資料 10-3

令和８年１０月８日
土木部地域交通課

第12次江東区交通安全計画
（素案）
（令和8年度～令和12年度）

江東区

第12次江東区交通安全計画の策定にあたって

区長コメント

目　次

第１部　総論

第１章　はじめに
　1　策定主旨　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　2
　2　位置づけ　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　2
　3　計画期間　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　2
第２章　交通を取り巻く環境
　1　人口動態　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　3
　2　道路環境　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　4
　3　運転免許保有者数と自動車保有台数　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　5
　4　法令改正の状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　5
第３章　交通事故発生状況
　1　概況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　6
　2　交通事故状況分析　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　6
　3　交通死亡事故の状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　11
　4　重点別の交通事故の状況　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　13
第４章　第 12 次江東区交通安全計画の目標、重点
　1　目標　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　18
　2　重点　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　18

第２部　講じようとする施策

第１章　道路交通環境の整備
　1　生活道路における交通安全対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・　21
　2　幹線道路における交通安全対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・　22
　3　交通安全施設等の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　23
　4　交通規制の実施　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　25

5　自転車利用環境の総合的整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26
6　その他の道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27

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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・29
2　地域における交通安全意識の高揚　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
3　交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化　・・・・・・・・・・・・・・・38
第３章　道路交通秩序の維持
1　指導取締りの強化　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41
2　駐車秩序の確立　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
第４章　救助・救急体制の整備
1　救助・救急体制の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・45
第５章　被害者の支援
1　交通事故相談業務の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・46
2　交通事故事件被害者等に対する連絡制度　・・・・・・・・・・・・・・・・・46
3　被害者支援制度の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・46
第６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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・48
2　災害等の交通安全確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・49
第７章　調査研究の推進
1　交通事故発生状況の分析　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・51
2　放置自転車台数調査　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・51
第８章　鉄道及び踏切の交通安全
1　鉄道交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・52
2　踏切の交通安全　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・53

第1部　総論

第1章　はじめに

1　策定主旨

本区は、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）第 26 条第 2 項に基づき、昭和 46 年（1971 年）以降、5 年ごとに、11 次にわたり「江東区交通安全計画」を策定し、江東区、区内各警察署及び関係行政機関等が一体となって、交通安全対策を推進してきました。

第 11 次江東区交通安全計画（以下「第 11 次計画」とする）期間中の交通事故件数は、第 10 次計画期間中と比べて 896 件増加し、5,929 件となりました。一方、交通事故による死者数は 25 人と、第 10 次計画期間中と比べて 4 人減少しました。

しかしながら、依然として多くの方々が交通事故により死傷している状況にあり、引き続き、効果的な交通安全施策を進めていく必要があります。

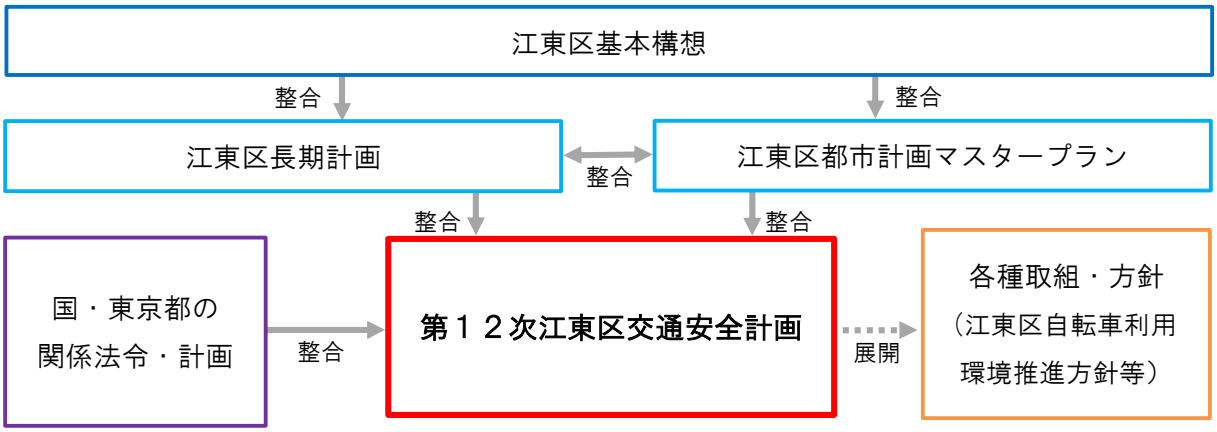
第 11 次計画に引き続き、本区では、区内の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進し、更なる交通安全の向上を図るため、第 12 次江東区交通安全計画（以下「本計画」とする）を策定します。

2　位置づけ

○　本計画は、江東区の区域における交通安全に関する諸施策の大綱であり、国の第 12 次交通安全基本計画及び東京都の第 12 次交通安全計画を踏まえ策定するものです。

○　本計画では、主に江東区及び区内各警察署、関係行政機関等が実施する諸施策をまとめます。

○　江東区基本構想(平成 21 年 3 月)、江東区長期計画(令和 2 年 3 月)、江東区都市計画マスタープラン(令和 4 年 3 月)などの本区の各種計画、国や都の定める各種法令や計画と整合を図ります。



3　計画期間

○　本計画の期間は、令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 か年です。

第2章　交通を取り巻く環境

1　人口動態

○　臨海部をはじめとする大規模な土地利用転換等により、居住人口が増加しています。

○　第 11 次計画の対象期間である令和 3 年度から令和 7 年度にかけ、居住人口が約 1.5 万人増加しており、そのうち外国人数の増加人数は約 9 千人です。

○　高齢化率は約 0.6%減少し、20.8%となっています。

※令和 3 年 1 月 1 日から令和 8 年 1 月 1 日までの変化

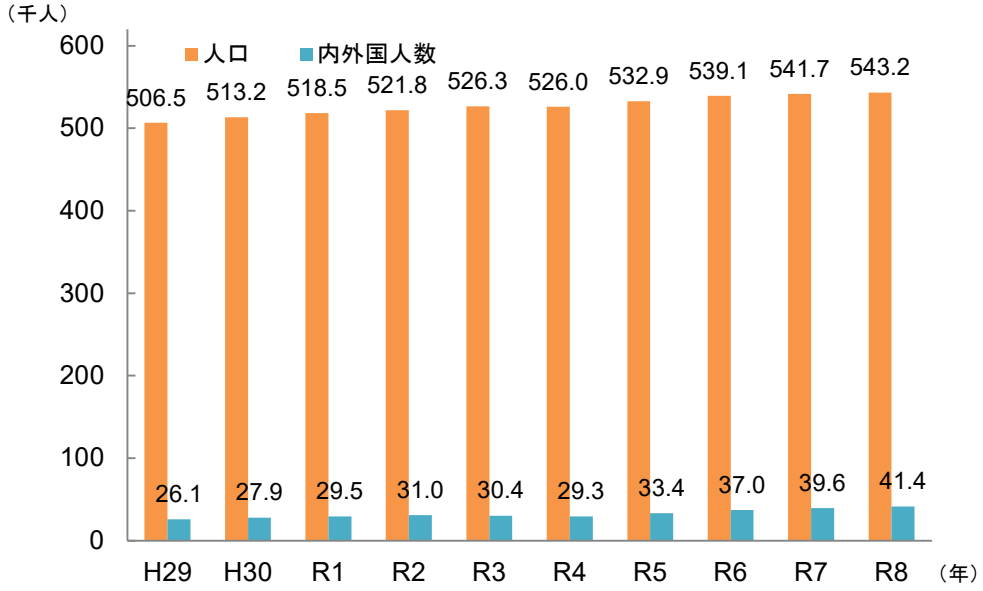


図　江東区の人口推移

（出典：江東区住民基本台帳、各年 1 月 1 日の値）

表　江東区人口の年齢構成比等の変化

		令和 3 年		令和 8 年		増減数
		人口	構成比	人口	構成比	
幼児		32,629 人	6.2%	27,585 人	5.1%	−5,044 人
小学生		26,575 人	5.0%	27,096 人	5.0%	＋521 人
中学生		12,031 人	2.3%	13,111 人	2.4%	＋1,080 人
中卒～19 歳		15,305 人	2.9%	17,203 人	3.2%	＋1,898 人
一般成人層		326,926 人	62.2%	345,604 人	63.5%	＋18,678 人
高齢者	65～74 歳	56,422 人	10.7%	46,487 人	8.6%	−9,935 人
	75 歳以上	56,413 人	10.7%	66,107 人	12.2%	＋9,634 人
計		526,301 人	100.0%	543,193 人	100.0%	＋16,892 人

(出典：江東区住民基本台帳、各年 1 月 1 日の値)

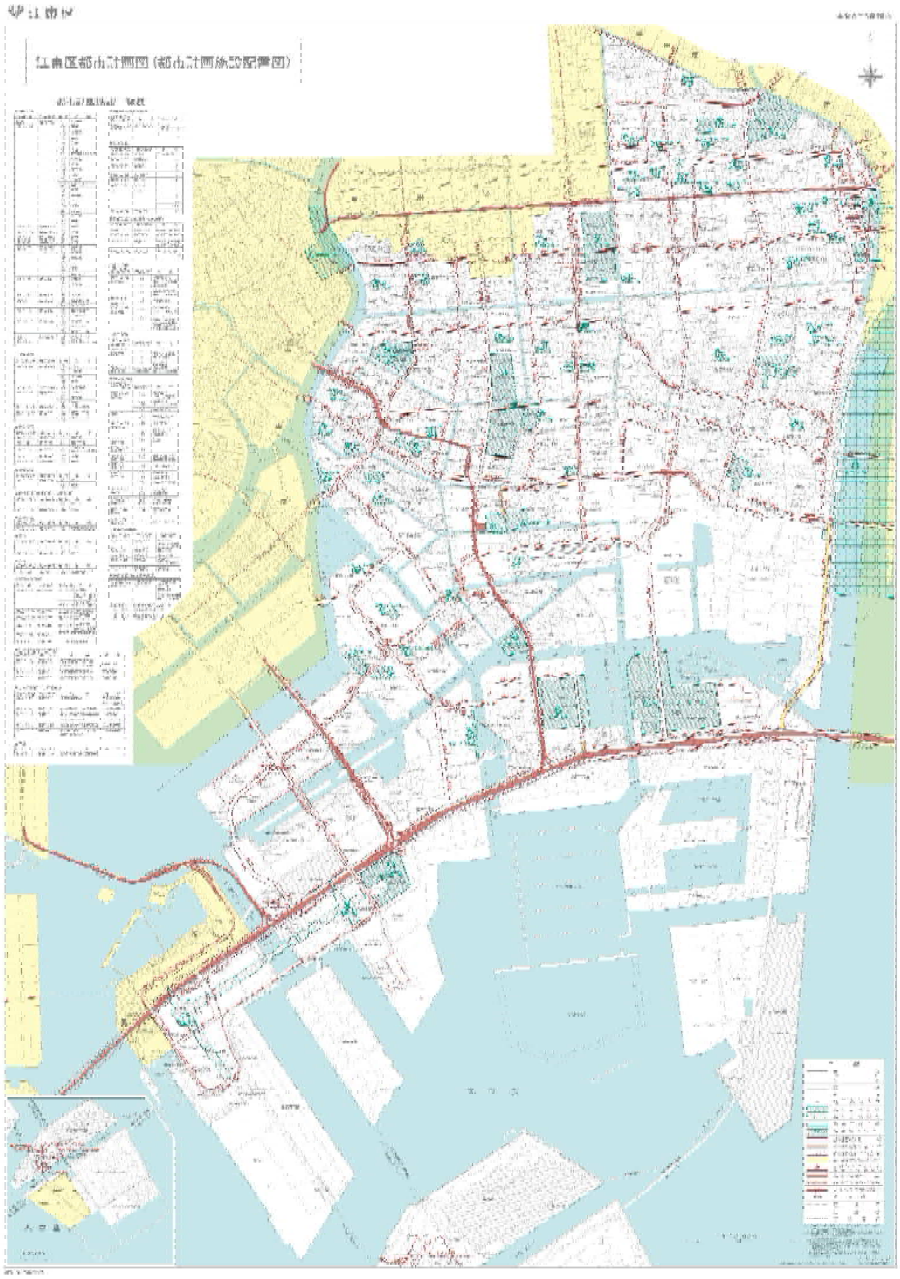
2　道路環境

○　都市計画道路のうち、令和 3～7 年度に事業を行っていた路線の一部区間の整備、改良が進展しました。

表　主な道路環境の変化

道路名称等	事業認可終了日
補助 115 号線	令和 3 年 11 月 29 日（事業完了日）
放射 16 号線（永代通り）	令和 8 年 3 月 31 日
放射 32 号線（四ツ目通り）	令和 8 年 3 月 31 日
補助 116 号線（明治通り）	令和 8 年 3 月 31 日

【江東区　地図】　（令和８年３月現在）



3　運転免許保有者数と自動車保有台数

○　居住人口等の増加に伴い、運転免許保有者数が増加傾向にあります。乗用車保有台数も微増しています。

表　運転免許保有人口と自動車(乗用車)保有台数の推移

	R3 年	R4 年	R5 年	R6 年	R7 年
運転免許保有者数(千人)	295.7	300.1	304.8	307.8	308.6
乗用車保有台数(千台)	84.5	85.0	85.3	86.2	87.0

(出典：警視庁交通年鑑)

4　法令改正の状況

［道路交通法改正］

○　令和 2 年 6 月 30 日、妨害運転（「あおり運転」）に対する罰則が創設。

○　令和 4 年 5 月 13 日、高齢者（75 歳以上）の運転免許更新手続について認知機能検査の変更や違反者に対して運転技能検査を義務付けるなど、制度の充実・強化。

○　令和 5 年 4 月 1 日、すべての自転車利用者に乗用時のヘルメット着用が努力義務化。

○　令和 5 年 7 月 1 日、一定の基準を満たす電動キックボード等は「特定小型原動機付自転車」という新たな車両区分に位置付けられ、新しい交通ルールが適用。

○　令和 6 年 11 月 1 日、自転車運転中の「ながら運転（ながらスマホ）」の罰則強化及び酒気帯び運転が新たな罰則対象化。

○　令和 7 年 3 月 24 日、運転免許に関する情報をマイナンバーカードに記録することを申請できることとされ、カードに記録する免許情報や免許更新等に関する必要な改正が実施。

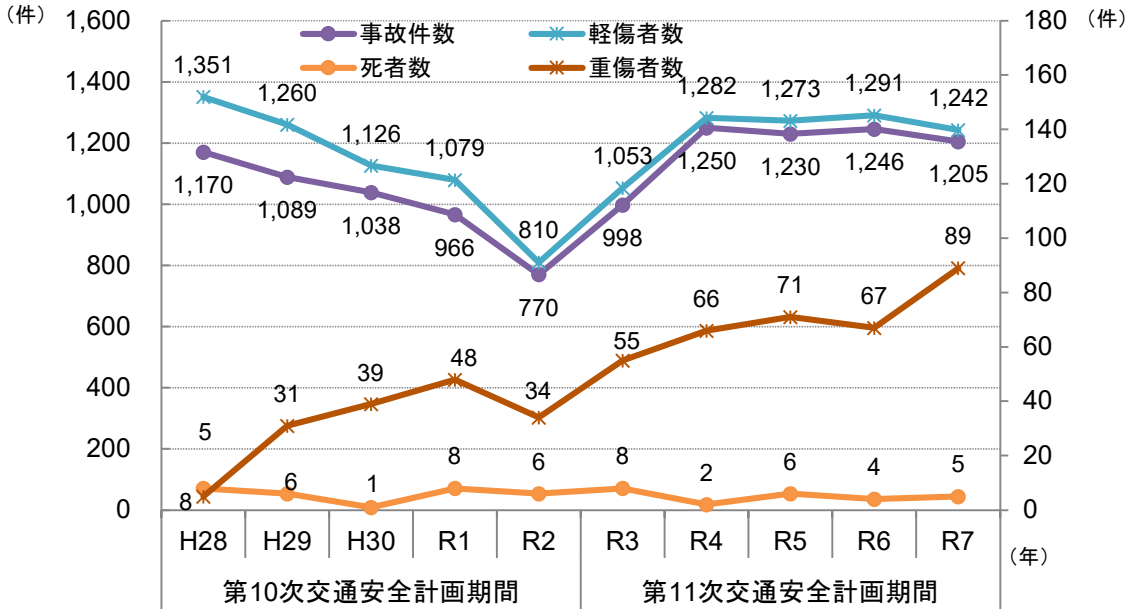
○　令和 8 年 4 月 1 日、16 歳以上の自転車運転者に対し、交通反則通告制度、いわゆる「青切符」制度が導入。

○　令和 8 年 9 月 1 日、主に地域住民の日常生活に利用されるような生活道路において、法定速度を 30km/h とする改正道路交通法が施行。

第3章　交通事故発生状況

1　概況

○　第 11 次計画期間の交通事故件数は 5,929 件であり、第 10 次計画期間から 896 件増加しました。交通事故死者数は 25 人であり、第 10 次計画期間から 4 人減少しました。



※第 3 章の事故件数は毎年 1 月 1 日～12 月 31 日の集計値となります。
※平成 29 年より「重傷者数」の定義が変わり増加しました。

図　第 10・11 次交通安全計画期間中の区内の交通事故件数等

(警視庁の統計より作成)

2　交通事故状況分析

(1) 道路形状別発生状況

○　単路での事故が最も多く、交差点、交差点付近での事故も半数近くを占めています。

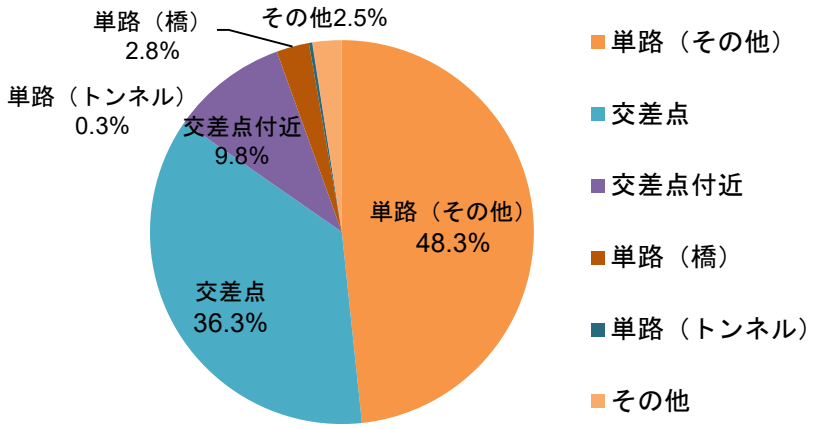


図　道路形状別交通事故発生件数 (第 11 次計画期間中)

(警視庁の統計より作成)

(2) 時間帯別発生状況修正

○　8－10 時、16－18 時の時間帯に交通事故は、発生しやすくなっています。

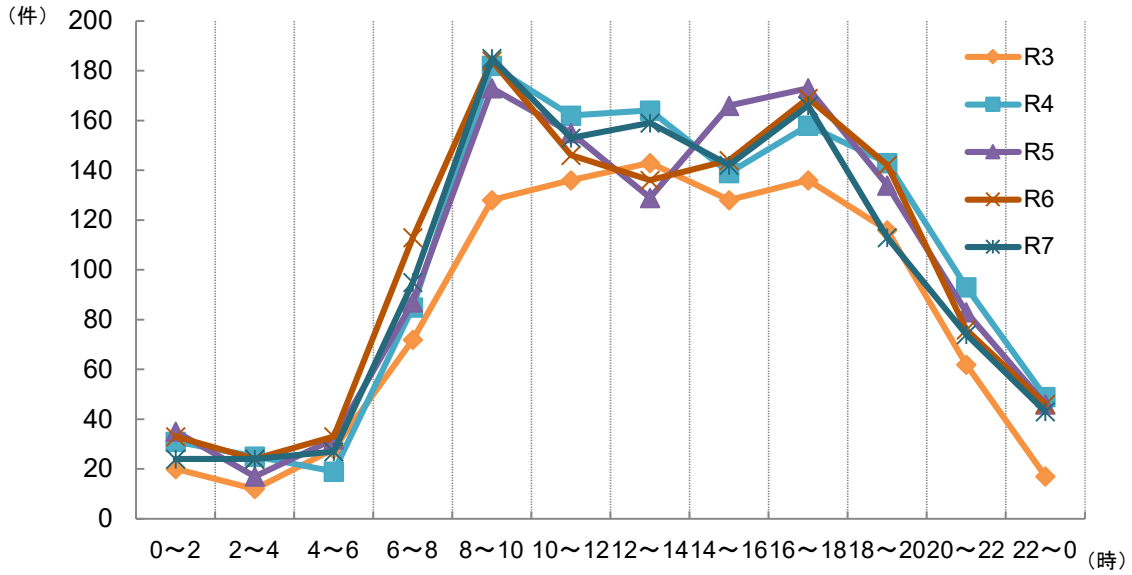


図　区内の時間帯別交通事故発生件数

(警視庁の統計より作成)

(3) 事故累計別発生状況

ア 概況

○　車両相互が約 59%と最も多く、次いで人対車両が約 14%となっています。

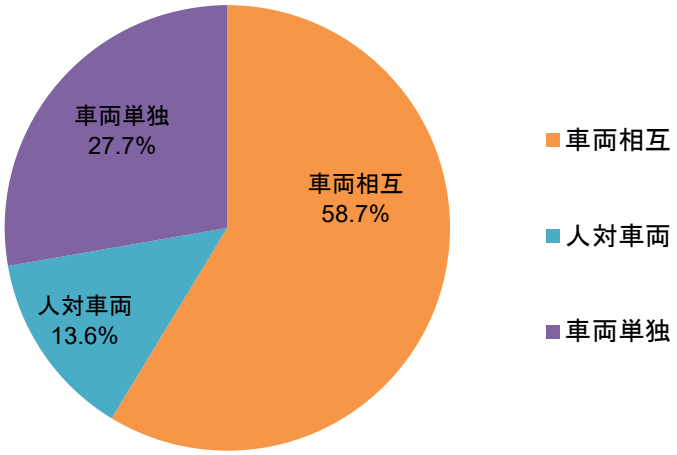


図　事故類型別の交通事故発生件数構成比(第 11 次計画期間中)

(警視庁の統計より作成)

イ 人対車両

○ 横断歩道横断中が最も多く約 41%を占めています。

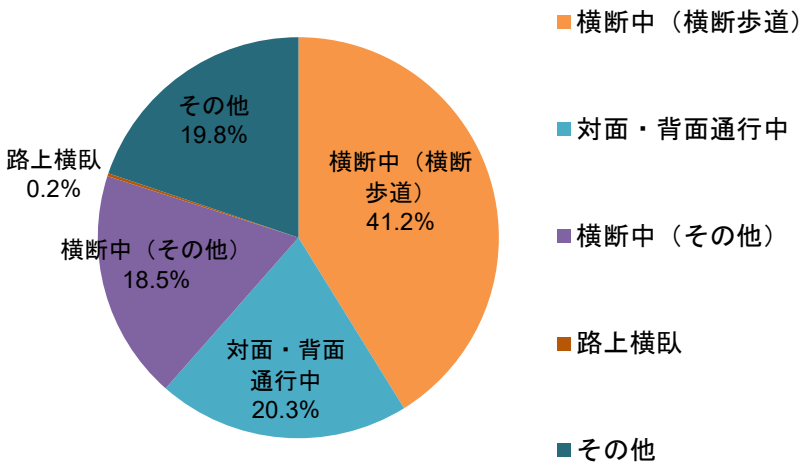


図 人対車両の交通事故の類型(第 11 次計画期間中)

(警視庁の統計より作成)

ウ 車両相互

○ 追突が最も多く約 28%でした。また、右左折時の事故は約 24%となっています。

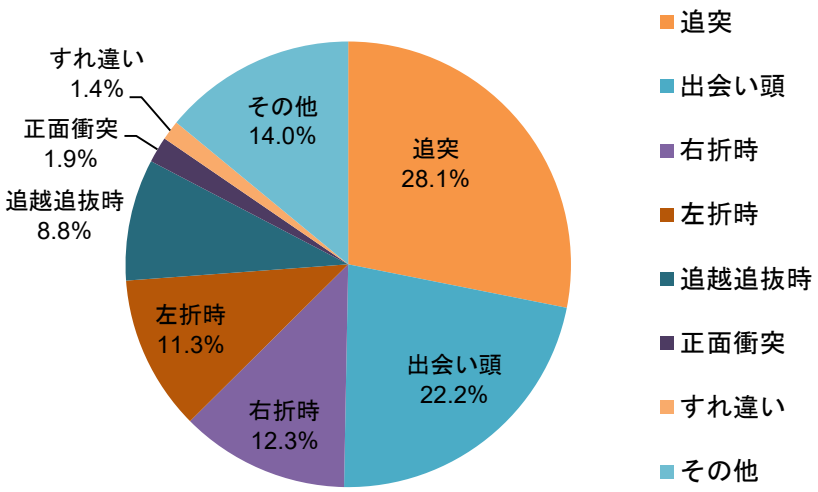


図 車両相互の交通事故の類型(第 11 次計画期間中)

(警視庁の統計より作成)

(4) 年齢階層別交通事故発生状況

○　年齢階層別に交通事故発生状況を見ると、特に 75 歳以上の高齢者においては、第 1 当事者となった事故の割合が増加傾向にあります。

表　年齢階層別、当事者別交通事故発生件数構成比

	幼児	小学生	中学生	中卒～19 歳	一般成人層	高齢者	
						65～74 歳	75 歳以上
(a) 第 1 当事者件数 年齢層別構成比							
R3	0.0%	1.8%	0.7%	2.5%	75.9%	12.1%	7.0%
R7	0.0%	1.8%	1.0%	2.8%	69.9%	12.9%	11.5%
変化	0.0%	0.0%	＋0.3%	＋0.3%	－6.0%	＋0.8%	＋4.5%
(b) 第 2 当事者件数 年齢層別構成比							
R3	1.4%	3.6%	0.5%	2.0%	77.7%	10.1%	4.7%
R7	1.3%	2.6%	1.9%	1.9%	77.3%	8.4%	6.6%
変化	－0.1%	－1.0%	＋1.4%	－0.1%	－0.4%	－1.7%	＋1.9%

(警視庁の統計より作成)

※「当事者」とは、交通事故に関係した人をいうが、車両等が関係した事故の運転者については、運転中の車両等を当事者としている。

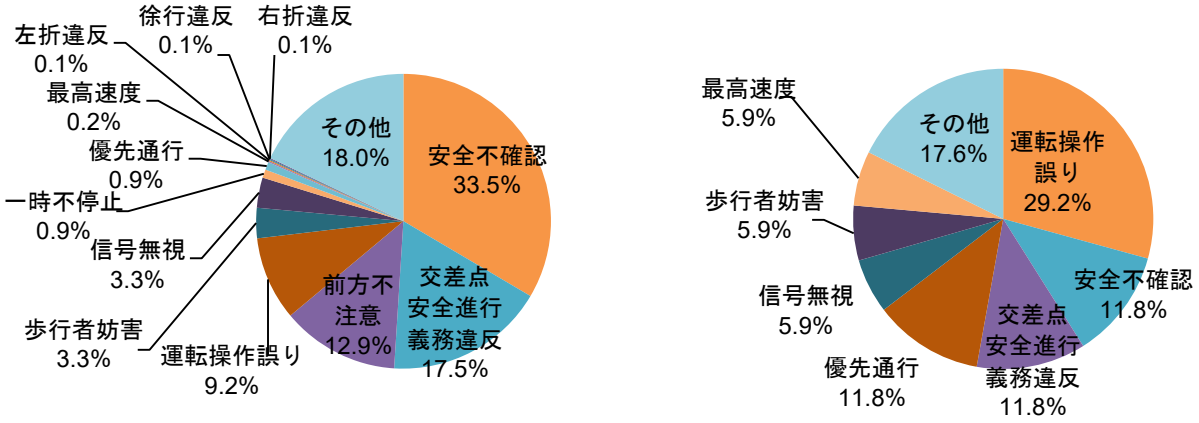
※「第 1 当事者」とは、過失（違反）がより重いか又は過失（違反）が同程度の場合は、被害がより小さい方の当事者をいう。

※「第 2 当事者」とは、過失（違反）がより軽いか又は過失（違反）が同程度の場合は、被害がより大きい方の当事者をいう。

(5) 違反の状況

ア 車両の違反

○　事故件数は安全不確認によるものの割合が最も高く、死者数は運転操作誤りによるものが最も高くなっています。



(a) 事故件数　　(b) 死者数

図　車両側の違反別構成比（原付以上第 1 当事者件数）（第 11 次計画期間中）

(警視庁の統計より作成)

イ 自転車の違反

○ 自転車の違反割合は増加傾向にあり、令和 6 年は第 11 次計画期間中最も高い 79.6%となっています。

○ 違反内容では、運転操作誤り、安全不確認、交差点安全進行義務違反の順に多くなっています。

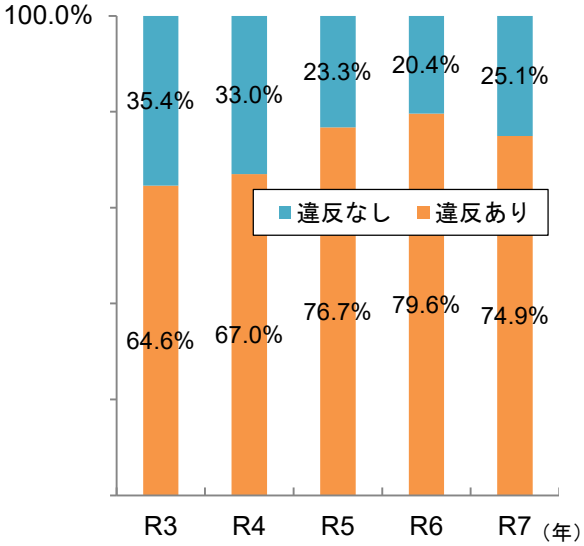


図　自転車の違反割合
(警視庁の統計より作成)

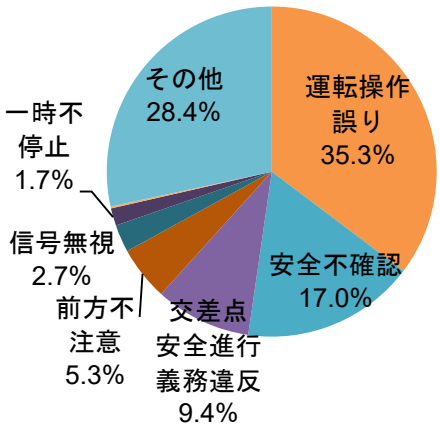


図　自転車の違反内容構成比
(第 11 次計画期間中) (警視庁の統計より作成)

ウ 歩行者の違反

○ 第 11 次計画期間中の歩行者の違反割合は、10%前後で、ほぼ横ばいに推移しています。

○ 違反内容では、信号無視、横断歩道外横断、横断禁止場所横断の順に多くなっています。

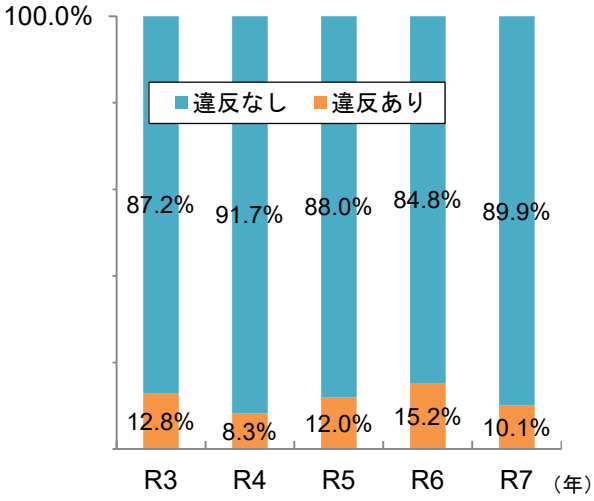


図　歩行者の違反割合
(警視庁の統計より作成)

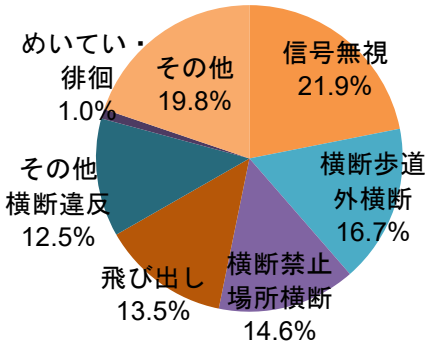


図　歩行者の違反内容構成比
(第 11 次計画期間中) (警視庁の統計より作成)

3　交通死亡事故の状況

(1) 年齢層別交通事故死者数

○　第 11 次計画期間中の死者数は 25 人で、第 10 次計画期間中の 29 人と比べ 4 人減少したものの、令和 3 年から令和 7 年までの変化は、ほぼ横ばいでした。

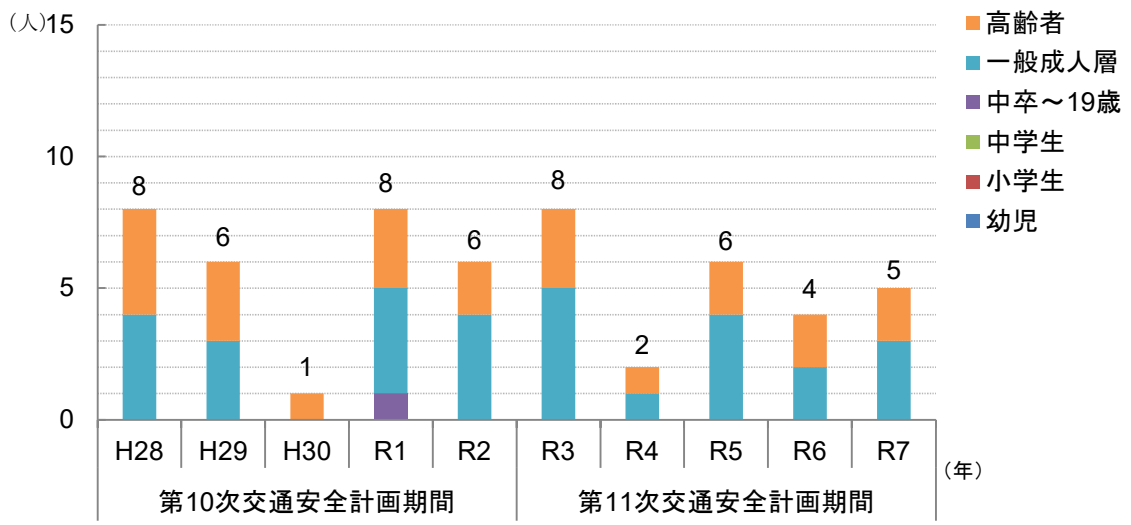


図　第 10・11 次交通安全計画期間中の区内の交通事故死者数の推移

(警視庁の統計より作成)

(2) 状態別交通事故死者数

○　二輪車乗用中が最も多く、次いで歩行中、自転車乗用中の順に多くなっています。

表　第 11 次交通安全計画期間中の死者数

	第 11 次交通安全計画期間					
	R3	R4	R5	R6	R7	計
四輪車乗用中	1	0	0	1	0	2
二輪車乗用中	3	1	3	1	3	11
自転車乗用中	1	1	2	1	0	5
歩行中	3	0	1	1	2	7
計	8	2	6	4	5	25

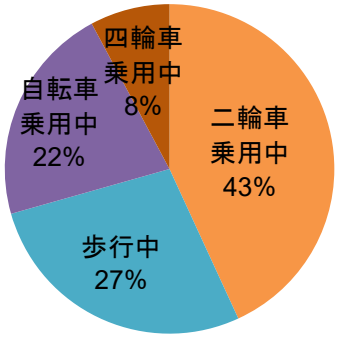


図　第 11 次計画期間中の
状態別死者数構成比

(警視庁の統計より作成)

(3) 道路別、道路形状別交通事故死者数

○　道路別交通事故死者数は、都道が最も多く、次いで区道が多くなっています。

○　路面形状別では交差点、次いで単路その他が多くなっています。

表　第 11 次交通安全計画期間中の死者数

	第 11 次交通安全計画期間					
	R3	R4	R5	R6	R7	計
道路別交通事故死者数						
国道	0	1	1	0	0	2
都道	5	1	3	3	4	16
区道	2	0	1	0	1	4
その他	1	0	1	1	0	3
道路形状別交通事故死者数						
交差点	5	1	3	1	2	12
交差点付近	0	0	1	0	2	3
単路その他	3	1	2	3	1	10

(警視庁の統計より作成)

(4) 事故類型別交通事故死者数

○　車両相互によるものが最も多く、次いで人対車両、車両単独となっています。

○　人対車両の交通死亡事故では、横断歩道以外の道路での横断中の死者数が最も多く、次いで横断歩道での横断時の死者数が多くなっています。

○　車両相互では、出会い頭が最も多くなっています。

表　第 11 次交通安全計画期間中の死者数

	第 11 次交通安全計画期間					
	R3	R4	R5	R6	R7	計
事故類型別交通事故死者数						
人対車両	3	0	1	1	2	7
車両相互	1	2	5	3	2	13
車両単独	4	0	0	0	1	5
人対車両の交通事故死者数						
横断中・横断歩道	1	0	1	0	0	2
横断中・その他	2	0	0	1	1	4
路上横臥	0	0	0	0	1	1

	第 11 次交通安全計画期間					
	R3	R4	R5	R6	R7	計
車両相互の交通事故死者数						
追突	0	0	0	2	1	3
出会い頭	1	0	2	1	0	4
追越追抜時	0	1	1	0	0	2
右折時	0	0	1	0	1	2
その他	0	1	0	0	0	1

(警視庁の統計より作成)

(5) 区内警察署別死亡事故の状況

表　第 11 次交通安全計画期間中の死者数

警察署	第 11 次交通安全計画期間					計
	R3	R4	R5	R6	R7	
深川	4	0	2	0	2	8
城東	3	1	2	1	3	10
東京湾岸	1	1	2	3	0	7
計	8	2	6	4	5	25

(警視庁の統計より作成)

※東京湾岸警察署に関しては、管轄が４区にまたがるため、区内の死者数のみを記載。

4　重点別の交通事故の状況

第 11 次計画では、道路交通の安全について、「高齢者及びこどもの交通安全の確保」、「自転車の安全利用の推進」、「二輪車の安全対策の推進」、「飲酒運転の根絶」の 4 つを重点とし、施策を実施しました。これら 4 つの重点別の交通事故状況は、以下のとおりとなっています。

(1) 高齢者の交通事故の状況

○　交通事故件数・死者数・負傷者数はともに、令和 2 年を底に増加傾向にあります。令和 7 年は、事故件数が過去 10 年で 2 番目に多く、負傷者数は最大でした。

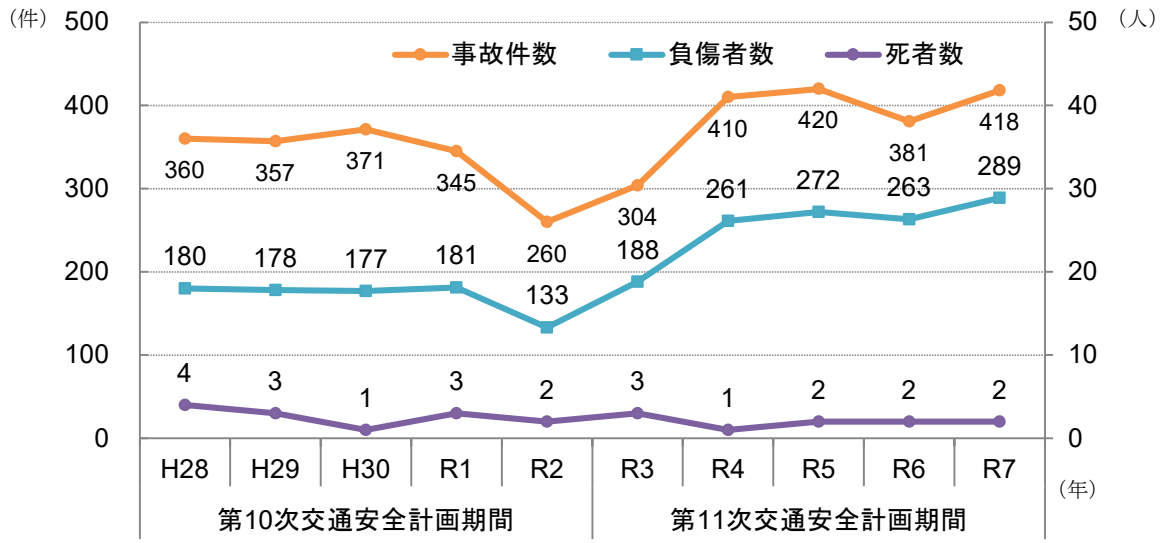


図　区内の高齢者の交通事故状況 ※事故件数は第 1・第 2 当事者の合計

(警視庁の統計より作成)

(2) こどもの交通事故の状況

○　こどもが関与する交通事故は、第 10 次計画期間と比べて、事故件数・負傷者数ともに第 11 次計画期間に大きく増加傾向にあります。

○　過去 10 年間、死亡事故はありませんでした。

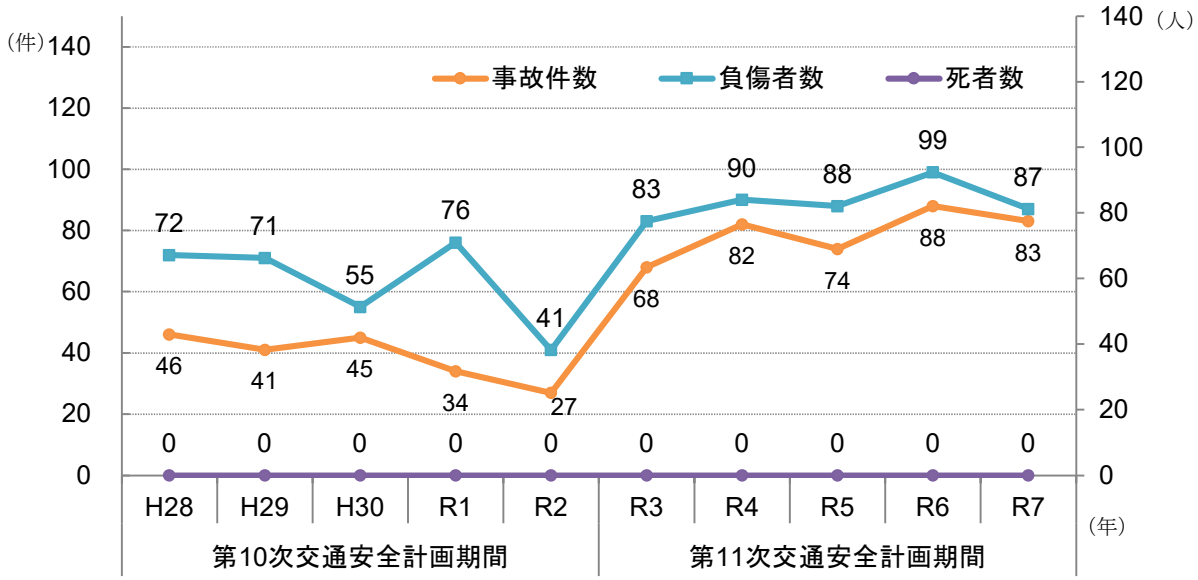


図　区内のこどもの交通事故状況 ※事故件数は第 1・第 2 当事者の合計

(警視庁の統計より作成)

(3) 自転車の交通事故の状況

○ 事故件数は、令和 3 年以降増加傾向にあり、特に令和 4 年は過去 10 年最多の 745 件でした。

○ 死者数は、令和 7 年は 0 人でしたが、横ばいで推移しています。

○ 事故件数のうち約半分が、事故当事者の中で過失が重い第 1 当事者となったものとなっています。

○ 全国、東京都の自転車事故の関与率と比べて割合が高く、区内で発生した交通事故の約半数に自転車が関与しています。

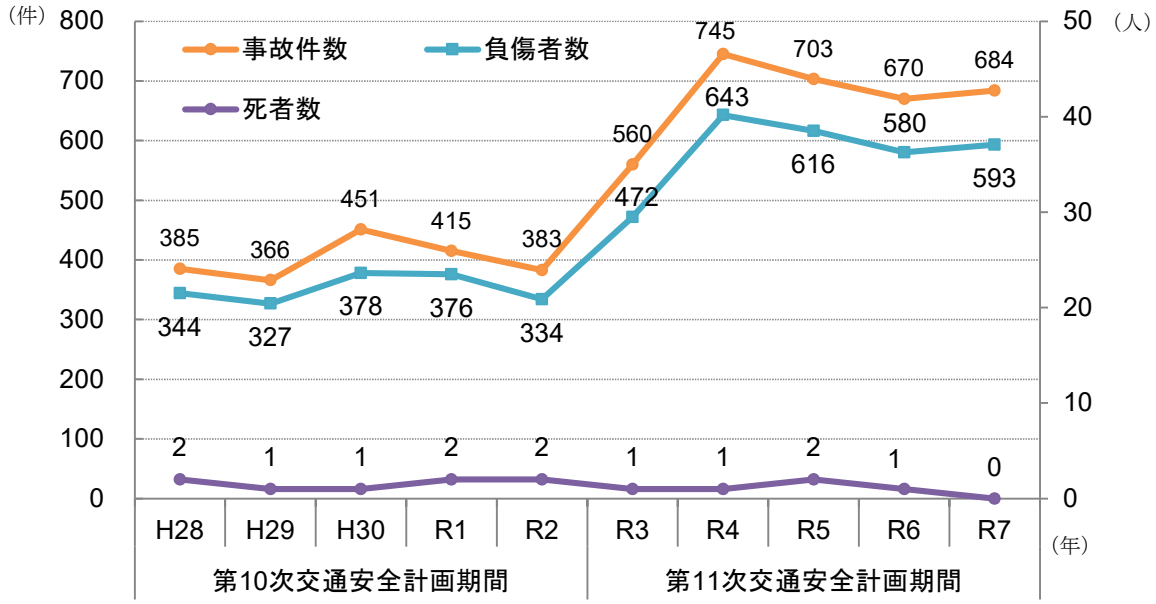


図　区内の自転車の交通事故状況　※事故件数は第 1・第 2 当事者の合計

(警視庁の統計より作成)

表　区内の自転車の交通事故件数(第 1・2 当事者別)

	第 11 次交通安全計画期間				
	R3	R4	R5	R6	R7
第 1 当事者	278	416	425	406	405
構成比	49.6%	55.8%	60.5%	60.6%	59.2%
第 2 当事者	282	329	278	264	279
構成比	50.4%	44.2%	39.5%	39.4%	40.8%
計	560	745	703	670	684

(出典：『東京の交通事故』警視庁交通部)

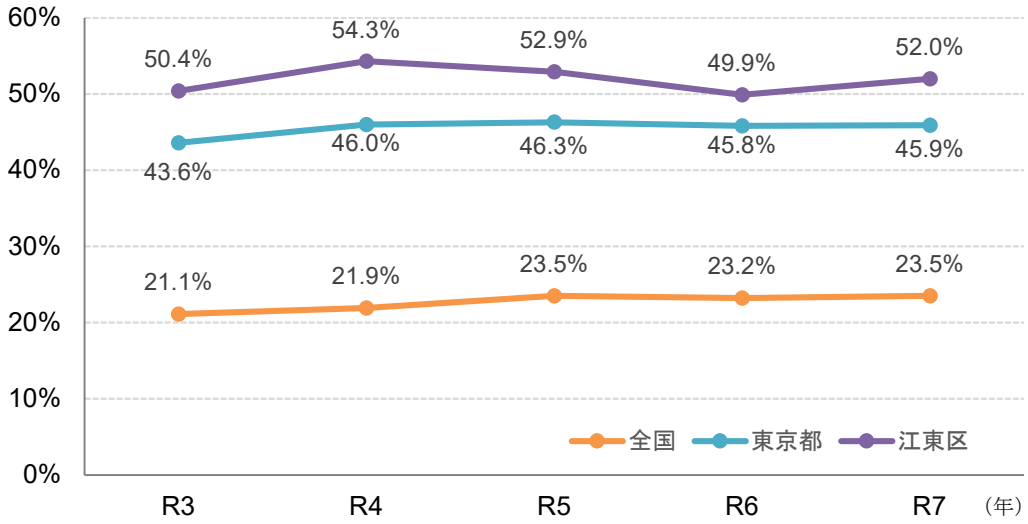


図　交通事故自転車関与率

(警視庁の統計より作成)

(4) 二輪車の交通事故の現況

○　事故件数は令和 2 年の 159 件を最少に、横ばいの傾向となりました。

○　死者数は第 10 次計画期間中、第 11 次計画期間中ともに 11 人と横ばいで、交通事故死者数に占める二輪車の死者数は高い状況です。

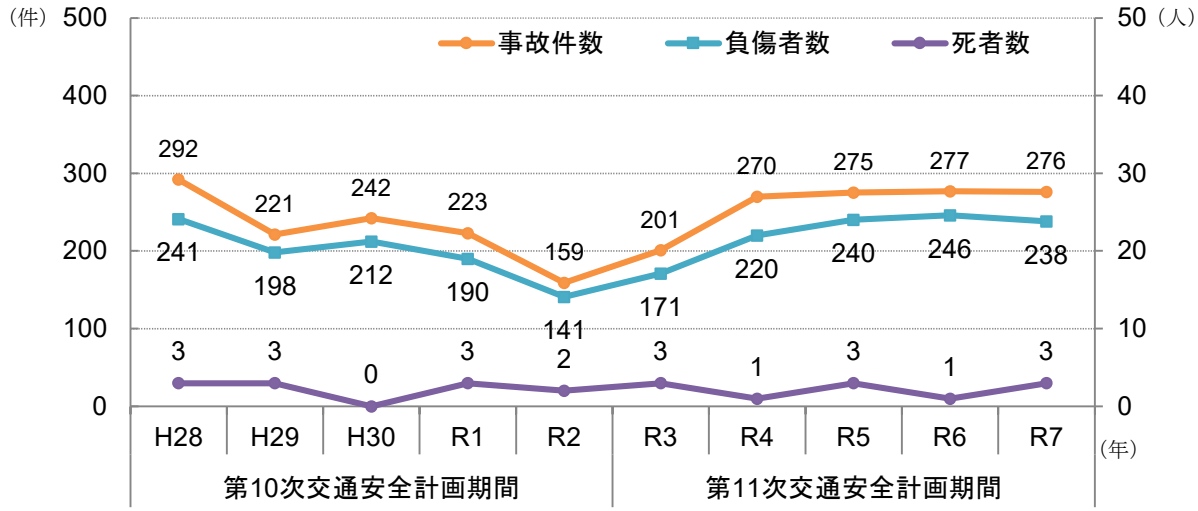


図　区内の二輪車の交通事故状況　※事故件数は第 1・第 2 当事者の合計

(警視庁の統計より作成)

(5) 飲酒運転の交通事故の状況

○　第 11 次計画期間中に 31 件の飲酒事故が発生しており、飲酒運転の根絶には至っていません。特に令和 7 年は、過去 10 年で最多の 10 件の事故が発生しています。

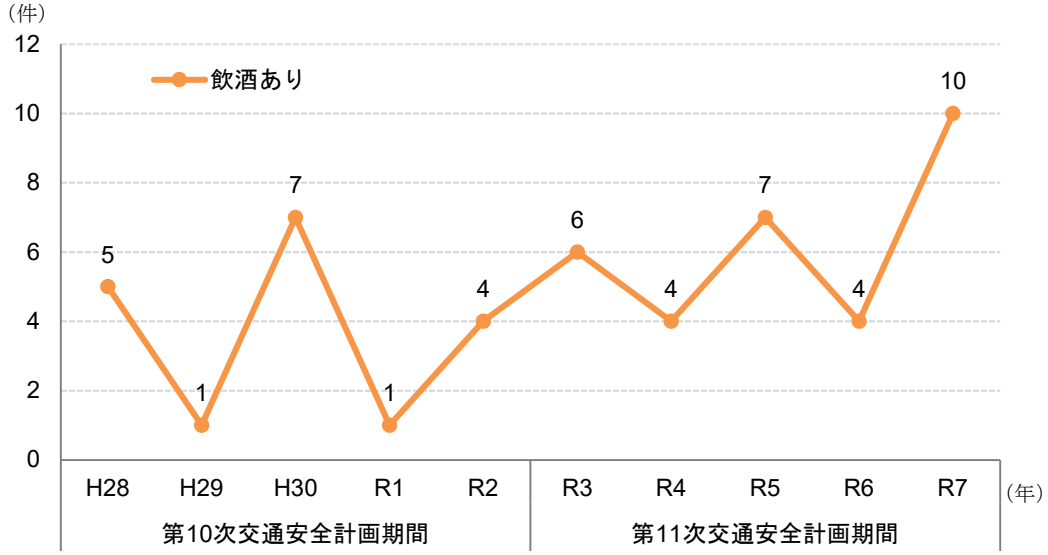


図　区内の飲酒運転による交通事故件数

(警視庁の統計より作成)

第4章　第12 次江東区交通安全計画の目標、重点

1　目標

第 11 次計画期間の交通事故件数は、第 10 次計画期間と比べて増加しており、いまだに多くの方々が交通事故で死傷していることから、引き続き効果的な交通安全施策を進めていくことが求められています。

本計画に定める各種施策を効果的かつ効率的に推進し、交通事故全体の発生の抑止、交通事故による死傷者を限りなくゼロに近付け、「交通事故のない安全安心なまち・江東区」の実現を目指していきます。

2　重点

本計画では、第 12 次東京都交通安全計画と整合を図り、第 11 次計画で定めた 4 つの重点に加え、新たに 3 項目を加えた 7 つの重点に対し取り組みます。計画期間中に重点的に取り組むべき事項を定め、各種の交通安全施策に取り組むことにより、交通事故件数及び交通事故死傷者数の低減を目指します。

重点 1　高齢者及びこどもの交通安全の確保

交通事故のうち、高齢者が関与する件数は全体の約 3 割を占めており、高齢者に向けた交通安全施策の充実が必要です。また、令和 8 年 1 月の区の高齢化率は約 20.7%であり、高齢者の交通安全確保は喫緊の課題となっています。

こうした現状を踏まえ、高齢者が安全で快適に歩行できる歩道への改良等、バリアフリー化を含めた交通安全施設の整備・充実や、交通安全教育の推進を図ります。

こどもの交通事故件数は、その他の年齢層に比べて少ないとはいえ、次世代を担うこどものかけがえのない命を交通事故から守っていく対策が必要です。

そのため、交通ルールを理解・定着させるために交通安全教育を充実させるとともに、学校・警察・道路管理者等の関係機関と連携したハード面での安全対策を実施していきます。

重点 2　自転車の安全利用の推進

自転車の関与する交通事故件数について、第 11 次計画中は全体の約半数を占め、東京都や全国平均と比べても高くなっています。また、自転車側に何らかの違反のあった割合が、令和 5 年度以降 7 割を超えるなど、利用者のルールやマナーに課題が見られる状況となっています。

令和 8 年 4 月からは、自転車に対する交通反則通告制度、いわゆる「青切符」制度が導入されました。区民にとって関心の高い法改正であることから、周知活動や関係機関との連携強化が必要です。

このことから、自転車の安全走行に必要な交通安全施設の整備を進めるとともに、安全利用を促進するために、交通安全教育や広報活動を推進していきます。

重点 3　二輪車の安全対策の推進

二輪車の交通事故件数は横ばいの傾向にあります。また、二輪車乗用中の死者数は交通事故死者数の 4 割以上を占めており、二輪車の安全対策が重要となっています。

そのため、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を推進するとともに、取締りの強化等に取組みます。

重点 4　飲酒運転の根絶

都内の飲酒事故は、近年 200 件を下回る件数で推移しておりますが、根絶には至っていません。区内でも第 11 次計画期間中に 31 件の飲酒事故が発生しています。アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、重大な事故につながることが多く、飲酒運転中の事故の致死率は、事故全体の致死率より高くなっています。区では、重大な事故もたらす飲酒運転の根絶を目指します。

重点 5　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、令和 5 年 7 月に改正道路交通法が施行されたことに伴い、性能上の最高速度が自転車と同程度であるなどの一定の要件を満たす電動キックボード等に限り、運転免許が不要で運転することができるようになるなど、新たなルールが適用されました。

利用者による交通事故実態や違反状況を踏まえ、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全対策の推進、交通指導取締りの強化をします。

重点 6　外国人の交通安全対策の推進

区内における在留外国人や外国人旅行者等は近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加しています。同時に、外国人運転者による交通事故件数も増加しています。

外国人が当事者となる交通事故を抑止するため、リーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発の取組を一層強化し、日本の交通ルールやマナーに対する理解の促進に取組みます。

重点 7　先進技術の活用

自動運転等の先進技術について、利用者の過信・誤解を避けるため、その利用に当たっての注意点等について理解の促進を図ります。また、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）」については、安全で円滑な交通社会の実現のため、東京都の動向を注視し、適切に対応します。更なる交通事故の防止を図り、交通事故のない社会を実現するために、交通安全の確保に資する先進技術や情報の普及活用を推進します。

第2部　講じようとする施策

第1章　道路交通環境の整備

1　生活道路における交通安全対策の推進

(1) 歩道の整備

○　歩行者の安全確保や歩行者と自転車の適切な分離による円滑な通行環境の形成に向け、歩道が未整備の区間や幅員が狭小な区間においては、道路構造令等の関係基準を踏まえ、歩道の新設や拡幅整備など、地域の実情に応じた安全な歩行空間の確保等に努めます。

○　歩道の整備にあたっては、「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 年法律第 91 号、以下「バリアフリー法」という)、及び「東京都福祉のまちづくり条例」(平成 7 年東京都条例第 33 号、平成 21 年改正)を踏まえ、2m 以上の幅員確保や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、バリアフリーに対応し、高齢者や障害者を含む誰もが安心して歩ける歩行空間の確保に努めます。

(関東地方整備局、都建設局、区道路課)

(2) 生活道路における交通事故防止策の推進

○　生活道路におけ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ます。

(警視庁)

○　交通管理者と調整のうえ、ガードレールの設置や注意喚起のためのカラー舗装等による交通事故対策を推進します。

(区施設保全課)

○　令和 8 年 9 月 1 日に改正道路交通法が施行された生活道路における法定速度の引下げに対し、広報啓発を推進し、制度の円滑な施行を推進します。

（区地域交通課、警視庁）

(3) 通学路等における交通事故防止策の推進

○　平成 27 年 10 月に策定した「江東区通学路交通安全プログラム」に基づき、児童が通学路を安全に通行できるように、関係機関と協力して、合同実査を行うなど通学路の安全対策を推進します。

(関東地方整備局、都建設局、区道路課、区施設保全課、区地域交通課、区教育委員会、警視庁)

○　未就学児を中心に園児等が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、保育所等の対象施設や、教育委員会、交通管理者、道路管理者等の関係機関が連携し、安全点検や登下校時の見守り活動等、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

(関東地方整備局、都建設局、区保育政策課、区保育支援課、区道路課、区施設保全課、区地域交通課、警視庁)

(4) 市街地等の構造改善

○　平成 30 年 6 月に策定した「北砂三・四・五丁目地区まちづくり方針」に基づき、消防活動、避難及び延焼遮断機能に必要な道路ネットワークの形成を目的として、幅員６ｍ以上の防災生活道路の整備を推進します。

(区安全都市づくり課)

2　幹線道路における交通安全対策の推進

(1) 都市計画道路の整備

○　人やモノの流れを円滑にするとともに広域的な防災性の向上、良好な市街地環境の形成のため、都市の骨格を形成する幹線道路等の整備を進めます。

(都建設局)

表　都市計画道路の整備計画(都)

路線名	区間	延長	備考
放射第 31 号線	放射 32 付近～補助 115	640m	優先整備路線
放射第 32 号線	東陽七丁目～毛利一丁目	1,990m	優先整備路線
放射第 32 号線	東陽三丁目～東陽五丁目	470m	事業中
環状第 3 号線 支線 1・支線 2 号	塩浜二丁目～枝川二丁目	350m	事業中
補助第 116 号線	南砂三丁目～新砂二丁目	390m	事業中
補助第 144 号線	放射 16～国道 357	2,060m	優先整備路線
補助第 144 号線	東砂五丁目～東砂六丁目	385m	事業中

（R7 年度末時点）

（補助第 116 号線　左：整備前、右：整備後）

(2) 交差点の改良

○　交差点における左折車の走行速度低減及び信号の変わり目における出会頭事故等を防止するため、交差点巻き込み部の張り出しや横断歩道及び停止線の前出しによる交差点のコンパクト化に加えて、右左折車両と横断歩行者の事故を防止するため、交差点付近の視認性確保について道路管理者と連携を図りながら進めます。

(警視庁)

3　交通安全施設等の整備

(1) 防護柵等の整備

○　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、横断抑止柵や車両防護柵の整備に努めます。

(関東地方整備局、都建設局、区道路課)

(2) 道路照明の整備

○　道路照明は、夜間における交通安全と円滑な移動を図るための重要な施設です。区道等に設置している老朽化した街路灯を改修します。改修にあたっては、省エネルギー化を図り、環境負荷を低減します。

(区施設保全課)

表　江東区道における街路灯の改修計画

R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
1,476 基	1,476 基	1,476 基	1,476 基

（江東区長期計画（後期）R7～R11 年度期間内）

(3) 道路標識等の整備

ア わかりやすい案内標識等の整備

○　標識点検結果から、更新が必要なものについて、標識修繕を進めます。

○　「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（標識令）に基づき、誰もが安全で快適に通行できるよう、ピクトグラムや路線番号の追加、標識類の整理、視認性の向上など、わかりやすい道路標識の整備に取り組みます。

(関東地方整備局、都建設局、都港湾局、区道路課、区施設保全課)

イ 規制標識等の整備

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

(警視庁)

(4) 信号機の整備・高度化

ア 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や、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)

イ 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)

ウ 右折感応型信号機の整備

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

(警視庁)

(5) その他の交通安全施設等の整備

○ カーブ区間における二輪車等の事故を防止するため、滑り止め舗装やカラー舗装等の路面改良、視線誘導標、減速マーク、警戒標識等の設置による安全対策を道路管理者と連携を図りながら進めます。

(警視庁)

○ 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、区道路課、区施設保全課)

(6) 危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進

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

○ 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)

(7) 事故多発箇所等における交通安全施設の整備

○ 交通事故が多発する箇所や事故の危険性の高い箇所について、交通安全施設等の整備を行い、交通事故防止を図ります。

ア 信号機の多現示化

○ 交通事故の発生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。

(警視庁)

イ 要請等に基づく交通安全施設等の整備

○ 交通事故が多発する箇所や危険性の高い箇所など、交通安全施設等の整備が必要と認められる箇所について、警視庁と道路管理者が連携して対策を実施します。

(関東地方整備局、都建設局、区施設保全課、警視庁)

(8) 駐車施設の整備・拡充

ア 二輪車の駐車対策

○ 道路交通の安全と円滑化を図るため、自動二輪車駐車施設の整備拡充に向けて、区や指定管理者と連携し、駐車対策に取り組んでいきます。

(区地域交通課、警視庁)

イ 大規模商業施設の出店に伴う駐車場および駐輪場の整備

○ 一定規模以上の商業施設(以下「特定商業施設」という。)が出店する際に、周辺地域の生活環境を守るため、「江東区特定商業施設の立地に伴う生活環境保全に関する指導要綱」に基づき、駐車場および駐輪場を設置するよう指導します。

※「特定商業施設」とは、店舗面積の合計が 500 ㎡を超えるもの（深夜営業をする場合は 300 ㎡）をいいます。

※店舗面積の合計が 1,000 ㎡を超える小売店の場合、届出先は東京都になります。

(区経済課、区地域交通課)

(9) 交通環境のバリアフリー化

○ 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、視覚障害者用音響式信号等の整備を推進していきます。

(警視庁)

(10) 地下鉄８号線延伸に向けた整備

○ 地下鉄８号線延伸による交通結節機能の強化を見据え、歩行者・自転車の安全確保に向け、施設整備の必要性について検討します。

(区道路課、区施設保全課、警視庁)

4 交通規制の実施

(1) 交通実態に即した交通規制

ア 路線対策

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

(警視庁)

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、ゾーン 30 の整備、通行禁

止規制や一時停止等必要な交通規制を実施します。

(警視庁)

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

(警視庁)

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、自転車通行空間の整備を実施します。

(関東地方整備局、都建設局、区道路課、区施設保全課、警視庁)

オ 二輪車対策

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

(警視庁)

(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、現状の交通課題を解消する好機でもあることから、これらの開発計画を早期に把握し、まちづくり方針等と整合を図りながら、道路の拡幅や改良、自転車通行空間や歩行空間の整備等、交通管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう計画立案者や事業者等とあらかじめ調整を行う等、先行交通対策を推進します。

(区まちづくり推進課、区地域交通課、警視庁)

5 自転車利用環境の総合的整備

(1) 自転車通行空間の整備

○ 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通行空間の整備を進めます。また、区内の自転車利用の特徴を踏まえ、道路管理者間で連携し、自転車通行空間のネットワーク化に取り組んでいきます。

(関東地方整備局、都建設局、都港湾局、区道路課、区地域交通課)

○ 江東区自転車利用環境推進方針に基づき、自転車は「車道が原則、歩道は例外」であることを踏まえ、車道混在型(ナビマーク・ナビライン) を中心とした自転車通行空間を整備・維持・管理していきます。

(区道路課、区施設保全課、区地域交通課、警視庁)

表　自転車通行空間整備実績等

年次	整備地域	整備延長	整備済み合計
令和３年度 ～令和７年度	区内全域	（実績） 11.6km	（実績） 118.5km

(2) 自転車シェアリングの普及促進

○　区では、「江東区都市計画マスタープラン」や「豊洲グリーン・エコアイランド構想」に基づく施策として、平成 24 年 11 月からコミュニティサイクル事業を実施しています。コミュニティサイクルの需要や利用状況を踏まえ、豊洲駅周辺などサイクルポートが不足している地域において、重点的にポートの設置を推進します。

(区地域交通課)

6　その他の道路交通環境の整備

(1) 橋梁の整備

○　「江東区橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、老朽化した橋梁を計画的かつ予防的に架替・改修・塗装することにより耐用年数を延ばすとともに、大地震に備えて耐震補強を行います。

(区道路課)

表　区管理の橋梁の改修計画

	施設名	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	摘要
架替	緑橋	工事	工事			
	大島橋	工事	工事	工事	工事	R11 年度竣工
	弁天橋	工事	工事	工事	工事	R11 年度竣工
改修	砂潮橋	工事	工事	工事	工事	R11 年度竣工
点検		調査			調査	
塗装(橋)		2	2	1	2	

（江東区長期計画（後期）R7～R11 年度期間内）

（竣工済み橋梁：巽橋）

(2) 道路占用の抑制

○　地上工作物の道路占用については、道路交通の安全と円滑を確保するため、公益性を有するものを除き、極力抑制する方向のもとに適正な許可を行います。
また、施工時期等の十分な協議、調整を行い、道路の無秩序な掘り返し工事等による交通渋滞等の未然防止に取り組みます。

(区道路課)

(3) 不法占用物件等に対する是正指導

○　道路の適正な利用、交通事故の防止及び都市美観確保のため随時パトロールを行い、商品・置き看板等不法占用物件に対し是正指導するとともに、適正利用意識の向上を図ります。

(区施設保全課)

(4) 公園・児童遊園の改修・整備

○　老朽化した公園・児童遊園に新しい機能を盛り込み整備するほか、緑豊かな公園整備を行います。

○　道路の補完機能を持つ緑道公園や親水公園では、通行上の安全対策を図り、歩行者と自転車が快適に利用できるようにします。

(区河川公園課、区施設保全課)

表　区管理の公園の改修計画

施設名	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	摘要
（仮称）旧三大中跡地公園（新設）		設計	設計	工事	R11 年度竣工
南砂緑道公園（改修）	工事				
若洲公園（改修）	工事				
大島緑道公園(改修)		設計	工事	工事	R11 年度竣工
区立公園(大規模改修)	2	3	2	2	
区立公園(小規模改修)	5	5	5	5	
備考	（仮称）旧三大中跡地公園については、スケジュールを再調整します。				

（江東区長期計画（後期）R7～R11 年度期間内）

（仙台堀川公園：歩行者園路と自転車が走行可能な園路を分離して整備）

第2章　交通安全意識の啓発

1　段階的・体系的な交通安全教育の推進

(1) 交通安全教育の指針

○　交通安全教育指針(平成 10 年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) 保育園における交通安全指導

保育園における交通安全指導については、保育及び保育指導課程の一つとして位置づけ、地域の実態、幼児の発育段階に即した交通安全に関する習慣や態度の育成を図ります。

また、家庭の協力を得て、日常生活の中で交通安全に関する初歩的かつ基本的な行動、知識について理解させるため、保護者に対しても安全意識の高揚を図ります。

ア 園児に対する交通安全教育

○　交通安全の紙芝居、絵本等を活用し、身近な遊びの中から簡単な交通規則を教えるほか、散歩等を通して道路歩行や自転車、自動車の特性を知らせ、とび出し、車の直前直後の横断が危険なことなど、交通安全に関する習慣や態度の育成を図ります。

(区保育政策課、区保育支援課、区地域交通課、警視庁)

イ 保護者に対する交通安全指導

○　園児の保護者を対象に、保護者会等を通し交通安全のパンフレット等を利用して知識の充実を図るとともに、園と家庭が一体となって、こどもに対する安全対策を考えるよう指導します。

(区保育政策課、区保育支援課、区地域交通課)

(3) 学校における交通安全教育

幼稚園、小学校、中学校、義務教育学校、高等学校における交通安全教育は、児童・生徒等が生命を尊重し、自らの安全を確保するとともに、他者の安全にも配慮して行動できる資質・能力を育成することを目的として、学校の教育活動全体を通して行うことを基本とします。各分野において連携を図り、あらゆる機会をとらえて、交通安全に関する実践的な態度・能力の育成を推進します。

ア 幼稚園における交通安全教育

○　幼稚園においては、交通安全に関心をもち、安全に行動する習慣を身に付けられるよう、家庭と連携しながら、園外保育等の体験的な活動を通して、交通ルールや道路の安全な歩き方を学ぶ機会の充実を図ります。また、保護者への啓発を行うとともに、地域

の交通事情を踏まえ、警察署等の関係機関と連携した交通安全教育を推進します。

(区地域交通課、区教育委員会、警視庁)

イ 小学校・義務教育学校（前期課程）における交通安全教育

○ 小学校・義務教育学校（前期課程）においては、主に基本的な交通安全に関する知識の習得を行います。あわせて、安全な歩行、正しい道路の横断、自転車の安全な利用などについて、実践活動を通じて指導し、安全な生活を営むための態度・能力の育成を図ります。

○ 指導にあたっては、東京都教育委員会が作成する安全教育プログラムを基に各学校が安全指導計画を作成し、単なる知識の習得にとどまらず、実践的な活動を通して交通安全に関する具体的な行動を身に付け、安全に行動できる資質・能力の育成を図ります。

(区地域交通課、区教育委員会、警視庁)

ウ 中学校・義務教育学校（後期課程）における交通安全教育

○ 中学校・義務教育学校（後期課程）においては、小学校段階における交通安全教育を基礎として、交通ルール・マナー、応急手当等に関する知識・技能を身に付けるとともに、危険を予測し回避する能力の育成を図ります。

○ 体験的・実践的な学習を通して、交通社会の一員としての責任と自覚を高め、自ら適切に判断して安全に行動できる資質・能力の育成を図ります。

(区地域交通課、区教育委員会、警視庁)

エ 高等学校における交通安全教育

○ 区内都立高等学校においては、特に、自転車等の安全な利用に関する事項を取り上げ、交通安全に関する意識の高揚を図ります。

(区地域交通課、警視庁)

○ 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。

(警視庁)

(4) 児童館等における交通安全指導

児童館やきっずクラブにおける交通安全指導は、児童の健全育成に関する活動を通して実施します。

季節行事や日常活動を通して、児童の発達に即した交通安全指導を行い、交通安全に関する意識の高揚に努め、生活・習慣を通してその推進を図ります。

○ 交通安全運動実施期間について、児童館のお知らせに掲載し、交通安全への意識啓発を行います。行事の中で、クイズ形式による交通ルールの確認や、警察官による交通安全講習会を実施し、生活の中で交通安全を意識するよう指導します。

○ 乳幼児を対象とした年齢別プログラムの中で、絵本や紙芝居を用いて、交通安全について親子に伝えます。保護者の協力を得ながら、幼児が日常生活において交通安全の習慣を身に付けられるよう努めます。

○　きっずクラブにおいては、保護者会や「クラブだより」等を通して、保護者に対して交通安全に関する意識の高揚を図ります。また、児童に対しても帰宅時の交通ルール、自転車の安全指導等、安全に関する習慣や態度を身につけさせるよう指導します。

(区こども家庭支援課、区教育委員会)

(5) 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。

○　高齢者の生活サイクルの中で利用度の高い場所（駅、医療機関・福祉施設、商業施設等）における反射材の直接貼付活動及びそれに付随するワンポイントアドバイスを推進して、一人でも多くの高齢者に対する啓発活動と反射材の普及を図ります。

○　各老人クラブの希望者に対し地区別に交通安全教室を開催します。交通安全 DVD の上映、警察官による交通安全講話等により、事故に遭わない行動を学ぶとともに、受講内容を老人クラブ等で周知するよう要請します。

(区地域交通課、警視庁)

（左：高齢者交通安全教室、右：反射材等啓発品）

イ　地域における交通安全教育等の推進

○　警察職員や高齢者交通指導員等のボランティアが、交差点等における高齢歩行者の保護誘導活動や街頭キャンペーン活動、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、交通安全協会)

(6) 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。

○ 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)

(7) 横断歩行者の安全確保に関する教育

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

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

(区地域交通課、警視庁)

(8) 自転車利用者に対する交通安全教育

ア 自転車利用者に対する交通安全教育

○ 「江東区自転車利用環境推進方針」に基づき、全ての世代への自転車ルール・マナーの普及啓発の推進、警察署と連携した一般向けスタントマン活用自転車安全教室の実施、外国人に対する自転車ルール・マナーの普及啓発の推進、自転車事故に備えた保険加入の促進、広報を軸とした、様々な手法による普及啓発の展開を行います。

○ 区・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。

○ 小学 3 年生を対象として、警察署と連携し参加・体験型の「自転車安全教室」を開催し、参加児童に「自転車運転免許証」を交付します。

（左：自転車安全教室、右：江東区自転車運転免許証）

○　全ての自転車利用者に対して、交通事故の被害を軽減する乗車用ヘルメット等の利用を促進していきます。

○　各年代（中学・高校生、大学生、社会人）の利用者に対して、具体的な自転車が関与した事故の発生状況や特徴、自転車の交通ルールに違反した者に対する刑事上の責任、民事上の損害賠償責任等の内容を中心とした教育を行うとともに、スケアード・ストレイト方式を用いた自転車安全教育などを推進し、ルール違反によりどのような危険が生じるかを体験させることで、安全意識の高揚を図ります。

（スケアード・ストレイト）

○　自転車の安全利用や園児保護者向けのリーフレットを作成・配布、保護者を対象とした交通安全教室を開催し、保護者による家庭での安全教育を推進します。

○　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反則切符（青切符）等による取締りを実施します。

○　令和８年４月１日に改正道路交通法が施行された、自転車に係る交通反則通告（青切符）制度について、違反行為がもたらす危険性や社会的責任を含めて正しい周知・啓発を行い、制度の理解促進を通じて、自転車利用者一人ひとりの安全意識と交通ルール遵守の定着を図ります。

○　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。

(区地域交通課、警視庁)

イ　地域における交通安全教育等の推進

○　自転車関係組織の拡大と活動の促進を図り、区との連携の下、自転車安全教室、こども自転車大会、自転車街頭点検整備、自転車安全利用指導啓発隊(ＢＥＥＭＳ(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。

○　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ＢＡＧＳ（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。

（交通少年団活動）

○　街頭における「自転車ストップ作戦」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。

○　安全利用のルールやマナーを浸透させるため、こどもから高齢者まで様々な世代を対象とし、自転車シミュレータを活用した交通安全教室を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開催します。

(区地域交通課、警視庁、交通安全協会)

(9)　二輪車運転者に対する交通安全教育

○　都内の全交通死亡事故死者数に占める二輪車乗車中死者の構成率は、全国平均よりも高い割合となっているため、二輪車の交通事故防止を目的として、基本走行・法規走行主

体の二輪車実技教室を実施し、安全運転技術の向上と安全意識の高揚を図ります。

○　二輪車交通事故死者の主損傷部位は、頭部及び胸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。

(区地域交通課、警視庁)

(10) 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。

○　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)

(11) 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。

○　外国人向けに英語その他の外国語や、やさしい日本語で作成した交通安全に関するリーフレット等の交通安全教材を発信します。

(区地域交通課、警視庁)

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。

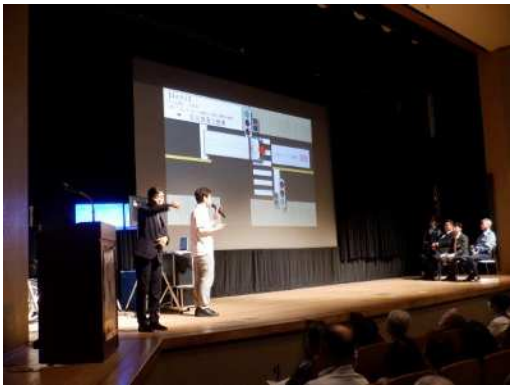
(警視庁)

(2)地域や家庭における交通安全教育等の推進

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。

○　交通安全のつどい、江東こどもまつりや江東区民まつり等の交通安全イベントと通じて、交通安全教育、交通安全意識の高揚に努めます。



（左：江東区交通安全のつどい、右：江東区民まつり）

○　交通安全運動・キャンペーン（春・秋・冬）の重点等、運動の取組について広く区民に周知するため、年３回リーフレットを作成し、町会等の協力を得て広く配布します。

(区地域交通課、警視庁)

（交通安全運動・キャンペーン推進要領）

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、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。

(区地域交通課、警視庁)

ウ　こども対策

○　交通少年団ＢＡＧＳ(バッグス)への加入を促進し、組織拡大を図るとともに、団員に対する交通安全教育、活動上の助言、指導及び研修を積極的に行い、団体活動を通じて交通安全意識の普及浸透を図ります。

○　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、園児・児童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、交通安全協会)

○　「ながら見守り連携事業」において、こども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こども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。

※「ながら見守り連携事業」事業者が業務を通じて異変を感じた際に、関係機関へ通報するなど、無理のない範囲で声かけをしていただくことで「地域の見守り活動」に参画していただくものです。

(区危機管理課)

(3) 地域と連携した交通安全運動

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

○　全国交通安全運動では、広く区民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、区民自身による道路交通環境の改善に向けた取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、警察署管内実態に即した地域・職域と連携した交通安全運動を効果的に推進します。

(区地域交通課、警視庁、交通安全協会)

（自転車キャンペーン（街頭啓発活動））

イ「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。

(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、関係機関と連携して暴走族追放気運の高揚や若者の交通安全意識の向上等を促進

し、二輪車による事故防止を推進するとともに、暴走族等による不法事案の取締りを実施します。

(警視庁)

エ「トワイライト・オン運動」等の推進

○　年間を通して、車両の前照灯を日没より早めに点灯することを呼び掛ける「トワイライト・ オン運動」のほか、夜間道路上の危険を早期に発見するため対向車や歩行者がいないときは、走行用前照灯（ハイビーム）を積極的に活用することや、ドライバーと歩行者が相互に安全を確認することを広く区民に働きかけます。

(警視庁)

(4) 交通安全点検等の推進

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

(警視庁)

3　交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(1) 多様な媒体による広報活動の充実

○　こうとう区報、ポスター、リーフレット等の印刷物の作成配布、区ホームページ、こうとう安全安心メール、ウェブサイト、SNS 等を活用し、年齢層や事故状況に応じた、効果的かつ効率的な広報活動を実施します。

(区地域交通課)

(2) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

○　飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知するため、各種メディアを活用した広報啓発を推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類提供飲食店等と連携して「ハンドルキーパー運動」の普及浸透に努めるなど、飲酒運転等を許さない社会環境づくりに取り組み、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

○　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)｣、「冬の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、交通安全協会)

(3) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等

○ 「通学路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こども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、交通安全協会)

(4) 妨害運転等防止に向けた安全運転に関する広報啓発

○ 他の車両等の通行を妨害する目的で、車間距離不保持等の一定の違反行為をした場合、妨害運転に該当するとともに、それらの行為は重大事故につながる可能性があるきわめて危険・悪質な行為です。車両を運転する際は、「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持って、安全な運転を心がけるための広報啓発活動を推進します。

(警視庁)

(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。

○ チャイルドシートレンタルあっせん事業を通じて、こどもを持つ保護者に対し、チャイルドシートの必要性等の啓発を推進します。

(区地域交通課、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。

(区地域交通課、警視庁、交通安全協会)

(7) 特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティの利用等に対する啓発活動の推進

○ 電動モビリティの利用者に対しては、関係機関と連携した各種街頭啓発活動や広報啓発活動を通じて、交通ルールの周知やマナー向上、安全利用を呼びかけます。

○ 特定小型原動機付自転車について、飲酒運転の禁止、ヘルメット着用の促進等を周知します。

○ ペダル付き電動バイクは、車両区分に応じた運転免許や保安基準への適合、自動車損害賠償責任保険への加入等が必要であることを周知します。

○ 外国人に対しては、関係機関との連携を図りつつ、外国語で記載されたリーフレット等を活用するなどし、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や情報発信を実施します。

○ 交通に危険を及ぼす悪質・危険な違反行為を反復する特定小型原動機付自転車の利用者

に対しては、その危険性や改善点を自ら考えさせるとともに、自身の交通行動を振り返り気づきを促した上で、行動変容につなげることを目的とした特定小型原動機付自転車運転者講習を適切に受講させ、交通ルールの遵守を徹底させます。

(区地域交通課、警視庁)

（左：東京都特定小型原動機付自転車リーフレット、右；警察庁ペダル付き電動バイクリーフレット）

第3章　道路交通秩序の維持

1　指導取締りの強化

(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

○　交通事故実態等の緻密な分析に基づき、飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害等の交差点違反等重大交通事故の直接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。

○　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・幇助行為等の確実な立件に努めます。

(警視庁)

(2) 携帯電話使用等の取締りの推進

○　自転車運転中の携帯電話使用等に起因する交通事故が増加傾向であることを踏まえ、令和 6 年 11 月 1 日に改正道路交通法が施行され、スマートフォンなどを手で保持して、自転車に乗りながら通話する行為、画面を注視する行為の罰則規定が整備されました。運転中の携帯電話使用等は、重大な交通事故につながり得るきわめて危険な行為であることから、指導取締りを推進します。

(警視庁)

(3) 横断歩行者妨害違反の取締り

○　横断歩道手前の減速や横断歩行者優先等、歩行者の安全確保に向けた交通ルールの浸透を図るため、重大事故に直結する横断歩行者妨害違反の指導取締りを推進します。

(警視庁)

(4) 二輪車対策の推進

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

(警視庁)

(5) 自転車利用対策の推進

○　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等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かけを行います。

○　悪質・危険な違反者に対しては、交通反則切符（青切符）による取締りを実施します。

(警視庁)

(6) 電動モビリティに対する取締り

○　特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティ利用者による悪質・危険な交通違反に対して厳正に指導取締りを行います。

(警視庁)

(7) 通学路等における指導取締り

○　通学路等におけるこどもの安全を確保するため、各警察署で重点通学路の登下校時間帯等を勘案し、通行禁止違反や横断歩行者妨害等の交通違反の指導取締りを推進します。

(警視庁)

(8) 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)

(9) 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)

(10) 整備不良車両の取締り

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

(警視庁)

(11) 過積載防止対策の推進

○　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。

○　当該違反に係る各種行政処分の適正な執行により、使用者の背後責任等を厳しく追及

し、過積載運行の根絶を図ります。

(警視庁)

2　駐車秩序の確立

(1) 違法駐車の取締り

ア 使用者責任の追及等

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

(警視庁)

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

○　荷さばき車両に配意した駐車規制の見直しについては、適正な駐車秩序の確保の観点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) 荷さばき駐車需要に応じた駐車スペースの確保

○　商業地域等における短時間の荷さばき駐車需要に応じるため、地域の駐車実態や道路環境に即したパーキング・メーター等の貨物車枠の拡充を促進します。

(警視庁)

(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区をはじめ、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。

○　区、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かけます。

(警視庁)

(6) 自動車の保管場所確保の徹底

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

(警視庁)

(7) 放置自転車対策の推進

○　自転車放置禁止区域の指定・見直しを行うなど、柔軟な放置自転車対策を推進します。

○　自転車の放置を抑止するため、鉄道事業者及び関係機関・団体との連携の下、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を実施するなど、自転車利用者に対して自転車の放置防止啓発、自転車駐車場情報の広報等を推進し、自転車の駐車秩序の確立を図ります。

(区地域交通課)

（左：放置自転車クリーンキャンペーン、右：撤去活動）

(8) 自転車等駐車場所の確保等推進・活用

○　公共交通結節点である鉄軌道駅へのアクセスを目的とする駐車需要に対して、用地の確保に制約がある状況を踏まえ、既存施設の有効活用を図るとともに、指定管理者と連携し、自転車駐車場の整備や収容台数の向上を推進します。

○　附置義務制度により、特定施設へのアクセスを目的とした駐車需要に対しては、施設側で環境整備を行うよう誘導します。

○　駅周辺以外の商店街をはじめとした、買い物客等による放置自転車の多い地域に対しては、空き地や空き店舗等のスペースを活用した自転車駐車場の設置補助を推進します。

○　自転車利用の変化に併せて、定期・一時利用枠の見直しなどを行います。

(区地域交通課)

(9) 工事車両の待機場所確保

○　工事箇所周辺道路上で工事車両が待機することがないよう、区をはじめ、関係機関等に働きかけを行います。

(警視庁)

第4章　救助･救急体制の整備

1　救助・救急体制の充実

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

※1　バイスタンダー：その場に居合わせた人
※2　AED：Automated External Defibrillator の略

(1) 応急手当等の普及啓発の推進

ア 区民に対する応急手当の普及啓発

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

(東京消防庁)

イ 運転者に対する応急救護処置に関する知識の普及

○　運転免許取得時に受講する応急救護処置講習において、運転者が交通事故現場において適切に対応できるよう、模擬人体装置を使用した心臓マッサージや 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)

(2) 「＃７１１９」東京消防庁救急相談センターの利用促進及び運営体制の強化

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

(東京消防庁)

第5章　被害者の支援

1　交通事故相談業務の充実

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

(警視庁)

○　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、区民を含む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)

○　交通事故に伴う賠償問題については、示談、調停、訴訟手続など、専門的知識が不可欠です。弁護士による法律相談を通じて、交通事故被害者等の支援を行います。

(区広報広聴課)

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) 区民交通傷害保険

○　交通事故で災害を受けた区民を救済し、生活の安定と福祉の増進を図ることを目的として、区民交通傷害保険事業を実施していきます。

(区地域振興課)

(2) 江東区交通災害見舞金

○　小学校・義務教育学校 1～3 年生の児童が、交通事故により、死亡又は重度障害(労災 1 級相当)となってしまった場合、保護者の方に見舞金を支給します。

※天災や学校の管理下で生じた事故等については、支給対象とはなりません。

(区地域振興課)

(3)自転車損害賠償保険等への加入促進

東京都は自転車事故の状況や国の動向を踏まえ、令和２年４月１日から自転車損害賠償保険等の加入を自転車利用者、未成年者の保護者、自転車使用事業者、自転車貸付業者に対して義務付けました。

○　自転車利用者や業務で自転車を使用する事業者による自転車損害賠償保険等への加入を促進します。

(区地域交通課)

○　「区民交通傷害保険」においても自転車賠償責任プランの募集を行います。

(区地域振興課)

第6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

○　道路橋において、震災による被害を未然に防止するため、国土交通省令が定める「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として橋脚の耐震補強等を継続して実施します。

(関東地方整備局、都建設局、都港湾局、区道路課)

(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

運行中でも緊急放送を提供できる緊急警報装置や緊急時に連絡できる車載無線機をバス車内に設置しています。

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) 無電柱化の促進

ア 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。

(区道路課)

表　区管理道路の無電柱化計画

施設名	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	摘要
新砂一丁目	設計・移設	工事	設計・工事	工事	R12 年度竣工
仙台堀川公園周辺路線	設計・工事	設計・移設・工事	設計・工事	工事	R12 年度竣工

（江東区長期計画（後期）R7～R11 年度期間内）

○　東京都はこれまで、9 期にわたる整備計画により計画的に無電柱化を進め、令和元年度

までにセンター・コア・エリア 内の計画幅員で完成した都道における整備が概ね完了しました。臨海部においては、臨港道路等における緊急輸送道路の無電柱化を推進します。

※ センター・コア・エリア　おおむね首都高速中央環状線の内側のエリア

(都建設局、都港湾局)

イ 無電柱化に合わせた信号用ケーブルの地中化

○ 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中化を推進します。

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

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

2 災害等の交通安全確保

(1) 緊急通行車両等の交通確保

ア 緊急道路障害物除去

○ 災害時に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や道路と橋梁等との境に生じた段差の解消、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、区道路課)

(2) 信号機の滅灯対策

○ 大規模災害発生時においては、被害状況の把握はもちろん、消防による救助活動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各種活動を支援します。

○　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。

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

(警視庁)

(3) 救急活動等

ア 消防救助機動部隊の活用

○　救助車、特殊救急車、救助用重機等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。

(東京消防庁)

イ 患者等搬送事業者との連携

○　震災等大規模災害時の多数の傷病者発生時に、患者等搬送事業者との連携を図ります。

(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)

第7章　調査研究の推進

1　交通事故発生状況の分析

(1) 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。

(2) 概要

○　東京都都民安全総合対策本部より提供される、年齢層別、事故類型別などの交通事故統計の詳細情報を、様々な角度から分析を行います。

○　高齢者が関与した事故、二輪車が関与した事故、こどもが関与した事故の発生箇所・状況等を、視覚的に確認することができる「交通事故発生マップ」(警視庁)を基に、交通事故危険箇所等を把握し、各種施策の展開に活かします。

(区地域交通課)

2　放置自転車台数調査

○　駅周辺の放置防止対策案や自転車駐車場の整備計画策定の資料とするため、駅周辺等における自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の放置状況、自転車駐車場の利用状況等の実態調査を実施しています。

(区地域交通課)

表　放置自転車等台数調査の概要

調査時期	年 2 回 (5 月、10 月)
調査対象	・区内 21 駅周辺の放置自転車、原動機付自転車及び自動二輪車 ・自転車駐車場 54 ヶ所内の自転車、原動機付自転車及び自動二輪車
調査項目	・放置自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の台数 ・自転車駐車場の利用台数

第8章　鉄道及び踏切の交通安全

1　鉄道交通環境の整備

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

○　区内対象駅に内方線付き点状ブロックが整備済み。

○　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します。

(鉄道事業者)

表　江東区内鉄道路線におけるホームドア設置の方向性

路線名	方向性
JR 総武線	全駅で整備完了
JR 京葉線	新木場駅、潮見駅、越中島駅に設置予定 ※「東日本旅客鉄道株式会社鉄道駅バリアフリーに関する整備計画（令和 7 年 6 月）」2031 年度末ごろまでに東京圏在来線の主要路線 330 駅に整備
東京メトロ東西線	大規模改良工事中の東西線南砂町駅について、工事進捗を踏まえて一部のみ供用開始・順次設置予定
東京メトロ半蔵門線	全駅で整備完了
東京メトロ有楽町線	全駅で整備完了
都営新宿線	全駅で整備完了
都営大江戸線	全駅で整備完了
りんかい線	新木場駅、国際展示場駅、東京テレポート駅で整備完了 東雲駅は技術的課題を整理し事業を実施
ゆりかもめ	全駅で整備完了

○　JR 東日本及び私鉄に対し、ホームドア等の整備に対する助成を行います。

(都都市整備局、区地域交通課)

(2) 利用しやすい駅施設等の整備

○　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。

(鉄道事業者)

○　鉄道駅におけるバリアフリー整備を促進するため、JR 東日本及び私鉄に対し、エレベーター等によるバリアフリールートの確保による 2 ルート目の整備について助成を行います。

(都都市整備局、区地域交通課)

(3) 地下鉄８号線の延伸に向けて

○　地下鉄８号線新駅を含めた区内各駅周辺においては、駅利用者の増加を見据えた安全で快適な道路空間の確保、ユニバーサルデザインへの配慮、案内板の設置など、駅周辺機能の充実を図ると共に、各駅の課題に応じた広場空間の整備や、交通結節機能の強化を図

ります。また、新駅周辺において充実した交通結節機能を誘導します。

○　事業開始後の円滑な対応につなげるため、関係機関との情報共有を図り、必要な準備を進めます。

(区都市整備部、区土木部、鉄道事業者)

2　踏切の交通安全

○　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。

(警視庁)

○　踏切横断交通量削減のため、密接関連道路の整備等の踏切周辺対策を促進します。

○　自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案し、必要に応じて障害物検知装置やオーバーハング型警報装置等を設置し、より一層事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

(関東運輸局、鉄道事業者)

江東区交通安全宣言

交通安全は、江東区民共通の切実な願いです。

江東区では、幹線道路が縦横に走っており、車両交通も増加していることから、尊い人命を奪う交通事故が数多く発生し、区民の生活をおびやかしています。

江東区および江東区民は、悲惨な交通事故のない、安全で住みよいまちをつくるために、交通安全施設の整備充実に努め、交通ルールとマナーを徹底し、区民の総力をあげて交通事故をなくすことを決意しました。

生命尊重、人間優先の考えにもとづき交通事故「ゼロ」を願って、ここに交通安全都市を宣言します。

平成 12 年 4 月 1 日

江　東　区