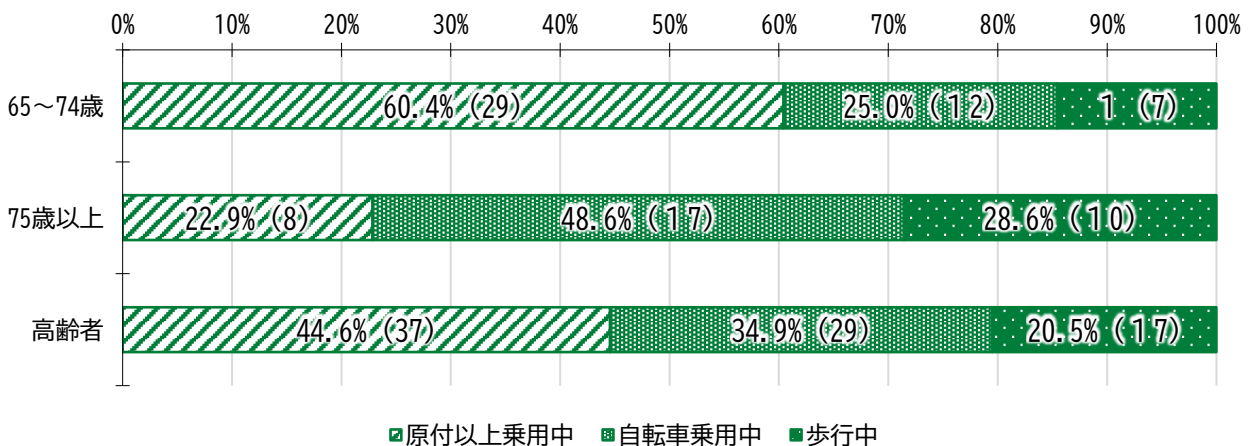


図 令和7年における渋谷区内の高齢者の状態別死傷者数

出典：警視庁交通年鑑（令和7年）

※乗用車・貨物車・自動二輪原付自転車・その他車両を含む

【3 子どもの交通事故】

渋谷区内における子ども※の死傷者数は令和4年の37人まで増加し、その後令和6年の22人まで減少したが、令和7年に再び増加した。令和7年における死傷者数は26人である。また、令和6年には1人の死者が発生している。

渋谷区全体の死傷者数に占める子どもの死傷者数の割合は、令和4年に4％に達したが、令和7年は3.2％に減少した。

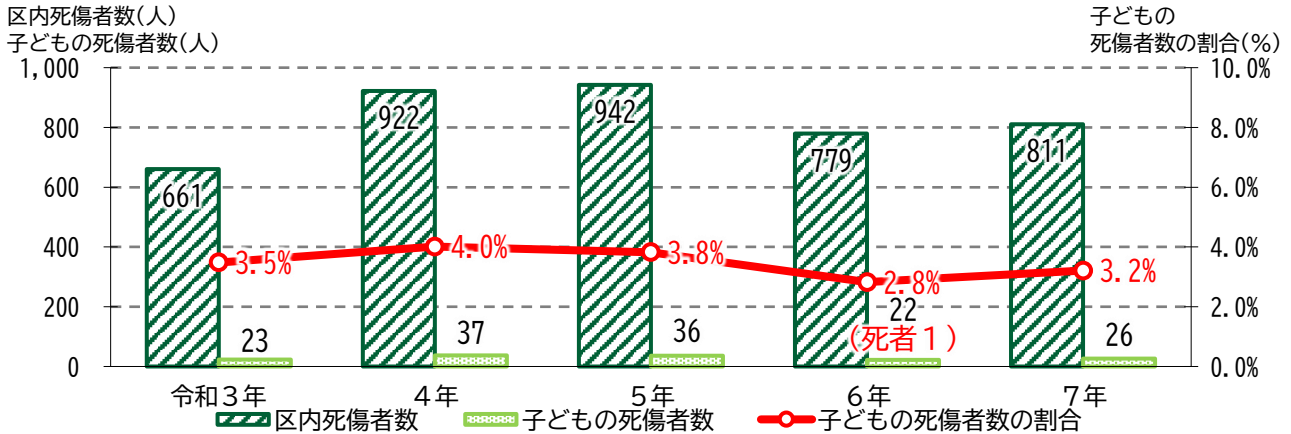


図 渋谷区内における子どもの交通事故発生状況（令和3年～7年）

出典：警視庁交通年鑑（令和3年～7年）

※幼児・小学生・中学生を含む。

表 渋谷区内における子どもの交通事故発生状況

	事故発生 件数	渋谷区内全体(人)			子ども(人)			死傷者数 の割合
		死者数	負傷者数	死傷者数	死者数	負傷者数	死傷者数	
令和3年	584	4	657	661	0	23	23	3.5%
4年	840	5	917	922	0	37	37	4.0%
5年	860	4	938	942	0	36	36	3.8%
6年	726	5	774	779	1	21	22	2.8%
7年	752	0	811	811	0	26	26	3.2%

令和7年における子どもの状態別死傷者数をみると、自転車乗用中が46.2％と最も多い。

年齢層別でみると幼児、中学生については、全体の傾向と同様に、自転車乗用中が最も多いが、小学生については、歩行中が80％と最も多い。

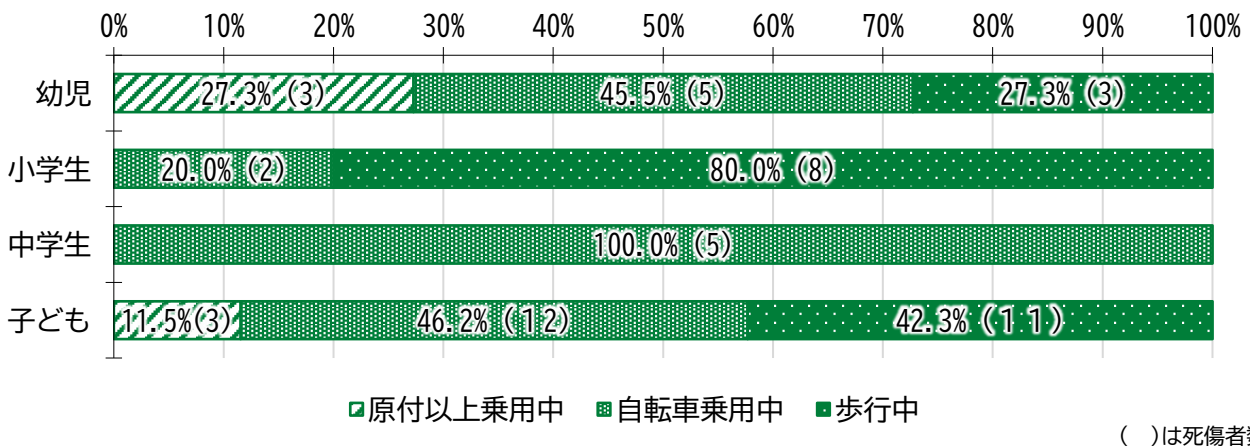


図 渋谷区内における子どもの状態別死傷者数

出典：警視庁交通事故統計

【4 自転車の交通事故】

渋谷区内における自転車乗用中の死傷者数は令和5年まで増加傾向にあり、令和6年以降は減少傾向に転じたが、令和3年と比べ令和7年の死傷者数は53人増加している。また、令和4年と令和5年に1人死者が発生している。

渋谷区全体の死傷者数に占める自転車乗用中の死傷者数の割合は、令和4年以降、30%以上で推移している。

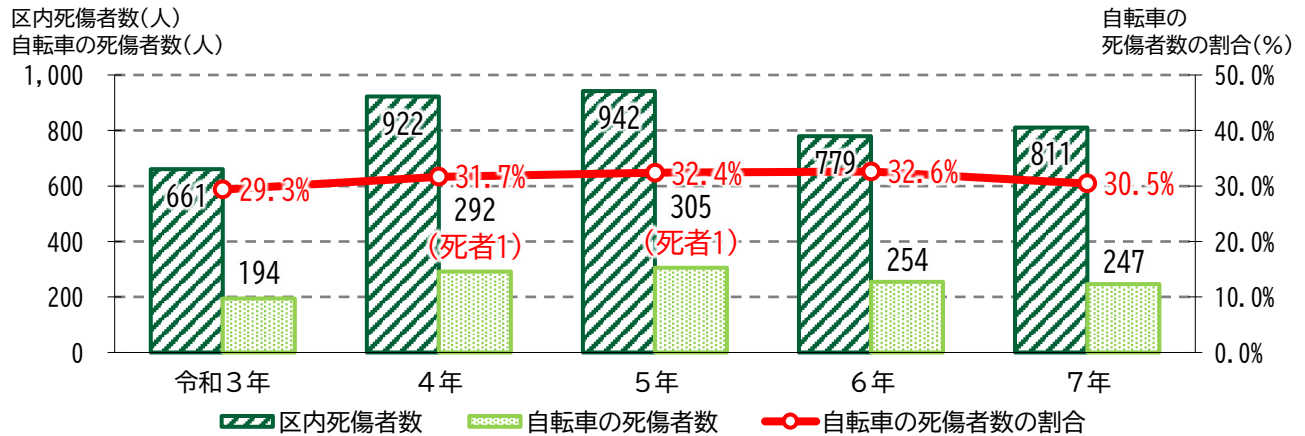


図 渋谷区内における自転車の交通事故発生状況（令和3年～7年）

出典：警視庁交通年鑑（令和3年～7年）

表 渋谷区内における自転車の交通事故発生状況

	事故発生 件数	渋谷区内全体(人)			自転車(人)			死傷者数 の割合
		死者数	負傷者数	死傷者数	死者数	負傷者数	死傷者数	
令和3年	584	4	657	661	0	194	194	29.3%
4年	840	5	917	922	1	291	292	31.7%
5年	860	4	938	942	1	304	305	32.4%
6年	726	5	774	779	0	254	254	32.6%
7年	752	0	811	811	0	247	247	30.5%

渋谷区における自転車が関与する事故については、令和4年の39.9%以降減少傾向である。また、令和7年の自転車に関与する事故を東京都全体と比較すると8.7ポイント低い値であるが、渋谷区内における交通事故の3割以上を占めている。

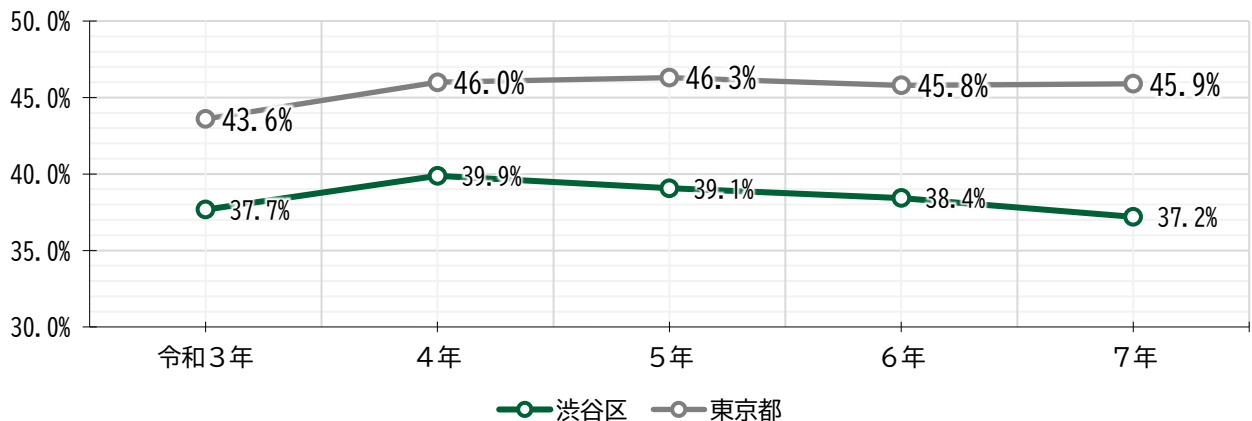


図 自転車関与率

出典：警視庁交通事故統計（令和3年～7年）

【5 二輪車・原動機付自転車の交通事故】

渋谷区内における二輪車・原動機付自転車の死傷者数は令和5年まで増加傾向にあり、令和6年以降は減少傾向に転じたが、令和3年と比べ令和7年の死傷者数は22人増加している。また、令和3年～令和5年にかけて毎年1人死者が発生している。

渋谷区全体の死傷者数に占める二輪車・原動機付自転車乗用中の死傷者数の割合は、20%前後で推移している。

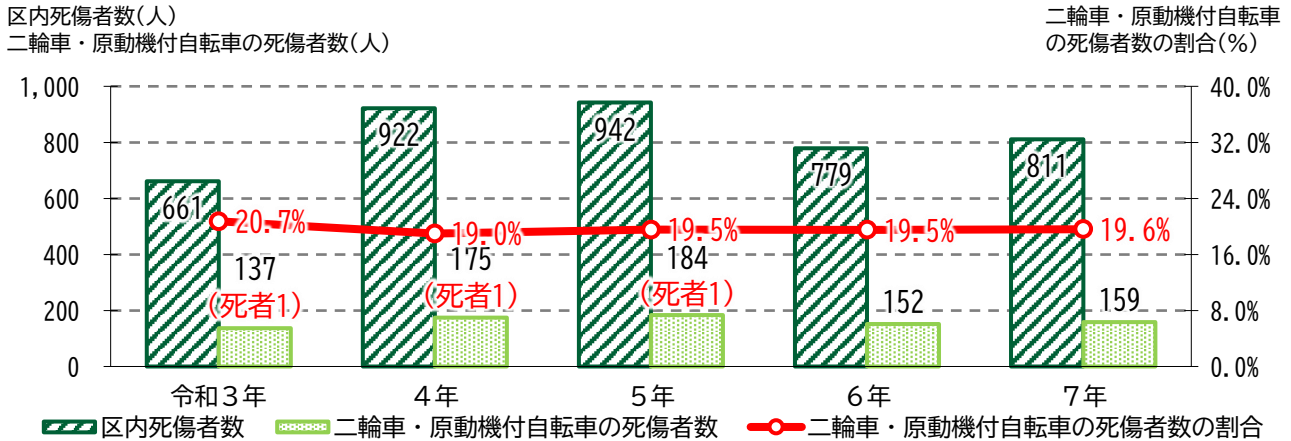


図 渋谷区内における二輪車・原動機付自転車の交通事故発生状況（令和3年～7年）

出典：警視庁交通年鑑（令和3年～7年）

表 渋谷区内における二輪車・原動機付自転車の交通事故発生状況

	事故発生 件数	渋谷区内全体(人)			二輪車・原動機付自転車(人)			死傷者数 の割合
		死者数	負傷者数	死傷者数	死者数	負傷者数	死傷者数	
令和3年	584	4	657	661	1	136	137	20.7%
4年	840	5	917	922	1	174	175	19.0%
5年	860	4	938	942	1	183	184	19.5%
6年	726	5	774	779	0	152	152	19.5%
7年	752	0	811	811	0	159	159	19.6%

【6 飲酒運転による交通事故】

飲酒運転による交通事故は令和3年以降増加傾向にあり、令和6年に減少に転じたが、令和7年に再び増加した。令和7年については5件発生しており、撲滅には至っていない。

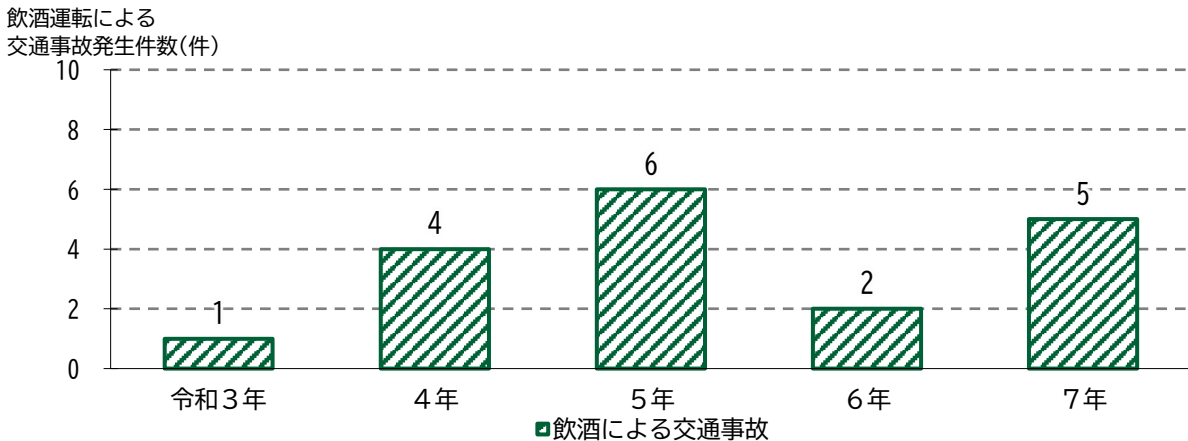


図 渋谷区内における飲酒運転による交通事故発生状況

出典：警視庁交通事故統計（令和3年～7年）

【7 小型モビリティによる交通事故】

渋谷区内における特定小型原動機付自転車による死傷者数を比較すると、令和7年は令和6年に比べ16人増加している。

表 渋谷区内における特定小型原動機付自転車の死傷者数

	特定小型原動機付自転車(人)		
	死者	負傷者	死傷者数
令和5年	0	7	7
令和6年	0	15	15
令和7年	0	31	31

出典：警視庁

※令和5年は7月～12月末まで

都内全体における特定小型原動機付自転車による死傷者数を比較すると、令和7年は令和6年に比べ25人増加している。

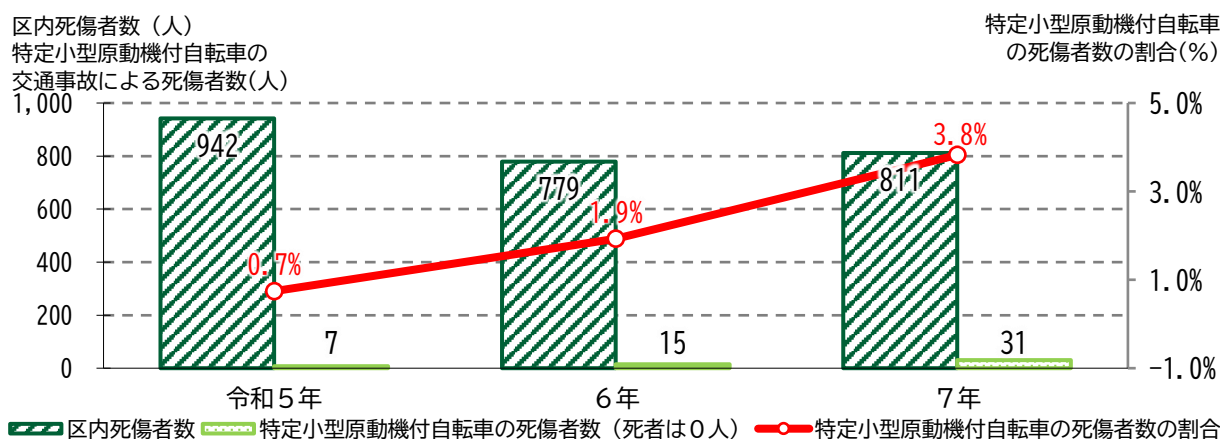


図 渋谷区内における特定小型原動機付自転車による交通事故発生状況（令和5年～7年）

出典：警視庁交通年鑑（令和5年～7年），警視庁

※1当（第1当事者）＝加害者、主たる原因者

2当（第2当事者）＝被害者、事故の怪我や損害が相手より重かった者

都内全体における特定小型原動機付自転車による令和7年の相手当事者別事故件数をみると、単独が84件と最も多い。

令和7年の相手当事者別事故件数を令和6年と比較すると、乗用車が37件増加している一方、単独は10件減少している。

特定小型原動機付自転車による交通事故発生件数(件)

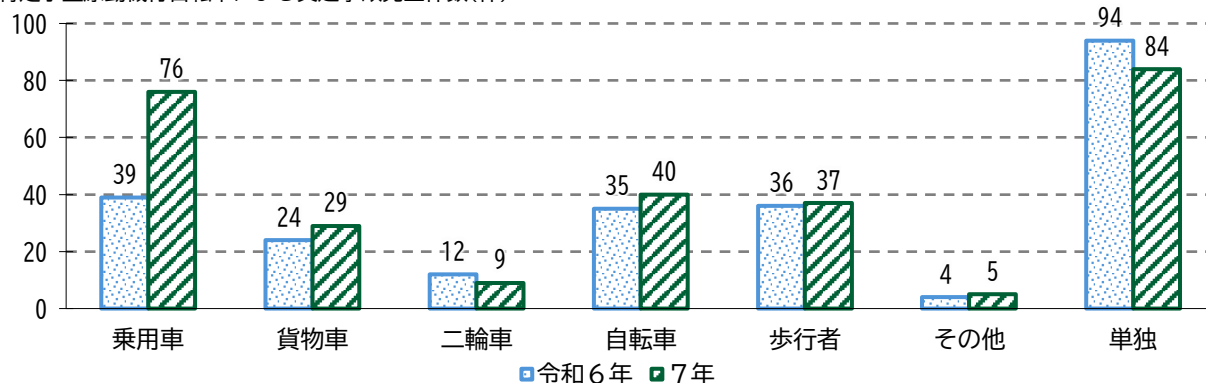


図 都内における特定小型原動機付自転車による相手当事者別事故件数

出典：警視庁交通年鑑（令和6年～7年）

【8 訪日及び在住外国人による交通事故】

令和6年に東京を訪れた外国人旅行者数は約2,479万人で、対平成27年比で約109%増加しており、過去最高の訪都外国人人数となった。

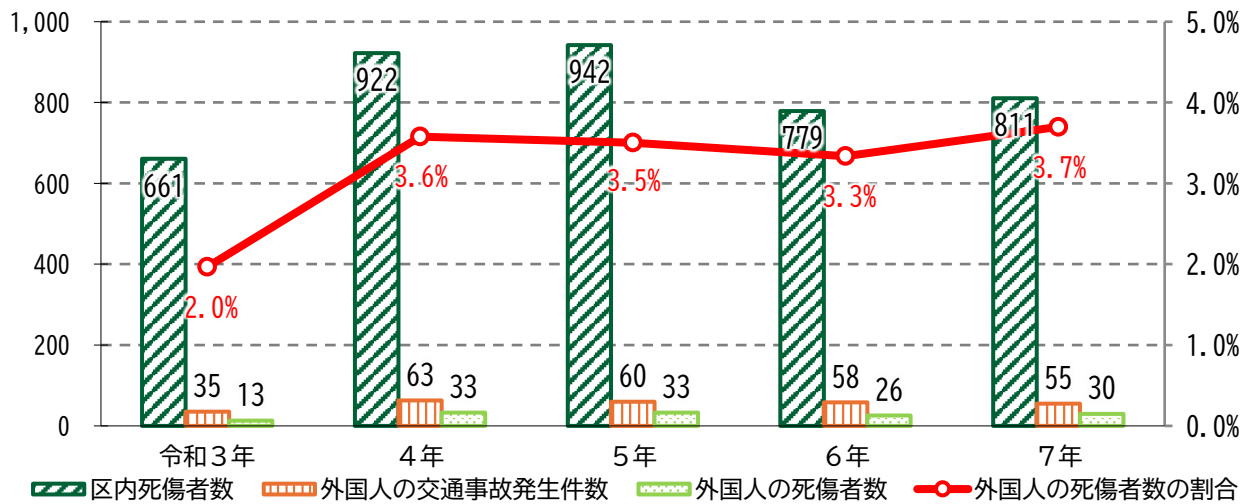
東京都内における外国人の交通事故件数は令和6年まで増加しており、令和7年はわずかに減少したが、令和3年と比べ523件増加している。

渋谷区内における外国人の死傷者数は令和5年まで増加傾向にあり、令和6年以降は減少傾向に転じたが、令和3年と比べ令和7年の死傷者数は17人増加している。なお、死者については0人である。

渋谷区全体の死傷者数に占める外国人の死傷者数の割合は、令和3年を除き約3%で推移している。

区内死傷者数(人)
外国人の死傷者数(人)

外国人の死傷者数の割合(%)



※外国人：日本人、無国籍、調査不能及び対象外当事者を除く

図 渋谷区内における外国人の交通事故発生状況（令和3年～7年）

出典：警視庁提供

表 渋谷区内における外国人の交通事故発生状況

	事故発生 件数	渋谷区内全体(人)			外国人(人)			死傷者数 の割合
		死者数	負傷者数	死傷者数	死者数	負傷者数	死傷者数	
令和3年	584	4	657	661	0	13	13	2.0%
4年	840	5	917	922	0	33	33	3.6%
5年	860	4	938	942	0	33	33	3.5%
6年	726	5	774	779	0	26	26	3.3%
7年	752	0	811	811	0	30	30	3.7%

第3章 交通安全計画の目標及び施策の重点

【1 交通安全計画の目標】

人命尊重の理念に立ち、安全で快適な交通社会を実現するため、交通安全対策を効果的に推進する。

関係機関との連携を密にし、交通事故を減少傾向に転じさせ、世界一の交通安全都市SHIBUYAを目指す。

【2 交通安全施策の重点】

(1) 高齢者及び子どもの交通安全の確保

① 高齢歩行者等の交通安全対策

高齢者が安全で安心して通行できる歩行者空間の確保や、歩車道の段差解消によるバリアフリー化の推進、見やすい路面表示・標識・信号等の道路交通環境整備を図ります。

② 子どもなどの歩行者にとって安全な交通環境の整備

通学路や生活道路の交通安全を確保する取組として、通過交通の抑制、ガードレールの設置、注意喚起のためのカラー舗装の整備、登下校時の見守り活動などについて関係機関が連携して対策を推進します。

③ 学校等における交通安全教育の実施

学校の教育活動全体を通じて恒常的に交通安全教育を取り組むとともに、関係機関などと連携し、年代ごとにふさわしい交通安全教育を計画的に実施します。

④ 区民参加型の交通安全教育の実施

関係機関との連携による、高齢者や子どもを対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を開催し、交通安全の注意喚起を図るとともに、夜間等の交通事故防止のための反射材(リフレクター)の活用や、目立つ服装を着用する心がけの啓発に努めます。

また子どもに対しては、自ら危険を予測し回避する能力や、安全に行動することのできる判断力の育成を図っていきます。

(2) 自転車の安全利用の推進

① 自転車の交通安全教育の推進

マナー向上キャンペーンや自転車安全教室、渋谷区ホームページ等あらゆる機会や媒体を利用し、規範意識の向上と自転車利用時の交通ルール・マナー「自転車安全利用五則」の周知を図ります。

② ヘルメット着用の推進

道路交通法の改正により努力義務化された自転車用ヘルメット着用の促進を図るため、ポスターやインターネット等を活用した広報啓発活動を実施し、社会全体におけるヘルメット着用の気運醸成を図ります。渋谷区自転車用ヘルメット購入補助金制度を周知し、ヘルメット着用率の向上を推進します。

③ 放置自転車対策

放置自転車は、安全な歩行空間や緊急時の活動の阻害となることから、駅周辺を中心に自転車駐車場整備を検討するとともに、区条例に基づいた自転車等放置禁止区域の指定を行います。

④ 指導取締りの推進

自転車通行ルールを守らない自転車利用者に対しては、交通反則通告制度等を適用するなど、状況に応じ指導警告及び取締りを推進します。

⑤ 自転車損害賠償保険等の加入促進

「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づく、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者による自転車損害賠償保険等への加入義務化を踏まえて、保険制度の理解及び加入を促進するよう努めます。

(3) 二輪車の安全対策の推進

① 二輪車事故防止対策

二輪車の安全な通行を確保するため、交差点やカーブの改良等の道路交通環境整備を進めます。
違法駐車された二輪車は、安全な歩行空間や緊急時の活動阻害となることから、二輪車駐車場整備を検討します。

② 交通安全教育の推進

二輪車利用者に対し、関係機関と連携した運転実技教室等を開催し、規範意識と技術の向上を図ります。

重大事故になる可能性の高い二輪車運転者に対し、ヘルメットのあご紐の確実な結着、プロテクターの着用を啓発します。

③ 指導取締りの推進

信号無視・速度超過・車線違反など二輪車の交通違反者に対し、指導取締りを推進し、交通事故防止に努めます。

(4) 飲酒運転の根絶・交通安全意識の普及

① 飲酒運転の根絶

飲酒による交通事故は、令和3年以降件数の増減がみられ、令和7年は5件発生するなど、根絶には至っていません。令和7年・令和8年の飲酒運転の厳罰化（自転車の酒気帯び運転取締り開始、酒酔い運転の要件改正）等に関する道路交通法の改正を踏まえ、わずかな量でも判断力を低下させるアルコールの危険性を理解させるとともに、車両や酒類を提供するなどの周囲の責任追及にも及ぶことを周知、徹底させることにより、重大事故につながる危険性の高い飲酒運転の根絶を目指します。

② 交通事故発生時における被害の防止・軽減

交通事故の重傷化を防ぐため、全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用を徹底します。

③ 違法駐車対策の推進

違法駐車は、慢性的な交通渋滞の根源であり、道路交通環境を悪化させます。大規模小売店舗立地法及び東京都駐車場条例に基づき、商業地域等における駐車場整備を推進します。また、自転車通行帯整備に伴うラバーポール設置など違法駐車をさせない道路交通環境整備を推進します。

④ 指導取締りの推進

重大事故につながる飲酒運転・速度超過・信号無視などの悪質・危険・迷惑性の高い交通違反の指導取締りを推進します。

⑤ アイコンタクト運動の周知

交差点での事故を防止するため、運転者と歩行者が互いに相手を確認するアイコンタクト運動の周知を図ります。

(5) 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

① 啓発活動の推進

急速に利用者が増加する特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティに対し、関係機関との連携による、高齢者や子どもを対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を区施設等の敷地を利用して開催するなど、適切な利用を促す啓発活動を行います。

② 指導取締りの推進

特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の利用者による悪質・危険な交通違反に対する指導取締りを推進します。

(6) 外国人の交通安全対策の推進

① 交通安全教育の推進

関係機関等と連携し、在留・訪日外国人に対して、基本的な日本の交通ルール・マナーの理解に重点を置いた交通安全教育を推進します。

② 広報啓発活動の推進

日本の言葉や生活習慣に不慣れな在留・訪日外国人が、交通事故の加害者または被害者にならないため、日本の交通ルールやマナーの周知を図ります。

③ 指導取締りと現場指導の推進

交通違反に対する現場指導、取締りを行い、特に重大事故につながる飲酒運転・速度超過・信号無視などの悪質・危険・迷惑性の高い交通違反の指導取締りを推進します。

(7) 先進技術の活用

① オンラインによる交通安全教育の充実

教育委員会を通じて中学校に配備されたタブレット端末を活用し、幅広く提供されている多様なコンテンツを活用するなど、オンライン交通安全教育の更なる充実を図ります。

② 自動運転に関する公道実証実験への対応

道路交通の安全・円滑に資することが見込まれる自動運転について、安全を確保しつつ、その実現が図られるよう、関係部署と連携を図り、自動運転に関する公道実証実験が円滑に推移するよう取り組みます。

第4章 交通安全対策の推進体制

【1 区】

本区は、計画の調整的役割は果たしながら、事業の実施にあたっては、国や都、警察、消防等の関係行政機関と連携しながら、交通安全対策を推進していきます。

【2 警察署】

本区を管轄している、渋谷・原宿・代々木の三警察署は、交通安全に関して交通実態に対応した交通規制の推進や交通機能確保のための交通安全対策を担っています。そして、交通安全協会や地域団体、区と連携して、交通安全教育や交通安全キャンペーンなどの啓発活動を行っていきます。

【3 事業者・交通関係団体等】

区民を交通事故から守るうえで、事業者・交通関係団体等は大きな役割を果たしています。自動車を運行する事業者は、事業所を中心として安全運転教育講習会を実施するなど交通安全教育を推進していきます。また、移動手段を提供するプラットフォーム事業者はサービス利用者に対して交通ルール・マナーを周知します。

交通安全協会や町会・自治会の団体等も、警察や区と連携・協力しながら交通安全対策を推進していきます。

【4 区民・地域団体等】

交通事故をなくしていくためには、区民一人ひとりが、交通ルールの遵守と正しいマナーの実践を習慣とすることが大切です。そのため、関係行政機関・団体と町会・商店会・区民が連携しながら交通安全対策を推進していきます。

第2部 分野別推進施策

第1章 道路の整備

【1 基本的な考え方】

- 道路は区民生活を支える重要な都市基盤施設であるため、地域の実態に応じた整備を行っていく必要がある。
- 安全で快適な道路環境を創出し、「安全で安心して生活できるまちづくり」を推進していく。
- 道路施設においては、点検、診断、修繕等の措置や長寿命化計画等の充実を含む維持管理業務サイクルを実施し、老朽化対策を進めるとともに、安全対策やバリアフリー化を推進する。

表 渋谷区内の道路現況

項目	区面積	道路面積	道路延長	道路率
現況	15.11km ²	2,787,178m ²	272,737m	18.4%

出典：令和7年度渋谷区勢概要



写真 歩道拡幅：宮益坂

表 渋谷区内の主要幹線道路の平均旅行時間・平均速度（令和7年）

単位：所要時間 分'秒" ・平均速度 km/h

路線名	測定区間 (距離)	開始時間 上下別	7時台		13時台		17時台	
			上り 内回り	下り 外回り	上り 内回り	下り 外回り	上り 内回り	下り 外回り
国道246号 (青山通り) (玉川通り)	青山一丁目⇨渋谷駅東口 (2.6km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	7'03"	6'31"	8'53"	8'41"	10'27"	12'28"
	渋谷駅東口⇨大橋 (2.6km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	2'59"	2'02"	3'26"	2'26"	3'36"	4'24"
国道20号 (甲州街道)	初台⇨大原 (2.7km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	6'02"	4'21"	5'36"	5'10"	5'24"	7'37"
都道環状線 5の1号線 (明治通り)	古川橋⇨渋谷駅東口 (3.6km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	7'58"	8'26"	8'52"	10'33"	9'56"	12'33"
	渋谷駅東口⇨新宿四丁目 (3.8km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	9'42"	9'30"	13'25"	13'44"	16'47"	16'22"
都道 環状6号線 (山手通り)	中目黒⇨富ヶ谷 (3.4km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	7'28"	7'31"	8'26"	9'56"	8'25"	13'35"
	富ヶ谷⇨初台 (1.7km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	4'33"	3'59"	4'45"	5'07"	4'48"	8'50"
	初台⇨中野坂上 (1.8km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	6'06"	4'30"	5'46"	5'39"	7'10"	6'14"

出典：令和7年警視庁交通年鑑

表 渋谷区内の主要幹線道路の平均旅行時間・平均速度（令和3年）

単位：所要時間 分'秒" ・平均速度 km/h

路線名	測定区間 (距離)	開始時間 上下別	7時台		13時台		17時台	
			上り 内回り	下り 外回り	上り 内回り	下り 外回り	上り 内回り	下り 外回り
国道246号 (青山通り) (玉川通り)	青山一丁目⇨渋谷駅東口 (2.6km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	7'17"	6'07"	9'07"	7'57"	9'35"	10'59"
	渋谷駅東口⇨大橋 (1.4km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	3'55"	2'11"	4'59"	2'34"	4'59"	3'59"
国道20号 (甲州街道)	初台⇨大原 (2.7km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	6'13"	4'18"	5'40"	5'10"	5'26"	7'37"
都道環状線 5の1号線 (明治通り)	古川橋⇨渋谷駅東口 (3.6km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	9'28"	8'05"	9'58"	9'39"	11'09"	11'04"
	渋谷駅東口⇨新宿四丁目 (3.8km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	10'05"	10'59"	12'27"	13'21"	13'53"	15'06"
都道 環状6号線 (山手通り)	中目黒⇨富ヶ谷 (3.4km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	7'30"	7'44"	7'45"	10'00"	8'44"	14'40"
	富ヶ谷⇨初台 (1.7km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	4'22"	3'53"	4'26"	4'42"	4'32"	8'20"
	初台⇨中野坂上 (1.8km)	所要時間(分'秒") 平均速度(km/h)	7'02"	5'25"	5'47"	6'08"	8'18"	7'23"

出典：令和3年警視庁交通年鑑

【2 安全で快適な道路環境の創出】

《歩道等の整備》

- 道路の交通実態等を踏まえ、歩道部の拡幅など歩行空間の改良を行う。
- 植栽等で横断歩道の見通しが悪い交差点は、剪定等により改善を図る。
- 歩道の連続性を確保するため、必要に応じて、交差点における歩道の切り開き部を切下げ部に改良していく。

《電線類地中化の推進》

- 都市防災機能を強化し、安全で快適な歩行空間の確保や良好な都市景観を創出するため、令和8年9月に公表した「渋谷区無電柱化推進計画」に基づき、電線類地中化を推進するとともに、まちづくり関連事業や道路実態に応じ電線類地中化の検討を行う。

《自転車通行環境の整備》

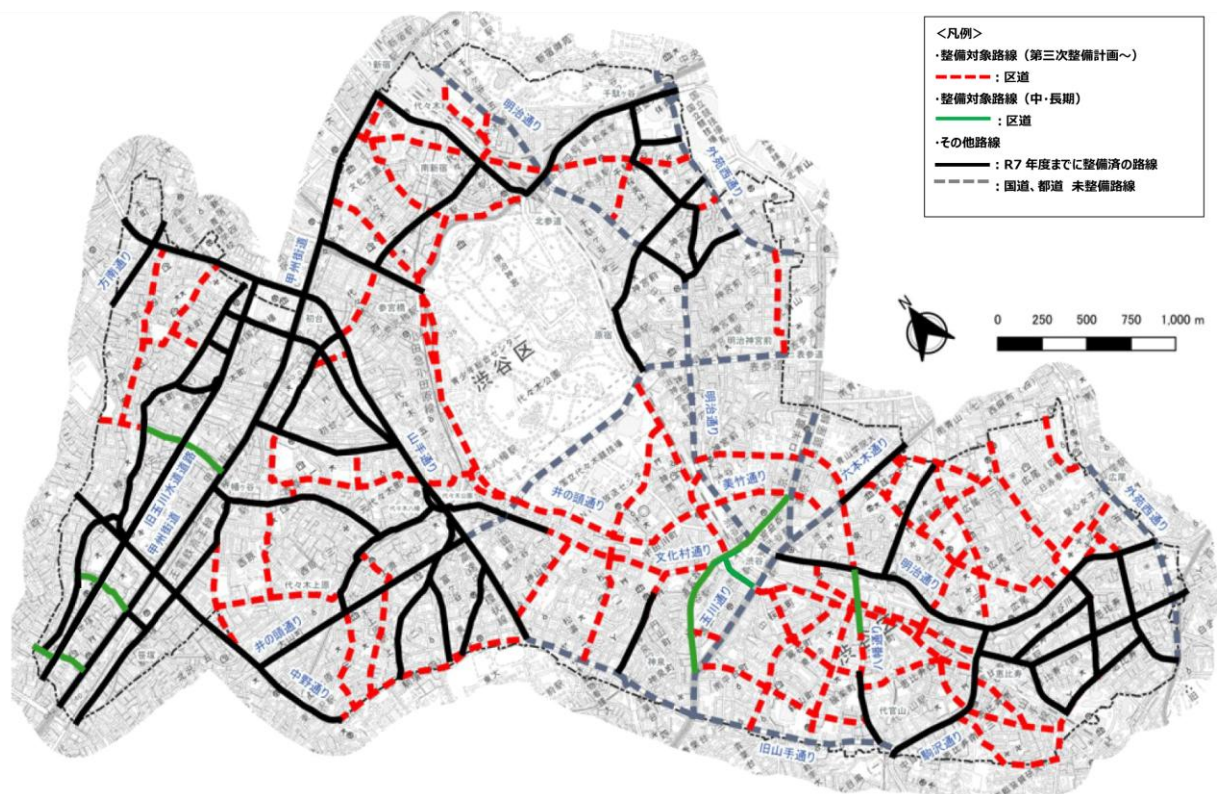
- 令和8年4月に公表した「渋谷区自転車通行環境整備計画（第三次）」で定める整備対象路線の整備を進めるとともに、経年劣化等によりナビラインが薄れた箇所の補修を行う。

《交通安全施設の整備》

- 道路標識や道路反射鏡、防護柵等の交通安全施設について新設及び改良を進める。
- 道路照明を整備し、夜間における交通安全の充実を図る。
- 児童や未就学児の移動経路については、重点的に対策を実施する。

《交差点対策》

- 交差点改良を行い、交差点のコンパクト化やバリアフリー対策を講じる。
- 交差点の交通安全対策として、滑り止めカラー舗装や路面標示等を整備し、車両の速度抑制対策を実施する。



※電子地形図（国土地理院）を加工して作成

図 渋谷区自転車通行環境整備計画（第三次） 第三次整備計画図

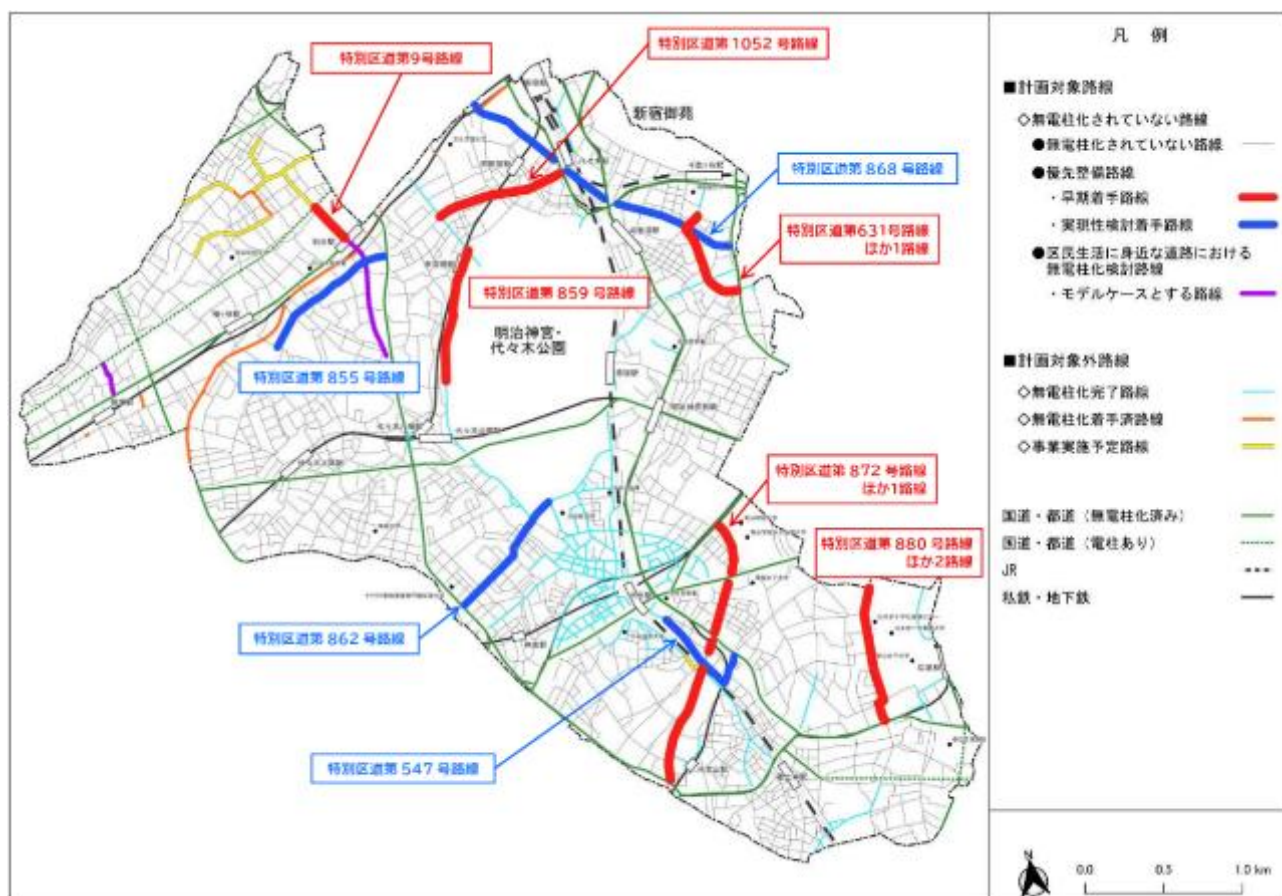


図 渋谷区無電柱化推進計画 優先整備路線等位置図

第2章 道路利用秩序の改善

【1 基本的な考え方】

- 違法駐車をさせない道路交通環境整備を推進する。
- 交通の阻害要因である不法占有物や放置自転車等の対策を推進する。
- 駐車場等や荷さばき施設等の整備を推進し、交通渋滞の要因のひとつである違法駐車等の防止を図る。
- 道路使用の適正化を図る。
- 放置自転車等禁止の対策を推進するとともに、自転車等駐車場の改修や整備を検討する。
- 荷おろし荷さばき対策を推進し、荷さばきスペースの整備及び適正利用を図る。
- 渋谷地区及び代々木地区駐車場整備計画等により、計画的な駐車施策を推進する。

【2 道路使用の適正化】

《道路使用及び占用の許可》

- 道路上の工作物設置、工事等による道路使用及び占用については、道路交通の安全確保と円滑化を図るため、必要最小限かつ適正な許可を行う。
- パトロールを励行し、許可条件の遵守、保安施設の整備等を指導することにより、道路交通の安全確保と円滑化を図る。

《不法占用物件の排除》

- 不法占用物件に対しては、厳正に対処するとともに、未然防止に努め、道路パトロールを強化する。
- 交通管理者、道路管理者、商店会等地域団体の連携による不法占用物件の指導・除去等を行う。
- 道路の役割について、関心と理解を深めるため、啓発活動を行う。

《渋谷区道路工事調整協議会の開催》

- 工事の施工時期・方法等について協議・調整を行い、工事期間の短縮等を図る。

表 渋谷区内の道路占用許可状況

種別	許可件数（件）		
	令和3年度	令和7年度	増減
看板	497	499	2
危険防護施設	119	135	16
露店	7	7	0
仮囲い・足場	477	472	-5
日除け	78	52	-26
上空通路	13	14	1
地下通路	12	11	-1
その他	162	119	-43
合計	1,365	1,309	-56

出典：渋谷区土木部企画管理課資料

【3 放置自転車等対策・違法駐車二輪対策等の推進】

《放置自転車等対策の推進》

- 放置自転車や違法駐車二輪車等は、安全な歩行空間や緊急時の活動を阻害し、地域の美観を損ねる大きな地域課題である。
- 様々な手法により、駅周辺を中心に自転車等駐車場の整備を検討する。
- 自転車等駐車場周辺に放置された自転車・原動機付自転車に対して、誘導・啓発活動を行う。
- 区条例に基づいた「自転車等放置禁止区域」の指定を行い、放置自転車等の警告・撤去を積極的に推進する。
- 自転車等駐車場の整備にあたっては、民間のノウハウを最大限に活用する。
- 「渋谷区安全・安心なまちづくりのための大規模建築物に関する条例」により、周辺地域のための公共利用ができる自転車等駐車場を整備する。

《路上の自転車・原動機付自転車・二輪車駐車場の整備促進》

- 路外駐車場の整備が困難な地域において、交通に支障のない範囲で、道路上の自転車・原動機付自転車・二輪車駐車場の整備を検討する。

《駐車場の二輪車受入れ》

- 改正駐車場法施行（平成18年11月）により、二輪車駐車場に関する規定が整備されたことを受け、駐車場の二輪車の受入れを促進する。

《駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施》

- 毎年1回、渋谷区と東京都が連携して「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を実施し、集中的かつ効果的な放置自転車対策を実施する。

表 自転車等放置禁止区域一覧

(令和8年4月1日現在)

	地区	指定年月日	備考
1	笹塚駅周辺	平成3年5月10日	
2	恵比寿駅周辺	平成9年5月1日	
		平成18年4月1日	追加指定
3	初台駅周辺	平成9年6月1日	
		平成18年4月1日	追加指定
		平成18年8月21日	追加指定
4	代々木上原駅周辺	平成11年12月1日	
5	幡ヶ谷駅周辺	平成13年12月1日	
6	参宮橋駅周辺	平成18年4月1日	
7	代々木駅周辺	平成18年4月1日	
		平成19年1月15日	追加指定
8	千駄ヶ谷駅周辺	平成18年4月1日	
9	渋谷駅周辺	平成18年4月1日	
		平成18年12月20日	追加指定
		平成19年4月1日	追加指定
		平成19年6月1日	追加指定
		令和8年4月1日	追加指定
10	渋谷区役所周辺	平成18年4月1日	
11	清水橋周辺	平成18年9月1日	
12	代々木八幡駅周辺	平成18年11月20日	
13	新宿駅南口周辺	平成19年8月1日	
		平成22年4月1日	追加指定
		平成28年5月1日	追加指定
14	原宿駅・神宮前周辺	平成19年4月1日	
		平成25年2月1日	追加指定
		令和7年10月1日	追加指定
15	広尾駅周辺	平成19年4月1日	

表 自転車・原動機付自転車・二輪車駐車場一覧

(令和7年3月現在)

名称	所在地	収容台数		
		自転車	二輪車	原付
サイカパーク笹塚	笹塚1-46-1	922	-	30
サイカパーク初台	本町1-1-11	376	-	-
サイカパーク恵比寿	恵比寿4-2-6	748	-	107
笹塚東	笹塚1-52先	160	145 (原付含む)	
笹塚駅南	笹塚1-29	77	-	-
幡ヶ谷駅高架下第一	幡ヶ谷2-13先	340	115 (原付含む)	
幡ヶ谷南第一	幡ヶ谷1-30先	32	-	46
幡ヶ谷南第二	幡ヶ谷1-1	31	-	-
初台駅南口	初台1-53・54先	175	12	-
初台中央	初台1-47	56	30 (原付含む)	
初台東	代々木4-32	72	19	4
参宮橋高架下	代々木4-1先	68	28 (原付含む)	
代々木八幡駅北	元代々木町1	57	12 (原付含む)	
代々木八幡駅八幡橋高架下	上原1-47先	205	-	-
代々木公園駅	富ヶ谷1-8先	100	-	-
代々木上原駅	上原1-31	245	48	33
代々木上原駅第二	西原3-12先	108	-	-
あおい通り	代々木2-9~11	51	34 (原付含む)	
甲州街道代々木第一	代々木2-9先	104	-	-
甲州街道代々木第二	代々木2-11先	125	-	-
代々木駅東口	千駄ヶ谷5-24	64	-	23
代々木駅西口	代々木1-34	48	-	-
代々木駅北口第一	代々木1-56	54	-	-
代々木駅北口第二	代々木1-55	24	-	-
代々木一丁目	代々木1-20	22	15 (原付含む)	
北参道第二	千駄ヶ谷4-28先	47	27	-
千駄ヶ谷駅第一	千駄ヶ谷1-35先	92	-	-
千駄ヶ谷駅第二	千駄ヶ谷1-35	82	-	-
五輪橋第一	代々木神園町2	26	-	-
五輪橋第二	神南2-1先	31	-	-
桜丘	桜丘町19-1先	15	19 (原付含む)	
渋谷駅新南口	渋谷3-16先	71	-	-
渋谷二丁目交差点 (旧 青山学院南)	渋谷4-5	24	26	7
金王坂上	渋谷2-16-1	27	-	-
金王坂中央第一	渋谷2-15-1	31	-	-

出典：渋谷区勢概要2025

名称	所在地	収容台数		
		自転車	二輪車	原付
金王坂中央第二	渋谷2-17-5	26	-	-
渋谷道玄坂	道玄坂1-12	122	-	-
渋谷駅ハチ公口	渋谷1-26・27先	193	-	-
宇田川	宇田川町11-9	85	-	-
NHK 西門前	神山町9	238	41	58
恵比寿駅東口公園	恵比寿4-2-6	37	-	-
恵比寿駅西口第一	恵比寿西1-2先	207	-	-
恵比寿駅西口第二	恵比寿南1-6先	97	-	13
広尾橋	広尾5-6	50	-	-
恵比寿南まちかど公園	恵比寿南1-15先	8	10（原付含む）	
笹塚交差点前	幡ヶ谷2-31先	20	14（原付含む）	
神宮前4丁目	神宮前4-26-35先	22	-	-
渋谷フクラス西	道玄坂1-2	204	-	-
渋谷区役所地下	宇田川町1-12	127	-	-
笹塚駅高架下	笹塚1-58-16	-	49	46
幡ヶ谷駅高架下第二	幡ヶ谷2-14先	-	72（原付含む）	
天神橋	代々木3-25	-	30（原付含む）	
富ヶ谷遊歩道	富ヶ谷1-13先	-	18（原付含む）	
本町一丁目交差点	西原1-33	-	12（原付含む）	
西原一丁目公園	西原1-29先	-	13（原付含む）	
代々木二丁目	代々木2-1先	-	10（原付含む）	
千駄ヶ谷駅	千駄ヶ谷1-32	-	26（原付含む）	
北参道第一	千駄ヶ谷4-28先	-	26（原付含む）	
神宮前	神宮前5-11-13	-	14（原付含む）	
神南一丁目	神南1-9	-	13（原付含む）	
神宮通り	神宮前6-22	-	13（原付含む）	
恵比寿駅東	恵比寿4-2	-	23（原付含む）	
渋谷橋	恵比寿1-1	-	41	7
恵比寿駅西口第二	恵比寿西2-1	-	36（原付含む）	
東三丁目	東3-27	-	12	-
合計		6,146	1,377	

出典：渋谷区勢概要2025

【4 違法駐車対策の推進】

《路上駐車対策の推進》

- 違法駐車は、慢性的な交通渋滞や自転車通行空間の阻害等の道路交通環境を悪化させる要因である。道路環境の円滑化や安全で快適な自転車通行空間の創出のため、その抜本的な解決が急務である。
- 「渋谷区違法駐車等の防止に関する条例」に基づき、区、警察、区民、地域団体等との連携を強化し、違法駐車防止活動を推進する。
- 民間駐車監視員による、放置車両確認業務のための巡回活動を効果的かつ計画的に推進する。

《違法駐車をさせない道路環境整備と大店立地法による駐車場整備の推進》

- 違法駐車をさせない道路環境整備を推進する。
- 大規模小売店舗立地法により整備される駐車台数を活用し、商業地域等における違法駐車対策を推進する。

表 渋谷区内の路上駐車実態（令和7年度）

区分		渋谷署	原宿署	代々木署	合計
駐車規制延長（幅員4.5m以上）		91,526	34,225	46,064	171,815
瞬間路上駐車実態	駐車総数	873	375	533	1,781
	合法駐車台数	175	62	61	298
	違法駐車台数	698	313	472	1,483
	駐車密度(台／1,000m)	7.9	9.6	6.3	7.9※

出典：区内警察署

※駐車密度(台／1,000m) は平均値を記載

【5 荷さばきスペースの整備と利用の適正化】

《荷さばきスペースの整備》

- 荷さばき車両の無秩序な駐車は、交通渋滞の大きな要因となっており、バス等の公共交通機関の定時運行を妨げている。
- スムーズな交通を確保するとともに、地域の活性化を図るため、荷さばきスペースの整備を推進する。
- 渋谷駅周辺においては、大規模開発などに共同荷さばきスペースの整備誘導を図る。

《荷さばきスペース利用の適正化》

- 荷さばきスペースが、荷さばき車両の長時間滞留や、一般車両に駐車されないよう、利用の適正化を図る。
- 共同荷さばきスペースの利用登録制、有料化などの方策を検討する。
- 四輪車駐車場の需給バランスを保ちながら、適切な台数の確保を行う。
- 国土交通省、警視庁等の関係機関、商店会等の地域団体と連携し、共同荷さばきスペースの様々な運用手法について、地域特性に合わせた荷さばき対策を推進する。

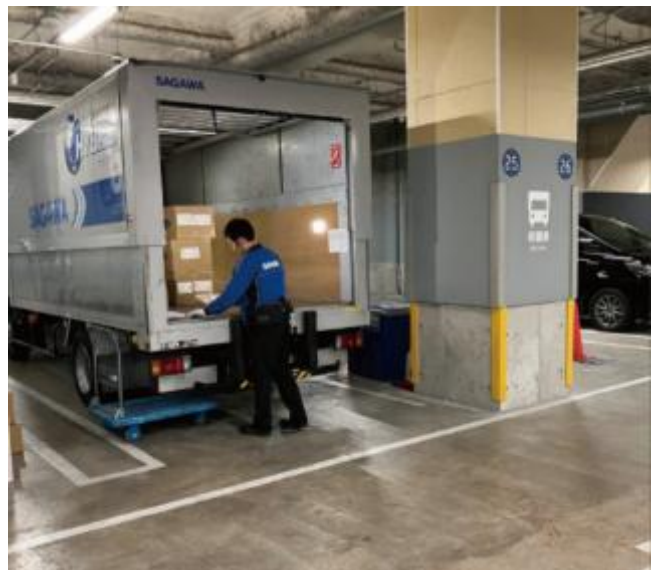


図 渋谷フクラス荷さばきスペース

【6 渋谷地区及び代々木地区駐車場整備計画の推進】

＜渋谷地区駐車場整備計画＞

- 平成17年12月に、渋谷駅周辺地域約139haが、政令により「都市再生緊急整備地域」に指定され、平成19年4月には「渋谷駐車場整備地区（約142ha）」の見直しを行った。
- 平成22年4月に、渋谷駅周辺整備計画の検討に伴い、地域ルールを導入を視野に入れて「渋谷地区駐車場整備計画」を策定し（平成25年1月改定）、平成23年12月に「渋谷地区駐車場地域ルール」が施行された（平成26年12月改正）。
- 「渋谷地区駐車場地域ルール」によって、路上駐車や自動二輪・荷さばき駐車スペースの不足などの地域における駐車課題を踏まえた駐車施策を実施する。このことにより、附置台数の減免を認め、適正な駐車施設の整備と十分に活用されていない既存駐車場の有効活用を行い、地域全体の交通環境・駐車環境の改善を図る。また、駐車場出入口を減少させ、快適な歩行環境の形成、まちのにぎわいを向上させるため、駐車場の集約化（隔地確保）を図る。

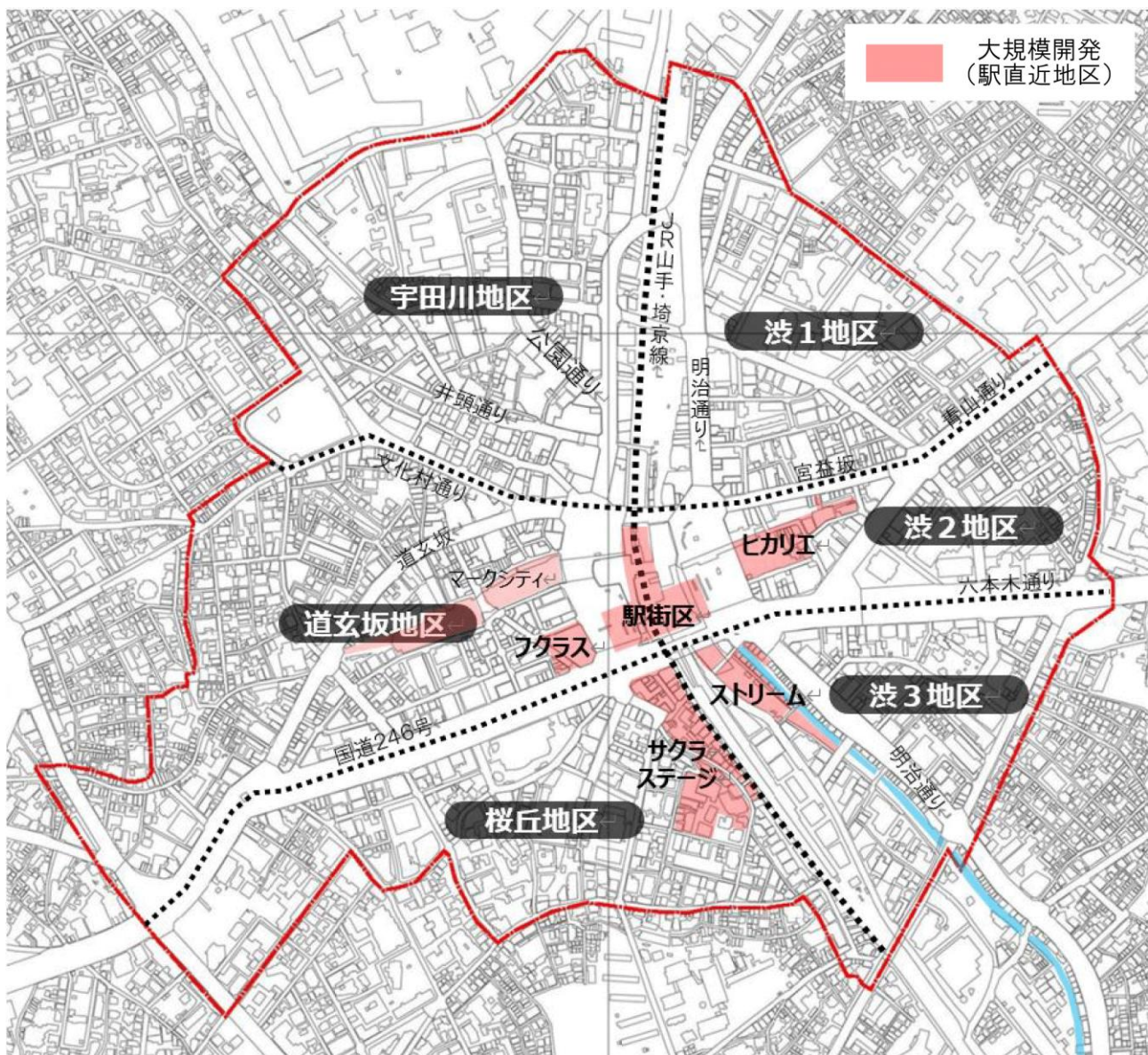
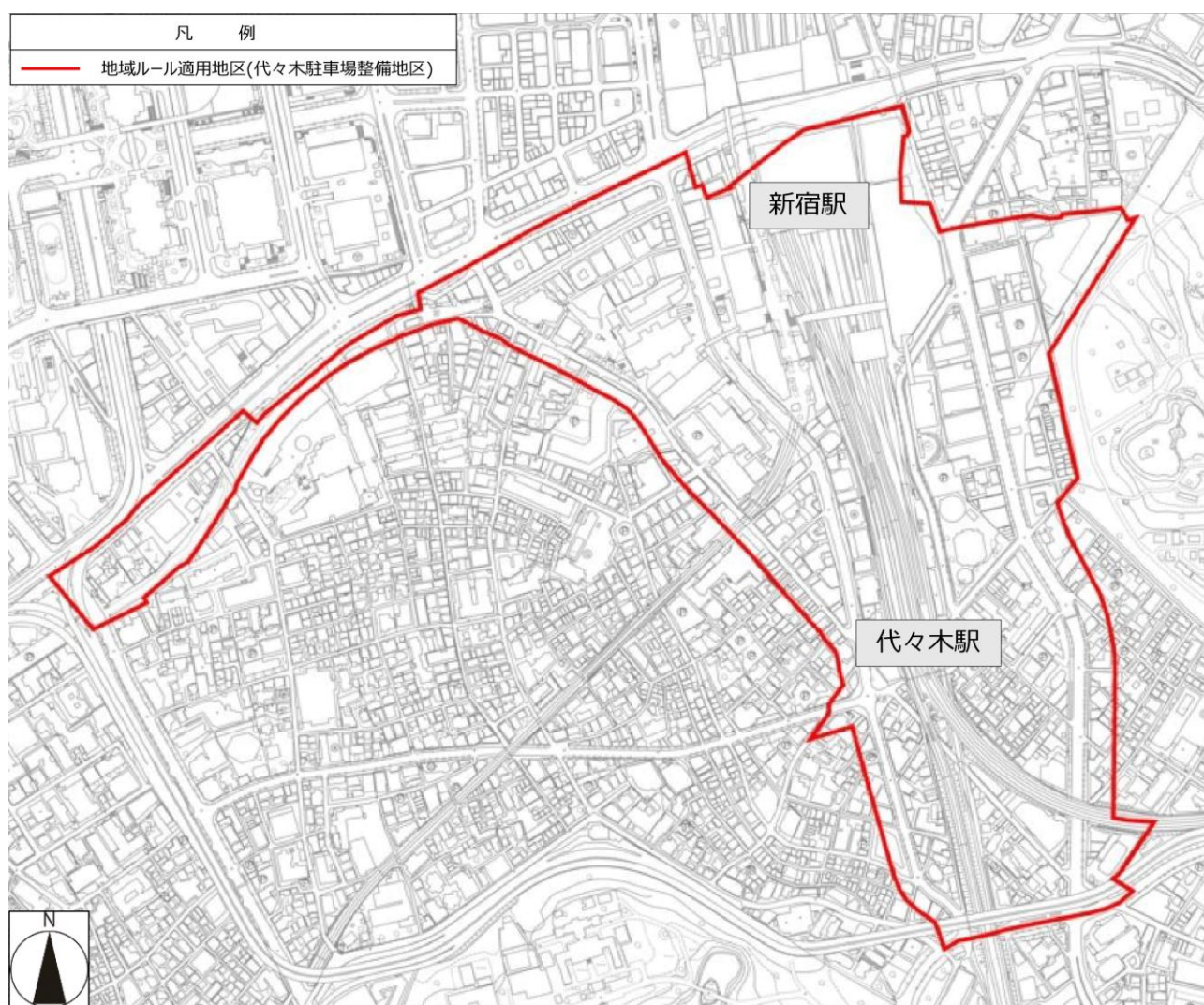


図 渋谷駐車場整備地区（渋谷地区駐車場地域ルール適用地区）

《代々木地区駐車場整備計画》

- 代々木駐車場整備地区は新宿駐車場整備地区として、昭和36年に都市計画決定され、当初決定から約60年の時がたち、土地利用や駐車場に関する状況に大きく変化がみられるようになったため、令和3年3月に名称を変更し、エリアを拡大した。
- 令和3年3月に、代々木駐車場整備地区における駐車課題を解決するため、代々木地区駐車場整備計画及び同計画に基づく「代々木地区駐車場地域ルール」を策定した。
- 令和3年10月に施行された「代々木地区駐車場地域ルール」により、地域特性を考慮した附置義務駐車場の緩和や、小規模な附置義務駐車場の隔地による集約化を誘導する。
- 附置義務駐車場の緩和を行う代替に、地域内の駐車施策への貢献として地域内の共同荷さばきスペースや、二輪車駐車場整備などを誘導することで、路上駐車解消を図り、安全・快適な歩行者空間の確保を行う。



「この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。(承認番号)31都市基交著第24号」

図 代々木駐車場整備地区（代々木地区駐車場地域ルール適用地区）

第3章 交通規制と交通秩序の維持

【1 基本的な考え方】

- 渋谷区内における都市交通の安全と円滑化を図るとともに、交通災害を防止するため、交通に関する諸施策を推進する。
- 生活道路では、歩行者優先の視点に立った的確な対応を図る必要がある。
- 安全で住みよい道路交通を確保し、交通規制の実効性を確保するため、交通違反者や販売事業者に対する指導取締りを推進する。

【2 交通規制の推進】

《交差点対策》

- 交通安全対策として、時間表示付き歩行者用信号機の整備を推進する。

《路線対策》

- 幹線道路について、慢性的な交通渋滞解消のため、駐車監視員、路上荷さばき対策の検討を行う。
- 信号機の改良、区画線の調整・変更を行い、交通事故及び交通渋滞の防止を図る。

《地域対策》

- 住宅地域・スクールゾーン等について、歩行者・自転車利用者の安全確保のため、地域の実情に応じた柔軟な交通規制を行い、適正な交通規制の運用に努める。
- 繁華街においては、地域に即した交通安全対策の充実を図る。

《高齢者対策》

- 高齢歩行者や高齢運転者の立場から、道路標識をより見やすくするため、必要に応じて大型化等を図るとともに、状況により各種交通規制を見直し、高齢運転者等にもわかりやすい交通規制を実施する。

《自転車対策》

- 自転車が安全に通行できる環境を確保するため、普通自転車専用通行帯やナビマークの整備、歩道上における自転車の通行部分の指定等を実施する。

《二輪車対策》

- 幹線・準幹線道路等の二輪車の交通事故を防止するため、二輪車の交通量が多い交差点等においては、必要に応じて原動機付自転車の右折方法（二段階・小回り）や進路変更禁止、進行方向別通行区分等の交通規制を実施する。

《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、地域の交通流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あることから、これらの開発計画を早期に把握し、道路の拡幅や改良、自転車通行空間や歩行空間の整備等、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区・警察・道路管理者・地域住民等があらかじめ調整を行う等、先行交通対策を推進する。

表 渋谷区内の交通事故多発交差点（令和7年・令和3年）

	順位	交差点名	管轄警察署	発生件数(件)	死傷者数		
					死者	負傷者	計
令和7年	1	神宮前	原宿	9	0	13	13
	2	渋谷署前	渋谷	6	0	6	6
	3	千駄谷小学校	原宿	5	0	9	9
令和3年	1	神宮前	原宿	9	0	9	9
	2	渋谷署前	渋谷	7	0	8	8
	3	富ヶ谷	代々木	6	0	7	7

出典：警視庁提供

表 渋谷区内交差点の交通事故発生状況（令和7年）

管轄警察署	交差点			交差点付近			合計		
	件数	死者	負傷者	件数	死者	負傷者	件数	死者	負傷者
渋谷署	108	0	117	50	0	57	158	0	174
原宿署	71	0	79	30	0	35	101	0	114
代々木署	67	0	71	22	0	25	89	0	96
合計	246	0	267	102	0	117	348	0	384

出典：警視庁交通事故統計（令和7年）

【3 交通法令違反者等に対する指導取締りの推進】

- 交通災害から区民等の生命と健康を守るため、道路交通秩序の確立が不可欠であり、交通に係わりのあるすべての人々が、交通ルールを遵守し、交通マナーの向上に努め、これを実践することが極めて重要である。
- 一人ひとりが交通安全意識に徹しなければ、道路交通秩序は確保されない。
- 警察など、交通関係機関等が中心となり、道路交通秩序の確立を図るため、道路交通法など交通法令違反者や、交通マナー意識が低い者に対する指導取締りを強力に実施するとともに、運転免許取消・停止処分者や交通違反常習者など悪質・危険な運転者の早期排除に努める。

《重大事故に直結する悪質・危険・迷惑性の高い交通違反の指導取締り》

- 重大交通事故の直接の原因となっている、酒酔い・酒気帯び・無免許運転・速度超過・信号無視・横断歩行者等妨害・整備不良など、悪質・危険・迷惑性の高い交通違反の指導取締りを推進する。
- 渋谷区内における交通事故発生実態等を分析して、この結果を踏まえた効果的かつスポット的な交通違反の指導取締りを推進し、渋谷区内における重大交通事故の防止に努める。

《飲酒運転、運転中の携帯電話使用の指導取締り推進》

- 社会問題となっている「飲酒運転」については、特に悪質性・危険性が高く、重大交通事故につながる事が多いため、区内の事故実態を分析の上、計画的な指導取締りを実施する。
- 運転中の携帯電話使用についても、指導取締りを推進する。

《二輪車・自転車の指導取締り》

- 信号無視・速度超過・車線違反・一時不停止など、事故に直結する違反を中心とした交通違反者に対する指導取締りを推進し、交通事故防止対策の徹底を図る。
- 道路交通法に違反する、危険性・迷惑性の高い悪質・危険な自転車運転については、交通反則通告制度の適用等を含めた指導取締りを推進する。
- 二輪車・自転車を利用した、いわゆるデリバリーサービス等の普及に伴い、すり抜けなどの危険な運転行為、荷受け待機時の違法駐車等の実情に対応するため、宅配便事業者・運転者に対する指導や交通安全教育等を図る。
- 交通安全教室において、「自転車運転者講習制度」の周知を図る。

《暴走族の取締り》

- 暴走族対策は、「暴走族に対する総合対策の推進について」（昭和55年関係省庁申合せ）に基づき、関係機関・団体との連携により、強力に推進してきたが、今後も引き続き各種対策を講じる。
- 小規模の暴走行為や、道路を占拠しての集結であっても、看過することなく、共同危険行為など道路交通法違反による取締りを強化する。
- 悪質事犯や不法行為事案に対しては、各種法令を積極的に適用し、被疑者の逮捕及び車両の押収など強力な検挙体制で臨む。
- 関係機関・学校等と連携の上、暴走族追放気運の醸成を図る。

≪貨物自動車の指導取締り≫

- 過積載違反は、交通事故に直結するほか、道路交通環境を悪化させる要因である。
- 貨物車による右左折時の巻き込み事故が増加していることから、事業者に対する注意喚起に加え、フロントガラスへの装飾版を設置している貨物車や安全確認用窓付近に荷物を積載している貨物車の指導を徹底する。
- 警察など関係機関との連携を図りつつ、主要路線等における指導取締りを推進する。
- 貨物自動車運送事業者に対する警告・指導を行い、過積載車両の根絶に努める。

≪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指導取締り≫

- シェアリングサービスなどにより、利用が増加している特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティについて、適切な利用を促す啓発活動を行う。
- 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モビリティ利用者による悪質・危険な交通違反に対する指導取締りを推進する。
- 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、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する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する。

表 主な交通違反別の交通人身事故発生件数 第1当事者（令和7年 都内全域）

区分		発生件数 (件)	死傷者数(人)			
			死亡	重傷	軽傷	合計
車両	酒酔い運転	53	0	4	54	58
	信号無視	882	6	149	955	1,110
	最高速度違反	17	5	8	11	24
	指定場所一時不停止等	891	1	102	889	992
	横断歩行者等妨害	864	10	136	736	882
	通行区分（右側通行等）	80	0	9	85	94
	通行禁止（右折・左折）	17	0	2	18	20
	横断禁止（転回等）	114	3	48	76	127
	交差点安全進行	4,189	9	448	4,069	4,526
	安全運転義務	21,290	54	931	22,753	23,738
	その他	1,603	17	229	1,534	1,780
歩行者	信号無視	62	9	31	24	64
	道路横断	54	5	21	32	58
	飛び出し	31	1	11	21	33
	その他	29	14	8	7	29
合計		30,176	134	2,137	31,264	33,535

出典：令和7年警視庁交通年鑑

【4 駐車秩序の確立】

- 渋谷区内は、人・車・物流等が集中し、幹線道路はもとより区道・生活道路まで、違法駐車車両等が道路等を占拠しており、交通渋滞・交通事故の要因となっている。
- 違法駐車車両等の抑止に向けた各種対策を積極的に推進し、渋谷区内における駐車秩序の確立を図る。

《違法駐車をさせない道路交通環境整備、駐車施設・パーキングメーター等の効果的運用》

- 違法駐車をさせない道路交通環境整備を推進するとともに、違法駐車が及ぼす迷惑・妨害性、危険性の周知を図る。
- 駐車需要の高い地域における積極的な駐車施設等の充実を図る。
- 地域実態等に応じた路上パーキング施設（パーキングメーター及びチケット）の適正かつ効果的な運用及び見直しを随時検討する。

《違法駐車車両等に対する指導取締りの推進》

- 警視庁ホームページで公開されている取締り活動ガイドラインの周知徹底を図る。
- 渋谷区・警察など交通関係機関が一体となり、違法駐車車両等の指導取締りを推進する。
- バスレーン対策、違法駐車抑止活動の充実強化等を推進し、渋谷区内における道路交通の円滑化を図る。

《自動車保管場所の確保の徹底》

- 各警察署における「車庫証明」の適正な審査・交付手続きを推進する。
- 警察・渋谷区違法駐車防止指導員等による保管場所法違反者に対する指導取締りを推進する。

《違法駐車抑止気運の醸成》

- 「渋谷区違法駐車等の防止に関する条例」に基づき、区内主要地域において、指導・警告活動等を展開する。
- 区・警察・バス会社等の公共交通事業者など交通関係機関、町会や「地域交通安全活動推進委員」等の地域住民が一体となり、区民一人ひとりの理解と協力を育み、違法駐車車両を排除し、道路交通環境の健全化に向けた積極的な各種活動を展開するなど、違法駐車を抑止気運の醸成を図る。

表 渋谷区内の路上パーキング施設設置件数（令和7年度）

種別	渋谷署	原宿署	代々木署	合計
パーキングメーター	229	177	85	491
パーキングチケット	264	45	186	495
合計	493	222	271	986

出典：区内警察署

第4章 交通安全意識の普及と車両安全性の確保

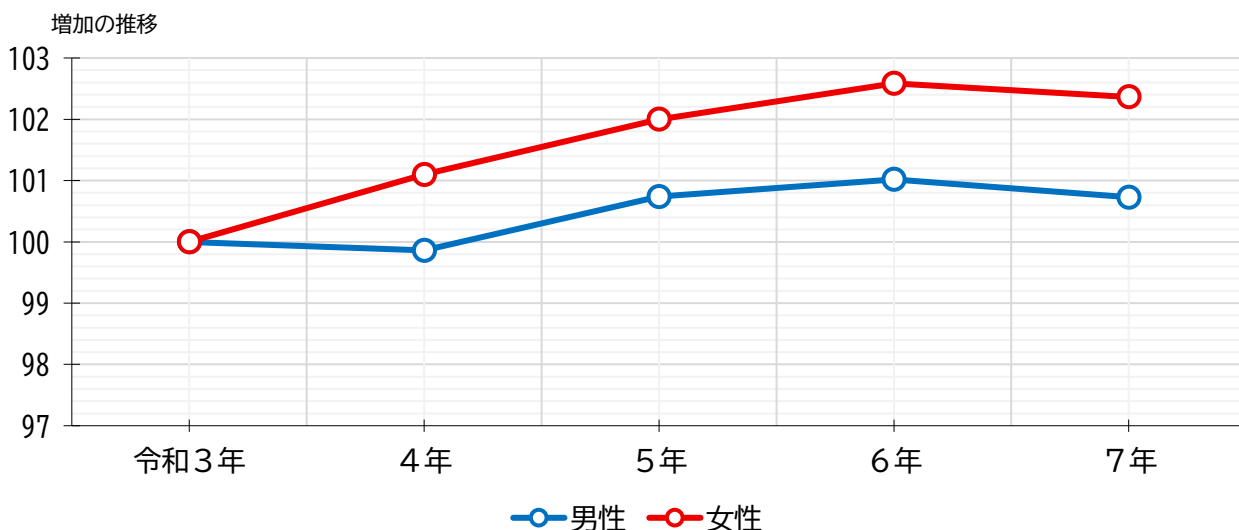
【1 基本的な考え方】

- 令和3年以降、自動車保有台数は概ね横ばいで推移し、運転免許保有者数は増加傾向であることを踏まえ、引き続き、交通安全教育など運転者に対する各種交通安全対策を講じることが必要不可欠である。
- 運転者はもとより、地域から交通安全の輪を広げていくことが大切であるとの認識に立ち、交通安全教育活動等を推進し、交通事故の未然防止を図る。
- 渋谷区・警察等の関係機関が中心となり、各種交通安全教室・街頭キャンペーン等のあらゆる機会を利用して広報教育活動を実施し、社会的責任を重点とした交通安全教育を推進する。
- 参加・体験・実践型の運転者講習会など各種講習会を開催し、運転者の技能向上等を図る。各種講習会の開催にあたっては、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等各種媒体を積極的に活用し、対面によらない交通安全教室や広報啓発活動についても効果的に推進する。

表 渋谷区内の運転免許証保有者数の推移（令和3年～7年）

年	人数(人)		
	男性	女性	合計
令和3年	76,910	64,090	141,000
4年	76,803	64,794	141,597
5年	77,478	65,371	142,849
6年	77,693	65,747	143,440
7年	77,470	65,606	143,076

出典：警視庁交通年鑑



※令和3年を100とした指数

図 区内の運転免許証保有者数の増加推移（令和3年～7年）

【2 自動車等運転者への交通安全意識の普及】

《自動車運転者に対する交通安全教育》

- シートベルト非着用により交通事故時の重傷化を招いていることから、後部座席を含むシートベルトの正しい着用キャンペーンを効果的に推進し、着用を徹底する。
- チャイルドシートの必要性・着用効果に対する広報・普及活動を強化し、着用促進を図る。
- 自動車・自転車等運転中の携帯電話等の使用を禁止する広報啓発を、引き続き推進する。
- 事業者においては、運転者講習会を積極的に開催するとともに、交通関係団体と連携し、効率的な交通安全教育を推進する。

《二輪車運転者に対する交通安全教育》

- 「二輪車ストップ作戦」など各種キャンペーンや、二輪車運転実技教室など講習会の開催を通じ、二輪車対象の交通安全教育の充実強化を図る。
- 二輪車を利用した宅配便（いわゆるバイク便やデリバリーサービス等）の普及に伴い、すり抜け・逆走などの危険な運転行為、荷受け待機時の違法駐車等の実情に対応するため、宅配便事業者・運転者に対する指導や交通安全教育等を図る。
- 速度超過、すり抜け運転等、重大事故に直結する違反の取締りを推進する。

《交通事故防止ネットワークの構築》

- 小型モビリティ販売事業者、二輪車販売店、交通安全対策推進協議会、二輪車関連事業者、二輪車利用者等に対して交通安全情報を発信するためのネットワークを構築する。

《二輪車安全運転推奨シール交付制度の普及》

- 二輪車実技講習への積極的参加を促すため、二輪車安全運転推奨シールを実技講習受講者に交付し、模範運転者としての自覚を促す。

《二輪車運転者のプロテクター着用の促進》

- 交通事故が発生した場合に、重大事故になる可能性が高い二輪車運転者に対し、傷害の程度を低くするため、プロテクターの着用を促進する。

《原動機付自転車の自動車損害賠償責任保険の加入促進》

- 車検制度を活用した加入確認ができず、自賠責保険への加入率が低迷する原動機付自転車について、関係機関・販売事業者等と連携した広報啓発により、加入を促進する。

《自転車損害賠償保険等への加入促進》

- 関係機関・販売事業者・学校・雇用事業者等と連携し、令和2年4月に「東京都自転車の安全で適正な利用その促進に関する条例」が改正されたことにより、自転車損害賠償保険等への加入が義務化されていることの周知と、当該保険等の加入促進を図る。

《自転車利用者に対する交通安全教育》

- 自転車利用マナー向上キャンペーン、自転車安全教室など、交通安全教育を積極的に開催し、自転車安全利用五則・自転車運転者講習制度の周知徹底を図る。
- 自転車通行ルールを守らない自転車利用者に対しては、交通反則通告制度等を適用するなど、状況に応じ、指導警告及び取締りを推進する。
- 交通事故の被害を軽減するため、ヘルメットの必要性等を周知し、着用を促進する。

自転車安全利用五則（令和４年１月１日交通対策本部決定より）

1. 車道が原則、左側を通行、歩道は例外、歩行者を優先

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。
したがって車道と歩道の区別があるところは車道通行が原則です。
そして、道路の左側に寄って通行しなければなりません。
歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分を徐行しなければならず、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。



出典：東京都

2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

信号機のある交差点では、信号が青になってから安全を確認し、横断しましょう。
一時停止のある交差点では、必ず一時停止をして、安全を確認してから横断しましょう。



出典：東京都

3. 夜間はライトを点灯

夜間はライトを点けなければなりません。
自転車に乗る前にライトがつくか点検しましょう。



出典：東京都

4. 飲酒運転は禁止

お酒を飲んだときは、自転車に乗ってはいけません。



出典：東京都

5. ヘルメットを着用

自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットを着用しましょう。
幼児・児童を保護する責任のある方は、幼児を幼児用座席に乗せるときや幼児・児童が自転車を運転するときは、幼児・児童に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。



出典：東京都

図 自転車安全利用五則

《自転車乗車時のヘルメット着用促進》

- 道路交通法が改正され、令和５年４月から全ての自転車利用者に対し、自転車用ヘルメットの着用が努力義務化された。自転車用ヘルメット着用の促進を図るため、ポスターやインターネット等を活用した広報啓発活動を実施し、社会全体におけるヘルメット着用の気運醸成を図る。
- 渋谷区自転車用ヘルメット購入補助金制度を周知し、ヘルメット着用率の向上を図る。

《薄暮・夜間時間帯の交通安全の確保》

- 薄暮・夜間時間帯に交通事故が多発していることから、交通安全の確保を推進する。
- 歩行者からの車両の視認性が低下しはじめる薄暮時間帯に、早めにライトを点灯して視認性を高める「トワイライト・オン運動」を推進する。
- 薄暮・夜間時間帯において、車両運転者から歩行者の視認性を高め、交通事故を未然に防ぐため、高齢者や子どもを中心に、反射材リフレクターの着用を促進する。

「安全運転管理者等に対する交通安全教育」

- 道路交通法に基づく、事業者に対する講習の充実を図り、企業内における安全運転管理業務を徹底する。
- 事業活動時における駐車違反・過積載違反・整備不良などの道路交通法違反等については、使用者・事業者等へ通報制度を十分に活用する。不法事案については、法令に基づいた指導・取締りを実施する。
- 「自宅持ち帰り車両の抑制対策」を推進し、通勤時の交通渋滞を緩和し、持ち帰り車両による保管法違反・駐車違反を防止する。

「横断歩行者の安全確保に関する教育」

- あらゆる機会を通じて、運転者に対して横断歩道手前の減速義務や横断歩道における歩行者優先等の交通ルールについて、再徹底を図るための交通安全教育を推進する。
- 歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、運転者に横断する意思を明確に伝え、安全確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進する。

表 渋谷区内における二輪車・自転車等の交通事故件数の推移（令和3年～7年）

年	交通事故件数	交通事故当事者件数	二輪車・自転車等の交通事故当事者件数			
			自動二輪	原動機付自転車	自転車	二輪車・自転車以外
令和3年	584	1,168	121	25	237	785
4年	840	1,680	159	52	361	1,108
5年	860	1,720	144	73	364	1,139
6年	726	1,452	126	45	289	992
7年	752	1,504	136	34	289	1,045

出典：警視庁交通年鑑

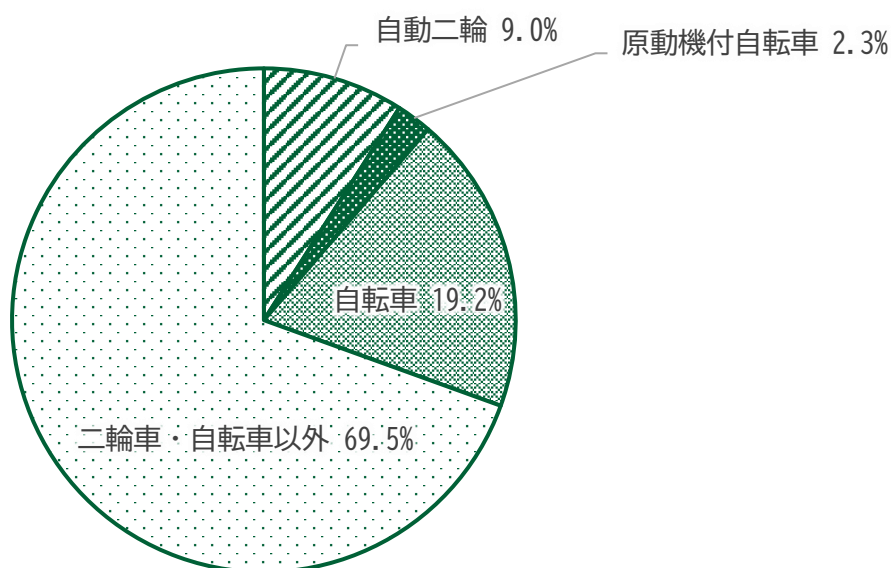


図 渋谷区内における二輪車・自転車等の交通事故件数の割合（令和7年）

【3 子どもへの交通安全意識の普及】

《学校等における交通安全教育》

- 学習指導要領に基づき、学校の教育活動全般を通じて行う。
- 関連教科や道徳、学級活動、児童・生徒会活動、学校行事などの特別活動、総合的な学習の時間の指導を中心に、幼児・児童・生徒の発達段階に応じて、計画的、組織的に適切な指導を行う。
- 各学校では、生活指導担当教員を中心として、年間指導計画の充実および指導方法の研究等を推進する。

（保育園・幼稚園）

- 施設の送迎時、散歩等の園外保育時に、道路の歩き方、横断歩道の渡り方、信号の見方、電車やバスの正しい乗降等を実地指導する。
- 初歩的、基本的な交通ルール等について、ビデオ等を活用し、警察署の協力により分かりやすく指導する。
- 家庭通信や施設でのポスター等を通じ、保護者の協力を得て、家庭でも交通安全意識の育成・浸透を図る。

（小学校）

- 安全な歩行・自転車利用、安全な生活を営むことができる態度や能力の育成を中心に行う。
- 単なる交通安全の知識や技能の習得にとどめることなく、危険予測トレーニングや通学路等における実地指導を通じて、事故を回避するための具体的な方法を身に付け、実践できるよう、指導を充実する。
- 教育委員会を通じて、小学校に配備されたタブレット端末にて、幅広い多様なコンテンツの活用や、各警察署や関係機関との連携によるオンライン交通安全教育の更なる充実を図る。

（中学校）

- 小学校までの安全教育の基礎の上に、自転車の安全な利用、交通事情、交通法規、事故処理、交通災害防止に関する基本的事項の理解を中心に指導する。
- 自転車安全教室を通じて、交通安全と交通災害防止に関する態度・能力の育成に努める。
- 交通社会の一員として、責任と自覚を高めるような指導の充実を図る。
- 警察官と協力して保護誘導活動等のボランティア活動を行うことにより交通規範意識の醸成を図る。
- 教育委員会を通じて、中学校に配備されたタブレット端末にて、幅広い多様なコンテンツの活用や、各警察署や関係機関との連携によるオンライン交通安全教育の更なる充実を図る。

（通学路等における交通安全指導）

- 登下校時における園児、児童、生徒等、子どもの交通事故を未然に防止するため、子どもの交通事故発生状況等を把握する。
- 保護者の理解と協力を得て、関係行政機関・学校における、実践を通じた「交通ルール」の指導を継続して行う。
- 危険ポイント点検を励行し、その改善を図り、通学路の子どもの安全を確保する。
- 実際の通学路において、新入生を対象とした横断歩行訓練を行う。

《子どもの保護者に対する交通安全対策の推進》

- 子どもの保護者によるボランティア活動、交通安全に関する映画会・講習会等の機会を通じて、保護者に対し、交通安全意識の普及・浸透等を図る。
- 学校だよりや児童・生徒用タブレットの活用、PTA活動等を通し、ヘルメットの着用や自転車保険への加入、二人乗りの禁止などの交通ルールを周知するとともに、家庭や地域全体で子どもを交通事故から守る意識の向上を図る。

《年代ごとの体系的な交通安全教育の構築》

- 幼児から小学生、中学生、高校生と、年代ごとにふさわしい交通安全教育を体系的に実施し、より効果を高める。

表 渋谷区内における子どもの交通事故件発生状況（令和7年）

管轄警察署	発生件数(件)				死者数(人)				負傷者数(人)			
	未就学児	小学生	中学生	合計	未就学児	小学生	中学生	合計	未就学児	小学生	中学生	合計
渋谷署	1	5	0	6	0	0	0	0	4	5	0	9
原宿署	0	2	4	6	0	0	0	0	0	2	4	6
代々木署	2	5	2	9	0	0	0	0	7	2	1	10
合計	3	12	6	21	0	0	0	0	11	9	5	25
令和3年	4	7	3	14	0	0	0	0	12	9	2	23
増減数	-1	5	3	7	0	0	0	0	-1	0	3	2

出典：警視庁交通年鑑

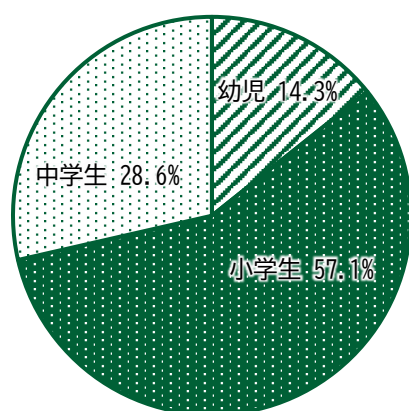


図 渋谷区内における子どもの交通事故件数の割合（令和7年）

表 渋谷区内における場所別子どもの交通事故件発生状況（令和7年）

管轄警察署	表通り(件)		裏通り(件)		合計
	幹線道路	準幹線道路	補助的道路	生活道路	
渋谷署	0	2	0	3	5
原宿署	0	2	1	3	6
代々木署	1	2	3	3	9
合計	1	6	4	9	20
令和3年	5	1	1	9	16
増減数	-4	5	3	0	4

出典：警視庁提供

【4 高齢者等交通弱者への交通安全意識の普及】

- 交通安全意識を地域社会のすみずみまで浸透させるため、既存組織の育成、活性化を図る。
- 地域の交通安全組織を拡大し、交通安全に関する自主的活動を強化する。
- 地域社会の生涯学習の場などを利用し、交通安全思想の普及、浸透を図る。

《高齢者に対する交通安全対策の推進》

- 区の各種高齢者事業を実施する中で、併せて横断歩行訓練、保護誘導活動など、高齢者に対する参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する機会をつくる。
- 「反射材（リフレクター）」の効果的活用と、「目立つ服装」の心がけの啓発に努め、夜間等の交通事故の防止を図る。
- 高齢者の運転者に対する交通安全対策を推進する。
- 運転免許証が不要になった方や、加齢に伴う身体機能の低下等のために、運転に不安を感じるようになった高齢ドライバーの方に対し、自主的な運転免許証返納を推奨する。返納者には運転経歴証明書が交付される。
- 関係機関と連携し、高齢者利用施設における交通安全教室の実施など、身近な交通安全教育を強化する。

《電動車いす（三輪・四輪車）の交通安全対策の推進》

- 高齢者等の移動手段として電動車いす（三輪・四輪車）の普及が進んでいる。電動車いす（三輪・四輪車）の安全性の向上に応じて、利用促進を図る。
- 電動車いす（三輪・四輪車）の利用者に対し、安全利用の啓発を推進する。

《身体障がい者に対する交通安全対策の推進》

- 身体障がい者の安全な通行方法等に関する交通安全教育を推進する。
- 身体障がい者の関係機関・団体等と連携を図り、手話等による交通安全教育を実施する。

《交通安全組織等に対する交通安全対策の推進》

- 渋谷区・警察など交通関係機関等は、交通安全協会、交通少年団、ヤングミセスクラブなど、交通安全活動を積極的に推進する組織等に対し、後援するとともに、組織の拡大・強化を図る。

表 渋谷区内における高齢者の交通事故件発生状況（令和7年）

	事故発生件数 (1当+2当)	死傷者数(人)		
		死者	負傷者	計
65歳～69歳	67	0	30	30
70歳～79歳	81	0	34	34
80歳以上	25	0	19	19

出典：警視庁交通事故統計

増加の推移

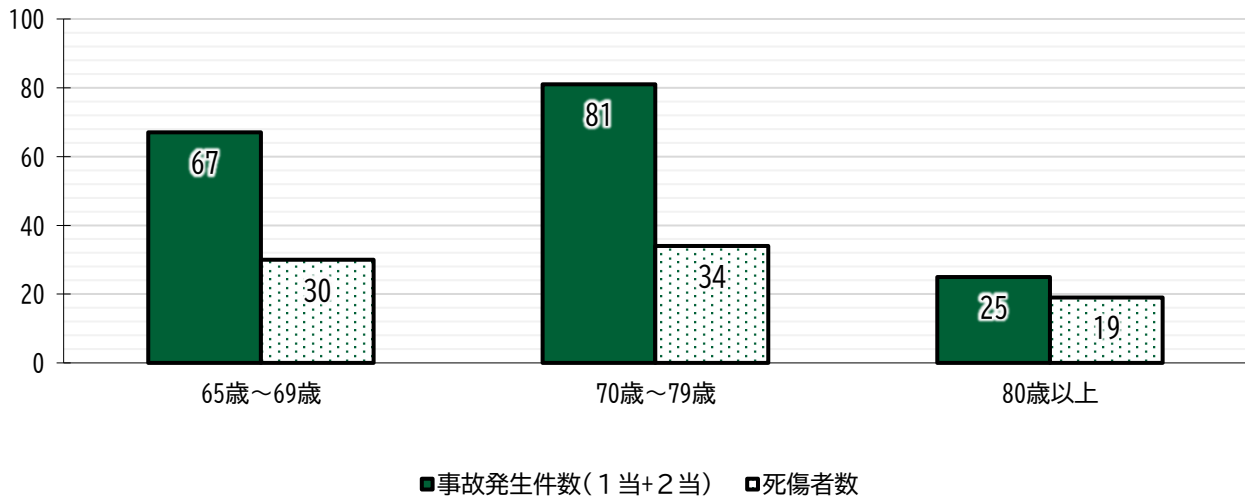


図 渋谷区内における高齢者の交通事故件発生状況（令和7年）

【5 外国人への交通安全意識の普及】

- 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する。
- 放置自転車等禁止区域の看板等への外国語表記を実施する。
- 日本の言葉や生活習慣に不慣れな在留・訪日外国人が、交通事故の加害者または被害者にならないため、関係機関等と連携し、日本の交通ルールを遵守し、マナーの理解を図る取り組みを行う。
- 訪日外国人を中心に利用される公道カートについては、利用者への多言語による交通ルールの周知や、貸出事業者による利用前の安全指導を促進することで、交通ルールの遵守と安全利用の徹底を呼びかける。

【6 車両の安全性の確保】

- 渋谷区・警察など交通関係機関等は、関係団体等の協力を得て、定期点検の促進や不正改造車防止活動を推進し、自動車等の点検・整備の徹底を図ることにより、車両の安全性の確保に努める。

《自動車の安全性の確保》

- 自動車保有者及び使用者等による自動車の点検整備を徹底させることにより、自動車の安全性の確保を図る。
- 「自動車定期点検整備促進運動」の展開など、保守管理意識の普及を図る。

《不正改造車両の排除》

- 交通事故の原因となるだけでなく、騒音・排ガス等、生活環境にも悪影響を及ぼす不正改造車両の排除を図る。

《自動車排出ガス及び騒音の取締り》

- 一酸化炭素（CO）、炭化水素（HC）の濃度、自動車等の排気音について関係機関と連携して街頭検査を実施し、違反の取締りを推進する。

《自転車の安全性の確保》

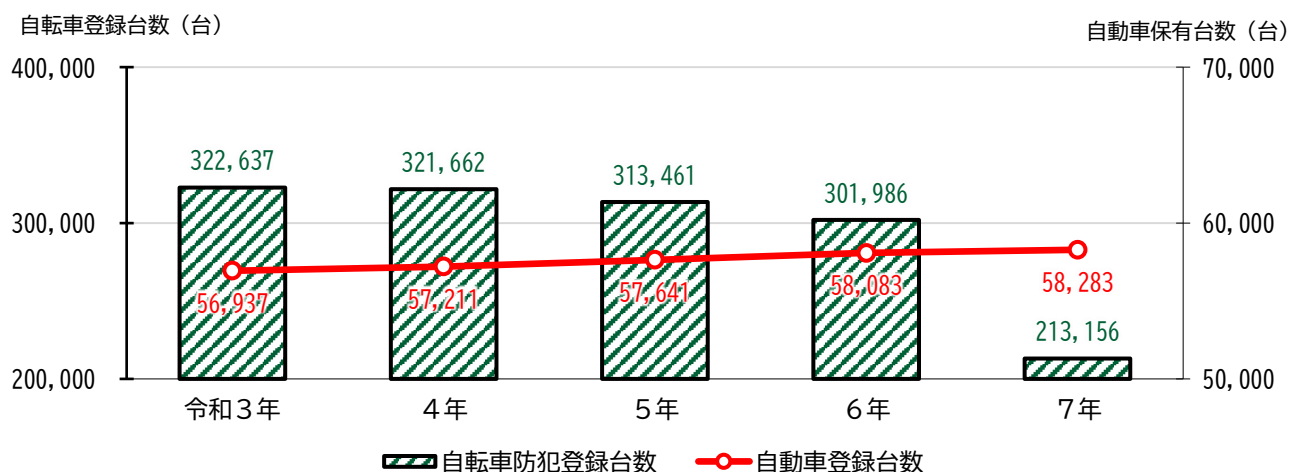
- 渋谷区内小学校で開催している「自転車安全教室」に合わせ、渋谷区内東京都自転車商協同組合の協力により、自転車の整備点検を実施する。
- 児童・生徒等に対して、自転車の安全点検要領及び整備要領等の習得を図る。

《自転車「TSマーク」「SGマーク」の普及》

- 自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備した自転車に貼付され、傷害保険及び賠償責任保険が付加される「TSマーク」の普及を図る。
- 消費生活用品安全法に基づく安全基準に適合した「SGマーク」付自転車の普及を図る。

《自動運転に関する公道実証実験への対応》

- 道路交通の安全・円滑に資することが見込まれる自動運転について、安全を確保しつつ、その実現が図られるよう、関係部署と連携を図り、自動運転に関する公道実証実験が円滑に推移するよう取り組む。



出典：警視庁交通年鑑（令和3年～7年）

図 渋谷区内における自動車保有台数及び自転車防犯登録台数の推移

第5章 交通安全運動

【1 基本的な考え方】

- 渋谷区内の交通事故の根絶を期すために、一人ひとりに対して、交通安全知識を普及し、交通安全思想の高揚を図る。
- 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。
- 地域ぐるみの「交通安全運動」を展開し、区民等に対して、広く交通安全を周知することにより、交通事故防止の徹底を図る。

【2 「渋谷区交通安全協議会」の設置及び運営】

- 渋谷区内の関係行政機関及び関係団体が、相互の協力体制を確立するとともに、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で住みよい渋谷区を築くことを目的として、昭和39年8月29日に「渋谷区交通安全協議会」を設置した。
- 毎年、継続して協議会を開催し、渋谷区交通安全運動等の実施など、交通安全に係る事項について協議する。

【3 「渋谷区交通安全運動」の推進】

- 毎年、春季及び秋季の10日間、全国交通安全運動の実施に伴い、渋谷区交通安全協議会で議決された重点事項に基づき、「渋谷区交通安全運動」を実施する。
- 渋谷区・警察など交通関係機関及び地域住民等が、地域ぐるみで交通安全運動を展開し、区民等に対して交通安全意識の普及啓発を図る。

【4 高齢者を対象とした交通安全運動の推進】

- 高齢者を対象として、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を呼びかけるなど、高齢者の交通事故防止を図る。
- 介護予防ひろば事業（「遊湯～ひろば」）、渋谷ハチコウ大学において、高齢者に対する「交通安全教室」を実施し、高齢者に対する交通安全の普及啓発を図る。
- 交通安全をより身近にとらえられるよう、参加・体験の交通安全運動を実施する。

【5 子どもを対象とした交通安全運動の推進】

- 秋の交通安全運動に先駆け、渋谷区内在学小学生を対象とした「交通安全絵画コンクール」を実施し、子どもに対する交通安全意識の普及・高揚を図る。
- コンクールの優秀作品を、交通安全推進ポスターや、啓発用ポケットティッシュの図柄に採用し、広く区民等に対しても交通安全の普及・高揚を図る。

【6 「交通安全日」の設定及び推進】

- 年間を通じた交通安全運動の推進・恒常化のために、毎月指定日（原則として毎月10日）を「交通安全日」とする。
- 警察など交通関係機関と地域住民等が中心となり、交通安全に関する各種キャンペーンや指導取締りなど、1日交通安全運動を展開する。

【7 公共交通スムーズ化の推進】

«「バスレーン・キープ作戦」の推進»

- 路線バスの定時運行を確保するため、年間を通じてバスレーン等の見直しを検討するとともに、違法駐車車両及びバス専用レーンの指導取締りを強化する。

«路線バス優先化対策の推進»

- 路線バス等公共交通のスムーズな運行のため、特に混雑の激しい道路区間および通勤時間帯に「バス専用レーン」を指定するとともに、指導取締りを強化し、路線バス等の定時運行を確保する。

表 渋谷区内の路線バス優先化対策指定状況（令和7年現在）

	種別	路線名	方向	指定区間	延長	指定時間
路線バス専用レーン	国道	国道246号 (玉川通り)	上り	神泉町～渋谷駅西口	約0.8km	日曜休日を除く 7:00～9:30
			下り	渋谷駅西口～神泉町	約0.8km	日曜休日を除く 17:00～19:00
	都道	環状5の1号線 (明治通り)	内回り	渋谷橋～天現寺橋	約1.0km	日曜休日を除く 7:30～9:00
		放射22号線 (六本木通り)	上り	渋谷4丁目～ 南青山6丁目15	約0.1km	日曜休日を除く 7:30～9:30
			下り	南青山7丁目1～ 渋谷2丁目	約0.6km	日曜休日を除く 7:30～9:30

出典：警視庁提供

【8 トワイライト・オン&リフレクター運動の推進】

- 1日の中で最も交通事故が発生しやすい、夕暮れ時の交通事故を防止するため、自動車の前照灯を日没時より早めに点灯する「トワイライト・オン運動」を推進する。
- 歩行者や自転車利用者等が明るく目立つ服の着用や、服や持ち物、自転車等へ「反射材（リフレクター）」を装着し、夕暮れから夜間にかけて運転者に対する視認性を向上させることで、交通事故を未然に防ぐ「リフレクター運動」を推進する。

【9 地域のボランティアによる交通安全運動の推進】

- 町会・商店会等の地域団体、区民等のボランティアによる交通安全活動を推進する。
- 地域が主体となり、小学生の登校時に見守り、安全確保を図る取組を区内各地域に広める。
- 地域が主体となり、交通秩序ルール啓発ポスター・ステッカー等を活用して、交通安全を呼びかける取り組みを充実する。

第6章 救急と救済

【1 基本的な考え方】

- 交通事故の根絶は、すべての区民の願いであるが、現状の交通実態においては実現性が厳しいことから、交通事故が発生してしまった場合における、負傷者等の救護を迅速かつ適切に行っていく。
- また、その後の生活において医療費等の経済的援助の要となる保険の運営・加入促進、そして法律や事務手続きの相談など、ソフト面での援助制度の双方を引き続き維持・充実していく。

【2 救急体制の充実】

《救急隊の充実》

- 渋谷消防署には、本署及び各出張所に救急隊計7隊が配置されており、1名以上の救急救命士が乗車している。引き続き、高度な救急処置を実施できる体制を確保し、救急需要の増大の対策として、救急隊員のローテーションを行い高度な救急サービスの提供を維持している。また、救急機動部隊は時間帯により変化する救急需要に応じて待機場所を変え、現場到着時間の短縮を図り、渋谷区内の救急要請にも対応している。

また、日本語でのコミュニケーションが困難な外国人傷病者にも対応できるよう、全救急隊に多言語音声翻訳アプリ「救急ボイストラ」（31言語対応）のほか、コミュニケーション支援ボードやコミュニケーションマニュアルを配置しており、渋谷消防署の全7隊においても、これらのツールを活用した円滑な救急活動を行っている。

《救急車の適正利用》

- 令和7年中に渋谷区内で発生した救急事案で、救急隊により搬送された約19,400人のうち、軽症者が約6割を占めている。この数値は、東京都全体の軽症者の割合（約5割）と比較しても多いことから、本当に救急車が必要な人が利用できるよう、救急車の適正利用について、継続して普及啓発していく。

渋谷消防署では、救命講習受講者及び防災訓練参加者等を中心に、都民が急な病気やけがをした際に「救急車を呼ぶべきか」、「今すぐ病院で受診すべきか」迷った時や、どこの病院に行ったらよいのか分からない時などの相談窓口である「救急相談センター（#7119）」及び自身の症状に応じた質問に答えることで、#7119と同様なアドバイスを得られる「東京版救急受診ガイド」の普及促進を図り、限りある救急車の適正利用について区民等の理解と協力を、引き続き呼びかけていく。

《ポンプ隊と救急隊の連携による救護活動》

- 火災等に出場するポンプ車が救急事故現場に出場し、救急隊員にポンプ隊員^{※1}が加わることで、マンパワーを確保した効率的な救護活動（PA^{※2}連携）を行っている。PA連携は、119番通報時に「心肺停止状態である。」「意識がない。」等、傷病者が重症以上と判断される場合や救急車の到着が遅れる場合に加えて、繁華街を中心とした飲酒に係わる急病人やけが人を迅速に救護する場合等に運用する。

※1 ポンプ隊員は、「応急手当指導員」という資格を所有し、心肺蘇生処置や創傷・固定処置等の救急処置を実施できる。

※2 「PA」とは、ポンプ車（Pumper）と救急車（Ambulance）の頭文字を取ったもの。

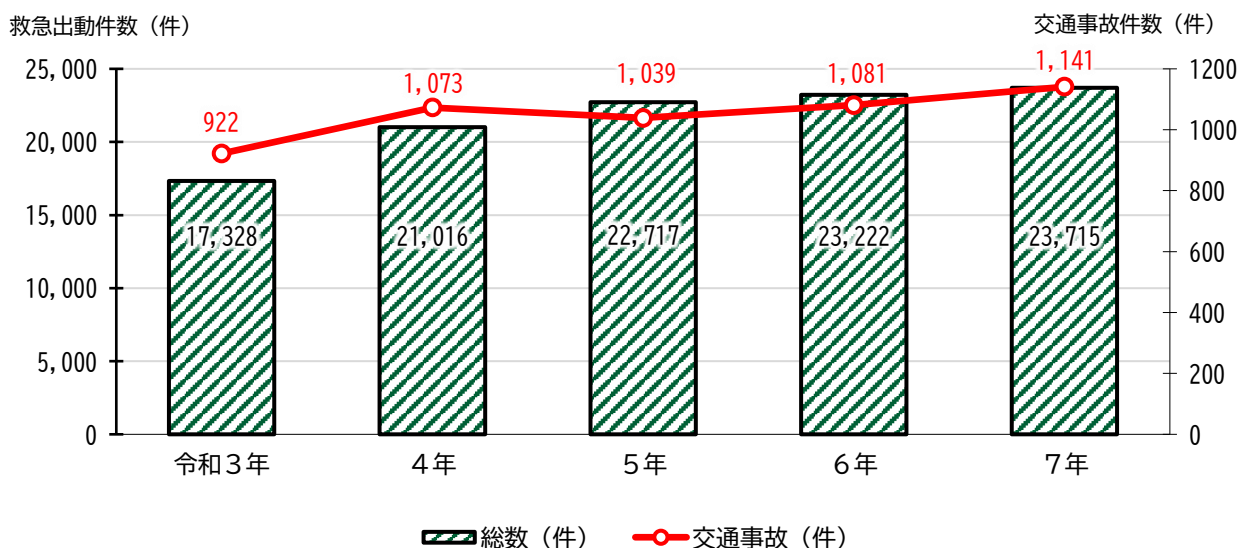
「区民等による応急手当の普及活動」

- 令和6年中の救急隊が現場に到着するまでの平均所要時間は8分59秒であり、5年前（令和元年）と比較すると約2分24秒延伸している。救える命を救うため、救急隊が到着するまでの間、交通事故現場に居合わせた人（バイスタンダー）による応急手当の実施率を向上させる。渋谷消防署では、区内在住者、区内在勤者等を対象に、救命講習の受講について積極的に働きかけており、令和7年中には約3,833名の各種救命講習受講修了者を育成するとともに、救急隊が到着するまで不安な気持ちでいるバイスタンダーが正しい応急手当を実施できるよう、電話で救急隊等が応急手当のアドバイスをしていることについて普及啓発を行い、区民等による応急手当の実施率向上を図っていく。

表 渋谷区内の救急活動件数

年	救急出動件数(件)		搬送人員(人)	
	総数	交通事故	総数	交通事故
令和3年	17,328	922	13,932	806
4年	21,016	1,073	16,391	950
5年	22,717	1,039	18,448	896
6年	23,222	1,081	18,897	938
7年	23,715	1,141	19,400	1,025

出典：渋谷消防署



出典：渋谷消防署

図 渋谷区内の救急出動件数

表 区内の救急告示医療機関（令和8年4月現在）

救急告示医療機関名	所在地
東京都立広尾病院（救命センター）	恵比寿2丁目34-10
日本赤十字社医療センター（救命センター）	広尾4丁目1-22
内藤病院	初台1丁目35-10
クロス病院	幡ヶ谷2丁目18-20
JR東京総合病院	代々木2丁目1-3
代々木病院	千駄ヶ谷1丁目30-7

【3 救済制度の充実】

≪「渋谷区民交通傷害保険」事業の推進≫

- 交通事故による死亡または傷害を受けた区民の救済を図るため、区が窓口となって「区民交通傷害保険」の加入推進に努める（募集は毎年2月～3月）。
- 自動車、二輪車など様々な交通機関による交通事故に遭った場合、保険料や怪我の程度によって保険金を受け取ることができる。
- 近年多発している自転車運転中の加害事故賠償責任に対応した自転車賠償プランを付加することもできる。

≪相談業務の推進≫

- 渋谷区は、「法律・交通事故相談窓口」を開設し、交通事故当事者に必要な法的知識、事後処理手続き等についての指導助言を行う。
- 警察は交通課で「交通相談」を受け付け、交通事故をはじめとした交通問題全般に関しての指導助言を行う。

≪無保険者（車）の追放≫

- 車両運転者は、自動車損害賠償責任保険への加入が法規で定められているが、加入しない運転者（車両）がおり、交通事故の際に問題が生じる。
- 無保険者（車）の追放は、救済制度の根幹であり、警察等関係機関による無保険者（車）に対する指導取締りの強化及び広報啓発活動を推進し、撲滅することにより、加害者責任能力を強化し、自動車事故による被害者の保護・救済を図る。

表 区民交通傷害保険の補償内容

補償内容	年額保険料（参考）	最高保険金額
区民交通傷害Xコース + 自転車賠償責任プラン	1, 500円	35万円（交通傷害） + 1億円（自転車賠償）
区民交通傷害Aコース + 自転車賠償責任プラン	2, 200円	150万円（交通傷害） + 1億円（自転車賠償）
区民交通傷害Bコース + 自転車賠償責任プラン	3, 000円	350万円（交通傷害） + 1億円（自転車賠償）
区民交通傷害Cコース + 自転車賠償責任プラン	4, 300円	600万円（交通傷害） + 1億円（自転車賠償）
区民交通傷害Aコース	1, 200円	150万円（交通傷害）
区民交通傷害Bコース	2, 000円	350万円（交通傷害）
区民交通傷害Cコース	3, 300円	600万円（交通傷害）

出典：渋谷区 区民交通傷害保険 令和8年度用ご案内（リーフレット）

※中途加入の場合、保険開始日により保険料が異なります。

第7章 鉄道と踏切道の安全確保

【1 基本的な考え方】

- 渋谷区内では、J R山手線・埼京線、小田急小田原線、京王本線・井の頭線の鉄道が地上部を走行していることから、鉄道上はもとより、鉄道と道路等との交差点における交通安全の確保が重要である。
- 渋谷区及び鉄道事業者等は、鉄道と踏切道における交通安全対策を徹底するため、鉄道施設等の点検整備を充実させるとともに、鉄道の高架化・地下化及び踏切道の整備改善を進める。
- 高齢者や障がい者をはじめ、誰もが安心して快適に利用できる駅施設等の整備を進め、区内のバリアフリー化の充実に努める。

【2 線路施設等の点検整備の充実】

- 各鉄道事業者において、線路施設の保守や豪雨時におけるトンネル内の浸水防止に努める。
- 省力化軌道、重軌条化、ロングレール化、PCまくらぎ化、路盤改良等の軌道強化を図るなど、線路施設等の点検整備を充実し、鉄道の安全確保に努める。

【3 鉄道の安全運行の確保】

- 列車の運行状況を的確に把握し、ダイヤの乱れ、鉄道事故の発生に対して、迅速かつ適切な措置を講じる運行管理体制の充実化及び高度化に努める。
- 運輸安全マネジメントを推進することにより、安全管理に努める。
- 大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。
- 大型台風の接近・上陸などの気象状況により列車の運転に支障が生ずる恐れが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、路線の特性に応じて前広に情報提供したうえで、計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努める。
- 情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化に努める。

【4 踏切道の安全確保】

- 区と鉄道事業者にて踏切の状況を確認し、安全確保に努める。
- 速効対策として、歩車道の分離を目的とした歩行部のカラー化等を実施する。
- 遮断時間の長い踏切には、状況により迂回ルート案内板設置を行うよう努める。

表 渋谷区内の踏切設置状況（令和7年1月時点）

路線名	踏切数	踏切名
J R 埼京線	2	既道、青山街道
小田急小田原線	12	新宿1・2号
		南新宿2・3・4・5号
		参宮橋1・3・4・5・6号
		代々木八幡1号
京王本線	1	幡ヶ谷3号
京王井の頭線	1	渋谷1号
合計	16	

出典：鉄道事業者各社

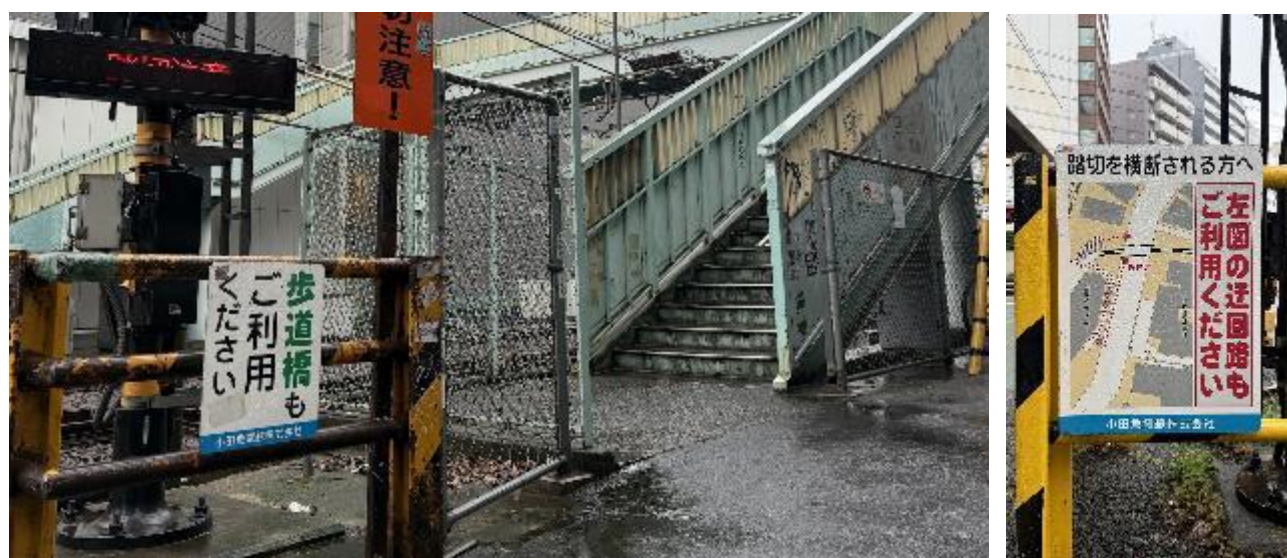


図 迂回標示の例

表 踏切道の交通事故発生状況（令和7年1月時点）

年	発生件数(件)	死傷者数(人)		
		死者数	負傷者数	計
令和3年	1	0	1	1
4年	0	0	0	0
5年	0	0	0	0
6年	3	0	3	3
7年	2	0	2	2

出典：警視庁交通事故統計（令和3年～令和7年）

【5 駅施設等のバリアフリー化等の推進】

≪駅施設等のバリアフリー化≫

- 乗降客・乗り換え客等で集中する渋谷区内の駅施設利用時における、区民等の安全確保及びバリアフリー法の趣旨を踏まえ、障がい者や高齢者をはじめとした誰もが、安心して快適に利用できる駅施設等の整備改善を推進する。
- 「誘導・警告ブロック」及び「点字案内付券売機」については、渋谷区内の駅施設はすべて設置済である。

≪駅プラットフォームの安全対策の推進≫

- プラットホームからの転落事故等を防止するため、安全対策を推進する。
- ホームドア設置の推進を図る。

≪バス・タクシー等のバリアフリー化の推進≫

- 渋谷区内を運行するバス事業者を中心に、ノンステップバスの導入等を推進する。
- 高齢者や障がい者をはじめ、誰もが乗り降りしやすいタクシーの整備を促進する。

表 渋谷区内の鉄道駅のバリアフリー施設設置状況（令和8年8月現在）

事業者	路線名	駅名	実施状況		
			エレベータ	エスカレータ	だれでもトイレ
東日本旅客鉄道	山手線 埼京線	恵比寿	○	○	○
		渋谷	○	○	○
		原宿	○	○	○
		代々木	○	○	○
	中央線	千駄ヶ谷	○	○	○
東急電鉄	東横線	渋谷	○	○	○
		代官山	○	—	○
	田園都市線	渋谷	○	○	○
小田急電鉄	小田原線	南新宿	○	—	○
		参宮橋	○	—	○
		代々木八幡	○	○	○
		代々木上原	○	○	○
京王電鉄	井の頭線	渋谷	○	○	○
		神泉	○	○	○
	本線	初台	○	○	○
		幡ヶ谷	○	—	○
		笹塚	○	○	○
東京メトロ	銀座線	渋谷	○	○	○
	半蔵門線	渋谷	○	○	○
	日比谷線	恵比寿	○	○	○
	千代田線	明治神宮前	○	○	○
		代々木公園	○	○	○
	副都心線	北参道	○	○	○
		明治神宮前	○	○	○
		渋谷	○	○	○
都営地下鉄	大江戸線	新宿	○	○	○
		代々木	○	○	○

出典：各事業者

第8章 災害時における交通安全対策

【1 基本的な考え方】

- 渋谷区では、警察・消防・消防団及び地域の自主防災組織等の防災関係機関と連携し、大地震等による大規模災害が発生した場合に備え、防災訓練を実施するなど、防災意識の普及啓発を行っている。
- 渋谷区では全国に先駆け、平成8年4月1日に「渋谷区震災対策総合条例」を施行し、1月17日を「防災点検の日」として定め、区民、事業所及び区が相互に協力し、防災施設・資器材等の点検など防災体制の確認・検証を実施している。
- 災害時には、建物等の倒壊による道路の寸断、回復困難な交通渋滞の発生、鉄道など交通機関の不通、電線等の切断など、交通環境の悪化が避けられない。日頃から交通安全対策を周知し、いざという時に、混乱なく的確な行動をとれるようにすることが重要である。

【2 大地震発生時における交通安全対策】

≪渋谷区及び周辺地域における交通規制≫

- 警視庁では、「大震災の発生に伴う交通対策実施要綱」を策定しており、「緊急交通路」36路線を指定し、車両流入規制、緊急通行車両以外は車両通行禁止の交通規制を行い、救出救助車両等の通行及び避難誘導のための緊急交通路を確保する。また、救出救助、避難誘導活動が経過した後、この交通規制により緊急輸送のための車両の通行を確保する。

≪渋谷区災害対策本部の設置と緊急啓開道路の確保≫

- 渋谷区では、区に災害が発生又は発生する恐れがあるとき、状況に応じて「渋谷区災害対策本部」を設置するとともに、区職員は災害対策に従事する。
- 渋谷区災害対策本部の設置に伴い、道路・土木施設班、がれき処理班等は、関係機関等と連携し、災害応急・復旧活動及び物資輸送車両の通行可能幅員を確保するための作業等を実施する。

表 渋谷区及び周辺地域における災害時の交通規制実施要領

禁止区分	規制地域
車両通行禁止	環状7号線及び国道246号・多摩川を結んだ内側地域 (渋谷区内は全域が対象地域)
車両流入・流出禁止	国道16号から東側地域の都県境

表 渋谷区内の「緊急交通路」の指定状況

禁止区分	規制地域
一般道路	国道246号(青山通り・玉川通り)
	南青山5丁目交差点～神泉町交差点
高速道路	国道20号(甲州街道)
	西新宿1丁目交差点～大原交差点
	首都高速道路 渋谷線(3号線)
首都高速道路 新宿線(4号線)	渋谷4丁目交差点～神泉町交差点
	外苑橋～大原交差点

表 緊急啓開道路の担当区分

区分	担当組織
国道担当	国土交通省東京国道事務所代々木出張所
都道担当	東京都第二建設事務所
区道担当	渋谷区土木部 道路課(土木事務所)

≪区民等の交通安全対策≫

(避難所・避難経路の確認)

- 区民一人ひとりが、災害発生に備え、避難所の場所、避難経路、避難時に支障となるような危険箇所などを平素から確認し、実際に歩き、家族で話し合う。
- 区・警察・消防など、交通関係機関・防災関係機関では、防災訓練や、道路危険箇所点検等を通じて、区民等の防災対策を一層推進する。

(避難時の注意点等の啓発)

- 区・警察・消防など防災関係機関では、防災意識の普及啓発キャンペーンの実施や、防災マニュアルの作成、配布などを行う。

(ドライバーの心得)

- 区内の交通規制実施要領等を平素から把握しておく。
- 避難に際して、自動車は使用できないことを念頭においた準備を家族等と話し合っておく。
- 走行中に大地震が発生した場合、運転が困難になり、道路交通環境が急激に悪化し、交通事故等の二次災害の危険性が極めて高くなるため、注意事項を踏まえて避難する。

表 避難時の注意点

- ・ 自動販売機やブロック塀など倒れやすいものには近づかない。
- ・ 落下物から身を守るため、ビルに入るか、近くの広い場所に避難する。
- ・ 垂れ下がった電線など危険なものは触らない。
- ・ エレベータは使わない。
- ・ 電車内にいる場合は、不用意に車外に飛び出さない。
- ・ 避難は徒歩で、持ち物は最小限にする。
- ・ 病人・寝たきり高齢者・身体の不自由な人などの避難に際しては、区民等相互の互助の精神を発揮し、協力して避難にあたる。
- ・ 避難途中や避難場所では、渋谷区・警察・消防など防災関係者や、テレビ・ラジオから冷静に正しい情報を収集し、デマなどに振り回されずに行動し、パニックを回避する。

表 運転時の注意点

- ・ 車を置いて避難するときは、できるだけ道路外の場所に移動しておくこと。やむを得ず道路上に置いて避難するときは、道路の左側に寄せて駐車し、エンジンを止め、エンジンキーは付けたままにするか運転席などの車内の分かりやすい場所に置いておくこととし、窓を閉め、ドアはロックしないこと。駐車するときは、避難する人の通行や災害応急対策の実施の妨げとなるような場所には駐車しないこと。
- ・ 警察官の指示やラジオ・情報板などによる地震・交通情報により冷静かつ適正に行動する。
- ・ 危険が切迫している場合以外は、独自判断でみだりに自動車を走行させない。
- ・ 高速道路上では、慌てずに減速し、左側に寄せて停車する。渋滞などで左側に寄せられない場合は、「緊急交通路」となることから、右側に停車して、道路中央部分を開ける。

【3 「警戒宣言」が発令された場合の交通安全対策】

« 「警戒宣言」とは »

- 南海トラフ地震や首都直下地震の発生が懸念されている。国は、大規模な地震の兆候があるときは、「警戒宣言」を発令し、地震への備えを国民に呼びかける。
- 「警戒宣言」が発表された場合、渋谷区・警察・消防など防災関係機関では、防災行政無線・看板等のほか、パトロールカー・消防車による警戒宣言告知サイレンの吹鳴により、区民等に対して報知する。

« 「警戒宣言」発表時における交通規制 »

- 「警戒宣言」が発表された場合、警視庁では交通規制を実施し、災害発生時に準じた交通対策を行い、地震に備えた各種防災対策を推進して区民等の安全確保を図る。

« 「警戒宣言」発表時における区民等の交通安全対策 »

- 令和3年5月に改定された「避難情報等に関するガイドライン」に伴い、警戒レベルの見直しが行われた。
- 自動車運転中に大地震が発生した際には、できるだけ安全な方法により道路の左側に停止させ、避難する人の通行や災害応急対策の実施の妨げとなるような場所には駐車しない。

表 渋谷区及び周辺地域の「警戒宣言」発表時の交通規制実施要領

交通規制種別	規制地域（路線）
車両通行禁止	環状7号線の内側の道路で都心方向に向かう車両 (渋谷区内は全域が対象地域)
緊急通行車両以外の車両通行制限	国道20号（甲州街道） (渋谷区内対象区間：初台交差点～大原交差点)

表 警戒レベル

警戒レベル	避難情報など	とるべき避難行動など
警戒レベル5	緊急安全確保	緊急安全確保行動（命の危険から身の安全を可能な限り確保するため、その時点より相対的に安全な場所への移動など）をとる
警戒レベル4	避難指示	危険な場所から全員避難する
警戒レベル3	高齢者等避難	避難に時間を要する高齢者などの要配慮者は避難する その他の人は避難の準備、地域状況に応じて避難する
警戒レベル2		避難に備え自らの避難行動を確認する
警戒レベル1		災害への心構えを高める

出典：内閣府

卷末資料

目次

都内交通事故発生状況の年次推移	58
渋谷区交通安全協議会規約	60

表 都内交通事故発生状況の年次推移

年次	実施計画名	発生件数(件)	死者数(人)	負傷者数(人)	死傷者数(人)
昭和46年	第1次渋谷区 交通安全計画	56,421	660	74,446	75,106
昭和47年		48,042	551	62,092	62,643
昭和48年		42,357	538	54,237	54,774
昭和49年		35,868	434	45,406	45,840
昭和50年		35,337	382	44,062	44,444
昭和51年	第2次渋谷区 交通安全計画	34,131	350	42,287	42,637
昭和52年		33,501	335	40,767	41,102
昭和53年		31,881	294	38,680	38,974
昭和54年		30,783	277	37,451	37,728
昭和55年		32,074	343	38,564	38,907
昭和56年	第3次渋谷区 交通安全計画	30,843	340	36,789	37,129
昭和57年		30,868	415	36,771	37,186
昭和58年		32,877	414	39,210	39,624
昭和59年		32,196	390	38,484	38,874
昭和60年		35,296	390	41,584	41,974
昭和61年	第4次渋谷区 交通安全計画	39,277	418	45,814	46,232
昭和62年		41,010	433	47,249	47,682
昭和63年		51,809	481	60,007	60,488
平成元年		54,428	488	63,963	64,451
平成2年		49,863	483	58,661	59,144
平成3年	第5次渋谷区 交通安全計画	51,582	439	60,613	61,052
平成4年		54,236	509	63,241	63,750
平成5年		55,064	448	63,879	64,327
平成6年		54,994	435	63,326	63,761
平成7年		58,412	429	67,756	68,185
平成8年	第6次渋谷区 交通安全計画	59,416	383	69,087	69,470
平成9年		62,415	378	72,681	73,059
平成10年		63,873	371	74,169	74,540
平成11年		74,211	398	86,058	86,456
平成12年		91,380	413	105,073	105,486
平成13年	第7次渋谷区 交通安全計画	90,012	359	103,272	103,631
平成14年		88,512	376	101,037	101,413
平成15年		86,118	320	98,096	98,416
平成16年		84,513	303	96,120	96,423
平成17年		80,633	289	91,272	91,561
平成18年	第8次渋谷区 交通安全計画	74,287	263	84,117	84,380
平成19年		68,603	269	77,652	77,921
平成20年		61,525	218	69,666	69,884
平成21年		56,358	205	63,596	63,801
平成22年		55,013	215	62,128	62,343
平成23年	第9次渋谷区 交通安全計画	51,477	215	58,140	58,355
平成24年		47,429	183	54,837	55,020
平成25年		42,041	168	48,855	49,023
平成26年		37,184	172	43,212	43,384
平成27年		34,274	161	39,931	40,092
平成28年	第10次渋谷区 交通安全計画	32,412	159	37,828	37,987
平成29年		32,763	164	37,994	38,158
平成30年		32,590	143	37,443	37,586
令和元年		30,467	133	34,777	34,910
令和2年		25,642	155	28,888	29,043
令和3年	第11次渋谷区 交通安全計画	27,598	133	30,836	30,969
令和4年		30,170	132	33,429	33,561
令和5年		31,385	136	34,870	35,006
令和6年		30,103	146	33,251	33,397
令和7年		30,176	134	33,401	33,535

出典：警視庁交通年鑑

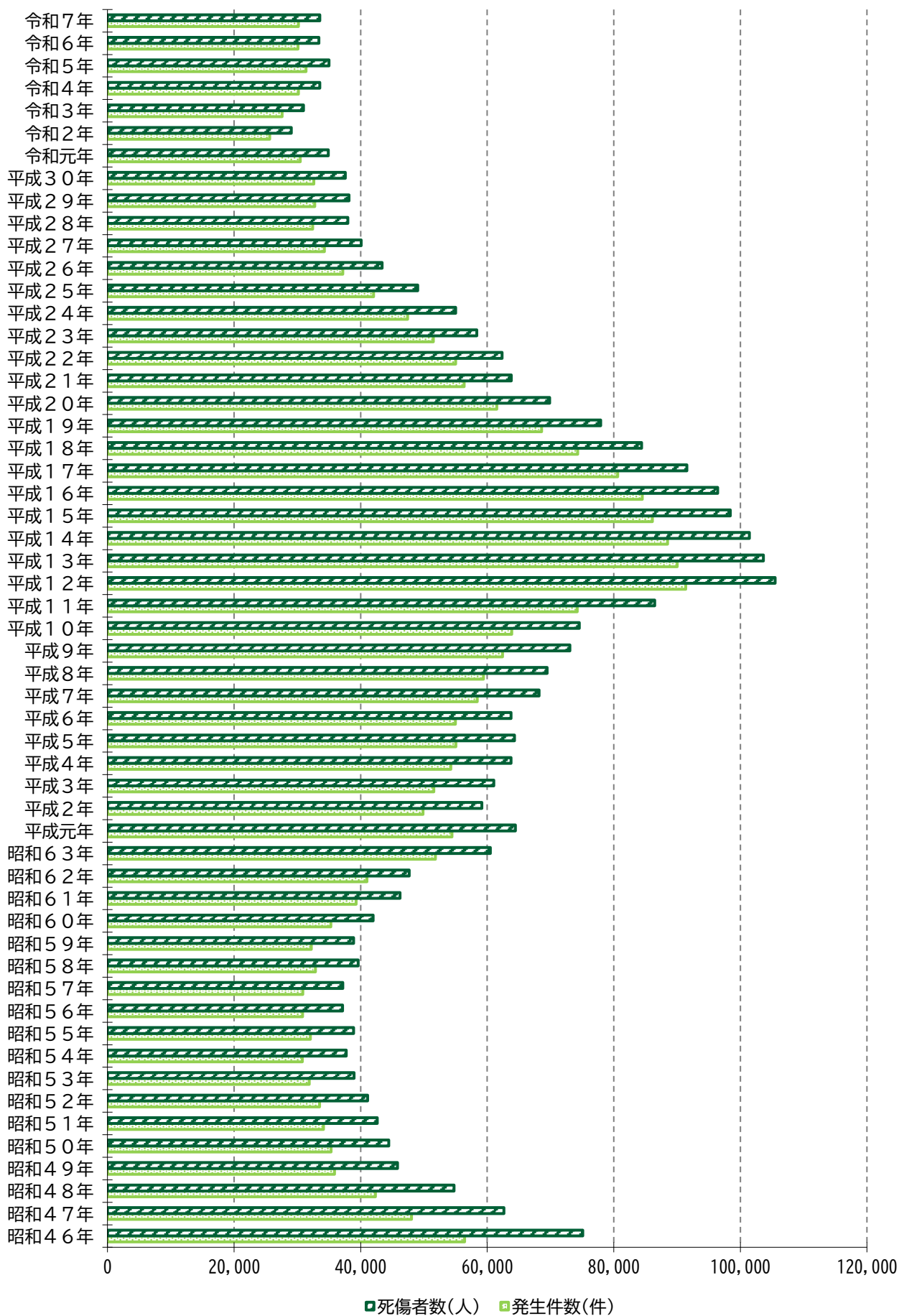


図 都内交通事故発生状況の年次推移

渋谷区交通安全協議会規約

制定	昭和39年	8月29日
	昭和42年	5月 8日
	昭和51年	7月 1日
	昭和60年	4月 1日
	昭和62年	4月 1日
	平成 5年10月	1日
	平成 7年	4月 7日
	平成 8年	3月 6日
	平成 9年	4月 1日
	平成10年	4月 1日
	平成12年	4月 1日
	平成13年	4月 1日
	平成16年	2月 1日
	平成18年	4月 1日
	平成19年	6月 7日
	平成23年	4月 1日
	平成25年	4月 1日
	平成26年	4月 1日
	平成30年	4月 1日
	令和 2年	4月 1日
	令和 3年	4月 1日
	令和 5年	4月 1日
	令和 8年	4月 1日

(名称及び目的)

第1条 区内の関係行政機関及び関係団体とが、相互の協力体制を確立し、もって協力的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渋谷区を築くため、渋谷区交通安全協議会(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・教育・施設・調査・研究及び本会において必要と認める事項について協議する。

(組織)

第3条 協議会は、会長及び別表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、前項以外の者を臨時に参加させることができる。
- 3 協議会に別表②に掲げる幹事を置き、会長の命により事務を掌る。

- 4 協議会に顧問若干名を置くことができる。顧問は会長の推薦により、協議会において決定する。

(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ともに事故あるときは、あらかじめ会長に指名する委員が、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 協議会の会議は、議事に関係ある者のみで開催することができる。

(専門部会)

第6条 協議会に、次の専門部会を置く。

- 一 交通広報相談部会
- 二 交通安全施設対策部会
- 三 通学路整備部会

(事務局)

第7条 協議会の事務局は、区役所に置く。

別表①(第3条第1項関係)

委 員

渋谷区 関係者	副区長・総務部長・土木部長・教育委員会教育長・区議会議長・同副議長・同所管 常任委員会委員長・同所管特別委員会委員長・同各会派幹事長
警察関係者	渋谷警察署長・原宿警察署長・代々木警察署長
関係官公庁 代 表	渋谷消防署長・東京国道事務所代々木出張所長・東京都交通局渋谷自動車営業所 長・東京都建設局第二建設事務所長
関係諸団体 その他代表	渋谷交通安全協会会長・原宿交通安全協会会長・代々木交通安全協会会長・渋谷区 町会連合会会長・渋谷区商店会連合会会長・渋谷区立小学校校長会会長・渋谷区立 中学校校長会会長・渋谷区立幼稚園園長会会長・渋谷区立小学校PTA連合会会 長・渋谷区立中学校PTA連合会会長・渋谷区医師会会長・渋谷区婦人団体連絡協 議会理事長・渋谷区シニアクラブ連合会会長・渋谷区交通安全教育研究会会長・私 立幼稚園代表・東日本旅客鉄道駅長代表・私鉄代表・私営バス代表・旅客輸送関係 者代表（ハイヤー・タクシー業）・陸上輸送関係者代表（トラック輸送業）

別表②(第3条第3項関係)

幹 事

渋谷区 関係者	デジタルサービス部長・総務部長・危機管理対策部長・福祉部長・子ども家庭部長 ・健康推進部長・土木部長・環境政策部長・教育委員会事務局次長・デジタルサー ビス部広報コミュニケーション課長・総務部総務課長・危機管理対策部防災課長・ 危機管理対策部安全対策課長・福祉部地域福祉課長・子ども家庭部子ども政策課 長・健康推進部地域保健課長・土木部企画管理課長・同交通政策課長・同道路課 長・環境政策部環境政策課長・環境政策部清掃リサイクル課長・教育委員会事務局 教育政策課長・教育委員会事務局教育指導課長
警察関係者	渋谷警察署交通課長・原宿警察署交通課長・代々木警察署交通課長
消防関係者	渋谷消防署警防課長