

第 10 次品川区交通安全計画

(平成 28 年度～平成 32 年度)

品川区交通安全対策会議

交通安全宣言

わが国の経済は、国際的地位の向上と開放体制への移行を背景に、今後さらに一層の進展が予想される。

しかしながら、その反面、交通事情はますます悪化し、悲惨な交通事故はあとをたたず「交通戦争」といわれる事態を招いている。

品川区は、都心と東海地方を結ぶ主要地点に位置し、その交通量は激増の一途をたどるばかりでなく、区内の交通事故は逐年重大化する傾向にあり区民の生活をおびやかしていることはまことに憂慮にたえない。

よって品川区は本日を期し、人命尊重の基本理念に基づき、区の総力を結集し、交通安全区たることを宣言する。

昭和42年7月2日

品川区

目 次

第1部 総論

第1章 計画策定について.....	3
1 計画策定の主旨	3
2 計画の位置付け・期間.....	3
3 計画の目標	4
4 計画の推進体制	4
5 国の第10次交通安全基本計画の概要.....	5
(1) 計画の目標	5
(2) 施策の方向	5
6 東京都の第10次交通安全計画の概要.....	6
(1) 計画の目標	6
(2) 施策の方向	6
第2章 交通事故の発生状況.....	7
1 東京都の交通事故.....	7
2 品川区の交通事故の概況.....	8
(1) 交通事故の発生状況の推移.....	8
(2) 状態別の事故.....	9
(3) 年齢層別の事故.....	10
(4) 道路別の事故.....	12
(5) 事故類型別の事故.....	14
(6) 車両の違反状況.....	14
3 課題別交通事故の状況.....	15
(1) 子どもの交通事故.....	15
(2) 高齢者の交通事故.....	17
(3) 自転車の交通事故.....	19
(4) 二輪車の交通事故.....	22
(5) 飲酒運転の交通事故.....	23
第3章 交通安全施策の重点と方向性.....	24
1 子どもの交通安全の確保.....	24
2 高齢者の交通安全の確保.....	24
3 自転車の安全利用の推進.....	25
4 二輪車の安全対策の推進.....	25
5 飲酒運転の根絶	25
6 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の交通安全.....	26

第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通環境の整備.....	29
1 安全・安心な生活道路の構築.....	29
(1) 歩道の整備	29
(2) 生活道路および通学路における交通事故防止対策の推進.....	29
(3) 市街地等の構造改善.....	30
2 幹線道路における交通安全対策の推進.....	31
(1) 道路の整備	31
(2) 交差点の改良.....	32
3 交通安全施設等整備事業の推進.....	32
(1) 横断歩道橋のバリアフリー化.....	32
(2) 防護柵の整備.....	32
(3) 道路照明の整備.....	33
(4) 道路標識等の整備.....	33
(5) 信号機の整備・高度化.....	34
(6) 交通管制システムの高度化.....	35
(7) その他の交通安全施設等の整備.....	37
(8) 危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進.....	37
(9) 事故多発箇所などにおける交通安全施設の整備.....	37
(10) 駐車施設の整備・拡充.....	38
(11) 交通環境のバリアフリー化.....	38
4 交通規制の実施	38
(1) 交通実態に即した交通規制.....	38
(2) 先行交通対策.....	39
5 自転車利用環境の総合的整備.....	40
(1) 自転車走行空間の整備.....	40
(2) 自転車駐車場の整備.....	40
6 渋滞対策の推進	41
(1) 新たなハイパースムーズ作戦.....	41
(2) 車両停車帯の整備.....	41
7 公共交通機関への転換対策の推進.....	42
(1) バスロケーションシステムの整備.....	42
(2) バスレーン対策.....	42
8 その他の道路交通環境の整備.....	42
(1) 橋梁の整備	42
(2) 道路の緑化	43

(3) 道路の使用および占用の抑制.....	43
(4) 不法占用物件等の排除.....	43
(5) 街区公園・近隣公園等の整備.....	44
第2章 交通安全意識の啓発.....	45
1 段階的・体系的な交通安全教育の推進.....	45
(1) 交通安全教育の指針.....	45
(2) 学校等における交通安全教育.....	45
(3) 高齢者に対する交通安全教育.....	46
(4) 運転者に対する交通安全教育.....	47
(5) 自転車の安全教育の推進.....	48
(6) 二輪車の安全教育の推進.....	49
(7) 身体障害者に対する交通安全教育.....	49
(8) 外国人に対する交通安全教育.....	50
2 地域における交通安全意識の高揚.....	50
(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成.....	50
(2) 地域、家庭における交通安全教育活動の推進.....	52
(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進.....	52
(4) 交通安全点検等の推進.....	53
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化.....	53
(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実.....	53
(2) 飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転根絶に向けた規範意識の徹底.....	53
(3) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等.....	54
(4) シートベルトおよびチャイルドシートの正しい着用の推進.....	54
(5) 夜間および薄暮時の交通安全対策の推進.....	54
(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.....	55
(7) 幼児2人同乗用自転車の安全な利用に向けた啓発活動の推進等.....	55
第3章 道路交通秩序の維持.....	56
1 指導取締りの強化.....	56
(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進.....	56
(2) 二輪車対策の推進.....	56
(3) 自転車利用者対策の推進.....	56
(4) 通学路等における指導取締り.....	56
(5) シートベルト着用およびチャイルドシート使用義務違反の指導取締り.....	57
(6) 暴走族の取締り等.....	57
(7) 整備不良車両の取締り.....	57
(8) 過積載防止対策の推進.....	58

(9) 交通取締り用装備資器材の整備拡充.....	58
(10) 自動車排出ガスおよび騒音の取締り.....	59
(11) 危険物の輸送に関する指導取締り.....	59
2 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.....	59
(1) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進.....	59
(2) 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進.....	60
(3) 科学的な交通事故事件捜査の推進.....	60
3 駐車秩序の確立.....	60
(1) 違法駐車取締り.....	60
(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進.....	61
(3) 駐車需要に応じた駐車スペースの確保.....	61
(4) 路外駐車場の整備と利用向上対策.....	61
(5) 違法駐車等防止活動の推進.....	61
(6) 自動車の保管場所確保の徹底.....	61
(7) 放置自転車対策の推進.....	62
第4章 安全運転と車両の安全性確保.....	63
1 安全運転の確保.....	63
(1) 運転者教育の充実.....	63
(2) 二輪車事故防止対策の推進.....	63
(3) 貨物自動車事故防止対策の推進.....	64
(4) 安全運転管理の充実.....	64
(5) 交通労働災害の防止.....	65
(6) 労働条件の適正化.....	66
(7) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実等.....	66
2 車両の安全性の確保.....	69
(1) 自動車検査施設の整備.....	69
(2) 指定自動車整備事業（民間車検）制度の充実・強化.....	69
(3) 自動車の点検・整備の徹底.....	70
(4) 自動車整備事業対策.....	70
(5) 自転車の点検整備等の啓発.....	71
第5章 救助・救急体制の整備.....	72
1 救助・救急体制の充実.....	72
(1) 救急事故現場および搬送途上における救急処置の充実・強化.....	72
(2) 救助・救急設備等の充実.....	72
(3) 救急医療機関との連携強化.....	73
(4) 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化.....	73

(5) 応急手当等の普及啓発の推進.....	74
(6) 東京消防庁救急相談センターの利用促進および運営体制の強化.....	74
第6章 被害者の支援.....	75
1 交通事故相談業務の充実.....	75
(1) 相談体制の充実・強化.....	75
(2) 交通事故相談所の運営.....	75
2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度.....	76
3 公共交通事故による被害者等に対する支援.....	76
(1) 平時における取り組み.....	76
(2) 事故発生時の取り組み.....	76
4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進.....	77
(1) 原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進.....	77
(2) 自転車損害賠償保険への加入促進.....	77
第7章 災害に強い交通施設等の整備および災害時の交通安全の確保.....	78
1 災害に強い交通施設等の整備.....	78
(1) 道路橋梁等の耐震性の強化.....	78
(2) 公共交通機関.....	78
(3) 電線類の地中化の促進.....	78
(4) 災害に備えた道路情報ネットワーク網構築.....	79
2 災害時の交通安全確保.....	80
(1) 緊急通行車両等の交通確保.....	80
(2) 信号機の滅灯対策.....	80
(3) 救急活動等.....	81
(4) 大規模事故時等の交通規制の実施.....	81
(5) 災害への備えに関する広報啓発.....	81
第8章 鉄道および踏切の交通安全.....	82
1 鉄道交通環境の整備.....	82
(1) 鉄道施設等の安全性の向上.....	82
(2) 運転保安設備等の整備.....	84
(3) 利用しやすい駅施設等の整備.....	84
2 踏切道の立体交差化および構造改良の促進.....	86
3 踏切保安設備の整備および安全を図るための措置.....	87
(1) 踏切保安設備の整備推進.....	87
(2) 踏切事故防止に関する広報・啓発.....	88

関係資料

- 品川区交通安全対策会議条例..... 91
- 品川区交通安全対策会議運営要綱..... 93
- 品川区交通安全協議会規約..... 97
- 品川区違法駐車等の防止に関する条例..... 101
- 品川区違法駐車等の防止に関する条例施行規則..... 102

用語の意味

本書で使用している主な用語の意味は、次のとおりです。

交通事故	道路交通法第2条第1項に規定されている道路において、車両、路面電車および列車（軌道車）の交通によって起こされた、人の死亡または負傷を伴った事故および物的損害を伴った事故をいいます。ただし、本書においては、人身事故のみを計上しています。
人身事故	交通事故により人の死傷があったものをいいます。
死者	交通事故発生から24時間以内に死亡したものをいいます。
負傷者	重傷者（交通事故により加療日数が30日以上を負傷）と軽傷者（交通事故により加療日数が30日未満を負傷）を合計したものをいいます。
死傷者	死者と負傷者を合計したものをいいます。
致死率	死傷者に占める死者の割合をいいます。
当事者	交通事故に関係した人をいいますが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者としています。
第1当事者	過失（違反）がより重いかまたは過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより小さい方の当事者をいいます。
第2当事者	過失（違反）がより軽いかまたは過失（違反）が同程度の場合にあっては、被害がより大きい方の当事者をいいます。
歩行者の事故	歩行中の人のほか、路側に立っていた人、路上作業、路上遊戯中等の人が関係した交通事故をいいます。
子どもの事故	幼児、園児、小学生、中学生が関係した交通事故をいいます。
若年層の事故	中学校卒業後から25歳未満までの年齢層の人が関係した交通事故をいいます。
高齢者の事故	年齢65歳以上の人が関係した交通事故をいいます。
事故類型	事故をまず当事者の種類（人または車両）によって類型化し、次いで当事者の事故時の行動（動き、位置、衝突物等）によってさらに細かく類型化したものをいいます。

- 事故状況で示している各割合は、それぞれ四捨五入しているため、合計は必ずしも100.0%になりません。

第 1 部 総 論

第1章 計画策定について

1 計画策定の主旨

品川区交通安全対策会議は、交通安全対策基本法に基づき、昭和46年以降5年ごと9次にわたって「品川区交通安全計画」を作成し、各種の施策を実施してきました。

この間、施策は着実に実を結んでいます。区内における平成27年の交通事故死傷者数は839人となって平成12年の2,394人のピークから大きく減少しました。第9次品川区交通安全計画で掲げた「平成27年までに年間の交通事故死傷者数を1,250人以下にする」という目標は、計画を大きく下回って達成することができました。しかし、いまだに多くの方々が交通事故で死傷しており、交通事故は依然として区民の安全・安心を脅かしています。

第9次計画は平成27年度で終了することから、区内の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進して交通安全のさらなる向上を図るため、第10次品川区交通安全計画を策定します。

2 計画の位置付け・期間

- この計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、「第10次東京都交通安全計画」に基づいて品川区交通安全対策会議が策定します。
- この計画は、品川区の区域内における陸上交通の安全に関する対策を総合的かつ計画的に推進するため、品川区および品川区の区域を管轄する関係行政機関が実施する今後5か年の諸施策の大綱を定めるものです。
- この計画は、交通事業者をはじめとする陸上交通に係る各種団体等の交通安全に関する取り組みの指針となるものです。
- この計画は、交通安全に関する区民の行動指針として、自助・共助の取り組みを呼びかけるものです。
- 各年度の具体的な事業計画については、同法第26条第4項の規定により、毎年度、この計画に基づき「品川区交通安全実施計画」を作成します。
- この計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5か年です。

3 計画の目標

人命尊重の理念の下に、区民が安心して暮らせる、安全・円滑かつ快適な交通社会を実現するため、この計画に定める各種の施策を総合的かつ効果的に推進することにより、交通事故の防止を図ります。

交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には交通事故がない社会を目指しますが、第10次品川区交通安全計画においては、平成32年までに区内の年間交通事故死傷者数を600人以下とすることを目指します。

4 計画の推進体制

交通安全に関する施策は多くの行政機関等の事業分野にまたがるとともに、それぞれが専門化・高度化しています。その効果的推進を図るためには、道路管理者、交通管理者をはじめ国の地方行政機関や交通関係団体等の緊密な連携に基づく総合的かつ一体的な推進が欠かせません。

そのため品川区では、昭和40年5月に「品川区交通安全協議会」、昭和46年5月に「品川区交通安全対策会議」をそれぞれ設置し、交通安全計画の作成と推進、交通安全思想の普及・啓発等を実施してきました。引き続き関係機関相互の連携・協力を密にし、施策の効果的な推進を図っていきます。

5 国の第10次交通安全基本計画の概要

(1) 計画の目標

- ア 平成32年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- イ 平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

(2) 施策の方向

<道路交通安全対策の視点>

- 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
 - ① 高齢者および子供の安全確保
 - ② 歩行者および自転車の安全確保
 - ③ 生活道路における安全確保
- 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項
 - ① 先端技術の活用推進
 - ② 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
 - ③ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

<対策の8つの柱>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発および調査研究の推進

6 東京都の第10次交通安全計画の概要

(1) 計画の目標

- ア 平成32年までに、24時間死者数を125人以下とすることを旨す。
- イ 平成32年までに、死傷者数を28,000人以下とすることを旨す。

(2) 施策の方向

<重点課題>

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

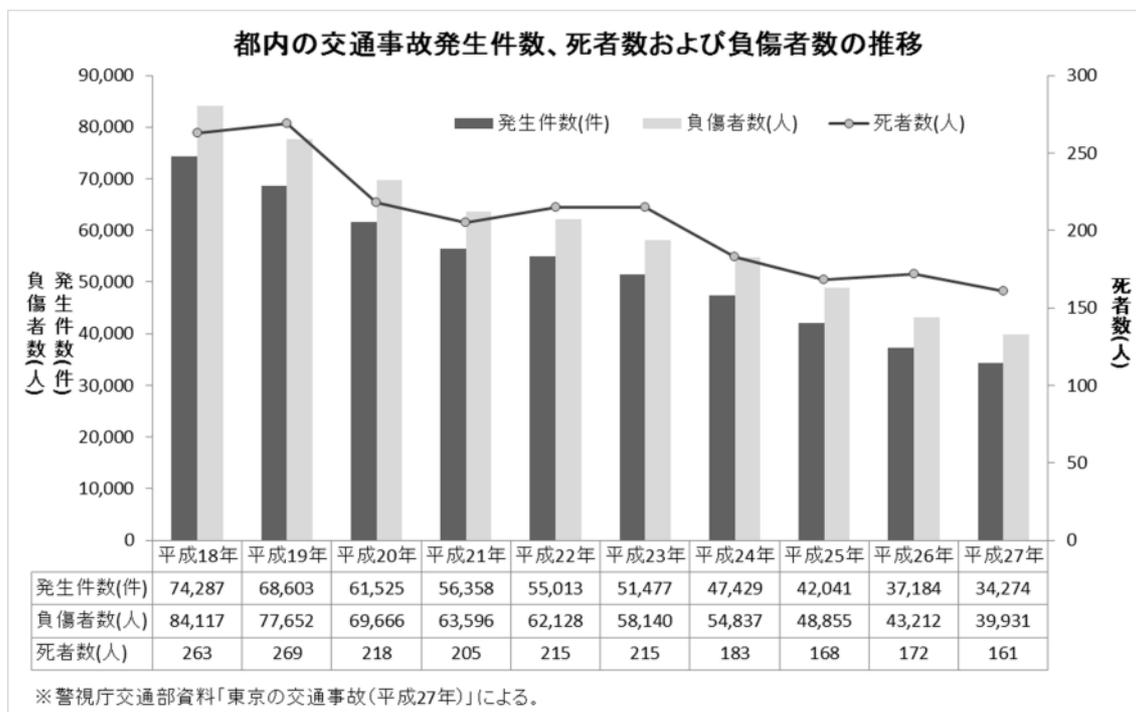
取り組みを推進するに当たって、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた交通安全の確保や高度道路交通システム（ITS）の活用も進めていく。

第2章 交通事故の発生状況

1 東京都の交通事故

都内の交通事故の発生状況を10年間の推移で見ると、交通事故発生件数および負傷者数は一貫して減少しています。平成27年には発生件数34,274件、負傷者数39,931人となり、いずれも平成18年から半減しています。

死者数についても、前年比で増加に転じる年もみられるものの減少傾向を示しています。平成18年に263人だった死者数は、平成24年に200人を下回り、平成27年は戦後最少となる161人にまで減っています。しかし、都の第9次交通安全計画（平成23年から平成27年までの5か年）で掲げた「平成27年までに年間の道路交通事故24時間死者数が150人を下回る」という目標は達成することができませんでした。

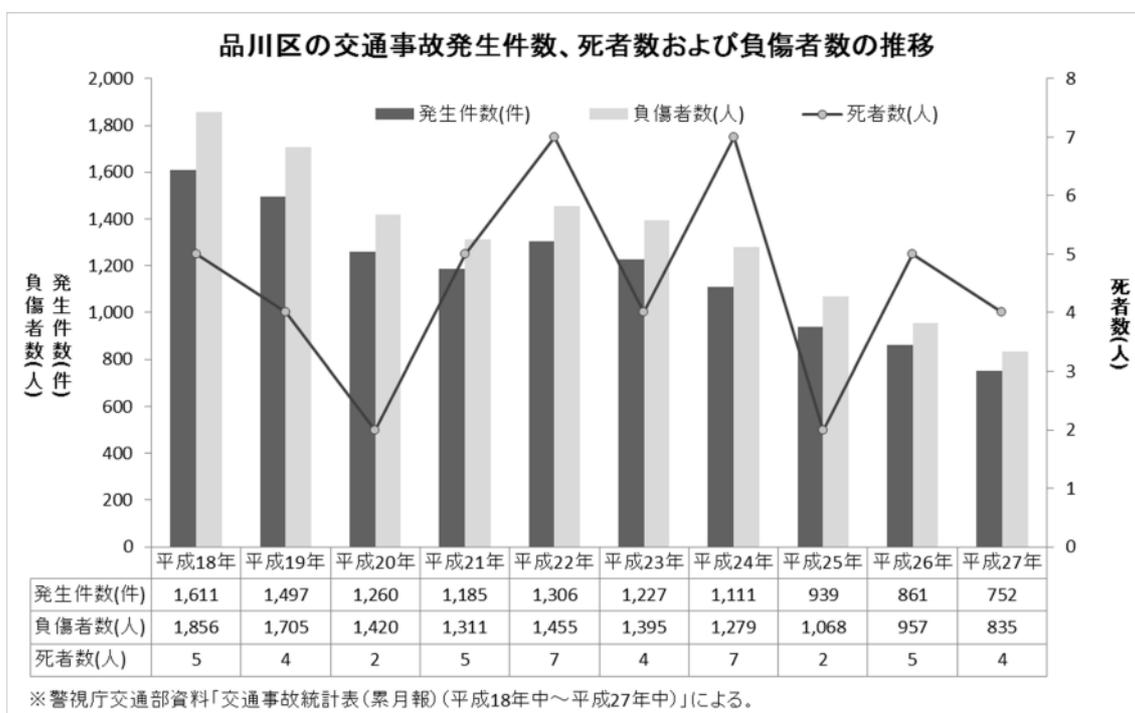


2 品川区の交通事故の概況

(1) 交通事故の発生状況の推移

区内の交通事故の発生状況を10年間の推移で見ると、交通事故発生件数および負傷者数は減少傾向を示しています。平成22年には前年比で増加したものの、その後再び減少に転じ、平成27年には発生件数752件、負傷者数835人となり、いずれも平成18年からほぼ半減しました。

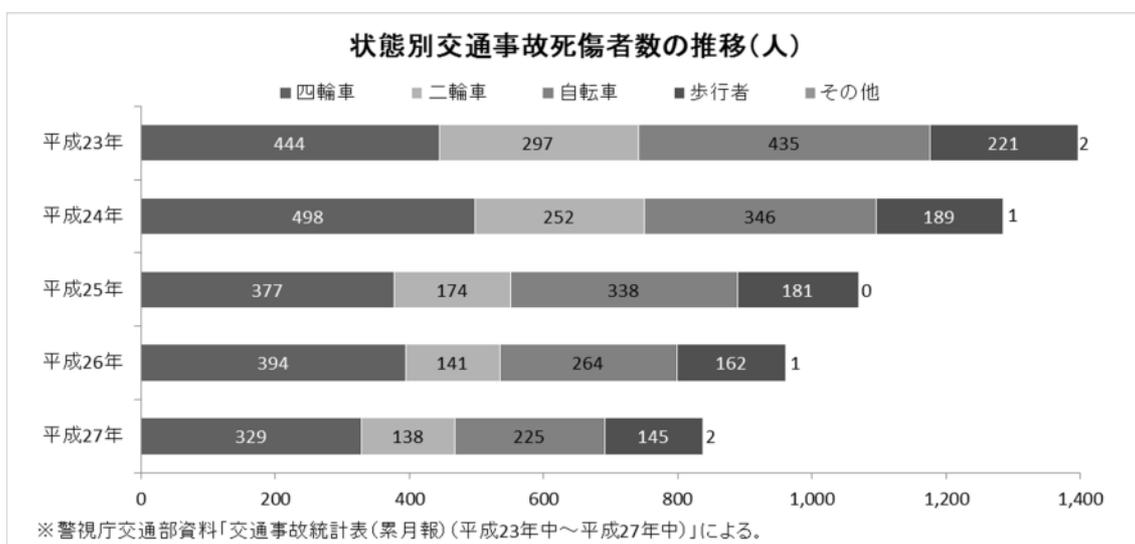
死者数については、過去10年間を通して10人以下で推移しています。平成22年と平成24年の7人が最多だったのに対し、平成20年と平成25年には最少の2人となっています。



(2) 状態別の事故

区内の交通事故死傷者数を「四輪車」「二輪車」「自転車」「歩行者」の状態別で見ると、四輪車の事故による死傷者数が最も多く、平成27年では839人の死傷者のうち、329人、約4割を占めています。続いて自転車225人、歩行者145人、二輪車138人となっています。

平成23年から平成27年までの5年間の推移を見ると、すべての状態別事故で、発生件数（第1・第2当事者）、死傷者数とも減少しています。状態別の構成比率についてみると、四輪車および歩行者が発生件数、死傷者数とも増加傾向にある一方、二輪車と自転車は減少傾向を示しています。



状態別交通事故発生件数、死傷者数の推移

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
四輪車	発生件数(件)	1,337(55.2%)	1,277(58.4%)	1,048(56.4%)	1,056(62.3%)	894(60.5%)
	死傷者数(人)	444(31.7%)	498(38.7%)	377(35.2%)	394(41.0%)	329(39.2%)
二輪車	発生件数(件)	362(14.9%)	302(13.8%)	230(12.4%)	172(10.2%)	173(11.7%)
	死傷者数(人)	297(21.2%)	252(19.6%)	174(16.3%)	141(14.7%)	138(16.4%)
自転車	発生件数(件)	492(20.3%)	396(18.1%)	388(20.9%)	297(17.5%)	261(17.7%)
	死傷者数(人)	435(31.1%)	346(26.9%)	338(31.6%)	264(27.4%)	225(26.8%)
歩行者	発生件数(件)	212(8.7%)	187(8.5%)	178(9.6%)	160(9.4%)	138(9.3%)
	死傷者数(人)	221(15.8%)	189(14.7%)	181(16.9%)	162(16.8%)	145(17.3%)
その他	発生件数(件)	20(0.8%)	26(1.2%)	13(0.7%)	9(0.5%)	12(0.8%)
	死傷者数(人)	2(0.1%)	1(0.1%)	0(0.0%)	1(0.1%)	2(0.2%)
合計	発生件数(件)	2,423(100.0%)	2,188(100.0%)	1,857(100.0%)	1,694(100.0%)	1,478(100.0%)
	死傷者数(人)	1,399(100.0%)	1,286(100.0%)	1,070(100.0%)	962(100.0%)	839(100.0%)

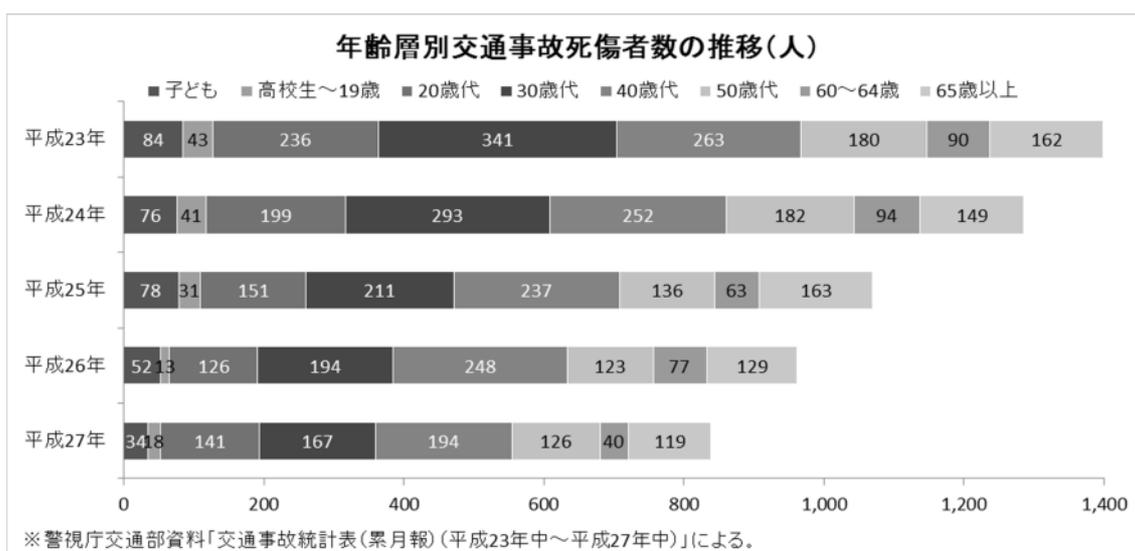
※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

※()は合計に対する割合。

(3) 年齢層別の事故

区内の交通事故による死傷者数を年齢層別に過去5年間の推移で見ると、すべての年齢層で減少傾向を示しています。なかでも15歳以下の子どもの死傷者数は大きく減っており、平成23年の84人から平成27年には34人となって、50人減(59.5%減)となりました。一方で、65歳以上の高齢者は162人から119人へと43人減っているものの、減少率は26.5%にとどまりました。死傷者数の年齢層別構成割合は、少子高齢化を反映して高齢者の割合が高まっており、平成23年に11.6%だった高齢者の割合は平成27年には14.2%にまで増加しました。一方で、子どもの割合は減少傾向にあります。

また、死者数のみを年齢層別にみると、平成23年から平成27年までの5年間に区内では交通事故で22人が亡くなっていますが、このうち8人(36.4%)を65歳以上の高齢者が占めています。死傷者数に占める死者数の割合(致死率)をみると、65歳以上の高齢者と子どもの割合が高くなっています。



年齢層別交通事故死傷者数の推移(人)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
子ども	84(6.0%)	76(5.9%)	78(7.3%)	52(5.4%)	34(4.1%)
高校生～19歳	43(3.1%)	41(3.2%)	31(2.9%)	13(1.4%)	18(2.1%)
20歳代	236(16.9%)	199(15.5%)	151(14.1%)	126(13.1%)	141(16.8%)
30歳代	341(24.4%)	293(22.8%)	211(19.7%)	194(20.2%)	167(19.9%)
40歳代	263(18.8%)	252(19.6%)	237(22.1%)	248(25.8%)	194(23.1%)
50歳代	180(12.9%)	182(14.2%)	136(12.7%)	123(12.8%)	126(15.0%)
60～64歳	90(6.4%)	94(7.3%)	63(5.9%)	77(8.0%)	40(4.8%)
65歳以上	162(11.6%)	149(11.6%)	163(15.2%)	129(13.4%)	119(14.2%)
合計	1,399(100.0%)	1,286(100.0%)	1,070(100.0%)	962(100.0%)	839(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

※()は合計に対する割合。

平成23～27年の5年間における年齢層別死傷者数、死者数、致死率

	死傷者数(人)	死者数(人)	致死率
子ども	324(5.8%)	2(9.1%)	0.6%
高校生～19歳	146(2.6%)	0(0.0%)	0.0%
20歳代	853(15.4%)	2(9.1%)	0.2%
30歳代	1,206(21.7%)	3(13.6%)	0.2%
40歳代	1,194(21.5%)	3(13.6%)	0.3%
50歳代	747(13.4%)	3(13.6%)	0.4%
60～64歳	364(6.6%)	1(4.5%)	0.3%
65歳以上	722(13.0%)	8(36.4%)	1.1%
合計	5,556(100.0%)	22(100.0%)	0.4%

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

※()は合計に対する割合。

(4) 道路別の事故

ア 車道幅員別

区内の交通事故発生状況を車道幅員別事故発生件数（過去5年間）の推移で見ると、単路、交差点ともに連続して減少しています。単路では614件（平成23年）から416件（平成27年）へと198件減（32.2%減）となったのに対し、交差点は613件（平成23年）から336件（平成27年）へと277件減（45.2%減）となっており、交差点の減少幅がより大きくなっています。このため、交差点と単路の事故の割合を比べると、平成27年には単路が55%を超えて過去5年間で最も高い割合となっています。

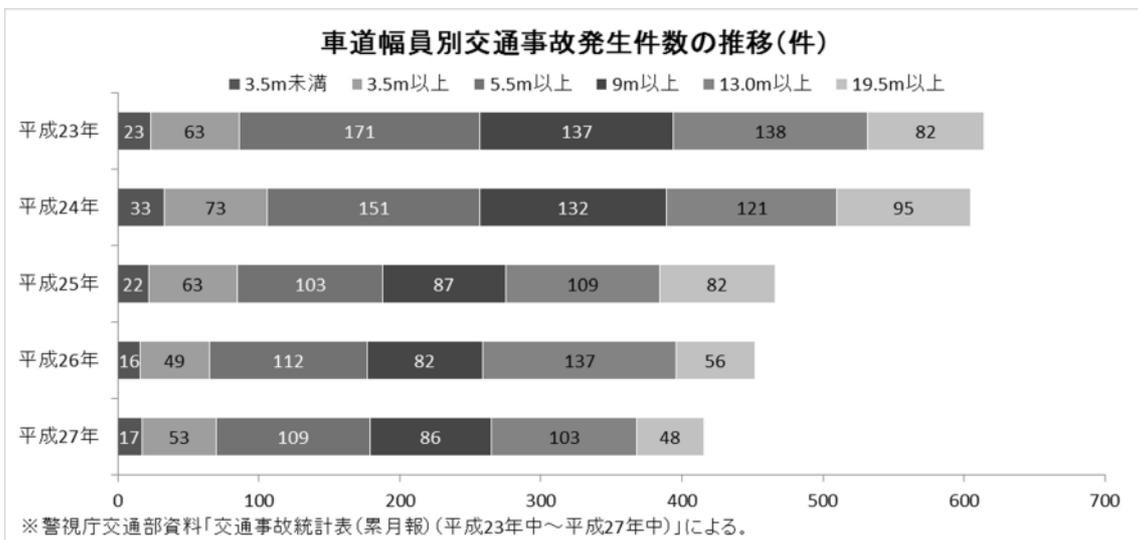
単路の事故を幅員別に細かくみると、区民の日常生活により密着した生活道路（5.5m未満）における事故発生件数は平成27年には前年比で増加しています。

単路および交差点における交通事故発生件数の推移(件)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
単路	614(50.0%)	605(54.5%)	466(49.6%)	452(52.5%)	416(55.3%)
交差点	613(50.0%)	506(45.5%)	473(50.4%)	409(47.5%)	336(44.7%)
合計	1,227(100.0%)	1,111(100.0%)	939(100.0%)	861(100.0%)	752(100.0%)

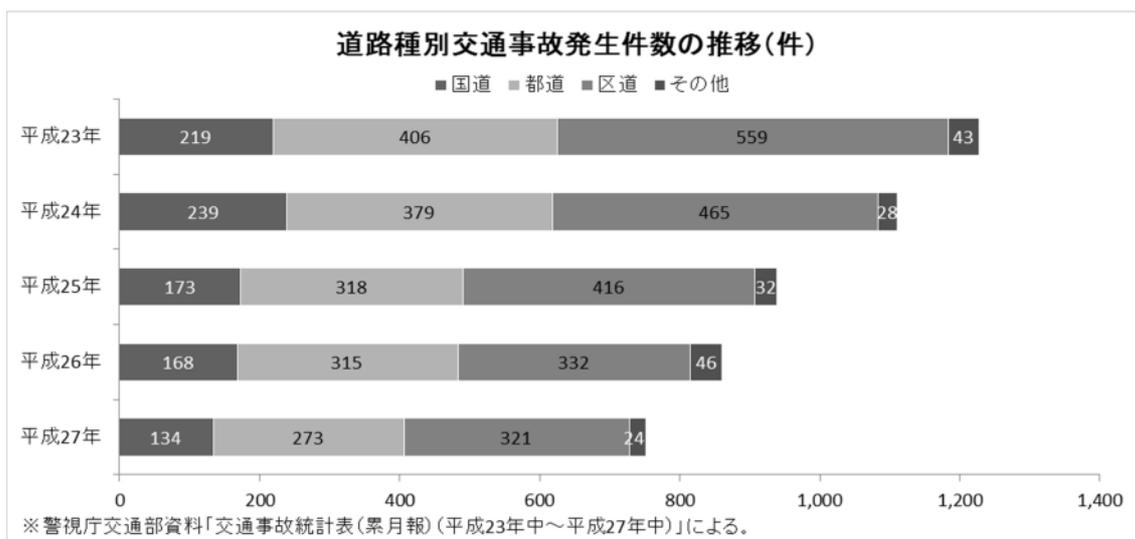
※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

※()は合計に対する割合。



イ 道路種別

区内の交通事故発生状況を道路種別事故発生件数（過去5年間）の推移で見ると、平成23年以降すべての道路で減少傾向を示しています。各道路における事故発生件数の占める割合は、いずれの年も区道が最も高く、次いで都道、国道の順になっています。



道路種別交通事故発生件数の推移(件)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
国道	219(17.8%)	239(21.5%)	173(18.4%)	168(19.5%)	134(17.8%)
都道	406(33.1%)	379(34.1%)	318(33.9%)	315(36.6%)	273(36.3%)
区道	559(45.6%)	465(41.9%)	416(44.3%)	332(38.6%)	321(42.7%)
その他	43(3.5%)	28(2.5%)	32(3.4%)	46(5.3%)	24(3.2%)
合計	1,227(100.0%)	1,111(100.0%)	939(100.0%)	861(100.0%)	752(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

※()は合計に対する割合。

(5) 事故類型別の事故

区内の交通事故発生状況を事故類型別事故発生件数（過去5年間）の推移で見ると、車両相互の事故は着実に減少していますが、人対車両および車両単独の事故については、発生件数は減少しているものの、事故全体に占める割合は増加傾向を示しており、運転者に対する啓発とともに、事故の相手側である歩行者に対する注意喚起も重要になっています。

事故類型別交通事故発生件数の推移(件)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
人対車両	212(17.3%)	187(16.8%)	178(19.0%)	160(18.6%)	138(18.4%)
車両相互	984(80.2%)	890(80.1%)	740(78.8%)	673(78.2%)	588(78.2%)
車両単独	31(2.5%)	34(3.1%)	21(2.2%)	28(3.3%)	26(3.5%)
合計	1,227(100.0%)	1,111(100.0%)	939(100.0%)	861(100.0%)	752(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

※()は合計に対する割合。

(6) 車両の違反状況

区内の車両側の違反状況（原付以上、第1当事者件数）を過去5年間の推移で見ると、安全運転義務違反に該当する運転操作誤り、前方不注意、安全不確認の3つの合計割合が毎年6割前後を占め、その中でも特に、安全不確認はいずれの年でも最も多く、3割以上に達しています。

車両側の違反件数(原付以上、第1当事者)の推移(件)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
信号無視	29(2.6%)	24(2.4%)	13(1.5%)	21(2.6%)	17(2.5%)
最高速度	1(0.1%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	1(0.1%)
左折違反	4(0.4%)	1(0.1%)	3(0.4%)	2(0.3%)	1(0.1%)
右折違反	2(0.2%)	0(0.0%)	1(0.1%)	0(0.0%)	1(0.1%)
優先通行	4(0.4%)	1(0.1%)	2(0.2%)	1(0.1%)	1(0.1%)
交差点安全進行	185(16.7%)	149(15.0%)	173(20.6%)	150(18.9%)	85(12.5%)
歩行者妨害	32(2.9%)	46(4.6%)	34(4.0%)	25(3.1%)	32(4.7%)
徐行違反	3(0.3%)	1(0.1%)	4(0.5%)	1(0.1%)	2(0.3%)
一時不停止	11(1.0%)	18(1.8%)	14(1.7%)	8(1.0%)	6(0.9%)
酒酔い	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	1(0.1%)
運転操作誤り	63(5.7%)	59(5.9%)	51(6.1%)	40(5.0%)	59(8.7%)
前方不注意	180(16.3%)	176(17.7%)	123(14.6%)	154(19.4%)	127(18.6%)
安全不確認	442(40.0%)	301(30.3%)	272(32.3%)	261(32.9%)	231(33.9%)
その他	150(13.6%)	218(21.9%)	151(18.0%)	131(16.5%)	117(17.2%)
合計	1,106(100.0%)	994(100.0%)	841(100.0%)	794(100.0%)	681(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

※()は合計に対する割合。

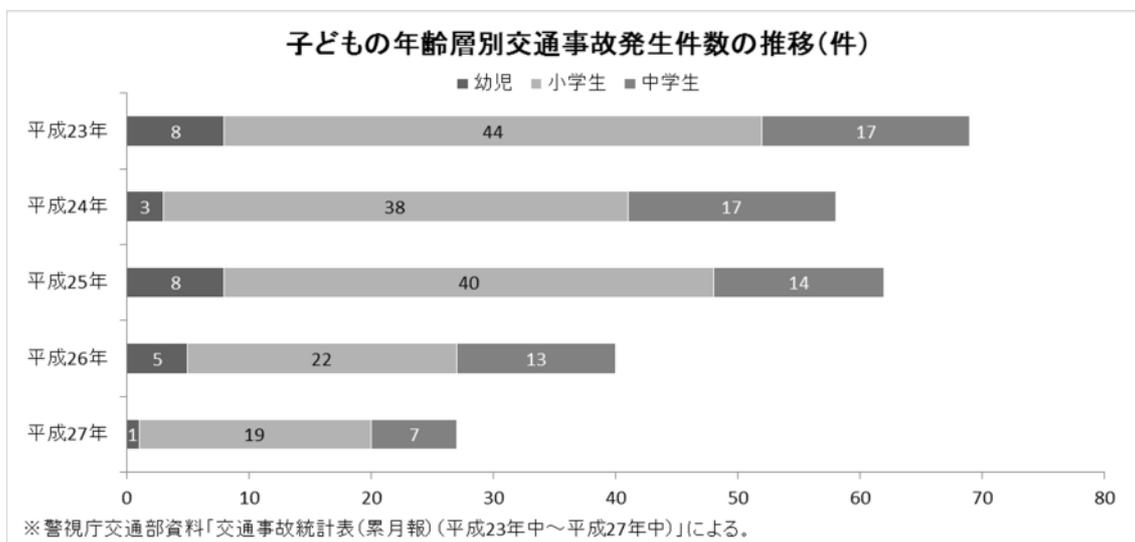
3 課題別交通事故の状況

(1) 子どもの交通事故

区内の15歳以下の子どもの交通事故は、過去5年間で大きく減少しています。発生件数(第1・第2当事者)は、平成23年の69件から平成27年には27件へと、42件減(60.9%減)となりました。死傷者数についても、84人から34人へと50人減(59.5%減)となっています。

「幼児」「小学生」「中学生」の年齢層別に細かくみると、幼児の事故発生件数が8件から1件へと7件減(87.5%減)、小学生が44件から19件へと25件減(56.8%減)、中学生が17件から7件へと10件減(58.8%減)でした。死傷者数についても、幼児72.7%、小学生52.2%、中学生62.5%減少しました。幼児の事故は発生件数、死傷者数とも著しく減少したのに対し、小学生は比較的減少幅が小さいため、子どもの事故全体に占める小学生の事故の割合が高まっています。

また、通行目的別の交通事故発生状況のうち通学等に関わる事故の推移をみると、平成27年は19件で平成23年の28件から9件減(32.1%減)となりましたが、単年別には増減を繰り返し、平成27年も前年比で増加しました。全体として子どもの事故が大きく減少しているなかで、通学に関わる事故の減少幅は比較的小さくなっています。

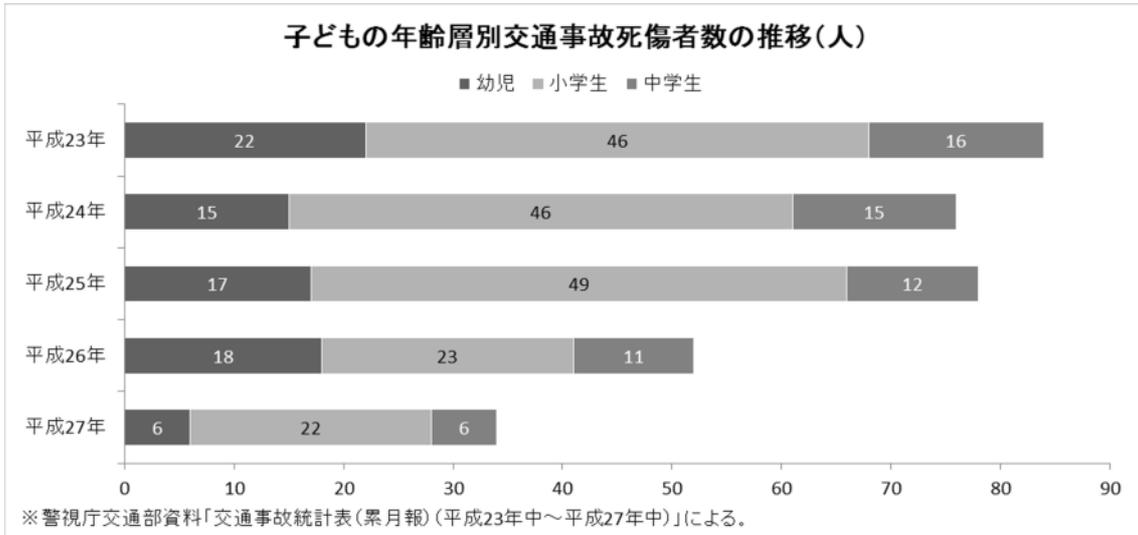


子どもの年齢層別交通事故発生件数の推移(件)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
幼児	8(11.6%)	3(5.2%)	8(12.9%)	5(12.5%)	1(3.7%)
小学生	44(63.8%)	38(65.5%)	40(64.5%)	22(55.0%)	19(70.4%)
中学生	17(24.6%)	17(29.3%)	14(22.6%)	13(32.5%)	7(25.9%)
合計	69(100.0%)	58(100.0%)	62(100.0%)	40(100.0%)	27(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

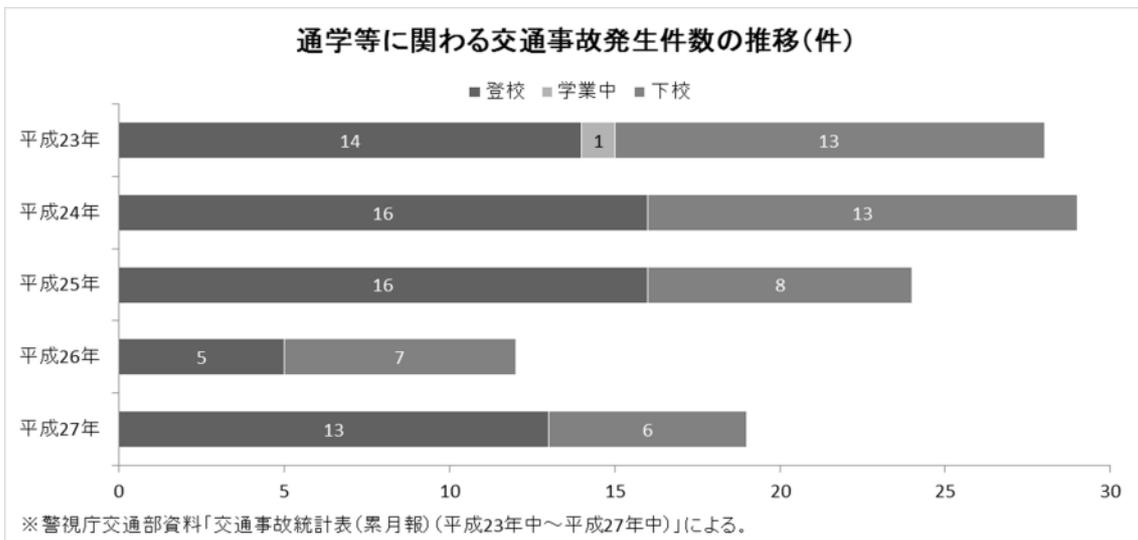
※()は合計に対する割合。



子どもの年齢層別交通事故死傷者数の推移(人)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
幼児	22(26.2%)	15(19.7%)	17(21.8%)	18(34.6%)	6(17.6%)
小学生	46(54.8%)	46(60.5%)	49(62.8%)	23(44.2%)	22(64.7%)
中学生	16(19.0%)	15(19.7%)	12(15.4%)	11(21.2%)	6(17.6%)
合計	84(100.0%)	76(100.0%)	78(100.0%)	52(100.0%)	34(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。
 ※()は合計に対する割合。



通学等に関わる交通事故発生件数、死傷者数の推移

		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
登校	事故件数(件)	14(50.0%)	16(55.2%)	16(66.7%)	5(41.7%)	13(68.4%)
	死傷者数(人)	14(53.8%)	12(52.2%)	13(65.0%)	8(53.3%)	12(66.7%)
学業中	事故件数(件)	1(3.6%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)
	死傷者数(人)	1(3.8%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)
下校	事故件数(件)	13(46.4%)	13(44.8%)	8(33.3%)	7(58.3%)	6(31.6%)
	死傷者数(人)	11(42.3%)	11(47.8%)	7(35.0%)	7(46.7%)	6(33.3%)
合計	事故件数(件)	28(100.0%)	29(100.0%)	24(100.0%)	12(100.0%)	19(100.0%)
	死傷者数(人)	26(100.0%)	23(100.0%)	20(100.0%)	15(100.0%)	18(100.0%)

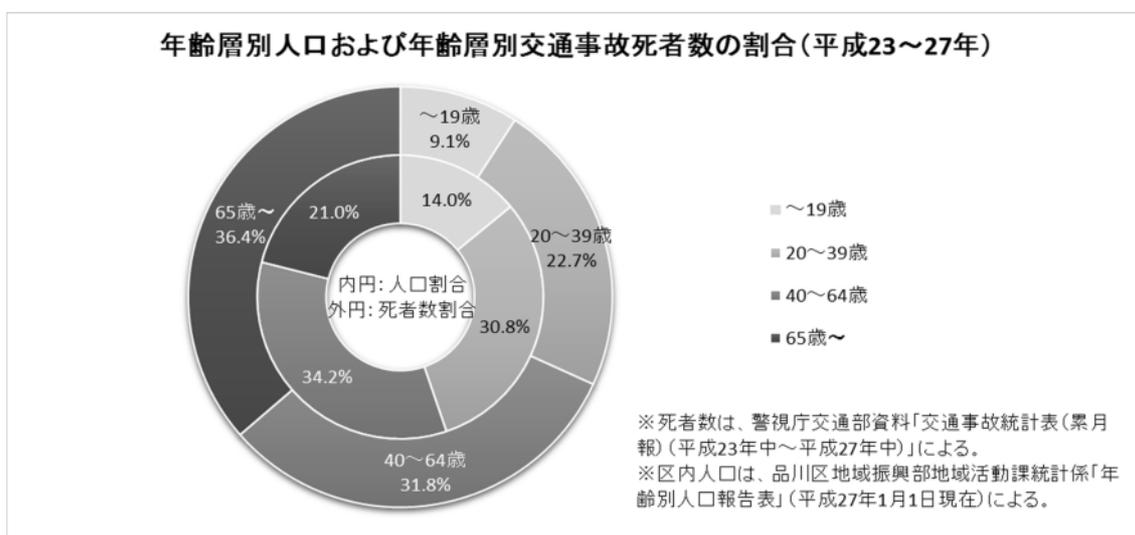
※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。
 ※()は合計に対する割合。

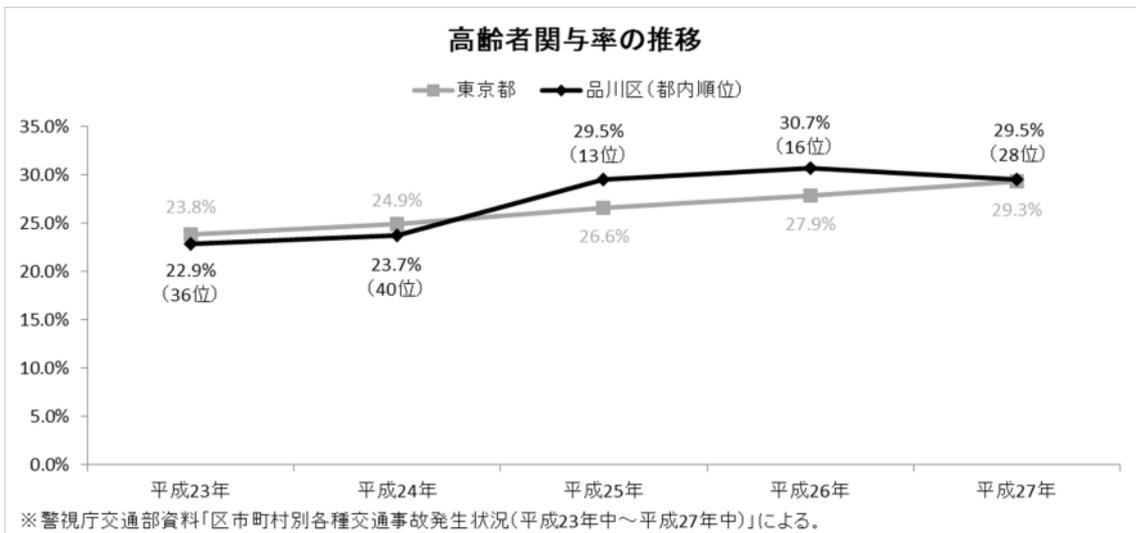
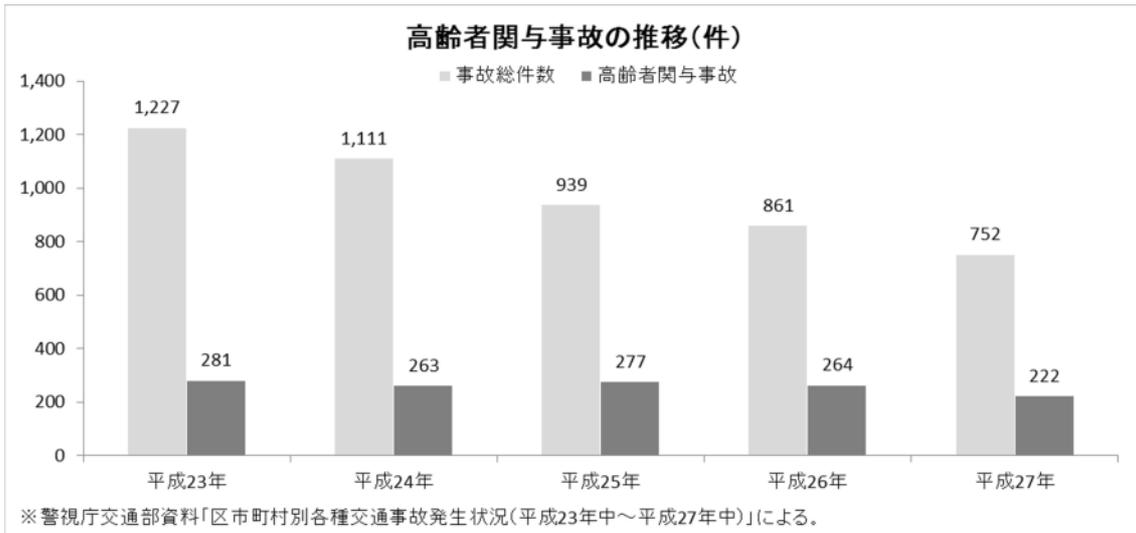
(2) 高齢者の交通事故

区内の65歳以上の高齢者の交通事故死傷者数は過去5年間で減少していますが、死傷者全体に占める高齢者の割合は増加傾向にあります（前掲10頁「年齢層別交通事故死傷者数の推移」）。また、過去5年間の高齢者の死者数は8人と区内の死者全体の36.4%を占め、他の年齢層よりも致死率が高くなっています（前掲11頁「平成23～27年の5年間における年齢層別死傷者数、死者数、致死率」）。これは、区内人口に占める高齢者人口の割合21.0%と比較しても高く、高齢者の事故が死亡事故に至る割合が高いことを示しています。

区内の65歳以上の高齢者人口は平成27年には78,285人でしたが、本計画の終了年次である平成32年には86,061人になると予測され、今後とも区内人口に占める高齢者の割合は増加していくことが見込まれています。（東京都総務局「東京都男女年齢（5歳階級）別人口の予測」）

区内の高齢者が関与した事故（第1当事者または第2当事者として高齢者が関わった事故）の状況を過去5年間の推移でみると、高齢者関与事故が全事故に占める割合（関与率）は20%前半から30%前後へと増加しており、区内人口に占める高齢者割合よりも高く推移しています。また、都内の49区市における順位でも、平成25年以降は都平均を上回り、上位に位置する年もあります。今後は高齢化の進展に伴い、高齢者が関わる事故の増加が懸念されます。





高齢者関与事故の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
事故総件数(件)	1,227	1,111	939	861	752
高齢者関与事故(件)	281	263	277	264	222
高齢者関与率	22.9%	23.7%	29.5%	30.7%	29.5%
関与率順位(位)	36	40	13	16	28

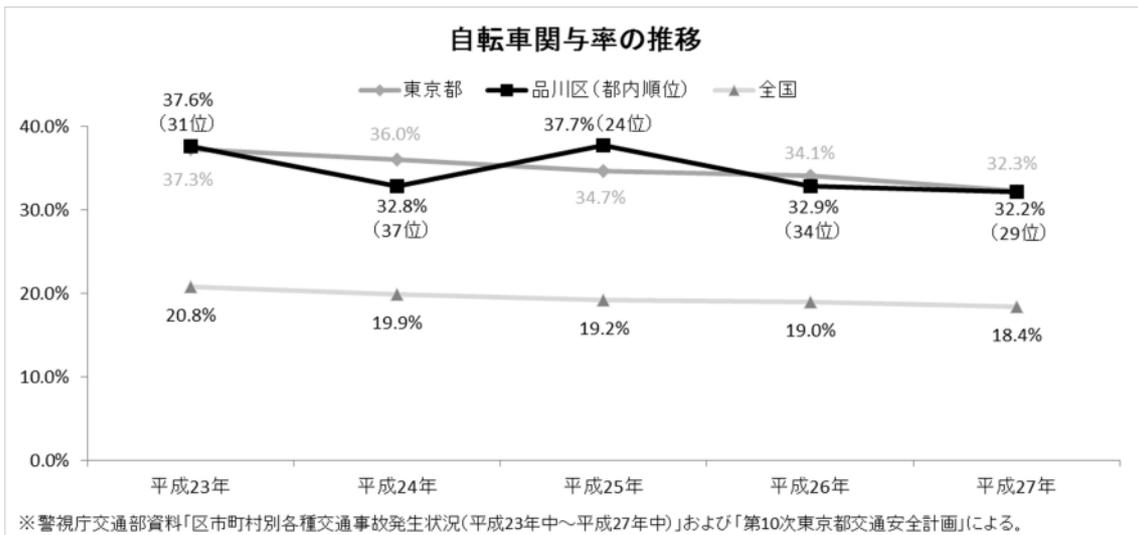
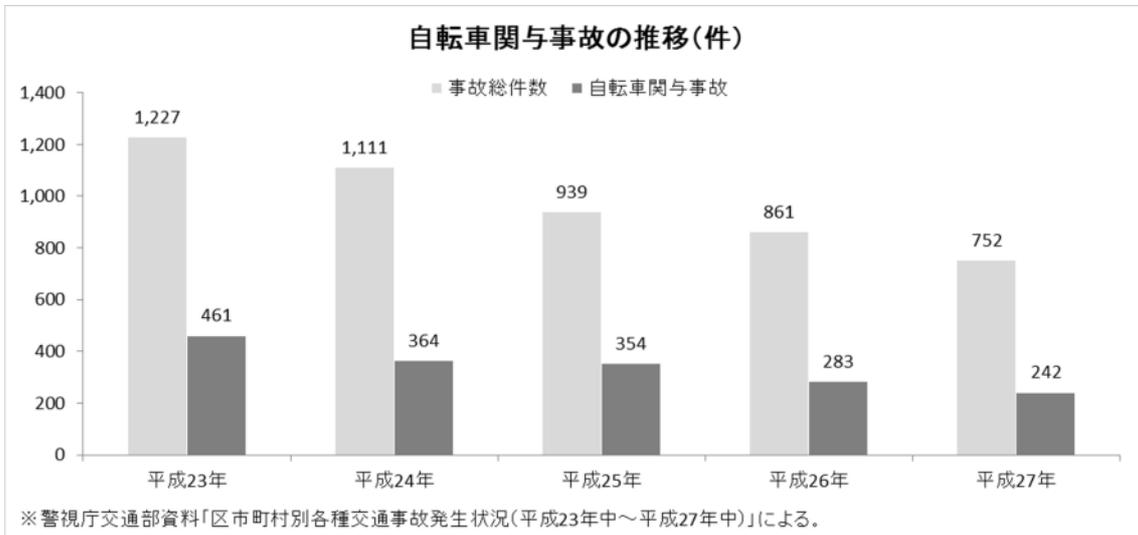
※警視庁交通部資料「区市町村別各種交通事故発生状況(平成23年中～平成27年中)」による。
 ※高齢者関与事故とは、第1当事者と第2当事者のいずれかに高齢者が関わった事故のうち、第1、第2の両方の当事者が高齢者であった事故を除いたもの。
 ※関与率順位は、都内49区市のうち、関与率の高い方から順位をつけている。

(3) 自転車の交通事故

ア 自転車関与事故の推移

区内の自転車が関与した事故(第1当事者または第2当事者として自転車が関わった事故)の状況を過去5年間の推移で見ると、平成27年には242件で、平成23年の461件から219件減(47.5%減)と大幅な減少を示しています。

しかし、自転車関与事故が全事故に占める割合(関与率)は30%台と高い割合で推移しています。都内における自転車の関与率は全国と比較して高い状況にあります。区内の関与率は都内平均と同様に推移しており、都内順位でも中位に位置しています。



自転車関与事故の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
事故総件数(件)	1,227	1,111	939	861	752
自転車関与事故(件)	461	364	354	283	242
自転車関与率	37.6%	32.8%	37.7%	32.9%	32.2%
関与率順位(位)	31	37	24	34	29

※警視庁交通部資料「区市町村別各種交通事故発生状況(平成23年中～平成27年中)」による。

※自転車関与事故とは、第1当事者と第2当事者のいずれかに自転車に関わった事故のうち、第1、第2の両方の当事者が自転車であった事故を除いたもの。

※関与率順位は、都内49区市のうち、関与率の高い方から順位をつけている。

イ 年齢層別自転車事故発生件数割合の推移

区内の自転車事故発生状況を年齢層別発生件数割合(第1・第2当事者、過去5年間)の推移で見ると、自転車事故件数全体に占める子ども(15歳以下)の割合は減少し、若年層(16～24歳)および25～64歳は同程度の割合で推移していますが、高齢者については増減を繰り返した後、平成27年には過去5年間で最も高い割合になっています。

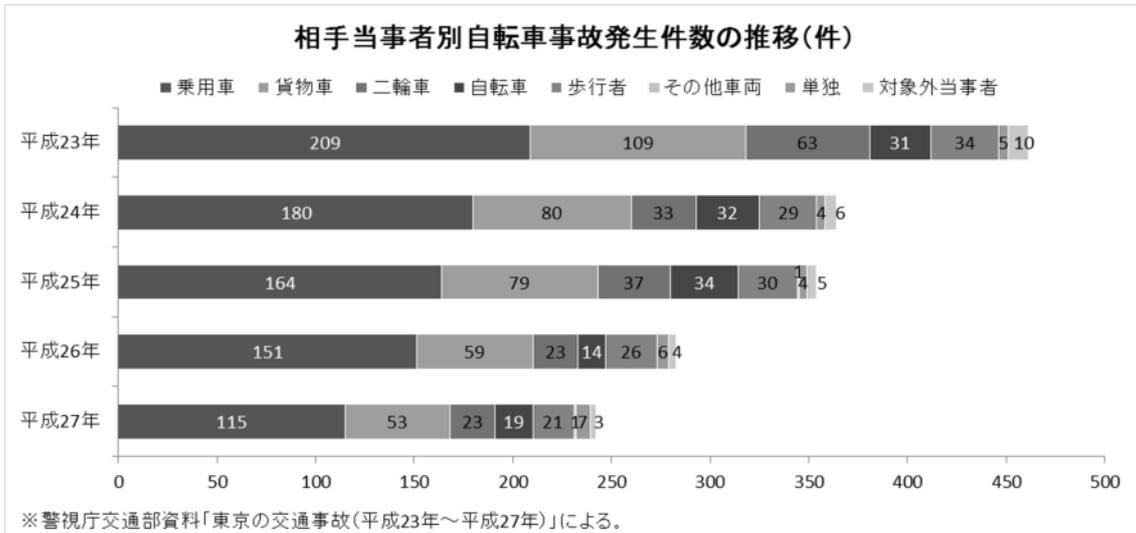
年齢層別自転車事故発生件数割合の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
子ども	8.3%	9.9%	9.8%	8.8%	5.7%
若年層	13.4%	13.1%	12.4%	10.1%	13.4%
25～64歳	63.6%	64.6%	63.6%	68.0%	64.0%
高齢者	14.6%	12.4%	14.2%	13.1%	16.9%

※警視庁交通部資料「東京の交通事故(平成23年～平成27年)」による。

ウ 相手当事者別自転車事故発生件数の推移

区内の自転車事故発生状況を相手当事者別発生件数の過去5年間の推移で見ると、乗用車と貨物車を合わせた四輪車は平成27年には平成23年から150件減(47.2%減)、二輪車は40件減(63.5%減)と大幅に減少していますが、自転車は12件減(38.7%減)、歩行者は13件減(38.2%減)と、四輪車や二輪車の減少幅より小さくなっています。



相手当事者別自転車事故発生件数の推移(件)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
乗用車	209(45.3%)	180(49.5%)	164(46.3%)	151(53.4%)	115(47.5%)
貨物車	109(23.6%)	80(22.0%)	79(22.3%)	59(20.8%)	53(21.9%)
二輪車	63(13.7%)	33(9.1%)	37(10.5%)	23(8.1%)	23(9.5%)
自転車	31(6.7%)	32(8.8%)	34(9.6%)	14(5.0%)	19(7.9%)
歩行者	34(7.4%)	29(8.0%)	30(8.5%)	26(9.2%)	21(8.7%)
その他車両	0(0.0%)	0(0.0%)	1(0.3%)	0(0.0%)	1(0.4%)
単独	5(1.1%)	4(1.1%)	4(1.1%)	6(2.1%)	7(2.9%)
対象外当事者	10(2.2%)	6(1.6%)	5(1.4%)	4(1.4%)	3(1.2%)
合計	461(100%)	364(100%)	354(100%)	283(100%)	242(100%)

※警視庁交通部資料「東京の交通事故(平成23年～平成27年)」による。
 ※()は合計に対する割合。

エ 違反別自転車事故発生件数の推移

区内の自転車事故発生状況を違反別発生件数(第1・第2当事者)の過去5年間の推移で見ると、運転操作誤りと前方不注意と安全不確認を合計した安全運転義務違反が最も多く、次いで交差点安全進行違反、一時不停止の順となっています。

違反別自転車事故発生件数の推移(件)

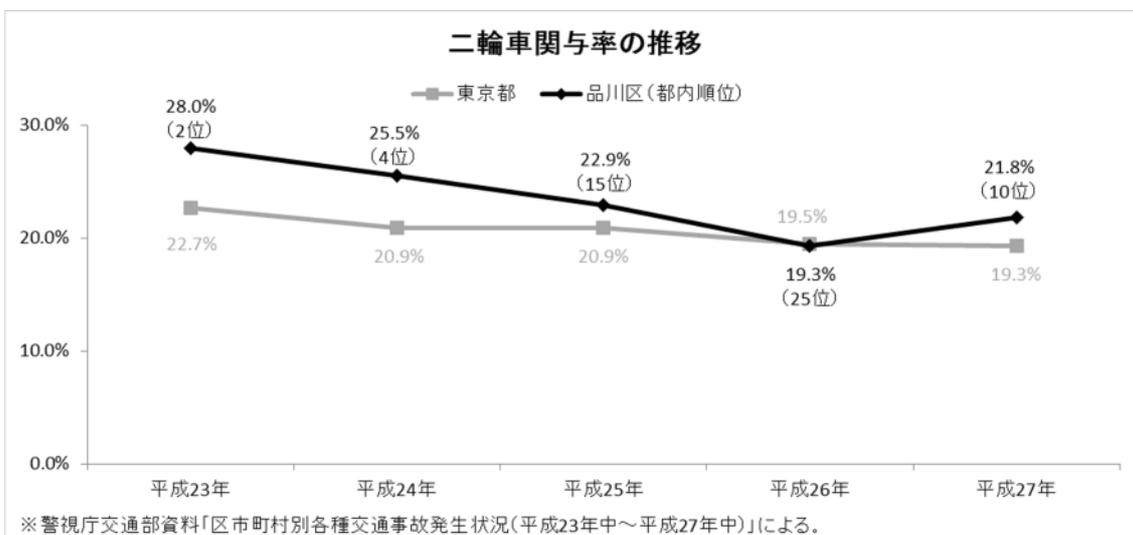
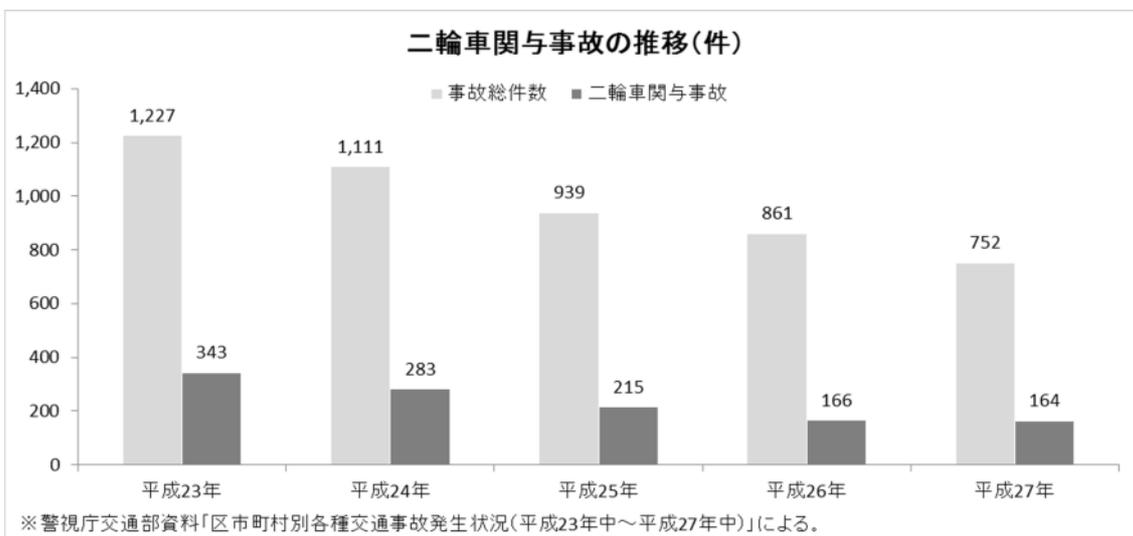
	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
信号無視	24(4.9%)	17(4.3%)	10(2.6%)	4(1.3%)	5(1.9%)
優先通行	1(0.2%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)
交差点安全進行	51(10.4%)	42(10.6%)	36(9.3%)	31(10.4%)	19(7.3%)
一時不停止	28(5.7%)	22(5.6%)	12(3.1%)	7(2.4%)	10(3.8%)
運転操作誤り	9(1.8%)	2(0.5%)	3(0.8%)	4(1.3%)	9(3.4%)
前方不注意	13(2.6%)	13(3.3%)	14(3.6%)	7(2.4%)	6(2.3%)
安全不確認	116(23.6%)	80(20.2%)	81(20.9%)	43(14.5%)	44(16.9%)
その他	83(16.9%)	54(13.6%)	61(15.7%)	56(18.9%)	54(20.7%)
違反なし	167(33.9%)	166(41.9%)	171(44.1%)	145(48.8%)	114(43.7%)
合計	492(100.0%)	396(100.0%)	388(100.0%)	297(100.0%)	261(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。
 ※()は合計に対する割合。

(4) 二輪車の交通事故

区内の二輪車が関与した事故（第1当事者または第2当事者として二輪車が関わった事故）の状況を過去5年間の推移で見ると、平成27年には平成23年から179件減（52.2%減）と大幅な減少を示しています。しかし、二輪車関与事故の割合は、平成26年を除いて都内平均よりも高く推移しており、都内の49区市における順位も平成26年までは改善傾向がみられたものの、平成27年には10位となり、再び上位に位置しています。

また、過去5年間における歩行者を除いた車両（四輪車、二輪車、自転車）の状態別事故発生状況（第1・第2当事者）をみると、二輪車の事故は1,239件、死者は5人、死傷者は1,002人発生しています。死傷者に占める死者の割合（致死率）は0.5%で、3つの状態別のなかで最も高く、二輪車による事故が重大事故につながる危険性が高いことを示しています。



二輪車関与事故の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
事故総件数(件)	1,227	1,111	939	861	752
二輪車関与事故(件)	343	283	215	166	164
二輪車関与率	28.0%	25.5%	22.9%	19.3%	21.8%
関与率順位(位)	2	4	15	25	10

※警視庁交通部資料「区市町村別各種交通事故発生状況(平成23年中～平成27年中)」による。

※二輪車関与事故とは、第1当事者と第2当事者のいずれかに二輪車が関わった事故のうち、第1、第2の両方の当事者が二輪車であった事故を除いたもの。

※関与率順位は、都内49区市のうち、関与率の高い方から順位をつけている。

平成23～27年の5年間における四輪車、二輪車、自転車の事故発生状況

	発生件数(件)	死傷者(人)	死者数(人)	致死率
四輪車	5,612	2,042	2	0.10%
二輪車	1,239	1,002	5	0.50%
自転車	1,834	1,608	7	0.44%

※警視庁交通部資料「交通事故統計表(累月報)(平成23年中～平成27年中)」による。

(5) 飲酒運転の交通事故

区内の飲酒事故件数等に関する状況を過去5年間の推移でみると、平成27年には飲酒事故件数が前年比で増加に転じ、飲酒率も5年間で2番目に高い0.6%となっています。都内の49区市における飲酒率の順位でも20位と中位に位置しています。

飲酒事故の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
飲酒あり(件)	1	5	6	2	4
飲酒なし(件)	1,105	987	833	792	676
調査不能(件)	0	2	2	0	1
1当が原付以上の事故件数(件)	1,106	994	841	794	681
飲酒率	0.1%	0.5%	0.7%	0.3%	0.6%
飲酒率順位(位)	44	20	12	41	20

※警視庁交通部資料「区市町村別各種交通事故発生状況(平成23年中～平成27年中)」による。

※飲酒率順位は、都内49区市のうち、関与率の高い方から順位をつけている。

第3章 交通安全施策の重点と方向性

区内の交通事故件数や死傷者数は減少傾向にありますが、この傾向をさらに継続し、目標の実現を図るためには、行政機関はもとより、事業者、交通関係団体、ボランティア、そして何よりも区民一人ひとりによる不断の努力が必要です。

本計画では、重点的に取り組むべき課題として、以下の5点を取り上げます。まず、少子高齢化が進展するなか、将来を担う「子ども」、増加していく「高齢者」の交通安全の確保を目指します。次に、子どもから高齢者まで幅広い年齢層が利用する「自転車」、重大事故に発展する可能性が高い「二輪車」、そして重大事故に直結する極めて悪質・危険な犯罪である「飲酒運転」対策を推進します。

生活道路や幹線道路における道路交通環境の整備など、分野ごとの各種交通安全対策を関係機関等と連携して推進します。取り組みを推進するに当たって、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた交通安全の確保等も進め、交通事故および交通事故死傷者の発生を抑制します。

1 子どもの交通安全の確保

子どもの交通事故は、発生件数、死傷者数とも減少傾向にありますが、少子高齢化の進展によって子どもの人口が減少していることを考慮すれば、依然として憂慮すべき状況です。

平成23年から平成27年までの過去5年間で、区内の交通事故による子どもの死者数は2人であり、その致死率は0.6%と全体平均の0.4%を上回っています。また、通学中の交通事故発生件数についても、過去5年間では年によって増減を繰り返し、平成27年は前年比で増加するなど、子どもを取り巻く交通環境には解決すべき課題がまだまだ多く残されています。

将来を担う子どもたちが交通事故に巻き込まれないよう、子どもの発達段階に応じたより効果的な交通安全教育を徹底するとともに、保育園や小学校などの周辺での交通環境の整備、改善を進めます。

2 高齢者の交通安全の確保

高齢化社会の進展によって全人口に占める高齢者の割合が増加しています。これに伴い、65歳以上の高齢者が関係する交通事故の比率も増加傾向にあります。

区内の高齢者の交通事故による致死率は1.1%と全体平均の0.4%の3倍近くに達し、過去5年間の交通事故の死者の4割近くを高齢者が占めています。

区内の高齢者関与事故は、過去5年間で20%前半から30%前後へと増加しており、区内人口に占める高齢者割合(21%)よりも高く推移しています。区内の高齢者人口は今後も増加することが予測されており、高齢者が関わる事故の増加が懸念

されています。

高齢者の場合、個人差はあるものの、加齢に伴い身体機能や認知機能が低下することがあります。そのため、高齢者の交通行動を踏まえた道路交通環境の整備とあわせて、高齢者が自ら身体機能等の低下に気付いてもらうための参加・体験・実践型の教育や見守り活動など、交通安全教育や地域活動等の充実に取り組みます。

3 自転車の安全利用の推進

自転車は幼児から高齢者まで幅広い年齢層が利用します。健康増進目的のサイクリング人気の高まりや電動自転車の普及など、利用形態も多様になっています。こうしたことから、区内の自転車が関係する事故が全交通事故中に占める割合も過去5年間は30%以上の高い割合で推移しています。15歳以下の子どもの自転車事故は減少傾向が認められるものの、65歳以上の高齢者の事故は増加傾向を示しています。違反別では、安全不確認などの安全運転義務違反や、交差点安全進行違反、一時不停止などの交通ルール違反が多くなっています。

幅広い年齢層の自転車利用者に対する交通安全教育・啓発を推進するとともに、指導取締りの強化、自転車走行環境の整備等に取り組み、自転車の安全利用を推進します。

4 二輪車の安全対策の推進

二輪車の交通事故は減少傾向にあるものの、一旦事故が発生すれば重大な事故につながる恐れがあります。区内では、過去5年間で二輪車の事故による死者は5人を数え、全体の22.7%を占めています。死傷者に占める死者の割合（致死率）は0.5%と四輪車や自転車に比べて高く、二輪車の交通事故は死亡事故につながる危険性が高いことを示しています。

事故多発路線に重点を置いた指導取締りや二輪車交通事故の多い交差点の改良に加え、二輪車運転技能の向上、被害を軽減するためのヘルメットの正しい装着や胸部プロテクターの着用促進に向けた啓発などに取り組み、二輪車の安全対策を推進します。

5 飲酒運転の根絶

重大事故につながる飲酒運転は、一般的な交通違反・交通事故とは異なる悪質性をもっています。都内では、飲酒運転による事故による死亡率は他の交通事故の約10倍にも及んでいます。区内の飲酒事故は、平成27年には飲酒事故件数が前年比で増加に転じ、飲酒率も5年間で2番目に高い0.6%となっています。

悪質で危険な運転に重点を置いた指導取締り、酒類提供飲食店等と連携した啓発活動などを実施し、飲酒運転の根絶を目指します。

6 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の交通安全

本計画の計画期間の最終年度には、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されます。本計画では、同大会における交通安全を確保するため、標識類の多言語化、交通機関のバリアフリー化、公共交通の利用促進、自転車利用環境の整備、無電柱化による快適な歩行者空間の確保などを進め、外国人や高齢者、障害者など、誰もが安全で円滑に移動できる環境の整備を推進します。

第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通環境の整備

1 安全・安心な生活道路の構築

(1) 歩道の整備

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

歩道の整備にあたっては、平成18年から施行されている「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年6月21日法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）および平成21年に改正された「東京都福祉のまちづくり条例」（平成7年3月16日条例第33号）、「品川区すべてのひとにやさしいまちづくり推進計画」を踏まえ、車いすでもすれ違うことのできる2m以上の幅員確保や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、バリアフリーに対応し、高齢者や障害者を含む誰もが安心して歩ける歩行空間の確保に取り組みます。

（東京国道事務所、東京都第二建設事務所、道路課）

事業区分	実施機関	平成28年度	平成29～32年度
歩道改修	東京都第二建設事務所	280m	整備促進
側溝段差解消・歩道平坦化	東京都第二建設事務所	3箇所	整備促進
視覚障害者誘導用標示設置	東京都第二建設事務所	640m	整備促進
歩道拡幅	道路課	610m（八潮団地・南大井2丁目）	整備促進
歩道改修	道路課	370m（大井1丁目・大崎3丁目）	整備促進
側溝段差解消・歩道平坦化	道路課	50箇所	整備促進
視覚障害者誘導用ブロック設置	道路課	100m	整備促進

(2) 生活道路および通学路における交通事故防止対策の推進

ア 生活道路における歩行者等の交通事故防止

生活道路における歩行者および自転車利用者を当事者とする交通事故を防止するため、最高速度30km/hの区域規制等を前提としたゾーン30の整備、道路標識の超高輝度化等の整備を進めるほか、道路管理者に対してガードレール等の設置や注意喚起のためのカラー舗装の整備を要請するなど、道路利用者で

ある歩行者および自転車利用者の視点に立った各種交通事故対策を推進します。

また、通学路における安全を確保するため、通学路等に係る関係者は相互に連携し、必要な諸対策を推進します。

(警察署)

イ 通学路等における児童等の安全確保に関する取り組み

東京都安全安心まちづくり条例に基づく「通学路等における児童等の安全確保に関する指針」(平成27年8月28日青総安第186号)により、警察署、学校等の管理者、通学路等の管理者、児童等の保護者および地域住民が連携して実施する、安全点検や登下校時の見守り活動など、通学路等における児童等の安全を確保するための取り組みを促進します。

(警察署、道路課、教育総合支援センター、土木管理課)

ウ 通学路等における交通安全点検等の推進

学校、警察署、区、保護者および地域住民が連携して、通学路における定期的な点検等を行うことによって、通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取り組みを進めます。

(警察署、道路課、教育総合支援センター、土木管理課)

(3) 市街地等の構造改善

住宅密集地において、防災上有効な公園・広場の用地取得・整備、生活道路の拡幅整備により基盤となる公共施設の整備を進めるとともに、老朽建築物等の除却や共同・協調建替えの支援などにより不燃化を促進します。都市基盤を一体的に整備することにより、地域の生活環境と交通環境を改善していきます。

(都市計画課・木密整備推進課)

事業区分	実施機関	平成28年度	平成29～32年度
密集住宅市街の整備促進	都市計画課 木密整備推進課	6地区	整備促進
都市防災不燃化の促進	都市計画課 木密整備推進課	3地区	整備促進
特定整備路線沿道不燃化の促進	都市計画課 木密整備推進課	3路線	整備促進

2 幹線道路における交通安全対策の推進

(1) 道路の整備

ア 国道の整備

安全で円滑な都市交通の確保およ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。

(東京国道事務所)

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
国道 357 号 東京湾岸道路	東京国道事務所	東京港トンネル (山側) L = 1.9 km	整備促進

イ 幹線道路の整備

都市の骨格を形成する幹線道路を整備します。また、住宅地への通過交通の進入を防ぎ、住環境を向上させるとともに、快適で安全な歩行空間を確保するため、市街地の街並みを構成する広い歩道と緑のある 2 車線の都市計画道路を中心として、道路を整備します。

(東京都第二建設事務所、道路課)

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
環状 6 号線	東京都第二建設事務所	570m	整備促進
放射 2 号線	東京都第二建設事務所	1,255m	整備促進
補助 26 号線	東京都第二建設事務所	845m	整備促進
補助 28 号線	東京都第二建設事務所	1,220m	整備促進
補助 29 号線	東京都第二建設事務所	3,445m	整備促進
補助 163 号線	道路課	65m	整備促進
補助 205 号線	道路課	120m	整備促進

ウ 生活道路の整備

生活道路の中には狭溢な道路が多くあります。区民生活にもっとも身近な生活道路の利便性や防災上の観点から、街区内交通を集め幹線道路へ接続する主要な生活道路の整備方針を検討・策定します。また、通勤、通学、散歩、買い物等の日常生活が快適に行われる空間としての生活道路を確保します。

(道路課、建築課)

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
道路の改修 (路面改良)	道路課	5,000 m ²	整備促進
道路の改修 (側溝改良)	道路課	1,000m	整備促進
細街路の拡幅 (区道)	建築課	2,200m	整備促進
細街路の拡幅 (私道)	建築課	1,500m	整備促進

(2) 交差点の改良

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

(警察署)

裏通りの交通事故が多発している交差点に、夜間高視認性舗装工事、すべり止め舗装工事、自発光式のブロック設置などの安全対策を行います。

(道路課)

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
交差点の改良	東京国道事務所	—	整備促進
	道路課	20 箇所	整備促進

3 交通安全施設等整備事業の推進

(1) 横断歩道橋のバリアフリー化

横断歩道橋のバリアフリー化は、高齢者や障害者などの利用が多い箇所で、他の横断施設が近傍になく、スロープやエレベーターの設置空間を確保できるなど、構造基準を満たす箇所において、バリアフリー法などに基づき、整備に取り組んでいきます。

(東京国道事務所、東京都第二建設事務所、道路課)

(2) 防護柵の整備

歩行者の横断歩道以外の場所での車道横断の抑止と、車両の路外等への逸脱防止を図ることにより、歩行者の安全を確保するとともに、乗員の傷害や車両の損傷を最小限にとどめるため、防護柵を整備します。

(東京国道事務所、東京都第二建設事務所、道路課)

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
防護柵 (ガードパイプ等)	東京都第二建設事務所	15m	整備促進
	道路課	500m	整備促進

(3) 道路照明の整備

道路照明は、夜間における交通安全を確保するための重要な施設です。

道路照明の整備を効果的に行うため、道路の交通量や周辺の環境に応じて平均路面輝度とその均斉度（明るさのばらつき）を設定し、各々の数値を満たすよう整備します。

また、歩行者の安全と円滑な移動を確保するため地域や街路の特性を踏まえたデザインを採用や、環境に配慮した歩道照明を設置します。

（東京国道事務所、東京都第二建設事務所、道路課）

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
街路灯 (LED化等)	東京国道事務所	205 基	整備促進
	東京都第二建設事務所	—	整備促進
	道路課	1,444 基	整備促進

(4) 道路標識等の整備

ア わかりやすい案内標識等の整備

「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（標識令）に基づき、案内標識の表示文字の拡大、英語併記等による、だれにでもわかりやすい道路標識の整備を進めます。

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、外国人旅行者を含めた全ての人が快適かつ安心して滞在できる都市の実現を目指して、道路標識の英語併記化や、ピクトグラムなどを活用した整備を進めます。

また、道路標識の乱立を解消するため、規制標識との共架による標識の整理統合を行います。

（東京国道事務所、東京都第二建設事務所、道路課）

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
道路標識（「東京みちしるべ 2020」）	東京都第二建設事務所	70 基	整備促進
区画線	東京都第二建設事務所	10,000m (更新)	整備促進
道路標識（警告・予告・通学路）	道路課	50 本	整備促進
区画線	道路課	10,000m	整備促進

イ 規制標識等の整備

一般ドライバーや歩行者にとって、見やすく、分かりやすい道路標識等を整備するため、道路交通の規模、環境等に応じて標識の整理統合、大型化、超高輝度化、街路灯などへの共架等を推進します。特に、高齢歩行者および高齢ドライバーの立場から、標識板の大型化や超高輝度反射板化を図ります。

また、道路標示についても高輝度化を図り、標識との関連において、設置位置、間隔等を充分考慮するなど標識・標示の整備と適正な維持管理に努めます。

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

(警察署)

(5) 信号機の整備・高度化

ア 歩行者感应制御式信号機の整備

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

(警察署)

イ 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。

(警察署)

ウ 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。

(警察署)

エ 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。

(警察署)

(6) 交通管制システムの高度化

ア 交通管制システムの高度化

警視庁交通管制システムは、信号制御、交通情報の収集・提供等の都内の交通管制を司るシステムであり、安全で快適な交通社会の実現に欠かせないものです。交通環境の変化や技術の進展に合わせて本システムの高度化を図ることにより、容量の拡大や機能の拡充に対応しています。

また、交通管制システムと信号機との間をつなぐ専用回線のデジタル化などの対応を進めていきます。

(警察署)

イ プローブ情報*を活用した信号制御の最適化

プローブ情報を用いて、車両感知器が設置されていない路線の交通状況を把握し、最適な信号機の秒数設定を支援するなど、信号制御の高度化を推進します。

*プローブ情報：車両の走行軌跡等の情報

(警察署)

ウ 交通情報収集・提供機能の強化

光ビーコン*や車両感知器の整備を進めて交通情報収集機能を強化するとともに、交通テレビシステムの更新を図り、交通の安全と円滑を阻害する事象の把握に努めます。

また、収集した交通情報を渋滞情報や交通事故情報として、交通情報板や光ビーコンを通じてリアルタイムにドライバーへ提供することで、心にゆと

りを持った運転や交通流の分散による渋滞緩和等を促進します。

特に、交通情報板については、従来の3色表示から7色表示のマルチカラー交通情報板に置き換えていくことで、視認性の向上などを図っていきます。

*光ビーコン：近赤外線により走行車両の車載装置と双方向通信を行う装置。車両の台数や位置などのデータをリアルタイムに収集するとともに、ドライバーに交通情報を提供する。

(警察署)

エ ITSの活用推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用したUTMS（新交通管理システム）を拡充するほか、国が行う高度化研究開発に協力していきます。

- TSPS（信号情報活用運転支援システム）

ドライバーに対し、信号交差点への到着時における信号灯火等に関する情報を事前に提供することでゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ることを目的としたシステムです。

- PTPS（公共車両優先システム）

バス等の大量公共輸送機関を優先的に走行させる信号制御を行い、大量公共輸送機関の定時運行と利便性の向上を図ることを目的としたシステムです。

- DSSS（安全運転支援システム）

運転者に周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりをもった運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故を防止することなどを目的としたシステムです。

(警察署)

オ 交通公害低減システムの整備

幹線道路の交通情報板に、渋滞情報と沿道の大気汚染状況を併せて表示し、集中する走行車両の迂回を促進するシステムの運用により、重点的な対策を必要とする地点の大気環境改善を図ります。

(警察署)

(7) その他の交通安全施設等の整備

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。

（警察署）

(8) 危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進

交通死亡事故等の重大事故が発生した場合は、同様の交通事故の再発防止を図るため、現場点検（一次点検）を実施し、必要な安全施設の整備等の検討を行って対策を講じます。

この一次点検結果を踏まえ、同様の道路交通環境にある他の危険箇所を点検（二次点検）し、当該危険箇所に必要な対策を道路管理者と連携を図りながら実施します。

（警察署）

(9) 事故多発箇所などにおける交通安全施設の整備

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

ア 信号機の多現示化

交通事故の発生また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、事故防止も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していく予定です。

（警察署）

イ 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、警察署の意見を踏まえ、交通事故防止等の必要な対策を行います。

（東京国道事務所、東京都第二建設事務所、警察署、道路課）

(10) 駐車施設の整備・拡充

ア 二輪車の駐車対策

道路交通の安全と円滑化を図るため、自動二輪車駐車施設の整備拡充に向けて、区や駐車場事業者などと連携し、駐車対策に取り組んでいきます。

(警察署)

イ 駐車場の整備

大規模小売店舗等の計画を早期に把握し、条例、要綱等により定められた適切な規模の自動車駐車場、自転車等駐車場の整備について働きかけます。

(都市計画課、土木管理課)

(11) 交通環境のバリアフリー化

バリアフリー法に基づく交通安全特定事業*を推進し、旅客施設や官公庁施設等の生活施設間の移動の円滑化を図ります。

また、高齢者、身体障害者等の安全・安心な歩行を確保するために、視覚障害者用信号機等の整備を推進していきます。

*交通安全特定事業：高齢者、障害者等が旅客施設や官公庁施設等の生活関連施設間を移動する際の利便性および安全性を高めるために実施する信号機の改良、道路標識・標示の整備、違法駐車行為の防止等を推進する事業

(警察署)

4 交通規制の実施

(1) 交通実態に即した交通規制

ア 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防止対策、渋滞緩和対策を総合的に実施します。

(警察署)

イ 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。

(警察署)

ウ 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、道路管理者と連携して、ガードレール等の設置や路側帯の整備を図り、歩行者と車両の分離対策を推進します。

(警察署)

エ 自転車対策

自転車を当事者とする交通事故防止を図るため、安全で快適な自転車利用環境の創出を図るとともに、自転車の通行環境を整備し、ネットワークの拡大化を推進します。

(警察署)

オ 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では、交差点流入部の右折車線と直進車線の間には導流帯を設けるほか、右折誘導線の設置や進行方向別通行区分規制等の対策を実施します。

(警察署)

(2) 先行交通対策

大規模な再開発や大型店舗の建設、道路、鉄道の新設等は、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など、先行交通対策を推進します。

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

(警察署)

5 自転車利用環境の総合的整備

(1) 自転車走行空間の整備

自転車交通の整序化を図るため、幹線道路や駅周辺等の自転車交通が多い道路を対象に、自転車ナビマークの設置等により、自転車ネットワーク路線整備を視野に入れた地区もしくはエリアの自転車通行環境整備を推進します。

(警察署)

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、自転車走行空間の整備を進めます。

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会会場等の周辺地区における自転車推奨ルートなど、自転車が走行しやすい空間のネットワーク化に取り組んでいきます。

(東京国道事務所、東京都第二建設事務所、道路課)

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
自転車走行環境の整備	東京国道事務所	—	整備促進
	道路課	600m	整備促進

(2) 自転車駐車場の整備

区営自転車等駐車場について、平成 13 年度から再整備・有料化を進めており、平成 27 年度末における設置箇所は 26 箇所、収容可能台数は 8,646 台となっています。

自転車等駐車場は、駅周辺での適地の確保が困難な状況にありますが、今後とも国、都、鉄道事業者等に用地提供および設置を強く働きかけます。

(土木管理課)

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
自転車等駐車場の増設・整備（区営）	土木管理課	1 箇所（765 台）	整備検討

6 渋滞対策の推進

(1) 新たなハイパースムーズ作戦

三環状道路等道路ネットワークの整備と併せ、既存の道路空間を活用した即効性のある渋滞対策を先進的なITS技術も導入した上で、主要渋滞箇所を対象に実施します。

ア ITS等を活用した交通流円滑化

信号制御の高度化・最適化、交通の誘導による交通需要の分散化、PTPSの推進

イ 道路施設等の改善

交差点の改良、右左折レーンの延伸、区画線の変更

ウ 駐車場等の有効利用

既存駐車施設を有効活用した荷さばきスペースの確保、客待ちタクシー対策の推進

エ 渋滞対策の普及・啓発

広報媒体等を活用した普及啓発の実施

(東京国道事務所、東京都第二建設事務所、警察署)

(2) 車両停車帯の整備

バス乗降時の停車によって、追い越し車両が対向車線へ出ることによる事故の防止や、後続車両がバスを追い越しできずに発生する交通渋滞の緩和のため、車両停車帯（バスベイ）の整備を進めます。

(東京都第二建設事務所)

7 公共交通機関への転換対策の推進

(1) バスロケーションシステムの整備

利便性向上を図るため、停留所での運行情報サービスの提供範囲を拡大します。

(東京都品川自動車営業所)

(2) バスレーン対策

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およ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。

(警察署)

8 その他の道路交通環境の整備

(1) 橋梁の整備

著しい交通渋滞箇所や交通事故多発箇所における、安全で円滑な交通を確保するため、橋梁の新設、拡幅および耐久力の低下や耐荷力が不足している橋梁の架け替えを行います。

(東京国道事務所)

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、新設を行います。

(東京都第二建設事務所、道路課)

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
橋梁架け替え	東京国道事務所	—	整備促進
橋梁長寿命化	東京国道事務所	—	整備促進
橋梁架け替え	東京都第二建設事務所	若潮橋	整備促進
橋梁定期点検	道路課	百反歩道橋 大森駅歩道橋	整備促進
橋梁長寿命化	道路課	勝島橋	整備促進
橋梁耐震補強	道路課	かもめ歩道橋 大森駅歩道橋 大井町駅東ロベダストリアンデッキ	整備促進

(2) 道路の緑化

ア 道路緑化の推進

街路樹の生育不良や落枝、枯損木等による、道路交通への支障や道路利用者等の危険の未然防止に努めます。

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。
(東京国道事務所)

イ 既設道路の緑化推進

都市における水と緑のネットワークを更に充実させるとともに、緑が織りなす美しい景観を維持・向上させ、道路の緑を東京の魅力として示していくことを目標に、良好な景観・環境、円滑・安全な交通、防災といった、街路樹や道路緑地の機能を確保・増進するため、既設道路でこれらの植栽・補植・補修を行い、また、そのきめ細かな維持・管理や再生を進めます。

(東京都第二建設事務所、道路課)

(3) 道路の使用および占用の抑制

道路上の工事および作業のための道路の使用および占有については、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、現場パトロール等を通じて、許可条件の遵守、保安施設の整備等の指導を進めます。

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。

(東京国道事務所、東京都第二建設事務所、警察署、土木管理課)

(4) 不法占有物件等の排除

歩行空間の確保、交通事故の防止および都市景観の確保を図るため、交通管理者と道路管理者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うとともに、町会・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。

(東京国道事務所、東京都第二建設事務所、警察署、土木管理課)

「夢のみち」事業など、道に関する行事を通じて、広く都民および道路利用者に対し、道路の役割・重要性への関心と理解を深めるため普及啓発に努めます。

(東京都第二建設事務所)

(5) 街区公園・近隣公園等の整備

品川区長期基本計画に示す都市像「次代につなぐ環境都市」の実現のため、住民のレクリエーションや憩いの場、子どもがのびのびと安全に成長できる場、防災の拠点、生物の生育の場、生き物とのふれあいの場などとしての機能を高め、特色ある公園の整備を進めます。また、身近で親しみのある公園の充実を図るため、多様な手法を活用し、地域住民のライフスタイルに応じた公園機能の更新や、区民のニーズを反映した公園づくりを目指します。

(公園課)

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
公園・児童遊園整備事業	公園課	6 箇所	整備推進
公園バリアフリー化事業	公園課	6 箇所	整備推進
公園・児童遊園維持管理事業	公園課	3 箇所	整備推進

第2章 交通安全意識の啓発

1 段階的・体系的な交通安全教育の推進

(1) 交通安全教育の指針

交通安全教育指針（平成10年9月22日国家公安委員会告示第15号）や交通の方法に関する教則（昭和53年10月30日国家公安委員会告示第3号）に基づいて、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、年齢、車両種別および業種などの対象に応じた段階的な交通安全教育を計画的に実施します。

（警察署）

(2) 学校等における交通安全教育

ア 「ヒヤリハット地図」による交通安全教育の推進

通学路や児童が普段利用している道路等で交通事故に遭う危険性がある場所を記載した「ヒヤリハット地図」を活用し、児童を対象とした交通安全指導を強化します。

（警察署、教育総合支援センター、土木管理課）

イ 保育園等における交通安全教育

保育園等では、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。

（警察署、保育課、土木管理課）

ウ 小学校・義務教育学校（前期課程）における交通安全教育

小学校および義務教育学校（前期課程）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。

（教育総合支援センター）

エ 中学校・義務教育学校（後期課程）における交通安全教育

中学校・義務教育学校（後期課程）では、小学校・義務教育学校（前期課程）での既習事項を生徒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。

(教育総合支援センター)

オ 学習指導要領等に基づく薬物乱用・飲酒等防止指導

学習指導要領等に基づき、学校教育全体を通じて薬物乱用・飲酒等防止の指導に取り組みます。

(教育総合支援センター)

カ 学校に対する交通安全情報の提供

各学校に対して、関係機関と連携して交通安全情報等を発信し、交通安全対策の充実を図ります。

(警察署、土木管理課)

キ 参加・体験型交通安全教育等の充実

保育園等を対象に人形劇や視聴覚教材等を用い、交通ルールやマナーなどが幼児・児童に分かりやすく、心に残る交通安全教育を推進します。

また、幼児向け交通安全小冊子を作成、配布し、通園時等における交通安全への習慣付けを図ります。

(警察署、土木管理課)

(3) 高齢者に対する交通安全教育

ア 高齢者クラブ等における交通安全教育

- 高齢者クラブ等の社会参加活動の場や、高齢者が多数集まる場所において、加齢に伴う身体機能の変化、高齢者の事故発生実態等を踏まえた参加・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。
- 高齢者クラブ等による自主的な交通安全活動を促進するため、交通安全教育指導者の育成を図るとともに、各種啓発活動による交通安全の呼び掛けを積極的に推進し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

(警察署、土木管理課)

イ 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、広報誌

等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。

(警察署、土木管理課)

ウ 参加・体験型交通安全教育等の充実

高齢者自ら道路横断等の体験をする「歩行者シミュレータ」の運用など、参加・体験型の交通安全教育を推進し、歩行中の交通事故防止や反射材用品等の普及を図ります。

また、高齢者交通安全PR新聞「お元気だより」を作成・配布し、交通事故発生が多い高齢者の歩行中、自転車乗用時における交通安全意識の普及啓発を行います。

(警察署、土木管理課)

事業区分	実施機関	平成28年度	平成29～32年度
高齢者交通安全モデル地区 交通安全講習	土木管理課 警察署	4回	推進

エ バス車内転倒事故防止活動の推進

高齢者に対し、バス車内での転倒事故防止を呼び掛ける活動を実施します。

また、高齢者を対象とした大型バスの乗車体験等を実施し、車内転倒事故の原因と対策等の周知を図り、大型バスに関する交通事故防止を啓発します。

(東京都品川自動車営業所)

(4) 運転者に対する交通安全教育

ア 地域、職域

地域、職域等における運転者講習会を積極的に開催するとともに、交通関係団体と連携し、効率的な交通安全教育を推進します。

(警察署)

イ 企業内

企業内で運転者教育に携わる安全運転管理者等が専門的な知識・技能を修得するため、安全運転中央研修所等における研修を奨励し、実践的な運転者教育を推進します。

(警察署)

ウ 免許取得後の教育の充実

交通情勢の変化、加齢に伴う身体機能の変化および運転技能の変化等に対応して、必要な技能と知識を習得することが求められるため、免許取得後の交通安全教育の充実を図ります。

また、運転に自信がなくなったなどの理由から、免許が不要となった方に対して、運転免許の返納および運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、高齢運転者およびその家族からの相談に適切に対応します。

(警察署)

エ その他

あらゆる機会を通じて、「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。

(警察署)

(5) 自転車の安全教育の推進

- 子どもに対して基本的な交通ルールの浸透を図る自転車安全教育を推進するとともに、保護者に対しても、自転車通行ルールの遵守についての広報啓発を推進します。
- 子どもはもとより、すべての自転車利用者に対して、乗車用ヘルメット等の交通事故の被害を軽減する器具の利用を促進していきます。
- 各年代（中学・高校生、大学生、社会人）の利用者に対して、具体的な自転車に関与した事故の発生状況や特徴、自転車の交通ルールに違反した者に対する刑事上の責任、民事上の損害賠償責任等の内容を中心とした教育を行うとともに、スケアード・ストレイト方式を用いた自転車安全教育などを推進し、ルール違反によりどのような危険が生じるかを体験させることで、安全意識の高揚を図ります。
- 高齢者に対して自転車実技教室への参加を積極的に求め、加齢による身体機能低下の自覚を促すとともに、自転車に関する知識・技能を身に付けさせます。
- 交通ボランティアおよび地域住民等と連携し、自転車の交通事故や通行方法が問題となっている地区・時間帯を中心に、自転車利用者に対する街頭指導および広報啓発を推進します。
- 交通ルールを守らない自転車利用者に対する、自転車指導警告カードおよび自転車安全マナーカード等を活用した街頭活動を強化するとともに、信号無視、一時不停止等悪質・危険な違反に対しては交通切符による取締りを実施します。

- 交通に危険を及ぼす悪質・危険な違反行為を繰り返す自転車利用者に対しては、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。
- 東京都が定めた自転車安全利用条例および自転車安全利用推進計画に基づき、自転車利用者、行政、事業者、学校、保護者などの関係者による自転車安全教育を推進します。
- 事業者による従業員への自転車安全教育が広く推進されるよう、従業員の自転車利用に関する事業者の責任、自転車に関する交通ルールや効果的な安全教育の方法等を内容とした事業者向け自転車安全利用研修用動画の活用を促進するとともに、各主体の取り組みが普及、定着するよう、講習会を開催します。

(警察署、土木管理課)

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
スタントマンを活用した 自転車安全教室（小・中学生、 一般区民）の運営	土木管理課 警察署	8 回	推進
親子自転車安全教室の運営	土木管理課 警察署	4 回	推進
自転車安全利用啓発活動の推進 （駅前等キャンペーン）	土木管理課 警察署	4 回	推進

(6) 二輪車の安全教育の推進

二輪車交通事故の態様については、単独事故が多発していることから、基本走行・法規走行主体の二輪車実技教室を実施し、安全運転技術の向上と安全意識の高揚を図ります。

また、二輪車交通事故死者の主損傷部位は、頭部および胸・腹部が高い割合を占めていることから、被害軽減対策としてライダーに対する「ヘルメットのあごひもの確実な結着」等の短期的交通安全教育や関係機関・団体と連携した「胸部プロテクター着用」を推進するなど、二輪車運転者の重大交通事故抑止対策を図ります。

(警察署)

(7) 身体障害者に対する交通安全教育

身体障害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、身体障害者の関係機関・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、身体障害者の交通安全意識の高揚を図ります。

(警察署)

(8) 外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、基本的な交通ルール等の周知に重点を置いた交通安全教育を推進します。

(警察署)

2 地域における交通安全意識の高揚

(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成

交通ボランティア活動は、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を通じて規範意識の向上とともに、地域社会の絆の強化に資することから、

- 交通ボランティアの効果的運用と活動内容の充実強化
- 学校、事業所、町会等との連携による若い世代の参加促進
- 自治体との連携による財政基盤の充実

などにより、交通ボランティア組織の拡大と活動の活性化を図ります。

(警察署)

ア 子ども対策

- 交通少年団への加入を促進するとともに、団員に対する交通安全教育、活動上の助言、指導および研修を積極的に行い、地域のリーダーとしての誇りを自覚させ、活発な団体活動を通して交通安全意識の普及・浸透を図ります。
- 交通安全協会女性部等の拡充促進と積極的な活動支援により、子どもに対する交通安全意識の浸透を図り、子どもの交通事故防止を図ります。

(警察署)

イ 若年層対策

高校生の交通安全に関わりのある地域関係者で組織する「高等学校交通事故防止連絡協議会」等の一層の拡充を図るとともに、高校生向け交通安全教育指導者用CD-ROMおよび活用マニュアル等を活用した学校教育の場における交通安全教育を積極的に推進します。

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

(警察署)

ウ 高齢者対策

- 資器材等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育によって、高齢者が加齢に伴う身体機能の変化を自覚し、安全な行動を取ることができるような指導に努めます。
- 生活サイクルポイント（商業施設や公共施設・駅などの高齢者が生活する上で必ず巡回する地点や場所）における反射材の直接貼付活動およびそれに付随するワンポイントアドバイスを推進して、一人でも多くの高齢者に対する啓発活動と反射材の普及を図ります。
- 警察職員や高齢者交通指導員等のボランティアが、高齢者宅を訪問し、個別に交通安全教育を行うほか、交差点等における高齢歩行者の保護誘導活動や高齢の自転車利用者に対する指導啓発活動を推進します。

（警察署）

警察署ごとに設けられている「高齢者交通安全モデル地区」において地域住民と一体となり、高齢者の交通安全教育活動などを集中的に行い、さらに他の地区に波及させるなど、高齢者の交通事故の減少を図ります。

（警察署、土木管理課）

「品川区高齢者交通安全教育推進委員会」の一層の充実と活性化を図り、高齢者に対する安全教育活動等を地域ぐるみで推進し、高齢者の交通事故防止を図ります。

（土木管理課）

エ 自転車利用者対策

- 自転車販売店等に働きかけ、自転車販売時の安全利用の指導やリーフレット等の配布により、交通ルールに従った安全な自転車の乗り方、車道および歩道における正しい通行方法についての啓発活動を推進します。
- 学校や高齢者施設等で自転車安全教室を開催し、自転車の交通ルールの遵守および交通マナーの向上を促進し、教室修了者に「自転車交通安全講習修了証」シールを発行することにより自転車事故の防止を図ります。
- スタントマンを活用した参加・体験型の交通安全教室を実施し、交通事故の悲惨さや、自分の身は自分で守ることを認識してもらうとともに、交通ルールを守ることがいかに大切かを理解させ、交通安全意識の向上を図ります。

（警察署、土木管理課）

(2) 地域、家庭における交通安全教育活動の推進

ア 地域

地域においては、町会・自治会等を単位とした各種講習会を実施するほか、交通安全協会等交通関係団体の活性化と指導者の育成を図り、交通安全教育が的確に行われるよう計画的な運用に努めます。

(警察署)

イ 家庭

家庭においては、親が中心となって交通の身近な話題を取り上げ、家庭で交通安全について話し合いが行われるよう、地域交通安全協会等の組織を通じて情報の提供を行い、交通ルールの普及浸透を図ります。

(警察署)

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

ア 「全国交通安全運動(春・秋)」、「TOKYO交通安全キャンペーン」等の実施

全国交通安全運動では、広く区民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、区民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進することにより、交通事故防止の徹底を図り、「安全で快適な交通社会」の実現に資することを目的として、

- 規範意識向上を図るための効果的な交通街頭活動および交通違反の指導取締りの徹底
- 広報啓発活動および交通安全教育の推進
- 関係機関・団体等との連携の強化

など、地域・職域ぐるみの交通安全運動を効果的に推進します。

(警察署、土木管理課)

イ 「品川区交通安全日」の実施

原則として毎月10日を「品川区交通安全日」に指定し、地域の交通実態に即した交通安全活動を実施します。

(警察署、土木管理課)

ウ 「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）が活発に活動を始める時期に「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。

（警察署）

毎年6月に実施される「暴走族追放強化月間」時には、区内各地域においてポスターを掲示し、広く普及啓発に努めます。

（土木管理課）

エ 「交差点アイコンタクト運動」の推進

年間を通して、車両の前照灯を日没より早めに点灯することを呼び掛けるほか、ドライバーと歩行者が相互に安全を確認する「交差点アイコンタクト運動」を広く区民に働き掛ける広報啓発活動を推進します。

（警察署、土木管理課）

(4) 交通安全点検等の推進

地域住民や道路利用者が主体となって、交通管理者、道路管理者とともに道路交通環境の点検を行うことにより、地域住民の交通安全活動への参加意欲を醸成するとともに、だれもが安全に安心して利用できる道路交通環境づくりを進めます。

（警察署）

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実

広く区民に交通安全思想の普及浸透を図り、交通安全行動の実践を定着させるため、ケーブルテレビ、ホームページをはじめ、視聴覚教材、看板、電光掲示板、ポスター、チラシ等の広報媒体、交通安全運動等のあらゆる機会を通じて、年齢層や事故状況に応じた、きめ細かく効果的な広報活動を推進します。

（警察署、土木管理課）

(2) 飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転根絶に向けた規範意識の徹底

飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転（以下「飲酒運転等」という。）の危険性や飲酒運転等に起因する交通事故の実態を周知するため、各種メディアを活用し

た広報啓発を推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、飲酒運転に関しては酒類提供飲食店等と連携して「ハンドルキーパー運動」*の普及浸透に努めるなど、飲酒運転等を許さない社会環境づくりに取り組み、飲酒運転等根絶に向けた規範意識の徹底を図ります。

また、飲酒運転を根絶するため、関係機関、民間団体、企業等と連携した「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」をはじめ、「全国交通安全運動(春・秋)」、「TOKYO交通安全キャンペーン」などを通じて取り組みを推進し、飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知するなど、飲酒運転をさせない気運を醸成し、飲酒運転の根絶を目指します。

*ハンドルキーパー運動：自動車を使ってグループで酒類提供飲食店に行く場合、グループ内で酒を飲まず、他の者を安全に自宅まで送る者（ハンドルキーパー）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動

(警察署、土木管理課)

(3) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等

- 各種キャンペーン等の機会を通じて、通学路等の周辺を通行するドライバーに対する速度抑制や子どもを交通事故から守るための広報啓発を推進します。
- 新入学期や全国交通安全運動等の機会を通じて、登下校児童の保護誘導と通学路を通行する車両に対する注意喚起を推進します。

(警察署)

(4) シートベルトおよびチャイルドシートの正しい着用の推進

シートベルトコンビンサー(衝撃模擬体験車)を活用した交通安全指導の実施や、チャイルドシートの展示を通じて、シートベルト・チャイルドシートの重要性を周知することにより着用の徹底を図ります。

(警察署、土木管理課)

(5) 夜間およ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)や夜間における歩行者や自転車の交通事故を防止するため、シール式反射材用品やスポークリフレクターなど反射材用品の活用、外出時の目立つ色の服装習慣について、広報啓発活動を強化します。

(警察署、土木管理課)

(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

自転車用ヘルメット着用の促進を図るため、ポスターやホームページ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。

(警察署、土木管理課)

(7) 幼児2人同乗用自転車の安全な利用に向けた啓発活動の推進等

幼児2人同乗用自転車を利用する場合や幼児を背負って自転車を運転する場合のルールや注意事項等について、広報啓発活動を推進します。

(警察署、土木管理課)

第3章 道路交通秩序の維持

1 指導取締りの強化

(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態等の緻密な分析に基づき、飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害等の交差点違反等重大交通事故の直接また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、また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、酒類もしくは自動車等の提供罪、同乗罪等のほか、教唆・帮助行為等の確実な立件に努めます。

(警察署)

(2) 二輪車対策の推進

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

(警察署)

(3) 自転車利用者対策の推進

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

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

(警察署)

(4) 通学路等における指導取締り

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

(警察署)

(5) シートベルト着用およ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。

(警察署)

(6) 暴走族の取締り等

- 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。
- 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。
- 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。

(警察署)

(7) 整備不良車両の取締り

ア 指導取締りの実施

整備不良車両や不正改造車の走行は、道路交通秩序を乱すとともに、排気ガスによる大気汚染、騒音等により環境悪化の要因ともなっています。また、保安基準に適合していない自動車による爆音走行や公道上での競走行行為等、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。

(警察署)

イ 不正改造車を排除する運動等

暴走族等による不正改造車の排除およびダンプカーのさし枠装着車等の整備不良車両の運行防止を図るため、定期的に街頭検査を実施するほか、「不正改造車を排除する運動」を関係機関の協力を得て実施し、不正改造車の排除について、広く一般に周知します。

(東京運輸支局)

(8) 過積載防止対策の推進

ア 過積載事犯取締り等

積載物重量制限違反については、交通公害（騒音、振動および排気ガス）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。

（警察署）

- 貨物自動車運送事業者に対する計画的な監査や公安委員会、東・中日本高速道路等からの通知により、行政処分や事業者指導を通じて適正運行を推進します。
- 積載物重量制限違反については、交通公害（騒音、振動および排気ガス）の要因となるほか、重大交通事故に発展する危険性が大きいことから、重点的な指導取締りを実施します。
- 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。

（東京運輸支局）

イ 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車両の通行申請があった場合、車両の構造（寸法・重量等）または車両に積載する貨物が特殊であるなど、やむを得ないと認めるときは、申請に基づいて経路・時間等について必要な条件を付して、通行を許可しています。

（土木管理課）

ウ 過積載防止対策連絡会議等

「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。

（東京運輸支局）

(9) 交通取締り用装備資器材の整備拡充

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

（警察署）

(10) 自動車排出ガスおよび騒音の取締り

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

（警察署）

- 生活環境保全の基礎資料とするため、自動車排出ガスによる公害現象を調査します。
- 自動車公害の改善策の基礎資料とするため、騒音規制法および振動規制法に基づき、自動車騒音・振動・交通量の調査を区内で実施します。

（環境課）

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
自動車排出ガス調査（大気汚染の測定）	環境課	通年測定場所 2 地点 （平塚橋交差点、大井中央陸橋 下交差点）	推進
自動車騒音振動調査	環境課	自動車要請限度調査（11 地点） 自動車騒音常時監視調査（5 地点）	推進

(11) 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、関係業界およ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。

（東京運輸支局、警察署、消防署）

2 悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化

(1) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進

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

（警察署）

(2) 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進

飲酒運転や危険ドラッグを使用しての運転等悪質かつ危険な運転行為による死傷事故等については、危険運転致死傷罪等あらゆる法令の適用を視野に入れた厳正な捜査を推進します。

また、ひき逃げ事件については、迅速かつ的確な初動捜査を徹底するとともに、各種交通鑑識資機材に加え、防犯カメラやドライブレコーダー等を効果的に活用し、被疑者の早期検挙を図ります。

さらに、自動車の使用者等による悪質な違反行為の下命・容認事件、自動車整備事業者等による不正車検事件、交通事故を偽装した保険金詐欺事件等の交通特殊事件についても厳正な捜査を推進します。

(警察署)

(3) 科学的な交通事故事件捜査の推進

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

(警察署)

3 駐車秩序の確立

(1) 違法駐車取締り

ア 使用者責任の追及等

放置車両確認機関の適正かつ効果的な運用を図り、運転者責任が追及できない場合は、放置違反金制度による「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。

(警察署)

イ 重点的取締り

違法駐車の実態に応じ、重点的に取締りを行う場所や時間帯などを定めた「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。

(警察署)

(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進

荷さばき車両に配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およ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。
(警察署)

(3) 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。
(警察署)

(4) 路外駐車場の整備と利用向上対策

- 再開発事業や、大規模小売店舗の計画を早期に把握し、適切な規模の駐車場、二輪車駐車場、駐輪場、荷さばき場の整備についての働き掛けを行います。
- 商店街など地域ぐるみで車両を放置しない、させないよう呼びかけを行います。
(警察署、土木管理課)

(5) 違法駐車等防止活動の推進

「品川区違法駐車等の防止に関する条例」に基づき、安全で快適な生活環境を確保するため、各交通安全協会の協力を得て、区内4か所の違法駐車等の防止重点地域において、商店等や違法駐車車両に対する協力要請・注意の呼びかけ、チラシ配布等による指導啓発活動を実施します。

(警察署、土木管理課)

(6) 自動車の保管場所確保の徹底

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

(警察署)

(7) 放置自転車対策の推進

駅前や商店街等の放置自転車・バイクなどは、歩行者の安全な通行の妨げになるばかりでなく、消防車や救急車などの緊急車両の活動や、災害時の避難誘導、都市景観の上からも大きな支障となっています。このような駅周辺等の放置自転車などを解消するために、「品川区自転車等の放置防止および自転車等駐車場の整備に関する条例」に基づき、次の施策を進めます。

- 鉄道事業者、百貨店・スーパー、銀行等自転車利用者の発生する事業者に対し、自転車等駐車場の整備、新設を積極的に働きかけます。
- 自転車やバイクの利用者に自転車等駐車場の利用を促します。
- 関係機関・団体の連携を強化し、自転車利用者のルールの徹底を図ります。
- 毎年10月に、都と品川区が共催し、幅広い関係機関・団体の協賛を得て、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を展開し、自転車利用のルール確立およびマナーの向上のための啓発を行い、自転車駐車場の利用促進を図るとともに、放置自転車の発生の防止を図ります。
- 自転車等駐車場の設置、放置自転車の撤去、放置防止指導啓発の3つの対策を実施し、放置自転車の減少に努めます。

(土木管理課)

第4章 安全運転と車両の安全性確保

1 安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実

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の促進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。

(警察署)

(2) 二輪車事故防止対策の推進

ア 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および胸部プロテクターの着用促進を図ります。

(警察署)

イ セーフティライダー・コンテストの実施

二輪車関係機関およ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または個人で参加し、一定期間内に無事故・無違反を達成する「セーフティライダー・コンテスト」への積極的な参加勧奨を推進して、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。

(警察署)

ウ 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し、交通安全意識の高揚を図ります。

(警察署)

エ 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、二輪運転者が利用する事業所、学校等から成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。

(警察署)

(3) 貨物自動車事故防止対策の推進

ア トラックストップ作戦等を通じた広報啓発活動

主要道路等において、関係機関・団体等との連携により、トラック運転者に対する交通事故防止の啓発活動に努めます。

(警察署)

イ 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。

(警察署)

(4) 安全運転管理の充実

ア 安全運転管理者および副安全運転管理者

安全運転管理者およ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および運転者に対する交通安全教育に必要な知識、技能等の講習を充実し、その資質と管理技能の向上を図ります。

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

(警察署)

イ 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。

(警察署)

(5) 交通労働災害の防止

ア 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および走行管理の実施、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およ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。

(品川労働基準監督署)

イ 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。

(品川労働基準監督署)

ウ 安全でゆとりのある運転を目指す運動の展開

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

(品川労働基準監督署)

(6) 労働条件の適正化

ア 労働条件に関する監督・指導

自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図り、併せて交通事故の防止に資するため、自動車運転者を使用する事業場に対して、労働基準法等の関係法令並びに「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。）等に基づき、監督・指導を実施し、「改善基準」による労働時間管理の徹底、労働条件の改善を図ります。

また、関係法令違反により交通事故を発生させる等問題のある事業場については、必要に応じ司法処分を行う等、厳格に対応します。

（品川労働基準監督署）

イ 自動車運転者の労働時間等の改善対策

自動車運転者の労働条件を改善するためには、関係業界および各事業場において改善意欲の醸成を図ることが肝要なことから、自主的な労務改善が促進されるよう、関係業界等に対する指導および助言を行います。

（品川労働基準監督署）

ウ 関係行政機関との連携強化

「改善基準」の履行確保を図り、あわせて交通事故の防止に資するため、警視庁、関東運輸局東京運輸支局、東京労働局の三者で構成されている「自動車運送事業に係る関係行政機関連絡協議会」の運営を通じて、協力体制の更なる強化を図るとともに、運輸関係機関との間における「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度」および「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。

（品川労働基準監督署、東京運輸支局、警察署）

(7) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実等

ア 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、乗務前の点呼においてアルコールチェックを徹底させるなどして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。

（東京運輸支局）

イ 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、監査対象の重点化および新たな監査方法の導入等により、効率的、効果的な指導監督に取り組みます。
- 事業者団体等関係団体を通じた指導についても、あわせて取り組みます。
- 自動車運送事業者に対して、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り輸送の安全のレベルアップを図る仕組み）の浸透・定着を図ります。
- 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。

（東京運輸支局、警察署）

ウ 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します。
- 収集した事故情報の分析を行うとともに、その結果の有効活用を図ります。
- 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。
- 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。

（東京運輸支局、警察署）

エ 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。

- 事故を惹起した運送事業者の運行管理者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。

(東京運輸支局)

オ 事業用自動車運転者に対する安全教育、適性診断受診の徹底

事業用自動車の運転者には、事業者が運転者に安全教育を実施する場合の教育指針（平成 13 年 8 月 20 日国土交通省告示第 1366 号および平成 13 年 12 月 3 日国土交通省告示第 1676 号）を周知徹底するとともに、事業者に対し、事故惹起運転者、初任運転者、高齢運転者に対する特別な教育、適性診断の受診等の徹底を図ります。

(東京運輸支局)

カ 運行管理の高度化および先進安全自動車（A S V）の導入に対する支援

A S V（先進安全自動車）、運行管理の高度化機器（デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダー）、過労運転防止機器の導入を支援し、事故防止を図っていきます。

(東京運輸支局)

キ 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。

(環境課)

自動車運送事業者に対し、エコドライブの普及を図ります。

(東京運輸支局)

ク 「事業用自動車総合安全プラン 2009」に基づく対策の実施

「事業用自動車総合安全プラン 2009」に基づき、関東運輸局管内の事故件数および死者数の数値目標を達成するため、関係機関、団体との緊密な連携のもと、交通安全対策を推進します。

(東京運輸支局)

ケ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

利用者が安全性の高い貨物自動車運送事業者を選択することができるようにするとともに、貨物自動車運送事業者全体の安全性向上に資するものとして、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が実施している、「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（Gマーク制度）を、促進します。

また、国、地方公共団体および民間団体において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努めます。

（東京運輸支局）

2 車両の安全性の確保

(1) 自動車検査施設の整備

自動車検査独立行政法人は、自動車の安全確保と環境保全のため、厳正かつ公正・中立に保安基準適合性の審査業務に当たることとし、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およ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および不正受検の防止や検査情報の有効活用）を図ります。

（東京運輸支局）

(2) 指定自動車整備事業（民間車検）制度の充実・強化

ア 指定工場の拡大

優良な設備、技術およ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。

（東京運輸支局）

イ 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・監督に努めます。

（東京運輸支局）

(3) 自動車の点検・整備の徹底

ア 定期点検整備等の充実

- 関係機関、関係団体の協力を得て、「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箇月間を「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。

（東京運輸支局）

イ 不正改造車の排除

- 関係機関、関係団体の協力を得て、「不正改造車を排除する運動」を、年間を通じて実施します。
- 6月1日から30日まで（予定）の1箇月間を「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。
- 不正改造車を対象とした街頭検査を実施し、不正改造車の排除に努めます。

（東京運輸支局）

ウ 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およ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。
- 整備管理者に対しては、点検・整備に関する知識およ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。

（東京運輸支局）

(4) 自動車整備事業対策

ア 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およ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。

(東京運輸支局)

イ 自動車分解整備事業の適正化および指導

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

(東京運輸支局)

(5) 自転車の点検整備等の啓発

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

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

(警察署、土木管理課)

東京都が定めた自転車安全利用条例およ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。

(警察署、土木管理課)

第5章 救助・救急体制の整備

1 救助・救急体制の充実

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

(消防署)

(1) 救急事故現場およ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。

(消防署)

イ 高度処置救急体制の充実

救急救命士およ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、拡大処置の技術認定者の養成および体制の整備を推進していきます。

(消防署)

(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）を計画的に増強します。

また、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。

^{*}非常用救急車：多数の傷病者が発生した場合また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

(消防署)

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（FAST^{*1}）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。

緊急通報システム（HELP^{*2}）からの通報についても、効果的な救急車等の運用を継続していきます。

^{*1}FAST：Fast Emergency Vehicle Preemption Systems の略

^{*2}HELP：Help system for Emergency Life saving and Public safety の略

（消防署）

(3) 救急医療機関との連携強化

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。

（消防署）

(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。

（消防署）

イ 消防救助機動部隊の充実

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。

（消防署）

ウ 民間患者等搬送事業者との連携

大規模な救急事象の発生に備えて、民間患者等搬送事業者との効果的な連携を図ります。

（消防署）

エ 東京DMATと連携した救助・救急体制の強化

東京DMAT*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DMATが救命処置、トリアージおよ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DMAT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。

*東京DMAT (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、一刻も早い救命措置等を行う災害医療派遣チーム
(消防署)

(5) 応急手当等の普及啓発の推進

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およびポスター作成等を行い、積極的に応急手当の普及啓発を行います。

(消防署)

(6) 東京消防庁救急相談センターの利用促進および運営体制の強化

真に救急車を必要とする区民に対して、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、区民の相談に応じて緊急受診に関する医学的な助言や医療機関案内等を行う「東京消防庁救急相談センター」の利用を促進します。

(消防署)

第6章 被害者の支援

1 交通事故相談業務の充実

(1) 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。

(警察署)

(2) 交通事故相談所の運営

交通事故にともなう賠償問題については、損害額の算定、調停、訴訟の手続きなど法律の専門分野に関する知識の活用が不可欠です。また、生活問題についても、被害者の生活支援制度が十分に整備されていないなど、問題の適正な解決や生活の自立更生を期するには、公的機関による相談指導が欠かせない現状です。このため、次のような相談体制の充実、強化を図ります。

ア 助言指導活動の充実

相談効果向上のため、事案の解決まで一貫した継続指導体制を確立するとともに、相談担当者の資質の向上（研修、研究会）による相談活動の充実を図ります。

イ 広報活動の充実

各種広報媒体を活用し、相談業務の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

(品川交通事故相談所)

品川交通事故相談所 (東京都交通安全協会)	体制：弁護士1名、相談員2名、事務員1名 相談日：月～金 受付時間：午前9時～午後4時 所在地：品川区広町2-1-36（区役所第三庁舎3階） 電話：5742-2061
--------------------------	---

2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度

交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を活用するほか、特に、ひき逃げ事件の被害者、交通死亡事故事件の遺族、交通重傷事故事件の被害者などに対しては、その要望を確認した上で、捜査の進展状況、被疑者の検挙、逮捕被疑者の処分等について適時適切な連絡を行い、必要な情報を提供することにより、被害者を支援します。

(警察署)

3 公共交通事故による被害者等に対する支援

(1) 平時における取り組み

ア 被害者等への支援体制の整備

公共交通事故被害者支援室において、被害者等から相談を受け付けるとともに、被害者等への支援に携わる職員に対する教育訓練の実施、関係機関等とのネットワーク形成等を実施します。

(東京運輸支局)

イ 事業者における支援計画作成の促進

公共交通事業者による被害者等支援計画作成ガイドラインに基づき、事業者に対して計画の策定を促すなど、被害者等に対する支援の充実に向けて取り組みます。

(東京運輸支局)

(2) 事故発生時の取り組み

事故発生直後の対応として、被害者等に対する窓口を設置し、安否情報・事故情報等の提供に関する被害者等からの要望を、関係行政機関、公共機関、区および事業者に伝えること等を通じて、被害者等に役立つ情報を収集・整理し、正確かつきめ細やかな情報を適切に提供します。

また、被害者等が事故現場において行う安否確認等の活動のために必要な支援が確保されるよう、被害者等からの要望を事業者等に伝えて必要な対応を要請し、現場における受入体制等に関する情報を被害者等に提供するなど、被害者等への窓口を通じて、被害者等からの問合せ・相談に的確に対応します。

(東京運輸支局)

4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進

(1) 原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く区民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

（東京運輸支局）

(2) 自転車損害賠償保険への加入促進

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

（警察署、土木管理課）

第7章 災害に強い交通施設等の整備および災害時の交通安全の確保

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いため、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。

このため、国土交通省が定める「橋、高架の道路等の技術基準」に基づき、橋梁の耐震性向上対策（橋脚の耐震補強およ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（橋脚の耐震補強および落橋防止構造の強化）を継続して実施します。

（東京国道事務所）

(2) 公共交通機関

都営バスにおいては、災害に備えた以下の対策を実施します。

ア 情報伝達訓練および防災訓練の実施

引き続き、事故や災害発生時に迅速に対応できるよう、大規模な事故や災害発生を想定した、情報伝達訓練および防災訓練を実施していきます。

また、訓練内容をより実践的なものとし、事故や災害等への対応能力の向上を図っていきます。

イ 緊急時の連絡体制

バス車内に、運行中でも緊急放送を提供できる緊急警報装置や緊急時に連絡できるデジタルMC A無線（車載無線機）を設置しています。

ウ 避難誘導マニュアルの整備

地震等の災害発生時に、利用者の安全を第一に避難誘導できるようマニュアルを整備して、乗務員に携帯させます。

（東京都品川自動車営業所）

(3) 電線類の地中化の促進

ア 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。

(東京国道事務所)

イ 無電柱化

都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るため、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。

都は、「東京都無電柱化推進計画」(平成 26 年 12 月策定)に基づき、平成 31 年度までにセンター・コア・エリア*内の計画幅員で完成した都道において、無電柱化の完了を目指していきます。臨海部においては、競技会場周辺の臨港道路等の無電柱化を推進します。

*センター・コア・エリア：おおむね首都高速中央環状線の内側のエリア

(東京国道事務所、東京都第二建設事務所)

オリンピック・パラリンピックが平成 32 年度に東京で開催されることが決定したことに伴い、競技施設建設地として予定されている大井ふ頭中央海浜公園周辺で、無電柱化やバリアフリー化などの環境整備を進めます。

(道路課)

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
オリンピック・パラリンピック施設周辺 無電柱化事業	道路課	電線共同溝整備工事 (1,030m) 道路詳細設計委託 引込連系管設計委託	推進

(4) 災害に備えた道路情報ネットワーク網構築

事故およ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。

(東京国道事務所)

2 災害時の交通安全確保

(1) 緊急通行車両等の交通確保

ア 第一次交通規制の実施

環状7号線から都心方向へ流入する車両の通行禁止、環状8号線から都心方向へ流入する車両の通行抑制およ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。

（警察署）

イ 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。

（警察署）

ウ 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、（公財）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。

（警察署）

エ 緊急道路障害物除去

災害時、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等から落下したガレキなどの障害物の除去およ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、関係機関および協力業者と連絡を密にし、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。

（東京都第二建設事務所、道路課）

(2) 信号機の滅灯対策

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および警察による各種活動を通じて被害の拡大防止が必要となる一方で最低限の交通管理機能を維持するため、交差点等での交通整理も必要です。

そのため、幹線道路上の信号交差点に信号機用非常用電源設備（自動起動式発動発電機およ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。

（警察署）

(3) 救急活動等

ア 消防救助機動部隊の活用

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

（消防署）

イ 民間患者等搬送事業者との連携

大規模な救急事象の発生時において、民間患者等搬送事業者との連携を図ります。

（消防署）

(4) 大規模事故時等の交通規制の実施

大規模事故時等には、社会的混乱や交通の混乱等の発生が予想されるため、事故現場およ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。

（警察署）

(5) 災害への備えに関する広報啓発

大震災発生時における交通規制計画に基づいて「環状7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また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。

（警察署）

第8章 鉄道および踏切の交通安全

1 鉄道交通環境の整備

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

実施機関	事業案内
JR東日本	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全の確保を図るため、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行っています。 ● ホーム転落を防ぐための安全対策を始めとして、列車衝突や火災、脱線等の重大事故の発生を防ぐため、駅施設等の保安対策に万全を期しています。
東急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両、軌道、電車線、通信ケーブル、信号保安装置、トンネル、橋梁など鉄道施設の点検を定期的を実施し、不具合や故障の未然防止に努めています。 ● ホームドアや駅非常停止ボタンを始めとしたホーム上の安全対策や踏切障害物検知装置などの踏切道内の安全対策など、鉄道施設等での事故防止対策を推進しています。 ● 鉄道施設内等でのテロ等防止のため、駅構内や踏切に監視カメラを設置しており、列車内への監視カメラ設置を推進しています。
京急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 一部の駅でPTC制御を採用しているものの、各信号扱所では手動でこの操作を実施し、安全運行と異常時におけるダイヤ乱れの早期回復に努めており、鉄道従業員の教育・指導を積極的に行い、重大事故の発生を防止するとともに、スキルアップを図り、安全性向上を図っています。 ● 隧道、橋梁はじめ電車線やケーブル、車両の点検を定期的を実施し、鉄道施設等の安全対策に万全を期しています。

ア 線路保守ほか、駅建物等の耐震化等

実施機関	事業案内
J R 東日本	<ul style="list-style-type: none"> ● 線路施設の保守を実施基準に基づき実施するとともに、豪雨によるトンネル内への浸水防止、省力化軌道、重軌条化、ロングレール化、P C まくら木化および路盤改良等の軌道強化を行います。また、駅本屋等建物の耐震補強工事を推進します。
東急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 線路施設の保守を実施基準に基づき実施するとともに、重軌条化、P C まくら木化、ラダーまくら木化（車両の動揺や軌道の変位を軽減）等を実施します。 ● レール探傷車を用いてレール内部の傷を確認するなどして、レールの健全性を保っています。 ● 高架橋、橋梁、トンネル、駅施設の耐震補強工事を実施しています。
京急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 線路施設の保守においては、軌道の重軌条化、P C まくら木化および路盤改良、軌道整備等の軌道強化を実施基準に基づき実施するとともに、異常時等の対応も図っています。 ● 駅建物等の耐震補強工事を推進します。

イ ホームドア・ホーム柵の整備

実施機関	事業案内
J R 東日本	<ul style="list-style-type: none"> ● ホームにおける事故防止対策と安全性向上および輸送障害の減少を目的として、平成 22 年に J R 山手線恵比寿駅、目黒駅に可動式ホーム柵を先行設置した後、平成 27 年度末までに J R 山手線全 29 駅中 23 駅に導入しました。 ● 今後、順次 J R 山手線他駅にも導入を進めていくとともに、乗降人員や視覚障害者の利用が多い駅を優先に J R 山手線以外の駅への整備を推進していきます。
東急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 線路転落事故や人身事故の発生件数や乗降人員などを考慮し、2020 年の設置完了を目標として、東横線・田園都市線・大井町線の全駅にホームドアを順次設置していきます。
京急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● ホームの安全性を向上させるために、旅客動向等を考慮した転落防止策等を実施しており、利用者 10 万人以上の駅については、内方線付 J I S 規格点状ブロックを整備促進し、利用者 10 万人未満の駅は、現状の点状ブロックに内方線の追加整備を進めています。（2016 年 3 月現在、全線進捗率：50 駅/68 駅 73.5% 10 万人以上の 4 駅は除く） ● ホームドア・ホーム柵の整備については、一日あたりの乗降人員が 10 万人以上の駅を優先的に整備すべく検討を進めています。

(2) 運転保安設備等の整備

実施機関	事業案内
J R 東日本	<ul style="list-style-type: none"> ● 急曲線における速度超過防止用 A T S 装置（自動列車停止装置）等の設置を推進するなど、運転保安設備の整備・充実を図ります。 ● A T C 装置（自動列車制御装置）の高機能化を進めるとともに、信号保安設備強化を行い、災害に強い設備、故障しにくい設備を整備し、列車の安全・安定輸送を推進します。
東急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道線全線に A T C 装置（自動列車制御装置）もしくは A T S 装置（自動列車停止装置）を設置しており、すべての急曲線において速度超過防止機能が備わっています。 ● 異常発生時には防護無線装置により警報信号を周囲の列車に発信し、受信した列車の運転士が非常ブレーキをかけることで、列車を緊急停止させています。
京急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 品川駅信号制御装置（継電連動装置、A T S 地上装置）等を 2017 年度中に更新します。今後も信号保安設備の安全安定性のさらなる強化を進めます。

(3) 利用しやすい駅施設等の整備

区内鉄道駅ホームにおける転落事故を防止し、視覚障害者や高齢者を含む、すべての人々が安心して安全に車両への乗降を行うための内方線付点状ブロックならびに可動式ホーム柵の設置に対して、その費用の一部を補助することにより、福祉のまちづくりの推進を図ります。

(都市計画課)

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
鉄道駅可動式ホーム柵整備助成	都市計画課	J R 京浜東北線大井町駅 東急大井町線中延駅	推進

ア 駅のバリアフリー化

実施機関	事業案内
J R 東日本	<ul style="list-style-type: none"> ● 障害者や高齢者をはじめ、だれでも容易に移動できるエレベーター等垂直移動設備の改良・新設を行うとともに、可能な限りホームから公共通路に至るルートを整備し、バリアフリーを推進します。
東急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 段差の解消が必要とされた 97 駅全駅で、バリアフリールートを整備を完了しており、さらなるシームレス化を進めています。
京急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 障害者や高齢者等の利用者が安全で快適に利用できるよう、各種設備の整備を国および関係自治体の協力を得ながら積極的に進めており、「バリアフリー新法」の基本方針に基づき全対象駅で完了しています。

イ 視覚障害者ブロック、案内標示等の整備

実施機関	事業案内
J R 東日本	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者をはじめ、だれもが利用しやすいよう、サインの更新と大型化、誘導ラインの敷設を行います。また、駅名標の改修、乗換案内標への路線アルファベット表記、路線標への駅番号表記等を推進し、わかりやすい案内表示の改善を継続して行います。 ● 視覚障害者誘導用ブロックや2段手摺り、多機能トイレの設置を進めるとともに、弱視者が識別しやすい階段表示を整備するほか、ホーム上の旅客安全対策として、足元注意の自動放送、列車非常停止装置等を設置します。
東急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 構造が複雑な駅では、施設の場所や現在地を点字で案内する触知案内板を設置しており、一部音声案内付きのものもあります。今後は、音声案内がない触知案内板への音声追加を引き続き進めていく予定です。駅名標の4カ国語表記(日英中韓)、駅番号表記はすべての駅で実施済みです。 ● ホーム上では、どちらがホームの内側か分かるように、点状ブロックの内側に凸型の線(内方線)のある点状ブロック(ホーム縁端警告ブロック)を敷設しています。
京急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 視覚障害者用誘導ブロックや音響音声案内装置は全駅に適切に整備しており、駅名、案内サインなどの案内表示板の多言語化についても順次進めています。 ● 駅構内での異常時に備え、異常報知装置を全駅で設置し、事故防止に努めています。

ウ 車両の整備

実施機関	事業案内
J R 東日本	<ul style="list-style-type: none"> ● バリアフリーに関する車いすスペースの設置、点文字・文字、音声等による運行情報の提供など、利用者の移動に制約を生じないように、鉄道車両のバリアフリー化を推進します。
東急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 車いすスペースの設置、各ドアへ点字シールと黄色の視認性向上テープ貼付、ドア開閉時にチャイム音・ドア開閉動作開始ランプによる案内、文字・画像・音声などによる駅情報・運行情報の提供、車両と駅ホームの段差縮小など、利用者に制約を生じないように、鉄道車両のバリアフリー化を推進しています。
京急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗降口の床面は滑りにくい材料を用いて配色による識別を行っています。また、戸閉開閉チャイムと表示灯を設置しています。客室には、1列車2か所に車いすスペース、各所に手すりを設置しているほか、優先席を設置して配色による明確化を行っています。さらに、種別・行先・次駅を表示する設備や弱冷房車を設置しています。車体には、連結部の転落防止設備、行先・種別を表示する設備を設置しています。これらにより、鉄道車両のバリアフリー化を推進しています。

2 踏切道の立体交差化および構造改良の促進

踏切道の立体化や改良等、安全施設の積極的な推進により、近年は区内の踏切事故の発生はありません。しかし、整備すべき踏切道は残されており、東京都等の関係機関と連携して、さらなる踏切道の立体化の促進、構造の改良、保安設備の整備等の対策を推進し、踏切事故の防止に努めます。

- 道路交通の安全性の向上と円滑化を図るため、幹線道路と鉄道との立体交差化の促進を図ります。
- 遮断時間が特に長い踏切道や交通量が非常に多い踏切道などにおいて、まちづくりと関連させながら、構造改良、立体化を図ります。

(鉄道事業者、都市開発課、道路課)

事業区分	実施機関	平成 28 年度	平成 29～32 年度
京浜急行線(品川駅～新馬場駅)連続立体交差化	鉄道事業者 都市開発課 道路課	京浜急行線連続立体交差化 まちづくり側道等調査委託	推進

3 踏切保安設備の整備および安全を図るための措置

(1) 踏切保安設備の整備推進

実施機関	事業案内
JR東日本	<ul style="list-style-type: none"> ● 踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行います。 ● 踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。 ● 自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等により、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。 ● 高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。
東急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道線の全踏切を対象として、歩行者も検知しやすい障害物検知装置の新設・更新を実施しています。 ● 踏切付近の道路状況に応じて、どの角度からでも視認しやすい全方位型踏切警報機を導入しています。
京急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車および歩行者の交通量を勘案して、必要に応じ高機能化した障害物検知装置、全方位警報灯への更新等により、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

(2) 踏切事故防止に関する広報・啓発

実施機関	事業案内
JR東日本	<ul style="list-style-type: none"> ● 踏切道通行者に対し、遮断機くぐり、直前横断の危険性、また、自動車運転者には落輪時における非常信号等の緊急措置の周知徹底など、安全喚起を呼びかける広報活動を推進します。 ● さらに、春・秋の全国交通安全運動等の機会に、踏切事故防止キャンペーンとして、踏切設備の点検や、啓発用品の配布等による広報活動を実施し踏切の安全確保を図ります。
東急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 踏切事故防止に関する広報・啓発については、ホームページやポスターなどを使用し、踏切での安全を確保するためには、利用者の協力が不可欠であることを呼びかけています。さらに、渡り残りの多い踏切や線路脇の施設の壁面で、看板やイラストにより利用者への呼びかけと協力依頼を行っています。 ● また、踏切事故未然防止のため、踏切支障報知装置・非常ボタン・障害物検知装置など踏切安全対策の取り組みもさまざまな媒体を使用し、利用者に伝えています。
京急電鉄	<ul style="list-style-type: none"> ● 毎年安全報告書を作成し、安全に対する取り組みを冊子ならびにホームページにて掲載し、利用者からの意見・要望等を聞いています。 ● さらに、全国で実施される交通安全運動に参加し、沿線住民に事故防止の啓発を行っています。また1978年から毎年、春の全国交通安全運動の一環として、沿線の小学校を対象に、事故防止啓発グッズを配布しています。

關係資料

品川区交通安全対策会議条例

制定	昭和46年 4月 1日	品川区条例第 8号
改正	昭和48年10月 1日	品川区条例第34号
改正	昭和52年10月15日	品川区条例第27号
改正	昭和55年 3月31日	品川区条例第13号
改正	昭和62年 3月30日	品川区条例第21号
改正	平成 8年10月28日	品川区条例第45号
改正	平成17年12月 9日	品川区条例第45号

(設置)

第1条 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第18条第1項の規定に基づき、品川区交通安全対策会議（以下「会議」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 品川区交通安全計画を作成し、およびその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、品川区の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、およびその施策の実施を推進すること。

(会長および委員)

第3条 会議は、会長および委員25人以内をもつて組織する。

- 2 会長は、区長をもつて充てる。
- 3 会長は、会務を総理し、会議を招集する。
- 4 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、関係行政庁の職員および区に勤務する職員のうちから、区長が任命または委嘱する。
- 6 委員は、非常勤とする。

5項…一部改正〔昭和55年条例13号〕、1項・2項・5項…一部改正〔平成8年条例45号〕

(特別委員)

第4条 会議に特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、東日本旅客鉄道株式会社、首都高速道路株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから区長が委嘱する。
- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは解職されるものとする。
- 4 特別委員は、非常勤とする。

2項…一部改正〔昭和62年条例21号〕、1項…一部改正〔平成8年条例45号〕、2項…一部改正〔平成17年条例45号〕

(幹事)

第5条 会議に幹事31人以内を置く。

- 2 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから区長が任命または委嘱する。
- 3 幹事は、会議の所掌事務について、会長、委員および特別委員を補佐する。
- 4 幹事は、非常勤とする。

1項…一部改正〔昭和55年条例13号・平成8年45号〕

(議事等)

第6条 前各条に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮つて定める。

本条…一部改正〔平成8年条例45号〕

付 則

この条例は、公布の日から施行する。

付 則 (昭和48年10月 1日条例第34号)

この条例は、公布の日から施行する。

付 則 (昭和52年10月15日条例第27号)

この条例は、公布の日から施行する。

付 則 (昭和55年 3月31日条例第13号)

この条例は、昭和55年 4月 1日から施行する。

付 則 (昭和62年 3月30日条例第21号)

この条例は、昭和62年 4月 1日から施行する。

付 則 (平成8年10月28日条例第45号)

この条例は、公布の日から施行する。

付 則 (平成17年12月 9日条例第45号)

この条例は、公布の日から施行する。

品川区交通安全対策会議運営要綱

制定	昭和46年	5月12日
改正	平成16年	4月 1日
改正	平成17年	4月 1日
改正	平成18年	7月19日
改正	平成19年	4月 1日
改正	平成20年	3月31日
		品川区要綱第243号
改正	平成21年	3月27日 部長決定
		品川区要綱第 98号
改正	平成24年	3月31日 部長決定
		品川区要綱第 69号
改正	平成27年	3月6日 部長決定

(目的)

第1条 この要綱は、品川区交通安全対策会議条例（昭和46年 4月品川区条例第 8号）

第6条の規程に基づき、品川区交通安全対策会議（以下「会議」という）の議事その他の運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

(招集)

第2条 会議は、必要に応じ会長が招集する。

2 委員は、必要があると認めるときは、会議に付議すべき事項及び理由を付して、会長に会議の招集を求めることができる。

3 会長は、会議を招集するときは、会議の日時、場所及び議題を定め、委員に通知しなければならない。

(組織)

第3条 会議は、別表（一）に定める者により構成する。

(議事)

第4条 会長は、会議の議長となる。

2 会議は、委員の3分の2以上の出席をもって成立するものとする。

3 会議の議事は、出席委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員及び特別委員以外の者の出席を求め、その意見をきくことができる。

(会議の議事録)

第5条 会長は、会議について議事録を作成し、次の事項を記載しなければならない。

(1) 会議の日時及び場所

(2) 出席した委員の職名及び氏名

(3) 議事の件名及び概要その他必要と認める事項

(幹事会)

第6条 幹事会は、別表（一）に定める者により構成する。

2 幹事会は、会長の指示により品川区防災まちづくり部長が招集する。

3 品川区防災まちづくり部長は、特定の機関にのみ関係する事項について関係幹事による会議を開催することができる。

(庶務)

第7条 会議の庶務は、品川区防災まちづくり部土木管理課において処理する。

付 則

この要綱は、昭和46年5月12日から施行する。

付 則

この要綱は、平成16年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成17年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成18年7月19日から施行する。

付 則

この要綱は、平成19年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成20年3月31日から施行する。

付 則

この要綱は、平成21年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成24年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成27年4月1日から施行する。

別表 (一)

名 称 品川区交通安全対策会議

構 成

会 長 品川区長

委 員	東京国道事務所長	品川区副区長
	東京運輸支局長	品川区企画部長
	品川労働基準監督署長	品川区総務部長
	東京都第二建設事務所長	品川区地域振興部長
	東京都交通局品川自動車営業所長	品川区子ども未来部長
	警視庁第二方面本部長	品川区福祉部長
	警視庁東京湾岸警察署長	品川区都市環境部長
	警視庁品川警察署長	品川区防災まちづくり部長
	警視庁大井警察署長	品川区教育委員会事務局教育次長
	警視庁大崎警察署長	
	警視庁荏原警察署長	
	東京消防庁第二消防方面本部長	
	東京消防庁品川消防署長	
	東京消防庁大井消防署長	
	東京消防庁荏原消防署長	

特別委員 東日本旅客鉄道(株) 品川保線技術センター所長

名 称 品川区交通安全対策会議幹事会

構 成

幹事長 品川区防災まちづくり部長

幹 事	東京国道事務所建設専門官	品川区企画部企画調整課長
	東京運輸支局首席運輸企画専門官	品川区企画部広報広聴課長
	品川労働基準監督署方面主任監督官	品川区総務部総務課長
	東京都第二建設事務所管理課長	品川区地域振興部地域活動課長
	交通局品川自動車営業所副所長	品川区子ども未来部子ども育成課長
	警視庁第二方面本部管理官	品川区福祉部高齢者地域支援課長
	警視庁東京湾岸警察署交通課長	品川区都市環境部都市計画課長

警視庁品川警察署交通課長	品川区都市環境部環境課長
警視庁大井警察署交通課長	品川区防災まちづくり部土木管理課長
警視庁大崎警察署交通課長	品川区防災まちづくり部交通安全担当課長
警視庁荏原警察署交通課長	品川区防災まちづくり部道路課長
東京消防庁第二消防方面本部指揮隊長	品川区防災まちづくり部公園課長
東京消防庁品川消防署警防課長	品川区教育委員会事務局庶務課長
東京消防庁大井消防署警防課長	品川区教育委員会事務局教育総合支援センター長
東京消防庁荏原消防署警防課長	

特別幹事 東日本旅客鉄道(株) 品川保線技術センター副所長

品川区交通安全協議会規約

決定	昭和46年 7月 7日	改正	平成16年 4月 1日
改正	昭和59年 8月27日	改正	平成17年 2月 9日
改正	平成 6年 7月 1日	改正	平成17年 4月 1日
改正	平成 7年 9月11日	改正	平成18年 7月19日
改正	平成 9年 1月14日	改正	平成19年 4月 1日
改正	平成 9年 7月24日	改正	平成20年 3月31日
改正	平成10年 7月29日	改正	平成21年 4月 1日
改正	平成12年 2月15日	改正	平成22年 1月 6日
改正	平成13年 4月 1日	改正	平成24年 4月 2日
改正	平成15年 4月 1日	改正	平成27年 4月 1日

(名称および目的)

第1条 品川区内の関係行政機関および関係団体が相互に協力体制を確立し、もって強力、かつ効果的な全区民運動を推進し、交通事故のない、安全な住みよい区を築くため品川区交通安全協議会（以下「協議会」という。）を置く。

(協議事項)

第2条 協議会において協議する事項は、次に掲げるものとする。

- ・ 交通安全思想の普及徹底に関すること
- ・ 交通道德の高揚に関すること
- ・ 交通環境の整備に関すること
- ・ 交通安全運動の推進に関すること
- ・ その他会長が必要と認めるもの

(組織)

第3条 協議会は、別表（一）に定めるものにより構成する。

- 2 会長は、必要があると認めるときは前項以外の者を出席させることができる。
- 3 協議会は、別表（二）に定める幹事を置き、会長の命により事務を掌る。

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、それぞれの在職期間とする。

(会長および副会長)

第5条 協議会に会長および副会長1名を置く。

- 2 会長は区長とし、協議会を代表し、会務を総理する。
- 3 副会長は副区長とし、会長を補佐し、会長に事故あるときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議は必要のつど会長が招集し、会議を主宰する。

- 2 委員は、やむを得ない事故で会議に出席できないときは、代理者を出席させることができる。
- 3 幹事会は、会長が招集し、あらかじめ会長の指名する委員が会議を主宰する。

(委員の任務)

第7条 委員は、協議会で定められた事項の実施推進にあたる。

- 2 委員は、協議会から報告を求められたときは、担当事項について報告しなければならない。

(庶務)

第8条 協議会の事務は、品川区防災まちづくり部土木管理課において処理する。

付則

- この規約は、昭和46年 9月 1日から施行する。
- この規約は、昭和59年 8月27日から施行する。
- この規約は、平成 6年 7月 1日から施行する。
- この規約は、平成 7年 9月11日から施行する。
- この規約は、平成 9年 1月14日から施行する。
- この規約は、平成 9年 7月24日から施行する。
- この規約は、平成10年 7月29日から施行する。
- この規約は、平成12年 2月15日から施行する。
- この規約は、平成13年 4月 1日から施行する。
- この規約は、平成15年 4月 1日から施行する。
- この規約は、平成16年 4月 1日から施行する。
- この規約は、平成17年 2月 9日から施行する。
- この規約は、平成17年 4月 1日から施行する。
- この規約は、平成18年 7月19日から施行する。
- この規約は、平成19年 4月 1日から施行する。
- この規約は、平成20年 3月31日から施行する。
- この規約は、平成21年 4月 1日から施行する。
- この規約は、平成22年 1月 6日から施行する。
- この規約は、平成24年 4月 2日から施行する。
- この規約は、平成27年 4月 1日から施行する。

別表 (一)

名 称 品川区交通安全協議会

会 長 品川区長 副会長 品川区副区長

委 員

品川区議会	関係行政機関	
区議会議長	国土交通省東京国道事務所長	東京消防庁第二消防方面本部長
区議会総務委員長	国土交通省東京運輸支局長	東京消防庁品川消防署長
区議会文教委員長	東京都第二建設事務所長	東京消防庁大井消防署長
区議会区民委員長	東京都東京港管理事務所長	東京消防庁荏原消防署長
区議会厚生委員長	警視庁第二方面本部長	
区議会建設委員長	警視庁東京湾岸警察署長	
	警視庁品川警察署長	
	警視庁大井警察署長	
	警視庁大崎警察署長	
	警視庁荏原警察署長	

区長部局

品川区企画部長	品川区福祉部長	品川区教育委員会教育長
品川区総務部長	品川区都市環境部長	品川区教育委員会事務局教育次長
品川区地域振興部長	品川区防災まちづくり部長	
品川区子ども未来部長		

関係団体

区立小学校PTA連合会長	地域センター管内区政協力委員会長 (計 13 名)
区立中学校PTA連合会長	品川区商店街連合会長
東京都私立中学高等学校協会 第七支部代表	品川産業協会長
区内公立高等学校校長代表	品川建設防災協議会長
品川区私立幼稚園協会長	品川区高齢者クラブ連合会長
東京湾岸交通安全協会長	品川交通事故相談所長
品川交通安全協会長	東京都交通局品川自動車営業所長
大井交通安全協会長	東急バス株式会社荏原営業所長
大崎交通安全協会長	東京都トラック協会品川支部長
荏原交通安全協会長	

別表 (二)

幹事

関係行政機関

国土交通省東京国道事務所建設専門官	東京消防庁第二消防方面本部指揮隊長
国土交通省東京運輸支局首席運輸企画専門官	東京消防庁品川消防署警防課長
東京都第二建設事務所管理課長	東京消防庁大井消防署警防課長
東京都東京港管理事務所港湾道路管理課長	東京消防庁荏原消防署警防課長
警視庁第二方面本部管理官	
警視庁東京湾岸警察署交通課長	
警視庁品川警察署交通課長	
警視庁大井警察署交通課長	
警視庁大崎警察署交通課長	
警視庁荏原警察署交通課長	

区長部局

企画部企画調整課長	都市環境部都市計画課長
企画部広報広聴課長	都市環境部環境課長
総務部総務課長	防災まちづくり部土木管理課長
地域振興部地域活動課長	防災まちづくり部交通安全担当課長
地域振興部商業・ものづくり課長	防災まちづくり部道路課長
子ども未来部子ども育成課長	防災まちづくり部公園課長
福祉部高齢者地域支援課長	

教育委員会

教育委員会事務局庶務課長	
教育委員会事務局教育総合支援センター長	

品川区違法駐車等の防止に関する条例

制定 平成 6年12月 2日 品川区条例第35号

公布 平成 6年12月 2日

(目的)

第1条 この条例は、違法駐車等を防止することにより、道路が公共の施設として広く一般交通の用に供されることを確保し、もって区民の安全で快適な生活環境の維持、向上を図ることを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において、「違法駐車等」とは、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）の規定に違反して自動車および原動機付自転車（以下「自動車等」という。）を駐車する行為または自動車の保管場所の確保等に関する法律（昭和 37 年法律第 145 号）に規定する保管場所としての道路の使用の禁止に違反する行為をいう。

(区長の責務)

第3条 区長は、違法駐車等の防止に関して必要な施策を策定し、その実施に努めなければならない。

(区民等の責務)

第4条 区民および自動車等の運転者は、違法駐車等の防止に努めるとともに、区長の実施する違法駐車等の防止に関する施策に協力しなければならない。

(事業者の責務)

第5条 区内で事業を営む者は、その事業用に使用し、または事業所を訪問する者の使用する自動車等に必要駐車施設の確保に努めるとともに、区長の実施する違法駐車等の防止に関する施策に協力しなければならない。

(違法駐車等の防止重点地域)

第6条 区長は、違法駐車等により、区民の日常生活または一般交通に著しい支障が生じていると認められる地域を違法駐車等防止重点地域（以下「重点地域」という。）として指定することができる。

2 区長は、重点地域において、違法駐車等の防止に関する施策を重点的に実施するものとする。

3 区長は、重点地域における違法駐車等が減少し、当該重点地域の指定を存続させる必要がなくなったと認めるときは、重点地域の指定を解除することができる。

4 区長は、重点地域を指定し、または指定を解除しようとするときは、当該重点地域の関係者および当該重点地域を管轄する警察署長（以下「警察署長」という。）その他関係行政機関の意見を聴くものとする。

5 区長は、重点地域を指定し、または指定を解除したときは、その旨を公表するものとする。

(公安委員会等に対する協力要請)

第7条 区長は、前条第1項の規定により重点地域を指定したときは、東京都公安委員会または警察署長に対し、違法駐車等を防止するため必要な措置を他の地域に優先して講ずるよう要請するものとする。

(公共的団体に対する助成)

第8条 区長は、違法駐車等の防止のために活動する公共的団体に対し、予算の範囲内で、助成その他必要な援助を行うことができる。

(委任)

第9条 この条例の施行について必要な事項は、規則で定める。

付 則

この条例は、平成 7 年 4 月 1 日から施行する。

品川区違法駐車等の防止に関する条例施行規則

制定 平成 6年12月28日（規則第58号）

公布 平成 6年12月28日

（趣旨）

第1条 この規則は、品川区違法駐車等の防止に関する条例（平成6年品川区条例第35号。以下「条例」という。）の施行について必要な事項を定めるものとする。

（用語）

第2条 この規則において使用する用語の意義は、条例で使用する用語の例による。

（区長の実施する施策）

第3条 条例第3条に規定する施策は、次のとおりとする。

- （1） 違法駐車等の防止に関する広報および啓発活動
- （2） 違法駐車等の防止に関する指導および助言
- （3） 前2号に掲げるもののほか、区長が必要と認める措置

（重点地域の告示）

第4条 区長は、条例第6条第1項の規定により違法駐車等防止重点地域（以下「重点地域」という。）を指定するとき、または同条第3項の規定により重点地域の指定を解除するときは、同条第5項の規定により次に掲げる事項を告示するものとする。

- （1） 重点地域の範囲
- （2） 重点地域を指定する期日または指定を解除する期日
- （3） 前2号に掲げるもののほか、区長が必要と認めるもの

（重点地域の関係者）

第5条 条例第6条第4項に規定する関係者とは、次に掲げるものをいう。

- （1） 交通安全協会
- （2） 町会および自治会
- （3） 商店会
- （4） 前3号に掲げるもののほか、区長が必要と認めるもの

（公共的団体）

第6条 条例第8条に規定する公共的団体とは、区内の警察署管内ごとに結成されている交通安全協会とする。

（委任）

第7条 この規則に定めるもののほか、必要な事項は、別に区長が定める。

付 則

この規則は、平成7年4月1日から施行する。

第10次品川区交通安全計画

編集・発行 品川区防災まちづくり部土木管理課交通安全係
郵便番号 140-8715 品川区広町2-1-36
電話 (3777) 1111 (内線 5413)
(直通) 5742-6615
