

「令和2年度大田区交通安全実施計画」について

1 大田区交通安全実施計画について

- (1) 大田区交通安全実施計画は、区内の交通事故発生状況を分析し、各関係機関が単年度に実施する施策を集約したものである。
※各関係機関…国、都、区、区内各警察署・消防署、各鉄道・バス会社、首都高速道路、大田労働基準監督署
- (2) 区内の交通状況、道路交通事故の発生状況、それらについての課題、実施施策・内容・事業量等を記載

2 計画の体系

- (1) 第10次大田区交通安全計画を策定 ⇒ 平成28年から令和2年までの5か年計画
- (2) 「大田区交通安全実施計画（単年度計画）」 ⇒ 「大田区交通安全計画」に基づき、毎年度策定
➢ 「大田区交通安全計画（5か年計画）」を具体化したもの

3 第1部 総論の概要

● 区内の交通事故発生状況

1 事故件数

表3 事故件数(件)・死傷者数(人)

項目\年	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1
事故件数	2,558	2,305	2,044	1,716	1,528	1,470	1,279	1,348	1,445	1,332
死者数	10	13	14	13	5	11	11	3	10	7
重傷者数	30	31	15	19	12	10	11	37	56	59
軽傷者数	2,818	2,497	2,254	1,884	1,687	1,664	1,472	1,469	1,572	1,420

- 平成30年比で、**発生件数は113件減少、死者数は3人減少、重傷者数は3人増加、軽傷者数は152人減少。**
- 交通事故件数及び交通事故による死傷者数ともに**2年振りの減少**となった。

2 子ども

- 事故件数は、**平成30年比で5件増加し、71件。**
- 死者数は、**平成27年から5年連続で0人を継続。**
- 重傷者数は、2年連続で発生している。

- 今後の方針
将来を担う子どもたちが交通事故に巻き込まれないよう、また交通事故の加害者とならないよう、交通安全教育の徹底とともに、保育園や小学校などの周辺で交通環境の整備等の充実を進めていく。

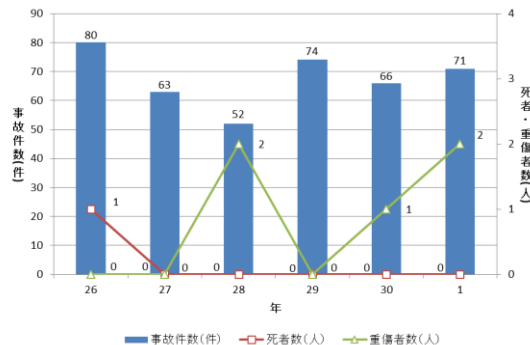


図2 子ども死傷者数等の推移

3 高齢者

- 事故件数は**平成30年比で75件減少し、496件。**
- 死者数は**5人から4人に減少。**
- 重傷者数は2年連続で13件発生。
- 令和元年の区内の高齢者交通事故が全事故に占める割合は37.2%で、**平成26年の30.6%から増加傾向にある。**
- 今後の方針
「高齢者との交通安全集会」等の交通安全啓発に加え、高齢者に配慮した道路交通環境の整備等の充実を進めていく。

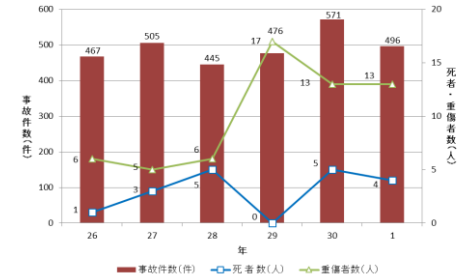


図4 高齢者の事故件数等の推移

4 自転車

- 事故件数は**平成29年から3年連続で増加し、612件。**
- 死者数は**前年比で1人減少し、3人。**
- 重傷者数は23人から22人に減少。
- 令和元年の区内の自転車事故の全事故に対する割合は**45.9%**で、**平成26年から5.6%の増加。**
- 今後の方針
全事故の4割以上が自転車関与事故となっている。今後は、利用者に対する交通ルールの徹底と交通マナーの向上を図る。また、平成28年度に策定した「大田区自転車ネットワーク整備計画」に基づき、自転車走行環境の整備を進める。

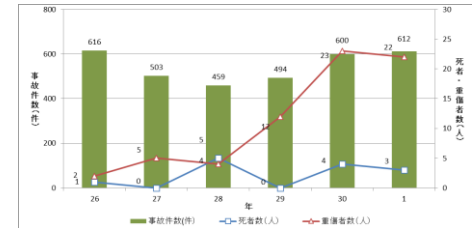


図6 自転車事故件数等の推移

4 第2部 施策の概要

● 令和2年度に実施する施策（抜粋）

1 大田区自転車条例改正に基づく啓発

- 令和元年度に「大田区自転車等の適正利用及び自転車等駐車場整備に関する条例」を改正し、令和2年度についても啓発を進めていく。
- ・「ながら運転」禁止等道路交通法関係法令の遵守（令和元年10月1日施行）
 - ・施錠等盗難防止措置の実施（令和2年1月1日施行）

3 区道の自転車走行環境の整備

区分	事業量
大森管内	7,600m
調布管内	10,300m
蒲田管内	9,600m
稲谷・羽田管内	2,700m

2 自転車保険加入の義務化

東京都は、自転車対歩行者など自転車利用者が加害者となった交通事故において、高額な賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、令和2年4月1日に「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を改正し、自転車利用者及び事業者等への自転車損害賠償保険等への加入を義務化した。

4 高校生スクアード・ストレイトの実施

人口10万人あたりの自転車事故件数が他の年齢に比べて高い高校生に向けて、自転車の走行ルール遵守とマナーの向上を図るため、スタントマンが交通事故を再現するスクアード・ストレイト方式を取り入れ、自転車のルール違反がなぜ危険なのか視覚的に理解してもらい、交通事故の防止を図る。

令和2年度
大田区交通安全実施計画

大田区交通安全協議会

目 次

第1部 総 論	1
第1章 計画の考え方	1
第1 計画策定の主旨	1
第2 計画の性格	1
第2章 交通災害の現状と課題	2
第1 区内の交通状況	2
第2 区内の交通事故発生状況	3
1 子どもの交通事故	10
2 高齢者（65歳以上）の交通事故	11
3 自転車の交通事故	12
4 二輪車の交通事故	14
5 飲酒運転（酒酔い）による交通事故 ※酒気帯びを除く	15
第3章 交通安全施策の重点	16
第1 課題	16
1 子どもの事故に対する課題	16
2 高齢者の事故に対する課題	16
3 自転車事故に関する課題	16
4 二輪車事故に対する課題	16
5 飲酒運転に対する課題	16
第2 課題に対する施策の方針	17
1 子どもの交通安全の確保	17
2 高齢者の交通安全の確保	17
3 自転車の安全利用の推進	17
4 二輪車事故の防止	17
5 飲酒運転の根絶	17
第3 その他の施策の方針	18
1 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた整備	18
2 外国人に対する交通安全啓発	18
3 ホームドア整備促進事業	18
4 自転車走行環境の整備	18
第2部 施 策	19
第1章 道路交通環境の整備	19
第1 安心・安全な生活道路の構築	19
1 歩道の整備	19

2	生活道路及び通学路における交通事故対策の推進	20
3	道路の整備	22
4	交差点の整備	24
第2	交通安全施設等整備事業の推進	25
1	横断歩道橋のバリアフリー化	25
2	防護柵の整備	25
3	道路照明の整備	25
4	道路標識等の整備	26
5	信号機の整備・高度化	27
6	交差点対策及び交差点の改良	28
7	その他の交通安全施設等の整備	28
8	事故多発箇所などにおける交通安全施設の整備	29
9	駐車施設の整備・拡充	30
10	交通環境のバリアフリー化	31
第3	渋滞対策の推進	32
1	臨海部の交通ネットワーク機能の強化	32
2	新たなハイパースムーズ作戦	32
第4	高速道路における安全施設の整備等	33
1	安全施設の整備等	33
2	事故削減に向けた総合的施策の集中的実施	33
3	総合的な事故対策の推進	33
4	標識等の整備	33
第5	公共交通機関利用の推進	34
1	公共交通機関への転換対策の推進	34
2	乗降時の利便性の向上	34
第6	その他の道路交通環境の整備	34
1	橋梁の整備	34
2	道路の緑化推進	35
3	自転車走行環境の整備	36
4	道路の使用及び占用の抑制	37
5	道路不法占用物件の排除	37
6	緑地・公園等の建設・管理	37
7	各種交通環境の点検、整備	38
8	東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の交通安全	38
9	道路交通環境の変化に対応する各種交通対策	38
第2章	道路交通秩序の維持	39
第1	交通規制の実施	39
1	交通実態に即した交通規制	39
2	先行交通対策	40

第2 指導取締りの強化	40
1 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進.....	40
2 二輪車対策の推進	40
3 自転車利用者対策の推進	41
4 通学路等における指導取締り	41
5 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.....	41
6 暴走族対策の推進	41
7 整備不良車両の取締り	42
8 過積載防止対策の推進	42
10 高速道路における車両制限令の運用強化	43
11 交通取締り用装備資器材の整備拡充	43
12 自動車排出ガス及び騒音の取締り	43
13 危険物の輸送に関する指導取締り	44
14 交通事故の実態の把握	44
第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.....	45
1 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進	45
2 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進.....	45
3 科学的な交通事故事件捜査の推進	45
第4 駐車対策の推進	46
1 違法駐車取締り	46
2 路外駐車場の整備促進	47
3 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動	47
4 違法駐車等防止条例の運用支援	47
5 自動車の保管場所確保の徹底	47
第5 放置自転車対策の推進	48
1 自転車等駐車場の整備	48
2 放置自転車の撤去	49
3 自転車等駐車場への誘導、放置防止指導	49
4 大田区クリーンキャンペーン	50
5 自転車盗難防止に向けた取り組み	50
第3章 安全運転と車両の安全性の確保.....	52
第1 安全運転の確保	52
1 運転者教育の充実	52
2 高齢運転者対策の推進	54
3 二輪車事故対策の推進	56
4 貨物自動車事故対策の推進	57
5 飲酒運転対策の推進	57
6 免許関係手続きの整備	57

7	安全運転管理の充実	58
8	交通労働災害の防止	58
9	労働条件の適正化	59
10	危険物輸送車両の安全運転の確保	60
11	自動車運送事業者等の行う運転管理の充実等	60
12	自動車運転代行業の業務適正化	62
13	道路交通に関する情報の収集と確保	62
第2	車両の安全性の確保	63
1	自動車検査施設の整備	63
2	指定自動車整備事業（民間車検）制度の充実・強化	63
3	自動車の点検・整備の徹底	63
4	自動車整備事業対策	65
第3	自転車の安全性の確保	65
1	自転車の点検整備等の啓発	65
2	関係団体との連携	66
3	自転車安全点検等による安全性の確保	66
4	自転車所有者への点検・整備の呼びかけ	66
5	自転車損害賠償保険等への加入促進	66
第4章	大田区自転車等利用総合基本計画等の推進	67
第1	大田区自転車等利用総合基本計画の策定	67
第2	大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画の策定	67
第3	自転車活用推進に向けた取り組み	67
第4	基本計画及び整備計画等の推進	68
1	自転車等駐車対策（とめる）に関する考え方	68
2	自転車走行環境の整備（はしる）に関する考え方	68
3	自転車のルール・マナーの啓発（まもる）に関する考え方	68
4	基本計画及び整備計画等に基づく主な施策	69
第5章	交通安全教育の推進	70
第1	交通安全教育指導体制の確立	70
1	指導員の育成	70
2	資機材の整備	70
第2	幼児の交通安全教育	71
1	幼稚園等における交通安全教育	71
2	「交通安全だより」の発行	71
3	交通安全移動教室	73
第3	各教育課程における交通安全教育	74
1	小学校における交通安全教育	74
2	「交通安全だより」の発行	74
3	中学校における交通安全教育	76

4	交通安全巡回指導	76
5	高等学校における交通安全教育	76
6	特別支援学校における交通安全教育	77
7	交通事故再現による体験学習（スケアード・ストレイト方式）	77
第4	若年層に対する交通安全指導	78
第5	社会人に対する交通安全指導	78
第6	高齢者に対する交通安全指導	79
1	老人いこいの家等における交通安全教育	79
2	普及啓発活動の推進	79
3	高齢者支援施策等の推進	79
第7	身体障がい者に対する交通安全指導	80
第8	外国人に対する交通安全啓発	80
第9	地域社会における交通安全意識の高揚	80
1	交通安全運動	80
2	管内企業に対する安全教育	80
3	民間団体の育成	81
4	区民交通安全教室	81
5	交通安全功労者感謝状贈呈	81
第10	二輪車・自転車利用者の安全対策	82
1	二輪車利用者の安全対策	82
2	自転車利用者の安全対策	83
第6章	鉄道及び踏切の交通安全	87
第1	鉄道の交通安全	87
1	鉄道交通環境の整備	87
2	運転保安設備等の整備	88
第2	踏切道の安全確保	88
1	踏切道の安全を図るための措置	88
第7章	救急と救済	90
第1	救助・救急体制の整備	90
1	救助業務体制の整備	90
2	救急業務体制の整備	90
3	多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化	90
4	応急救護知識等普及	90
5	交通事故相談の充実	91
6	相談体制の充実・強化	91
第8章	災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保	92
第1	災害に強い交通施設等の整備	92
1	道路橋梁等の耐震性の強化	92

2 電線類の地中化の促進	93
3 交通規制用装備資機材等の整備	94
4 災害に備えた道路情報ネットワーク網構築	94
5 災害に備えた気象情報等の充実	94
第2 災害時の交通安全の確保	95
1 緊急通行車両等の交通の確保	95
2 信号機の減灯対策	96
3 救急活動等	96
4 大規模事故等発生時の交通規制の実施	96
5 災害への備えに関する広報啓発	97
第9章 交通安全対策の推進	98
第1 広報活動の充実	98
1 広報活動	98
2 交通安全日	98
3 シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進	98
4 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進	99
5 二輪車・自転車対策に対する広報啓発活動	99
6 トラック・貨物自動車対策に対する広報啓発活動	99
第2 計画の推進	100
1 行政機関	100
2 事業者、団体等	100
3 住民参加	100

第1章 計画の考え方

第1 計画策定の主旨

区内の交通事故件数及び交通事故による死傷者数は、10年前と比較すると着実に減少しており、平成29年から2年連続で増加しましたが、令和元年は減少をしました。しかし、区内の事故件数に占める自転車事故件数の割合は年々増加しており、令和元年は45.9%と東京都の平均値39.0%と比較して高い状態です。歩行者との接触などによる死亡事故も発生しており、その賠償責任が社会問題にもなっています。

区内の交通状況を見ると、景気の拡大に伴う交通量の増大、またロジスティックなど物流施設が増加している臨海部やその周辺で動きが活発になっています。また、2021年に開催予定の東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、今後も交通量が増加していくことが見込まれます。

今後は、交通事故状況や交通環境の変化を見据え、自転車事故をはじめとする車両の交通事故、また中高年の交通事故を減少する施策を推進する一方、交通環境を改善する都市基盤の整備を進めていく必要があります。

区では、安全で快適な住みよいまちを実現するために、平成28年度（2016年度）から令和2年度（2020年度）の間に行政機関等が講ずるべき交通安全施策の大綱となる「第10次大田区交通安全計画」を策定しました。この計画に基づき、「令和2年度大田区交通安全実施計画」を策定します。

なお、本計画については、令和2年度当初に予定をしていた計画を記載しており、新型コロナウイルスの影響による中止など、当初予定と変更となる可能性があります。

第2 計画の性格

この計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により策定された「第10次大田区交通安全計画」に基づき、大田区交通安全協議会が策定します。

本区の区域を管轄する行政機関等が実施する陸上交通の安全に関する総合的施策を明らかにするものであり、本年度の関係行政機関の行動指針となります。

第2章 交通災害の現状と課題

第1 区内の交通状況

人口は734,493人、世帯数は396,961世帯です。(令和2年1月1日時点)

多摩川を挟んで川崎市と対面しており、東西に走る環状七号線、環状八号線、南北に湾岸道路、産業道路、第一京浜国道、第二京浜国道、中原街道などの主要幹線道路が走っています。道路率は12.5%となっています。(行政区域面積に対する道路面積の割合、平成31年4月1日時点の23区平均は16.5%)

警視庁の交通量調査(令和元年11月)によると、都県境交通量は2,147,989台で、うち本区の都県境交通量(7地点)は344,511台であり、神奈川県境の全交通量(17地点)695,684台の49.5%を占めています。[表1]

一方、区内の自動車保有台数は平成30年3月31日時点で224,117台となっています。これは人口当たりでは3.26人に1台、世帯で見ると1.75世帯に1台になります。自動車保有台数の内訳は、乗用車が135,174台で全体の60.3%を占めて最も多く、以下貨物車40,974台、二輪車36,478台、その他車両は11,491台となっています。5年前と比較すると乗用車0.3%、二輪車12.9%とそれぞれ減少し、貨物車0.5%、その他車両は7.9%と増加しています。[表2]

区内の道路は幹線道路を中心として交通渋滞が慢性化しており、騒音、振動、排出ガス等の交通公害の原因にもなっています。そして、過密化した市街地では幅員が狭い道路が多く、安全性の確保が難しい箇所も存在しています。

表1 都県境交通量(台)
(平成26年から令和元年、45地点調査)

項目 \ 年	26	27	28	29	30	1
都 県 境	2,196,871	2,206,005	2,217,680	2,186,663	2,134,976	2,147,989
神 奈 川 県 境	703,610	712,540	712,037	700,924	690,863	695,684
大田区の都県境	337,159	348,416	348,041	340,598	335,533	344,511

表2 自動車保有台数(台)
(区内、平成25年から30年)

項目 \ 年	24	25	26	27	28	29	30
乗 用 車	136,366	135,641	135,660	135,172	131,290	135,073	135,174
貨 物 車	40,877	40,767	40,861	41,106	37,810	41,036	40,974
二 輪 車	42,856	41,865	40,803	39,886	38,802	37,640	36,478
そ の 他	10,617	10,650	10,829	11,070	11,188	11,338	11,491
計	230,716	228,923	228,153	227,234	219,090	225,087	224,117

第2 区内の交通事故発生状況

令和元年の区内の交通事故発生状況は、[表3]のとおり事故件数1,332件、死傷者数1,486人（死者数7人、重傷者数59人、軽傷者数1,420人）であり、前年比で発生件数113件、死者数3人、軽傷者数152人減少、重傷者数3人増加となりました。人口10万人当たりの死傷者数は202.3人となっており、前年より20.7人減少しています。事故件数は10年前から約半数になっている一方で、死者・重傷者を伴う重大事故の比率が高まっている傾向にあります。

表3 事故件数（件）・死傷者数（人）
（区内、平成22年から令和元年）

年 項目	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1
事故件数	2,558	2,305	2,044	1,716	1,528	1,470	1,279	1,348	1,445	1,332
死者数	10	13	14	13	5	11	11	3	10	7
重傷者数	30	31	15	19	12	10	11	37	56	59
軽傷者数	2,818	2,497	2,254	1,884	1,687	1,664	1,472	1,469	1,572	1,420
死傷者数計	2,858	2,541	2,283	1,916	1,704	1,685	1,494	1,509	1,638	1,486
10万人当たりの 死傷者数	412.2	365.9	327.7	273.2	240.9	236.6	208.3	206.8	223.0	202.3

人口は翌年1月1日時点

[表4]は、死傷者数を年齢層別で分類したものです。全体では前年から152人減少しており、一番多いのは40歳代で、平成24年以降、最も多くなっています。以下50歳代、30歳代、20歳代と続いています。

子どもの死傷者数については、前年比で、幼児は5人、小学生は8人が減少しており、中学生は8人増加となっています。

次に、高校生、20歳未満、20歳代の若年層の死傷者数は前年比で、高校生は1人増加、20歳未満は6人、20歳代が10人減少となりました。

30歳以上65歳未満の死傷者数は前年比で、30歳代は64人減少、40歳代は7人増加、50歳代は17人、60～64歳は20人減少しました。また、40歳代の全体に占める割合は21.1%と非常に高くなっています。

65～69歳の高齢者の死傷者数は前年比22人減少、70歳以上は16人減少し、65歳以上の合計は全死傷者数の18.4%を占めています。

表4 年齢層別死傷者数(人)
(区内、平成22年から令和元年)

年齢層 \ 年	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1
幼 児	68	55	39	20	31	28	34	22	30	25
小 学 生	126	99	80	69	50	53	39	55	50	42
中 学 生	50	35	26	23	19	17	13	13	12	20
高 校 生	69	59	45	42	39	30	26	24	26	27
20 歳 未 満	66	56	53	39	20	30	15	28	31	25
20 歳 代	462	411	319	278	238	248	192	211	215	205
30 歳 代	590	502	440	384	331	304	293	240	288	224
40 歳 代	517	467	480	395	402	367	343	359	306	313
50 歳 代	338	296	298	262	226	233	221	221	280	263
60 ～ 64 歳	193	196	180	95	102	101	64	72	89	69
65 ～ 69 歳	145	104	113	108	79	91	89	100	93	71
70 歳 以 上	234	261	210	201	167	183	165	164	218	202
計	2,858	2,541	2,283	1,916	1,704	1,685	1,494	1,509	1,638	1,486

人口は翌年1月1日時点

[表5] 人口10万人当たりの年齢層別死傷者数を見ると、平成22年から25年までは20歳未満の人口層が一番多かったですが、平成26年以降は40歳代が一番多い傾向にあります。令和元年度については、40歳代、50歳代、20歳未満の順に死傷者数が多いです。人口構成の変化と交通事故発生状況にあわせた施策を推進する必要があります。

表5 人口10万人当たりの年齢層別死傷者数（人）
（区内、平成22年から令和元年）

年齢層 \ 年	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1
幼児	217.4	174.6	120.9	61.2	93.8	84.0	101.7	65.6	88.8	75.4
小学生	414.8	329.3	263.0	227.2	163.5	172.0	126.2	175.7	159.8	133.0
中学生	331.5	230.9	166.8	148.0	122.2	110.4	84.1	85.3	78.6	131.1
高校生	473.8	396.1	293.9	269.7	249.8	190.0	164.6	151.6	166.1	172.1
20歳未満	640.3	546.8	486.2	352.6	179.9	262.5	131.1	243.2	262.9	213.9
20歳代	517.8	468.4	350.5	305.4	258.8	268.9	205.0	220.6	219.2	202.8
30歳代	521.2	455.1	391.2	346.9	302.0	280.5	272.7	224.3	270.2	211.6
40歳代	511.1	444.6	428.4	342.4	342.1	310.6	283.5	298.5	256.2	265.5
50歳代	427.4	378.8	372.5	323.3	271.1	269.3	251.8	240.3	292.6	263.7
60～64歳	381.4	384.2	373.5	213.1	248.3	259.1	171.5	198.1	245.0	189.3
65～69歳	355.3	262.7	267.8	246.6	172.6	190.6	184.2	220.9	222.4	184.8
70歳以上	235.8	254.2	197.5	183.2	148.7	161.5	143.7	137.3	176.1	158.2
計	423.5	375.7	327.7	273.2	240.9	236.6	208.3	208.6	206.8	202.3

人口は翌年1月1日時点

[表6]の当事者別事故件数を見ると、普通乗用車が718件で最も多く発生しています。次いで自転車688件、自動二輪240件、歩行者206件と続いています。また、第1当事者では普通乗用車が509件と最も多く発生し全体の38.2%を占める一方、第2当事者では自転車が416件と最も多く発生し全体の31.2%を占めております。

表6 当事者別事故件数(件)
(区内、令和元年)

		第1当事者	第2当事者	計
乗用車	大型車	8	3	11
	中型車	0	0	0
	準中型車	2	0	2
	普通車	509	209	718
	軽自動車	52	34	86
貨物車	大型車	31	9	40
	中型車	38	7	45
	準中型車	48	21	69
	普通車	103	31	134
	軽自動車	106	62	168
特殊車		1	1	2
二輪車	自動二輪	86	154	240
	原付	37	44	81
自転車		272	416	688
歩行者		12	194	206
その他(※)		27	147	174

※「その他」は「相手なし」、「不明」、「物件等」、「列車」を含む

[表7]の状態別死傷者数を見ると、死者数では中型貨物車（車両）の1人に対し、自転車及び歩行者では各3人発生しています。重傷者数では自転車22人、歩行者15人、自動二輪11人の順に発生しています。全死傷者数では自転車が582人と一番多く、次いで普通乗用車249人、歩行者221人、自動二輪198人となっています。

表7 状態別死傷者数（人）
（区内、令和元年）

		死者	重傷者	軽傷者	計
乗用車	大型車	0	0	6	6
	中型車	0	0	0	0
	準中型車	0	0	0	0
	普通車	0	3	246	249
	軽自動車	0	2	40	42
貨物車	大型車	0	0	9	9
	中型車	1	0	7	8
	準中型車	0	0	22	22
	普通車	0	3	30	33
	軽自動車	0	0	60	60
特殊車		0	0	1	1
二輪車	自動二輪	0	11	187	198
	原付	0	3	52	55
自転車		3	22	557	582
歩行者		3	15	203	221
その他（※）		0	0	0	0

※「その他」は「相手なし」、「不明」、「列車」、「自転車以外の軽車両」を含む

[表8]は、区内の交通事故に対する自転車の関与率を年ごとに計上したものです。これまで自転車事故件数は減少傾向にありましたが、平成29年から3年連続で増加し、令和元年は前年比で12件増加しました。また、自転車の事故関与率について令和元年は45.9%であり平成28年から4年連続で増加しています。

表8 自転車事故件数等の推移（区内、平成22年から令和元年）
 （第1当事者・第2当事者件数合計から自転車同士の事故件数を除いたもの）

項目 \ 年	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1
事故件数（件）	2,558	2,305	2,044	1,716	1,528	1,470	1,279	1,348	1,445	1,332
自転車事故件数（件）	1,106	1,015	866	715	616	503	459	494	600	612
自転車の事故関与率（%）	43.2	44.0	42.4	41.7	40.3	34.2	35.9	36.6	41.5	45.9

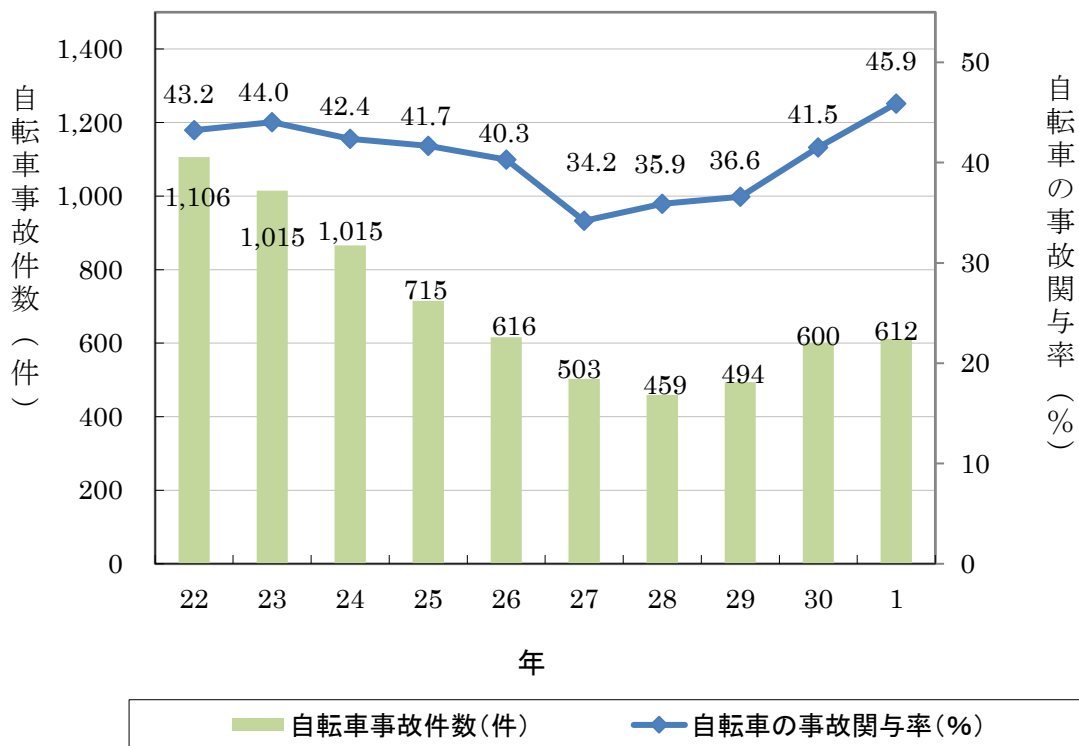


図1 自転車事故件数等の推移（区内、平成22年から令和元年）
 （第1当事者・第2当事者件数合計から自転車同士の事故件数を除いたもの）

[表9]の交通事故類型別発生状況を見ると、「人対車」の事故件数において、令和元年は前年比で35件、「車対車」の事故件数は111件減少、車の単独事故は33件増加し、踏切事故はありませんでした。事故件数の一番多い「車対車」が、全事故の73.7%を占めています。

表9 交通事故類型別発生状況(件)
(区内、平成22年から令和元年)

項目 \ 年	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1
人 対 車	384	323	280	228	245	225	201	193	241	206
車 対 車	2,029	1,874	1,706	1,401	1,248	1,197	1,043	1,053	1,093	982
車 単 独	145	107	57	85	35	48	34	102	111	144
踏 切	0	1	1	2	0	0	1	0	0	0
計	2,558	2,305	2,044	1,716	1,528	1,470	1,279	1,348	1,445	1,332

1 子どもの交通事故

令和元年の子ども（幼児、小学生、中学生）の交通事故件数は71件で、平成26年の80件から9件減少していますが、前年比では5人増加しました。（図2）

全事故件数に占める割合は、平成28年には4.07%と大きく低下したものの、令和元年は平成26年と29年と同水準となっております。（図3）

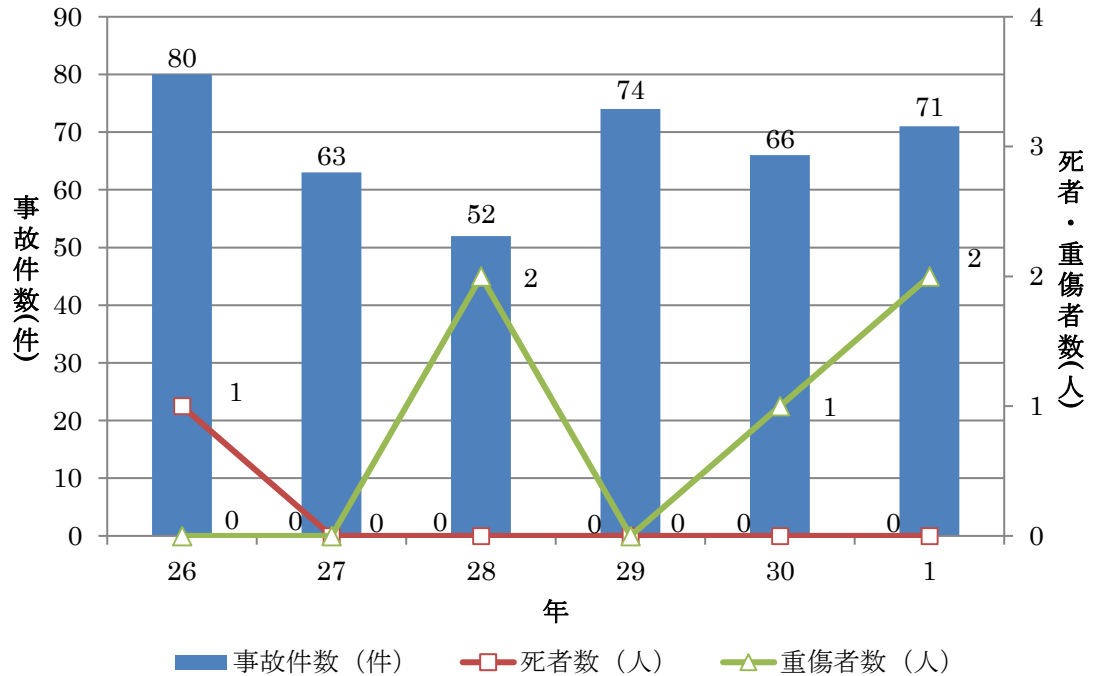


図2 子どもの事故件数等の推移（区内、平成26年から令和元年）
（事故件数は第1当事者・第2当事者の合計）

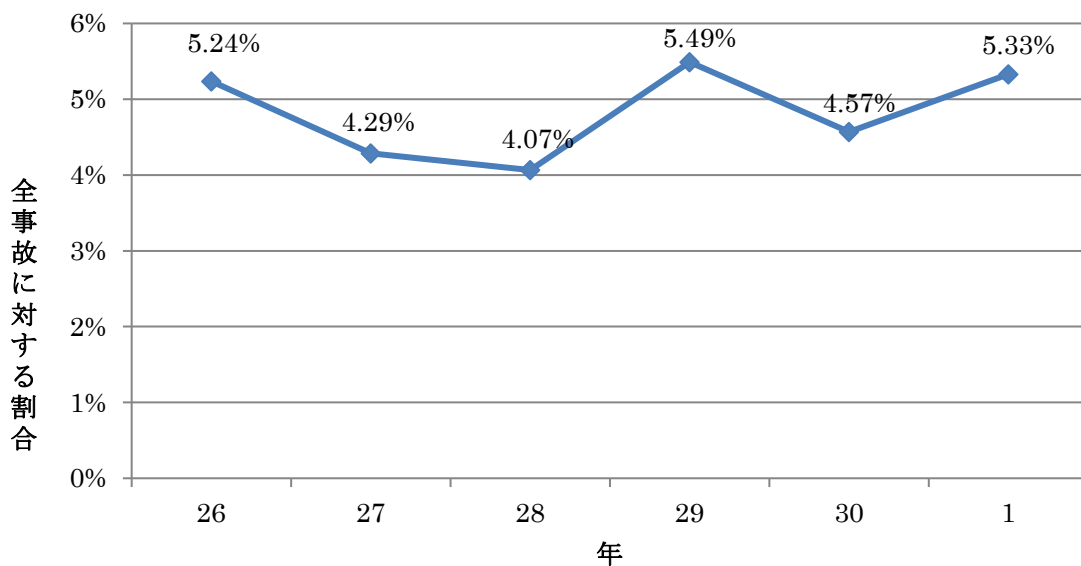


図3 子どもの交通事故が全事故に占める割合の推移（区内、平成26年から令和元年）

2 高齢者（65歳以上）の交通事故

令和元年の高齢者の事故件数は、前年比で75件減少し、死者数も1人減少しています。（図4）

また、高齢者交通事故が全事故に占める割合は、令和元年は37.2%と前年に対し減少したものの、平成26年からは増加傾向にあります。（図5）

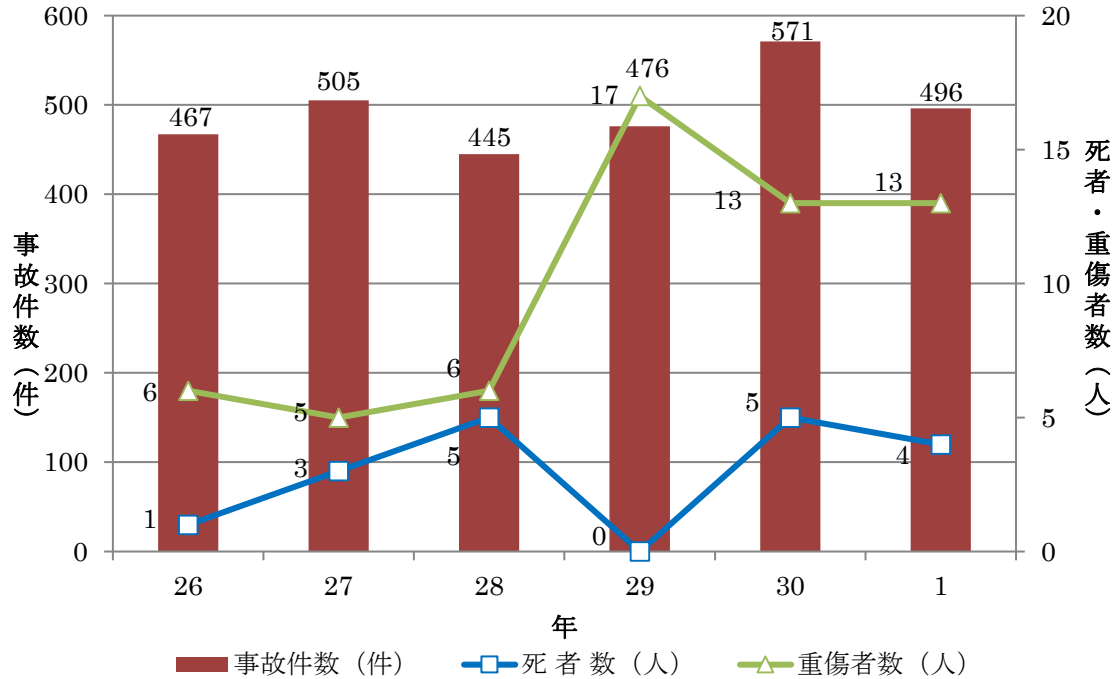


図4 高齢者の事故件数等の推移（区内、平成26年から令和元年）
（事故件数は第1当事者・第2当事者の合計）

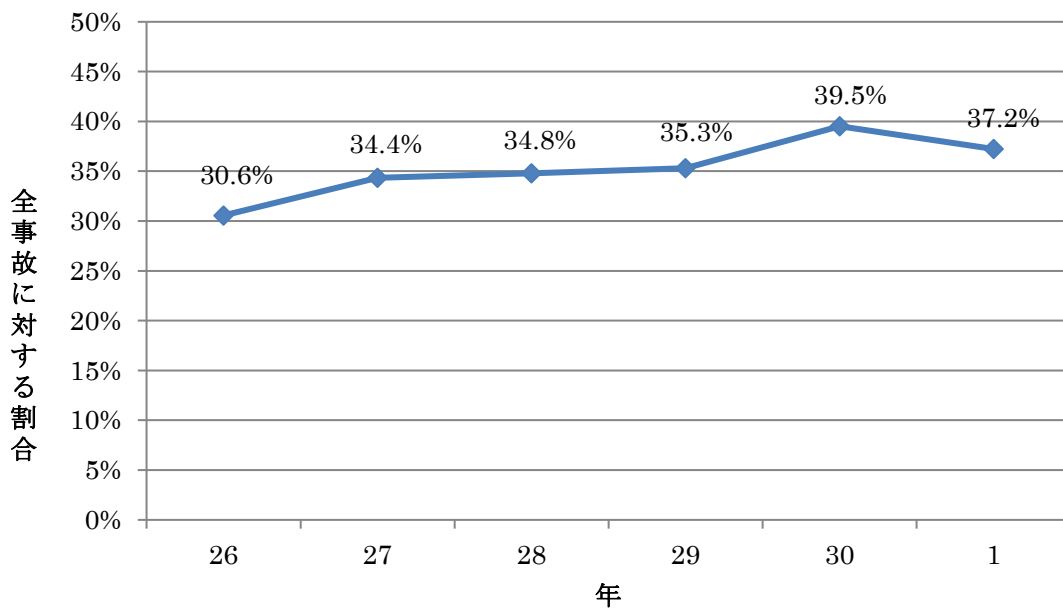


図5 高齢者の交通事故が全事故に占める割合の推移（区内、平成26年から令和元年）

3 自転車の交通事故

自転車事故件数は平成28年までは減少傾向にありましたが、29年から増加し、令和元年は前年比で12件増加しました。死者数も30年に4人、令和元年に3人であり、重傷者数も30年に23人、令和元年に22人と過去6年の間で多い状況です。(図6)

自転車事故の原因を詳細に見ると、「安全不確認」が98件と最も多く、「ハンドル操作」が67件、「交差点安全進行違反」が64件、「一時不停止」が48件となっています。(図7)

自転車事故の主な原因の推移を見ると、全体的に平成30年までは減少傾向だったものの、ここ2年間で件数が増えており、特に「安全不確認」の件数が大きく増えていることが分かります。(図8)

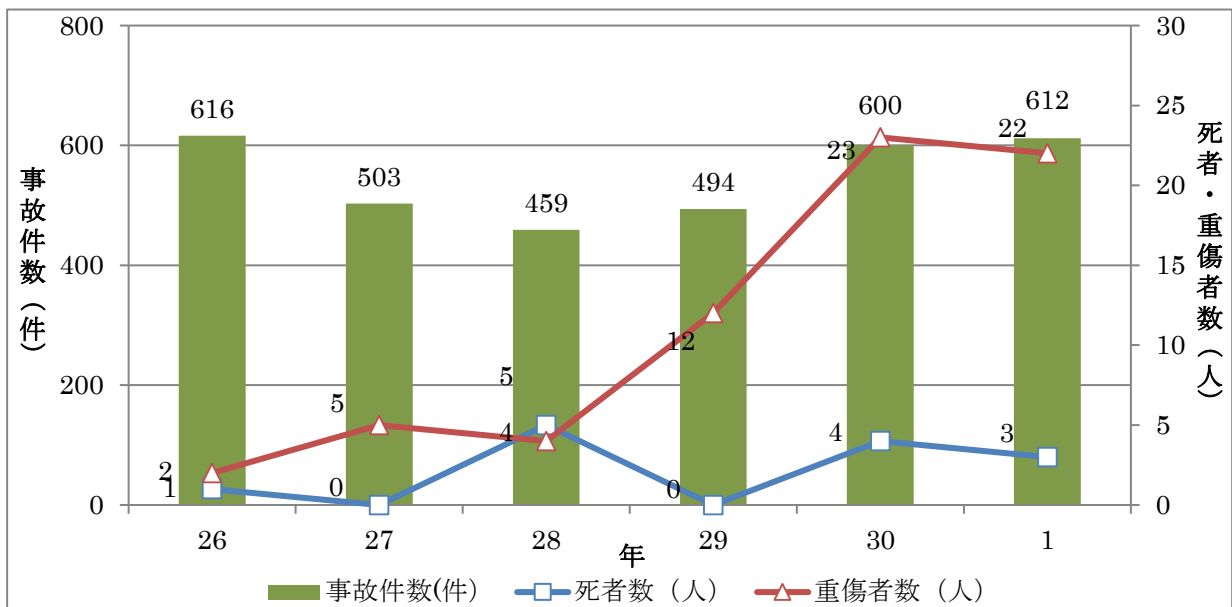


図6 自転車事故件数等の推移(区内、平成26年から令和元年)
(第1当事者・第2当事者件数合計から自転車同士の事故件数を除いたもの)

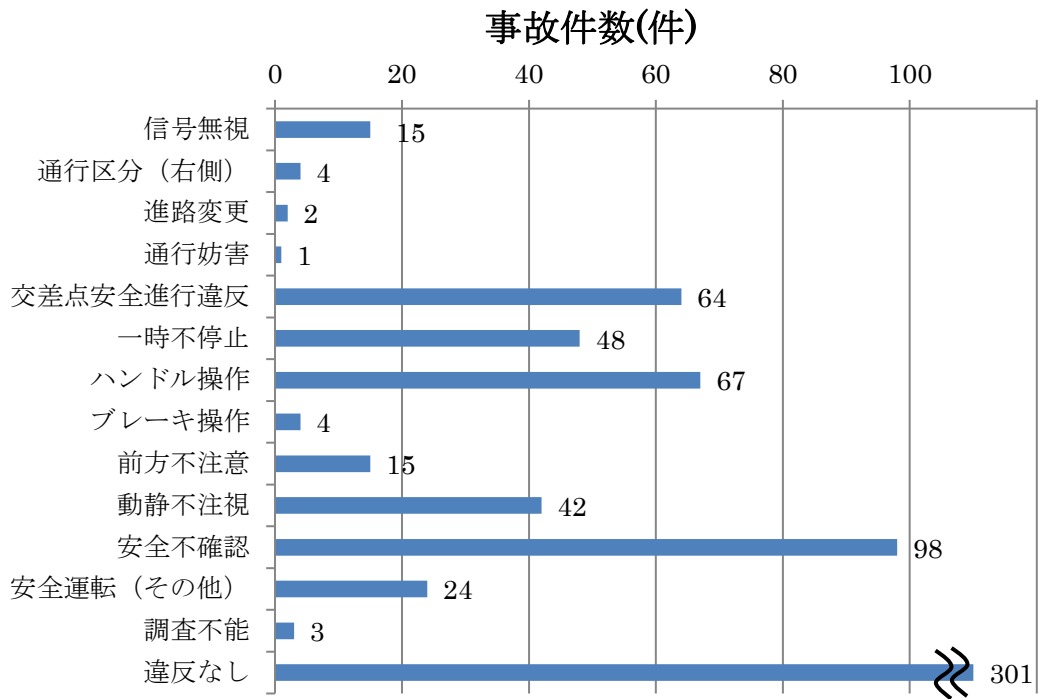


図7 自転車事故の原因(区内、令和元年)
(事故件数は第1当事者・第2当事者の合計、「違反なし」は301件)

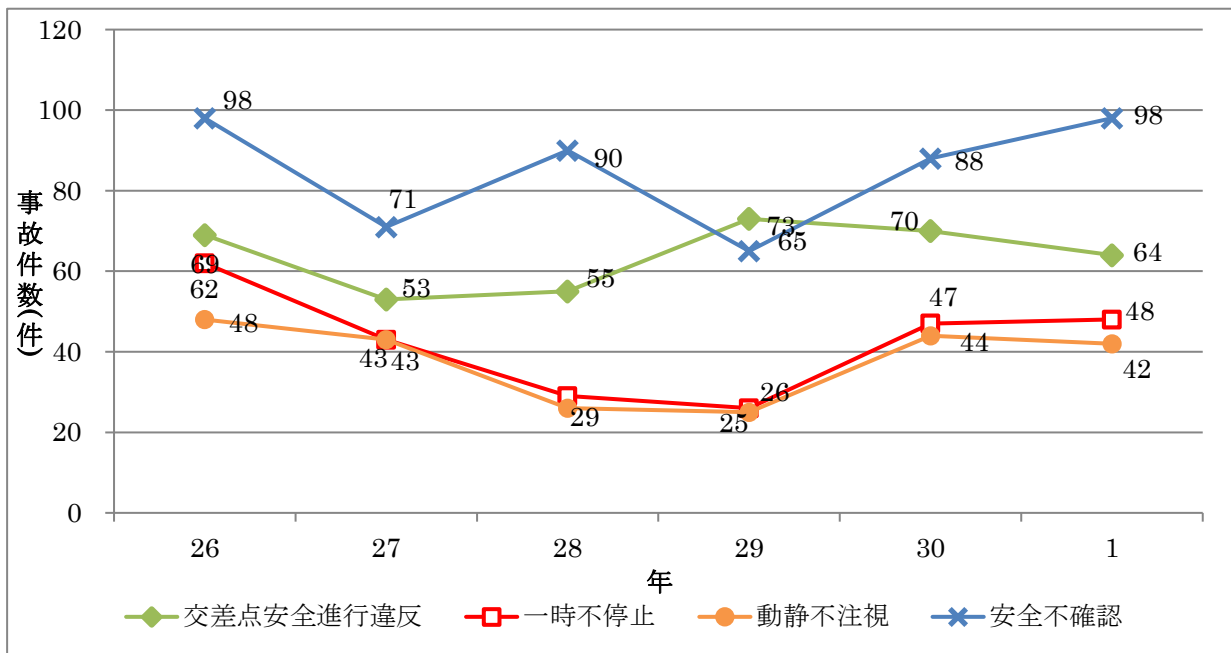


図8 主な原因別に見た自転車事故の推移(区内、平成26年から令和元年)

4 二輪車の交通事故

二輪車事故件数については、平成26年の402件から減少傾向にあります。死者数は30年に5人、重傷者数は29年に18人、30年に23人、令和元年に14人と近年重大事故が多い傾向にあります。（図9）

また、二輪車事故が全事故に占める割合を見ると、依然として全事故の4分の1程度を占めています。（図10）

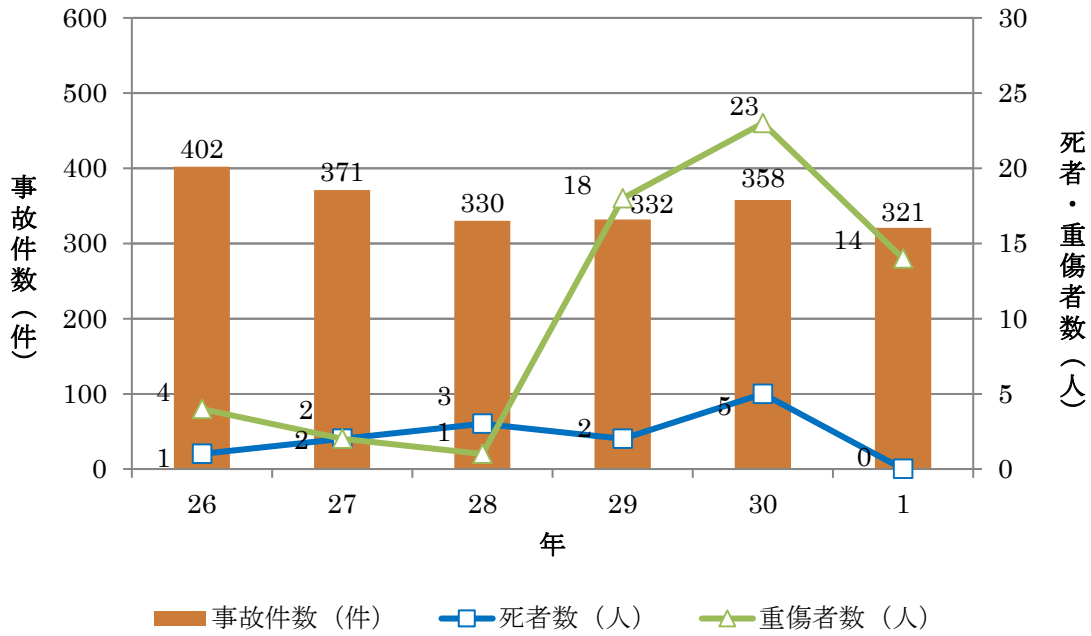


図9 二輪車事故件数等の推移（区内、平成26年から令和元年）
（事故件数は第1当事者・第2当事者の合計）

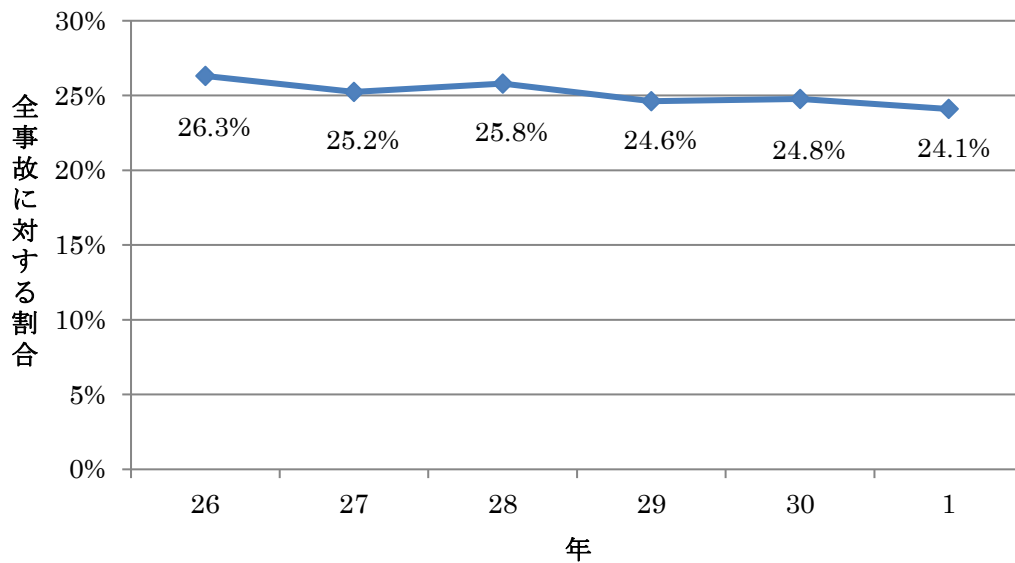


図10 二輪車事故が全事故に占める割合の推移（区内、平成26年から令和元年）

5 飲酒運転（酒酔い）による交通事故 ※酒気帯びを除く

飲酒運転による交通事故は、平成 29 年に自動車による 2 件が発生しています。令和元年度は 0 件でした。（図 11）

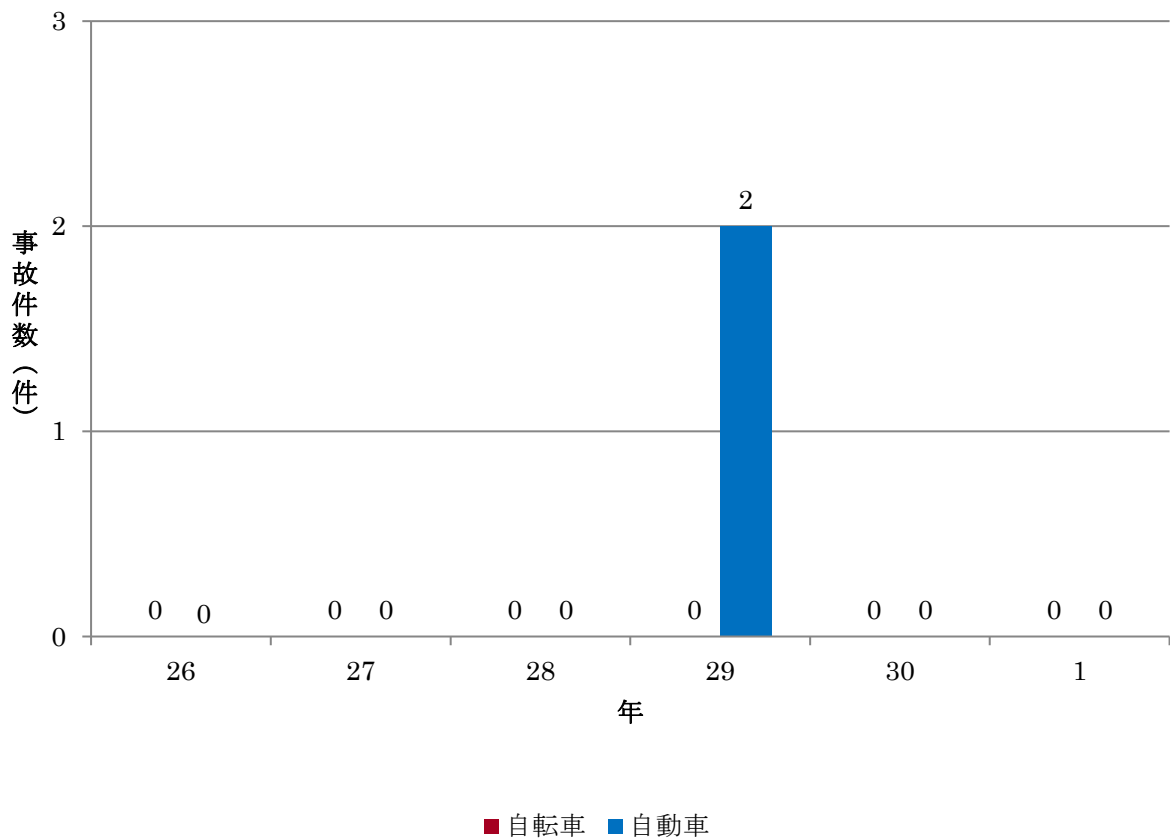


図 11 飲酒運転（酒酔い）による事故件数の推移（区内、平成 26 年から令和元年）
（事故件数は、第 1 当事者の件数）

第1 課題

1 子どもの事故に対する課題

区内での子どもの交通事故は、平成26年と令和元年の比較では事故件数は80件から71件へと減少していますが、全事故件数に占める割合は5.24%から5.33%と同じ水準です。また、令和元年5月に滋賀県大津市で散歩中の園児が巻き込まれる重大事故が発生しており、未就学児が集団で移動する経路についての安全対策をする必要があります。

2 高齢者の事故に対する課題

区内での高齢者の通事故件数は、平成26年と令和元年の比較では事故件数が467件から496に増加し、死傷者数、重傷者数ともに大きく増加しております。また、区内の交通事故全体に対する高齢者の事故件数の割合は、26年の30.6%に対し37.2%と例年増加傾向にあります。さらに、平成31年4月に豊島区池袋で発生した、高齢者による自動車事故のように、アクセルとブレーキの踏み間違いによる重大事故が社会的にも多く発生しております。

3 自転車事故に関する課題

自転車の利用者層は幼児から高齢者まで幅広く、電動アシスト付き自転車の普及や健康増進目的の自転車利用等その利用範囲も広がっています。事故件数は減少傾向にあるのに対し、自転車事故の件数は増加傾向にあり、令和元年は事故全体に占める割合が45.9%と非常に高い状態です。

4 二輪車事故に対する課題

区内の交通事故全体に対する二輪車事故の割合は全事故の4分の1程度を占めています。二輪車の事故は、自動車の事故と比べて重大事故になりやすいという特徴があるため、その件数を減らす必要があります。

5 飲酒運転に対する課題

飲酒運転による死亡事故が全国で多発したことを受け、飲酒運転撲滅運動が広まりました。その結果、交通事故死者数は確実に減少に転じました。区内では酒酔い運転は過去6年間で平成29年の2件のみの発生となります。しかし、今後も飲酒運転による事故が発生しないように啓発を継続していかなければなりません。

第2 課題に対する施策の方針

区内の交通事故の現状を踏まえた上で、5つの課題解決に向け、次のとおり施策の重点を定めます。

1 子どもの交通安全の確保

将来を担う子どもたちが交通事故に巻き込まれないよう、また交通事故の加害者とならないように警察や関係者と協力し、交通安全教育の徹底を進めていきます。また、保育園や小学校などの周辺への交通環境の整備等の充実についても進めていきます。

2 高齢者の交通安全の確保

高齢化の進行に伴い、全事故に占める高齢者事故の割合が今後も高くなっていくことが見込まれます。高齢者に配慮した道路交通環境の整備を推進していくことや、高齢者に的を絞った交通安全啓発の実施を充実していきます。

3 自転車の安全利用の推進

自転車事故を防止し、ルールやマナーを遵守しない自転車運転や駅周辺にあふれる放置自転車等をなくすため、平成23年3月に策定した「大田区自転車等利用総合基本計画」に基づき、平成25年3月に整備計画を策定しました。整備計画について個別具体的に推進していきます。また、区では自転車を安全・安心に利用できるよう大田区自転車条例を改正し、自転車利用に対する法令遵守の義務及び自転車の施錠の義務を定めています。条例の周知及び啓発について今後も継続して推進していきます。

4 二輪車事故の防止

重大事故の多い二輪車事故を防止するため、運転者に対する交通安全教育・啓発を充実させるとともに、交通安全施設の整備、交通規制・取締り等を総合的に推進していきます。

5 飲酒運転の根絶

重大事故につながる飲酒運転は、一般的な交通違反や交通事故と違って極めて悪質性の高いものです。道路交通法の改正により罰則が強化された結果、発生件数は大きく減少してきました。しかしながら、交通事故に至らないまでも飲酒運転の実態は後を絶ちません。今後も飲酒運転の根絶に向けた取り組みを推進していきます。

今後予想される交通環境の変化に対応するため、次のとおり施策の方針を定めます。

1 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた整備

本区では、東海（大井ふ頭中央海浜公園）に東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会のホッケー競技場が整備される予定です。これに伴い、競技場周辺には区内外からの来訪者も増えることが予想されます。誰もが安心して安全に競技会場や周辺観光地を通行できるよう、交通環境の整備を検討・実施します。

2 外国人に対する交通安全啓発

平成 22 年 10 月に羽田空港が再国際化したこと、令和 2 年 3 月に新飛行経路の運用が開始されたことにより、アジアをはじめ海外との交流機会が大幅に増えています。今後ますます在住外国人や訪日外国人が増加することを見据え、基本的な交通ルール等の周知に重点をおいた交通安全啓発を推進します。

3 ホームドア整備促進事業

高齢者や障がい者の安全性の向上をさらに図ることを目的として、大田区鉄道駅バリアフリー推進事業費補助対象にホームドアの設置を追加しました。

今後も東京都や鉄道事業者など、関係機関との協議や調整を重ねた上で、東京都と協調して補助を行い、ホームドアの整備を促進します。

4 自転車走行環境の整備

区では、平成 28 年 3 月に「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」を策定しました。本計画に基づき、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に安心して通行できるよう、平成 28 年度～令和 5 年度までに、区道約 170km の自転車走行環境を整備します。また、整備だけではなく、自転車利用者や小学生を対象とした、広報による啓発も推進していきます。

第2部 施策

第1章 道路交通環境の整備

第1 安心・安全な生活道路の構築

1 歩道の整備

歩行者等を自動車交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩道の未整備区間や幅員の狭い区間において歩道の整備を進めます。

平成18年に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）及び平成21年に改正された「東京都福祉のまちづくり条例」を踏まえ、公共交通の旅客施設等とも連携を図りながら、車いすでもすれ違うことのできるバリアフリーに対応した幅員2m以上の歩道整備や視覚障がい者誘導用ブロックの設置など、障がい者や高齢者を含む区民の誰もが安心して歩ける歩道の整備に取り組めます。

(1) 視覚障がい者誘導用ブロックの整備

高齢者や障がい者を含むすべての区民が安全かつ快適に通行できるよう、車道と歩道の段差解消や視覚障がい者誘導用ブロックの設置などバリアフリー化を図ります。

(区)

区分		実施機関	事業量
視覚障がい者 誘導用ブロック	設置	区 (都市基盤整備部)	620枚
	修繕		347枚

(2) ガードレールの整備

ガードレールの設置を進めるとともに、既設のガードレールを維持するため、修繕や塗装を行います。

(区)

区分		実施機関	事業量
ガードレール	設置・修繕	区 (都市基盤整備部)	700m
	塗装		1,830m

(3) 区画線の整備

歩行者と車両の安全な通行を確保するため、区画線を整備します。また、工事等で消去した区画線については、早急に復旧します。

(都、区)

区分		実施機関	事業量
区画線	更新	都	15,000m
	設置	区 (都市基盤整備部)	44,500m
	消去		1,690m

2 生活道路及び通学路における交通事故対策の推進

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 30km/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を推進します。

また、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、必要な諸対策を推進します。

(警視庁)

(1) ゾーン 30 の設置

下丸子三・四丁目地区に「ゾーン 30」を新規に設置して生活道路の充実を図り、交通事故対策を推進します。

(警察署)

【参考】ゾーン 30 の整備地区

区内の整備区域一覧

実施機関	対象
大森警察署	大森東一丁目
田園調布警察署	田園調布一～三丁目 雪谷大塚町
蒲田警察署	萩中二・三丁目 東糀谷五丁目 蒲田三丁目
池上警察署	東矢口二丁目 久が原一・二・四～六丁目

令和 2 年度 新規整備区域



(2) 通学路の安全点検の推進

通学路の管理者と連携し、通学路の安全点検を行います。また、学校関係者、保護者等の登下校時における見廻り活動を推進します。

(区)

(3) ビッグデータの活用、通学路交通安全プログラムの推進

自治体により抽出された、生活道路における通過交通の進入抑制・速度低減対策による安全対策を重点的に推進するエリアにおいて、E T C 2.0 (※) などのビッグデータを活用した経路情報、速度情報等の提供や有識者による技術的助言の実施などの技術支援の仕組みを構築し、自治体等と連携して効果的・効率的に対策を行います。また、通学路において「通学路交通安全プログラム」等に基づき、安全な通行空間を確保するため、関係機関と連携を図りながら対策を行います。

※E T C 2.0

E T C 2.0 とは、いままでの E T C の高速道路利用料金収受だけではなく、渋滞回避や安全運転支援といった、ドライバーに有益な情報を提供するサービスです。

(関東地方整備局)

3 道路の整備

細街路に入り込む通過交通を排除し、歩行者及び自転車利用者の事故を減少させるため、幹線道路の整備を進めます。

(1) 国道の整備

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

(関東地方整備局)

(2) 放射道路、補助道路、区画街路の整備

都市計画道路の体系的なネットワーク化を図り、安全で快適な都市空間を形成するため、放射道路、補助道路や区画街路の整備を進めます。

(国、都、区)

区分	実施機関	事業量
① 道路整備事業 (放射第 19 号線)	国	980m
② // (放射第 17 号線)	都	1,495m
③ // (放射第 19 号線)		1,520m
④ // (補助第 27 号線)		440m
⑤ // (補助第 29 号線)		166m
⑥ // (補助第 27 号線)		628m
⑦ // (補助第 43 号線)	区 (都市基盤整備部)	275m
⑧ // (補助第 44 号線)		637m
⑨ // (区画街路第 1 号線)		540m
⑩ // (区画街路第 7 号線)		延長 60m 交通広場 5, 900 m ²
⑪ // (区画街路第 4・5・6 号線)	独立行政法人 都市再生機構	延長 1,266m 交通広場 7,000 m ²
⑫ // (都市高速道路第 1 号線)	首都高速道路 株式会社	60m

①放射第 19 号線 (第一京浜国道) (南蒲田一丁目～東六郷一丁目)

②放射第 17 号線 (産業道路) (大森東三丁目～東糀谷一丁目)

③放射第 19 号線 (第一京浜国道) (大森中一丁目～蒲田四丁目)

④補助第 27 号線 (東邦医大通り) (大森西二丁目～四丁目)

⑤補助第 29 号線 (東馬込二丁目)

⑥補助第 27 号線 (大森北三丁目～五丁目)

⑦補助第 43 号線 (仲池上二丁目)

⑧補助第 44 号線 (上池台三丁目～五丁目、中馬込一丁目)

⑨区画街路第 1 号線 (北千束一丁目～三丁目)

⑩区画街路第 7 号線 (蒲田五丁目)

⑪区画街路第 4・5・6 号線 (羽田空港一丁目、二丁目)

⑫都市高速道路第 1 号線 (高速大師橋) (羽田二丁目、三丁目)

(3) 道路の舗装、維持

路面の老朽及び破損箇所の小規模な打ち換えや日常的な保守、応急的処理の維持工事を実施します。

(都、区)

区分	実施機関	事業量
路面補修	都	1,840m
アスファルト 舗装工事	区 (都市基盤整備部)	8,665 m ²

4 交差点の整備

(1) 主要交差点の立体交差化及び改良工事

幹線道路の交差点のうち著しい交通渋滞箇所の立体交差化を進めます。

特に蒲田立体化交差事業（平成 15 年 3 月事業認可）では、国道 15 号（第一京浜国道）と環状八号線の南蒲田交差点の立体化が平成 24 年 12 月に完成し、恒常的な渋滞が解消されました。今後、歩道整備及び、電線の地中化により安全で快適な歩行空間等の整備を進めます。このほか幹線道路の安全対策では、特に事故率の高い箇所を抽出し、交差点改良等の事故削減対策を実施します。

(国)

(2) 交差点の改良

歩道張り出し等による交差点のコンパクト化に加えて、二輪車の安全な交差点通行を確保するため、幹線・準幹線道路等の二輪車交通事故が多い交差点において、交差点流入部の右折車線と直進車線との間にゼブラ導流帯を設置するなどの交差点改良を道路管理者と連携を図りながら進めます。

また、環状交差点における交通方法に関する特例について、周知を図るとともに、環状交差点として改良すべき交差点について検討を行います。

(警視庁)

第2 交通安全施設等整備事業の推進

1 横断歩道橋のバリアフリー化

高齢者や障がい者等の利用が多く見込まれる横断歩道橋については、スロープや機械昇降装置等の必要性を検討した上で改良を行います。

(関東地方整備局、都、区)

2 防護柵の整備

歩行者の無秩序な車道横断を抑制して横断事故を防止し、また車両の路外への逸脱を防止して車両乗員の障害等を最小限に留めるため、防護柵の設置を進めます。

(関東地方整備局、都)

区分		実施機関	事業量
防護柵の設置		都	—
滑り止め舗装 (多摩堤通り)			60m
車線分離標設置			—

3 道路照明の整備

夜間の交通事故防止を図るため、道路照明のLED化を進めます。

(関東地方整備局、都、区)

区分		実施機関	事業量
装飾灯	LED 改良	区 (都市基盤整備部)	—
橋梁灯			—
街路灯	LED 設置		14基
	LED ランプ 交換等	都	150基

4 道路標識等の整備

(1) 規制標識等の整備

ドライバーや歩行者にとって、見やすく、分かりやすい道路標識を整備するため、標識板の大型化、超高輝度化、内照化等を推進します。

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、競技場等施設周辺の交通テレビカメラシステムの整備拡大及び最新化や、関連ルート上の信号機の集中制御化及びストリーム制御の整備拡大などの整備を進めます。併せて、競技場等の整備に伴い、その周辺にある信号施設の景観対策を進めます。

(警視庁)

(2) 道路標識等の点検・整備

道路管理者と常日頃から密に連絡調整し、道路標識及び路面表示等を定期的に点検し、見やすく・分かりやすい道路標識等の整備を進めます。

(警視庁)

(3) 道路標識等の整備

事故防止及び交通の円滑化を図るため、事故発生状況を勘案した道路標識等を整備します。道路標識等の設置にあたっては、視認性や道路環境、交通実態等を考慮して標識板の大型化や信号調整の右直分離化など、状況に応じた整備を進めます。

(都、区)

区分		実施機関	事業量
道路標識	設置	都	-
	修繕		-
道路標識	設置	区 (都市基盤整備部)	17 基
道路標識	修繕		98 基
案内標識	修繕等		1 基

5 信号機の整備・高度化

(1) 歩行者感应制御式信号機の整備

高齢者や身体障がい者等の歩行の安全を確保するため、歩行者用画像感知器を活用して、赤信号で横断を開始する歩行者に対して音声で警告を発する機能や、青信号の時間内に渡り切れないとされる歩行者を感知して青信号の時間を延長する機能、逆に横断歩行者がいない場合には青信号の時間を削減し、車両青信号の時間に振り分ける円滑化の機能を有する歩行者感应制御式の整備を推進します。

(警視庁)

(2) ゆとりシグナルの整備

「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。

(警視庁)

(3) 歩車分離式信号機の整備

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を期待できる歩車分離式信号機の整備を推進します。

(警視庁)

(4) 右折感应型信号機の整備

交差点を右折する車両の需要変動を車両感知器によってリアルタイムで把握し、右折矢印信号の秒数を調整することにより、右折車両の捌き残りや無駄な右折矢印時間をなくす右折感应型信号機の整備を推進します。

(警視庁)

6 交差点対策及び交差点の改良

交差点の形状や交通量(流)等を考慮しながら、幹線道路については右折禁止、進行方向別進行区分、進路変更禁止等の規制を行います。裏通りなど生活道路においては、出会い頭の事故を防止するため一時停止、交差点標示、ストップマーク、カーブミラー等の交通規制と施設の整備を行います。さらに、交通事故の多発している交差点の事故対策として、滑り止め舗装等を実施します。

(区、警視庁)

区分		実施機関	事業量
カーブミラー	設置	区 (都市基盤整備部)	32 基
	修繕・取替		178 基
滑り止め舗装 及び修繕			3,240 m ²

7 その他の交通安全施設等の整備

(1) 二輪車のカーブ地点対策

二輪車のカーブ地点対策として、滑り止め舗装やカラー舗装等の路面改良、路側帯(外側線)の新設・拡幅、減速表示、視線誘導標、ガードレール(パイプ)、カーブミラーの設置、照明の増設・照度アップ等による安全対策を道路管理者と連携を図りながら進めます。

(警視庁)

(2) 見通しの悪い曲線道路等の改良

道路交通の安全性と円滑化を図るため、交通管理者と調整の上、見通しの悪い曲線道路等の改良、中央分離帯の設置、区画線、滑り止め舗装などの施設を整備します。

(都)

8 事故多発箇所などにおける交通安全施設の整備

交通事故が多発する箇所や事故の危険性の高い箇所について、交通安全施設の改良等を行い、交通事故防止を図ります。

(1) 交差点改良などによる交通事故対策

「社会資本整備重点計画」（平成27年9月18日閣議決定）における交通安全施設等整備事業の主要施策の一つである事故危険箇所対策事業では、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点及び単路において、死傷事故の約3割抑止を目標に交通安全施設の整備等、集中的な交通事故対策を行います。

また、国では、幹線道路における交通安全対策として、事故ゼロプラン（事故危険区間解消作戦）により、事故データ及び道路利用者等の声に基づき、交通事故の危険性が高い区間（事故危険区間）を選定し、地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に講じることにより効率的・効果的な交通事故対策を推進するとともに、完了後はその効果を計測・評価しマネジメントサイクルにより逐次改善を図ることとしています。

特に事故発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータを活用した潜在的危険箇所について、東京都公安委員会と道路管理者が連携して対策内容の検討や実査を行い、順次、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必要な対策を行います。

(関東地方整備局、都、警視庁)

(2) 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多現示化を進めます。

信号機の多現示化は、事故防止若しくは円滑化に効果的なことから、今後も継続的に推進していく必要があり、とりわけ歩車分離式信号機や右直分離式信号機は重点的に整備を行います。

(警視庁)

(3) 要請等に基づく交通安全施設等の整備

交通事故が多発する箇所や危険性の高い箇所など、交通安全施設等の整備が必要と認められる箇所について、警視庁の意見を踏まえ、対策を行います。

(関東地方整備局、都、区、警視庁)

9 駐車施設の整備・拡充

(1) 自動二輪車駐車場整備支援事業

ア 東京都道路整備保全公社では、自動二輪車駐車場の設置を促進するため、駐車場事業者に対し、専用料金精算機、バイク施錠設備等の設置費用を助成する等、自動二輪車駐車場の整備を支援します。

また、同公社のホームページ等で「s-park for riders」により都内約470か所の自動二輪車駐車場情報の提供を行います。

(東京都道路整備保全公社)

イ 東京都都市づくり公社では、自動二輪車駐車場の整備を通して、交通渋滞の解消や安全安心で環境に配慮した東京の都市づくりの推進に寄与していくことを目的に、市町村が推進する違法駐車解消地域などにおいて、自動二輪車用駐車場の整備に係る経費の一部を助成します。

既設駐車場等の改造もしくは駐車場を新設する事業者に対して、設備設置等に要する費用を助成します。

(東京都都市づくり公社)

(2) 大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備

大規模小売店舗設置者は、法に基づく「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」により、必要駐車台数や自転車等駐輪台数を確保することが定められており、駐車施設等の整備を実施します。

(都)

10 交通環境のバリアフリー化

区では、高齢者や障がい者の方などが安心して円滑な移動等ができるよう、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称バリアフリー法）」の趣旨に基づき、大田区移動等円滑化推進方針（おおた街なか“すいすい”ビジョン）を策定し、蒲田駅周辺地区と大森駅周辺地区、障がい者総合サポートセンター周辺地区を重点整備地区に指定しました。

蒲田駅周辺地区は平成 23 年度に、大森駅周辺地区については平成 24 年度に、障がい者総合サポートセンター周辺地区は平成 28 年度に区民や事業者など関係者が協力してまち歩きを行いました。これらを基に、バリアフリー法に基づいた基本構想となる大田区移動等円滑化推進計画（蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区及び障がい者総合サポートセンター周辺地区）を策定するとともに、各地区の特定事業計画を取りまとめました。また、警視庁はこれらの地区において、大田区移動等円滑化推進計画に即した交通安全特定事業計画を策定及び公表しています。

（国、都、区、警視庁）



交通環境のバリアフリー化の状況（区内）

1 臨海部の交通ネットワーク機能の強化

国際的な物流拠点が集中している臨海部の物流をより円滑にするため、中央環状線品川線が平成27年3月7日に全線開通しました。東京港と高速道路網の接続を強化するとともに、国道357号線の東京港トンネル部や東京港臨海道路Ⅱ期事業等、港湾地域の道路整備の着実な推進を国等関係機関に要望していきます。

また、国道357号線の多摩川トンネル部の事業化、第二東京湾岸道路の計画の具体化についても同機関に働きかけます。

(都)

2 新たなハイパースムーズ作戦

警視庁及び国道事務所と連携して、三環状道路等(※)道路ネットワークの整備と併せ、既存の道路空間を活用した即効性のある渋滞対策を先進的なITS技術(※)も導入した上で、都内全域に存在する主要渋滞箇所を対象に実施します。

※ 三環状道路…「圏央道(首都圏中央連絡自動車道)」、「外環(東京外かく環状道路)」、「中央環状(首都高速道路中央環状線)」の3つの環状道路の総称

※ ITS…Intelligent Transport System: 高度道路交通システム

(1) ITS等を活用した交通流円滑化

信号制御の高度化・最適化、交通の誘導による交通需要の分散化、PTPS(※)を推進します。

※ PTPS…Public Transportation Priority System: バスなどの公共車両が、優先的に通行できるように支援するシステム。別名公共車両優先システム。

(2) 道路施設等の改善

交差点の改良、右左折レーンの延伸、区画線の変更を実施します。

(3) 駐車場等の有効利用

既存駐車施設を有効活用した荷さばきスペースの確保、客待ちタクシー対策の推進を実施します。

(4) 渋滞対策の普及・啓発

広報媒体等を活用した普及啓発を実施します。

(東京国道事務所、都、警視庁)

1 安全施設の整備等

交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持・向上を図ります。

(首都高速道路)

2 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天・夜間などの事故誘発要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵への更新、道路照明施設、自発光式視線誘導標、高機能舗装、区画線の整備などを重点的に実施します。

また、高齢者などの逆走による事故防止のための標識や路面標示の整備を図るなど、総合的な事故対策を推進します。

(中日本高速道路、東日本高速道路、警視庁)

3 総合的な事故対策の推進

交通事故を減少させるため、事故多発地点等での要因分析を行い、注意喚起カラー舗装や減速レーンマーク、注意喚起看板等の安全対策を実施します。

また、歩行者等の立入りや高齢者等の運転する自動車の逆走による事故防止のため、大型注意喚起看板や路面表示、検知警告システムの導入など総合的な事故対策を推進します。

(首都高速道路、警視庁)

4 標識等の整備

ドライバーの声を反映し、ドライバーにとってよりわかりやすい道路案内標識となるよう、表示内容を改良していきます。

(首都高速道路)

第5 公共交通機関利用の推進

1 公共交通機関への転換対策の推進

(1) バスロケーションシステムの推進

ア 都営バスは、バスロケーションシステムの再構築を進め、都バス運行情報サービスの機能を強化し、新たな情報提供サービスを開始します。

イ 東急バス、京浜急行バスは利用者の利便性向上を図るため、バスロケーションシステムのデータを使用し、停留所での運行情報サービスを改善します。

(都、東急バス、京浜急行バス)

(2) バスレーン対策

ア バスレーン対策の推進による路線バス等の定時運行の確保は、マイカー通勤者等の公共交通機関への利用転換を促進し、自動車交通総量の削減による交通渋滞の緩和及び交通公害の減少に寄与することから、今後も対策を推進していきます。

(警視庁)

イ 二輪車ストップ作戦に併せて、バスレーンキープ作戦の広報啓発活動を実施します。

(警視庁)

2 乗降時の利便性の向上

だれもが乗り降りしやすいノンステップバスの整備を進めていきます。

(都、東急バス、※京浜急行バス)

※京浜急行バスは全車両ノンステップバスになっています。

第6 その他の道路交通環境の整備

1 橋梁の整備

耐荷力・耐久力の向上のため、老朽橋の架け替えを行うとともに、円滑な交通流を確保するため、橋梁の拡幅・架け替え、新設を推進します。

(都、区)

2 道路の緑化推進

(1) 人にやさしい道づくりの推進

「人にやさしい道づくり」、「周辺環境との調和」などを踏まえた景観への配慮及び道路緑化等の環境整備事業を促進します。

(関東地方整備局)

(2) 既設道路の緑化推進

区内交通の円滑化を図るため、緑のネットワークの主軸であり災害時の避難路や緊急物資の輸送路として重要な都市計画道路について、平成28年3月に東京都と特別区及び26市2町が連携し策定した「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」に基づく優先整備路線を整備し、街路樹等の沿道緑化を進めます。

また、区民の暮らしを支える日常の歩行者や自転車の移動ルートや、区民の余暇活動や健康増進を図るため、区内のみどりの骨格を補完する桜のプロムナードなどのみどりの散策路の整備をさらに進めます。

(区)

区分	実施機関	事業量
呑川緑道 (東雪谷三丁目)	区 (都市基盤整備部)	130m

3 自転車走行環境の整備

(1) 区道の整備

交通事故全体に占める自転車事故の割合が高いことから、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に安心して通行できるよう、交通ルールの徹底と自転車走行環境の整備は喫緊の課題となっています。

今後は、自転車走行環境の整備がより効果的であると考えられる路線を中心に、地域や警察等関係機関と調整を図りながら整備を推進し、ネットワーク化を目指します。

(区)

区分	実施機関	事業量
大森管内	区 (都市基盤整備部)	7,600m
調布管内		10,300m
蒲田管内		9,600m
糀谷・羽田管内		2,700m

合計 30,200m



自転車走行環境の整備状況 (区内)

(2) 都道の整備

自転車、歩行者、自動車がともに安全で快適に通行できる空間を創出するため、自転車走行空間及び自転車推奨ルート of 整備を推進します。

(都)

区分	実施機関	事業量
環状八号線 (萩中三丁目～蒲田四丁目)	都	1,340m

4 道路の使用及び占用の抑制

道路上の工事及び作業のための道路の使用及び占用については、道路交通の安全と円滑を確保するため、必要な工事以外は抑制する方針のもと適正な許可を行うとともに、現場パトロール等を通じて、許可条件の遵守、保安施設の整備等の指導を強化します。

また、道路の無秩序な掘り返し工事等による工事の交通渋滞等を未然に防止するため、施工時期の調整と施工方法等の十分な協議を行います。また共同施工を促進するなどの効率化を図ることで、工事の平準化に取り組みます。

特に渋滞等が見込まれる工事などについては、予告看板等による事前の情報提供や施工時のわかりやすい迂回路説明の徹底など、道路利用者の視点に基づいた現場の工事改善を行います。

(関東地方整備局、都、区、警視庁)

5 道路不法占用物件の排除

歩行空間の確保、交通事故の防止及び都市景観の確保を図るため、各関係機関が協力して道路パトロールを実施し、看板、商品、のぼり旗等の不法占用の撤去等の是正指導を行います。自治会や商店会等の地域団体と協働したパトロールを実施することにより、地域一体となった道路利用の適正化を進めます。

(関東地方整備局、都、区、警視庁)

6 緑地・公園等の建設・管理

子どもの路上遊戯等による事故の防止を図るため安全で快適な遊び場を提供し、だれもが憩いの場として利用できる公園等を整備します。

また、障がい者や高齢者等誰もが利用できるよう配慮するとともに、緑の回復・保全や地域に根ざした公園づくりを進めます。

(区)

区分		実施機関	事業量
新設・増設	用地取得	区 (都市基盤整備部) (空港まちづくり本部)	2か所
	整備		2か所
改修			1か所

計 5か所

[用地取得] 田園調布せせらぎ公園、洗足池公園

[整備] 洗足池公園、桐里児童公園

[改修] 平和島公園

7 各種交通環境の点検、整備

(1) 通学路、スクールゾーンの点検・整備

定期的に通学路・スクールゾーン等の点検を行います。点検の結果により、通学路・スクールゾーンの変更や、危険箇所には交通安全施設・交通規制・安全教育等のさまざまな角度から適切な対応をとり、学校周辺の交通安全を確保します。

(区、警視庁、警察署)

(2) 事故多発地点対策の推進

事故多発地点及びその周辺の道路交通環境の整備を集中的に実施します。

また、緊急度の高い地点については交差点改良、照明灯の増設、交通規制の見直しなどを行います。

(国、都、区、警視庁)

(3) 交通安全総点検整備

特に事故の多い地区や福祉施設周辺を地域区民、道路管理者、警察等が合同で巡回し交通環境の点検を行うことにより、各種の安全施設・立看板等の設置、交通規制を推進します。誰もが安心して利用できる道路交通環境づくりを進めます。

(区、警視庁)

8 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の交通安全

東京都は、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会会場や主要な観光地の周辺7地区において、自転車がより安全に回遊できるよう、国道、都道、区市道等の自転車走行環境を連続させ、ネットワーク化を図るため自転車推奨ルートを設定し、国や区市等と整備に取り組むこととしています。

(都)

9 道路交通環境の変化に対応する各種交通対策

交通実態に対応した違反取締りの推進及び道路管理者と連携した交通安全施設整備の拡充により交通事故の減少を目指します。

東京オリンピック開催に伴う第3ターミナル地区を中心とした再開発に伴い関係機関等との連携による先行交通対策を通じて、中・長期的な道路交通環境の整備を行います。

(東京空港警察署)

第2章 道路交通秩序の維持

第1 交通規制の実施

過密化・混合化した道路交通を効果的に処理し、交通の安全や道路利用者の利便性・快適性を高める交通管制システムは重要です。

交通実態に即した交通規制を実施するとともに、道路標識の大型化・超高輝度化や道路標示の高輝度化の整備に努めます。

1 交通実態に即した交通規制

(1) 路線対策

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

(警視庁)

(2) 生活道路

幹線・準幹線道路等の交通渋滞を避けて、通過車両が生活道路などの狭い道路に集中し、児童の通学等に危険を及ぼしている箇所等においては、通行禁止規制や一時停止等必要な交通規制を実施し、ポストコーン、狭さく等の各種安全施設の整備を道路管理者に要請するなど、各種安全対策を実施します。

(警視庁)

(3) 高齢者対策

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

(警視庁)

(4) 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の整備、歩道上における自転車の通行部分の指定などを推進します。

(警視庁)

(5) 二輪車対策

幹線・準幹線道路等の二輪車の交通量が多い交差点等において、交差点流入部の右折車線と直進車線の間に導流帯を設けるほか、右折指導線の設置や進行方向別通行区分規制等を実施します。

(警視庁)

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等とあらかじめ調整を行う等、先行交通対策を推進します。

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据えて、大会関係車両輸送ルート、選手村・競技施設等の整備に伴う大会関係車両や観客の交通処理、オリンピックレーン（※）における道路改良に伴う設計協議及び交通状況把握や交通情報の提供について、関係機関と連携して先行交通対策の検討を進めます。

※オリンピックレーンは、選手などのオリンピック関係者をスムーズに運ぶことを目的として、選手村と競技会場などを結ぶ道路に設けられます。オリンピックレーンが設定されると、その車線にはオリンピック関係の車両のみが通行でき、一般車両は通行できません。

(警視庁)

第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

交通事故実態等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、横断歩行者妨害等の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、又はこれら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、同乗罪等のほか、教唆・幫助行為等の確実な立件に努めます。

(警視庁)

2 二輪車対策の推進

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

(警視庁)

3 自転車利用者対策の推進

自転車利用者による交通事故を防止するため、交通ルール・マナーを守らない走行に対しては、自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカードを活用した街頭指導を強化するとともに、自転車安全利用五則の周知を徹底します。また、ヘルメットの着用について働きかけを行います。

悪質・危険な違反者に対しては、自転車講習制度の適用を視野に入れ、交通切符等による取締りを実施します。

(警視庁)

4 通学路等における指導取締り

通学路等における子供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等を勘案し、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。

(警視庁)

5 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

シートベルト・チャイルドシート着用の徹底に向けた座席ベルト装着義務違反等の指導取締りを実施します。また、交通事故発生時における乗員の被害軽減を図るため、後部座席を含めた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について指導を推進します。

(警視庁)

6 暴走族対策の推進

(1) 暴走族の取締り

暴走族や違法行為を敢行する旧車会グループ（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に対しては、道路交通法のほか、あらゆる関係法令を適用し、検挙の徹底を図ります。

また、被疑者の逮捕や使用車両の押収等を推進するとともに、暴走族等の組織解体を図ることにより暴走行為の抑止に努めます。

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

(警視庁)

(2) 「暴走族追放強化期間」の実施

暴走族や違法行為を敢行する旧車會グループ（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）が活発に活動を開始する時期に「暴走族追放強化期間」を設定し、暴走族追放気運の高揚や若者の交通安全意識の向上等を促進し、二輪車による事故防止を推進するとともに、暴走族等による不法事案の取締りを実施します。また、広報活動を通じて、暴走族追放機運の高揚を図ります。

(警視庁)

(3) ポスターによる啓発

6月の暴走族追放強化期間に、地域庁舎や特別出張所、図書館、文化センター等の施設でポスターを掲示し、暴走族追放気運の高揚を図ります。

(都、区)

7 整備不良車両の取締り

整備不良車両や不正改造車の走行は、道路交通秩序を乱すとともに、排気ガスによる大気汚染、騒音等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等、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ていきます。

(警視庁)

8 過積載防止対策の推進

(1) 過積載違反取締り等

積載物重量制限違反については、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、当該違反に係る各種行政処分の適正な執行により、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。

(警視庁)

(2) 高速道路における過積載防止対策の推進

高速道路においては、交通の安全と道路構造の保全を図るため、重量違反車両の取締りを行います。実施に当たっては、料金所に設置している軸重計を活用して取締りを実施し、過積載車両の走行を防止します。

(警視庁、中日本高速道路、東日本高速道路、首都高速道路)

(3) 特殊車両通行許可制度

一定の大きさ、重さの制限値を超える特殊車両の道路法に違反する通行が依然として確認されていることから、関係機関と調整のうえ、指導・取締りのより一層の強化を図ります。

また、特殊車両通行許可制度に関する啓発活動を実施し、制度の周知徹底を図ります。

(関東地方整備局)

(4) 過積載防止対策連絡協議会等

「過積載防止対策連絡会議」を開催し、関係機関の過積載運行に対する対策や意見・情報交換を実施し、連携を図りながら事業の適正化に取り組みます。

(関東運輸局)

10 高速道路における車両制限令の運用強化

(1) 高速道路での車両制限令違反の防止等

車両制限令違反車両に対しては、指導又は措置命令書により、積載方法の是正、排除出口指定等の措置を講じます。

また、複数回の違反や重大な違反を犯した悪質な違反事業者に対しては、講習会等を実施し、違反の再発防止に努めます。

(警視庁、中日本高速道路、東日本高速道路、首都高速道路)

(2) 事業者への周知

高速道路交通警察隊と高速道路会社とが連携して違反車両の取締り強化等の運動を実施し、車両制限令違反禁止のチラシやポスターの配布等を行い、事業者等に周知を徹底して、法令を遵守させるよう努めます。

(警視庁、中日本高速道路、東日本高速道路、首都高速道路)

11 交通取締り用装備資器材の整備拡充

交通違反の取締りを適正かつ効果的に実施するため、各種取締り資器材の整備拡充を図るとともに、その研究開発にも努めます。

(警視庁)

12 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します。

(警視庁)

13 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があり、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指導を徹底します。

また、化学物質等を輸送、運搬する場合の、イエローカード（物質の危険性状、消火方法、処理剤の活用等、事故の際必要な情報が記載されたデータシート）の携行を指導推進します。

さらに、火災予防運動期間、危険物安全週間を中心として、危険物輸送車両に対し、構造・設備・危険物取扱者免状等の検査を実施します。

（関東運輸局、東京消防庁、警視庁）

14 交通事故の実態の把握

重大事故が発生した場合は、速やかに事故分析を行います。啓発活動や現場対策を実施して類似の事故を防止するとともに、交通安全教育に反映させ、交通事故対策を推進します。

また「交通安全のあらまし」を作成することにより、交通事故の実態を統計面から把握します。

（区）

第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 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進

適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進するため、組織的かつ重点的な捜査と客観的証拠に基づいた立証を推進します。

(警視庁)

2 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進

飲酒運転や危険ドラッグを使用しての運転等悪質かつ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、各種交通鑑識資機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、自動車整備事業者等による不正車検事件、交通事故を偽装した保険金詐欺事件等の交通特殊事件についても厳正な捜査を推進します。

(警視庁)

3 科学的な交通事故事件捜査の推進

より信頼性の高い客観的証拠に基づいた交通事故事件捜査を推進するため、交通鑑識体制の充実、常時録画式交差点カメラ、3Dレーザースキャナ等の各種装備資機材の整備等、交通事故事件捜査の基盤強化を図り、科学的な交通事故事件捜査を推進します。

(警視庁)

第4 駐車対策の推進

駐車関与の交通事故の防止と交通の円滑化を図るため、総合的な駐車対策と地域に密着した広報啓発活動を実施していきます。

また、平成18年6月1日に施行された道路交通法の一部改正に基づき、違法駐車対策を推進していきます。

1 違法駐車取締り

(1) 使用者責任の追求等

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、放置違反金制度による「滞納処分」や「車両使用制限命令」等を行い使用者の責任追及を徹底します。

(警視庁)

(2) 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た「取締り活動ガイドライン」を中心とする指導取締りを強化するとともに、悪質性の高い違反に対しては移動措置を含む取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立に努めます。

(警視庁)

(3) 地域実態に応じた駐車規制の推進

荷さばき車両に配慮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等の意見・要望等を勘案し、地域の実態に応じて推進します。

(警視庁)

(4) 駐車需要に応じた駐車スペースの確保

商業地域等における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。

(警視庁)

2 路外駐車場の整備促進

再開発事業や大規模小売店舗の計画を早期に把握し、二輪車を含めた適正規模の駐車場整備及び既存駐車場の有効利用について自治体をはじめ、関係機関等に働きかけを行います。

(警視庁)

3 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

地域交通安全活動推進委員（協議会）による積極的な活動を促進し、地域住民の違法駐車抑止気運の盛り上げを図ります。

また、自治体、関係機関・団体等との連携を強化し、違法駐車抑止キャンペーンを実施するとともに、チラシ等の作成・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掛けます。

(警視庁)

4 違法駐車等防止条例の運用支援

違法駐車等防止条例の制定自治体と連携を密にし、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することにより、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。

(警視庁)

5 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に努めるとともに、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。

(警視庁)

駅周辺等の公共の場所における放置自転車は、歩行者、特に高齢者や障がい者、幼児・児童にとって通行の障害となり大変危険です。また、災害時の避難・救助活動を妨害する原因となるなど都市生活の障害にもなります。

区では平成 22 年度に自転車利用についての考え方や方向性をまとめた「大田区自転車等利用総合基本計画」を、また平成 24 年度には自転車利用に関する課題に取り組むための方策を具体化した「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」を策定しました。引き続き、整備計画に基づいた自転車等駐車場の整備や放置防止指導・啓発を強化するなど、放置させない対策、利用しやすい自転車等駐車場の整備を進めていきます。

1 自転車等駐車場の整備

自転車等駐車場は、各駅の実情を踏まえて整備をする必要があります。適地の選定、駅周辺における土地の地下部分の有効活用など幅広い視点に立った整備に努めます。

整備にあたっては鉄道事業者、大型商業施設、商店会等の関係者と連携して取り組み、駐車需要の多い地区については、民間事業者による整備・運営も支援していきます。既存の区営自転車等駐車場についても、駐輪設備や管理運営方法の改善により、収納能力の強化に努めます。

令和元年度は、駐輪場不足により長年懸案地区であった西馬込で東京都交通局から借用地として用地確保し、馬込坂下自転車駐車を開設した。また、買い物客による路上駐輪が長年懸案である久が原駅前民間借用地として用地確保し、久が原駅前第三自転車駐車を開設した。いずれも一時利用で、久が原駅前第三自転車駐車は最初の 1 時間を無料とすることで、短時間駐車の買い物客を誘導し駐輪場の有効活用を図りました。

今後も設備の更新や改善など、利用状況を勘案した整備を進めるとともに、整備計画に基づく各駅の駐車需要、利用者のニーズに応じた自転車等駐車場の整備に努めます。

(区)

区分	実施機関	事業量
放置自転車等撤去作業	区 (都市基盤整備部)	(令和元年度撤去台数) 自転車 20,217 台 } 計 20,365 台 原付 148 台 }
自転車等駐車場 (区営)		77 か所[収容可能台数] 自転車 34,504 台 原付 431 台
自転車等駐車場 (民営)		9 か所[収容可能台数] 自転車 3,253 台 原付 118 台
自転車等保管所		4 か所[保管可能台数] (自転車・原付 3,000 台)

2 放置自転車の撤去

現在、放置自転車の撤去は平日を中心に実施しています。蒲田駅等区内 13 駅周辺については、土・日曜日も撤去を実施しています。

また、警視庁管内の自転車の所有者を即日把握できる警視庁の電子防犯登録一括照会システムを利用し、撤去自転車の所有者に速やかに通知を行うことで、返還率の向上を図ります。

(区)

3 自転車等駐車場への誘導、放置防止指導

特に放置自転車の多い駅については、自転車等駐車場を利用するように呼びかける自転車放置防止指導員を配置し、駅前に乗り入れてくる自転車利用者に対して自転車等駐車場の案内及び誘導、自転車放置禁止の啓発活動を行います。

(区)

区分	実施機関	事業量
自転車放置防止指導員	区 (都市基盤整備部)	13 駅

(内訳)

大森地区：大森、平和島駅

調布地区：久が原・御嶽山・雪が谷大塚・石川台・洗足池・長原・大岡山駅

蒲田・糀谷・羽田地区：蒲田・糀谷・大鳥居・雑色駅

4 大田区クリーンキャンペーン

自転車の放置防止を図るため、大田区クリーンキャンペーンを関係機関・団体や自治会・町会等とともに、春（5月）と秋（10月～11月）の2回実施します。

区内の駅前で、のぼり・横断幕の設置や放置自転車防止啓発用のグッズを配布します。自転車利用のルール周知やマナー啓発を通して、自転車等駐車場の利用の促進を図り、放置自転車の防止に努めます。

また、同キャンペーンは、環境清掃部とタイアップし喫煙マナーの向上を呼びかける街頭啓発活動と併せて実施しており、さらに清潔で安全なまちづくりを目指します。

(区)

区分	実施機関	事業量
大田区クリーンキャンペーン	区 (都市基盤整備部) (環境清掃部)	春 5 駅 秋 19 駅

(内訳) 春の実施駅：大森、大岡山、蒲田、糀谷、大鳥居駅

秋の実施駅：大森、蒲田、雑色、糀谷、下丸子駅等

5 自転車盗難防止に向けた取り組み

大田区は令和元年の自転車盗難認知件数が都内で1番多い区となっており、令和元年の盗難認知件数は2,073件（前年度2,146件）でした。

平成30年2月から自転車盗難件数を減少させるため、都市基盤管理課、地域基盤整備二課、防災危機管理課と蒲田警察署で連携して、啓発活動を始めました。

同年4月からは自転車盗難防止対策日に、蒲田駅周辺の自転車等駐車場で利用者等に対して自転車の鍵かけを呼びかける対策を行っています。

令和元年10月1日には「大田区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場整備に関する条例」を「大田区自転車等の適正利用及び自転車等駐車場整備に関する条例」と改め、自転車に施錠等の盗難を防止するための適切な措置を講じることを義務化しました。（令和2年1月1日施行）

また、蒲田駅東口広場仮囲いに自転車盗難防止啓発パネルの掲示、OTAふれあいフェスタ等の各種キャンペーン、中学生、高校生向けスケアード・ストレイト方式の交通安全教室等で自転車盗難防止対策用チラシ・グッズを配布するなど啓発活動を行っています。

令和元年度は、区営自転車駐車場や区施設の駐輪場、商業施設にのぼり旗やポスターを設置し、利用者に注意喚起を促しました。また、令和2年4月1日から東京都内で自転車損害賠償保険等の加入が義務化されることに先立ち、損害保険会社等5社と「自転車の適正利用の促進に関する協定」を令和2年3月31日に締結しました。

令和2年度は、本庁舎への横断幕・懸垂幕の掲示、啓発ポスター、反射プレートの掲示を通して引き続き啓発活動を継続し、「自転車の適正利用の促進に関する協定」を締結した損害保険会社等5社と連携した啓発活動に取り組みます。

(1) イベント等における区民への啓発

区内で行われる各種イベントにおいて、防犯意識の向上や鍵掛け等の啓発を実施します。また、区内警察署と連携した啓発用グッズの配布による注意喚起を実施します。令和元年度は新たに交通安全移動教室や高齢者との交通安全集会、押し歩き運動でもチラシを配布するなど、啓発活動を強化します。

(区、警察署)

区分	実施機関	事業量
自転車盗難防止対策日	蒲田警察署 区(総務部) (都市基盤整備部)	月1回

(2) ポスター・看板等による啓発

自転車駐車場に盗難防止ポスターや看板を掲示し、利用者に注意喚起を行います。

(区)

(3) 夕・夜間における自転車放置防止指導員による啓発

駅周辺における自転車及び原動機付自転車の放置防止を呼びかけると同時に盗難防止を図ります。

(区)

(4) 地域における自主的活動に対する支援

「防犯パトロール活動」をしている自治会、町会、PTA等の団体に対して、経費の一部を助成するなど、自主的活動に対する支援を行っていきます。

(区)

第1 安全運転の確保

1 運転者教育の充実

(1) 運転者教育の効果的推進

最近の交通情勢を踏まえ、交通教育の一層の充実を図るため個々の心理的・性格的な適正を踏まえた教育、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随時見直しを行い、運転実務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や交通事故の被害者、遺族の声を反映した運転者教育の充実に努めます。

また、指定自動車教習所においては、「運転適性検査」の結果を教習課程に反映させ、個々の運転特性に応じた的確な運転行動をとることができる運転者教育のほか、地域の安全教育センターとしての機能充実に努めます。

(警視庁)

(2) 更新時講習の充実

交通事故の減少を図るため、運転免許証の更新時講習（優良、一般、違反、初回）において、最近の交通事故の現状と対策等についての講義を行うほか、講習指導員の資質向上、講習資器材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努めます。

(警視庁)

(3) 違反者に対する運転者教育の充実

ア 運転免許証の取消処分者講習では、講義、運転適性検査、実車による運転指導、運転シミュレーター操作による指導、体験談によるグループ討議、カウンセリング等により、受講者の特性を踏まえた効果的な運転者教育を行います。

イ 運転免許証の停止処分者講習では、運転適性検査、実車による運転指導、運転シミュレーター操作による指導により、安全運転に向けた運転者教育を実施します。

ウ 軽微違反等の累積により、一定の点数に該当した者が受講する違反者講習では、運転適性検査、交通法令及び安全運転の指導のほか、「交通安全活動体験講習（歩行者の保護誘導活動等）」又は「実車による運転指導」を実施し、運転者の資質の向上を図ります。

エ 運転免許取得後1年未満の者が、違反等により一定の基準に該当した場合に受講する初心運転者講習では、運転意識の改善指導、運転適性検査、実車による運転指導、危険予知訓練等を実施し、より安全な運転指導を行います。
(警視庁)

(4) 指定自動車教習所に対する指導監督の強化

指定自動車教習所における教習内容の充実と水準の向上を図るため、指導監督を強化するほか、初心運転者の事故率を随時公表し、教習業務に反映させます。

また、二輪車による交通死亡事故を抑止するため、運転技術はもとより、交通安全意識及び交通マナーの向上を図る教習を推進します。

(警視庁)

(5) 運転免許申請・更新時における正しい申告の徹底

一定の症状を呈する病気等に関する質問票の交付・提出制度に関し、虚偽記載した質問票の提出には罰則があること及び一定の病気を理由として免許の取消し処分を受けた者は3年以内でかつ、運転免許再取得可能な病状に回復した場合には運転免許試験の一部が免除されることを周知することにより、正しい病状申告を促進します。

(警視庁)

(6) バス乗務員に対する安全運転指導

各種講習会や研究会等を開催して、交通事故防止のための安全運転の励行と運転技術の向上を図ります。また、安全輸送目標を設定して、利用者への気配りなどの車内事故防止、自転車追い越し時の車間距離の確保、交差点内の横断歩道前での一時停止などにより加害事故を抑制します。

(東急バス、京浜急行バス)

2 高齢運転者対策の推進

(1) 高齢運転者向け運転適性検査機器の活用

CRTによる運転適性検査機を使用して、運転行動に必要な基本的動作機能を検査し、診断結果に基づいた効果的な高齢運転者教育を行います。

※CRT運転適性検査

テレビ画面に出る指示を見ながら、ハンドル、アクセル、ブレーキ等を操作し、コンピューターにより各自のドライバーとしての適性を科学的に測定評価し、受診者の弱点や「くせ」などのデータをわかりやすく説明（指導）するものです。

(警視庁)

(2) 高齢者講習の充実

ア 70歳以上の運転免許更新者に対して受講が義務付けられている高齢者講習では、安全運転に関するDVDの視聴覚教養、運転適性検査、実車による運転指導等を実施し、加齢に伴って生じる身体機能の低下が、運転に影響を及ぼすことを理解させる講習を行います。

イ 75歳以上の運転免許更新者に対しては、高齢者講習実施の前に認知機能検査を実施し、その検査結果に基づいた高齢者講習を行います。

ウ 講習予備検査の結果、記憶力・判断力が低くなっている（第1分類）と判断され、かつ、一定期間内に基準行為に該当した高齢者には、認知症の診断をするための医師による臨時適性検査を実施してもらいます。また高齢者講習等の受講中に特異な行動をしたと高齢者講習等実施者から通報された者に対し、個別訪問の実施など、適切な指導を行っています（特異者通報制度）。

エ 道路交通法の一部改正（平成29年3月12日施行）に伴い、免許更新後の高齢者（75歳以上）のうち基準違反行為をした運転者には、臨時認知機能検査を義務付け、その結果、更新時よりも認知機能の分類が低下したものには臨時高齢者講習を行います。

オ 今後、改正後の高齢者講習は合理化と高度化を図り、75歳未満及び75歳以上で認知機能検査が第3分類（記憶力・判断力に心配のない）と判定された高齢者に対する講習の負担軽減を図り、同検査で第1・2分類（記憶力・判断力が低くなっている、少し低くなっている）と判定された高齢者に対する講習の充実を図ります。

(警視庁)

(3) 臨時認知機能検査・臨時高齢者講習の導入と臨時適性検査の拡充
道路交通法の一部改正（平成 29 年 3 月 12 日施行）に伴い、以下の高齢運転者対策（リスクの高い運転者への対策）を推進します。

ア 認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為を行い、リスクが発現した人に臨時に認知機能検査を受けてもらうこととします。

イ 臨時認知機能検査の結果、認知機能の低下のおそれが認められた人等には臨時高齢者講習（個別指導を含む）を受けてもらうこととします。

ウ 認知機能検査において認知症のおそれがあると認められた人に対しては、一定の違反行為を行うことを待たずに臨時に適性検査を行います。又は医師の診断を受けることを要します。

(警視庁)

(4) 高齢者支援施策等の推進

高齢者が関わる交通事故の減少を図るため、高齢者の運転免許自主返納を促進し、運転経歴証明書制度の普及に努めます。普及に当たっては、平成 24 年 4 月 1 日以降に発行された運転経歴証明書が、身分証明書として使用可能であることなどを周知するため、各種広報媒体を活用し、広報啓発に努めるほか、各企業への高齢者運転免許自主返納サポート協議会加入の積極的な働きかけを実施します。

また、自治体、公共交通機関等に対し、運転免許証を自主返納した高齢者に対する継続的な支援を働きかけるなど、運転免許自主返納後の高齢者に対する支援を推進します。

(警視庁、都)

(5) 高齢者安全運転支援装置設置の補助

高齢者の運転する自動車による事故を防止するため、安全運転支援装置*を販売及び設置を行う事業者に対し、費用の一部を補助します。

* ペダル踏み間違い等による急発進等を抑制する機能を有するもの

(都)

3 二輪車事故対策の推進

(1) 二輪車利用者の交通安全意識の高揚

二輪車運転者に対し、関係機関・団体と連携した二輪車実技講習をはじめ、参加・体験・実践型の交通安全教室を積極的に実施します。

また、自体防護としてヘルメットのあごひもの確実な結着及び胸部プロテクターの着用促進を図ります。

(警視庁)

(2) セーフティライダー・コンテストの実施

二輪車関係機関及び二輪車を利用している事業所や学校等に対して、二輪車運転者がチーム又は個人で参加し、一定期間内に無事故・無違反を達成する「セーフティライダー・コンテスト」への積極的な参加勧奨を推進します。また、実技教室への積極的な参加を促すため、二輪車安全運転推奨シールを受講者に対して交付し、模範運転者としての自覚を促し、交通安全意識の高揚を図ります。

(警視庁)

(3) 二輪車安全運転推奨シール交付制度

実技教室への積極的な参加を促すため、二輪車安全運転推奨シールを受講者に対して交付し、模範運転者としての自覚を促すとともに、交通安全意識の高揚を図ります。



(出典：警視庁ホームページ)

(警視庁)

(4) 二輪車交通事故防止ネットワークの構築

二輪車関係団体・販売店をはじめ、二輪車運転者が利用する事業所、学校等からなる二輪車交通事故防止ネットワークを構築し、効果的な交通安全情報の発信を行い二輪車交通事故防止を図ります。

(警視庁)

4 貨物自動車事故対策の推進

(1) トラックストップ作戦等を通じた広報啓発活動

関東管区警察局及び神奈川・千葉・埼玉県警察と情報共有を図り、効果的かつ広範な情報発信を行うとともに、トラックターミナルや都県境の主要道路において、関係機関・団体等との連携により、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に努めます。

(警視庁)

(2) 児童等に対する交通安全教育の推進

関係機関・団体等と連携し、小学校校庭等に貨物自動車を持ち込むなどの方法により、児童に対する貨物自動車の特性、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、運転特性等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。

(警視庁)

5 飲酒運転対策の推進

飲酒運転前歴者の再犯を防止するため、アルコールスクリーニングテスト、ブリーフ・インターベンション（※）、ディスカッション等による取消処分者講習のカリキュラムの充実を図ります。

※ブリーフ・インターベンション

対象者の特定の行動に変化をもたらすことを目的とした短時間のカウンセリングです。

(警視庁)

6 免許関係手続きの整備

運転免許保有者の利便性の向上のため、各種免許関係手続の一層の簡素・合理化を図り、警視庁ホームページや運転免許手続案内等、広報媒体を有効に活用して広報啓発活動に努めます。

(警視庁)

7 安全運転管理の充実

(1) 安全運転管理者及び副安全運転管理者

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

安全運転管理者	乗車定員が11人以上の自動車1台、その他の自動車5台（自動二輪車1台は0.5台として計算する。）以上の使用者が、自動車の安全な運転に必要な業務を行わせるために選任します。
副安全運転管理者	自動車の使用者が安全運転管理者の業務を補助させるために選任するもので、使用台数が20台を超えるとときに、その台数に応じて1人以上選任します。

(警視庁)

(2) 安全運転管理指導者制度

自動車運転適性検査担当者や、全日本交通安全協会が行う指導者養成講習修了者などの安全運転管理指導者において、管轄区域内の事業者等における管理実務の指導、運転適性検査の実施等を支援し、安全運転管理の充実を図ります。

(警視庁)

8 交通労働災害の防止

(1) 交通労働災害防止ガイドライン等の周知促進

事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立、適正な労働時間等の管理及び走行管理、教育等の実施、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主・元請事業者による配慮、健康管理等を内容とする「交通労働災害防止のためのガイドライン」を周知するとともに、これを確実に実施させることにより、交通労働災害防止の徹底を図るほか、労働安全衛生マネジメントシステム、特にリスクアセスメントの導入及び活用を事業場に対し指導します。また、運輸交通業を中心にデジタル式運行記録計や映像記録型ドライブレコーダーなどITを活用したリアルタイム遠隔安全衛生管理手法の導入の促進を図ります。

(東京労働局)

(2) 関係団体が実施する交通労働災害防止活動の指導援助

陸上貨物運送事業労働災害防止協会が実施する「交通労働災害防止対策推進事業」に対する指導援助に努めるほか、関係事業者団体等が実施する交通労働災害防止活動について必要な指導援助を行います。

(東京労働局)

(3) 安全でゆとりのある運転を目指す運動の展開

今後、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、外国人を含む観光客が増加し、鉄道、バス、ハイヤー・タクシー等の公共交通機関利用者の増加が見込まれることから、公共交通機関に従事する労働者の交通労働災害防止だけでなく、観光客も安心して公共交通機関を利用できるよう、安全でゆとりのある運転を目指す運動の展開を検討し、関係行政機関、災害防止団体、関係団体に対する働きかけを行います。

(東京労働局)

9 労働条件の適正化

(1) 労働条件に関する監督・指導

春・秋の全国交通安全運動実施期間を中心に、長時間労働等による過重労働（過労運転）を防止するため、自動車運転者を使用する事業場に対し監督指導を実施するほか、関係業界団体を対象に講習会を開催し、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の遵守徹底を図ります。

ア 関係業界に対する講習会（集団指導）を以下にて実施予定です。

- ・タクシー事業者に対する講習会…令和 2 年 11 月
- ・トラック事業者に対する講習会…令和 3 年 2 月

イ 自動車運転者を使用する事業者に対する監督指導を以下にて実施予定です。

- ・令和 2 年 4 月 1 日～令和 3 年 3 月 31 日

(労働基準監督署)

(2) 交通労働災害の防止

事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立等、適正な労働時間等の管理及び走行管理、教育の実施等、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主及び元請による配慮等の実施の積極的な推進により交通労働災害の防止を図ることを目的とする「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知とともに、特に自動車運転者の労働時間管理、運転者に対する教育や意識高揚等の組織的な取り組みの徹底を図ります。

実施予定は、以下のとおりです。

- ・令和 2 年 4 月 1 日～令和 3 年 3 月 31 日

(労働基準監督署)

(3) 関係行政機関との連携強化

ア 「改善基準」の履行確保を図り、あわせて交通事故の防止に資するため、警視庁、関東運輸局東京運輸支局、東京労働局の三者で構成されている「自動車運送事業に係る関係行政機関連絡協議会」の運営を通じて、協力体制の更なる強化を図るとともに、運輸関係機関との間における「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度」及び「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法」（昭和42年法律第131号）に基づく通報制度を活用します。また、自動車運転者の過労運転事案に係る警察機関からの通報等により、各関係行政機関との連携の強化を図ります。

(東京労働局、関東運輸局、警視庁)

イ 陸運関係機関との「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度」「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故防止等に関する特別措置法に基づく通報制度」及び警察機関との「自動車運転者の過労運転事案にかかる通報制度」の活用等により、各関係行政機関との連携を強化し、効果的に対策を推進します。

(労働基準監督署)

10 危険物輸送車両の安全運転の確保

危険物輸送車両に係る交通事故は大規模災害に発展する潜在的な危険があるため、危険物輸送車両を保有する各事業所及び輸送車両の運転手に対し、消防法及び危険物の規制に関する政令に定める遵守事項について行政指導を行い、違反がある際は使用禁止命令等を行うことで事故防止を図ります。また、有事の際における安全性の確保を図るため、輸送中の事故発生時の応急措置、警戒宣言発令時の対応等についても指導を行います。さらに危険物輸送車両に対し、車両の常置場所及び主要幹線道路において、その位置、構造、設備、危険物取扱者免状等の検査を実施します。

(東京消防庁)

11 自動車運送事業者等の行う運転管理の充実等

(1) 運行管理者制度の充実・徹底

運行管理者の資質の向上を図るとともに、乗車前の点呼においてアルコールチェックを徹底させる等の取り組みにより飲酒運転の根絶を図るほか、運行管理の徹底を図り安全運行の推進に努めます。また、運行管理者資格者証制度の適正な推進に取り組めます。

(関東運輸局)

(2) 運送事業者等に対する指導・監督

ア 自動車運送事業者等に対して、運行管理の徹底を図るため、監査体制の強化、監査対象の重点化及び新たな監査方法の導入等により、効率的・効果的な指導監督に取り組みます。

イ 事業者団体等関係団体を通じた指導についても、あわせて取り組みます。

ウ 自動車運送事業者に対して、運輸安全マネジメント（※）の浸透・定着を図ります。

※運輸安全マネジメント

経営トップから現場の運転者に至るまで輸送の安全が最も重要であることを自覚し、安全性向上のための計画を作成し、実行、チェック、改善を繰り返すことによって輸送の安全のレベルアップを図る仕組みです。

エ 関東運輸局、警視庁、バス協会等の関係機関・団体が連携し、効果的な運送事業者等に対する指導・啓発に取り組みます。

(関東運輸局、警視庁)

(3) 運行管理者等に対する指導講習の充実

ア 安全指導業務の講習認定実施機関による運行管理者等に対する指導講習について、近年増加している運転者の健康状態に起因する事故、過労運転による事故に関する視聴覚機材の活用等により講習内容の充実を図ります。

イ 事故を引き起こした運行管理者等に対する特別な講習について、講習内容の充実を図り、運行の安全を確保するための指導の徹底を図ります。

(関東運輸局)

ウ 睡眠時無呼吸症候群（SAS）のスクリーニング検査や血圧測定による脳血管疾患の発症予防のため、血圧計の導入促進を支援し、健康起因事故等の防止を図っていきます。

(東京都トラック協会)

(4) エコドライブの推進

急加速や急減速を行わないなど環境に配慮した自動車の運転であるエコドライブは、燃費向上だけでなく安全運転による交通事故防止にも効果があるため、事業者や運転者に対して普及啓発を行っていきます。

(都)

(5) 事故情報の多角的分析

- ア 自動車運送事業者に係る事故情報の収集を充実強化します。
- イ 収集した事故情報の分析を行うとともに、その結果の有効活用を図ります。
- ウ 事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報が掲載されているメールマガジン「事業用自動車安全通信」の活用を運行管理者に対する講習等の機会を捉えて推進します。
- エ 事業活動に伴う交通事故抑止を一層推進するため、映像記録型ドライブレコーダー等、安全運転の確保に資する車載機器等の普及に向けた働き掛けに努めます。
- オ 運行管理者等基礎講習において、近年改正された交通関係法令や都内における交通事故情勢等の講義を行い、運行管理者の教育に取り組みます。
(関東運輸局、警視庁)

12 自動車運転代行業の業務適正化

「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」に基づく認定等を適切に行うとともに、自動車運転代行業者に対する立入検査等により自動車運転代行業の業務の適正な運営の確保に努めます。

(都、警視庁)

13 道路交通に関する情報の収集と確保

(1) 高度道路交通システム（ITS）の推進

- ア 最先端の情報通信技術（ICT）を用いて人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的としたITSを引き続き推進します。そのため、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産・学・官が連携して、研究開発、フィールドテスト、普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図り、ITS世界会議等における国際情報交換、国際標準化等の国際協力を積極的に進めます。

(関東総合通信局)

イ 首都高速道路では、E T C 2.0 の運用にあたり国土交通省及び各高速道路会社と調整を行い、首都高速道路全線約 180 か所でサービスを行っており、大田区では 10 か所に設置しています。今後も E T C 2.0 等、新たな技術を反映した、より高度な情報提供に努めます。

(首都高速道路)

第 2 車両の安全性の確保

1 自動車検査施設の整備

自動車検査独立行政法人は、自動車の安全確保と環境保全のため、厳正かつ公正・中立に保安基準適合性の審査業務にあたることとし、不当要求防止対策の充実、新基準に対応した審査方法等の整備及び審査方法の改善に努めるとともに、検査情報の電子化等による検査の高度化（新規検査等の高度化による不正な二次架装及び不正受検の防止や検査情報の有効活用）を図ります。

(関東運輸局)

2 指定自動車整備事業（民間車検）制度の充実・強化

(1) 指定工場の拡大

優良な設備、技術及び管理組織を有する認証工場の指定整備工場化を積極的に推進するとともに、既存の指定工場の一層の活用を図ることにより、指定整備率の向上に努めます。

(関東運輸局)

(2) 指定整備事業の指導監督の充実

指定整備事業の適正な運営を図るため、効果的な監査を実施するとともに、事業者等に対する研修会、講習会等、あらゆる機会を通じて指導・整備に努めます。

(関東運輸局)

3 自動車の点検・整備の徹底

(1) 定期点検整備等の充実

ア 関係機関・団体の協力を得て、「自動車点検整備推進運動」を、年間を通じて実施します。

イ 9月1日から10月31日まで(予定)の2か月間を「自動車点検整備推進強化月間」として展開し、広く一般に点検・整備の重要性を啓発するほか、自動車使用者に対して適正な保守管理の実施を促すため、一般ユーザーを対象とした自動車点検整備教室等を積極的に開催します。

(関東運輸局)

(2) 不正改造車の排除

ア 関係機関・団体の協力を得て、「不正改造車を排除する運動」を、年間を通じて実施します。

イ 6月1日から30日までの1か月間を「不正改造車を排除する運動の強化月間」として展開し、広く一般に自動車の不正改造防止についての広報活動を行うとともに、不正改造車に関する情報収集体制を整備して情報の収集に努め、その情報に基づき適切な措置を講じます。

ウ 不正改造車を対象とした街頭検査を実施し、不正改造車の排除に努めます。

(関東運輸局)

(3) 街頭検査、整備管理者研修、自動車運送事業者の監査等の実施

ア 整備不良車両の運行の防止を図るため、定期的に街頭検査を実施するほか、不正改造車排除運動期間、春・秋の交通安全運動期間及び年末年始の輸送等に関する安全総点検期間中に、関係機関と連携して街頭検査を集中的に実施します。

イ 自動車運送事業者に対して点検・整備の充実を図るため、監査等を通じて指導を行います。

ウ 整備管理者に対しては、点検・整備に関する知識及び技術に関する研修会を開催する等、資質の向上に努めます。

(関東運輸局)

4 自動車整備事業対策

(1) 自動車の新技術への対応

ア 自動車の新技術の開発に対応した自動車整備士の新技術の習得及び資質の向上を図るため、整備主任者研修において実習を含めた技術研修を引き続き実施します。

イ 自動車整備士養成施設の教育内容の充実について指導するとともに、自動車整備士技能検定試験を通じて新技術に対応する自動車整備士の育成に努めます。

(関東運輸局)

(2) 自動車分解整備事業の適正化及び指導

ア 近年の自動車技術の高度化、自動車ユーザーニーズの多様化、労働力不足等に的確に対応するため、事業の適正化及び近代化を推進します。

イ 自動車分解整備事業における関係法令の遵守と点検・整備の適正な実施の徹底のため、自動車整備事業の関係団体の組織活動を充実させるとともに、自動車分解整備事業者に対して随時立入検査を実施するなどして指導監督を強化します。

(関東運輸局)

第3 自転車の安全性の確保

1 自転車の点検整備等の啓発

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車(人の力を補うため原動機を用いるもの)及び普通自転車の形式認定制度を活用します。

また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努めます。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取り付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

(関東経済産業局)

2 関係団体との連携

自転車安全利用条例及び自転車安全利用推進計画に基づき、自転車利用者や自転車を使用する事業者による自転車の適切な点検整備が推進されるよう、自転車安全整備店等の関係団体と連携し普及啓発を図ります。

(都、警視庁)

3 自転車安全点検等による安全性の確保

学校PTAや区主催の自転車教室等を通じて、交通ルール・マナーや自転車の正しい乗り方を確認します。また、自転車安全整備士による自転車の点検整備を実施する等、安全性の確保に努めます。

(区、警視庁)

4 自転車所有者への点検・整備の呼びかけ

自転車の安全性を確保するためには、所有者一人ひとりが責任を持って整備することが必要となります。交通安全教育等の際には基本的な点検整備について指導するとともに、TSマーク(※)の普及に努めます。

※TSマーク

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

(区、警視庁)

5 自転車損害賠償保険等への加入促進

自転車対歩行者など自転車利用者が加害者となった交通事故において、高額な賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、改正された自転車安全利用条例及び自転車安全利用推進計画に基づき、保険事業者による自転車損害賠償保険の普及を進めるとともに、自転車利用者や業務で自転車を使用する事業者による自転車損害賠償保険等への加入を促進します。

(都)

第4章 大田区自転車等利用総合基本計画等の推進

第1 大田区自転車等利用総合基本計画の策定

本区では、環境にやさしく日常生活に根ざし、重要な役割を果たしている自転車の安全かつ快適な利用環境の確保と利用の促進を図るため、平成21年度に「大田区自転車等駐車対策協議会」を設置し、平成22年度に「大田区自転車等利用総合基本計画」（以下、基本計画）を策定しました。

基本計画では、自転車の駐車空間の確保や放置自転車等の撤去に取り組むと同時に、自転車の適正な利用を推進するため、利用ルール・マナーの啓発など従来施策の一層の効率化・強化と、計画的な自転車の走行環境の確保を図ることで、全ての人にとって安全・快適で住みよいまちづくりの実現を目指しています。また、自転車利用推進上の課題を明確にし、「自転車等駐車対策（とめる）」「自転車走行環境の整備（はしる）」「自転車のルール・マナーの啓発（まもる）」を三本柱とする施策を実施していきます。

（区）

第2 大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画の策定

国土交通省や警察庁から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」や「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」、「自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言」が公表されるなどの自転車利用に関する動きに合わせ、協議会においてもこれら一連の動きを踏まえた整備計画策定の協議・検討を行いました。そして、これらのガイドラインや提言、協議会での意見等を踏まえ、平成24年度に、基本計画の3つの施策（とめる、はしる、まもる）を具体化した整備計画を策定しました。整備計画の計画期間は令和2年度を目標年としています。

（区）

第3 自転車活用推進に向けた取り組み

区では、平成22年度策定の基本計画及び24年度策定の整備計画に基づき、自転車駐輪環境や走行環境の整備、交通教育の充実等の着実な取り組みを進めてきました。

一方、国では平成29年度に自転車活用推進法を施行し、30年度に自転車活用推進計画を策定し、観光や健康、スポーツ、暮らしなど様々な場面で自転車の活用を推進する方向性を示しました。各自治体は地域の特性を踏まえた自転車活用推進計画の策定をもって、自転車活用を進めることが求められています。

このような状況を受け、自転車の活用推進を踏まえた次期計画の策定を目指します。現行計画で培ってきた自転車利用の基盤を使いこなした自転車活用の推進に向け、自転車に

関連する有識者や様々な団体・機関の委員で構成する自転車活用推進委員会を発足し、次代の計画づくりに際して大田区らしい自転車活用のあり方を議論しながら、具体的な取り組みの方向性を検討していきます。

(区)

第4 基本計画及び整備計画等の推進

1 自転車等駐車対策（とめる）に関する考え方

駆動補助機付自転車や幼児用座席を設けた自転車、買い物等の需要に応じた自転車等駐車場の整備のほか、既存自転車等駐車場の利用促進などを図り、総合的に自転車等の駐車対策を推進していきます。

また、様々なイベントでの周知活動や関係機関と連携した啓発活動を実施することで、自転車盗難件数の減少を図り、駐輪しやすい環境の創出を目指します。

(区)

2 自転車走行環境の整備（はしる）に関する考え方

自転車走行環境の整備を推進し、安全で快適な利用環境の向上を図ります。

コミュニティサイクルの検証実施では、ポートの増設に努める一方で、広域相互利用実施区と連携し、事業の拡大を図ります。

(区)

3 自転車のルール・マナーの啓発（まもる）に関する考え方

自転車利用五則や自転車押し歩きなど、交通ルール・マナーの周知啓発により、交通事故の減少を図ります。

(区)

4 基本計画及び整備計画等に基づく主な施策

<p>「とめる」 に関する施策</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 自転車等駐車場の整備促進 <ol style="list-style-type: none"> (1) 公共自転車等駐車場の整備 (2) 施設等自転車等駐車場の整備促進 2 区営自転車等駐車場の利用促進 <ol style="list-style-type: none"> (1) 管理・運営形態の改善 (2) 利用申し込み制度の見直し (3) 料金体系の見直し 3 放置防止対策 <ol style="list-style-type: none"> (1) 適切な放置禁止区域の設定 (2) 効率的な撤去返還システムの構築 (3) 放置の抑止 (放置防止指導員による案内の充実等) 4 各駅周辺の自転車等駐車場整備等の方針 5 盗難防止対策 イベントでの周知活動、関係機関と連携した啓発稼働の推進
<p>「はしる」 に関する施策</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 自転車走行環境の整備 <ol style="list-style-type: none"> (1) 走行環境の整備がより効果的である路線を中心に、関係機関と調整を図り整備を推進 (2) 個別路線における整備課題の検討 2 自転車走行環境の整備手法 道路・交通状況に応じた整備形態を検討 3 コミュニティサイクル事業の検証実施 <ol style="list-style-type: none"> (1) 区内全域にサイクルポートを設置し、多くの区民の利用を可能とする (2) 広域相互利用実施区との連携強化
<p>「まもる」 に関する施策</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 教育の推進 <ol style="list-style-type: none"> (1) 模範運転の励行・指導者の育成 (2) 自転車安全利用に関する教育 (スケアード・ストレイト方式等) 2 啓発活動の推進 <ol style="list-style-type: none"> (1) 啓発内容の明確化 (自転車安全利用五則の徹底等) (2) 身近な啓発活動の推進 (商店街における自転車押し歩きの推進等) 3 広報活動の推進 <ol style="list-style-type: none"> (1) ルール・マナー啓発ポスター等の掲示 (2) 区報等による定期的な情報提供

第5章 交通安全教育の推進

第1 交通安全教育指導体制の確立

1 指導員の育成

(1) 交通安全指導者研修会

幼稚園、保育園、児童館等の教諭、保育士等を対象に研修会を開催します。交通安全を指導する者に必要な知識や具体的な指導方法等の研修を行い、指導者の育成を図ります。

(区)

区分	実施機関	事業量
交通安全指導者研修会	区(都市基盤整備部)	1回(50人)

(2) 生活指導主任会

全区立学校の生活指導主任88名と指導課統括指導主事、指導主事、問題行動対応サポートチーム、所轄4警察署及び大森少年センター担当者、生活指導担当の校長、副校長が参加し、年間11回開催します。各学校の交通安全指導についての情報交換や所轄警察署からの交通安全指導についての情報提供を行います。

(区)

区分	実施機関	事業量
生活指導主任会	区(教育委員会)	11回

2 資機材の整備

(1) 資材の配付

小学校新入生を対象にカラーの交通安全帽を支給し、児童の交通安全を図ります。

(区)

区分	実施機関	事業量
交通安全帽配布	区(教育委員会)	5,445個

(2) 交通安全資料コーナー

交通安全教育指導として利用するDVDなどの視聴覚教材について交通安全教室を開催する団体等に貸し出します。

(区)

区分	実施機関	貸出数
映像教材（幼児・小学生）	区 （都市基盤整備部）	20 本
〃（中学～高校生）		3 本
〃（一般）		10 本
〃（高齢者）		5 本
紙芝居・絵本（幼児）		20 本

（3）学校教育用資料の配布等

学校における交通安全教育の充実に役立てるため、都立学校生徒の交通事故発生状況等の分析結果を「安全教育プログラム」に掲載します。

また、警視庁と連携の上、交通安全に関する情報共有を図り、都教育庁を通じて全ての都立高校に提供します。

（都、警視庁）

第2 幼児の交通安全教育

幼稚園児、保育園児に対して交通ルールやマナーを習得させるため、各関係機関の協力を得ながら、交通安全に対する基本的な項目の指導の充実を図ります。

1 幼稚園等における交通安全教育

幼稚園等では、交通安全のきまりに関心を持たせるとともに、家庭と連携を図りながら、園外保育等における実践活動を通して、交通安全のきまりや道路における通行方法を理解させ、具体的な体験を通して安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。併せて、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。また、地域それぞれの交通事情を把握し、警察署と連携して幼児の交通安全教育を行います。

（都、警視庁）

2 「交通安全だより」の発行

幼稚園児、保育園児に対して基本的な交通ルールやマナーを習得させるため、年3回テーマを決めて発行します。発行に当たり、保育士、幼稚園や小学校の教諭、警察官などを委員とする編集会議を開き、内容を検討し編集を行います。イラスト等による問題提起と指導上の注意等を載せ、園や家庭における指導に活用します。

（区）

区分	実施機関	事業量
交通安全だより（幼稚園・保育園）	区（都市基盤整備部）	78,000 部



こうつう
あんぜん
だより

大田区
大田区教育委員会
令和元々7月
No.385 夏号
(幼・保向17)

保護者の方へ

子ども乗せ自転車のルール

お子様を自転車に乗せる際のルールはご存知ですか？

平成30年7月 横浜市での事故

30代の母親が子どもを抱っこしながら電動アシスト自転車を運転中、誤って転倒し、頭部を強く打った1歳4ヶ月の子どもが亡くなりました。「抱っこ」をして自転車を走行することは道路交通法で禁止されています。お子様を守るためにも、自転車のルールを再確認してみましょう。



できること



※16歳以上の運転者が幼児2人を乗せる場合には、「幼児2人別乗用自転車(特別の構造・装置を有する)」を併用しなければなりません。

できないこと



・万がーのために、損害賠償保険に加入しましょう。

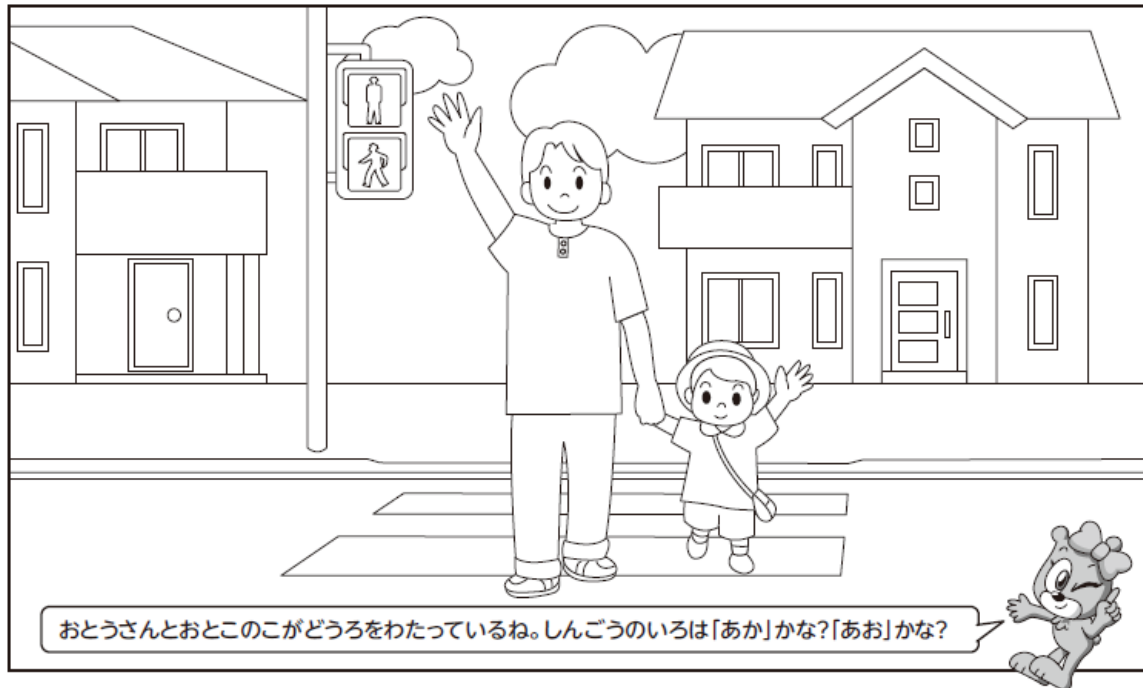
・自転車の盗難が多発しています。自転車を離れるときは必ずロック！鍵は2つかけましょう！



交通安全だより No.385 夏号(幼・保向け)

大田区 都市基盤整備部 都市基盤管理課 交通安全自転車総合計画担当
〒144-8621 大田区溝田5-13-14 ☎5744-1315 E-mail:toshikan@city.ota.tokyo.jp

こうつうあんぜん
ぬりえ しんごう



おとうさんとおとこのこがどうろをわたっているね。しんごうのいろは「あか」かな？「あお」かな？

令和元年度 交通安全だより (幼稚園・保育園児向け) 夏号

3 交通安全移動教室

保育園児を対象に、警察の協力を得て、交通安全DVDの上映、模擬信号機や実際の道路を利用しての歩行訓練等を実施します。交通ルールを理解させることにより、ルールを守り、正しく安全に行動できる意識の育成に努めます。

(区)

区分	実施機関	事業量
交通安全移動教室	区（都市基盤整備部） 各警察署	100回 延べ5,000人



交通安全移動教室の様子（区内）

第3 各教育課程における交通安全教育

身近な交通安全施設における交通規則等の学習を通じて、安全な歩行や自転車・乗り物の安全な利用等、交通安全に関する知識を深めます。また、実地指導を通じて、その知識を体系的に実践できるよう指導の充実を図ります。

1 小学校における交通安全教育

(1) 交通安全教室

小学校では、安全な道路の歩行と横断、自転車の安全利用と点検整備、交通ルールの理解など安全に行動することができる判断力の育成を行うために、警察署と相互に連携し、体験機器を活用するなど、参加・体験型交通安全教室の充実を図っていきます。

(都、警視庁)

(2) 自転車交通安全修了証

区内の小学生を対象として、自転車教室実技訓練後に自転車交通安全修了証を発行することで、自覚ある自転車利用を推進します。

(区)

区分	実施機関	事業量
自転車教室	区(教育委員会)	延べ61校



自転車教室修了証

2 「交通安全だより」の発行

小学生に対して基本的な交通ルール・マナーを習得させるため、低学年に対しては年3回、高学年に対しては年2回テーマを決めて発行します。発行にあたっては、保育園の保育士、幼稚園や小学校の教諭、区内警察署の警察官等を委員とする編集会議を開き、内容を検討し編集を行います。交通安全上の問題提起と指導上の注意等に解説を加え、学校はもちろん家庭においても指導していただきます。

(区)

区分	実施機関	事業量
交通安全だより(小学校)	区(都市基盤整備部)	82,700部

標識クイズ

下の「標識」と「標識の名前」を線で結んでみよう
あなたは何問わかるかな？



自転車通行止め



歩行者専用



一時停止



横断歩道



止まれ

学校幼稚園保育所あり

交通安全だより

令和元年7月 夏号(小学4・5・6年生向け) 天由区・天由区教育委員会

交通事故に遭わないために!

交通事故に遭わないためにはどうすればいいんだろう?

交通ルールを守って、自動車の運転手さんにも見えやすくしてね。



飛び出さない!



信号を守る!



横断歩道を渡る!



安全確認をする!



天由区 都市基盤整備部 都市基盤管理課 交通安全・自転車総合計画担当
〒144-8621 天由区東部5-13-14 ☎5744-3315 E-mail: toyoukan@city.toyo.jp

運転手さんとのコンタクトが大事

明るい色の服や反射材を活用する!




車と接触しそうなどころには立ち止まらない!

内輪差



普通車



大型車



死角



見えない死角



運転手さんに合図をして横断することを知らせる!




交通事故に遭ってしまったら

道路に急にとびだしたら、走ってきた車と衝突した。



驚いて倒れたら、運転手さんに「大丈夫」と聞かれた。



とり返さず歩いたので、大丈夫と答えたら、車は走り去ってしまった。



後で痛くなってきたので、病院に行ったら足を骨折していた。



ここが大事!

- ① すぐに大丈夫だと言わない。
- ② 大したけがではないと自分で判断しないで、運転手さんが近くの大人に、救急車が警察を呼んでもらう。
- ③ 保護者にどんな事故だったか報告する。

標識クイズの答え



3 中学校における交通安全教育

中学校では、小学校での既習事項を中学生の発達段階に応じて確実に身に付けることができるようにするとともに、交通事情や交通法規、応急処置等に関する基本的事項の理解を深めるために、警察署や都と連携し、体験機器を活用するなど参加・体験的な活動を取り入れた交通安全教育の充実を図っていきます。

(都、警視庁)

4 交通安全巡回指導

交通ルール・マナーを理解させるため、交通安全指導員が各小・中学校に年間を通して巡回し、歩行訓練、自転車教室等の交通安全指導を行います。

(区)

区分	実施機関	事業量
交通安全巡回指導	区(教育委員会)	延べ218校

5 高等学校における交通安全教育

(1) 交通安全教育等の実施

高等学校では、小・中学校での既習事項を確実にし、交通社会における良き社会人として必要な交通マナーを身に付けるよう指導します。特に、自転車や原動機付自転車、自動二輪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ほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施に努めるなど、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。

そのため、車両を運転する者としての社会的責任と命の大切さに重点を置いた「見て・聞いて・体験する」参加・体験型の交通安全教室(スケアード・ストレイト方式等)を、東京都安全教育推進校で公開し、他校への普及・啓発に努めます。

また、警視庁と連携し、交通安全にかかわる情報等を共有するなど、高等学校における交通安全教育を支援します。

(都、警視庁)

(2) 高校生の交通事故対策連絡会議の開催

高校生の交通事故対策を推進するため「高校生の交通事故対策連絡会議」を開催し、関係機関の連携を図ります。

(都、警視庁)

6 特別支援学校における交通安全教育

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、都民安全推進本部と連携し、体験機器を活用した参加・体験型の交通安全教室を推奨します。

(都)

7 交通事故再現による体験学習（スケアード・ストレイト方式）

スケアード・ストレイトとは「恐怖を直視する」という意味で、自転車の重大事故を防止するためスタントマンが自転車事故を再現することで、自転車のルール違反がなぜ危険なのかを参観者に視覚的に理解してもらうことです。各警察署による自転車教室を実施し、正しい自転車の乗り方の浸透を図ります。

中学生は、在学中に1回は体験できるよう計画を立てて実施します。生徒だけではなく、より多くの保護者や地域住民の方にも参加いただくため、土曜日開催を推進します。

(区、警察署)

区分	実施機関	事業量
中学生向け	区(都市基盤整備部) 各警察署	13回 延べ4,000人
高校生向け		4回 延べ2,000人
地域住民向け		1回 延べ250人



中学校での開催風景

第4 若年層に対する交通安全指導

若者による二輪車・四輪車事故、無謀運転を防止するため、家庭、学校、職場及び関係機関と相互に連携しながら交通安全教育・啓発を充実させるとともに、街頭における指導強化や取締り体制の充実を図り、安全運転の励行を促進します。また、高校生や大学生に対し、交通安全教室等の教育を継続的に実施します。

(警察署)

第5 社会人に対する交通安全指導

交通安全教育の機会が少なく、区内の交通事故発生件数に占める割合が多い30代から50代の年齢層に注意喚起するため、ポスターを作成し、交通機関の協力を得て、駅構内やバス車内に掲出することで交通事故の防止を図ります。

また、子ども乗せ自転車の普及の拡大に伴い、子ども乗せ自転車を利用する保育園や幼稚園の保護者に向け、警察署と連携し自転車の安全教育を行い、保護者の交通安全意識の向上と自転車事故の減少を図ります。

(区、警察署)

区分	実施機関	事業量
社会人啓発用ポスターの掲出	区(都市基盤整備部)	年2回
子ども乗せ自転車利用者への交通安全啓発	区(都市基盤整備部) 各警察署	年20回

1 老人いこいの家等における交通安全教育

老人いこいの家、区民センター等の施設利用者に対して、高齢者との交通安全集会等の交通安全教室を開催し、指導を行います。

また、警察署・交通安全協会と合同で高齢者交通安全大田区民のつどい、高齢者交通安全体験教室を開催し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。参加・実践型の交通安全教育を実施するとともに、反射材用品の活用を推進し、高齢者の交通事故を防止します。

(区、警察署)

区分	実施機関	事業量
高齢者との交通安全集会	区(都市基盤整備部) 各警察署	30回
高齢者交通安全 大田区民のつどい	区(都市基盤整備部) 各警察署	1回
高齢者交通安全体験教室	区(都市基盤整備部) 各警察署	1回

※「高齢者交通安全大田区民のつどい」と「高齢者交通安全体験教室」は同日開催。

2 普及啓発活動の推進

関係団体等と連携し、春・秋の全国交通安全運動等、各種交通安全キャンペーンを実施するとともに、ポスターの掲示、リーフレットの配布、ラジオスポット放送、シルバーパス利用の手引きへの交通安全に関する記事の掲載等を実施し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

(都、警視庁)

3 高齢者支援施策等の推進

高齢者が関わる交通事故の減少を図るため、高齢者の運転免許自主返納を促進し、運転経歴証明書制度の普及に努めます。普及に当たっては、平成24年4月1日以降に発行された運転経歴証明書が、身分証明書として使用可能であることなどを周知し、各種広報媒体を活用し、広報啓発に努めます。

また、公共交通機関等に対し、運転免許証を自主返納した高齢者に対する継続的な支援を働きかけるなど、運転免許自主返納後の高齢者に対する支援を推進します。

(都、区、警視庁)

第7 身体障がい者に対する交通安全指導

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行います。また、身体障がい者の関係機関・団体等と相互に連携を図り、手話等による交通安全教育を積極的に推進して、身体障がい者の交通安全意識の高揚を図ります。

特別支援学校等を対象に児童・生徒に信号の見方、横断歩道の渡り方等の実地訓練を盛り込んだ交通安全教育を実施します。

(警視庁)

第8 外国人に対する交通安全啓発

区内在住外国人の交通事故を防止するため、警察と協力して交通安全教育や意識啓発を行うことにより、交通ルール・マナーの浸透を図ります。

区内警察署では日本語学校の生徒に対し、外国語のリーフレットを使用した交通安全教室等を適宜実施します。

(区、警察署)

第9 地域社会における交通安全意識の高揚

1 交通安全運動

区民一人ひとりに交通安全意識の普及を図るとともに、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けることにより交通事故防止を図ります。

区民総ぐるみの運動として春・秋の交通安全運動、年末のTOKYO交通安全キャンペーンを推進します。

(区、警察署)

区分	実施機関	事業量
自治会・町会向け資材	区（都市基盤整備部） 各警察署	220 団体
広報車による広報		2 回
懸垂幕による広報		12 箇所
横断幕による広報		1 箇所

2 管内企業に対する安全教育

管内企業に対して、「出前型交通安全教育」を積極的に実施するほか、関連企業や家族等も視野に入れた幅広い具体的な交通安全教育を実施します。

(警察署)

3 民間団体の育成

(1) 活動の推進

民間団体の育成を図るためには団体の自主的な活動の推進とともに、地域、職場等に交通安全への社会的協力を広げていく努力が欠かせません。関係機関との連絡体制を強化し支援するとともに、民間団体が積極的な活動を展開するよう働きかけます。

(区)

区分	実施機関	事業量
交通安全協会補助金交付	区（都市基盤整備部）	6 協会

(2) 民間企業等を通じた交通安全意識の浸透

交通安全協会加盟の民間企業や地域交通安全活動推進委員・高齢者交通指導員等を通じて交通安全意識の浸透を図ります。

(警察署)

4 区民交通安全教室

区内の各交通安全協会に区民交通安全教室の開催を委託し、自動車・二輪車運転者、子どもや高齢者、企業等、対象者別に広く交通安全教育の徹底を図ります。

(区)

区分	実施機関	事業量
区民交通安全教室開催	区（都市基盤整備部）	449 回

5 交通安全功労者感謝状贈呈

区内の交通安全対策に積極的に尽力している団体及び個人を対象に、「区の交通安全都市宣言日（7月17日）」を記念して、感謝状を贈呈します。

(区)

区分	実施機関	事業量
交通安全功労者感謝状贈呈	区（都市基盤整備部）	団体 20 個人 40

1 二輪車利用者の安全対策

(1) 実技講習等への参加

二輪車の運転者に対して安全運転教室等への参加を呼びかけ、実技指導を行うとともに、交通安全教育を効果的に実施して安全運転の励行を図ります。

(警察署)

(2) 啓発活動の推進

警察署ごとに指定した自動二輪車モデル交差点を中心に啓発活動を行い、二輪車による交通事故の減少を図ります。啓発活動の一環として、二輪車ストップ作戦を行い、二輪車利用者に対しヘルメットやプロテクターの着用など、自身を守る装備品の有効活用について啓発するとともに、安全運転の励行を呼びかけることで交通安全意識の高揚を図ります。また、チラシ等による交通安全情報の発信を各関係機関・団体に依頼します。

(警察署)

二輪車モデル交差点【参考P.86】

実施機関	対象
大森警察署	大森東交差点
田園調布警察署	田園調布警察署前交差点 南千束交差点
蒲田警察署	南蒲田交差点
池上警察署	千鳥一丁目交差点 多摩川一丁目交差点
東京空港警察署	羽田空港二丁目交差点

(3) 街頭指導の強化

信号無視、遮断踏切立入り、速度違反等、危険性の高い違反の取締りをします。

(警察署)

2 自転車利用者の安全対策

自転車利用者の増加に伴い、自転車事故も多く発生しています。自転車は、子どもから高齢者まで利用の幅が広いいため、自転車交通安全教室の開催、街頭指導の強化等、安全指導を行って自転車事故防止に努めます。

春・秋の交通安全運動で、自転車安全利用五則（①自転車は車道が原則、歩道は例外 ②車道は左側を通行 ③歩道は歩行者優先で、自転車は車道寄りを徐行 ④安全ルールを守る ⑤子どもはヘルメットを着用）の周知徹底を図ります。

(1) 自転車安全利用実技教室

区内の交通公園等において警察署とともに自転車の交通安全教室を開催し、実技を通して正しい乗り方を教育することにより、交通事故の防止に努めます。

(区、警察署)

区分	実施機関	事業量
自転車安全利用実技教室	各警察署 区（都市基盤整備部）	春 2回 秋 2回

(2) 啓発活動の推進

ア 広報紙や各種キャンペーンを通じて、自転車の正しい乗り方などの基本的な交通ルールに関する啓発と近年の自転車利用の傾向に合わせた対策を推進していきます。

大型の幼児用座席を設けた自転車と歩行者等との事故を抑止する対策として、乳幼児健診時に自転車の安全利用を周知するなど、他部署との連携を図った啓発を行います。また、近年問題になっているスマートフォンなど携帯電話を操作しながらの危険な自転車利用の根絶を目指します。

(区、警察署)

区分	実施機関	事業量
たまりバー交通安全啓発活動	区（都市基盤整備部） 各警察署	1回
たまがわ清掃活動における交通安全啓発活動	区（都市基盤整備部） 各警察署	1回
夜間無灯火抑止キャンペーン	区（都市基盤整備部） 各警察署	2回
自転車安全利用リーフレット	区（都市基盤整備部）	15,500枚

イ 各警察署で「自転車総合対策重点地区・路線」を選定し、さまざまな啓発活動を重点的に行うことにより、自転車の交通ルールやマナーの浸透を図ります。

(区、警察署)

自転車総合対策重点地区・路線【参考 P. 86】

実施機関	対象
大森警察署	第一京浜（国道 15 号） （大森スポーツセンター前交差点～大森橋）
田園調布警察署	雪が谷大塚駅地区
蒲田警察署	蒲田駅地区
池上警察署	池上通り（大森税務署前交差点～千鳥一丁目交差点）
東京空港警察署	環状八号線（弁天橋交差点～羽田空港二丁目交差点）

(3) 街頭指導の推進

交通違反や危険な乗り方をしている利用者に対して、取締り活動を推進します。また、自転車マナーアップ作戦や自転車ストップ作戦等を行い、交通法規の啓発と指導を行います。

(警察署)

(4) 商店街等自転車押し歩き運動

歩行者が多い商店街等は、自転車と歩行者の接触事故が発生しやすい場所です。交通事故を未然に防ぐため、区では商店街等と協力して、自転車押し歩き推進ゾーンを設け、自転車押し歩き運動を推進しています。

押し歩き運動推進ゾーン内では、ポスターや垂れ幕、路面ステッカー等の掲示や推進員による啓発活動を実施し、自転車利用者に対して、降車して押し歩くように協力を呼びかけます。

(区、商店街等)

実施機関	対象
区 (都市基盤整備部) 商店街等	蒲田駅東口商店街 (駅前ロータリー含む) 蒲田駅西口駅前広場周辺及び蒲田西口商店街 糀谷商店街 (15時から18時のみ) 萩中通り商店街 (15時から18時のみ)



路面ステッカー



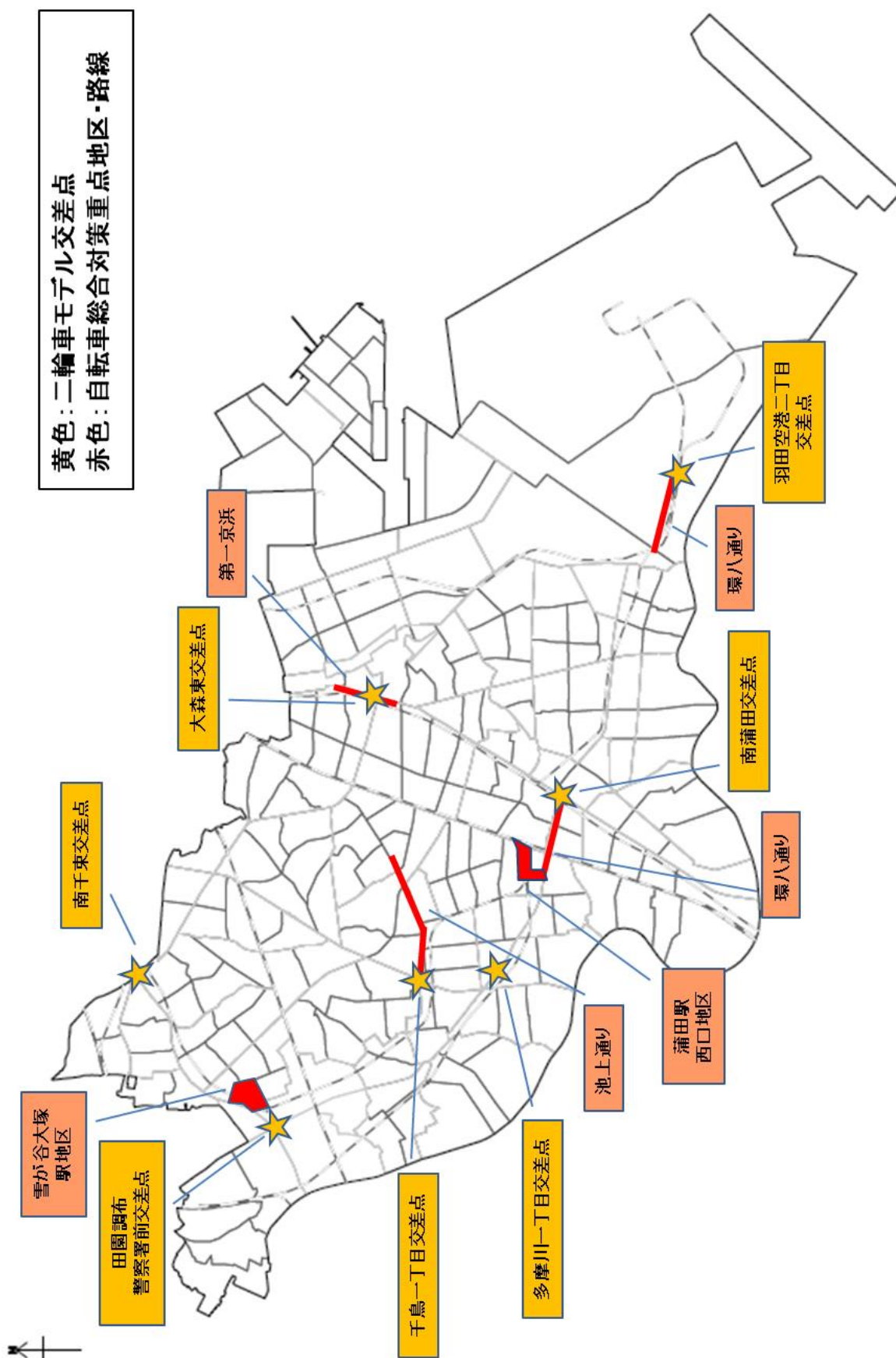
活動の様子

(5) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進

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の着用気運の醸成を図ります。

(都)

【参考】 二輪車モデル交差点 (P. 82)
 自転車総合対策重点地区 (P. 84)



第6章 鉄道及び踏切の交通安全

第1 鉄道の交通安全

1 鉄道交通環境の整備

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道の安全確保を図るため、車両、軌道、電車線、通信ケーブル、トンネル、橋梁など鉄道施設の点検を定期的に行います。

また、ロングレール化、PCまくら木化及び路盤改良等の軌道強化を行い、駅舎等建物の耐震補強工事を推進します。

さらに、列車衝突、火災、脱線等の重大事故発生防止のため、駅施設等の保安対策に万全を期します。

(東日本旅客鉄道)

(2) ホームドアの整備

ア 羽田空港第1・第2ターミナル駅、羽田空港第3ターミナル駅及び京急蒲田駅に設置しているほか、令和4年度までに区内では平和島駅に設置予定です。

(京浜急行電鉄)

イ 令和2年3月大井町線等々力駅のホームドア運用開始を持って、東横線、目黒線、田園都市線、大井町線のすべての駅でホームドア設置が完了しました。

(東急電鉄)

(3) ホームドア整備促進事業

ホームからの転落防止効果の高いホームドアの設置は、鉄道事業者が利用者の安全性の確保を図るために整備するものであり、国、地方公共団体もバリアフリー法の趣旨に則り、整備を支援しています。

国は、1日当たりの利用者数10万人以上の駅を優先して整備する方針を示しています。

(都、区)

(4) 乗務員等への教育の充実

安全対策向上のため、技能の習得や各種訓練を実施して、未然に事故発生を防止します。

(都、鉄道各社)

2 運転保安設備等の整備

急曲線部等への速度制限機能付きATS（※）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の推進を図ります。

※ATS：自動列車停止装置（ATS：Automatic Train Stop）は、鉄道での衝突防止や過速度防止の安全装置（=自動列車保安装置と呼ぶ）の日本での分類の1つです。列車や軌道車両が停止信号を越えて進行しようとした場合に警報を与えたり、列車のブレーキを自動的に動作させて停止させ、衝突や脱線などの事故を防ぐ装置です。

（関東運輸局）

第2 踏切道の安全確保

1 踏切道の安全を図るための措置

（1）踏切道における事故の防止

車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。また、関係機関及び鉄道事業者並びに道路管理者との安全対策会議を定期的を開催して、踏切道における安全対策についての情報を共有するとともに、踏切利用者や鉄道事業者等と合同による安全点検を通じるなど、高齢者をはじめとする交通弱者に着目した踏切事故防止の強化に努めます。

（警視庁）

（2）踏切道の安全確保

ア 踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、利用状況を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行い、踏切道予告標識や歩行者のための立体横断施設等の設置を進めるとともに、視認性の高い反射材を取り付けた踏切設備を整備します。車両等の踏切通行時に違反行為があった場合は指導取締りを積極的に行います。また、春・秋の全国交通安全運動期間、12月のTOKYO交通安全キャンペーン期間中に、踏切事故防止キャンペーンを行います。

（関東運輸局、区、警視庁、鉄道各社）

イ 踏切内に立ち往生した自動車等を検知して列車へ知らせる障害物検知装置について、レーザー式の整備を拡大します。さらに現在運用している装置において、従来の機能に加え、転倒した人の検知性能を上げるなど、高機能化の開発を進めます。

また、列車の接近を知らせる踏切警報灯について、視線が下がる傾向にある高齢者や側道から踏切に進入する自動車ドライバー等が見やすい「全方位警報灯」への置換え整備を進めます。

（JR東日本）

区分	実施機関	事業量
踏切道の 構造改良等	東日本旅客鉄道 京浜急行電鉄	必要に応じて安全確保と 円滑化を図るための措置を行います。
	東急電鉄	踏切道の安全を確保します。 1 箇所（池上線池上 6 号踏切道）
踏切道舗装・ 修繕等	東日本旅客鉄道	カラー舗装修繕を行います。 1 箇所（八幡踏切）
	京浜急行電鉄	必要に応じて安全確保と 円滑化を図るための措置を行います。
	東急電鉄	年 4 回の安全点検に基づき、 舗装不良箇所を修繕します。
踏切障害物 検知装置新設	東日本旅客鉄道 京浜急行電鉄	必要に応じて安全確保と 円滑化を図るための措置を行います。
	東急電鉄	2 箇所 （池上線御嶽山 1 号踏切道、 池上線池上 4 号踏切道）
踏切事故 防止キャンペーン	東日本旅客鉄道	1 箇所 （大倉踏切 又は 雑色踏切）
	京浜急行電鉄 東急電鉄	必要に応じて安全確保と 円滑化を図るための措置を行います。
	区	春・秋の全国交通安全運動期間、12 月の TOKYO交通安全キャンペーン期間中に、 学校踏切（大森北四丁目 18 番と山王三丁目 5 番の間）で啓発活動を行います。

第1 救助・救急体制の整備

1 救助業務体制の整備

交通事故に起因する救助・救急活動を安全、迅速かつ適切に実施し、救命効率を高めるため、より高度な知識・技術の習熟を図り、救急医療機関・警察との連携のもとに救助・救急業務を推進します。

また、負傷者の救出に必要な資器材の効果的使用方法について訓練を定期的に行い、救助救出技術を向上させるとともに、近隣署間の救助活動連携体制を確立します。

(東京消防庁)

2 救急業務体制の整備

高度で専門的な知識・技術を習得した救急救命士を多数育成するとともに、東京消防庁の指針である警防・救急・予防・消防車の運転技術等の幅広い知識及び技術を習得した職員を育成し、その中でも近年増加の一途をたどる救急事象に対し、救急有資格者を増員し、即応体制を確保します。また、負傷者に適応した医療が迅速に受けられるよう、消防機関と医療機関における連携を強化します。

(東京消防庁)

3 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化

多数の負傷者を迅速かつ安全に救助し、早期に救急医療機関へ搬送するため、連携体制や対応計画の充実強化と徹底を図ります。

(東京消防庁)

4 応急救護知識等普及

(1) 地域への応急救護知識と技術の普及

交通事故に係る負傷者の救命効果の向上を図るため、町会・自治会・事業所等を通じ、区民に正しい応急手当てを普及し、応急救護体制の確立を推進します。また、応急救護訓練及び防災訓練等の機会を捉え、公共施設をはじめ広く設置されているAED（自動体外式除細動器）の使用方法について普及を図ります。

(東京消防庁)

(2) 運転者に対する応急救護処置に関する知識の普及

運転免許取得時に受講する応急救護処置講習において、運転者が交通事故現場において適切に対応できるよう、模擬人体装置を使用した心臓マッサージやAEDの使用方法の実技訓練を行うなど、講習内容の充実に努めます。

(警視庁)

5 交通事故相談の充実

東京交通安全協会の協力で開設されている大田交通事故相談所（池上三丁目・池上図書館1階）において、弁護士や相談員が専門的な見地から法的知識や賠償請求の方法を的確かつ懇切丁寧に相談に応じます。

(東京都交通安全協会、区)

6 相談体制の充実・強化

関係機関・団体と相互に連携し、交通事故相談業務の充実を図ります。

(警視庁)

第8章 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保

第1 災害に強い交通施設等の整備

1 道路橋梁等の耐震性の強化

大震災発生時に、幹線道路である一般国道、高速道路、主要地方道等が被災した場合には経済的・社会的な影響が大きく、被害を未然に防止するため、橋梁の耐震性の向上を図ることが重要です。

- (1) 国土交通省が定める「橋・高架の道路等技術基準」に基づき、高速道路や幹線道路等の震災による被害を未然に防止するため、道路橋の耐震性向上対策（橋脚の耐震補強及び落橋防止構造の強化等）を継続して実施します。

(関東地方整備局、都)

- (2) 首都高速道路の特殊橋梁やトンネル部分について、大規模地震に備えた耐震性の強化を図り、安全性の一層の向上を図っていきます。

(首都高速道路)

- (3) 地震発生時における救急・救援活動や緊急物資の輸送活動等、被災時の道路ネットワーク機能を確保するため、防災計画上に位置づけられている重要な橋梁の耐震補強対策を継続して行います。

(区)

区分	実施機関	事業量
橋梁等の架け替え	区 (都市基盤整備部)	1橋
橋梁等の耐震補強		4橋

[架け替え]

諏訪橋（大森西二丁目25番～大森西三丁目4番）（継続）

[耐震補強]

八橋（東馬込一丁目37番～東馬込二丁目18番）（継続）

新根方橋（中馬込三丁目7番～仲池上一丁目1番）

根方橋（仲池上二丁目27番～久が原二丁目13番）（継続）

久根橋（仲池上一丁目27番～久が原二丁目2番）

2 電線類の地中化の促進

(1) 共同溝の建設

電気、通信、ガス、上下水道などの供給・処理施設の新設・維持・補修に係る道路の掘り起こしによる交通障害を防止するとともに、道路構造の保全を図るため、各企業との調整を図りながら、共同溝の建設を進めます。

また、災害時におけるライフラインの確保のため、共同溝事業を引き続き推進し、ネットワーク化を図ります。

(関東地方整備局)

(2) 無電柱化

良好な都市景観の創出、安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の強化を図るため、電線共同溝の整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容するなど無電柱化を推進します。

災害時の緊急輸送道路や、利用者の多い主要駅周辺などで無電柱化を進めます。

(関東地方整備局、都、区)

区分	実施機関	事業量
電線類地中化	都	2路線（5区間）
	区 (都市基盤整備部)	7路線

[都]

環状七号線（南千束一丁目～北千束一丁目、大森東一丁目～大森北六丁目、

南馬込一丁目～東馬込一丁目、南馬込三丁目～山王四丁目）

中原街道（東雪谷二丁目～南千束一丁目）

[区]

補助第27号線（大森北三丁目～五丁目）

補助第38号線（東糀谷四丁目～六丁目）

補助第43号線（仲池上二丁目）

補助第44号線（上池台三丁目～五丁目）

大田区画街路第1号線（北千束二丁目～三丁目）

区道1-61号線（北千束一丁目）

区道94号線（羽田一～二丁目、五～六丁目）

(3) 無電柱化に合わせた信号用ケーブルの地下線化

東京都が推進する「東京都無電柱化推進計画」事業に合わせて、信号用ケーブルの地下線化を推進します。

信号線の地中化により、災害発生時にも信号施設の倒壊を最小限に抑えけるとともに電線類の被災を軽減させることで、復旧活動の基本となる歩行者・自転車等の通行の安全確保、災害時の避難救助活動の円滑を確保します。

また、視線を遮るケーブルを無くすことで、良好な都市景観の向上を図ります。
(警視庁)

3 交通規制用装備資機材等の整備

大震災発生時において、都内の交通の混乱を防止し、緊急自動車専用路等を確保するため、交通規制用装備資機材の充実を図るとともに、これらの交通規制用装備資機材を収納した簡易倉庫（交通規制用装備資機材収納倉庫）を環状七号線及び緊急自動車専用路等の主要交差点直近に整備します。

(警視庁)

4 災害に備えた道路情報ネットワーク網構築

事故及び災害時における道路管理の高度化を図り、道路交通情報・災害情報等を迅速に把握し道路利用者に提供するため、道路情報収集機器等の整備を推進します。

(関東地方整備局)

5 災害に備えた気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

(東京管区気象台)

第2 災害時の交通安全の確保

1 緊急通行車両等の交通の確保

(1) 第一次交通規制の実施

環状七号線から都心方向へ流入する車両の通行禁止、環状八号線から都心方向へ流入する車両の通行抑制及び緊急自動車専用路（7路線）を指定して通行禁止規制を実施し、道路における危険を防止するとともに、人命救助、消火活動等に従事する緊急自動車等の円滑な通行を確保します。

(警視庁)

(2) 第二次交通規制の実施

第一次交通規制で指定した緊急自動車専用路（7路線）のほか、被災状況等に応じて緊急交通路を指定し、災害応急対策に必要な緊急通行車両等の通行を確保します。

(警視庁)

(3) 災害時等における運転者等に対する情報提供

災害時等における運転者等の安全確保や緊急車両の円滑な通行を確保するため、日本道路交通情報センターの「災害情報提供サービス」を活用して運転者等に対し、道路交通に関する情報と都が把握した火災情報を併せて効果的な情報提供に努めます。

(都、警視庁)

(4) 緊急道路障害物除去

大地震発生時における緊急車両等の通行を確保するため、道路上に放置された車両や建物から落下した路上障害物などの除去及び道路と橋梁等との境に生じた段差、路面の亀裂等の応急補修を速やかに行う緊急道路障害物除去作業を実施します。

緊急道路障害物除去作業にあたっては、関係機関及び関係業界がそれぞれ連絡を密にし、有機的かつ迅速に作業が実施できるよう、緊急道路障害物除去（啓開）作業マニュアル等をもとに体制を整備します。

(都、区)

2 信号機の減灯対策

大規模災害発生時においては、被害状況の把握はもちろん、消防による救助活動及び警察による各種活動を通じて被害の拡大防止が必要となる一方で最低限の交通管理機能を維持するため、交差点等での交通整理も必要です。

そのため、幹線道路上の信号交差点に信号機用非常用電源設備（自動起動式発動発電機及びリチウム電池内蔵型信号制御機）を整備し、災害に伴う停電時における警察活動を支援します。信号機用非常用電源設備は、停電時に警察官等の人手を介さずに自動的に信号機に電力を供給することができるため、警察官が各種活動に専念することが可能となります。

また、信号機用非常用電源設備は、大規模災害時だけではなく、長時間の停電時にも信号機への電力供給が可能であることから、交通の安全と円滑を図るために今後も新規整備を推進するとともに、老朽化した設備の更新を進めていきます。

(警視庁)

3 救急活動等

(1) 消防救助機動部隊等の活用

救助工作車、特殊救急車、救助用重機、機動救助車等及び高度な救助技術、能力等を備えた「消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー隊）」を活用します。また、消防救助機動部隊の拠点において都外からの緊急消防援助隊の受援機能を強化します。

(東京消防庁)

(2) 民間患者等搬送事業者との連携

大規模な救急事象の発生時において、民間患者等搬送事業者との連携を図ります。

(東京消防庁)

4 大規模事故等発生時の交通規制の実施

大規模事故等発生時には、社会的混乱や交通の混乱等の発生が予想されるため、事故現場及び周辺地区において、必要な範囲・路線の交通規制、交通整理を行います。

(警視庁)

5 災害への備えに関する広報啓発

(1) 大震災発生時における交通規制計画に基づいて「環状七号線から都心方向へ流入する車両の通行を禁止すること」、「緊急自動車専用路等を通行中の自動車は、速やかに道路外の場所又は他の道路に移動すること」等について、チラシやポスター、広報用DVD、警視庁ホームページ等の広告媒体を活用するなど、交通規制を周知徹底するための方策を推進していきます。

(警視庁)

(2) 大規模な自然災害による浸水、ライフラインの途絶等の被害が頻発している中、東京においても大規模災害の発生が危惧されており、都民の防災への関心が高まりつつあります。こうした都民の防災への関心を防災行動に結びつけるため、東京消防庁公式アプリ等を活用して、積極的に情報発信を行い、防災訓練参加者増加へ広報活動を実施します。

(消防署)

第9章 交通安全対策の推進

第1 広報活動の充実

1 広報活動

区民への交通安全意識の普及・浸透を図るため、春・秋の交通安全運動を中心におおた区報、デジタルサイネージ（※）、広報車等を活用して幅広い広報活動を継続的に推進します。また、速報性に優れたホームページ、ツイッターを利用した広報の充実を図ります。

(区)

区分	実施機関	事業量
おおた区報	区 (企画経営部)	18回
デジタルサイネージ	区 (企画経営部)	12回
広報車による広報	区 (都市基盤整備部)	5回
交通安全宣言塔	区 (都市基盤整備部)	3基

※デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステムを総称して「デジタルサイネージ」と呼びます。

2 交通安全日

毎月10日を「大田区交通安全日」とし、広く交通ルールの遵守とマナーの実践を呼びかけます。

(区、警視庁)

3 シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進

シートベルト着用の必要性と着用効果及びチャイルドシートの正しい使用に関する普及啓発を積極的に推進します。

(警視庁)

4 夜間及び薄暮時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、スポーク反射材やシール式反射材の活用、外出時の目立つ衣服の着用について、トワイライト・オン運動（※）の実施やその他あらゆる機会を捉えて啓発活動を実施します。

※トワイライト・オン運動

自動車（二輪車・自転車を含む）の前照灯を日没時より早めに点灯し、夕暮れ時の交通事故を防止しようとする運動です。

（警視庁）

5 二輪車・自転車対策に対する広報啓発活動

管内を通行する二輪車・自転車に停止を求め、キャンペーン形式により最近の交通事故の説明等、具体的な広報啓発活動を実施します。

（警察署）

6 トラック・貨物自動車対策に対する広報啓発活動

管内を通行するトラック・貨物自動車に停止を求め、指導、警告及び違反者に対する取締りを実施するとともに羽田空港の貨物車出入り口においてキャンペーン形式により交通事故防止に関する広報啓発活動を実施します。

第一京浜国道や産業道路等の幹線道路で重点的にトラックストップ作戦を実施し、トラック特有の事故について説明するなど、具体的な広報啓発活動を実施します。

（警察署）

1 行政機関

行政機関は交通安全協議会及び同幹事会を中心に連携を図り、交通安全施策事業を着実に推進します。

2 事業者、団体等

各事業者は、安全運転管理者、運行管理者等を通じて交通安全教育を推進し、交通事故の防止に努めます。

交通安全協会や地域の有志、NPO等の団体は、それぞれの地域や区、警察署と連携して主体的に、あるいは相互に協力しながら交通安全施策を進めていきます。

3 住民参加

悲惨な交通事故を無くしていくためには、何よりも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。

この計画が着実に推進されるよう、区民も積極的に参加し、行政等と一緒に交通安全について考え、行動していくことを広く周知していきます。

大田区交通安全協議会委員

令和2年8月時点

会 長	大田区長	
委 員	大田区議会議長	大田区立小学校長会長
	大田区議会交通臨海部活性化特別委員会委員長	大田区立中学校長会長
	大田労働基準監督署長	東京都立六郷工科高等学校長
	国土交通省関東地方整備局	大田区立小学校
	東京国道事務所長	P T A連絡協議会長
	東京都建設局第二建設事務所長	大田区立中学校
	警視庁第二方面本部長	P T A連合協議会長
	警視庁大森警察署長	東日本旅客鉄道(株)蒲田駅長
	警視庁田園調布警察署長	東急電鉄(株)蒲田駅長
	警視庁蒲田警察署長	京浜急行電鉄(株)京急蒲田駅長
	警視庁池上警察署長	東急バス(株)池上営業所長
	警視庁東京空港警察署長	京浜急行バス(株)羽田営業所長
	警視庁東京湾岸警察署長	東京都トラック協会大田支部長
	大森交通安全協会会長	東京都個人タクシー協同組合
	田園調布交通安全協会会長	大田第一支部長
	蒲田交通安全協会会長	東京都自転車商協同組合
	池上交通安全協会会長	大田区四支部連合会長
	東京空港交通安全協会会長	東京都二輪車安全普及協会
	東京湾岸交通安全協会会長	田園調布二輪車安全普及協会会長
	東京消防庁第二消防方面本部長	大田建設協会会長
	東京消防庁大森消防署長	大田区副区長
	東京消防庁田園調布消防署長	大田区都市基盤整備部長
	東京消防庁蒲田消防署長	
	東京消防庁矢口消防署長	
	大田区自治会連合会理事	
	大田区商店街連合会副会長	
	大田工業連合会長	
	大田区婦人団体連合会長	
	大田区母の会連合会長	
	大田区シニアクラブ連合会長	

大田区交通安全協議会幹事会幹事

令和2年8月時点

総括者 大田区都市基盤整備部長

幹事 大田労働基準監督署第二方面主任監督官
国土交通省関東地方整備局
東京国道事務所交通対策課建設専門官
東京都建設局第二建設事務所管理課長
警視庁第二方面本部交通地域担当管理官
警視庁池上警察署交通課長（※）
池上交通安全協会長（※）
東京消防庁第二消防方面本部警防装備係長
東京消防庁矢口消防署警防課長（※）
大田区自治会連合会理事
大田区婦人団体連合会長
大田区母の会連合会長
大田区シニアクラブ連合会長
東京都立六郷工科高等学校長
大田区立小学校PTA連絡協議会長
大田区立中学校PTA連合協議会長
東京都トラック協会大田支部副支部長
大田区地域力推進部地域力推進課長
大田区こども家庭部子育て支援課長
大田区都市基盤整備部都市基盤計画調整担当課長
大田区都市基盤整備部地域基盤整備第二課長
大田区都市基盤整備部建設工事課長
大田区教育委員会教育総務部教育総務課長

令和2年度大田区交通安全実施計画

令和2年8月発行

発 行 大田区

編 集 大田区都市基盤整備部
都市基盤管理課

交通安全・自転車総合計画担当

所在地 〒144-8621

大田区蒲田五丁目13番14号

電 話 03-5744-1315