

交通政策調査特別委員会 案件一覧

(令和8年8月4日開催分)

○所管事務報告 3件

部局	報告順	件名	資料番号	説明者（所管課長名等）
鉄道・都市づくり部	1	東急多摩川線・新空港線計画に関する都市計画素案説明会の開催結果について	4	大見 新空港線・沿線整備担当課長
都市基盤整備部	2	第12次大田区交通安全計画について	1	厚川 都市基盤計画調整担当課長
資源環境部	3	東急多摩川線・新空港線計画に関する環境影響評価調査計画書の縦覧・閲覧について	1	小泉 みどり・環境保全担当課長 大見 新空港線・沿線整備担当課長

東急多摩川線・新空港線計画に関する都市計画素案説明会の開催結果について

- 1 日 時 令和8年7月17日(金) 18:30～20:00
7月19日(日) 14:00～15:30
- 2 会 場 新蒲田一丁目複合施設（カムカム新蒲田） 地下2階 多目的室
- 3 来場者 17日(金) 324人 19日(日) 304人
- 4 主な質疑と回答

17日(金) 9人14問 19日(日) 16人24問

質 疑	回 答
事業費が大幅に増大した場合どうなるのか。	昨今の物価高騰に伴う建設費の上昇は認識している。コスト削減に努め、適切に事業費を管理する。事業費を含め、定期的に国から再評価を受ける機会がある。
鉄道事業者が運行するのならば、多額の税金を投入する必要はあるのか。	区にとって40年来取り組んできた重要な事業である。新空港線整備とともに沿線まちづくりを進め、地域の活性化につなげる。また、都市計画交付金制度を活用することができるよう調整し、区の負担軽減に努める。
新空港線整備により蒲田駅の乗り換えが不便になるのではないのか。	新しい駅は現在の駅の直下に造る計画である。昇降機等を適切に配置し、スムーズに乗り換えできる施設計画を検討する。
蒲田新駅(仮称)が切り欠きホームである。第二期整備の際はホームを改造するのか。	3両編成専用ホームと3両・8両編成が停車できるホームを第一期として整備する。第二期整備については区が中心となり様々な検討をしており、具体的内容は今後の調整となる。
東急多摩川線には追い越し設備がない。東横線からの直通列車が、各駅に停車する列車を追い越せるのか。	追い越し設備は計画していない。直通列車のご利用者、各駅停車のご利用者ともに不便にならないよう、開業までに詳細な運行計画を検討する。

東横線からの直通列車が入ることにより、踏切遮断時間が長くなるのではないか。	基本的な運行計画の想定はあるものの、運行計画が確定していない現時点で踏切ごとの遮断時間の予測は難しい状況にある。詳細な影響については、今後の運行計画の検討調整を踏まえて確認していきたい。
東急線高架下の店舗は立ち退きの対象になるのか。	今後、高架下の契約関係を確認し、権利関係者と調整の上、立ち退きの対象になる方へ個別に話をさせていただきたい。
開業までに時間を要する。その時に20代、30代となる未来の利用者（小中学生）の声を聞いて欲しい。	今後、地域の小中学生からも意見を聞ける機会について考えていきたい。
下丸子駅の8両編成に伴うホーム延伸について、踏切除却計画と連動しているのか。	下丸子駅周辺にある2箇所の踏切が改正踏切道改良促進法に基づく「改良すべき踏切」に指定されており、連続立体交差化も含めたまちづくりの検討を進めている。新空港線計画と下丸子の連続立体交差化では検討経緯が異なるが、区としてはスケジュールの整合性をできる限り図っていききたい。



都市計画素案のあらまし

東京都市計画 都市高速鉄道 東急電鉄東急多摩川線・新空港線
(矢口渡～京急蒲田) 計画について



東 京 都
羽田エアポートライン株式会社
東 急 電 鉄 株 式 会 社

位置図



新空港線（矢口渡～京急蒲田）の計画について

計画のあらまし

本計画は、東急多摩川線矢口渡駅付近から東急多摩川線を地下化し、東急・JR蒲田駅の地下及び京急蒲田駅付近の延長約2.0kmの区間について、新たな都市計画を定めるものです。

この計画を推進することにより、蒲田駅～京急蒲田駅間の約800mのミッシングリンクを解消し、大田区内の東西移動利便性の向上、輸送障害時等における代替経路、東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性向上に寄与し、広域鉄道ネットワークの形成が図られるとともに、沿線のまちづくりなどの地域の活性化等にも大きく寄与するものです。

これまでの経緯

昭和57年12月	大田区基本構想に東西連絡線（現在の新空港線）を位置付け
昭和62年度	東急・JR蒲田駅から京急蒲田駅間の東西連絡線の整備可能性について調査を開始
平成12年1月	国の運輸政策審議会答申第18号にて平成27年度までに整備着手されることが適当である路線（A2路線）に位置付け
平成17年10月	大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会の開催（11回開催）
平成28年4月	国の交通政策審議会答申第198号にて「矢口渡から京急蒲田の事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき」路線として位置付け
令和4年6月	東京都と大田区で「新空港線及び沿線まちづくり等の促進に関する協議の場」を開催し（全5回）、都区費用負担割合等について合意
令和4年10月	大田区と東急電鉄株式会社の共同出資により、整備主体となる第三セクター「羽田エアポートライン株式会社」が設立
令和7年10月	羽田エアポートライン株式会社と東急電鉄株式会社が連名で申請した速達性向上計画が国土交通省より認定

事業の概要

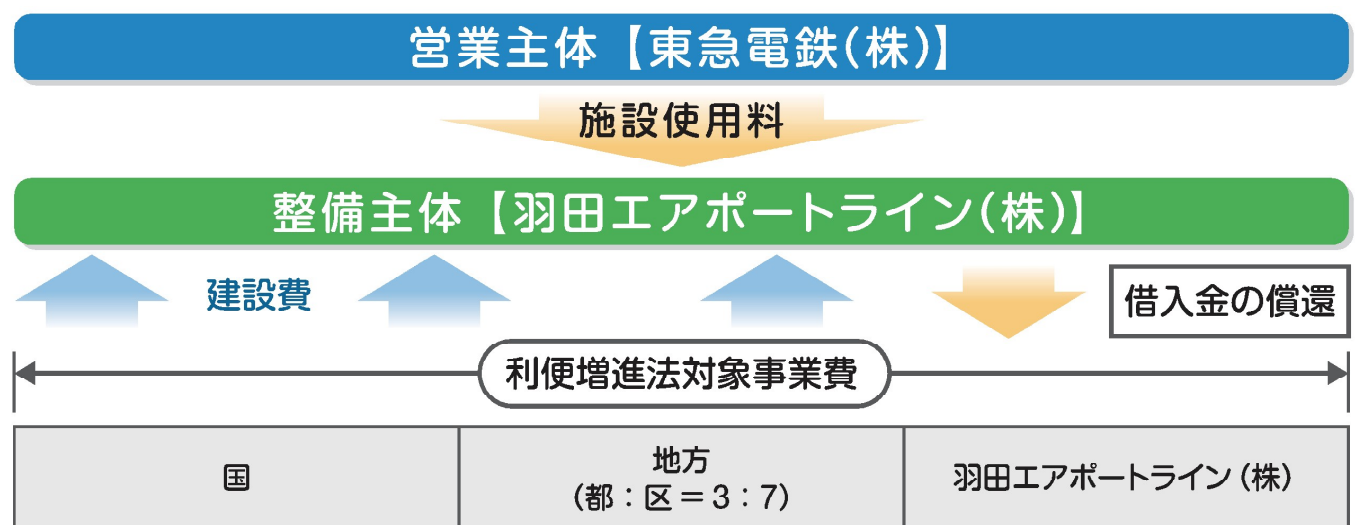
整備区間	矢口渡～蒲田～京急蒲田
事業費	約 1,248 億円
事業期間	令和 7 年 10 月～令和 24 年 3 月
整備主体	羽田エアポートライン株式会社
営業主體	東急電鉄株式会社
運行区間	渋谷方面～多摩川駅～蒲田駅～蒲田新駅（仮称）
運行頻度	朝最混雑時間帯 20 本／時 程度 その他の時間帯 10 本／時 程度

※東急多摩川線の地下化及び新空港線の新設以外の鉄道施設の整備

- ・ 蒲田駅付近における東急多摩川線と池上線との連絡線、車両留置施設
- ・ 東急多摩川線多摩川駅及び下丸子駅乗降場
- ・ 鉄道電気施設（司令所の改修等）

事業スキーム

【都市鉄道等利便増進法】



国・地方・羽田エアポートライン（株）が1/3ずつ負担

都市計画素案の概要

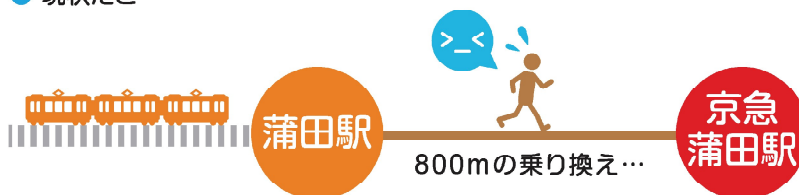
- ①名 称 都市高速鉄道 東急電鉄東急多摩川線
都市高速鉄道 新空港線
- ②区 間 大田区多摩川一丁目～大田区蒲田四丁目
- ③延 長 約2.0km
- ④構造形式 地表式、地下式
- ⑤計画概要 東急多摩川線（矢口渡駅付近～蒲田駅）の地下化
新空港線（蒲田駅～蒲田新駅（仮称））の新設

整備効果

●蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクの解消

ターミナル駅である蒲田駅と京急蒲田駅のミッシングリンクを解消することで、乗換え利便性の向上、輸送障害時等における代替経路の選択肢が増加

●現状だと…



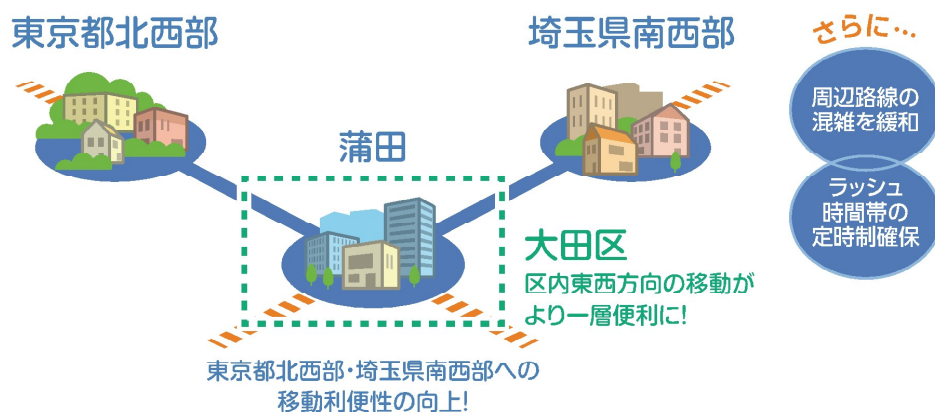
●接続すると…



バリアフリールート確保！
輸送障害時等における代替経路の選択肢増！

●広域鉄道ネットワークの形成

区内東西方向の移動及び東京都北西部・埼玉県南西部への移動利便性の向上



●羽田空港へのアクセス利便性の向上

国際競争力強化の拠点である渋谷、新宿、池袋や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上による東京圏の国際競争力の強化

【具体例】

中目黒駅 ～京急蒲田駅付近

約36分⇒約23分（約13分短縮）

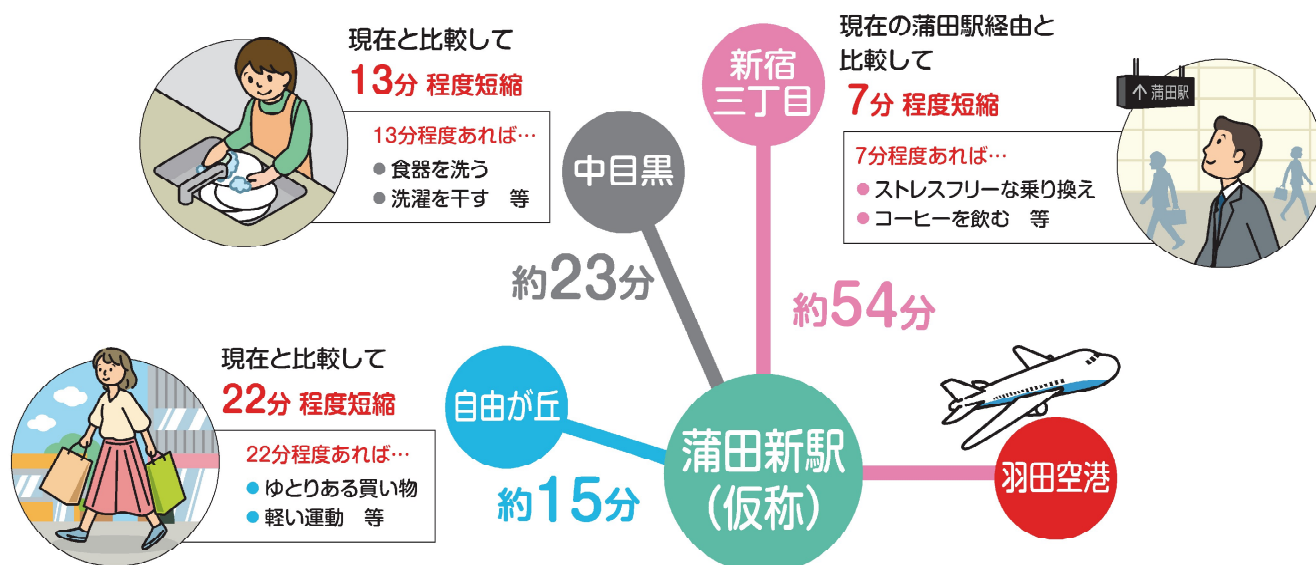
自由が丘駅～京急蒲田駅付近

約37分⇒約15分（約22分短縮）

（参考）新宿三丁目駅～羽田空港第1・第2ターミナル駅

約61分⇒約54分（約7分短縮）※

※京急空港線及び東京メトロ副都心線内の所要時間は想定。また、渋谷駅での乗換え時間は考慮していない。



●蒲田駅を中心とした沿線まちづくりの機運の醸成

- ・東急東横線との相互直通運転を通じて新たな人の流れを取り込むことにより、まちのにぎわいを生む
- ・沿線におけるまちづくりが促進され、地域の活性化に寄与

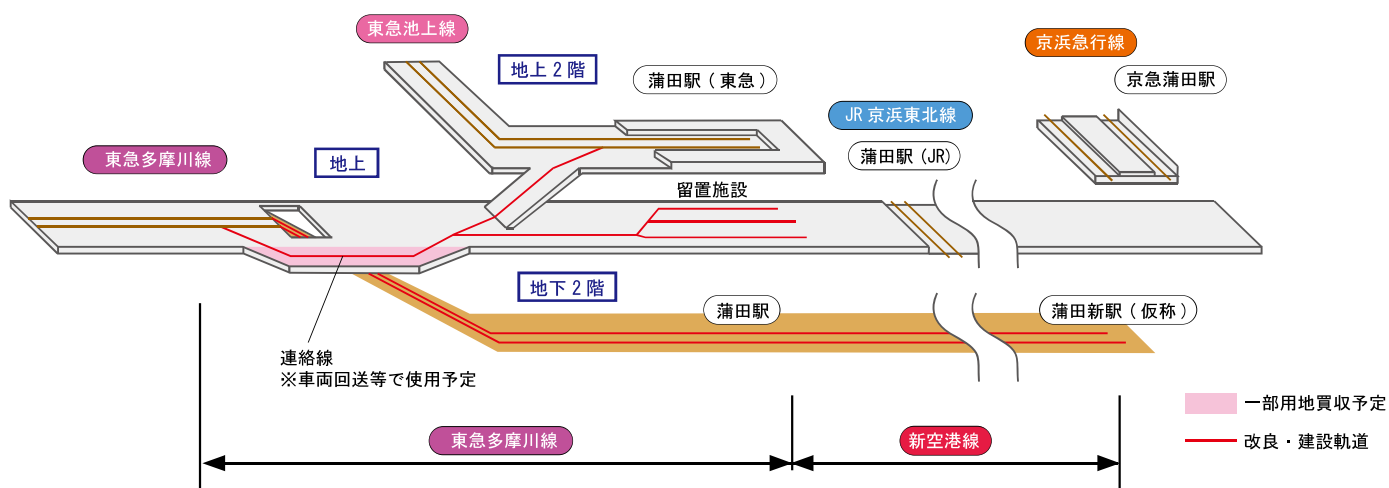


二次元コード



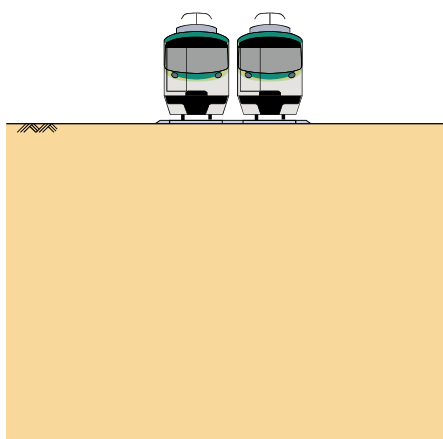
URL : <https://youtube.com/watch?v=IM60CVGX6-U&feature=youtu.be>

連絡線及び留置施設概要図

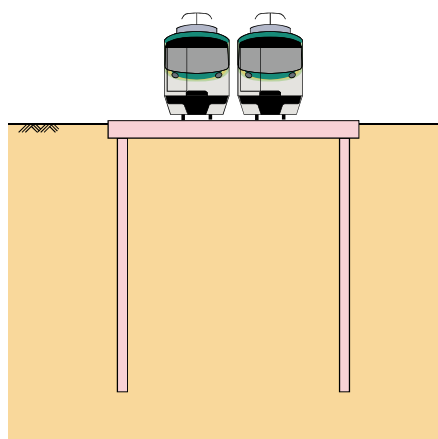


施工順序図（開削工法）

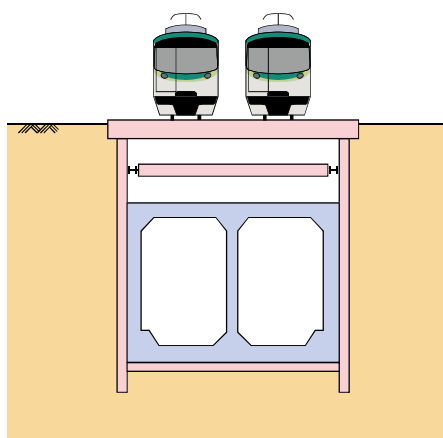
①現況



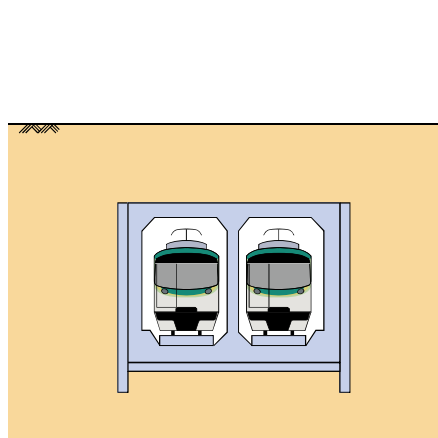
②土留杭、線路仮受



③掘削、箱型トンネル躯体構築



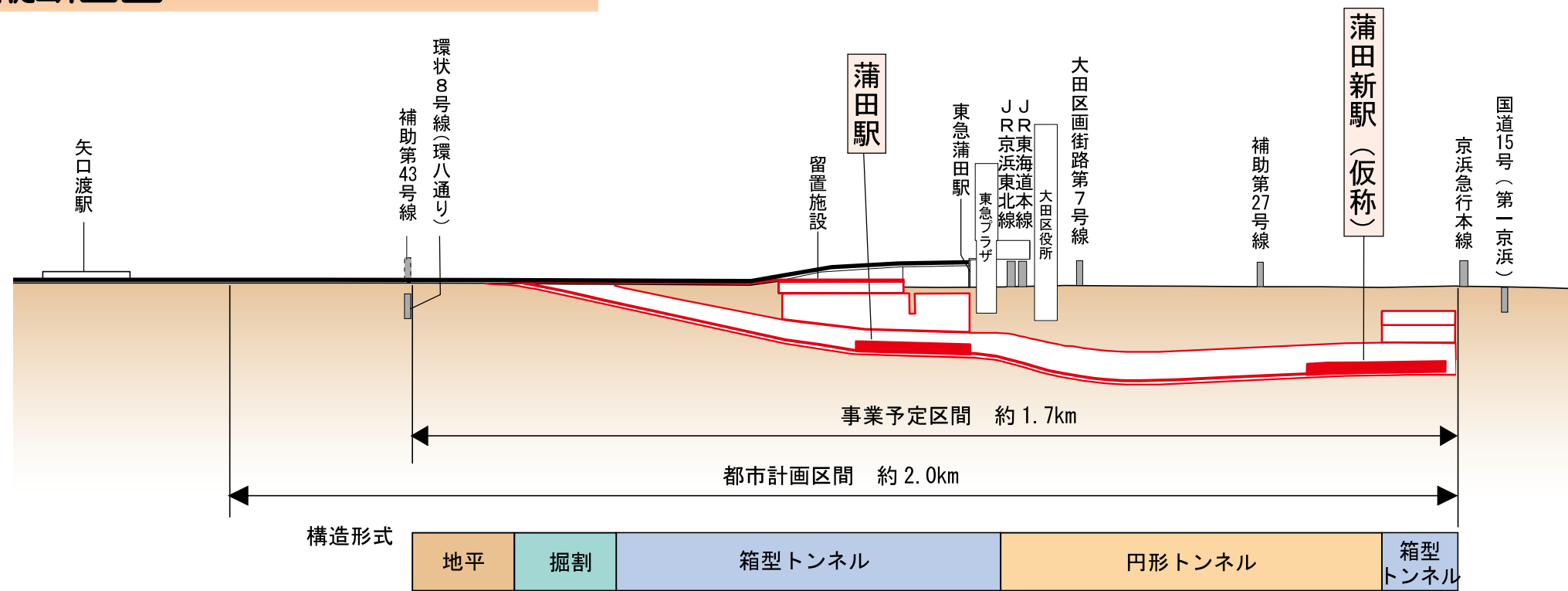
④完成（地下化切替）



平面図

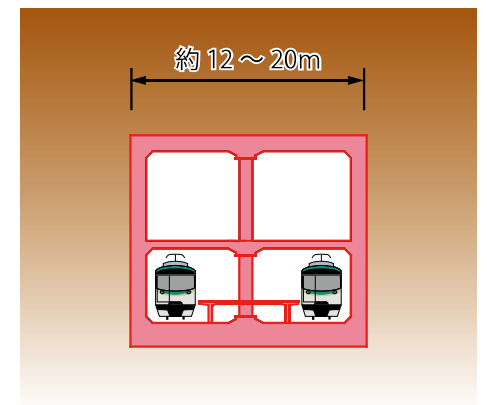


縦断面図

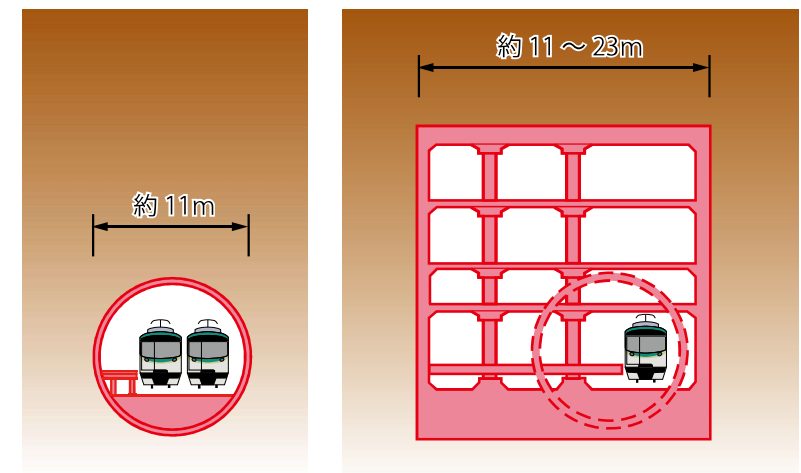


標準横断面図

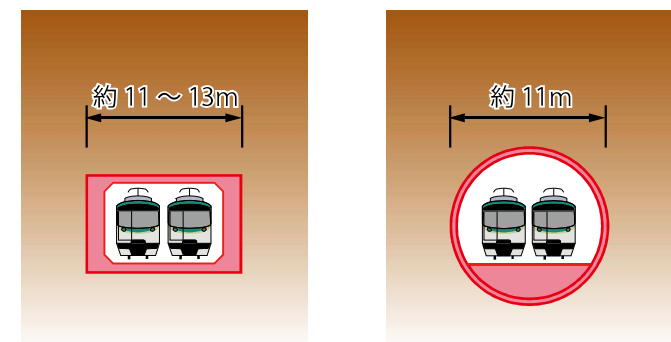
駅部（蒲田駅）



駅部（蒲田新駅（仮称））



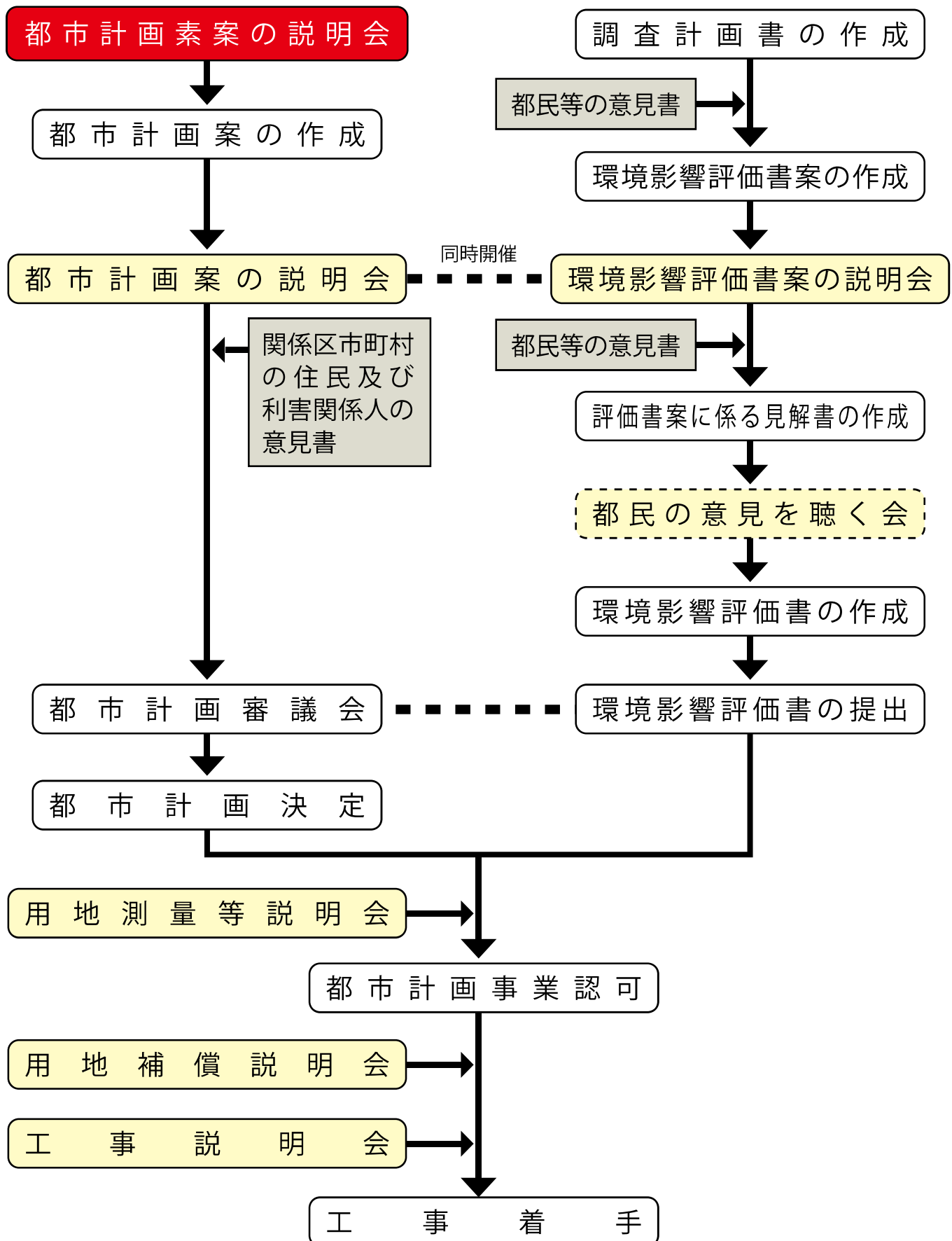
駅間（開削、複線シールド）



工事着手までの流れ

都市計画の流れ

環境影響評価の流れ



メ モ

お問い合わせ先

都市計画に関すること

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課

TEL 03-5388-3321

事業計画に関すること

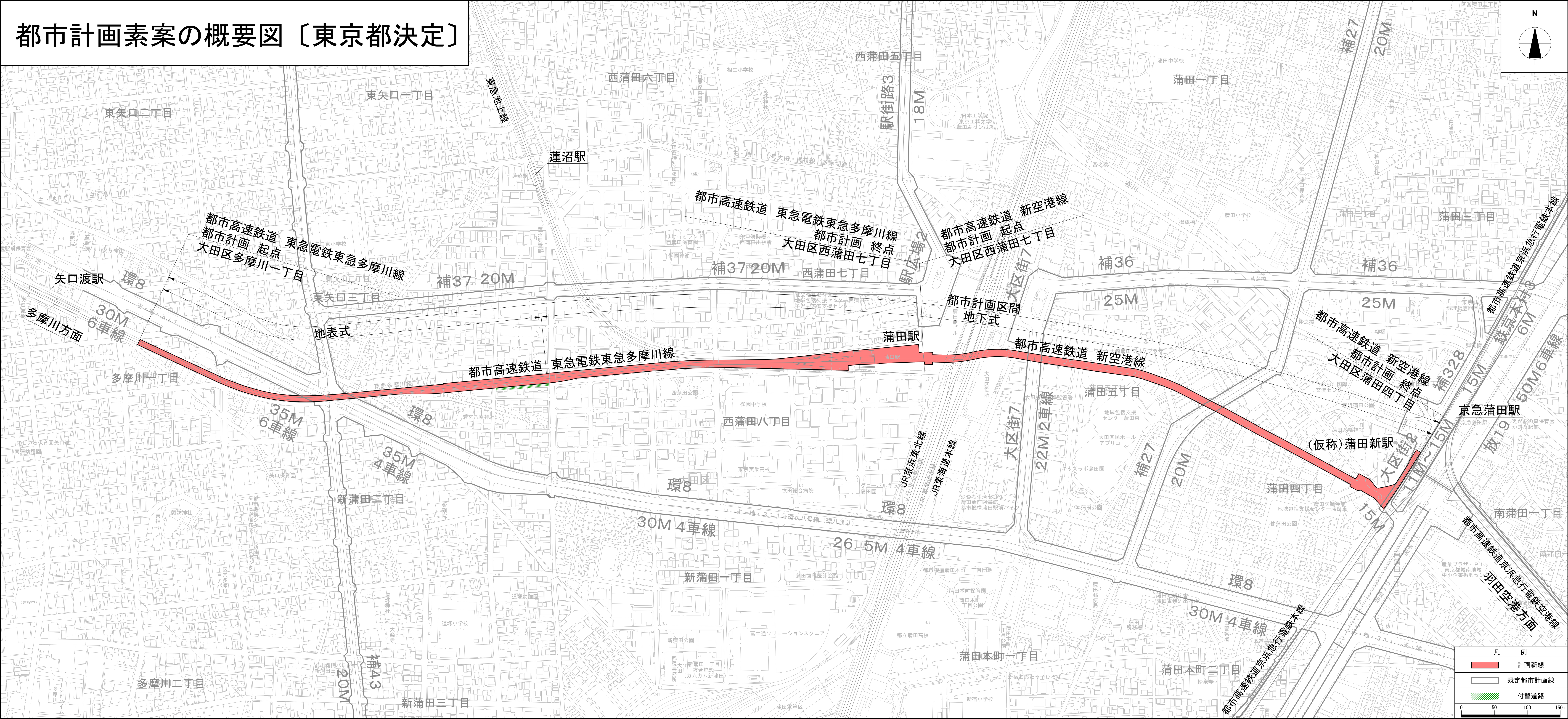
羽田エアポートライン株式会社 建設部

TEL 03-6404-8857

東急電鉄株式会社 鉄道事業本部 工務部 土木課

TEL 03-5459-5244

都市計画素案の概要図〔東京都決定〕



〔この図説は、東京都区画1/2,500の地形図を使用（※都市基盤図4,000）して作成したものである。無断複製を禁ずる。〕〔この図説の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。〕
「（図説番号）※都市基盤図33号、令和8年5月26日」「（図説番号）※都市基盤図33号、令和8年5月26日」「（図説番号）※都市基盤図33号、令和8年5月26日」「（図説番号）※都市基盤図33号、令和8年5月26日」

都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線
及び都市高速鉄道新空港線
都市計画素案説明会

東 京 都
羽田エアポートライン株式会社
東 急 電 鉄 株 式 会 社

ただいまから、都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線及び都市高速鉄道新空港線の都市計画素案についてご説明いたします。

説 明 の 概 要

東急電鉄東急多摩川線及び新空港線の計画について

- ① 計画の策定経緯
- ② 整備効果
- ③ 計画の概要
- ④ 都市計画の区域について

今後の手続き

- ⑤ 工事着手までの流れ

本日の説明内容ですが、東京都市計画、都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線及び都市高速鉄道新空港線の計画についてご説明したのち、今後の手続きについてご説明いたします。

なお、本日の説明会では、両方の路線を総称して、「新空港線事業」と統一してご説明させていただきます。

新空港線事業の概要



2

まず初めに、新空港線事業の概要についてご説明いたします。

新空港線事業は、東急多摩川線の矢口渡駅と蒲田駅の間から、蒲田駅を經由し、京浜急行電鉄本線・空港線の京急蒲田駅付近までを結ぶ路線です。

羽田エアポートライン株式会社が整備主体として施設を整備・保有し、東急電鉄株式会社が営業主体として施設を借り受け、電車の運行を行います。

計画の策定経緯及び位置付け

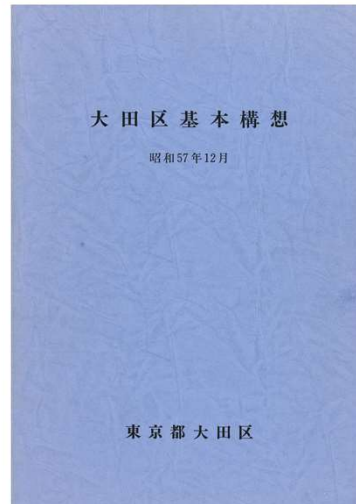
3

次に、新空港線事業の計画の策定経緯及び位置付けについて、ご説明いたします。

計画の策定経緯及び位置付け①

大田区基本構想（昭和57年12月）

- ・区内の東西方向を連絡する東西連絡線（現在の新空港線）の整備促進を位置づけ



出典：大田区基本構想

新空港線事業は、昭和57年12月の大田区基本構想において、住みよいまちの基盤づくりに資する交通体系として、区内の東西方向を連絡する鉄道網「東西連絡線」現在の新空港線の、整備を促進することが位置付けられ、本格的な検討がスタートいたしました。

計画の策定経緯及び位置付け②

国土交通省 交通政策審議会 答申第198号（平成28年4月）

「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」

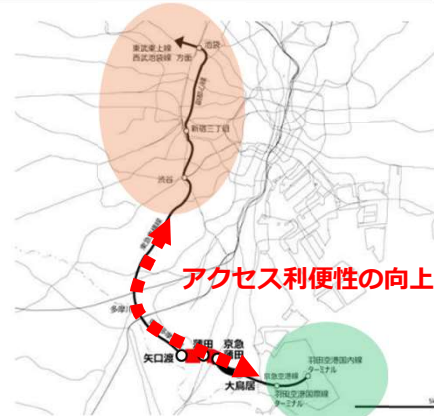
- ・矢口渡から京急蒲田までは、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき

東京圏における今後の都市鉄道のあり方
について

（答申）

平成28年4月20日

交通政策審議会



出典：東京圏における今後の都市鉄道のあり方について

5

その後、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会が、平成28年4月に取りまとめた、答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」、において、国際競争力の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と、羽田空港とのアクセス利便性の向上に資する路線であり、「矢口渡から京急蒲田までは、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき」と位置付けられました。

計画の策定経緯及び位置付け③

都区の合意と羽田エアポートライン株式会社の設立（令和４年）

- ・都区協議の場で費用負担割合が決定（令和４年６月）
- ・大田区および東急電鉄株式会社の出資で羽田エアポートライン株式会社が設立（令和４年１０月）



都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画の認定（令和７年）

- ・羽田エアポートライン株式会社と東急電鉄株式会社の連名で申請した速達性向上計画を関東運輸局長が認定（令和７年１０月）
- ・同認定により、鉄道事業について国土交通大臣のみなし許可

こうした答申を踏まえ、地方の費用負担等について、令和４年６月に東京都と大田区の間で合意がなされ、令和４年１０月に大田区と東急電鉄株式会社の出資により、整備主体となる羽田エアポートライン株式会社が設立されました。

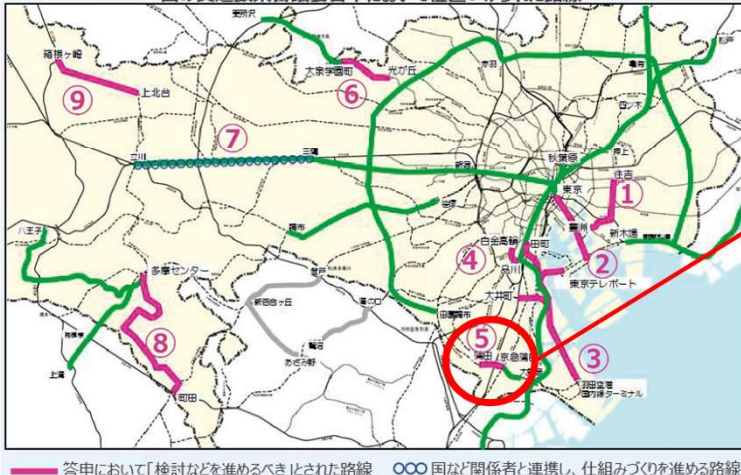
さらに、都市鉄道等利便増進法に基づき、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と、営業主体である東急電鉄株式会社の連名で、令和７年８月１日に速達性向上計画を国土交通省関東運輸局に申請し、同年１０月３日に認定を受けました。

速達性向上計画の認定により、鉄道事業のみなし許可も合わせて取得しております。

計画の策定経緯及び位置付け④

2050東京戦略～東京もっとよくなる～（令和7年3月）
都市活動や都民生活を支える公共交通ネットワークの充実強化

《国の交通政策審議会答申において位置づけられた路線》



- ①東京8号線(有楽町線)の延伸
- ②都心部・臨海地域地下鉄
- ③羽田空港アクセス線
- ④都心部・品川地下鉄(南北線の延伸)
- ⑤新空港線（蒲蒲線）**
- ⑥東京12号線(大江戸線)の延伸
- ⑦中央線の複々線化
- ⑧多摩都市モノレールの延伸(町田方面)
- ⑨多摩都市モノレールの延伸(箱根ヶ崎方面)

出典：2050東京戦略～東京もっとよくなる～ 7

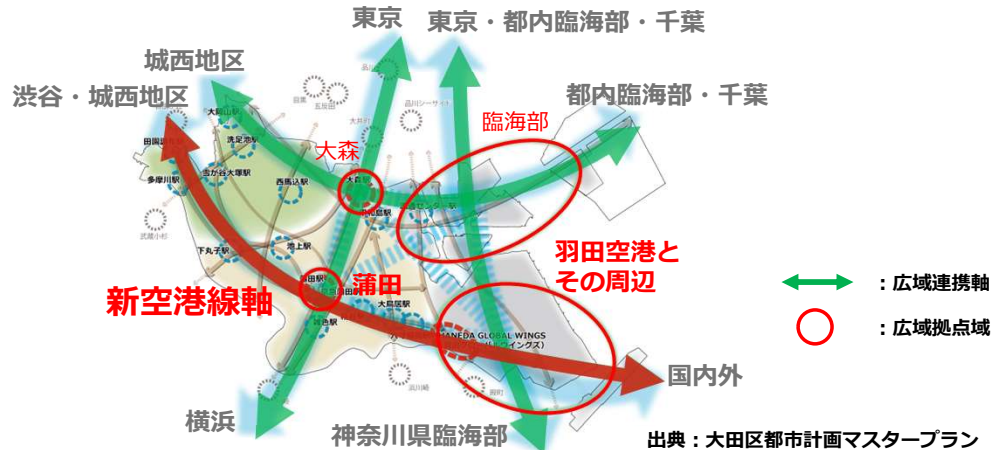
また、東京都は令和7年3月に策定した「2050東京戦略 ～東京もっとよくなる～」において、今後、人口減少局面にあっても、都市間競争を勝ち抜き、首都東京の都市活動や都民生活を支えていくため、インフラの充実強化を目標としております。

その中で、鉄道については、国の答申で位置付けられた路線を中心に、世界に類を見ない高密度で正確・安全な鉄道ネットワークの更なる充実強化を図っていくこととしており、新空港線はその1つとして位置付けられております。

計画の策定経緯及び位置付け⑤

大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月）

将来の都市構造として「拠点」と「都市軸」を都市空間の骨格と位置付け



「拠点交流網」として、広域拠点域間の回遊性を向上させ、産業や人々の交流など有機的な連携を図ることで周辺への波及効果などを生み出す

さらに、大田区が令和4年3月に2040年代を目標年次として改定した「大田区都市計画マスタープラン」において、将来の都市構造として「拠点」と「都市軸」を都市空間の骨格と位置付けています。

このうち「都市軸」については、都市間の連携や交流の促進及び強化に資する広域交通ネットワークとして、幹線道路及び鉄道を骨格とした「4つの広域連携軸」が設定されています。

「新空港線軸」についても、大田区の広域拠点域である「蒲田」や「羽田空港とその周辺」の発展に資する「拠点交流網」として、広域拠点域間の回遊性を向上させ、産業や人々の交流など有機的な連携を図ることで周辺への波及効果などを生み出す役割を担うため、更なる利便性の強化・向上をめざす」としています。

整備効果

9

次に、この計画を推進することによる主な整備効果について、ご説明いたします。

整備効果

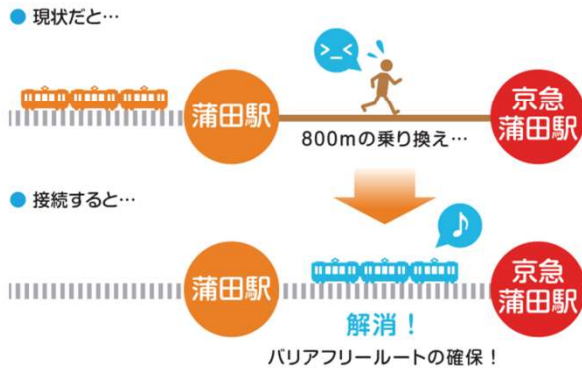
- ① 蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンク解消
- ② 広域鉄道ネットワークの形成による利便性向上と東京圏の国際競争力向上
- ③ 輸送障害時等における代替経路の確保
- ④ 蒲田駅周辺をはじめとする鉄道沿線のまちづくりの推進

10

整備効果としては四点あり、
一点目は、蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクの解消
二点目は、広域鉄道ネットワークの形成による利便性向上と東京圏の国際競争力向上
三点目は、輸送障害時等における代替経路の確保
四点目は、蒲田駅周辺をはじめとする鉄道沿線のまちづくりの推進になります。
これらの詳細につきましては、次のスライドよりご説明いたします。

整備効果

① 蒲田駅と京急蒲田駅間の ミッシングリンク解消



まず、一点目です。蒲田駅と京急蒲田駅間の、約800mのミッシングリンクを解消することで、現在、両駅間を徒歩による移動から、鉄道に転換し、バリアフリーでシームレスな移動が実現いたします。

また、ミッシングリンクの解消に伴い、区内の東西方向の移動の、利便性が向上いたします。

整備効果

②広域鉄道ネットワークの形成による利便性向上と東京圏の国際競争力向上



12

続いて、二点目ですが、東急東横線などの既存路線との相互直通運転が実現することで、広域鉄道ネットワークを形成し、利便性向上に寄与するとともに、日本全体を牽引する東京圏の国際競争力の向上へつながります。

東急東横線が蒲田駅や京急蒲田駅付近まで乗り入れることとなるため、新宿や渋谷等から蒲田エリアへのアクセスが飛躍的に向上することや、蒲田エリアをはじめとする東急多摩川線沿線から、東横線直通電車を利用することで、渋谷方面へ乗換なしで辿りつくことができるようになります。

また、国際競争力強化の拠点である「渋谷・新宿・池袋エリア」と、今後ますます国際空港として旅客数の増加が期待される「羽田エリア」を結ぶことで、日本の国際競争力の向上につながります。

整備効果

③ 輸送障害時等における代替経路の確保



13

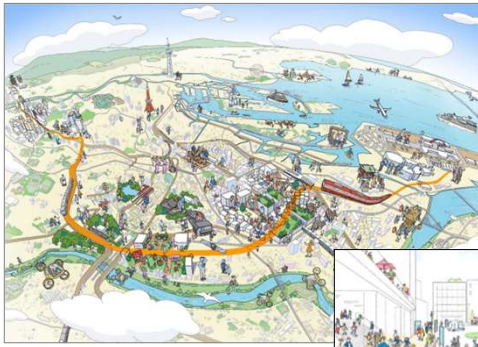
続いて、三点目ですが、羽田エリアからの代替経路が確保されます。

具体的には、輸送障害時等により一部の区間が通れなくなってしまった場合でも、複数のルートが存在することにより、移動経路が確保されます。

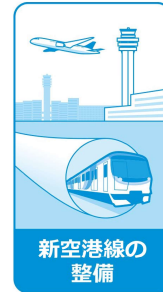
新空港線事業により、例えば、京急線や東京モノレールに、運転休止や遅延などのトラブルが発生した場合でも、これを代替する移動ルートとしての利用が期待されます。

整備効果

④ 蒲田駅周辺をはじめとする 鉄道沿線のまちづくりの推進



出典：大田区鉄道沿線まちづくり構想
蒲田駅周辺地区グランドデザイン



続いて四点目ですが、蒲田駅周辺をはじめとする鉄道沿線のまちづくりの推進です。

新空港線の整備は、老朽化しつつある駅周辺の市街地の更新や、区内各地域の特色を活かした持続的なまちづくりを進めるきっかけとなる事業です。

新空港線の整備により、鉄道沿線地域に新たな利用者呼び込み、沿線地域の価値が向上します。

それに伴い、これまで以上に魅力あふれ、誰もが暮らしやすい先進的でにぎわいのあるまちづくりの推進が期待されます。

計画の概要

15

続いて、計画の概要について、ご説明いたします。

平面図



16

はじめに、今回の計画区間のルート等についてご説明いたします。

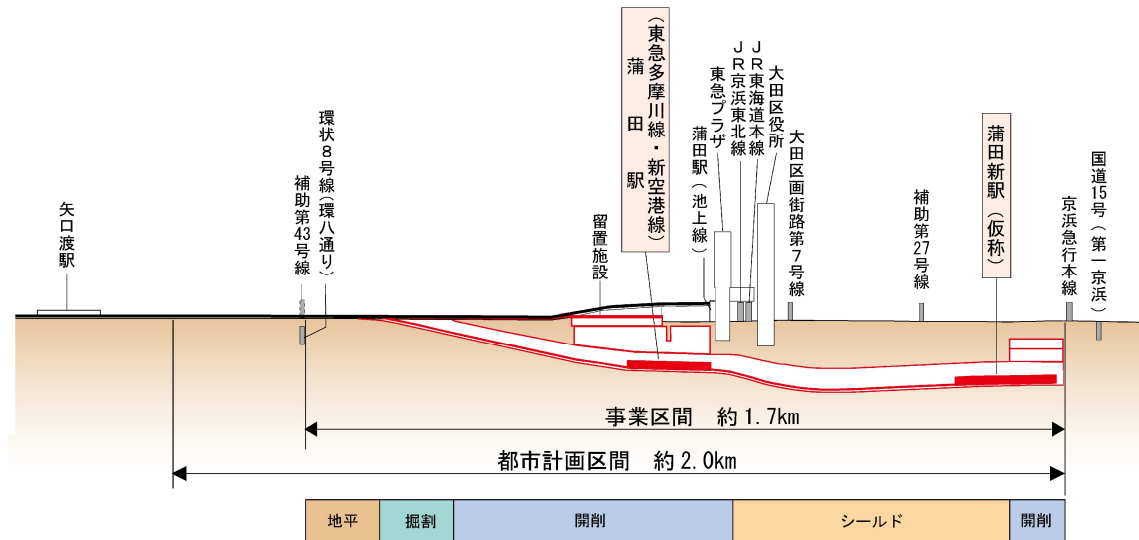
これからご説明いたします平面図は、画面の上側が北側となります。

新空港線事業は、先ほどもご説明いたしましたが、矢口渡駅付近から、東急多摩川線を地下化し、京急蒲田駅付近に至る路線で、地下駅として蒲田駅と蒲田新駅を整備する計画です。なお、駅名は仮称であり、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と営業主体である東急電鉄株式会社において、開業までに決定することとなります。

計画区間は、起点となる矢口渡駅付近から、京急蒲田駅付近の間で、約2.0kmを、新たに都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線及び都市高速鉄道新空港線として定めてまいります。

このうち、実際に工事を行う事業区間としては、東急多摩川線と環状8号線が交差する付近を起点として約1.7kmとなります。

縦断面図



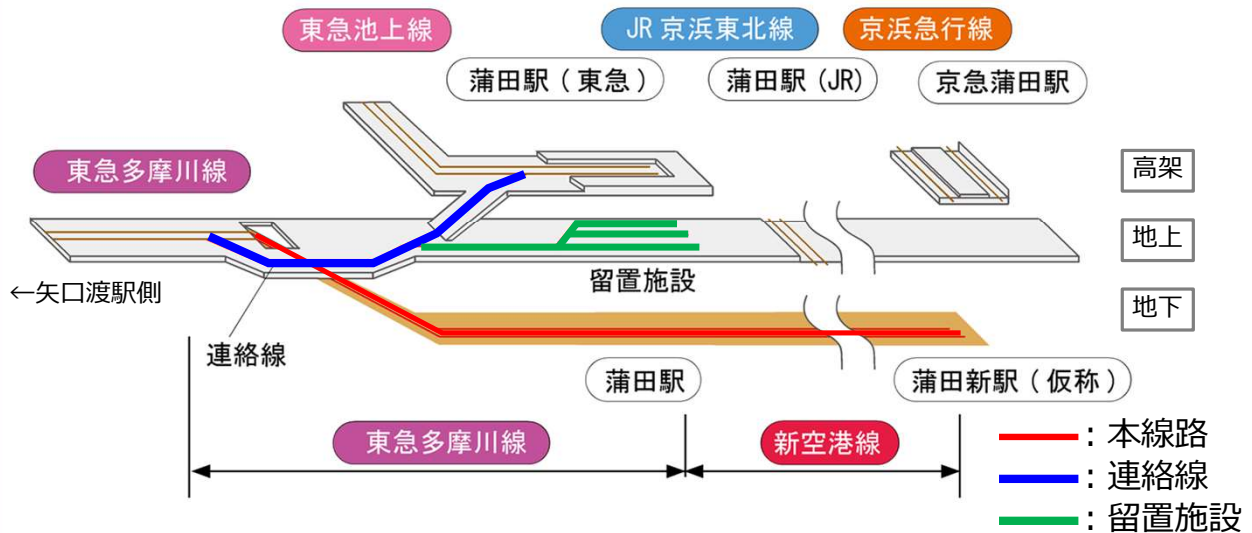
17

次に縦断面図についてご説明いたします。

縦断面図は、線路に沿って切った断面で、左側が矢口渡駅側、右側が蒲田新駅側となります。蒲田駅と蒲田新駅の2つの地下駅を整備する計画です。

この内、矢口渡駅から蒲田駅までの区間や、蒲田新駅の一部は、開削工法を用いて箱型のトンネルを整備し、蒲田駅と蒲田新駅の間は、シールド工法を用いて円形のトンネルを整備する計画です。

その他の都市鉄道施設



18

続いて、その他の都市鉄道施設について、ご説明いたします。

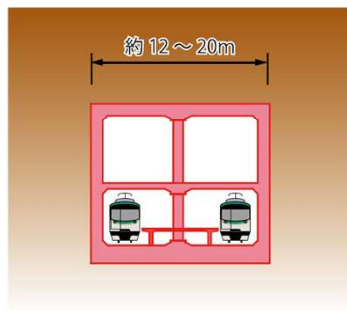
こちらは、左側が矢口渡駅側、右側が蒲田新駅側、図面中央付近が蒲田駅となります。

地下化する本線路の他に、東急多摩川線と池上線は、同じ車両を使っており、矢口渡駅から蒲田駅までの間の地上部において、両路線を行き来する連絡線を整備する計画です。

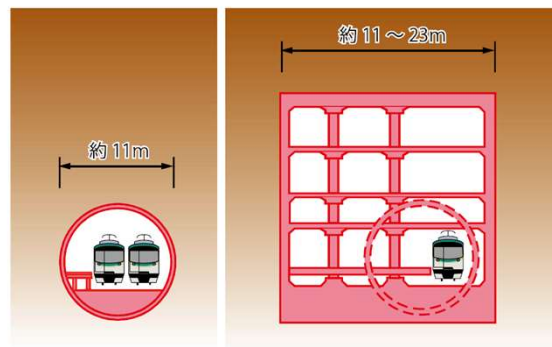
また、新空港線事業に合わせ、車両を新たに増やす必要があることから、蒲田駅付近の地上部に、夜間帯などに車両を置いておくことのできる留置施設を整備する計画です。

横断面図（駅部）

蒲田駅



蒲田新駅



続いて、蒲田駅及び蒲田新駅の標準的な横断面図についてご説明いたします。

蒲田駅は、ホームを1面、その両側に線路を配置する計画です。

開削工法を採用するため、四角い箱型のトンネルとなり、幅は約12mから20mとなる計画です。

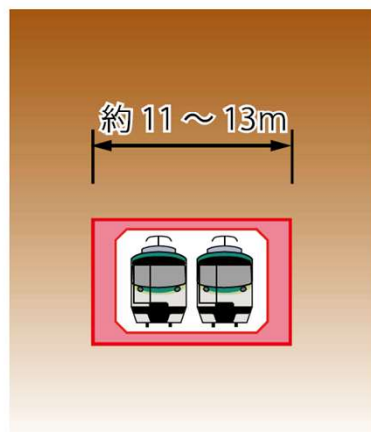
蒲田新駅は、周辺住民の皆さまへの影響を最小限とするため、既存の道路用地内に収まるように、3両編成の車両のみ停車するホームと、8両編成と3両編成の両方の車両が停車可能なホームを、縦列に配置する必要があります。そのため、1面2線の切り欠き型のホームとする計画です。

シールド工法の部分は円形のトンネルとなり、幅は約11m。開削工法の部分は、四角い箱型のトンネルとなり、約11mから23mとなる計画です。

横断面図（駅間）

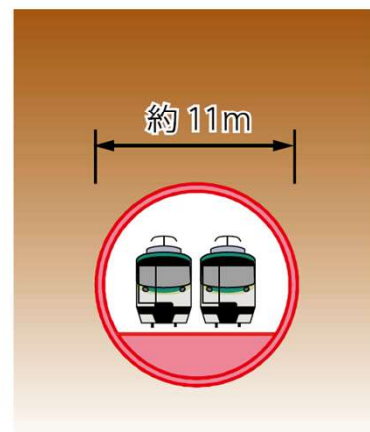
開削区間

東急多摩川線区間



シールド区間

蒲田駅～蒲田新駅間



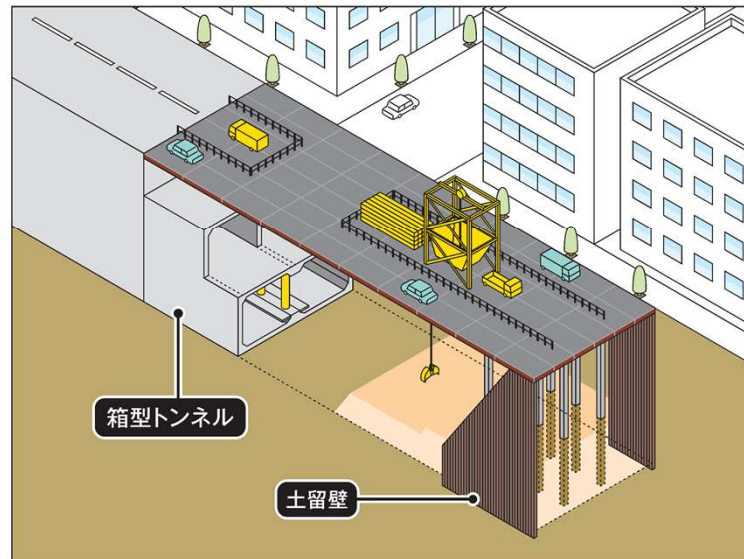
次に、駅部以外の駅間の横断面図についてご説明いたします。

東急多摩川線区間は開削工法を採用するため、四角い箱型のトンネルとなり、幅は約11mから13mとなる計画です。

蒲田駅から蒲田新駅間は、シールド工法を採用するため、円形のトンネルとなり、幅は約11mとなる計画です。

開 削 工 法

開削工法による工事の一事例



21

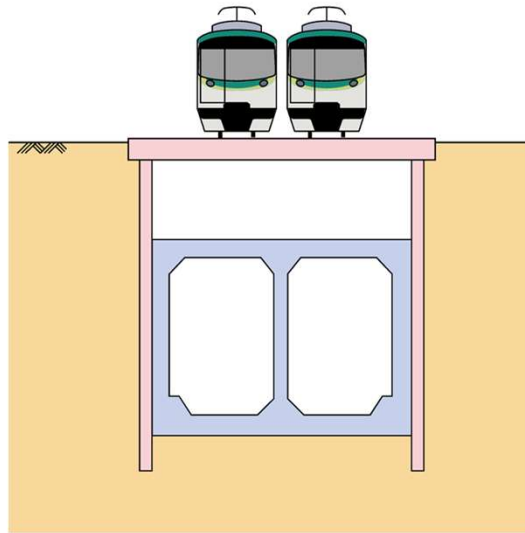
ここで、各建設工法のイメージについてご説明いたします。

まず、多摩川線を地下化する部分や蒲田駅など、箱型トンネルを建設する際に用いられる開削工法についてです。

道路を一時的に通行止めや切り回しなどをしながら、掘削時に周りの土を抑える壁を設置し、鉄板で上から蓋をします。

その後、蓋をした道路の下を、上から下に向かって掘っていき、地下に、箱型のトンネルを構築する工法です。

開削工法（東急多摩川線区間）



22

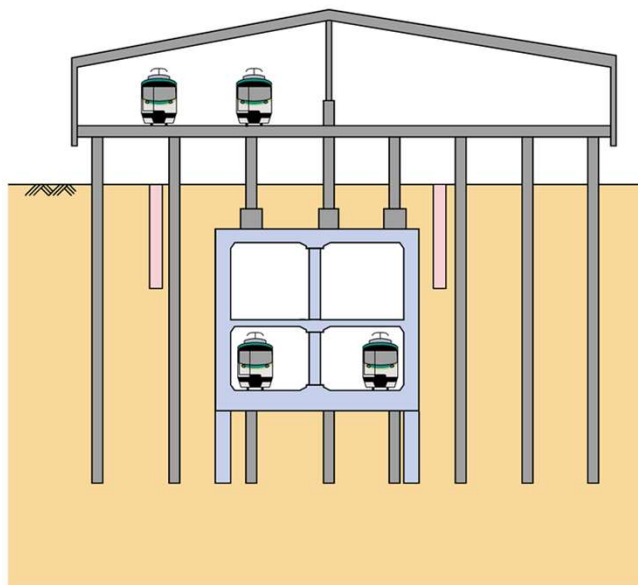
開削工法のうち、東急多摩川線の地下化区間についてご説明いたします。まずは、掘削時に周りの土を抑える壁を地中に設置し、次に地上の線路を仮受いたします。

その後、現在の東急多摩川線の線路がある高さから掘削を進め、壁が倒れてしまわないように突っ張り棒のようなものを設置していきます。

掘削が完了したのち、地下の空間に箱型のトンネルを構築します。

トンネル構築後、地上にある東急多摩川線を地下に切り替えます。

開削工法（駅部）



23

続いて、蒲田駅部についてご説明いたします。

現在の駅の下での作業となり、作業空間を確保するため、まず地盤面を掘り下げます。

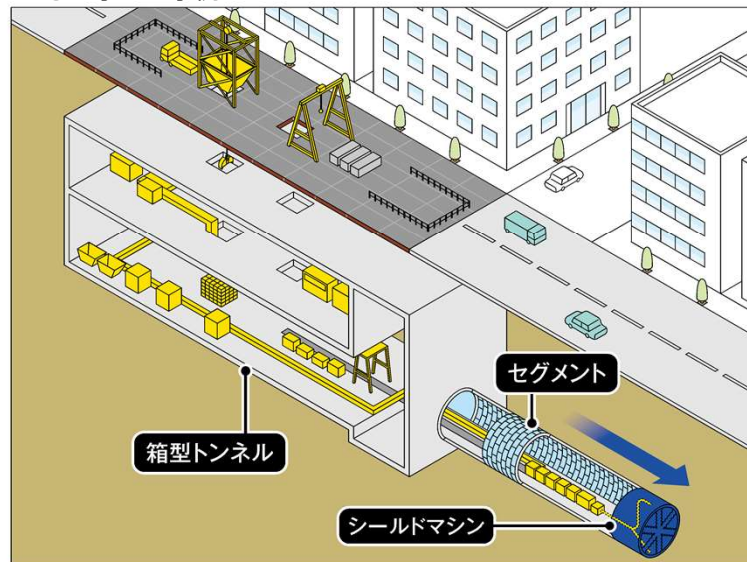
次に箱型のトンネルの壁を先行して構築します。

その後、箱型のトンネルの上部を構築し現在の駅の受け替えを行い、順次掘り下げながら、箱型のトンネルを上から構築します。

トンネル構築後、地上にある東急多摩川線を地下に切り替えます。

シールド工法

シールド工法による工事の一事例



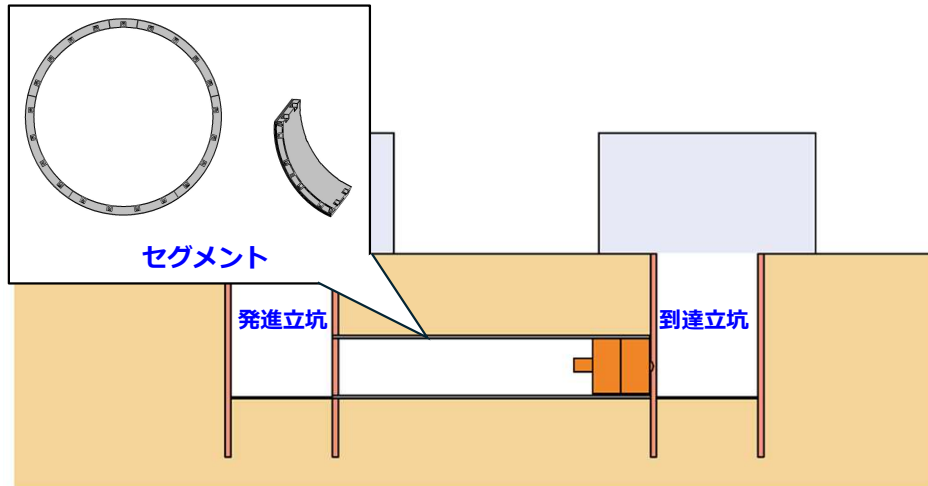
24

続いて、シールド工法についてご説明いたします。この工法は、開削工法で構築した箱型のトンネルから、シールドマシンという円形の機械を用いて地下を横方向に掘り進む工法です。シールドマシンの前側で土を掘り、マシンの後ろ側で、セグメントと呼ばれるトンネルの壁を円形に組み立てていきます。

これらの作業を繰り返しながら、トンネルを構築していきます。

シールド工法

シールド工法による工事の施工ステップ



25

シールド工法の詳細な施工ステップについてご説明いたします。
まずシールドマシンが発進し・到達するための立坑をそれぞれ整備し、発進立坑にシールドマシンを配置、到達立坑に向けて掘り進める工法となります。

都市計画の区域について

26

次に、新たに都市高速鉄道の都市計画を定めることとなる区域について、ご説明いたします。

都 市 計 画 概 要

名 称

- ①東京都市計画 都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線
- ②東京都市計画 都市高速鉄道新空港線

区 間

- ①大田区多摩川一丁目～大田区西蒲田七丁目
- ②大田区西蒲田七丁目～大田区蒲田四丁目

延 長

- ①約 1, 2 1 0 m
- ②約 7 6 0 m

構造形式

- ①地表式、地下式
- ②地下式

今回、新たに2つの路線を東京都市計画、都市高速鉄道として定めてまいりますが、名称は、東京都市計画、都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線と東京都市計画、都市高速鉄道新空港線となります。

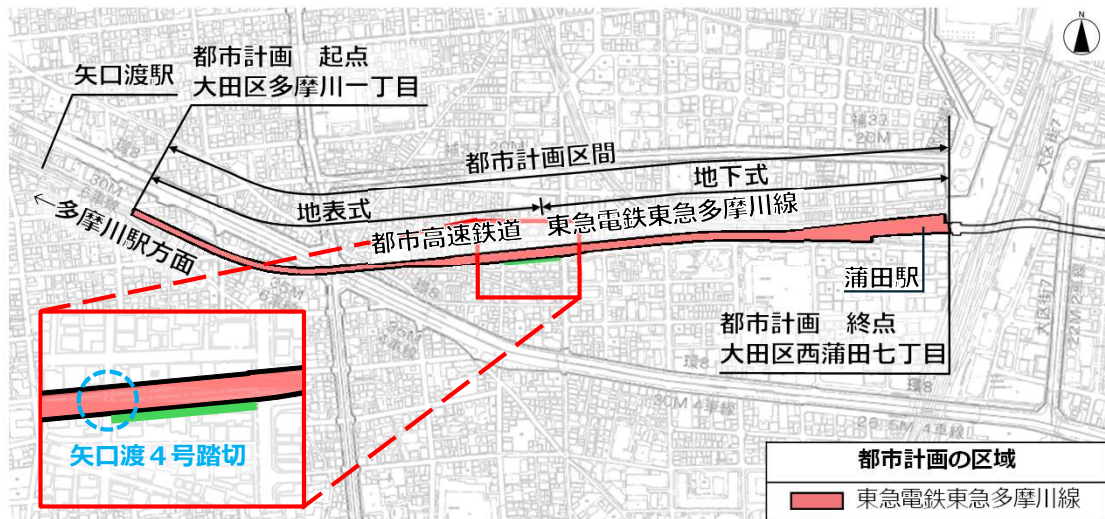
区間については、東急電鉄東急多摩川線が、大田区多摩川一丁目～大田区西蒲田七丁目。新空港線が、大田区西蒲田七丁目から大田区蒲田四丁目となります。

延長は、東急電鉄東急多摩川線区間が約1,210m、新空港線区間が約760mとなります。

構造形式は、東急電鉄東急多摩川線区間が地表式及び地下式となり、新空港線区間は地下式となります。

都市計画の区域

①東急電鉄東急多摩川線



28

まず、東急電鉄東急多摩川線の区域を示します。

赤色の範囲は、新たに都市高速鉄道の都市計画として定める区域を示しております。

現在の東急多摩川線の直下に配置することを基本としておりますが、一部、東急線の用地の外側になる箇所もあります。

蒲田駅は現在の蒲田駅の直下に整備します。

なお、緑色で着色した範囲は、都市計画は定めませんが、道路を一部付け替える範囲となっております。これは、東急多摩川線を地下化することにより、現在、一方通行となっている矢口渡4号踏切が廃止されるため、その迂回路として、新たに道路を整備するものです。

また、迂回路以外の対策も、地域の皆さまのご意見も伺いながら、今後検討してまいります。

都市計画の区域

②新空港線



次に、新空港線の区域を示します。

既存の道路の下を最大限活用することを基本としており、主に大田区道主要第89号線の下を通るルートとしています。起点は東急多摩川線の蒲田駅付近となり、そこから東側へ進み、京急蒲田駅付近が終点となります。

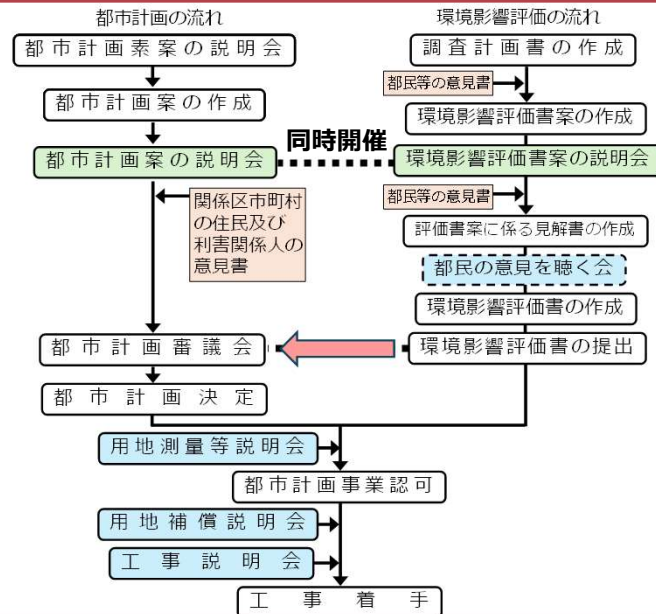
なお、新しく設ける蒲田新駅につきましては、京急蒲田駅付近の交差点周辺に整備します。

今後の手続きの流れ

30

最後に、これまでご説明した新空港線事業の計画が、工事着手に至るまでの今後の手続きの流れについて、ご説明いたします。

今後の手続きの流れ（全体）



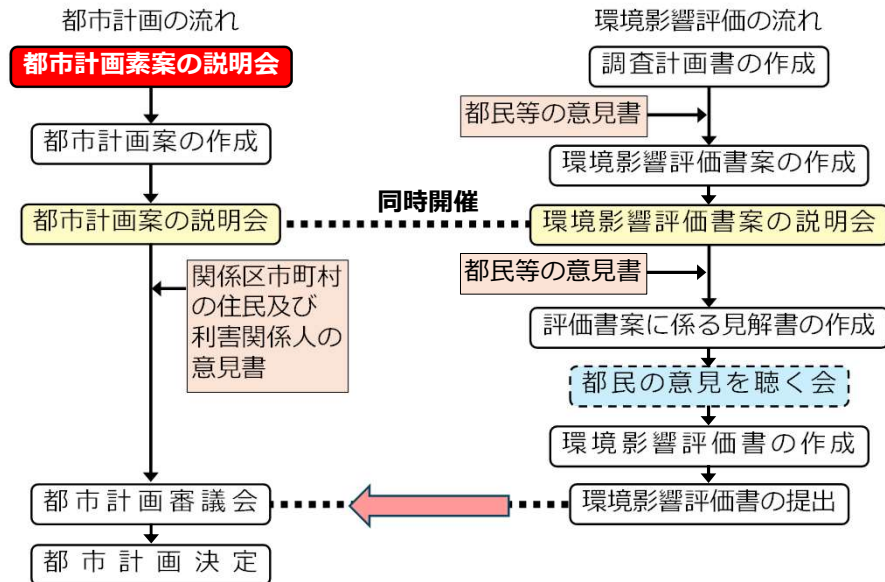
31

工事着手に向けては、今回の計画を都市計画決定することが必要となります。

都市計画決定に至るまでには、大きく2つの流れがあります。

ひとつは、画面左側の都市計画の流れ、もうひとつは、画面右側の環境影響評価の流れになります。この2つの流れのあと、工事着手までの流れがあります。

今後の手続きの流れ（１）



32

まず、都市計画の手続きについて、ご説明いたします。

本日の説明会は赤色で示した、都市計画素案の説明会にあたります。

この説明会で皆様からいただいたご意見を参考にして、今後、都市計画案を作成いたします。都市計画案の作成後は、公告・縦覧を行い、都庁や区役所及び一部の出張所で皆様に公開するとともに、都市計画案の説明会を開催いたします。

その際、ご意見のある方は、都市計画案に対する意見書を提出することができます。

その後、都市計画審議会において、この都市計画案について審議を行い、その議決を経て都市計画決定を行います。

次に、環境影響評価の手続きについて、ご説明いたします。

はじめに、新空港線事業が周辺に与える影響を調査・予測・評価する手法を取りまとめた、環境影響評価調査計画書を作成し、東京都知事に提出いたします。

提出後、公示・縦覧が行われ、都庁や区役所及び一部の出張所で皆様に公開いたします。

その際、ご意見がある方は、調査計画書に対する意見書を提出することができます。

次に、調査計画書に沿って、事業予定区間周辺の環境現況調査を行い、その結果等を踏まえて、事業実施による環境への影響を予測・評価した環境影響評価書案を作成いたします。

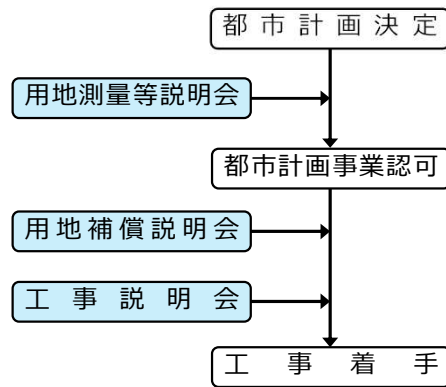
その後、公示・縦覧が行われ、都庁や区役所及び一部の出張所で皆様に公開するとともに、評価書案の説明会を開催いたします。

なお、評価書案の説明会は先ほどご説明した都市計画案の説明会と同時に開催いたします。評価書案に対し、ご意見のある方は、調査計画書と同様に、「意見書」を提出することができます。

そのご意見について、評価書案に係る見解書を作成し、都民の意見を聴く会を経て、環境影響評価書を作成し、東京都知事に提出いたします。

提出した評価書は、都市計画審議会において、先ほどの都市計画案を審議する際の参考資料とされます。

今後の手続きの流れ（２）



以上の手続きが完了したのち、整備主体である羽田エアポートライン株式会社が中心となり、用地測量等説明会や都市計画事業認可、用地補償説明会、工事説明会を経て、工事に着手する予定です。

お問い合わせ先

●都市計画について

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課
TEL 03-5388-3321

●事業計画について

羽田エアポートライン株式会社 建設部
TEL 03-6404-8857
東急電鉄株式会社 鉄道事業本部 工務部 土木課
TEL 03-5459-5244

東京都及び羽田エアポートライン株式会社と東急電鉄株式会社は、今回ご説明した新空港線事業の早期実現に向け鋭意取り組んでまいりますので、皆様方のご理解とご協力をお願い申し上げます。

また、お問い合わせ先は本日配布した資料に同封しているパンフレットの裏表紙に記載されておりますので、ご質問等がありましたら、ご連絡ください。

以上で、新空港線事業に関する都市計画素案の説明を終了いたします。ご清聴ありがとうございました。

第 12 次大田区交通安全計画について

1 概要

交通安全対策基本法において、都道府県は交通安全計画の策定が義務付けられており、区市町村は都道府県の計画に基づき交通安全計画を策定することができるとされている。

そのため本区では、東京都の交通安全計画に基づき、大田区交通安全計画を策定することとしている。

令和7年度で第11次大田区交通安全計画の期間が終了したことに伴い、このたび令和8年度から5年間を計画期間とする第12次大田区交通安全計画を策定する。

2 計画期間

令和8年度から12年度まで

3 計画の指針について（案）

- ・令和12年までに区内の交通事故件数を1,100件以下とする
- ・令和12年までに区内の交通事故死傷者数を1,160人以下とする

4 主な変更点

国・都の計画に基づき、重点課題を以下のとおり変更する予定

第1	こどもの交通安全の確保
第2	社会人の安全教育の実施
第3	高齢者の交通安全の確保
第4	歩行者の安全対策の推進
第5	自転車の安全利用の推進
第6	小型モビリティの安全対策の推進（新規）
第7	外国人の交通安全対策の推進（新規）

5 スケジュール（案）

- ・6月26日 交通安全協議会幹事会において新計画の素案を確認
- ・9月15日～ パブリックコメント実施
- ・10月26日 交通安全協議会において新計画の案を審議
- ・11月下旬 交通安全計画の決定
- ・12月 新計画を交通政策調査特別委員会において報告

第 12 次大田区交通安全計画 令和 8～12 年度（素案）

大田区交通安全協議会

は じ め に

大田区内では交通事故から区民生活を守り安全で快適な生活環境を確保することを目的として、昭和 47 年以降 11 次にわたって交通安全計画を策定し、関係機関や関係団体が協力をしながらさまざまな交通安全施策を展開してきました。

区は、交通安全計画に基づき、幹線道路をはじめとする道路整備、生活道路における歩道整備、交通安全施設の整備など交通環境の改善に努めるとともに、こどもや高齢者を主とした交通安全教育等を推進してきましたが、区内の交通事故死傷者数は、平成 23 年の 2,541 人に対して、令和 2 年は 1,387 人と減少したものの、令和 7 年には 1,749 人と増加に転じています。

令和 7 年の交通事故発生状況をみると、自転車と自動車の交通事故件数が、増加しているとともに、こどもや高齢者の事故件数も増加傾向にあります。

これらの状況を踏まえて、第 12 次大田区交通安全計画を策定しました。交通安全は日々の活動や意識の高揚などの積み重ねを通して実現できるものです。区民の皆様をはじめ、関係機関・団体、区が協力して計画を着実に推進することで、交通事故をなくし、安全で快適な大田区をつくりあげていくことができます。本計画に対する皆様の一層のご理解とご協力をお願いいたします。

令和 8 年 12 月

目 次

は じ め に	1
---------------	---

第1部 総 論	1
---------------	---

第1章 計画の考え方.....	1
-----------------	---

第1 計画の策定主旨.....	1
-----------------	---

第2 計画の性格、期間、目標.....	1
---------------------	---

1 計画の性格	1
---------------	---

2 計画の期間等	1
----------------	---

3 計画の目標	2
---------------	---

第2章 交通災害の現状.....	4
------------------	---

第1 区内の交通状況.....	4
-----------------	---

第2 道路交通事故の発生状況.....	6
---------------------	---

1 交通事故のすう勢	6
------------------	---

2 こどもの交通事故	13
------------------	----

3 高齢者の交通事故	14
------------------	----

4 歩行者の交通事故	15
------------------	----

5 自転車の交通事故	19
------------------	----

6 二輪車の交通事故	23
------------------	----

7 飲酒運転による交通事故	27
---------------------	----

第3章 大田区における重点課題及び施策の方針.....	28
-----------------------------	----

第1 こどもの交通安全の確保.....	28
---------------------	----

第2 社会人の安全教育の実施.....	28
---------------------	----

第3 高齢者の交通安全の確保.....	29
---------------------	----

第4 歩行者の安全対策の推進.....	29
---------------------	----

第5 自転車の安全利用の推進.....	30
---------------------	----

第6 小型モビリティの安全対策の推進.....	30
-------------------------	----

第7 外国人の交通安全対策の推進.....	31
-----------------------	----

第2部 施 策	32
---------------	----

第1章 道路交通環境の整備.....	32
--------------------	----

第1 安心・安全な生活道路の構築.....	32
-----------------------	----

1 歩道の整備	32
---------------	----

2 生活道路及び通学路における交通事故対策の推進	33
--------------------------------	----

3 市街地等の構造改善	33
-------------------	----

第2 幹線道路における交通安全対策の推進.....	34
---------------------------	----

1 道路の整備	34
---------------	----

2 交差点の改良	34
----------------	----

第3 交通安全施設等整備事業の推進.....	35
1 横断歩道橋のバリアフリー化.....	35
2 防護柵等の整備.....	35
3 道路照明の整備.....	35
4 道路標識等の整備.....	35
5 信号機の整備・高度化.....	36
6 交差点対策及び交差点の改良.....	37
7 その他の交通安全施設等の整備.....	37
8 事故多発箇所などにおける交通安全施設の整備.....	38
9 駐車施設の整備・拡充.....	39
10 交通環境のバリアフリー化.....	40
第4 渋滞対策の推進.....	41
1 臨海部の交通ネットワーク機能の強化.....	41
2 I T S 等を活用した渋滞対策.....	41
第5 高速道路における安全施設の整備等.....	42
1 安全施設の整備等.....	42
2 総合的な事故対策の推進.....	42
3 標識等の整備.....	42
第6 公共交通機関利用の推進.....	42
1 公共交通機関への転換対策の推進.....	42
2 乗降時の利便性の向上.....	43
3 「危険なバス停」の解消.....	43
第7 その他の道路交通環境の整備.....	44
1 橋梁の整備.....	44
2 道路の緑化推進.....	44
3 自転車走行空間の整備.....	45
4 道路の使用及び占用の抑制.....	46
5 道路不法占用物件の排除.....	46
6 緑地・公園等の建設・管理.....	46
7 各種交通環境の点検、整備.....	47
第2章 道路交通秩序の維持.....	48
第1 交通規制の実施.....	48
1 交通実態に即した交通規制.....	48
2 先行交通対策.....	49
第2 指導取締りの強化.....	50
1 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進.....	50
2 羽田空港周辺道路における指導取締りの推進.....	50
3 二輪車対策の推進.....	50
4 自転車利用者対策の推進.....	51
5 通学路等における指導取締り.....	51
6 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.....	51
7 暴走族対策の推進.....	52
8 整備不良車両の取締り.....	52
9 過積載防止対策の推進.....	53
10 高速道路における車両制限令の運用強化.....	54
11 交通取締り用装備資器材の整備拡充.....	54
12 自動車排出ガス及び騒音の取締り.....	54
13 危険物の輸送に関する指導取締り.....	55

1 4	交通事故の実態の把握	55
1 5	自転車安全利用条例の制定・周知	55
1 6	携帯電話使用等の取締りの推進	55
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	56
1	適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進	56
2	悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進	56
3	悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進	56
4	科学的な交通事故事件捜査の推進	56
第4	駐車対策の推進	57
1	違法駐車取締り	57
2	路外駐車場の整備促進	58
3	違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動	58
4	違法駐車等防止条例の運用支援	58
5	自動車の保管場所確保の徹底	58
第5	放置自転車対策の推進	59
1	自転車等駐車場の整備	59
2	放置自転車の撤去	59
3	駅前放置自転車クリーンキャンペーン	60
4	自転車盗難防止に向けた取組	60
第3章	安全運転と車両の安全性の確保	61
第1	安全運転の確保	61
1	運転者教育の充実	61
2	高齢運転者対策の推進	63
3	二輪車事故対策の推進	65
4	小型モビリティ等事故対策の推進	66
5	貨物自動車事故対策の推進	66
6	飲酒運転対策の推進	67
7	免許関係手続きの整備	67
8	安全運転管理の充実	67
9	交通労働災害の防止	68
1 0	労働条件の適正化	69
1 1	自動車運送事業者等の行う運転管理の充実等	70
1 2	自動車運転代行業の業務適正化	72
1 3	道路交通に関する情報の収集と確保	72
1 4	自動運転に関する公道実証実験への対応	72
第2	車両の安全性の確保	73
1	自動車検査施設の整備	73
2	指定自動車整備事業（民間車検）制度の充実・強化	73
3	自動車の点検・整備の徹底	74
4	自動車整備事業対策	75
第3	自転車の安全性の確保	76
1	関係団体との連携	76
2	自転車安全点検等による安全性の確保	76
3	自転車所有者への点検・整備の呼びかけ	76
第4章	交通安全教育の推進	77
第1	交通安全教育指導体制の確立	77
1	指導員の育成	77

2 資機材の整備	77
第2 幼児の交通安全教育.....	78
1 幼稚園等における交通安全教育	78
2 「交通安全だより」の発行.....	78
3 交通安全移動教室	79
4 こども向け自転車教室（未就学児から小学生向け）	79
第3 各教育課程における交通安全教育.....	80
1 小学校における交通安全教育	80
2 「交通安全だより」の発行.....	81
3 中学校における交通安全教育	82
4 交通安全巡回指導	82
5 高等学校における交通安全教育	82
6 特別支援学校における交通安全教育	83
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）	83
第4 若年層に対する交通安全指導.....	84
第5 社会人に対する交通安全指導.....	84
1 駅構内、バス車内での自転車交通安全に関するポスター掲出.....	84
2 包括連携協定を結ぶ企業と連携した企業向けの情報発信	84
3 こども乗せ自転車の安全対策.....	84
第6 高齢者に対する交通安全指導.....	85
1 老人いきいの家等における交通安全教育.....	85
2 普及啓発活動の推進	85
3 高齢者支援施策等の推進	85
第7 身体障がい者に対する交通安全指導.....	86
第8 外国人に対する交通安全啓発.....	86
第9 地域社会における交通安全意識の高揚.....	86
1 交通安全運動	86
2 管内企業に対する安全教育.....	86
3 区民交通安全教室	87
4 交通安全功労者感謝状贈呈.....	87
第10 二輪車・自転車利用者の安全対策.....	88
1 二輪車利用者の安全対策	88
2 自転車利用者の安全対策	89
第11 横断歩行者の安全確保に関する教育.....	92
第5章 鉄道及び踏切の交通安全.....	93
第1 鉄道の交通安全.....	93
1 鉄道交通環境の整備	93
2 運転保安設備等の整備.....	94
3 計画運休への取組	94
第2 踏切道の安全確保.....	95
1 踏切道の立体交差化及び構造改良の推進.....	95
2 その他踏切道の安全を図るための措置	95
第6章 救急と相談.....	96
第1 救助・救急体制の充実.....	96
1 救助業務体制の整備	96

第2 交通相談体制の整備.....	99
1 交通事故相談の充実	99
2 相談体制の充実・強化.....	99
第7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.....	100
第1 災害に強い交通施設等の整備.....	100
1 道路橋梁等の耐震性の強化.....	100
2 電線類の地中化の促進.....	100
3 交通規制用装備資器材等の整備	101
4 災害に備えた道路情報ネットワーク網構築.....	101
第2 災害時の交通安全の確保.....	102
1 緊急通行車両等の交通の確保.....	102
2 信号機の減灯対策	103
3 大規模事故等発生時の対応.....	103
4 災害への備えに関する広報啓発	103
第3部 計画の推進	104
第1 計画の推進.....	104
1 行政機関.....	104
2 事業者、交通関係団体等	104
3 住民参加.....	104
第2 広報活動の充実.....	104
1 広報活動.....	104
2 交通安全日	105
3 シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進	105
4 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進	105
5 二輪車・自転車対策に関する広報啓発活動	105
6 トラック・貨物自動車対策に関する広報啓発活動	105
第4部 第11次大田区交通安全計画事業実績	106
第1 安全・安心な生活道路の構築.....	106
第2 年齢層別の交通安全教育.....	107
第3 二輪車・自転車利用者の安全対策.....	108

第1章 計画の考え方

第1 計画の策定主旨

区では交通事故や交通公害から区民生活を守り、安全で快適な生活環境を維持することを目的として、昭和47年以降5年ごとに「大田区交通安全計画」を策定し、関係機関・団体と一体となって、各種の施策を実施してきました。

令和7年度末までを計画期間としていた第11次大田区交通安全計画（以下「前計画」という。）では「死傷者数を令和7年までに1,160人以下とする」を目標として掲げていましたが、コロナ禍後の活動量の回復とともに死傷者数も増加に転じており、目標を達成することができませんでした。

また、前計画で掲げた「交通事故件数を令和7年までに1,100件以下とする」との目標についても達成することができず、引き続きさらなる交通安全対策に取り組む必要があります。

今後も道路交通法の改正や交通情勢、幹線道路等の整備に伴う交通環境の変化を踏まえた実効性のある施策を、関係機関・団体と総合的かつ計画的に推進するため、第12次大田区交通安全計画を策定します。

第2 計画の性格、期間、目標

1 計画の性格

本計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、第12次東京都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関係機関・団体が実施する陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策を明示するものであり、今後の行動指針となるものです。

2 計画の期間等

令和8年度から12年度までの5年間とします。各年度の事業計画は、別途定めます。

3 計画の目標

(1) 交通事故件数

前計画では、交通事故件数を令和7年までに年間1,100件以下とすることを目標としていましたが、期間中には達成することはできませんでした。

本計画では、近年の増加傾向を踏まえ、前計画と同様に、令和12年までに年間1,100件以下とすることを目指します。（図1）

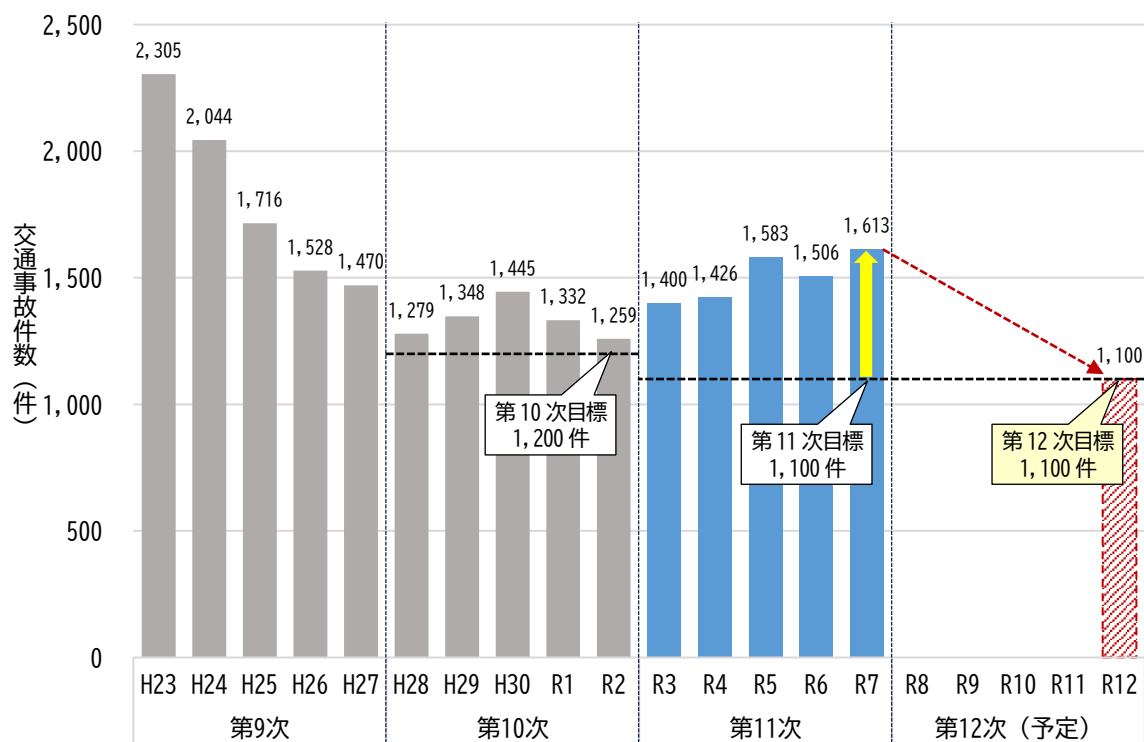


図1 交通事故件数の計画目標

(2) 死傷者数

前計画では、死傷者数を令和7年までに年間1,160人以下とすることを目標としましたが、期間中には達成することができませんでした。

本計画では、近年の増加傾向を踏まえ、前計画の同様に、令和12年までに年間1,160人以下とすることを目指します。(図2)

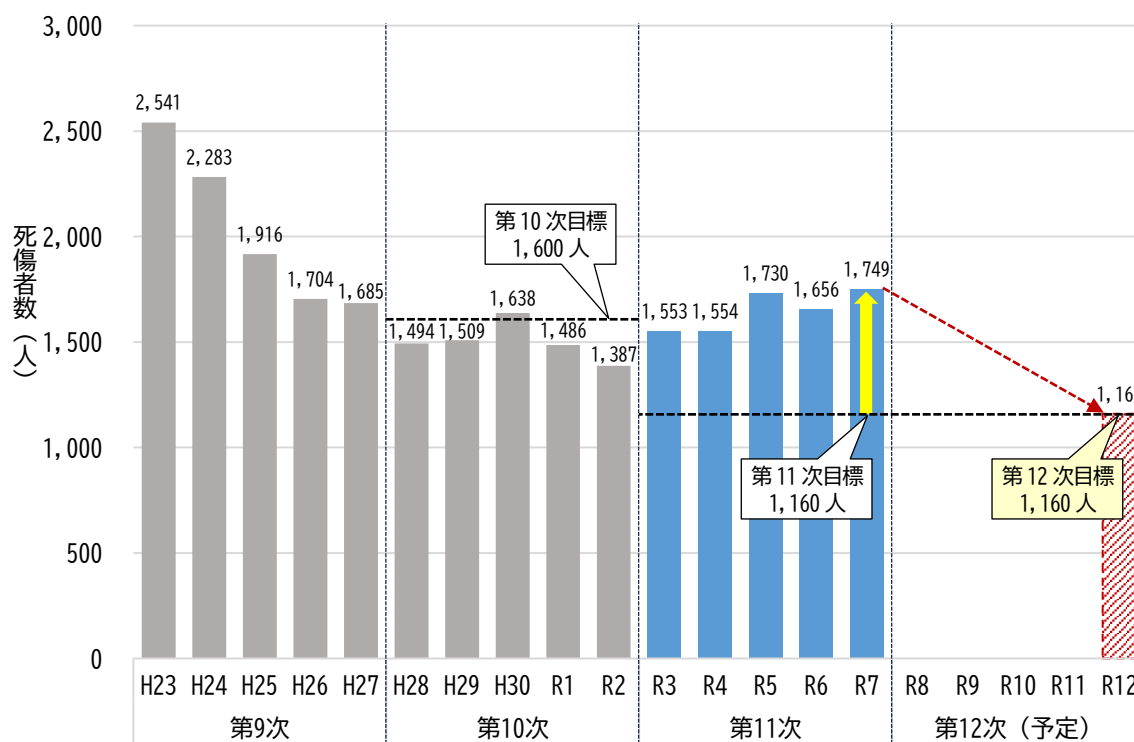


図2 死傷者数の計画目標

第2章 交通災害の現状

第1 区内の交通状況

本区は、多摩川を挟んで川崎市とともに京浜工業地帯の一角を担っています。臨海部は、羽田空港・トラックターミナルなど物流施設等都市施設が整備されています。

また、首都高速道路をはじめ、南北に湾岸道路、産業道路、第一京浜国道、第二京浜国道、中原街道の主要幹線道路が走っています。さらに、環状七号線、環状八号線がこれら放射道路と交差しながら交通量の分散を受け負うと同時に、東京港や都内北西部を結ぶ幹線道路として重要な役割を担っています。平成22年10月の羽田空港再国際化によって空港周辺を中心に交通量の増加が見られましたが、その後は概ね横ばいの傾向となっています。

一方、警視庁の調査によると、本区の都県境では1日当たりの交通量が令和2年の350,732台に対し、令和6年は342,896台と若干減少しています。(図3)

こうした流出入交通量と区内発生交通量を受けて、主要幹線道路を中心に交通渋滞が慢性化しており、交通事故を誘発するとともに、交通公害の原因ともなっています。また、過密化した市街地では狭い道路が多く、安全性の確保が難しい所も存在しています。交通の円滑化、安全性向上のため、都市計画道路整備事業などが進行中です。

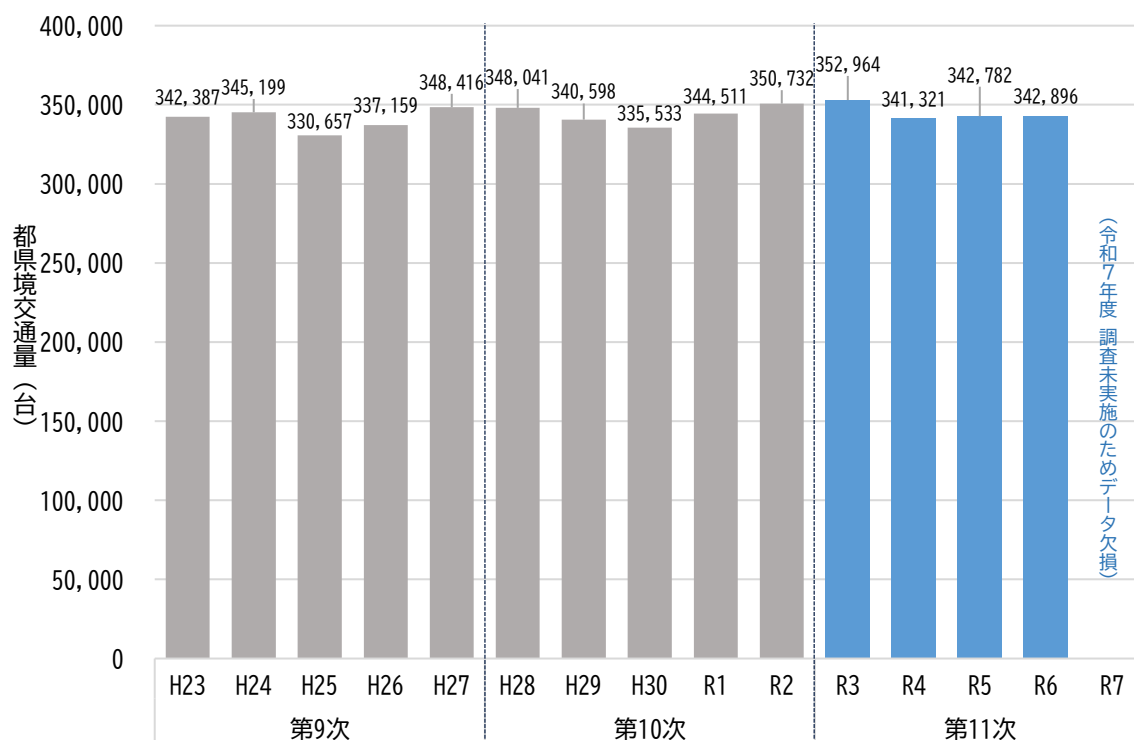


図3 都県境交通量の推移(区内、平成23年から令和7年)

(1) 近年の法令改正等の状況

平成 28 年から令和 8 年における、交通安全に関する法令改正等の主な状況は以下のとおりです。

施行時期	主体	法令等
平成 28 年 8 月	大田区	大田区自転車ネットワーク整備実施計画 策定
平成 28 年 12 月	国土交通省	自転車活用推進法 公布
平成 29 年 3 月	警察庁	道路交通法 改正 高齢者講習制度の改正、準中型自動車免許の新設 ほか
平成 31 年 3 月	東京都	東京都自転車活用推進計画 策定
令和元年 6 月	内閣府	未就学児及び高齢運転者の交通安全緊急対策
令和元年 9 月	大田区	未就学児が集団で移動する経路の緊急安全点検
令和元年 10 月	大田区	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 改正 「ながら運転」禁止等道路交通法関連法令の遵守（令和元年 10 月施行） 施錠等盗難防止措置の実施（令和 2 年 1 月施行）
令和元年 12 月	警察庁	道路交通法 改正 運転中の携帯電話使用等に関する罰則の引き上げ ほか
令和 2 年 4 月	東京都	都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例 改正 自転車利用者の自転車損害賠償保険等への加入義務付け
令和 2 年 6 月	警察庁	道路交通法 改正 妨害運転（「あおり運転」）に対する罰則の創設 ほか
令和 4 年 5 月	警察庁	道路交通法 改正 高齢運転者対策の充実・強化 ほか
令和 5 年 4 月	警察庁	道路交通法 改正 自転車利用者の乗車用ヘルメット着用の努力義務化 遠隔操作型小型車（自動配送ロボット等）の交通方法等の整備
令和 5 年 7 月	警察庁	道路交通法 改正 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通方法等
令和 5 年 12 月	警察庁	道路交通法 改正 安全運転管理者のアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務化
令和 6 年 11 月	警察庁	道路交通法 改正 自転車運転中の携帯電話使用等及び酒気帯び運転の禁止、罰則規定の整備 ほか
令和 7 年 3 月	警察庁	道路交通法 改正 運転免許証と個人番号カード（マイナンバーカード）の一体化
令和 8 年 4 月	警察庁	道路交通法 改正 自転車への「青切符（反則金制度）」の導入。

第2 道路交通事故の発生状況

1 交通事故のすう勢

(1) 交通事故の推移

令和2年までの区内における交通事故は、交通事故件数、負傷者数とも減少傾向にありましたが、前計画の期間内では増加に転じています。死者数については、平成23年以降は年度により増減はあるものの概ね横ばいとなっています。(図4)

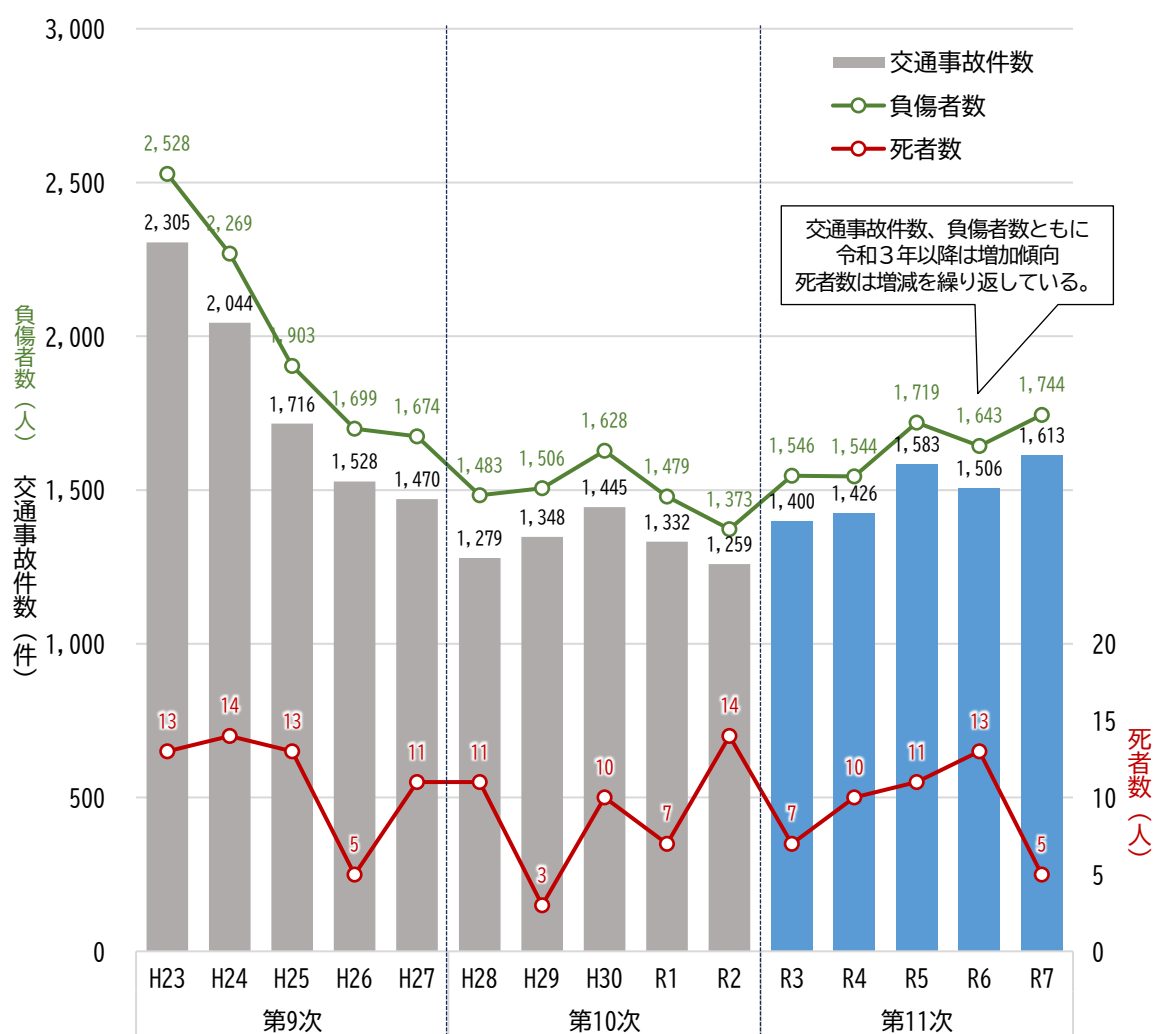


図4 交通事故の推移 (区内、平成23年から令和7年)

（２）年齢別の交通事故発生状況

年齢別に交通事故死傷者数をみると、65歳以上が564人と最も多く、次いで、50歳代が556人、40歳代が459人となっています。人口の構成割合に対して、死傷者の構成割合を見ると、50歳代が人口15%に対して死傷者数21%と、人口の割に死傷者が多く発生しています。（図5）

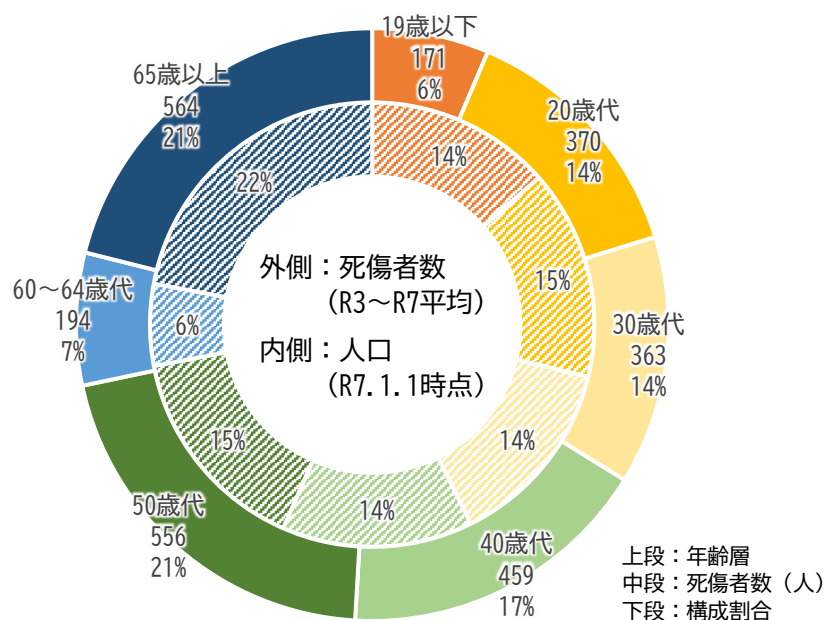


図5 年齢別の交通事故死傷者数（区内、令和3年から令和7年までの平均）

（３）道路別の交通事故発生状況

道路別に交通事故件数をみると、区道での交通事故が多くなっており、特に国道、都道に比べて大幅に増加しています。（図6）

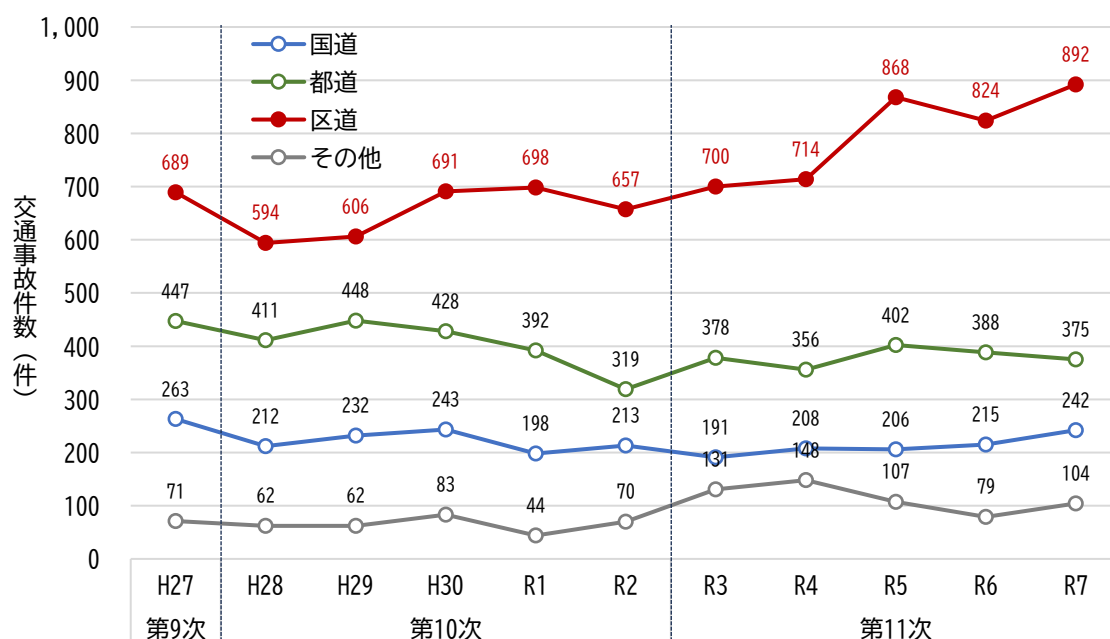


図6 道路別の交通事故件数（区内、平成27年から令和7年）

(4) 時間帯別の交通事故発生状況

交通事故件数を時間帯別に見ると、令和2年に対して令和7年には全時間帯で増加しており、とくに昼間の時間帯には大幅に増加しています。(図7)

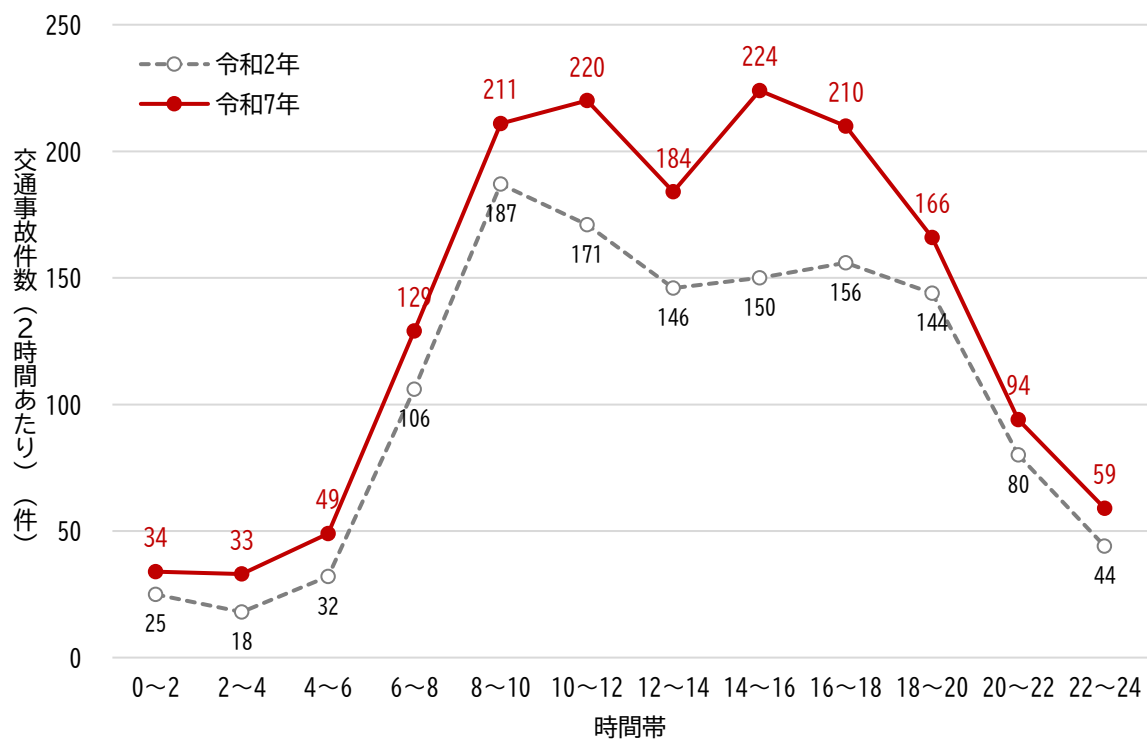


図7 時間帯別の交通事故件数(区内、令和2年・令和7年)

(5) 当事者別の交通事故発生状況

当事者別に交通事故件数をみると、自動車が関与したものが1,243件と最も多く、次いで自転車は962件となっています。自動車、自転車ともに第11次計画期間中にも増加傾向になっています。(図8)

死傷者数をみると、自転車の死傷者数は、自動車、歩行者等に比べて第11次計画期間中に大きく増加する状況となっています。(図9、図10)

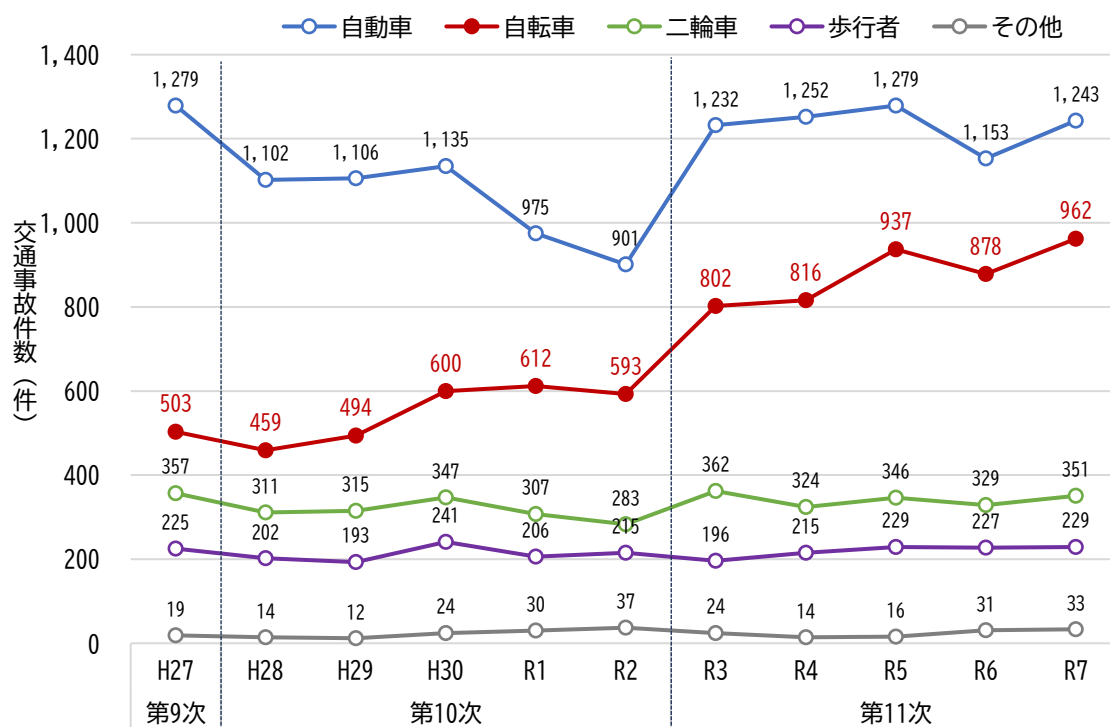


図8 当事者別の交通事故件数の推移（区内、平成27年から令和7年）

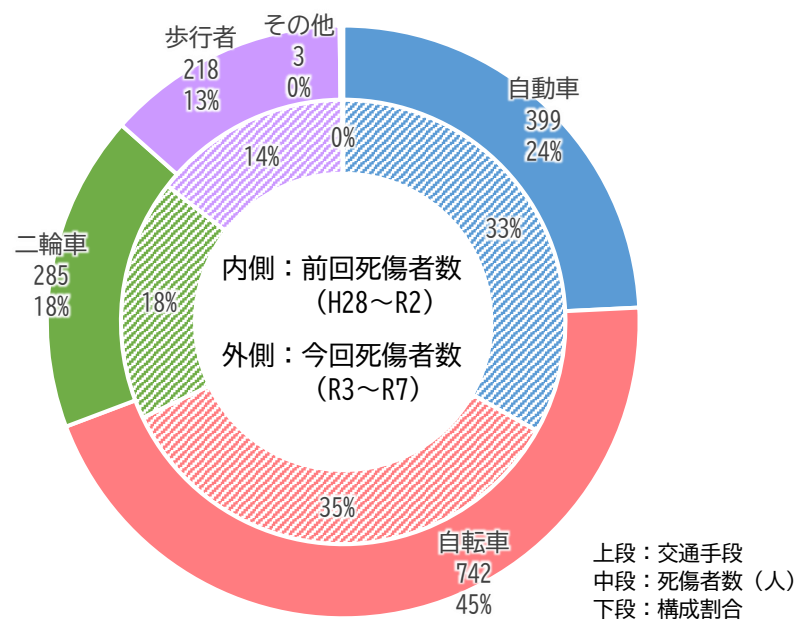


図9 当事者別の交通事故死傷者数（区内、令和3年から令和7年までの平均）

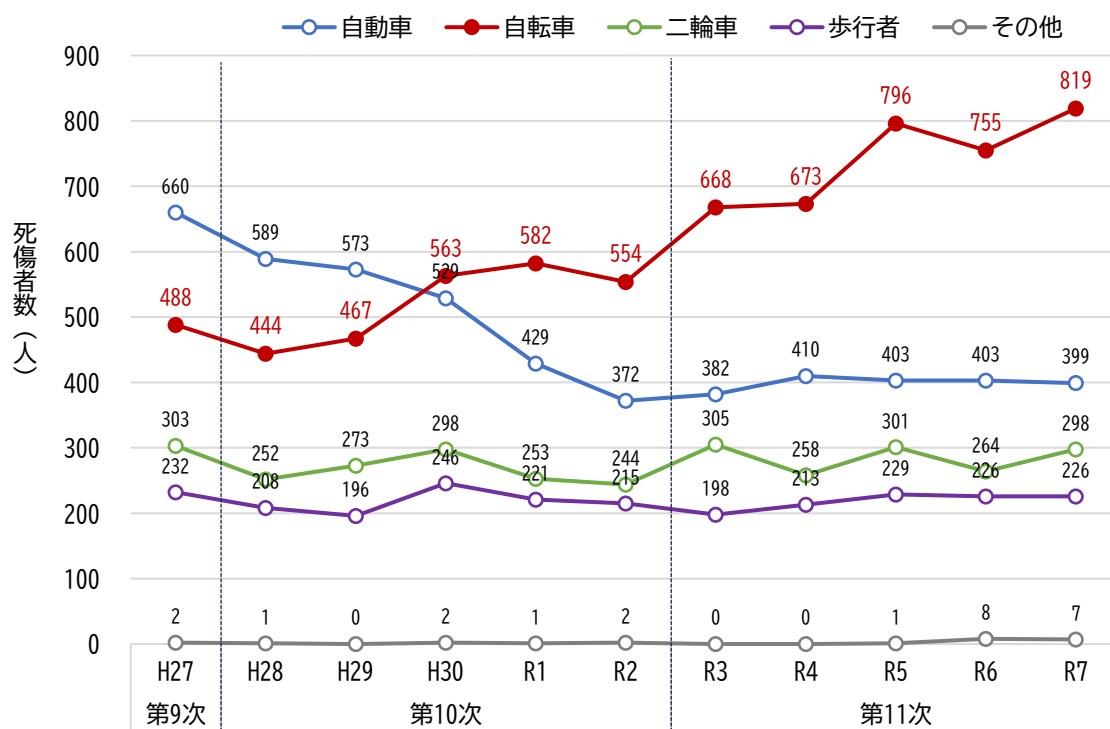


図10 当事者別の交通事故死傷者数の推移（区内、平成27年から令和7年）

（６）他区との交通事故発生状況の比較

本区は、面積は23区の中で最も大きく、人口は23区の中で3番目に多いことに特徴があります。（図11、図12）

また、他区と交通事故の発生状況を比較すると、面積1km²あたりの交通事故件数は23区の中で20番目、人口1万人あたりの死傷者数は23区の中で11番目に多くなっています。（図13、図14）

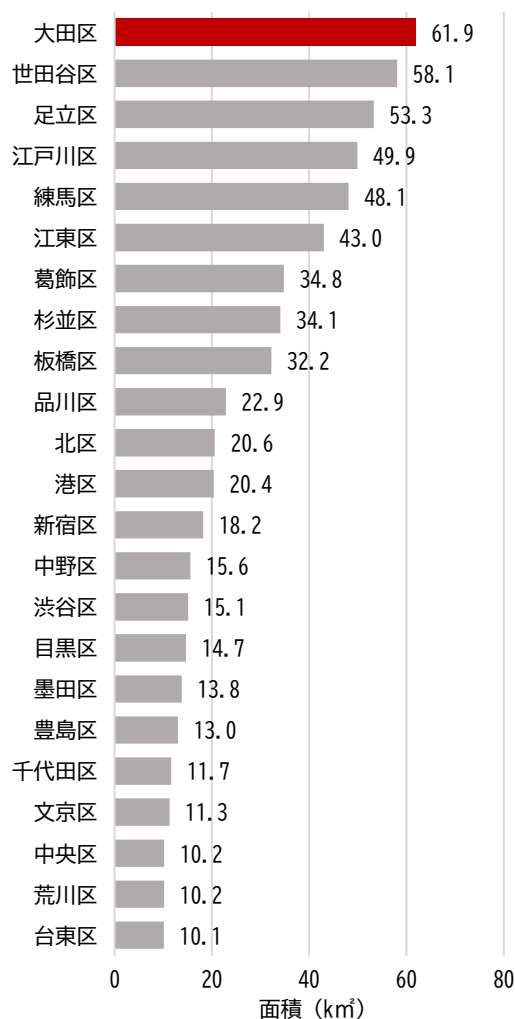


図11 23区の面積（令和8年4月）

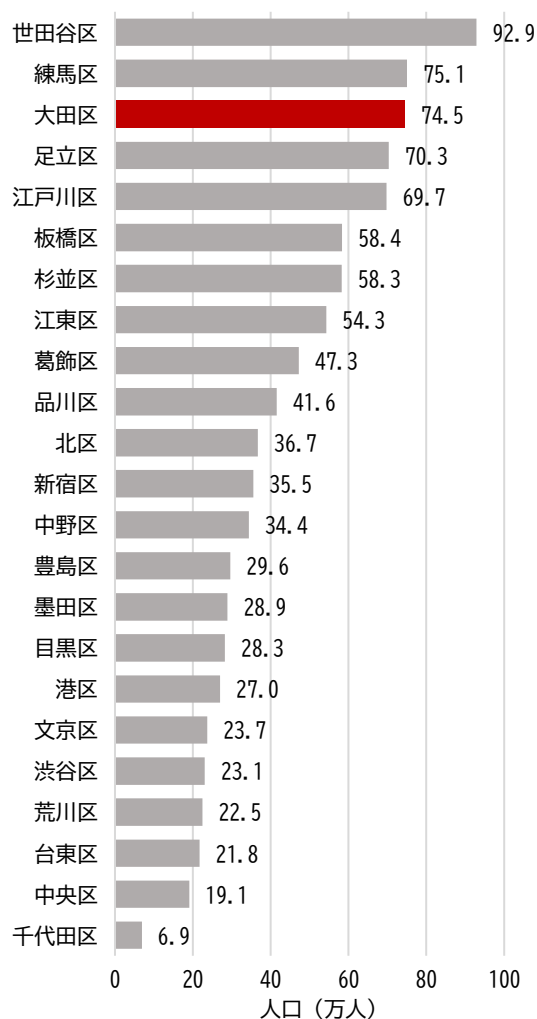


図12 23区の人口（令和8年4月）

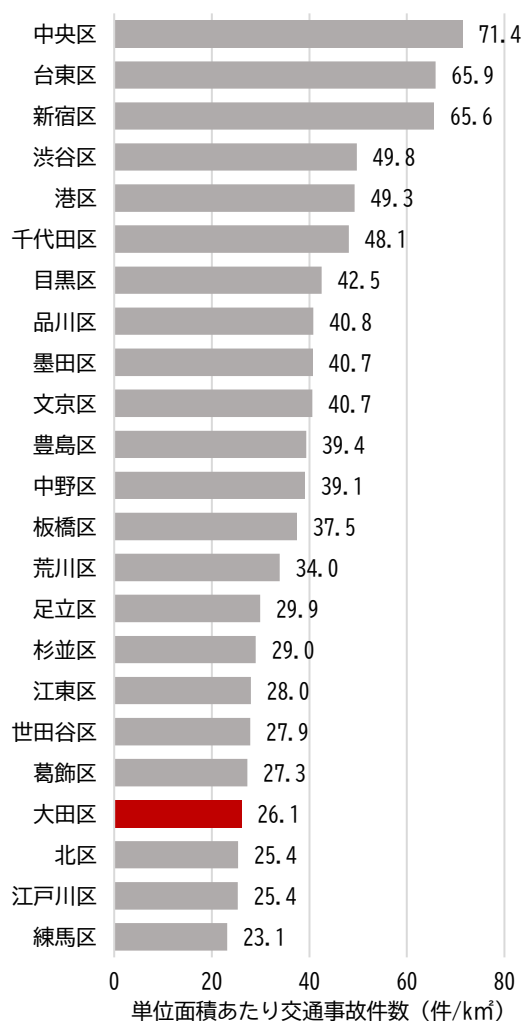


図 13 単位面積あたり交通事故件数
(令和 7 年)

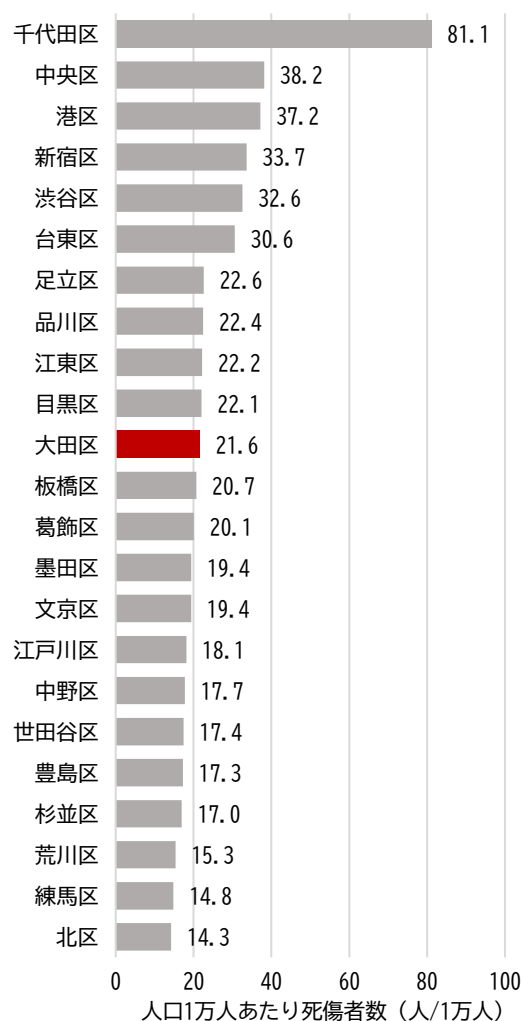


図 14 人口1万人あたり死傷者数
(令和 7 年)

2 こどもの交通事故

こども（中学生以下）の交通事故については、平成 27 年以降死者はゼロを維持していますが、負傷者数は第 11 次計画期間中に増加傾向にあります。（図 15）

また、こどもの交通事故が全事故に占める割合は、平成 27 年以降概ね 4～5% 台で推移してきましたが、令和 7 年は 6.1% と高くなっています。（図 16）

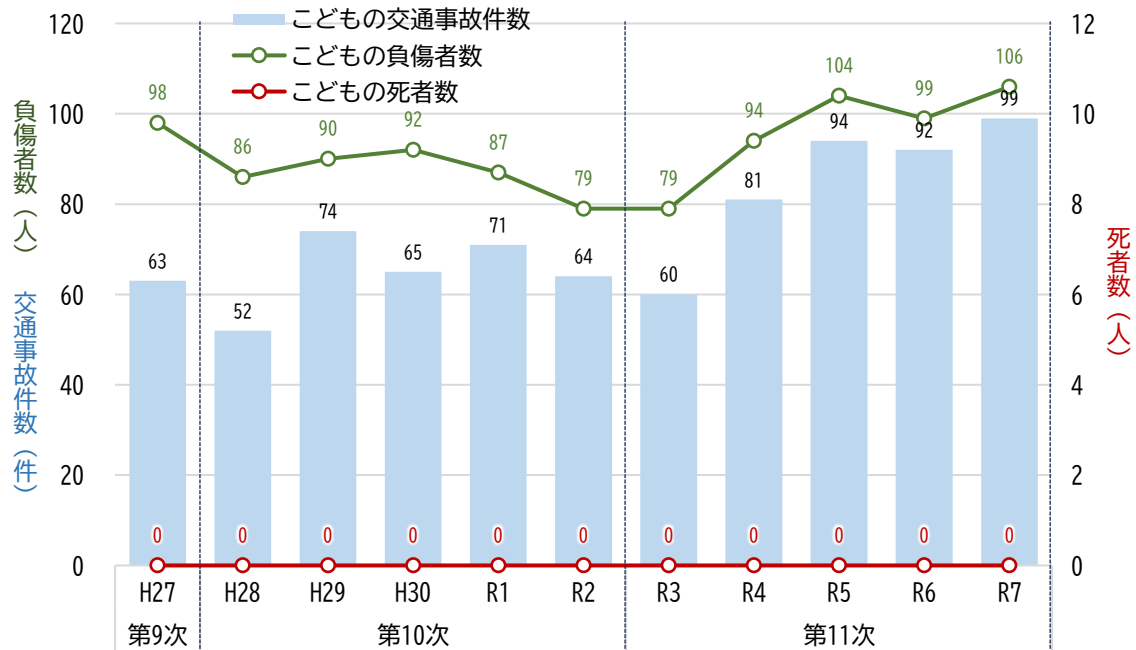


図 15 こどもの交通事故件数等の推移（区内、平成 27 年から令和 7 年）

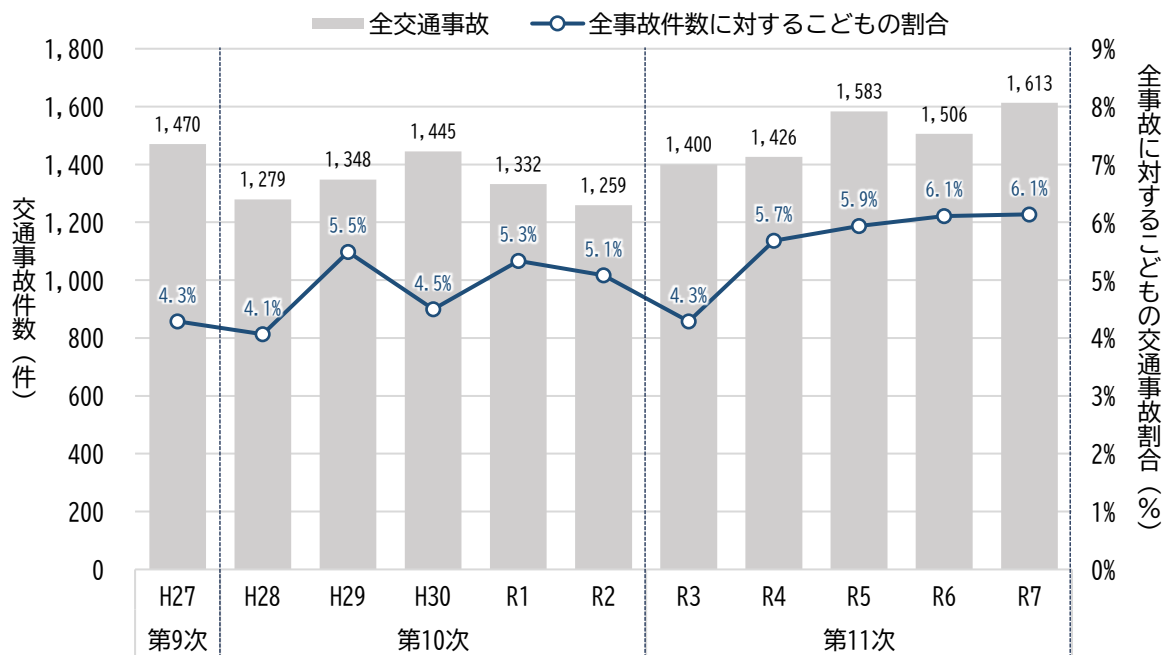


図 16 こどもの交通事故が全事故に占める割合の推移（区内、平成 27 年から令和 7 年）

3 高齢者の交通事故

高齢者（65 歳以上）の交通事故については、交通事故件数、負傷者数ともに第 11 次計画期間中に増加傾向に転じています(図 17)

また、高齢者の交通事故が全事故に占める割合は、平成 30 年をピークに減少傾向にありましたが、近年増加傾向にあります。(図 18)

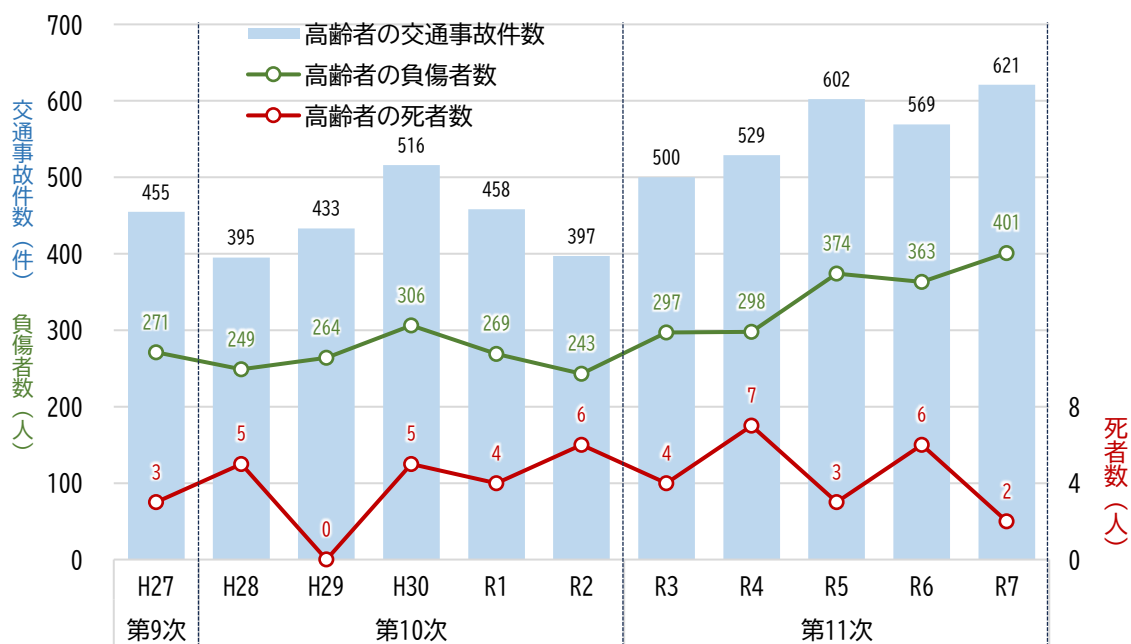


図 17 高齢者の交通事故件数等の推移（区内、平成 27 年から令和 7 年）

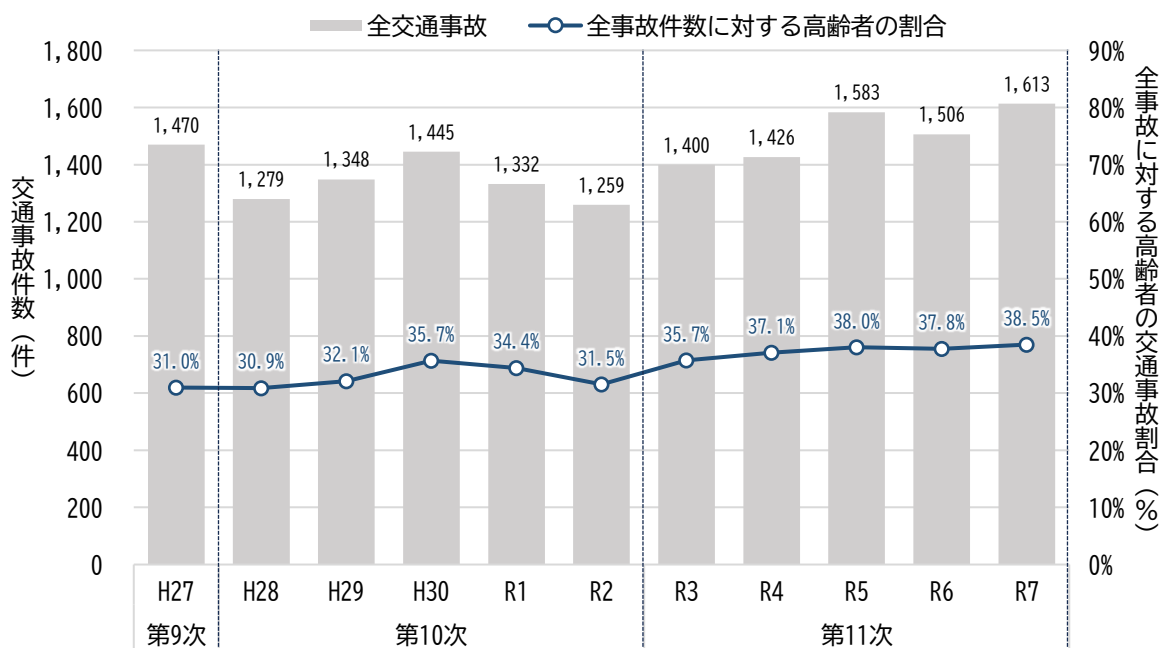


図 18 高齢者の交通事故が全事故に占める割合の推移（区内、平成 27 年から令和 7 年）

4 歩行者の交通事故

歩行者の交通事故件数や負傷者数は平成 28 年以降横ばい傾向にあり、死者数は、令和 7 年に 0 人となっています。（図 19）

また、歩行者の交通事故が全事故に占める割合は増加傾向にありましたが、第 11 次計画期間では若干減少し、以降、ほぼ横ばいとなっています。（図 20）

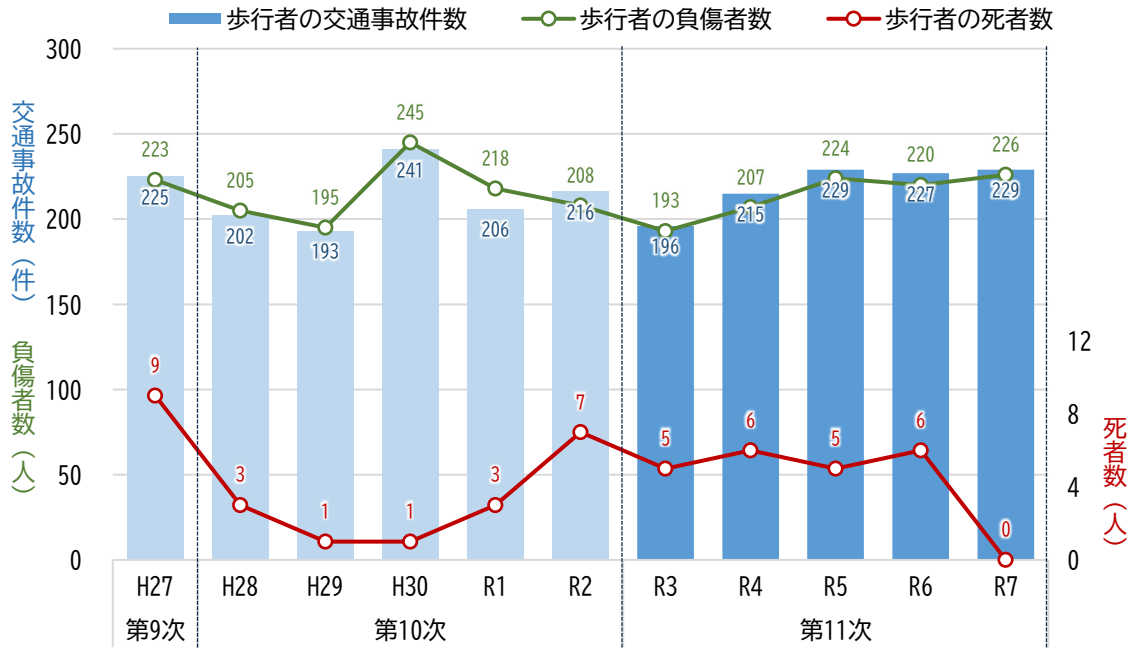


図 19 歩行者交通事故件数等の推移（区内、平成 27 年から令和 7 年）

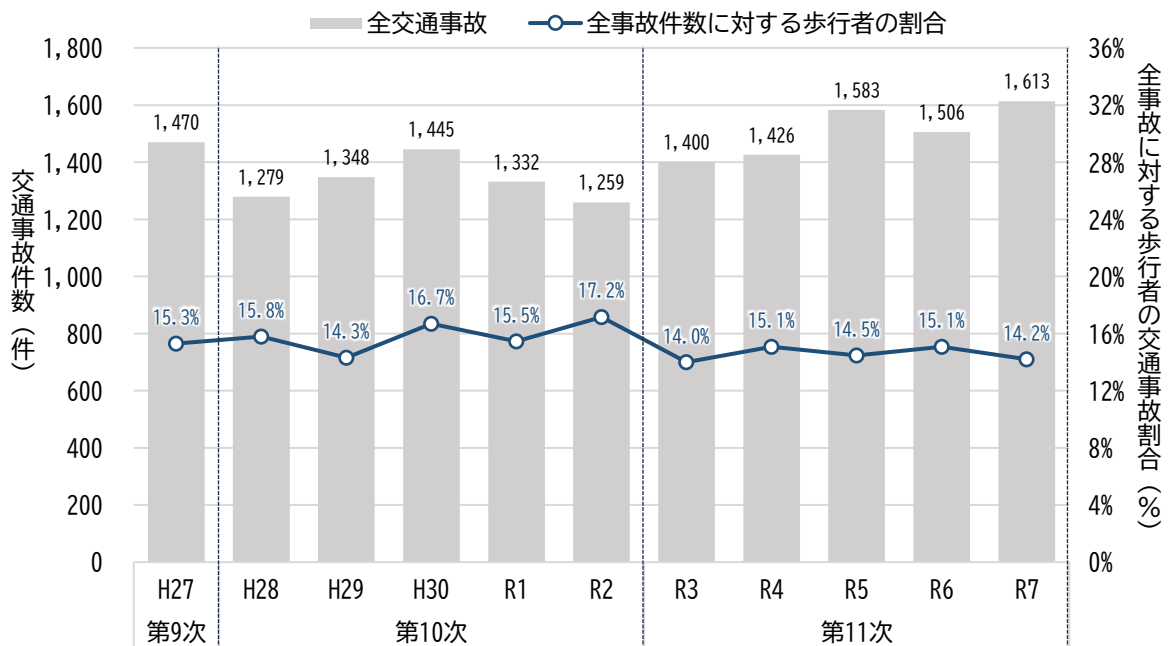


図 20 歩行者交通事故が全事故に占める割合の推移（区内、平成 27 年から令和 7 年）

（１）年齢別の歩行者交通事故発生状況

年齢別に歩行者交通事故発生件数をみると、65歳以上が65件と最も多く、次いで、50歳代が38件、19歳以下・40歳代が28件となっています。事故件数と人口の構成割合を比較すると、65歳以上の高齢者、50歳代で人口に対する事故件数の割合が多くなっています。（図21）

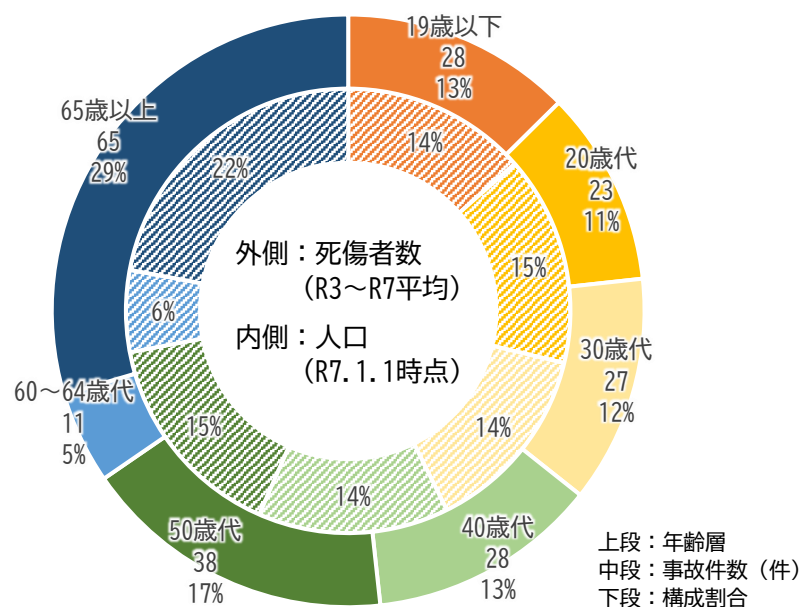


図21 年齢別の歩行者交通事故件数（区内、令和3年から令和7年までの平均）

(2) 歩行者の交通事故の原因

交通ルールの不徹底が原因の歩行者の交通事故は令和7年には13.1%と多くはありませんが、横ばいで推移しており、今後その減少に向けて取り組む必要があります。

原因別にみると、飛び出し、信号無視が多くなっています。（図22、図23）

一方、違反がない、いわゆるもらい事故は全歩行者交通事故の8割以上を占めており、交通ルールを守っていても交通事故に遭うことがわかります。（図24）

今後は歩行者のルール遵守の徹底を図っていくとともに、歩行者が安全に歩行できる環境の整備等の施策が必要となります。

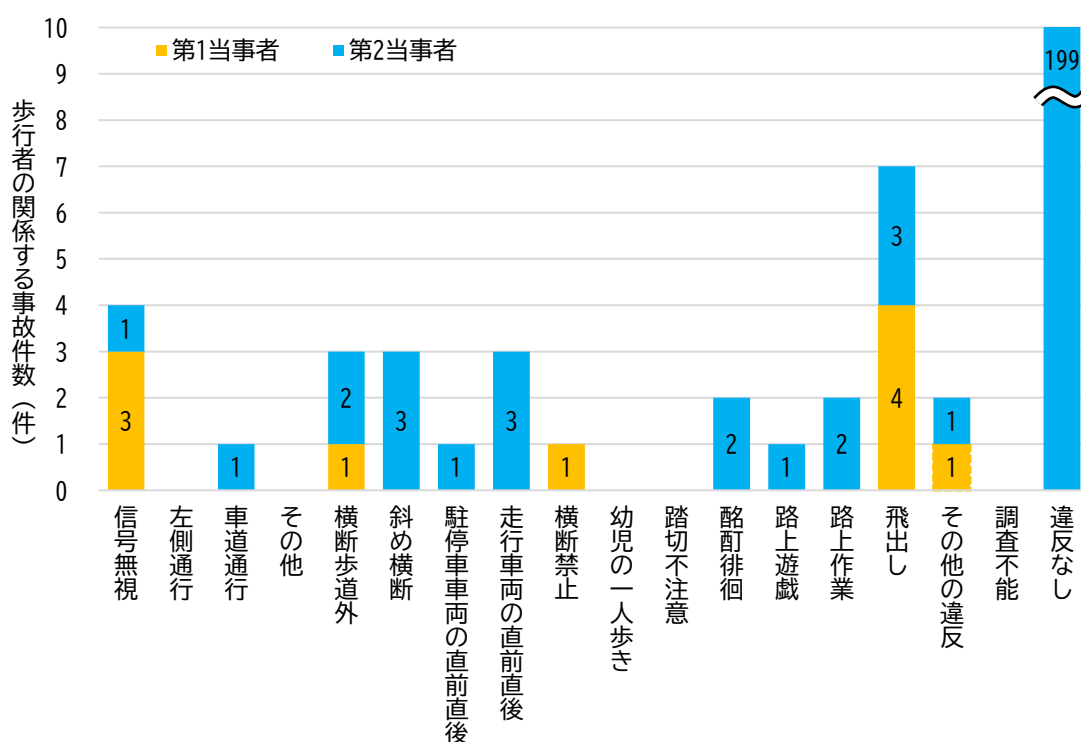


図22 違反別歩行者交通事故件数（区内、令和7年）

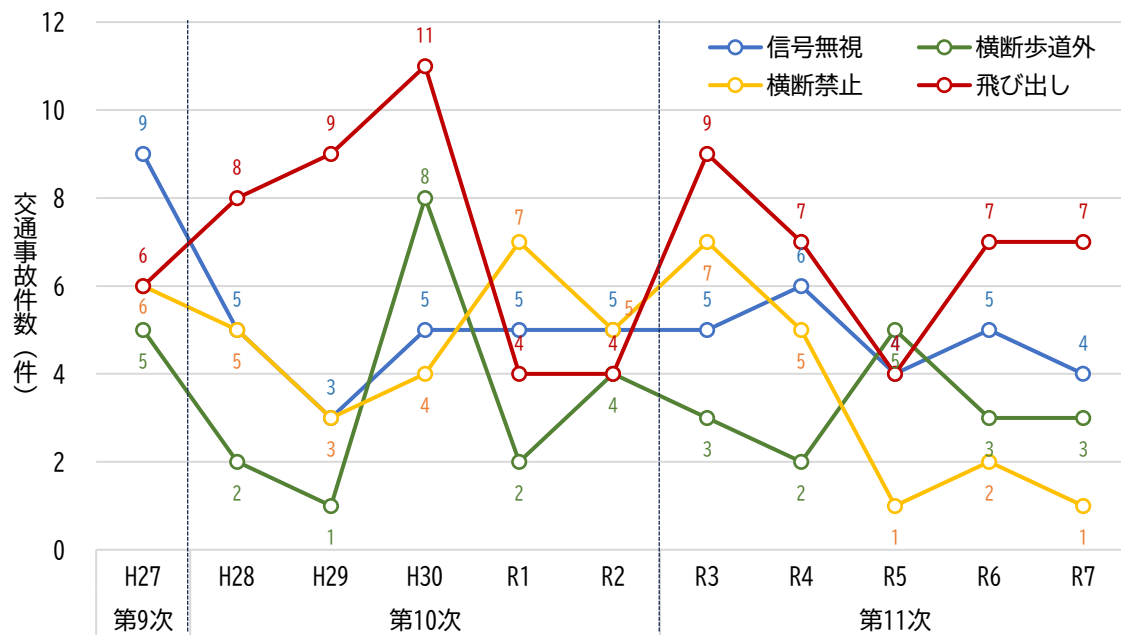


図 23 主な原因別に見た歩行者交通事故の推移（区内、平成 27 年から令和 7 年）

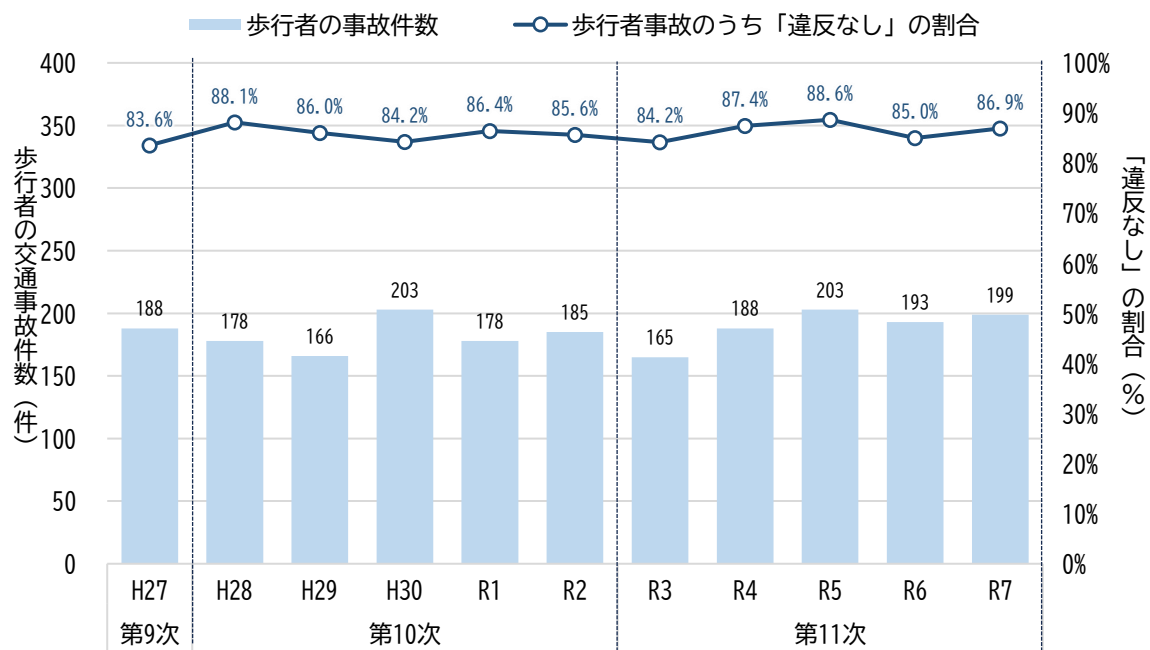


図 24 歩行者交通事故のうち原因が「違反なし」である件数の推移（区内、平成 27 年から令和 7 年）

5 自転車の交通事故

自転車の交通事故件数や死傷者数は平成 28 年以降増加傾向にあり、前計画の期間中は特にその傾向が強まっています。(図 25)

また、自転車に関与する事故が全事故に占める割合も年々増加しており、令和 7 年には約 6 割が自転車に関与する交通事故となっています。(図 26)

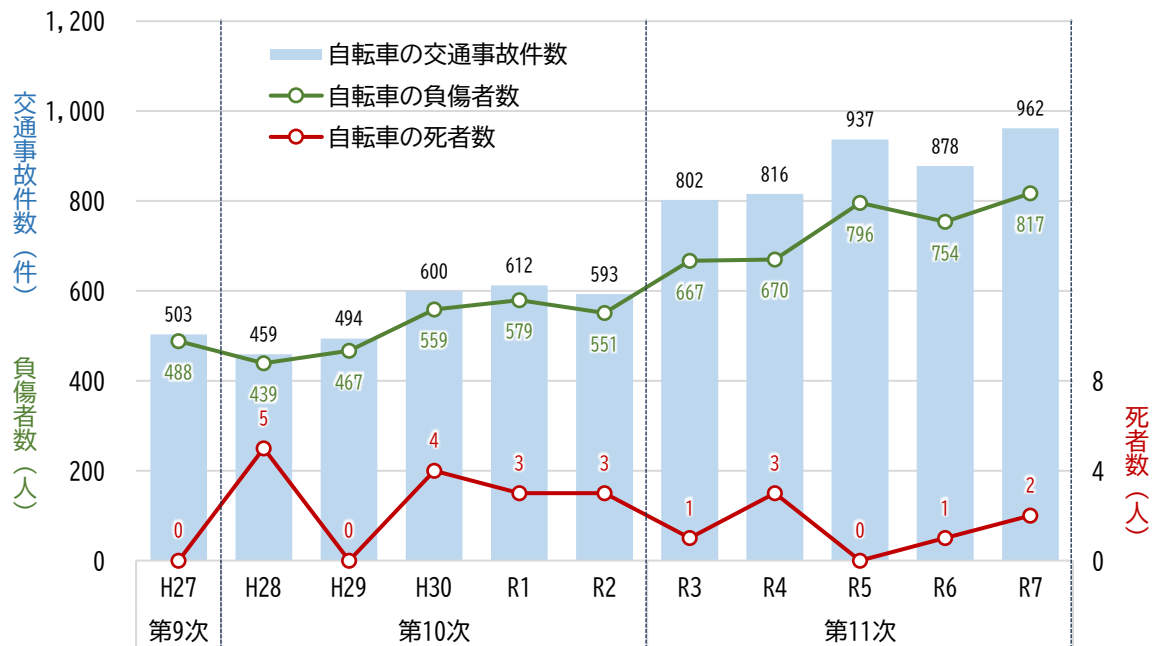


図 25 自転車交通事故件数等の推移 (区内、平成 27 年から令和 7 年)

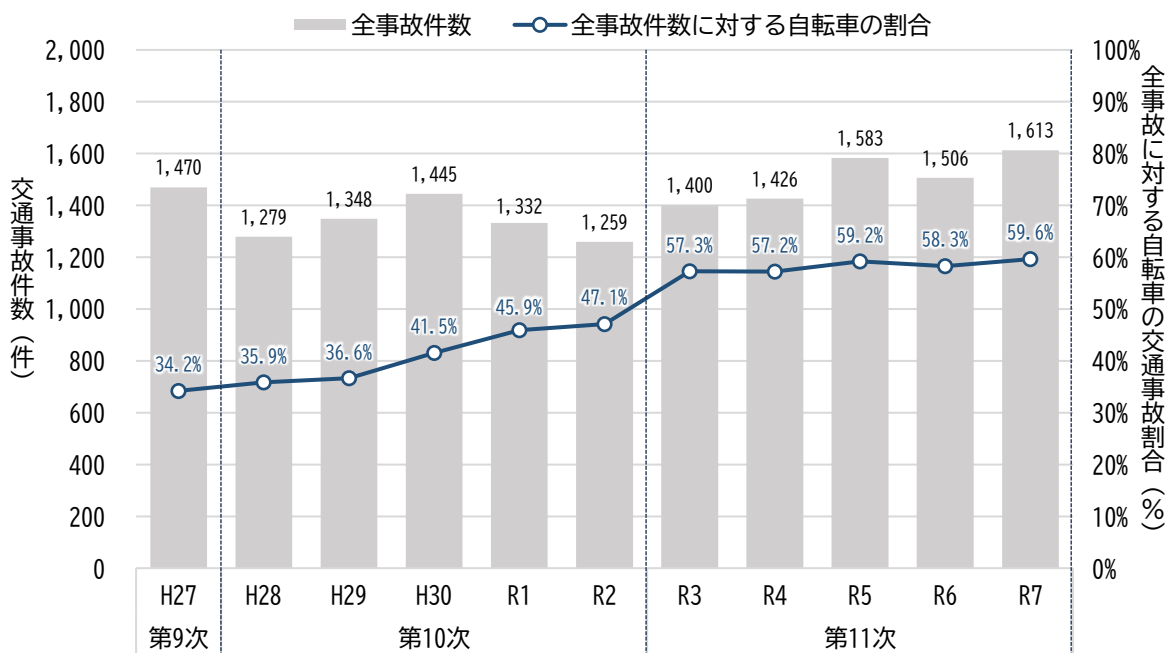


図 26 自転車交通事故が全事故に占める割合の推移 (区内、平成 27 年から令和 7 年)

（１）年齢別の自転車交通事故発生状況

年齢別に自転車交通事故発生件数をみると、65 歳以上が 237 件と最も多く、次いで、50 歳代が 139 件、40 歳代が 139 件となっています。年齢層別に人口と自転車事故件数の構成割合を見ると、65 歳以上では人口の構成割合 22% に対して事故件数 26% と、高齢者の事故発生の割合が高くなっています。（図 27）

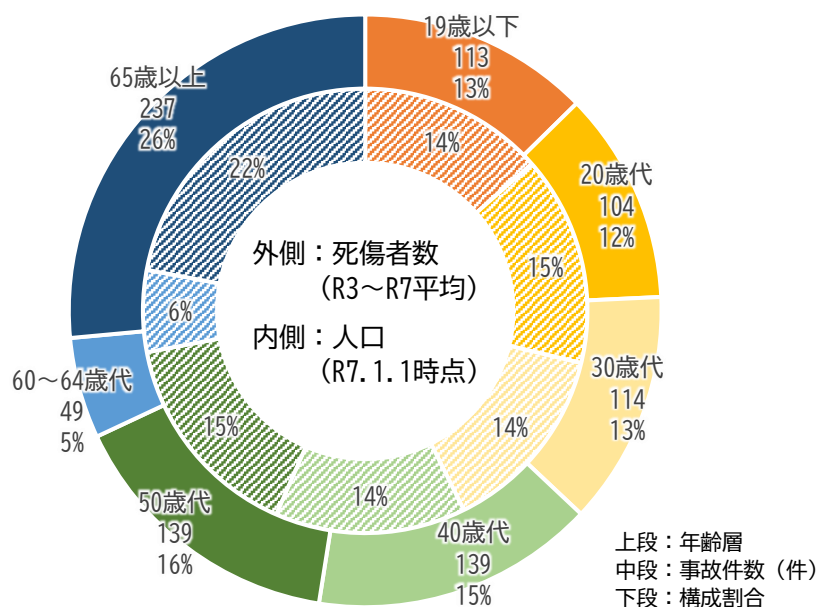


図 27 年齢別の自転車交通事故件数（区内、令和 3 年から令和 7 年までの平均）

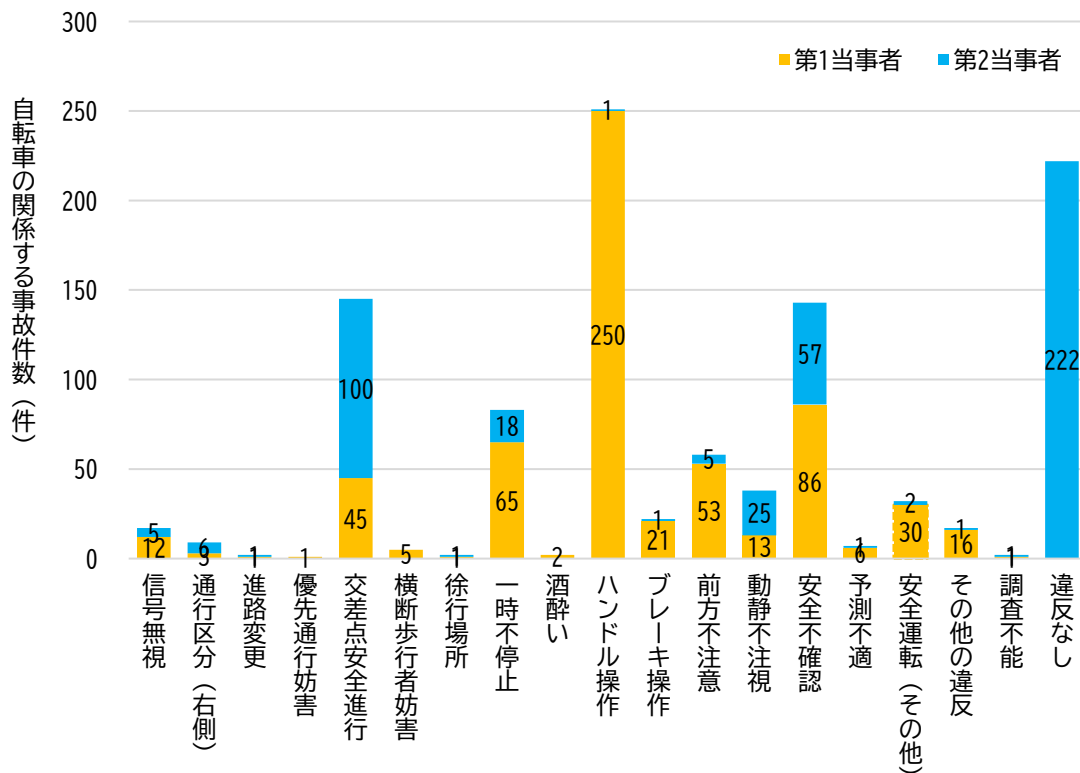
(2) 自転車の交通事故の原因

交通ルールの不徹底が原因の自転車交通事故は平成 29 年頃から増加傾向にあり、令和 7 年には全自転車交通事故のうち約 8 割を占めています。

原因別にみるとハンドル操作の不適、交差点安全進行違反、安全不確認が多くなっています。これらの違反行為は令和 2 年に比べて大幅に増加しています。(図 28、図 29)

一方、違反がない、いわゆるもらい事故も全自転車交通事故については、令和 2 年は 49.6%であったのに対して、令和 7 年は 21.5%と、自転車運転者自身が交通違反をしているケースが増えています。(図 30)

今後は自転車運転者のルール遵守の徹底を図っていくとともに、自転車が安全に走行できる環境の整備等の施策が必要となります。



※電動アシスト付自転車の交通事故件数を含む

図 28 違反別自転車交通事故件数 (区内、令和 7 年)

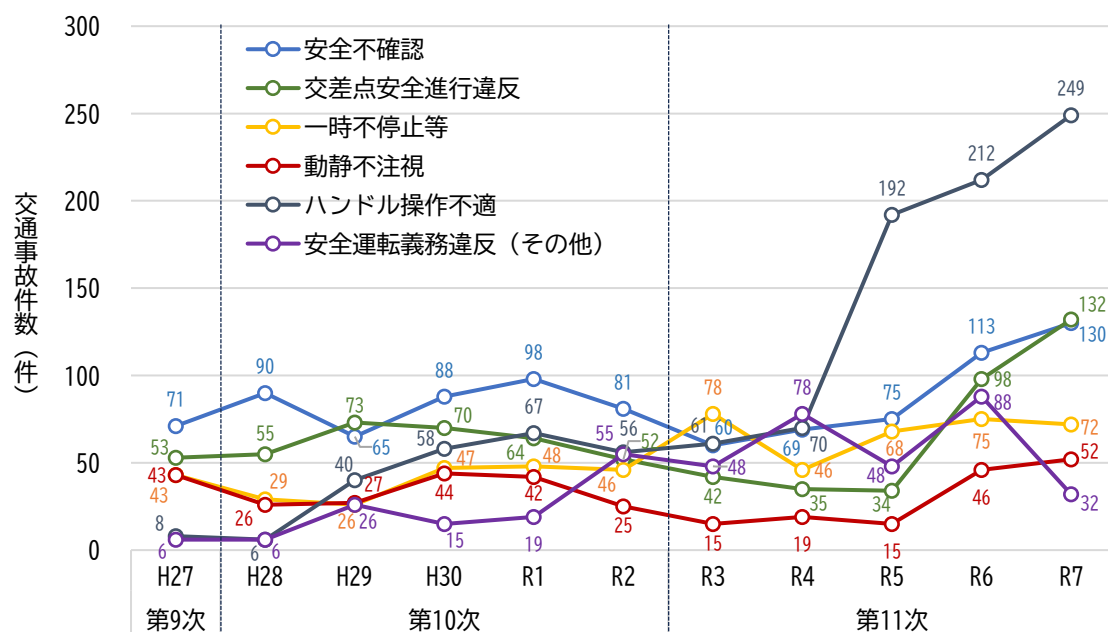


図 29 主な原因別に見た自転車交通事故の推移（区内、令和 3 年から令和 7 年）

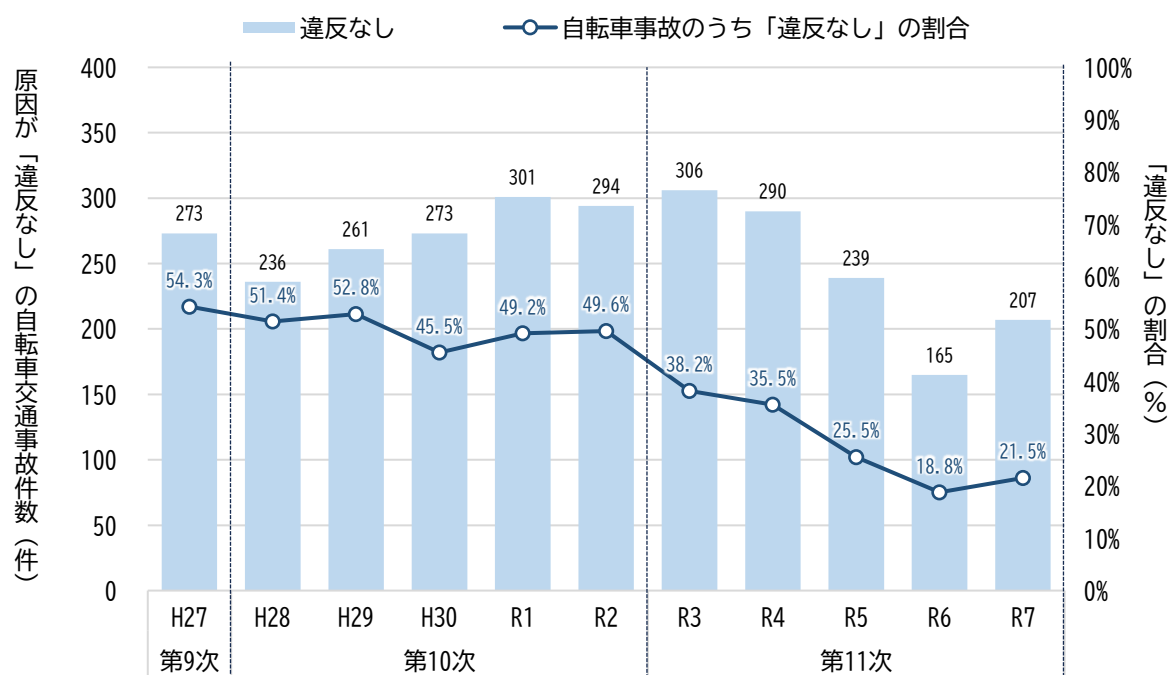


図 30 自転車交通事故のうち原因が「違反なし」である件数の推移（区内、平成 27 年から令和 7 年）

6 二輪車の交通事故

二輪車の交通事故件数については平成 30 年以降減少傾向にありましたが、第 11 次計画期間中は増加傾向となっています。(図 31)

一方、二輪車交通事故の全事故に占める割合を見ると、ほぼ横ばいとなっています。(図 32)

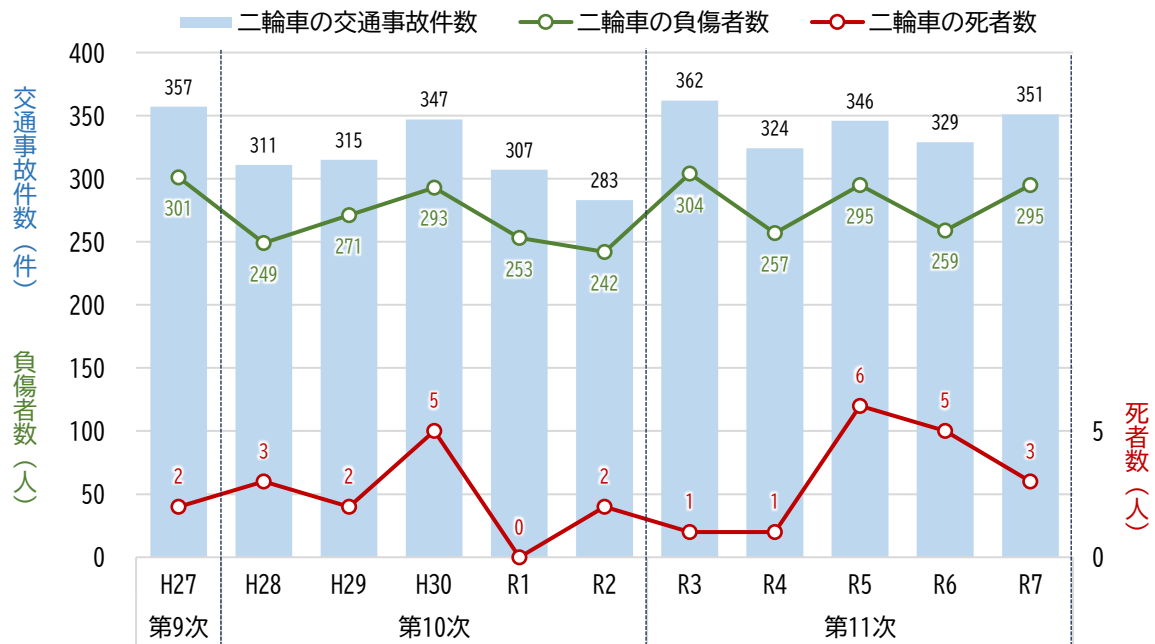


図 31 二輪車交通事故件数等の推移 (区内、平成 27 年から令和 7 年)

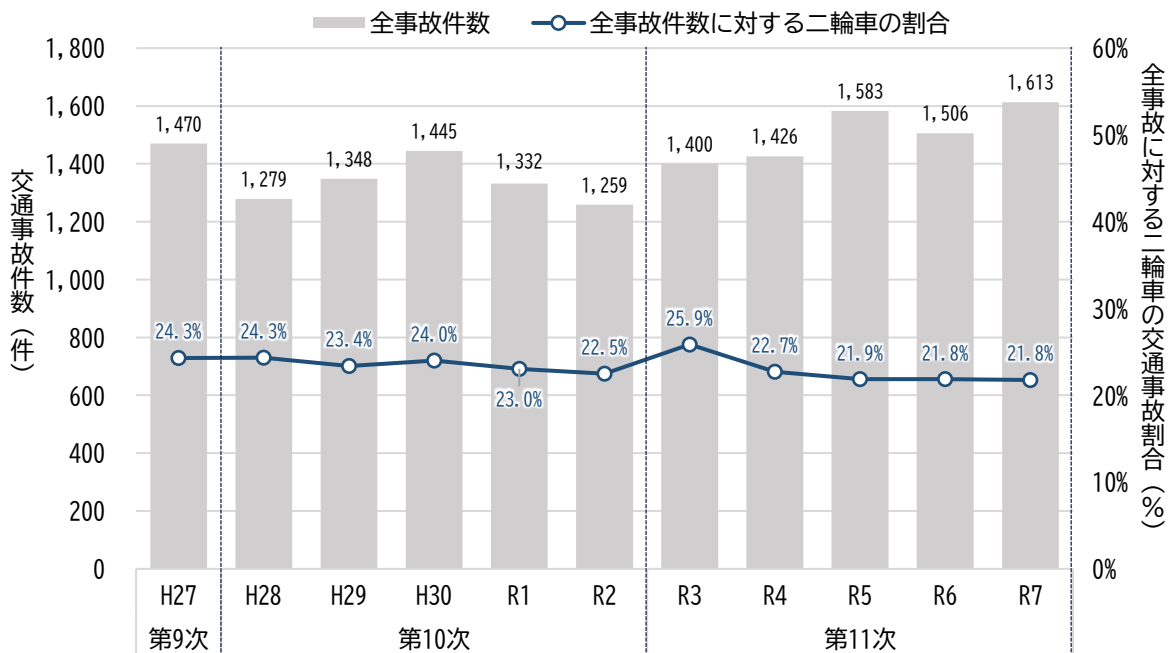


図 32 二輪車交通事故が全事故に占める割合の推移 (区内、平成 27 年から令和 7 年)

（１）年齢別の二輪車交通事故発生状況

年齢別に二輪車交通事故発生件数をみると、50 歳代が 78 件と最も多く、次いで、40 歳代が 67 件、20 歳代が 66 件となっています。年齢別割合では、二輪車の利用頻度が高いと思われる 20～50 歳代が約 8 割を占めています。（図 33）

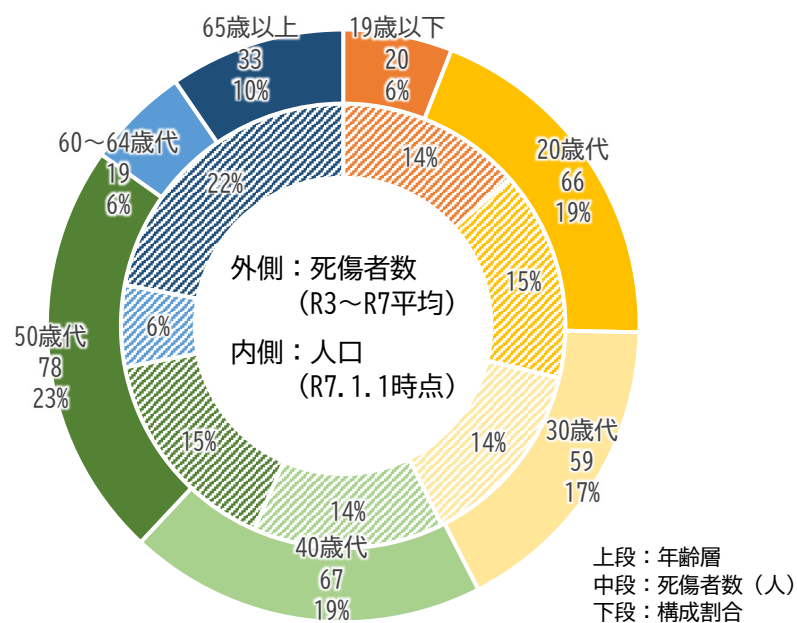


図 33 年齢別の二輪車交通事故件数（区内、令和 3 年から 7 年までの平均）

(2) 二輪車の交通事故の原因

交通ルールの不徹底が原因の二輪車交通事故は減少傾向にありますが、令和7年には依然として全二輪車事故のうち7割近くを占めています。

一方、違反がない、いわゆるもらい事故も全二輪車事故の約3割を占めていますが、二輪車運転者が交通ルールを守っていても交通事故に遭うことがわかります。(図36)

今後は二輪車運転者のルール順守の徹底を図っていくとともに、二輪車ドライバーが交通事故に遭った場合においても重大事故につながらないための取組、施策が必要となります。

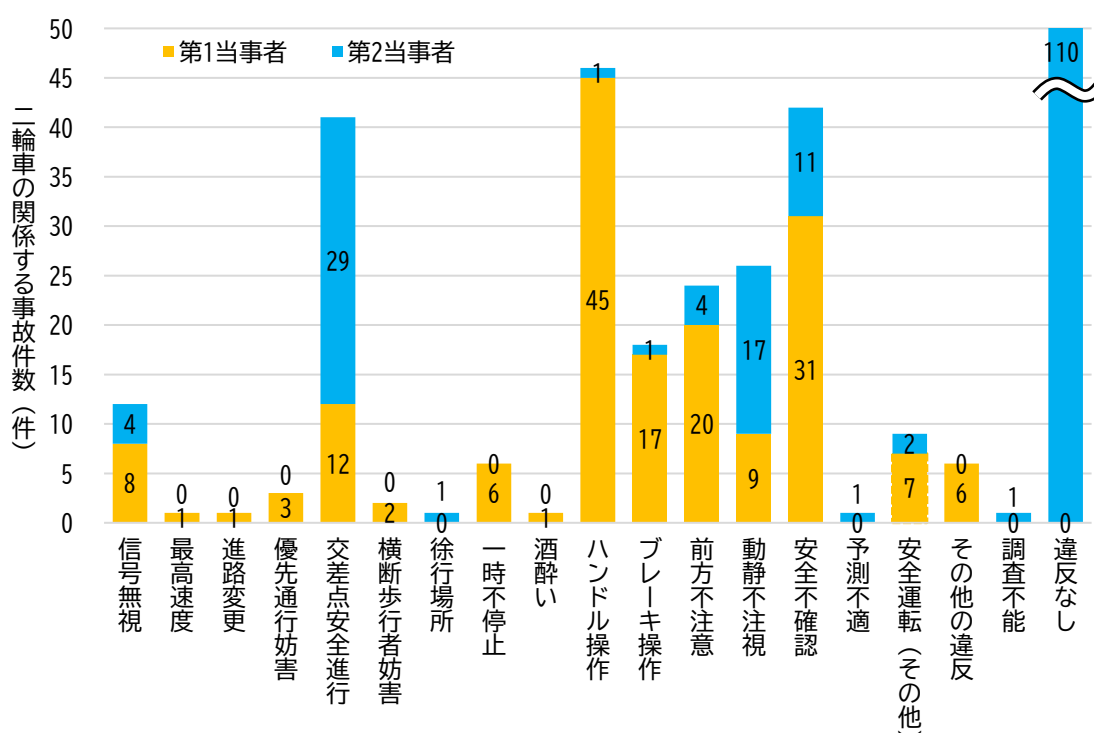


図34 違反別二輪車交通事故件数(区内、令和7年)

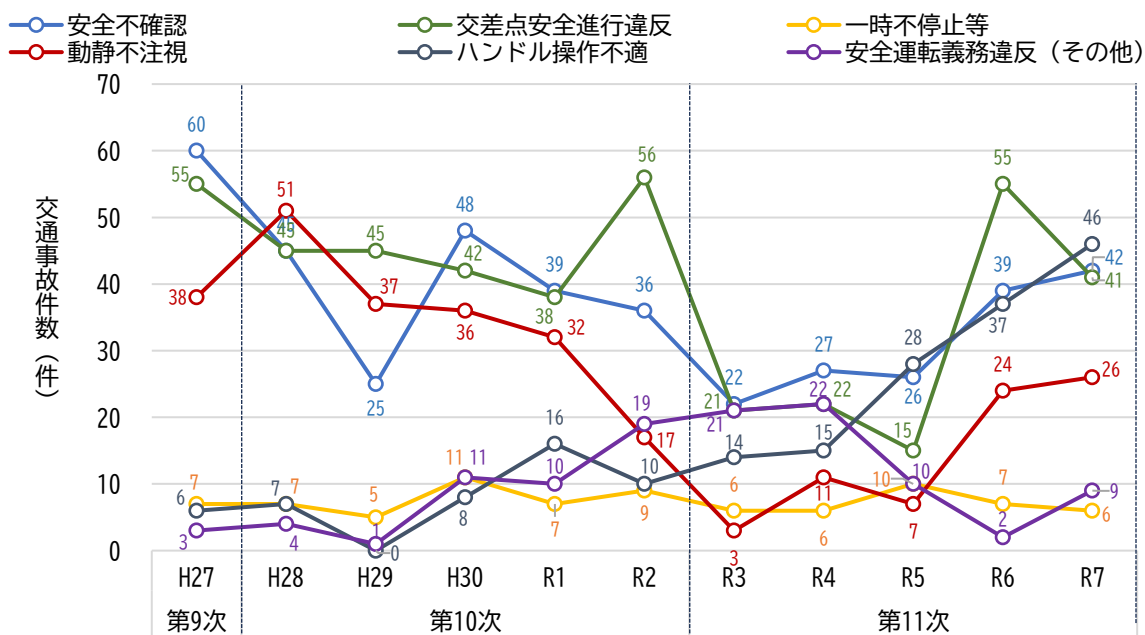


図 35 主な原因別に見た二輪車交通事故の推移（区内、平成 27 年から令和 7 年）

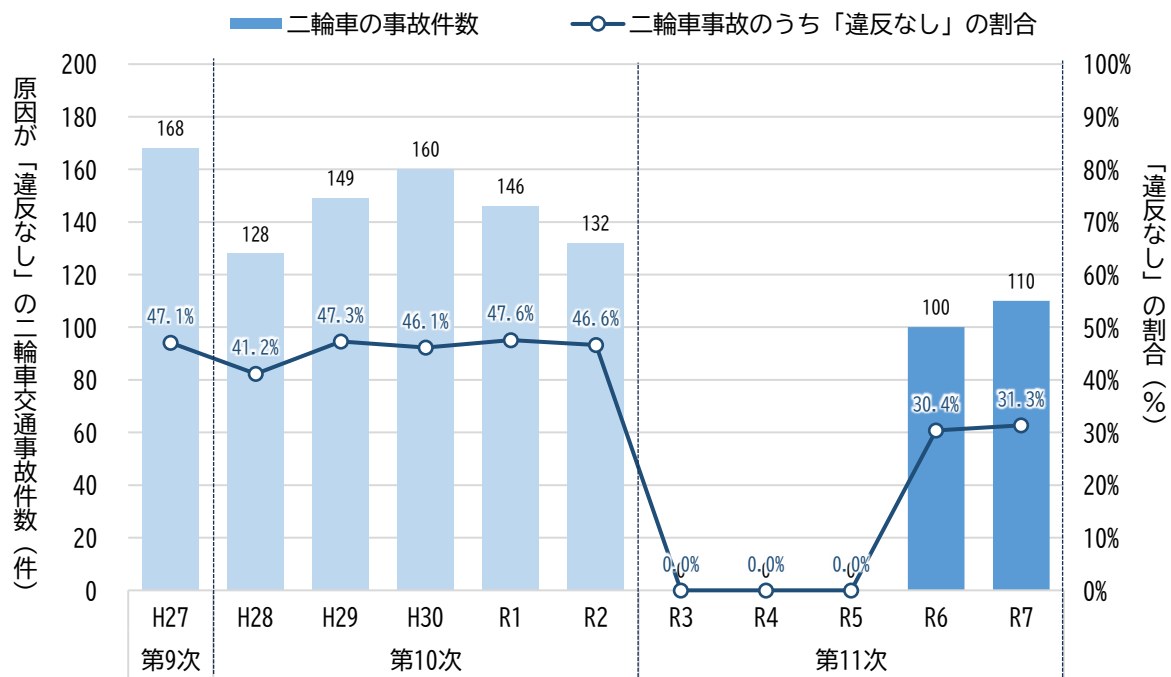


図 36 二輪車交通事故のうちのうち原因が「違反なし」である件数の推移（区内、平成 27 年から令和 7 年）

7 飲酒運転による交通事故

飲酒運転による交通事故については、平成 28 年以降は 8 件以下で推移していますが、前計画の期間中は 2 件以下とさらに減少しています。(図 37)

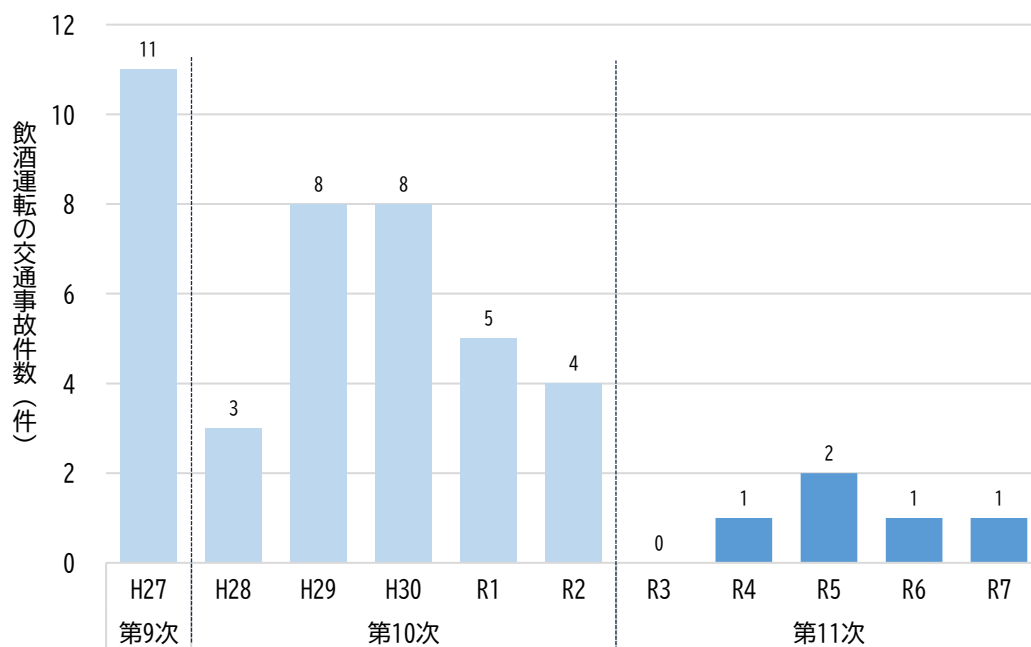


図 37 飲酒運転による交通事故件数の推移（区内、平成 27 年から令和 7 年）

第3章 大田区における重点課題及び施策の方針

第1 こどもの交通安全の確保

(1) 現状

こどもの交通事故については、平成 27 年以降死者は発生していませんが、負傷者数と交通事故件数は増加傾向にあります。

今後も交通事故件数、死傷者数を減らすための取組を続けていく必要があります。

(2) 施策の方針

未就学児から中学生まで、発達段階に応じた適切な交通安全教育を実施します。

また、未就学児から小学生には「交通安全だより」を配布し、保護者向けの啓発内容を含めて家庭に持ち帰ることで、保護者世代への周知・啓発にも努めます。

第2 社会人の安全教育の実施

(1) 現状

30 歳代、40 歳代、50 歳代が当事者となる交通事故は、区内の交通事故件数の過半数を占めており、他年代に比べ人口当たりの死傷者が多くなっています。その一方で、これらの世代は子こどもや高齢者に比べ交通安全教育を受ける機会が少なくなっており、これらの世代に対する交通安全教育を行っていく必要があります。

また、こどもを乗せた自転車が交通事故に遭った場合、幼い命が危険にさらされることから、運転する保護者に対して自転車のルール・マナー遵守の徹底を図っていく必要があります。

(2) 施策の方針

こどもの保護者に対しては、こどもの交通安全教育の機会などにあわせ、こども乗せ自転車のルール・マナーや、こどもの交通事故の危険性について安全運転教育を実施します。

また、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っていきます。

区では自転車利用に着目した交通安全ルールの遵守に向けて、包括連携協定を結ぶ企業と連携した社会人向け広報を強化しており、引き続き取組を推進していきます。

第3 高齢者の交通安全の確保

(1) 現状

高齢者の交通事故については、交通事故件数、死傷者数ともに令和2年以降増加傾向にあります。

また、全事故の約3分の1が高齢者の事故となっており、今後も交通事故件数、死傷者数を減らすための取組を続けていく必要があります。また、高齢者の認知機能、判断能力の衰えといった高齢者の特性を踏まえた取組を推し進めていく必要があります。

(2) 施策の方針

高齢者は、個人差はあるものの、加齢に伴い身体機能等が低下する場合があります。そのため、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す参加・体験・実践型の講習会の開催等、関係機関が連携を強化し、交通安全教育や普及啓発活動等の充実に取り組みます。

高齢者が多数集まる場所において、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、夜間における交通事故を防止するため、反射材用品の普及、活用の促進を図ります。

第4 歩行者の安全対策の推進

(1) 現状

令和3年以降、歩行者の交通事故件数は増加傾向にある一方で、負傷者数は横ばい、死者数は令和6年まで横ばいでしたが、令和7年にゼロになりました。また、歩行中のもらい事故が全歩行者事故に占める割合は8割以上と高くなっています。

歩行者が安全に通行できる環境の整備等などに取り組むとともに、交通事故件数および死傷者数を減らすための取組を今後も継続して行っています。

(2) 施策の方針

横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、自動車、自転車、特定小型原動機付自転車の運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の歩行者保護意識の徹底を図ります。

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、その信号に従うことに加え、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、安全を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、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進します。

第5 自転車の安全利用の推進

(1) 現状

自転車の交通事故件数や死傷者数は平成28年以降増加傾向にあります。また、自転車による交通事故が全事故に占める割合も年々増加しており、令和3年以降自転車による交通事故の割合が半数を超えています。そのため、今後も交通事故件数、死傷者数を減らすための取組を推し進めていく必要があります。

また、交通ルールの不徹底による事故が約8割を占めており、自転車運転者のルール遵守の徹底を図り、自転車が安全に走行できる環境の整備等の施策が必要となります。

(2) 施策の方針

自転車利用者の交通ルールの徹底と交通マナーの向上のため、区と警察が一丸となり、幅広い世代に対し様々な形で交通安全教育、指導、取締りを積極的に強化していきます。特に、令和8年4月からスタートした自転車の交通反則通告制度（青切符）に合わせて、悪質・危険な違反への指導取締りとルール周知の徹底を図ります。

また、区は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、令和3年度に「大田区自転車等総合計画（令和4～13年度）」を策定し、【とめる】【はしる】【まもる】【たのしむ】を柱とする施策を個別具体的に推進してきました。現在、令和9年度からの計画後期に向けた後期アクションプランの策定を進めており、これに基づく施策の推進に努めます。

第6 小型モビリティの安全対策の推進

(1) 現状

令和5年7月の道路交通法の改正に伴い、公道利用が可能となった特定小型原動機付自転車について、従来発生していなかった当該車両の利用者による交通事故の発生が見られ、区民からも危険性を指摘する声が上がっています。

(2) 施策の方針

基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進します。

第7 外国人の交通安全対策の推進

(1) 現状

国内では、在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増えています。また、外国人運転者による交通事故件数も増加しています。

外国人が我が国において自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させる必要があります。

また、シェアサイクルなどの普及に伴い、訪日外国人旅行者による自転車の利用が行いやすくなっています。シェアサイクル利用者に対する我が国の交通ルールの理解の徹底を図る必要があります。

(2) 施策の方針

区では現在、在留外国人人口の多い英語、中文簡体、ネパール語、タガログ語、ベトナム語に対応し、交通ルールやマナーに関する情報をインターネットで定期的に発信しています。今後も、より多くの方に情報が届くよう、多言語による情報発信に引き続き取り組んでいきます。

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

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

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。

令和3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、バリアフリーに対応し、高齢者や障がい者を含む区民の誰もが安心して歩ける歩行空間の確保に取り組みます。

（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）

（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）

（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。

（東京都第二建設事務所、区）

2 生活道路及び通学路における 交通事故対策の推進

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

(1) 生活道路における歩行者及び自転車の交通事故の防止

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 の区域規制等を実施するゾーン 30、区域規制とともにハンプや狭さく等の物理的デバイスを組み合わせたゾーン 30 プラスの整備、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、令和 8 年 9 月から施行予定の「生活道路における自動車の法定速度の 60km/h から 30km/h に引き下げ」について、周知・啓発を推進します。

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)

(2) ゾーン 30、ゾーン 30 プラスの設置

「ゾーン 30」及び「ゾーン 30 プラス」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。

(警視庁、区)

(3) 通学路の安全点検の推進

「大田区通学路交通安全プログラム（令和 8 年 4 月～令和 13 年 3 月）」に基づき、危険箇所の抽出（Plan）、合同点検（Do）、対策効果の把握（Check）、対策の改善・充実（Action）を行う P D C A サイクルとして、区内小学校の交通安全対策を行います。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 市街地等の構造改善

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

防災性の向上、良好な都市型居住環境や地域のにぎわい創出を目的とする市街地再開発事業等により、駅前広場の整備や狭あい道路の解消を図ります。

(区)

第2 幹線道路における交通安全対策の推進

【該当する重点課題】

1 道路の整備

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

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。また、歩行者、自転車が交通ルールを適切に順守し、人優先の道路環境の実現に近づけるよう、歩道や車道での自転車通行空間の整備を引き続き推進します。

(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。また、歩行者、自転車が交通ルールを適切に順守し、人優先の道路環境の実現に近づけるよう、歩道や車道での自転車通行空間の整備を引き続き推進します。

(関東地方整備局、東京都第二建設事務所、東京都都市整備局、区)

(3) 道路の維持補修

日常的な点検・保守により路面の劣化や破損個所の発見や把握を行い、道路を常に良好な状態に保ち安全な運行を確保するため路面の補修を行います。

(関東地方整備局、東京都第二建設事務所、東京都都市整備局、区)

2 交差点の改良

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。

また、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。

(関東地方整備局、警視庁)

第3 交通安全施設等整備事業の推進

【該当する重点課題】

1 横断歩道橋のバリアフリー化

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

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について現地状況を確認し、検討を行います。

(関東地方整備局、東京都第二建設事務所、区)

2 防護柵等の整備

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

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、また車両の路外等への逸脱を防止するため、防護柵等の設置を進めます。

(関東地方整備局、東京都第二建設事務所、区)

3 道路照明の整備

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

夜間の交通事故防止を図るため、道路照明の改善（LEDによる省エネ化含む）を進めます。

従来の道路照明では満足な照度を得られにくい区道について、安全性・快適性を高めるため、平成26年度から令和4年度にかけて、街路灯及び装飾灯や橋梁灯などのLED街路灯の整備を進めました。引き続き、更新や修繕などの維持管理に努めます。

(関東地方整備局、東京都第二建設事務所、区)

4 道路標識等の整備

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

(1) 規制標識等の整備

ドライバーや歩行者、自転車、小型モビリティなど、道路を通行する全ての移動者にとって、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。また、増加する外国人の移動に対して一時停止標識の更新時の英語表記（STOP）の追記を進めるなど、対策を推進します。

(警視庁)

(2) 標識・路面標示等の点検・整備

道路管理者と常日頃から密に連絡調整し、道路標識及び路面標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

道路交通の安全と円滑化を図るうえで、道路利用者に対して、案内、警戒の情報を提供するために道路標識を整備します。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など状況に応じた整備を進めます。

(関東地方整備局、東京都第二建設事務所、区)

5 信号機の整備・高度化

【該当する重点課題】			
①こども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

(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思わ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化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、右折車両の捌け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)

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

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、進行方向別通行区分、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。

(警視庁、区)

7 その他の交通安全施設等の整備

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

(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うえ見通しの悪い曲線道路等の改良、中央帯の設置、登坂車線、区画線、道路反射鏡、視線誘導標、すべり止め舗装などの交通安全施設を整備します。

(東京都第二建設事務所)

8 事故多発箇所などにおける 交通安全施設の整備

【該当する重点課題】

①子ども

②社会人

③高齢者

④歩行者

⑤自転車

⑥小型モビリティ

⑦外国人

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

「第6次社会資本整備重点計画」（令和8年1月16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、東京都第二建設事務所、警視庁、区）

(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、東京都第二建設事務所、警視庁、区)

9 駐車施設の整備・拡充

(1) 自動二輪車用駐車場整備助成事業

東京都道路整備保全公社では、自動二輪車用駐車場の整備を促進するため、区が推進する違法駐車解消重点地域などにおける料金精算機、バイク施錠設備の設置費用等の一部を助成しています。

また、同公社が運営する駐車場検索サイト「s-park」で都内約 560 箇所の自動二輪車用駐車場情報の提供を行います。

(東京都道路整備保全公社)

(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。

(東京都産業労働局)

①こども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

10 交通環境のバリアフリー化

区では、高齢者、障がい者等の移動及び施設の利用上の利便性・安全性を促進することで、「移動しやすいまち、使いやすい施設でみたされる街 おおた」の実現を目指し、「大田区移動等円滑化促進方針」や「大田区バリアフリー基本構想」の策定を行っています。

大田区におけるバリアフリー基本構想となる“すいすい”プランでは、蒲田駅周辺地区、大森駅周辺地区、さぽーとぴあ周辺地区の3地区を重点整備地区と定め、生活関連施設及び生活関連経路における移動等円滑化を進めてきました。

交通環境のバリアフリー化については、生活関連経路を対象として、区民団体等との「まち歩き点検」を実施するとともに、関係事業者との連携を図ることで、視覚障がい者誘導用ブロックの整備拡充や段差解消等を実施するための特定事業計画を策定しました。また、警視庁は前述の3地区において、“すいすい”プラン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。

(関東地方整備局、東京都第二建設事務所、警視庁、区)



交通環境のバリアフリー化の状況(区内)

第4 渋滞対策の推進

1 臨海部の交通ネットワーク機能の強化

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

国際的な物流及びものづくりの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、国道357号（多摩川トンネル）等、港湾地域の道路整備の着実な推進を国等の関係機関に要請していきます。

また、広域的な交流、連携を促す路線である第二東京湾岸道路について、計画具体化に向けて国等に働きかけます。

（東京都第二建設事務所、東京都港湾局、東京都都市整備局、区）

2 I T S等を活用した渋滞対策

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

東京都、警視庁及び東京国道事務所は、緊密な連携の下、都内全域に存在する主要渋滞箇所を対象に、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I T S技術も導入した上で実施します。

※I T S…Intelligent Transport System：高度道路交通システム
（関東地方整備局、東京都第二建設事務所、東京都都市整備局、東京都都民安全総合対策本部、東京都政策企画局、警視庁）

（1）I T S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、P T P Sを推進します。

※P T P S（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）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を推進します。

（3）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。

第5 高速道路における安全施設の整備等

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

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 総合的な事故対策の推進

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

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。

(警視庁、首都高速道路)

3 標識等の整備

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

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6 公共交通機関利用の推進

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

1 公共交通機関への転換対策の推進

(1) 上屋付きバス停留所の整備拡大

東急バスは、利用者の利便性向上を図るため、引き続き、上屋付きバス停留所の整備を進めていきます。

(東急バス株式会社)

(2) バスロケーションシステムの推進

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を利用した運行情報サービス改善を進めていきます。

(京浜急行バス株式会社)

(3) バスレーン対策

①バスレーン対策の推進

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)

②バスレーンキープ作戦の広報啓発

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

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

東急バスは引き続き、だれもが乗り降りしやすいノンステップバスの導入を進めています。

(東急バス株式会社)

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。

(京浜急行バス株式会社)

3 「危険なバス停」の解消

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

令和3年1月に国土交通省より公表された「バス停留所安全性確保対策実施状況一覧表」に記載されている、いわゆる「危険なバス停」について、関係機関と協力して安全性確保対策に取り組めます。

(東急バス株式会社)

第7章 その他の道路交通環境の整備

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型車・バイク	⑦外国人	

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。

(東京都第二建設事務所、区)

2 道路の緑化推進

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型車・バイク	⑦外国人	

(1) 道路緑化の推進

街路樹の生育不良や落枝、倒木等による道路交通への支障等を防ぎ、歩行者や車両の安全性、快適性の確保に努めます。

また、道路利用状況、沿道状況等の変化を考慮した植栽整備を推進します。

(関東地方整備局、東京都第二建設事務所)

(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、令和8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（第五次事業化計画）」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)

3 自転車走行空間の整備

(1) 自転車ネットワークの整備推進

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、道路利用者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空間の整備は喫緊の課題となっています。

今後は、自転車走行空間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。

(関東地方整備局、東京都第二建設事務所、区)

(2) 都道での自転車通行空間の整備

「東京都自転車通行空間整備推進計画」(令和3年5月策定)に基づき、歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、交通管理者と連携して地域の道路事情に応じた整備手法により自転車通行空間の整備を進めています。

(東京都第二建設事務所)

(3) 区道での自転車走行空間の維持・管理と追加整備の検討

区では、自転車が安全かつ快適に通行でき、歩行者の安全性が高まるよう、平成28年に「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」を策定し、全長約170kmの自転車走行環境の整備を推進し、令和5年度末において該当する区道区間の整備を概ね完了しました。

区の自転車ネットワークでは、主に国道・都道を広域的ネットワークに位置付けており、令和9年度に公表予定の「大田区自転車ネットワーク整備方針」において、引き続き国道・都道における自転車走行空間整備の推進を要請するとともに、必要に応じて並行する区道での代替経路の確保を含めた検討を進めます。

(区)

【参考】区道での自転車走行環境整備例(車道混在型)



【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

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有については、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、道路監察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事故や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、共同施工を促進するなど工事の効率化を図り、抑制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、東京都第二建設事務所、警視庁、区)

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

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有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、東京都第二建設事務所、警視庁、区)

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

6 緑地・公園等の建設・管理

公園は、子どもたちにとって最も馴染みのある遊び場であり、こどもの路上遊戯等による事故を防ぐ役割を有しています。

また、国籍・性別・年齢・障がいの有無にかかわらず、誰もが快適に過ごせる安全・安心で利便性の高い公園づくりを推進します。

(区)

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

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

「大田区通学路交通安全プログラム（令和８年４月～令和１３年３月）」に基づき、危険箇所の抽出（Plan）、合同点検（Do）、対策効果の把握（Check）、対策の改善・充実（Action）を行うＰＤＣＡサイクルとして、区内小学校の交通安全対策を行います。

（警視庁、区）

（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。

（関東地方整備局、東京都第二建設事務所、警視庁、区）

（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。だれ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。

（警視庁、区）

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。また、信号機のLED化や交通管制システムの高度化を図り、交通の安全や道路利用者の利便性の向上に努めます。

1 交通実態に即した交通規制

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

(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)

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

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。

(警視庁)

第2 指導取締りの強化

1 交通事故防止に資する 交通指導取締りの推進

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

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 羽田空港周辺道路における 指導取締りの推進

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

羽田空港ターミナルビル周辺道路等における違法駐車車両の取締の徹底及び、東京国際空港混雑対策協議会において、関係機関・事業所と連携して交通の円滑化を図ります。

(警視庁)

3 二輪車対策の推進

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

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)

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

4 自転車利用者対策の推進

令和8年4月から施行された自転車の交通反則通告制度（青切符）を適用した指導取締りの強化を推進するとともに、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し、自転車安全利用五則の周知を徹底します。

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、取締りを実施します。また、令和5年4月から施行された自転車乗用中のヘルメット着用の努力義務化を踏まえ、ヘルメット着用について働き掛けを行います。

（警視庁）

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

5 通学路等における指導取締り

通学路等におけるこどもの安全を確保するため、各警察署で重点通学路の登下校時間帯等を勘案し、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）

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

6 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）

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

7 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）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、ポスターを掲示し、暴走族追放気運の高揚を図ります。

（東京都都民安全総合対策本部）

8 整備不良車両の取締り

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

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的競走行為等、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）

9 過積載防止対策の推進

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型トラック	⑦外国人	

(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、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

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

(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、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、首都高速道路)

11 交通取締り用装備資器材の整備拡充

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

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

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

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)

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

1 3 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）

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

1 4 交通事故の実態の把握

重大事故が発生した場合は、必要に応じて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）

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

1 5 自転車安全利用条例の制定・周知

令和元年 10 月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、「ながら運転」禁止等道路交通法関係法令の遵守の義務規定を制定しました。区は一層の周知活動に努めます。

（区）

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

1 6 携帯電話使用等の取締りの推進

近年、携帯電話やスマートフォンの画像を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある情勢を踏まえ、携帯電話使用等の違反に対する指導取締りを推進します。

（警視庁）

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

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

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

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

飲酒運転や薬物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、外国人運転手による白タク事件、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 悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

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

(警視庁)

4 科学的な交通事故事件捜査の推進

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

実用化が進む自動運転車両等の事故原因解明のため専門的技術・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、ドライブレコーダー等各種映像解析による事故解析、モバイルマッピングシステム等最新資器材活用による渋滞抑止・捜査員負担軽減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。

1 違法駐車取締り

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

(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)

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

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

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

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

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

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

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

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)

第5 放置自転車対策の推進

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。

区では令和3年度に策定した「大田区自転車等総合計画」に基づき、自転車等駐車場の整備や、放置防止啓発、撤去、保管、返還までの流れを包括的にIT技術を活用して効率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継続して進めていきます。

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

1 自転車等駐車場の整備

自転車等駐車場が不足している駅や放置台数の多い駅など、各駅の実情に応じた整備が必要です。特に自転車等駐車場の不足が著しい蒲田駅周辺について、蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備を推進しています。

引き続き、駐輪ニーズが高い駅において、適地の選定、自転車等駐車場の設置、民間事業者の活用、鉄道事業者の協力等、幅広い視点に立った整備に努めます。

また、既存の自転車等駐車場の有効利用を図るために、料金体系の見直し、施設の改修など利便性や利用率の向上を目指します。子乗せ電動アシスト自転車など、自転車の大型化についても自転車等駐車場の改修等の機会を捉えて対応を進めていきます。

(区)

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

2 放置自転車の撤去

新たに放置防止対策のためのシステムを導入し、一連の業務をシステムを活用して行うことで、放置されやすい場所を特定し、集中的に撤去を実施することで、放置自転車台数の縮減と業務の効率化を図ります。

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 駅前放置自転車クリーン キャンペーン

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型二輪車	⑦外国人	

毎年、秋に東京都が都内全域で実施する駅前放置自転車クリーンキャンペーンに併せて、関係機関・団体や自治会・町会等と協力し、ポスターの掲出や啓発グッズの配布、広報媒体の活用等による啓発活動を行います。

自転車利用のルール周知や交通マナー向上のための啓発を通して、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。

(区)

4 自転車盗難防止に向けた取組

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型二輪車	⑦外国人	

(1) 条例の改正

区民の防犯意識向上と自転車盗難認知件数の減少を図るため、令和2年1月1日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、施錠等自転車盗難防止措置の実施の義務規定を制定しました。区は一層の周知活動に努めます。

(区)

(2) ポスター等による啓発

自転車等駐車場に鍵かけによる盗難防止を周知するポスターを掲出し、利用者に注意喚起を実施します。

(区)

(3) 広報媒体の活用

区報やホームページ等の広報媒体を活用し、広く区民に周知や注意喚起を実施します。

(区)

第3章 安全運転と車両の安全性の確保

第1 安全運転の確保

1 運転者教育の充実

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型特殊車両	⑦外国人	

(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の充実に努めます。

(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

①運転免許証の取消処分者講習の充実

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。

(警視庁)

②運転免許証の停止処分者講習の充実

運転適性検査、実車による運転指導、運転シミュレータ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。

(警視庁)

③違反者講習の充実

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。

（警視庁）

④初心運転者講習の充実

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。

（バス事業者）

①こども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型特殊自動車	⑦外国人	

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

C R T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。

※C R T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

①70 歳以上の運転免許更新者に対する高齢者講習の充実

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。

(警視庁)

②75 歳以上の運転免許更新者に対する認知機能検査の実施

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。

(警視庁)

認知機能検査の結果、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、適切な指導を行います（特異者通報制度）。

(警視庁)

③75 歳以上のうち基準違反行為をした運転者への臨時認知機能検査の義務付け

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のには臨時高齢者講習を行います。

(警視庁)

④高齢者講習の合理化・高度化と講習の充実

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）

⑤75歳以上の一定の違反歴がある運転者への運転技能検査の適切な実施

75歳以上の一定の違反歴がある運転者への運転技能検査を適切に実施します。

（警視庁）

⑥安全運転サポート車（サポカーS）の普及促進

衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全技術を搭載した安全運転サポート車（サポカーS）の普及啓発について、高齢運転者による交通事故防止対策の一環として取り組みます。

（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

①臨時認知機能検査の実施

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は、認知機能検査を受けてもらいます。

（警視庁）

②臨時高齢者講習の実施

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）を受けてもらいます。

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）

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

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）セーフティドライブ・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「セーフティドライブ・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。



二輪車安全運転推奨シール（参加シール、警視庁ホームページより）

（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）

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

4 小型モビリティ等事故対策の推進

(1) 特定小型原動機付自転車利用者の交通安全意識の高揚

基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進します。

(警視庁、区)

(2) ペダル付き電動バイク等の販売時の適正な情報発信等の指導

ペダル付き電動バイクについては、公道利用時に必要となる車両装備（方向指示器等）やヘルメット着用、運転免許の保有等の必要なことについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底します。

(警視庁)

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

5 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)

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

6 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)

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

7 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)

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

8 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。

(警視庁)

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。

(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)

9 交通労働災害の防止

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

(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) 高年齢労働者の安全対策

高年齢労働者が安心して安全に働ける職場環境の実現に向け、令和8年4月1日から施行された改正労働安全衛生法及び「高年齢者の労働災害防止のための指針」に基づく労働災害防止対策の周知を図るとともに、指導援助を行います。

(東京労働局)

(3) 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)

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型車利用	⑦外国人	

10 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」（以下「改善基準」という。）の遵守徹底を図ります。

（東京労働局）

(2) 道路貨物運送業向け取組

トラック事業者と荷主が連携して、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのガイドライン（「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」）の周知を図り、トラック運送事業における取引環境と長時間労働の改善に向けた指導援助を行います。

（東京労働局）

(3) 関係行政機関との連携強化

「改善基準」の履行確保を図り、併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。

（関東運輸局、東京労働局、警視庁）

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。

（東京労働局）

1 1 自動車運送事業者等の行う 運転管理の充実等

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

(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組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みます。

(関東運輸局)

(2) 運送事業者等に対する指導・監督

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むとともに、事業者団体等関係団体を通じた指導についても、併せて実施します。

また、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。

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。

※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。

(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

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。

また、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）

（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。

（東京都環境局）

（５）事故情報の多角的分析

自動車運送事業者に係る事故情報の収集を充実強化するとともに、収集した事故情報の分析を行い、その結果の有効活用を図ります。

また、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。

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。

加えて、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）

【参考】ドライブレコーダーの映像の分析



出典：
国土交通省「付けてますか？
ドライブレコーダー」
（画像提供＝（株）日本交通
事故鑑識研究所）

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型比率	⑦外国人	

1 2 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。

(東京都都民安全総合対策本部、警視庁)

1 3 道路交通に関する情報の収集と確保

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型比率	⑦外国人	

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 か所で高速道路交通システム (ITS) サービスを行っており、大田区ではシステム機器を 11 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)

1 4 自動運転に関する公道実証実験への対応

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型比率	⑦外国人	

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、関係部局等と連携を図り、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。

(警視庁)

第2 車両の安全性の確保

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

1 自動車検査施設の整備

独立行政法人自動車技術総合機構は、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子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

（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

【該当する重点課題】

①こども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

(1) 定期点検整備等の充実

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。

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

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。

特に、6月1日から30日まで（予定）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。

（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

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。

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。

また、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）

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

4 自動車整備事業対策

（１）自動車の新技術への対応

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。

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）自動車特定整備事業の適正化及び指導

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。

自動車特定整備事業における関係法令の遵守と、点検・整備の適正な実施を徹底するため、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、自動車特定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

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

1 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。

(東京都都民安全総合対策本部、警視庁、区)

2 自転車安全点検等による安全性の確保

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

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。

(警視庁、区)

3 自転車所有者への点検・整備の呼びかけ

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

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。

(警視庁、区)

第4章 交通安全教育の推進

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

第1 交通安全教育指導体制の確立

1 指導員の育成

(1) 学校安全教室指導者講習の実施

都内全公立学校（園）教職員を対象に交通安全を含む学校安全教室指導者講習（毎年7、8月頃）を実施し、幼児・児童・生徒に、自らを守り、他者や社会を支える安全対応能力を育成する学校安全教室等を推進する指導者を育成します。

（東京都教育委員会）

(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、学校危機対応支援チーム、所轄4警察署担当者、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）

2 資機材の整備

(1) 資材の配付

小学校新入生を対象に交通安全帽を支給し、児童の交通安全を図ります。

（区）

(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などの視聴覚教材を、交通安全教室を開催する団体等に貸し出します。また、インターネットで公開している交通安全動画についても周知を図ります。

（区）

(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、都立高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等に提供します。

（東京都教育委員会、警視庁）

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

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もたせるとともに、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。

(東京都教育委員会、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ています。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っています。

イラスト等による問題提起と指導上の注意等を載せ、園や家庭において指導していただきます。

(区)



令和7年度 交通安全だより（幼稚園・保育園児向け）春号

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た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、進んでルールを守り、正しく安全に行動できる意識の育成に努めます。

(区)



交通安全移動教室の様子(区内)

4 こども向け自転車教室（未就学児から小学生向け）

公民連携の手法を活用し、自転車メーカー等と連携したこども向け自転車教室を開催します。その際に親子向けの基本的な交通ルールの教育も合わせて実施します。

(区)



自転車乗り方教室(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

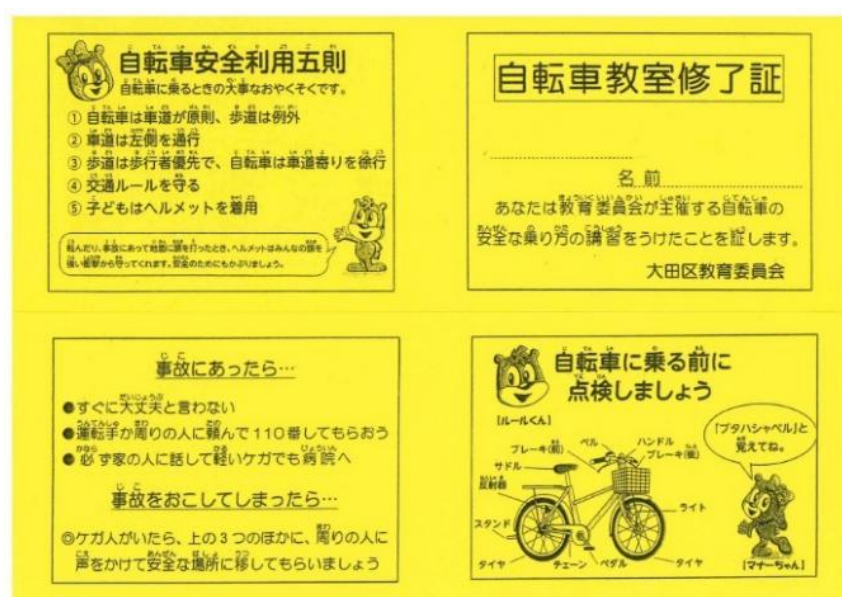
小学校では、安全な道路の歩行と横断、自転車の安全利用と点検整備、交通ルールを理解など、安全に行動することができる判断力の育成を行うために、警察署と連携し、参加・体験型交通安全教室の充実を図っていきます。特に都民安全推進本部と連携し、体験機器を活用した参加・体験型の交通安全教室を推奨します。

(東京都都民安全総合対策本部、東京都教育委員会、警視庁、区)

(2) 自転車交通安全修了証

区内の小学生を対象として、自転車教室実施後に自転車交通安全修了証を発行することで、自覚ある自転車運転を推進します。

(区)



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ています。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っています。

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)



令和7年度 交通安全だより(小学校低学年向け) 春号



令和7年度 交通安全だより(小学校高学年向け) 春号

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、警察署と連携し、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。

また、都民安全総合対策本部と連携し、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。

(東京都教育委員会、警視庁、区)

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、下校指導、自転車教室等の交通安全指導を行います。

(区)

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。

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。

(東京都教育委員会、警視庁)

(2) 高校生の交通事故防止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「高校生の交通事故防止対策連絡会議」を開催し、関係機関の連携を図ります。

(東京都教育委員会、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、都民安全総合対策本部と連携し、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。

(東京都教育委員会、警視庁)

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ものです。

併せて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回は体験できることを目指します。また、区内の高等学校及び地域住民向けにも実施し、広い世代に対しても啓発を進めていきます。

(警視庁、区)



中学校での開催風景

【該当する重点課題】

①こども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

第4 若年層に対する交通安全指導

死亡事故の多い、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。

(警視庁)

【該当する重点課題】

①こども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

第5 社会人に対する交通安全指導

1 駅構内、バス車内での自転車交通安全に関するポスター掲出

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。

(区)

2 包括連携協定を結ぶ企業と連携した企業向けの情報発信

企業を通じて従業員等に対し自転車に関する交通ルールやマナーを周知する新たな取組として、令和6年度より包括連携協定を結ぶ企業と連携し、企業を通じて区の制作した企業・社会人向けの情報発信媒体を配布する取組を展開しています。これらの取組を通じ、公民連携による情報発信に努めます。

※包括連携協定：安全・安心な暮らしの向上や区民の健康増進など多岐にわたる地域の課題解決に向けて、大田区と企業・学校等が連携して取り組む仕組みとして包括連携協定を結ぶ制度があります。

(区)

3 こども乗せ自転車の安全対策

こども乗せ自転車の普及の拡大に伴い、こ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)

第6 高齢者に対する交通安全指導

1 老人いきいの家等における交通安全教育

老人いきいの家、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や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に努めます。

(警視庁、区)

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。

(東京都都民安全総合対策本部、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掛けるなど、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。

(東京都都民安全総合対策本部、警視庁、区)

第7 身体障がい者に対する 交通安全指導

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

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

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

区では現在、在留外国人人口の多い英語、中文簡体、ネパール語、タガログ語、ベトナム語に対応し、交通ルールやマナーに関する情報をインターネットで定期的に発信しています。今後も、より多くの方に情報が届くよう、多言語による情報発信に引き続き取り組んでいきます。

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。

(警視庁、区)

第9 地域社会における交通安全意識 の高揚

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽自動車	⑦外国人	

1 交通安全運動

区民一人ひとりに交通安全意識の普及と浸透を図るとともに、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T O K Y O交通安全キャンペーンを推進します。

(警視庁、区)

2 管内企業に対する安全教育

(1) 民間企業等に対する出前型交通安全教育の実施

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。

(警視庁)

（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。

（警視庁）

３ 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、こどもや高齢者、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）

４ 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）

第10 二輪車・自転車利用者の安全対策

1 二輪車利用者の安全対策

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

(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。

(警視庁)

(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、自動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、二輪車販売店、ガソリンスタンド等にも、チラシ等による交通安全情報の発信を依頼します。

(警視庁)

【参考】二輪車モデル交差点（令和7年度）

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
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1丁目交差点
東京空港警察署	羽田空港二丁目西交差点

(3) 街頭指導の強化

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）の指導取締りをします。

(警視庁)

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型特殊自動車	⑦外国人	

2 自転車利用者の安全対策

区内では、自転車事故が多く発生しています。自転車は、こ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・秋の交通安全運動等で、自転車安全利用五則（①車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先 ②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認 ③夜間はライトを点灯 ④飲酒運転は禁止 ⑤ヘルメットを着用）の周知徹底を図ります。

（1）自転車交通安全教室

区内の交通公園等において警察署とともに自転車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。

（警視庁、区）

（2）自転車シミュレータ安全教室

区施設において東京都都民安全推進本部の協力のもと、自転車シミュレータ安全教室を開催し、判断能力等を確認し、交通事故の防止に努めます。

区では包括連携を締結する企業と連携し、高齢者向けの交通安全教育の際に自転車シミュレータを導入するなどの体験型教育に取り組んでおり、より多くの高齢者等が体験できるよう努めます。

（東京都都民安全総合対策本部、区）

【参考】東京都 都民安全総合対策本部：自転車シミュレータ安全教室 開催状況



出典：東京都都民安全総合対策本部 自転車シミュレータ安全教室ホームページ（令和8年7月閲覧）

<https://www.tomin-anzen.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jitensha/anzennriyou-sokushin/jitensha-anzenriyou>

（３）啓発活動の推進

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や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。加えて、自転車メーカー等と連携し、こどもを自転車に載せて利用する際の安全な利用方法や試乗体験ができるイベント等を開催し、こども乗せ自転車の安全利用に関する啓発活動を推進します。

また、近年問題になっているスマートフォンなど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。

（警視庁、区）

（４）街頭指導の推進

令和８年４月に施行された１６歳以上の自転車運転者を対象とした交通反則通告制度（青切符）を踏まえ、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。

（警視庁）

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

（警視庁、区）

【参考】自転車指導啓発重点地区・路線

実施機関	重点地区	重点路線
大森警察署	大森駅地区	－
田園調布警察署	雪が谷大塚駅地区	－
蒲田警察署	蒲田駅西口地区	環八通り（西蒲田八丁目第二～南蒲田）
池上警察署	池上駅地区	－
東京空港警察署	－	環八通り（弁天橋～羽田空港二丁目）

（５）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、路面ステッカー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）

実施機関	対象
区 (都市基盤整備部)	蒲田駅東口商店街（駅前ロータリー含む） 蒲田駅西口商店街 京急蒲田商店街（あすと） 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）

（６）自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進

令和５年４月の改正道路法施行による、全ての自転車利用者へのヘルメット着用の努力義務化を踏まえ、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。

（東京都都民安全総合対策本部、区）

第11 横断歩行者の安全確保に関する教育

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

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します。

また、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ります。さらに、運転者に横断する意思を明確に伝え、安全を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ための交通安全教育等を推進します。

(警視庁)

【参考】東京都 都民安全総合対策本部：歩行者シミュレータ

[都民安全総合対策本部トップ](#) > [交通安全対策](#) > 歩行者シミュレータの利用案内

歩行者シミュレータの利用案内

更新日：2025年12月19日

総合推進課では、道路横断時や歩行中の危険を映像を通じて疑似体験してもらうために導入した「歩行者シミュレータ」の利用申込を受け付けています。

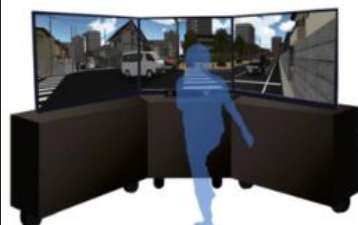
区市町村、警察署、学校及び交通安全団体が実施する講習会で、積極にご利用ください。

歩行者シミュレータとは

バーチャルリアリティの世界に再現した街並みの中を、危険を予測しながら歩くことで、危険感受性を高めることを目的とした機材です。

大画面に3Dで表現された街並みが再現され、その場で歩くように「足踏み」または「腕振り」をすることにより、歩行疑似体験ができます。

「歩行者シミュレータ」を用いた交通安全教室では、安全な道路の歩き方・横断の仕方について、体験的に学べ、横断時の錯覚や思い込みの危険性など、道路横断時の自己防衛機能を高めることができます。



歩行者シミュレータイメージ



出典：東京都都民安全総合対策本部 歩行者シミュレータの利用案内（令和8年7月閲覧）
<http://tomin-anzen.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/riyouannai>

第5章 鉄道及び踏切の交通安全

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

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、運行管理システムを導入し、安全運行に努めるだけでなく、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実施します。

また、利用者がホームから転落することを防ぐための安全対策や列車衝突、火災、脱線等の重大事故発生防止のため、鉄道施設等の保安対策に万全を期します。

(東京都交通局、鉄道各社)

(2) 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、国、地方公共団体もバリアフリー法の趣旨に則り、整備を支援しているところです。

東京都は、ホームドアの整備を加速させるため、ホームドア等整備促進事業を拡充し、令和7年度から令和10年度まで鉄道事業者に対し補助を行います。

区は鉄道事業者が拡充された補助制度を有効に活用し、計画的及び効率的に整備に取り組めるよう支援を行います。

(東京都交通局、区)

(3) 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。

(東京都交通局、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 A T S 等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの*の整備については完了しましたが、これらの装置の整備については引き続き推進を図ります。

* 1 時間当たりの最高運行本数が往復 10 本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両、若しくは運転速度が 100km/h を超える車両又はその車両が走行する線区の施設については、10 年以内に整備するよう義務付けられたもの。

(関東運輸局)

3 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそ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、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上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よう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日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も指導します。

(関東運輸局)

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型モビリティ	⑦外国人	

第2 踏切道の安全確保

1 踏切道の立体交差化及び構造改良の推進

踏切保安装置が設置されている踏切で、道路との幅員差が生じている踏切等については構造の改良を進めます。

踏切道の立体交差化による道路・鉄道それぞれの交通の安全性の向上を図り、各駅でのバス・タクシーなどへの乗り換えを円滑にし、駅のバリアフリー化を図るなど利便性向上に資し、併せて分断されている市街地を一体化し、防災面にも配慮した沿線のまちづくりを推進します。

（関東地方整備局、東京都第二建設事務所、東京都都市整備局、鉄道各社、区）

2 その他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

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置等を進めます。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行います。また、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。

（関東運輸局、警視庁、鉄道各社）

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型船舶	⑦外国人	

第1 救助・救急体制の充実

1 救助業務体制の整備

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、救急医療機関等との連携を強化し、交通救助・救急活動体制の更なる充実を図るとともに、現場におけるバイスタンダー*¹による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED*²）を含めた応急手当等の普及啓発を積極的に推進します。

* 1 バイスタンダー その場に居合わせた人

* 2 AED Automated External Defibrillator の略

（1）救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実・強化

ア 交通救助・救護体制の充実・強化

救助工作車やポンプ車等に積載する救助用資器材やAED等の応急処置資器材を充実するなど、交通救助・救護体制を強化します。

（東京消防庁）

イ 救急体制の充実

救急救命士及び救急資格者を計画的に養成・配置するとともに、資格取得後の知識・技術の向上のため、救急教育を充実します。

また、関係法令の改正（救急救命士が行うことができる救急救命処置の範囲の拡大等）に対応するため、救急救命士の拡大処置に伴う養成及び体制の整備を推進していきます。

（東京消防庁）

ウ 高速道路等における救助・救急体制の充実

高速道路上の交通事故に対し、インターチェンジだけでなく緊急開口部を活用するとともに、早期に傷病者を救出し応急処置に着手できるよう、救急隊の他にポンプ車隊や所要の救助隊等を効果的に運用します。救助・救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進します。

関係区市町村等や高速道路株式会社各社との連携を強化するなど、高速自動車国道における救急業務実施体制の整備を促進します。

（東京消防庁）

（２）救助・救急設備等の充実

ア 救急車の増強整備等

救急需要や地域間格差に応じ、救急車（高規格救急車）を計画的に増強するとともに、従来から大規模災害時等に活用してきた非常用救急車*にも救急資器材等を積載し、効果的に運用していきます。

また、多数傷病者発生時や感染症に対応した特殊救急車を配備していきます。

*非常用救急車 多数の傷病者が発生した場合又は稼働中の救急車が故障した場合等に使用するため、地域の実情に応じて配置された予備の救急車

（東京消防庁）

イ 救急出場に係るシステムの充実

出場可能な救急車のうち、救急事故現場に最も近い位置にある救急車を出場させる等、早期対応ができるよう効果的に運用します。

緊急車両を優先的に走行させるための信号制御等を行う現場急行支援システム（F A S T*）を第一線の救急車全車に設置し、救急搬送時間の短縮を目指します。

* F A S T Fast Emergency Vehicle Preemption Systems の略

（東京消防庁）

（３）救急医療機関等との連携強化

救急医療機関への円滑な受入体制を確保するため、救急医療機関等との連携・協力関係を充実・強化します。

（東京都保健医療局、東京消防庁）

（４）多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化

ア 資器材の整備

大規模な交通事故等多数の負傷者が発生した場合に、迅速かつ効果的に救助・救急活動を行うため、必要な資器材を整備します。

（東京消防庁）

イ 消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー）の充実

救助用重機などの特殊な装備等を備えた消防救助機動部隊の充実を図ります。

（東京消防庁）

ウ 患者等搬送事業者との連携

震災等大規模災害時に多数の傷病者発生に備えて、患者等搬送事業者との連携を図ります。

(東京消防庁)

エ 東京DMA T^{*1}と連携した救助・救急体制の強化

東京DMA Tと連携した負傷者に対する救助・救急体制を充実させます。

大規模交通事故、NBC災害などの多数傷病者が発生する災害現場において、東京消防庁の安全管理下で、東京DMA Tが救命処置、トリアージ^{*2}及び医学的助言を的確かつ迅速に行うため、東京消防庁と東京DMA Tが連携訓練を実施するなど、救助・救急体制を充実させます。

^{*1} 東京DMA T (Disaster Medical Assistance Team)

大規模災害等の現場で、専門的なトレーニングを受けた医師、看護師が、一刻も早い救命処置等を行う災害医療派遣チーム

^{*2} トリアージ

災害発生時などの多数の傷病者が発生した場合に、傷病の緊急度や重症度に応じて治療優先度を決めること。

(東京都保健医療局、東京消防庁)

(5) 応急手当等の普及啓発の推進

誰もが安心して生活できる社会を実現するため、東京都応急手当普及推進協議会を活用し、都民等に対する応急手当の普及を推進します。

ア 都民に対する応急手当の普及啓発

救急蘇生法の新たな普及指針に対応した講習を推進するため、訓練用人形、AEDトレーナー等の資器材を整備するとともに、最新のガイドラインの内容を反映した応急手当普及用リーフレット作成等を行い、積極的に応急手当の普及啓発を行います。

(東京消防庁)

イ 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自動体外式除細動器(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)

(6) 「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用促進及び運営体制の強化

真に救急車を必要とする都民に対して、適切かつ効果的に救急隊が対応できる体制を構築するため、都民の相談に応じて緊急受診に要否や適応する診療科目等について医師の助言を受けてアドバイスを行うとともに、医療機関案内等を行う「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用を促進します。

また、同時にWEB上で自ら症状の緊急度を判断できるツールである「東京版救急受診ガイド」の利用を促進します。

(東京消防庁)

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型バイク	⑦外国人	

第2 交通相談体制の整備

1 交通事故相談の充実

東京都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）は、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ています。

(区)

2 相談体制の充実・強化

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、関係機関・団体等との連絡を密にし、相互の連携を図るほか、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図るなど交通事故相談業務の充実を図ります。

(警視庁)

第7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

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型特殊車両	⑦外国人	

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・都の取組

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

（関東地方整備局、東京都第二建設事務所）

(2) 首都高速道路の取組

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) 区の取組

鉄道や道路を跨ぐ橋梁、道路ネットワークにおける路線の位置付け、地震による被災事例を踏まえて、優先対策橋梁を選定し、橋梁の架替え・耐震補強整備を計画的に進めます。

（区）

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無電柱化を推進します。

（関東地方整備局、東京都第二建設事務所、区）

（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 交通規制用装備資器材等の整備

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、交通規制用装備資器材の充実を図るとともに、これらの交通規制用装備資器材を収納した簡易倉庫（交通規制用装備資器材収納倉庫）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）

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型自動車	⑦外国人	

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。

（東京都都民安全総合対策本部、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ています。

（関東地方整備局、東京都第二建設事務所、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（自動起動式発電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 大規模事故等発生時の対応

（１）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）

（２）大規模事故等への対策

大規模事故等の発生に備え、消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー隊）の充実及び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 災害への備えに関する広報啓発

（１）警視庁の取組

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）

第3部 計画の推進

第1 計画の推進

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽車両	⑦外国人	

1 行政機関

計画事業を着実に推進するとともに、事業の実施にあたっては、関係機関や区内各団体の代表などで組織する交通安全協議会及び同幹事会を中心に相互に連携を図り、総合的、一体的な交通安全対策を推進していきます。

2 事業者、交通関係団体等

各事業者は、事業所を中心として、安全運転管理者、運行管理者等を通じた交通安全教育を推進するなど、交通事故の防止に努めていきます。

また、交通安全協会等の交通関係団体や地域の有志、NPOなどによる交通安全運動に関わる団体等は、それぞれの地域、警察署、区と連携して主体的に、あるいは相互に協力しながら効果的な交通安全対策事業を進めていきます。

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。

この計画が効果的に推進されるよう、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、行動していくことが求められます。

【該当する重点課題】

①子ども	②社会人	③高齢者	④歩行者
⑤自転車	⑥小型軽車両	⑦外国人	

第2 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、X（エックス）を利用した広報の充実を図ります。

※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。

（区）

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。

※10 日が土日祝日にあたる場合は、多少前後することがあります。

(警視庁、区)

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（四輪車）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・自転車対策に関する広報啓発活動

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。

(警視庁)

6 トラック・貨物自動車対策に関する広報啓発活動

トラックターミナルや都県境の主要幹線道路において、関係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)

第4部 第11次大田区交通安全計画事業実績

大田区交通安全協議会により令和3年に策定された「第11次大田区交通安全計画令和3～7年度」に基づき、交通事故及び交通公害から区民生活を守り、快適で安全な生活環境を確保することを目的に、諸事業の実績を以下に掲載します。

第1部の交通災害の現状や、以下の交通安全事業実績を踏まえた上で、第12次大田区交通安全計画期間中においても、引き続き交通安全対策を講じます。

第1 安全・安心な生活道路の構築

(1) ガードレールの整備

区分	実施機関	項目・単位	R3	R4	R5	R6	R7
ガードレール (設置・修繕)	区 (都市基盤整備部)	事業量 (m)	658.3	369.8	588	307	409
ガードレール (塗装)		事業量 (m)	872.9	791.7	746.9	661.6	438.2

(2) 交差点対策及び交差点の改良

区分	実施機関	項目・単位	R3	R4	R5	R6	R7
カーブミラー (設置)	区 (都市基盤整備部)	事業量 (基)	30	50	12	9	10
カーブミラー (修繕・取替)		事業量 (基)	100	159	242	69	144
滑り止め舗装 及び修繕		事業量 (㎡)	2,482.9	2,081.7	1,412.3	1,213.0	805.1

(3) 自転車走行環境の整備 (区道区間)

区分	実施機関	項目・単位	R3	R4	R5	R6	R7
自転車走行環境 の整備	区	事業量 (km) ※累計整備延長	125km	157km	170km	※	※

※区道の自転車走行環境の整備対象区間は約170kmであり、令和5年度時点で想定した全区間整備を概成

第2 年齢層別の交通安全教育

(1) こどもへの「交通安全だより」の発行

区分	実施機関	項目・単位	R3	R4	R5	R6	R7
交通安全だより (幼稚園・保育園)	区 (都市基盤整備部)	事業量(部)	77,700	76,100	73,900	71,800	69,600
交通安全だより (小学生)	区 (都市基盤整備部)	事業量(部)	82,700	82,600	81,800	81,300	80,200

(2) こどもへの交通安全移動教室

区分	実施機関	項目・単位	R3	R4	R5	R6	R7
交通安全移動 教室(幼稚園等)	区 (都市基盤整備部)	事業量(回)	63	86	99	99	99
交通安全巡回 指導(小学校)	区 (教育委員会)	事業量(校)	50	51	49	50	51
スケアード・ ストレイト方式 (中学・高校)	区 (都市基盤整備部) 各警察署	事業量(回)	13	14	12	16	12

(3) 高齢者に対する交通安全指導

区分	実施機関	項目・単位	R3	R4	R5	R6	R7
高齢者との 交通安全集会	区 (都市基盤整備部) 各警察署	事業量(回)	13	30	30	29	30
高齢者交通 安全体験教室		事業量(回)	0	1	1	1	1
高齢者交通安全 大田区民のつどい		事業量(回)	0	0	1	1	1

(4) 区民交通安全教室

区分	実施機関	項目・単位	R3	R4	R5	R6	R7
区民交通安全 教室	区 (都市基盤整備部)	事業量(回)	627	819	798	909	787

第3 二輪車・自転車利用者の安全対策

(1) 自転車交通安全教室

区分	実施機関	項目・単位	R3	R4	R5	R6	R7
自転車交通安全教室	区 (都市基盤整備部) 各警察署	事業量(回)	1	2	0	1	1

(2) 啓発活動の推進

区分	実施機関	項目・単位	R3	R4	R5	R6	R7
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	事業量(回)	1	1	0	1	1
社会人啓発用ポスターの掲出		事業量(枚)	800	392	392	392	498

大田区交通安全協議会委員

令和8年11月時点

会 長 大田区長

委 員 大田区議会議長

大田区議会交通臨海部活性化特別委員会委員長

大田労働基準監督署長

国土交通省関東地方整備局

東京国道事務所長

東京都建設局第二建設事務所長

警視庁第二方面本部長

警視庁大森警察署長

警視庁田園調布警察署長

警視庁蒲田警察署長

警視庁池上警察署長

警視庁東京空港警察署長

警視庁東京湾岸警察署長

大森交通安全協会長

田園調布交通安全協会長

蒲田交通安全協会長

池上交通安全協会長

東京空港交通安全協会長

東京湾岸交通安全協会長

東京消防庁第二消防方面本部長

東京消防庁大森消防署長

東京消防庁田園調布消防署長

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

大田区立小学校長会長

大田区立中学校長会長

東京都立六郷工科高等学校長

大田区立小学校

P T A連絡協議会長

大田区立中学校

P T A連合協議会長

東日本旅客鉄道（株）蒲田駅長

東急電鉄（株）蒲田駅長

京浜急行電鉄（株）京急蒲田駅長

東急バス（株）池上営業所長

京浜急行バス（株）羽田営業所長

東京都トラック協会大田支部長

東京都個人タクシー協同組合

大田第一支部長

東京都自転車商協同組合

大田区四支部連合会長

東京都二輪車安全普及協会

田園調布二輪車安全普及協会長

大田建設協会長

大田区副区長

大田区都市基盤整備部長

大田区交通安全協議会幹事会幹事

令和8年11月時点

総括者	大田区都市基盤整備部長
幹事	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 大森警察署交通課長 警視庁 田園調布警察署交通課長 警視庁 蒲田警察署交通課長 警視庁 池上警察署交通課長 大森交通安全協会会長(※) 東京消防庁大森消防署警防課長(※) 大田区自治会連合会理事 大田区立小学校長会長 大田区立中学校長会長 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 東急バス(株)池上営業所長 京浜急行バス(株)羽田営業所長 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こども未来課長 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一課長 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

※輪番制にて幹事を決定

第 12 次大田区交通安全計画（令和 8 ～12 年度）

令和 8 年 12 月発行

発 行 大 田 区

編集・印刷 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

東急多摩川線・新空港線計画に関する環境影響評価調査計画書の
縦覧・閲覧について

東京都、羽田エアポートライン株式会社及び東急電鉄株式会社が進める新空港線第一期整備に関し、7月21日に東京都都市整備局は「環境影響評価調査計画書」を環境局へ提出した。

それを受けて区では下記のとおり、環境影響評価調査計画書を縦覧・閲覧、及び意見募集を行う。

記

- 1 縦覧・閲覧する環境影響評価調査計画書の事業名
都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線地下化事業
及び都市高速鉄道新空港線建設事業
- 2 縦覧・閲覧期間
令和8年8月7日(金)～8月17日(月) 各部署の開庁日時による
- 3 縦覧場所・閲覧場所
 - (1) 縦覧場所
環境政策課(本庁舎8階)、鉄道・都市づくり課(本庁舎7階)
 - (2) 閲覧場所
矢口特別出張所、蒲田西特別出張所、蒲田東特別出張所、
下丸子図書館、多摩川図書館、蒲田図書館、蒲田駅前図書館
- 4 意見募集
 - (1) 意見書の提出期間 令和8年8月7日(金)～26日(水)
 - (2) 意見書の提出方法 持参、郵送または電子申請サービス
 - (3) 意見書の提出先
持参、郵送 東京都環境局総務部環境政策課
(〒163-8001 新宿区西新宿2-8-1)
電子申請サービス 入力先は、東京都環境局ホームページに記載。
 - (4) 問い合わせ先 東京都環境局総務部環境政策課(電話 03-5388-3406)
- 5 周知方法
 - (1) 区ホームページ
 - (2) 区報8月1日号
- 6 その他
下記東京都環境局ホームページで、8月7日から縦覧及び意見募集を実施予定
https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/assessment/reading_guide/

都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線地下化事業及び 都市高速鉄道新空港線建設事業の 環境影響評価調査計画書を提出しました

本日、東京都は、都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線地下化事業及び都市高速鉄道新空港線建設事業について、東京都環境影響評価条例に基づき、環境影響評価調査計画書を東京都知事（環境局）に提出しました。

本調査計画書では、環境影響評価を行う項目として、騒音・振動、地盤、水循環、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場及び廃棄物の6項目を選定しました。

今後、環境影響評価書案を作成するなどの環境影響評価手続を進めるとともに、あわせて都市計画手続を進め、早期事業化を目指します。

なお、「環境影響評価調査計画書の要約」は、別紙のとおりです。

【事業の効果】

- ・蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、既存線との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性が向上するとともに、広域的な鉄道ネットワークが強化され、輸送障害時等のリダンダンシーも確保されます。
- ・また、大田区内の東西移動の利便性向上や、沿線まちづくりなどの地域の活性化に寄与します。

本件は、「[2050 東京戦略](#)」を推進する取組です。

戦略 18 インフラ・交通

「都市活動や都民生活を支える公共交通ネットワークの充実強化」



▲2050 東京戦略

2050東京戦略
～東京 もっとよくなる～

<問合せ先>

都市整備局都市基盤部交通企画課長 荒井 大介

直通03-5388-3280 内線30-430

都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線地下化事業及び 都市高速鉄道新空港線建設事業の 環境影響評価調査計画書の提出について（要約）

1. 事業者の名称及び所在地

1.1 事業者

名 称：羽田エアポートライン株式会社
代表者：取締役社長 玉川 一二
所在地：東京都大田区大森西一丁目 12 番 1 号

名 称：東急電鉄株式会社
代表者：取締役社長 福田 誠一
所在地：東京都渋谷区神泉町 8 番 16 号

1.2 環境影響評価の実施者（都市計画を定める者）

名 称：東京都
代表者：東京都知事 小池 百合子
所在地：東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

2. 対象事業の名称及び種類

名 称：都市高速鉄道東急電鉄東急多摩川線地下化事業及び都市高速鉄道新空港線
建設事業
種 類：鉄道の建設及び改良

3. 対象事業の内容の概略

本事業は、東急蒲田駅から京急蒲田駅までの延長約 0.8km に新たに鉄道を建設し、これに伴い、東急多摩川線矢口渡駅先から東急蒲田駅までの延長約 0.9km を地下化する全長約 1.7km の事業である。

対象事業の内容の概略は、表 1 に示すとおりである。

表 1 対象事業の内容の概略

項 目	内 容
事 業 区 間	起点：大田区新蒲田二丁目 終点：大田区蒲田四丁目
事 業 延 長	改良区間：約 0.9km（矢口渡駅先～蒲田駅） 建設区間：約 0.8km（蒲田駅～蒲田新駅（仮称）） 約 1.7km
単・複線の別	複線
構 造 物 延 長	地 下 区 間：約 1.3km（内、改良区間：約 0.5km 建設区間：約 0.8km） 掘割、地平区間：約 0.4km
構 造 形 式	地下式（箱型トンネル、円形トンネル）、掘割式（U型擁壁）、地平式
対 象 駅	蒲田駅、蒲田新駅（仮称）
編 成 車 両 数	3 両編成（18m/両）、8 両編成（20m/両）
工 事 予 定 期 間	約 10 年

4. 環境影響評価の項目の選定

環境影響評価を行う項目は、対象事業の事業計画案から環境影響要因を抽出し、地域の概況において把握した環境の地域特性を勘案し、表2に示すとおり選定した。

選定した項目は、騒音・振動、地盤、水循環、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場及び廃棄物の6項目である。

表2 環境影響要因と環境影響評価の項目との関連表

環境影響評価の項目	区分	工事の	
	環境影響要因 予測する事項	施行中 建設工事	完了後 鉄道の走行 施設の存在
大気汚染			
悪 臭			
騒音・振動	建設機械の稼動に伴う建設作業騒音・振動	○	
	列車の走行に伴う鉄道騒音・振動		○
水質汚濁			
土壌汚染			
地 盤	開削工事及びシールド工事に伴う地盤の変形の範囲及び程度	○	
	開削工事及びシールド工事に伴う地下水の水位及び流況の変化による地盤沈下の範囲及び程度	○	
	地下構造物の存在に伴う地下水の水位及び流況の変化による地盤沈下の範囲及び程度		○
地形・地質			
水循環	開削工事及びシールド工事に伴う地下水の水位及び流況の変化の程度	○	
	地下構造物の存在に伴う地下水の水位及び流況の変化の程度		○
生物・生態系			
日 影			
電波障害			
風環境			
景 観			
史跡・文化財	埋蔵文化財包蔵地の改変の程度	○	
自然との触れ合い活動の場	自然との触れ合い活動の場の改変の程度及び機能の変化の程度	○	
	自然との触れ合い活動の場の機能の変化の程度		○
廃棄物	建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用量、再資源化量及び処理・処分方法等	○	
温室効果ガス			

注1) ○：予測及び評価を行う必要があると認められる環境影響評価の項目

注2) 予測する事項欄には、予測及び評価を行う予測事項を列挙して記載する。

5. 調査等の手法

事業の内容から、環境影響評価の項目として選定した騒音・振動、地盤、水循環、史跡・文化財、自然との触れ合い活動の場及び廃棄物の6項目について、調査等の概要を表3(1)～(3)に示す。

表3(1) 調査等の概要

項目	調査事項	調査内容	予測			評価方法
			予測事項		予測手法	
騒音・振動	騒音	①騒音の状況 ②土地利用の状況 ③発生源の状況 ④列車本数等の状況 ⑤地盤及び地形の状況 ⑥法令による基準等	・既存資料調査 騒音に係る最新の資料を収集し、整理を行う。	建設機械の稼動に伴う建設作業騒音	建設作業騒音について、伝搬理論計算式により予測する。	騒音規制法に基づく「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」等に定める基準に基づき評価する。
		・現地調査 ＜鉄道騒音＞ 「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」(環境庁)に準拠した方法とする。	工事の施行中	列車の走行に伴う鉄道騒音	鉄道騒音について、「在来線高架鉄道からの騒音予測手法案について」及び「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」(環境庁)に示された算定式により予測する。	「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」(環境庁)に定める「新線の基準」に基づき評価する。 また、参考に鉄道騒音の現地調査結果を考慮した評価も行う。
	振動	①振動の状況 ②土地利用の状況 ③発生源の状況 ④列車本数等の状況 ⑤地盤及び地形の状況 ⑥法令による基準等	・既存資料調査 振動に係る最新の資料を収集し、整理を行う。	建設機械の稼動に伴う建設作業振動	建設作業振動について、伝搬理論計算式により予測する。	振動規制法に基づく「特定建設作業の規制に関する基準」等に定める基準に基づき評価する。
		・現地調査 ＜鉄道振動＞ 「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」(環境庁)に準拠した方法とする。	工事の完了後	列車の走行に伴う鉄道振動	鉄道振動について、伝搬理論計算式及び「環境振動予測手法」(1997年、公益社団法人日本騒音制御工学会)により予測する。	「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」(環境庁)に定める基準に基づき評価する。 また、参考に鉄道振動の現地調査結果を考慮した評価も行う。

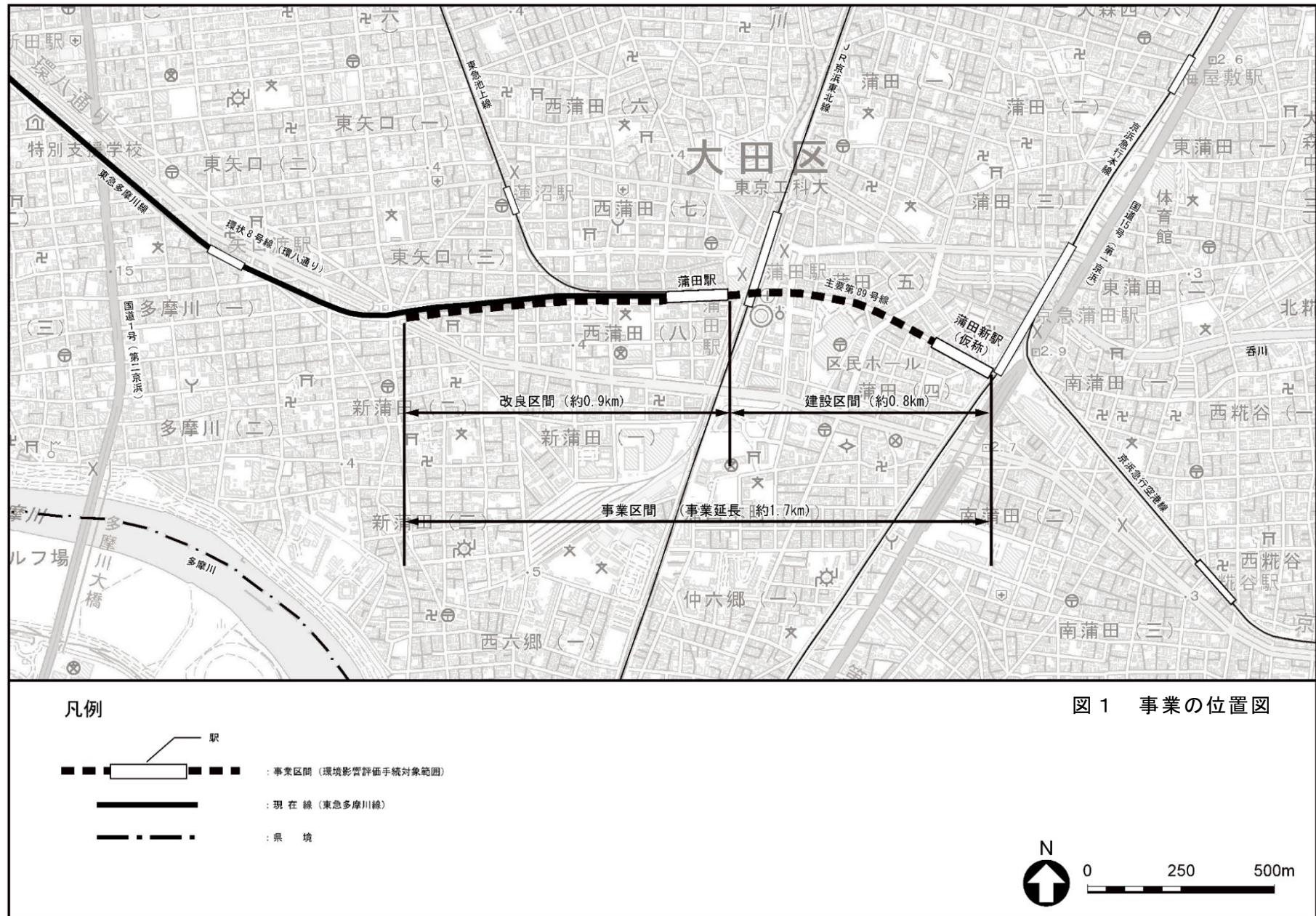
表 3 (2) 調査等の概要

項目	調査事項	調査内容	予測		評価方法	
			予測事項	予測手法		
地盤	①地盤の状況 ②地下水の状況 ③地盤沈下の状況 ④土地利用の状況 ⑤法令による基準等	・既存資料調査 地盤に係る最新の資料を収集し、整理を行う。 ・現地調査 地質調査及び地下水調査とする。	工事の施行中	開削工事及びシールド工事に伴う地盤の変形の範囲及び程度	現地調査結果及び施工計画を基に、地盤の変形の範囲及び程度を定性的に予測する。	地盤沈下又は地盤の変形により周辺の建築物等に影響を及ぼさないことを基に評価する。
				開削工事及びシールド工事に伴う地下水の水位及び流況の変化による地盤沈下の範囲及び程度	現地調査結果及び施工計画を基に、地盤沈下の範囲及び程度を定性的に予測する。	
			工事の完了後	地下構造物の存在に伴う地下水の水位及び流況の変化による地盤沈下の範囲及び程度	現地調査結果及び事業計画を基に、地盤沈下の範囲及び程度を定性的に予測する。	地盤沈下により周辺の建築物等に影響を及ぼさないことを基に評価する。
水循環	①地下水、湧水の状況 ②気象の状況 ③地形・地質及び土質等の状況 ④水利用の状況 ⑤土地利用の状況 ⑥法令による基準等	・既存資料調査 水循環に係る最新の資料を収集し、整理を行う。 ・現地調査 地質調査及び地下水調査とする。	工事の施行中	開削工事及びシールド工事に伴う地下水の水位及び流況の変化の程度	現地調査結果及び施工計画を基に、地下水の水位及び流況の変化の程度を定性的に予測する。	地下水の水位及び流況に著しい影響を及ぼさないことを基に評価する。
			工事の完了後	地下構造物に伴う地下水の水位及び流況の変化の程度	現地調査結果及び事業計画を基に、地下水の水位及び流況の変化の程度を定性的に予測する。	
史跡・文化財	①指定・登録文化財の状況 ②埋蔵文化財包蔵地の状況 ③法令による基準等	・既存資料調査 指定・登録文化財及び埋蔵文化財包蔵地に係る最新の資料を収集し、整理を行う。 ・現地調査 教育委員会へのヒアリング調査により状況を把握する。	工事の施行中	工事の施行中における埋蔵文化財包蔵地の改変の程度	埋蔵文化財包蔵地の位置と施工計画を重ね合わせる方法により、改変の程度を予測する。	文化財等の保存及び管理に支障が生じないこととし、「文化財保護法」、「東京都文化財保護条例」、「大田区文化財保護条例」に定める現状変更の制限、発掘等に関する規定を遵守することを基に評価する。

表 3 (3) 調査等の概要

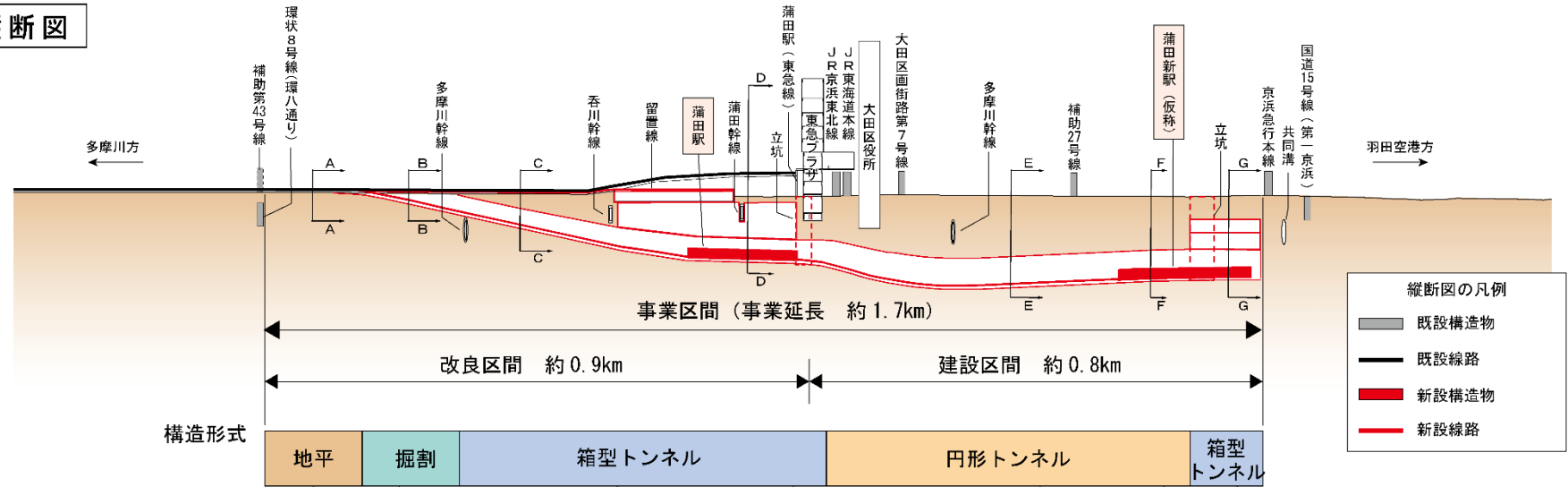
項目	調査事項	調査内容	予測		評価方法
			予測事項	予測手法	
自然との触れ合い活動の場	①主要な自然との触れ合い活動の場の状況 ②地形等の状況 ③土地利用の状況 ④自然との触れ合い活動の場に係る計画等 ⑤法令による基準等	・既存資料調査 自然との触れ合い活動の場に係る最新の資料を収集し、整理を行う。 ・現地調査 踏査による自然との触れ合い活動の場の状況確認（活動の種類、利用状況、利用者数等）及び写真撮影とする。	工事の施行中	工事の施行に伴う自然との触れ合い活動の場の改変の程度及び機能の変化の程度	現況調査結果と施工計画の内容等から予測する。
			工事の完了後	工事の完了後における自然との触れ合い活動の場の機能の変化の程度	現況調査結果と工事の完了後の西蒲田公園の状況等から予測する。
廃棄物	①撤去建造物の状況 ②建設発生土の状況 ③特別管理廃棄物の状況 ④廃棄物の処理の状況 ⑤法令による基準等	・既存資料調査 廃棄物に係る最新の資料を収集し、整理を行う。	工事の施行中	工事の施行に伴う建設廃棄物及び建設発生土の排出量、再利用量、再資源化量及び処理・処分方法等	施工計画の内容等から発生量を推定することにより予測する。
					「東京都建設リサイクル推進計画」（東京都）に定める達成基準値や建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律、廃棄物の処理及び清掃に関する法律、「東京都廃棄物条例」（東京都）等に定める事業者の責務を基に評価する。

6. 位置図



7. 縦断面図・横断面図

縦断面図



横断面図

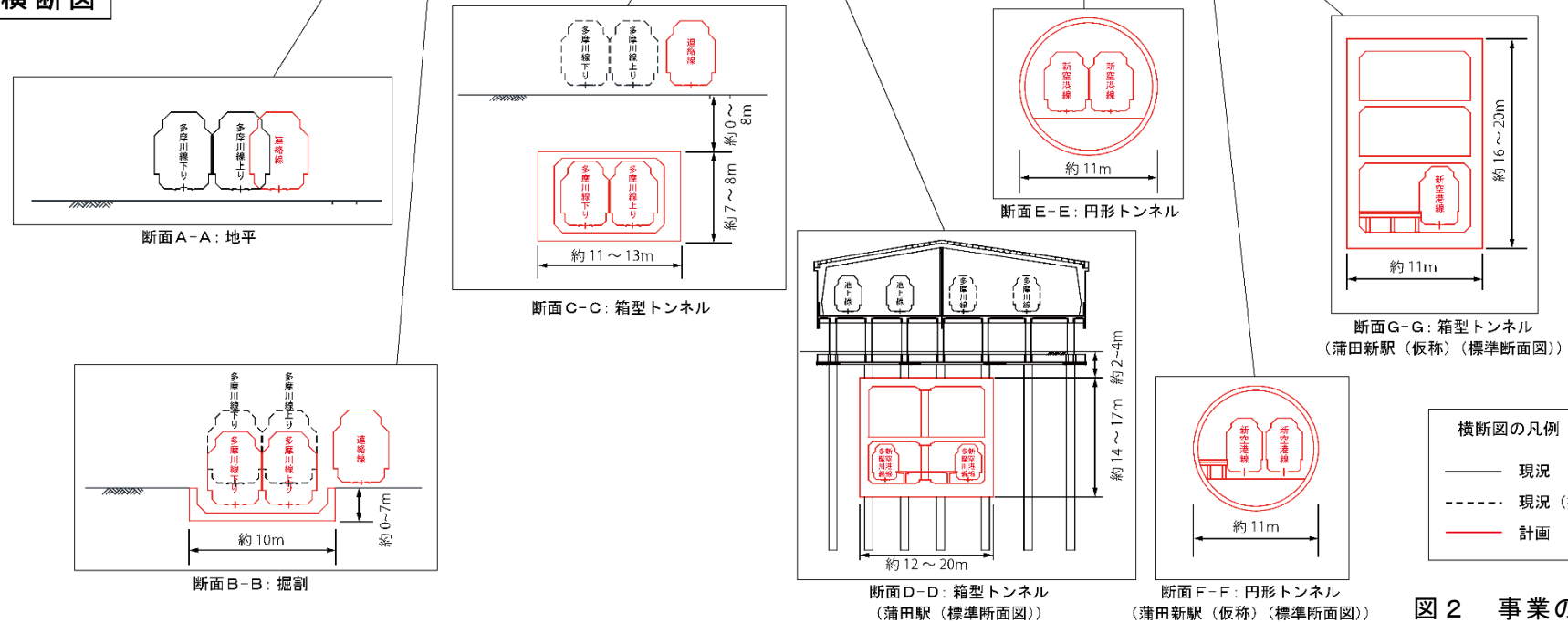


図2 事業の縦断面図