

第 10 次

東京都交通安全計画

平成 2 8 年 4 月

東京都交通安全対策会議

第10次東京都交通安全計画の策定にあたって

都は、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催も見据え、世界一安全安心な都市・東京の実現に取り組んでいます。東京で生まれて、東京で暮らせてよかったと都民が実感できるまちにしていくためには、安全安心という都政の礎をしっかりと築いていくことが重要です。

都内の交通事故による死者数は、平成27年に戦後最少の161人まで減少しましたが、都民の安全安心のためには、更なる削減努力を積み重ねていく必要があります。

このため、第10次東京都交通安全計画では、世界主要大都市の中で最も少ないレベルの交通事故死者数とすることを目標に掲げ、その実現に向けた安全対策を拡充強化してまいります。本計画に基づき、関係行政機関、団体等が連携し、高齢者の安全確保や自転車の安全利用などの諸施策に全力で取り組んでまいります。

東京を世界一安全安心な都市とするためには、関係行政機関や団体等の取組だけでなく、都民の皆様のご理解、ご協力が欠かせません。悲惨な交通事故を無くしていくためには、一人ひとりが交通ルールを遵守する必要があります。運転者や歩行者、それぞれの立場から、交通安全について考え、行動していただくようお願いいたします。

平成28年4月

東京都交通安全対策会議会長

東京都知事

舛添要一



目 次

第1部 総論

第1章 はじめに

- 1 計画の策定主旨・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
- 2 計画の位置付け・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
- 3 計画期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
- 4 計画の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9

第2章 道路交通事故の現状

- 1 第9次東京都交通安全計画の目標と成果・・・・・・・・・・ 11
- 2 交通情勢等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
- 3 道路交通事故の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14

第3章 鉄道及び踏切の事故の現状

- 1 第9次東京都交通安全計画の目標と成果・・・・・・・・・・ 30
- 2 鉄道及び踏切の事故の状況・・・・・・・・・・・・・・・・ 30

第4章 第10次東京都交通安全計画の目標

- 1 道路交通事故の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33
- 2 鉄道事故の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33
- 3 踏切事故の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33

第5章 重点課題及び施策の方向性

- 1 重点課題「高齢者の交通安全の確保」・・・・・・・・・・ 34
- 2 重点課題「自転車の安全利用の推進」・・・・・・・・・・ 37
- 3 重点課題「二輪車の安全対策の推進」・・・・・・・・・・ 38
- 4 重点課題「飲酒運転の根絶」・・・・・・・・・・・・・・・・ 40
- 5 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の交通安全・・・・・・・・ 41
- 6 高度道路交通システム（ITS）の活用・・・・・・・・・・ 41

第2部 講じようとする施策

第1編 道路交通の安全

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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45
- (2) 生活道路及び通学路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

- (1) 道路の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 46
- (2) 交差点の改良・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 48
- (3) 幹線道路の沿道環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・ 49

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・・・・・・・・・・・・・・・・ 49
- (2) 防護柵の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 49
- (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高度化・・・・・・・・・・・・・・・・ 51
- (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・・・・・・・・ 53
- (9) 事故多発箇所などにおける交通安全施設の整備・・・・・・・・ 53
- (10) 駐車施設の整備・拡充・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 54
- (11) 交通環境のバリアフリー化・・・・・・・・・・・・・・・・ 55
- (12) 市町村等実施交通安全施設整備の補助・・・・・・・・ 55

4	高速道路における安全施設の整備等	
(1)	高速道路等の整備等	56
(2)	高速道路等における安全施設の整備等	56
(3)	高速道路における標識等の整備	57
5	交通規制の実施	
(1)	交通実態に即した交通規制	58
(2)	先行交通対策	58
6	自転車利用環境の総合的整備	
(1)	自転車走行空間の整備	59
(2)	自転車駐車場の整備	59
(3)	自転車シェアリングの普及促進	60
7	渋滞対策の推進	
(1)	新たなハイパースムーズ作戦	61
(2)	車両停車帯の整備	61
(3)	「第3次交差点すいすいプラン」の推進	61
(4)	臨海部の交通ネットワーク機能の強化	61
(5)	荷さばきスペースの拡充	62
8	公共交通機関利用の促進	
(1)	公共交通機関への転換対策の推進	62
(2)	乗換えの利便性の向上	63
(3)	パークアンドライドの普及促進	63
9	その他の道路交通環境の整備	
(1)	橋梁の整備	63
(2)	道路の緑化	63
(3)	道路の使用及び占用の抑制	64
(4)	不法占用物件等の排除	64
(5)	街区公園・近隣公園等の整備	64
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	66
(2)	学校等における交通安全教育	66
(3)	高齢者に対する交通安全教育	69
(4)	運転者に対する交通安全教育	70
(5)	自転車の安全教育の推進	71
(6)	二輪車の安全教育の推進	72
(7)	身体障害者に対する交通安全教育	72
(8)	外国人に対する交通安全教育	73
(9)	交通安全教育推進のための教材資料の充実	73
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	73
(2)	地域、家庭における交通安全教育活動の推進	77
(3)	地域ぐるみの交通安全運動の推進	78
(4)	区市町村の交通安全教育の推進・支援	79
(5)	交通安全点検等の推進	80
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	80
(2)	関係機関が連携した広報啓発等の実施	80
(3)	飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転根絶に向けた規範意識の徹底	80
(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	81
(5)	シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進	81

(6)	夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進	81
(7)	ポスターの制作等を通じた啓発活動の推進	82
(8)	自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進	82
第3章 道路交通秩序の維持		
1	指導取締りの強化	
(1)	交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進	84
(2)	二輪車対策の推進	84
(3)	自転車利用者対策の推進	84
(4)	通学路等における指導取締り	84
(5)	シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り	85
(6)	暴走族の取締り等	85
(7)	整備不良車両の取締り	85
(8)	過積載防止対策の推進	85
(9)	高速道路における車両制限令の取締り強化	87
(10)	交通取締り用装備資器材の整備拡充	88
(11)	自動車排出ガス及び騒音の取締り	88
(12)	危険物の輸送に関する指導取締り	88
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	89
(2)	悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進	89
(3)	科学的な交通事故事件捜査の推進	89
3	駐車秩序の確立	
(1)	違法駐車取締りの強化	89
(2)	地域実態に応じた駐車規制の推進	90
(3)	駐車需要に応じた駐車スペースの確保	90
(4)	路外駐車場の整備促進	90
(5)	違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動	90
(6)	違法駐車等防止条例の運用支援	90
(7)	自動車の保管場所確保の徹底	91
(8)	放置自転車対策の推進	91
(9)	自転車等の駐車場所の確保等の推進	91
(10)	自転車等駐車場の利用の促進	91
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	94
(2)	高齢運転者対策の推進	95
(3)	二輪車事故防止対策の推進	96
(4)	貨物自動車事故防止対策の推進	98
(5)	飲酒運転対策の推進	98
(6)	免許関係手続の整備	98
(7)	安全運転管理の充実	98
(8)	交通労働災害の防止	99
(9)	労働条件の適正化	100
(10)	自動車運送事業者等の行う運行管理の充実等	101
(11)	自動車運転代行業の業務適正化	105
(12)	道路交通に関する情報の収集と提供	105
2	車両の安全性の確保	
(1)	自動車検査施設の整備	106
(2)	指定自動車整備事業（民間車検）制度の充実・強化	106
(3)	自動車の点検・整備の徹底	107

(4)	自動車整備事業対策	108
(5)	自転車の点検整備等の啓発	108
第5章	救助・救急体制の整備	
1	救助・救急体制の充実	
(1)	救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実・強化	110
(2)	救助・救急設備等の充実	111
(3)	救急医療機関との連携強化	111
(4)	多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化	111
(5)	応急手当等の普及啓発の推進	112
(6)	東京消防庁救急相談センターの利用促進及び運営体制の強化	113
2	救急医療体制の整備	
(1)	救命救急センター等の整備	113
(2)	小児救急医療体制の確立	113
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	115
(2)	交通事故相談所の運営	115
2	交通事故事件被害者等に対する連絡制度	115
3	被害者支援制度の充実	
(1)	交通遺児等に対する施策	115
(2)	重度後遺障害者に対する介護料の支給等	116
(3)	重度後遺障害者に対する治療及び看護を行う施設の設置、運営	117
(4)	公共交通事故による被害者等に対する支援	117
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	118
(2)	自転車損害賠償保険への加入促進	118
第7章	災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保	
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	120
(2)	公共交通機関	120
(3)	電線類の地中化の促進	120
(4)	交通規制用装備資器材等の整備	121
(5)	災害に備えた道路情報ネットワーク網構築	121
(6)	災害に備えた気象情報等の充実	122
2	災害時の交通安全確保	
(1)	緊急通行車両等の交通確保	122
(2)	信号機の滅灯対策	123
(3)	救急活動等	123
(4)	大規模事故時等の交通規制の実施	124
(5)	災害への備えに関する広報啓発	124
(6)	大規模事故時等の各機関の相互連携の確保	124
第8章	調査研究の推進	125
第2編	鉄道及び踏切の交通安全	
第1章	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	129
(2)	運転保安設備等の整備	131
(3)	利用しやすい駅施設等の整備	131
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	133
3	鉄道の安全な運行の確保	

(1)	運行管理体制の充実	133
(2)	運転士の資質の保持	133
(3)	乗務員、保安要員の教育の充実、資質の向上	133
(4)	乗務員等の安全管理	134
(5)	気象情報等の充実	134
(6)	安全上のトラブル情報の共有・活用	134
(7)	鉄道事業者に対する保安監査等の実施	135
(8)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	135
(9)	運輸安全マネジメント評価の実施	136
4	救助・救急活動の充実	
(1)	緊急時における救助救急体制の整備	136
(2)	大規模事故等への対策	136
(3)	鉄道事業者等の取組	136
5	被害者支援の推進	
(1)	平時における取組	137
(2)	事故発生時の取組	137
(3)	中長期的対応	137
第2章	踏切の交通安全	
1	踏切道の立体交差化及び構造改良の促進	
(1)	「踏切対策基本方針」に基づく踏切対策の促進	140
(2)	踏切道の立体交差化及び構造改良の促進	140
2	踏切保安設備の整備	141
3	その他踏切道の安全を図るための措置	142
付属資料		
1	「第10次東京都交通安全計画（中間案）」に対する意見の概要	144
2	東京都交通安全対策会議委員名簿	151
3	所管機関一覧	152
4	第10次東京都交通安全計画作成経過	153
5	交通安全対策基本法（抜粋）	154
6	交通事故統計	156

第 1 部 総論

第1章 はじめに

1 計画の策定主旨

東京都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（1971年）以降、9次にわたり「東京都交通安全計画」を作成し、東京都、警視庁及び関係行政機関等が一体となって、各種の施策を実施してきました。

第9次東京都交通安全計画（以下、文中において、「第9次計画」といいます。）の計画期間中、都内の交通事故死者数は減少し、平成27年には、戦後最少の161人となりました。しかし、第9次計画の目標である、「平成27年までに、年間の道路交通事故24時間死者数が150人を下回ること」については、達成することができず、交通事故は依然として都民の安全安心を脅かしています。

第9次計画は、平成27年度で終了することから、東京都交通安全対策会議は、都内の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進し、都内の交通安全の更なる向上を図るため、第10次東京都交通安全計画（以下、文中において、「本計画」といいます。）を策定します。

本計画は、人優先、人命尊重の理念に立ち、交通事故による死傷者をゼロに近付け、究極的には、交通事故のない安全安心な都市東京の実現を目指します。

2 計画の位置付け

- ・ 本計画は、東京都の区域における、陸上交通（道路交通、鉄道及び踏切）の安全に関する諸施策の大綱であり、国の第10次交通安全基本計画に基づき策定するものです。
- ・ 本計画は、東京都、警視庁及び東京都の区域を管轄する国の地方行政機関が実施する諸施策を定めるとともに、交通関係団体及び陸上交通に関する事業を営む事業者が実施する、陸上交通の安全に関する事業を掲げます。
- ・ 本計画は、区市町村が作成する交通安全計画の指針となるものです。
- ・ 本計画は、都民に対して、交通安全に関する行動指針を示すとともに、交通安全に関する自助、共助の取組を呼びかけます。

3 計画期間

本計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの、5か年です。

4 計画の推進

東京都及び警視庁は、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、国の地方行政機関、区市町村、交通関係団体の代表等で組織する首都交通対策協議会を中心に、総合的かつ一体的な交通安全対策を推進します。特に、東京都は、交通死亡事故が多発した場合等には都民に対して一斉に広報啓発を行うなど、区市町村、事業者、ボランティア団体

とも協力し、必要な取組を推進します。

国の地方行政機関は、計画事業を推進するとともに、必要に応じて東京都、警視庁、区市町村、交通関係団体等と連携及び協力し、必要な事業を推進します。

区市町村は、本計画の趣旨及び本計画に定める施策を踏まえ、各区市町村の地域における交通安全計画を作成するよう努めるとともに、他の行政機関や交通関係団体等と連携し、各地域の交通情勢や住民の生活に対応したきめ細かな対策を推進します。

自動車や鉄道を運行する事業者は、安全運転管理者、運行管理者等を通じて、従業員に対する交通安全教育を推進するなど、安全な運転等を確保するために必要な措置を講じます。

交通関係団体や交通安全に関わるボランティアは、各地域において、東京都や区市町村、警察署と連携し、相互に協力しながら、効果的な交通安全活動を推進します。

悲惨な交通事故を無くしていくためには、都民一人ひとりが交通ルールを遵守し、適切なマナーを実践する必要があります。

都民の皆様には、家庭、学校、職場、地域等のそれぞれにおいて、交通安全に関する自助、共助の取組を行うとともに、運転者や歩行者等それぞれの立場から、交通安全について考え、行動していくことが期待されます。

第2章 道路交通事故の現状

1 第9次東京都交通安全計画の目標と成果

第9次計画では、「平成27年までに、年間の道路交通事故24時間死者*数が150人を下回ること」を目標とし、交通安全対策を実施してきました。

交通事故発生件数及び負傷者数は、それぞれ平成12年の91,380件、105,073人から15年連続で減少し、平成27年には、34,274件、39,931人と、平成12年の4割程度になっています。

死者数の長期的な推移をみると、平成4年に500人台に増加した後は、年によって一時的な増加はあるものの、概ね減少傾向にあり、平成17年には300人台を、平成24年には200人台を下回り、平成27年には昭和35年のピーク時の1,179人の7分の1以下、戦後最少の161人まで減少しました。

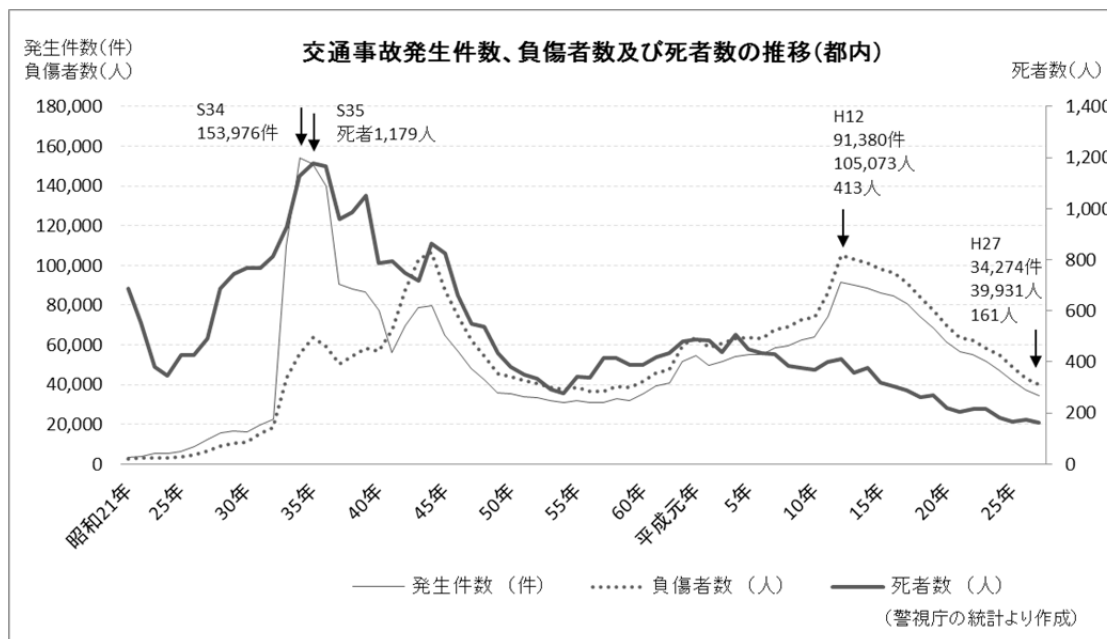
しかし、第9次計画の計画期間に該当する平成23年から平成27年までの死者数の推移をみると、平成22年に215人であった死者数は、平成23年には前年比横ばいの215人、平成24年に183人、平成25年に168人、平成26年には前年比4人増の172人、平成27年に161人と、前年比で増加に転じる年もあり、発生件数及び負傷者数の推移と比較して減少幅が緩やかとなっています。

その結果、第9次計画の目標である、「平成27年までに、年間の道路交通事故24時間死者数が150人を下回ること」については、達成することができませんでした。

*「24時間死者」とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した場合（人）をいう。本計画においては、特に明記がない限り、死者数とは24時間死者数を指す。

東京都交通安全計画の道路交通事故死者数の目標及び死者数の推移

	6次計画	7次計画	8次計画	9次計画
目標	設定なし	350人	250人	150人
死者数	413人 (平成12年)	289人 (平成17年)	215人 (平成22年)	161人 (平成27年)



※ 発生件数は、交通事故のうち、人の死傷のあったもの(人身事故)の件数である。

ただし、昭和40年以前の事故件数には、物損事故が含まれる。また、昭和32年までの発生件数は、概ね7日以下の負傷及び2万円以下の物損事故を除いている。

2 交通情勢等

(1) 道路総延長

都内の道路総延長は、平成 17 年の 24,052km から 2 %増加し、平成 27 年に 24,498km となっています。特に、高速道路等（自動車専用道）については整備が進み、平成 17 年の 250km から 13%増加し、平成 27 年には 283km となっています。

(2) 運転免許保有人口

都内の運転免許保有人口は、平成 17 年の 700 万人から 11%増加し、平成 27 年には 778 万人となっています。このうち、65 歳以上の高齢者の免許保有人口は、平成 27 年で 113 万人となっており、全体の 14.5%を占めています。

(3) 自動車保有台数

都内の自動車総保有台数は、平成 17 年の 545 万台から 7 %減少し、平成 26 年には、507 万台となっています。減少の内訳を車種別にみると、原動機付自転車が 20 万台、貨物車が 10 万台、乗用車が 8 万台の減少となっています。

(4) 車両走行距離

都内一般道路のうち 2,608km を測定区間とする測定値では、平日平均の車両の走行距離の総和は、平成 22 年の 203 万走行台キロから 10%減少し、平成 26 年には 181 万走行台キロとなっています。

(5) 法令改正等の状況

道路交通法及び関係政令については、平成 24 年 4 月から運転経歴証明書等に関する規定、平成 25 年 12 月から無免許運転の罰則等に関する規定、平成 26 年 6 月から一定の病気等に関する規定、平成 27 年 6 月から危険行為を繰り返した場合の自転車運転者講習等に関する規定が施行され、同月に臨時認知機能検査に関する規定が公布されるなど、改正が行われています。

また、「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」（平成 25 年 11 月 27 日法律第 86 号）が平成 26 年 5 月から施行され、危険運転致死傷罪等に係る規定の整備が行われています。

さらに、東京都においては、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成 25 年 3 月 29 日条例第 14 号）を平成 25 年 7 月から施行し、自転車利用者が守るべき事項や、行政、事業者、家庭など関係者の役割を明らかにし、社会全体で自転車の安全で適正な利用を促進することとしました。

3 道路交通事故の状況

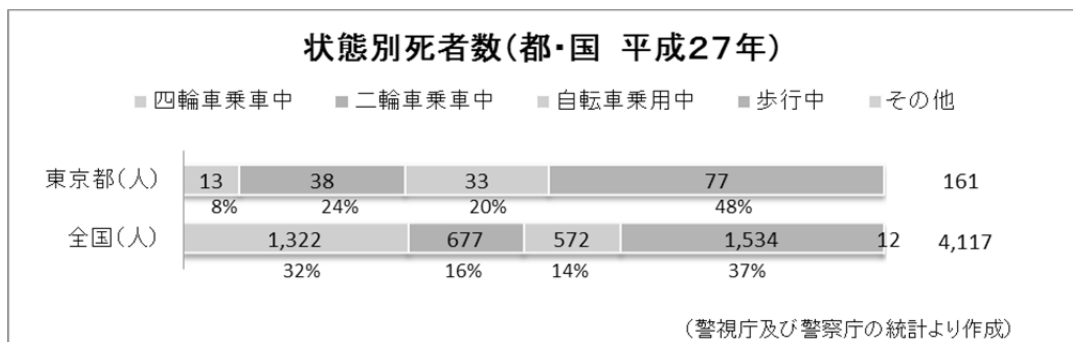
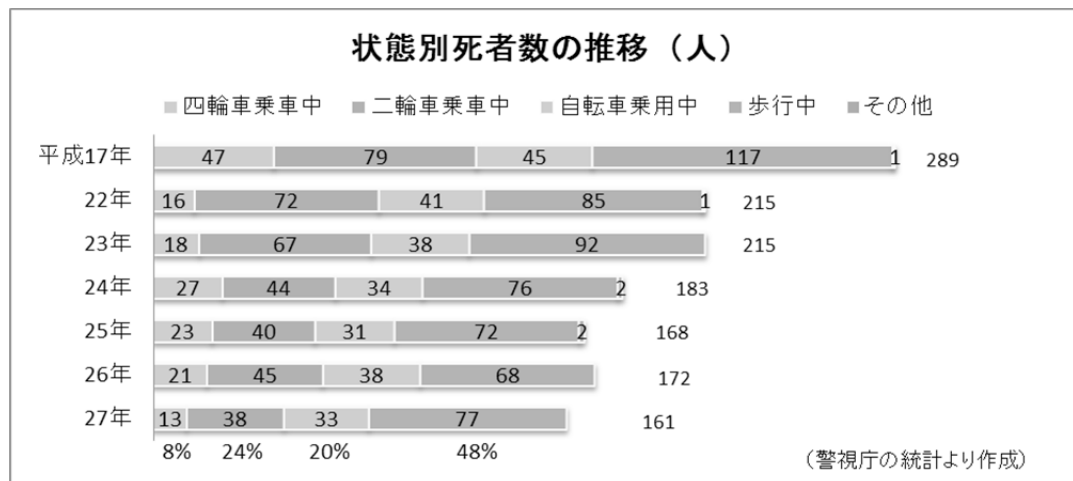
(1) 交通事故死者数等の概況

ア 状態別死者数

都内の交通事故死者数を、四輪車、原動機付き自転車を含む二輪車、自転車、歩行者の状態別でみると、歩行中の死者が最も多く、平成27年では161人の死者のうち、5割近い77人が歩行中に亡くなっています。

平成17年から平成27年までの間の増減をみると、四輪車に乗車中の死者が72%減と大きく減少する中で、自転車は27%、歩行中は34%の減少にとどまっています。

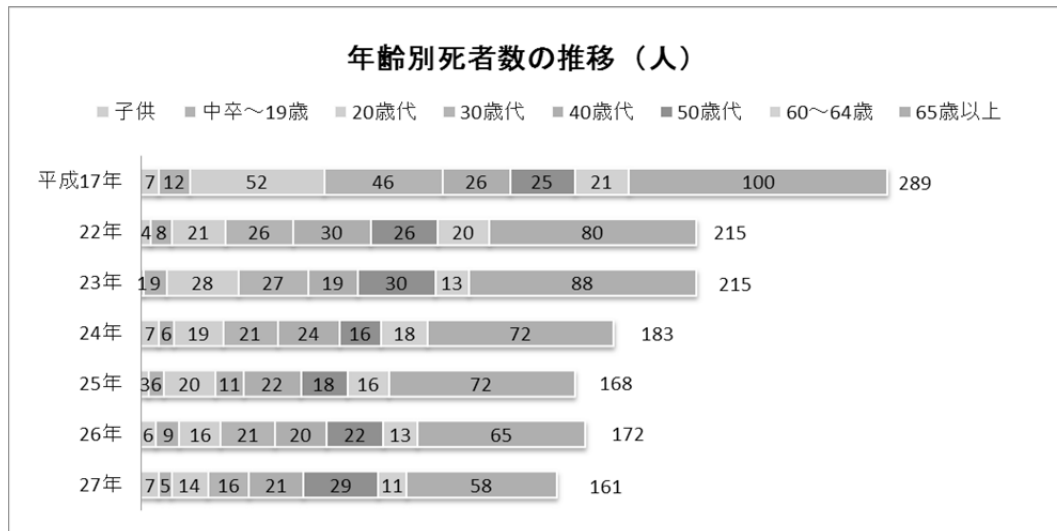
また、全国と比較すると、都内では、二輪車乗車中及び自転車乗用中の死者の割合が高いという特徴があります。



イ 年齢別死者数

都内の交通事故死者数を、年齢層別でみると、近年の高齢者人口の増加に伴い、65歳以上の高齢者の死者が多くなっており、平成27年では、161人の死者のうちの36%、58人が高齢者となっています。また、高齢者の交通事故による致死率*は他の年齢層と比較して高く、他の世代平均の3倍を超えています。

* 致死率とは、死傷者に占める死者の割合である。



年齢層別交通事故死傷者数、死者数、致死率（平成27年・都内）

（上段：人）

	幼児 ～中学生	高校生 ～19歳	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60～ 64歳	65歳以上	合計	64歳以下 再掲
死傷者数	2,321 6%	1,579 4%	6,258 16%	7,969 20%	8,638 22%	5,638 14%	2,117 5%	5,572 14%	40,092 100%	34,520 86%
死者数	7 4%	5 3%	14 9%	16 10%	21 13%	29 18%	11 7%	58 36%	161 100%	103 64%
致死率	0.30%	0.32%	0.22%	0.20%	0.24%	0.51%	0.52%	1.04%	0.40%	0.30%

（警視庁の統計より作成）

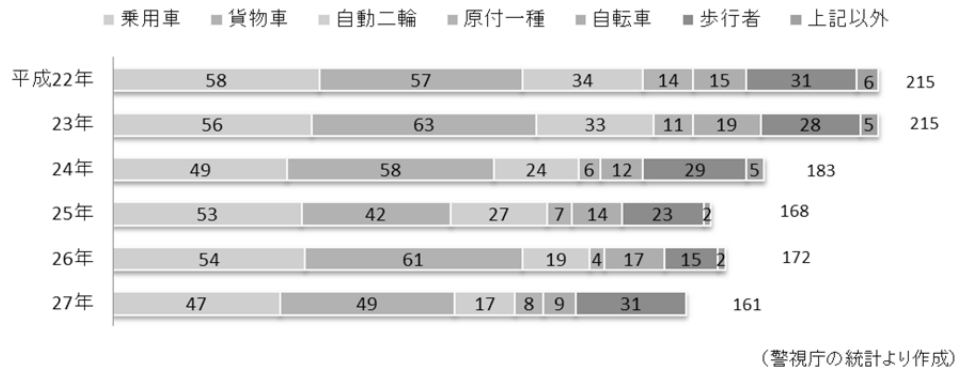
ウ 第1当事者別死者数

第1当事者*別死者数では、乗用車及び貨物車が第1当事者となる事故が、多くを占めています。

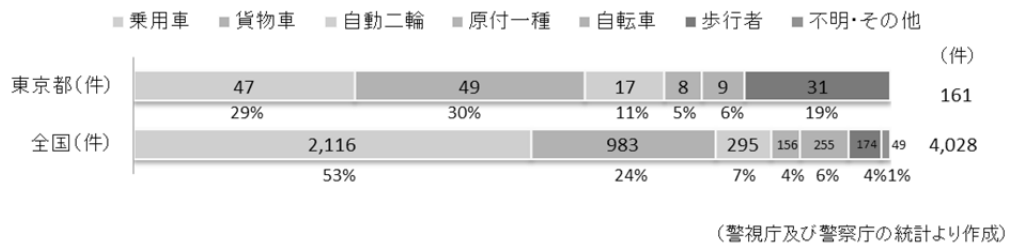
全国平均と比較した場合、都内では貨物車や歩行者が第1当事者となる死亡事故の割合が高くなっています。

* 第1当事者とは、当該事故における過失(違反)が重い者、又は過失(違反)が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。

第1当事者別死者数の推移（人）



第1当事者別死亡事故件数(都・国 平成27年)

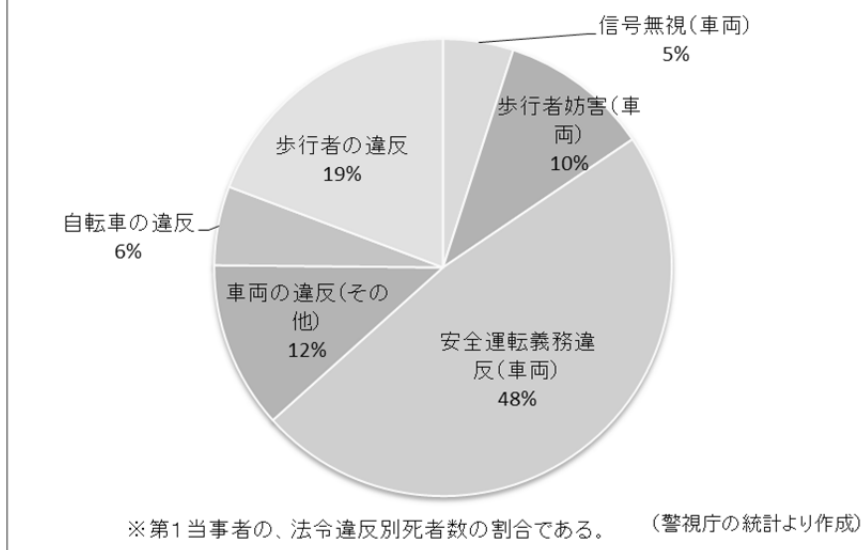


エ 法令違反別死者数

都内の交通事故死者数を、第1当事者の法令違反別で見ると、安全不確認、漫然運転、動静不注視等の安全運転義務違反が多くなっています。

また、歩行者や自転車が第1当事者となる事故によっても、死者が発生しています。

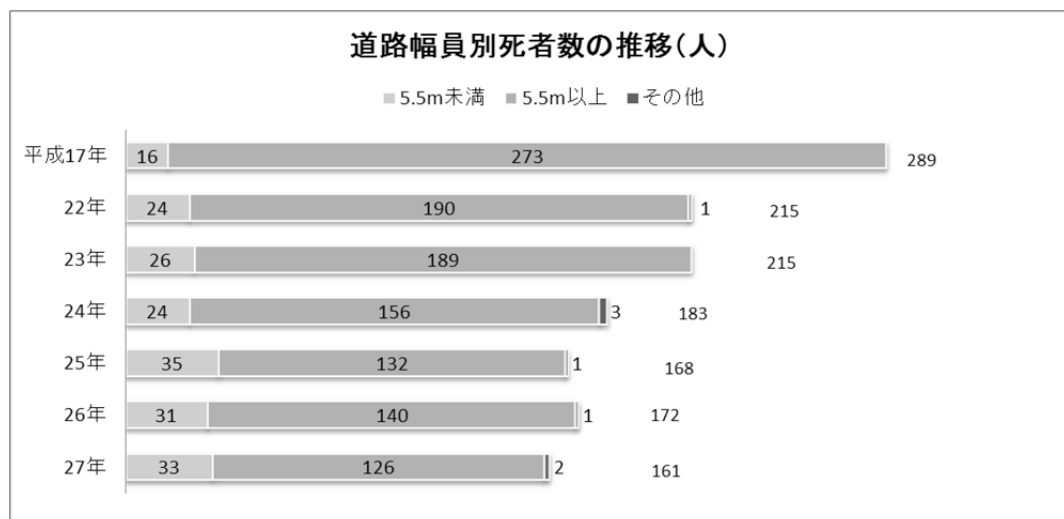
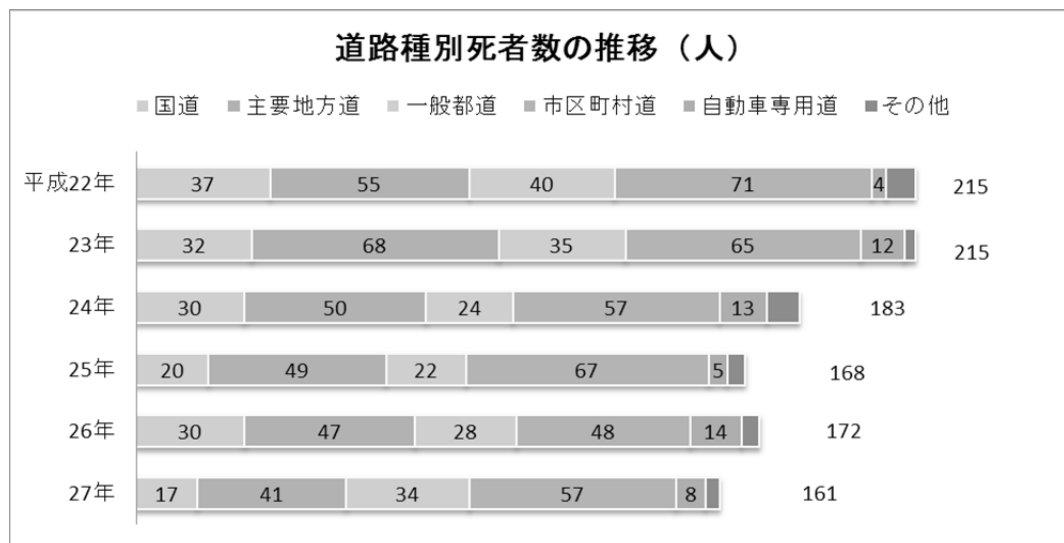
法令違反別死者数の割合(平成27年)



オ 道路種別死者数

都内の交通事故死者数を、国道、都道、区市町村道などの道路種別にみると、主要地方道及び一般都道を合わせた都道において発生する死者が多くなっています。

道路幅員別でみると、幅員 5.5m 以上の比較的幅の広い道路において、死者が多く発生していますが、平成 17 年から平成 27 年までの死者数の増減に着目すると、全体では減少しているにもかかわらず、幅員 5.5m 未満の幅の狭い道路において死者数が増加しています。



(警視庁の統計より作成)

カ 死者の損傷主部位

四輪車、二輪車、自転車、歩行者などの当事者別に、死者の損傷主部位をみると、頭部、次いで胸部や腰部の損傷が多くなっています。二輪車では、5割近くが頭部、2割強が胸部であり、自転車では、7割が頭部の損傷となっています。

当事者別、損傷主部位別死者の割合(平成27年)

	四輪	二輪車	自転車	歩行者
全損	8%	5%	0%	5%
頭部	15%	47%	73%	55%
頸部	8%	8%	3%	1%
胸部	62%	24%	6%	16%
腹部	0%	8%	6%	6%
腰部	8%	3%	12%	13%
その他	0%	5%	0%	4%
合 計	100%	100%	100%	100%

* 各割合は四捨五入しているため、合計は必ずしも100%にならない。

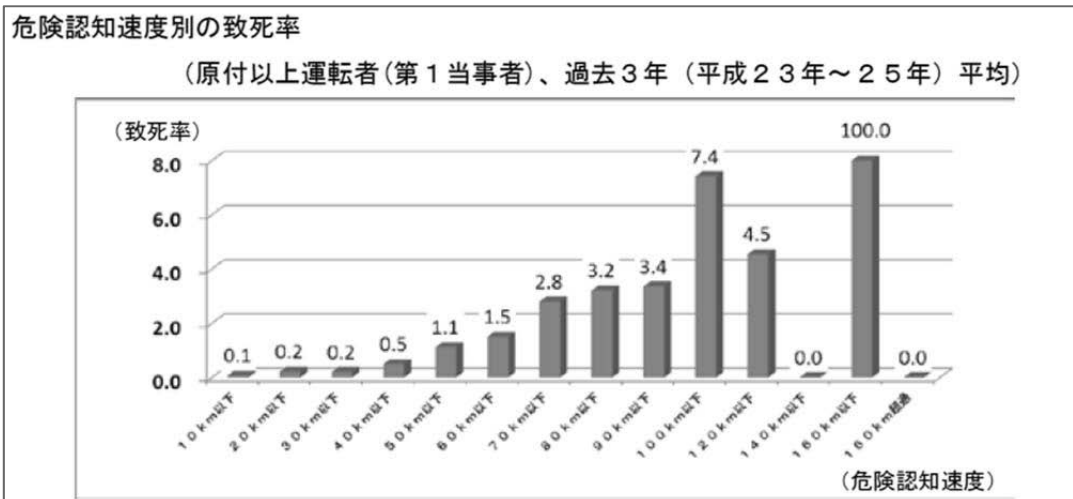
(警視庁の統計より作成)

キ 車両の走行速度

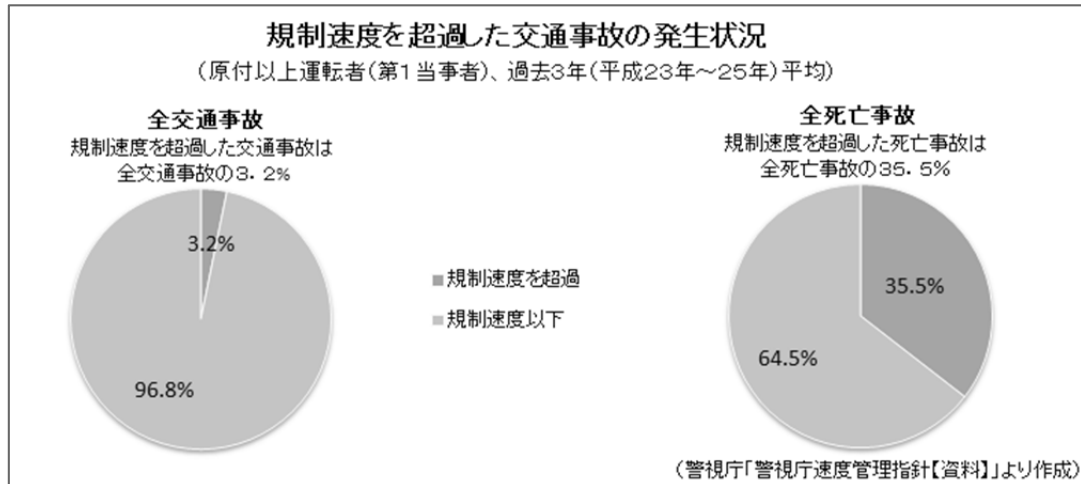
「警視庁速度管理指針」によれば、平成23年から平成25年までの都内における交通事故を危険認知速度*別でみると、危険認知速度が高いほど、致死率が高く、特に、時速30kmから40km、時速60kmから70km、時速90kmから100kmにかけて、致死率が大きく上昇する、という傾向が示されています。

また、平成23年から平成25年までの都内の交通事故において、規制速度を超過した事故の割合は、事故全体の3.2%ですが、死亡事故に限って着目すると、35.5%という高い割合を占めています。

* 運転者が相手方車両や人等を認め、危険を認知した時点の走行速度をいう。



(警視庁「警視庁速度管理指針【資料】」より)



ク シートベルト着用率

シートベルト着用状況の調査結果*によれば、都内のシートベルト着用率は、運転者及び助手席同乗者で95%を超えていますが、後部座席同乗者については、29%にとどまっており、全国平均の35%と比較して、低くなっています。

* 警察庁交通局・一般社団法人日本自動車連盟「シートベルトの着用状況について」(平成27年11月20日)

(2) 課題別の交通事故の状況

第9次東京都交通安全計画では、道路交通の安全について、「高齢者の交通安全の確保」、「自転車の安全利用の推進」、「二輪車事故の防止」、「飲酒運転の根絶」の4つを重点課題とし、施策を実施しました。これら4つの課題別の交通事故の状況は、以下のとおりとなっています。

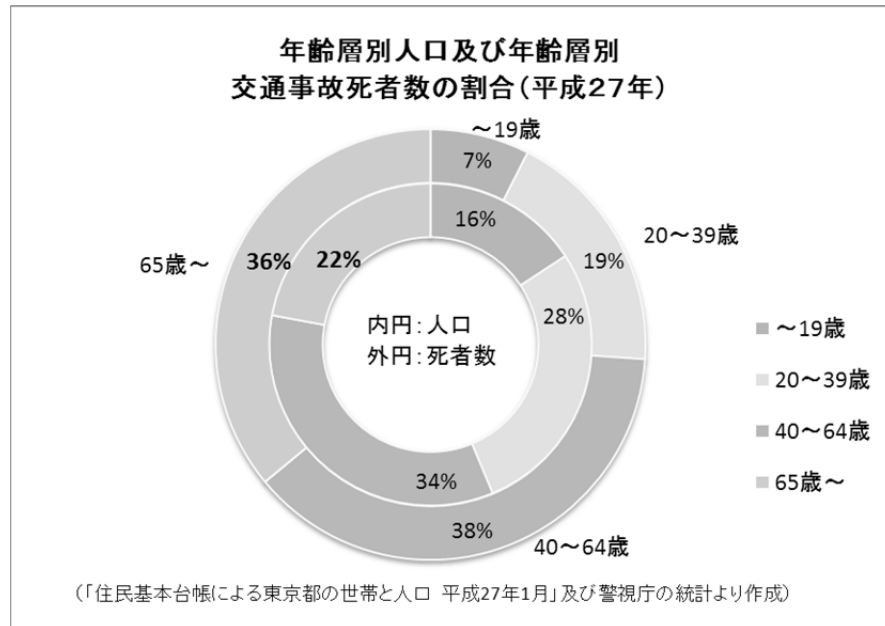
ア 高齢者の交通事故の状況

(ア) 高齢者の交通事故死者数

65歳以上の高齢者の交通事故死者数は減少傾向にありますが、平成27年の死者数は58人と、都内の交通事故全体の36%を占めており、他の年齢層と比較して致死率が高く(前掲14頁「年齢別死者数」)、都内の高齢者人口の割合22%と比較しても、死亡事故に至る割合が高くなっています。

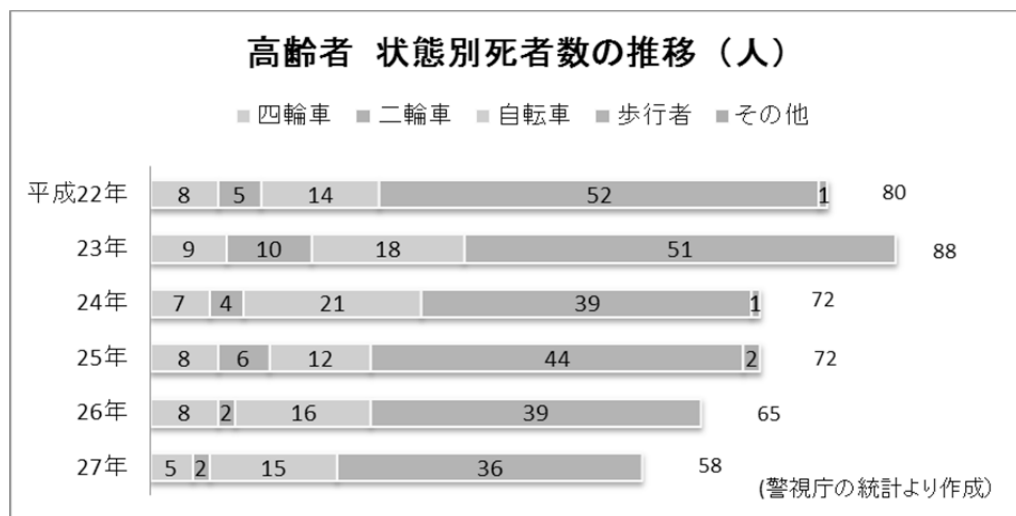
65歳以上の高齢者の人口は、平成27年には294万人でしたが、本計画の終了年次である平成32年には321万人になると予測され、人口全体に占める高齢者の割合は年々増加傾向にあります*。

*「住民基本台帳による東京都の世帯と人口 平成27年1月」(東京都総務局)、「東京都男女年齢(5歳階級)別人口の予測」(東京都総務局・平成25年3月25日)



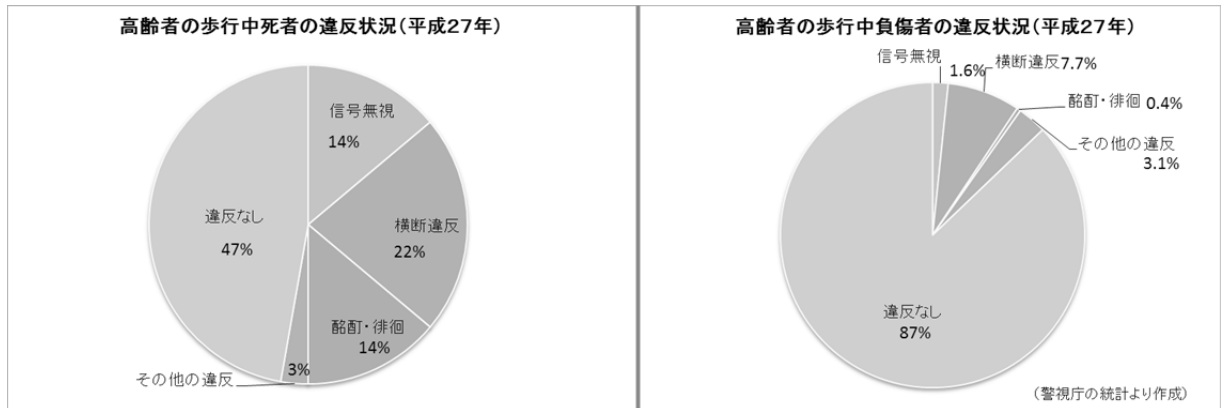
(イ) 高齢者の状態別死者数

高齢者の状態別死者数の内訳をみると、歩行中が最も多く、次に自転車乗用中の死者が多く発生しています。



(ウ) 高齢者（歩行中の死傷者）の違反状況

高齢者のうち、歩行中の死者及び負傷者の違反状況をみると、死者では信号無視など何らかの違反があった割合が半数以上となっており、負傷者に違反があった割合の4倍に及んでいます。



(エ) 高齢者が関連する事故

高齢者が第1当事者又は第2当事者*として関与した交通事故の発生件数は、平成17年の13,945件から28%減少し、平成27年には10,035件となっています。しかし、事故発生件数全体の減少率(80,633件から34,274件に57%減少)と比較すると、高齢者関連事故の減少率は低くなっています。

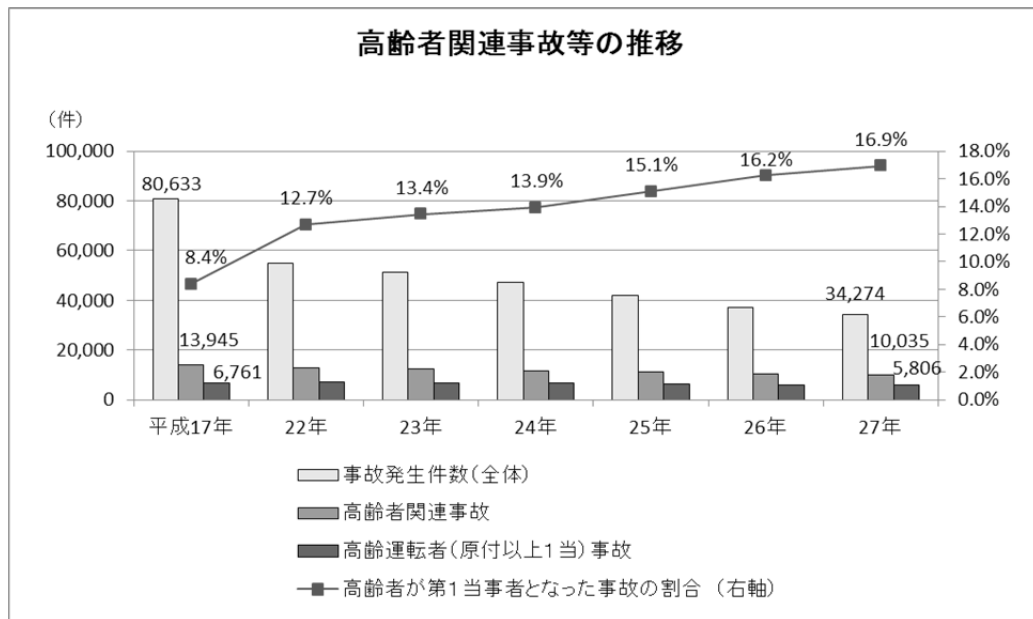
* 第2当事者とは、当該事故における過失(違反)が軽い者、又は過失(違反)が同程度の場合には、人身損傷程度が重い者をいう。

(オ) 高齢者の運転免許保有人口

都内の高齢者の運転免許保有人口は、平成18年の71万人から増加し、平成27年には113万人となっており、免許総人口に占める高齢者の割合が年々高まっています。

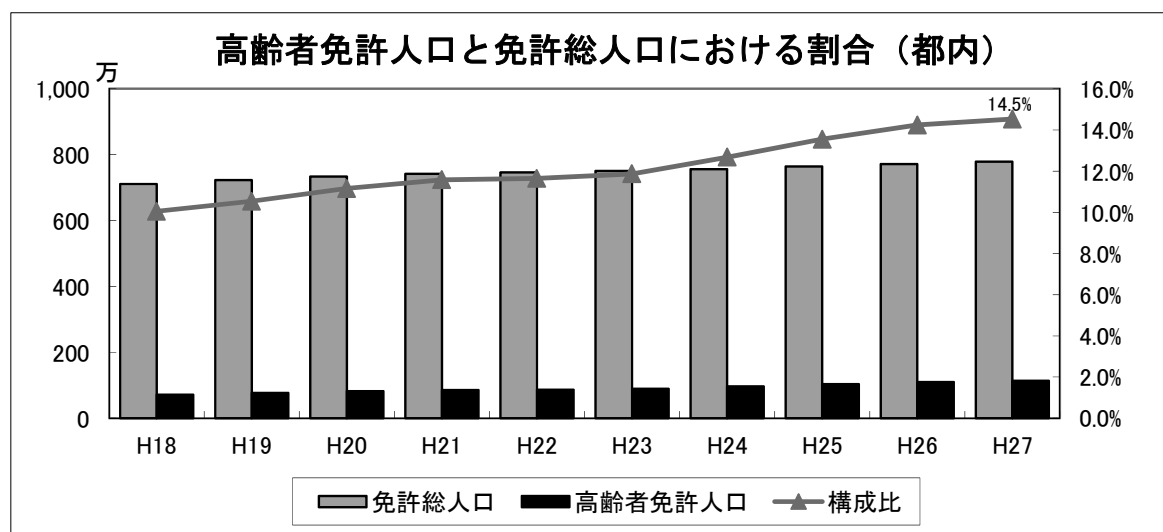
(カ) 高齢運転者による事故

高齢運転者が第1当事者となった事故の割合は、平成17年に8.4%でしたが、年々高まり、平成27年には16.9%となっています。



※「高齢者関連事故」とは、高齢者が第1当事者又は第2当事者として関与した事故をいう。

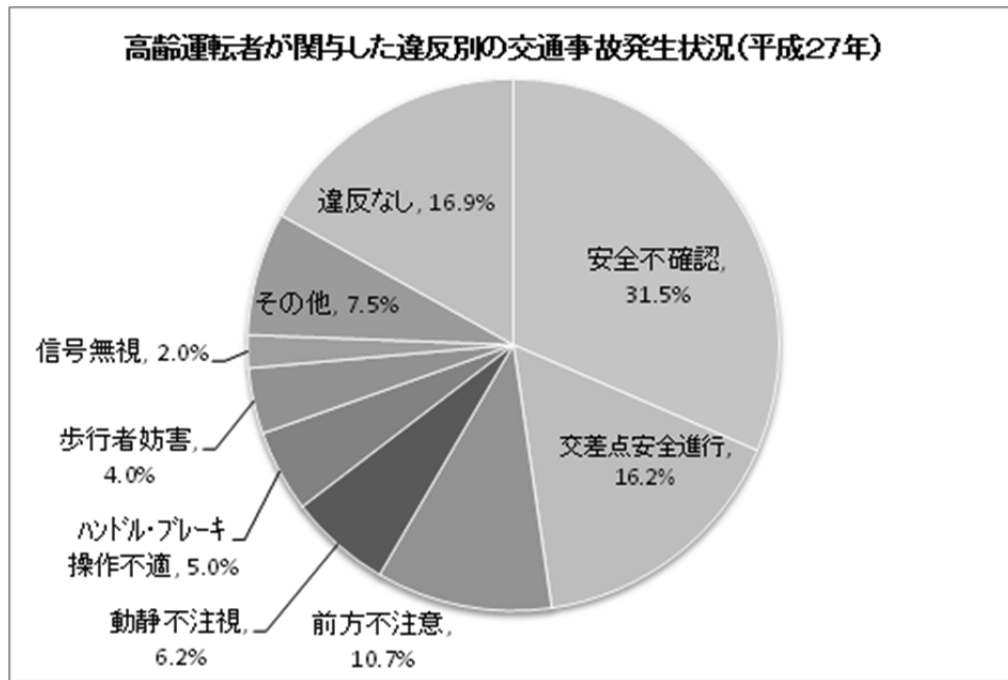
(警視庁の統計より作成)



(警察庁運転免許統計より作成)

(キ) 高齢運転者の違反別事故発生状況

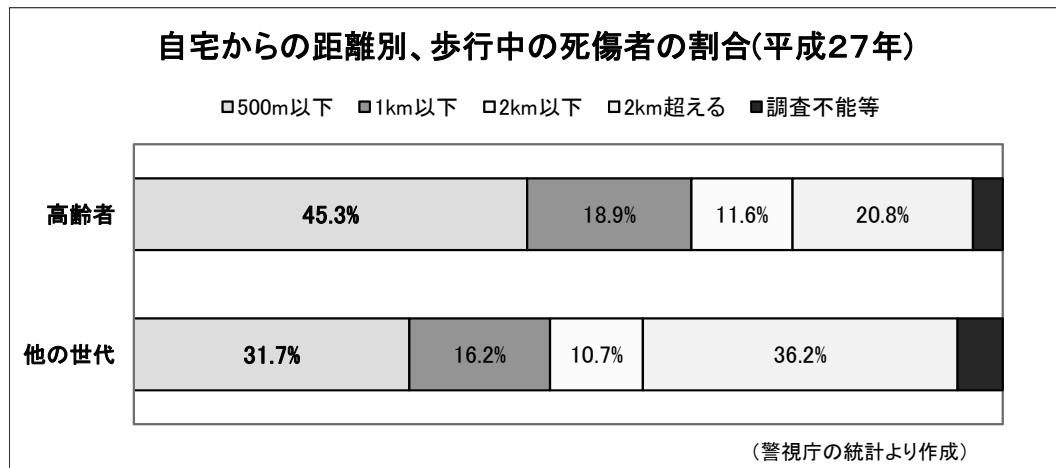
高齢運転者が関与した交通事故のうち、高齢運転者側の違反をみると、安全不確認が31.5%で最も多くなっています。



(警視庁の統計より作成)

(ク) 高齢者の事故の発生場所

高齢者の歩行者の事故を発生箇所別で見ると、事故の多くは自宅付近で起きており、中でも事故の半数近くは、自宅から500m以内で発生しているという特徴があります。



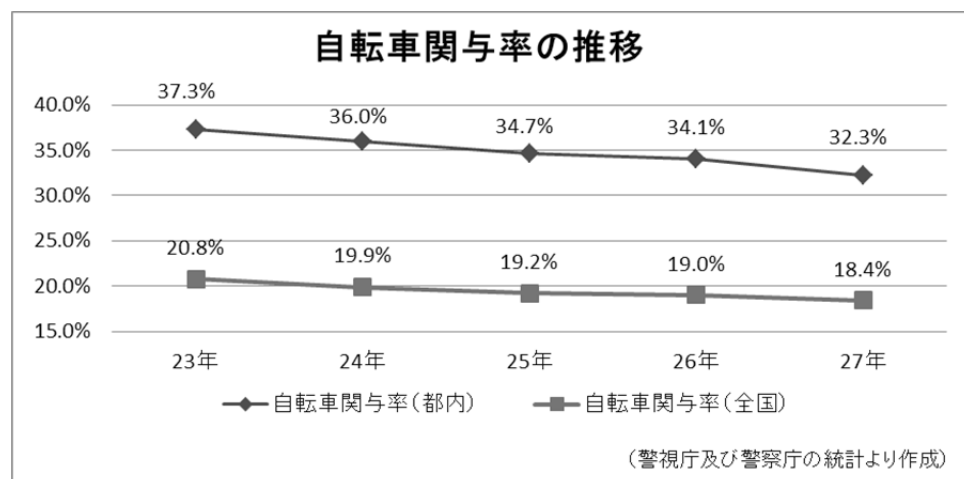
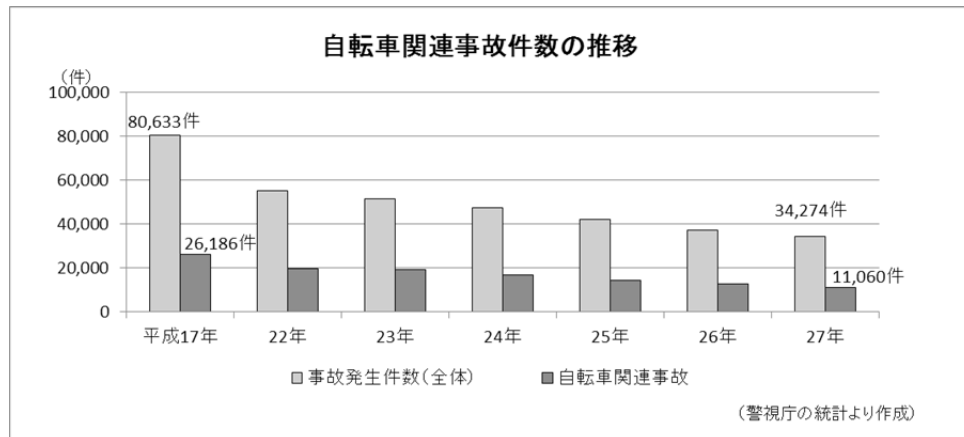
(警視庁の統計より作成)

イ 自転車の交通事故の状況

(ア) 自転車関連事故

自転車が第1当事者又は第2当事者として関与した事故（以下、「自転車関連事故」といいます。）の発生件数は、平成17年には26,186件でしたが、平成27年には11,060件に減少しました。

しかし、自転車関連事故が全事故に占める割合（自転車関与率）は、平成27年中で32.3%となっており、全国平均の18.4%（平成27年11月末時点）と比べても高くなっています。

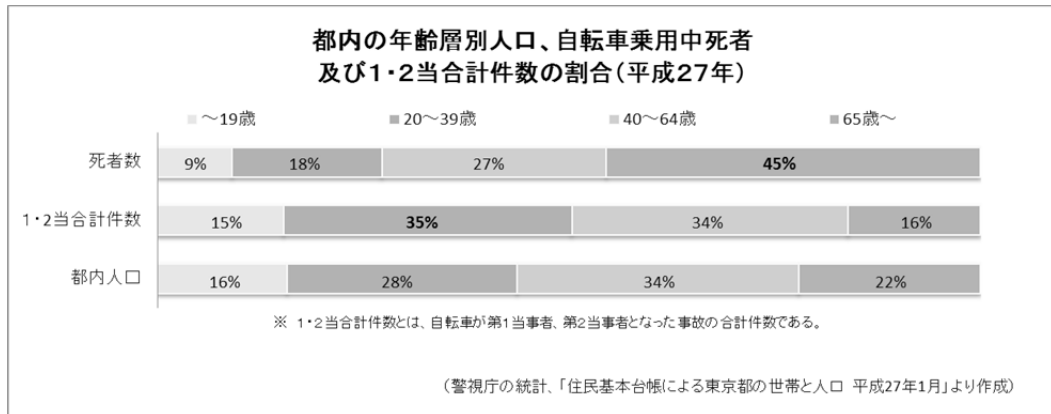


(イ) 自転車乗用中の死者数

自転車乗用中の死者数は、平成17年の45人から平成27年の33人に減少しましたが、四輪車などと比べ、低い減少率にとどまっています。また、都内の交通事故による死者に占める割合は2割となっており、全国と比較すると、高い割合となっています。（前掲14頁「状態別死者数」）

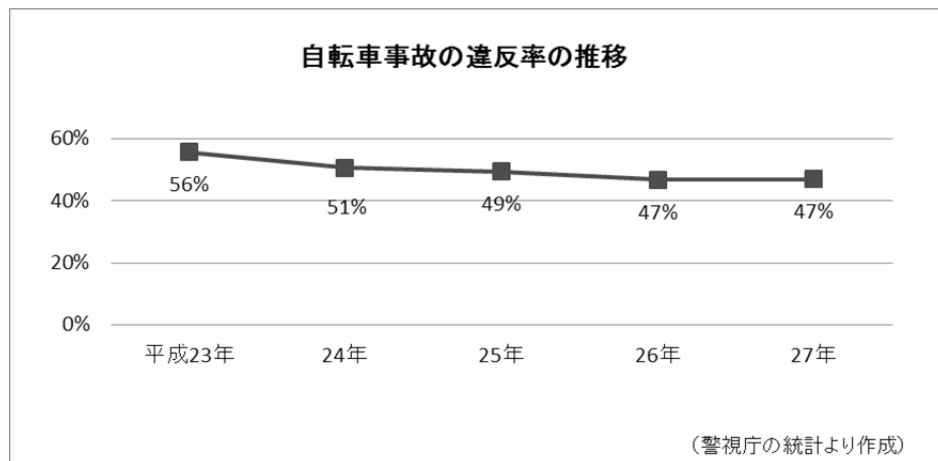
(ロ) 年齢層別の自転車乗用中死者数等

自転車乗用中の死者では、65歳以上の高齢者が45%と高い割合を占めています。また、自転車が第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数では、「20歳から39歳まで」が35%と高い割合を占めています。



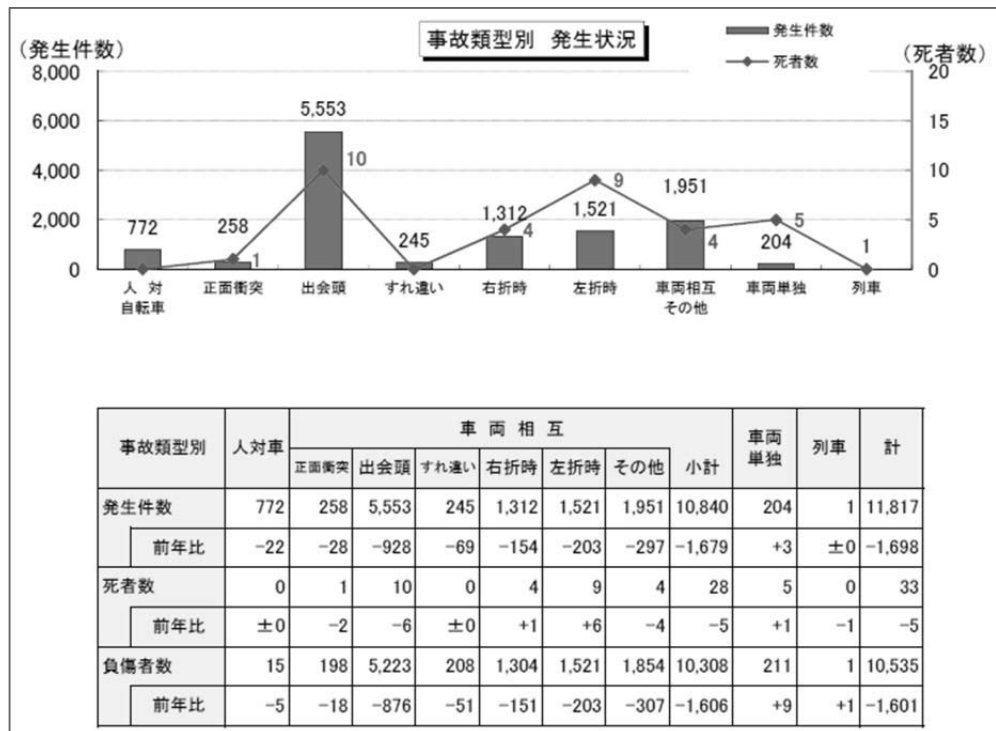
(エ) 自転車の違反状況

自転車が第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数のうち、自転車側に信号無視など何らかの違反があった割合は、約5割となっています。



(オ) 事故類型別の自転車事故発生状況

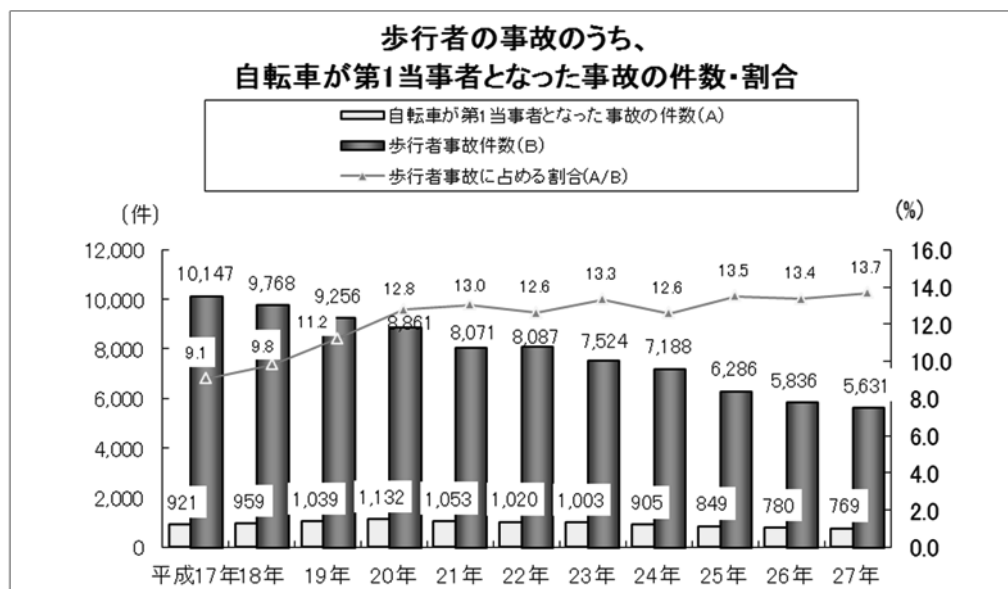
平成27年の自転車の事故を、事故類型別でみると、「車両相互」の「出会い頭」の事故が最も多く、発生件数が5,553件、死者数が10人となっています。



(警視庁「自転車の交通人身事故発生状況 ～平成27年中～」より)

(カ) 歩行者の事故との関連

歩行者が第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数のうち、自転車が第1当事者となった事故は、平成27年に769件発生し、歩行者事故に占める割合は、近年12%台から13%台で推移しています。

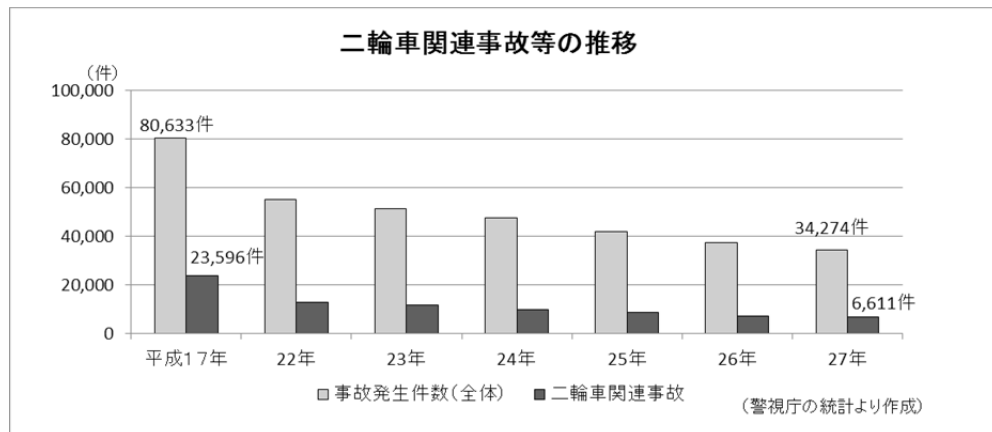


(警視庁の統計より作成)

ウ 二輪車の交通事故の状況

(ア) 二輪車関連事故

二輪車が第1当事者又は第2当事者として関与した事故（以下、「二輪車関連事故」といいます。）は、平成17年の23,596件から72%減少し、平成27年には6,611件となっています。

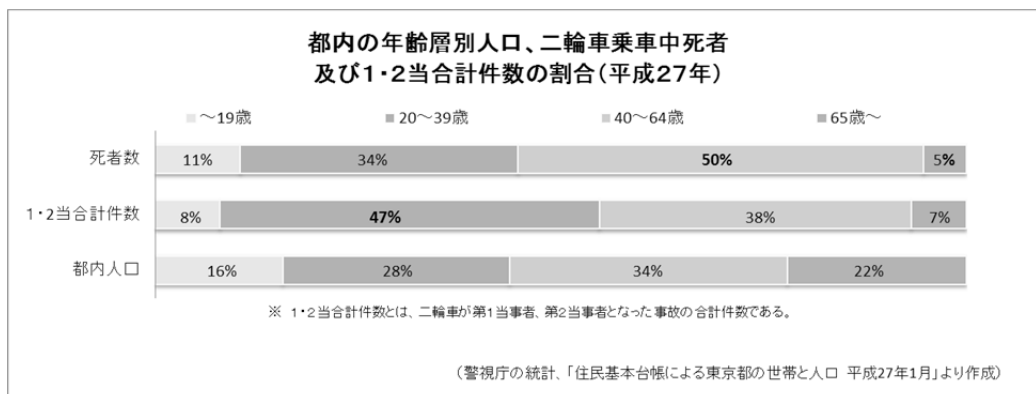


(イ) 二輪車乗車中の死者数

二輪車乗車中の死者数は、平成17年の79人から平成27年には38人に減少しました。しかし、都内の交通事故による死者に占める割合は24%となっており、全国と比較すると、高い割合となっています。（前掲14頁「状態別死者数」）

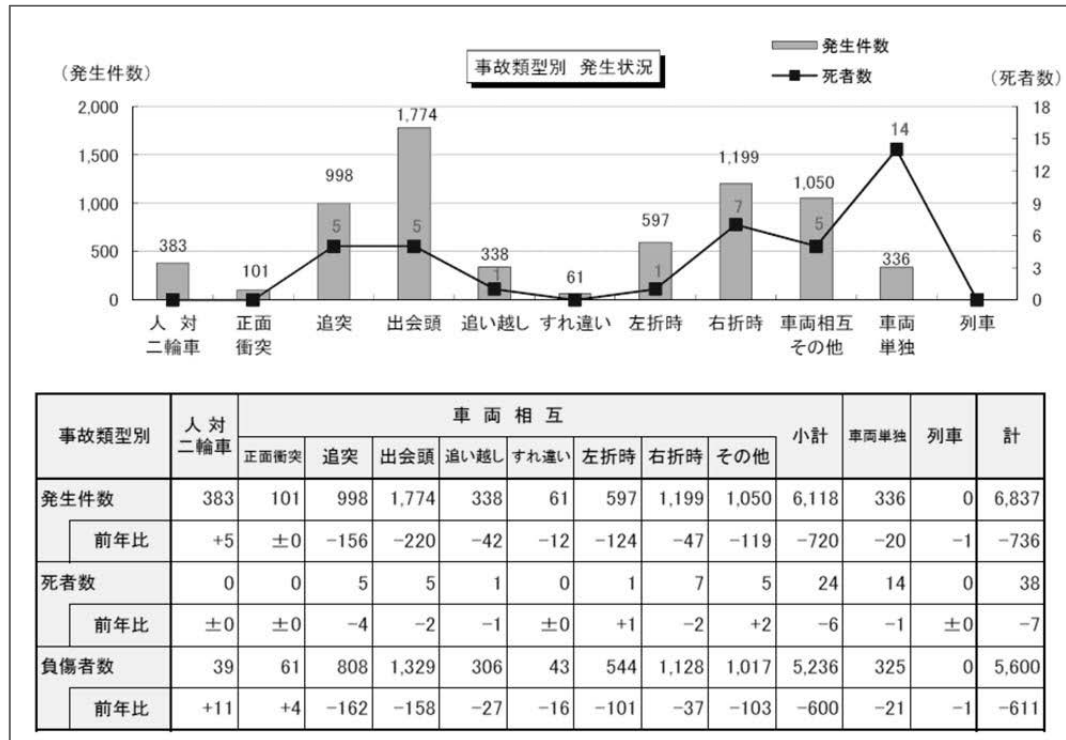
(ウ) 年齢層別の二輪車乗用中死者数等

二輪車乗用中の死者数では、40歳から64歳までの中高年層が50%と高い割合を占めています。また、二輪車が第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数では、「20歳から39歳まで」が47%と高い割合を占めています。



(エ) 事故類型別の二輪車事故発生状況

平成 27 年の二輪車の事故を、事故類型別でみると、発生件数では、「車両相互」の「出会頭」の事故が最も多く、1,774 件となっています。一方死者数では、「車両単独」の事故が最も多く、14 人が亡くなっており、他の種類の事故と比較して、死者の発生率が高くなっています。



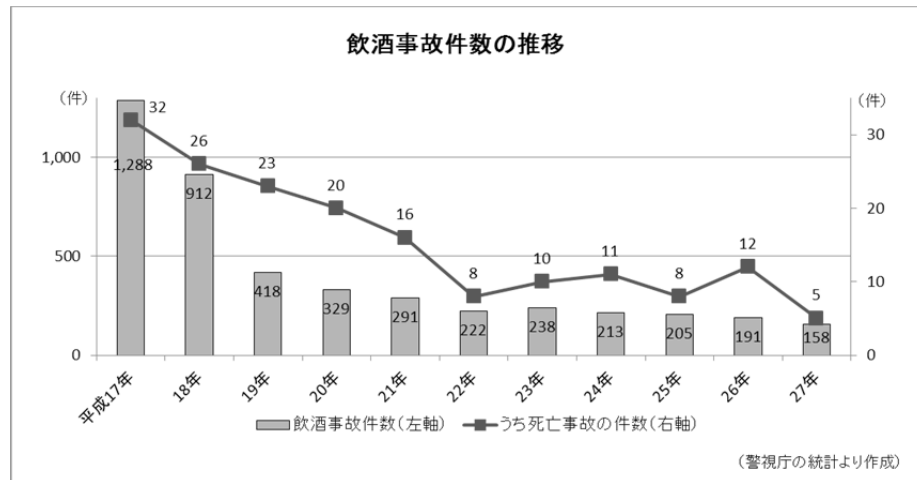
(警視庁「二輪車の交通人身事故発生状況 ～平成 27 年中～」より)

エ 飲酒事故の状況

(ア) 飲酒事故件数

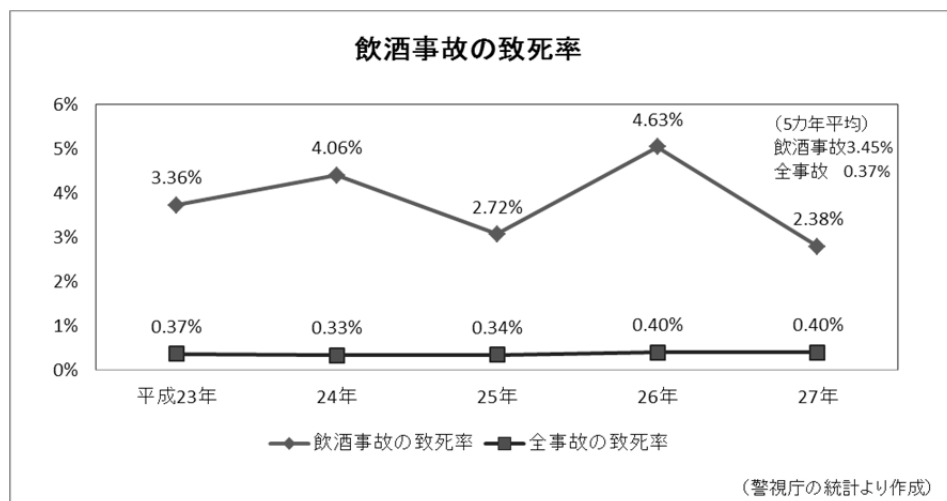
都内における飲酒事故*は、危険運転致死傷罪の創設及び厳罰化、道路交通法の罰則強化などにより、平成 17 年から大きく減少していますが、第 9 次計画期間である平成 23 年以降は 5 件から 12 件までの間で推移しており、平成 27 年は飲酒事故が 158 件、そのうち死亡事故は 5 件となっています。

* 飲酒事故とは、原付以上の運転者が第 1 当事者となった事故で、その者が飲酒していた場合をいう。



(イ) 飲酒運転の致死率

アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、事故の結果が重大になることが多く、都内の飲酒事故の致死率は、事故全体の致死率の約 10 倍に及びます。



(ウ) 飲酒運転の再犯率

飲酒運転違反者を対象とした調査*では、飲酒運転再犯者が5割を超えたという調査結果が報告されており、アルコール依存症などの健康障害も、飲酒運転の背景にあると考えられます。

* 警察庁「常習飲酒運転者に講ずべき安全対策に関する調査研究報告書」平成 21 年 3 月

第3章 鉄道及び踏切の事故の現状

1 第9次東京都交通安全計画の目標と成果

第9次計画では、鉄道の「乗客の死者数ゼロの継続及び運転事故*全体の死者数の減少」及び「踏切事故*の発生を極力防止」することを目標とし、交通安全対策を実施してきました。

鉄道においては、第9次計画期間中、「乗客の死者」は発生しませんでした、「運転事故全体の死者数」は、近年、20人台の横ばいで推移しており、減少には至っていません。

踏切事故においては、第9次計画期間中である平成23年度から平成26年度までの間に、77件の事故が発生し、28人が亡くなっており、事故発生を防止するには至っていません。

*「運転事故」とは、「鉄道事故等報告規則（昭和62年2月20日運輸省令第8号）」の「鉄道運転事故」をいい、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。

*「踏切事故」とは、踏切障害に伴う列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故並びに踏切障害事故をいう。

2 鉄道及び踏切の事故の状況

ア 乗客の死者

都内において、鉄道の乗客が死亡する事故は、平成12年の営団地下鉄（当時）日比谷線列車脱線事故を最後に発生していません。

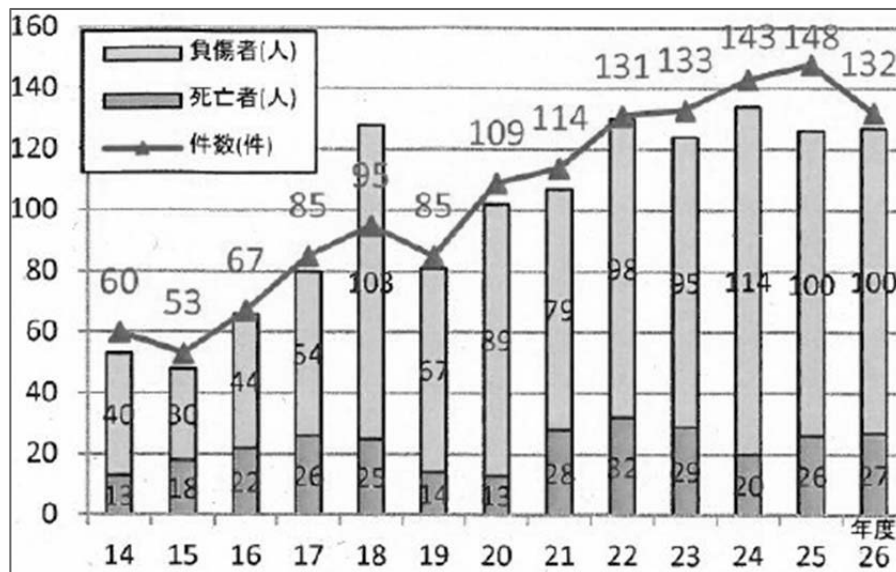
イ 運転事故の件数

都内の運転事故の件数は、増加傾向にあり、平成15年度に53件であった運転事故は、平成26年度は132件に増加しています。

平成26年度では、運転事故のうち92%を人身障害事故*が占めており、そのうち「ホーム上で接触」した事故が、全体の62%を占めています。

*「自殺」は輸送障害に分類されるので、鉄道人身傷害事故からは除外される。

運転事故の件数及び死傷者数の推移（東京都）



（関東運輸局鉄道部「関東運輸局管内における鉄軌道事故等の発生状況（平成26年度）」より）

運転事故の種類別・原因別発生状況（平成26年度）

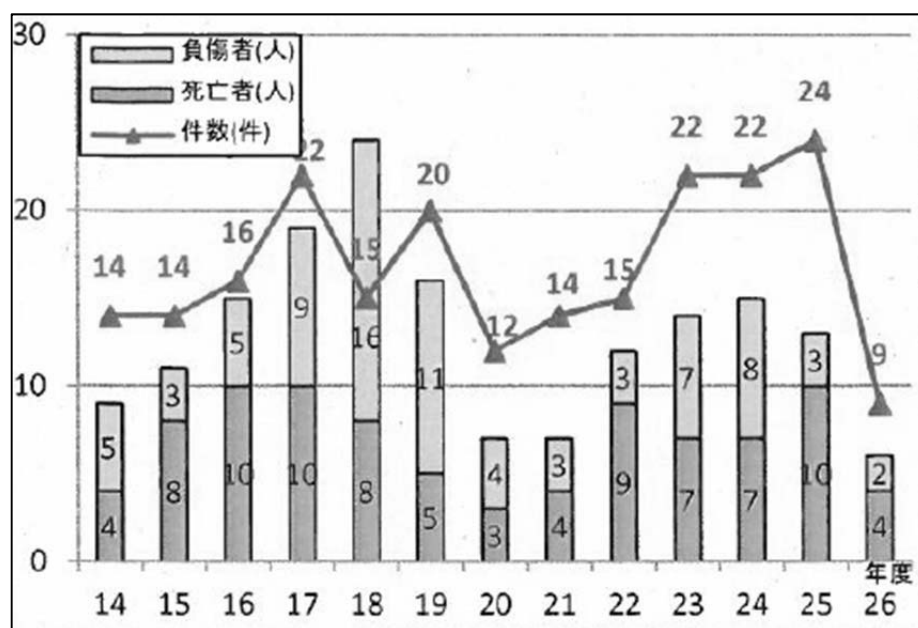
種 別		事故件数	割合
踏切障害		9	7%
道路障害		2	2%
人身障害		121	92%
原因	線路内立入り	16	12%
	ホームから転落	21	16%
	ホーム上で接触	82	62%
	その他	2	2%
合 計		132	100.0%

（関東運輸局鉄道部「関東運輸局管内における鉄軌道事故等の発生状況（平成26年度）」より作成）

ウ 踏切事故の件数

都内の踏切事故は、平成26年度に、前年度比で大きく減少し、事故が9件、死者数は4人となっています。しかし、平成14年度から平成26年度までの推移をみると、年によって、増減を繰り返しており、減少傾向にあるとはいえません。

踏切事故の件数及び死傷者数の推移（東京都）



（関東運輸局鉄道部「関東運輸局管内における鉄軌道事故等の発生状況（平成26年度）」より）

第4章 第10次東京都交通安全計画の目標

都内の道路交通事故の発生件数及び負傷者数は、平成12年以降、毎年、着実に減少してきました。しかし、死者数については、第9次計画の計画期間に該当する平成23年から平成27年までの間、発生件数及び負傷者数の推移と比べて減少幅が緩やかで、前年より増加に転じる年もありました。その結果、第9次計画の目標である「平成27年までに、年間の道路交通事故24時間死者数が150人を下回ること」については、達成することができませんでした。（前掲11頁）

死傷者数については、第8次東京都交通安全計画の最終年である平成22年から、第9次計画の最終年である平成27年までの間に36%減少しましたが、同年においていまだ40,092人の死傷者が発生しています。

本計画では、道路交通事故について、新たに死傷者数についても数値目標を設定し、死亡事故の更なる減少と交通事故全体の発生の抑止を強力に推進していくことにより、交通事故による死傷者をゼロに近付け、究極的には、交通事故のない安全安心な都市東京の実現を目指していきます。

1 道路交通事故の目標

- (1) 平成32年までに、24時間死者数を125人以下とすることを目指します。
- (2) 平成32年までに、死傷者数を28,000人以下とすることを目指します。

なお、目標数値の24時間死者数「125人」を、30日以内死者*¹数に換算すると、概ね「154人」となります*²。

*1 「30日以内死者」とは、交通事故発生から30日以内（発生日を初日とする。）に死亡した人をいう。

*2 換算には、平成26年の都内24時間死者数172人に対する30日以内死者数212人の比率1.23を用いている。

2 鉄道事故の目標

乗客の死者数ゼロの継続及び運転事故全体の死者数の減少を目指します。

3 踏切事故の目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止します。

第5章 重点課題及び施策の方向性

本計画においては、第9次計画で定めた4つの重点課題を踏まえた上で、計画期間中に重点的に取り組むべき以下の「重点課題」を定め、各課題に対応した各種の交通安全施策に取り組むことにより、交通事故及び交通事故死傷者の発生を抑制します。

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

1 重点課題「高齢者の交通安全の確保」

65歳以上の高齢者は、他の年代と比較して、致死率が高く、道路交通事故の死者の4割近くを占めています。高齢者の状態別死者数をみると、歩行中や自転車乗用中が多く、事故の発生場所は、自宅付近が多くなっています。また、都内においては、「生活道路」といわれる幅員5.5m未満の幅の狭い道路で死者が増加しています。（前掲「高齢者の交通事故の状況」19頁から23頁まで、「道路種別死者数」17頁）

そのため、バリアフリーに対応した幅の広い歩道の整備や、通過交通の抑制、30km毎時の速度規制を行うゾーン対策など、生活道路の安全対策を推進するとともに、歩行者の安全に資する信号の高度化など、歩行者や自転車にとって安全な交通環境の整備を進めます。

一方で、信号無視や横断禁止場所横断など、歩行者や自転車が第1当事者となった死亡事故が発生しています。歩行中の高齢者が亡くなった事故では、歩行者側にも何らかの違反があった割合が半数以上を占め、違反の割合は負傷した場合の4倍となっています。（前掲「法令違反別死者数」16頁、「高齢者（歩行中の死傷者）の違反状況」21頁）

高齢者の中には、運転免許証を保有したことがなく、交通安全教育を受ける機会が少ない方も存在すると考えられることから、地域の交通安全教室において、交通ルールや交通事故の実態に関する情報を提供するなど、基本的な交通ルールを知るための交通安全教育を推進します。

また、個人差はあるものの、加齢に伴い身体機能や認知機能が低下する場合があります。そのため、身体機能等の低下に気付いてもらうための参加・体験・実践型の教育や見守り活動など、交通安全教育や地域活動等の充実に取り組みます。

「高齢者の交通安全の確保」のための施策		頁
第1編 道路交通の安全		
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		45

(2) 生活道路及び通学路における交通事故防止対策の推進	45
2 幹線道路における交通安全対策の推進	
(1)-イ 骨格幹線道路の整備	47
(1)-ウ 地域幹線道路の整備	48
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	49
(2) 防護柵の整備	49
(4)-ア わかりやすい案内標識等の整備	49
(4)-イ 規制標識等の整備	50
(5)-ア 歩行者感应制御式信号機の整備	50
(5)-イ ゆとりシグナルの整備	50
(5)-ウ 歩車分離式信号機の整備	50
(11) 交通環境のバリアフリー化	55
4 高速道路における安全施設の整備等	
(2) 高速道路等における安全施設の整備等	56
5 交通規制の実施	
(1)-ウ 交通実態に即した交通規制	58
8 公共交通機関利用の促進	
(1)-エ ノンステップバスの導入	62
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	
(3) 高齢者に対する交通安全教育	
ア 老人クラブ、高齢者サークル等における交通安全教育	69
イ 普及啓発活動の推進	69
ウ 参加・体験型交通安全教育等の充実	69
エ 高齢者支援施策等の推進	70
オ バス車内転倒事故防止活動の推進	70
(4) 運転者に対する交通安全教育	
ウ 免許取得後の教育の充実	71
(5) 自転車安全教育の推進	71
2 地域における交通安全意識の高揚	
(1)-ウ 地域の交通安全組織の拡大と育成	74
(4) 区市町村の交通安全教育の推進・支援	79
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	
(6) 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進	81

(8) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進	82
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)-ア 運転者教育の充実	94
(2) 高齢運転者対策の推進	
ア 高齢運転者向け運転適性検査機器の活用	95
イ 高齢者講習の充実	95
ウ 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	96
(10) 自動車運送事業者等の行う運転管理の充実等	
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	102
第2編 鉄道及び踏切の交通安全	
第1章 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	129
(3) 利用しやすい駅施設等の整備	
ア 駅のバリアフリー化	131
イ 視覚障害者ブロック、案内標示等の整備	132
ウ 車両の整備	132
3 鉄道の安全な運行の確保	
(3) 乗務員、保安要員の教育の充実、資質の向上	133
第2章 踏切の交通安全	
1 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進	140
2 踏切保安設備の整備	141
3 その他踏切道の安全を図るための措置	142

2 重点課題「自転車の安全利用の推進」

都内では、平成 27 年中に 1 万 1 千件を超える自転車事故が発生し、自転車乗用中の死者が 33 人に上ります。自転車乗用中の死者は、交通事故全体の死者の 2 割を占め、全国平均と比べて高く、死者の約 7 割は、頭部損傷が主因で亡くなっています。

また、全ての道路交通事故に占める自転車が関与する事故の割合は、3 割を超え、全国平均と比べても高い状況となっています。

さらに、信号無視など、自転車側に何らかの違反があったとされる事故の割合が、平成 27 年で約 5 割であるなど、利用者のルールやマナーに課題がみられる状況となっています。

(前掲「状態別死者数」14 頁、「死者の損傷主部位」17 頁、「自転車の交通事故の状況」23 頁から 26 頁まで)

そのため、学校での安全教育推進や成人層への啓発強化、危険な違反行為の指導取締り及び自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育の推進、高齢者や高校生などへのヘルメットの普及啓発など、自転車の安全利用を推進していきます。

「自転車の安全利用の推進」のための施策		頁
第 1 編 道路交通の安全		
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		
(2) 生活道路及び通学路における交通事故防止対策の推進		45
2 幹線道路における交通安全対策の推進		
(1)-イ 骨格幹線道路の整備		47
(1)-ウ 地域幹線道路の整備		48
3 交通安全施設等整備事業の推進		
(10)-イ 民間自動車駐車施設の整備促進等		55
(10)-ウ 大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備		55
5 交通規制の実施		
(1)-エ 交通実態に即した交通規制		58
6 自転車利用環境の総合的整備		
(1) 自転車走行空間の整備		59
(2) 自転車駐車場の整備		59
(3) 自転車シェアリングの普及促進		60
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	
(2) 学校等における交通安全教育	66
(5) 自転車の安全教育の推進	71
2 地域における交通安全意識の高揚	
(1)-エ 地域の交通安全組織の拡大と育成	75
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	
(6) 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進	81
(8) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進	82
第3章 道路交通秩序の維持	
1 指導取締りの強化	
(3) 自転車利用者対策の推進	84
3 駐車秩序の確立	
(8) 放置自転車対策の推進	91
(9) 自転車等の駐車場所の確保等の推進	91
(10) 自転車等駐車場の利用の促進	91
第4章 安全運転と車両の安全性確保	
2 車両の安全性の確保	
(5) 自転車の点検整備等の啓発	108
第6章 被害者への支援	
4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進	
(2) 自転車損害賠償保険への加入促進	118

3 重点課題「二輪車の安全対策の推進」

二輪車乗車中の死者数は近年減少していますが、依然として死者の約4分の1を占めており、この割合は全国と比較して高い状況となっています。また、二輪車乗車中の死者のうち、5割近くは頭部損傷、2割強は胸部損傷が主因で亡くなっています。（前掲「状態別死者数」14頁、「死者の損傷主部位」17頁、「二輪車の交通事故の状況」27頁）

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

「二輪車の安全対策の推進」のための施策	頁
第1編 道路交通の安全	
第1章 道路交通環境の整備	
2 幹線道路における交通安全対策の推進	

(1)-イ 骨格幹線道路の整備	47
(1)-ウ 地域幹線道路の整備	48
(2)-イ 交差点の改良	48
3 交通安全施設等整備事業の推進	
(7) その他の交通安全施設等の整備	52
(10)-ア 二輪車の駐車対策	54
(10)-イ 民間自動車駐車施設の整備促進等	55
(10)-ウ 大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備	55
5 交通規制の実施	
(1)-オ 交通実態に即した交通規制	58
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	
(2) 学校等における交通安全教育	66
(6) 二輪車の安全教育の推進	72
2 地域における交通安全意識の高揚	
(1)-イ 地域の交通安全組織の拡大と育成	74
(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進	
ウ 「暴走族追放強化期間」の実施	79
第3章 道路交通秩序の維持	
1 指導取締りの強化	
(2) 二輪車対策の推進	84
(6) 暴走族の取締り等	85
3 駐車秩序の確立	
(4) 路外駐車場の整備促進	90
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)-オ 指定自動車教習所に対する指導監督の強化	95
(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	96
イ セーフティライダー・コンテストの実施	97
ウ 二輪車安全運転推奨シール交付制度	97
エ 二輪車交通事故防止ネットワークの構築	97
第6章 被害者への支援	
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	118

4 重点課題「飲酒運転の根絶」

都内の飲酒事故は、平成17年に1,200件を超えていましたが、近年は200件前後まで減少しました。しかし、重大な飲酒事故の根絶には至っていません。アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、重大な結果につながる事が多く、致死率は事故全体平均の約10倍に及びます。（前掲「飲酒事故の状況」28頁から29頁まで）

そのため、悪質で危険な運転に重点を置いた指導取締り、酒類提供飲食店等と連携して実施する規範意識を徹底するための活動、飲酒運転前歴者の再犯を防止するための講習の充実、アルコール依存症者等の支援などを実施し、飲酒運転の根絶を目指します。

「飲酒運転の根絶」のための施策		頁
第1編 道路交通の安全		
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		
(2) 学校等における交通安全教育		66
3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化		
(3) 飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転根絶に向けた規範意識の徹底		80
第3章 道路交通秩序の維持		
1 指導取締りの強化		
(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進		84
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		
(2) 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進		89
第4章 安全運転と車両の安全性確保		
1 安全運転の確保		
(5) 飲酒運転対策の推進		
ア 飲酒運転前歴者に対する再犯防止教育		98
イ アルコール依存症者等への支援		98
(10) 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		101
カ 運行管理の高度化及び先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援		102

5 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の交通安全

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

また、近年増加傾向にある訪日外国人旅行者等の輸送ニーズにも対応するため、関係機関における街頭検査を強化し、バス対策や貨物事業者等の運転者の運行実態を把握し、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等を活用するなどし、過労運転に起因する事故等の通報制度及び業界指導を徹底することにより安全の確保に努めます。

6 高度道路交通システム（ITS）の活用

本計画の施策の推進にあたっては、最先端の情報通信技術により、人と道路と車両との間で情報をやりとりし、事故抑制や渋滞の軽減等を目指す交通システムである「高度道路交通システム」（ITS）を引き続き、積極的に取り入れます。

国は、「世界最先端IT国家創造宣言」（平成25年6月閣議決定、平成27年6月改正）において、ITS技術の活用により、交通事故の危険や交通渋滞が回避される、安全で環境にやさしく経済的な道路交通社会を実現することとしており、「官民ITS構想・ロードマップ2015」を踏まえ、安全運転支援・自動走行システムの開発・実用化や交通データ利活用等を推進するとしています。

都においても、安全で円滑な交通社会の実現のため、ITS技術を活用して交通情報を収集し、信号制御への反映や運転者への情報提供を引き続き行っていきます。

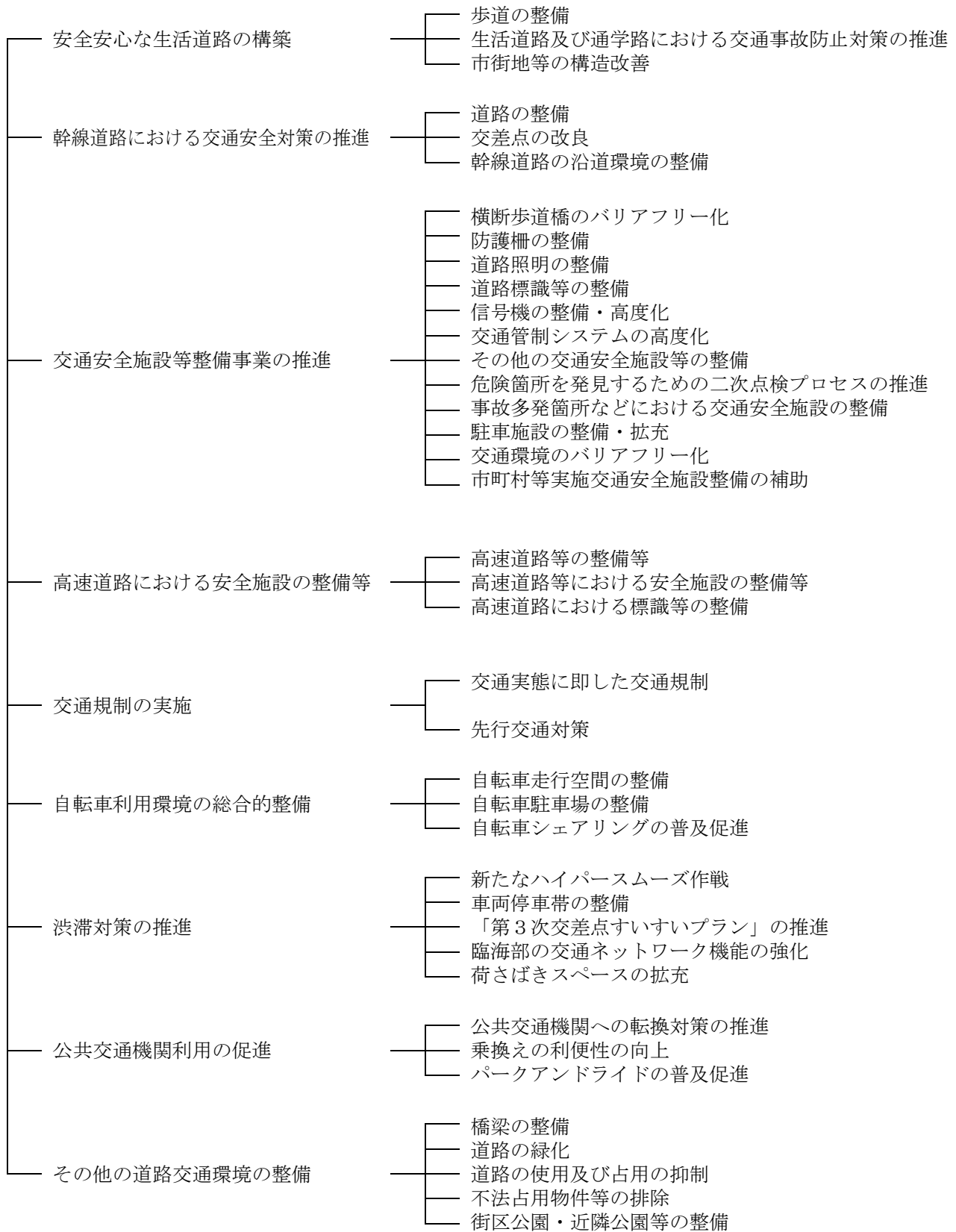
また、最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用した新交通管理システム（UTMS）である信号情報活用運転支援システム（TSPS）や公共車両優先システム（PTPS）、安全運転支援システム（DSSS）を拡充するほか、国が行う高度化研究開発に協力していきます。

第2部 講じようとする施策

第1編 道路交通の安全

第1章 道路交通環境の整備

〔施策の体系〕



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。)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」(平成7年3月16日条例第33号)を踏まえ、車いすでもすれ違うことのできる2m以上の幅員確保や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、バリアフリーに対応し、高齢者や障害者を含む誰もが安心して歩ける歩行空間の確保に取り組みます。

(関東地方整備局、都建設局)

(2) 生活道路及び通学路における交通事故防止対策の推進

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

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

(警視庁)

イ 通学路等における児童等の安全確保に関する取組

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、警察署長、学校等の管理者、通学路等の管理者、児童等の保護者及び地域住民が連携して実施する、安全点検や登下校時の見守り活動など、通学路等における児童等の安全を確保するための取組を促進します。

なお、学校等の管理者が通学路の設定又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。

(都青少年・治安対策本部、警視庁、都教育庁)

ウ 通学路等における交通安全点検等の推進

教育委員会、警察、道路管理者、保護者及び地域住民が連携して、通学路における定期的な点検等を行うことによって、通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な

取組を進めます。

(都教育庁、警視庁、都建設局)

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

(関東地方整備局)

(3) 市街地等の構造改善

ア 市街地再開発、土地区画整理事業の推進

木造建物が密集した既成市街地、都心部臨海部における低・未利用地において、市街地再開発事業、土地区画整理事業を進め、道路、公園などの都市基盤を一体的に整備することにより、地域の生活環境と交通環境を改善していきます。

(都都市整備局)

イ 区市町村等の施行する市街地再開発事業、土地区画整理事業の補助

地域の生活環境と交通環境を一体的に整備改善することを目的として、組合及び区市町村等が施行する市街地再開発事業や土地区画整理事業に対し、補助金を交付します。

(都都市整備局)

2 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路をはじめとする道路交通網の整備により、円滑で渋滞のない、歩行者も自転車も車も安全な道路環境を確保していくことは、交通安全対策面での重要な課題であり、首都東京の活力ある発展に欠かせません。

今後も都は、東京の抱える道路整備の課題を解決するため、「都市活力の強化」、「都市防災の強化」、「安全で快適な都市空間の創出」、「都市環境の向上」の4つの基本目標のもと、都市計画道路の整備を進めていきます。

また、地域の生活を支える道路の整備を進め、都民の安全安心の確保に努めます。

(都都市整備局、都建設局)

(1) 道路の整備

細街路に入り込む通過交通を排除し、歩行者及び自転車利用者の事故を減少させるため、

幹線道路の整備を進めます。

ア 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)

(今後の事業規模等)

実施機関	事業内容	事業規模	施行箇所等
関東地方整備局	(東京国道) 拡幅	2事業	国道14号両国拡幅 国道254号小日向地区
	(首都国道) 拡幅	2事業	国道6号新宿拡幅 国道14号小松川地区
	(相武国道) 拡幅	2事業	八王子拡幅 八王子～瑞穂間 拡幅
	国道整備	2事業	八王子南バイパス 日野バイパス
	(川崎国道) 国道整備	2事業	東京湾岸道路 (東京港トンネル) (多摩川トンネル) 保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)

イ 骨格幹線道路の整備

都市の骨格を形成する幹線道路の整備のため、4車線以上の道路と、区部外周部・多摩地域の2車線の都市計画道路を中心とした幹線道路を整備します。併せてバリアフリー化した幅広い歩道を整備し、歩行者及び自転車の一層の安全確保を進めます。

(都建設局)

実施機関	事業内容	平成28～29年度
都建設局	骨格幹線道路の整備	区部環状道路 93% 多摩南北道路 79% (29年度末)

ウ 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。

(都建設局)

エ 山間・島しょ地域の道路整備

地域の生活を支え、自然災害などの緊急時に対応できる安全な道路を確保する必要があるため、安全性と防災性の向上を図り、地域振興にも寄与する道路整備を推進します。

(都建設局)

オ 市町村が実施する道路整備事業の補助

国道や都道と一体となって道路網を形成し円滑な地域交通を確保するとともに、地域交流や安全で良好な生活環境の確保を図るため、市町村が実施する道路整備事業に対し補助金を交付します。

(都建設局)

(2) 交差点の改良

ア 主要交差点の立体交差化

幹線道路の交差点のうち、著しい交通渋滞箇所や交通事故多発箇所、また、これらのおそれのある箇所について、立体交差化が完了しました。

引き続き、南蒲田交差点周辺の電線共同溝、橋梁拡幅、側道部等の改良工事を実施します。

(関東地方整備局)

実施機関	事業内容
関東地方整備局	主要交差点の立体交差 1事業(国道15号南蒲田交差点)

イ 交差点の改良

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

また、環状交差点における交通方法に関する特例について、都民に対する周知を図る

とともに、環状交差点として改良すべき交差点について検討を行います。

(警視庁)

(3) 幹線道路の沿道環境の整備

「幹線道路の沿道の整備に関する法律」に基づき、沿道整備道路に指定された区間の住宅の防音工事の助成、緩衝建築物の建築費等の一部負担を引き続き実施します。

(関東地方整備局)

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、他の横断施設が近傍になく、スロープやエレベーターの設置空間を確保できるなど、構造基準を満たす箇所において、バリアフリー法などに基づき、整備に取り組んでいきます。

(関東地方整備局、都建設局)

(2) 防護柵の整備

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

(関東地方整備局、都建設局)

(3) 道路照明の整備

道路照明は、夜間における交通安全を確保するための重要な施設です。

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

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

(関東地方整備局、都建設局)

(4) 道路標識等の整備

ア わかりやすい案内標識等の整備

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

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、外国人旅行者を含めた全ての人が快適かつ安心して滞在できる都市の実現を目指して、道路標識の英語併記化や、

ピクトグラム、路線番号などを活用した整備を進めます。併せて、都においては、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。

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

(関東地方整備局、都建設局、都港湾局)

イ 規制標識等の整備

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

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

(警視庁)

(5) 信号機の整備・高度化

ア 歩行者感应制御式信号機の整備

高齢者や身体障害者等の歩行の安全を確保するため、歩行者用画像感知器を活用して、赤信号で横断を開始する歩行者に対して音声で警告を発する機能や、青信号の時間内に渡り切れないと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かった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)

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。

(警視庁)

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。

(警視庁)

エ 右折感应型信号機の整備

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

(警視庁)

(6) 交通管制システムの高度化

ア 交通管制システムの高度化

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

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

(警視庁)

イ プローブ情報*を活用した信号制御の最適化

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

* プローブ情報

車両の走行軌跡等の情報

(警視庁)

ウ 交通情報収集・提供機能の強化

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

また、収集した交通情報を渋滞情報や交通事故情報として、交通情報板や光ビーコンを通じてリアルタイムにドライバーへ提供することで、心にゆとりを持った運転や交通流の分散による渋滞緩和等を促進します。

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

* 光ビーコン

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

(警視庁)

エ ITSの活用推進

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

- ・ TSPS（信号情報活用運転支援システム）

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

- ・ PTPS（公共車両優先システム）

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

- ・ DSSS（安全運転支援システム）

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

(警視庁)

オ 交通公害低減システムの整備

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

(警視庁)

(7) その他の交通安全施設等の整備

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

(警視庁)

道路交通の安全と円滑化を図るため、交通管理者と調整のうえ見通しの悪い曲線道路等

の改良、中央帯の設置、登坂車線、区画線、道路反射鏡、視線誘導標、滑り止め舗装などの交通安全施設を整備します。

(都建設局)

(8) 危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進

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

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

(警視庁)

(9) 事故多発箇所などにおける交通安全施設の整備

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

ア 交差点改良などによる交通事故防止対策

「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、集中的な交通事故防止対策を行います。

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、都建設局、警視庁)

イ 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ます、とりわけ歩車分離式信号機や右直分離式信号機は重点的に整備していく予定です。

(警視庁)

ウ 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、交通事故防止等の必要な対策を行います。

(関東地方整備局、都建設局、警視庁)

(10) 駐車施設の整備・拡充

ア 二輪車の駐車対策

(ア) 区市町村、駐車場事業者等との協力など

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、区市町村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。

(警視庁)

(イ) 自動二輪車駐車場整備支援事業

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

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

(東京都道路整備保全公社)

(ウ) 自動二輪車駐車場整備支援事業

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

既設駐車場等の改造若しくは駐車場を新設する事業者に対して、設備設置等に要

する費用を助成します。

(東京都都市づくり公社)

イ 民間自動車駐車施設の整備促進等

「総合駐車対策マニュアル」(平成19年策定)等を活用し、各区市の駐車場整備計画の策定を支援するとともに、必要な民間自動車駐車施設の整備促進に努めていきます。

(都都市整備局)

ウ 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」(以下「指針」という。)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。

- ・ 駐車場の収容台数は指針で定める計算式により算出した台数を確保すること。
- ・ 駐輪台数は店舗の所在する区市町村が定める自転車駐車場附置義務条例・要綱等により駐輪場を確保すること。
- ・ 自動二輪車等の駐車需要が相当程度見込まれる店舗にあっては、原則として一定の区画を区分して自動二輪車の駐車場を確保するよう努めること。

(都産業労働局)

(11) 交通環境のバリアフリー化

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

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

* 交通安全特定事業

高齢者、障害者等が旅客施設や官公庁施設等の生活関連施設間を移動する際の利便性及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

(警視庁)

(12) 市町村等実施交通安全施設整備の補助

市町村が実施する歩道整備や道路照明の設置など、交通安全施設の整備を促進するため、補助金を交付します。

(都建設局)

4 高速道路における安全施設の整備等

(1) 高速道路等の整備等

東京外かく環状道路など、高速道路等の幹線道路の延伸やスマートインターチェンジ等の整備を、沿線環境などに十分配慮しながら進めます。また、道路構造物の長期保全に向けた大規模更新・大規模修繕に取り組んでまいります。

(東日本高速道路、中日本高速道路)

晴海線（晴海～豊洲間）の完成に向け、事業を進めます。

また、道路の高齢化に対して長期の安全・安心を確保するため、大規模更新・大規模修繕に取り組みます。

大規模更新では、長期の耐久性を確保し、維持管理が容易な構造に更新するとともに、更新に併せて走行安全性の向上を図ります。大規模修繕では、橋梁単位で全体的に補修を行うことにより、新たな損傷の発生・進行を抑制しつつ長期の耐久性を向上させます。

(首都高速道路)

(2) 高速道路等における安全施設の整備等

交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、道路の拡幅等の渋滞対策、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。

ア 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

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

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

(中日本高速道路、東日本高速道路、警視庁)

- ・ 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。
- ・ 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防止対策を推進します。

(首都高速道路、警視庁)

イ 安全で快適な交通環境づくり

過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅や付加車線の整備、インターチェンジの改良、事故や故障による停止車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進します。

(東日本高速道路、中日本高速道路)

渋滞・混雑量^{*1}を東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて半減し、概ね10年後には、さらに半減を目指す「首都高 快適走行ビジョン」に基づき、次のような各種施策を推進します。

中央環状線の道路ネットワーク効果をより有効に発揮させるため、中央環状線のボトルネック箇所の車線拡幅や中央環状線とのJCT機能が不足している箇所の連結路の追加、入口の増設などを行います。

従来からの施策に加え、エスコートライト^{*2}や可変チャネルリゼーション^{*3}等の新たな技術を活用した渋滞対策を推進します。

*1 渋滞・混雑量

40km/h以下の区間の長さ×継続時間（中央環状品川線開通前との比較）

*2 エスコートライト

上り勾配区間においてLEDライトを順次点灯させる速度低下対策

*3 可変チャネルリゼーション

合流部の車線数や優先／非優先のバランスを時間帯により変化させる交通制御手法

(首都高速道路)

ウ 高度情報技術を活用したシステムの構築

- ・ お客様の多様なニーズにこたえ、適切な道路交通情報などを提供する道路交通情報通信システム（VICS）及びETC2.0等、道路交通情報に関する整備及び拡充を図ります。
- ・ インターネット・モバイル等、広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報提供を行うサービスの向上等を推進します。

(東日本高速道路、中日本高速道路)

(3) 高速道路における標識等の整備

首都高速道路では、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、表示内容を改良します。

(首都高速道路)

5 交通規制の実施

(1) 交通実態に即した交通規制

ア 路線対策

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

(警視庁)

イ 生活道路

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

(警視庁)

ウ 高齢者対策

高齢歩行者や高齢運転者の立場から、道路標識をより見やすくするために、大型化や超高輝度化を図ります。また、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)

エ 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)

オ 二輪車対策

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

(警視庁)

(2) 先行交通対策

大規模な再開発や大型店舗の建設、道路、鉄道等の整備は、地域の交通流に大きな変化を及ぼす反面、交通基盤の整備改善を図る好機でもあることから、これらの開発計画を早

期に把握するとともに、交通管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう計画立案者や事業者等とあらかじめ調整を行う等、先行交通対策を推進します。

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

(警視庁)

6 自転車利用環境の総合的整備

(1) 自転車走行空間の整備

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

(警視庁)

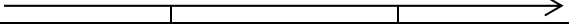
道路管理者や交通管理者をはじめとした関係者による協議会を必要に応じて設置するなどして、関係者の連携を促し、自転車利用環境の整備を推進します。

(都青少年・治安対策本部)

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手法により自転車走行空間の整備を進めます。

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

(都建設局、都港湾局、関東地方整備局)

実施機関	事業内容	28 年度	29 年度	30～32 年度
都建設局	優先整備区間	18km	18km	
	推奨ルート*	実施設計・整備 		

* 推奨ルートについては、都港湾局及び関東地方整備局も実施

(2) 自転車駐車場の整備

ア 国庫補助による整備促進

区市町村が実施する自転車駐車場整備で都市計画事業に該当しない場合に、交通安全施設等整備事業を活用して、国庫補助、都費補助等を交付することにより、自転車駐車

場の整備を促進します。

(都建設局)

イ 自転車等駐車場の用地確保の支援

自転車等駐車場の用地確保に関し、鉄道事業者、道路管理者等との連絡調整をするなど、区市町村に対する支援・協力を行っていきます。

(都青少年・治安対策本部)

(3) 自転車シェアリング*の普及促進

地球環境問題への対応や健康増進指向等から自転車利用に対するニーズが高まっています。コンパクトなまちづくりを支える主な交通手段として自転車シェアリングの導入を進める区市に対し、情報発信等による利用促進のための支援を行っていきます。

また、「自転車シェアリング」の普及に向けた取組にあわせ、自転車利用者だけでなくドライバーに対しても安全で快適な道路空間の確保に向け啓発活動を進めます。

(関東地方整備局)

「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。

区市が取り組む「自転車シェアリング」事業について、ステーション用地の確保（公開空地等の活用）や初期整備費等への財政的支援（区市町村補助制度）、情報発信等による利用促進などの支援を行うとともに、更なる利便性の向上を図るため、都心区から区境を越えた広域的な相互利用を展開し、周辺エリアへの拡大など更なる普及を図っていきます。

また、「自転車シェアリング」の普及に向けた取組とともに、自転車走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。

(都環境局)

* 「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（サイクルステーション）を設置し、利用者は好きな時に好きなステーション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。

7 渋滞対策の推進

(1) 新たなハイパースムーズ作戦

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

ア ITS等を活用した交通流円滑化

信号制御の高度化・最適化、交通の誘導による交通需要の分散化、PTPSの推進

イ 道路施設等の改善

交差点の改良、右左折レーンの延伸、区画線の変更

ウ 駐車場等の有効利用

既存駐車施設を有効活用した荷さばきスペースの確保、客待ちタクシー対策の推進

エ 渋滞対策の普及・啓発

広報媒体等を活用した普及啓発の実施

(都青少年・治安対策本部、警視庁、都都市整備局

都建設局、都環境局、都政策企画局、東京国道事務所)

(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。

(都建設局)

(3) 「第3次交差点すいすいプラン」の推進

多摩地域を中心に、道路幅員が狭い片側一車線の交差点において、右折待ち車両が支障となって発生している渋滞を緩和するため、交差点直近の比較的短い区間を取得し、右折車線等の設置を行います。併せて交差点付近の歩道も整備することで、歩行者の安全確保についても取り組んでいきます。(事業期間：平成36年度まで)

(都建設局)

(4) 臨海部の交通ネットワーク機能の強化

国際的な物流拠点が集中している臨海部の物流をより円滑にするため、国道357号（東京港トンネル、多摩川トンネル、その他の未整備区間）及び臨港道路南北線等、港湾地域

の道路整備の着実な推進を国等関係機関に要請していきます。

また、都市高速道路晴海線の事業化、第二東京湾岸道路の計画の具体化についても働きかけます。

(都港湾局、都都市整備局、都建設局)

(5) 荷さばきスペースの拡充

時間貸駐車場（コインパーキング）において、荷さばき可能とする取組を民間と連携して進めるなど、地区内での物流効率化や渋滞の解消を図ります。

(都都市整備局)

8 公共交通機関利用の促進

(1) 公共交通機関への転換対策の推進

ア バスロケーションシステムの整備

お客様の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。

(都交通局)

イ バスレーン対策

バスレーン対策の推進による路線バス等の定時運行の確保は、マイカー通勤者等の公共交通機関への利用転換を促進し、自動車交通総量の削減による交通渋滞の緩和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)

ウ だれにも乗り降りしやすいバス整備事業

民営バス事業者が整備するノンステップバスの購入経費の一部を補助することにより、高齢者や障害者をはじめ、だれにも乗り降りしやすいバスの計画的な整備を促進します。

(都都市整備局)

エ ノンステップバスの導入

都営バス更新車両の全てをだれもが乗り降りしやすいノンステップバスとし、平成24年度には全ての路線バス車両をノンステップバスにしました。

また、更新する車両の全てを、最新の排出ガス規制に適合したノンステップバスとし、窒素酸化物（NO_x）及び粒子状物質（PM）の削減に寄与します。*

* 最新の排出ガス規制が平成21年に開始されたことに伴い、平成22年度から平成26年度までに導入した車両は、全て低公害ノンステップバスとしました。

(都交通局)

(2) 乗換えの利便性の向上

複数の鉄道やバスなどが乗り入れるターミナル駅では、交通機関を乗り継ぐ際に、案内サインが途切れてわかりにくいこと、段差が有ることなどの課題があります。

このため、例えば新宿駅では交通事業者や施設管理者等から成る協議会を設置し、地元区とも連携し、案内サインの連続性確保や表示内容の統一、乗換えルートのバリアフリー化等を進めています。今後、同様の取組を他のターミナルにも拡大していきます。

(都都市整備局)

(3) パークアンドライドの普及促進

「パークアンドライド」とは、郊外の駐車場に車を止め、そこから電車等の公共交通機関に乗り換えることにより都心部への車の乗り入れを抑制するものです。

これを推進する施策の一つとして、立地等の一定の要件を満たす民間等駐車場を、「パークアンドライド駐車場」として東京都道路整備保全公社が運営する駐車場案内サイト「s-park」に登録することで、都民が容易にパークアンドライドを実行できる環境づくりを行います。

(都建設局)

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

(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・架替え、新設を行います。

(都建設局)

(2) 道路の緑化

ア 道路緑化の推進

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

また、道路利用状況、沿道状況等の変化を考慮した植栽整備を推進します。

(関東地方整備局)

イ 既設道路の緑化推進

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

(都建設局)

(3) 道路の使用及び占用の抑制

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

また、道路の無秩序な掘り返し工事等による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、都建設局、警視庁)

(4) 不法占用物件等の排除

歩行空間の確保、交通事故の防止及び都市景観の確保を図るため、地元自治体や警察署と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、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。

(警視庁、関東地方整備局、都建設局)

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

(都建設局)

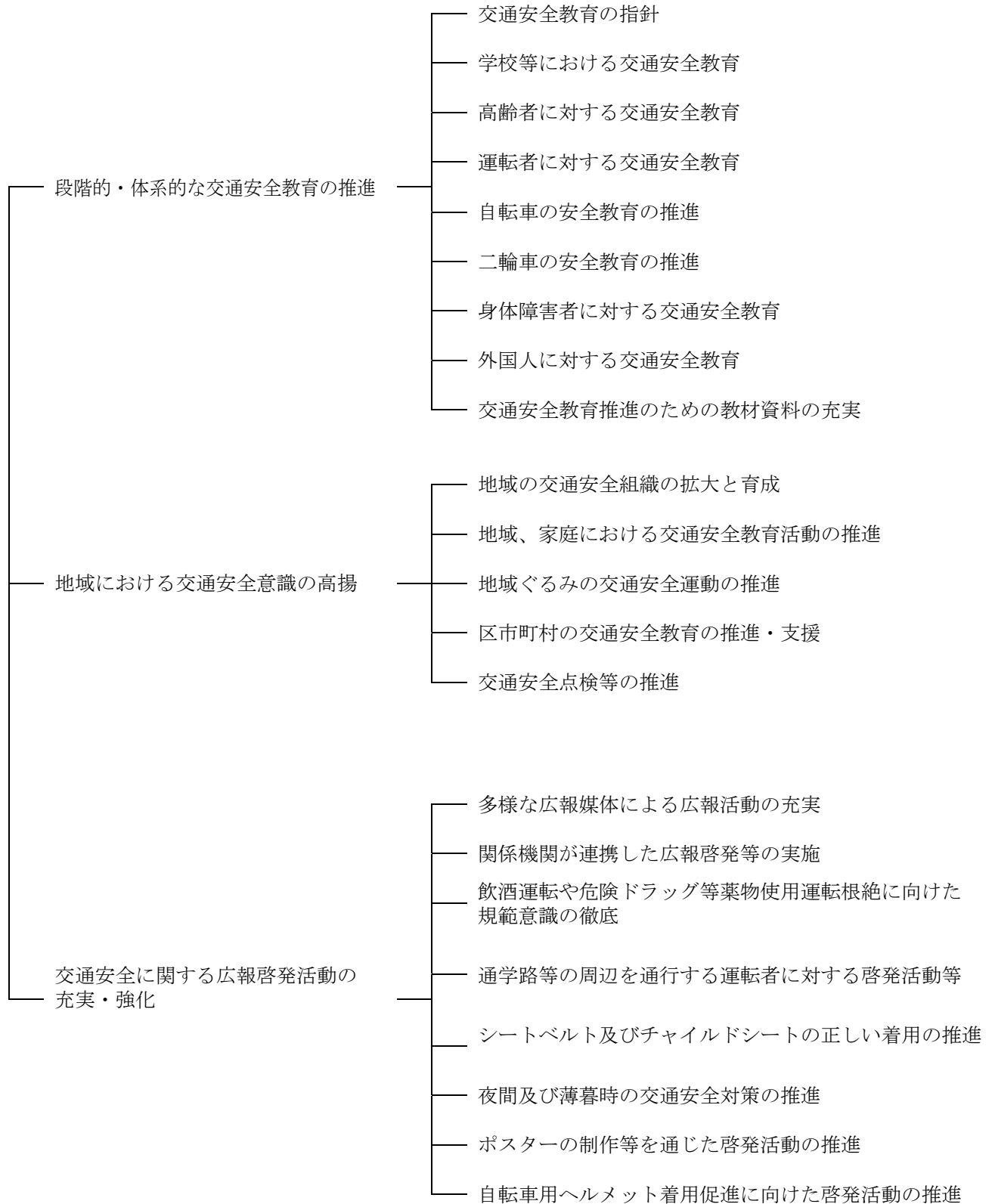
(5) 街区公園・近隣公園等の整備

市町村の施行する都市計画事業である公園整備に対して補助金を交付し、街区公園・近隣公園等の整備を促進します。

(都建設局)

第2章 交通安全意識の啓発

〔施策の体系〕



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、車両種別及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。

（警視庁）

(2) 学校等における交通安全教育

ア 「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す。都内全ての公立学校が年間を通じて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、都教育委員会では、都内公立学校における交通安全教育を推進するために、平成 21 年度から東京都独自の教師用指導資料「安全教育プログラム」を作成し、都内公立学校の全ての教員に配布しています。「安全教育プログラム」には、「必ず指導する基本的事項」を明示し、「安全教育の全体計画」「年間指導計画」を例示し、指導内容や指導方法、授業実践事例等を示すとともに、「安全教育プログラム」を普及・啓発するために「安全教育推進校」を指定して、交通安全教育を推進しています。

全校種とも、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。

（都教育庁）

イ 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。

（都教育庁、警視庁）

ウ 小学校における交通安全教育

小学校では、安全な道路の歩行と横断、自転車の安全利用と点検整備、交通ルー

ルの理解など安全に行動することができる判断力の育成を行うために、警察署と連携し、参加・体験型交通安全教室の充実を図っていきます。特に都青少年・治安対策本部と連携し、体験機器を活用した参加・体験型の交通安全教室を推奨します。

(都教育庁、警視庁)

エ 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、都青少年・治安対策本部と連携し、体験機器を活用した参加・体験型の交通安全教室を推奨します。

(都教育庁、警視庁)

オ 高等学校における交通安全教育

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

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

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

(都教育庁、警視庁)

カ 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、都青少年・治安対策本部と連携し、体験機器を活用した参加・体験型の交通安全教室を推奨します。

(都教育庁)

キ 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、薬物乱用・飲酒等防止の指導については、小学校（第5、6学年）体育、中学校・高等学校保健体育を中心に、学校教育全体を通じて指導に取り組んでいます。特に、高等学校では薬物乱用・飲酒等について、疾病との関連、社会への影響などについて総合的に指導します。

（都教育庁）

ク 指導者の育成と指導内容の充実

都内全公立学校（園）教職員を対象に警視庁の協力を得て交通安全を含む学校安全教室指導者講習会（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。

（都教育庁、警視庁）

ケ 高校生の交通事故防止対策連絡会議の開催

高校生の交通事故防止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。

（都青少年・治安対策本部、都教育庁、警視庁）

コ 学校に対する交通安全情報の提供

都内の小学校、中学校、高等学校、インターナショナルスクール、高等専門学校、特別支援学校に対して、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。

（都青少年・治安対策本部）

サ 参加・体験型交通安全教育等の充実

小学生等が自ら道路横断等の体験をする「歩行者シミュレータ」*¹の運用や、反射材効果を体験できる「くらピカBOX」*²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や反射材用品等の普及を図ります。

* 1 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」又は「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。

* 2 くらピカBOX

暗幕処理をした体験ツール内部の反射材に光をあて、体験者にスコープを覗かせる

ことにより、反射材の効果を視覚で確認できます。

(都青少年・治安対策本部)

警察署と協力して、幼稚園、小学校を対象に人形劇や視聴覚教材等を用い、交通ルールやマナーなどが幼児・児童に分かりやすく、心に残る交通安全教育を推進します。

また、新入学児童・保護者向け交通安全小冊子「よいこのこうつうあんぜん」を作成、配布し、通学時等における交通安全への習慣付けを図ります。

(東京都交通安全協会)

(3) 高齢者に対する交通安全教育

ア 老人クラブ、高齢者サークル等における交通安全教育

- ・ 老人クラブ、高齢者サークル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。
- ・ 老人クラブ等による自主的な交通安全活動を促進するため、交通安全教育指導者の育成を図るとともに、反射材直接貼付活動による交通安全の呼び掛けを積極的に推進し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

(警視庁)

イ 普及啓発活動の推進

関係団体等と連携し、春・秋の全国交通安全運動等、各種交通安全キャンペーンを実施するとともに、ポスターの掲示、リーフレットの配布、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。

(警視庁、都青少年・治安対策本部)

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」の運用や、反射材効果を体験できる「くらピカBOX」の活用など、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。

(都青少年・治安対策本部)

警察署と協力し、高齢者の交通事故防止を図るため、歩行者横断トレーナー、身

体機能の変化を体験する高齢者疑似体験セットや俊敏性測定器等を活用した「参加・体験・実践型」の交通安全教育を推進します。

また、高齢者・家族向け交通安全小冊子「安全毎日」を作成・配布し、交通事故発生が多い高齢者の歩行中、自転車乗用時における交通安全意識の普及啓発を行います。

(東京都交通安全協会)

エ 高齢者支援施策等の推進

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

また、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。

(警視庁、都青少年・治安対策本部)

オ バス車内転倒事故防止活動の推進

路線バスによる交通人身事故の3割以上を占め続けている車内転倒事故は、高齢化社会の進展に伴い、更なる増加が懸念されます。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。

(東京バス協会)

(4) 運転者に対する交通安全教育

ア 地域、職域

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

(警視庁)

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。

(警視庁)

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及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、運転免許の返納及び運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、高齢運転者及びその家族からの相談に適切に対応します。

(警視庁)

エ その他

あらゆる機会を通じて、「横断歩道における歩行者優先」等の交通ルールについて、再徹底を図るための交通安全教育を推進します。

(警視庁)

(5) 自転車の安全教育の推進

- ・ 自治体・学校等と連携し、小学生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。
- ・ 自治体等と協力し、自転車免許証の交付等、学習意欲を高める手法を用いた安全教室を推進します。
- ・ 子供はもとより、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、自治体と連携してスケアード・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、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及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及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。

(警視庁)

- ・ 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、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、各主体の取組が普及、定着するよう、講習会を開催します。

(都青少年・治安対策本部)

- ・ 警視庁と連携し、小学生を対象に「交通安全子供自転車東京大会」の開催を通じて、自転車の正しい乗り方と基本的な交通ルール・マナーを周知します。
- ・ 高齢者を対象とした「高齢者自転車実技教室」を開催します。
- ・ 警視庁と連携して、地域交通安全協会、地域事業者等のボランティアを対象とした「自転車安全教育指導員養成講習会」を開催して指導者を養成し、地域、事業所等における自転車安全利用の指導・啓発活動の促進を図ります。

(東京都交通安全協会)

(6) 二輪車の安全教育の推進

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

また、二輪車交通事故死者の主損傷部位は、頭部及び胸・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。

(警視庁)

(7) 身体障害者に対する交通安全教育

身体障害者の安全な通行方法等に関する交通安全教育を行います。

また、身体障害者の関係機関・団体等と相互に連携を図り、手話等による交通安全

教育を積極的に推進して、身体障害者の交通安全意識の高揚を図ります。

(警視庁)

(8) 外国人に対する交通安全教育

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

(警視庁)

日本の言葉や生活習慣に不慣れな外国人が交通事故の加害者又は被害者とならずに安全に過ごすことができるように、外国人向け交通安全教育教材を、インターネット等を通じて発信します。

また、日本語学校の留学生等に向けて出前型交通安全教室を行い、外国人の交通ルールの遵守及びマナーの向上を図ります。

(都青少年・治安対策本部)

(9) 交通安全教育推進のための教材資料の充実

ア 学校教育用資料の配布等

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

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

(都教育庁、警視庁)

イ 交通安全映像教材の貸出

交通安全啓発用のビデオ及びDVDを、区市町村、学校及び民間団体等に貸し出します。

(都青少年・治安対策本部)

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。

(警視庁)

ア 子供対策

- ・ 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、子供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。

(警視庁)

警視庁及び関係団体等と連携し、交通安全協会に所属する子供主体の交通ボランティア団体である「東京交通少年団BAGS（バッグス）」への入団を促進するとともに、表彰、活動内容の広報及び情報発信、指導員・リーダー団員に対する研修会などを実施し、交通安全活動、ボランティア活動等の充実拡大を進めます。

(東京都交通安全協会)

「ながら見守り連携事業」において、子供や高齢者等の安全安心対策を強化するため、地域に密着した事業者と協定を締結し、日常業務をしながら街中で子供や高齢者等を犯罪や交通事故から見守るネットワークの構築を進めます。

(都青少年・治安対策本部)

イ 若年層対策

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

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

(警視庁)

ウ 高齢者対策

- ・ 資器材等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育によって、高齢者が加

齢に伴う身体機能の変化を自覚し、安全な行動を取ることができるような指導に努めます。

- ・ 生活サイクルポイント（商業施設や公共施設・駅などの高齢者が生活する上で必ず巡回する地点や場所）における反射材の直接貼付活動及びそれに付随するワンプointアドバイスを推進して、一人でも多くの高齢者に対する啓発活動と反射材の普及を図ります。
- ・ 警察職員や高齢者交通指導員等のボランティアが、高齢者宅を訪問し、個別に交通安全教育を行うほか、交差点等における高齢歩行者の保護誘導活動や高齢の自転車利用者に対する指導啓発活動を推進します。

（警視庁）

「ながら見守り連携事業」において、子供や高齢者等の安全安心対策を強化するため、地域に密着した事業者と協定を締結し、日常業務をしながら街中で子供や高齢者等を犯罪や交通事故から見守るネットワークの構築を進めます。（前掲74頁「ア 子供対策」）

（都青少年・治安対策本部）

「高齢者等の地域見守り推進事業」（高齢社会対策区市町村包括補助事業）において、一人暮らし高齢者や高齢者のみ世帯が、住み慣れた地域で安心した生活を継続できるよう、地域の様々な主体が連携し、見守りネットワークの構築等を推進する区市町村独自の取組を支援します。

（都福祉保健局）

「認知症普及啓発事業」（高齢社会対策区市町村包括補助事業）では、地域において、認知症の人と家族を支えるために区市町村が行う、認知症の普及・啓発の取組を支援します。

（都福祉保健局）

エ 自転車利用者対策

- ・ 自転車関係組織の拡大と活動の促進を図り、区市町村との連携の下、自転車安全教室、子供自転車大会、自転車街頭点検整備、自転車安全利用指導啓発隊（B E E M S（ビームス））による活動等を通じて、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。
- ・ 交通ボランティア、地域住民及び自転車安全利用PRサポーターである交通少年団B A G S（バッグス）等と連携し、自転車のルール・マナーの向上や自転車

安全利用条例の周知に向けた広報啓発活動を推進します。

(警視庁、都青少年・治安対策本部)

- ・ 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、子供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用いた交通安全教室を区市町村や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・自転車販売店等においても開催します。
- ・ 東京都が実施するセミナーや自転車シミュレータ交通安全教室の受講者等に、自転車安全利用を推進するロゴマークをレイアウトした反射材シール付の「自転車安全利用宣言証」を交付し、社会全体で自転車安全利用に取り組む気運を高めていきます。
- ・ 自転車安全利用宣言証の協賛企業等と連携し、交通安全教室等の受講者に対する特典制度の普及啓発に努め、都民が自覚して自転車の安全利用のため行動する気運を醸成します。

自転車安全利用宣言証		自転車を安全に利用するために		
 ↑はがして反射材としてご活用ください	私は、ルール・マナーを守り 自転車の安全利用に努めます	①車道の右側通行禁止 ②飲酒運転・夜間の無灯火・放置等の禁止 ③交差点での信号遵守と一時停止・安全確認 などのルール・マナーを遵守します 東京都自転車安全利用条例では、ヘルメットの着用や保険への加入に努めるものとされています。	ロゴマークに込められた想い：タロアウト氏(キャラクターアーティスト) 自転車利用者が、思いやりの気持ちを持つことで、安全利用につながれば	
	年 月 日			
	氏名			
	上記宣言を認めます			
	東京都青少年・治安対策本部 電話 03-5388-3124			
	東京都 交通安全課	検索		

自転車安全利用宣言証（表）

（裏）



自転車安全利用協力企業用ステッカー

(都青少年・治安対策本部)

- ・ 警察署と協力し、街頭における「自転車ストップ作戦」や「自転車実技教室」等を通じて、傘差し運転や携帯電話使用の禁止、乗車用ヘルメットの着用等、自転車利用者の交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの周知を図ります。
- ・ 「自転車安全利用TOKYOキャンペーン」等を通じて、自転車の安全利用と自転車保険を普及促進します。
- ・ 東京都、警視庁と連携し、自転車安全利用PRサポーター（「東京交通少年団BAGS（バッグス）」）による自転車安全利用の普及啓発活動を推進します。

（東京都交通安全協会）

（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。

（警視庁）

地域交通安全協会及び各部会の活性化を図り、警察署、自治体、町会、事業所等と連携し、地域事情に対応した交通安全教育、交通安全活動の推進に努めます。

（東京都交通安全協会）

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。

（警視庁）

毎年1回、都内において、各地区母の会の役員、約250名に対し、「交通安全指導者講習会」を開催します。

警視庁から講師を招へいし、都内の交通情勢について講演を開催します。

「交通安全は家庭から」をスローガンに、各地区において母親の立場からの交通事故防止活動を積極的に推進します。

（東京母の会連合会）

全国交通安全運動（春・秋）の重点等、運動の取組について広く都民に周知するため、年2回、家庭用回覧チラシを作成し、町会等の協力を得て、各家庭に回覧し

ます。

(東京都交通安全協会)

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

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

全国交通安全運動では、広く都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、都民自身による道路交通環境の改善に向けた取組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及び交通違反の指導取締りの徹底
- ・ 広報啓発活動及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、管内実態に即した地域・職域ぐるみの交通安全運動を効果的に推進します。

(都青少年・治安対策本部、警視庁)

全国交通安全運動(春・秋)及びTOKYO交通安全キャンペーンにおいて、東京都、警視庁及び関係機関等と連携して重点に沿った各種キャンペーン等を実施し、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践等、交通安全思想の普及浸透に努めます。

(東京都交通安全協会)

毎年実施される「全国交通安全運動(春・秋)」や「TOKYO交通安全キャンペーン」時には、都内各地域において「交通安全キャンペーン」や「交通安全の集い」、「テント巡り」等に積極的に参加し、交通安全意識の啓発、高揚に努めます。

(東京母の会連合会)

春、秋の全国交通安全運動期間中の街頭活動において、「統一実施日」を定め、警察に協力を要請し、支部と本部とが一体となって都内交差点等で交通安全活動を実施します。

(東京都トラック協会)

イ 「東京都交通安全日」の実施

原則として毎月10日を「東京都交通安全日」に指定し、管内の交通実態に即した重点を定め、交通安全活動を実施します。

(都青少年・治安対策本部、警視庁)

ウ 「暴走族追放強化期間」の実施

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

（都青少年・治安対策本部、警視庁）

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

（東京母の会連合会）

エ 「交差点アイコンタクト運動」の推進

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

（警視庁、都青少年・治安対策本部）

(4) 区市町村の交通安全教育の推進・支援

ア 交通安全教育講習会の実施

区市町村の交通安全教育担当者、交通安全指導員等を対象とした講習会を実施し、地域における交通安全教育の充実と交通安全指導員等の活動を支援します。

（都青少年・治安対策本部）

イ 区市町村の交通安全対策事業への支援

区市町村が主体的に実施する交通安全教室や講習会において、東京都が資器材の提供や講師派遣等の出前型の交通安全プログラムを提供し、区市町村と連携を図りながら効果的に交通安全教育を行います。

（都青少年・治安対策本部）

ウ 地域における啓発活動との連携強化

高齢者に交通事故に対する注意喚起を行うため、事故実態や身体機能、認知機能の低下など留意すべき点を踏まえた分かりやすい交通安全啓発資料を作成し、高齢者福祉を所管する関係機関・団体等と連携して、高齢者に対するきめ細やかな交通安全教育を推進します。

（都青少年・治安対策本部）

(5) 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。

(警視庁、都建設局)

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

広く都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、インターネットをはじめ、視聴覚教材、看板、電光掲示板、ポスター、チラシ等の広報媒体、交通安全運動等のあらゆる機会を通じて、年齢層や事故状況に応じた、きめ細かく効果的な広報活動を推進します。

(警視庁、都青少年・治安対策本部)

交通安全のための機関紙やパンフレット、小冊子等の発行及びホームページ、啓発品の配布等による広報を通じて、各種交通安全キャンペーンや交通事故の発生状況、各交通安全協会が実施する交通安全行事・活動等の情報提供を行い、交通安全思想の普及浸透に努めます。

(東京都交通安全協会)

(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、都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、警視庁及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。

イ 共通の標語を用いた広報の実施

関係機関及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。

(都青少年・治安対策本部、警視庁)

(3) 飲酒運転や危険ドラッグ等薬物使用運転根絶に向けた規範意識の徹底

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

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

また、飲酒運転を根絶するため、関係機関、民間団体、企業等と連携した「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」をはじめ、「全国交通安全運動(春・秋)」、「TOKYO交通安全キャンペーン」などを通じて取組を推進し、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
(警視庁、都青少年・治安対策本部)

各種交通安全講習会や街頭キャンペーン等を通じて「飲酒運転の根絶」に向けた取組を継続して進めるとともに、警視庁、東京都、酒類提供飲食店等と連携し、「ハンドルキーパー運動」の浸透に努めます。

(東京都交通安全協会)

(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

「安全運転呼びかけ隊」や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供を交通事故から守るための広報啓発を推進します。

(警視庁)

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。

(東京都交通安全協会)

(5) シートベルト及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。

(東京都交通安全協会)

(6) 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進

薄暮時（日没の前後それぞれ1時間）や夜間における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。

(警視庁)

反射材の効果を体験できる「くらピカBOX」を活用し参加・体験型の交通安全教育を効果的に行い、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。

(都青少年・治安対策本部)

キャンペーン等を通じて視認性の高い反射材を取り入れた着衣等の普及促進を図るとともに、ニーズに即した反射材用品の開発・活用に努めます。

(東京都交通安全協会)

(7) ポスターの制作等を通じた啓発活動の推進

「交通安全ポスターコンクール」を開催し、ポスターの制作を通じて児童の交通安全意識を高めるとともに、知事賞作品等を交通安全運動ポスター等に活用し、子供の目線から交通事故防止を訴えていきます。

(都青少年・治安対策本部)

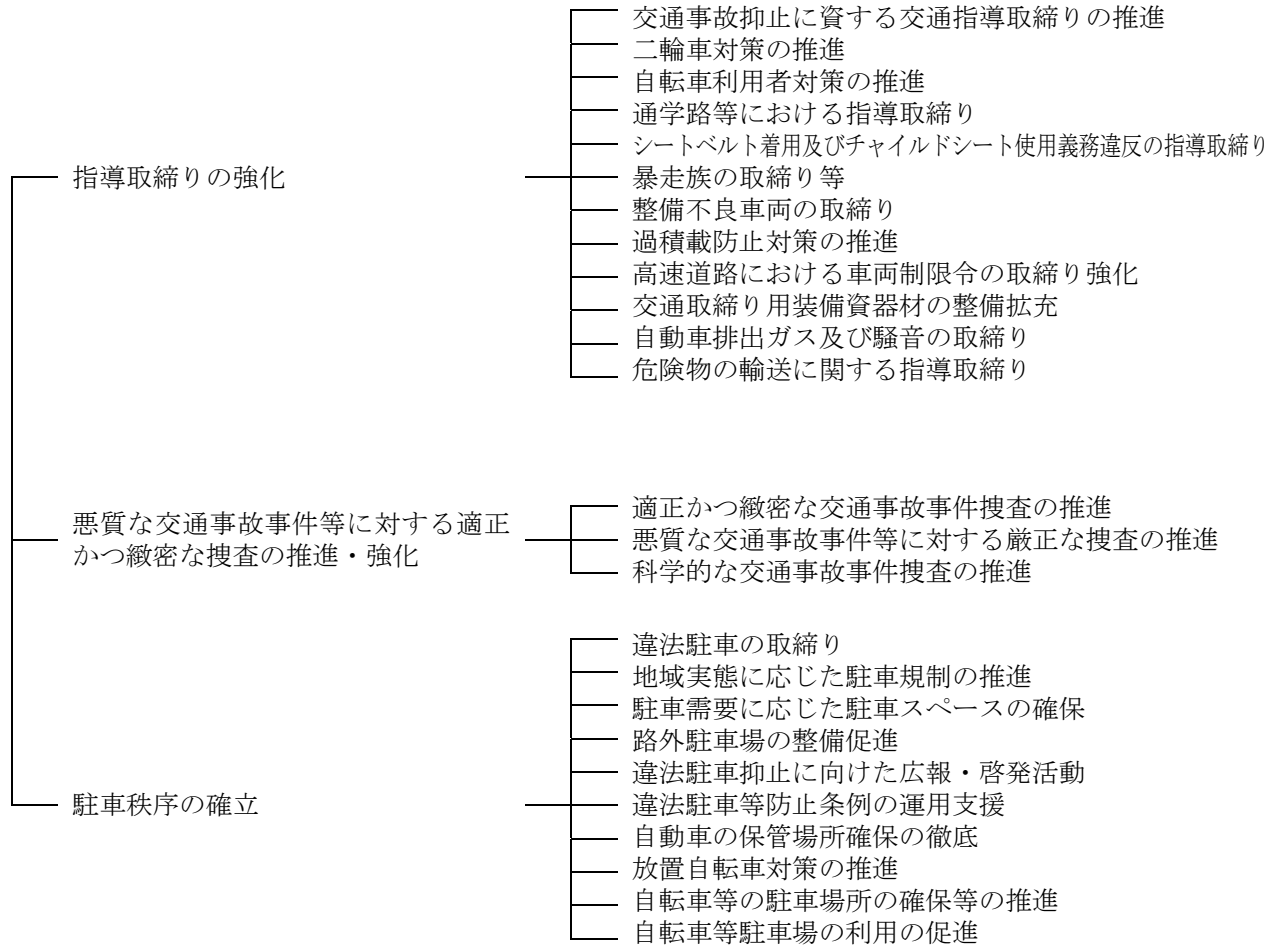
(8) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進

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。

(都青少年・治安対策本部)

第3章 道路交通秩序の維持

〔施策の体系〕



1 指導取締りの強化

(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態等の緻密な分析に基づき、飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害等の交差点違反等重大交通事故の直接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・帮助行為等の確実な立件に努めます。

(警視庁)

(2) 二輪車対策の推進

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

(警視庁)

(3) 自転車利用者対策の推進

自転車利用者による交通事故を防止するため、交通ルール・マナーを守らない走行に対しては、自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカードを活用した街頭指導を強化するとともに、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。

(警視庁)

警視庁等と連携し、「自転車安全利用指導員」による街頭における効果的な啓発・指導を行います。

(都青少年・治安対策本部)

(4) 通学路等における指導取締り

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

(警視庁)

(5) シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り

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

(警視庁)

(6) 暴走族の取締り等

- ・ 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。

(警視庁)

(7) 整備不良車両の取締り

ア 指導取締りの実施

整備不良車両や不正改造車の走行は、道路交通秩序を乱すとともに、排気ガスによる大気汚染、騒音等により環境悪化の要因ともなっています。また、保安基準に適合していない自動車による爆音走行や公道上的競走行為等、危険・迷惑な行為を防止するため、関係機関と連携し、指導取締りを実施していきます。

(警視庁)

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及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。

(関東運輸局)

(8) 過積載防止対策の推進

ア 過積載事犯取締り等

積載物重量制限違反については、交通公害（騒音、振動及び排気ガス）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)

- ・ 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。

(関東運輸局)

イ 高速道路における過積載防止対策の推進

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

(警視庁、中日本高速道路、東日本高速道路、首都高速道路)

ウ 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)

エ 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。

(関東運輸局)

オ 過積載防止対策庁内連絡会議

東京都では「過積載防止対策庁内連絡会議」を設置して、都の公共工事等から過積載運行を行う車輛を排除するための防止対策を定め、工事現場の巡回調査や現場総点検の実施などの防止対策に取り組みます。また、過積載の危険性・弊害や関連する法令・罰則等の周知及び啓発を行っていきます。

(都青少年・治安対策本部)

(9) 高速道路における車両制限令*の取締り強化

平成 26 年 5 月に国土交通省が、大型車両が及ぼす道路への劣化の影響を鑑み、悪質な違反者に対しては厳罰化し、大型車両の通行の適正化を進める方針（「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」）を示したことを踏まえて、現在の取組を更に強化して実施します。

＊ 車両制限令

道路法 47 条の規定により、道路の構造を保全し又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両についての制限をする政令として昭和 36 年 7 月に制定されたもので、車両重量の最高限度等を定めています。

ア 現場取締りの実施、指導又は措置命令

高速道路交通警察隊と高速道路会社とが緊密な連携を図り、取締りを実施します。さらに、複数料金所での同時取締りや並行する一般道の道路管理者等と連携した取締り等により、取締効果の向上に取り組みます。

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

特に、重大な違反者に対しては、その場で積荷の分割により総重量の軽減措置を命じる等、厳正に対応します。

イ 自動軸重計カメラによる警告の実施

料金所で実施している重量の自動計測・カメラ画像に基づく警告書の発行対象者を拡大し、重量違反者への取締りを強化します。

ウ 反復違反者・悪質違反者への是正指導

現場取締りにおいて措置命令を受けた反復違反者や、自動軸重計カメラによる警告を受けた反復違反者等を対象とした違反者講習会を実施し、繰り返し違反することのないよう指導します。

また、講習会欠席者や悪質違反者には個別訪問を実施し、是正が見られない反復

違反者や重量が基準の2倍以上の悪質違反者等に対しては警察への告発を実施するなど、厳正に対処します。

エ 事業者への周知

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

(警視庁、中日本高速道路、東日本高速道路、首都高速道路)

(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。

(警視庁)

(11) 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)

(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、事故の際に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。

(関東運輸局、東京消防庁、警視庁)

首都高速道路では、東京港トンネルや山手トンネルなど一部の水底トンネル、長大トンネルにおいて、道路法の規定に基づき、危険物を積載する車両の通行が禁止又は制限されています。関係機関と連携して、キャンペーンや現場取締りを行い、啓発活動や指導取締りを実施します。

(首都高速道路)

2 悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化

(1) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進

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

(警視庁)

(2) 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進

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

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

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

(警視庁)

(3) 科学的な交通事故事件捜査の推進

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

(警視庁)

3 駐車秩序の確立

(1) 違法駐車取締り

ア 使用者責任の追及等

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

(警視庁)

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。

(警視庁)

(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進

荷さばき車両に配慮した駐車規制の見直しについては、適正な駐車秩序の確保の観点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)

(3) 駐車需要に応じた駐車スペースの確保

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

(警視庁)

(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、関係機関等に働き掛けを行います。

(警視庁)

(5) 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)

(6) 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)

(7) 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)

(8) 放置自転車対策の推進

ア 放置自転車対策の推進

必要に応じて区市町村、道路管理者、交通管理者、鉄道事業者、地元商工会等の関係者による協議会を設置するなどして、関係者による取組を促し、放置自転車対策を推進します。

また、放置自転車対策に関する情報提供や連絡調整を効果的に実施することで、区市町村等の放置自転車対策を支援していきます。

(都青少年・治安対策本部、関東地方整備局)

イ 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの推進

区市町村、鉄道事業者及び関係機関・団体との幅広い連携の下、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を広域的に実施するなど、自転車利用者に対して自転車の放置防止と自転車駐車場利用促進の啓発活動を行い、自転車の駐車秩序の確立を図ります。

(都青少年・治安対策本部、警視庁)

ウ 放置自転車対策基礎資料の作成

放置自転車対策の基礎資料を作成し、規制、撤去、処分や自転車等駐車場の整備の現況等について、都民、区市町村、関係団体等に情報提供します。

(都青少年・治安対策本部)

(9) 自転車等の駐車場所の確保等の推進

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、顧客等による自転車の駐車需要を生じさせている事業者や自転車通勤を認めている事業者による自転車等の駐車場所の確保等の取組を推進します。

(都青少年・治安対策本部)

(10) 自転車等駐車場の利用の促進

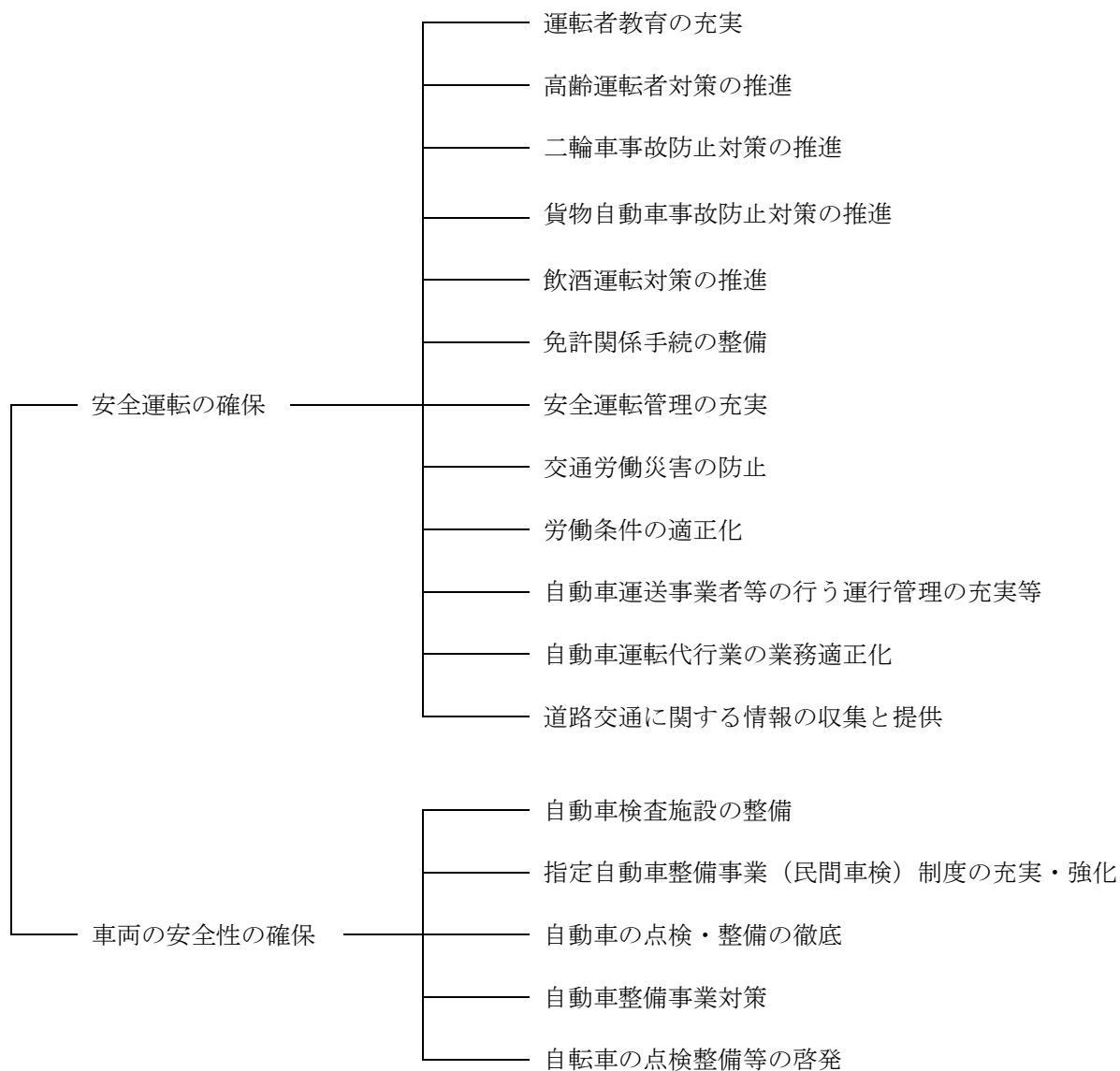
都内の自転車駐車場の情報を、インターネット等で地図情報を提供している事業者提供し、インターネット等の地図を通じて、自転車利用者に自転車等駐車場の

情報を提供することにより、自転車駐車場の利用を促進します。

(都青少年・治安対策本部)

第4章 安全運転と車両の安全性確保

〔施策の体系〕



1 安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実

ア 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。

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)

イ 更新時講習の充実

交通事故の減少を図るため、運転免許証の更新の際に受講する更新時講習（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)

ウ 違反者に対する運転者教育の充実

- ・ 運転免許の取消処分を受けた者が受講する取消処分者講習では、講義、運転適性検査、実車による運転指導、運転シミュレーター操作による指導、体験談によるグループ討議、カウンセリング等により、受講者の特性を踏まえた効果的な運転教育を行います。
- ・ 運転免許の停止処分を受けた者が受講する停止処分者講習では、運転適性検査、実車による運転指導、運転シミュレーター操作による指導により、安全運転に向けた運転者教育を実施します。
- ・ 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。
- ・ 運転免許取消後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)

エ 交通短期保護観察処分者に対する交通安全教育

交通短期保護観察*処分に付された少年に対し、講習会時に命の大切さや社会的責任に関する内容を中心とした交通安全教育を実施します。

* 交通短期保護観察

自動車運転死傷処罰法違反や重大な道路交通法違反等で保護観察処分に付された少年のうち、家庭裁判所から保護観察の期間は短期が相当であるという処分勧告があった者に対し、交通違反の再発を防止し、交通法規に対する理解を深めさせ、安全運転に関する知識の向上と安全運転態度の形成を図るために実施されている制度

(都青少年・治安対策本部)

オ 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)

カ 運転免許申請時・運転免許証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都民に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)

(2) 高齢運転者対策の推進

ア 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。

(警視庁)

イ 高齢者講習の充実

- ・ 70歳以上の運転免許更新者に対して、受講が義務付けられている高齢者講習で

は、安全運転に関するDVDの視聴覚教養、運転適性検査、実車による運転指導等を実施し、加齢に伴って生じる身体機能の低下が、運転に影響を及ぼすことを理解させる講習を行います。

- ・ 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。
- ・ 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）
- ・ 道路交通法の一部改正（平成27年6月から2年以内に施行予定）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。
- ・ 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る予定です。

（警視庁）

ウ 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27年6月から2年以内に施行予定）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。

- ・ 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。
- ・ 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の高齢者講習（個別指導を含む。）を受けてもらうこととします。
- ・ 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、又は医師の診断を受けることを要することとします。

（警視庁）

(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及び胸部プロテクターの着用促進を図ります。

(警視庁)

二輪車の交通事故を防止するため、警視庁、二輪車関係団体と連携し、二輪運転者の安全運転意識の高揚と安全運転技能向上のための「二輪車安全運転東京大会」や各種二輪車実技講習会を開催するとともに、二輪車安全運転指導員の養成及び研修会を実施します。

(東京都交通安全協会)

イ セーフティライダー・コンテストの実施

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

(警視庁)

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。

(警視庁)



二輪車安全運転推奨シール

エ 二輪車交通事故防止ネットワークの構築

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

(警視庁)

(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)

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。

(警視庁)

(5) 飲酒運転対策の推進

ア 飲酒運転前歴者に対する再犯防止教育

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。

(警視庁)

イ アルコール依存症者等への支援（精神保健福祉センターにおける相談の実施）

精神保健福祉センターでは、アルコール関連問題等に係る精神保健福祉相談やアルコール依存症者とその家族に対する特定相談を実施しています。

(都福祉保健局)

(6) 免許関係手続の整備

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

ア 安全運転管理者及び副安全運転管理者

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

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

（警視庁）

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。

（警視庁）

(8) 交通労働災害の防止

ア 交通労働災害防止ガイドライン等の周知促進

事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立、適正な労働時間等の管理及び走行管理の実施、教育等の実施、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主・元請事業者による配慮、健康管理等を内容とする「交通労働災害防止のためのガイドライン」を周知するとともに、これを確実に実施させることにより、交通労働災害防止の徹底を図るほか、労働安全衛生マネジメントシステム、特にリスクアセスメントの導入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）

イ 関係団体が実施する交通労働災害防止活動の指導援助

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

（東京労働局）

ウ 安全でゆとりのある運転を目指す運動の展開

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

(東京労働局)

(9) 労働条件の適正化

ア 労働条件に関する監督・指導

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

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

(東京労働局)

イ 自動車運転者の労働時間等の改善対策

自動車運転者の労働条件を改善するためには、関係業界及び各事業場において改善意欲の醸成を図ることが肝要なことから、自動車運転者時間管理等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。

(東京労働局)

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」及び「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法」（昭和 42 年法律第 131 号）に基づく通報制度を活用します。

また、自動車運転者の過労運転事案に係る警察機関からの通報等により、各関係

行政機関との連携の強化を図ります。

(東京労働局、関東運輸局、警視庁)

(10) 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。

(関東運輸局)

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。
- ・ 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)

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。

(関東運輸局、警視庁)

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。

(関東運輸局)

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号及び平成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。

(関東運輸局)

同指針に基づき、会員事業所所属の初任運転者等の指導監督を推進します。

また、会員事業所所属の運転者の適性診断の受診を促進します。

(東京ハイヤー・タクシー協会、東京バス協会、東京都トラック協会)

カ 運行管理の高度化及び先進安全自動車（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。

(関東運輸局)

会員事業者に対して、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）のほか、バックアイカメラやアルコールインターロックなど安全に資する装置の導入を促進します。

(東京都トラック協会)

会員事業者に対して、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）のほか、衝突被害軽減装置など安全に資する装置の導入を促進します。

(東京バス協会)

会員事業者に対して、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) など安全に資する装置の導入を促進します。

(東京ハイヤー・タクシー協会)

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。

(都環境局)

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。

(関東運輸局)

会員事業者に対し、エコドライブの普及を図ります。

(東京ハイヤー・タクシー協会、東京バス協会)

継続的なエコドライブ活動を実践するため、安全と環境に優しい「グリーン・エコプロジェクト事業*」を推進します。

* グリーン・エコプロジェクト事業

車両1台ごとの1箇月間の走行距離と給油量をシートにより把握し、燃費データベースを構築し、データベース化された燃費データをドライバー教育に活用し、継続的なエコドライブ活動を支援します。

なお、東京都トラック協会では、グリーン・エコプロジェクト事務局を設置して支援しています。

(東京都トラック協会)

ク 「事業用自動車総合安全プラン 2009」に基づく対策の実施

「事業用自動車総合安全プラン 2009」に基づき、関東運輸局管内の事故件数及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。

(関東運輸局、東京ハイヤー・タクシー協会、

東京バス協会、東京都トラック協会)

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、地方公共団体及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。

（関東運輸局）

コ 貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）の推進

トラック運送事業者の安全対策等について、その取組を評価し、一定の基準をクリアした事業所を「安全性優良事業所」として認定する「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（Gマーク制度）の認定拡大に向け、説明会、相談会の増回及び荷主、利用者への周知活動を積極的に展開します。

（東京都トラック協会）

サ 乗務員に対する事故防止啓蒙活動の推進

乗務員の事故防止意識の高揚を図るため、「タクシー事故ゼロの日」や「二輪車・自転車安全日」、「交通死亡事故ゼロ運動」、深夜帯等の路上寝込み者等発見時の通報及び保護活動、早めのライト点灯、こまめなライト上向き走行、シートベルトの正しい着用、降積雪時におけるスリップ事故防止対策、全国交通安全運動、輸送等の安全総点検、T O K Y O交通安全キャンペーン等を推進します。

（東京ハイヤー・タクシー協会）

シ 貸切バス等の乗客に対するシートベルトの確実な着用の徹底

貸切バス等、乗客のシートベルト着用が義務付けられているバスにあっては、運転者やバスガイド等の乗員による着用呼び掛けアナウンスや車載テレビによる着用広報、座席シート背面への着用を呼び掛けるシール貼付、チラシの配布等の他、乗員がバスの出発前にお客様のシートベルト着用状況を点検するなどして確実な着用の徹底に努めます。

（東京バス協会）

ス 貸切バス安全性評価認定の取得の促進

公益社団法人日本バス協会は平成 23 年から、利用者や旅行業者が貸切バスを選定する際の判断材料となるように、事業者の安全の確保に向けた取組等を評価し、三つ星から一つ星の三段階で認定マークを交付する安全性評価認定を実施しています。東京バス協会では、会員事業者が同認定を取得する場合に助言するなど、積

極的に支援します。

(東京バス協会)

セ 貸切バス安全性向上コンサルティング事業の推進

東京バス協会では、独自の取組として「貸切バス安全性向上コンサルティング」事業を平成25年度に創設しました。

この事業は、行政の行う事業監査に準じて、業務、運行管理、車両管理、運輸安全マネジメントの項目が適切に運営されているかを確認し、不適切な事項があれば改善等の指導を行うことで法令遵守意識を高め、事業運営の健全化と輸送の安全確保、事故防止等を推進します。

(東京バス協会)

(11) 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。

(警視庁、都青少年・治安対策本部)

(12) 道路交通に関する情報の収集と提供

ア 高度道路交通システム（ITS）の推進

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

(関東総合通信局)

イ 高速道路情報の提供

巡回中のパトロール車からの無線通報、お客様からの非常電話や道路緊急ダイヤル（#9910）、CCTV監視カメラや車両感知機等の各種機器等により情報を収集し、道路交通に関する情報を可変情報板、ハイウェイラジオ、ハイウェイテレホン、ハイウェイ情報ターミナル、VICS等により迅速かつ的確に提供します。

(中日本高速道路、東日本高速道路)

ウ 首都高速道路情報の提供

(ア) 利用者ニーズに対応した道路交通情報の提供

首都高速道路の利用者を対象としたニーズ調査を踏まえ、経路選択情報や所要時間情報などの道路交通情報提供を充実します。

(イ) 新しいネットワークを考慮した道路交通情報の提供

平成 27 年中央環状線全線開通により、2つの環状線を核とするネットワークが形成され、複数の経路選択が可能となったことから、わかり易い経路選択情報の提供を進めます。

(ウ) 情報提供装置の高度化

上記(ア)、(イ)の施策を進めるため、今後は既存の情報提供装置の高度化・効率化を進めるとともに、国の動向等を踏まえ高度道路交通システム（ITS）を活用した新たな情報提供の検討を進めます。

（首都高速道路）

エ 気象情報等の充実

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

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

（東京管区気象台）

2 車両の安全性の確保

(1) 自動車検査施設の整備

自動車検査独立行政法人は、自動車の安全確保と環境保全のため、厳正かつ公正・中立に保安基準適合性の審査業務に当たることとし、不当要求防止対策の充実、新基準に対応した審査方法等の整備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

ア 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)

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。

(関東運輸局)

(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。

(関東運輸局)

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。

(関東運輸局)

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及び年末年始の輸送等に関する安全総点検期間中に、関係機関と連携して街頭検査を集中的に実施します。
- ・ 自動車運送事業者に対して、点検・整備の充実を図るため、監査等を通じて指

導を行います。

- ・ 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

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及び資質の向上を図るため、整備主任者研修において、実習を含めた技術研修を引き続き実施します。
- ・ 自動車整備士養成施設の教育内容の充実について指導するとともに、自動車整備士技能検定試験を通じて、新技術に対応する自動車整備士の育成に努めます。

(関東運輸局)

イ 自動車分解整備事業の適正化及び指導

- ・ 近年の自動車技術の高度化、自動車ユーザーニーズの多様化、労働力不足等に的確に対応するため、事業の適正化及び近代化を推進します。
- ・ 自動車分解整備事業における関係法令の遵守と点検・整備の適正な実施の徹底のため、自動車整備事業の関係団体の組織活動を充実させるとともに、自動車分解整備事業者に対して、随時立入検査を実施するなどして指導監督を強化します。

(関東運輸局)

(5) 自転車の点検整備等の啓発

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を活用します。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努めます。

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

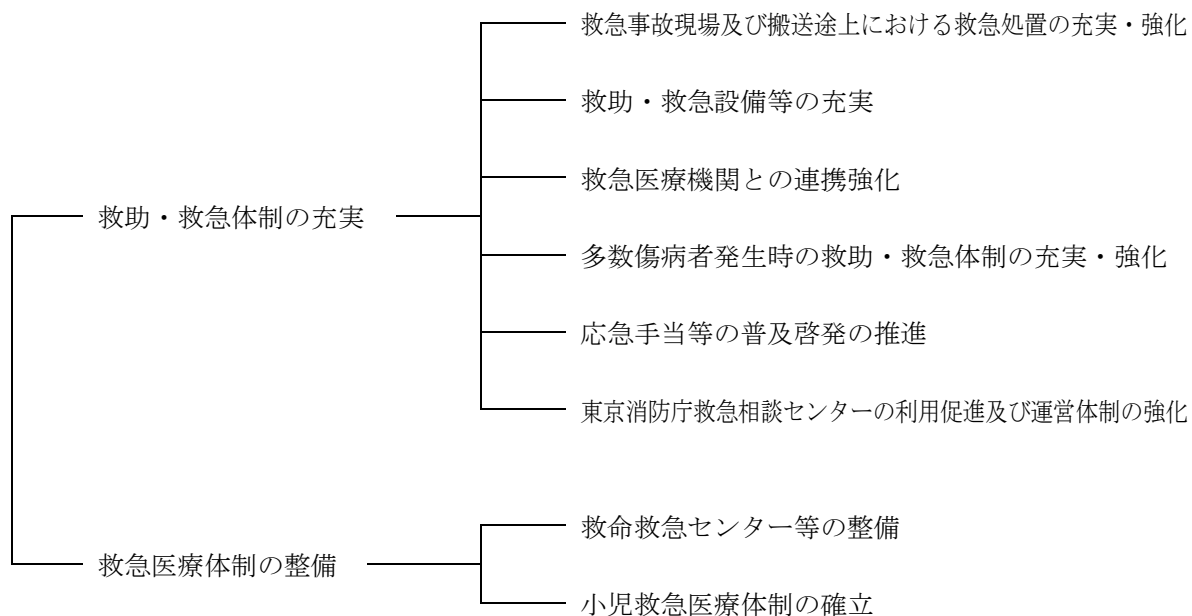
(関東経済産業局)

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。

(都青少年・治安対策本部、警視庁)

第5章 救助・救急体制の整備

〔施策の体系〕



1 救助・救急体制の充実

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

*1 バイスタンダー

その場に居合わせた人

*2 AED

Automated External Defibrillator の略

(1) 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実・強化

ア 交通救助・救護体制の充実・強化

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

（東京消防庁）

イ 高度処置救急体制の充実

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

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

（東京消防庁）

ウ 航空救急活動体制の充実

救急救命士有資格者による救急ヘリコプターや協力医療機関の医師を搭乗させる運航により、島しょ・山間部などにおける交通事故の負傷者に対して、早期に救急処置を実施し、医療機関への迅速な搬送を行っていきます。

（東京消防庁）

エ 高速道路等における救助・救急体制の充実

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

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

(東京消防庁、中日本高速道路、東日本高速道路)

(2) 救助・救急設備等の充実

ア 救急車の増強整備等

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

* 非常用救急車

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

(東京消防庁)

イ 救急出場に係るシステムの充実

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

緊急車両を優先的に走行させるための信号制御等を行う現場急行支援システム（FAST*¹）を第一線の救急車全車に設置し、救急搬送時間の短縮を目指します。

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

* 1 FAST

Fast Emergency Vehicle Preemption Systems の略

* 2 HELP

Help system for Emergency Life saving and Public safety の略

(東京消防庁)

(3) 救急医療機関との連携強化

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

(東京消防庁)

(4) 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化

ア 資器材の整備

大規模な交通事故等多数の負傷者が発生した場合に、迅速かつ効果的に救助・救

急活動を行うため、必要な資器材を整備します。

(東京消防庁)

イ 消防救助機動部隊の充実

救助用重機などの特殊な装備等を備えた消防救助機動部隊の充実を図ります。

(東京消防庁)

ウ 民間患者等搬送事業者との連携

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

(東京消防庁)

エ 東京DMA Tと連携した救助・救急体制の強化

東京DMA T*と連携した負傷者に対する救助・救急体制を充実させます。

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

* 東京DMA T (Disaster Medical Assistance Team)

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

(都福祉保健局、東京消防庁)

(5) 応急手当等の普及啓発の推進

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

ア 都民に対する応急手当の普及啓発

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

(東京消防庁)

イ 運転者に対する応急救護処置に関する知識の普及

運転免許取得時に受講する応急救護処置講習において、運転者が交通事故現場に

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)

(6) 東京消防庁救急相談センターの利用促進及び運営体制の強化

真に救急車を必要とする都民に対して、適切かつ効果的に救急隊が対応できる体制を構築するため、都民の相談に応じて緊急受診に関する医学的な助言や医療機関案内等を行う「東京消防庁救急相談センター」の利用を促進します。

(東京消防庁)

2 救急医療体制の整備

(1) 救命救急センター等の整備

生命危機を伴う重篤な救急患者に対応するため、現在、救命救急センターを二次保健医療圏に1箇所以上(26施設)設置しています。引き続き、重篤患者の傾向や地域特性を勘案し、質の向上に努めます。

また、入院治療を必要とする救急患者のため、365日24時間対応が可能な東京都指定二次救急医療機関を確保します。

さらに、平成21年8月に開始した「救急医療の東京ルール」に基づき、救急患者の搬送体制の強化を図ります。

(都福祉保健局)

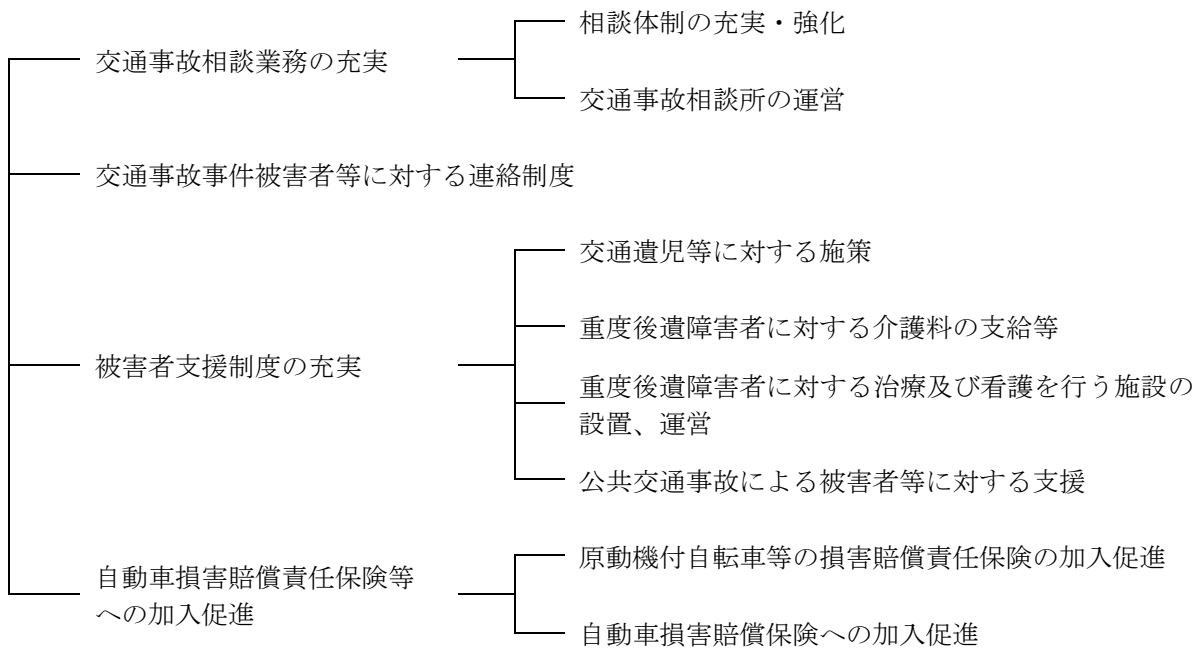
(2) 小児救急医療体制の確立

365日24時間小児科医が診察する東京都指定二次救急医療機関を引き続き確保するとともに、重篤な小児救急患者に迅速な対応ができるよう、「こども救命センター」を中核に小児三次救急医療体制を引き続き確保します。

(都福祉保健局)

第6章 被害者の支援

〔施策の体系〕



1 交通事故相談業務の充実

(1) 相談体制の充実・強化

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

(警視庁)

交通事故に関連する様々な相談に応じるため、都庁内に常設の東京都交通事故相談所を設け、専門相談員が弁護士の助言を受け相談を行います。これらの相談効果をより高めるため、事案解決までの一貫した継続指導体制をとるとともに、国や都が実施する事例研究会等を通じて相談員の資質の向上を図ります。

また、区や市の相談員に対する研修会を実施するなど、相互に連携しながら、相談体制と相談機能の充実強化を図ります。

(都生活文化局)

(2) 交通事故相談所の運営

都内7箇所に交通事故相談所を設置運営し、専門の相談員及び非常勤の弁護士を配置して、交通事故被害者等からの交通事故相談に的確に対応します。また、研修会等の開催や関係機関との連携により相談体制等の充実・強化を図ります。

(東京都交通安全協会)

2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度

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

(警視庁)

3 被害者支援制度の充実

(1) 交通遺児等に対する施策

ア 交通遺児等育成資金の貸付等

自動車事故により死亡又は重度の後遺障害が残った者の交通遺児等を対象に、中学卒業までの育成資金の無利子貸付けを行います。交通遺児等家庭相談員による家庭相談を行うとともに、交通遺児等貸付けを利用している遺児等とその家族を会員として設置している「自動車事故対策機構交通遺児友の会」で実施している「集い」、「交流会」、「絵

画コンテスト等」の活動により、精神的な支援を行い、交通遺児等の健全な育成を図ります。

(自動車事故対策機構)

イ 育英資金貸付事業に対する補助

都内に居住し、高等学校、専修学校の高等課程又は高等専門学校（ただし、高等専門学校は都内の学校に限る。）に在学する交通遺児（父母等が交通事故により死亡し、又は重度の後遺障害を受け、経済的事由により修学困難な者）に、修学上必要な学資金の一部を貸し付ける事業を行っている公益財団法人東京都私学財団に対して、その事業に必要な経費を補助し、修学意欲のある者の教育を受ける機会の拡充を図ります。

（貸付単価：国公立一人につき月額 35,000 円、私立一人につき月額 40,000 円）

(都生活文化局)

ウ 児童育成手当の支給

児童育成手当支給制度の実現を図ることにより、児童の福祉の増進に資することを目的とします。各区市町村が条例を制定し実施します。

なお、市町村につきましては、東京都が経費を負担します。

<手当の種類・支給要件>

手当は、次のいずれかに該当する者（支給要件児童）の保護者に支給します。

(ア) 育成手当

次のいずれかの状態にある 18 歳に達する日の属する年度の末日以前の児童

- a 父又は母が死亡若しくは重度障害の状態
- b 父母が婚姻（事実婚も含む。）を解消
- c 上記と同様の状態にある。

(イ) 障害手当

20 歳未満の者で、各区市町村が条例で定める程度の障害を有する者

(都福祉保健局)

(2) 重度後遺障害者に対する介護料の支給等

独立行政法人自動車事故対策機構等の事業として、自動車事故により脳、脊髄又は胸腹部臓器に損傷を生じ、重度の後遺障害をもつため、常時又は随時の介護を必要とする被害者に対して、介護料を支給します。

また、介護料の受給者に対し在宅訪問することにより、相談や情報提供を行い、精神的な支援を図ります。

(自動車事故対策機構)

(3) 重度後遺障害者に対する治療及び看護を行う施設の設置、運営

自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者の治療・常時介護が必要な方のために、療護施設を設置・運営します。

療護センターでは、一般の病院では対応が困難な自動車事故による重度後遺障害者の方々の社会復帰を目指し、専門的な治療・看護を行っています。

また、平成28年4月より療護施設機能の一部を委託する病床が患者受入れを開始します。

<療護センター>

施設	病床数	所在地	電話番号
千葉療護センター	80 床	千葉県千葉市美浜区 磯辺 3-30-1	043-277-0061

<委託病床>

施設（委託先）	療護機能 委託病床数	所在地	電話番号
湘南東部総合病院	12 床 (当初6床)	神奈川県茅ヶ崎市 西久保 500	0467-5-83-9111

(自動車事故対策機構)

(4) 公共交通事故による被害者等に対する支援

ア 平時における取組

(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。

(関東運輸局)

(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。

(関東運輸局)

イ 事故発生時の取組

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、地方公共団体及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。

(関東運輸局)

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国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。

(関東運輸局)

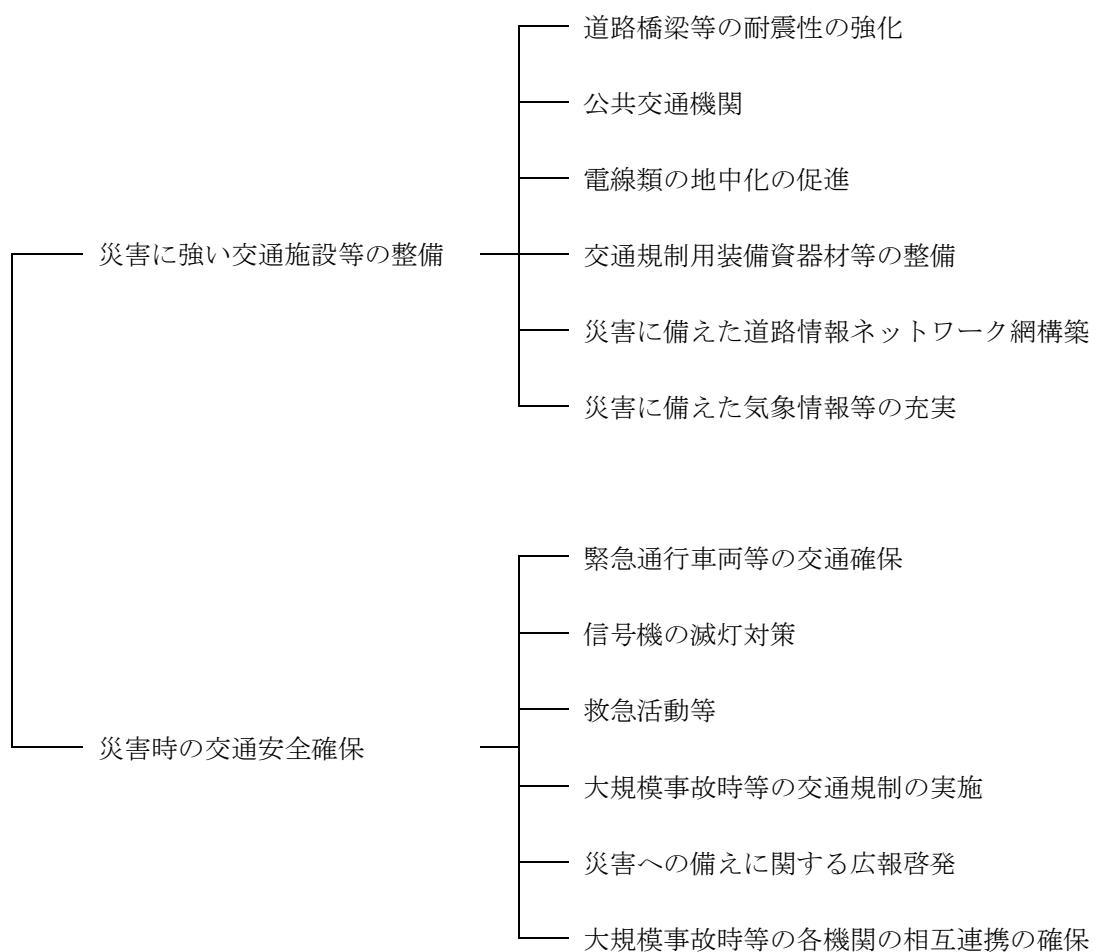
(2) 自転車損害賠償保険への加入促進

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

(都青少年・治安対策本部)

第7章 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保

〔施策の体系〕



1 災害に強い交通施設等の整備

(1) 道路橋梁等の耐震性の強化

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

このため、国土交通省が定める「橋、高架の道路等の技術基準」に基づき、橋梁の耐震性向上対策（橋脚の耐震補強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）

(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 情報伝達訓練及び防災訓練の実施

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、情報伝達訓練及び防災訓練を実施していきます。

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

イ 緊急時の連絡体制

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

ウ 避難誘導マニュアルの整備

地震等の災害発生時に、お客様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。

（都交通局）

(3) 電線類の地中化の促進

ア 共同溝の建設

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

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

（関東地方整備局）

イ 無電柱化

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

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

* センター・コア・エリア

おおむね首都高速中央環状線の内側のエリア

（関東地方整備局、都建設局、都港湾局）

区市町村道の無電柱化に対する支援として、これまでのセンター・コア・エリアや主要駅等への財政支援に加え、平成27年度より『防災に寄与する路線』についても新たに支援対象とし、面的な無電柱化を推進します。

（都建設局）

ウ 無電柱化に合わせた信号用ケーブルの地下線化

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

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

また、視線を遮るケーブルを無くすことで、良好な都市景観の向上を図ります。

（警視庁）

(4) 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7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）

(5) 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)

(6) 災害に備えた気象情報等の充実

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

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

(東京管区気象台)

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)

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。

(警視庁)

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。

(都青少年・治安対策本部、都総務局、警視庁)

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。

（都建設局）

（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なく、長時間の停電時にも信号機への電力供給が可能であることから、交通の安全と円滑を図るために今後も新規整備を推進するとともに、老朽化した設備の更新を進めていきます。

（警視庁）

（3）救急活動等

ア 消防救助機動部隊の活用

救助工作車、特殊救急車、救助用重機、機動救助車等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）

イ 東京DMATの編成

大災害等の自然災害をはじめ、NBC災害、大規模交通事故等の都市型災害の現場で、専門的なトレーニングを受けた医師や看護師が東京消防庁との連携のもと、一刻も早い救命処置を行い、都民の生命を守るために、災害医療派遣チーム「東京DMAT」を編成し、運営します。

（都福祉保健局）

ウ 民間患者等搬送事業者との連携

大規模な救急事象の発生時において、民間患者等搬送事業者との連携を図ります。

(東京消防庁)

(4) 大規模事故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、事故現場及び周辺地区において、必要な範囲・路線の交通規制、交通整理を行います。

(警視庁)

(5) 災害への備えに関する広報啓発

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)

(6) 大規模事故時等の各機関の相互連携の確保

都内において大規模事故が発生した場合、東京都地域防災計画に定めるところにより、関係防災機関等が応急対策活動を実施することとなっており、都は、災害現場において各機関の情報の共有化、活動の調整等を行い、被災者並びに被災のおそれのある者を早期に救出・救助・搬送・避難させることを目的として、現地連絡調整所を設置・運営します。

(都総務局)

第8章 調査研究の推進

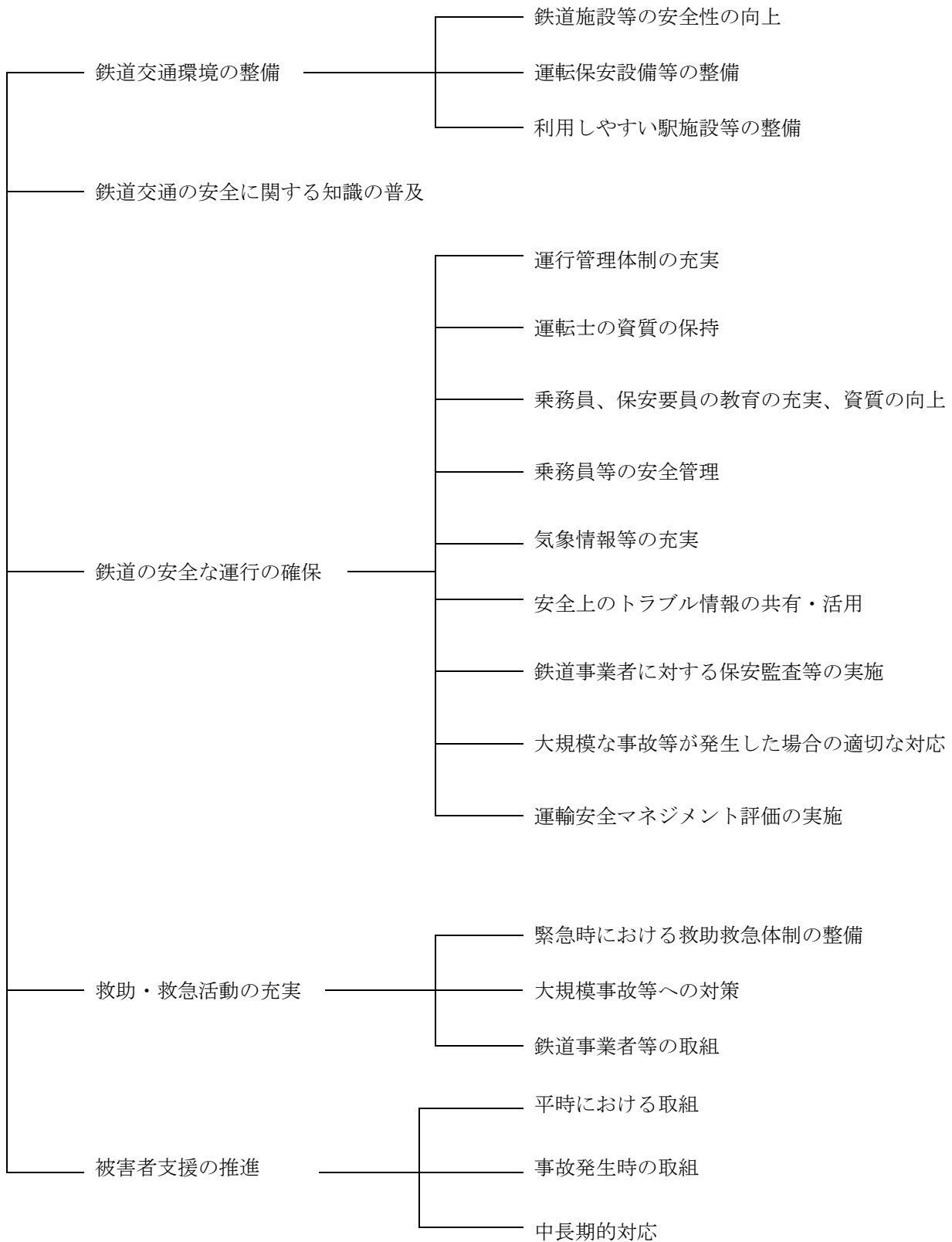
名称／事業規模／実施機関	目的・概要
交通事故対策調査／ 管内全域／関東地方整備局	(目的) 交通事故の減少に焦点をあて、交通事故を調査・分析し、その結果に基づき安全対策を検討します。
	(概要) 直轄国道で発生した個々の事故について、事故状況、道路形態等を調査し、交通センサスのデータとマッチングして事故統合データベースを作成し、危険箇所の抽出、安全対策の検討等の基礎資料とします。
交通事故発生状況の分析／ 都内全域／警視庁	(目的) 死亡事故をはじめとする重大交通事故の抑止及び軽傷事故を含めた交通事故の総量を抑制するため、様々な角度から交通事故原因の分析を行い、各種対策の基礎資料とします。
	(概要) 交通事故が発生した際に警察署等が入力する交通人身事故統計データをもとに、時間帯別、年齢層別、事故類型別など、様々な角度から高度な調査分析を行います。 また、その結果を用いて、高齢者が関与した事故、二輪車が関与した事故、子供が関与した事故など、各種関与事故に対する各種対策に反映させるほか、事故の発生状況等を、GIS（地図情報システム）を活用して視覚的に確認することができる「交通事故発生マップ」を作成し、定期的にホームページで公開するなど、都民に対する情報提供にも力を入れていきます。
駅前放置自転車実態調査／ 島しょを除く区市町村／ 都青少年・治安対策本部	(目的) 駅前放置自転車等の現状を把握し、対策の基礎資料とします。
	(概要) (1) 駅周辺の放置状況 (2) 自転車駐車場設置状況 (3) 放置自転車撤去・返還・処分の状況 ほか

名称／事業規模／実施機関	目的・概要
都道における交通事故調査／ 都管理道路全線／都建設局	(目的) 交通事故の減少に向け、交通事故を調査・分析し、その結果に基づき安全対策を検討します。
	(概要) 都管理道路で発生した個々の事故について、事故状況や道路形態等を調査し、危険箇所の抽出や安全対策の検討等の基礎資料とします。
走行車両の軸重実態調査／ 区部・多摩部における定点観測 地点／都建設局	(目的) 都道の主要幹線道路において、大型車両の軸重（車軸にかかる荷重）を把握することにより、舗装設計のための基礎資料を得るとともに、舗装に与える影響を分析するために調査を行っています。また、調査結果から過積載の実態把握が可能なため、過積載防止に向けた啓発活動のための資料としています。
	(概要) 都道の主要幹線道路の定点観測地点において、軸重計による走行大型車両の軸重を測定するとともに、各車線の交通量を測定します。
交通事故集計解析及び安全対策 検討／対象期間：過去1箇年、 対象範囲：首都高速道路全線 ／首都高速道路	(目的) 本業務は、首都高速道路上の交通事故削減を目指して、首都高速道路で発生する交通事故データの集計・解析を行います。事故多発地点や事故特性、実施した対策効果を把握し、安全対策実施箇所の抽出、対策工法の選定などを実施することで、安全性の向上に寄与させることを目的としています。
	(概要) 首都高速道路上で発生した交通事故に関して、以下の観点から事故データを集計解析します。さらに集計解析結果から効果的な交通安全対策の立案を行います。 ○ 交通事故件数の集計 ○ 経年的傾向分析 ○ 事故多発地点の事故発生状況の把握 ○ 安全対策の効果分析 ○ 事故形態別の解析を行い、安全対策案を検討 ○ 立入、逆走件数の集計及び分析

第2編 鉄道及び踏切の交通安全

第1章 鉄道の交通安全

〔施策の体系〕



1 鉄道交通環境の整備

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進めます。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進します。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっています。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進します。切迫する首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点字ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進します。

(関東運輸局)

鉄道交通では、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。

(JR東日本)

ア 線路保守ほか、駅建物等の耐震化等

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まくら木化及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。

(JR東日本)

線路施設の保守や省力化軌道、ロングレール化、PCまくらぎ化及び路盤改良、分岐器改良等の軌道整備を推進します。

(東京地下鉄)

イ トンネル管理（土木構造物の強化）

経年や塩害による土木構造物の劣化に対して機能回復を図るため、地下鉄のトンネル、高架区間について健全性を調査の上、止水・はく落対策等を進め、安全レベルを維持していきます。

（都交通局）

ウ 地下鉄道火災への対応

「地下鉄道の火災対策基準」の改正（平成16年12月27日国土交通省策定）に基づき、車両の天井材の不燃化を継続して実施します。

（都交通局）

実施機関	事業内容	28年度	29年度
都交通局	火災対策	7編成	7編成

エ ホームドア・ホーム柵の整備

都営地下鉄では、現在、全106駅中都営三田線と都営大江戸線の65駅でホームドアの整備が完了しています。

都営新宿線については、平成31年度までに全21駅にホームドアを整備します。

都営浅草線については、相互直通運転各社の乗り入れ車両数が多く、これまでのような定位置停止装置等を車両に搭載する方式により全駅にホームドアを整備するには多くの課題があります。こうした中でも東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、まずは、泉岳寺駅と大門駅の2駅において、車両の改修を伴わない方式により先行的にホームドアを整備します。

（都交通局）

ホームにおける事故防止対策と安全性向上及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、平成27年度末までにJR山手線全29駅中23駅に導入しました。

今後、順次JR山手線他駅にも導入を進めていくとともに、乗降人員や目の不自由なお客さまのご利用が多い駅を優先にJR山手線以外の駅への整備を推進していきます。

（JR東日本）

東京メトロ銀座線で、平成30年度末を目標に全駅（大規模改良工事駅を除く）への設置を推進します。東京メトロ日比谷線及び東京メトロ千代田線については、

設置に向けた設計及び準備工事を進めます。

(東京地下鉄)

オ 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整備を促進するため、J R 東日本及び私鉄のうち、乗降者数が 10 万人以上の駅を優先し、区市町村と連携してホームドアの整備に対する補助を行います。

(都都市整備局)

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き A T S 等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの*の整備については、平成 28 年 6 月までに完了しますが、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)

急曲線における速度超過防止用 A T S 装置（自動列車停止装置）等の設置を推進するなど、運転保安設備の整備・充実を図ります。

また、A T C 装置（自動列車制御装置）の高機能化を進めるとともに、信号保安設備強化を行い、災害に強い設備、故障しにくい設備を整備し、列車の安全・安定輸送を推進します。

(J R 東日本)

(3) 利用しやすい駅施設等の整備

ア 駅のバリアフリー化

駅や車両のバリアフリー化を推進し、高齢者や障害者など、誰もが安全で円滑に移動できる環境を整備していきます。

(イ) 鉄道駅エレベーター等整備事業

鉄道駅におけるエレベーター等の整備による段差解消を促進するため、J R 東日本及び私鉄に対し、区市町村と連携してエレベーター等の整備に対する補助を行います。

(都都市整備局)

(イ) 乗換駅等へのエレベーター整備

平成25年度に、全ての駅でのエレベーター等による1ルートの確保を完了しました。さらに、駅のバリアフリー化をより一層進めるため、他路線との乗換駅等において、エレベーターを設置し、利便性の向上を図ります。

(都交通局)

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。

(J R 東日本)

全ての駅でのエレベーターによる1ルート整備を進めるとともに、複数箇所(乗換ルート含む)にエレベーターの設置を推進します。

(東京地下鉄)

イ 視覚障害者ブロック、案内標示等の整備

路線シンボル及び駅ナンバリングなどのピクトグラムの活用、多言語表記の充実などを推進し、分かりやすい案内表示への改善を継続して行います。

(都交通局)

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。また、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。

(J R 東日本)

ウ 車両の整備

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に、鉄道車両のバリアフリー化を推進します。

(東京地下鉄、J R 東日本)

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故のほとんどを占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、首都圏の鉄道事業者が一体となって、鉄道利用者に、ホームにおける「ながら歩き」の危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

（関東運輸局）

鉄道利用者に対して、ホームにおける「ながら歩き」の危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うため、首都圏の鉄道事業者が一体となり行っているプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を行います。

（都交通局、J R 東日本、東京地下鉄）

3 鉄道の安全な運行の確保

（1）運行管理体制の充実

列車の運行状況を的確に把握し、事故の発生、ダイヤ乱れ時に迅速かつ適切な措置が講じられる運行管理体制の充実を図ります。

（都交通局、東京地下鉄、J R 東日本）

（2）運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。

また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。

（関東運輸局）

（3）乗務員、保安要員の教育の充実、資質の向上

安全への対策を検証するため、各種訓練を実施し、未然に事故の発生を防止するようにしています。

（J R 東日本）

運転取扱いに関する知識、技能の習得や事故等への対応能力を向上させるため、乗務員等の運転関係従事員に対する教育訓練を充実させるとともに、安全総点検等を実施して事故防止に努めていきます。

(東京地下鉄、都交通局)

高齢者や障害をお持ちのお客様などが、いつでも快適に、安心して地下鉄を御利用いただけるように、駅職員や乗務職員の「サービス介助士」の資格取得を実施しています。平成26年度末時点で延べ約1,200人、駅職員の約90%が取得していますが、引き続き計画的な資格取得を目指します。

(都交通局)

(4) 乗務員等の安全管理

軌道*内における触車災害を防止するため、触車災害防止計画の作成等を定めた「軌道内等の作業における列車との接触災害防止のためのガイドライン」(平成11年9月労働省労働基準局策定)の周知・徹底を図ります。

* ここでいう「軌道」は鉄道事業法及び軌道法にいう鉄道・軌道の別を問わずに、列車が通る道を指す。

(東京労働局)

乗務員の管理や職場における年間重点施策を設定し、安全管理を徹底します。

(都交通局、東京地下鉄、J R 東日本)

(5) 気象情報等の充実

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

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

(東京管区气象台)

(6) 安全上のトラブル情報の共有・活用

主要な鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行うとともに、安全上のトラブル情報を関係者

間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知します。また、国への報告対象となっていない安全上のトラブル情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進します。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導します。

(関東運輸局)

運転事故の発生に際しては原因究明のために調査を推進し、その結果を速やかに安全対策に反映させていきます。

(JR東日本)

(7) 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施します。

また、JR北海道問題を踏まえて2014年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図ります。

(関東運輸局)

(8) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

(関東運輸局)

- ・ 列車脱線等の重大事故が発生した場合は、怪我をされた方の救助を最優先し、早期復旧・運転再開を目指します。
- ・ 鉄道をご利用のお客様に対しては、代替輸送機関に対する振替輸送を実施して影響を少なくします。
- ・ 首都圏に大地震が発生した場合、鉄道を利用されているお客様の安全確保を第一に、列車の運行状況及び被害状況等の早期把握をします。

- ・ 二次災害を防ぐための避難誘導、帰宅困難者のための情報提供を行います。
- ・ 必要な装備の配備、技術の習得等、全社及び協力会社を挙げてハード・ソフト両面の強化を進めていきます。
- ・ 社員の自主参集能力の向上、職員・社員家族の安否確認の徹底、災害発生を想定しての必要な教育・訓練等を実施していきます。

(都交通局、J R 東日本)

首都圏に大地震が発生した際、鉄道を利用する多数のお客様の安全を優先し、列車の運行状況及び施設の被害状況等の早期把握に努めます。

(東京地下鉄)

(9) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行います。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認します。

(関東運輸局)

4 救助・救急活動の充実

(1) 緊急時における救助救急体制の整備

都内において大規模事故が発生した場合、東京都地域防災計画に定めるところにより、関係防災機関等が応急対策活動を実施することとなっており、都は、災害現場において各機関の情報の共有化、活動の調整等を行い、被災者並びに被災のおそれのある者を早期に救出・救助・搬送・避難させることを目的として、現地連絡調整所を設置・運営します。

(都総務局)

(2) 大規模事故等への対策

大規模事故等の発生に備え、消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー隊）の充実及び民間患者等搬送事業者との連携を図ります。

(東京消防庁)

(3) 鉄道事業者等の取組

大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行うため、夜間・休日における連絡体制の充実、通信手段の拡充を図ります。

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行

うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進します。

(都交通局、J R 東日本)

- ・ 消防、警察等行政機関との協力体制の強化を図り、円滑な救助、救急体制を確立し、緊急時のマニュアルの整備や事故・災害等を想定した訓練を継続して実施していきます。
- ・ 大規模な事故又は災害が発生した場合に迅速かつ的確な情報の収集、連絡を行うため、夜間・休日でも確実な連絡手段の充実と体制の強化に努めます。

(東京地下鉄)

5 被害者支援の推進

(1) 平時における取組

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、被害者等からの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。

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。

(関東運輸局)

(2) 事故発生時の取組

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、地方公共団体及び事業者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。

(関東運輸局)

(3) 中長期的対応

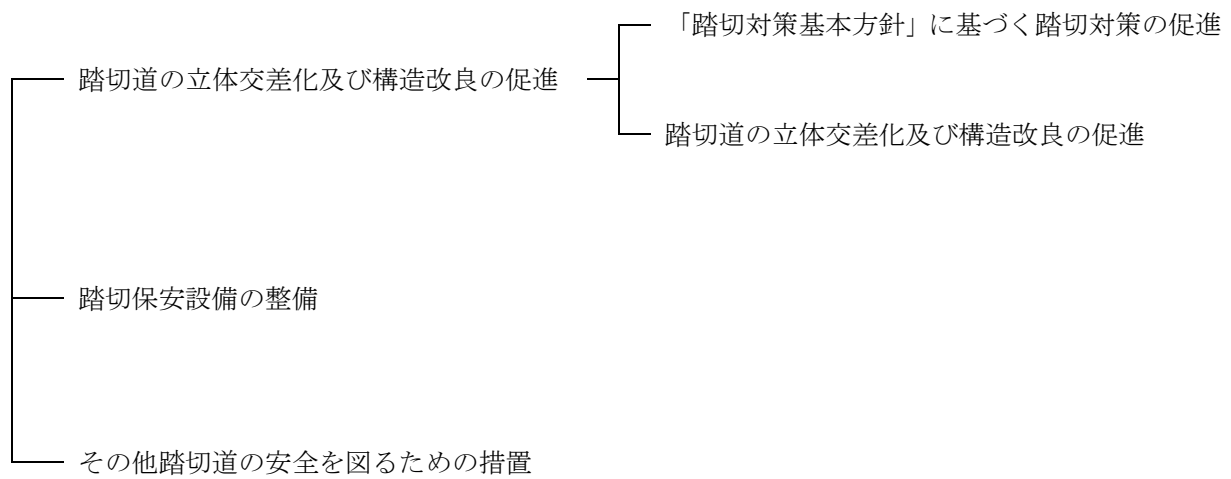
被害者等への支援を行う体制において、被害者等のための窓口を設置し、被害者等

からの要望を踏まえ、事故調査の状況や規制の見直し、事業者の安全対策に関する説明について必要なコーディネートを実施します。また、被害者等からの相談を受け、必要に応じて、事業者が策定する公共交通事故被害者等への支援に関する計画に基づく支援やその他事業者による支援について、事業者に指導・助言を行うとともに、被害者等に対して関係機関や心のケアの専門家を紹介するなどの取組を実施します。

(関東運輸局)

第2章 踏切の交通安全

〔施策の体系〕



1 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

(1) 「踏切対策基本方針」に基づく踏切対策の促進

東京都では、総合的かつ計画的に多様な踏切対策を進め、道路渋滞、地域の分断、踏切事故等の解消を図るため「踏切対策基本方針」（以下、「基本方針」という。）を平成16年6月に策定し、この中で、「鉄道立体化の検討対象区間」を20区間、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」を83区間抽出しました。

- ・ 「鉄道立体化の検討対象区間」については、関連する道路整備計画やまちづくりの熟成度などを踏まえて、事業化に向けた取組を進めます。
- ・ 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」については、踏切道の拡幅や踏切システムの改善など、早期に実施可能な対策を進めます。
- ・ 基本方針に基づき、区市町、鉄道事業者等、関係者間の連携を一層強化し、踏切問題の早期解消に向けて取り組んでいきます。
- ・ 基本方針で位置付けた「鉄道立体化の検討対象区間」のうち、事業化した西武新宿線（中井駅～野方駅間、東村山駅付近）及び京王京王線（笹塚駅～仙川駅間）について、引き続き連続立体交差事業を推進します。
- ・ 基本方針で位置付けた「鉄道立体化の検討対象区間」のうち、現在、JR埼京線（十条駅付近）で、都市計画手続を実施するなど、連続立体交差事業の事業化にむけて準備中です。
- ・ また、事業化した東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近（足立区施行）及び連続立体交差事業の事業化に向けて準備中の東武伊勢崎線とうきょうスカイツリー駅付近（墨田区施行）については、区が施行する連続立体交差事業に対し補助を行います。
- ・ 基本方針で位置付けた「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」のうち、東武亀戸線 亀戸線第1号踏切（曳舟～小村井駅間）については、事業中の放射第32号線の整備に合わせ、踏切道の拡幅を行います。

（都都市整備局、都建設局）

(2) 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図ります。

加えて、立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進します。また、歩道が狭隘な踏切についても事故対策として効果の高い構造の改良を促進します。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による統合的な対策を促進します。

(関東運輸局)

数多くの踏切を同時に除却する連続立体交差事業及び単独立体交差事業を推進していきます。

(都建設局)

実施機関	事業内容	27年度～29年度	
都建設局	連続立体交差事業	事業箇所	7路線9箇所で開催推進
		解消踏切数	8箇所の踏切を除却

踏切道の立体交差化について、東京都の定める踏切対策基本方針に基づき、協力します。

(JR東日本)

2 踏切保安設備の整備

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行います。

踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図ります。

(JR東日本、関東運輸局)

3 その他踏切道の安全を図るための措置

車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。

また、関係機関及び鉄道事業者並びに道路管理者との安全対策会議を定期的を開催して、踏切道における安全対策についての情報を共有するとともに、踏切利用者や鉄道事業者等と合同による安全点検を通じるなど、高齢者をはじめとする交通弱者に着目した踏切事故防止の強化に努めます。

(警視庁)

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。

また、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、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、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。

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。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとします。

(関東運輸局)

付 属 資 料

- 1 「第 10 次東京都交通安全計画（中間案）」に対する意見の概要
- 2 東京都交通安全対策会議委員名簿
- 3 所管機関一覧
- 4 第 10 次東京都交通安全計画作成経過
- 5 交通安全対策基本法（抜粋）
- 6 交通事故統計

1 「第 10 次東京都交通安全計画（中間案）」に対する意見の概要

東京都交通安全対策会議は、「第 10 次東京都交通安全計画（中間案）」に対する御意見を募集したところ、多数の御意見を頂きました。

計画の策定に当たっては、お寄せいただいた意見を参考とさせていただきました。

以下に、意見の概要及び計画の考え方をお示しします。

(1) 意見募集期間

平成 28 年 2 月 9 日（火）から同月 23 日（火）まで

(2) 意見数等

ア 意見者数 個人 4 人、法人等 6 団体

イ 意見数 延べ 37 件

(3) 意見の概要及び計画の考え方

ア 重点課題「高齢者の交通安全の確保」

	意見の概要	計画の考え方
1	高齢者の信号無視、横断禁止場所の横断等は起こり得る。運転する側が安全運転をする必要がある。	運転者に対して、高齢者をはじめとする交通弱者に対して思いやりのある運転をするように、運転者教育の充実に努めます。(94 頁) なお、歩行者の信号無視や横断禁止場所の横断は、道路交通法に違反する行為です。 高齢者の中には、運転免許を保有したことがなく、交通安全教育を受ける機会が少ない方も存在すると考えられることから、基本的な交通ルールを知るための教育等を推進します。(34 頁他)
2	横断歩道以外の場所で横断する高齢者を見かけるが、少しでも歩く距離を短縮したいのではないか。病院の前等に、積極的に信号機を設置してほしい。	信号機は、交通の安全と円滑を図ることを目的に、設置の効果、緊急性等を勘案し、より必要性の高いものから設置することとしています。高齢者、障害者等の移動等に関しては、バリアフリー法により定められた（病院等を含む）生活関連経路に対し、バリアフリー対応信号機を設置していきます。(55 頁)

3	高齢運転者の逆走や、ブレーキ・アクセルの操作ミスが多い。高齢者の免許更新をより厳しくし、健康状態や反射神経をテストするべきである。	70 歳以上の運転者が免許を更新する際に義務付けられている高齢者講習においては、運転適性検査や実車による指導等の講習を実施します。 また、道路交通法の一部改正（平成 27 年 6 月から 2 年以内に施行予定）に伴い、一定の違反行為をした 75 歳以上の運転者に対しては、臨時認知機能検査を実施するなどの対策を推進します。（95 頁）
4	高齢運転者の事故を防止するため、衝突被害軽減ブレーキの普及を推進してほしい。	現在、衝突被害軽減ブレーキの普及に係る支援は、国が実施しています。

イ 重点課題「自転車の安全利用の推進」

	意見の概要	計画の考え方
1	自転車の、反射材使用や高校生までのヘルメット着用を、義務化してほしい。	東京都では、平成 25 年 7 月から施行した「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」において、全ての自転車利用者に対して反射材や乗車用ヘルメット等の利用に関して、努力規定を設けています。
2	視覚障害者の交通安全を確保するため、歩道上における自転車走行の取締りを強化し、自転車道を整備促進してほしい。	交通ルールを守らない自転車利用者に対する指導警告を強化するとともに、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、自転車講習制度の適切な運用にも努めます。また、地域の道路事情に応じた整備手法により、自転車走行空間の整備を進めます。（59、71、84 頁）
3	視界の悪い交差点や狭い道のカーブ地点の、自転車同士の衝突事故を防ぐため、標語（※意見者の御提案による）を用いてはどうか。	御意見も参考に、効果的な手法で、自転車利用者へのルール・マナーの啓発を実施していきます。（37、60、71、75 頁）

ウ 重点課題「飲酒運転の根絶」

	意見の概要	計画の考え方
1	自動車を運転するおそれのある飲食客に対する酒類提供拒否の取組等、飲酒運転	広報啓発や、酒類提供飲食店等と連携した「ハンドルキーパー運動」の普及浸

	根絶を、今後もすすめるべきである。 外 同様の意見 1 件	透など、飲酒運転等を許さない社会環境づくりと飲酒運転の根絶に取り組みます。 また、飲酒運転を検挙した際は、運転者のみならず、酒類提供罪をはじめとする周辺者に対する捜査を徹底し、助長犯罪の積極的な立件に努めます。(40、80、84 頁)
2	飲酒運転をした者は、運転免許停止処分とし、運転免許を再交付すべきではない。	運転免許に係る取消し、停止等の処分及び再交付については、法令に基づき、適正に行います。

エ 道路交通環境の整備

	意見の概要	計画の考え方
1	生活道路や幅員 5.5m 未満の道路において、制限速度が 30 kmであっても、徐行すべき場合があることを理解していない運転者がいる。	幅員の狭い区間の歩道整備や、通過交通の進入抑制、速度低減対策などを推進し、安全安心な生活道路を構築するとともに、運転者の安全運転教育の充実に努めます。(45、46、94 頁他)
2	視覚障害者用誘導ブロックを整備してほしい。	視覚障害者誘導用ブロックの設置など、バリアフリーに対応し、高齢者や障害者を含む誰もが安心して歩ける歩行空間の確保に取り組みます。(45 頁)
3	オリンピック・パラリンピックに向けて道路標識の英語表記を進めることに賛成である。	外国人旅行者を含めた全ての人が快適かつ安心して滞在できるように、道路標識の英語併記化等を進めます。(49 頁)
4	交差点での子供の巻き込み事故等が後を絶たない。交差点では歩車分離をしてほしい。車両の右左折がスムーズになって渋滞も減るのではないかな。	歩車分離式信号機は、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ことから、交通実態を勘案しつつ、整備を推進します。(50 頁)
5	信号が変わって急ブレーキを作動させる車をよく見かける。信号が青から黄色に変わる前に、青を点滅させるなどすれば事故や渋滞を軽減できるのではないかな。	信号機が表示する信号の順序は、道路交通法により規定されています。
6	狭い道路においては、ロンドンの市街地にあるような減速帯（スピードハンプ）	生活道路における速度低減対策等をより一層促進するため、自治体等と連携して

	を設けるべきである。	対策を進めます。(46 頁)
7	視覚障害者の交通安全を確保するため、音響式信号機、エスコートゾーンの整備を促進してほしい。	バリアフリー法に基づく交通安全特定事業を推進し、視覚障害者用信号機等の整備を推進します。(55 頁)

オ 交通安全意識の啓発

	意見の概要	計画の考え方
1	通学路において、運転者や子供に安全の呼び掛けを行ってほしい。特に放課後は、指導者等がいないので心配である。最近見かけないが、学童擁護員のような制度を置いてはどうか。	通学路等の周辺を通行するドライバーに対し、「安全運転呼びかけ隊」の活動や各種キャンペーン等の機会を通じて、速度抑制や子供を交通事故から守るための広報啓発を推進します。(81 頁) また、学校、児童等の保護者及び地域住民等が連携して実施する、登下校時の見守り活動など、通学路等における児童等の安全を確保するための取組を促進します。(45 頁)
2	東京都安全教育推進校の取組を確実に他校へ普及・啓発するための具体的な方策をあげてほしい。	安全教育推進校において実施する参加体験型の交通安全教室を公開し、他校への普及・啓発に努めます。(67 頁)
3	日没前後や夜間の交通事故を防ぐため、トワイライト運動を推進してほしい。 併せて、交通事故防止のため、歩行者や自転車に、車両の存在を気付かせることが必要ではないか。	日没前後や夜間における交通事故を防止するため、歩行者や自転車には反射材用品の活用や外出時の目立つ色の服装習慣を、運転者には、早めのライト点灯を呼び掛けていきます。(69、81、104 頁) 「トワイライト・オン運動」では、年間を通して、時間を決めて車両の前照灯を点灯することを呼びかけるほか、特に、秋から年始にかけて薄暮時間帯の事故が増加することから、午後 4 時に点灯を呼びかける「ライトオン 16 (イチロク) キャンペーン」を推進します。 さらに、ドライバーと歩行者等が相互に安全を確認する「交差点アイコンタクト運動」を推進し、広く都民に呼びかけることにより、交通事故防止を図ります。(79 頁)

4	子供の制服は、黒や紺が目立たない色ばかりだが、夜間でも目立つ、反射する素材を使用してほしい。	交通安全運動等の機会を捉えて、反射材の利用の普及・啓発に努めます。(66、81 頁他)
5	大雪に備えた、雪道用タイヤやチェーン等着用を促進してはどうか。	交通情報板などを用いた広報を実施します。(51、80 頁)
6	初心運転者標識や高齢運転者標識のように、週末ドライバーや女性ドライバーを表示するマークがあってもよい。後続運転者のイライラを軽減し、事故を削減する効果があるのではないか。	初心運転者標識など、運転者が表示すべき標識（マーク）については、道路交通法等により規定されています。

カ 道路交通秩序の維持

	意見の概要	計画の考え方
1	危険ドラッグ等薬物を使用した運転の取締りをしてほしい。	危険ドラッグを使用しての運転等、重大交通事故に直結する交通違反に重点を置いた取締りを実施します。また、悪質かつ危険な運転行為による死傷事故等については、今後も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。(84、89 頁)
2	速度超過などの危険な運転を見かけた場合に誰もが最寄りの警察に知らせることのできる通報回線を設置し、住民に周知してほしい。	速度違反など危険な運転を見かけた場合を含め、事件や事故などの緊急時においては、110 番による警察への通報が可能です。 また、警視庁では、子供が危険に遭遇したときに立ち寄ることのできる「子ども110 番の家」に関する自治体やPTA等の活動を、支援しています。
3	駐車違反は減っている印象ではあるが、更に取締りを強化すべきではないか。	使用者責任の追及や重点的な指導取締り等を通じて、良好な駐車秩序の確立に努めます。(89 頁)
4	視覚障害者の交通安全を確保するため、放置自転車の排除を進めてほしい。	要望等を区市町村等に対して情報提供するなど、区市町村等の放置自転車対策を支援するとともに、駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施を通じて、放置自転車対策を推進します。(91 頁)

キ 安全運転と車両の安全性確保

	意見の概要	計画の考え方
1	運転する側に「車は凶器だ」という認識が不足しているのではないかな。	運転者には、道路、交通及び車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならないという安全運転の義務があります。 本計画では、安全運転を確保するための運転者教育を充実していきます。 また、春・秋の交通安全運動をはじめ、各種交通安全キャンペーンなどあらゆる機会を通じて、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践等、交通安全意識の啓発、高揚を推進します。(94 頁他)
2	事故歴のある運転者には、免許更新時に特別な講習を受けさせてはどうか。	交通違反や交通事故により運転免許の取消処分や停止処分を受けた者が免許の再取得等をする場合には、取消処分者講習等の受講が義務付けられています。こうした講習においては、運転適性検査や実車による運転指導など、効果的な運転者教育を実施します。(84 頁)
3	観光バス等、大型車を所有する会社の就業時間等について、定期検査や抜き打ち検査の強化を求める。	労働局（労働基準監督署）が行う自動車運転者の労働条件改善のための監督指導、運輸局が行う自動車運送事業者の運行管理を徹底するための監査体制の強化、警察が行う過労運転等による事故の適正な捜査の実施等を通じて、労働、運輸、警察等の関係行政機関がそれぞれの交通安全対策を推進するとともに、連携を強化して、対策のより一層の推進に取り組みます。(100、101 頁)
4	東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、自動運転・自動安全ブレーキ・水素自動車などの技術開発を進めていってほしい。	自動運転等の技術開発は、民間企業が取り組んでおり、国も、「官民 I T S 構想・ロードマップ 2015」を踏まえ、安全運転支援・自動走行システムの開発・実用化や交通データ利活用等を推進するとしています。(41 頁)
5	自動運転技術は、運転者の安全確認が疎かになるおそれがあり、交通事故を減らせるか疑問である。	

ク 鉄道及び踏切の交通安全

	意見の概要	計画の考え方
1	視覚障害者の交通安全を確保するため、都営交通以外の鉄道においても、ホームドア整備を促進してほしい。	ホームドア整備は、鉄道事業者が推進しています。都では、鉄道事業者のホームドア整備に対する補助を行うなど、ホームドアの整備を促進します。(129、130、131 頁)
2	視覚障害者の交通安全を確保するため、車輦ドアのボタン式開閉に対し、音声によるボタン位置の案内をしてほしい。	鉄道車両のバリアフリー化の推進に当たって、参考とさせていただきます。(132 頁)
3	駅ホーム等危険箇所について、視覚障害者へのサポートを啓発してほしい。	駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用に十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点字ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進します。(129 頁)
4	踏切やプラットホームでの人身事故を防ぐため、心理学を応用した事故防止策を用いてはどうか。	一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進します。(129、140 頁他)

ケ 全般に係る御意見

	意見の概要	計画の考え方
1	大切な甥を交通事故で亡くした。子供たちを交通事故から守る対策を望む。	通学路等の安全対策や指導取締りのほか、学校等における交通安全教育など、子供の交通事故を防止する対策を推進します。 また、春・秋の交通安全運動をはじめ、各種交通安全キャンペーンなどあらゆる機会を通じて、交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践等、交通安全意識の啓発、高揚を推進するとともに、登下校時間帯を勘案し、重点通学路における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強化します。(45、66、81、84 頁他)

2 東京都交通安全対策会議委員名簿

会 長	東京都知事	舩添 要一
	経済産業省関東経済産業局長	鍛冶 克彦
委 員	国土交通省関東運輸局長	濱 勝俊
	国土交通省気象庁東京管区气象台長	永井 章
	総務省関東総合通信局長	山田 俊之
	厚生労働省東京労働局長	渡延 忠
	国土交通省関東地方整備局長	石川 雄一
	警視總監	高橋 清孝
	東京都副知事	秋山 俊行
	東京都教育委員会教育長	中井 敬三
	東京都政策企画局長	川澄 俊文
	東京都青少年・治安対策本部長	廣田 耕一
	東京都総務局長	中西 充
	東京都財務局長	長谷川 明
	東京都生活文化局長	多羅尾 光睦
	東京都都市整備局長	邊見 隆士
	東京都建設局長	佐野 克彦
	東京都環境局長	遠藤 雅彦
	東京都福祉保健局長	梶原 洋
	東京都交通局長	山手 斉
	東京都墨田区長	山本 亨
	東京都中央区長	矢田 美英
	東京都武蔵村山市長	藤野 勝
	東京都瑞穂町長	石塚 幸右衛門
	消防總監	高橋 淳
	一般財団法人東京都交通安全協会会長	今井 敬
	一般社団法人東京母の会連合会理事長	大塚 多恵子
	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会会長	川鍋 一朗
	一般社団法人東京バス協会会長	島倉 秀市
	一般社団法人東京都トラック協会会長代理	彦田 昌昭
特別委員	東日本旅客鉄道株式会社 東京支社長	梅原 康義
	東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社長	内田 海基夫
	中日本高速道路株式会社 東京支社長	高松 隆久
	中日本高速道路株式会社 八王子支社長	飯塚 徹也
	東日本高速道路株式会社 関東支社長	横山 正則
	東京地下鉄株式会社 専務取締役	山村 明義
	首都高速道路株式会社 取締役常務執行役員	安藤 憲一

(平成 28 年 4 月 7 日現在)

3 所管機関一覧

機 関 名		担当部署
経済産業省	関東経済産業局	総務企画部総務課
国土交通省	関東運輸局	東京運輸支局
国土交通省	気象庁東京管区气象台	総務部業務課
総務省	関東総合通信局	総務部総務課
厚生労働省	東京労働局	労働基準部安全課
国土交通省	関東地方整備局	東京国道事務所交通対策課
東京都	警視庁	交通部交通総務課
	教育庁	指導部指導企画課 地域教育支援部管理課
	政策企画局	調整部政策課
	青少年・治安対策本部	総合対策部交通安全課
	総務局	総合防災部防災管理課
	生活文化局	広報広聴部都民の声課
	都市整備局	都市基盤部交通企画課 市街地整備部企画課
	建設局	総務部企画計理課 道路管理部管理課 道路建設部計画課
	環境局	地球環境エネルギー部環境都市づくり課 環境改善部自動車環境課
	福祉保健局	医療政策部救急災害医療課 高齢社会対策部計画課 少子社会対策部計画課
	交通局	総務部安全対策推進課
	産業労働局	商工部地域産業振興課
	港湾局	総務部企画計理課
	東京消防庁	救急部救急管理課
一般財団法人東京都交通安全協会		
一般社団法人東京母の会連合会		
一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会		
一般社団法人東京バス協会		
一般社団法人東京都トラック協会		
公益財団法人東京都道路整備保全公社		
公益財団法人東京都都市づくり公社		
独立行政法人自動車事故対策機構		
東日本旅客鉄道株式会社 (JR東日本)	東京支社 八王子支社	総務部企画室 設備部保線課
中日本高速道路株式会社	東京支社 八王子支社	交通管制チーム 保全・サービス事業部交通管制チーム
東日本高速道路株式会社	関東支社	管理事業部交通管理課
東京地下鉄株式会社	鉄道本部	安全・技術部
首都高速道路株式会社	保全・交通部	交通・システム室 交通管理課

(平成 28 年 4 月 7 日現在)

4 第10次東京都交通安全計画作成経過

年 月 日	作 成 経 過
平成27年5月27日	○ 平成27年度第1回東京都交通安全対策会議幹事会 ・ 交通事故死者数急増に伴う対応について（協議）
11月10日	○ 平成27年度第2回東京都交通安全対策会議幹事会 ・ 国の「交通安全基本計画（中間案）」について
平成28年 2月9日 ～ 2月23日	○ 中間案を公表 ○ 都民・団体等に意見募集
4月7日	○ 東京都交通安全対策会議 ・ 第10次東京都交通安全計画の決定

5 交通安全対策基本法（抜粋）（昭和四十五年六月一日法律第百十号）

（都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務）

第十六条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

一 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。

二 前号に掲げるもののほか、都道府県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、及びその施策の実施を推進すること。

三 都道府県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実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

（都道府県交通安全対策会議の組織等）

第十七条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。

3 委員は、次に掲げる者をもつて充てる。

一 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員

二 都道府県教育委員会の教育長

三 警視総監又は道府県警察本部長

四 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者

五 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市を包括する都道府県にあつては、指定都市の長又はその指名する職員

六 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者

七 その他都道府県知事が必要と認めて任命する者

4 都道府県交通安全対策会議に、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。

5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

（都道府県交通安全計画等）

第二十五条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

一 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策

を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであつてはならない。
- 4 都道府県交通安全対策会議は、第一項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 都道府県交通安全対策会議は、第三項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。
- 6 第四項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

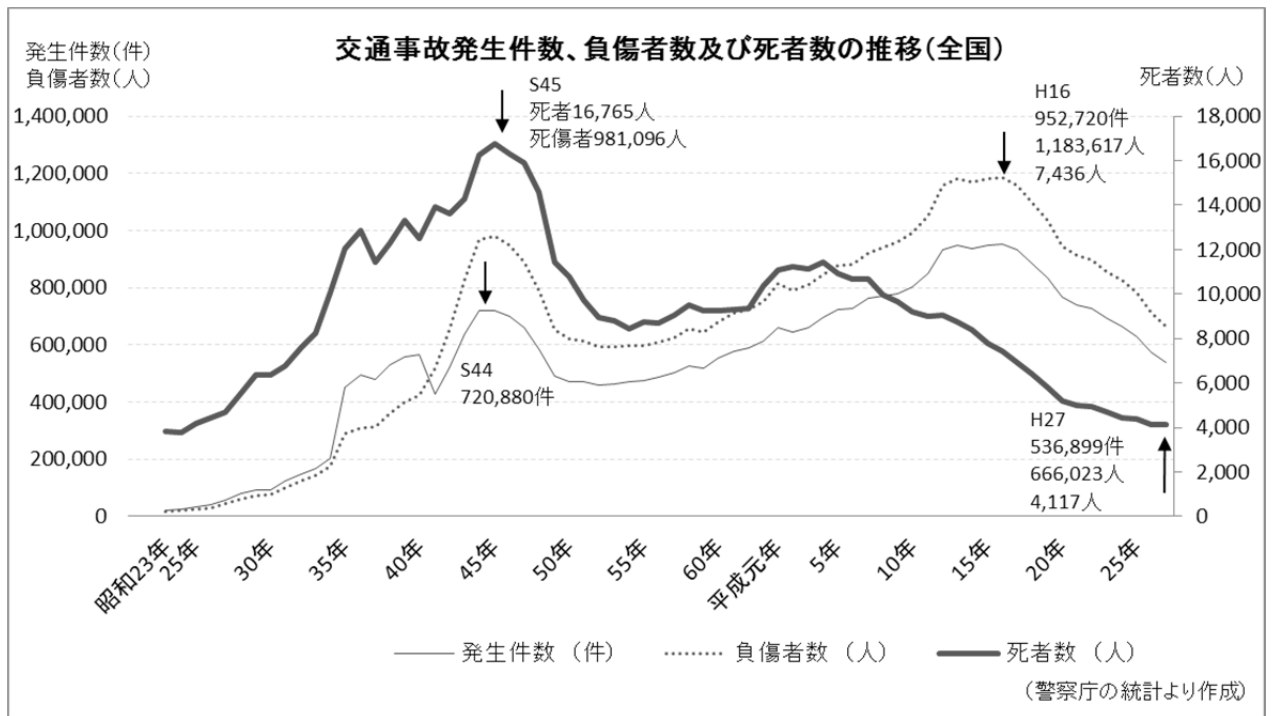
（市町村交通安全計画等）

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

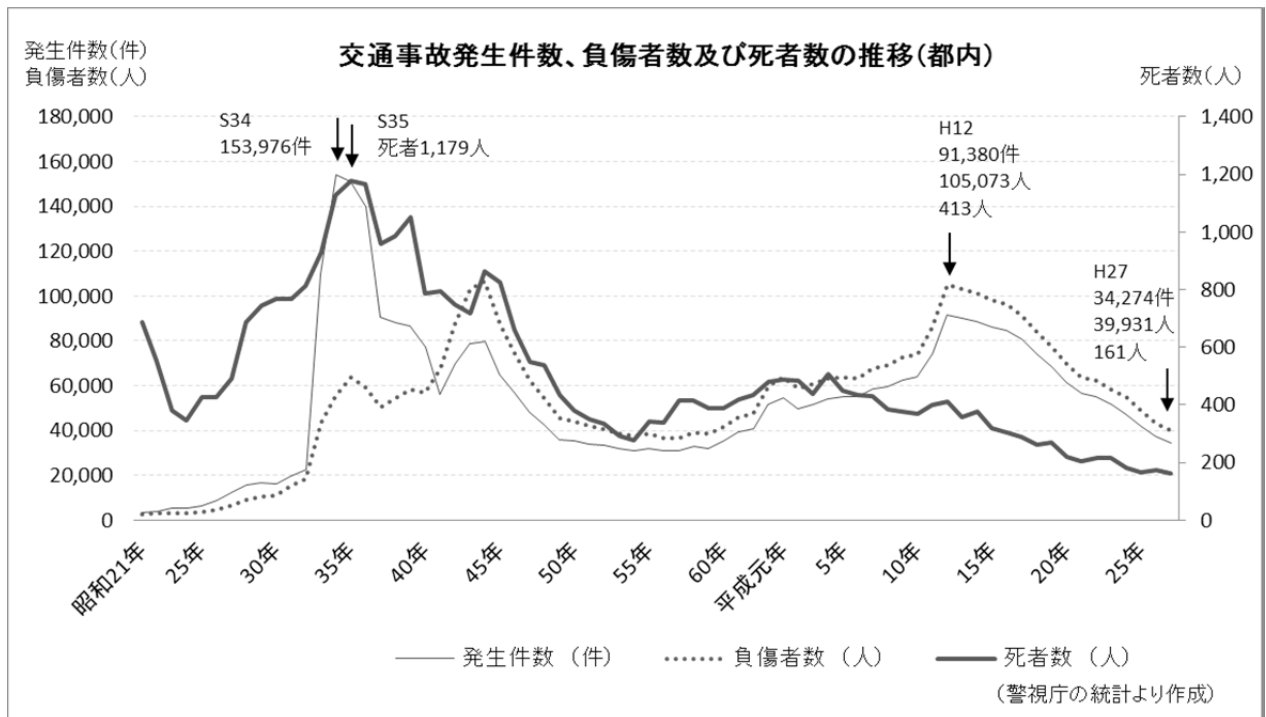
- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
- 3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - 二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。
- 5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

6 交通事故統計

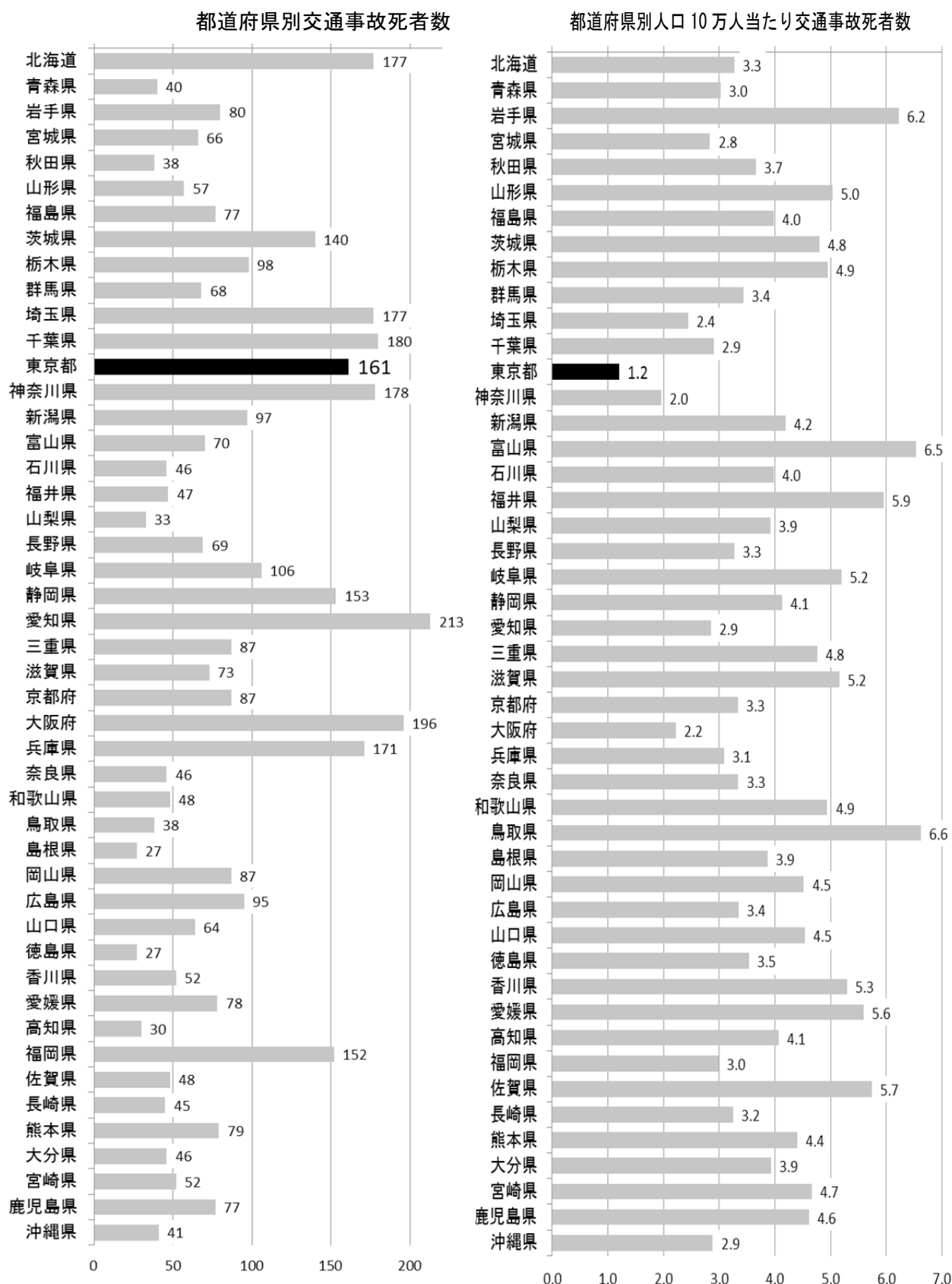
(1) 全国の道路交通事故の発生件数、死者数、負傷者数の推移



(2) 都内の道路交通事故の発生件数、死者数、負傷者数の推移



(3) 都道府県別死者数・同人口 10 万人当たり死者数



(4) 世界主要大都市の死者数

都市名	年	10 万人当たり 30 日以内死者*数	30 日以内 死者数	人 口
ロンドン	H25・2013 年	1.58 人	133 人	8,416,543 人
	H26・2014 年	1.51 人	129 人	8,538,700 人
ニューヨーク	H25・2013 年	3.50 人	295 人	8,438,379 人
	H26・2014 年	2.92 人	248 人	8,491,079 人
パリ	H25・2013 年	1.28 人	29 人	2,268,265 人
	H26・2014 年	1.71 人	39 人	2,274,880 人
東京	H25・2013 年	1.71 人	227 人	13,299,871 人
	H26・2014 年	1.58 人	212 人	13,389,725 人

* 事故発生後 30 日以内に亡くなった人をいう。

(出典)

・ロンドン

Greater London Authority, data.London.gov.uk, “Casualties by Severity”, “Estimated Resident Population Mid-Year by single year of age”

・ニューヨーク

NHTSA, www-nrd.nhtsa.dot.gov, “Traffic Safety Facts for New York : 2010-2014”, U.S. Census Bureau, quickfacts.census.gov, “State & County QuickFacts New York (city), New York”

・パリ

ONISR, www.securite-routiere.gouv.fr, “Road Traffic Accidents in France 2013”, “La sécurité routière en France Bilan de l’accidentalité de l’année 2014 PRE-EDITION”, INSEE, www.insee.fr, “Populations légales en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2014”, “Populations légales en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2013”

平成 28 年 5 月発行

平成 28 年度

登録番号 28(3) 号

第 10 次東京都交通安全計画

編 集 東京都交通安全対策会議

発 行 東京都青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課
(東京都交通安全対策会議事務局)

〒163-8001 東京都新宿区西新宿 2-8-1

電話(代表) 03(5321)1111 内線 21-791

印 刷 有限会社アドス印刷

東京都千代田区神田小川町二丁目 3 番資生堂会館 2F

電話(03)3219-6273



この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。



古紙パルプ配合率70%再生紙を使用