第 11 次品川区交通安全計画

（令和３年度～令和７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 1
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 3
4　計画の推進体制 4
5　国の第 11 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 11 次交通安全計画の概要 7
(1)　計画の目標 7
(2)　施策の方向 7
第２章　交通事故の発生状況 8
1　東京都の交通事故 8
2　品川区の交通事故の概況 9
(1)　交通事故の発生状況の推移 9
(2)　状態別の事故 12
(3)　年齢層別の事故 13
(4)　道路別の事故 15
(5)　事故類型別の事故 19
(6)　車両の違反状況 21
3　課題別交通事故の状況 22
(1)　子どもの交通事故 22
(2)　高齢者の交通事故 26
(3)　自転車の交通事故 30
(4)　二輪車の交通事故 37
(5)　飲酒運転の交通事故 38
第３章　交通安全施策の重点と方向性 39
1　自転車の安全利用の推進 39
2　子どもの交通安全の確保 39
3　高齢者の交通安全の確保 40
4　二輪車の安全対策の推進 40
5　飲酒運転の根絶 40
6　「新しい生活様式」への対応 41

第２部　講じようとする施策 43
第１章　道路交通環境の整備 45
１　安全・安心な生活道路の構築 45
(1)　歩道の整備 45
(2)　生活道路および通学路等における交通事故防止対策の推進 45
(3)　市街地等の構造改善 46
２　幹線道路における交通安全対策の推進 47
(1)　道路の整備 47
(2)　交差点の改良 48
３　交通安全施設等整備事業の推進 48
(1) 横断歩道橋のバリアフリー化 48
(2) 防護柵の整備 48
(3) 道路照明の整備 49
(4) 道路標識等の整備 49
(5) 信号機の整備・高度化 50
(6) 交通管制システムの活用 50
(7) その他の交通安全施設等の整備 52
(8) 危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進 52
(9) 事故多発箇所などにおける交通安全施設の整備 52
(10) 駐車施設の整備・拡充 52
(11) 交通環境のバリアフリー化 53
４　交通規制の実施 53
(1)　交通実態に即した交通規制 53
(2)　先行交通対策 54
５　自転車利用環境の総合的整備 54
(1)　自転車走行環境の整備 54
(2)　自転車駐車場の整備 55
(3)　自転車シェアリングの普及促進 55
６　渋滞対策の推進 56
(1)　ＩＴＳ等を活用した渋滞対策 56
(2)　車両停車帯の整備 56
７　公共交通機関への転換対策の推進 56
(1)　バスロケーションシステムの整備 56
(2)　バスレーン対策 56
８　その他の道路交通環境の整備 57
(1)　橋梁の整備 57
(2)　道路の緑化 57
(3)　道路の使用および占用の抑制 57

(4) 不法占用物件等の排除 58
(5) 街区公園・近隣公園等の整備 58
第２章　交通安全意識の啓発 59
1　段階的・体系的な交通安全教育の推進 59
(1) 交通安全教育の指針 59
(2) 学校等における交通安全教育 59
(3) 自転車利用者に対する交通安全教育 61
(4) 高齢者に対する交通安全教育 62
(5) 運転者に対する交通安全教育 63
(6) 横断歩行者の安全確保に関する教育 63
(7) 二輪車運転者に対する交通安全教育 63
(8) 身体障害者に対する交通安全教育 64
(9) 外国人に対する交通安全教育 64
(10)「新しい生活様式」に対応した交通安全教育の推進 64
2　地域における交通安全意識の高揚 64
(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成 64
(2) 地域、家庭における交通安全教育活動の推進 64
(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進 66
(4) 交通安全点検等の推進 67
3　交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化 68
(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実 68
(2) 関係機関が連携した広報啓発等の実施 68
(3) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立 68
(4) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等 68
(5) 薄暮時および夜間の交通安全対策の推進 69
(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 69
(7) 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 69
(8) 運転中の携帯電話等の不使用の徹底 69
第３章　道路交通秩序の維持 70
1　指導取締りの強化 70
(1) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進 70
(2) 通学路等における指導取締り 70
(3) 自転車利用者対策の推進 70
(4) 二輪車対策の推進 70
(5) 携帯電話使用等の取締りの推進 70
(6) 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 71
(7) 暴走族の取締り等 71
(8) 整備不良車両の取締り 71

(9) 過積載防止対策の推進 71
(10) 交通取締り用装備資器材の整備拡充 72
(11) 自動車排出ガスおよび騒音の取締り 72
(12) 危険物の輸送に関する指導取締り 73
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 73
(1) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進 73
(2) 悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進 73
(3) 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進 73
(4) 科学的な交通事故事件捜査の推進 74
3　駐車秩序の確立 74
(1) 違法駐車の取締り 74
(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進 74
(3) 荷さばき駐車需要に応じた駐車スペースの確保 74
(4) 路外駐車場の整備促進 74
(5) 違法駐車等防止活動の推進 75
(6) 自動車の保管場所確保の徹底 75
(7) 放置自転車対策の推進 75
第４章　安全運転と車両の安全性確保 76
1　安全運転の確保 76
(1) 運転者教育の充実 76
(2) 高齢運転者事故防止対策の推進 76
(3) 二輪車事故防止対策の推進 76
(4) 貨物自動車事故防止対策の推進 77
(5) 安全運転管理の充実 77
(6) 自動運転に関する公道実証実験への対応 78
(7) 交通労働災害の防止 78
(8) 労働条件の適正化 78
(9) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実等 79
(10) 自動車運転代行業の業務適正化 81
2　車両の安全性の確保 81
(1) 自動車検査施設の整備 81
(2) 指定自動車整備事業（民間車検）制度の充実・強化 82
(3) 自動車の点検・整備の徹底 82
(4) 自動車整備事業対策 83
(5) 自転車の点検整備等の啓発 83
第５章　救助・救急体制の整備 84
救助・救急体制の充実 84
(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 84

(2) 救助・救急設備等の充実 84
(3) 救急医療機関等との連携強化 85
(4) 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化 85
(5) 応急手当等の普及啓発の推進 86
(6) 「＃7119」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 86
第６章　被害者の支援 87
1　交通事故相談業務の充実 87
(1) 相談体制の充実・強化 87
(2) 交通事故相談所の運営 87
2　交通事故事件被害者等に対する連絡制度 88
3　公共交通事故による被害者等に対する支援 88
(1) 平時における取り組み 88
(2) 重大事故発生時の取り組み 88
4　自動車損害賠償責任保険等への加入促進 88
(1) 原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進 88
(2) 自転車損害賠償保険等への加入促進 89
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 90
1　災害に強い交通施設等の整備 90
(1) 道路橋梁等の耐震性の強化 90
(2) 公共交通機関 90
(3) 無電柱化の促進 90
(4) 災害に備えた道路情報ネットワーク網構築 91
2　災害時の交通安全確保 91
(1) 緊急通行車両等の交通確保 91
(2) 信号機の滅灯対策 92
(3) 救急活動等 93
(4) 大規模事故時等の交通規制の実施 93
(5) 災害への備えに関する広報啓発 93
第８章　鉄道および踏切の交通安全 94
1　鉄道交通環境の整備 94
(1) 鉄道施設等の安全性の向上 94
(2) 運転保安設備等の整備 95
(3) 利用しやすい駅施設等の整備 96
2　踏切道の立体交差化および構造改良の促進 98
3　踏切保安設備の整備および安全を図るための措置 99
(1) 踏切保安設備の整備促進 99
(2) 踏切事故防止に関する広報・啓発 99

関　係　資　料 101
品川区交通安全対策会議条例 103
品川区交通安全対策会議運営要綱 105
品川区交通安全協議会規約 109
品川区違法駐車等の防止に関する条例 113
品川区違法駐車等の防止に関する条例施行規則 114

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 日以上の負傷）と軽傷者（交通事故により加療日数が 30 日未満の負傷）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 10 次にわたって「品川区交通安全計画」を作成し、品川区および品川区の区域を管轄する行政機関等が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び、区内における令和２年の交通事故死傷者数は 834 人となって平成 12 年のピーク時の 2,394 人から大きく減少しました。しかし、第 10 次品川区交通安全計画で掲げた「平成 32 年（令和２年）までに年間の交通事故死傷者数を 600 人以下にする」という目標には届きませんでした。

区内では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。

区内の交通安全対策全般にわたる施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り、交通事故のないまちをつくるため、第 11 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 11 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等が実施する今後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（道路交通、鉄道および踏切）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、令和３年度から令和７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 11 次品川区交通安全計画においては、令和７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 11 次交通安全基本計画の概要

(1)　　計画の目標

ア　世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和７年までに 24 時間死者数を 2,000 人以下とする。

イ　令和７年までに重傷者数を 22,000 人以下にする。

(2)　　施策の方向

＜６つの視点＞

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と遵法意識の向上

③ 生活道路における安全確保

④ 先端技術の活用推進

⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

⑥ 地域が一体となった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

- 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
- 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化
- 幹線道路における交通安全対策の推進
- 高齢者等の移動手段の確保・充実
- 自転車利用環境の総合的整備
- ITS（高度道路交通システム）の活用
- 災害に備えた道路交通環境の整備
- 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

②　交通安全思想の普及徹底

- 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 交通安全に関する普及啓発活動の推進
- 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

③　安全運転の確保

- 運転者教育等の充実
- 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

④　車両の安全性の確保

- 車両の安全性に関する基準等の改善の推進
- 自動運転車の安全対策・活用の推進
- 自動車アセスメント情報の提供等
- 自転車の安全性の確保

⑤　道路交通秩序の維持

- 交通指導取締りの強化等
- 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

⑥　救助・救急活動の充実

- 救助・救急体制の整備
- 救急医療体制の整備

⑦　被害者支援の充実と推進

- 自動車損害賠償保障制度の充実等
- 損害賠償の請求についての援助等
- 交通事故被害者等支援の充実強化

⑧　研究開発および調査研究の推進

- 安全な自動運転を実用化するための制度の在り方に関する調査研究
- 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

６　東京都の第 11 次交通安全計画の概要

(1) 計画の目標

ア　令和７年までに、24 時間死者数を 110 人以下とすることを目指す。

イ　令和７年までに、死傷者数を 27,000 人以下とすることを目指す。

(2) 施策の方向

＜重視すべき視点＞

① 高齢者および子供の交通安全の確保

- 加齢に伴う身体機能の変化や子供の成長過程に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 警視庁・区市町村・民間団体等との連携強化による交通安全教育や普及啓発活動の充実
- 身近なスーパー等の事業者や生涯教育部門等との連携による新たな啓発ルートの活用

② 自転車の安全利用の推進

- デリバリー目的の自転車利用者の交通ルール・マナーの徹底等、自転車安全利用の促進
- 「東京都自転車安全利用サポーター」の拡充等、社会全体での自転車安全利用の気運醸成

③ 二輪車の安全対策の推進

- 事故多発路線に重点を置いた速度超過などの指導取締り強化
- ヘルメットの確実な着用や胸部プロテクター着用促進に向けた啓発強化

④ 飲酒運転の根絶

- 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」等の普及啓発強化
- 重点的な取締りや再犯を防止するための講習の充実

⑤ 先端技術の活用

- 警視庁・関係各局等と連携した先進的な ITS 技術を用いた渋滞対策
- 安全運転サポート車の普及促進や先進技術に関する理解醸成の取組推進

⑥ 「新しい日常」への対応

- 動画を活用した学習コンテンツの提供やオンラインによる教育等、対面によらない多様な交通安全教育の推進
- 限られた教育機会の中で、関係機関が連携した集中的・効果的な講習会等の実施

⑦ 東京 2020 大会を踏まえた交通安全

第 10 次計画の取組を継承し、引き続き、大会の開催を踏まえた交通安全対策の推進

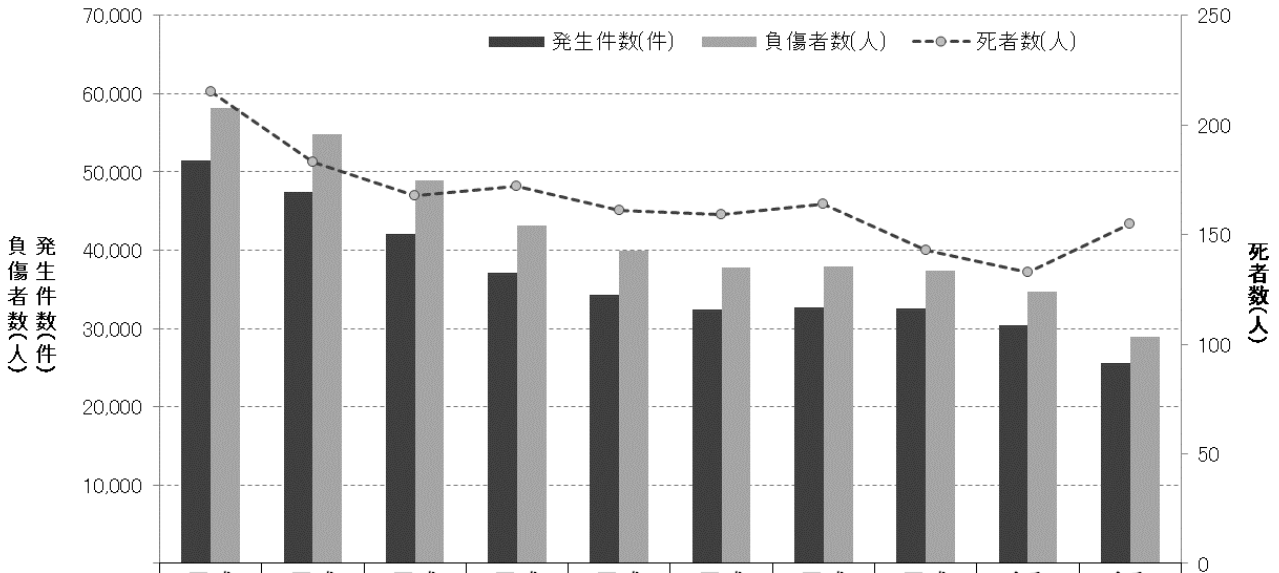
第２章　交通事故の発生状況

１　東京都の交通事故

都内の交通事故発生状況を 10 年間の推移でみると、交通事故発生件数および負傷者数はおおむね減少傾向が続いています。令和２年には発生件数 25,642 件、負傷者数 28,888 人となり、いずれも平成 23 年からほぼ半減しています。

死者数についても、前年比で増加に転じる年がみられるものの減少傾向を示しています。平成 23 年に 215 人だった死者数は、平成 24 年には 200 人を下回り、令和元年には戦後最少となる 133 人にまで減少しました。しかし、令和２年には 155 人に増加しています。都の第 10 次交通安全計画（平成 28 年から平成 32 年（令和２年）までの５か年）で掲げた「令和２年までに 24 時間死者数を 125 人以下とすること」、「令和２年までに、死傷者数を 28,000 人以下とすること」の目標には、どちらも届きませんでした。

都内における交通事故の発生件数、死者数および負傷者数の推移



	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数(件)	51,477	47,429	42,041	37,184	34,274	32,412	32,763	32,590	30,467	25,642
負傷者数(人)	58,140	54,837	48,855	43,212	39,931	37,828	37,994	37,443	34,777	28,888
死者数(人)	215	183	168	172	161	159	164	143	133	155

※警視庁交通部資料「東京の交通事故（令和2年）」による。

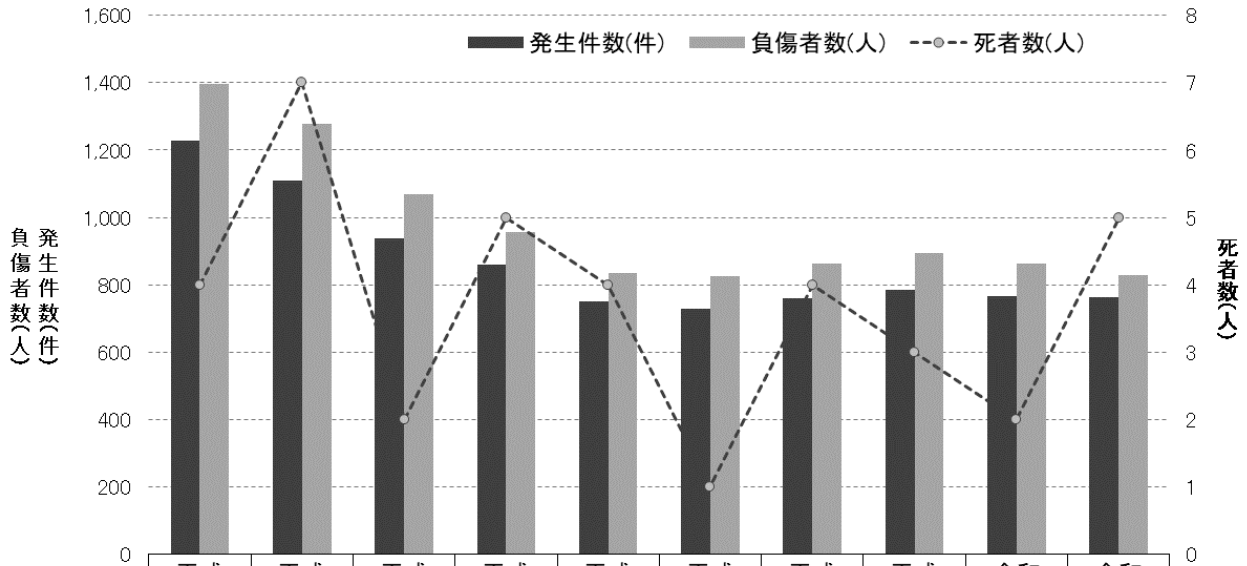
２　品川区の交通事故の概況

(1) 交通事故の発生状況の推移

区内の交通事故発生状況を 10 年間の推移でみると、平成 28 年までは発生件数、負傷者とも減少しましたが、平成 29 年、平成 30 年といったん増加に転じ、その後令和元年から再び減少しています。令和２年は発生件数 762 件、負傷者数 829 人となり、平成 23 年と比較するとそれぞれ約４割減となっています。

死者数については、過去 10 年間を通して７人以下で推移しています。死者数が最も多かったのは平成 24 年の７人、最も少なかったのは平成 28 年の１人でした。

品川区における交通事故の発生件数、死者数および負傷者数の推移



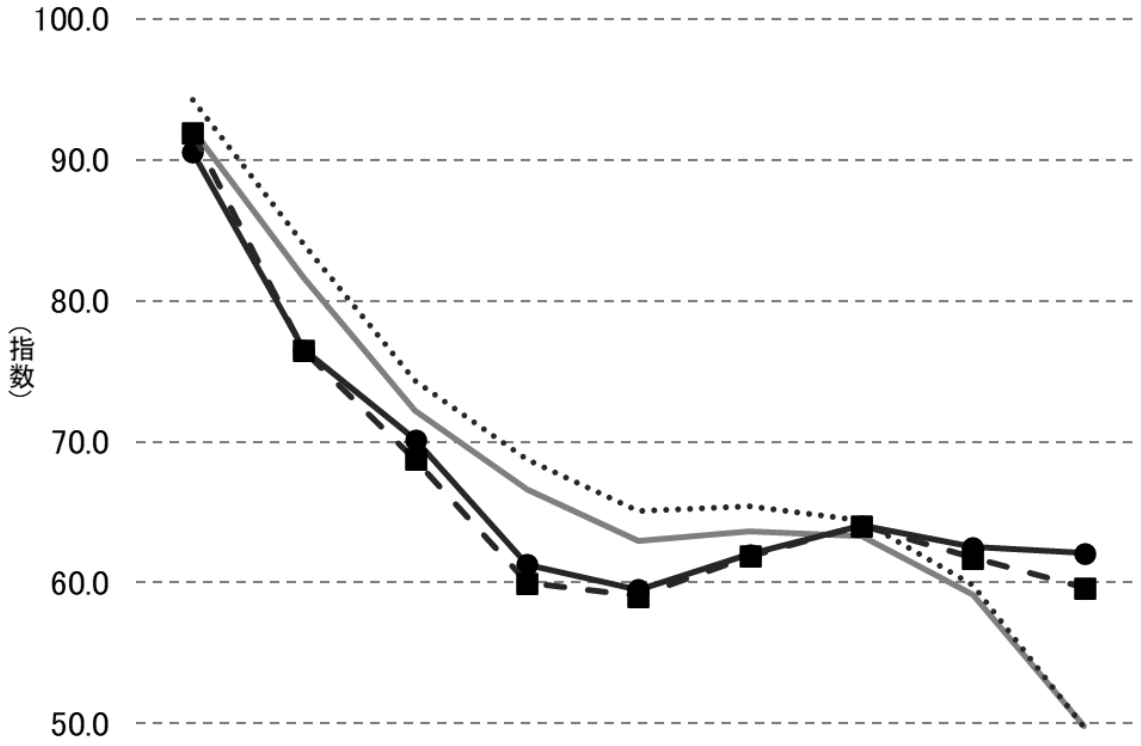
	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数(件)	1,227	1,111	939	861	752	730	761	786	767	762
負傷者数(人)	1,395	1,279	1,068	957	835	825	862	893	862	829
死者数(人)	4	7	2	5	4	1	4	3	2	5

※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成23年中～令和2年中）」による。

東京都と品川区における過去 10 年間の交通事故発生状況を比較すると、平成 23 年を 100 とした場合、東京都の発生件数と死傷者数は、令和２年には 49.8 となり、いずれも半減しました。この間、平成 29 年に前年比で若干増加し、平成 30 年はほぼ横ばいとなったものの、令和元年、令和２年は減少傾向に戻っています。

これに対して品川区は、平成 28 年までは東京都を上回って減少してきましたが、平成 29 年、30 年と連続して前年より増加。令和元年からは再び減少傾向に転じましたが、令和２年の発生件数・死傷者数は 62.1、59.4 となり、平成 28 年時点で達成した最小値を下回ることはできませんでした。

平成 23 年を 100 とした場合の交通事故発生件数と死傷者数の推移
（東京都と品川区の比較）

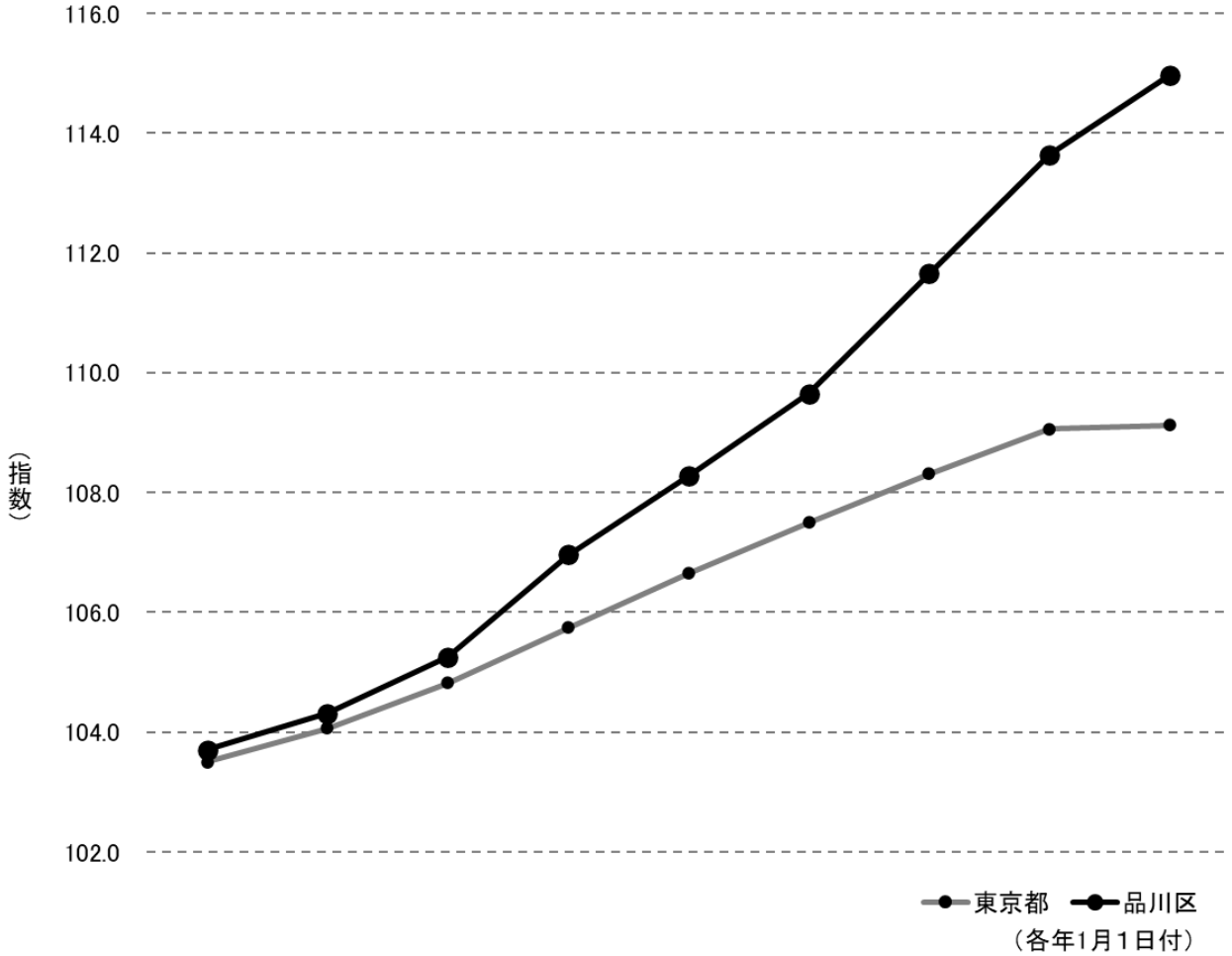


	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
都発生件数	92.1	81.7	72.2	66.6	63.0	63.6	63.3	59.2	49.8
都死傷者数	94.3	84.0	74.3	68.7	65.1	65.4	64.4	59.8	49.8
区発生件数	90.5	76.5	70.2	61.3	59.5	62.0	64.1	62.5	62.1
区死傷者数	91.9	76.5	68.8	60.0	59.0	61.9	64.0	61.8	59.6

※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成24年中～令和2年中）」による。

平成 28 年ごろから、品川区の交通事故発生件数・死傷者数の減少傾向は鈍化しましたが、この間、区の人口は都を上回って増加しています。平成 24 年１月１日の人口を 100 とした場合、令和３年に区の人口は 115.0 まで増加、都全体の 109.1 を約６ポイント上回っています。

平成 24 年1月 1 日を 100 とした場合の人口指数の推移
（東京都と品川区の比較）

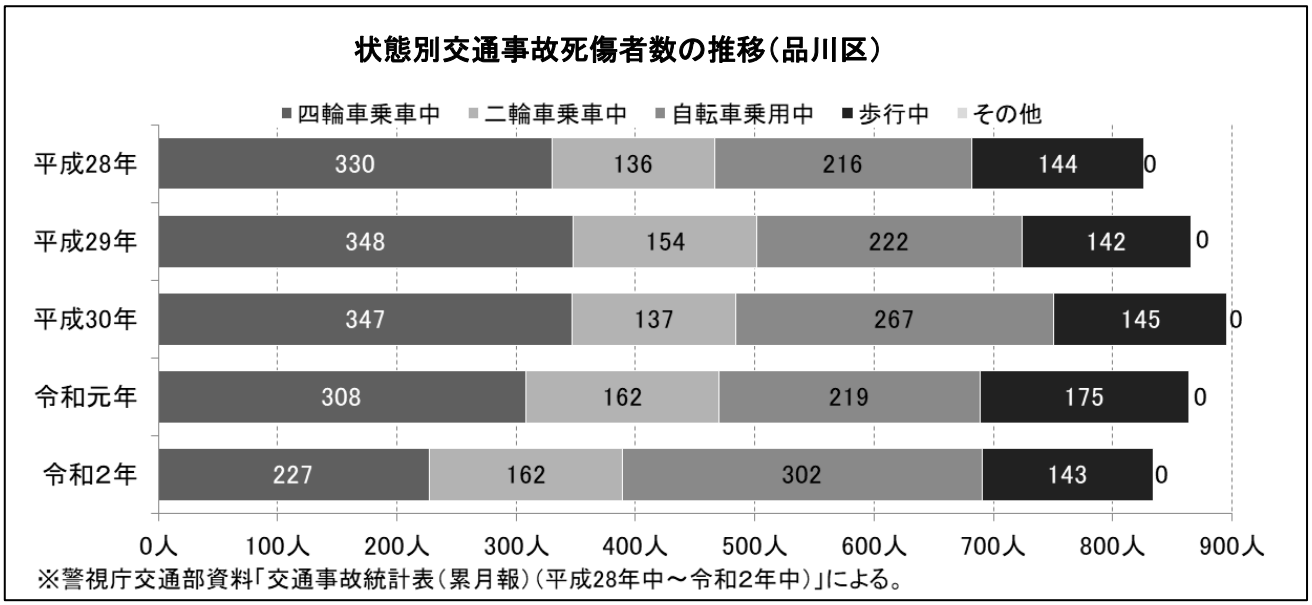


	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年令和元年	令和2年	令和3年
東京都	103.5	104.1	104.8	105.7	106.7	107.5	108.3	109.1	109.1
品川区	103.7	104.3	105.3	107.0	108.3	109.7	111.7	113.6	115.0

※東京都人口は、東京都総務局統計部人口統計課「区市町村別人口」による
※品川区人口は、品川区地域振興部地域活動課統計係「年齢別人口報告表」による。

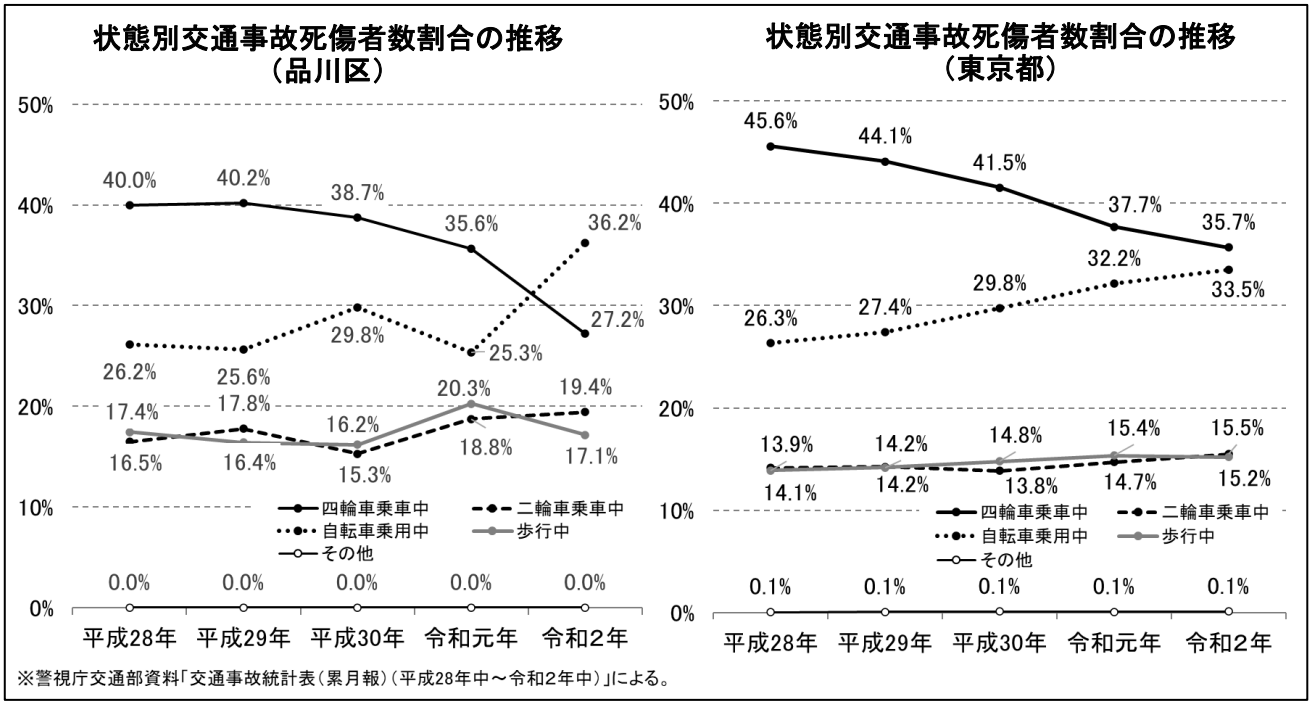
(2) 状態別の事故

区内の交通事故死傷者数を「四輪車」「二輪車」「自転車」「歩行者」の状態別の過去５年間の推移でみると、四輪車の死傷者数が減少傾向にある一方で、自転車の死傷者数は増加傾向にあります。令和２年には、自転車の死傷者数が 302 人となり、四輪車の 227 人を上回りました。二輪車、歩行中はこの間、おおむね横ばいで推移しています。



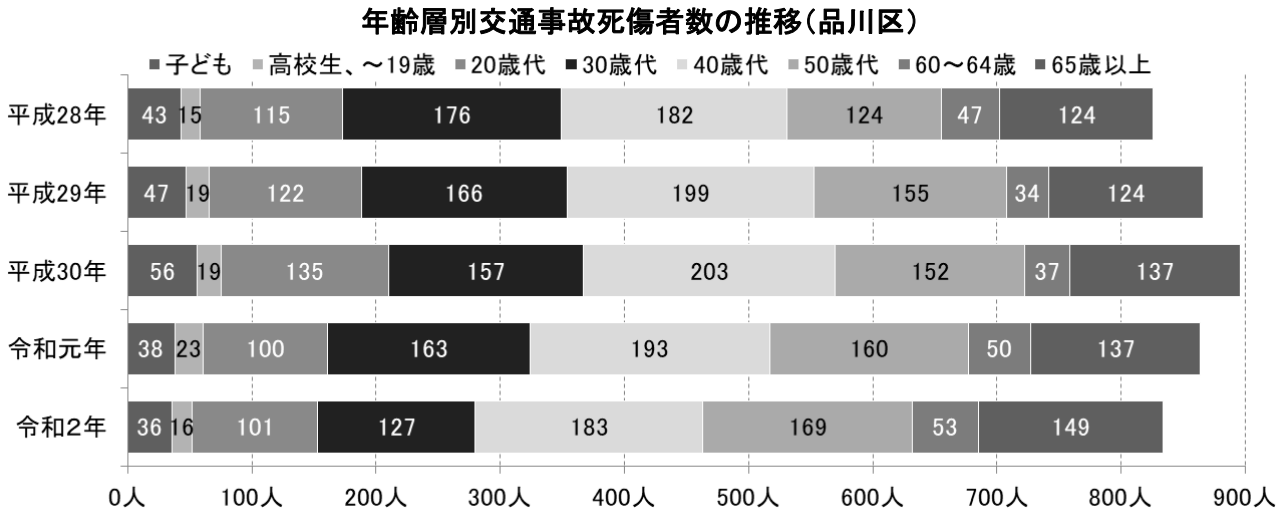
状態別死傷者数の構成割合を品川区と東京都で比較すると、令和２年、区の自転車の死傷者は全体の 36.2%を占め、四輪車の 27.2%を 10 ポイント近く上回りました。東京都でも自転車の死傷者が占める割合が高まっている傾向は変わりませんが、いずれの年も四輪車の死傷者が自転車よりも多くなっています。

また、二輪車と歩行者の死傷者の占める割合は、都では 13.9～15.5%であるのに対し、区では 15.3～20.3%と高めに推移しています。



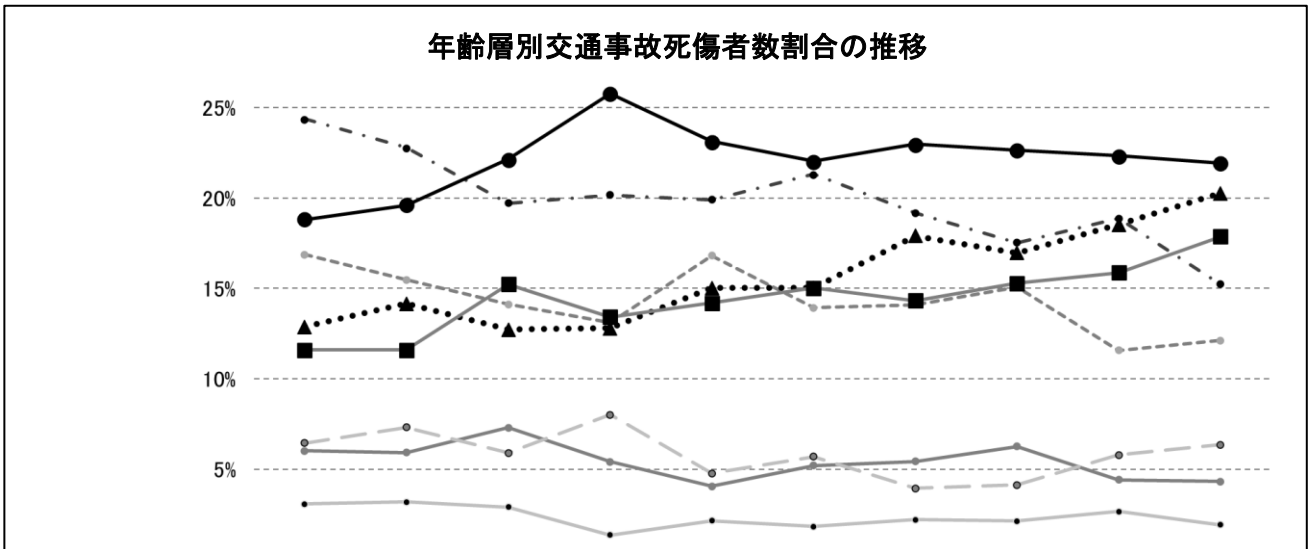
(3) 年齢層別の事故

区内の交通事故による過去５年間の死傷者数を年齢層別にみると、おおむね 30 歳代以下の若い世代は減少傾向、40 歳代は横ばい傾向、50 歳代以上の世代は増加傾向を示しています。



※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成28年中～令和2年中）」による。

過去 10 年間の死傷者数の年齢層別構成割合をみると、平成 25 年以降は 40 歳代の死傷者が最も多く推移しています。65 歳以上の高齢者の占める割合は年々高まっており、平成 23 年の 11.6%が令和２年には 17.9%にまで上昇しました。50 歳代も増加傾向を示しており、令和２年には全体の 20.3%を占めて 40 歳代に次いで多くなっています。



	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
子ども	6.0%	5.9%	7.3%	5.4%	4.1%	5.2%	5.4%	6.3%	4.4%	4.3%
高校生、～未成年	3.1%	3.2%	2.9%	1.4%	2.1%	1.8%	2.2%	2.1%	2.7%	1.9%
20歳代	16.9%	15.5%	14.1%	13.1%	16.8%	13.9%	14.1%	15.1%	11.6%	12.1%
30歳代	24.4%	22.8%	19.7%	20.2%	19.9%	21.3%	19.2%	17.5%	18.9%	15.2%
40歳代	18.8%	19.6%	22.1%	25.8%	23.1%	22.0%	23.0%	22.7%	22.3%	21.9%
50歳代	12.9%	14.2%	12.7%	12.8%	15.0%	15.0%	17.9%	17.0%	18.5%	20.3%
60～64歳	6.4%	7.3%	5.9%	8.0%	4.8%	5.7%	3.9%	4.1%	5.8%	6.4%
65歳以上	11.6%	11.6%	15.2%	13.4%	14.2%	15.0%	14.3%	15.3%	15.9%	17.9%

※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成23年中～令和2年中）」による。

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（第９次計画期間中）に区内では交通事故で 22 人が亡くなり、このうち８人（36.4%）を 65 歳以上の高齢者が占めました。その後の平成 28 年から令和２年までの５年間（第 10 次計画期間中）の死者数は 15 人で、50 歳代が５人（33.3%）、60～64 歳および 65 歳以上がそれぞれ３人（20.0%）亡くなっています。

平成 23～27 年（5年間）における年齢層別交通事故死傷者数、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。

平成 28～令和2年（5年間）における年齢層別交通事故死傷者数、死者数、致死率

	死傷者数（人）		死者数（人）		致死率
子ども	220	(5.1%)	1	(6.7%)	0.5%
高校生～19歳	92	(2.1%)	1	(6.7%)	1.1%
20歳代	573	(13.4%)	1	(6.7%)	0.2%
30歳代	789	(18.4%)	1	(6.7%)	0.1%
40歳代	960	(22.4%)	0	(0.0%)	0.0%
50歳代	760	(17.7%)	5	(33.3%)	0.7%
60～64歳	221	(5.2%)	3	(20.0%)	1.4%
65歳以上	671	(15.7%)	3	(20.0%)	0.4%
合計	4,286	(100.0%)	15	(100.0%)	0.3%

※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成28年中～令和2年中）」による。

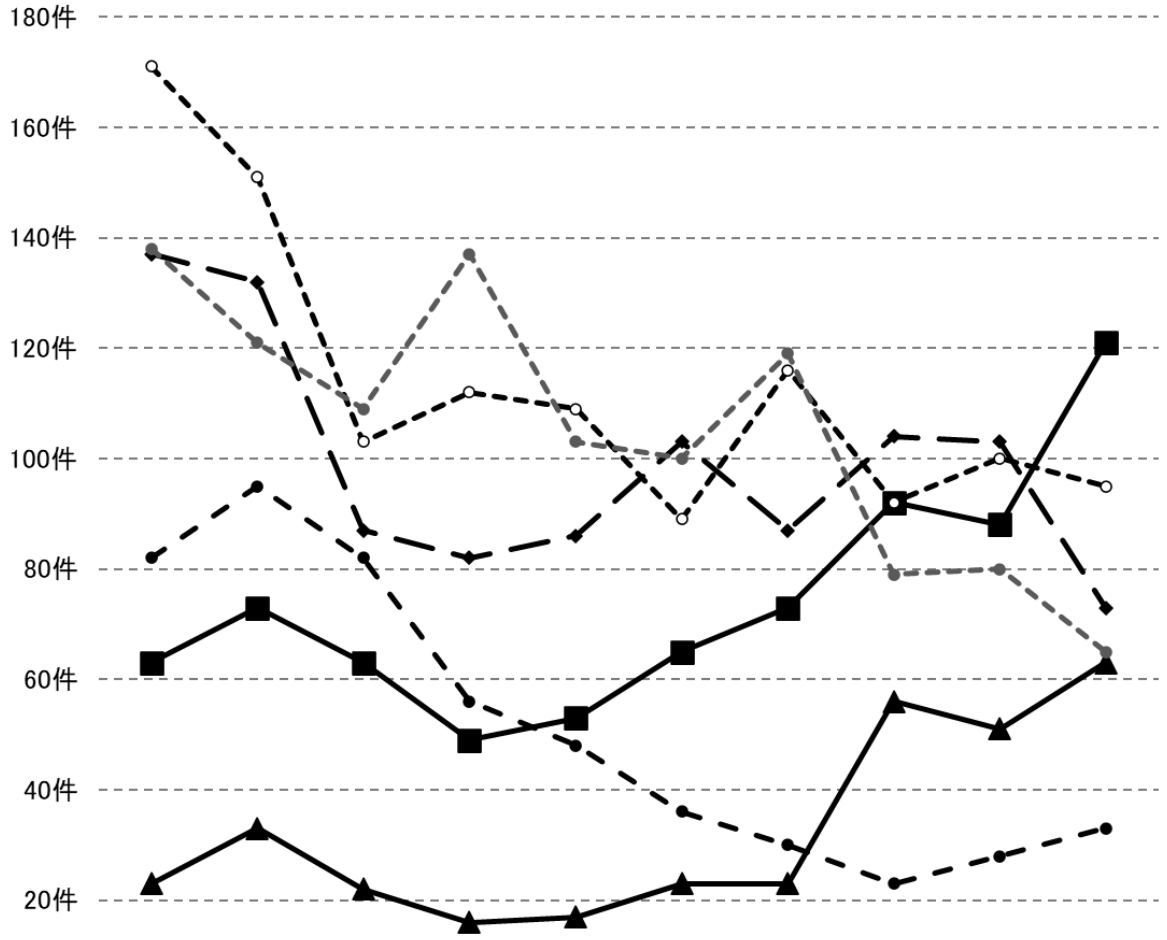
※()は合計に対する割合。

(4) 道路別の事故

ア　道路幅員別

区内の交通事故発生状況を道路幅員別の事故発生件数（過去 10 年間）の推移でみると、5.5m以上の道路の事故が横ばいから減少傾向を示しているのに対し、5.5m未満の狭い道路の事故が増えています。特に令和２年は 3.5m以上 5.5m未満の道路の事故が最多の 121 件を記録しています。区内の交通事故発生地点が、幹線道路などの広い道路から住宅街等の細街路などの狭い道路に移行している傾向がうかがえます。

道路幅員別交通事故発生件数の推移

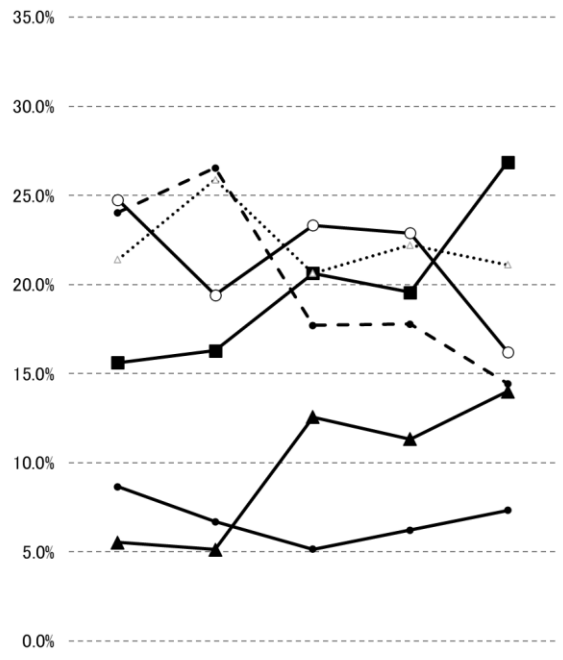


	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
3.5m未満	23	33	22	16	17	23	23	56	51	63
3.5m以上	63	73	63	49	53	65	73	92	88	121
5.5m以上	171	151	103	112	109	89	116	92	100	95
9m以上	137	132	87	82	86	103	87	104	103	73
13.0m以上	138	121	109	137	103	100	119	79	80	65
19.5m以上	82	95	82	56	48	36	30	23	28	33

※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成23年中～令和2年中）」による。

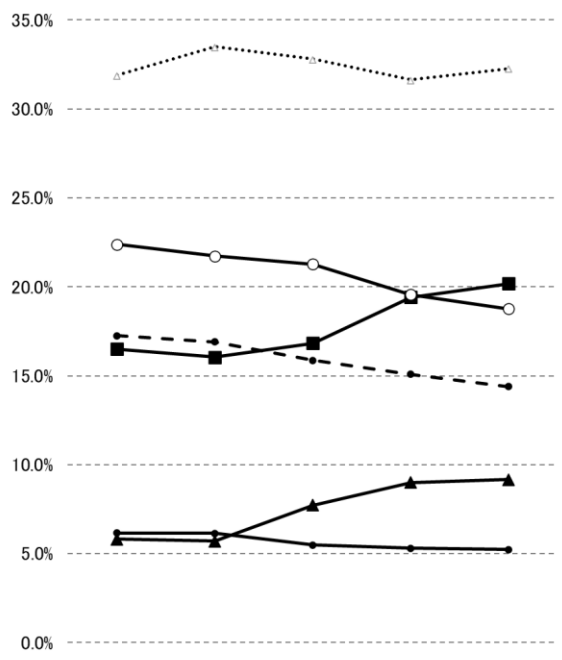
この傾向は、東京都と比較しても顕著です。平成 28 年以降の５年間の道路幅員別事故発生割合をみると、東京都が 3.5m 未満の道路で 3.4 ポイント、3.5～5.5mの道路で 3.7 ポイント上昇しているのに対し、品川区は 3.5m 未満で 8.5 ポイント、3.5～5.5mで 11.3 ポイントも急上昇しています。

道路幅員別交通事故発生件数割合の推移（品川区）



	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
3.5m未満	5.5%	5.1%	12.6%	11.3%	14.0%
3.5m以上	15.6%	16.3%	20.6%	19.6%	26.9%
5.5m以上	21.4%	25.9%	20.6%	22.2%	21.1%
9m以上	24.8%	19.4%	23.3%	22.9%	16.2%
13.0m以上	24.0%	26.6%	17.7%	17.8%	14.4%
19.5m以上	8.7%	6.7%	5.2%	6.2%	7.3%

道路幅員別交通事故発生件数割合の推移（東京都）



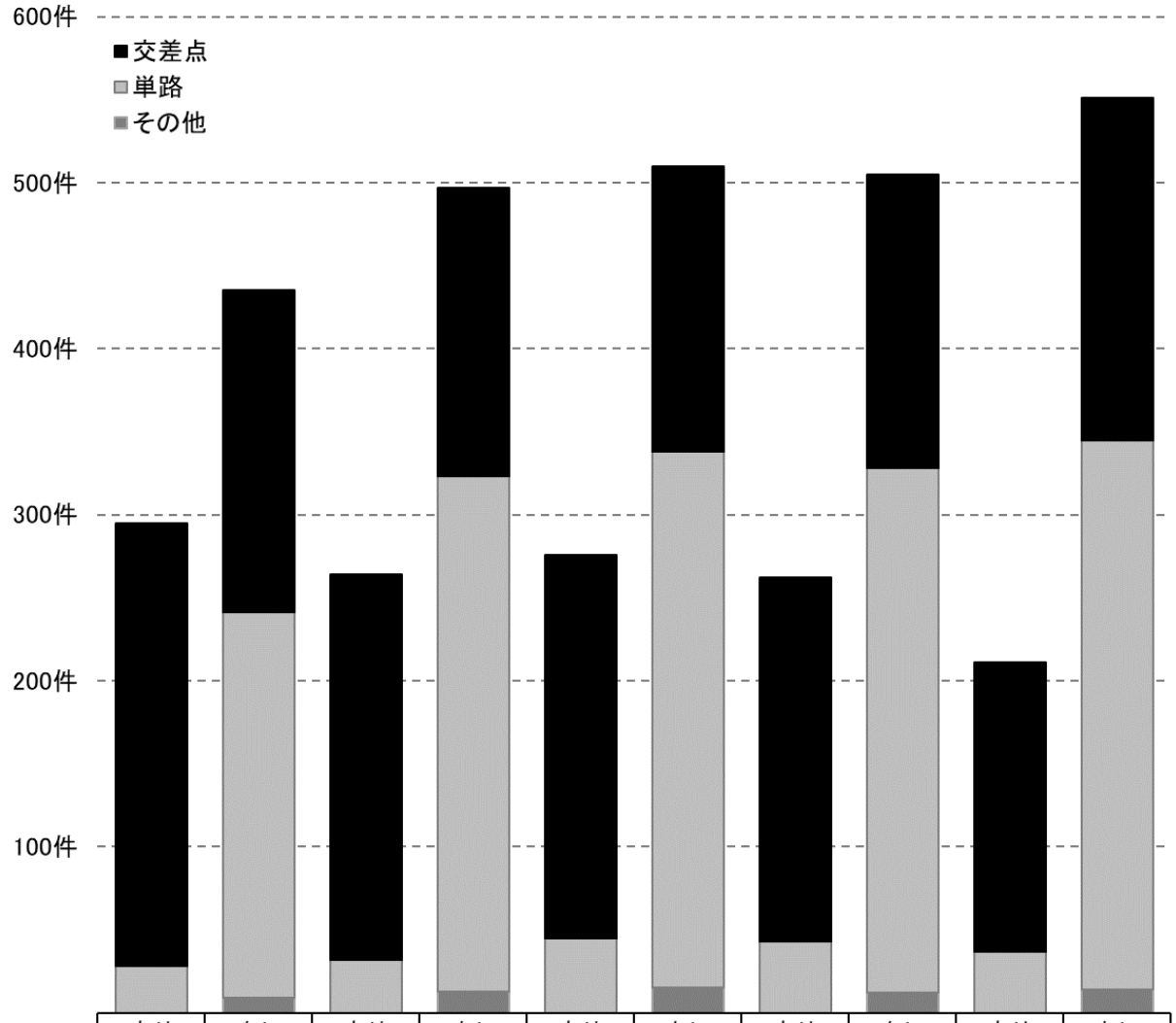
	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
3.5m未満	5.8%	5.7%	7.7%	9.0%	9.2%
3.5m以上	16.5%	16.0%	16.8%	19.4%	20.2%
5.5m以上	31.9%	33.5%	32.8%	31.6%	32.3%
9m以上	22.4%	21.7%	21.3%	19.6%	18.8%
13.0m以上	17.3%	16.9%	15.9%	15.1%	14.4%
19.5m以上	6.2%	6.1%	5.5%	5.3%	5.2%

※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成28年中～令和2年中）」による。

イ　道路形状別

道路形状別でみると、信号のある交差点で発生する事故は減少している一方で、信号のない交差点および単路の事故は増加傾向を示しています。

信号有無別、道路形状別交通事故発生件数の推移

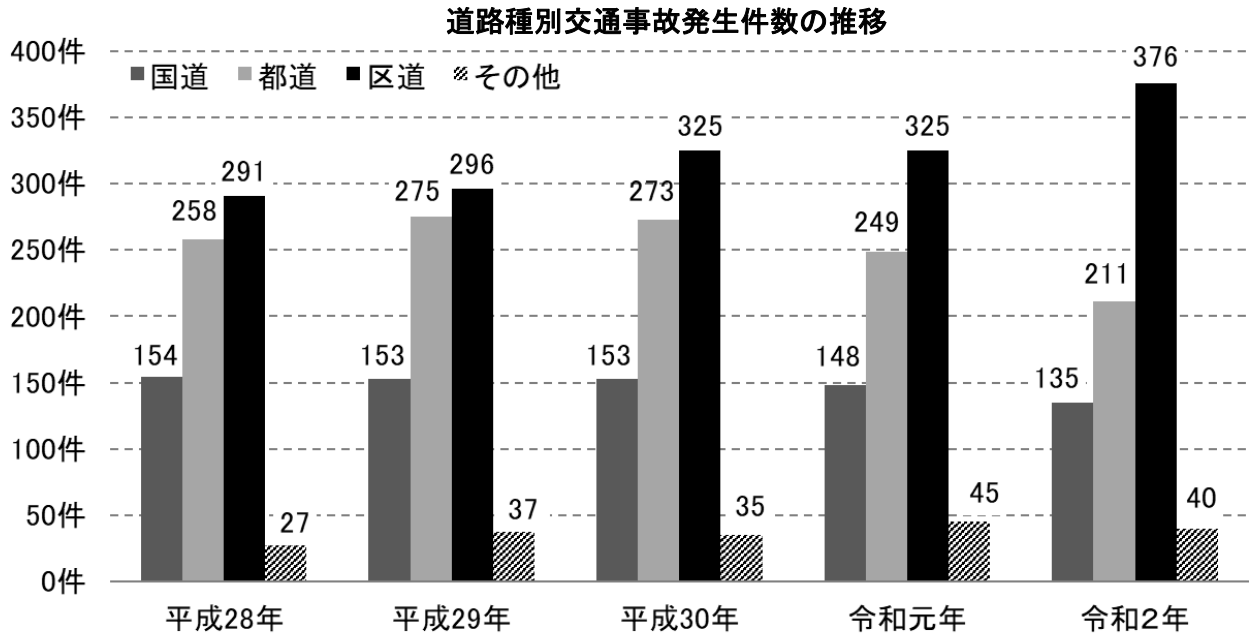


	平成28年 あり	平成28年 なし	平成29年 あり	平成29年 なし	平成30年 あり	平成30年 なし	令和元年 あり	令和元年 なし	令和2年 あり	令和2年 なし
■交差点	267	194	232	174	231	172	219	177	174	206
□単路	28	232	32	310	45	323	43	316	37	331
■その他	0	9	0	13	0	15	0	12	0	14

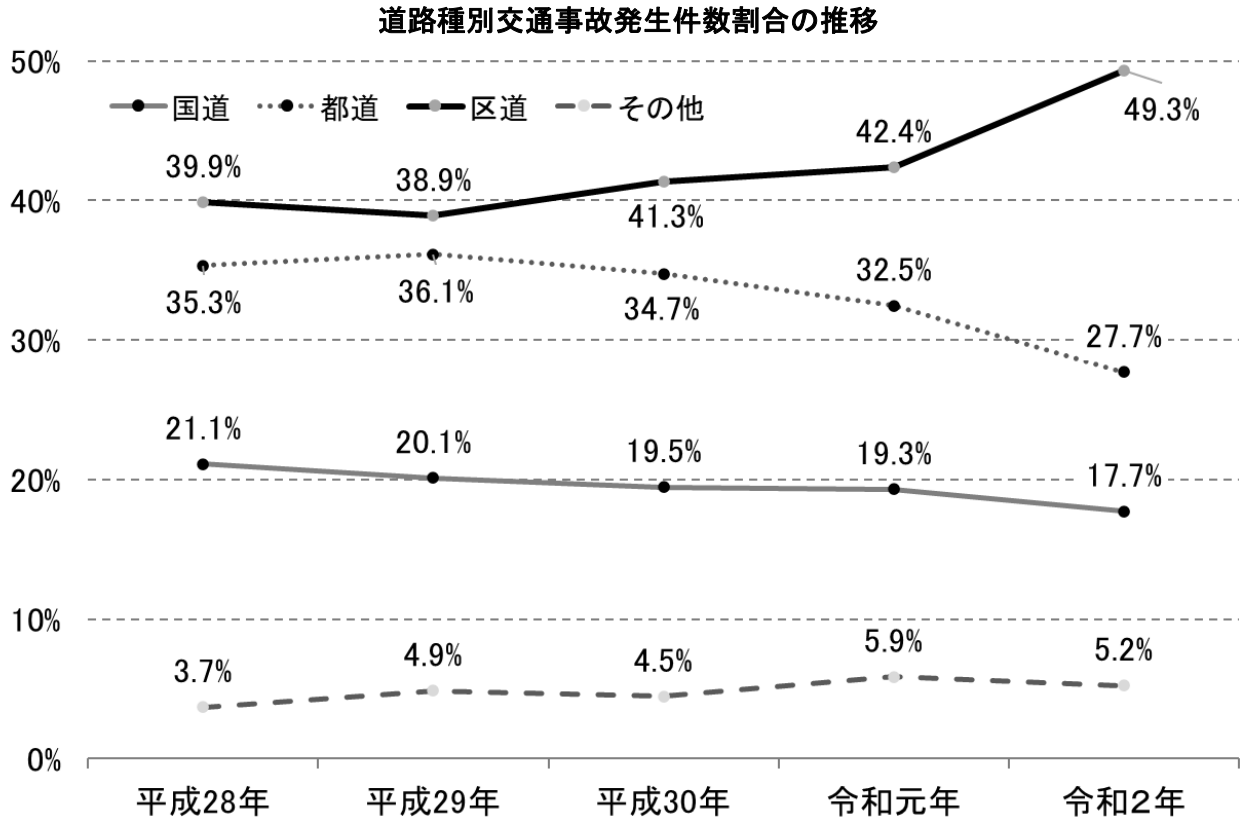
※警視庁交通部資料「東京の交通事故（平成28年～令和2年）」による。

ウ　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）の推移でみると、国道、都道は減少傾向にあるものの、区道は増加傾向を示しています。特に令和２年は 376 件と大きく増加し、区内で発生した事故のほぼ半数が区道で発生したことになります。



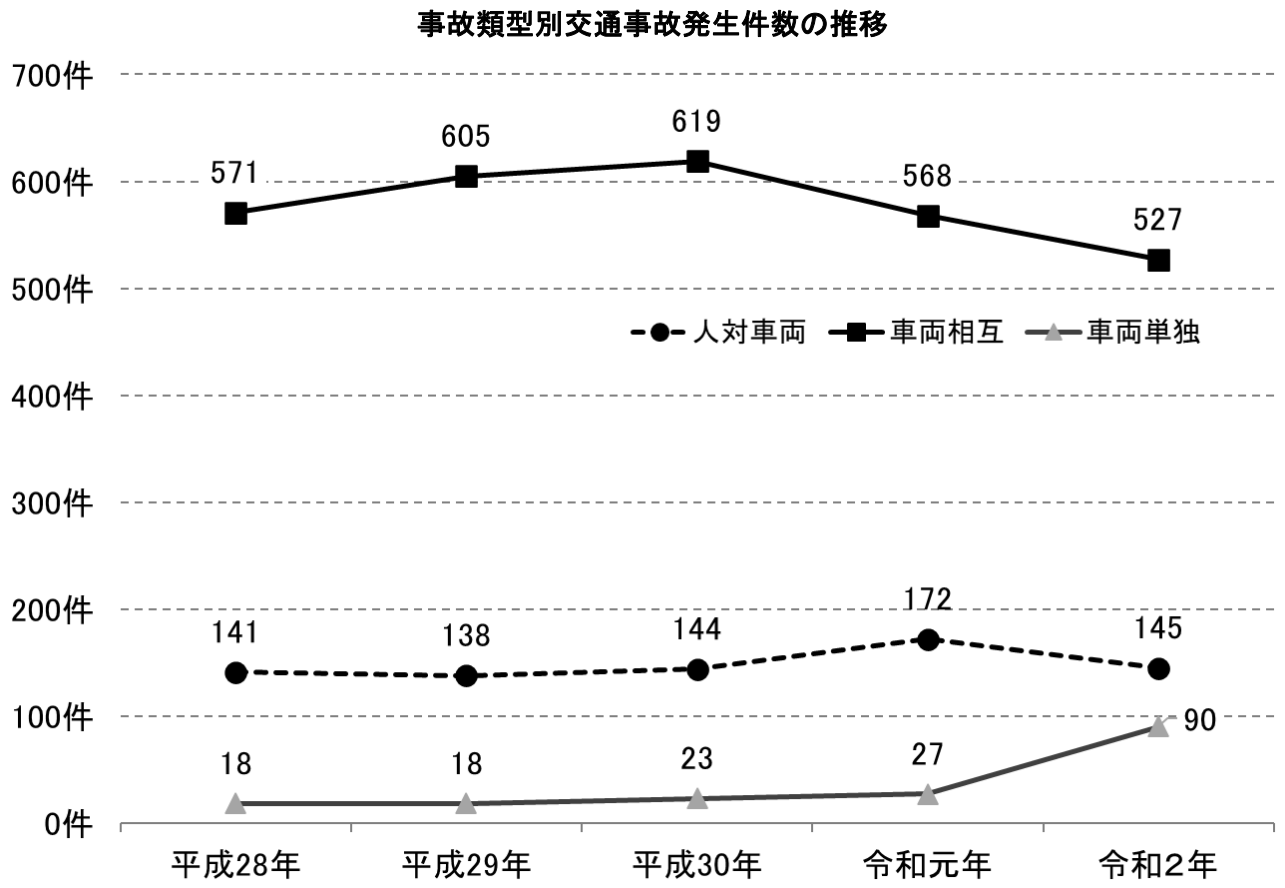
※警視庁交通部資料「東京の交通事故（平成28年～令和2年）」による。



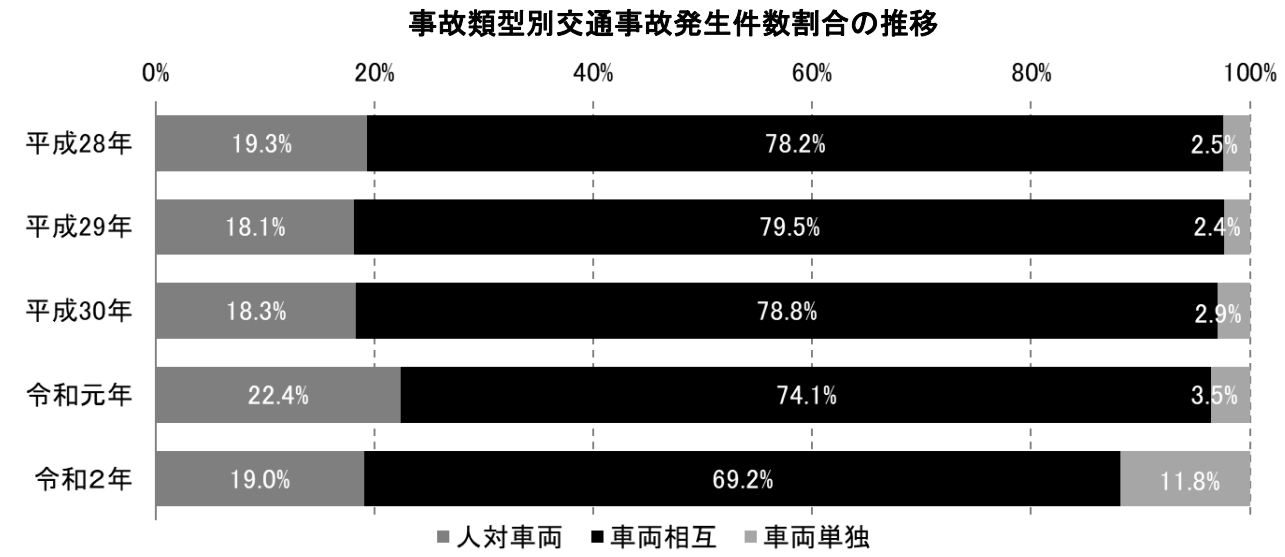
※警視庁交通部資料「東京の交通事故（平成28年～令和2年）」による。

(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）の推移でみると、「車両相互」の事故が最も多く、「人対車両」「車両単独」の順となっています。令和２年は車両単独が 90 件と大きく増加し、事故全体に占める割合も 11.8%と１割強を占めました。



※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成28年中～令和2年中）」による。

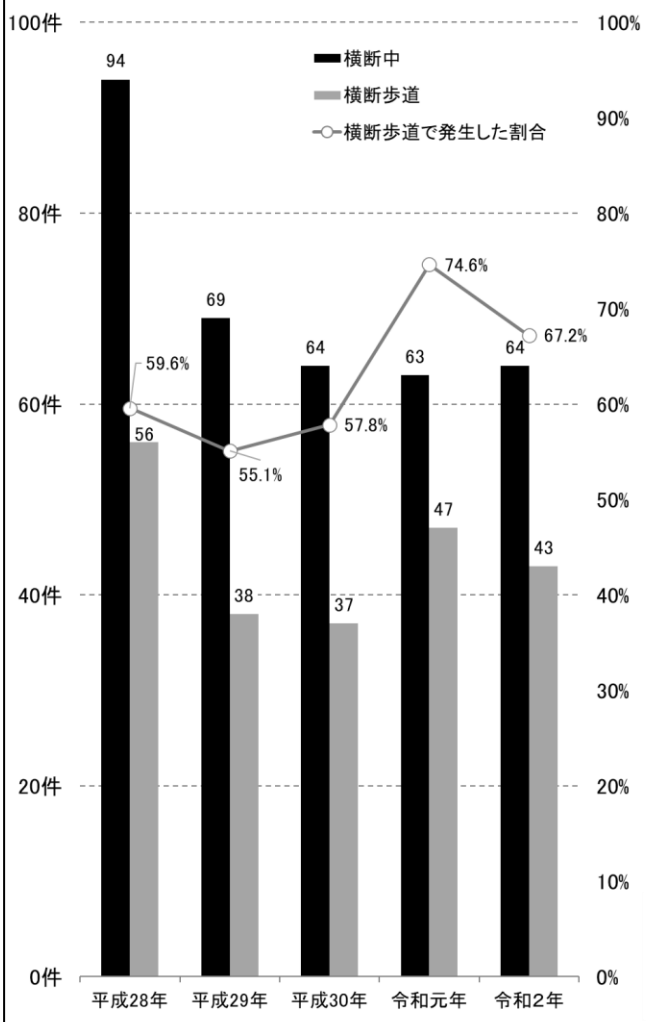


※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成28年中～令和2年中）」による。

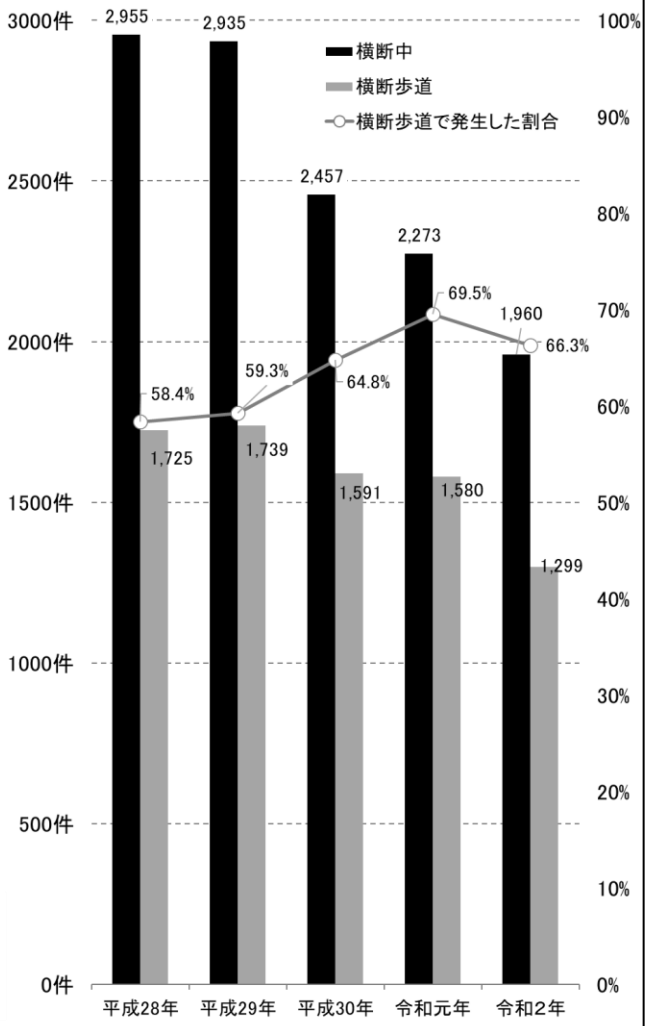
「人対車両」のうち、道路を「横断中」の事故発生件数は、平成 29 年以降 60～70 件の間で推移しています。また、横断中のうち「横断歩道」の事故も例年 40 件前後発生し、減少していません。横断中の事故に占める横断歩道の事故の割合は令和元年、２年と７割前後となり、増加傾向にあります。これらの結果は、自動車等運転者の歩行者優先意識が、低い状態のまま推移している可能性を示唆しています。

東京都の「横断中」および「横断歩道」の事故の推移をみると、東京都はどちらも減少傾向を示しています。

人対車両における横断中の交通事故発生件数の推移（品川区）



人対車両における横断中の交通事故発生件数の推移（東京都）



※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成28年中～令和2年中）」による。

(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年間の推移でみると、「安全不確認」「前方不注意」「交差点安全進行」「運転操作誤り」が上位４位の違反となっています。最も多い安全不確認は、毎年違反全体の３～４割を占めています。

車両側の法令違反件数（原付以上、第１当事者）の推移

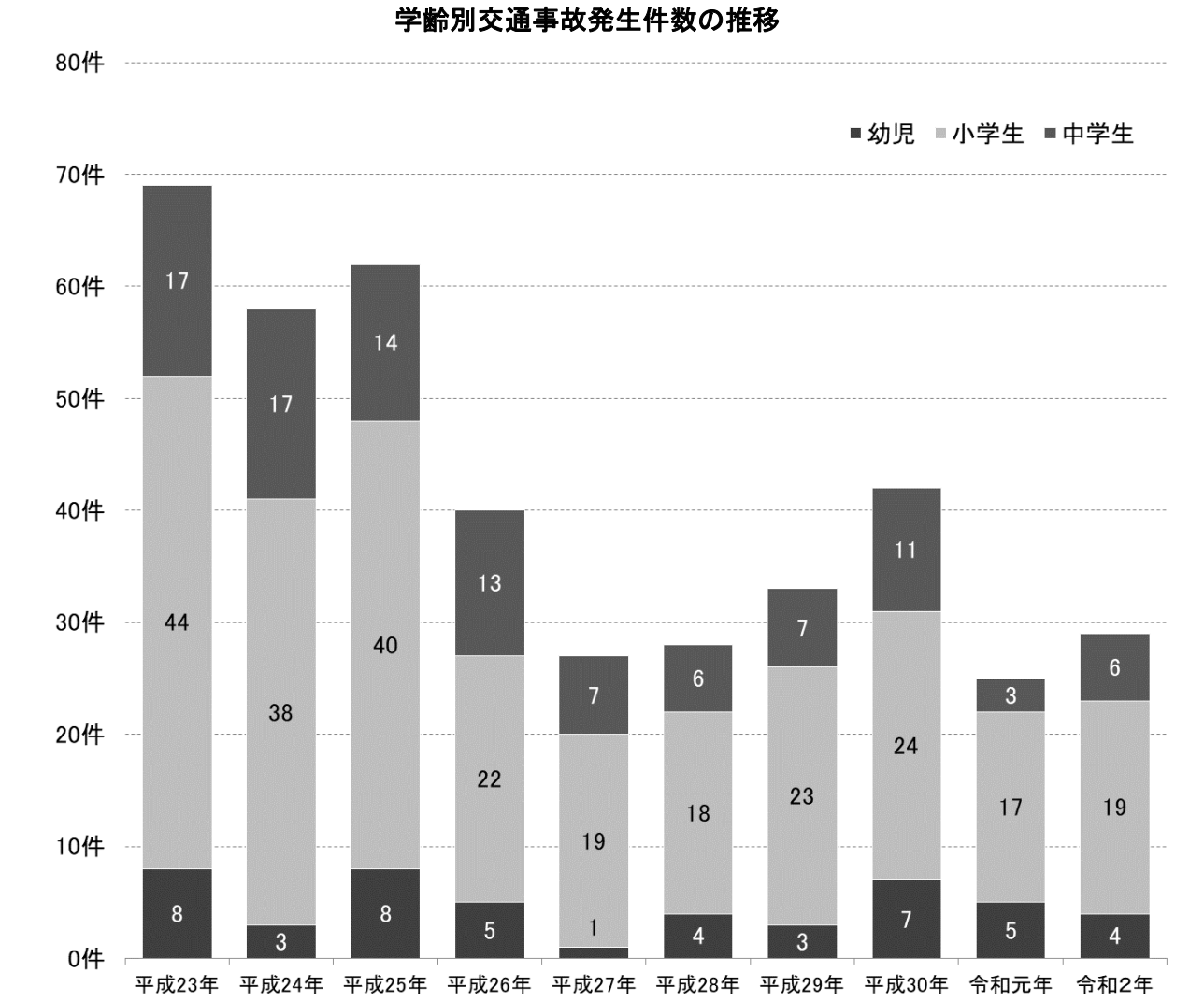
	平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
信号無視	29	(4.4%)	17	(2.5%)	26	(3.7%)	24	(3.7%)	16	(2.8%)
最高速度	0	(0.0%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)	1	(0.2%)	0	(0.0%)
左折違反	1	(0.2%)	0	(0.0%)	1	(0.1%)	1	(0.2%)	0	(0.0%)
右折違反	1	(0.2%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)	2	(0.3%)
優先通行	1	(0.2%)	3	(0.4%)	3	(0.4%)	2	(0.3%)	1	(0.2%)
交差点安全進行	95	(14.4%)	84	(12.4%)	84	(11.8%)	66	(10.2%)	69	(12.0%)
歩行者妨害	37	(5.6%)	22	(3.3%)	22	(3.1%)	23	(3.5%)	21	(3.7%)
徐行違反	0	(0.0%)	0	(0.0%)	2	(0.3%)	5	(0.8%)	0	(0.0%)
一時不停止	11	(1.7%)	4	(0.6%)	8	(1.1%)	6	(0.9%)	10	(1.7%)
酒酔い	0	(0.0%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)
運転操作誤り	38	(5.8%)	39	(5.8%)	38	(5.4%)	28	(4.3%)	43	(7.5%)
前方不注意	111	(16.9%)	121	(17.9%)	120	(16.9%)	132	(20.4%)	98	(17.0%)
安全不確認	219	(33.3%)	238	(35.3%)	293	(41.3%)	225	(34.7%)	221	(38.4%)
その他	115	(17.5%)	147	(21.8%)	112	(15.8%)	135	(20.8%)	94	(16.3%)
合計	658	(100.0%)	675	(100.0%)	709	(100.0%)	648	(100.0%)	575	(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成28年中～令和2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発生状況を過去５年間でみると、平成 29 年、平成 30 年は発生件数、死傷者数とも増加しましたが、その後は減少に転じています。

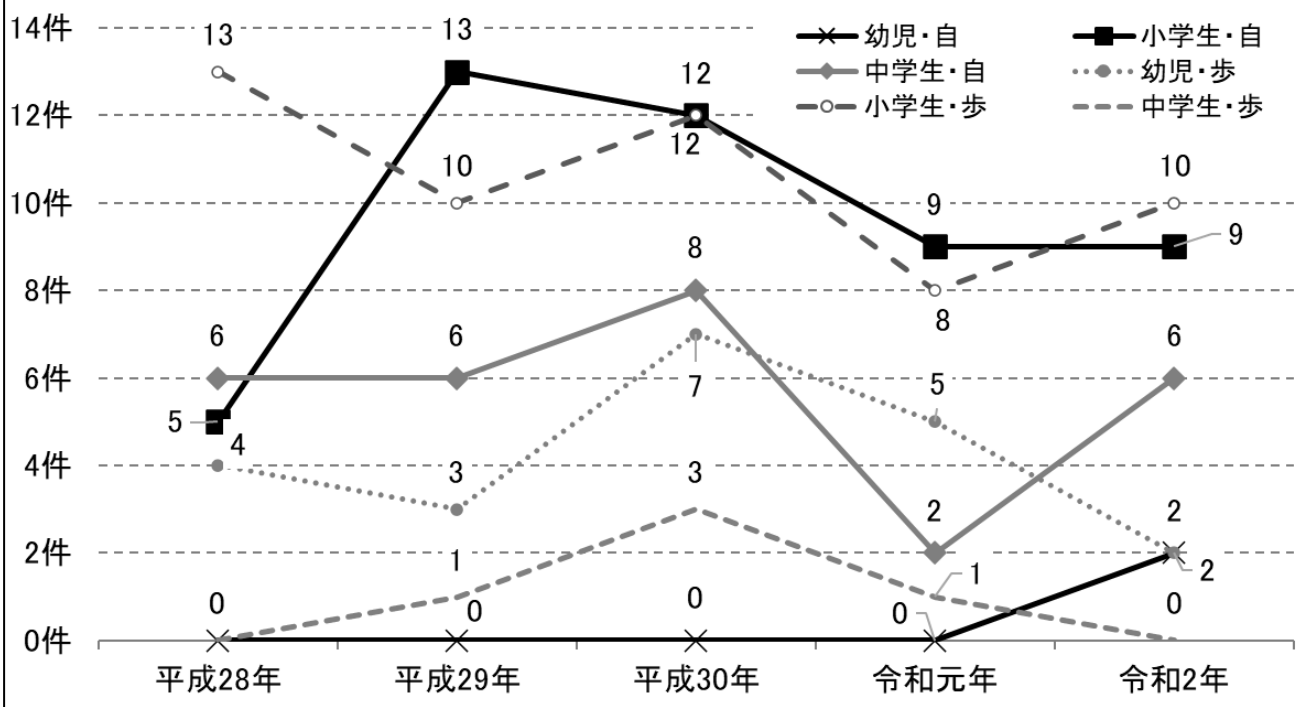


※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成23年中～令和2年中）」による。

学齢別、状態別に発生件数を詳しくみると、小学生の事故（歩行者、自転車）が最も多く、次いで中学生の自転車、幼児の歩行者が多くなっています。

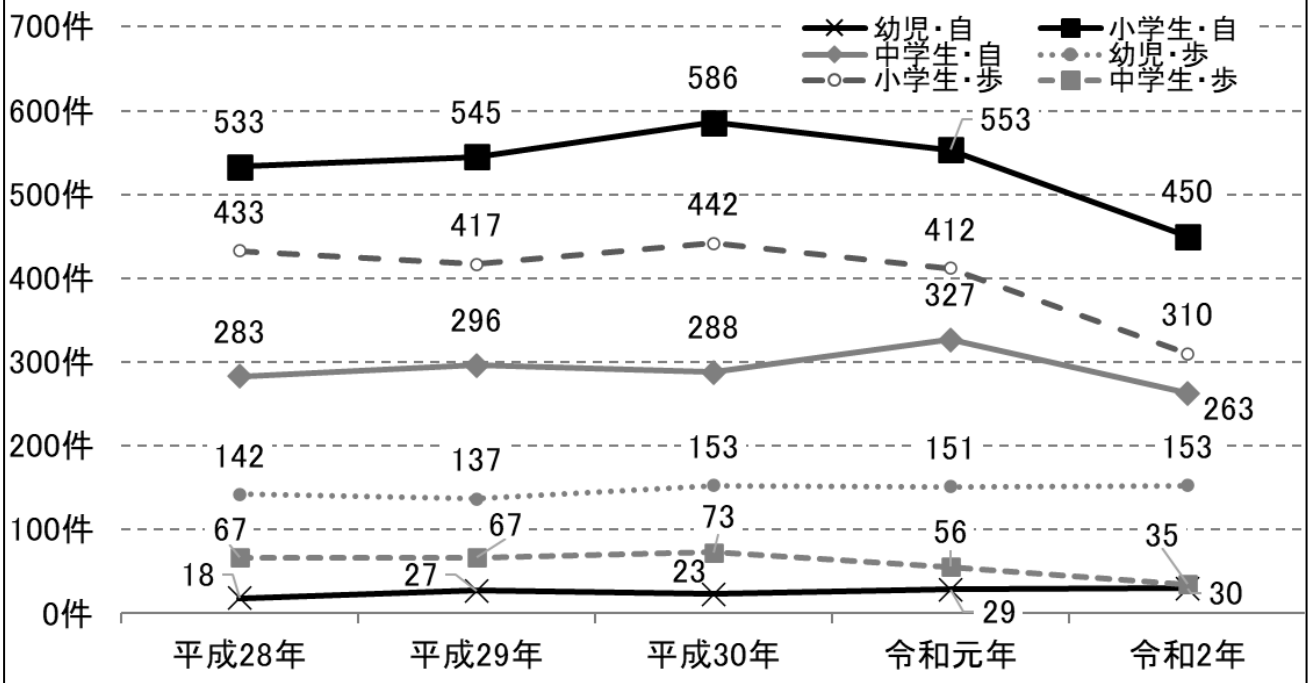
東京都と比較すると、区の場合、小学生の歩行者事故と自転車事故は毎年ほぼ同程度発生しているのに対し、都では自転車事故が歩行者事故よりも多く発生しています。

学齢別自転車乗用中・歩行中の交通事故発生件数の推移（品川区）



※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28年中～令和2年中）」による。

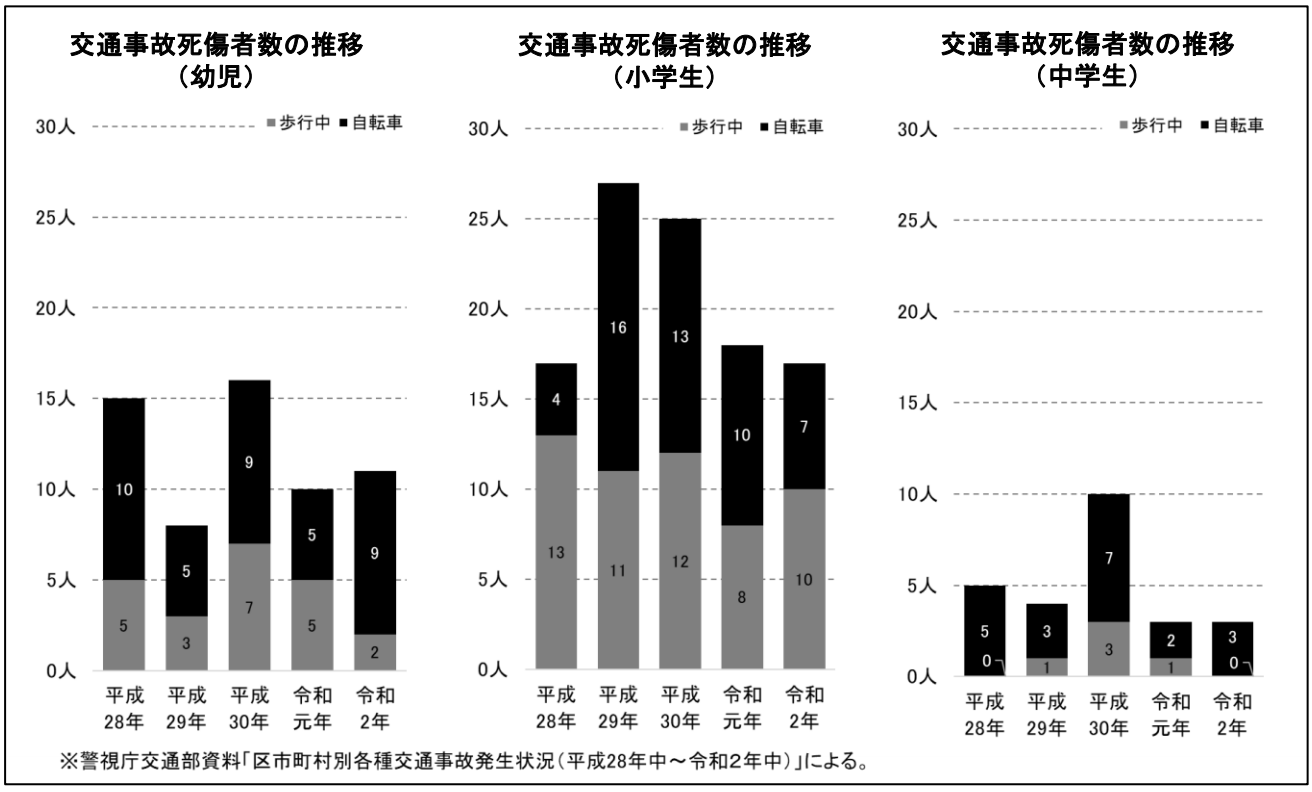
学齢別自転車乗用中・歩行中の交通事故発生件数の推移（東京都）

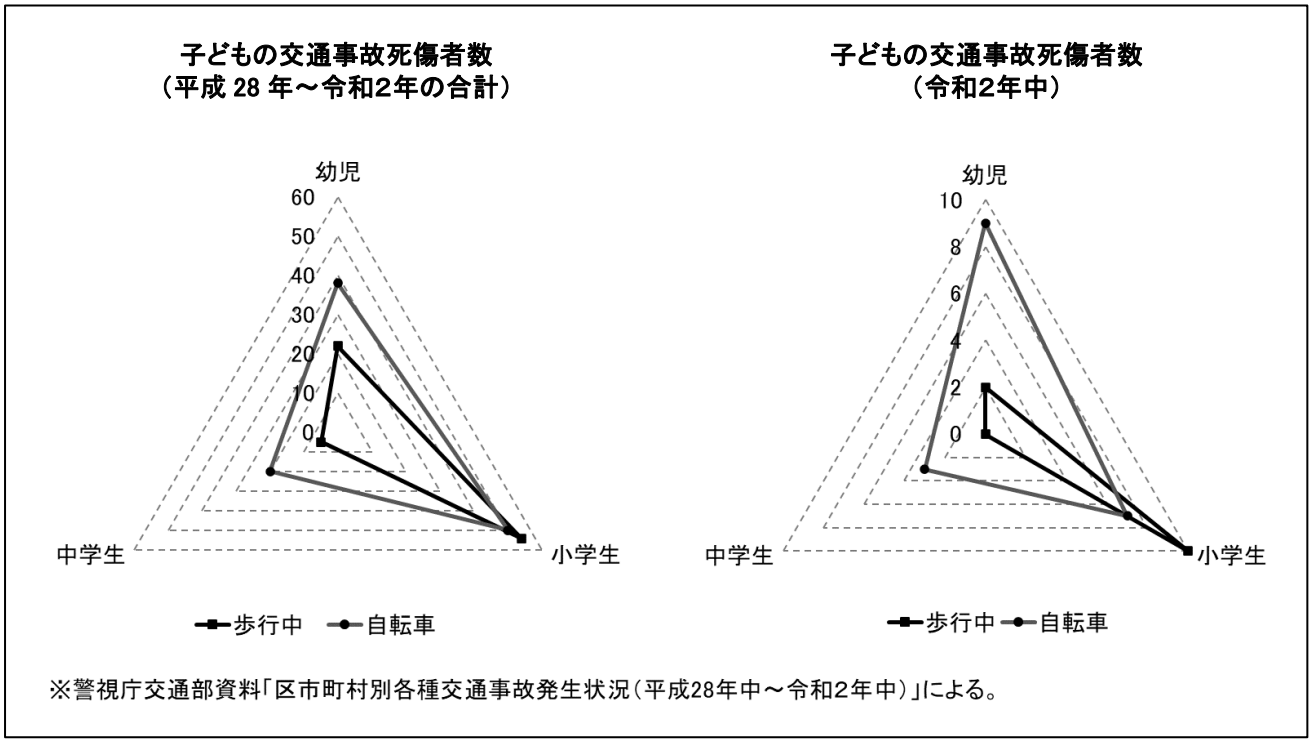


※警視庁交通部資料「区市町村別各種交通事故発生状況（平成28年中～令和2年中）」による。

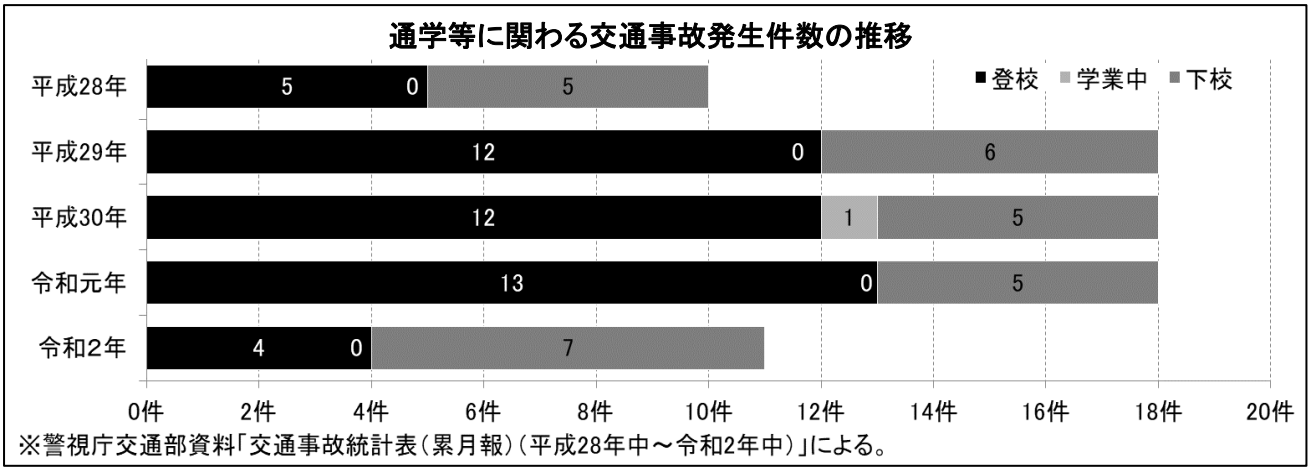
子どもの交通事故死傷者数の推移をみると、幼児、中学生は自転車事故による交通事故死傷者が多く、小学生はおおむね同程度で推移しています。発生件数では中学生よりも少ない幼児ですが、死傷者数では中学生よりも多くなっています。

また、令和２年は、「歩行中の小学生」と「自転車乗用中の幼児」の交通事故死傷者数の多さが目立ちました。





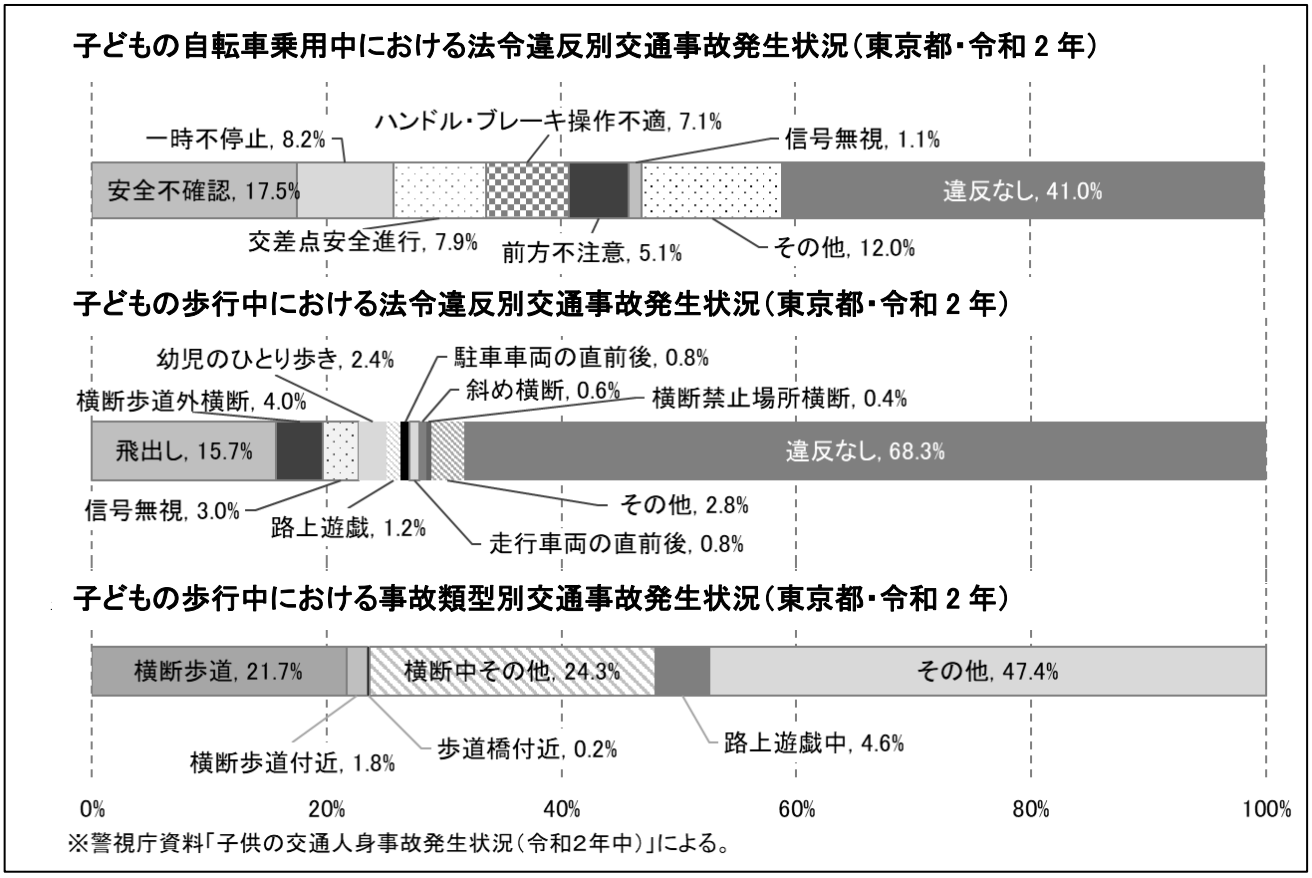
通行目的別の交通事故発生状況のうち通学等に関わる事故の推移をみると、平成 29～令和元年の３年間は「登校」時の事故が増えて毎年 18 件の事故が発生。令和２年は登校の事故が４件へと減少したものの、「下校」時の事故は７件に増えています。



東京都全体の令和２年のデータから、このほかの子どもの事故の特徴を見てみます。

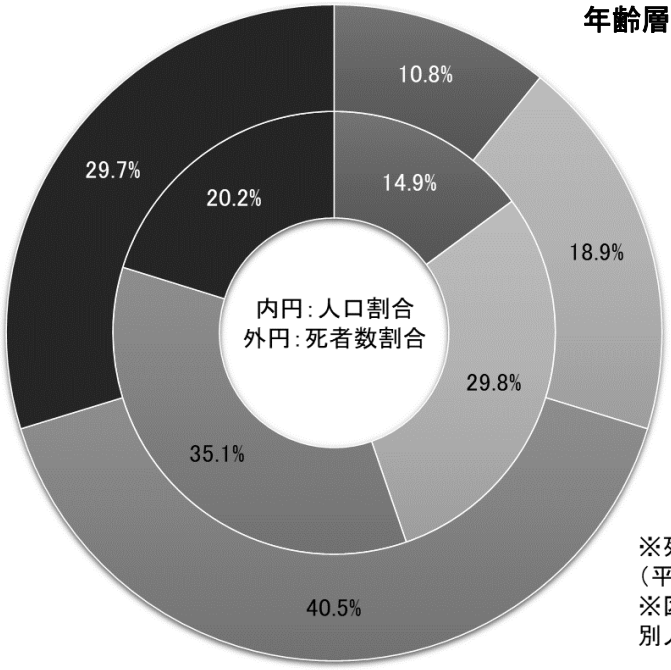
子どもの自転車乗用中の事故について違反別発生状況をみると、「安全不確認」や「一時不停止」などの違反があった事故が全体の６割を占めました。

歩行中の事故では、全体の約３割で「飛び出し」「横断歩道外横断」などの違反がありました。また、歩行中の事故は、「横断歩道」「横断中その他」など横断中に係る事故が約半数を占めていました。

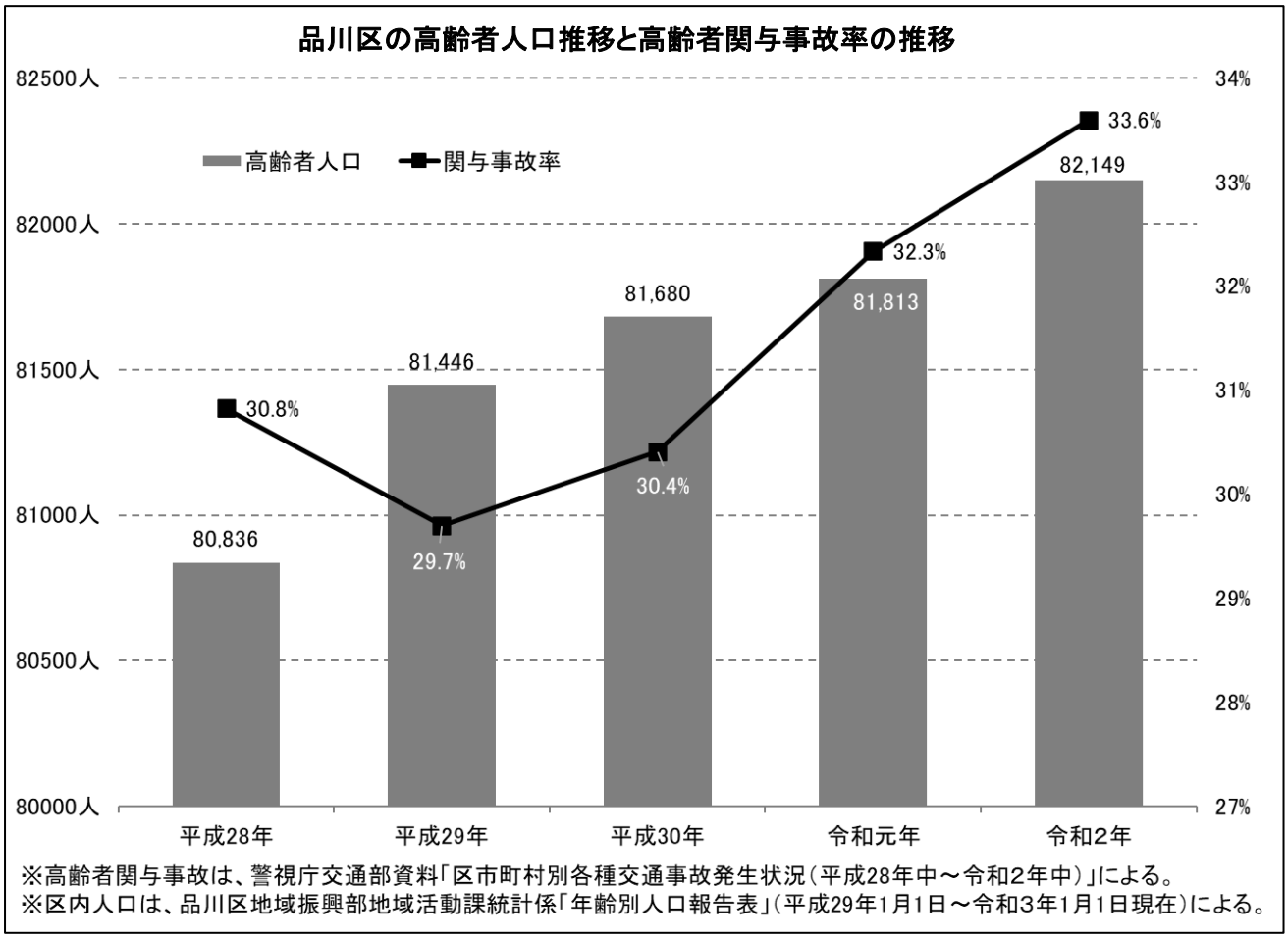


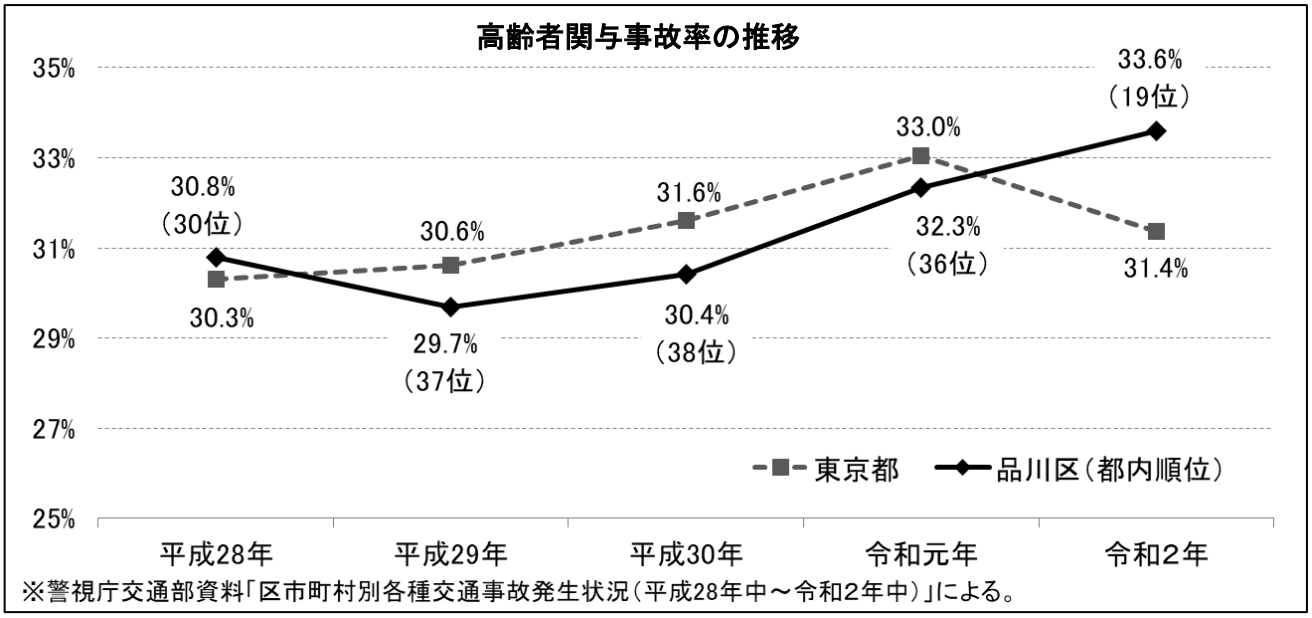
(2) 高齢者の交通事故

区内の 65 歳以上の高齢者の交通事故死傷者数は過去５年間で増加傾向にあり、死傷者全体に占める高齢者の割合も増加傾向にあります（前掲 13 頁「年齢層別交通事故死傷者数の推移」）。また、平成 23 年から令和２年の 10 年間における高齢者の死者数は 11 人となり、区内の死者全体の 29.7%を占めています。これは、区内人口に占める高齢者人口の割合 20.2%と比較して高く、高齢者の交通事故が死亡事故に至る割合が高いことを示しています。

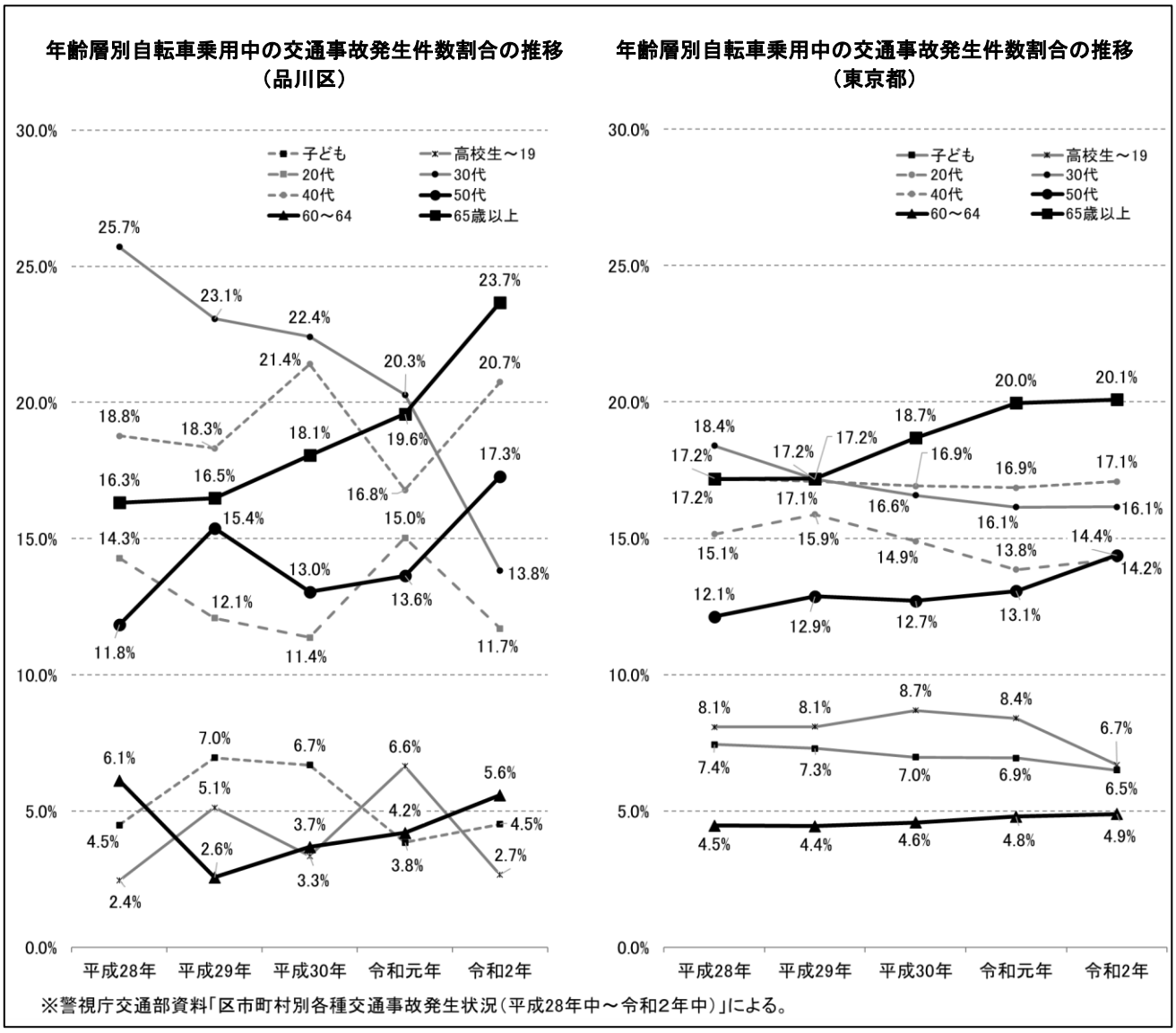


区内の 65 歳以上の高齢者人口は平成 28 年の 80,836 人から令和２年には 82,149 人に増加しています。それに伴い、高齢者が関与する事故（第１当事者または第２当事者として高齢者が関わった事故）の割合も高まっています。令和２年に区内で発生した事故の 33.6%は高齢者が関与した事故でした。この数値は、東京都の平均を４年ぶりに上回るものでした（都内の 49 区市における順位でも前年までの 30 位台から 19 位にまで上昇）。



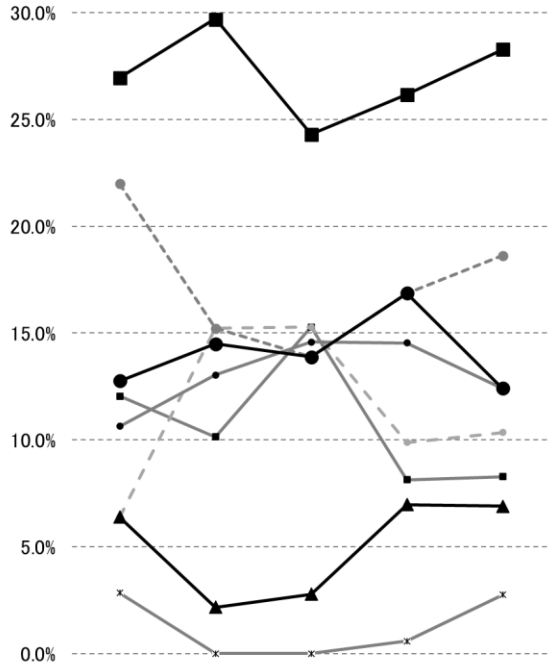


自転車事故の年齢層別発生割合（過去５年間）をみると、65 歳以上の高齢者は右肩上がりに増加して令和２年には 23.7%まで上昇、年齢層別のトップになりました。東京都は同年、65 歳以上の自転車事故は全体の 20.1%を占めました。



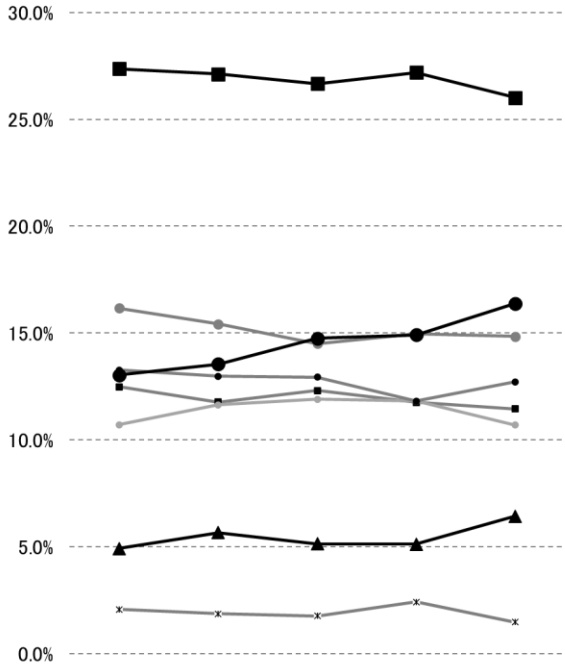
歩行者事故の年齢層別発生割合（過去５年間）をみると、65 歳以上の高齢者は毎年、年齢層別のトップに位置し、令和２年は 28.3%を占めました。東京都の同年の 65 歳以上の歩行者事故は全体の 26.0%でした。

年齢層別歩行中の交通事故発生件数割合の推移（品川区）



	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
子ども	12.1%	10.1%	15.3%	8.1%	8.3%
高校生～19	2.8%	0.0%	0.0%	0.6%	2.8%
20代	6.4%	15.2%	15.3%	9.9%	10.3%
30代	10.6%	13.0%	14.6%	14.5%	12.4%
40代	22.0%	15.2%	13.9%	16.9%	18.6%
50代	12.8%	14.5%	13.9%	16.9%	12.4%
60～64	6.4%	2.2%	2.8%	7.0%	6.9%
65歳以上	27.0%	29.7%	24.3%	26.2%	28.3%

年齢層別歩行中の交通事故発生件数割合の推移（東京都）



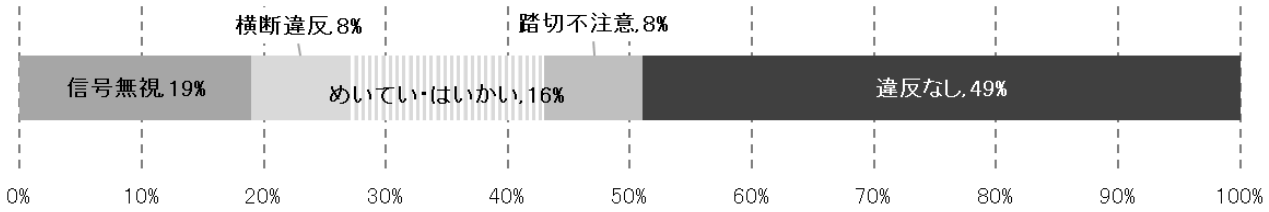
	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
子ども	12.5%	11.8%	12.3%	11.8%	11.4%
高校生～19	2.1%	1.9%	1.8%	2.4%	1.5%
20代	10.7%	11.6%	11.9%	11.8%	10.7%
30代	13.3%	13.0%	12.9%	11.8%	12.7%
40代	16.2%	15.4%	14.5%	15.0%	14.8%
50代	13.0%	13.5%	14.7%	14.9%	16.4%
60～64	4.9%	5.7%	5.1%	5.1%	6.4%
65歳以上	27.4%	27.1%	26.7%	27.2%	26.0%

※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28年中～令和2年中）」による。

東京都全体の令和２年のデータから、このほかの高齢者の事故の特徴を見てみます。

この年、歩行中の事故で亡くなった高齢者 37 人の違反状況をみると、「信号無視」など何らかの違反があった割合が半数以上に上りました。

高齢者の歩行中交通事故死者における法令違反状況（東京都・令和2年中）



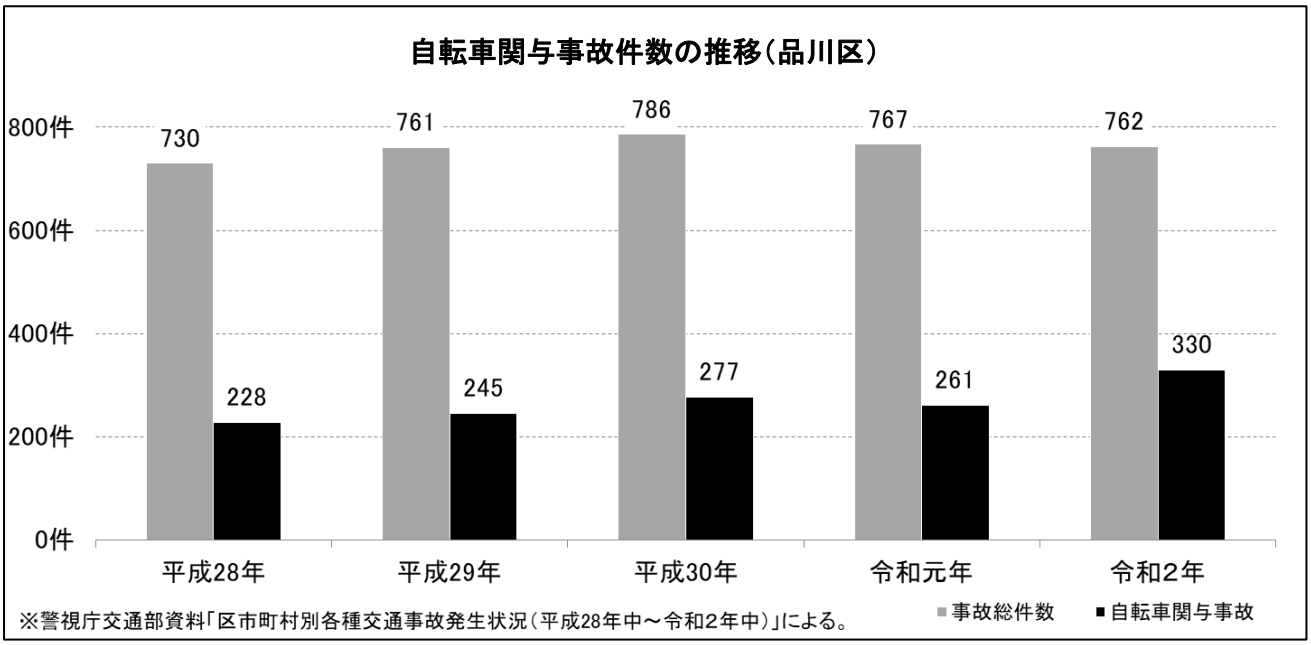
※警視庁交通部資料「東京の交通事故（令和2年）」による。

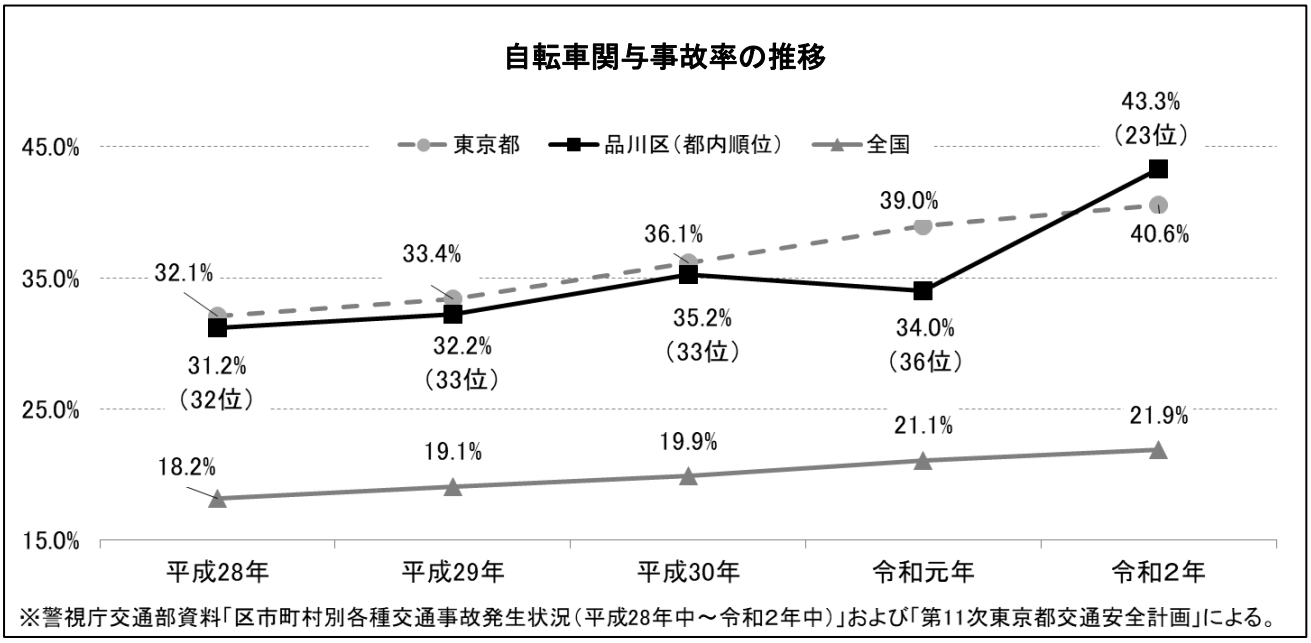
(3) 自転車の交通事故

ア　自転車関与事故の推移

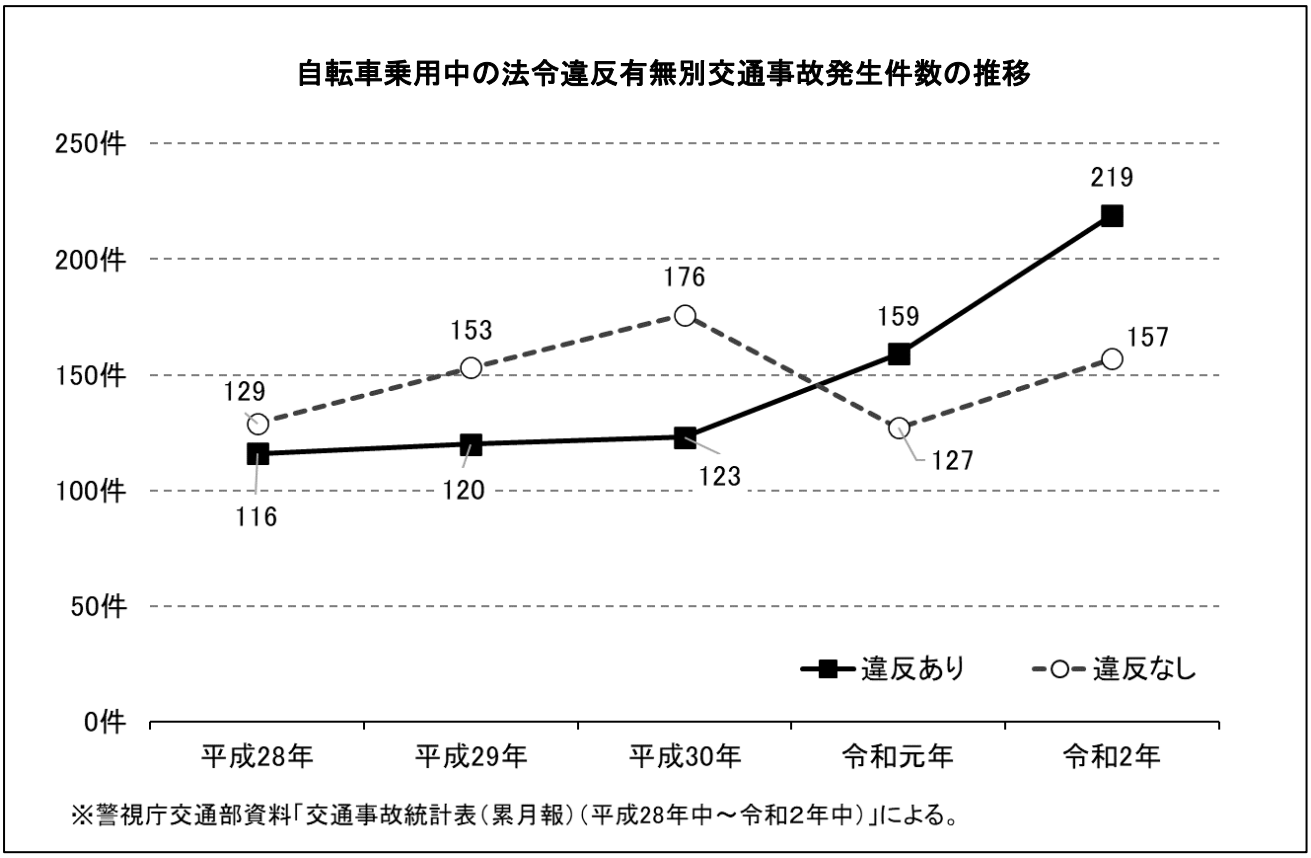
区内の自転車が関与した事故（第１当事者または第２当事者として自転車が関わった事故）は過去５年間で増加傾向にあります。特に令和２年は、330 件となり、前年の 261 件から大きく増加しました。

自転車関与事故が全事故に占める割合（関与率）も 30%台と高い割合で推移、令和２年には 43.3%にまで上昇しました。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が、区内の関与率は都内平均と同様に推移しており、令和２年は都内平均を上回りました。都内の 49 区市における順位でも、令和２年は 23 位となり、前年の 36 位から上昇しました。



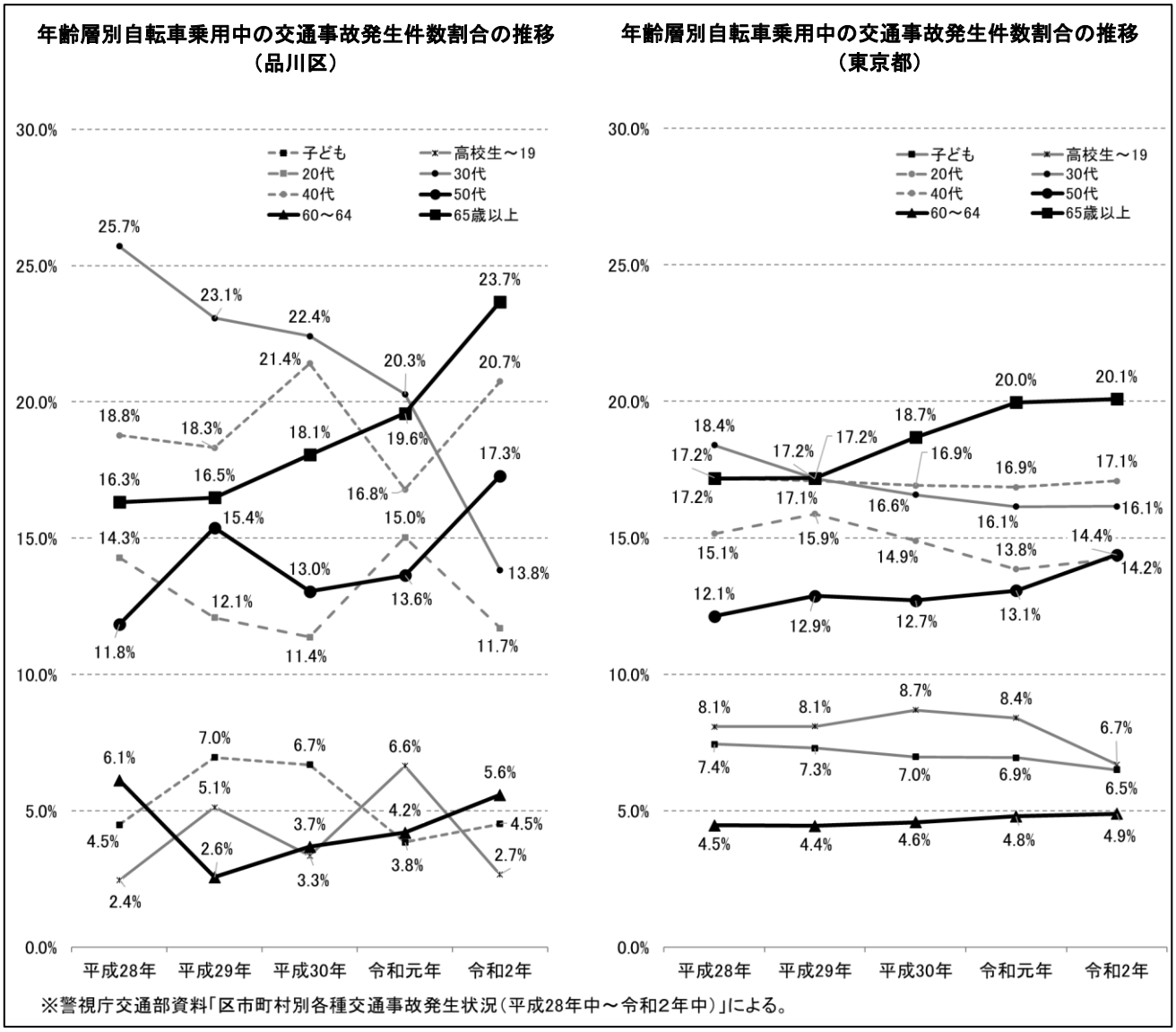


自転車が第１当事者または第２当事者となった事故のうち、自転車側に「信号無視」など何らかの違反があった件数は、増加傾向にあります。令和元年から「違反あり」が「違反なし」を上回り、令和２年には 219 件となりました。



イ　年齢層別自転車事故発生件数割合の推移

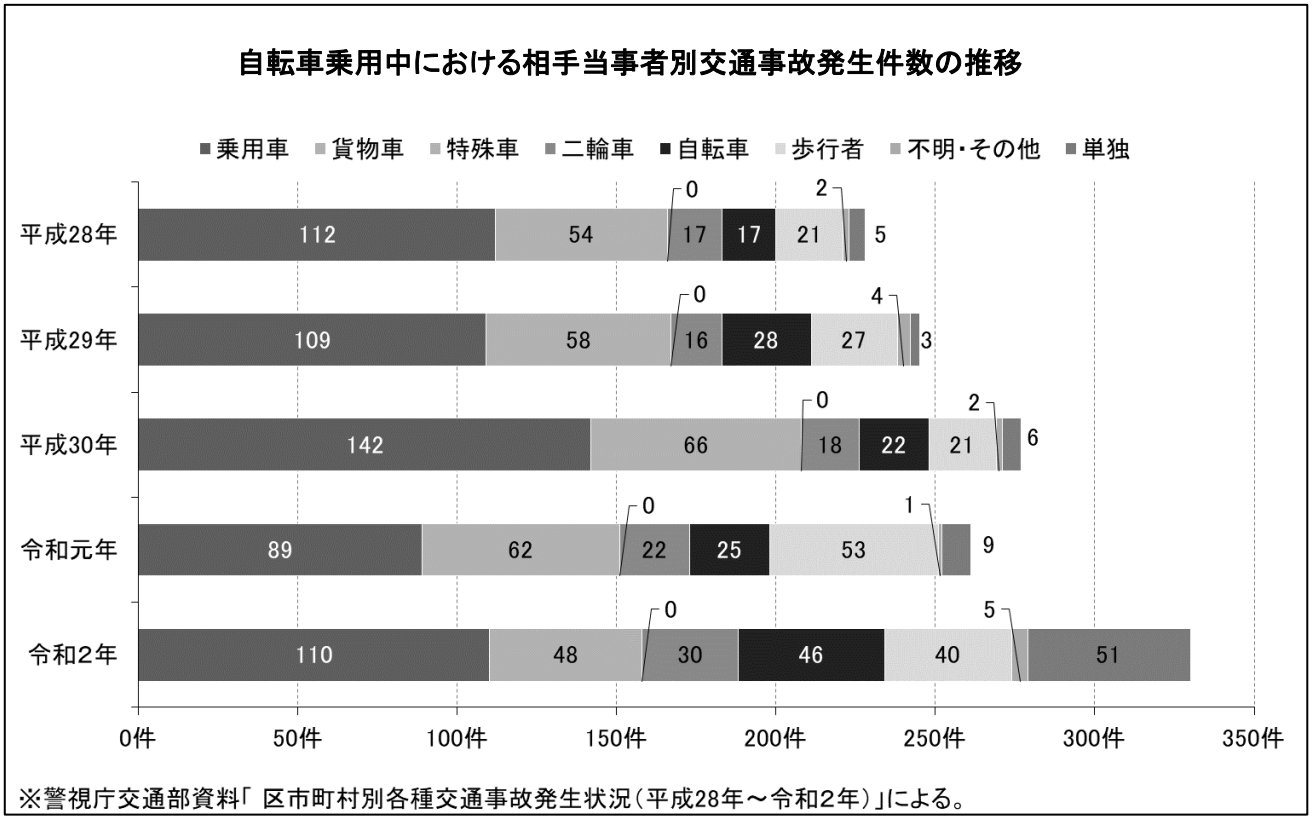
区内の自転車事故発生状況を年齢層別発生件数割合（第１・第２当事者、過去５年間）の推移でみると、65 歳以上の高齢者が急増傾向を示し、令和２年には 23.7%まで上昇して、年齢層別のトップになりました。また、東京都と比較すると、30 歳代が大きく減少した一方、50 歳代、60～64 歳の増加率は高い傾向が認められます。



グラフ再掲＝（2）高齢者の交通事故 P28

ウ　自転車乗用中における相手当事者別交通事故発生件数の推移

区内の自転車乗用中における交通事故発生状況を相手当事者別発生件数の過去５年間の推移でみると、乗用車と貨物車を合わせた四輪車との事故はおおむね横ばいで推移しているのに対し、自転車同士、歩行者との事故は増加傾向を示しています。また、令和２年は自転車の単独事故が 51 件と大幅に増えました。

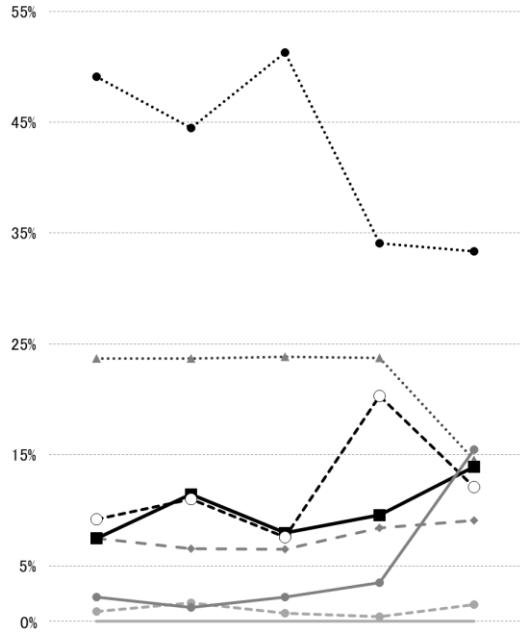


※警視庁交通部資料「 区市町村別各種交通事故発生状況（平成28年～令和2年）」による。

相手当事者別の発生割合をみると、自転車事故の相手としては、乗用車や貨物車が減少している一方で、自転車、歩行者が増加しています。また、令和２年においては「単独」が急上昇しています。

また、相手当事者別発生割合を東京都と比較すると、品川区の場合、二輪車、自転車同士、歩行者との事故割合が高くなっています。

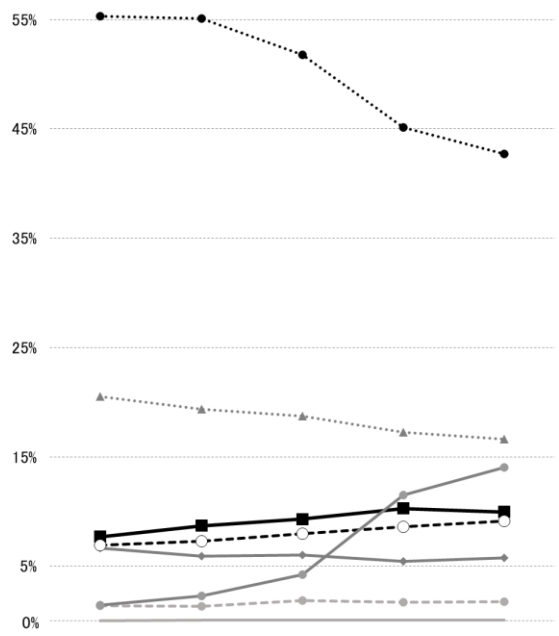
自転車乗用中の相手当事者別交通事故発生件数割合の推移（品川区）



	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
乗用車	49.1%	44.5%	51.3%	34.1%	33.3%
貨物車	23.7%	23.7%	23.8%	23.8%	14.5%
特殊車	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
二輪車	7.5%	6.5%	6.5%	8.4%	9.1%
自転車	7.5%	11.4%	7.9%	9.6%	13.9%
歩行者	9.2%	11.0%	7.6%	20.3%	12.1%
不明・その他	0.9%	1.6%	0.7%	0.4%	1.5%
単独	2.2%	1.2%	2.2%	3.4%	15.5%

※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28年～令和2年）」による。

自転車乗用中の相手当事者別交通事故発生件数割合の推移（東京都）



	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
乗用車	55.3%	55.1%	51.8%	45.1%	42.7%
貨物車	20.5%	19.3%	18.7%	17.3%	16.6%
特殊車	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
二輪車	6.7%	5.9%	6.0%	5.4%	5.7%
自転車	7.7%	8.7%	9.3%	10.3%	10.0%
歩行者	6.9%	7.3%	8.0%	8.6%	9.1%
不明・その他	1.4%	1.3%	1.9%	1.7%	1.7%
単独	1.4%	2.3%	4.2%	11.5%	14.0%

※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28年～令和2年）」による。

エ　自転車乗用中における法令違反別交通事故発生件数の推移

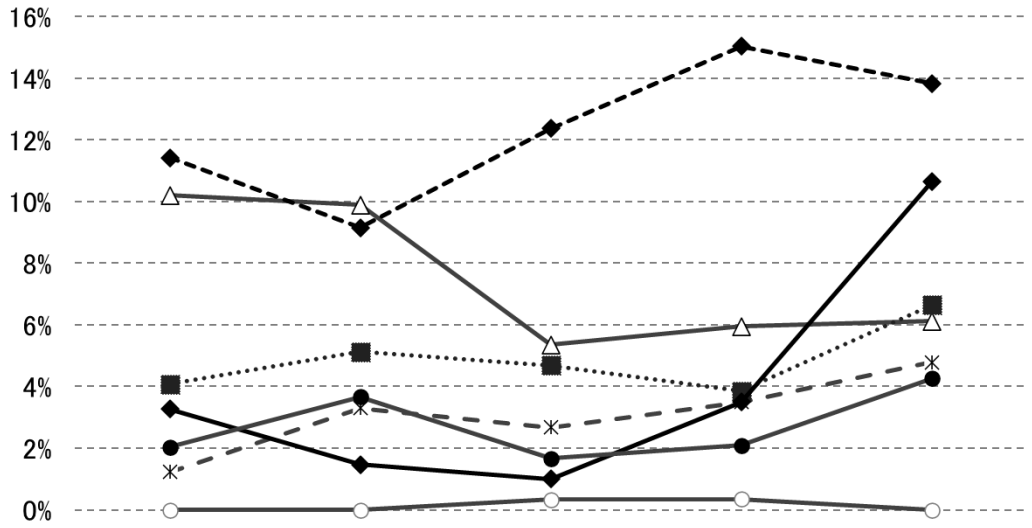
区内の自転車事故発生状況を法令違反別発生件数（第１・第２当事者）の推移でみると、「安全不確認」「交差点安全進行」「一時不停止」などの違反が多くなっています。令和２年は、「運転操作誤り」の割合が急増しています。

自転車乗用中における法令違反別交通事故発生件数の推移

	平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
信号無視	3	(1.2%)	9	(3.3%)	8	(2.7%)	10	(3.5%)	18	(4.8%)
優先通行	0	(0.0%)	0	(0.0%)	1	(0.3%)	1	(0.3%)	0	(0.0%)
交差点安全進行	25	(10.2%)	27	(9.9%)	16	(5.4%)	17	(5.9%)	23	(6.1%)
一時不停止	10	(4.1%)	14	(5.1%)	14	(4.7%)	11	(3.8%)	25	(6.6%)
運転操作誤り	8	(3.3%)	4	(1.5%)	3	(1.0%)	10	(3.5%)	40	(10.6%)
前方不注意	5	(2.0%)	10	(3.7%)	5	(1.7%)	6	(2.1%)	16	(4.3%)
安全不確認	28	(11.4%)	25	(9.2%)	37	(12.4%)	43	(15.0%)	52	(13.8%)
その他	37	(15.1%)	31	(11.4%)	39	(13.0%)	61	(21.3%)	45	(12.0%)
違反なし	129	(52.7%)	153	(56.0%)	176	(58.9%)	127	(44.4%)	157	(41.8%)
合計	245	(100.0%)	273	(100.0%)	299	(100.0%)	286	(100.0%)	376	(100.0%)

※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成28年中～令和2年中）」による。
※（）は合計に対する割合。

自転車乗用中における法令違反別交通事故発生件数割合の推移



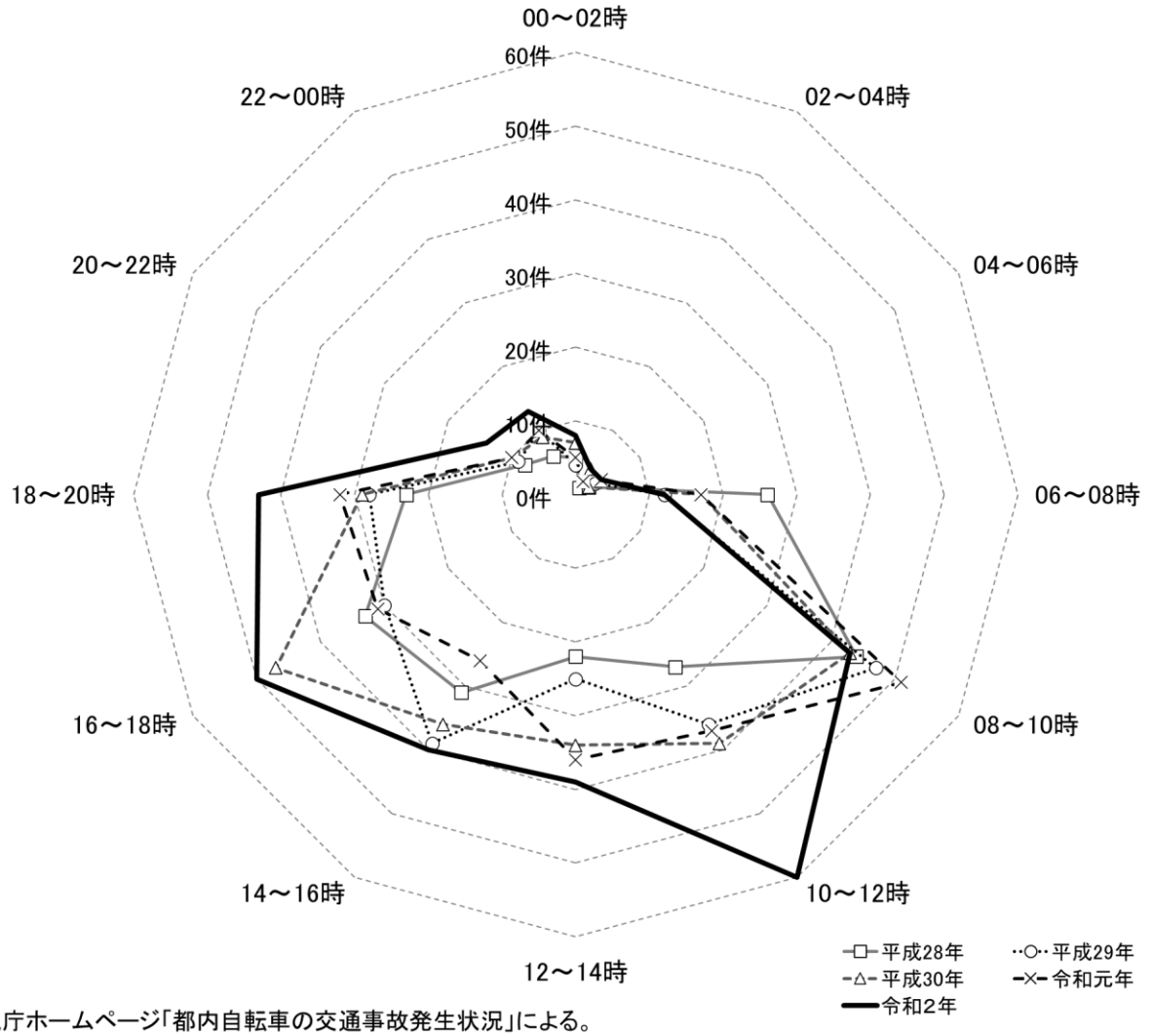
	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
信号無視	1.2%	3.3%	2.7%	3.5%	4.8%
優先通行	0.0%	0.0%	0.3%	0.3%	0.0%
交差点安全進行	10.2%	9.9%	5.4%	5.9%	6.1%
一時不停止	4.1%	5.1%	4.7%	3.8%	6.6%
運転操作誤り	3.3%	1.5%	1.0%	3.5%	10.6%
前方不注意	2.0%	3.7%	1.7%	2.1%	4.3%
安全不確認	11.4%	9.2%	12.4%	15.0%	13.8%

※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成28年中～令和2年中）」による。

オ　自転車乗用中における時間帯別交通事故発生件数の状況

区内の自転車事故発生状況を時間帯別にみると、令和元年までは通勤時間帯の「８～10時」に多く事故が発生していました。しかし、令和２年は、事故発生時間帯が全体的に２時間程度遅くなる傾向がみられ、「10～12 時」「18～20 時」が大きく増加しています。

自転車乗用中における時間帯別交通事故発生件数（平成 28 年～令和2年）

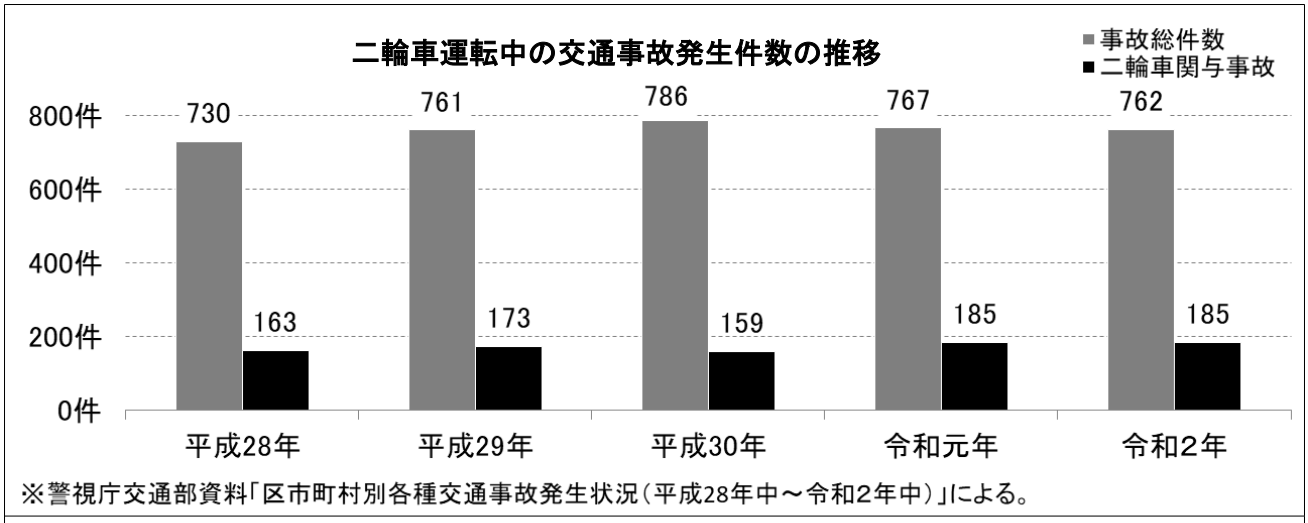


警視庁ホームページ「都内自転車の交通事故発生状況」による。

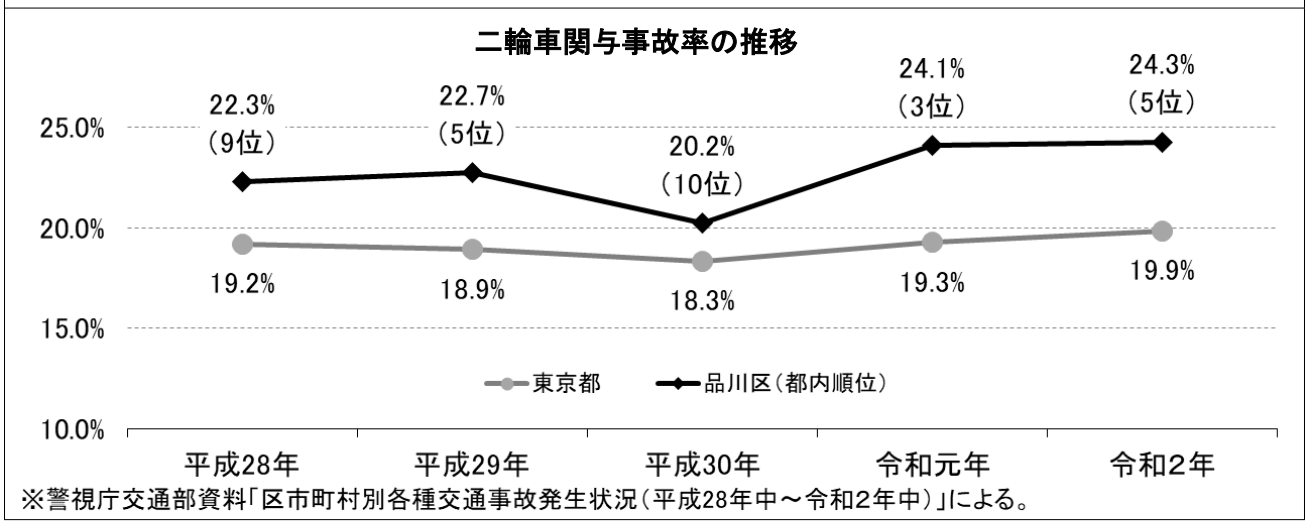
(4) 二輪車の交通事故

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）の発生状況は過去５年間、おおむね横ばいで推移しています。また、二輪車関与事故が全事故に占める割合（関与率）は、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令和元年は３位、令和２年は５位と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 899 件、死者は５人、死傷者は 751 人発生しています。死傷者に占める死者の割合（致死率）は 0.67％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。



※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28年中～令和2年中）」による。



※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28年中～令和2年中）」による。

平成 28 年～令和2年（5年間）における四輪車、二輪車、自転車の交通事故発生状況

	発生件数（件）	死傷者（人）	死者数（人）	致死率
四輪車	4,263	1,560	1	0.06%
二輪車	899	751	5	0.67%
自転車	1,479	1,226	3	0.24%

※警視庁交通部資料「交通事故統計表（累月報）（平成28年中～令和2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、令和元年、令和２年と前年比で増加しています。飲酒率も令和２年には 1.0%を記録、東京都の 0.7%を上回っています。都内の 49 区市における飲酒率の順位は令和元年に９位、令和２年に 10 位と上位に位置しています。

飲酒運転件数等の推移（品川区）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
飲酒あり（件）	3	3	3	5	6
飲酒なし（件）	653	670	705	639	566
調査不能（件）	2	2	1	4	3
1当が原付以上の事故件数（件）	658	675	709	648	575
飲酒率	0.5%	0.4%	0.4%	0.8%	1.0%
飲酒率順位（位）	30	32	31	9	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28年中～令和2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。

飲酒運転件数等の推移（東京都）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
飲酒あり（件）	202	174	177	152	151
飲酒なし（件）	29,404	29,334	28,392	25,215	20,639
調査不能（件）	96	113	118	128	127
1当が原付以上の事故件数（件）	29,702	29,621	28,687	25,495	20,917
飲酒率	0.7%	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%

※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28年中～令和2年中）」による。

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を減らし、交通事故のないまち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６点を取り上げます。はじめに、健康増進や環境意識の高まりなどを背景に利用ニーズが拡大する一方で、事故件数が増加傾向にある「自転車」の安全利用を推進します。次に、心身の発達段階に応じた交通ルール等の習得をはじめとする「子ども」の交通安全の確保、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に大きく影響を及ぼす「高齢者」の交通安全の確保、事故が発生した場合に死亡事故等に繋がる危険性が高い「二輪車」の安全対策、そしてアルコールの影響により正常な運転が困難となり、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。また、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響について注視し、「新しい生活様式」に対応した交通安全対策を推進します。

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。

１　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。サイクリング人気の高まりや電動アシスト自転車の普及など、利用形態も多様になっています。新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、公共交通機関を避け、自転車通勤・通学を始める人も増えています。

こうしたことを背景に、区内の自転車が関与する事故は過去５年間で増加傾向にあります。自転車関与事故が全事故に占める割合も令和２年には 43.3%にまで上昇しました。65 歳以上の高齢者の事故が増えているほか、50 歳代、60～64 歳の中高年齢層で増加率が高くなっています。相手当事者別には、自転車同士、歩行者との事故が増加しており、自転車利用者が「安全不確認」「交差点安全進行」「一時不停止」などの違反を犯すケースも増加しています。

幅広い年齢層の自転車利用者に自転車利用ルール・マナーの徹底を図るための交通安全教育・啓発活動を充実させます。事業者による従業員への自転車安全教育の普及を促す広報啓発等も推進します。あわせて、誰もが安全で快適に自転車を利用できる環境を創出するための自転車通行空間の整備を進めます。

２　子どもの交通安全の確保

区内の 15 歳以下の子どもの交通事故は、平成 29 年、平成 30 年と発生件数・死傷者数が前年より増加したものの、令和元年からは減少に転じています。令和２年は 29 件発生し、死傷者は 36 人となりました。発生件数では、小学生の事故（歩行者、自転車）が最も多く、次いで中学生の自転車事故、幼児の歩行者事故となっています。

このように、子どもを取り巻く交通環境には解決すべき課題がいまだ多く残されています。次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守る対策は極めて重要です。本計画では、

子どもの発達段階に応じた効果的な交通安全教育に取り組むとともに、「品川区通学路安全・安心プログラム」に基づいた体系的な通学路対策による登下校時における児童の安全確保を推進します。あわせて、保育園等が行う散歩等の園外活動における未就学児の安全を確保するための各種対策も推進します。

３　高齢者の交通安全の確保

区内の 65 歳以上の高齢者の交通事故死傷者数は過去５年間で増加傾向にあり、死傷者全体に占める高齢者の割合も増加傾向にあります。平成 23 年から令和２年の 10 年間における高齢者の死者数は 11 人となり、区内の死者全体の 29.7%を占めています。

高齢化社会が進んで高齢者人口が増加していることに伴い、高齢者が関与する事故の割合も高まっています。令和２年に区内で発生した事故の 33.6%は高齢者が関与した事故でした。自転車事故および歩行者事故の年齢層別発生割合（過去５年間）をみると、どちらも 65 歳以上の高齢者の事故が占める割合が最も高くなっています。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。

高齢者は、個人差はあるものの、加齢に伴って身体機能等が低下します。このため、高齢者自ら身体機能等の低下に気付いてもらうための参加・体験型の教育をさらに強化します。また、高齢者をはじめ、すべての区民が安全で安心して道路を利用できるよう、道路のバリアフリー化など安全な歩行空間の確保に努めます。

４　二輪車の安全対策の推進

区内の二輪車事故の発生件数は過去５年間、おおむね横ばいで推移しています。二輪車事故による死者は５人で、死傷者に占める死者の割合（致死率）は 0.67%と四輪車や自転車に比べて高く、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。

被害軽減のためのヘルメット・胸部プロテクターの着用促進に向けた広報啓発活動の推進および二輪車運転技能の向上を目的とした実技教室を開催します。また、二輪車事故多発指定路線（国道 15 号、国道１号、山手通り）における事故防止キャンペーンおよび指導取締りを強化します。

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。区内の飲酒事故は、令和元年、令和２年と前年比で増加しています。飲酒率も令和２年には 1.0%を記録、東京都平均の 0.7%を上回っています。

酒類提供店をはじめとする関係機関と連携した「飲酒運転させない TOKYO キャンペーン」等による飲酒運転根絶に向けた活動を強化します。

６　「新しい生活様式」への対応

新型コロナウイルス感染症の拡大は、区民のライフスタイルや交通行動にも影響を与えています。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響について注視するとともに、必要な対策を進めます。

交通安全対策に当たっては、限られた教育機会の中で、関係機関が連携した集中的・効果的な講習会等を実施します。動画を活用した学習コンテンツの提供やオンラインによる教育等、対面によらない多様な交通安全教育を推進します。

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。)、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)、「品川区まちづくりマスタープラン」および「第３期品川区地域福祉計画」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努めます。

（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	令和３年度	令和４～７年度
歩道の整備	東京国道事務所	整備促進	整備促進
段差解消・勾配の改善・視覚障害者誘導用ブロックの設置	東京都第二建設事務所	2 箇所	整備促進
歩道改修	道路課	260m（目黒川緑道第２基区間）	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
視覚障害者用誘導ブロック設置	道路課	100m	整備促進

(2) 生活道路および通学路等における交通事故防止対策の推進

ア　生活道路における交通事故防止対策の推進

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 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施するゾーン 30 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防止対策を推進します。

（警察署）

イ　通学路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 27 青総安第 186 号）により、学校等の管理者、警察署、通学路

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、児童見守りシステム（まもるっち）など、通学路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。

なお、学校等の管理者が通学路の設定または変更を行うに当たっては、当該学校等の所在地を管轄する警察署長から意見を聴くよう努めます。

（教育総合支援センター、警察署、道路課、地域活動課、土木管理課）

ウ　通学路における交通安全の確保

「品川区通学路安全・安心プログラム*」（平成 31 年３月、品川区交通安全協議会策定）に基づき、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。

*品川区通学路安全・安心プログラム：品川区において、関係機関が相互に連携して、継続的に通学路の安全安心総点検を行うことで、児童の安全安心を確保するための取組方針。

（教育総合支援センター、警察署、地域活動課、道路課、土木管理課）

エ　未就学児が日常的に集団で移動する経路の安全確保

未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、保育所等の対象施設や、警察署、区をはじめとした関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

（保育課、保育支援課、障害者福祉課、警察署、道路課、土木管理課）

(3) 市街地等の構造改善

ア　市街地再開発の推進、木造住宅密集地域の改善

木造建物密集地域において、防災上、有効な公園・広場の整備や生活道路の拡幅整備等とともに、老朽建築物等の除去や共同・協調建替えの支援などにより不燃化を促進します。都市基盤の一体的な整備により、地域の生活環境と避難路等の交通環境を改善していきます。

（木密整備推進課）

事業区分	実施機関	令和３年度	令和４～７年度
密集住宅市街地の整備促進	木密整備推進課	6 地区	整備促進
都市防災不燃化の促進	木密整備推進課	9 地区	整備促進
特定整備路線沿道不燃化の促進	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）

イ　地域幹線道路の整備

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。

（東京都第一市街地整備事務所、東京都第二建設事務所、道路課）

事業区分	実施機関	令和３年度	令和４～７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	665m	整備促進
補助 28 号線	東京都第二建設事務所	855m	整備促進
補助 29 号線	東京都第二建設事務所	2,819m	整備促進
補助 29 号線（戸越公園）	東京都第一市街地整備事務所	460m	整備促進
補助 163 号線（東急大井町線ガード下区間）	道路課	65m	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	令和３年度	令和４～７年度
道路の改修（路面改良）	道路課	5,000 ㎡	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	600m	整備促進
細街路の拡幅（私道）	建築課	1,400m	整備促進

(2) 交差点の改良

ア　交差点の改良

交差点における左折車の走行速度の低減および信号の変わり目における出会頭事故等を防止するため、交差点巻き込み部の張り出しや横断歩道および停止線の前出しによる交差点のコンパクト化に加えて、右左折車両と横断歩行者の事故を防止するため、交差点付近の視認性確保について道路管理者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	令和３年度	令和４～７年度
交差点の改良	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、整備に努めます。

（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、防護柵の整備に努めます。

（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	令和３年度	令和４～７年度
防護柵の整備	東京国道事務所	整備促進	整備促進
車両用防護柵	東京都第二建設事務所	142m	整備促進
防護柵 **（ガードパイプ等）**	道路課	350m	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と円滑な移動を図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に努めます。

（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	令和３年度	令和４～７年度
街路灯（ＬＥＤ化等）	東京国道事務所	整備促進	整備促進
街路灯ランプ交換等（ＬＥＤ化）	東京都第二建設事務所	整備促進	整備促進
街路灯（ＬＥＤ化等）	道路課	1,095 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、誰もが安全で快適に通行できるよう、ピクトグラムや路線番号の追加、標識類の整理、視認性の向上など、わかりやすい道路標識の整備に取り組んでいきます。

併せて、多言語で表記した歩行者用観光案内標識の整備を進めます。

（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	令和３年度	令和４～７年度
道路標識等の整備	東京国道事務所	整備促進	整備促進
道路標識	東京都第二建設事務所	整備促進	整備促進
区画線	東京都第二建設事務所	10,000ｍ	整備促進
区画線	道路課	9,000ｍ	整備促進
道路標識（警告・予告・通学路）	道路課	25 本	整備促進

イ　規制標識等の整備

道路標識の大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進するほか、道路交通状況に応じた柔軟な交通規制を実施するため、デジタル式の可変道路標識の整備を推進します。

（警察署）

(5) 信号機の整備・高度化

ア　歩行者感応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応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　右折感応型信号機の整備

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応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活用

ア　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）

イ　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。車両台数等の情報を収集するとともに、ドライバーに交通情報を提供する。

（警察署）

ウ　ＩＴＳの活用推進

光ビーコンの機能を活用したＵＴＭＳ（新交通管理システム）のサブシステムであるＴＳＰＳ（信号情報活用運転支援システム）およびＰＴＰＳ（公共車両優先システム）を拡充し、交通管理の最適化を図ります。

- ＵＴＭＳ（新交通管理システム）

  光ビーコン等の機能を活用した個々の車両との双方向通信により、ドライバーに対しリアルタイムの交通情報等を提供するなど、「安全・快適にして環境にやさしい交通社会の実現」を目指すシステムです。

- 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。

*ＩＴＳ（高度道路交通システム）：最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワーク化することにより、交通事故、渋滞等といった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

（警察署）

エ　交通公害低減システムの整備

幹線道路の交通情報板に、渋滞情報に加えて沿道の大気汚染状況を表示し、集中する走行車両の迂回を促進するシステム（交通公害低減システム）を運用することにより、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

カーブ区間における二輪車の事故を防止するため、滑り止め舗装やカラー舗装等の路面改良、視線誘導標、減速マーク、警戒標識等の設置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、必要な交通安全施設等の整備の検討を行って対策を実施します。

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、交通安全施設等の整備を行い、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、警察署と道路管理者が連携して対策を実施します。

（東京国道事務所、東京都第二建設事務所、警察署、道路課、土木管理課）

(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、条例等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。

（建築課、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関連施設間の移動の円滑化を図ります。

また、高齢者、障害者等の安全・安心な歩行を確保するために、視覚障害者用音響式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、交通実態に即して最高速度規制、駐車禁止規制等の交通規制を見直し、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、ゾーン 30 の整備、通行禁止規制や一時停止等必要な交通規制を実施します。

（警察署）

ウ　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等を実施します。

（警察署）

エ　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、必要に応じて大型化等を図るとともに、各種交通規制を見直し、高齢運転者等にも分かりやすい交通規制を実施します。

（警察署）

オ　二輪車対策

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

（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し、道路の拡幅や改良、自転車通行空間や歩行空間の整備等、交通管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう計画立案者や事業者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。

（警察署）

５　自転車利用環境の総合的整備

(1) 自転車走行環境の整備

自転車交通の整序化と自動車運転者の自転車保護意識の醸成を図るため、自転車交通が多い道路や自転車通行空間が確保できない道路を対象に、自転車ナビマーク等を設置し、自転車ネットワーク路線整備を視野に入れた自転車通行環境の整備を推進します。

（警察署）

歩行者、自転車、自動車が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、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車走行環境の整備を進めます。

また、東京の自転車利用の特徴を踏まえ、関係機関と連携し、自転車走行環境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、都市計画課、道路課）

事業区分	実施機関	令和３年度	令和４～７年度
自転車走行環境の整備	東京国道事務所	整備促進	整備促進
自転車通行空間の整備	東京都第二建設事務所	整備促進	整備促進
自転車走行環境の整備	道路課	390ｍ	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、令和 2 年度末における設置箇所は 26 箇所、収容可能台数は 8,587 台となっています。

ア　国庫補助等による整備促進

国庫補助、都費補助等を活用することにより、自転車等駐車場の整備・改修を促進します。

（土木管理課）

イ　自転車等駐車場の整備に関する付置義務

施設の設置者（小売業者等）の自転車等駐車場の整備に対する指導や、鉄道事業者に対する自転車等駐車場の整備や用地提供の働きかけを行っていきます。

（土木管理課）

事業区分	実施機関	令和３年度	令和４～７年度
自転車等駐車場の増設・整備（区営）	土木管理課	整備促進	整備促進

(3) 自転車シェアリングの普及促進

「自転車シェアリング」*の公共的な交通手段としての普及・定着を推進することで、自転車の利用の促進や鉄道などの公共交通機関等との連携による環境にやさしい交通行動を促進していきます。

品川区シェアサイクル事業拡大のため、ポート用地の確保（公有地等の活用）や、利用促進のための情報発信等により運営事業者を支援するとともに、更なる利便性の向上を図るため、広域利用を推進していきます。

また、「自転車シェアリング」の普及に向けた取組とともに、自転車通行空間等の周知やルール・マナーの遵守等、利用者に対する自転車の安全利用のための意識啓発もあわせて行います。

*「自転車シェアリング」：地域内の各所に相互に利用が可能な駐輪場（サイクルポート）を設置し、利用者は好きな時に好きなポートで自転車を借りたり、返却したりすることができる自転車の共同利用サービス。環境にやさしい自転車の利用促進に加え、まちの回遊性の向上や自転車が共同利用されることによる放置自転車対策としても期待されている。

（土木管理課）

６　渋滞対策の推進

(1) ＩＴＳ等を活用した渋滞対策

関係機関が緊密な連携の下、主要渋滞個所を対象に、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ＩＴＳ技術も導入した上で実施します。

ア　ＩＴＳ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

イ　道路施設等の改善

交差点の改良、右折レーンの延伸、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、道路課）

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

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、バス専用（優先）通行帯の整備等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

耐荷力・耐久力の向上と円滑な交通流を確保するため、橋梁の拡幅・架替え、新設、補修を行います。　（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	令和３年度	令和４～７年度
橋梁定期点検	東京国道事務所	適宜実施	適宜実施
橋梁長寿命化	東京都第二建設事務所	大井陸橋	適宜実施
橋梁定期点検	東京都第二建設事務所	適宜実施	適宜実施
橋梁定期点検	道路課	夢さん橋 大井町歩道橋 百反歩道橋	整備促進
橋梁長寿命化	道路課	かもめ橋 品川橋 東八ツ山歩道橋	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、倒木等による、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

美しい景観・環境、円滑・安全な交通、防災といった機能に加え、街路樹による緑陰提供など、街路樹の持つ多面的な機能を確保するため、街路空間に適合した植栽空間を整備するとともに、きめ細かな維持管理を継続して行います。

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

また、道路の無秩序な掘り返し工事等による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) 不法占用物件等の排除

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用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）

(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政策の柱「水と親しむみどり豊かなまちづくり」を実現するため、区民ニーズを捉えた愛される公園づくりを進め、区民がみどりにふれあえる機会の充実を図ります。また、区民のライフスタイルに応じた公園や、観光および歴史と文化、さらには憩いの拠点となる公園の整備を進めるとともに、多様なニーズに応えるため、多様な手法を用いて公園の整備を進めます。

（公園課）

事業区分	実施機関	令和３年度	令和４～７年度
公園・児童遊園整備事業	公園課	５箇所	整備推進
公園バリアフリー化事業	公園課	２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　「安全教育プログラム」による交通安全教育の推進

学校における安全教育では、児童・生徒に危険を予測し回避する能力や地域社会の安全に貢献できる資質や能力を育てることが必要であり、全ての教職員が参画して推進することが不可欠です。

そこで、全ての区立学校の教員へ、都教育委員会が作成する東京都独自の教師用指導資料「安全教育プログラム」を配布しています。「安全教育プログラム」に示されている「必ず指導する基本的事項」や指導内容・指導方法、授業実践事例等を活用し、児童・生徒への安全指導を進めています。

また、学校、家庭、地域社会、関係諸機関相互の有機的な連携を深めるとともに、学校や地域の実情に応じた各学校の安全教育計画を基に、指導に当たっていきます。

（教育総合支援センター）

ウ　保育園等における交通安全教育

保育園等では、交通安全の決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、交通安全の決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。

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、保育課、土木管理課）

エ　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、交通ルールの理解など安全に行動することができる判断力の育成を行うために、警察署と連携し、参加・体験型交通安全教室の充実を図っていきます。また、都都民安全推進本部と連携し、シミュレータ等の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。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全教室を開催します。

（教育総合支援センター、警察署、土木管理課）

オ　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。

また、都都民安全推進本部と連携し、シミュレータ等の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。

（教育総合支援センター、警察署、土木管理課）

カ　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。

また、薬物乱用防止教室を実施し、具体的な事例を踏まえながら、薬物の危険性や悪影響など、正しい知識を身につけられるよう指導します。

（教育総合支援センター）

キ　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）

ク　参加・体験型交通安全教育等の充実

小学生等が横断歩道における歩行訓練を行う交通安全教育用器材の活用により、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を図ります。

（警察署、土木管理課）

(3) 自転車利用者に対する交通安全教育

- 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、具体的な自転車が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。
- 自転車で飲食店の商品を家や企業に届けるフードデリバリーサービスを行っている配達員に対し、キャンペーン等を通じて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。

（警察署、土木管理課）

事業区分	実施機関	令和３年度	令和４～７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	６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

(4) 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。
- 高齢者の生活サイクルの中で利用度の高い場所（駅、医療機関・福祉施設、商業施設等）における反射材の直接貼付活動及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、交通事故発生の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。

*歩行者シミュレータ：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、道路横断時等の危険を疑似体験するとともに、自動車の速度感覚や死角等を理解し危険感受性を高めることができます。

（警察署、土木管理課）

事業区分	実施機関	令和３年度	令和４～７年度
高齢者交通安全講習	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）

(5) 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、土木管理課）

(6) 横断歩行者の安全確保に関する教育

あらゆる機会を通じて、運転者に対して横断歩道手前の減速義務や横断歩道における歩行者優先等の交通ルールについて、再徹底を図るための交通安全教育を推進します。

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つけること等、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。

（警察署、土木管理課）

(7) 二輪車運転者に対する交通安全教育

区内の全交通死亡事故死者数に占める二輪車乗車中死者の構成率は、過去５年間を通して都内平均よりも高い割合となっているため、二輪車の交通事故防止を目的として、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）

(8) 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）

(9) 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）

City News SHINAGAWA（英字広報誌）の広報媒体を活用することで、外国人に対する効果的な広報活動を推進します。

（土木管理課）

(10)「新しい生活様式」に対応した交通安全教育の推進

交通安全教育に当たっては、従前の取組に加え、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやＳＮＳ等各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

（警察署、土木管理課）

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）

(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）

（ア）自転車利用者対策

- 区との連携の下、自転車安全教室をはじめとした活動を通じて、自転車の安全な利用を促進し、自転車事故の防止を図ります。
- 地域住民および自転車安全利用ＰＲサポーターである交通少年団ＢＡＧＳ（バッグス）等と連携し、自転車のルール・マナーの向上に向けた広報啓発活動を推進します。

（警察署）

- 関係機関・団体等と連携して自転車安全利用ＴＯＫＹＯキャンペーンを実施し、対象別リーフレットの配布やイベントを通じて自転車の交通ルールやマナーを普及啓発し、社会全体による自転車安全利用の取組を推進します。
- 安全利用のルールやマナーを浸透させるため、子どもから高齢者まで様々な世代を対象とし、自転車シミュレータを活用した交通安全教室を学校と連携して開催するほか、民間企業との連携により大型商業施設等において開催します。
- 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。

（土木管理課）

（イ）子ども対策

- 交通少年団ＢＡＧＳ（バッグス）への加入を促進し、組織拡大を図るとともに、団員に対する交通安全教育、活動上の助言、指導及び研修を積極的に行い、団体活動を通じて交通安全意識の普及浸透を図ります。
- 地域交通安全協会等の拡充促進と積極的な活動の支援により、子どもに対する交通安全意識の高揚を図ります。
- 小学校等と連携を図り、通学路等における交通安全対策を推進します。

（警察署）

（ウ）若年層対策

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）

（エ）高齢者対策

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）

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るとともに、地域の高齢者に対し、あらゆる機会をとらえて交通安全教育を実施し、交通安全意識の高揚および知識の向上を目指します。

（土木管理課）

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、土木管理課）

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

ア　「交通安全運動(春・秋)」、「ＴＯＫＹＯ交通安全キャンペーン」等の実施

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、関係機関と連携して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、区内各施設においてポスターを掲示し、暴走族を許さない環境作りと暴走族追放の機運醸成に努めます。

（土木管理課）

エ　「トワイライト・オン運動」等の推進

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「トワイライト・オン運動」のほか、夜間道路上の危険を早期に発見するため対向車や歩行者がいないときは、走行用前照灯（ハイビーム）を積極的に活用することや、ドライバーと歩行者が相互に安全を確認することを広く区民に働きかけます。

（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、テレビ、新聞、ラジオ、ウェブサイトやＳＮＳ等の各種媒体をはじめ、視聴覚教材、街頭ビジョン、デジタルサイネージ、ポスター、チラシ等の広報媒体を活用するとともに、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) 関係機関が連携した広報啓発等の実施

ア　「交通死亡事故多発緊急事態宣言」の発出

交通死亡事故が多発し、一定の基準に該当した場合等において、「交通死亡事故多発緊急事態宣言」を発出し、区民等に対して交通事故に関する注意を喚起するとともに、警察署および関係機関等が連携して早期に集中的な交通事故防止対策を推進することにより、交通死亡事故の抑止を図ります。

（警察署）

イ　共通の標語を用いた広報の実施

関係機関および団体の連携を促進するため、交通安全キャンペーン等において、共通の標語を用いた広報啓発活動を実施します。

（警察署、土木管理課）

(3) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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、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、飲酒運転を許さない社会環境づくりに取り組み、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

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、「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）

(4) 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）

(5) 薄暮時および夜間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）

交通安全教育やイベント等の機会における反射材の配布を効果的に行い、反射材用品等や外出時における目立つ衣服の着用の普及啓発を図ります。

（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、ポスターやインターネット等を活用した広報啓発活動を実施し、社会全体におけるヘルメット着用の気運醸成を図ります。

（警察署、土木管理課）

(7) 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

各種講習会や街頭キャンペーン等の機会を利用し、後部座席を含むシートベルトの正しい着用とチャイルドシートの必要性・着用効果の広報啓発を推進します。

（警察署、土木管理課）

(8) 運転中の携帯電話等の不使用の徹底

運転中に携帯電話等を使用することは重大な事故につながり得る極めて危険な行為であることから、運転者等に対し、引き続き広報啓発を推進し、その不使用の徹底を図ります。

（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) 交通事故防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・幇助行為等の確実な立件に努めます。

（警察署）

(2) 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等の交通違反の指導取締りを推進します。

（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) 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）

(5) 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、携帯電話使用等に対する罰則を引き上げる改正法が令和元年 12 月 1 日に施行されました。携帯電話使用等は、重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為であることから、指導取締りを推進します。

（警察署）

(6) 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）

(7) 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）

(8) 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）

(9) 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。

（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）

(10) 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）

(11) 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	令和３年度	令和４～７年度
自動車排出ガスの調査（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（6 地点）	推進

(12) 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

組織的かつ重点的な捜査と客観的証拠に基づいた立証により適正かつ綿密な交通事故事件捜査を推進します。

（警察署）

(2) 悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進

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。

（警察署）

(3) 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、指定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）

(4) 科学的な交通事故事件捜査の推進

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、モービ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。

（警察署）

３　駐車秩序の確立

(1) 違法駐車の取締り

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

荷さばき車両に配意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) 荷さばき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荷さばき駐車需要に応じるため、地域の駐車実態や道路環境に即したパーキング・メーター等の貨物車枠の拡充を促進します。

（警察署）

(4) 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および既存駐車場の有効利用について自治体をはじめ、関係機関等に働き掛けを行います。

（警察署）

(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・性格的な適性を踏まえた教育、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) 高齢運転者事故防止対策の推進

ア　高齢運転者に対する交通安全教育の推進

高齢運転者に対しては、横断歩道における歩行者の優先等、安全な運転に必要な知識・技能を再確認させるため、通行の態様に応じた参加・体験・実践型の講習会の実施に努めるほか、 安全運転サポート車（衝突被害軽減ブレーキ及びペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した自動車をいう。通称「サポカーＳ」。）については、各種機会を利用して、関係機関・団体等と連携しながら普及啓発を推進しつつ、その利用に当たっての注意点等について理解の促進を図ります。

（警察署）

イ　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、各種広報媒体を活用した運転免許自主返納制度の普及および運転経歴証明書を提示することによる優待制度に関する広報啓発に努め、高齢者の運転免許自主返納を促進します。

また、自治体、公共交通機関等に対し、運転免許証を自主返納した高齢者に対する継続的な支援を働き掛けるなど、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。

（警察署）

(3) 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　セーフティドライブ・コンテストの実施

二輪車･四輪車関係機関および二輪車･四輪車を利用している事業所や学校等に対して、チームまたは個人で参加し、一定期間内の無事故・無違反達成を目指す「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て、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　協力団体等を通じた交通安全情報の伝達

二輪車を通勤や業務で利用する事業所、学校、二輪車販売店、ガソリンスタンド等から成る二輪車の交通事故防止に係る情報伝達網を構築し、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）

(4) 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

関東管区警察局および神奈川・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）

(5) 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）

(6) 自動運転に関する公道実証実験への対応

道路交通の安全・円滑に資することが見込まれる自動運転について、安全を確保しつつ、その実現が図られるよう、関係部局等と連携を図り、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。

（警察署）

(7) 交通労働災害の防止

ア　交通労働災害防止ガイドラインの周知・徹底

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・走行管理の実施、教育の実施、健康管理、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」の周知・徹底を図ります。

（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

関係団体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）

(8) 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」等に基づき、監督・指導を実施し、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、厳正に対応します。

（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

労働時間管理適正化指導員の活用等により、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及び助言を行います。

また、トラック運送業については、荷主と事業者が自主的・積極的に取引環境と長時間労働の改善への取組を進めるよう、「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８月２日法律第 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）

(9) 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って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（ＡＳＶ）の導入に対する支援

ＡＳＶ（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 2025」に基づく対策の実施

「事業用自動車総合安全プラン 2025」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）

(10)　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。

（警察署）

２　車両の安全性の確保

(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　自動車特定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。

（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

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、救急救命士の拡大処置に伴う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*）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。

＊ＦＡＳＴ：Fast Emergency Vehicle Preemption Systems の略

（消防署）

(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。

（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（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。

（消防署）

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。

（消防署）

エ　東京ＤＭＡＴと連携した救助・救急体制の強化

東京ＤＭＡＴ*1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*2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。

*1 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

*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。

（消防署）

(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、区民等に対する応急手当の普及を推進します。

ア　区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）

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。

（警察署）

(6) 「＃7119」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。

（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意した相談業務を、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、被害者の生活救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「交通事故にあわれた方へ」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) 重大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等への加入促進

令和２年４月に東京都自転車安全利用条例が改正され、自転車の損害賠償責任保険加入が義務化されたことを受け、自転車利用者や業務で自転車を使用する事業者による自転車損害賠償保険等への加入を促進します。

また、区民交通傷害保険事業を実施し、自転車運転中の事故による賠償責任の負担軽減を図ります。

（警察署、土木管理課）

令和３年度区民交通傷害保険加入募集チラシ

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、幹線道路の震災による被害を未然に防止するため、道路橋の耐震性向上対策（橋脚の耐震補強及び落橋防止構造の強化等）を実施しています。

（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) 無電柱化の促進

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。

地震時におけるライフラインの安全性・連続性の確保のため、東京臨海部の埋め立て地内において、液状化対策の必要性が確認された共同溝において液状化の対策を実施します。

（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 31 年３月改定）に基づき、令和元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ける無電柱化が概ね完了しました。引き続き、区内において、震災対策上重要な位置付けにある緊急輸送道路や利用者の多い主要駅周辺などで無電柱化を進めていきます。臨海部においては、臨港道路等における緊急輸送道路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）

令和２年５月に策定した「品川区無電柱化推進計画」に基づき、防災上重要な道路の無電柱化整備を優先的に進めます。

（道路課）

事業区分	実施機関	令和３年度	令和４～７年度
品川区無電柱化推進計画	道路課	整備促進	整備促進
電線共同溝整備	東京国道事務所	国道 15 号南大井	整備促進

(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、公益財団法人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

救助車、特殊救急車、救助用重機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。

（消防署）

イ　患者等搬送事業者との連携

震災等大規模災害時の多数の傷病者発生時に、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
東日本旅客鉄道㈱	● 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㈱	● 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に実施し、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。 ● 駅構内や踏切への監視カメラの設置や、当社所属の全車両への防犯カメラ設置等、鉄道施設内等でのテロ等防止に努めています。
京浜急行電鉄㈱	● 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てこ操作を実施し、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に実施し、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
東日本旅客鉄道㈱	● 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、ＰＣ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㈱	● 実施基準に基づき、レール交換および軌道整備等の必要な線路施設の保全を実施します。 ● 高架橋、橋梁、駅施設の耐震補強工事を実施しています。
京浜急行電鉄㈱	● 線路施設の保守においては、軌道の重軌条化、ＰＣ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
東日本旅客鉄道㈱	● 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ＪＲ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、令和２年度末までにＪＲ山手線・京浜東北線等を中心に東京都内の 54 駅に導入しました。 ● 今後、駅の乗降人員やご利用状況などを考慮して、各駅のホームドア整備を検討していきます。
東急電鉄㈱	● 2019 年度に東横線・田園都市線・大井町線全 64 駅のホームドア設置が完了しました。これにより、すでにホームドア設置済みの目黒線、センサー付固定式ホーム柵を設置済みの池上線・東急多摩線とあわせて、主要路線のホームドア・センサー付固定式ホーム柵の設置 100%を達成しました。また、目黒線については、2022 年度上期より現行の６両編成から８両編成化にあわせて追加される２両分のホームドアを 2021 年度中に整備し、ホーム上の安全対策を進めてまいります。
京浜急行電鉄㈱	● 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 万人以上の駅については完了しています。その他の駅については必要性や優先度を考慮しながら進めていきます。

(2) 運転保安設備等の整備

実施機関	事業案内
東日本旅客鉄道㈱	● ＡＴＣ装置（自動列車制御装置）の高機能化を推進するなど、引き続き運転保安設備の整備、充実を図り、さらなる安全・安定輸送の向上に取り組みます。
東急電鉄㈱	● 鉄道線全線にＡＴＣ装置（自動列車制御装置）もしくはＡＴＳ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。
京浜急行電鉄㈱	● 品川駅信号制御装置（継電連動装置、ＡＴＳ地上装置）等の更新を 2017 年度に完了しています。今後も信号保安設備更新を進め、安全安定性のさらなる強化を図ります。

(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	令和３年度	令和４～７年度
鉄道駅可動式ホーム柵整備助成	都市計画課	臨海副都心線品川シーサイド駅	促進

ア　駅のバリアフリー化

実施機関	事業案内
東日本旅客鉄道㈱	● 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㈱	● 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の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。 ● プラットホームと車両床面の段差・隙間の縮小のため、車いすスペースの一部扉箇所において転倒防止ゴムの整備や段差の解消工事を進めてまいります。
京浜急行電鉄㈱	● 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、段差解消については対象の全 72 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
東日本旅客鉄道㈱	● 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、路線標への駅番号標記等を推進し、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㈱	● 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、触知案内板を設置していない駅への音声付き触知案内板設置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。 ● センサー付固定式ホーム柵を設置しているホーム上では、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。

京浜急行電鉄㈱	● 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。 ● ホームの安全性を向上させるために、利用者 10 万人以上の駅については、内方線付ＪＩＳ規格点状ブロック整備を完了しています。また、利用者 10 万人未満の駅は、現状の点状ブロックに内方線を追加整備し、内方線の整備が必要な駅への設置は完了しています。

ウ　車両の整備

実施機関	事業案内
東日本旅客鉄道㈱	● 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、お客様の移動に制約を生じないよう、鉄道車両のバリアフリー化を推進します。
東急電鉄㈱	● 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、お客さまに制約を生じないよう、鉄道車両のバリアフリー化を推進しています。
京浜急行電鉄㈱	● 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	令和３年度	令和４～７年度
京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業	東京都 港区 都市開発課 鉄道事業者	事業用地取得 工事着手	事業用地取得 工事
北品川駅駅前広場整備事業	都市開発課 道路課	事業用地取得	事業用地取得
東急大井町線（戸越公園駅付近）連続立体交差事業	東京都 都市開発課 鉄道事業者	新規着工準備箇所採択 関係機関協議	都市計画決定 事業認可取得
戸越公園駅駅前広場整備事業	都市開発課	関係機関協議	都市計画決定 事業認可取得

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促進

実施機関	事業案内
東日本旅客鉄道㈱	● 踏切遮断機の整備されていない踏切道は、踏切遮断機の整備された踏切道に比べて事故発生率が高いことから、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、必要に応じて障害物検知装置（光式、３次元レーザレーダ式等）やオーバーハング型警報装置等を設置し、より一層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や障害物検知装置の高規格化を推進します。
東急電鉄㈱	● 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。
京浜急行電鉄㈱	● 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

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。

（鉄道事業者）

関　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、会長が会議に諮って定める。

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
東京運輸支局長
品川労働基準監督署長
東京都第二建設事務所長
東京都交通局品川自動車営業所長
警視庁第二方面本部長
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
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
品川区副区長
品川区企画部長
品川区総務部長
品川区地域振興部長
品川区子ども未来部長
品川区福祉部長
品川区都市環境部長
品川区防災まちづくり部長
品川区教育委員会事務局教育次長

特別委員　東日本旅客鉄道㈱　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
東京運輸支局首席運輸企画専門官
品川労働基準監督署方面主任監督官
東京都第二建設事務所管理課長
交通局品川自動車営業所副所長
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
品川区企画部企画調整課長
品川区企画部広報広聴課長
品川区総務部総務課長
品川区地域振興部地域活動課長
品川区子ども未来部子ども育成課長
品川区福祉部高齢者地域支援課長
品川区都市環境部都市計画課長
品川区都市環境部環境課長
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
警視庁荏原警察署交通課長
東京消防庁第二消防方面本部指揮隊長
東京消防庁品川消防署警防課長
東京消防庁大井消防署警防課長
東京消防庁荏原消防署警防課長
品川区防災まちづくり部交通安全担当課長
品川区防災まちづくり部道路課長
品川区防災まちづくり部公園課長
品川区教育委員会事務局庶務課長
品川区教育委員会事務局教育総合支援センター長

特別幹事　東日本旅客鉄道㈱　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17年 2月 9日
改正	昭和59年 8月27日	改正	平成17年 4月 1日
改正	平成 6年 7月 1日	改正	平成18年 7月19日
改正	平成 7年 9月11日	改正	平成19年 4月 1日
改正	平成 9年 1月14日	改正	平成20年 3月31日
改正	平成 9年 7月24日	改正	平成21年 4月 1日
改正	平成10年 7月29日	改正	平成22年 1月 6日
改正	平成12年 2月15日	改正	平成24年 4月 2日
改正	平成13年 4月 1日	改正	平成27年 4月 1日
改正	平成15年 4月 1日	改正	平成31年 4月 1日
改正	平成16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
・　交通道徳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、必要があると認めた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。

この規約は、平成 31 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
区議会議長
区議会総務委員長
区議会文教委員長
区議会区民委員長
区議会厚生委員長
区議会建設委員長

関係行政機関
国土交通省東京国道事務所長
国土交通省東京運輸支局長
東京都第二建設事務所長
東京都東京港管理事務所長
警視庁第二方面本部長
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
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

品川区教育委員会
教育委員会教育長

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

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

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
国土交通省東京運輸支局首席運輸企画専門官
東京都第二建設事務所管理課長
東京都東京港管理事務所港湾道路管理課長
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
東京消防庁第二消防方面本部指揮隊長
東京消防庁品川消防署警防課長
東京消防庁大井消防署警防課長
東京消防庁荏原消防署警防課長

区長部局

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

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な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 11 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
〒140-8715　品川区広町 2-1-36
電話　5742-6615（直通）
ＦＡＸ　5742-6887