

交通臨海部活性化特別委員会
令和3年12月3日
都市基盤整備部 資料6番
所管 都市基盤管理課

第11次大田区交通安全計画

令和3～7年度

大田区交通安全協議会

は じ め に

区は交通事故から区民生活を守り安全で快適な生活環境を確保することを目的として、昭和47年以降10次にわたって交通安全計画を策定し、関係機関や関係団体の協力を得てさまざまな交通安全施策を展開してきました。

交通安全計画に基づき、幹線道路をはじめとする道路整備、生活道路における歩道整備、交通安全施設の整備など交通環境の改善に努めるとともに、子どもや高齢者を主とした交通安全教育等を推進してきた結果、令和2年の区内の交通事故死傷者数は、第1次大田区交通安全計画策定時の昭和47年と比較すると半数以下となりました。

しかしながら、いまだに1,300人を超える死傷者がおり、引き続き交通安全施策を推進していくことが必要です。

令和2年の交通事故発生状況を見ると、前年に比べて交通事故件数、死傷者数は減少していますが、死者数は増加しています。死傷者数を年齢別にみると、子ども、高齢者ともに前年より減少しています。状態別に死傷者数をみると、平成30年以降自転車自動車抜き最も多くなっています。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大等による、「新しい日常」に応じた交通安全対策の推進についても、取り組んでいく必要があります。

これらの状況を踏まえて、第11次大田区交通安全計画を策定しました。交通安全は日々の活動や意識の高揚などの積み重ねを通して実現できるものです。区民の皆様をはじめ、関係機関・団体、区が協力して計画を着実に執行することで、交通事故をなくし、安全で快適な大田区をつくりあげていくことができます。今次の計画に対する皆様の一層のご理解とご協力をお願いいたします。

令和3年11月

目 次

はじめに	1
第1部 総 論	1
第1章 計画の考え方	1
第1 計画の策定主旨	1
第2 計画の性格、期間、目標	1
1 計画の性格	1
2 計画の期間等	1
3 計画の目標	2
第2章 交通災害の現状	4
第1 区内の交通状況	4
第2 道路交通事故の発生状況	6
1 交通事故のすう勢	6
2 子どもの交通事故	13
3 高齢者の交通事故	14
4 歩行者の交通事故	15
5 自転車の交通事故	19
6 二輪車の交通事故	23
7 飲酒運転による交通事故	27
第3章 大田区における重点課題及び施策の方針	28
第1 子どもの交通安全の確保	28
第2 社会人の安全教育の実施	28
第3 高齢者の交通安全の確保	29
第4 歩行者の安全対策の推進	29
第5 自転車の安全利用の推進	30
第6 「新しい日常」に応じた交通安全対策の推進	30
第2部 施 策	31
第1章 道路交通環境の整備	31
第1 安心・安全な生活道路の構築	31
1 歩道の整備	31
2 生活道路及び通学路における交通事故対策の推進	32
3 市街地等の構造改善	34
第2 幹線道路における交通安全対策の推進	35
1 道路の整備	35

2	交差点の改良	37
第3	交通安全施設等整備事業の推進	38
1	横断歩道橋のバリアフリー化	38
2	防護柵等の整備	38
3	道路照明の整備	38
4	道路標識等の整備	39
5	信号機の整備・高度化	40
6	交差点対策及び交差点の改良	41
7	その他の交通安全施設等の整備	41
8	事故多発箇所などにおける交通安全施設の整備	42
9	駐車施設の整備・拡充	45
10	交通環境のバリアフリー化	46
第4	渋滞対策の推進	47
1	臨海部の交通ネットワーク機能の強化	47
2	ITS等を活用した渋滞対策	47
第5	高速道路における安全施設の整備等	48
1	安全施設の整備等	48
2	総合的な事故対策の推進	48
3	標識等の整備	48
第6	公共交通機関利用の推進	49
1	公共交通機関への転換対策の推進	49
2	乗降時の利便性の向上	49
3	「危険なバス停」の解消	49
第7	その他の道路交通環境の整備	50
1	橋梁の整備	50
2	道路の緑化推進	50
3	自転車通行空間の整備	51
4	道路の使用及び占用の抑制	52
5	道路不法占用物件の排除	52
6	緑地・公園等の建設・管理	52
7	各種交通環境の点検、整備	53
第2章	道路交通秩序の維持	54
第1	交通規制の実施	54
1	交通実態に即した交通規制	54
2	先行交通対策	55
第2	指導取締りの強化	55
1	交通事故防止に資する交通指導取締りの推進	55
2	羽田空港周辺道路における指導取締りの推進	55

3	二輪車対策の推進	56
4	自転車利用者対策の推進	56
5	通学路等における指導取締り	56
6	シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り	56
7	暴走族対策の推進	57
8	整備不良車両の取締り	57
9	過積載防止対策の推進	58
10	高速道路における車両制限令の運用強化	58
11	交通取締り用装備資器材の整備拡充	59
12	自動車排出ガス及び騒音の取締り	59
13	危険物の輸送に関する指導取締り	59
14	交通事故の実態の把握	59
15	自転車安全利用条例の制定・周知	60
16	携帯電話使用等の取締りの推進	60
第3	悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化	60
1	適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進	60
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	悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進	61
4	科学的な交通事故事件捜査の推進	61
第4	駐車対策の推進	61
1	違法駐車取締り	61
2	路外駐車場の整備促進	62
3	違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動	62
4	違法駐車等防止条例の運用支援	62
5	自動車の保管場所確保の徹底	62
第5	放置自転車対策の推進	63
1	自転車等駐車場の整備	63
2	放置自転車の撤去	63
3	自転車等駐車場への誘導、放置防止指導	63
4	駅前放置自転車クリーンキャンペーン	64
5	自転車盗難防止にむけた取組	64
第3章	安全運転と車両の安全性の確保	66
第1	安全運転の確保	66
1	運転者教育の充実	66
2	高齢運転者対策の推進	68
3	二輪車事故対策の推進	69
4	貨物自動車事故対策の推進	71
5	飲酒運転対策の推進	71

6 免許関係手続きの整備	71
7 安全運転管理の充実	72
8 交通労働災害の防止	72
9 労働条件の適正化	73
10 危険物輸送車両の安全運転の確保	74
11 自動車運送事業者等の行う運転管理の充実等	74
12 自動車運転代行業の業務適正化	77
13 道路交通に関する情報の収集と確保	77
14 自動運転に関する公道実証実験への対応	77
第2 車両の安全性の確保	78
1 自動車検査施設の整備	78
2 指定自動車整備事業（民間車検）制度の充実・強化	78
3 自動車の点検・整備の徹底	78
4 自動車整備事業対策	79
第3 自転車の安全性の確保	81
1 関係団体との連携	81
2 自転車安全点検等による安全性の確保	81
3 自転車所有者への点検・整備の呼びかけ	81
第4章 大田区自転車等総合計画の推進	82
第1 新たな総合計画の策定	82
第2 計画の推進	82
1 【とめる】に関する考え方	82
2 【はしる】に関する考え方	82
3 【まもる】に関する考え方	82
4 【たのしむ】に関する考え方	82
5 主な施策	83
第5章 交通安全教育の推進	84
第1 交通安全教育指導体制の確立	84
1 指導員の育成	84
2 資機材の整備	85
第2 幼児の交通安全教育	86
1 幼稚園等における交通安全教育	86
2 「交通安全だより」の発行	87
3 交通安全移動教室	88
第3 各教育課程における交通安全教育	90
1 小学校における交通安全教育	90
2 「交通安全だより」の発行	91
3 中学校における交通安全教育	92

4	交通安全巡回指導	92
5	高等学校における交通安全教育	92
6	特別支援学校における交通安全教育	93
7	交通事故再現による体験学習（スケアード・ストレイト方式）	93
第4	若年層に対する交通安全指導	94
第5	社会人に対する交通安全指導	94
第6	高齢者に対する交通安全指導	95
1	老人いこいの家等における交通安全教育	95
2	普及啓発活動の推進	95
3	高齢者支援施策等の推進	95
第7	身体障がい者に対する交通安全指導	96
第8	外国人に対する交通安全啓発	96
第9	地域社会における交通安全意識の高揚	96
1	交通安全運動	96
2	管内企業に対する安全教育	96
3	民間団体の育成	97
4	区民交通安全教室	97
5	交通安全功労者感謝状贈呈	97
第10	二輪車・自転車利用者の安全対策	98
1	二輪車利用者の安全対策	98
2	自転車利用者の安全対策	99
第11	横断歩行者の安全確保に関する教育	102
1	交通安全教育	102
第12	「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進	103
1	交通安全教育	103
第6章	鉄道及び踏切の交通安全	104
第1	鉄道の交通安全	104
1	鉄道交通環境の整備	104
2	運転保安設備等の整備	104
3	計画運休への取組	105
第2	踏切道の安全確保	105
1	踏切道の立体交差化及び構造改良の推進	105
2	その他踏切道の安全を図るための措置	105
第7章	救急と相談	106
第1	救助・救急体制の整備	106
1	救助業務体制の整備	106
2	救急業務体制の整備	106
3	多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化	106

4 応急救護知識等普及.....	107
第2 交通相談体制の整備.....	107
1 交通事故相談の充実.....	107
2 相談体制の充実・強化.....	107
第8章 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保	108
第1 災害に強い交通施設等の整備.....	108
1 道路橋梁等の耐震性の強化.....	108
2 電線類の地中化の促進.....	109
3 交通規制用装備資器材等の整備.....	110
4 災害に備えた道路情報ネットワーク網構築.....	110
第2 災害時の交通安全の確保.....	111
1 緊急通行車両等の交通の確保.....	111
2 信号機の減灯対策.....	112
3 大規模事故等発生時の交通規制の実施.....	112
4 災害への備えに関する広報啓発.....	112
第9章 交通安全対策の推進	113
第1 広報活動の充実.....	113
1 広報活動.....	113
2 交通安全日.....	113
3 シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進.....	113
4 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進.....	114
5 二輪車・自転車対策に対する広報啓発活動.....	114
6 トラック・貨物自動車対策に対する広報啓発活動.....	114
第2 計画の推進.....	115
1 行政機関.....	115
2 事業者、交通関係団体等.....	115
3 住民参加.....	115
第3部 第10次大田区交通安全計画事業実績	116
第1章 道路交通環境の整備	116
第1 安全・安心な生活道路の構築.....	116
1 歩道の整備.....	116
第2 幹線道路における交通安全対策の推進.....	118
1 道路の整備.....	118
第3 交通安全施設等整備事業の推進.....	119
1 防護柵の整備.....	119
2 道路照明の整備.....	119
3 道路標識等の整備.....	120

4 交差点对策及び交差点の改良	120
第4章 その他の交通環境の整備	120
1 道路の緑化推進	120
2 自転車走行環境の整備	120
3 緑地・公園等の建設・管理	121
第2章 道路交通秩序の維持	122
第1 放置自転車対策の推進	122
1 自転車等駐輪場の整備	122
2 放置自転車の撤去	122
3 自転車駐輪場への誘導、放置防止指導	122
第3章 交通安全教育の推進	123
第1 交通安全教育指導体制の確立	123
1 指導員の育成	123
2 資機材の整備	123
第2 幼児の交通安全教育	123
1 「交通安全だより」の発行	123
2 交通安全移動教室	124
第3 児童・生徒の交通安全教育	124
1 「交通安全だより」の発行	124
2 交通安全巡回指導	124
3 交通事故再現による体験学習（スケアード・ストレイト方式）	124
第4 高齢者に対する交通安全指導	124
第5 地域社会における交通安全意識の高揚	125
1 交通安全運動	125
2 民間団体の育成	125
3 区民交通安全教室	125
4 交通安全功労者感謝状贈呈	125
第6 二輪車・自転車利用者の安全対策	126
1 自転車利用者の安全対策	126
第4章 鉄道及び踏切の安全確保	127
第1 踏切道の安全確保	127
1 踏切道の立体交差化及び構造改良の推進	127
2 その他踏切道の安全を図るための措置	127
第5章 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保	129
第1 災害に強い交通施設等の整備	129
1 道路橋梁等の耐震性の強化	129
2 電線類の地中化の促進	129
第6章 交通安全対策の推進	130

第1 広報活動の充実	130
1 広報活動.....	130

第 1 章 計画の考え方

第 1 計画の策定主旨

区では交通事故や交通公害から区民生活を守り、安全で快適な生活環境を維持することを目的として、昭和 47 年以降 5 年ごと 10 次にわたり「大田区交通安全計画」を策定し、関係機関・団体と一体となって、各種の施策を実施してきました。

第 10 次大田区交通安全計画では「死傷者数を平成 32 年（令和 2 年）までに 1,600 人以下とする」を目標として掲げており、平成 28 年、29 年、令和元年、2 年で達成することができました。

一方、第 10 次大田区交通安全計画で掲げた「交通事故件数を平成 32 年（令和 2 年）までに 1,200 件以下とする」との目標については達成することができず、引き続きより一層の交通安全対策に取り組む必要があります。

今後も交通情勢や幹線道路等の整備に伴う交通環境の変化を踏まえた実効性のある施策を、関係機関・団体と総合的かつ計画的に推進するために、第 11 次大田区交通安全計画を策定します。

第 2 計画の性格、期間、目標

1 計画の性格

本計画は、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定により、第 11 次東京都交通安全計画に基づき、大田区交通安全協議会が策定します。本区の区域を管轄する関係機関・団体が実施する陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策を明示するものであり、今後の行動指針となります。

2 計画の期間等

令和 3 年度を初年度とする令和 7 年度までの 5 年間とし、各事項別の施策を定めます。各年度の事業計画は、別途定めます。

3 計画の目標

(1) 交通事故件数

前計画では、交通事故件数を平成32年（令和2年）までに1,200件以下とすることを目標としていましたが、期間中には達成することはできませんでした。

本計画では、令和7年までに1,100件以下を目指します。（図1）

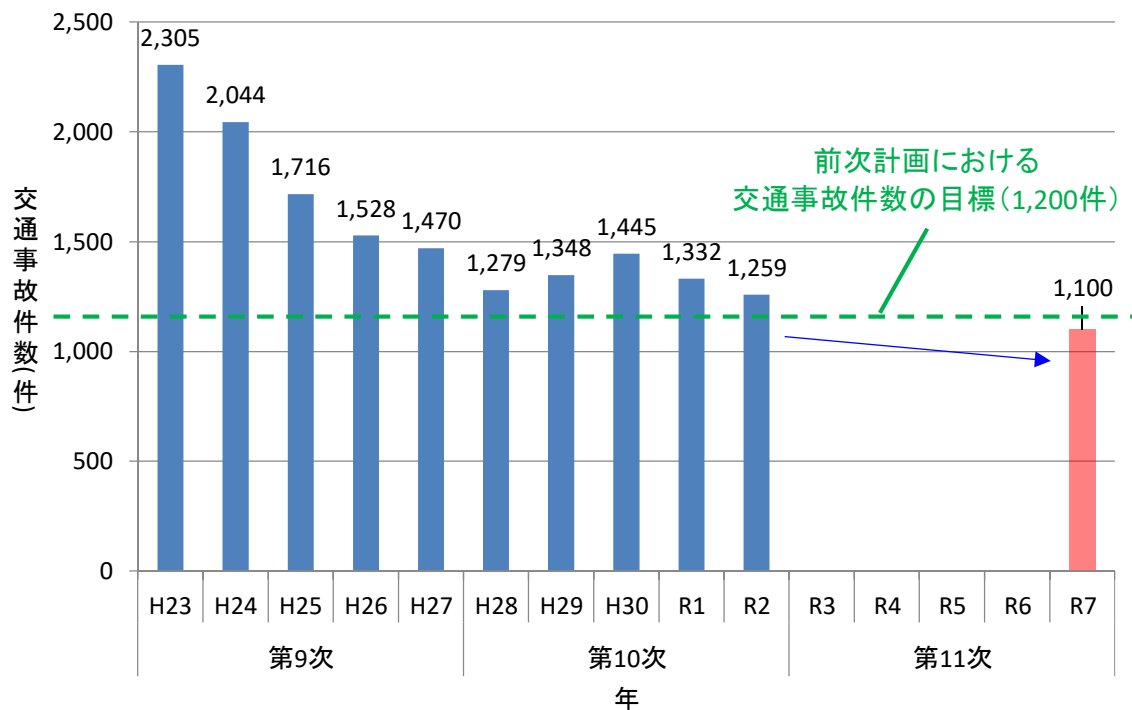


図1 交通事故件数の計画目標

(2) 死傷者数

前計画では、死傷者数を平成32年(令和2年)までに1,600人以下とすることを目標としており、平成28年、29年、令和元年、2年で達成することができました。

本計画では、令和7年までに1,160人以下を目指します。(図2)

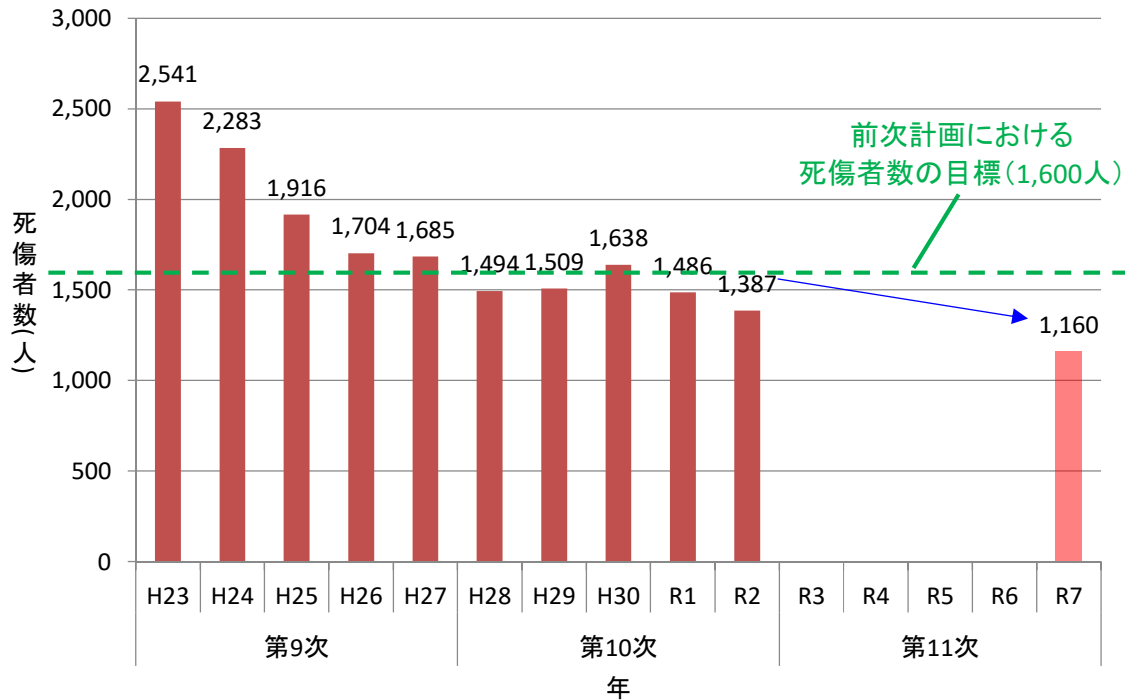


図2 死傷者数の計画目標

第2章 交通災害の現状

第1 区内の交通状況

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

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

一方、警視庁の調査によると、本区の都県境では1日当たりの交通量が350,732台（令和2年）にもものぼります。（図3）こうした流出入交通量と区内発生交通量により、主要幹線道路を中心として交通渋滞が慢性化しており、交通事故を誘発するとともに、交通公害の原因ともなっています。また、過密化した市街地では狭い道路が多く、安全性の確保が難しい所も存在しています。交通の円滑化、安全性の向上のため、都市計画道路整備事業などが進行中です。

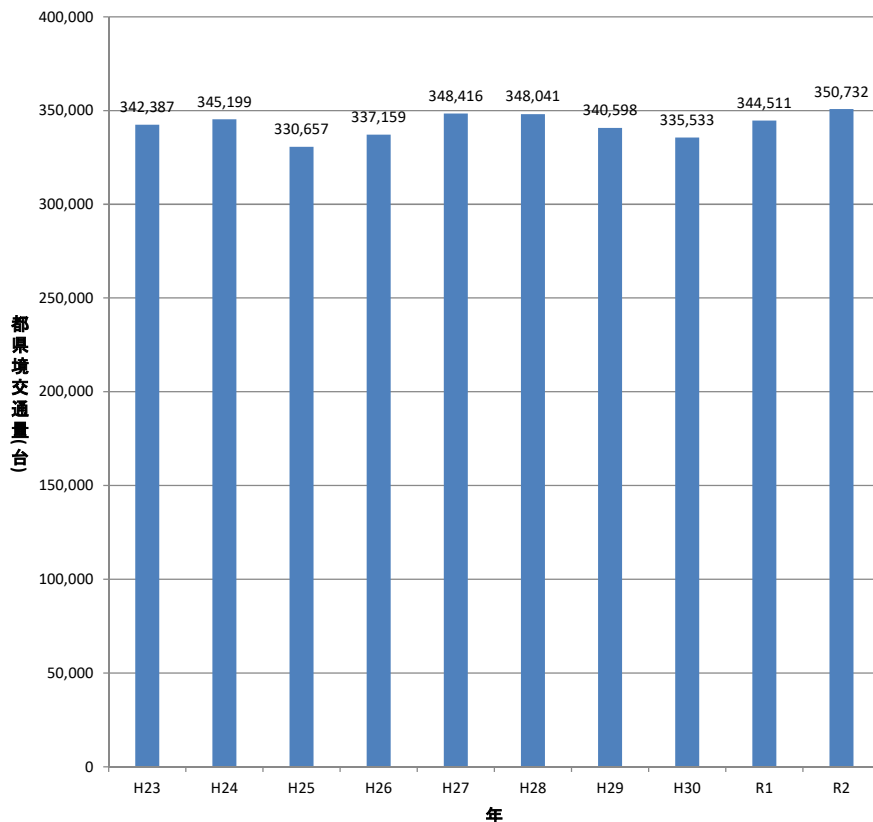


図3 都県境交通量の推移（区内、平成23年から令和2年）

(第 10 次計画期間中における法令改正等の状況)

平成 27 年から令和 2 年における、交通安全に関する法令改正等の主な状況は以下のとおりです。

施行時期	主体	法令等
平成 28 年 3 月	大田区	大田区自転車ネットワーク整備実施計画 策定
平成 28 年 12 月	国土交通省	自転車活用推進法 公布
平成 29 年 3 月	警察庁	道路交通法 改正 高齢者講習制度の改正 準中型自動車免許の新設 ほか
平成 31 年 3 月	東京都	東京都自転車活用推進計画 策定
令和元年 6 月	内閣府	未就学児及び高齢運転者の交通安全緊急対策
令和元年 9 月	大田区	未就学児が集団で移動する経路の緊急安全点検
令和元年 10 月	大田区	大田区自転車等の適正利用及び自転車等駐車場整備に関する条例 改正 「ながら運転」禁止等道路交通法関連法令の遵守（令和元年 10 月施行） 施錠等盗難防止措置の実施（令和 2 年 1 月施行）
令和元年 12 月	警察庁	道路交通法 改正 運転中の携帯電話使用等に関する罰則の引き上げ ほか
令和 2 年 4 月	東京都	都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例 改正 自転車利用者の自転車損害賠償保険等への加入義務付け
令和 2 年 6 月	警察庁	道路交通法 改正 妨害運転（「あおり運転」）に対する罰則の創設 ほか

第2 道路交通事故の発生状況

1 交通事故のすう勢

(交通事故の推移)

令和2年の区内における交通事故は、交通事故件数、負傷者数とも前年に比べ減少していますが、死者数は増加しています。過去10年間のすう勢をみると、交通事故件数、死傷者数ともに全体的に減少傾向にありますが、減少量は鈍化しています。(図4)

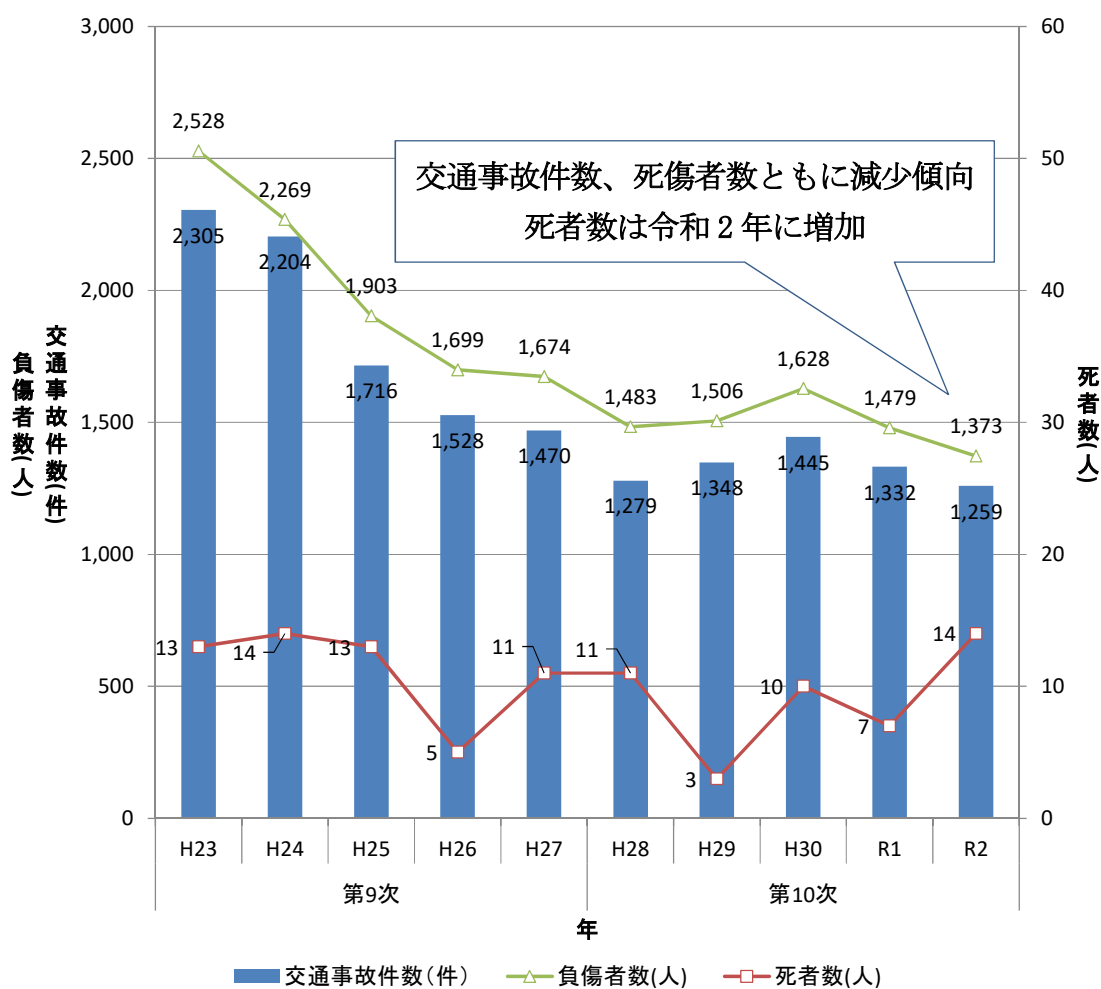


図4 交通事故の推移 (区内、平成23年から令和2年)

(年齢別の交通事故発生状況)

年齢別に交通事故死傷者数をみると、65歳以上が270人と最も多く、次いで、40歳代が316人、30歳代が254人となっています。一方、30歳代、40歳代、50歳代は人口の割に死傷者が多く発生しています。(図5)

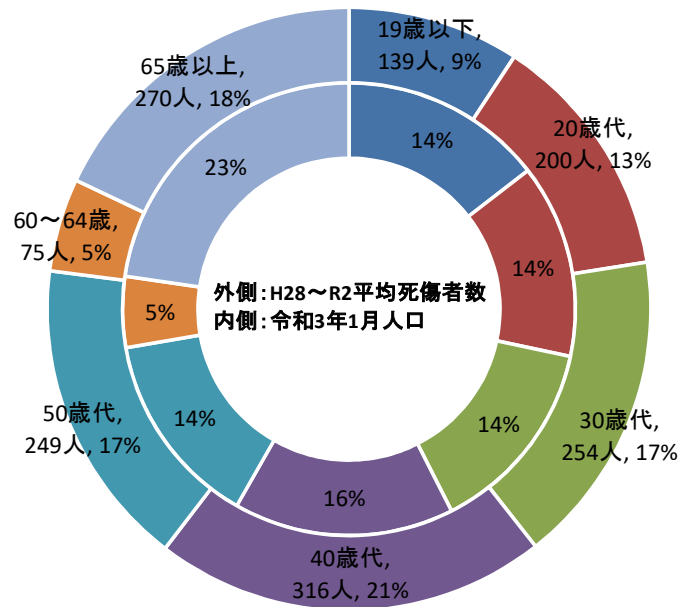


図5 年齢別の交通事故死傷者数(区内、平成28年から令和2年までの平均)

(道路別の交通事故発生状況)

道路別に交通事故件数をみると、区道での交通事故が多くなっています。都道では平成29年以降減少傾向にあります。(図6)

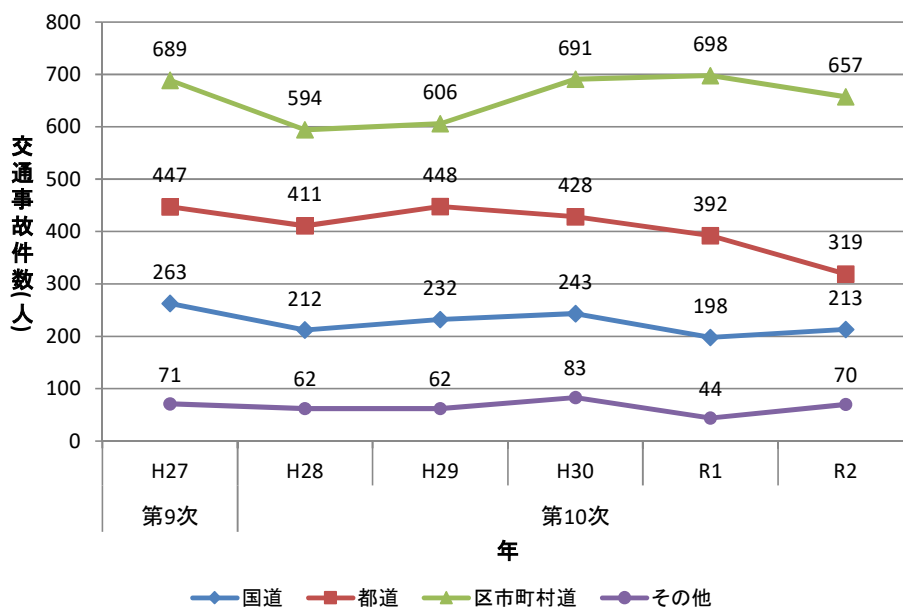


図6 道路別の交通事故件数(区内、平成27年から令和2年)

(時間帯別の交通事故発生状況)

交通事故件数を時間帯別に見ると、昼間に多く発生しています。(図7)

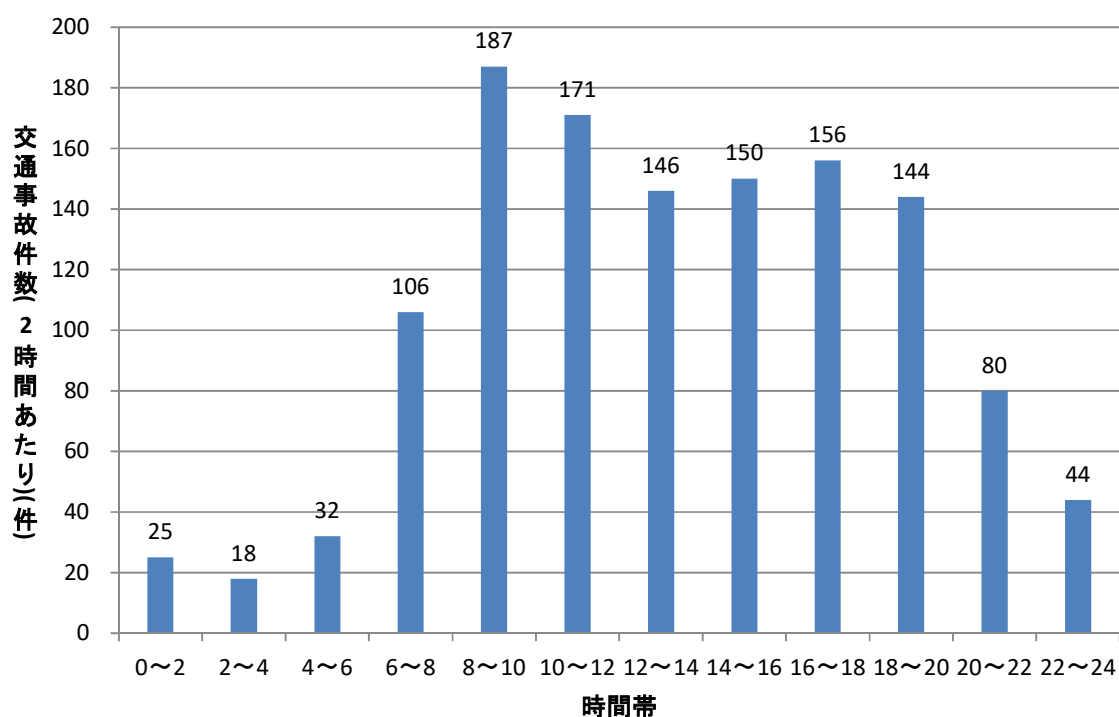


図7 時間帯別の交通事故件数(区内、令和2年)

(状態別の交通事故発生状況)

状態別に交通事故件数をみると、自動車が関与したものが 901 件と最も多く、次いで自転車は 593 件となっています。自動車は減少傾向にある一方、自転車は平成 29 年以降増加傾向にあります。(図 8)

また死傷者数をみると、5 年平均では自転車乗車数が 522 人と最も多く、次いで自動車が 498 人となっており、件数の割に自転車の方が死傷しやすい傾向にあります。また自動車は減少傾向にある一方、自転車は平成 29 年以降増加傾向にあり、平成 30 年には自動車の死傷者数を上回りました。(図 9、図 10)

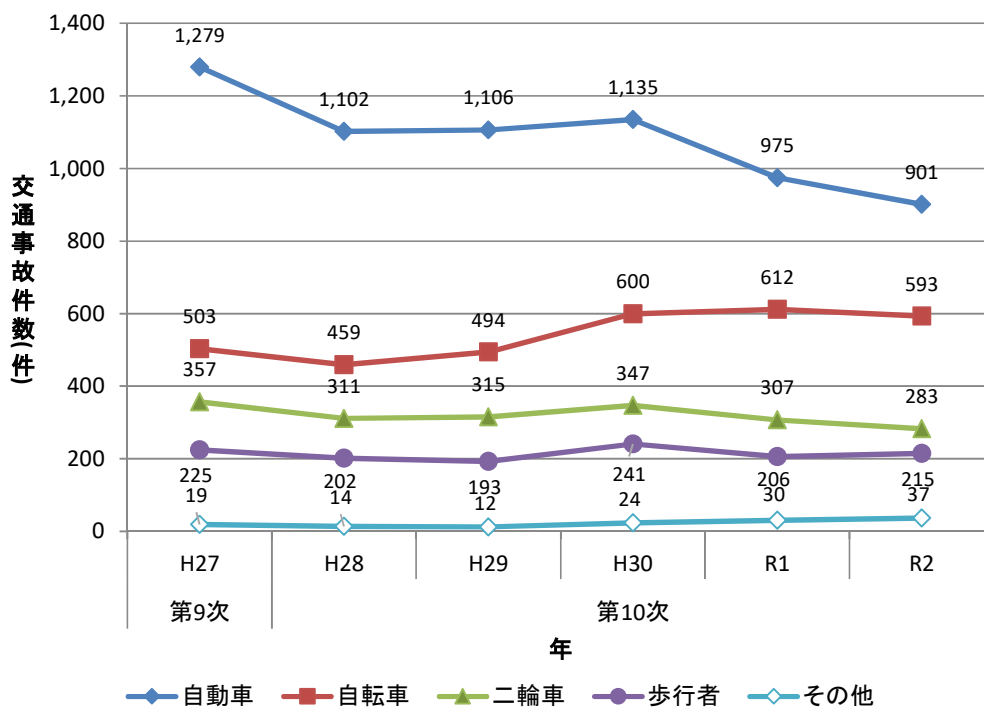


図 8 状態別の交通事故件数数の推移 (区内、平成 27 年から令和 2 年)

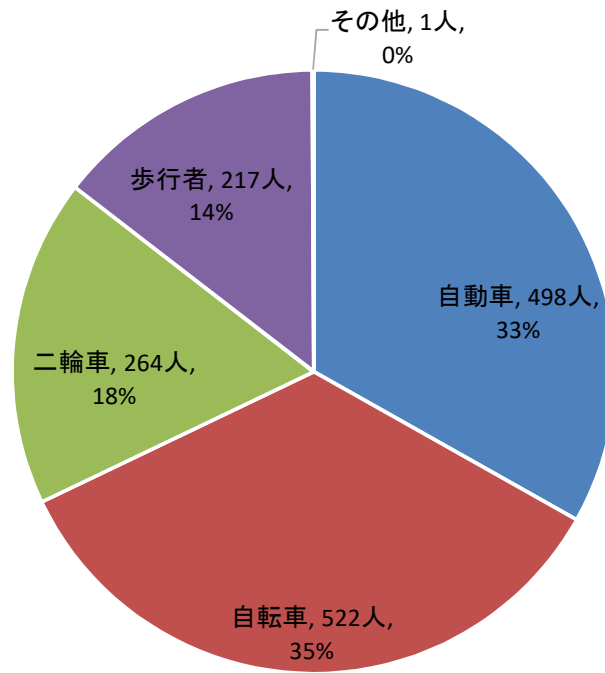


図9 状態別の交通事故死傷者数（区内、平成28年から令和2年までの平均）

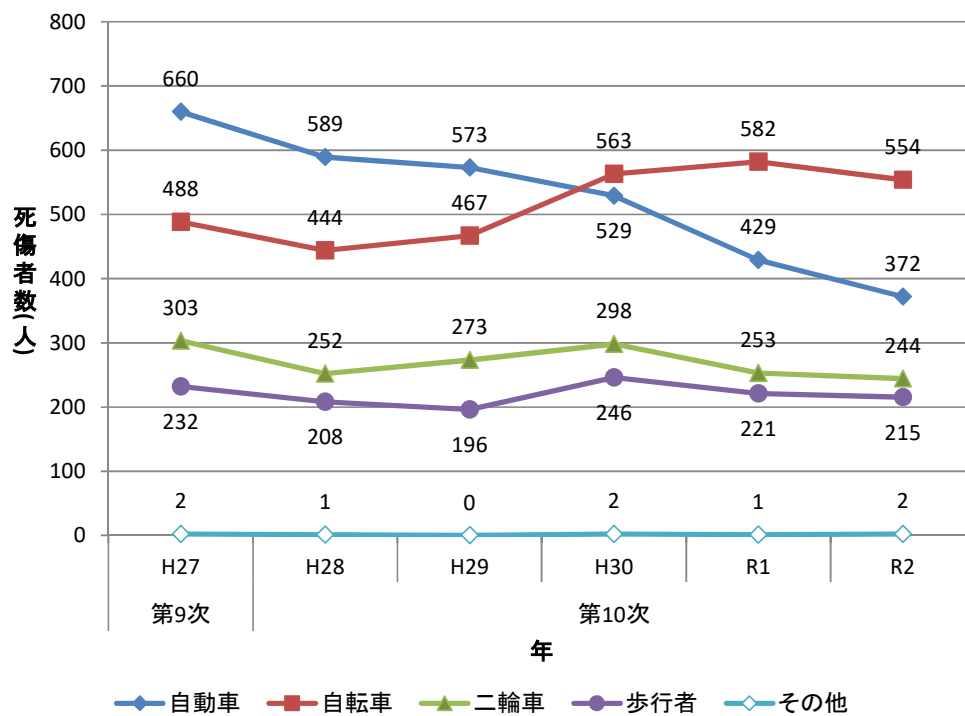


図10 状態別の交通事故死傷者数の推移（区内、平成27年から令和2年）

(他区との交通事故発生状況の比較)

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

また、他区と交通事故の発生状況を比較すると、面積1km²あたりの交通事故件数は23区の中で21番目、人口1万人あたりの死傷者数は23区の中で11番目に多くなっています。(図13、図14)

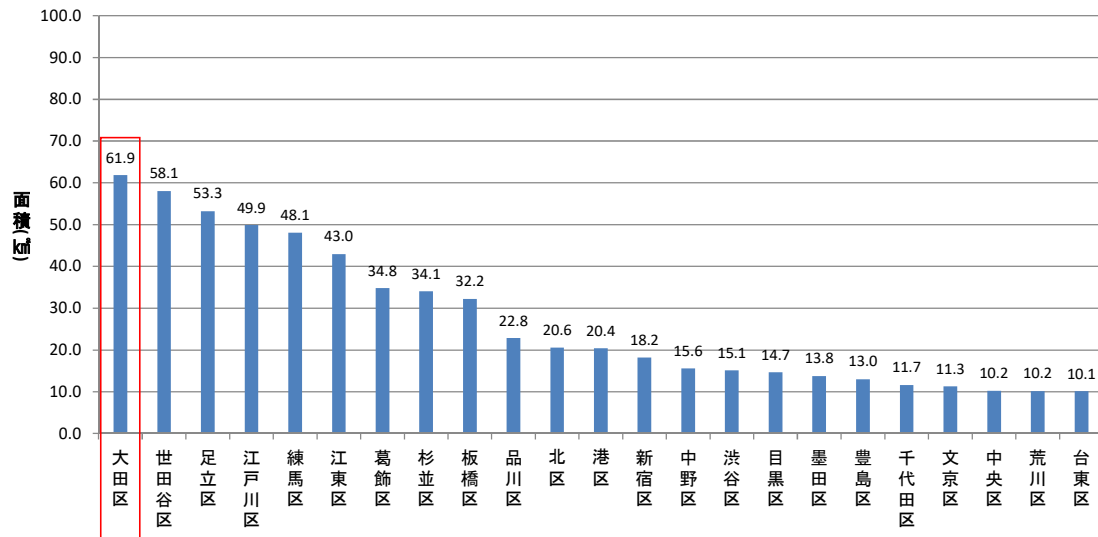


図11 23区の面積 (令和3年1月)

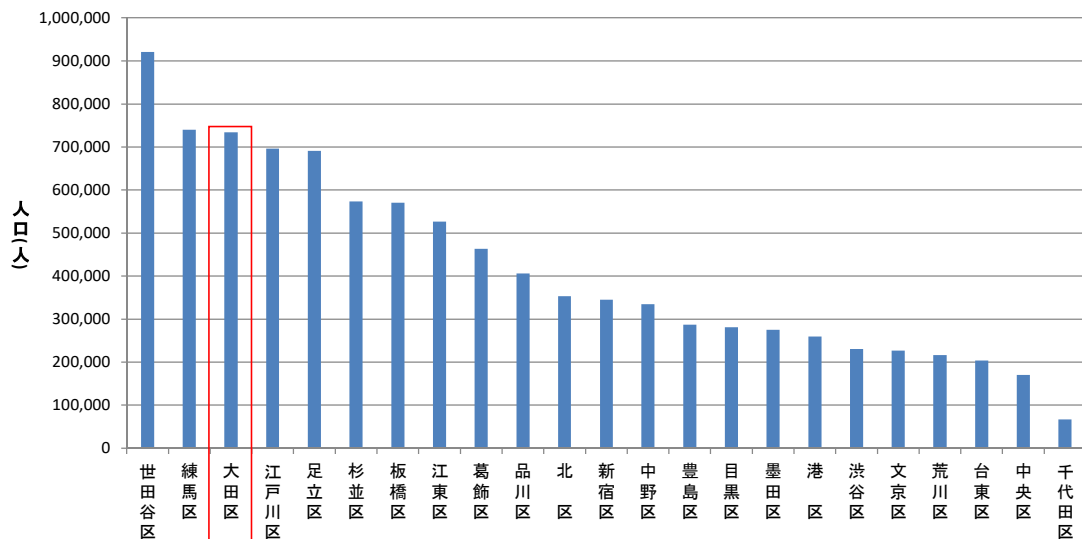


図12 23区の人口 (令和3年1月)

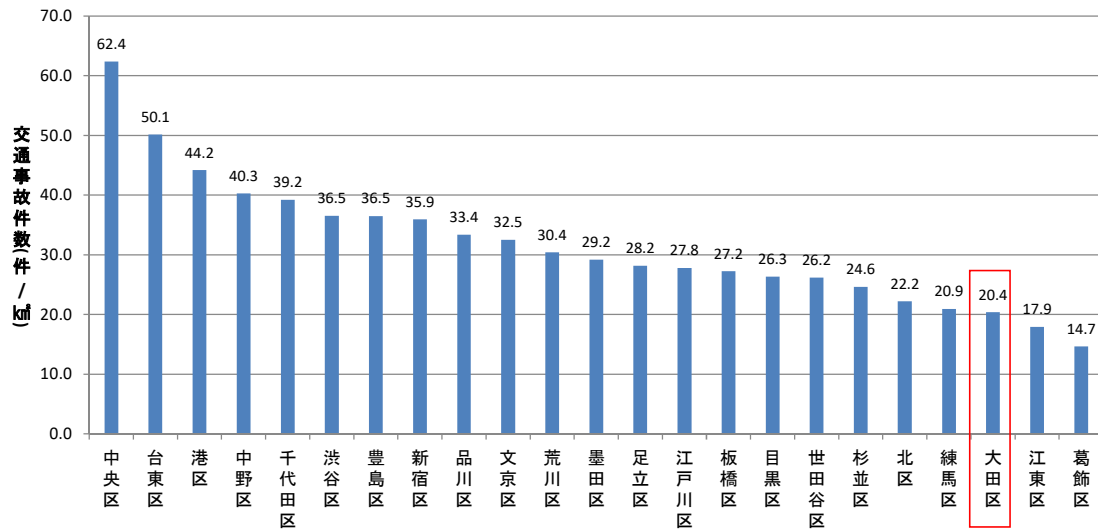


図13 23区の面積1km²あたりの交通事故件数(令和2年)

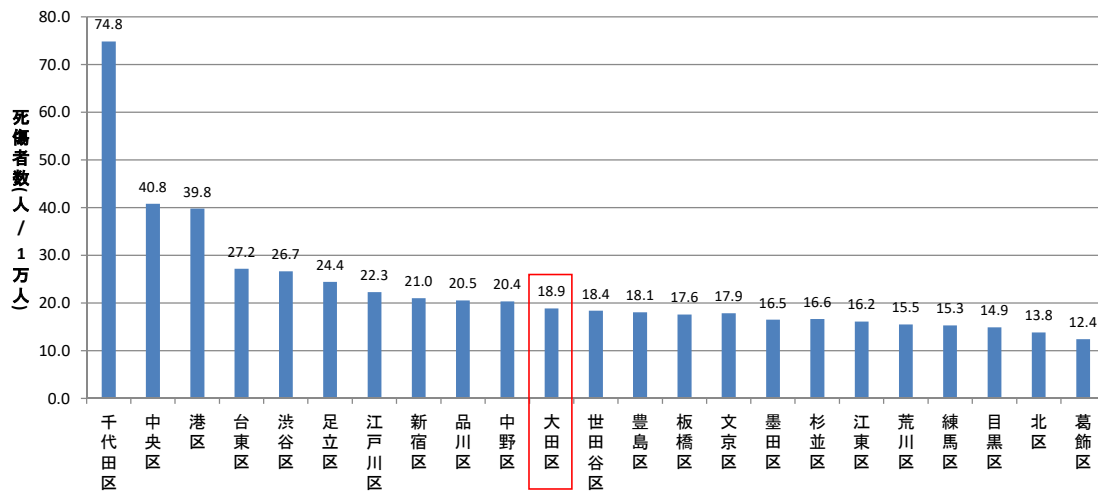


図14 23区の人口1万人あたりの死傷者数(令和2年)

2 子どもの交通事故

子ども（幼児、小学生、中学生）の交通事故については、平成27年以降死者は発生しておらず、負傷者数も減少傾向にあります。一方、交通事故件数は増減を繰り返しています。（図15）

また、子どもの交通事故が全事故に占める割合は、平成27年以降概ね4～5%台で推移しています。（図16）

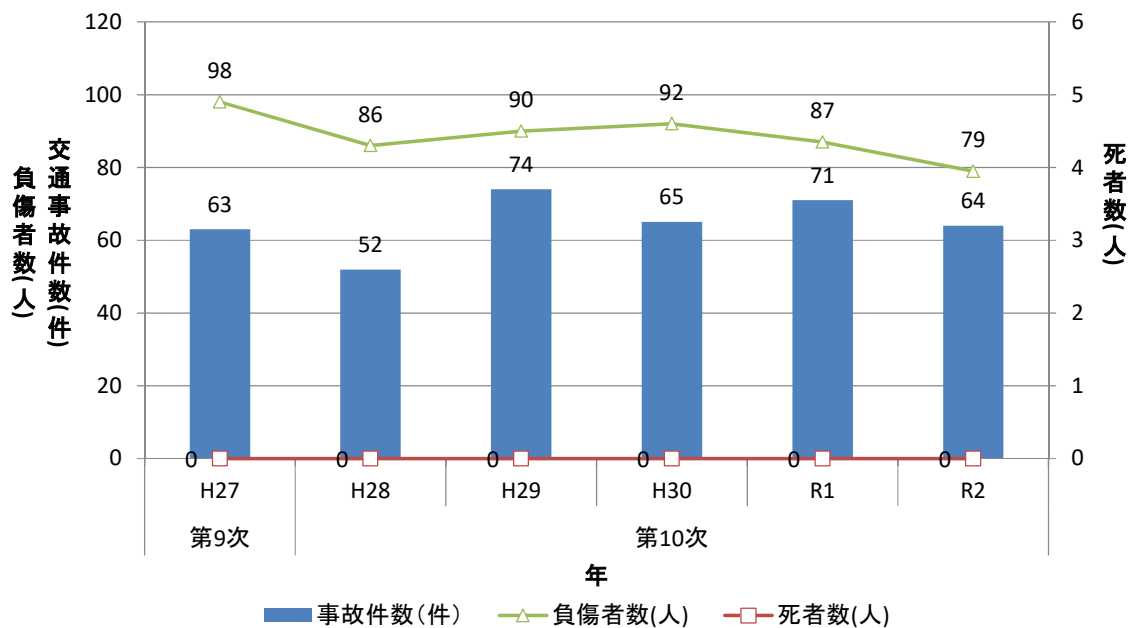


図15 子どもの交通事故件数等の推移（区内、平成27年から令和2年）

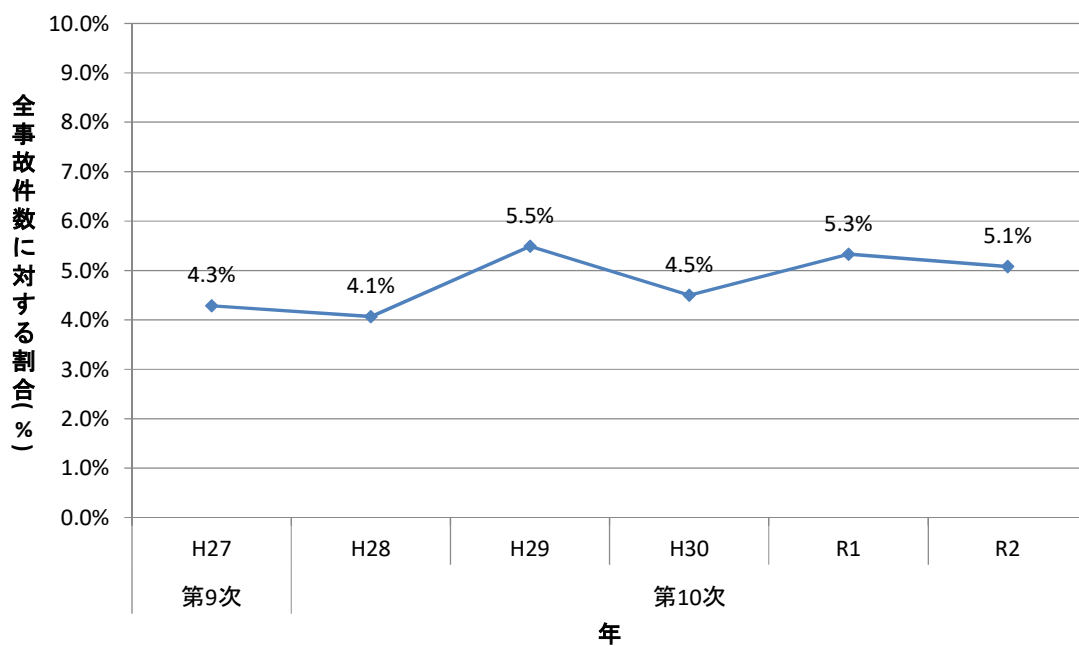


図16 子どもの交通事故が全事故に占める割合の推移（区内、平成27年から令和2年）

3 高齢者の交通事故

高齢者（65歳以上）の交通事故については、交通事故件数、負傷者数ともに平成30年以降減少傾向にあります。（図17）

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

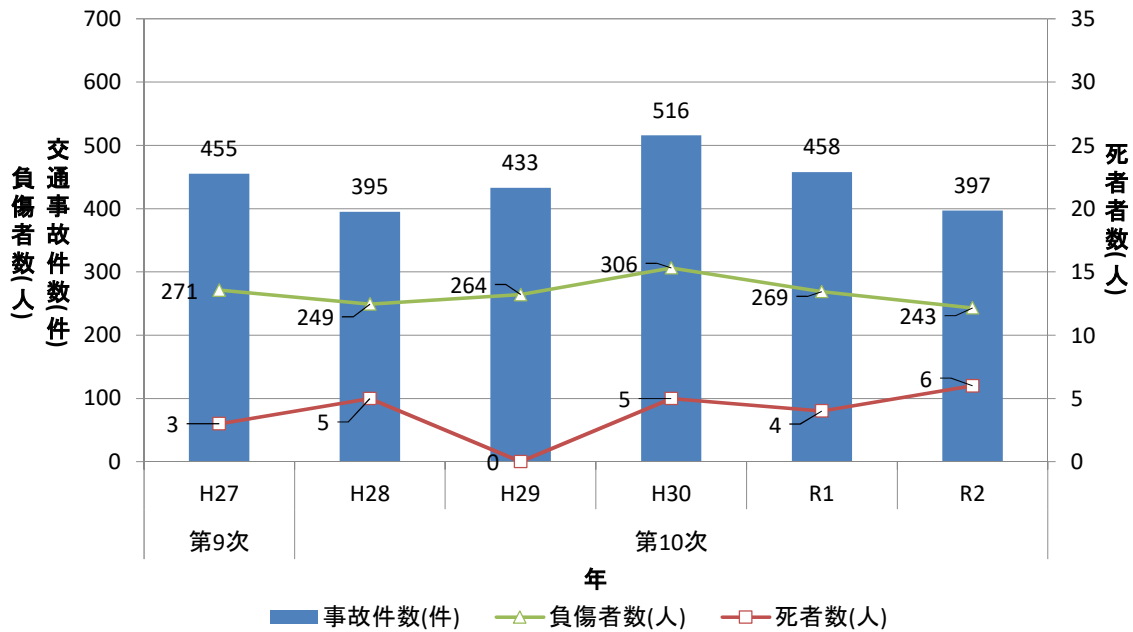


図17 高齢者の交通事故件数等の推移（区内、平成27年から令和2年）

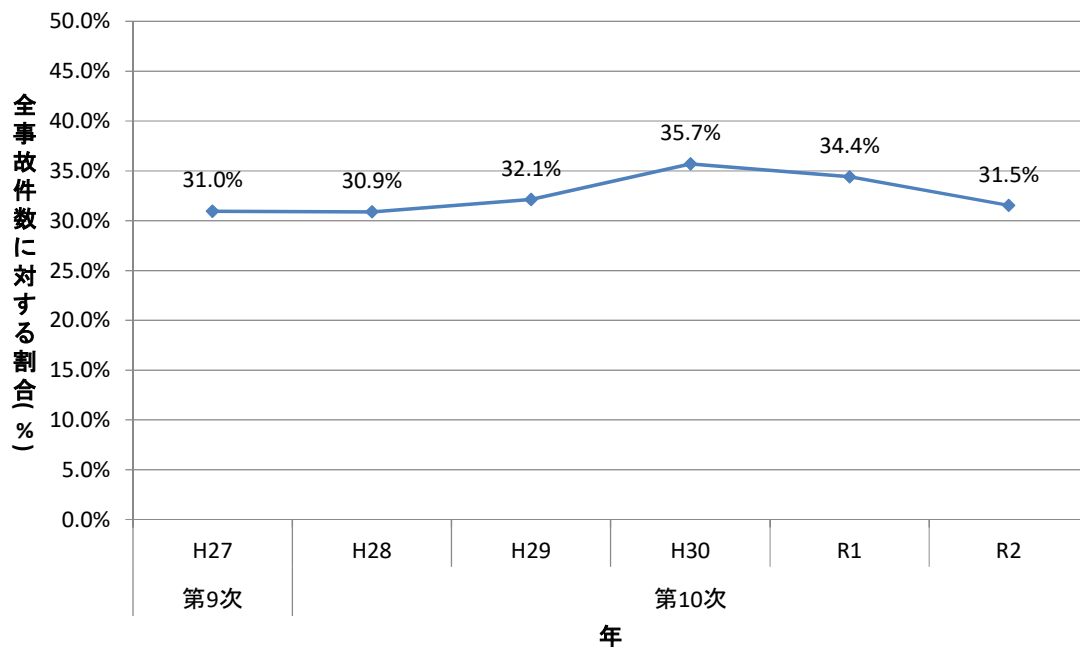


図18 高齢者の交通事故が全事故に占める割合の推移（区内、平成27年から令和2年）

4 歩行者の交通事故

歩行者の交通事故件数や負傷者数は平成 28 年以降横ばい傾向にあり、死者数に限ると、平成 30 年を境に増加傾向に転じています。(図 19)

また、歩行者の交通事故が全事故に占める割合は増加傾向にあり、令和 2 年には約 17%が歩行者の交通事故となっています。(図 20)

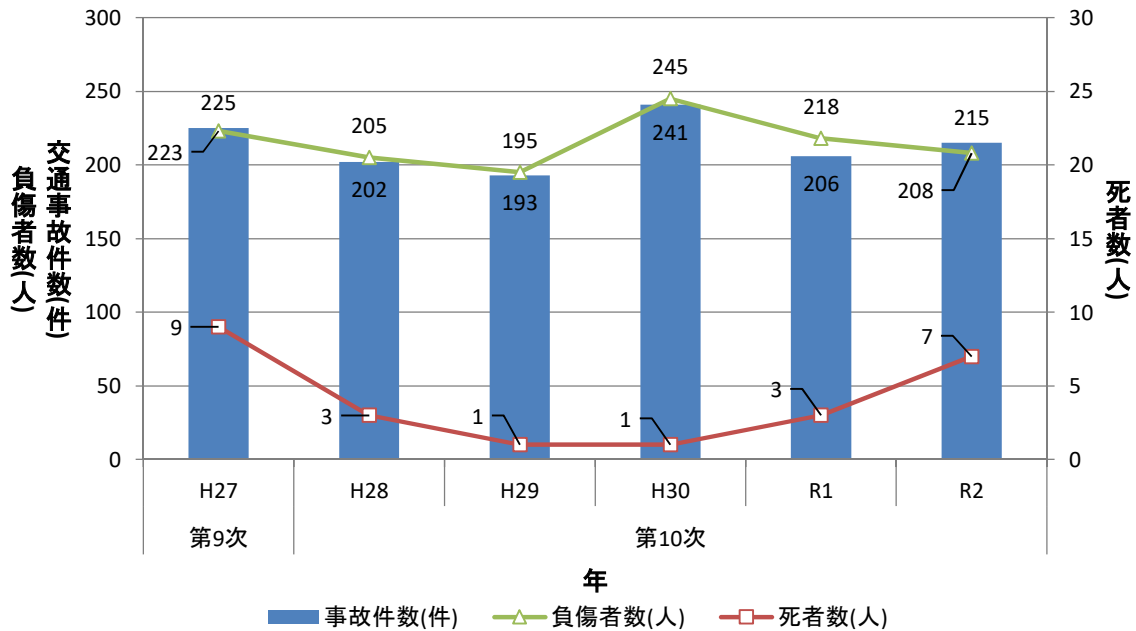


図 19 歩行者交通事故件数等の推移 (区内、平成 27 年から令和 2 年)

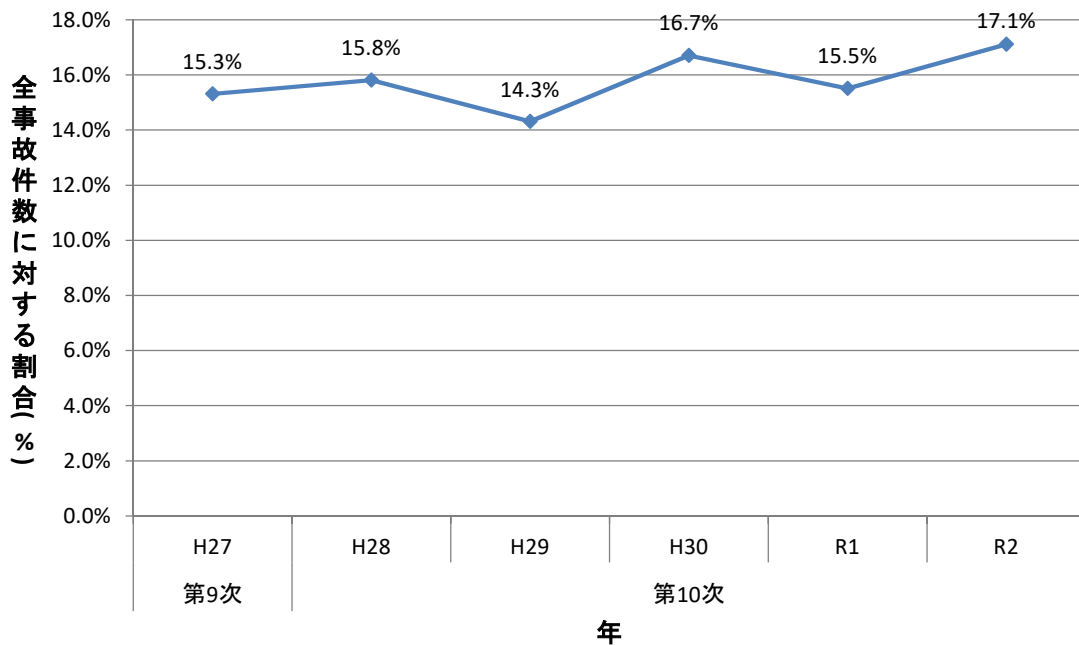


図 20 歩行者交通事故が全事故に占める割合の推移 (区内、平成 27 年から令和 2 年)

(年齢別の歩行者交通事故発生状況)

年齢別に歩行者交通事故発生件数をみると、65歳以上が65件と最も多く、次いで、19歳以下と50歳代が32件、40歳代が29件となっています。特に高齢者については、人口構成比以上の割合で交通事故が発生しています。(図21)

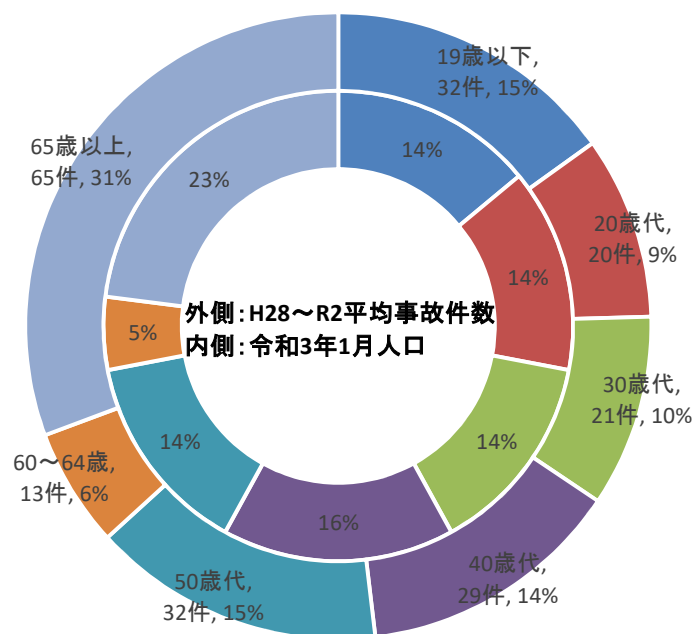


図21 年齢別の歩行者交通事故件数 (区内、平成28年から令和2年までの平均)

(歩行者の交通事故の原因)

交通ルールの不徹底が原因の歩行者の交通事故は令和2年には17.1%と多くはありませんが、横ばいで推移しており、今後その減少に向けて取り組む必要があります。

原因別にみると信号無視、横断歩道外横断、横断禁止違反、飛び出しが多くなっています。(図22、図23)

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

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

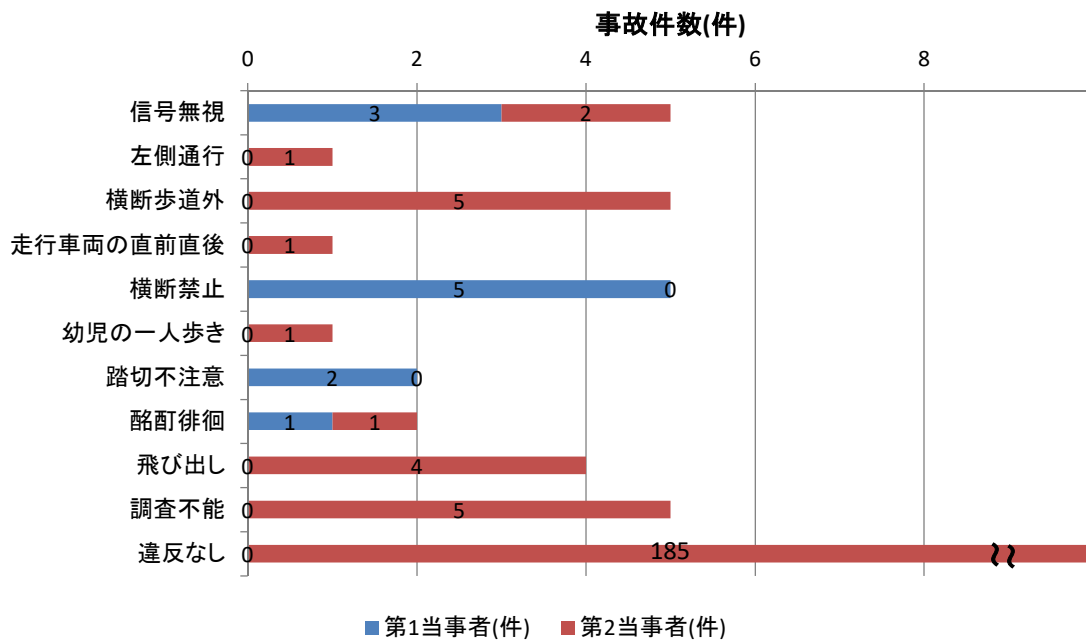


図22 違反別歩行者交通事故件数(区内、令和2年)

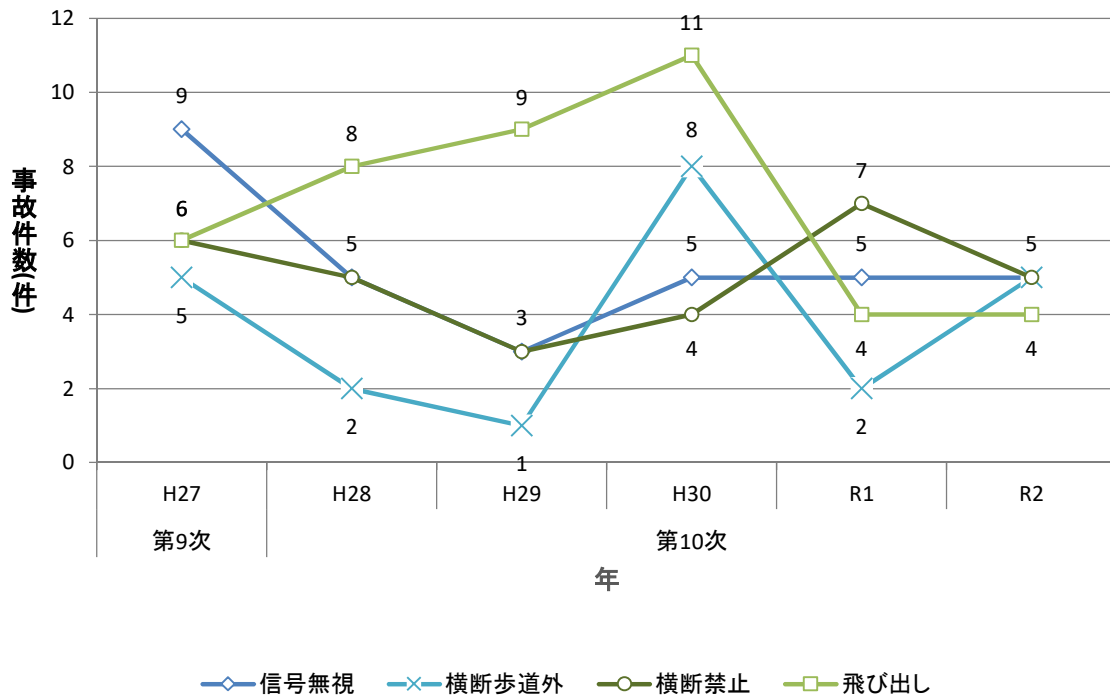


図 23 主な原因別に見た歩行者交通事故の推移（区内、平成 27 年から令和 2 年）

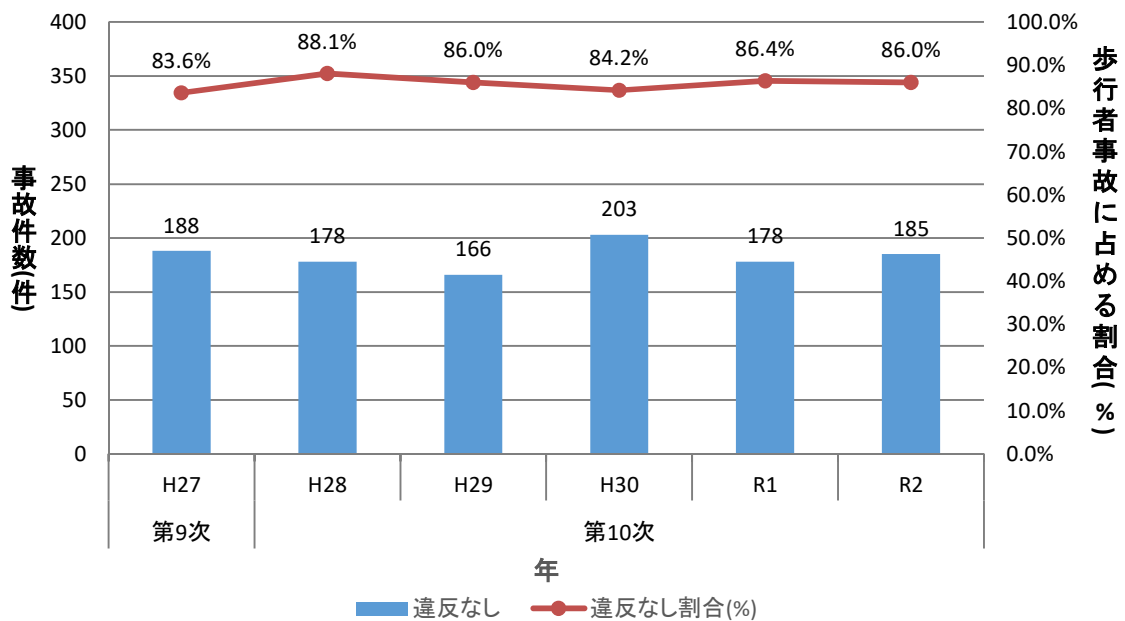


図 24 歩行者交通事故のうち原因が「違反なし」である件数の推移（区内、平成 27 年から令和 2 年）

5 自転車の交通事故

自転車の交通事故件数や死傷者数は平成28年以降増加傾向にあります。(図25)

また、自転車による交通事故が全事故に占める割合も年々増加しており、令和2年には半数近くが自転車による交通事故となっています。(図26)

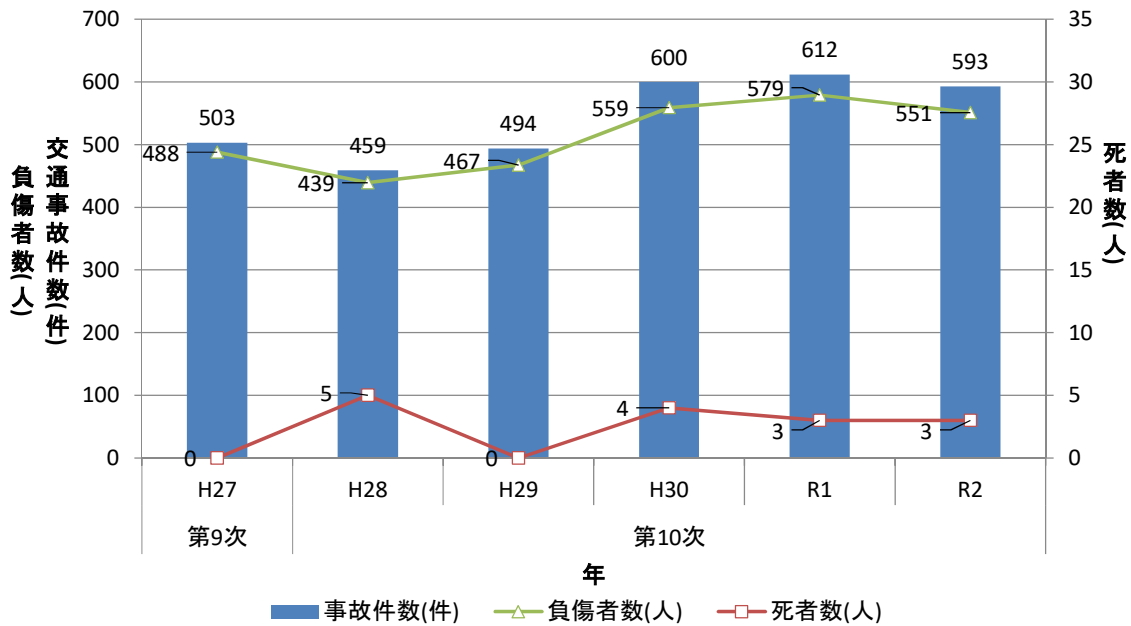


図25 自転車交通事故件数等の推移 (区内、平成27年から令和2年)

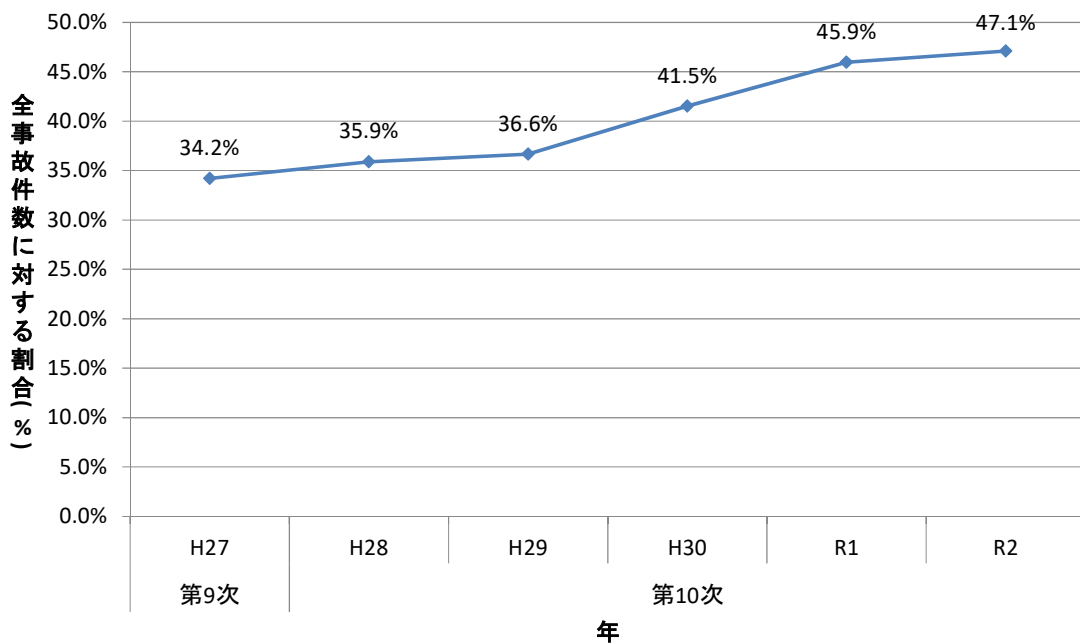


図26 自転車交通事故が全事故に占める割合の推移 (区内、平成27年から令和2年)

(年齢別の自転車交通事故発生状況)

年齢別に自転車交通事故発生件数をみると、65歳以上が139件と最も多く、次いで、40歳代が101件、50歳代が80件、30歳代が95件となっています。年齢別割合は人口比と近く、幅広い世代で発生していることがわかります。(図27)

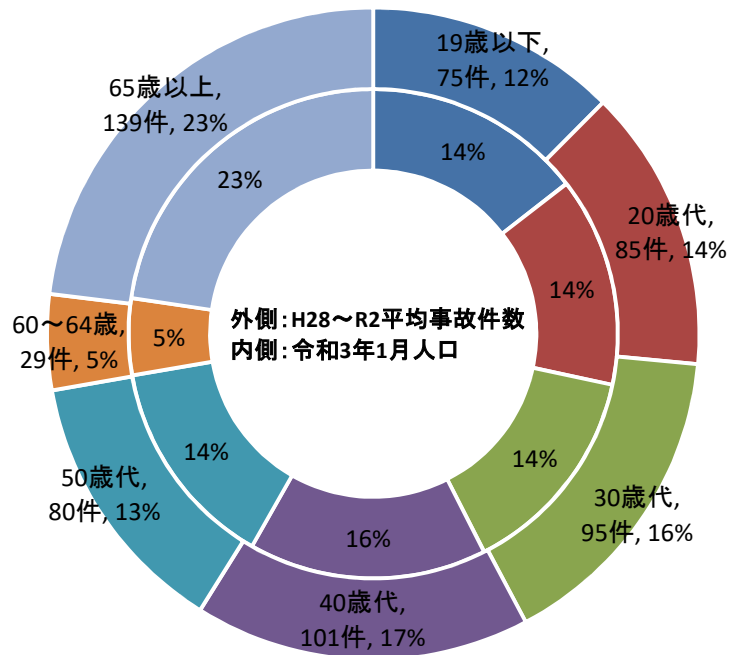


図27 年齢別の自転車交通事故件数 (区内、平成28年から令和2年までの平均)

(自転車の交通事故の原因)

交通ルールの不徹底が原因の自転車交通事故は平成 29 年頃から増加傾向にあり、令和 2 年には全自転車交通事故のうち半数近くを占めています。

原因別にみると安全不確認、安全運転義務違反（その他）、ハンドル操作不適、交差点安全進行違反、一時不停止、動静不注視が多くなっており、特に安全運転義務違反（その他）は平成 27 年に 6 件であったのに対し、令和 2 年は 55 件に増加しています。（図 28、図 29）

一方、違反がない、いわゆるもらい事故も全自転車交通事故の半数近くを占めており、自転車運転者が交通ルールを守っていても交通事故に遭うことがわかります。（図 30）

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

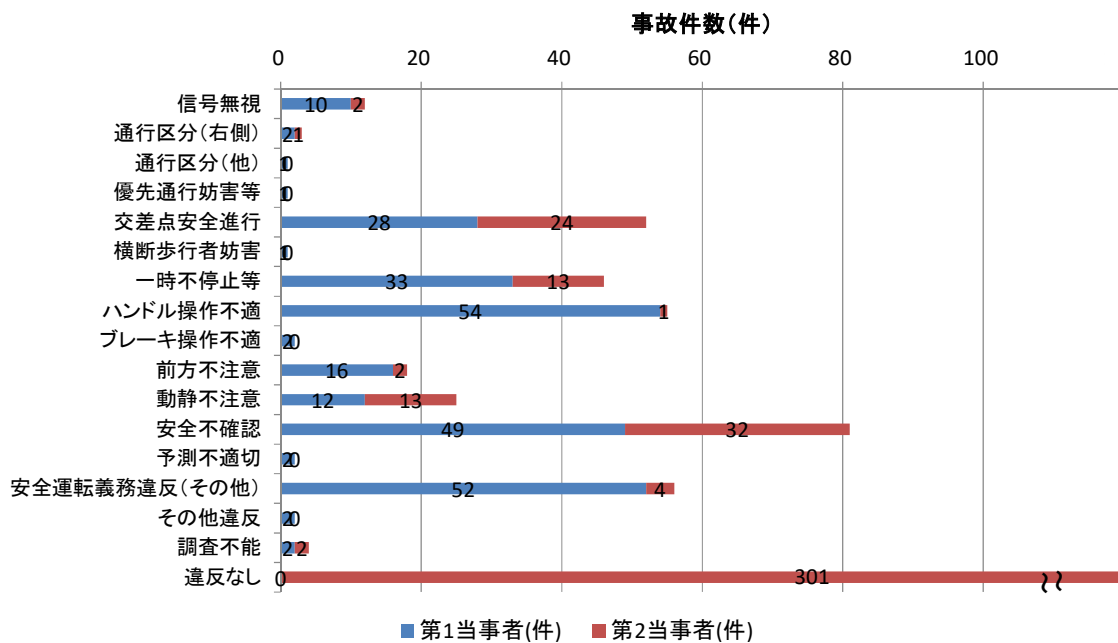


図 28 違反別自転車交通事故件数（区内、令和 2 年）

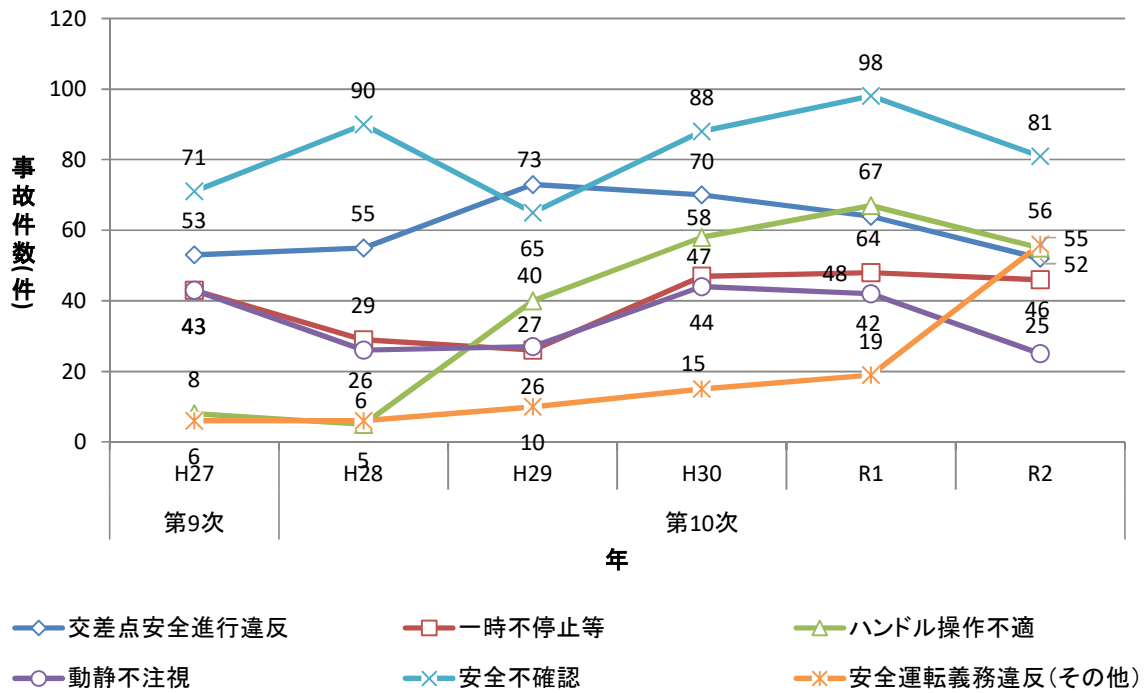


図 29 主な原因別に見た自転車交通事故の推移（区内、平成 27 年から令和 2 年）

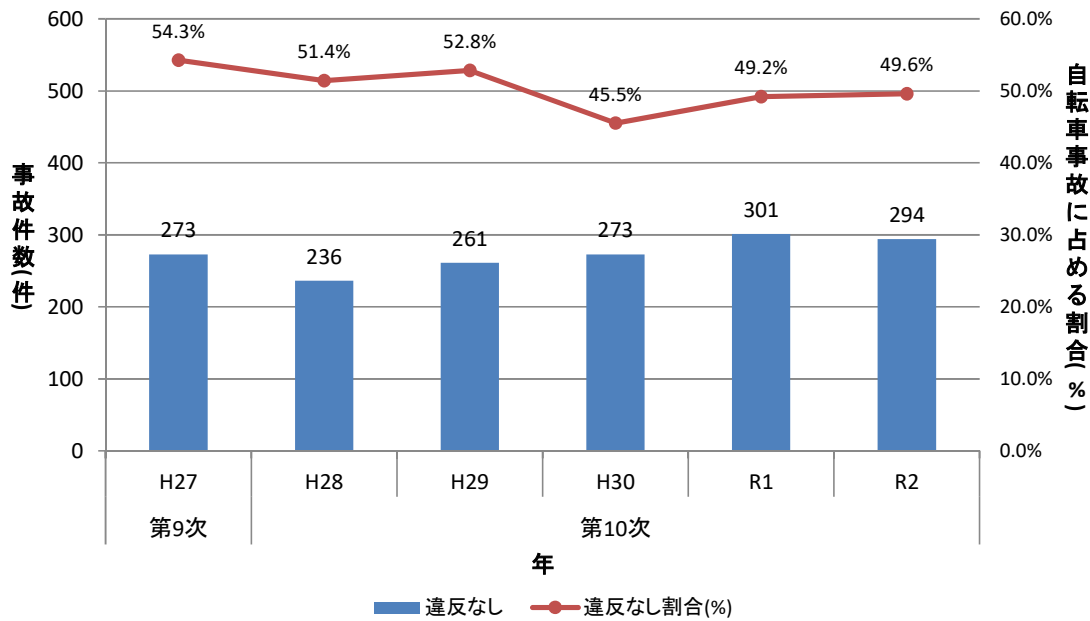


図 30 自転車交通事故のうち原因が「違反なし」である件数の推移（区内、平成 27 年から令和 2 年）

6 二輪車の交通事故

二輪車の交通事故件数については平成30年以降減少傾向にあります。(図31)

一方、二輪車交通事故が全事故に占める割合を見ると、依然として全事故の約2割を占めています。(図32)

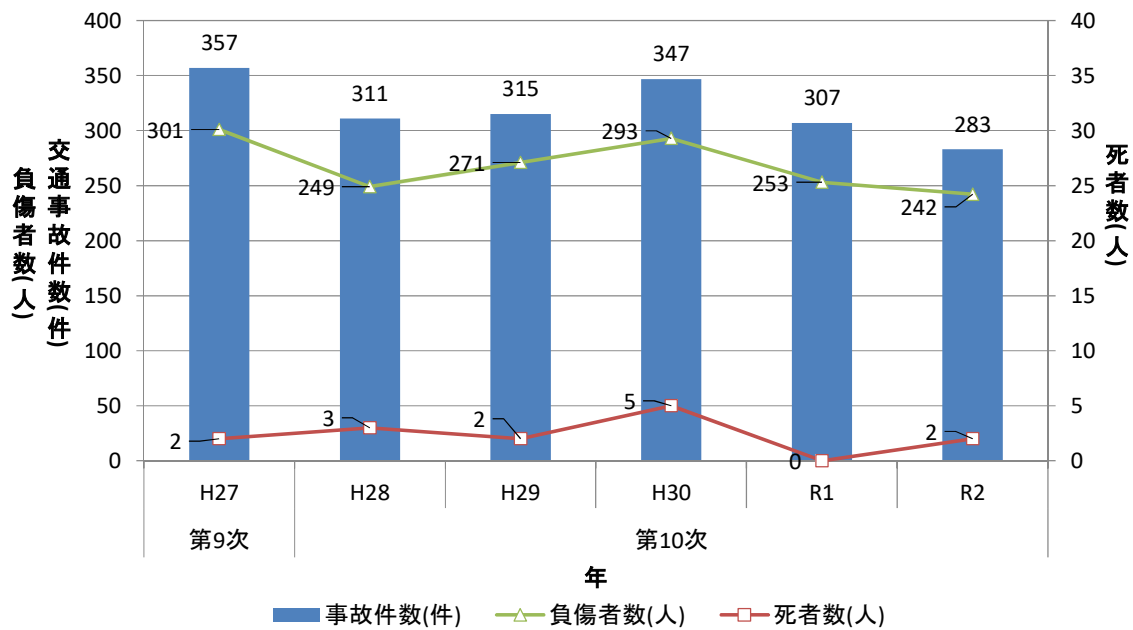


図31 二輪車交通事故件数等の推移 (区内、平成27年から令和2年)

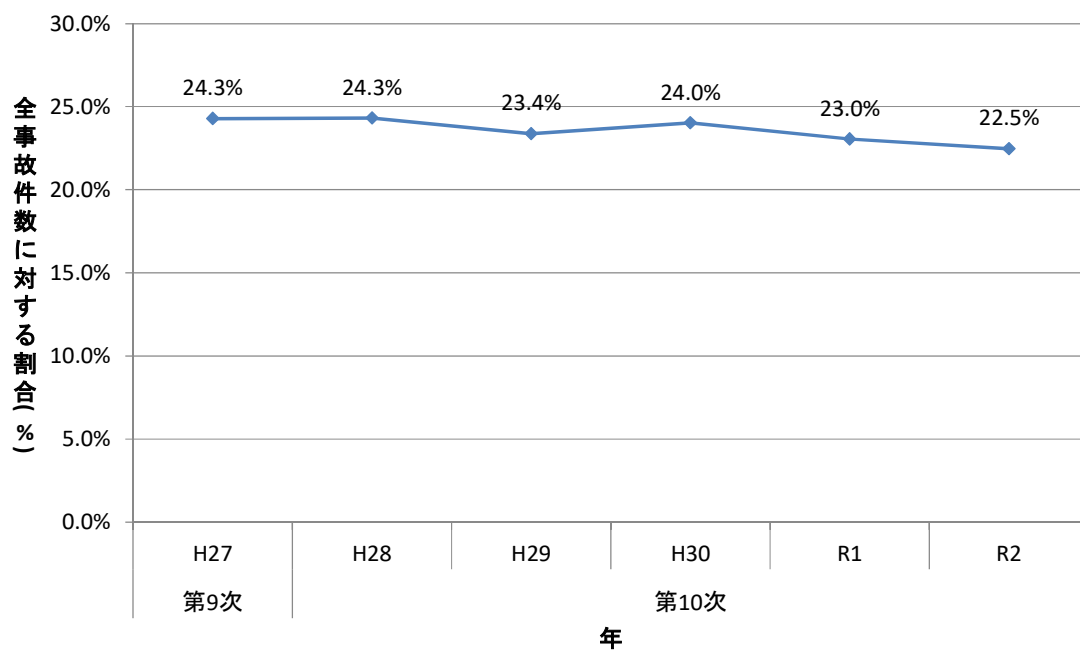


図32 二輪車交通事故が全事故に占める割合の推移 (区内、平成27年から令和2年)

(年齢別の二輪車交通事故発生状況)

年齢別に二輪車交通事故発生件数をみると、40歳代が83件と最も多く、次いで、20歳代が65件、30歳代が63件、50歳代が61件となっています。年齢別割合では、二輪車の利用頻度が高いと思われる20～50歳代が8割以上を占めています。(図33)

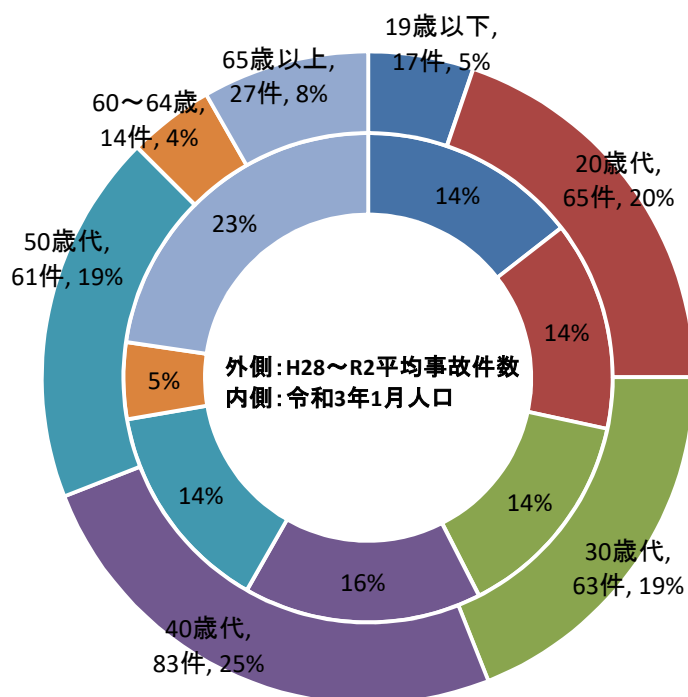


図33 年齢別の二輪車交通事故件数 (区内、平成28年から令和2年までの平均)

(二輪車の交通事故の原因)

交通ルールの不徹底が原因の二輪車交通事故は減少傾向にありますが、令和2年には依然として全二輪車事故のうち半数近くを占めています。

原因別にみると交差点安全進行違反、安全不確認、安全運転義務違反（その他）、動静不注視が多くなっています。（図34、図35）

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

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

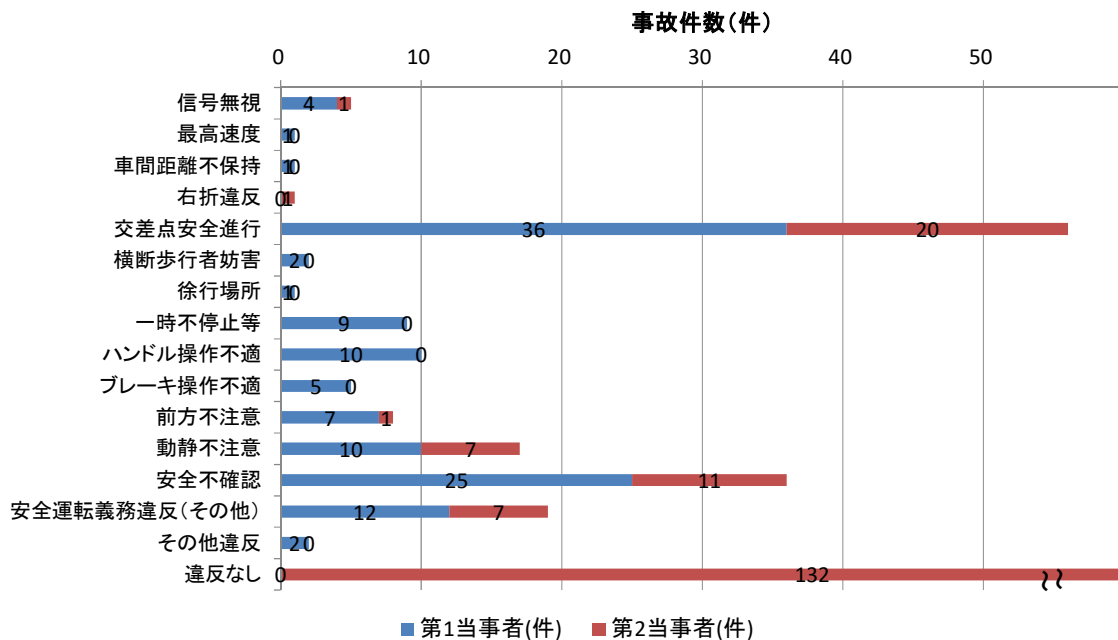


図34 違反別二輪車交通事故件数（区内、令和2年）

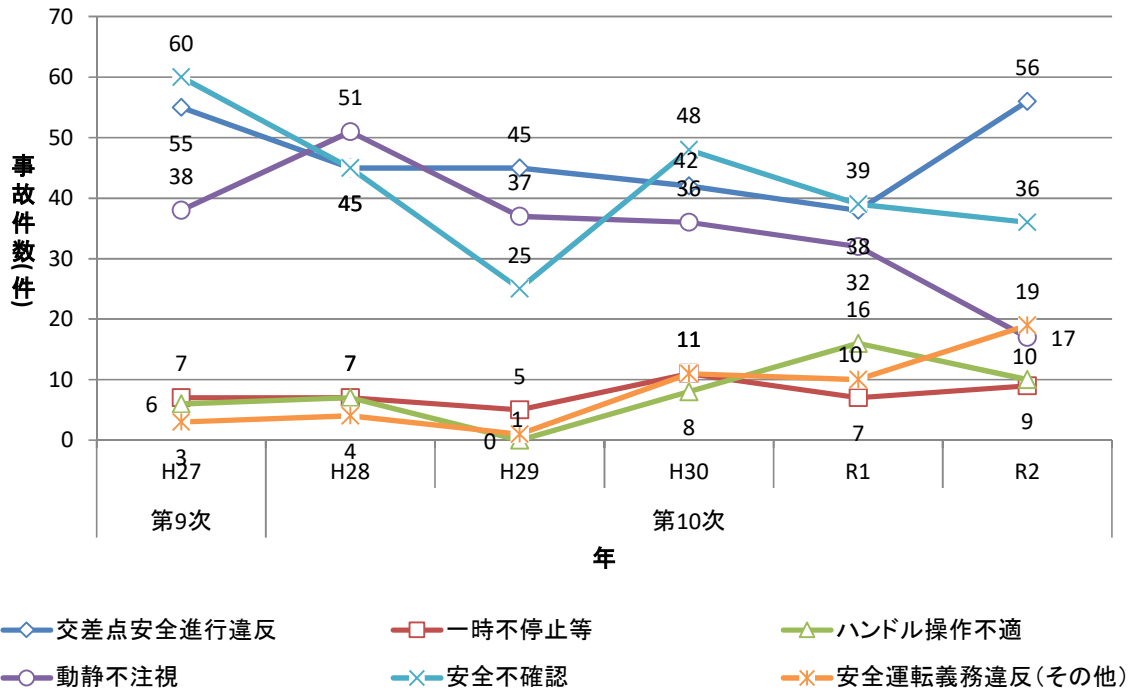


図 35 主な原因別に見た二輪車交通事故の推移（区内、平成 27 年から令和 2 年）

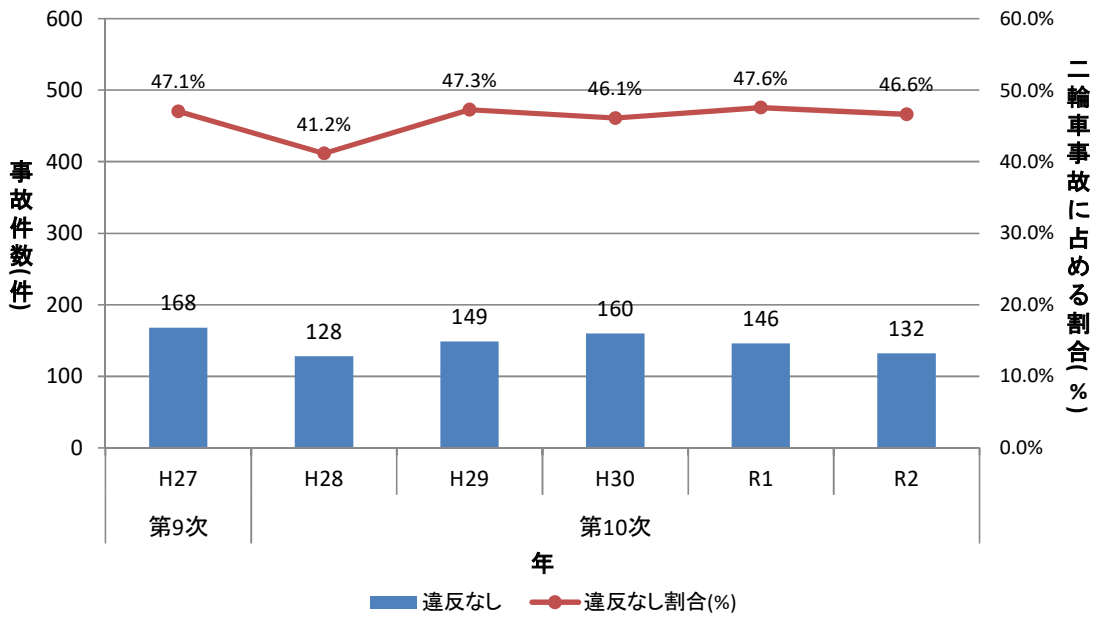


図 36 二輪車交通事故のうちの原因が「違反なし」である件数の推移（区内、平成 27 年から令和 2 年）

7 飲酒運転による交通事故

飲酒運転による交通事故については、平成 28 年以降は各年 3～8 件発生しています。(図 37)

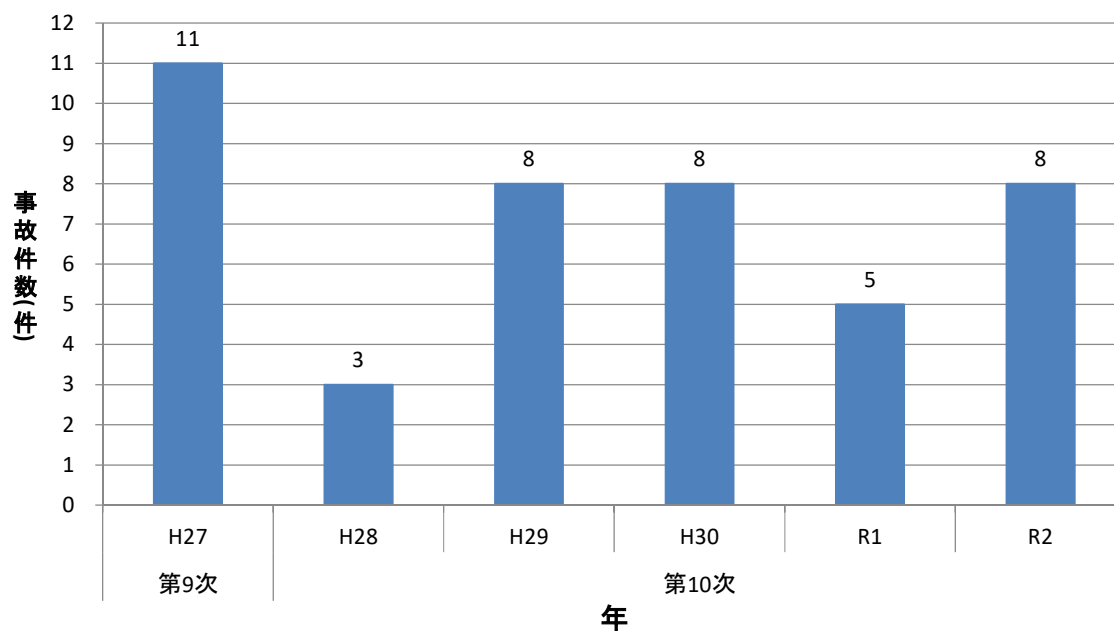


図 37 飲酒運転による交通事故件数の推移（区内、平成 27 年から令和 2 年）

第3章 大田区における重点課題及び施策の方針

第1 子どもの交通安全の確保

(現状)

子どもの交通事故については、平成27年以降死者は発生しておらず、死傷者数も減少傾向にあります。

一方で交通事故件数は減少傾向にはなっておらず、今後も交通事故件数、死傷者数を減らすための取組を続けていく必要があります。

(施策の方針)

将来を担う子どもたちが交通事故に巻き込まれないよう、区と警察が連携し、小学生、中学生を対象にしたスケアード・ストレイトの実施や高反射材グッズの配布といった交通安全教育を実施します。また、その保護者を対象とした自転車利用安全対策や、交通環境の整備、改善を進めていきます。

第2 社会人の安全教育の実施

(現状)

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

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

(施策の方針)

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

また、ポスターを作成し、交通機関の協力を得て、駅構内やバス車内に掲出することで交通事故の防止を図っていきます。

第3 高齢者の交通安全の確保

(現状)

高齢者の交通事故については、交通事故件数、死傷者数ともに平成30年以降減少傾向にあります。

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

(施策の方針)

高齢者は認知機能や判断能力の衰えに伴い死亡事故につながる可能性が高いことから、今後更に様々な形で交通事故防止対策、交通安全教育を推進していきます。

また、高齢者の自転車利用者の交通ルール徹底と交通マナーの向上のため、広報啓発活動や危険個所の抽出、道路交通環境の整備の推進に取り組みます。

第4 歩行者の安全対策の推進

(現状)

歩行者の交通事故件数、負傷者数はともに平成30年に増加して以降減少傾向にありますが、死者数は平成30年を境に増加傾向に転じています。また、歩行中のもらい事故が全歩行者事故に占める割合は86%と高くなっています。

交通事故が起きてしまうと重大事故につながりやすい近年の傾向も踏まえ、歩行者が安全に通行できる環境の整備等、交通事故件数、死傷者数を減らすための取組に、今後、より力を入れていく必要があります。

(施策の方針)

歩行者に対しては、飛び出し禁止などのルール遵守・マナーの向上を図っていくと共に、もらい事故の原因となるドライバーの運転に対しても広報啓発を行っていきます。

また、交通事故リスクの少ない歩道の整備にも取り組みます。

第5 自転車の安全利用の推進

(現状)

自転車の交通事故件数や死傷者数は平成 28 年以降増加傾向にあります。また、自転車による交通事故が全事故に占める割合も年々増加しており、令和 2 年には半数近くが自転車による交通事故となっています。そのため、今後も交通事故件数、死傷者数を減らすための取組を押し進めていく必要があります。

また、交通ルールの不徹底による交通事故は半数を占めており、自転車運転者のルール遵守の徹底を図っていく必要があります。一方、もらい事故も全自転車交通事故の半数を占めており、自転車が安全に走行できる環境の整備等の施策が必要となります。

(施策の方針)

自転車利用者の交通ルールの徹底と交通マナーの向上のため、区と警察が一丸となり、幅広い世代に対し様々な形で交通安全教育、指導、取締りを積極的に強化していきます。

また、自転車の安全かつ快適な利用環境の確保と利用の促進を図るため、令和 3 年度に「大田区自転車等総合計画（令和 4～13 年度）」を策定し、【とめる】【はしる】【まもる】【たのしむ】を柱とする施策を個別具体的に推進していきます。

第6 「新しい日常」に応じた交通安全対策の推進

(現状及び施策の方針)

新型コロナウイルス感染症の拡大により、都民のライフスタイルや交通行動への影響が認められています。これに伴い、必要な対策に臨機に着手します。

交通安全対策に当たっては、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。

第2部 施策

第1章 道路交通環境の整備

第1 安心・安全な生活道路の構築

1 歩道の整備

重点④：歩行者の安全対策

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

令和3年に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）及び平成21年に改正された「東京都福祉のまちづくり条例」を踏まえ、公共交通の旅客施設等とも連携を図りながら、車いすでもすれ違うことのできる幅員2m以上の歩道整備や視覚障がい者誘導用ブロックの設置など、バリアフリーに対応し、高齢者や障がい者を含む区民の誰もが安心して歩ける歩行空間の確保に取り組みます。

(1) 視覚障がい者誘導用ブロックの整備

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

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
視覚障がい者誘導用 ブロック（設置）	区 （都市基盤整備部）	450枚	推進
視覚障がい者誘導用 ブロック（修繕）		340枚	推進

(2) ガードレールの整備

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

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
ガードレール (設置・修繕)	区 (都市基盤整備部)	850m	推進
ガードレール (塗装)		1,830m	推進

(3) 区画線の整備

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

(都、区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
区画線 (設置)	都	20,000m	推進
区画線 (設置)	区 (都市基盤整備部)	43,060m	推進
区画線 (消去)		1,690m	推進

2 生活道路及び通学路における交通事故対策の推進

重点①：子どもの交通安全 重点④：歩行者の安全対策 重点⑤：自転車の安全利用

(1) 生活道路における歩行者及び自転車の交通事故の防止

生活道路における歩行者及び自転車利用者を当事者とする交通事故を防止するため、最高速度 30km/h の区域規制等を実施するゾーン 30 の整備、道路標識の超高輝度化等の整備を進めるほか、道路管理者に対してガードレール等の設置や注意喚起のためのカラー舗装の整備を要請するなど、道路利用者である歩行者及び自転車利用者の視点に立った各種交通事故対策を推進します。

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

(警視庁)

(2) ゾーン 30 の設置

「ゾーン 30」を新規に設置して生活道路の充実を図り、交通事故対策を推進します。

(警視庁、区)

(3) 通学路の安全点検の推進

「大田区通学路交通安全プログラム（令和3年4月～令和8年3月）」に基づき、危険箇所の抽出（Plan）、合同点検（Do）、対策効果の把握（Check）、対策の改善・充実（Action）を行うPDCAサイクルとして、区内小学校の交通安全対策を行います。また、学校関係者、保護者等の登下校時における見廻り活動を推進します。

(区)

(4) ビッグデータの活用、通学路交通安全プログラムの推進

自治体により抽出された、生活道路における通過交通の進入抑制・速度低減対策による安全対策を重点的に推進するエリアにおいて、ETC2.0などのビッグデータを活用した経路情報、速度情報等の提供や有識者による技術的助言の実施などの技術支援の仕組みを構築し、自治体等と連携して効果的・効率的に対策を行います。また、通学路において「通学路交通安全プログラム」等に基づき、安全な通行空間を確保するため、関係機関と連携を図りながら対策を行います。

※ETC2.0

ETC2.0とは、いままでのETCの高速道路利用料金収受だけではなく、渋滞回避や安全運転支援といった、ドライバーに有益な情報を提供するサービスです。

(関東地方整備局)

【参考】 杉並区の事例：ETC2.0プローブデータを用いた危険箇所の特定制



出典：杉並区 杉並区の生活道路で、ETC2.0データの分析と合同点検結果から計画した交通安全対策を実施します～ビッグデータを生活道路の安全対策に活用～

3 市街地等の構造改善

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

(区)

第2 幹線道路における交通安全対策の推進

1 道路の整備

重点④：歩行者の安全対策

重点⑤：自転車の安全利用

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

(1) 国道の整備

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

(関東地方整備局)

(2) 放射道路、補助道路、区画街路の整備

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

(関東地方整備局、都、区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
① 道路整備事業 (放射第19号線)	国	980m	推進
② 〃 (放射第17号線)	都	1,495m	推進
③ 〃 (放射第19号線)		1,190m	推進
④ 〃 (補助第27号線)		440m	推進
⑤ 〃 (補助第29号線)		166m	推進
⑥ 〃 (補助第27号線)		区 (都市基盤整備部)	628m
⑦ 〃 (補助第38号線)	641m		推進
⑧ 〃 (補助第43号線)	275m		推進
⑨ 〃 (補助第44号線)	637m		推進
⑩ 〃 (区画街路第1号線)	540m		推進
⑪ 〃 (区画街路第7号線)	60m 交通広場 5,900 m ²		推進
⑫ 〃 (区画街路第4・5・6号線)	独立行政法人 都市再生機構	711m	推進
⑬ 〃 (都市高速道路第1号線)	首都高速道路 株式会社	60m	推進

- ①放射第19号線（第一京浜国道）（南蒲田一丁目～東六郷一丁目）
 ②放射第17号線（産業道路）（大森東三丁目～東糀谷一丁目）
 ③放射第19号線（第一京浜国道）（大森中一丁目～蒲田三丁目）
 ④補助第27号線（東邦医大通り）（大森西二丁目～四丁目）
 ⑤補助第29号線（東馬込二丁目）
 ⑥補助第27号線（大森北三丁目～五丁目）
 ⑦補助第38号線（東糀谷四丁目、六丁目、羽田旭町）
 ⑧補助第43号線（仲池上二丁目）
 ⑨補助第44号線（上池台三丁目～五丁目、中馬込一丁目）
 ⑩区画街路第1号線（北千束一丁目～三丁目）
 ⑪区画街路第7号線（蒲田五丁目）
 ⑫区画街路第4・5・6号線（羽田空港一丁目、二丁目）
 ⑬都市高速道路第1号線（高速大師橋）（羽田二丁目、三丁目）

(3) 道路の維持補修

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

(関東地方整備局、都、区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
路面補修	都	1,500 m ²	推進
アスファルト 舗装工事	区 (都市基盤整備部)	2,980 m ²	推進

2 交差点の改良

幹線道路の安全対策では、特に事故率の高い箇所を抽出し、交差点改良等の事故削減対策を実施します。

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

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

(関東地方整備局、警視庁)

第3 交通安全施設等整備事業の推進

1 横断歩道橋のバリアフリー化

重点③：高齢者の交通安全

高齢者や障がい者等の利用が多く見込まれる横断歩道橋については、スロープや機械昇降装置等の必要性について現地状況を確認し、検討を行います。

(関東地方整備局、都、区)

2 防護柵等の整備

重点④：歩行者の交通安全

歩行者の無秩序な車道横断を抑制して横断事故を防止し、また車両の路外等への逸脱を防止するため、防護柵等の設置を進めます。

(関東地方整備局、都、区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
防護柵の設置	都	213m	推進
滑り止め舗装 (池上通り等)		-	推進
車線分離標設置		-	推進

3 道路照明の整備

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

従来の道路照明では満足な照度が得られにくい区道について、安全性・快適性を高めるため、平成26年度から令和2年度にかけて、街路灯及び橋梁灯合わせて24,773灯のLED街路灯の整備を進めました。今後は、更新や修繕などの維持管理を適切に努めます。

(関東地方整備局、都、区)

4 道路標識等の整備

(1) 規制標識等の整備

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

(警視庁)

(2) 標識・路面標示等の点検・整備

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

(警視庁)

(3) 道路標識等の整備

道路交通の安全と円滑化を図るうえで、道路利用者に対して、案内、警戒の情報を提供するために道路標識を整備します。道路標識等の設置にあたっては、視認性や道路環境、交通実態等を考慮して標識板の大型化など状況に応じた整備を進めます。

(関東地方整備局、都、区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
道路標識（設置）	都	-	推進
道路標識（設置）	区 (都市基盤整備部)	9基	推進
道路標識（修繕）		103基	推進
案内標識（修繕等）		1基	推進

5 信号機の整備・高度化

(1) 歩行者感应制御式信号機の整備

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

(警視庁)

(2) ゆとりシグナルの整備

「ゆとりシグナル（経過時間表示機能付歩行者用灯器）」は、青信号時の残り時間を表示することで無理な横断の抑制を、また、赤信号時の待ち時間を表示することで信号無視の防止を図るための信号機です。

歩行速度が遅い高齢者や児童が安心して横断歩道を渡ることができるよう、高齢者用施設の近傍や通学路、駅周辺などの横断歩行者が多い集客施設の近傍を中心に整備を行います。

(警視庁)

(3) 歩車分離式信号機の整備

歩行者と車両の通行を時間的に分離することで、右左折車両による横断歩行者の巻き込み事故防止に大きな効果を期待できる歩車分離式信号機の整備を推進します。

(警視庁)

(4) 右折感应型信号機の整備

交差点を右折する車両の需要変動を車両感知器によってリアルタイムで把握し、右折矢印信号の秒数を調整することにより、右折車両の捌け残りや無駄な右折矢印時間をなくす右折感应型信号機の整備を推進します。

(警視庁)

6 交差点対策及び交差点の改良

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

(警視庁、区)

区分	実施機関	3年度	4~7年度
カーブミラー(設置)	区 (都市基盤整備部)	32基	推進
カーブミラー (修繕・取替)		178基	推進
滑り止め舗装及び修繕		3,240 m ²	推進

7 その他の交通安全施設等の整備

(1) 二輪車のカーブ地点対策

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

(警視庁)

(2) 見通しの悪い曲線道路等の改良

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

(都)

8 事故多発箇所などにおける交通安全施設の整備

重点④：歩行者の交通安全

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

(1) 交差点改良などによる交通事故対策

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

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

特に事故発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータを活用した潜在的危険箇所について、東京都公安委員会と道路管理者が連携して対策内容の検討や実査を行い、順次、交通規制の見直し、信号機の改良、交差点改良、横断抑止柵の設置、車線構成の変更など必要な対策を行います。

（関東地方整備局、都、警視庁、区）

(2) 信号機の多現示化

交通事故の発生又はその危険性の高い地点の信号機について、交通状況に応じた右折矢印信号や右直分離式信号の設置など、信号機の多現示化を行い、交通事故防止と円滑化を図ります。

また、駅前、福祉施設、学校の周辺等において、歩行者通行の安全を確保するための歩車分離式信号への多現示化を進めます。

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

（警視庁）

(3) 要請等に基づく交通安全施設等の整備

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

（関東地方整備局、都、警視庁、区）

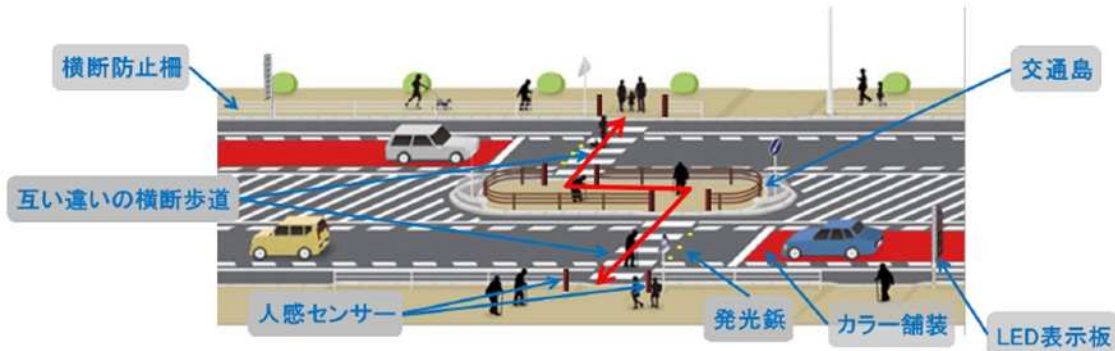
【参考】新たな交通安全施設の例

①無信号二段階横断施設

●概要

➤ 二段階横断施設

課題	・歩行者の乱横断により、車両との接触の危険性がある。
対策内容	横断歩道と交通島を設置する。
効果	交通島の設置により、横断距離が短くなるとともに、安全確認（片側車線のみで可）が容易になることで歩行者の乱横断による事故を抑制する。



二段階横断施設

出典：国土交通省道路局 「通学路・生活道路の安全確保に向けた道路管理者による対策実施事例」（平成31年4月）

●千葉市での設置例



出典：国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所
「国道357号千葉市中央区登戸の横断歩道が利用できます」（令和3年6月）

②ハンプ、スムーズ横断歩道

●横浜市緑区での可搬型ハンプ、スムーズ横断歩道の設置例



可搬型ハンプ



可搬型スムーズ横断歩道

出典：国土技術総合研究所 生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集
～設置の工夫と合意のポイント～（令和2年1月）

●対策効果

<社会実験で得られた対策効果>

- ・安全対策実施により、**自動車の平均速度が7km/h低下**しました。
- ・スムーズ横断歩道により、ドライバーが一時停止し、**横断者に道をゆずる場面が増えました。**



■ 社会実験前：平成29年11月22日～12月16日
■ 社会実験中：平成30年11月22日～12月16日
※ETC2.0データ

ハンプの手前でブレーキをし、速度を十分に低下させてから通過



スムーズ横断歩道において、車・バイクが横断者に道をゆずっている



社会実験中のビデオ調査：平成30年12月12日（水）

出典：横浜市道路局施設課 中山町地区交通安全対策協議会ニュース第4号（令和元年6月）

③ライジングボラード

●新潟市での設置例

○自動昇降する車止めで、通学路等の通行規制時間の通過交通の進入を排除

[ボラードが下降した状態]



※通行規制時間帯以外は常時下降
大型車（マイクロを除く）は常時通行不可

[ボラードが上昇した状態]



※平日7:30-8:15(通学時間帯)に通行規制

出典：国土交通省道路局 生活道路対策について ～生活道路の交通安全の確保に向けた取組～

9 駐車施設の整備・拡充

(1) 自動二輪車用駐車場整備助成事業

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

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

(東京都道路整備保全公社)

(2) 大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備

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

(都)

10 交通環境のバリアフリー化

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

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

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

(関東地方整備局、都、警視庁、区)



交通環境のバリアフリー化の状況(区内)

1 臨海部の交通ネットワーク機能の強化

国際的な物流及びものづくりの拠点が集中している臨海部の物流をより円滑にするため、国道357号（多摩川トンネル）等、港湾地域の道路整備の着実な推進を国等の関係機関に要請していきます。また、首都高都心環状線の大規模更新の機会を捉え、新たな都心環状ルートの形成や晴海線延伸部の早期事業化に向けて国等と連携して取組を推進するとともに、広域的な交流、連携を促す路線である第二東京湾岸道路について、計画具体化に向けて国等に働きかけます。

（都、区）

2 I T S 等を活用した渋滞対策

東京都、警視庁及び東京国道事務所は、緊密な連携の下、都内全域に存在する主要渋滞箇所を対象に、既存の道路空間を活用した即効性のある渋滞対策を先進的なI T S技術も導入した上で実施します。

※I T S…Intelligent Transport System：高度道路交通システム

（1）I T S 等を活用した交通流円滑化

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

※P T P S（Public Transportation Priority System）

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

（2）駐車場等の有効利用

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

（3）渋滞対策の普及・啓発

広報媒体等を活用した普及啓発を実施します。

（関東地方整備局、都、警視庁）

1 安全施設の整備等

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

(首都高速道路)

2 総合的な事故対策の推進

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

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

(警視庁、首都高速道路)

3 標識等の整備

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

(首都高速道路)

1 公共交通機関への転換対策の推進

(1) 上屋付きバス停留所の整備拡大

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

(東急バス株式会社)

(2) バスロケーションシステムの推進

京浜急行バスは、利用者の利便性向上を図るため、バスロケーションシステムを利用した運行情報サービス改善を進めていきます。

(京浜急行バス株式会社)

(3) バスレーン対策

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

(警視庁)

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

(警視庁)

2 乗降時の利便性の向上

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

(東急バス株式会社)

イ 京浜急行バスは、全車両ノンステップバスになっています。

(京浜急行バス株式会社)

3 「危険なバス停」の解消

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

(東急バス株式会社)

第7章 その他の道路交通環境の整備

1 橋梁の整備

河川によって分断されている地域を結ぶとともに、安全で円滑な交通を確保するため、橋梁の新設、拡幅及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。

(関東地方整備局)

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

(都、区)

2 道路の緑化推進

(1) 人にやさしい道づくりの推進

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

(関東地方整備局)

(2) 既設道路の緑化推進

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

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

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
桜のプロムナード	区 (都市基盤整備部)	0m	推進
呑川緑道		120m	推進

3 自転車通行空間の整備

重点⑤：自転車の安全利用

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

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

(関東地方整備局、都、区)

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

(都)

区では、自転車が安全かつ快適に通行でき、歩行者の安全性が高まるよう、平成28年に「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」を策定し、全長約170kmの自転車走行環境の整備を令和5年度末までに進めてまいります。

(区)



自転車走行環境の整備状況(区内)

4 道路の使用及び占用の抑制

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

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

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

(関東地方整備局、都、警視庁、区)

5 道路不法占有物件の排除

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

(関東地方整備局、都、警視庁、区)

6 緑地・公園等の建設・管理

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

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

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
用地取得（新設・増設）	区 (都市基盤整備部)	2箇所	推進
公園等（新設・増設）		2箇所	推進
公園等（改修）		9箇所	推進

7 各種交通環境の点検、整備

重点①：子供の交通安全

(1) 通学路、スクールゾーンの点検・整備

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

（警視庁、区）

(2) 事故多発地点対策の推進

事故多発地点及びその周辺の道路交通環境の整備を集中的に実施します。また、緊急度の高い地点については交差点改良、照明灯の増設、交通規制の見直しなどを行います。

（関東地方整備局、都、警視庁、区）

(3) 交通安全総点検整備

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

（警視庁、区）

第2章 道路交通秩序の維持

第1 交通規制の実施

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

交通実態に即した交通規制を実施するとともに、道路標識の大型化・超高輝度化や道路標示の高輝度化の整備に努めます。また、信号機のLED化や交通管制システムの高度化を図り、交通の安全や道路利用者の利便性の向上に努めます。

1 交通実態に即した交通規制

重点①：子どもの交通安全

重点③：高齢者の交通安全

重点⑤：自転車の安全利用

(1) 路線対策

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

(警視庁)

(2) 生活道路

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

(警視庁)

(3) 高齢者対策

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

(警視庁)

(4) 自転車対策

自転車が安全に通行できる環境を確保するため、普通自転車専用通行帯の整備、歩道上における自転車の通行部分の指定などを推進します。

(警視庁)

(5) 二輪車対策

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

(警視庁)

2 先行交通対策

大規模な再開発や大型店舗の建設、道路、鉄道等の整備は地域の交通流に大きな変化を及ぼす反面、交通基盤の整備改善を図る好機でもあることから、これらの開発計画を早期に把握するとともに、交通管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう計画立案者や事業者等とあらかじめ調整を行う等、先行交通対策を推進します。

(警視庁)

第2 指導取締りの強化

1 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態等の緻密な分析に基づき、飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害等の交差点違反等重大交通事故の直接又は主要な原因となっている違反に重点を置いた指導取締りを推進します。

また、飲酒運転、無免許運転、又はこれらに起因する交通事故事件を検挙した際は、運転者の捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底し、酒類若しくは自動車等の提供罪、同乗罪等のほか、教唆・幫助行為等の確実な立件に努めます。

(警視庁)

2 羽田空港周辺道路における指導取締りの推進

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

(警視庁)

3 二輪車対策の推進

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

(警視庁)

4 自転車利用者対策の推進

重点⑤：自転車の安全利用

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

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

(警視庁)

5 通学路等における指導取締り

重点①：子どもの交通安全

通学路等における子供の安全を確保するため、各警察署で重点通学路の登下校時間帯等を勘案し、通行禁止違反や横断歩行者妨害をはじめとする児童の安全確保のための指導取締りを推進します。

(警視庁)

6 シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り

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

(警視庁)

7 暴走族対策の推進

(1) 暴走族の取締り

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

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

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

(警視庁)

(2) 「暴走族追放強化期間」の実施

暴走族や違法行為を敢行する旧車會グループ（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）が活発に活動を始める時期に「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。また、広報活動を通じて、暴走族追放機運の高揚を図ります。

(警視庁)

(3) ポスターによる啓発

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

(都、区)

8 整備不良車両の取締り

整備不良車両や不正改造車の走行は、道路交通秩序を乱すとともに、排気ガスによる大気汚染、騒音等により環境悪化の要因ともなっています。

また、保安基準に適合していない自動車による爆音走行や公道上での競走行為等、危険・迷惑な行為を防止するため、関係機関と連携し、指導取締りを実施していきます。

(警視庁)

9 過積載防止対策の推進

(1) 過積載違反取締り等

積載物重量制限違反については、交通公害（騒音、振動及び排気ガス）の要因となるほか、重大交通事故に発展する危険性が高いことから、重点的な指導取締りを実施します。

また、当該違反に係る各種行政処分の適正な執行により、使用者の背後責任等を厳しく追及し、過積載運行の根絶を図ります。

(警視庁)

(2) 高速道路における過積載防止対策の推進

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

(警視庁、首都高速道路)

(3) 特殊車両通行許可制度

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

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

(関東地方整備局)

(4) 過積載防止対策連絡協議会等

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

(関東運輸局)

10 高速道路における車両制限令の運用強化

(1) 高速道路での車両制限令違反の防止等

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

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

(警視庁、首都高速道路)

(2) 事業者への周知

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

(警視庁、首都高速道路)

1.1 交通取締り用装備資器材の整備拡充

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

(警視庁)

1.2 自動車排出ガス及び騒音の取締り

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

(警視庁)

1.3 危険物の輸送に関する指導取締り

タンクローリーやその他の車両による危険物の輸送、運搬は、その積荷の特性から大規模災害につながる潜在的危険があり、関係業界及び危険物運送事業者に対して、道路交通法令、消防法令その他関係法令を遵守し、交通事故防止と危険物輸送の安全確保について細心の注意を払うよう指導を徹底します。

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

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

(関東運輸局、東京消防庁、警視庁)

1.4 交通事故の実態の把握

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

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

(区)

1 5 自転車安全利用条例の制定・周知

令和元年 10 月に大田区自転車等の適正利用及び自転車等駐車場整備に関する条例を改正し、「ながら運転」禁止等道路交通法関係法令の遵守の義務規定を制定しました。区は一層の周知活動に努めます。

(区)

1 6 携帯電話使用等の取締りの推進

近年、携帯電話やスマートフォンの画像を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある情勢を踏まえ、携帯電話使用等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。

(警視庁)

第 3 悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化

1 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進

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

(警視庁)

2 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進

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

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

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

(警視庁)

3 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。

（警視庁）

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。

（警視庁）

第4 駐車対策の推進

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

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

1 違法駐車取締り

（1）使用者責任の追求等

放置車両確認機関の適正かつ効果的な運用を図り、運転者責任が追及できない場合は、放置違反金制度による「滞納処分」や「車両使用制限命令」等を行い使用者の責任追及を徹底します。

（警視庁）

（2）重点的取締り

違法駐車の実態に応じ、重点的に取締りを行う場所や時間帯などを定めた「取締り活動ガイドライン」を中心とする指導取締りを強化するとともに、悪質性の高い違反に対しては移動措置を含む取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立に努めます。

（警視庁）

(3) 地域実態に応じた駐車規制の推進

荷さばき車両に配慮した駐車規制の見直しについては、適正な駐車秩序の確保の観点及び地域住民等の意見・要望等を勘案し、地域の実態に応じて推進します。

(警視庁)

(4) 駐車需要に応じた駐車スペースの確保

商業地域等における短時間の駐車需要に応じるため、地域の駐車実態を考慮した利用時間の設定や、日曜休日の運用等効果的かつ効率的なパーキング・メーター等の運用を促進します。

(警視庁)

2 路外駐車場の整備促進

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

(警視庁)

3 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

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

また、自治体、関係機関・団体等との連携を強化し、違法駐車抑止キャンペーンを実施するとともに、チラシ等の作成・配布や各種機関紙（誌）への掲載など、広報啓発を積極的に進め、違法駐車抑止を呼び掛けます。

(警視庁)

4 違法駐車等防止条例の運用支援

違法駐車等防止条例の制定自治体と連携を密にし、条例制定の趣旨が十分に活かされるよう効果的な運用を支援することにより、地域の駐車秩序を確立し交通の安全と円滑化を図ります。

(警視庁)

5 自動車の保管場所確保の徹底

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

(警視庁)

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

区では平成 22 年度に自転車利用についての考え方や方向性をまとめた「大田区自転車等利用総合基本計画」を、また平成 24 年度には自転車利用に関する課題に取り組むための方策を具体化した「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」を策定しました。令和 3 年度には「大田区自転車等利用総合基本計画」の次期計画にあたる「大田区自転車等総合計画」を策定予定です。引き続き、計画に基づいた自転車等駐車場の整備や放置防止指導・啓発を強化するなど、放置させない対策、利用しやすい自転車等駐車場の整備を進めていきます。

1 自転車等駐車場の整備

自転車等駐車場が不足している駅や放置台数の多い駅など各駅の実情に応じた整備が必要です。適地の選定、自転車等駐車場の設置、民間事業者の活用、鉄道事業者の協力等、幅広い視点に立った整備に努めます。

また、既存の自転車等駐車場の有効利用を図るために、料金体系の見直し、施設の改修など利便性や利用率の向上を目指します。自転車等駐車場の設置については、駅周辺における土地の地下部分の有効活用も視野に入れた検討を進めていきます。

(区)

2 放置自転車の撤去

現在、放置自転車の撤去は平日を中心に実施していますが、平成 18 年度から実施している土・日曜日の撤去を今後も継続していきます。

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

(区)

3 自転車等駐車場への誘導、放置防止指導

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

(区)

4 駅前放置自転車クリーンキャンペーン

年1回、秋に東京都が都内全域で実施する駅前放置自転車クリーンキャンペーンに併せて、関係機関・団体や自治会・町会等と協力し、ポスターの掲出や啓発グッズの配布、広報媒体の活用等による啓発活動を行います。自転車利用のルール周知や交通マナー向上のための啓発を通して、自転車等駐車場の利用の促進を図り、放置自転車の防止に努めます。

(区)

5 自転車盗難防止にむけた取組

(1) 条例の改正

区民の防犯意識向上と自転車盗難認知件数の減少を図るため、令和2年1月1日に大田区自転車等の適正利用及び自転車等駐車場整備に関する条例を改正し、施錠等自転車盗難防止措置の実施の義務規定を制定しました。区は一層の周知活動に努めます。

(区)

(2) イベント等における区民への啓発

区内で行われる各種イベントにおいて、防犯意識の向上や鍵かけ義務化の周知及び啓発を実施します。また、区内警察署と連携した啓発用グッズの配布による注意喚起を実施します。

(区)

(3) ポスター等による啓発

自転車等駐車場や特別出張所等区内施設に鍵かけによる盗難防止を周知するポスターや反射プレート、のぼり旗を掲出し、利用者に注意喚起を実施します。

(区)

(4) 広報媒体の活用

区報やホームページ、ツイッター、デジタルサイネージ、区設掲示板等の広報媒体を活用し、広く区民に周知や注意喚起を実施します。

(区)

(5) 自転車盗難防止対策日

自転車等駐車場において、管轄警察署と合同で声掛けや啓発用グッズの配布を行うことにより、利用者に鍵かけ周知や盗難の注意喚起を実施します。

(区)

(6) 地域における自主的活動に対する支援

防災・生活安全担当の部署において、自転車盗難防止活動等を含む「防犯パトロール活動」をしている自治会・町会、PTA等の団体に対して、経費の一部を助成するなど、自主的活動に対する支援を行っていきます。

(区)

第1 安全運転の確保

1 運転者教育の充実

(1) 運転者教育の効果的推進

最近の交通情勢を踏まえ、交通教育の一層の充実を図るため個々の心理的・性格的な適正を踏まえた教育、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育などの随時見直しを行い、運転実務に必要な知識と判断能力を習得させるための運転者教育の充実に努めます。

特に、高齢者をはじめとする交通弱者に対する思いやりのある交通安全意識の高揚や交通事故の被害者、遺族の声を反映した運転者教育の充実に努めます。

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

(警視庁)

(2) 更新時講習の充実

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

(警視庁)

(3) 違反者に対する運転者教育の充実

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

(警視庁)

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

(警視庁)

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

(警視庁)

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

(警視庁)

(4) 指定自動車教習所に対する指導監督の強化

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

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

(警視庁)

(5) 運転免許申請・更新時における正しい申告の徹底

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

(警視庁)

(6) バス乗務員に対する安全運転指導

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

(バス事業者)

2 高齢運転者対策の推進

重点③：高齢者の交通安全

(1) 高齢運転者向け運転適性検査機器の活用

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

※CRT運転適性検査

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

(警視庁)

(2) 高齢者講習の充実

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

(警視庁)

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

(警視庁)

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

(警視庁)

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

(警視庁)

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

（警視庁）

（3）臨時認知機能検査・臨時高齢者講習の導入と臨時適性検査の拡充

道路交通法の一部改正（平成29年3月施行）に伴い、以下の高齢運転者対策（リスクの高い運転者への対策）を推進します。

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

（警視庁）

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

（警視庁）

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

（警視庁）

3 二輪車事故対策の推進

（1）二輪車利用者の交通安全意識の高揚

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

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

（警視庁）

(2) セーフティドライブ・コンテストの実施

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

(警視庁)

(3) 二輪車安全運転推奨シール交付制度

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



二輪車安全運転推奨シール（参加シール、警視庁ホームページより）

(警視庁)

(4) 二輪車交通事故防止ネットワークの構築

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

(警視庁)

4 貨物自動車事故対策の推進

重点①：子どもの交通安全

重点②：社会人の安全教育

(1) トラックストップ作戦等を通じた広報啓発活動

関東管区警察局及び神奈川・千葉・埼玉県警察と情報共有を図り、効果的かつ広範な情報発信を行うとともに、トラックターミナルや都県境の主要道路において、関係機関・団体等との連携により、個々のドライバーに対する交通安全情報を活用した広報啓発活動に努めます。

(警視庁)

(2) 児童等に対する交通安全教育の推進

関係機関・団体等と連携し、小学校校庭等に貨物自動車を持ち込むなどの方法により、児童に対する貨物自動車の特性、死角等に関する教育を行うほか、貨物自動車の運転者に対しても、運転特性等の知識を深める交通安全教育を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

(警視庁)

5 飲酒運転対策の推進

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

※ブリーフ・インターベンション

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

(警視庁)

6 免許関係手続きの整備

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

(警視庁)

7 安全運転管理の充実

(1) 安全運転管理者及び副安全運転管理者

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

(警視庁)

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

(2) 安全運転管理指導者制度

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

(警視庁)

8 交通労働災害の防止

(1) 交通労働災害防止ガイドライン等の周知促進

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

(東京労働局)

(2) 高年齢労働者の安全対策

高年齢労働者の安全と健康に関する有識者会議の報告書を踏まえ、安全と健康確保のために事業者及び労働者が取り組むべき事項をとりまとめた「高年齢労働者の安全と健康確保のためのガイドライン」の周知を図り、高齢者が安心して安全に働ける職場環境の実現のための指導援助を行います。

(3) 関係団体が実施する交通労働災害防止活動の指導援助

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

(東京労働局)

9 労働条件の適正化

(1) 労働条件に関する監督・指導

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

(東京労働局)

(2) 道路貨物運送業向け取組

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

(東京労働局)

(3) 関係行政機関との連携強化

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

(関東運輸局、東京労働局、警視庁)

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

(東京労働局)

1 0 危険物輸送車両の安全運転の確保

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

(東京消防庁)

1 1 自動車運送事業者等の行う運転管理の充実等

(1) 運行管理者制度の充実・徹底

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

(関東運輸局)

(2) 運送事業者等に対する指導・監督

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

(関東運輸局、警視庁)

イ 事業者団体等関係団体を通じた指導についても、併せて取り組みます。

(関東運輸局、警視庁)

ウ 自動車運送事業者に対して、運輸安全マネジメントの浸透・定着を図ります。

※運輸安全マネジメント

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

(関東運輸局、警視庁)

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

(関東運輸局、警視庁)

(3) 運行管理者等に対する指導講習の充実

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

(関東運輸局)

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

(関東運輸局)

(4) エコドライブの推進

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

(都)

(5) 事故情報の多角的分析

ア 自動車運送事業者に係る事故情報の収集を充実強化します。

(関東運輸局、警視庁)

イ 収集した事故情報の分析を行うとともに、その結果の有効活用を図ります。

(関東運輸局、警視庁)

ウ 事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報が掲載されているメールマガジン「事業用自動車安全通信」の活用を運行管理者に対する講習等の機会を捉えて推進します。

(関東運輸局、警視庁)

エ 事業活動に伴う交通事故抑止を一層推進するため、映像記録型ドライブレコーダー等、安全運転の確保に資する車載機器等の普及に向けた働き掛けに努めます。

(関東運輸局、警視庁)

オ 運行管理者等基礎講習において、近年改正された交通関係法令や都内における交通事故情勢等の講義を行い、運行管理者の教育に取り組みます。

(関東運輸局、警視庁)

【参考】ドライブレコーダーの映像の分析



出典：国土交通省 「付けてますか？ドライブレコーダー」

(画像提供＝(株)日本交通事故鑑識研究所)

1 2 自動車運転代行業の業務適正化

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

(都、警視庁)

1 3 道路交通に関する情報の収集と確保

(1) 高度道路交通システム（ITS）の推進

首都高速道路では、ETC2.0の運用にあたり国土交通省及び各高速道路会社と調整を行い、首都高速道路全線約180か所でサービスを行っており、大田区では11か所に設置しています。今後もETC2.0等、新たな技術を反映した、より高度な情報提供に努めます。

(首都高速道路)

1 4 自動運転に関する公道実証実験への対応

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

(警視庁)

第2 車両の安全性の確保

1 自動車検査施設の整備

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

(関東運輸局)

2 指定自動車整備事業（民間車検）制度の充実・強化

(1) 指定工場の拡大

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

(関東運輸局)

(2) 指定整備事業の指導監督の充実

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

(関東運輸局)

3 自動車の点検・整備の徹底

(1) 定期点検整備等の充実

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

(関東運輸局)

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

(関東運輸局)

(2) 不正改造車の排除

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

(関東運輸局)

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

(関東運輸局)

ウ 不正改造車を対象とした街頭検査を実施し、不正改造車の排除に努めます。

(関東運輸局)

(3) 街頭検査、整備管理者研修、自動車運送事業者の監査等の実施

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

(関東運輸局)

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

(関東運輸局)

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

(関東運輸局)

4 自動車整備事業対策

(1) 自動車の新技術への対応

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

(関東運輸局)

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

(関東運輸局)

(2) 自動車特定整備事業の適正化及び指導

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

(関東運輸局)

イ 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。

(関東運輸局)

1 関係団体との連携

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

(都、警視庁)

2 自転車安全点検等による安全性の確保

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

(警視庁、区)

3 自転車所有者への点検・整備の呼びかけ

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

※TSマーク

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

(警視庁、区)

第4章 大田区自転車等総合計画の推進

第1 新たな総合計画の策定

重点⑤：自転車の安全利用

本区では、環境にやさしく日常生活に根ざし、重要な役割を果たしている自転車の安全かつ快適な利用環境の確保と利用の促進を図るため、平成22年度に「大田区自転車等利用総合基本計画（平成23～令和3年度）」、平成24年度に「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」、平成27年度に「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」を策定し、「自転車等駐車対策（とめる）」「自転車走行環境の整備（はしる）」「自転車のルール・マナーの啓発（まもる）」を柱として様々な施策を実施してきました。

前総合計画の期間終了に併せた改定と平成29年に施行された自転車活用推進法に基づく「自転車活用推進計画」を内包する新たな総合計画として、令和3年度末に「大田区自転車等総合計画（令和4～13年度）」を策定予定であり、これまでに取り組んできた【とめる】【はしる】【まもる】の施策を継承・発展させるとともに、それらを土台とした新たな自転車活用推進【たのしむ】の視点を加えることで、目標像「安全・快適に自転車で楽しくお出かけしたくなるまち」の実現を目指していきます。

第2 計画の推進

重点⑤：自転車の安全利用

1 【とめる】に関する考え方

多様なニーズに対応した自転車等駐車場の整備、適切な駐輪サービスの提供、放置自転車対策を推進していきます。

2 【はしる】に関する考え方

安全・快適な自転車利用を支える自転車走行環境の整備、シェアサイクルを推進していきます。

3 【まもる】に関する考え方

年齢層に合わせた交通安全教育機会の提供、自転車の交通ルールの周知・啓発を推進していきます。

4 【たのしむ】に関する考え方

暮らし、健康、観光のシーンで自転車を活用するためのきっかけづくり、根付かせるための支援、環境づくりを推進していきます。

5 主な施策

<p>【とめる】 に関する施策</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 自転車等駐車場の効率的・効果的な整備 <ul style="list-style-type: none"> ・指定管理者制度の導入 ・附置義務制度の運用 2 適切な駐輪サービスの提供 <ul style="list-style-type: none"> ・WEB 管理システムの導入 ・サービス水準に応じた利用料金の見直し 3 放置自転車の防止対策 <ul style="list-style-type: none"> ・コールセンターの設置 ・自転車等放置禁止区域の設定
<p>【はしる】 に関する施策</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 自転車走行環境整備のさらなる展開 <ul style="list-style-type: none"> ・約 170km の自転車走行環境の早期整備 ・フォローアップ調査等による効果検証 2 シェアサイクルの運用 <ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルの本格導入 ・運営事業者と連携した利用促進
<p>【まもる】 に関する施策</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 年齢層に合わせた交通安全教育機会の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・保育園での交通安全移動教室の実施 ・中学校での交通事故再現による体験学習（スケアード・ストレイト方式）の実施 2 年齢層に合わせた周知・啓発の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・子ども乗せ自転車への啓発 ・自転車保険加入義務の周知
<p>【たのしむ】 に関する施策</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 自転車を活用するためのきっかけづくり <ul style="list-style-type: none"> ・はねぴょん健康ポイントアプリとの連携 ・散走イベントの実施 2 自転車活用を根付かせるための支援 <ul style="list-style-type: none"> ・企業での自転車活用支援 ・自転車観光の促進 3 【暮らし】【健康】【観光】の自転車活用を支える環境づくり <ul style="list-style-type: none"> ・サイクリング拠点（サイクルベース等）の設置 ・シェアサイクルポートの設置

第5章 交通安全教育の推進

第1 交通安全教育指導体制の確立

重点①：子供の交通安全

1 指導員の育成

(1) 交通安全指導者研修会

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

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
交通安全指導者研修会	区 (都市基盤整備部)	1回	推進

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

(都)

(2) 生活指導主任会

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

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
生活指導主任会	区 (教育委員会)	11回	推進

2 資機材の整備

(1) 資材の配付

小学校新入生を対象にカラーの交通安全帽を支給し、児童の交通安全を図ります。

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
交通安全帽配布	区 (教育委員会)	5,300個	推進

(2) 交通安全資料コーナー

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

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
映像教材(幼児・小学生)	区 (都市基盤整備部)	20本	推進
〃(中学～高校生)		3本	
〃(一般)		10本	
〃(高齢者)		5本	

(3) 学校教育用資料の配布等

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

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

(都、警視庁)

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

1 幼稚園等における交通安全教育

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

(都、警視庁、区)

2 「交通安全だより」の発行

幼稚園児、保育園児に対して基本的な交通ルールやマナーを習得させるため、年3回テーマを決めて発行しています。発行にあたっては、保育園の保育士、幼稚園や小学校の教諭、区内警察署の警察官などを委員とする編集会議を開き、内容を検討し編集を行っています。イラスト等による問題提起と指導上の注意等を載せ、園や家庭において指導していただきます。

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
交通安全だより (幼稚園・保育園)	区 (都市基盤整備部)	81,300部	推進

交通安全のルール・マナーについて

大田区教育委員会 令和2年7月 No.388 夏号 (幼稚園・保育園向け)

保護者の方へ お子さんと外を出歩く際の注意点

- 歩道を歩く時は、手をつないで建物側を歩く！
車道側は保護者の方が歩きましょう！
- 道路を横断する時は、青信号でも必ず左右の確認をする！
車の運転手とアイコンタクトをすることも忘れずに！
- 道路の近くでは遊ばせない！
遊びに夢中のお子さんは周りを確認することが難しいです！

大田区からお願い

大田区は、令和元年の自転車の事故及び盗難の件数が区内でも多い自治体の1つです。そのため、以下の内容で大田区自転車条例を改正しました。必ず守るようにしましょう。

- 「ながら運転」禁止等 道路交通法関係法令の遵守 (R1.10施行)
自転車を運転する際は、スマートフォン、傘の使用等は絶対にしないようにしましょう。
- 施設等盗難防止措置の実施を義務化 (R2.1施行)
自宅や駐車場でも多くの自転車が盗難にあっており、その多くが無断で盗難された。自転車を盗難された場合は必ず鍵をかけるようにしましょう。
- 自転車損害賠償保険等への加入を義務化 (R2.4施行)
自転車に乗る際は、必ず保険に加入しましょう。未成年者が自転車に乗る場合は、保護者の方が加入する必要があります。自転車事故の加害者に対して、約9,500円内の賠償が命じられた事例もあります。

令和2年度 交通安全だより（幼稚園・保育園児向け）夏号

3 交通安全移動教室

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

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
交通安全移動教室	区 (都市基盤整備部)	90回	推進



交通安全移動教室の様子(区内)

【参考】板橋区の事例：トラフィック・スクール

トラフィック・スクール

保育園・幼稚園における指導の中に園周辺のジオラマを製作・活用した交通安全教育（げんきっ子トラフィック・スクール）を位置づけ家庭及び地域の関係機関との連携を図りながら、幼児の発達段階・状況に応じて計画的かつ継続的に指導します。昨今の待機児対策として私立保育園が急速に増えているため、ジオラマ数を増やし私立保育園への普及を図ります。



トラフィック・スクール

出典：板橋区交通安全計画 2020（平成 29 年 1 月）

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

1 小学校における交通安全教育

(1) 交通安全教室

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

(2) 自転車交通安全修了証

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

区分	実施機関	事業量
自転車教室	区 (教育委員会)	のべ59校



自転車教室修了証

2 「交通安全だより」の発行

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

(区)

区分	実施機関	事業量
交通安全だより (小学校)	区 (都市基盤整備部)	83,400部

保護者の方へ

大田区自転車条例が改正されました

スマートフォンのながら運転にヒヤッとした、自転車が盗まれた・・・そんな経験はありませんか？こうした問題を解決するため、区は自転車条例を改正しました。交通事故と自転車盗難のない安全・安心なまちにしていきたいです。

主な2つの改正点

- 法令遵守（ながら運転禁止等）義務を追加
スマートフォン等を利用しながらの運転や、傘を差しながらの運転をしてはいけません。過剰交通法その他関係法令を遵守してください。
- 自転車の盗難防止措置義務を追加
盗難防止のために防錠などの対策を必ず取るようにしてください。

なぜ条例が改正されたの？

- 交通事故のうち、半数近くは自転車事故！
区内では、自転車が関与する交通事故が増加しており、交通事故件数全体（令和元年）の45.9%を占めています。歩行者が感じる自転車の危険行為の1位はスマートフォンを使用しながらの運転。イヤホン使用、傘差し運転にも多くの歩行者が危険を感じています。
- 区内で一番自転車が盗まれています！
区内の自転車盗難件数（令和元年）は2,073件と都内62区市町村でワースト1位。令和元年の盗難件数のうち56.2%は無防錠でした。特に「防錠しなくても平気だろう」と油断しがちな自宅敷地内で、無防錠の自転車が盗まれています。

保険に加入しましょう

令和2年4月1日から東京都の条例により、自転車利用者等の自転車損害賠償保険等への加入が義務化されました。未成年者が自転車を利用する場合は、保護者の方が保険に加入する必要があります。近年では、自転車事故の加害者に対して約9,500万円の賠償が命じられた事例もあります。

民間の保険にはさまざまな種類があるので、自分に合ったものを選び、方が一に備え必ず加入しましょう。

交通安全だより

大田区 交通安全部 編集
令和2年7月 夏号（小学校4・5・6年生向け）

道路標識クイズ

道路にはいろいろな標識があるよ。()の中に答えを書いてね!

() () () ()

() () () ()

下の①～⑧から選んでね!

- ① 自転車通行止め
- ② 自転車及び歩行者専用
- ③ 歩行者専用
- ④ 横断歩道
- ⑤ 車両進入禁止
- ⑥ 一時停止
- ⑦ 学校・幼稚園・保育所等あり
- ⑧ 踏切あり

令和2年度 交通安全だより(小学校4・5・6年生向け) 夏号

3 中学校における交通安全教育

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

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

(都、警視庁、区)

4 交通安全巡回指導

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

(区)

区分	実施機関	事業量
交通安全巡回指導	区(教育委員会)	延べ 224 校

5 高等学校における交通安全教育

(1) 交通安全教育等の実施

高等学校では、小・中学校での既習事項を確実にし、交通社会における良き社会人として必要な交通マナーを身に付けるよう指導します。特に、自転車や原動機付自転車、自動二輪車等の安全な利用に関する事項を、生徒や地域の実情に応じて計画的、組織的に取り上げるほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施に努めるなど、交通安全に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

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

(都、警視庁)

(2) 高校生の交通事故防止対策連絡会議の開催

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

(都、警視庁)

6 特別支援学校における交通安全教育

特別支援学校では、校種に準じた交通安全を児童・生徒の障害の程度に応じて指導します。特に、通学路の交通事情や通学方法に応じた安全な通学の仕方、交通ルールやマナーなどの基本的事項の理解など、危険を回避する能力の育成を図ります。

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

(都、警視庁)

7 交通事故再現による体験学習（スケアード・ストレイト方式）

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

中学生は、在学中に1回は体験できることを目指します。また、区内の高等学校及び地域住民向けにも実施し、広い世代に対しても啓発を進めていきます。

(警視庁、区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
中学生向け	区 (都市基盤整備部) 各警察署	15回 のべ5,000人	推進
高校生向け		0回	推進
地域住民向け		1回 のべ250人	推進



中学校での開催風景

第4 若年層に対する交通安全指導

重点②：社会人の安全教育

死亡事故の多い、若者による二輪車・四輪車事故、無謀運転を防止するため、家庭、学校、職場及び関係機関と相互に連携しながら交通安全教育・啓発を充実させるとともに、街頭における指導強化や取締り体制の充実を図り、安全運転の励行を促進します。

(警視庁)

第5 社会人に対する交通安全指導

重点②：社会人の安全教育

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

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

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
社会人啓発用ポスターの掲出	区 (都市基盤整備部)	700枚	推進
子ども乗せ自転車利用者への交通安全啓発		27,000枚	

【参考】板橋区の事例：成人の交通安全意識の高揚のための対策

③ 成人対策

平成27年では、区内交通事故の死傷者数が30歳～50歳代の各年齢層で200人を上回っています。日中は仕事等で外出していることが多く、交通安全教育を受けることが難しい年齢層です。自転車のマナーが悪いと区民からの苦情も多い年齢層でもあり、区としては、区民まつりや農業まつり、街頭キャンペーン等において啓発活動を行い、交通安全意識の向上を図ります。警察署と協議し、成人に適した交通安全教育を推進し地域の交通安全の向上に努めます。

出典：板橋区交通安全計画2020（平成29年1月）

1 老人いこいの家等における交通安全教育

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

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

(警視庁、区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
高齢者との交通安全集会	区 (都市基盤整備部) 各警察署	25回	推進
高齢者交通安全体験教室		0回	推進
高齢者交通安全大田区民のつどい		0回	推進

2 普及啓発活動の推進

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

(都、警視庁)

3 高齢者支援施策等の推進

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

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

(都、警視庁、区)

第7 身体障がい者に対する交通安全指導

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

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

(警視庁)

第8 外国人に対する交通安全啓発

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

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

(警視庁、区)

第9 地域社会における交通安全意識の高揚

1 交通安全運動

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

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

(警視庁、区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
布ポスター	区 (都市基盤整備部)	500枚	推進
自治会・町会向け資材		218団体	推進
広報車による広報		2回	推進

2 管内企業に対する安全教育

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

(警視庁)

3 民間団体の育成

(1) 活動の推進

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

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
交通安全協会補助金交付	区 (都市基盤整備部)	6協会	6協会

(2) 民間企業等を通じた交通安全意識の浸透

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

(警視庁)

4 区民交通安全教室

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

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
区民交通安全教室 開催委託	区 (都市基盤整備部)	459回	推進

5 交通安全功労者感謝状贈呈

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

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
交通安全功労者 感謝状贈呈式	区 (都市基盤整備部)	団体 10 個人 30	推進

1 二輪車利用者の安全対策

(1) 実技講習等への参加

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

(警視庁)

(2) 啓発活動の推進

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

(警視庁)

【参考】二輪車モデル交差点（令和3年度）

実施機関	対象
大森警察署	大森東交差点
田園調布警察署	田園調布警察署前交差点 南千束交差点
蒲田警察署	南蒲田交差点
池上警察署	千鳥一丁目交差点 多摩川1丁目交差点
東京空港警察署	羽田空港二丁目西交差点

(3) 街頭指導の強化

信号無視、遮断踏切立入り等、危険性の高い違反の取締りをします。

(警視庁)

2 自転車利用者の安全対策

重点⑤：自転車の安全利用

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

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

(1) 自転車交通安全教室

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

(警視庁、区)

(2) 自転車シミュレータ安全教室

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

(都、区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
自転車交通安全教室	区 (都市基盤整備部) 各警察署	春2回 秋2回	推進
自転車シミュレータ安全教室	区 (都市基盤整備部)	1回	推進

【参考】都民安全推進本部：自転車シミュレータ安全教室 開催状況



出典：東京都都民安全推進本部 自転車シミュレータ安全教室ホームページ（令和3年7月12日閲覧）

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

(3) 啓発活動の推進

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

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

(警視庁、区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
たまりバー 交通安全啓発活動	区 (都市基盤整備部) 各警察署	1回	推進
夜間無灯火抑止 キャンペーン		2回	推進
自転車安全利用 リーフレット	区 (都市基盤整備部)	5,500枚	推進

(4) 街頭指導の推進

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

(警視庁)

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

(警視庁、区)

【参考】自転車総合対策重点地区・路線

実施機関	対象
大森警察署	第一京浜(国道15号) (大森スポーツセンター前交差点～大森橋)
田園調布警察署	雪が谷大塚駅地区
蒲田警察署	蒲田駅西口地区 環状八号線 (西蒲田八丁目第二交差点～南蒲田交差点)
池上警察署	池上通り(大森税務署前交差点～千鳥一丁目交差点)
東京空港警察署	環状八号線(弁天橋交差点～羽田空港二丁目西交差点～羽田空港二丁目交差点)

(5) 商店街等自転車押し歩き運動

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

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

(区)

実施機関	対象
区 (都市基盤整備部)	蒲田駅東口商店街（駅前ロータリー含む） 蒲田駅西口商店街 京急蒲田商店街（あすと） 糀谷商店街（15時から18時のみ） 萩中通り商店街（15時から18時のみ）



路面ステッカー



活動の様子

(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の着用気運の醸成を図ります。

(都)

1 交通安全教育

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

また、歩行者に対しては横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

(警視庁)

【参考】東京都 都民安全推進本部：歩行者シミュレータ

歩行者シミュレータの利用案内

東京都交通安全課では、道路横断時や歩行中の危険を映像を通じて疑似体験してもらうために導入した「歩行者シミュレータ」の貸出を行っています。
区市町村、警察署、学校、交通安全団体、事業所等が実施する講習会などで、積極的にご利用ください。

歩行者シミュレータとは

バーチャルリアリティの世界に再現した街並みの中を、危険を予測しながら歩くことで、危険感受性を高めることを目的とした機材です。
大画面に3Dで表現された街並みが再現され、その場で歩くように「足踏み」または「腕振り」をすることにより、歩行疑似体験ができます。
「歩行者シミュレータ」を用いた交通安全教室では、安全な道路の歩き方・横断の仕方について、体験的に学べ、横断時の錯覚や思い込みの危険性など、道路横断時に対する子供たちの自己防衛機能を高めることができます。




出典：東京都都民安全推進本部 歩行者シミュレータの利用案内（令和3年7月12日）

<https://www.tomin-anzen.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/riyouannai/sheetbelt/index.html>

1 交通安全教育

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。

(都、警視庁)

【参考】世田谷区の事例：世田谷区 交通安全自転車課の取組

- ・イベントの中止に伴い紙面が空いた世田谷区報に自転車交通安全情報を掲載
- ・「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」策定に関するパブリックコメントの広報(世田谷区報臨時増刊号)
- ・エフエム世田谷での啓発(3回)
- ・区役所本庁及び各総合支所に設置されたデジタルサイネージでの啓発
(7月～翌2月)
- ・「ちやりこみゆ通信」(自転車安全利用推進員ニュース)の発行(8回)
- ・武蔵丘小学校PTAと協働で「登校時通学路確認」を実施

世田谷区土木部交通安全自転車課発行 ちやりこみゆ通信 第24号(令和3年2月26日)をもとに整理

第1 鉄道の交通安全

1 鉄道交通環境の整備

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道の安全確保を図るため、運行管理システムを導入し、安全運行に努めるだけでなく、車両、軌道、電車線、通信ケーブル、トンネル、橋梁など鉄道施設の点検を定期的に実施します。

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

(都、鉄道各社)

(2) ホームドア整備促進事業

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

令和2年度からは国が優先して整備する方針を示している1日あたりの利用者数10万人以上の駅だけでなく、10万人未満の駅についても、東京都が示した「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」に基づき、駅利用者の特性や駅の特性を考慮し、東京都とともに協調の補助を行います。

(都、区)

(3) 乗務員等への教育の充実

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

(都、鉄道各社)

2 運転保安設備等の整備

急曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの*の整備については完了しましたが、これらの装置の整備については引き続き推進を図ります。

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

(関東運輸局)

3 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測される時は、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

(関東運輸局)

第2 踏切道の安全確保

1 踏切道の立体交差化及び構造改良の推進

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

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

(関東地方整備局、都、鉄道各社、区)

2 その他踏切道の安全を図るための措置

(1) 踏切道における事故の防止

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

(警視庁)

(2) 踏切道の安全確保

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

(関東運輸局、警視庁、鉄道各社)

第1 救助・救急体制の整備

1 救助業務体制の整備

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

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

(1) 消防救助機動部隊等の活用

救助工作車、特殊救急車、救助用重機、機動救助車等及び高度な救助技術、能力等を備えた「消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー隊）」を活用します。また、消防救助機動部隊（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。

（東京消防庁）

(2) 民間患者等搬送事業者との連携

大規模な救急事象の発生時において、民間患者等搬送事業者との連携を図ります。

（東京消防庁）

2 救急業務体制の整備

高度で専門的な知識・技術を習得した救急救命士を多数育成するとともに、東京消防庁の指針である警防・救急・予防・消防車の運転技術等の幅広い知識及び技術を習得した職員を育成します。また、負傷者に適応した医療が迅速に受けられるよう、消防機関と医療機関における連携を強化します。

（東京消防庁）

3 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化

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

（東京消防庁）

4 応急救護知識等普及

(1) 地域への応急救護知識と技術の普及

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

(東京消防庁)

(2) 運転者に対する応急救護処置に関する知識の普及

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

(警視庁)

第2 交通相談体制の整備

1 交通事故相談の充実

東京都交通安全協会の協力で開設されている大田交通事故相談所(池上三丁目)は、弁護士や相談員が専門的な見地から法的知識や賠償請求の方法を的確かつ懇切丁寧に相談に応じています。区報等により紹介を行い、より一層の活用を推進します。

(区)

2 相談体制の充実・強化

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

(警視庁)

第8章 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保

第1 災害に強い交通施設等の整備

1 道路橋梁等の耐震性の強化

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

(1) 国・都の取組

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

（関東地方整備局、都）

(2) 首都高速道路の取組

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

（首都高速道路）

(3) 区の取組

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

（区）

区分	実施機関	3年度	4～7年度
橋梁等の架け替え	区 (都市基盤整備部)	1橋	推進
橋梁等の耐震補強		3橋	推進

2 電線類の地中化の促進

(1) 共同溝の建設

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

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

(関東地方整備局)

(2) 無電柱化

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

無電柱化加速化戦略（令和3年2月策定）に基づき災害時の緊急輸送道路や利用者の多い主要駅周辺などで無電柱化を進めます。

(関東地方整備局、都、区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
電線類 地中化	都	2路線 (6箇所)	推進
	区 (都市基盤整備部)	7路線	推進

(3) 無電柱化に合わせた信号用ケーブルの地下線化

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

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

また、視線を遮るケーブルを無くすことで、良好な都市景観の向上を図ります。

(警視庁)

3 交通規制用装備資器材等の整備

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

（警視庁）

4 災害に備えた道路情報ネットワーク網構築

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

（関東地方整備局）

1 緊急通行車両等の交通の確保

(1) 第一次交通規制の実施

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

(警視庁)

(2) 第二次交通規制の実施

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

(警視庁)

(3) 災害時等における運転者等に対する情報提供

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

(都、警視庁)

(4) 緊急道路障害物除去

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

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

(関東地方整備局、都、区)

2 信号機の減灯対策

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

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

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

3 大規模事故等発生時の交通規制の実施

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

(警視庁)

4 災害への備えに関する広報啓発

(1) 警視庁の取組

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

(警視庁)

(2) 東京消防庁の取組

効率的な救助活動による交通障害の早期排除及び防災意識の高揚を目的とした広報活動を実施します。

(東京消防庁)

第9章 交通安全対策の推進

第1 広報活動の充実

1 広報活動

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

※デジタルサイネージ

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

(区)

区分	実施機関	3年度	4～7年度
おおた区報	区 (企画経営部)	16回	推進
デジタルサイネージ		2回	推進
広報車による広報	区 (都市基盤整備部)	5回	推進
交通安全宣言塔		3基	推進

2 交通安全日

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

(警視庁、区)

3 シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進

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

(警視庁)

4 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進

重点④：歩行者の安全対策

重点⑤：自転車の安全利用

薄暮時（日没の前後それぞれ1時間）や夜間における自転車、歩行者の交通事故を防止するため、スポーク反射材やシール式反射材の活用、外出時の目立つ衣服の着用について、トワイライト・オン運動の実施やその他あらゆる機会を捉えて啓発活動を実施します。

※トワイライト・オン運動

自動車（四輪車）の前照灯を日没時より早めに点灯し、夕暮れ時の交通事故を防止しようとする運動です。

（警視庁）

5 二輪車・自転車対策に対する広報啓発活動

重点⑤：自転車の安全利用

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

（警視庁）

6 トラック・貨物自動車対策に対する広報啓発活動

トラックターミナルや都県境の主要幹線道路において、関係団体等との連携により、個々のドライバーに対する交通安全情報を活用した広報啓発活動に努めます。

（警視庁）

1 行政機関

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

2 事業者、交通関係団体等

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

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

3 住民参加

悲惨な交通事故を無くしていくためには、何よりも、区民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しいマナーの実践を習慣とすることが大切です。

この計画が効果的に推進されるよう、区民も積極的に参加し、行政等と一緒に交通安全について考え、行動していくことが求められます。

第3部 第10次大田区交通安全計画事業実績

大田区交通安全協議会により平成28年に策定された「第10次大田区交通安全計画平成28～32年度」に基づき、交通事故及び交通公害から区民生活を守り、快適で安全な生活環境を確保することを目的として、各関係機関・団体が実施した諸事業の実績を以下に掲載します。

第1部に示した交通災害の現状や、以下の交通安全事業実績を踏まえた上で、第11次大田区交通安全計画期間中においても、引き続き交通安全対策を講じていきます。

なお、表中の「-」表示については、内訳不明または実績なしを示しています。

第1章 道路交通環境の整備

第1 安全・安心な生活道路の構築

1 歩道の整備

(1) 視覚障がい者誘導用ブロックの整備

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
視覚障がい者誘導用ブロック(設置)	区(都市基盤整備部)	事業量(枚)	496	120	96	0	0
		事業費(千円)	3,513	1,728	1,383	0	0
視覚障がい者誘導用ブロック(修繕)		事業量(枚)	639	641	550	88	78
事業費(千円)		5,820	10,235	7,918	1,455	1,366	

(2) ガードレールの整備

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
ガードレール(設置・修繕)	区(都市基盤整備部)	事業量(m)	721	624.7	416.2	421.2	723.0
		事業費(千円)	32,049	38,693	36,211	42,065	54,731
ガードレール(塗装)		事業量(m)	968.4	876.8	1,024.7	1,198.1	605.4
事業費(千円)		7,103	7,032	10,196	10,684	8,651	

(3) 区画線の整備

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
区画線（設置）	都	事業量（m）	15,000	10,000	10,000	-	-
		事業費（千円）	9,752	7,043	7,628	-	-
	区（都市基盤整備部）	事業量（m）	55,697.5	6,1582.3	50,752.8	51,157.1	54,210.4
		事業費（千円）	59,978	81,259	79,037	89,308	86,401
区画線（消去）	区（都市基盤整備部）	事業量（m）	443.1	625.7	603.5	462.2	787.1
		事業費（千円）	772	1,293	1,506	1,294	2,730
区画線 （引き直し）	都	事業量（m）	-	-	-	10,000	10,000
		事業費（千円）	-	-	-	7,674	8,249

第2 幹線道路における交通安全対策の推進

1 道路の整備

(1) 国道の整備

(2) 放射道路、補助道路、区画道路の整備

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2	
道路整備事業	放射 第19号線	国	事業量 (m)	980	980	980	980	980
			事業費 (千円)	10,000	26,000	130,000	220,000	110,000
	放射 第17号線	都	事業量 (m)	1,190	1,190	1,190	1,520	1,190
			事業費 (千円)	280,000	-	643,768	0	0
			事業量 (m)	1,495	1,495	1,495	1,495	1,495
			事業費 (千円)	662,000	128,000	190,344	0	0
	補助 第27号線	都	事業量 (m)	440	440	440	440	440
			事業費 (千円)	45,000	165,000	310,029	110,936	0
	補助 第29号線	都	事業量 (m)	-	260	260	116	166
			事業費 (千円)	177,000	502,000	481,246	0	0
	補助 第38号線	区 (都市基盤整備部)	事業量 (m)	-	641	641	641	641
			事業費 (千円)	-	233,177	555,072	404,903	415,492
	補助 第43・44号線		事業量 (m)	-	595	595	912	912
			事業費 (千円)	-	300,571	336,430	482,152	356,088
	区画街路 第1号線		事業量 (m)	-	540	540	540	540
			事業費 (千円)	-	94,754	166,534	116,072	429,741
	区画街路 第7号線		事業量 (m)	-	延長60m 交通広場 5,900㎡	延長60m 交通広場 5,900㎡	延長60m 交通広場 5,900㎡	延長60m 交通広場 5,900㎡
			事業費 (千円)	-	9,967	15,876	42,924	21,299
	京急電鉄本線 附属街路 第2号線		事業量 (m)	-	193	193	-	-
			事業費 (千円)	-	207,398	0	-	-
区画街路 第4・5・6号線	独立行政法人 都市再生機構	事業量 (m)	-	0	0	347	延長555m 交通広場 7,000㎡	
		事業費 (千円)	-	0	0	166,000	862,000	
都市高速道路 1号線	首都高速道路	事業量 (m) *	-	60	60	60	60	
		事業費 (億円) *	-	265	265	268	437	

※都内区間のみ、全体は300m *全区間の事業費

- 【主な施工箇所】 (放射第17号線) 大森東三丁目～東糀谷一丁目
 (放射第19号線) 南蒲田一丁目～東六郷一丁目 (国施行)、大森中一丁目～蒲田三丁目 (都施行)
 (補助第27号線) 大森西二丁目～大森西四丁目
 (補助第29号線) 東馬込二丁目
 (補助第38号線) 東糀谷四丁目・六丁目、羽田旭町
 (補助第43号線) 仲池上二丁目
 (補助第44号線) 上池台三～五丁目、中馬込一丁目
 (区画街路第1号線) 北千束二～三丁目
 (区画街路第7号線) 蒲田五丁目
 (京急電鉄本線附属街路第2号線) 大森西六丁目・蒲田二丁目

(3) 道路の舗装、維持

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
路面補修	都	事業量 (m)	1,746	842.95	1,787	2,398	1,063
		事業費 (千円)	442,744	296,261	295,006	216,625	177,046
アスファルト 舗装工事	区 (都市基盤整備部)	事業量 (㎡)	4,236	4,163	8,804	11,473	9,443
		事業費 (千円)	132,483	93,946	329,106	291,145	249,889

第3 交通安全施設等整備事業の推進

1 防護柵の整備

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
防護柵の設置	都	事業量 (m)	-	-	-	-	-
		事業費 (千円)	-	-	-	-	-
滑り止め舗装		事業量 (㎡)	-	-	1,989	111	26
		事業費 (千円)	-	-	34,939	10,133	2,554
車線分離標設置		事業量 (m)	-	116.4	-	-	-
		事業費 (千円)	-	12,813	-	-	-

【主な施工箇所】 (滑り止め舗装) 環七通り、環八通り

2 道路照明の整備

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
街路灯[LED]設置	都	事業量 (灯)	-	28	12	10	118
		事業費 (千円)	-	54,767	35,645	33,208	34,984
大型街路灯 [LED] (改良)	区 (都市基盤整備部)	事業量 (灯)	366	369	735	417	-
		事業費 (千円)	110,877	91,120	193,288	71,474	-
小型街路灯 [LED] (改良)		事業量 (灯)	4,925	4,684	2,423	152	-
		事業費 (千円)	567,537	545,648	233,604	28,685	-
街路灯 (設置)		事業量 (灯)	80	-	-	0	14
		事業費 (千円)	27,142	-	-	0	5,170

3 道路標識等の整備

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
道路標識 (設置)	都	事業量 (基)	-	-	-	-	-
		事業費 (千円)	-	-	-	-	-
	区 (都市基盤整備部)	事業量 (基)	5	2	5	1	3
		事業費 (千円)	594	414	1,003	260	555
道路標識 (修繕・塗装)	都	事業量 (基)	-	470	97	75	-
		事業費 (千円)	-	26,519	24,444	53,688	-
	区 (都市基盤整備部)	事業量 (基)	111	77	144	106	266
		事業費 (千円)	16,236	10,526	29,459	10,413	34,602
案内標識 (補修)	区 (都市基盤整備部)	事業量 (基)	7	0	5	12	0
		事業費 (千円)	2,186	0	1,303	7,094	0

4 交差点対策及び交差点の改良

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
カーブミラー (設置)	区 (都市基盤整備部)	事業量 (基)	22	19	23	28	24
		事業費 (千円)	7,271	7,031	8,633	13,618	7,951
カーブミラー (修繕・取替)		事業量 (基)	102	64	126	104	199
		事業費 (千円)	23,370	16,599	35,642	29,274	38,063
滑り止め舗装 及び修繕		事業量 (基)	1,783.5	1,585.1	1,501.8	1,820	1,834
		事業費 (千円)	32,972	36,581	35,358	56,459	43,242

第4 その他の交通環境の整備

1 道路の緑化推進

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
桜のプロムナード	区 (都市基盤整備部)	事業量 (m)	70	180	149	-	98
		事業費 (千円)	30,383	78,017	72,620	-	31,231
呑川緑道		事業量 (m)	70	80	147	120	105
		事業費 (千円)	12,960	18,036	24,004	26,620	31,596

2 自転車走行環境の整備

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
自転車走行環境の 整備	都	事業量 (m)	-	-	0	1,300	707
		事業費 (千円)	-	-	0	48,250	139,165

【主な施工箇所】環状七号線 (平和島四丁目～東海二丁目)

3 緑地・公園等の建設・管理

区分		実施機関	項目	28	29	30	1	2
新設 増設	用地取得	区（都市基盤整備部）	事業量（か所）	1	4	1	1	2
			事業費（千円）	379,652	535,061	153,000	1,340,039	1,567,962
	整備		事業量（か所）	3	7	6	4	1
			事業費（千円）	42,635	673,860	556,000	257,422	45,002
改修	事業量（か所）		6	7	5	6	5	
	事業費（千円）		289,281	632,121	687,000	508,993	160,107	

【主な施工箇所】（用地取得）佐伯山緑地（増設）

（整備） 昭和島二丁目公園、ソラムナード羽田緑地

（改修） 多摩川台公園、池上梅園、森ヶ崎公園

第2章 道路交通秩序の維持

第1 放置自転車対策の推進

1 自転車等駐輪場の整備

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
自転車等駐輪場 (区営)	区(都市基盤整備部)	駐輪場数 (か所)	76	75	74	77	78
		設計収容台数 (台)	自転車 32,414 原付 468	自転車 33,345 原付 477	自転車 33,401 原付 445	自転車 34,504 原付 431	自転車 34,654 原付 450
		事業費(千円)	1,834,718	778,807	814,499	852,096	914,662
自転車等駐輪場 (民営)		駐輪場数 (か所)	12	12	12	12	14
		設計収容台数 (台)	自転車 2,934 原付 115	自転車 2,934 原付 115	自転車 2,934 原付 115	自転車 2,934 原付 115	自転車 3,054 原付 115
		事業費(千円)	2,187	0	0	0	3,000

2 放置自転車の撤去

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
放置自転車 撤去作業 自転車等保管所	区(都市基盤整備部)	撤去台数(台)	自転車 26,981 原付 214	自転車 23,568 原付 190	自転車 21,035 原付 121	自転車 20,217 原付 148	自転車 13,183 原付 82
		保管所(か所)	8	6	4	4	4
		設計収容台数 (台)	自転車 原付 7,466	自転車 原付 5,597	自転車 原付 3,000	自転車 原付 3,000	自転車 原付 3,000
		事業費(千円)	288,200	279,708	318,878	235,414	252,723

3 自転車駐輪場への誘導、放置防止指導

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
自転車放置防止 指導員	区(都市基盤整備部)	事業量(駅)	12	13	13	12	14
		事業量(千円)	180,277	216,103	229,637	239,603	228,380

【指導している駅】大森駅、蒲田駅、久が原駅、御嶽山駅、雪が谷大塚駅、石川台駅、洗足池駅、長原駅、大岡山駅、糀谷駅、大鳥居駅、平和島駅(～平成30年、令和2年)、雑色駅(平成29年～)、大森町駅(令和2年)

第3章 交通安全教育の推進

第1 交通安全教育指導体制の確立

1 指導員の育成

(1) 交通安全指導者研修会

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
交通安全指導者 研修会	区（都市基盤整備部）	事業量（回）	1	1	1	1	0
		参加人数（人）	44	45	50	51	0
		事業費（千円）	59	63	70	71	0

(2) 生活指導主任会

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
生活指導主任会	区（教育委員会）	事業量（回）	11	11	11	11	8
		事業費（千円）	10	30	15	15	15

2 資機材の整備

(1) 資材の配付

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
交通安全帽配布	区（教育委員会）	事業量（個）	5,200	5,200	5,238	5,238	5,445
		事業費（千円）	2,319	2,415	2,489	2,489	2,874

(2) 交通安全資料コーナー

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
視聴覚教材購入 (DVD等)	区（都市基盤整備部）	事業量（本）	3	3	3	3	0
		事業費（千円）	188	204	191	201	0

第2 幼児の交通安全教育

1 「交通安全だより」の発行

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
交通安全だより (幼稚園・保育園)	区（都市基盤整備部）	事業量（部）	68,500	70,700	73,700	77,800	78,400
		事業費（千円）	890	919	982	1,067	1,149

2 交通安全移動教室

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
交通安全移動教室	区（都市基盤整備部）	事業量（回）	91	90	90	82	53
		事業費（千円）	1,950	2,541	2,501	2,433	1,734

第3 児童・生徒の交通安全教育

1 「交通安全だより」の発行

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
交通安全だより （小学生）	区（都市基盤整備部）	事業量（部）	80,000	79,600	82,200	82,200	83,100
		事業費（千円）	1,273	1,261	1,328	1,354	1,459

2 交通安全巡回指導

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
交通安全巡回指導	区（教育委員会）	事業量（校）	延259	延269	延264	265	237
		事業費（千円）	7,150	7,482	7,051	7,148	8,896

3 交通事故再現による体験学習（スケアード・ストレイト方式）

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
自転車安全教育 （スケアード・ ストレイト方式）	区（都市基盤整備部） 各警察署	事業量（回）	12	12	10	8	3
		事業費（千円）	2,883	3,251	2,722	2,179	847

第4 高齢者に対する交通安全指導

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
高齢者との 交通安全集会	区（都市基盤整備部） 各警察署	事業量（回）	30	30	30	19	14
		事業費（千円）	943	959	975	566	459
高齢者 交通安全体験教室		事業量（回）	1	1	1	1	1
		事業費（千円）	269	301	300	288	242
高齢者交通安全 大田区民のつどい		事業量（回）	1	1	1	1	0
		事業費（千円）	371	446	443	443	0

第5 地域社会における交通安全意識の高揚

1 交通安全運動

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
布ポスター	区（都市基盤整備部）	事業量（枚）	600	580	550	-	490
		事業費（千円）	276	351	431	-	224
自治会・町会向け 資材		事業量（団体）	219	218	-	218	218
		事業費（千円）	2,139	2,367	1,992	1,495	551
広報車による広報		事業量（回）	5	5	5	5	5
		事業費（千円）	127	127	127	127	129
懸垂幕による広報		事業量（回）	-	-	-	2	-
		事業費（千円）	-	-	-	83	-
横断幕による広報		事業量（回）	-	-	-	2	-
		事業費（千円）	-	-	-	94	-

2 民間団体の育成

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
交通安全協会 活動助成	区（都市基盤整備部）	事業量（協会）	6	6	6	6	6
		事業費（千円）	5,900	5,900	5,900	5,900	5,900

3 区民交通安全教室

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
区民交通安全教室	区（都市基盤整備部）	事業量（回）	595	586	505	642	531
		事業費（千円）	4,940	4,940	4,940	4,940	4,940

4 交通安全功労者感謝状贈呈

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
交通安全功労者 感謝状贈呈式	区（都市基盤整備部）	団体数（団体）	12	15	15	13	16
		個人数（人）	31	26	35	23	27
		事業費（千円）	296	293	331	213	343

第6 二輪車・自転車利用者の安全対策

1 自転車利用者の安全対策

(1) 自転車交通安全教室

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
自転車交通安全教室	区（都市基盤整備部） 各警察署	事業量（回）	3	3	3	3	0
		事業費（千円）	53	64	63	72	0

(2) 啓発活動の推進

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
たまりバー 交通安全啓発活動	区（都市基盤整備部） 各警察署	事業量（回）	1	1	1	1	1
		事業費（千円）	27	0*	0*	21	0*
たまがわ清掃活動 における 交通安全啓発活動		事業量（回）	-	1	1	1	-
		事業費（千円）	-	37	37	56	-
夜間無灯火防止 キャンペーン		事業量（回）	1	1	2	1	2
		事業費（千円）	0*	0*	0*	14	0*
自転車安全利用 リーフレット		事業量（枚）	0	6,900	16,000	9,000	11,000
		事業費（千円）	0	207	251	184	361
社会人啓発用 ポスターの掲出		事業量（枚）	-	-	-	765	660
		事業費（千円）	-	-	-	433	212

※在庫調整

第4章 鉄道及び踏切の安全確保

第1 踏切道の安全確保

1 踏切道の立体交差化及び構造改良の推進

区分	実施機関	年度	施工箇所
京急線 連続立体交差事業	都 区（都市基盤整備部） 京浜急行電鉄	28	本線（平和島～六郷土手駅間 4.7km、23 踏切道除去）、 空港線（京急蒲田～大鳥居間 1.3km、5 踏切道除去）を 高架化、京急蒲田駅を 3 層構造に改良
		29	
		30	

2 その他踏切道の安全を図るための措置

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
踏切道の構造改良	東急	事業量（か所）	3	4	1	1	1
		事業費（千円）	78,600	145,800	90,000	68,000	49,900
踏切道 舗装・修繕等	東日本旅客鉄道	事業量（か所）	-	-	-	3	3
		事業費（千円）	-	-	-	3,950	4,978
	東急	事業量（か所）	9	36	30	4	24
		事業費（千円）	490	6,255	2,955	3,000	41,125
踏切障害物 検知装置新設	東急	事業量（か所）	6	5	3	0	2
		事業費（千円）	107,372	98,469	60,000	0	47,650
踏切事故 防止キャンペーン	東日本旅客鉄道	事業量（か所）	1	2	1	2	1
		事業費（千円）	0	0	0	0	0
	区（都市基盤整備部）	事業量（か所）	-	2	3	3	2
		事業費（千円）	-	0	0	0	0
自動踏切遮断機 更新（警報機）	京浜急行電鉄	事業量（か所）	1	2	3	2	-
		事業費（千円）	1,700	1,790	3,140	1,000	-

【主な施工箇所】

区分	実施機関	年度	施工箇所	
踏切道の構造改良	東急	28	御嶽山3号踏切道（東嶺町17-18）他2箇所	
		29	池上4号踏切道（西鎌田2-7-1）他3箇所	
		30	旗の台2号踏切道（北千束2-13-14）	
		1	蓮沼2号踏切道（西蒲田7-53-7）	
		2	池上6号踏切道（西蒲田3-19-11）	
踏切道 舗装・修繕等	東日本旅客鉄道	1	学校踏切（大森北4-18-11） 新井宿踏切（大森西7-1-2） 山谷道踏切（大森北5-1-1）	
		2	仲六郷3-11	
	東急	28	矢口渡1号踏切道（多摩川1-4-6）他8箇所	
		29	石川台2号踏切道（南雪谷1-12-14）他35箇所	
		30	鵜の木1号踏切道（鵜の木2-4-1）他29箇所	
		1	久が原2号踏切道（南久が原2-5-16）他3箇所	
		2	池上1号踏切道（池上6-3-10）	
	踏切障害物検知 装置設置	東急	28	石川第3号踏切道（南雪が谷1-6-16）他5箇所
			29	御嶽山3号踏切道（東嶺町17-18）他4箇所
			30	久が原5号踏切道（南久が原1-18-16）他2箇所
2			池上線御嶽山1号踏切道（東嶺町6-14）	
踏切事故 防止キャンペーン	東日本旅客鉄道	28	大倉踏切（仲六郷1-4-10）	
		29	-	
		30	雑色踏切（仲六郷2-22-6）	
		1	大倉踏切（仲六郷1-4-10）	
		2	雑色踏切（仲六郷2-23）	
	区（都市基盤整備部）	29	学校踏切	
		30	学校踏切	
		1	学校踏切	
自動踏切遮断機 更新（警報機）	京浜急行電鉄	28	糀谷第3踏切道	
		29	糀谷第2踏切道	
		30	大鳥居第3踏切道、穴守稻荷第1踏切道（2台）	
		1	穴守稻荷第1踏切道	

(その他の取組)

項目	実施機関	年度	施工箇所
踏切非常停止ボタンデザイン変更 ボタン設置位置を示す看板設置	京浜急行電鉄	29	糀谷第2踏切道、糀谷第3踏切道、 大鳥居第3踏切道、穴森稲荷第1踏切道
ホームドアの整備	東日本旅客鉄道	1	大森駅、蒲田駅（使用開始）
	京浜急行電鉄	2	平和島駅（3・4番線）

第5章 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保

第1 災害に強い交通施設等の整備

1 道路橋梁等の耐震性の強化

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
橋梁等の架け替え	区（都市基盤整備部）	事業量（か所）	0	-	1	-	1
		事業費（千円）	0	-	92,000	-	146,836
橋梁等の耐震補強		事業量（か所）	7	4	4	3	4
		事業費（千円）	311,159	413,837	185,531	224,158	464,816

【主な施工箇所】西三跨線人道橋、第二中谷跨線人道橋、富士見橋、道々女木橋、富士見橋
芹ヶ谷橋、根方橋、諏訪橋、久根橋、八橋、新根方橋

2 電線類の地中化の促進

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
電線類地中化	都	事業量（路線）	2	2	2	2	2
		事業費（千円）	161,367	132,952	385,600	111,663	1,303,013
	区（都市基盤整備部）	事業量（路線）	-	5	5	5	7
		事業費（千円）	-	262,659	321,715	350,631	390,252

【主な施工箇所】環状七号線（環七通り）：東海三丁目～平和島三丁目

東京丸子横浜線（中原街道）：上池台一丁目～東千束二丁目

東京丸子横浜線（中原街道）：東雪谷一丁目～南千束一丁目（中原街道）

第6章 交通安全対策の推進

第1 広報活動の充実

1 広報活動

区分	実施機関	項目	28	29	30	1	2
おおた区報	区（都市基盤整備部）	事業量（基）	-	17	18	18	14
		事業費（千円）	-	0	0	0	0
デジタル サイネージ		事業量（台）	10	12	11	12	6
		事業費（千円）	0	0	0	0	0
広報車による広報		事業量（回）	5	5	5	5	5
		事業費（千円）	127	127	127	127	129
交通安全宣言塔		事業量（基）	3	3	3	3	3
		事業費（千円）	0	0	0	0	0

大田区交通安全協議会委員

令和3年11月時点

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

大田区交通安全協議会幹事会幹事

令和3年11月時点

- 総括者 大田区都市基盤整備部長
- 幹事 国土交通省関東地方整備局
東京国道事務所交通対策課建設専門官
東京都建設局第二建設事務所管理課長
警視庁 大森警察署交通課長
警視庁 田園調布警察署交通課長
警視庁 蒲田警察署交通課長
警視庁池上警察署交通課長
田園調布交通安全協会長 (※)
東京消防庁田園調布消防署警防課長 (※)
大田区自治会連合会理事
大田区立小学校長会長
大田区立中学校長会長
大田区立小学校PTA連絡協議会長
大田区立中学校PTA連合協議会長
東急バス(株)池上営業所長
京浜急行バス(株)羽田営業所長
東京都トラック協会大田支部副支部長
大田区地域力推進部地域力推進課長
大田区こども家庭部子育て支援課長
大田区都市基盤整備部都市基盤計画調整担当課長
大田区都市基盤整備部地域基盤整備第二課長
大田区都市基盤整備部建設工事課長
大田区教育委員会教育総務部教育総務課長

※輪番制にて幹事を決定

第 11 次大田区交通安全計画（令和 3～7 年度）

令和 3 年 11 月発行

発 行 大 田 区

編集・印刷 大田区都市基盤整備部

都市基盤管理課

交通安全・自転車総合計画担当

所 在 地 〒144-8621

大田区蒲田五丁目 13 番 14 号

電 話 03-5744-1315

第 11 次大田区交通安全計画の策定について（概要）

【目的】

交通安全対策基本法第二十六条第一項に基づき、令和 3 年 10 月 25 日開催の令和 3 年度大田区交通安全協議会で協議決定した「第 11 次大田区交通安全計画」を策定する。

1 交通安全計画策定の経緯

(1) 計画（骨子）

令和 3 年 6 月 23 日 大田区交通安全協議会幹事会にて計画（骨子）の内容審議及び大田区における重点課題の決定

(2) 計画（素案）

令和 3 年 9 月 15 日から 30 日まで 計画（素案）のパブリックコメントの実施（意見 0 件）

(3) 計画（案）

令和 3 年 10 月 25 日 計画（案）の内容審議

(4) 計画

令和 3 年 11 月 12 日 決定

2 交通安全計画の目標値

	第 10 次交通安全計画 (H28～R2)	R2 実績	第 11 次交通安全計画 (R3～R7)
事故件数目標値	1, 200 件以下	1, 259 件	1, 100 件以下
死傷者数目標値	1, 600 人以下	1, 387 人	1, 160 人以下

3 大田区における重点課題

第 10 次計画時の交通事故状況や大田区交通安全協議会委員の意見を踏まえ、以下の重点課題を交通安全協議会幹事会にて決定した。重点課題解決に向けては、各機関において施策に取り組んでいく。

【重点課題】

- ①子どもの交通安全の確保
- ②社会人の安全教育の実施
- ③高齢者の交通安全の確保
- ④歩行者の安全対策の推進
- ⑤自転車の安全利用の推進
- ⑥「新しい日常」に応じた交通安全対策の推進