

第12次中央区交通安全計画(中間案)について

👉 交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法に基づき、「第12次中央区交通安全計画」を策定に向けた、中間案を取りまとめた。

計画の概要

1 期間

令和8年度から令和12年度までの5カ年とする。

2 交通安全施策の重点

- (1) 高齢者および子供の交通安全の確保
- (2) 自転車の安全利用の推進
- (3) 二輪車の安全対策の推進
- (4) 飲酒運転の根絶
- (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
- (6) 外国人の交通安全対策の推進

※ 詳細は、別紙「第12次中央区交通安全計画」(中間案) 概要のとおり

3 中央区交通安全対策協議会幹事会開催経過

- (1) 第1回(令和8年3月3日) 計画の策定について
- (2) 第2回(令和8年5月15日 【書面開催】) 中間案の取りまとめ結果及びパブリックコメントの実施について

4 今後のスケジュール (予定)

- (1) 令和8年6月15日(月)～令和8年7月6日(月): パブリックコメント
- (2) " 7月中旬: 令和8年第3回中央区交通安全対策協議会幹事会 【書面開催】・パブコメ実施結果について
- (3) " 8月上旬: 令和8年第4回中央区交通安全対策協議会幹事会
- (4) " 8月下旬: 令和8年第2回中央区交通安全対策協議会・計画の策定

第12次中央区交通安全計画(中間案) 概要

1 計画策定の主旨

中央区では、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法に基づき、昭和48年以降11次にわたり「中央区交通安全計画」を策定し、関係機関・団体等が一体となって各種施策を実施してきた。

令和7年度をもって第11次中央区交通安全計画（以下「第11次計画」という。）が終了したことに伴い、「第12次中央区交通安全計画」（以下「計画」という。）を策定する。

2 計画の概要

- ・期間
令和8年度から令和12年度までの5カ年とする。
- ・交通安全施策の重点
 - (1) 高齢者および子供の交通安全の確保
 - (2) 自転車の安全利用の推進
 - (3) 二輪車の安全対策の推進
 - (4) 飲酒運転の根絶
 - (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
 - (6) 外国人の交通安全対策の推進

3 第11次計画の成果

第11次計画の5カ年では、残念ながら毎年死亡事故が発生し、死亡事故ゼロの達成には至らなかった。また、事故発生件数及び負傷者数についても、令和3年は648件、715人であったが、その後は、各年700件前後、800人前後であり、最終年の令和7年は最多の729件、821人の結果であった。

4 計画の性格

本計画は、東京都が策定した「第12次東京都交通安全計画」に基づき、中央区交通安全対策協議会が策定する。

5 計画の目標

第2部に掲げる各種施策を着実に推進することにより、増加しつつある交通事故の発生件数と、事故による死傷者の減少に取り組むとともに、年間死亡事故ゼロを目指す。

6 今後のスケジュール（予定）

- | | |
|-------------------------|-------------------|
| ・パブリックコメントの実施 | 令和8年6月15日～7月6日 |
| ・令和8年第3回中央区交通安全対策協議会幹事会 | 令和8年7月中旬 パブコメ実施結果 |
| ・令和8年第4回中央区交通安全対策協議会幹事会 | 令和8年8月上旬 最終確認 |
| ・令和8年第2回中央区交通安全対策協議会 | 令和8年8月下旬 決定 |

施策の内容

章	主な施策
道路交通環境の整備	道路等の整備
	交通安全施設等の整備
	安全・安心な生活道路の整備
	自転車利用環境の整備
	渋滞対策
	駐車施設の整備・拡充
	交通需要管理(TDM)・高度道路交通システム(ITS)の推進
交通安全意識の啓発	その他の道路交通環境の整備
	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
	地域における交通安全意識の高揚
道路交通秩序の維持	交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化
	交通規制の推進
	駐車・駐輪秩序の確立
安全運転と車両の安全確保	指導取締りの強化
	安全運転の確保
救助・救急体制の整備	車両の安全性の確保
	救助・救急体制の充実
被害者の支援	救急医療体制の整備
	交通事故相談業務の充実
	交通事故事件被害者等に対する連絡制度
	被害者支援制度の充実
災害に備えた道路交通環境の整備等	自動車損害賠償責任保険等の加入促進
	災害に強い交通施設等の整備
	災害発生時における交通規制と救助体制
	大規模事故等発生時の交通安全の確保等

第12次中央区交通安全計画

(令和8年度～令和12年度)

中央区交通安全対策協議会

第1部	総 論	1
第1章	計画策定の考え方	2
1	計画策定の主旨	2
2	計画の基本理念	2
3	第11次計画の目標と成果	2
4	本計画の位置づけ	3
5	計画期間	3
6	本計画の目標	3
第2章	交通事故等の状況	4
1	交通情勢等	4
(1)	地理的条件と地域特性	4
(2)	交通情勢	4
2	交通事故	5
(1)	交通事故死傷者数等の概況	5
(2)	課題別の交通事故の状況	7
第3章	交通安全施策の重点	11
1	施策の重点	11
(1)	高齢者および子供の交通安全の確保	11
(2)	自転車の安全利用の推進	11
(3)	二輪車の安全対策の推進	12
(4)	飲酒運転の根絶	12
(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	12
(6)	外国人の交通安全対策の推進	12
第4章	計画の推進	13
1	行政機関	13
2	事業者、交通関係団体、ボランティア等	13
3	区民等	13
第2部	施 策	15
第1章	道路交通環境の整備	16

1	基本的な考え方	18
2	道路等の整備	18
	(1) 道路の整備	18
	(2) 橋りょうの整備	20
	(3) まちづくりによる道路整備	21
3	交通安全施設等の整備	21
	(1) 歩道の整備	21
	(2) 交差点の改良	21
	(3) 横断歩道橋の見直し・改良等	22
	(4) 道路照明の整備	22
	(5) その他の交通安全施設の整備	22
4	安全・安心な生活道路の整備	23
	(1) 生活道路における交通事故防止対策の推進	23
	(2) 通学路等における交通安全の確保	23
5	自転車利用環境の整備	23
	(1) 自転車利用のあり方	23
	(2) 自転車通行空間の整備	24
	(3) 駐輪場の整備	24
	(4) 自転車放置禁止区域の指定	24
	(5) 放置自転車の注意・整理等	24
	(6) 自転車シェアリングの普及促進	25
6	渋滞対策	25
	(1) 渋滞対策の実施	25
	(2) 荷さばきスペース等の拡充	25
7	駐車施設の整備・拡充	25
	(1) 公共駐車場の整備	25
	(2) 民間駐車場施設の整備促進等	26
	(3) 大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備	26
	(4) 二輪車の駐車対策	26
8	交通需要管理（TDM）・高度道路交通システム（ITS）の推進.....	26
	(1) 公共交通機関の利用促進等	26

(2) 企業保有車の自宅持ち帰り自粛	27
(3) 駐車場の整備	28
(4) 駐車施設の有効活用	28
(5) 違法駐車防止対策の推進	28
(6) 区環境マネジメントシステムプログラムに沿った自動車の運用.....	29
9 その他の道路交通環境の整備	29
(1) 道路の緑化推進	29
(2) 電線類の地中化（無電柱化）の推進	29
(3) 道路の使用および占用の抑制	29
(4) 不法占用物件等の排除	30
(5) 交通安全総点検の推進	30
(6) 公園・児童遊園等の整備	30
(7) 子供の遊び場の確保	31
(8) 路面下空洞調査の実施	31
第2章 交通安全意識の啓発	32
1 基本的な考え方	33
2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	33
(1) 高齢者に対する交通安全教育	33
(2) 学校等における交通安全教育	34
(3) 運転者に対する交通安全教育	36
(4) 横断歩行者の安全確保に関する教育	36
(5) 自転車利用者に対する交通安全教育と安全利用の推進.....	36
(6) 二輪車運転者に対する交通安全教育	37
(7) 身体障害者に対する交通安全教育	37
(8) 外国人に対する交通安全教育	37
(9) 「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進	37
3 地域における交通安全意識の高揚	37
(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成	37
(2) 地域・家庭における交通安全教育活動の推進	39
(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進	40
4 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	40

(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実強化	40
(2) 「中央区交通安全のつどい」等行事の拡充	41
(3) 薄暮時および夜間の交通安全対策の推進	41
(4) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	41
(5) 全ての座席におけるシートベルトとチャイルドシートの着用義務の推進.....	41
(6) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進.....	42
(7) 運転中の携帯電話等の不使用等の徹底	42
第3章 道路交通秩序の維持	43
1 基本的な考え方	44
2 交通規制の推進	44
(1) 交通実態に即した交通規制の推進	44
(2) 先行交通対策	45
(3) 信号機の新設・更新・高度化	45
3 駐車・駐輪秩序の確立	45
(1) 駐車対策法制の適正な運用	46
(2) 違法駐車防止の啓発・規制等の強化	46
(3) 放置自転車防止の啓発・規制等の強化	47
4 指導取締りの強化	48
(1) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進	48
(2) 携帯電話使用等の取締りの推進	48
(3) 二輪車対策の推進	49
(4) 電動モビリティ対策の推進	49
(5) 自転車利用者対策の推進	49
(6) 通学路等における指導取締り	49
(7) シートベルト着用・チャイルドシート使用義務違反の指導取締り.....	50
(8) 妨害運転等に対する積極的な捜査の推進	50
(9) 暴走族の取締り	50
(10) 整備不良車両の取締り	50
(11) 貨物自動車の過積載防止対策の推進	50
(12) 車両制限令の適用強化	51
(13) 自動車排出ガスおよび騒音の取締り等	51

第4章 安全運転と車両の安全確保	52
1 基本的な考え方	53
2 安全運転の確保	53
(1) 運転者教育の充実	53
(2) 高齢運転者対策の充実	54
(3) 二輪車事故防止対策の推進	54
(4) 自転車の安全利用の推進	54
(5) 安全運転管理の充実	55
(6) 交通労働災害の防止	55
(7) 労働条件の適正化	55
(8) 道路交通に関する情報の収集と提供	55
3 車両の安全性の確保	56
(1) 自動車の安全性の確保	56
(2) 自転車の安全性の確保	56
第5章 救助・救急体制の整備	57
1 基本的な考え方	58
2 救助・救急体制の充実	58
(1) 交通事故現場・救急搬送時における救急処置の充実	58
(2) 救助・救急に係る資器材等の整備	59
(3) 救急医療機関との連携強化	59
(4) 大規模交通事故の救助・救急体制の充実強化	59
(5) 応急手当等の普及・啓発の推進	60
(6) 救急車の適正利用等の普及・啓発	61
(7) 多言語への対応	62
(8) 救急機動部隊の運用	62
(9) デイタイム救急隊の運用	63
3 救急医療体制の整備	63
(1) 区内救急告示医療機関	63
(2) リハビリテーション体制の整備	63
第6章 被害者の支援	64
1 基本的な考え方	65

2	交通事故相談業務の充実	65
3	交通事故事件被害者等に対する連絡制度	65
4	被害者支援制度の充実	66
	(1) 交通遺児等に対する施策	66
	(2) 交通事故による障害者（児）等に対する施策	66
	(3) 自動車事故被害者に対する生活資金の貸付等	66
5	自動車損害賠償責任保険等の加入促進	66
	(1) 原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進	66
	(2) 自転車損害賠償保険等への加入促進	67
	(3) 「T S マーク」の普及促進	67
第7章	災害に備えた道路交通環境の整備等	68
1	基本的な考え方	69
2	災害に強い交通施設等の整備	69
	(1) 交通施設等の保守点検	69
	(2) 電線類の地中化（無電柱化）推進	69
	(3) 自動起動式発動発電機の整備拡充	69
3	災害発生時における交通規制と救助体制	70
	(1) 緊急車両等の通行の確保	70
	(2) 救助活動等	70
4	大規模事故等発生時の交通安全の確保等	70
	(1) 大規模事故等発生時の交通規制の実施	70
	(2) 大規模事故等発生時の各機関の相互連携	71
附属資料.....		73
1	交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）抜すい	74
2	中央区交通安全対策協議会会則	76
3	中央区交通安全運動基本要綱	81
4	関係行政機関一覧表	83

第 1 部 総 論

第 1 章 計画策定の考え方

第 2 章 交通事故等の状況

第 3 章 交通安全施策の重点

第 4 章 計画の推進

第1章 計画策定の考え方

1 計画策定の主旨

中央区では、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、「交通安全対策基本法」に基づき、昭和48年以降11次にわたり区内における交通安全対策の基本となる「中央区交通安全計画」を策定し、関係機関・団体等が一体となって各種の施策を実施してきました。

令和3年度から令和7年度を計画期間とする第11次中央区交通安全計画（以下「第11次計画」という。）の期間中、交通事故死者数は9人で、交通事故は依然として区民の安全・安心を脅かしています。

交通事故防止は、行政や関係団体だけが推進するものではなく、区民一人一人が自分自身のこととして真剣に取り組まなければならない課題です。

本計画は、「中央区基本構想」に掲げる「輝く未来へ橋をかける ― 人が集まる粋なまち」の実現を目指す中央区において、交通安全の面から安全で魅力ある都市機能と地域の文化を世界に発信するまちの実現に資するよう、令和8年度から令和12年度までの5年間に区内における道路交通に関して講ずべき施策を取りまとめたものです。

2 計画の基本理念

中央区交通安全計画は、11次にわたる計画期間において、区、警察、事業者、交通関係団体、ボランティア、区民等の取組を推進することにより、区内の交通事故死者数は昭和34年の40人をピークに大きく減少させ、成果を上げてきました。

しかしながら、全国に目を転じると、本区と同様に交通事故死者数は減少しているものの、近年、高齢運転者による死亡事故や幼児が被害者となる事故の発生、悪質な妨害運転の発生が大きく報じられるなど、社会環境等の変化や高齢社会の進展への適切な対処、子育てを応援する社会の実現がより強く求められる中、多様なニーズに対応したきめ細やかな交通安全の取組が求められています。

これまでの各種施策を更に充実させるとともに、先端技術の活用など新たな施策を取り入れることにより、交通事故のない社会の実現に向けて取り組んでいきます。

3 第11次計画の目標と成果

第11次計画では、「引き続き交通事故の発生件数を減少させるとともに、事故による死傷者の発生を抑止し、令和7年までに年間死亡事故ゼロを目指す」ことを目標としましたが、結果、死者数については9人を数え、年別では、最多が令和7年の3人、最少が令和3年と令和5年のいずれも1人でした。

また、事故発生件数は、最多が令和7年の729件、最少が令和3年の648、負傷者数についても、最多が令和7年の821人、最少が令和3年の715人となり、最終年である令

和7年が死者数、事故発生件数、負傷者数のいずれも多くなるという結果となりました。

4 本計画の位置づけ

本計画は、東京都の「第12次東京都交通安全計画」に基づき、都心区としての本区の地域特性と交通の実情に即して、中央区交通安全対策協議会が策定したもので、区内の道路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、中央区及び関係行政機関等が実施する施策の大綱を定めたものです。

なお、本計画は、令和5年3月に中央区が策定した「中央区基本計画2023」をはじめ、関係行政機関等における各種の基本的・長期的な計画を踏まえつつ、現時点の社会経済環境を勘案して策定しています。

5 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カ年とします。

また、年度ごとの具体的な事業計画については、毎年度、この計画に基づき「中央区交通安全実施計画」を策定します。

なお、令和8年度の「中央区交通安全実施計画」については、この計画に含むものとします。

6 本計画の目標

本計画期間中は、第2部に掲げる各種施策を着実に推進することにより、区内での交通事故の発生件数を減少させ、年間死亡事故ゼロの達成を目標とします。

第2章 交通事故等の状況

1 交通情勢等

(1) 地理的条件と地域特性

中央区は、区名の示すとおり東京23区のほぼ中央に位置し、隅田川右岸に带状に広がる日本橋・京橋地区と隅田川河口の東京湾に面した月島・晴海地区などから成りたち、面積は10,115 k m²で都総面積の0.46%、区部総面積の約1.61%を占めています。

中央区は、地域の特性においても首都東京の中心的地位を担っており、我が国の道路の起点である日本橋に象徴されるように、古くから道路交通の要衝として発展してきました。また、銀座に代表される商業地域をはじめ、産業・経済・文化・情報の中核機能など多様な都市機能が集積し、約63万人の昼間人口（令和2年の国勢調査による。）により日々の諸活動が活発に展開されています。

そうしたなかで、定住人口回復施策と近年は都心回帰現象により定住人口も着実に増加して、令和7年1月には、187,404人と過去最多を記録するなど、現在も増加が続いています。

(2) 交通情勢

ア 公共交通機関の現況

区内の鉄道は、J R 東日本（総武本線、京葉線）、東京メトロ（銀座線、丸ノ内線、日比谷線、東西線、有楽町線、半蔵門線）、都営地下鉄（浅草線、新宿線、大江戸線）の3事業者11路線（28駅）が運行しています。

また、区外には、近接して神田駅、有楽町駅および新橋駅の各駅があり、これらが本区へのアクセス手段となっています。

さらに、バス路線では、区内を網の目のように運行している都営バス（15系統）に加え、中央区コミュニティバス「江戸バス」（2路線）、晴海ライナー（2系統）のほか、令和2年10月からは、東京BRT（1系統）が運行しています。

これらの鉄道およびバスの公共交通機関が、通勤・通学をはじめとする区内諸活動の交通を支えています。

イ 道路交通網の現況

令和8年4月現在、区内の道路延長は国道5.2km、都道21.8km、区道156.0km、自動車専用道路11.8kmの合計約194.8kmとなっています。

また、道路率（区の全面積に対する道路面積の割合）は約30%と23区中第1位にあり、公道の舗装率も100%に達しています。

一般道は、国道15号（中央通り）や都道日比谷豊洲埠頭東雲町線（晴海通り）などの主要幹線道路が縦横に走り、これらと生活道路とが接続することにより区内の道路交通網を形成し、本区の都心機能と都市生活を支えています。

また、高速道路は、首都高速1号上野線・6号向島線・9号深川線、10号晴海線、都心環状線が区内を通っており、これらが出入路で一般道と接続し、道路交通の一翼を担っています。

ウ 法令改正等

法令改正により、令和5年4月1日から全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となりました。

令和6年11月1日から自転車運転中の「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の対象となりました。

令和8年4月1日からは、16歳以上の自転車運転者が警告に従わずに違反行為を続けた場合や、通行車両や歩行者に危険を生じさせる行為、交通事故につながるような悪質危険な違反をした場合は、交通反則通告制度、いわゆる「青切符制度」により、取り締りの対象となりました。

2 交通事故

(1) 交通事故死傷者数等の概況

ア 死亡事故の発生状況

令和3年から令和7年までの5年間に、区内で交通事故によって亡くなられた方は9人です。

状態別では、二輪車乗車中が5人（55.6%）で半数以上を占め、歩行中が3人（33.3%）、特定小型原動機付自転車が1人（11.1%）となっています。

年齢層別にみると、50歳代が4人（44.4%）で約4割以上を占め、40歳代が2人（22.2%）、30歳代、60歳代および70歳代がいずれも1人（11.1%）となっています。

区内の交通事故発生件数等の推移

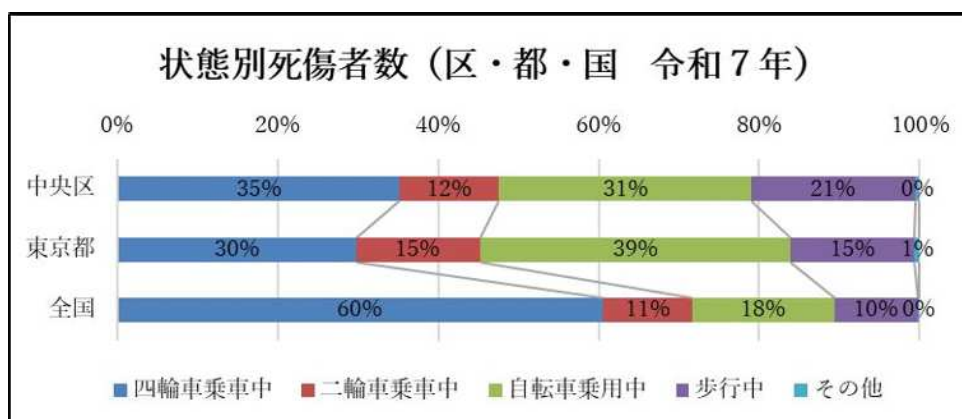
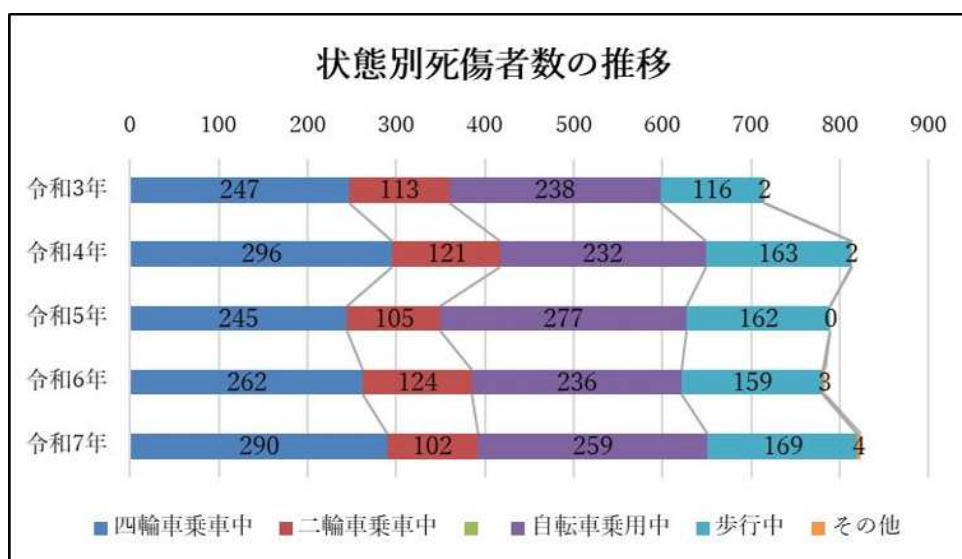
（単位：件・人）

年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
発生件数	648	716	716	697	729
死者数	1	2	1	2	3
負傷者数	715	812	788	782	821

イ 状態別死傷者数

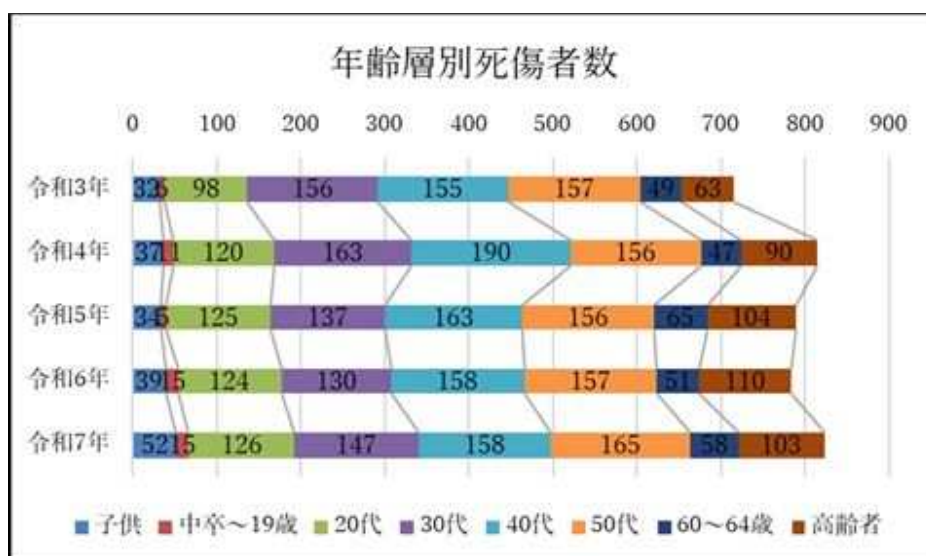
区内の交通事故死傷者数を四輪車、二輪車（原動機付自転車を含む。）、自転車及び歩行者の状態別でみると、四輪車乗車中の死傷者数が最も多く、自転車乗用中、歩行中が続いています。

次に、状態別死傷者数について、全国と比較すると、自転車乗用中の割合が高い傾向にあります。また、歩行中の死傷者数の割合が、全国及び東京都と比較して高い傾向にあります。



ウ 年齢層別死傷者数

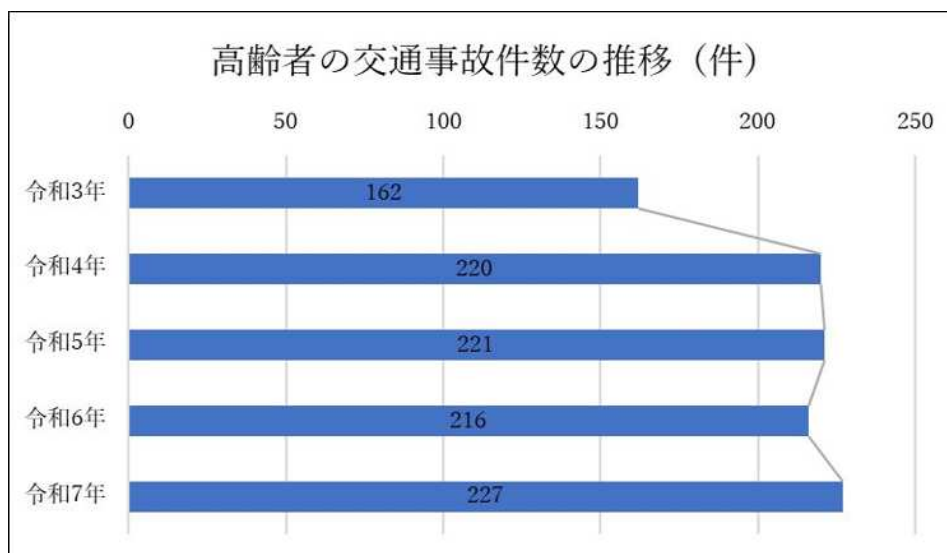
区内の交通事故死傷者数を年齢層別でみると、20歳代から50歳代の割合が特に多く、合計で7割以上を占めています。



(2) 課題別の交通事故の状況

ア 高齢者（65歳以上）の交通事故件数

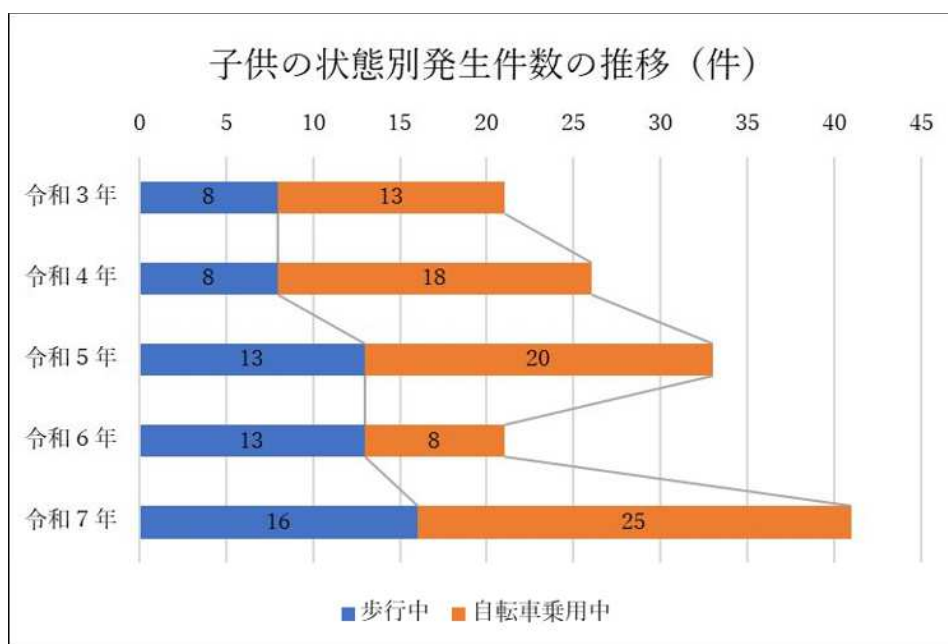
高齢者の交通事故は、令和4年に200件を超え、それ以降も220件前後を推移しています。



イ 子供の交通事故件数

子供の交通事故は、令和5年まで増加傾向にありましたが、令和6年は21件に減少し、令和7年は41件と、再び増加に転じました。

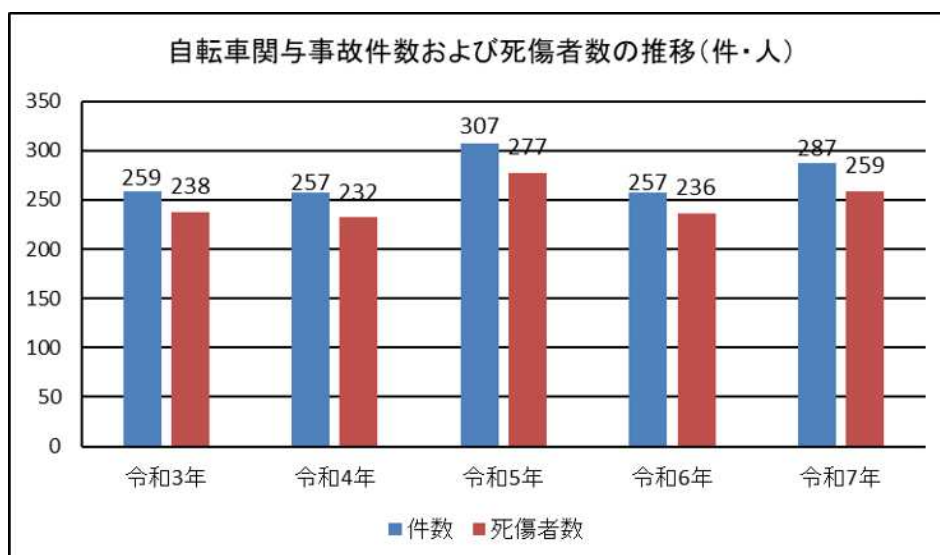
令和7年は、自転車乗車中の事故が6割を占めています。

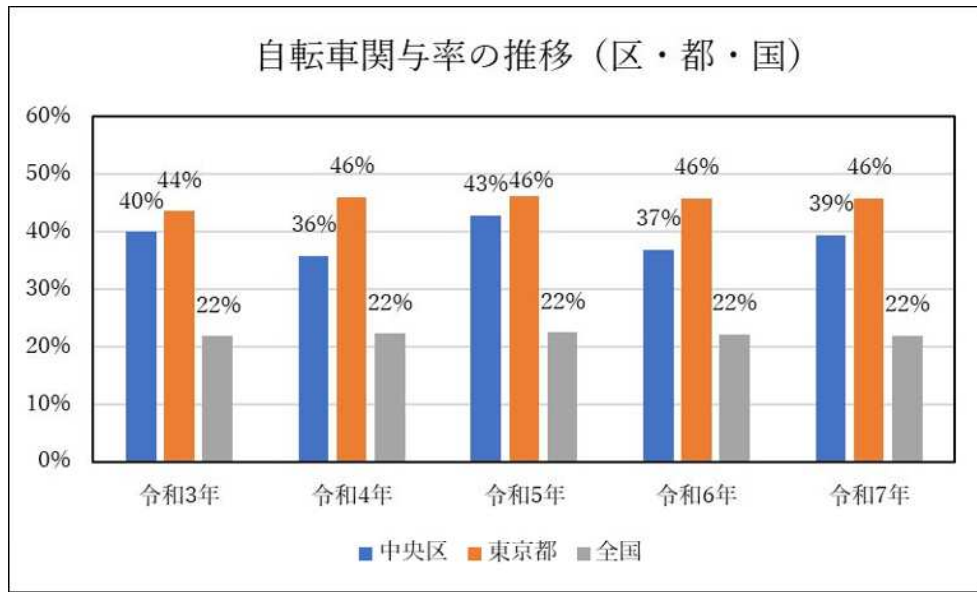


ウ 自転車関与の交通事故

自転車に関与した交通事故の発生件数及び死傷者数は、250件（人）前後で推移しています。

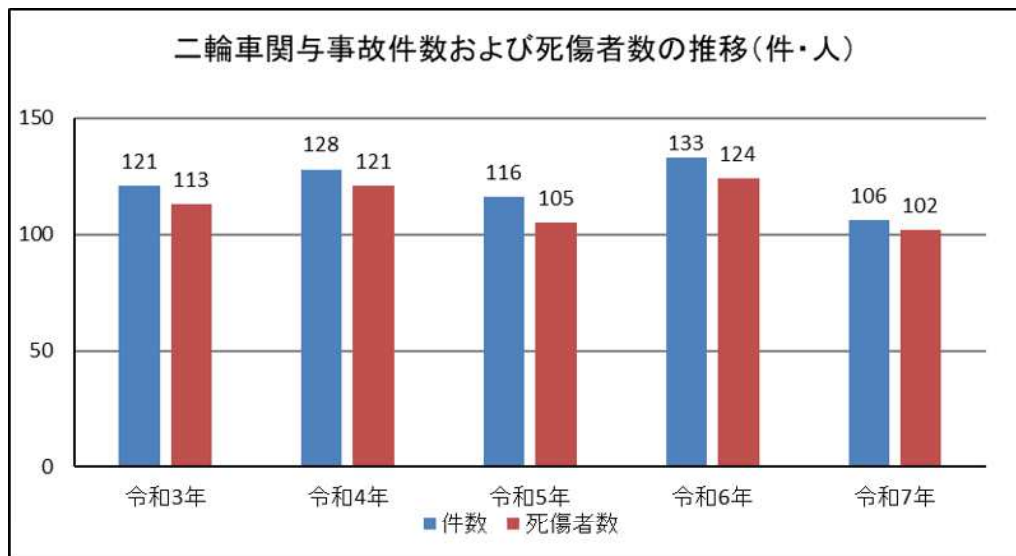
また、自転車関与事故が全事故に占める割合（自転車関与率）は、全国22%、東京都46%、中央区40%前後で推移しています。令和7年は39%でした。





エ 二輪車関与の交通事故

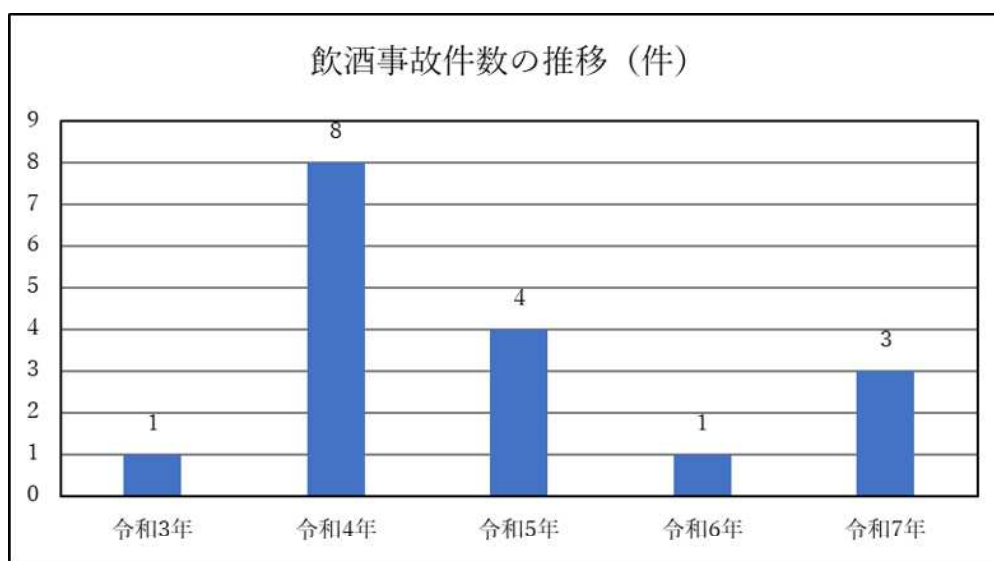
二輪車が関与した交通事故は、発生件数及び死傷者数とも120件（人）前後で推移しており、令和7年は発生件数が106件、死傷者数が102人となりました。



オ 飲酒事故の状況

飲酒事故は、飲酒運転根絶の機運の醸成や取締りの強化がなされ、低い水準で推移していますが、令和7年は3件発生しました。

第2章 交通事故等の状況



第3章 交通安全施策の重点

1 施策の重点

本計画においては、高齢者や子供、自転車、二輪車の交通事故防止、飲酒運転の根絶、小型モビリティの安全対策及び外国人の交通安全対策に重点を置き、実効性のある各種施策を実施します。

また、生活道路及び幹線道路における道路交通環境の整備など、分野ごとの各種交通安全対策を関係機関等と連携して推進します。

(1) 高齢者及び子供の交通安全の確保

高齢者の事故は、令和4年以降、220件前後で推移しています。

また、50歳代の事故が多い現状を踏まえ、引き続き、高齢者の事故が懸念されます。

子どもの事故は、その他の年齢層に比べ発生件数が少ないとはいえ、増加傾向にあり、次世代を担う子供の命を交通事故から守る対策が必要となります。

これらのことから、高齢者に対しては、街頭での指導を徹底するほか、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施し、交通安全意識の向上を図ります。

一方、子供に対しては、未就学児、小・中学生と各年代に合わせた適切な交通安全教育を行うとともに、行政と地域が連携して通学路等の安全対策を推進することにより、安全な交通環境の整備を進めていきます。

(2) 自転車の安全利用の推進

近年、自転車は、健康・エコ指向の浸透などもあり、子どもから高齢者まで幅広い年齢層に通勤、通学、宅配サービスなどで利用され、利用形態もシェアサイクルが普及してきました。

自転車事故の原因は、信号無視、交差点安全進行又は安全不確認等の交通違反が主な原因となっており、基本的な交通ルール遵守の徹底を図る必要があります。

これらのことから、自転車利用者に対して「自転車安全利用五則」の周知徹底、参加・体験・実践型の安全教育の推進、指導取締りの強化、TSマークの推奨など様々な取組を行うことで自転車の安全利用を推進します。

また、「改正東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」で自転車損害賠償保険等の加入が義務化となっていることから、保険加入促進の広報啓発を推進します。

(3) 二輪車の安全対策の推進

二輪車の事故による死者の多くは、頭部や胸部の損傷が主因で亡くなっています。

こうしたことから、二輪車運転者に対して、ヘルメットの正しい着用や胸部プロテクターの着用促進に向けた広報啓発活動を推進するとともに、運転技能向上のための効果的な安全教育を推進します。

(4) 飲酒運転の根絶

度重なる道路交通法の改正により飲酒運転の厳罰化が図られましたが、いまだ飲酒運転の根絶には至っていません。

こうしたことから、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進します。

また、関係機関・団体等と連携して、ハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域・職域における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という規範意識の確立を図ります。

(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の悪質・危険な走行に対する意見や苦情が多く見受けられることから、特定小型原動機付自転車の交通ルールの周知に向けて、シェアリング事業者、販売事業者等と連携しながらホームページや広報誌等を活用して情報発信を図ります。

(6) 外国人の交通安全対策の推進

在留外国人や訪日外国人の増加に伴い、外国人に向けた交通安全対策が急務であることから、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう事業者や関係機関と連携し、外国人が多く集まる場所や施設において交通安全教育を推進するなど、日本の交通ルールの周知徹底を図ります。

第4章 計画の推進

1 行政機関

交通安全対策は、多くの関係機関・団体等の分野にまたがっており、その実施にあたっては、区民生活や交通事情などの様々な社会的条件の変化に柔軟に対応することが大切です。

区は、計画に定められた施策の実施に全力を尽くすとともに、各行政機関相互に情報を共有するなど、中央区交通安全対策協議会を中心に緊密な協力・連携体制を築き、区内の交通安全対策を総合的・一体的に推進していきます。

2 事業者、交通関係団体、ボランティア等

商業をはじめ多様な業種が集中する区内においては、交通安全を図るうえで、事業者の役割は極めて大きいといえます。特に、自動車の運行に関わる事業者は、安全運転管理者・運行管理者を通じた交通安全教育を推進するなど、自ら率先して交通事故の防止に努めることが重要です。

また、交通関係団体やボランティアは、主体的あるいは相互に協力しながら、交通安全対策事業を進めていくことが求められます。

関係行政機関は、これらの事業者、交通関係団体、ボランティア等が実施する交通安全対策事業に対して、積極的に協力や支援をしていきます。

3 区民等

区の定住人口は、令和7年1月現在187,404人です。また、区内の昼間人口は約63万人（令和2年国勢調査。）を数えます。

悲惨な交通事故は、人、場所を選びません。区内の交通事故の死傷者をゼロに近づけるためには、何よりも一人一人が、交通ルールの遵守と正しいマナーの実践を習慣付けることが肝要です。

この計画が真に実効性のあるものとなるよう、全ての人々が計画の担い手となり、行政と一緒に交通安全について考え、行動することが求められています。

第 2 部 施 策

第 1 章 道路交通環境の整備

第 2 章 交通安全意識の啓発

第 3 章 道路交通秩序の維持

第 4 章 安全運転と車両の安全確保

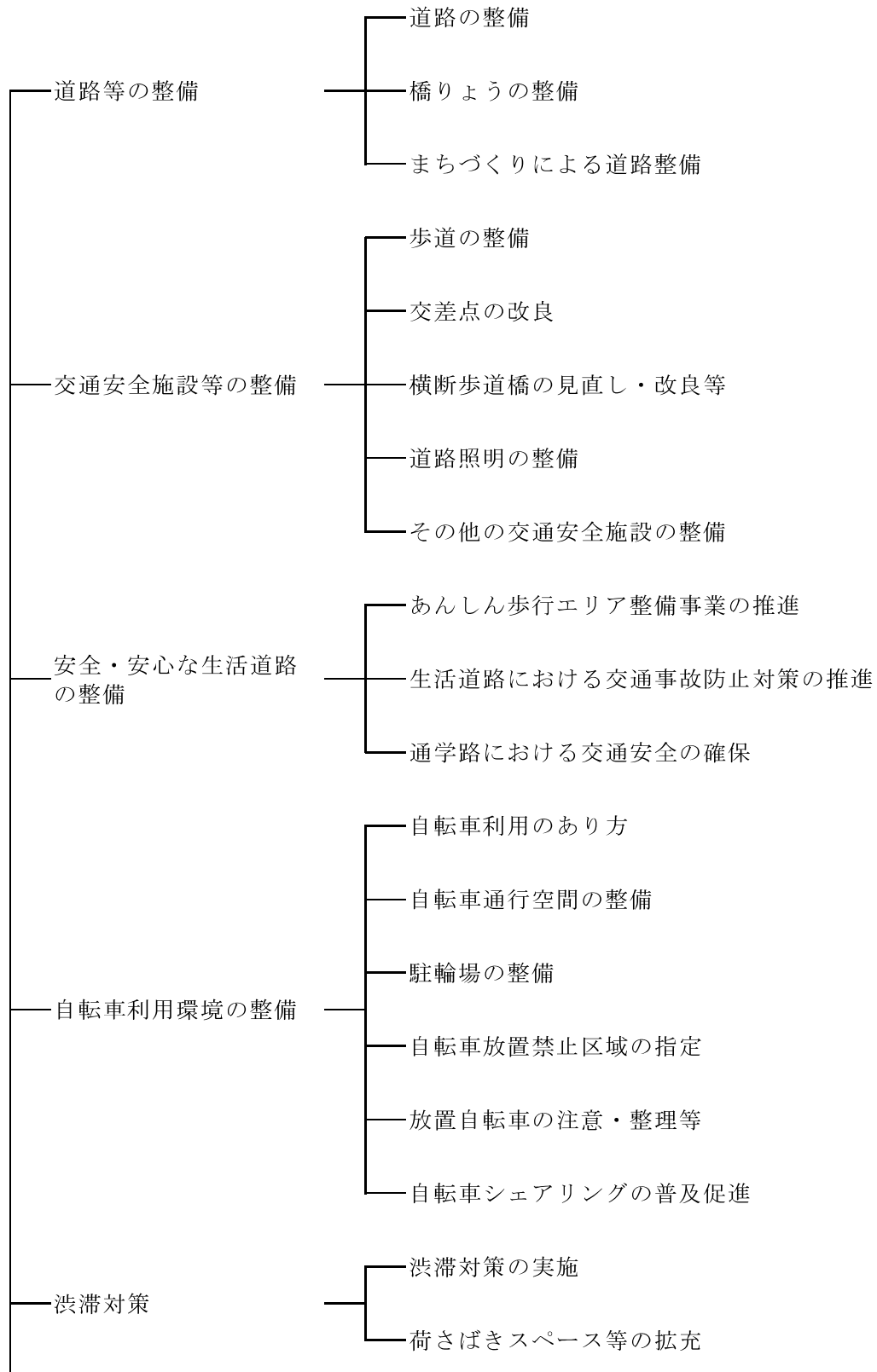
第 5 章 救助・救急体制の整備

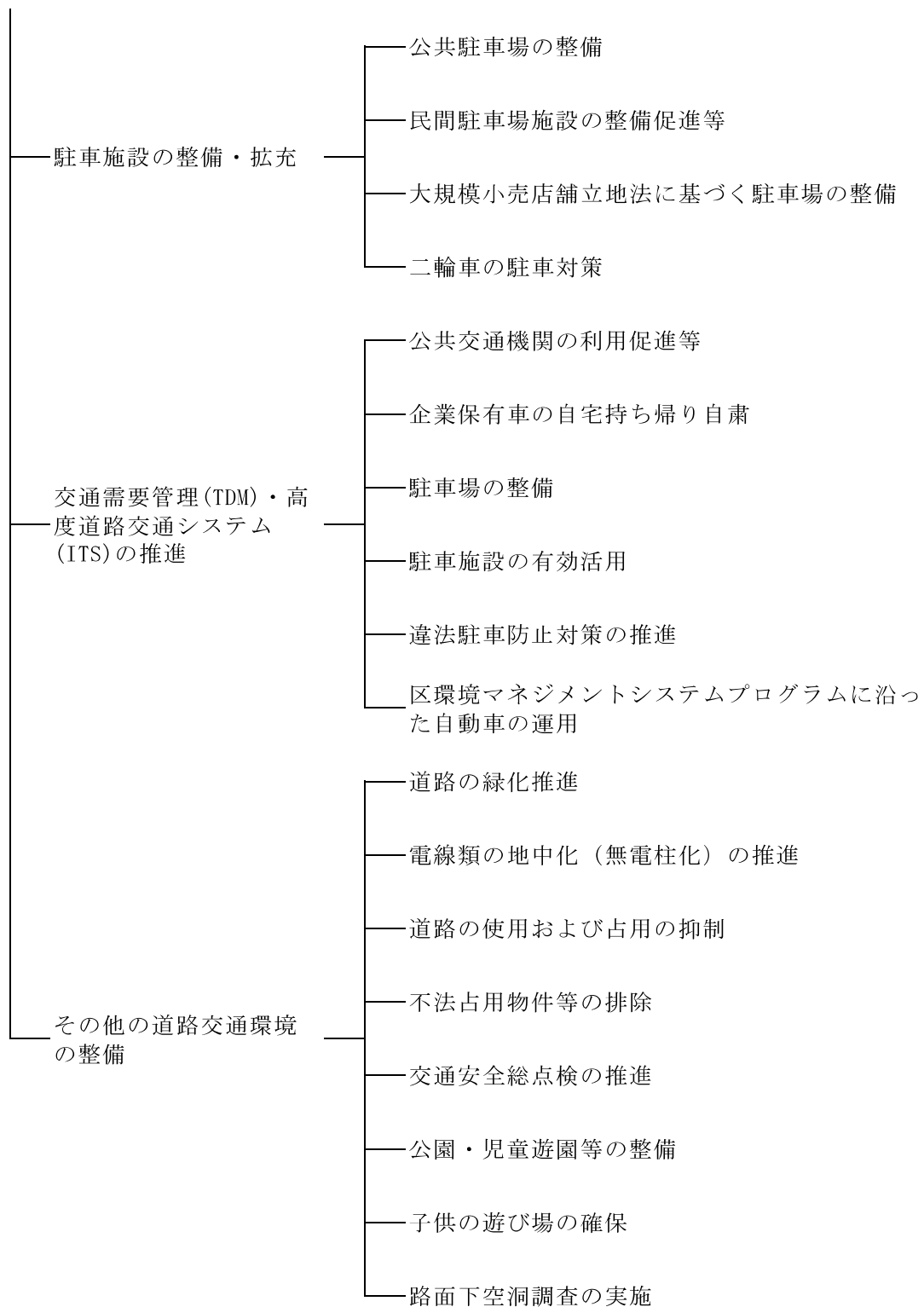
第 6 章 被害者の支援

第 7 章 災害に備えた道路交通環境の整備等

第1章 道路交通環境の整備

(施策の体系)





第1章 道路交通環境の整備

1 基本的な考え方

都市の道路は、人や車の通行のために利用される交通機能だけでなく、電気・通信・ガス・上下水道など日常生活に不可欠な各種ライフラインを収容する機能、防災や良好な環境を確保する空間としての機能など多目的に利用されています。

区内の道路は、23区の中でも道路率や都市計画道路完成率が極めて高く、また公道の舗装率も100%に達し、都市機能を支える重要な基盤となっています。

その反面、車社会の進展やこれに伴う通過交通の増加などは、交通事故、交通渋滞、自動車公害、駐車場不足などの問題となっているほか、生活道路への自動車の流入による交通災害の危険性が増大するなど、区民生活に深刻な影響を及ぼしています。

このような道路交通環境を背景に、これまで11次にわたる交通安全計画では、歩行者保護を主体とした総合的な道路・交通安全施設等の整備を中心に各種施策を実施してきました。本計画においては、大規模な再開発事業や人口増加などを見据え、外国人や高齢者、障害者など、誰もが安全で安心して移動できる道路環境を整備するため、道路交通情勢の変化に的確に対応した道路・交通安全施設等の設置を進めるほか、道路利用の適正化、駐車・駐輪施設の整備・拡充などの諸施策を推進していきます。

また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年6月21日法律第91号）および「中央区道における移動等円滑化の基準に関する条例」（平成25年3月29日条例第26号）に基づき、駅・公共施設・福祉施設の周辺地区等を中心とした道路・施設等の整備など、バリアフリーのまちづくりを積極的に進めます。

2 道路等の整備

(1) 道路の整備

ア 主要幹線道路の整備

都心機能と区民生活の根幹を支える道路交通のより一層の円滑化を図るため、都市計画道路を中心とした主要幹線道路の新設を推進するとともに、既存道路の拡幅等による、安全で快適に通行できる道路の整備を進めます。

（都都市整備局）

イ 街路環境(シンボルロード)の整備

広幅員の道路を単に交通の空間としてのみならず、歴史や文化等の地域の強みや特徴を活かした都心の顔にふさわしい空間として整備し、地域の魅力を高めます。

(区環境土木部)

事業内容	施行区分	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
○街路環境 (シンボルロード) の整備	区 (再開発事業者)	晴海五丁目			工事 金座通りほか	工事 金座通りほか

【現況】 (令和7年度末)

区 完成路線：11路線（鍛冶橋通り・人形町通り・明石町・中央市場通り・八重洲通り・清杉通り・清洲橋通り・江戸桜通りほか・晴海一丁目・晴海五丁目2路線）

継続路線：5路線（金座通りほか・小網町・清澄通り・晴海五丁目2路線）

ウ 環境にやさしい舗装技術の導入

道路交通による騒音の抑制や視認性の向上等の交通環境にやさしい道路整備を行うとともに、ヒートアイランド現象の緩和に効果がある遮熱性舗装を推進します。

(区環境土木部)

事業内容	施行区分	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
○環境にやさしい舗装技術の導入	区	低騒音舗装 2,600㎡	低騒音舗装 1,600㎡	低騒音舗装 3,400㎡	低騒音舗装 4,300㎡	低騒音舗装 4,100㎡
	区	遮熱性舗装 400㎡	遮熱性舗装 0㎡	遮熱性舗装 0㎡	遮熱性舗装 2,700㎡	遮熱性舗装 2,500㎡

【現況】 (令和7年度末) 低騒音舗装 205,437㎡ 遮熱性舗装 102,761㎡

エ にぎわいのある道路の整備

歩道のない道路においても歩行者が安全に通行できる環境を整えとともに、商業のまち中央区にふさわしい活気やにぎわいに満ちた道路空間の形成を図り、商業・観光振興に資する道路整備を行います。

(区環境土木部)

第1章 道路交通環境の整備

事業内容	施行区分	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
○にぎわいの ある道路の 整備	区	740㎡ 銀座	800㎡ 銀座	550㎡ 銀座	760㎡ 日本橋	540㎡ 日本橋

【現況】（令和7年度末） 24,438㎡

オ 朝潮運河沿い歩行者等ネットワークの整備

朝潮運河沿いの晴海三丁目から五丁目間において、歩行者等の安全性や利便性、周辺道路とのアクセス等を確保した、新たなネットワークの構築に向けた整備を実施します。

（区環境土木部）

事業内容	施行区分	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
○朝潮運河 沿い歩行者等 ネットワーク の整備	区	工事 晴海五丁目地内	完了 晴海五丁目地内			

【整備面積】 約4,000㎡

(2) 橋りょうの整備

ア 橋りょうの新設

歩道の混雑緩和や歩行空間のネットワーク化を図り、安全で円滑な交通を確保するため、再開発の機会等を捉えながら橋りょうを整備します。

（都建設局）

イ 橋りょうの長寿命化

本区の橋りょうは、現在約66%が建設後50年以上経過しており、今後益々老朽化が進んでいくことから、「中央区橋梁長寿命化修繕計画」に基づき計画的な修繕、架替えを実施していきます。

（区環境土木部）

(3) まちづくりによる道路整備

木造建築が密集した既成市街地や臨海部等において、市街地再開発事業をはじめ様々な手法によるまちづくりを推進し、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。

(区都市整備部)

事業内容	施工区分	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
○市街地再開発事業	市街地再開発組合	2地区	1地区	3地区	—	1地区

3 交通安全施設等の整備**(1) 歩道の整備**

障害者や高齢者など誰もが、安全かつ快適に移動できるよう、歩道の拡幅や段差解消等を行い、道路空間のバリアフリー化を推進します。

(東京国道事務所・都建設局・区環境土木部)

事業内容	施行区分	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
○歩道拡幅	区	690m	730m	1,220m	750m	560m

【現況】(令和7年度末) 歩道新設1,285m 歩道拡幅:12,551m

(2) 交差点の改良

交差点は、交通事故が多く発生する場所(令和7年の区内交通事故の56.7%が交差点及びその付近)であり、その形状の良否が歩行者及び車両の通行の安全と円滑化を確保するうえで重要な要素となっています。

このため、見通しを良くするための改良をはじめ、隅切り改良・歩行者や車両の注意を喚起するための交差点表示、滑り止め舗装、道路反射鏡、交差点街路照明などの安全施設の設置など、交差点の状況にあわせて改良を行っていきます。

また、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は、交通管理者との協議に基づき、交差点流入部の右折車線と直進車線の間にゼブラ導流帯を設置するなどの改良を進めます。

(警察署・都建設局・区環境土木部)

(3) 横断歩道橋の見直し・改良等

既存歩道橋については、高齢者や障害者等の利用者に配慮し、周辺の交通や利用状況に応じて、平面歩行の横断歩道化など、利用しやすい環境整備に向けて検討を進めます。

(都建設局)

(4) 道路照明の整備

ア 道路照明の整備

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

(東京国道事務所・都建設局・区環境土木部)

イ 防犯灯整備助成の推進

私道の安全性と快適性を確保するため、助成制度の利用促進により防犯灯の整備を進めます。

(区環境土木部)

(5) その他の交通安全施設の整備

ア 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制と、車両の路外等への逸脱防止を図ることにより、歩行者の安全を確保するとともに、乗員の傷害や車両の損傷を最小限にとどめるため、防護柵の整備に努めます。

(東京国道事務所・都建設局・区環境土木部)

イ 中央分離帯の整備

車両の対向車線への逸脱及び多車線道路での対向車線の誤認を防止するとともに、特に夜間等、歩行者の道路横断による交通死亡事故等の抑止のため、中央分離帯や横断抑止柵の設置を進めます。

(東京国道事務所・都建設局・区環境土木部)

ウ 区画線等の整備

道路交通の安全と円滑を図るため、区画線・車道外側線・交差点表示など視認効果の高い塗装による路面表示の整備を進めます。

(東京国道事務所・都建設局・区環境土木部)

エ 道路標識等の整備

一般ドライバーや歩行者にとって見やすく、分かりやすい道路標識等を整備するため、道路交通の規模・環境等に応じて標識の整理統合を推進します。更に、児童・生徒の通学時等における安全を確保するため、通学路標識等の整備を進めます。

(警察署・都建設局・区環境土木部)

オ 信号機・横断歩道の整備

高齢者・子供等が当事者となる交通事故を防止するため、周辺の交通事情、隣接する信号機、横断歩道の設置間隔等を総合的に勘案し整備します。

(警察署)

4 安全・安心な生活道路の整備

(1) 生活道路における交通事故防止対策の推進

生活道路での歩行者や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の整備をはじめ、道路利用者の視点に立って標識の超高輝度化や視認性の高い道路標示など、各種交通対策を推進します。

(警察署・区環境土木部)

(2) 通学路等における交通安全の確保

通学路及び未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、道路交通実態に応じ、警察署、区環境土木部、区教育委員会、区福祉保健部、学校、保育所等が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

(警察署・区環境土木部・区教育委員会・区福祉保健部)

5 自転車利用環境の整備

(1) 自転車利用のあり方

急激な人口の増加や移動手段としての自転車利用の高まりなどにより顕著になってきた自転車の問題に対応するため、平成24年6月に策定した「中央区自転車利用のあり方」に基づき、走行空間の確保、駐輪対策の充実、共同

利用の促進、安全な利用の促進を図っていきます。

(区環境土木部)

(2) 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快適な道路空間の創出に向けて、自転車専用通行帯や自転車ナビマーク・ナビラインなど、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。

(東京国道事務所・都建設局・区環境土木部)

(3) 駐輪場の整備

「中央区まちづくり基本条例」に基づき、大規模開発等の機会を捉え、開発業者に駐輪場整備を要請するとともに、広幅員の歩道に民設民営駐輪場を設置するなど、駐輪場の整備を促進します。

(区環境土木部・区都市整備部)

(4) 自転車放置禁止区域の指定

駐輪場の利用を促進するとともに放置自転車を減少させるため、駐輪場の整備にあわせて駅周辺地域を自転車放置禁止区域に指定し、即日撤去等による放置自転車対策を実施します。

(区環境土木部)

【現況】(令和8年6月)東京駅、新富町駅、築地駅、築地市場駅、八丁堀駅、人形町駅、浜町駅、月島駅、勝どき駅

(5) 放置自転車の注意・整理等

自転車放置禁止区域以外については、注意・警告の後、一定の期間放置されている自転車を撤去するとともに、放置自転車が多い駅周辺においては、歩道の安全確保のため、自転車の整理整頓を行っています。

(区環境土木部)

【現況】(令和8年6月)京橋駅、宝町駅、銀座一丁目駅、銀座駅、東銀座駅、新富町駅、築地駅、築地市場駅、八丁堀駅、小伝馬町駅、人形町駅、水天宮前駅、東日本橋駅、馬喰横山駅、浜町駅、日本橋駅、茅場町駅、月島駅、勝どき駅

(6) 自転車シェアリングの普及促進

「新しい日常」への変化、環境問題や健康増進指向等から自転車に対するニーズが高まっており、駐輪場の確保や安全な走行空間の確保など都市化が進む本区が抱える課題も多数あります。このため、路上駐輪場などの整備を進めるとともに、一台の自転車を共有することにより、放置自転車対策にもなることから、コミュニティサイクルの推進や集合住宅・事業所等におけるサイクルシェアの導入を促進します。

(区環境土木部)

6 渋滞対策

交通渋滞は、円滑な道路交通を妨げ、時間的・経済的損失を与えるばかりでなく、大気汚染の一因ともなっています。このため各機関の連携のもと、ITS技術等も導入し、計画的な渋滞対策を実施します。

(1) 渋滞対策の実施

交差点付近の違法駐車排除、ITSを活用した交通流円滑化、広報媒体を活用した普及啓発の実施等の渋滞対策を強化していきます。

(警察署)

(2) 荷さばきスペース等の拡充

国や東京都と連携して、貨物車等が荷さばき出来るパーキング・メーターの設置などを推進します。また、荷さばきの出来る時間貸駐車（コインパーキング）の設置など、民間と連携してスペースを拡充し、地区内での物流の効率化や渋滞の解消に努めます。

(警察署・区環境土木部)

7 駐車施設の整備・拡充

(1) 公共駐車場の整備

違法な路上駐車は、交通渋滞のみならず交通事故の原因やまちの景観を悪化させるなどの問題を引き起こしていることから、「中央区まちづくり基本条例」に基づき、民間事業者による大規模再開発等の機会を捉えて、地域の需要に応じた駐車場の整備を要請していきます。

(区環境土木部・区都市整備部)

(2) 民間駐車場施設の整備促進等

「東京都駐車場条例」による建物への駐車施設の附置義務の徹底を図るとともに、銀座地区および東京駅前地区特性を考慮した独自の駐車場ルールを定めています。今後も、地域特性に応じた多様な駐車場対策を総合的に推進します。

(区環境土木部・区都市整備部)

(3) 大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備

大規模小売店舗設置者は、法に基づく「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」により、必要駐車台数や自転車等の駐輪台数を確保することが定められていることから、設置者に働きかけ、同指針に基づいて必要な駐車施設等の整備を指導します。

(警察署・区区民部)

(4) 二輪車の駐車対策

二輪車の駐車は、通行妨害や都市景観の悪化等を招く要因であるものの、二輪車の駐車場需要は一段と高まっていることから、「中央区まちづくり基本条例」に基づき、民間事業者による大規模再開発等の機会を捉えて二輪車駐車場整備を要請しています。

また、東京都道路整備保全公社による二輪車駐車場整備助成制度の周知に努めるとともに、東京都・駐車場事業者や自動二輪車メーカー等と連携し、二輪車の駐車対策に取り組んでいきます。

(警察署・区環境土木部・区都市整備部)

8 交通需要管理（TDM）・高度道路交通システム（ITS）の推進

道路交通の混雑を緩和し、交通の円滑化を図るためには、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換を促進するとともに、交通総量の抑制や集中の平準化など「交通需要の調整」を図ることが重要です。東京都の「TDM（交通需要マネジメント）東京行動プラン」を踏まえるとともに、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取りし、事故抑止や渋滞の軽減を図るITS技術の活用などにより、安全で環境にやさしい交通社会の実現に向けて、中央区の特性に即して、次のような取組を推進します。

(1) 公共交通機関の利用促進等

ア 鉄道の利用促進等

交通弱者の移動支援等の都市交通の解決や自動車総量の抑制を図るために

交通政策審議会答申第198号に位置付けられた「都心部・臨海地域地下鉄構想」の事業化に向けて関係機関に働きかけていきます。

また、バリアフリー経路の確保については、鉄道事業者の積極的な取り組みにより、令和8年8月現在、区内28駅中27駅でホームから地上までのエレベーター設置が実施されています。

今後も引き続き、エレベーターの整備を鉄道事業者に働きかけます。

(区環境土木部)

イ バスの利用促進

平成21年12月から運行を開始した江戸バスについては、実態調査の結果や区民の要望を踏まえ、運行改善を検討するとともに、利用の促進を図っていきます。

また、地域の状況に応じて、都営バス路線の充実等について関係機関に要請するとともに、乗客の利便性と安全で円滑な運行を図るため、バス優先レーン及び専用レーンの増設、更にはフルフラットバスやバスロケーションシステム（※）の拡充などを関係機関に働きかけます。

(区環境土木部)

※ バスロケーションシステム ～ バス接近表示や目的地までの所要時間をバス停に表示するシステム

ウ 都心と臨海副都心とを結ぶ東京BRT

東京都臨海地域における交通需要の増加に速やかに対応し、地域の発展を支える新しい公共交通機関として、都心と臨海地域とを結ぶ東京BRTは、令和2年10月にプレ運行を開始して以来、段階的に路線を拡大し、令和6年2月から選手村ルート of 運行を開始しています。

また、東京駅方面延伸ルートの令和8年秋頃の運行開始に向け、関係機関と連携を図るとともに、更なるルートの拡充や増便について、関係機関に働きかけます。

(都都市整備局・区環境土木部)

※ BRT～「Bus Rapid Transit」の略であり、連節バス、ICカードシームレス、道路改良により、路面電車と比較して遜色のない輸送力と機能を有し、かつ、柔軟性を備えたバスをベースとした都市交通システムのこと。

(2) 企業保有車の自宅持ち帰り自粛

企業保有車の自宅持ち帰りは、交通渋滞に拍車をかけるだけでなく、路上駐車の原因にもなっていることから、車両保有事業者及び区民に対して、

第1章 道路交通環境の整備

通勤等による企業保有車の持ち帰りの自粛を強く呼びかけ、交通量の削減と交通渋滞の緩和を図ります。

(警察署・区環境土木部)

(3) 駐車場の整備

公共及び民間駐車場の整備

第2部 第1章 7「駐車施設の整備・拡充」に別掲

(4) 駐車施設の有効活用

ア パーキング・メーター等の利用向上

パーキング・メーターやパーキング・チケットの利用効率を向上させるため、利用状況を検証し、必要に応じて移設等の措置を行っていきます。

また、地域住民の要望や駐車需要等を考慮しながら、新設又は廃止についても検討します。

(警察署)

イ 満空情報発信端末の整備

商業・業務地区において、車両を駐車場へスムーズに案内するため、近隣の駐車場の満空情報等をインターネットを利用し、カーナビゲーション、携帯電話等に表示する「駐車場案内システム」について、民間駐車場への導入を促進します。

(区環境土木部)

(5) 違法駐車防止対策の推進

ア 駐車対策法制の適正な運用

平成18年6月1日に施行された駐車対策法制の適正な運用により、良好な駐車秩序の確立に努めます。

(警察署)

イ 中央区違法駐車等の防止に関する条例の運用

駐車対策法

制の運用と連携しながら、条例の趣旨を普及・徹底させるため、違法駐車等防止重点地域（銀座地区）において、指導・助言や広報・啓発活動を行います。

(区環境土木部)

(6) 区環境マネジメントシステムプログラムに沿った自動車の運用

TDMの重要課題の一つに、交通対策の面から取り組むべき環境負荷の低減があります。

区は、環境マネジメントシステムに基づき、二酸化炭素の排出抑制や大気汚染の防止を図るため、庁有車の使用抑制に取り組むとともに、低公害車・燃費基準達成車の使用、アイドリング・ストップ等を推進していきます。

(区環境土木部)

9 その他の道路交通環境の整備**(1) 道路の緑化推進**

街路樹は道路利用者に快適な空間を提供するとともに、大気浄化やヒートアイランド現象を緩和する風の道づくりなど多くの効用をもつことから、街路事業や道路整備等に合わせた街路樹や植樹帯の整備を積極的に進めます。

一方、交差点周辺や中央分離帯の端部などにおける枝葉の繁茂による交通事故を防止するため、剪定・刈込等適正な管理を実施します。

(都建設局・区環境土木部)

(2) 電線類の地中化（無電柱化）の推進

安全で快適な歩行空間の確保や都市防災機能の強化、都市景観の向上のため、電線共同溝等により電線類の地中化を進めます。

(都建設局・区環境土木部)

事業内容	施行区分	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
○電線共同溝の整備	区	1カ所	0カ所	1カ所	2カ所	3カ所

(3) 道路の使用および占用の抑制

道路上の工事及び作業のための道路の使用及び占有については、道路交通の安全と円滑を確保するため、必要な工事以外は抑止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

第1章 道路交通環境の整備

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分かりやすい迂回路説明の徹底など、道路利用者の視点に基づいた現場の工事改善を行います。

(東京国道事務所・都建設局・区環境土木部)

(4) 不法占用物件等の排除

歩道上に許可なく置かれている商品・広告物等は、歩行空間の確保や交通事故の防止等において著しい支障となっているため、常時パトロール調査を実施し、是正指導や排除を行います。

(警察署・東京国道事務所・都建設局・区環境土木部)

(5) 交通安全総点検の推進

交通安全活動への参加意欲を醸成するとともに、誰もが安心して利用できる道路交通環境づくりを図るため、地域住民や道路利用者が主体となって実施する、道路交通環境の点検を推進します。

(警察署・都建設局・区環境土木部)

(6) 公園・児童遊園等の整備

ア 公園・児童遊園等の整備

道路上での遊びや道路への飛出しなどが、子供の交通事故の一因となっています。特に、自然や広場に恵まれない中央区においては、子供の安全な遊び場を確保していくことは重要です。人々に安らぎを与える憩いの場としてだけでなく、都心における安全な子供の遊び場として、公園・児童遊園の整備を進めます。

(区環境土木部)

事業内容	施行区分	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
○公園の新設	区	――	――	――	――	――
○公園の拡張	区	――	1公園	1公園		1公園
○公園の改修	区		2公園	1公園		1公園
○児童遊園の改修	区	2児童遊園	1児童遊園	1児童遊園	1児童遊園	1児童遊園

【現況】(令和8年4月1日現在) 公園：58公園 347,772.04㎡

児童遊園：31児童遊園 10,844.17㎡

イ 緑道の整備

人々が安全・安心・快適に利用できるよう、河川沿いの通路等を潤いある緑道に整備します。

(区環境土木部)

(7) 子供の遊び場の確保

子供の安全な遊び場として、小学校の校庭を原則として日曜日（春・夏・冬季休業日を除く。）に開放します。

(区教育委員会)

(8) 路面下空洞調査の実施

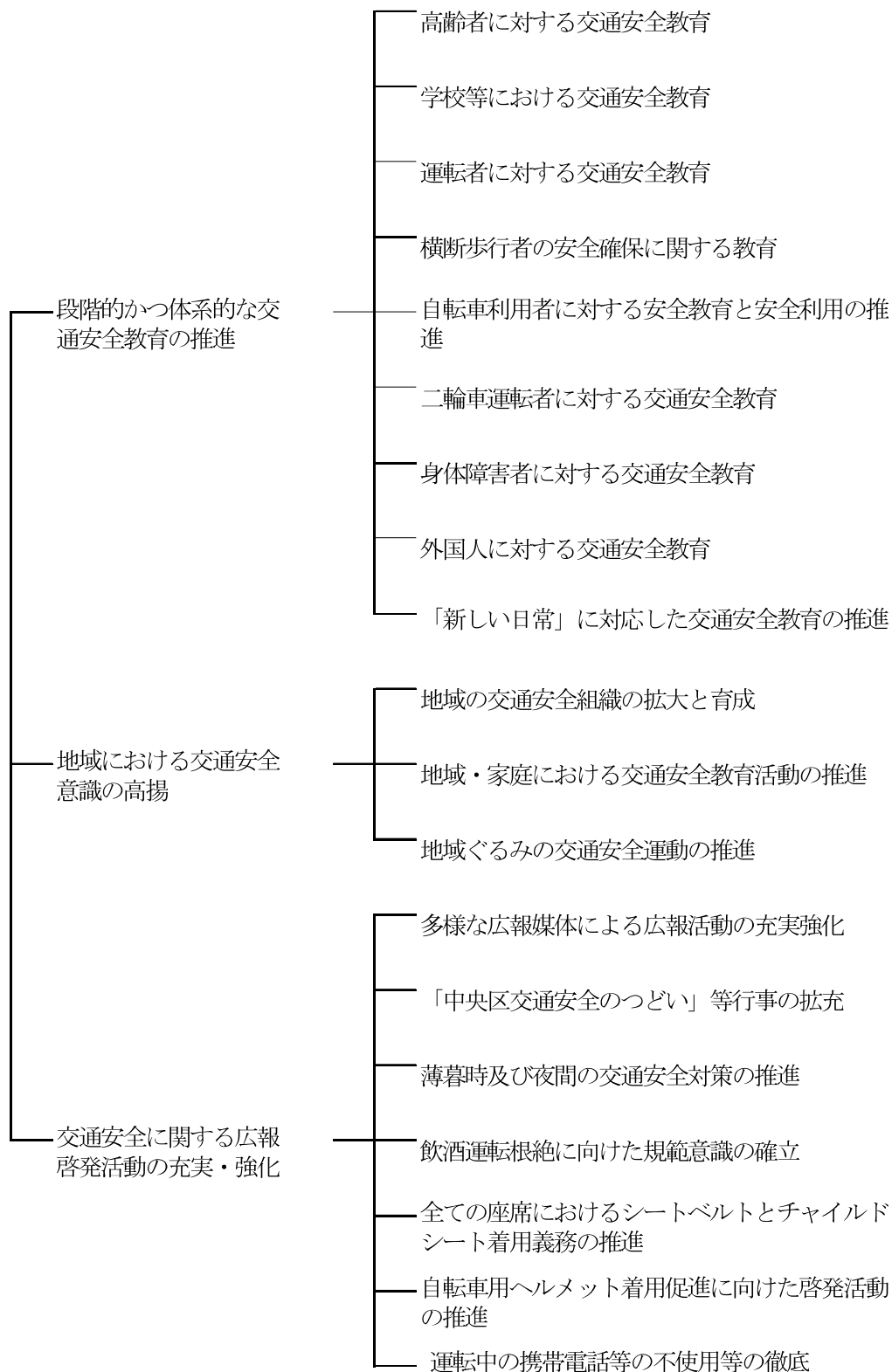
事故の原因となる道路陥没を未然に防止するため、災害時における避難経路などを中心とした車道及び歩行者の多い歩道などを対象に、路面探査車により路面下の空洞を調査します。

(区環境土木部)

事業内容	施行区分	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
○路面下 空洞調査	区	35,000m	35,000m	35,000m	35,000m	35,000m

第2章 交通安全意識の啓発

(施策の体系)



第2章 交通安全意識の啓発

1 基本的な考え方

ちょっとした不注意や軽い気持ちでの交通ルール無視など、交通安全意識の欠如やモラルの低下が交通事故につながります。第1章に掲げた道路・交通安全施設等の道路交通環境の整備についても、交通安全意識の高揚とあいまってこそ、初めてその効果を発揮するものです。交通事故の更なる減少を図るうえで、交通安全教育を普及徹底することは最も基本的で重要な課題です。

交通安全教育の普及徹底にあたっては、人命尊重の理念に基づいて、区内に住み集う全ての人々が自他の健康と安全を願い、交通事故を未然に防ぐ環境を醸成していく必要があります。一人一人が、生命の大切さと他人への思いやりの気持ちを持って、自ら交通安全意識の向上に努め、進んで交通ルール・マナーを守り、危険を予知し、回避する能力・習慣を身につけられるように配慮しなければなりません。

そのため、高齢者、子供、身体障害者など様々な年齢層や身体状況等に応じた的確かつ確実な交通安全教育を推進いたします。また、家庭、学校、職域など地域社会における交通安全意識の高揚を図るとともに、広報啓発活動の充実・強化に努めていきます。

2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 高齢者に対する交通安全教育

ア 警察署の取組

歩行中又は自転車乗用中に信号無視や禁止場所横断等の交通違反を行う高齢者のほか、身体機能の低下等により交通上の危険が認められる「交通安全ヒヤリ高齢者」を対象に現場での指導を徹底するほか、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。

また、関係団体等と連携し、春・秋の全国交通安全運動等において、ポスターの掲示、リーフレットの配付及びラジオスポット放送等を実施するとともに、高齢者クラブに加入していない高齢者や独り暮らしの高齢者に対しては、個別訪問により交通安全の呼びかけを積極的に推進し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

(警察署)

イ 区取組

「区のおしらせ ちゅうおう」への記事掲載、動画広報での配信や中央エフエム・ラジオシティでの放送、高齢者施設におけるポスターの掲出など、あらゆる場や

第2章 交通安全意識の啓発

機会を捉えて日常的な交通安全の啓発活動を行うとともに、敬老大会、高齢者クラブ代表者会や、保育園等の保護者会などにおいて、管轄の警察署と協力し、参加・体験・実践型を取り入れた重点的な交通安全教育を実施します。

(区企画部・区区民部・区福祉保健部・区環境土木部)

(2) 学校等における交通安全教育

幼稚園・学校における交通安全教育は、教育活動全体を通じて行うことを基本とし、主に特別活動としての学級活動、学校行事及び日常の登下校・登降園時に行う実践的な指導を中心に、幼児・児童・生徒の発達段階に応じて、計画的・継続的に行います。あわせて、保育園・児童館等の児童関係施設においても、子供や保護者に対する交通安全教育を行います。

また、学校・家庭・地域社会・関係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て連絡協議会等を開催し、交通安全教育に関する指導体制と指導内容の一層の整備充実を図ります。

(区教育委員会)

ア 幼稚園

実践活動を通して、交通安全の望ましい習慣の形成や、安全に行動できる態度や能力の育成に努めます。

また、家庭の協力を得て、交通安全に関する初歩的・基本的なきまりを理解させるような指導を行います。

(区教育委員会)

イ 小学校

安全な道路の歩行や正しい横断の仕方、自転車や遊具の正しい利用法、身近な交通安全や交通法規などの理解を通して、安全に行動することができる判断力の育成に努めます。交通安全に関する単なる知識や技能の習得にとどまることなく、実地指導を通して、交通安全についての具体的な方法や判断力を身につけ実践できるよう、シミュレーター等の体験機器を活用した参加・体験型の指導の充実を図ります。

自転車安全利用五則（※）を活用するなど、正しい交通ルールやマナーに関する指導の充実を図ります。

※ 自転車安全利用五則 ～ 自転車を安全に利用するためのルール車道が原則、歩道は例外など5項目

(警察署・区教育委員会)

ウ 中学校

自転車を利用する機会が増え、交通事故の当事者となることも多いことから、シミュレーター等の体験機器を活用した参加・体験型の自転車交通安全教育など、交通違反をした場合の具体的な危険や、加害事故時の責任の重大性を明確にイメージできる手法により、交通ルールへの遵守意識の醸成を図るとともに、交通事故の際の応急救護措置、刑事罰および損害賠償等の内容を取り入れた自転車教室を実施するほか、実践的な活動を通して、交通社会の一員としての責任と自覚を高め、将来に向かって自他の安全を確保できる力を身につけられるよう指導の充実を図ります。

(警察署・区環境土木部・区教育委員会)

エ 保育園・児童館・子どもの居場所（プレディ）等

保育園児に対しては、日常の保育活動や遊びを通じて、交通安全に関する初歩的・基本的な決まりに関心を持たせるとともに、遠足等の園外保育等における実践活動を通じて安全指導を行うほか、警察官による交通安全指導を行います。

園児の保護者に対しては、園児の送迎時などの機会に交通安全意識の普及を図ります。

児童館および子どもの居場所（プレディ）を利用する児童等に対しては、日常の活動の中で注意を喚起するほか、警察官や職員による交通安全指導を行います。

(警察署・区福祉保健部)

オ 園児・児童等に対する交通安全用品等の配布

(7) 幼児向け絵本の配布

保育園および幼稚園での交通安全教育を補助し、幼児に対する家庭での交通安全教育を促進するため、幼児が屋外で活動することの多くなる夏休み前に、区内の保育園児および幼稚園児を対象に「こうつうあんぜんのえほん」を配布します。

また、あらゆる機会を活用して、出前型の交通安全教室を実施していきます。

(区環境土木部)

(4) 交通安全用ランドセルカバーの配布

新入学児童に対して交通安全用ランドセルカバーを配布し、交通安全意識の普及と交通事故の防止を図ります。

(区環境土木部)

カ 子ども自転車教室の実施

区内の自転車に乗れない子どもを対象に、自転車の安全な乗り方や交通ルールについて、親子で学べる自転車教室を開催します。

(区環境土木部)

(3) 運転者に対する交通安全教育

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、効率的な交通安全指導を実施します。

また、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、実践的かつ体験的な運転者教育を推進します。

(警察署)

(4) 横断歩行者の安全確保に関する教育

あらゆる機会を通じて、運転者に対して横断歩道手前の減速義務や横断歩道における歩行者優先等の交通ルールについて、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、運転者に横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

(警察署)

(5) 自転車利用者に対する交通安全教育と安全利用の推進

各年代（中学・高校生、大学生、社会人）の利用者に対して、具体的な自転車に関与した事故の発生状況や特徴、自転車の交通ルールに違反した者に対する刑事上の責任、民事上の損害賠償責任等の内容を中心とした交通安全教育や啓発を推進します。

また、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に、関係機関等と連携して、シミュレーター等の体験機器を活用した参加・体験型の交通安全教育を推進します。

交通ルールの遵守とマナーの啓発のため、関係機関・団体等と連携し、各種媒体の活用や自転車安全教室、交通安全キャンペーン等を通じて、自転車安全利用五則の周知徹底を図るとともに、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、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。

また、自転車安全整備店において点検確認を受けた自転車に貼付されるTSマーク（付帯保険）を取得した区民への助成事業を継続し、自転車の定期的な整備を促すとともに、自転車損害賠償保険等への加入義務化について広報啓発活動を推進します。

(警察署・区環境土木部)

(6) 二輪車運転者に対する交通安全教育

交通事故死者の主損傷部位には、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「乗車用ヘルメットのあご紐の確実な結着」等の交通安全教育や、関係機関・団体と連携した「胸部プロテクター着用」を推進するとともに、原動機付自転車の右折方法など、二輪車の運転に必要な知識に加え、運転の熟練度に応じた車種選定、バランスを保持するための運転技能の向上など、交通事故を防止するために必要な事項を習得させるなどの交通安全教育を推進し、二輪車運転者の重大交通事故防止対策を図ります。

(警察署)

(7) 身体障害者に対する交通安全教育

身体障害者の安全な通行方法等に関する交通安全教育を行います。

また、身体障害者の関係機関・団体等と相互に連携を図り、手話等による交通安全教育を積極的に推進して、身体障害者の交通安全意識の高揚を図ります。

(警察署)

(8) 外国人に対する交通安全教育

風俗習慣の違いや各国法の違いから生じる戸惑いを解消するため、英語その他の外国語で作成した交通安全に関するパンフレット等の配付や動画等の外国人向け交通安全教材を、各種キャンペーンやインターネット等を通じて発信するとともに、基本的な交通ルール等の習得周知に重点を置いた、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

(警察署)

(9) 「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進

交通安全教育にあたっては、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、警視庁ウェブサイトやSNS等各種媒体の積極的活用による、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動を効果的に推進します。

(警察署・区環境土木部)

3 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

交通安全意識を社会の隅々まで普及浸透させていくため、交通ボランティアの効果的運用はじめ、学校、事業所、町会等の連携により、地域の交通ボランティア組織を拡大・充実させるとともに、自主的活動を促して安全教育活動を積極的に推進します。

ア 高齢者対策

高齢者に対する安全教育活動等を地域ぐるみで推進するとともに、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、安全な行動をとることができるような指導に努めます。

警察職員や地域交通安全活動推進委員・高齢者交通指導員が高齢者宅を訪問し、個別に交通安全教育を行うほか、キャンペーン等を通じてワンポイントアドバイスを推進するとともに、交差点等における高齢者の保護誘導活動や高齢自転車利用者に対する指導啓発活動を推進します。

(警察署)

イ 子供対策

- (ア) 交通少年団BAGS（バッグス）への加入を促進するため、交通母の会等の会員加入を積極的に推進し、組織拡大を図るとともに、団員への交通安全教育、活動上の助言・指導を通じて交通安全意識の普及浸透を図ります。
- (イ) 地域交通安全協会等の拡充促進と積極的な活動の支援及び小学校等と連携を密にし、通学路点検や交通安全意識の普及浸透を図ります。
- (ウ) 道路はその性質上、不特定多数の車両や歩行者が通行することを前提とした場所であることから、子供や保護者に対し、そのような場所における遊戯は交通事故につながるおそれがあることについて広報活動を推進します。

(警察署・区環境土木部)

ウ 若年層対策

- (ア) 地域の高等学校との連絡を密にし、二輪車の実技指導や交通安全講習会等を積極的に推進します。
- (イ) 交通安全協会の二輪車部会・青年部会の組織の活性化を推進し、団体活動を通して交通安全意識の高揚を図ります。
- (ウ) 二輪車関係団体等と連携した、二輪車実技教室の充実強化と参加の推奨を実施します。

(警察署)

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、関係機関・団体等と連携し、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）等による活動等を通じて、自転車の正しい利用を促進して、自転車事故の防止を図ります。

また、地域ボランティア、地域住民、交通少年団BAGS（バッグス）等と連携し、自転車の正しい通行方法、マナー等に関する「自転車安全利用五則」の周知徹底を図ります。

（警察署・区環境土木部）

オ 交通安全協会の活動に対する支援

区内の各交通安全組織の核になっている交通安全協会との連携を密にし、交通安全協会の活動を積極的に支援し、交通安全協会の活性化による地域における交通安全意識の高揚を図ります。

（区環境土木部）

(2) 地域・家庭における交通安全教育活動の推進

ア 職域への取組

事業所を中心とした各種安全運転講習会を実施するほか、安全運転管理者・運行管理者等の講習会を通じ、効率的な交通安全教育活動を推進し、職域における交通事故防止を図ります。

（警察署）

イ 家庭への取組

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の話合いが行われるよう、交通安全協会、母の会等の組織を通じて情報の提供を行い、交通ルール・マナーの普及浸透を図ります。

（警察署・区区民部）

ウ 学校への取組

小学校・幼稚園において、登下校時などを活用し積極的に実践的な交通安全教育を実施するとともに、教員等に対しては、子供目線に立った交通安全教育活動の推進について協力を依頼します。

（警察署・区教育委員会）

エ 地域への取組

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

（警察署）

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

ア 交通安全運動

区民一人一人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、交通事故防止の徹底を図るため、行政機関・交通関係団体・事業所・地域住民等が一体となって、春・秋の中央区交通安全運動・TOKYO交通安全キャンペーン等を実施します。

運動期間中には、区内各地域の地域性と伝統に根ざした各種行事等を実施し、地域住民・事業所等の積極的な参加を得て、自主的な交通安全意識の高揚と規範意識の向上を図り、広く区内外に対しても交通安全を訴えていきます。

(警察署・区環境土木部)

イ 「東京都交通安全日」

原則として、毎月10日を「東京都交通安全日」とし、地域・職域・学校・家庭ぐるみで、管内の交通実態に即した交通安全活動を推進し、安全思想及び駐車マナーの普及・浸透に努めます。

(警察署・区環境土木部)

ウ 「トワイライト・オン運動」等の推進

薄暮時間帯（日没の前後それぞれ1時間）の交通事故を防止するため、車両（自転車を含む）の前照灯の早めの点灯（トワイライト・オン運動）や反射材用品の活用等の広報啓発運動を推進します。

(警察署)

エ 暴走族追放強化期間

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、暴走行為の追放を推進します。

(警察署)

4 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強化

区民一人一人に交通安全意識の普及徹底を図り、交通安全行動の実践を定着させるため、広報紙、ホームページやSNS、ポスター・チラシ、懸垂幕・横断幕、デジタルサイネージ、視聴覚教材、動画広報、中央エフエム・ラジオシティでの放送等の広報媒体や「中央区交通安全のつどい」等の行事・各種会合などあらゆる機会を捉えて効果的

な広報活動を推進します。

(警察署・区企画部・区環境土木部)

(2) 「中央区交通安全のつどい」等行事の拡充

中央区交通安全運動に際しての各種合同キャンペーンや「中央区交通安全のつどい」等の内容の充実を図るとともに、国・東京都・警視庁等との共催行事などを積極的に実施し、交通安全意識の一層の高揚を図ります。

(警察署・区環境土木部)

(3) 薄暮時および夜間の交通安全対策の推進

薄暮時（日没の前後それぞれ1時間）や夜間における自転車・歩行者の交通事故を防止するため、スポークリフレクターやシール式反射材の活用、特に高齢者に対して外出時の目立つ色の服装の着用について、広報啓発活動を強化します。

(警察署)

(4) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の取締りを強化するとともに、「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」をはじめとする各種キャンペーンや各種メディアを活用した広報啓発活動を通じて、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、広く飲酒運転根絶を呼びかけます。

また、酒類提供店等に対してはチラシ配付やポスター等の掲示、「ハンドルキーパー運動」(※)の普及・浸透に努めるなど、飲酒運転を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 ～ 自動車仲間と飲食店などへ行く場合に、お酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人が、仲間を自宅まで送り届ける運動

(警察署・区環境土木部)

(5) 全ての座席におけるシートベルトとチャイルドシートの着用義務の推進

広報紙、ポスター・チラシ等の各種広報媒体を積極的に活用し、後部座席を含めた全ての座席の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。

また、交通安全教材、体験型普及啓発用教材の活用及びチャイルドシートの装着講習会等を通じて、体験的な交通安全教育を推進するとともに、関係機関・団体との連携を密にし、チャイルドシートの普及促進を図ります。

特に、妊産婦や乳幼児の母親等の待ち時間を利用したビデオ・チラシ等による広報など、乳幼児に係わる区の事務事業において、チャイルドシートの広報啓発活動に努

めます。

(警察署・区環境土木部)

(6) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進

自転車事故で死亡した人の多くが頭部に致命傷を負っていることから、自転車用ヘルメット着用の重要性について、各種媒体を活用した広報啓発を推進するほか、関係機関と連携した交通安全教育、各種キャンペーン等を通じて、社会全体におけるヘルメット着用の気運醸成を図ります。

特に、次世代を担う子供のかげがえのない命を守るため、関係機関・団体等と連携し、保護者等に対して子供用ヘルメットの着用など、その安全対策の必要性について、各種会合等様々な機会を捉えて周知徹底を図ります。

(警察署・区環境土木部)

(7) 運転中の携帯電話等の不使用等の徹底

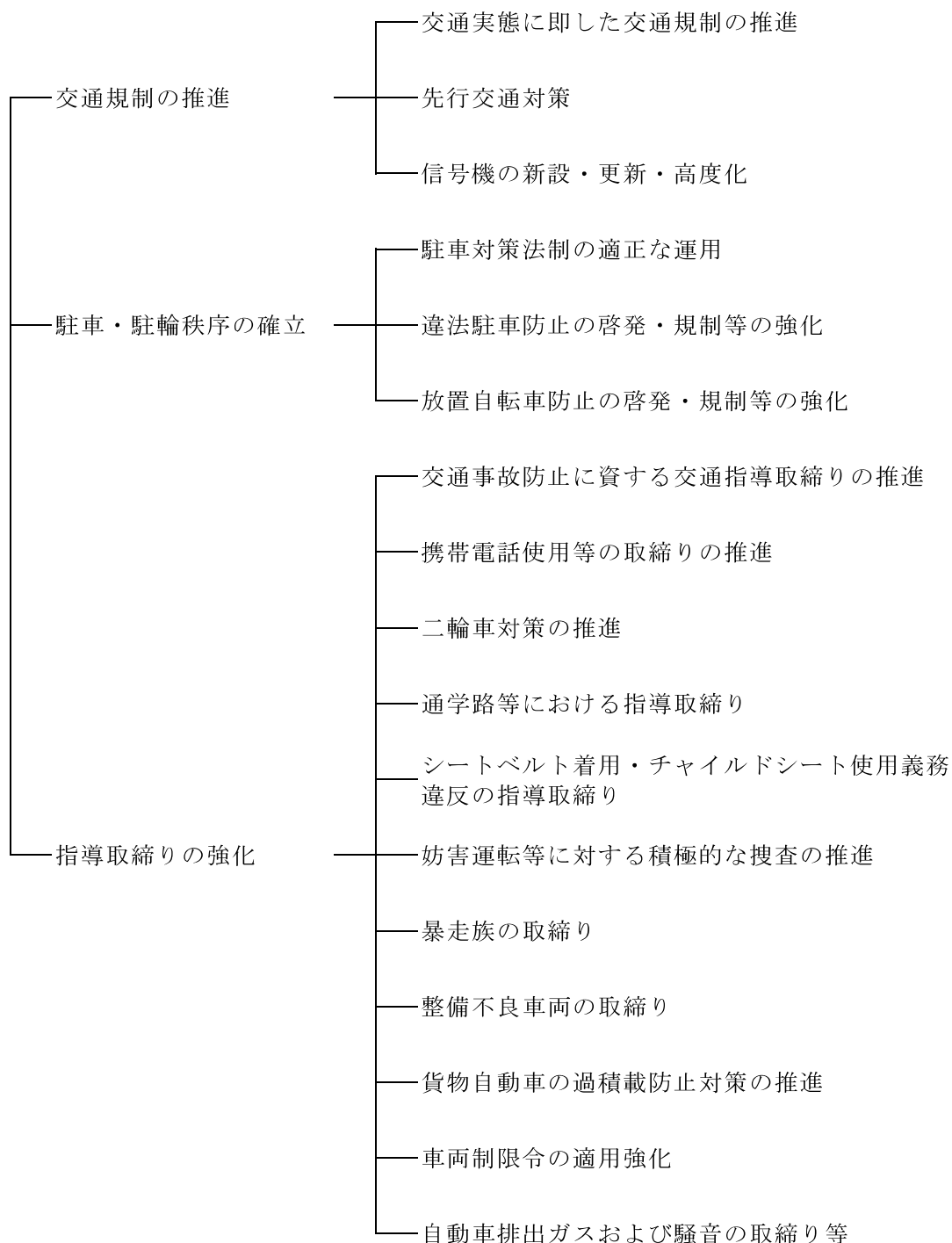
運転中に携帯電話等を使用することは重大な事故につながり得る極めて危険な行為であることから、自動車運転中の「ながらスマホ」の危険性と罰則強化に関する広報啓発を推進し、その不使用の徹底を図ります。

また、「ながらスマホ」が事故を誘発する危険があるのは、自転車乗用中や歩行中の場合も同様であることから、各種媒体を活用した広報啓発を推進するとともに、関係機関と連携したキャンペーン等を通じて、自転車利用者や歩行者に対する「ながらスマホ」の危険性・迷惑性の周知徹底を図ります。

(警察署・区環境土木部)

第3章 道路交通秩序の維持

(施策の体系)



1 基本的な考え方

道路交通の安全と円滑な交通を確保するためには、交通実態に即した交通規制と交通違反などに対する適切・効果的な指導取締りが重要です。そのため、路線別・地点別等交通実態に応じた交通規制を実施し、また、駐車・駐輪秩序を確立するとともに、重大交通事故の原因となっている悪質危険な交通違反等の指導取締りを強化します。特に、高齢者等の交通弱者を車両の通行から分離するための交通規制や信号機の整備・改善、横断歩行者妨害等の交差点違反、二輪車及び自転車の危険・迷惑な走行に対する指導取締りの強化等を重点に、年々変化する道路交通情勢に即した対策を速やかに実施します。

2 交通規制の推進

過密化・輻輳化した道路交通を効果的に処理し、交通の安全や道路利用者の利便性・快適性を高める交通管制システムの重要性は益々高まっています。

これまで、交通実態に即した規制の見直しや道路標識・道路標示の整備、交通管制システムの高度化や信号機の新設・更新等を実施してきました。

今後も、交通実態に対応した交通規制を実施し、交通の安全や道路利用者の利便性の向上に努めます。

(1) 交通実態に即した交通規制の推進

ア 路線（地点）・地域対策

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、信号調整など、交通事故防止対策と渋滞緩和対策を総合的に実施します。

また、幹線・準幹線道路に囲まれた地域内道路については、交通規制の見直しや交通安全施設の整備により通過交通の抑制や、歩行者と車両を分離するなどの交通事故防止対策を個別に実施します。

(警察署・区環境土木部)

イ 高齢者対策

高齢者をはじめとする歩行者対策として、裏通りにおいて、防護柵等の設置や路側帯の整備を進め、歩行者と車両の分離対策を交通管理者と道路管理者が一体となって推進します。

(警察署・区環境土木部)

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

また、カーブ地点では、中央線のワイド化、路側帯（外側線）の設置、減速表示、滑り止め舗装、視線誘導標の設置等の対策を実施します。

（警察署・区環境土木部）

エ 自転車対策

自転車の利用は、交通渋滞解消や環境保護の観点から、都市交通における役割が今後一層重要になると予想されます。自転車を当事者とする交通事故防止を図るため、自転車の通行環境の整備を推進します。

（警察署・区環境土木部）

オ 抜け道対策

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、学童の通学等に危険を及ぼしている箇所においては、通行禁止規制等を検討し、通過車両を抑制する対策を講じます。

（警察署・区環境土木部）

(2) 先行交通対策

大規模再開発や大型店舗の建設、道路・鉄道等の整備については、地域の交通流（量）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、これらの計画を早期に把握するとともに、交通管理上必要な方策が計画的に盛り込まれるよう事業者等とあらかじめ調整を行うなど、先行交通対策を推進します。

（警察署・区環境土木部）

(3) 信号機の新設・更新・高度化

交通事故発生危険性が高い交差点等については、信号機の新設を含めた実態に応じた整備を進めます。

（警察署）

3 駐車・駐輪秩序の確立

違法駐車は、自転車が車道を通行する際に著しい妨害となるばかりでなく、交通渋滞や交通事故の原因となり、また、放置自転車も歩行者や緊急車両の通行を妨害

する原因となることから、解決しなければならない重要な課題です。

これまで、違法駐車に対する取締りを行うとともに、違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動を実施するとともに、自転車利用のルール確立のためのキャンペーンを展開してきました。今後も、駐車施設の整備や既存駐車場の有効利用のための施策を強化するとともに、放置自転車防止対策の一層の強化に努めます。

(1) 駐車対策法制の適正な運用

ア 使用者責任の追及等

駐車監視員制度による確認事務の適切かつ円滑な運用を図るとともに、放置違反金制度や車両の使用制限等の的確な運用により、運転者のほか、使用者の責任追及を徹底し違法駐車を抑止します。

(警察署)

イ 重点的取締り

違法駐車の実態に応じて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」に沿って、悪質で、危険性や迷惑性の高い違反に重点を置き、移動措置を含めた適切な取締りを推進して良好な駐車秩序の確立に努めます。

(警察署)

(2) 違法駐車防止の啓発・規制等の強化

都心機能が集積する中央区では、商業地域等を中心に違法な路上駐車が多く、交通渋滞のみならず交通事故の原因やまちの景観を悪化させるなど大きな問題となっています。違法な路上駐車を防止するため、駐車場の整備・拡充及び有効活用とともに、様々な啓発・規制等を実施します。

ア 違法駐車車両の排除

「駐車取締推進日」には、取締り重点地域・路線において、計画的かつ集中的な取締りを行うとともに、民間協力団体等と一体となった違法駐車排除を推進します。是正されずに違法駐車が発生源となっている事業所に対しては、自動車の使用者責任の追及を推進します。

(警察署・区環境土木部)

イ 地域実態に応じた駐車規制の推進

駐車が原因となって発生する交通渋滞や交通事故など、安全と円滑な交通へ

の影響を的確に把握するとともに、地域住民等の要望等を踏まえ、都市交通機能の維持・向上とドライバーの利便性に配慮した駐車規制の見直しを推進します。

(警察署)

ウ 違法駐車抑止気運の醸成

地域交通安全活動推進委員の積極的・効果的な活動により、地域住民の違法駐車抑止気運を醸成します。

また、関係行政機関・団体・地域住民等が一体となったキャンペーン・合同パトロール等を行い、地域ぐるみで違法駐車抑止気運を醸成します。

(警察署)

エ 違法駐車防止条例の運用

「中央区違法駐車等の防止に関する条例」の趣旨を普及徹底させるため、違法駐車等防止重点地域（銀座地区）において、違法駐車等の防止に関する広報啓発及び指導・助言活動を行います。

今後も、駐車監視員による違反駐車確認標章の取付けと連携して、違法駐車防止に努めます。

(警察署・区環境土木部)

(3) 放置自転車防止の啓発・規制等の強化

自転車の利用については、今後も増加することが予想されるのに対し、区内は地価が高く遊休地が少ないため、新たな駐輪場の建設は容易ではありません。

こうした状況の中、広幅員の歩道上への駐輪場整備や大規模再開発時の「中央区まちづくり基本条例」を活用した整備を進めるとともに、駐輪場が整備された区域への自転車放置禁止区域の指定や啓発・規制等の強化を図っていきます。

ア 広報啓発活動の拡充

関係機関・地域住民等が協力し、日常的な広報啓発活動を行うほか、幅広く関係機関・団体の協賛を得て「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を展開し、放置防止の広報啓発活動の拡充を図ります。

(区環境土木部)

イ 放置禁止区域内における措置

放置禁止区域内に放置された自転車については、即日撤去を行うとともに、

放置禁止区域外も含め撤去した自転車に対する撤去・保管手数料の徴収を行うことで、自転車の放置の防止に努めます。

(区環境土木部)

ウ 放置禁止区域外における措置

放置禁止区域外に放置された自転車については、一定期間注意札・警告札を貼付した後撤去するなどの措置をとるとともに、特に、放置自転車の多い地域において平日の毎日、路上の通行を確保するための整理整頓を行います。

なお、整理整頓業務を行う地域については、放置自転車の実態を勘案し、適宜見直しを行います。

(区環境土木部)

エ 自転車リサイクルの推進

資源有効利用の観点から、区と区内の自転車商が組織する「中央区自転車リサイクル事業協力組合」が協力し、所有者が引き取らなかった放置自転車の中で再利用が可能なものを再生し、一般に販売する事業をさらに拡充します。

(区環境土木部)

4 指導取締りの強化

(1) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

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

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

(警察署)

(2) 携帯電話使用等の取締りの推進

近年、携帯電話使用等に起因する交通事故が増加傾向にある情勢を踏まえ、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。

また、令和8年4月1日からは、自転車反則通告制度の対象の違反行為に含

まれるなど、自転車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極めて危険な行為であることから指導取締りを推進します。

(警察署)

(3) 二輪車対策の推進

二輪車の重大事故が多発している路線を重点に、悪質・危険性・迷惑性の高い違反（速度超過・進路変更・割り込み等）への指導取締りを強力に実施するとともに、軽微な交通違反者に対しても、警告書を交付するなどして安全運転意識の高揚を図ります。

(警察署)

(4) 電動モビリティ対策の推進

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交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルール周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、悪質・危険な交通違反に対する交通指導取締りを強化します。

(警察署)

(5) 自転車利用者対策の推進

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域・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。

また、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、悪質・危険な違反に対しては交通反則切符（青切符）による取締りを実施するほか、交通に危害を及ぼす悪質・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受講させ、交通ルール遵守の徹底を図ります。

(警察署・区環境土木部)

(6) 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、各警察署で通学路の登下校時間帯等を勘案し、通行禁止違反や横断歩行者妨害等の交通違反の指導取締りを推進します。

(警察署)

(7) シートベルト着用・チャイルドシート使用義務違反の指導取締り

全ての座席におけるシートベルトの着用とチャイルドシートの使用の徹底を図るため、指導取締りの強化と広報啓発活動に努めます。

(警察署)

(8) 妨害運転等に対する積極的な捜査の推進

他の車両等に、道路における交通の危険を生じさせる等のおそれのある妨害運転（いわゆる「あおり運転」）を認知した場合には、客観的な証拠資料の収集等を積極的に行い、妨害運転罪や危険運転致死傷罪（妨害目的運転）等のあらゆる法令の適用を視野に入れた厳正な捜査を推進します。

(警察署)

(9) 暴走族の取締り

暴走族に対しては、小規模の集団走行であっても看過することなく、道路交通法をはじめとした関係法令を適用して検挙を徹底します。悪質事犯については、強制捜査を行うなど強力に取締りを推進し、組織の弱体化・壊滅を図ることによる暴走行為の抑止に努めます。

また、暴走族の実態について積極的な広報活動を行うほか、関係機関・団体・学校との連携を強化して暴走族追放気運の高揚を図ります。

(警察署・区環境土木部)

(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、道路交通秩序を乱し、排出ガスによる大気汚染・騒音等による環境悪化の要因ともなっているほか、保安基準に適合していない車両による爆音走行や公道上での競争行為等、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ます。

(警察署)

(11) 貨物自動車の過積載防止対策の推進

貨物自動車の積載超過は、重大事故の原因となるほか、騒音・振動・道路損壊等の交通公害の原因であることから、過積載事犯の集中的かつ継続的な取締りにより、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目指します。

(警察署)

(12) 車両制限令の適用強化

車両制限令違反車両及び積載不適當車両に対しては、積荷重量の軽減や積載方法の是正措置に関する指導を推進します。

また、悪質な車両制限令の反復違反者等に対しては、関係法令の遵守を求めると同時に、講習会を実施し、違反の再発防止に努めます。

(警察署)

(13) 自動車排出ガスおよび騒音の取締り等

ア 自動車排出ガスに対する広報啓発および指導取締り等

自動車排出ガスに含まれる二酸化炭素等を削減するため、アイドリング・ストップ等のエコドライブを推進し、看板・懸垂幕・ステッカー等により広報啓発を行っています。

また、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、違反の指導取締りを推進します。

(警察署・区環境土木部)

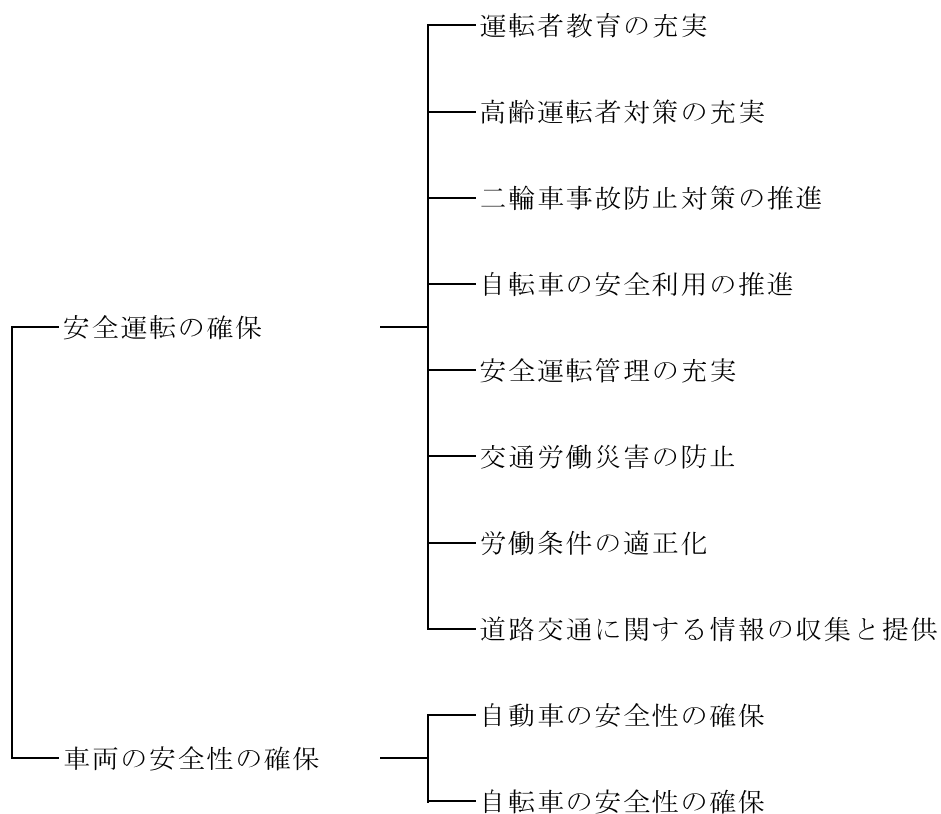
イ 騒音の取締り等

自動車等の排気音について関係機関と連携して街頭検査を実施し、違反の取締りを推進します。

(警察署)

第4章 安全運転と車両の安全確保

(施策の体系)



第4章 安全運転と車両の安全確保

1 基本的な考え方

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要です。

このため、安全運転に必要な知識及び技能に加え、交通ルールを遵守するとともに、交通社会の構成員として、「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持った運転が実践されるよう、運転者教育の充実や安全運転管理の確保などの施策を推進します。

特に、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や子供をはじめとする歩行者に対する保護意識の向上を図るほか、飲酒運転や薬物運転をはじめ、運転中の「ながらスマホ」や妨害運転（あおり運転）などの悪質・危険運転の根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

また、整備不良車対策など車両の安全の確保を図ります。

さらに、各種の宅配サービスや通勤等の自転車利用者が増加していることから、自転車利用者に対しては、「自転車は車両」との認識を持たせ、自転車安全利用五則をはじめとする交通ルールを遵守すること、悪質・危険な違反行為を行えば、令和8年4月から自転車にも適用されることとなった交通反則通告制度による反則告知や、赤切符等による刑事事件の対象となることがあること、また、これらの違反を繰り返せば自転車運転者講習の受講対象となり得ることについて周知するほか、交通事故の加害者となった場合の責任、自転車損害賠償責任保険等の加入義務化及び自転車を安全に利用するための点検整備の重要性等を啓発する取組を推進します。

2 安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実

全ての運転者に対して、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育や、交通事故の悲惨さを理解させ、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を徹底し、運転に必要な知識と判断能力を修得させる教育の充実に努めます。また、人命尊重の理念に基づく交通ルールの遵守と正しいマナーの実践を徹底するため、警察署が中心となって実施している運転者講習会をさらに拡充します。

特に、安全教育の機会に恵まれず、運転者の安全管理が不十分と思われる未組織運転者の安全教育を充実するなど、区内全域の運転者に対して交通安全思想と的確な運転行動の普及・浸透を図るとともに、高齢者や子供など交通弱者に対する保護意識の醸成及び思いやりのある運転行動の涵養に努めます。

(警察署)

(2) 高齢運転者対策の充実

高齢運転者に対し、加齢による身体機能の変化とその危険性の認識、安全・確実な運転を実践させるため、あらゆる機会を活用し、事故防止意識の徹底を図ります。

特に、交通安全教育を専門とする指導員による実技指導等が受けられる、警視庁交通安全教育センターにおける「シルバードライバーズ交通安全教室」の受講や安全運転サポート車（衝突被害軽減ブレーキ及びペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した自動車をいう。通称「サポカーS」。）の普及啓発の推進について、積極的な広報活動を展開します。

また、高齢運転者やその家族の相談に対し、加齢に伴う身体機能の低下等を踏まえた安全運転の継続に必要な助言・指導を行い、必要な場合には、運転免許自主返納に向けた家族間の話し合いを要請するなど、家族ぐるみで運転免許自主返納を促す取組を推進します。

（警察署・区環境土木部）

(3) 二輪車事故防止対策の推進

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教室を開催し、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施し、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交付して、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。

自体防御として、ヘルメットのあご紐の確実な結着及び胸部プロテクターの着用推進について、キャンペーン等あらゆる機会を通じて周知を図り、特定小型原動機付自転車等の二輪車の事故防止に取り組みます。

（警察署・区環境土木部）

(4) 自転車の安全利用の推進

学校での交通安全教育の推進や成人層への啓発強化、高齢者や高校生などへのヘルメット着用の啓発など、関係機関が連携を強化し自転車の安全利用を推進します。

また、危険な違反行為の交通指導取締り及び自転車運転者講習制度を適切に受講させ、危険な違反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。

さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルや電動アシスト自転車、通勤や配達・デリバリー目的の自転車利用者等、様々な利用形態に対応したルール・マナーの普及啓発を推進します。

（警察署・区環境土木部）

(5) 安全運転管理の充実

事業所における安全運転管理者及び副安全運転管理者の資質と管理技能の向上を図るため、安全教育に必要な知識・技能等の講習内容の充実に努めます。

また、千葉県八街市において児童が死傷した交通事故以来、安全運転管理者未選任事業所の一掃に向けて全国を挙げて取り組んでいることから、安全運転管理者未選任の事業所に対しては選任義務の周知を図るとともに、法定講習の受講100パーセントを目指します。

(警察署)

(6) 交通労働災害の防止

事業所における交通労働災害防止のための管理体制の確立、適正な労働時間管理及び走行管理の励行、交通労働災害防止担当管理者及び運転者に対する教育の実施、運転者の健康診断結果に基づく健康管理の充実等を内容とする「交通労働災害防止のためのガイドライン（改正平成30年6月1日基発第0601第2号）」を周知し、交通労働災害防止の徹底を図ります。

また、携帯電話使用等による交通事故を防止するため、携帯電話等の適正使用についての啓発を推進します。

(労働基準監督署)

(7) 労働条件の適正化

自動車運転者の長時間労働等による過労運転を防止するため、毎年、春・秋の全国交通安全運動実施時期等を中心に、労働基準法等関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第7号改正令和4年12月23日厚生労働省告示第367号）」に基づき、ハイヤー、タクシー及び道路貨物運送事業者に対する監督指導を実施し、改善基準告示を踏まえた労働時間の適正管理、過重労働による健康障害防止対策としての健康管理措置の徹底など、労働条件の確保・改善を図ります。

(労働基準監督署)

(8) 道路交通に関する情報の収集と提供

道路交通情報・駐車場情報・災害情報・気象情報など、道路交通に関する様々な情報を迅速かつ的確に収集し、道路交通の安全・円滑化、環境への負荷低減化等を図るため、関係機関が行う情報通信技術の開発及び運用に対して、保有情報の提供など積極的に援助・協力していきます。

(警察署・区環境土木部)

3 車両の安全性の確保

(1) 自動車の安全性の確保

自動車の整備不良や不正改造が原因となって発生する交通事故を防止するため、継続検査（車検）をはじめとする自動車の点検・整備の確実な実施、不正改造車の排除等について、自動車関係諸団体等を通じた広報啓発活動を積極的に推進します。

（警察署）

(2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保するため、区内自転車商組合等の協力を得て自転車の適切な点検整備を行うよう啓発するとともに、自転車の「TSマーク」(※)・「SGマーク」(※)の普及に努めます。

※ TSマーク ～ 公益財団法人交通管理技術協会による、自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるマーク。傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている。

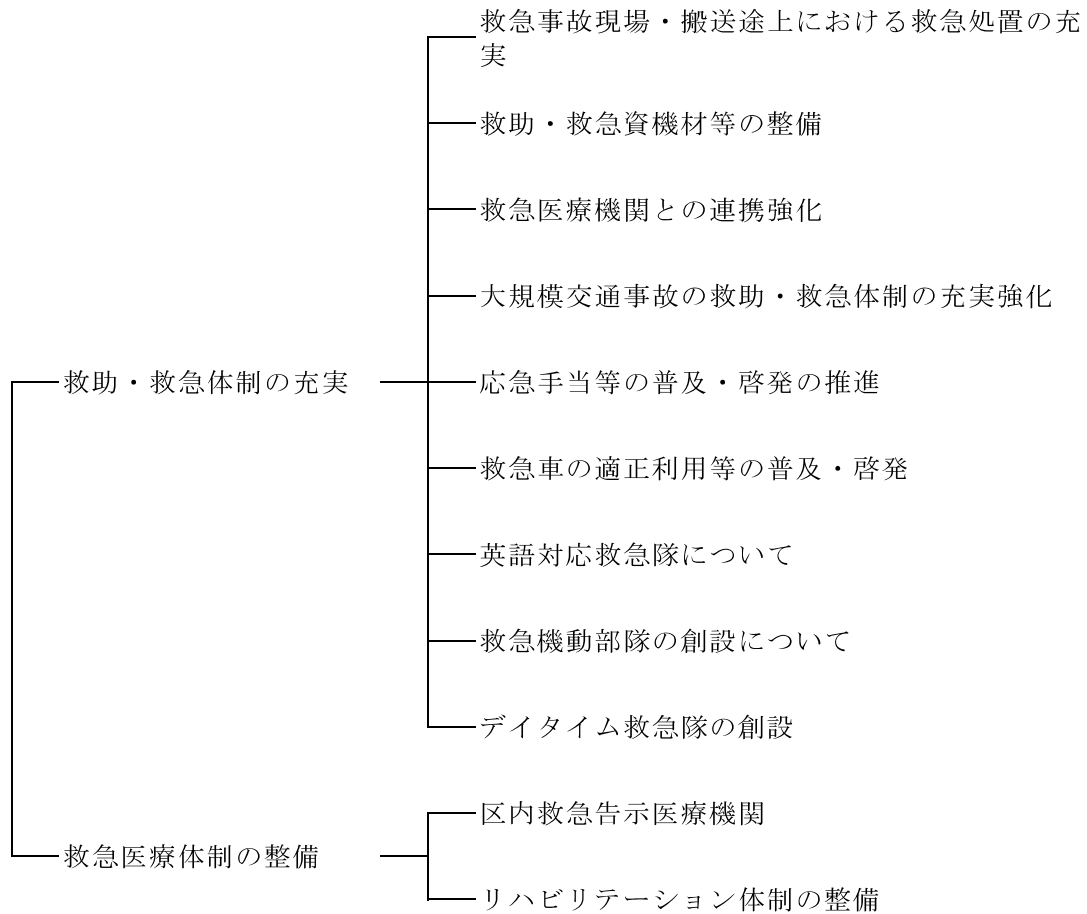
※ SGマーク ～ 一般財団法人製品安全協会による、消費生活用製品安全法に基づく安全基準の適合したものに付けるマーク。

第2部 第2章 2(5)「自転車利用者に対する交通安全教育と安全利用の推進」に別掲。

（警察署・区環境土木部）

第5章 救助・救急体制の整備

(施策の体系)



第5章 救助・救急体制の整備

1 基本的な考え方

交通安全の本旨は、交通事故を未然に防ぎ、誰もが安心して暮らせる社会を実現することにほかなりません。しかしながら、現実には毎日、数多くの交通事故が発生し、交通事故に起因する救急活動も年々増加しています。交通事故の防止とともに、交通事故により事故車両に閉じ込められた負傷者の救出・救護が大きな課題となっています。

そのため、交通事故現場における救助・救急体制を充実強化し、区内及び近隣の救急医療体制のより一層の整備を期するとともに、救急医療機関との連携を強化して救命率の向上を図るなど、交通事故による人的被害を最小限にとどめます。

また、交通事故現場において迅速・適切な応急救護処置が施されるよう、区民に対して応急手当パンフレットの配布、東京消防庁公式アプリ及びYouTubeチャンネルにおいて、AEDの取扱いを含めた心肺蘇生の動画配信について広報し、応急手当に関する知識・技術の普及啓発を推進します。

2 救助・救急体制の充実

(1) 交通事故現場・救急搬送時における救急処置の充実

ア 消防隊等による救助体制の充実強化

交通事故による負傷者の救出や救命率の向上のため、以下のような体制の充実強化を図ります。

- (ア) 特異な交通事故にあつては、高度な救助の知識及び技術を有する隊員で編成された特別救助隊等を現場に出動させます。
- (イ) 救急救命士が乗車した救急車により、救急隊指導医の指示に基づく救命救急処置を施しながら負傷者を医療機関に搬送します。
- (ウ) 救急隊及び東京消防庁災害救急情報センターと救命救急センターとの間に結ばれたホットラインにより緊密な連携を図り、負傷者を適切な医療機関に迅速に搬送します。
- (エ) 交通事故車両に閉じ込められた負傷者の早期救出を図るため、救助・救急資器材等の整備強化を図ります。

(消防署)

イ 消防隊による救出・救護体制の充実強化

ポンプ車等にも救助資器材や自動体外式除細動器(AED)等の救急資器材を積載して、交通事故における消防隊による救出・救護体制を充実し、先着したポンプ隊員等が救出・救護活動を行い、救急隊とポンプ隊等が連携して迅速に

医療機関へ搬送します。

また、日本橋消防署に消防活動二輪（バイク）を配置して、高速道路等の火災及び救助・救急現場へいち早く到達し、消火活動や、傷病者に対して迅速に救命処置を実施します。

（消防署）

ウ 高度処置救急体制の充実強化

救急救命士等の救急資格者を計画的に育成・配置するとともに、東京都メディカルコントロール協議会と連携し、教育体制を充実強化を図ることで質の高い救急活動を推進します。

また、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に対応した指導・育成体制を図り、効果的な救急体制を構築します。

（消防署）

(2) 救助・救急に係る資器材等の整備

救急車の高規格化をはじめ、ポンプ車や大規模災害発生時に使用する非常用救急車等にも救急資器材を積載して救命効果の向上を図るほか、救急車の車両位置管理機能（GPS機能）を有効に活用し、現場直近救急隊を早期に要請現場に向かわせるとともに、緊急車両を優先的に走行させるため、緊急走行時に信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）を第一線の救急車に整備し、救急車の搬送時間の短縮を目指します。

（消防署）

(3) 救急医療機関との連携強化

医療機関への円滑な受入れ体制を確保し救急活動の円滑化を図るため、救急業務連絡協議会等を通じて、区内及び近隣の医療機関との連携をより一層充実強化していくとともに、「救急医療の東京ルール」なども含む東京都の救急医療体制を活用し、傷病者の医療機関への早期搬送を図ります。

（消防署）

(4) 大規模交通事故の救助・救急体制の充実強化

電車・バス等の火災や衝突事故による大規模交通事故により、多数の傷病者が発生した場合に備え、早期の救助・救急体制の充実強化を図ります。

ア 特別消火中隊等

専門的な知識・技術を有する隊員と高機能、先進的な資器材を集中的に配備することで、高い消防活動能力を有する消防隊を編成し、この隊を中核とした消火活動能力と災害現場の安全管理を強化し、迅速かつ効果的に消防活動を行

います。

(消防署)

イ 東京DMATとの連携

東京DMAT（Disaster Medical Assistance Team＝災害医療専門の医師・看護師で構成される医療チーム）と連携し、救助・救急活動体制の充実を図ります。

(消防署)

(5) 応急手当等の普及・啓発の推進

救命率の向上を図るためには、事故現場に居合わせた人たち（バイスタンダー）による応急手当が大切です。このため、以下のように区民等に対する応急手当等の普及・啓発を促進し、バイスタンダーによる応急手当の実施率の向上を図ります。

ア 講習会等の実施

効果的な応急手当普及業務等を円滑に推進するため、公益財団法人東京防災救急協会と連携し、救命に係わる応急手当の習得を中心とした各種講習会を実施するとともに、震災時における自主防災救護能力の向上を図ることを目標に、区民・事業所等へ救命講習の受講を促進します。

◎ 消防署等で実施している主な講習会

講 習 名	講 習 の 内 容	講習時間
普通救命講習※1	心肺蘇生(成人)、自動体外式除細動器(AED)の使用方法、窒息の手当、止血の方法などを学ぶコースです。	3 時 間 短縮2時間 ※2
上級救命講習※1	普通救命講習の内容のほか、小児の心肺蘇生、傷病者管理、外傷の応急手当、搬送法を加えたコースです。	8 時 間 短縮2時間 ※2
応急救護講習	身近で起こりやすい救急事故に対する応急手当の方法を学ぶコースです。受講内容や時間は、受講者と相談し決めます。	任 意
応急手当普及員講習	普通救命講習(自動体外式除細動器業務従事者)の指導要領を学ぶためのコースです。	8 時 間 ×3 日

※1 区の事業としても実施

※2 事前に「電子学習室」を利用した場合の短縮された講習時間

(消防署・区総務部)

イ 応急救護技術の普及

応急救護技術の普及は、訓練を通じて救命技術を習得してもらうことにより、区民の応急救護の関心を高めるとともに自主救護能力の向上を図り、交通事故等におけるバイスタンダーによる応急手当の重要性を認識してもらうことを目的として実施します。

(消防署)

ウ 救命講習の開催

東京消防庁ホームページ上の「電子学習室」を活用した救命講習（「インターネット併用講習」）では、普通救命講習（自動体外式除細動器業務従事者を含む。）及び上級救命講習が受講可能であり、受講機会の拡大を図っています。

(消防署)

(6) 救急車の適正利用等の普及・啓発

交通事故発生時等に救急車による救急活動が円滑に行えるよう、以下のように区民等に対して救急車の適正利用等の普及・啓発を図ります。

ア 救急業務の正しい理解

救急業務は、緊急を要する傷病者が早期に適切な医療を受けられるようにするための緊急業務であることから、正しい理解と救急車の正しい利用方法を広く啓発します。

- (ア) 救急業務は、傷病者の生命及び身体を保護するための緊急の業務であること
- (イ) 救急業務は、住民が等しく利用することができる公共の業務であること
- (ウ) 救急車が出場しても、傷病者の状況から、緊急性が認められない場合には、自力での受診をお願いすることもあること

(消防署)

イ 救急車の対象となる傷病者

救急車の対象となる傷病者は、医療機関等へ緊急に搬送する必要がある次のものであることを啓発します。

- (ア) 災害により生じた事故の傷病者
- (イ) 屋外や公衆の出入りする場所において生じた事故の傷病者
- (ウ) 屋内において生じた事故の傷病者で、迅速に搬送する適当な手段がない場合
- (エ) 生命の危険や著しく悪化するおそれのある症状を示す疾病の傷病者で、

迅速に搬送する適当な手段がない場合

(消防署)

ウ 救急相談センターおよび東京版救急受診ガイドの利用促進

救急車を呼んだほうが良いか、病院に行ったほうが良いか、近くに病院は有るのかなど迷った場合は、救急相談センターTel #7119（又は3212-2323）に電話し、医師・看護師等のアドバイスを受けることができます。

また、東京版救急受診ガイド（冊子版、ウェブ版）を提供しています。これは、主な19の症状について、利用者の方が自ら症状をチェックしていくことで、病気やケガの緊急度などに関するアドバイスが得られるサービスです。

さらに、最寄りの消防署（出張所を含む）に電話し、自宅近くの救急病院等の診療情報を聞くことができます。

(消防署)

エ 搬送トリアージの実施

救急現場において、真に救急車が必要な事案に対応できるよう、東京都メディカルコントロール協議会と連携し、策定した基準に基づき緊急性がないと判断された場合には、傷病者自身での受診を促し、同意が得られた場合に不搬送とする救急搬送トリアージを実施しています。

(消防署)

オ 東京民間救急コールセンター（Tel0570-039-099）の利用

傷病者の状況から、緊急性がない場合には、民間患者搬送事業者やサポートC a b（タクシー）（※）の紹介を実施します。

なお、民間患者搬送事業者やサポートC a bは有料となります。

※ サポートC a b ～ 救命講習を修了した運転手が乗車しているタクシー

(消防署)

(7) 多言語への対応

日本語でのコミュニケーションが困難な外国人傷病者に対するため、令和4年7月から、全救急隊に多言語音声翻訳アプリ「救急ボイストラ」(31言語対応)を配置するなど、都内の外国人が安心して滞在できる環境を整備しています。

(消防署)

(8) 救急機動部隊の運用

現場到着時間の短縮、特殊災害発生時における傷病者の救護力の強化を図るため、季節や時間帯によって変化する救急需要に応じて、待機場所を変え素早く対応します。

(消防署)

(9) デイタイム救急隊の運用

日中における救急需要に適切に対応することで、救急隊の現場到着時間の更なる短縮を図り、職場における女性職員等の活躍を推進するため、日中の時間帯に特化した救急隊を運用しています。

(消防署)

3 救急医療体制の整備

(1) 区内救急告示医療機関

区内救急告示医療機関は、次の表のとおりです。

◎ 区内救急告示医療機関

名 称	所 在	電 話	ベッド数
聖路加国際病院	中央区明石町9番1号	3541-5151	520床

(区福祉保健部)

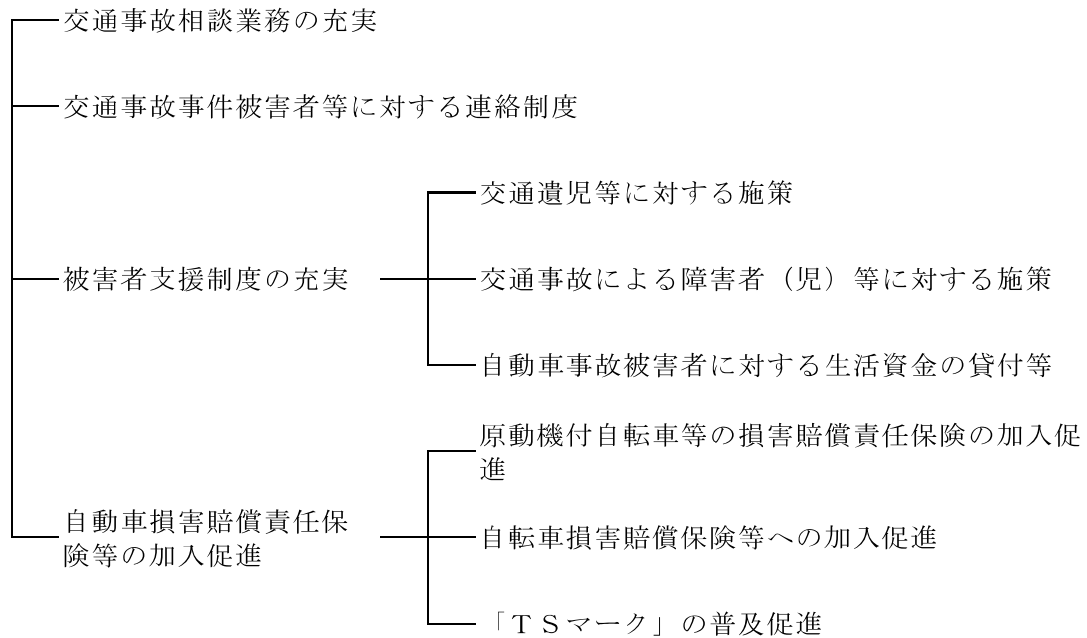
(2) リハビリテーション体制の整備

医療の進歩により重篤な傷病の救命率が上昇していることなどから、交通事故による身体機能障害等についてのリハビリテーションが重要となります。病院リハビリテーション、かかりつけ医と地域リハビリテーションとの連携を推進します。

(区福祉保健部)

第6章 被害者の支援

(施策の体系)



第6章 被害者の支援

1 基本的な考え方

交通事故の処理は、当事者間で解決するのが前提ですが、手続きの煩雑さ、法律知識の不足、加害者の賠償能力の欠如など、様々な事情により多くの時間と労力を要するだけでなく、被害者が経済的に、また精神的にも苦しい立場に置かれる場合が少なくありません。

そのため、交通事故相談や交通事故事件被害者等に対する連絡制度など、被害者の支援制度の充実を図ります。

2 交通事故相談業務の充実

交通事故の発生によって生じる法律・損害賠償等に関する様々な問題の相談に応じるため、八丁堀の京華スクエア内に(一財)東京都交通安全協会による「中央交通事故相談所」を開設しています。

また、区では本庁舎及び日本橋・月島・晴海特別出張所において、定期的に弁護士による無料法律相談を行っています。これら区内における相談体制と都庁内の東京都交通事故相談所、(公財)日本弁護士連合会による交通事故相談センター東京都支部など、関係相談機関との連携をとりながら、相談体制と相談機能の充実強化を図ります。

また、交通事故被害者等からの相談に的確に対応するため、各警察署における相談体制の充実強化を図るとともに、交通事故があった場合の警察官に対する確実な報告について広報啓発を図ります。

(警察署・中央交通事故相談所・区企画部・区環境土木部)

◎ 中央交通事故相談所における相談件数の推移

年 次	3 年	4 年	5 年	6 年	7 年
相談件数	267	335	364	369	393

3 交通事故事件被害者等に対する連絡制度

ひき逃げ事件の被害者及びその遺族、死亡事故の遺族、重傷事故の被害者などに対し、その要望を確認したうえで、捜査の進展状況、被疑者の検挙、逮捕被疑者の処分等について適時適切な連絡を行い、必要な情報を提供することにより、被害者を支援します。

(警察署)

4 被害者支援制度の充実

(1) 交通遺児等に対する施策

交通事故等により、父又は母が死亡又は重度障害の状況になり、ひとり親家庭等となった場合、その児童を扶養するひとり親家庭等に対する支援として、「児童育成手当」の支給など様々な福祉事業・支援事業を通じて、交通遺児等の健全な育成と家庭等の福祉の増進を図っていきます。

また、自動車事故対策機構が行う自動車事故被害者の家族に対する育英資金の貸付など、交通遺児等の就学を援助する制度についても積極的に周知を図ります。

(区福祉保健部)

(2) 交通事故による障害者（児）等に対する施策

交通事故により不幸にして心身障害者（児）となった方に対しては、手当の支給をはじめ、様々なサービスの提供・給付等の福祉事業により障害者（児）本人・家族等の生活を支援するほか、ノーマライゼーション（障害のある人もない人も、家庭や地域において同じように生活し活動する社会を目指すという考え方）理念を一層定着させるため、障害者（児）に対する理解と交流の推進及び地域との共生を図る事業や、障害者（児）の社会的自立と社会参加を図る事業等を積極的に推進していきます。

(区福祉保健部)

(3) 自動車事故被害者に対する生活資金の貸付等

自動車事故対策機構で行う、自動車事故被害者に対する生活資金の貸付制度及び自動車事故が原因で脊椎又は胸腹部臓器を損傷し、常時又は随時の介護を必要とする被害者に対する介護料支給制度など、区の事業を補完する自動車事故被害者の支援制度について積極的に周知を図ります。

(区環境土木部)

5 自動車損害賠償責任保険等の加入促進

(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）期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることをポスター等により啓発活動を行い、無保険車両等の運行防止を図ります。

(区環境土木部)

(2) 自転車損害賠償保険等への加入促進

「東京都自転車安全利用条例」により、令和2年4月1日から自転車損害賠償保険等への加入が義務付けられました。

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、各種媒体を活用した広報啓発を行うとともに、関係機関と連携した交通安全教育等の機会を捉え、自転車損害賠償保険等への加入を促進します。

(警察署)

(3) 「TSマーク」の普及促進

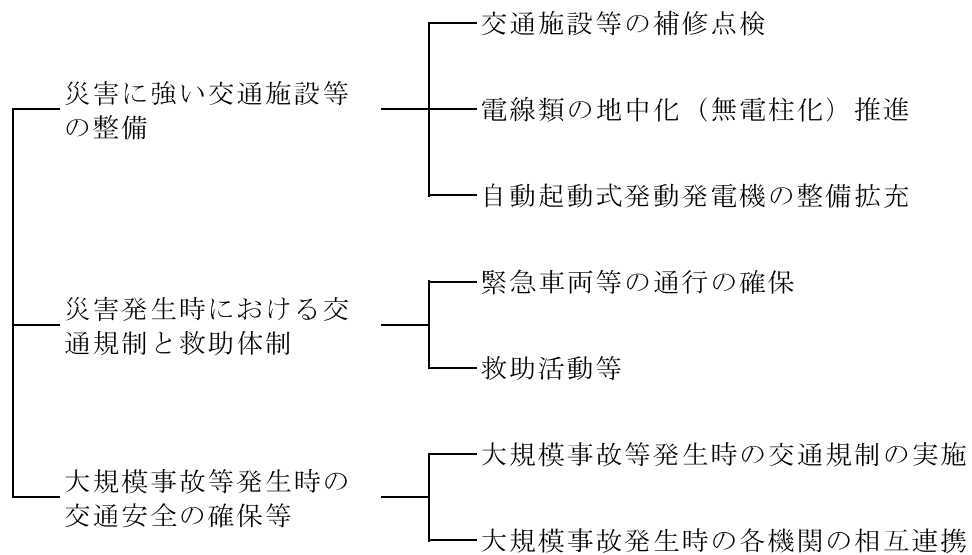
自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検確認した自転車に貼付するもので、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている「TSマーク」の普及を促進します。

第2部 第2章 2(5)「自転車利用者に対する安全教育と安全利用の推進」に別掲。

(警察署・区環境土木部)

第7章 災害に備えた道路交通環境の整備等

(施策の体系)



第7章 災害に備えた道路交通環境の整備等

1 基本的な考え方

東日本大震災（平成23年3月11日）の被害にみられた液状化現象や、異常気象による豪雨等の災害が発生した場合において、生活を支える陸上交通やライフラインを確保するため、災害に強い交通施設等の整備は不可欠です。

道路においては、これまで、橋りょうの耐震補強を進めるとともに、災害直後でも稼動する防災型の交通管制システムの整備等を行ってきました。

今後も、電線類の地中化（無電柱化）や自動起動式発動発電機の整備等を実施し、災害に強い交通施設の整備に努めます。

2 災害に強い交通施設等の整備

(1) 交通施設等の保守点検

大震災発生時に、幹線道路である一般道路、高速道路及び主要地方道等が被災した場合には、物流や避難経路の確保等、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、橋りょうの耐震性の向上を図ることが重要です。

このため、国が定める「橋、高架の道路等の技術基準」に基づき、橋りょうの耐震性向上対策を実施します。

また、ライフラインの耐震性の向上についても管理者に要請します。

（東京国道事務所・都建設局・区環境土木部）

(2) 電線類の地中化（無電柱化）推進

第2部 第1章 9「その他の道路交通環境の整備」に別掲。

（都建設局・区環境土木部）

(3) 自動起動式発動発電機の整備拡充

災害発生時においても、最低限の交通管理機能としての「交通信号機の点灯」が求められます。商用電源から電力供給が途絶えた際に、自動的に信号機に電力を供給する自動起動式発動発電機等の整備を推進し、災害時等における交通の安全と円滑を図ります。

（警察署）

3 災害発生時における交通規制と救助体制

(1) 緊急車両等の通行の確保

地震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自動車や建物から落下した路上障害物等の除去及び道路と橋りょう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がそれぞれ連絡を密にし、有機的かつ迅速に作業が実施できるよう、道路啓開作業マニュアル等をもとに体制を整備します。

(東京国道事務所・都建設局・区環境土木部)

(2) 救助活動等

ア 消防救助機動部隊等の活用

地震など大規模災害時において、迅速かつ効果的な救助活動を行うため、救助工作車・特殊救急車・救助用重機・機動救助車や、高度な救助技術・能力等を備えた「即応対処部隊」、「消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー隊5部隊配備）」及び「警視庁機動救助隊（レスキュー110）」を活用します。

イ 民間患者等の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、重症な傷病者の救命効果の向上を最優先するため、トリアージシステム（※）との整合性を図りつつ、消防と民間（患者等搬送事業者・サポートC a b事業者）の役割分担と協働体制を構築するための連携を強化します。

※ トリアージシステム ～ 災害発生時等、多数の傷病者が発生した場合、一人でも多くの負傷者を救命するために、救急救命士や医師が、災害現場で負傷者の重症度と緊急度の評価を行い、治療や搬送の優先順位を決定するためのシステム

(警察署・消防署)

4 大規模事故等発生時の交通安全の確保等

(1) 大規模事故等発生時の交通規制の実施

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

理を行います。

(警察署)

(2) 大規模事故等発生時の各機関の相互連携

大規模事故が発生した場合、事故発生現場における各機関相互の連携を確保するため、現地連絡調整所を設置・運営します。

(都総務局・警察署・消防署・区総務部・区民部・環境土木部)

附属資料

- 1 交通安全対策基本法（抜すい）
- 2 中央区交通安全対策協議会会則
- 3 中央区交通安全運動基本要綱
- 4 関係行政機関一覧表

1 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）抜すい （平成11年12月22日法律160号改正）

（目的）

第1条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（地方公共団体の責務）

第4条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（道路等の設置者等の責務）

第5条 道路、鉄道、軌道、港湾施設、漁港施設、飛行場又は航空保安施設を設置し、又は管理する者は、法令の定めるところにより、その設置し、又は管理するこれらの施設に関し、交通の安全を確保するため必要な措置を講じなければならない。

（市町村交通安全対策会議）

- 第18条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。
- 2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。
- 3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

（市町村交通安全計画等）

- 第26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しなければならない。
- 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なければならない。
- 3 市町村交通安全計画は、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、必要があると認めるときは、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。）を作成しなければならない。

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ってはならない。

- 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、すみやかに、これを都道府県知事に報告するとともに、その要旨を公表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、すみやかに、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。

2 中央区交通安全対策協議会会則

昭和39年12月1日

(名称及び目的)

第1条 中央区内の交通に関する行政機関及び団体が相互の協力体制を確立し、交通安全に関する総合的な施策を審議するとともに強力かつ効果的な全区民運動を推進し、もって交通事故のない安全な住みよい中央区とするため、中央区交通安全対策協議会（以下「協議会」という）を置く。

(協議事項)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、区内の交通安全に関し次に掲げる事項について協議する。

- 一 交通安全計画の策定及び交通事故防止に関する調査研究に関すること。
- 二 交通道德の普及宣伝その他交通安全に関する広告活動に関すること。
- 三 交通安全に必要な各種施設の設置並びにその改善に関すること。
- 四 交通事故の救護活動に関すること。
- 五 前各号のほか、交通安全に関し協議会が必要と認める事項。

(組織)

第3条 協議会は、別表第1に定める委員をもって組織する。

(役員)

第4条 協議会に、次のとおり会長その他の役員を置く。

- 一 会 長
- 二 副会長 7 名
- 三 理 事 若干名

2 会長は区長をもって充て、副会長及び理事は会長が指名する。

(役員の職務)

第5条 会長は、会議を主宰し会務を統理し、協議会を代表する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、あらかじめ会長の指名した副会長がその職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議は、必要のつど会長が召集する。

2 会長は、特に必要があると認めるときは委員でない者を臨時に会議に出席させることができる。

(幹事会)

第7条 協議会に幹事会を置き、協議会の所掌事項について調査、審議及び調整を行う。

2 幹事会は、別表第2に定める幹事をもって構成する。

3 幹事会は、会長が招集し、委員である環境土木部長が会議を主宰する。

(事務局)

第8条 協議会の庶務を処理するため、中央区役所内に協議会の事務局を置く。

(協議会運営等)

第9条 前各条に定めるもののほか、協議会の議事運営に関し必要な事項は、協議会にはかつて会長が定める。

附則

この会則は、昭和39年12月1日から施行する。

附則

この会則は、昭和45年4月2日から施行する。

附則

この会則は、昭和45年10月2日から施行する。

附則

この会則は、昭和47年4月1日から施行する。

附則

この会則は、昭和50年10月1日から施行する。

附則

この会則は、昭和56年10月1日から施行する。

附則

この会則は、昭和62年4月1日から施行する。

附則

この会則は、昭和63年4月2日から施行する。

附則

この会則は、昭和63年8月1日から施行する。

附則

この会則は、平成元年4月1日から施行する。

附則

この会則は、平成2年4月1日から施行する。

附則

この会則は、平成3年1月1日から施行する。

附則

この会則は、平成7年8月1日から施行する。

附則

この会則は、平成10年5月1日から施行する。

附則

この会則は、平成11年4月1日から施行する。

附則（11中総総第1201号）

この会則は、平成12年4月1日から施行する。

附則

この会則は、平成12年4月1日から施行する。

附則

この会則は、平成18年4月1日から施行する。

附則

この会則は、平成18年6月1日から施行する。

附則

この会則は、平成19年4月1日から施行する。

附則

この会則は、平成19年6月1日から施行する。

附則

この会則は、平成23年3月31日から施行する。

附則

この会則は、平成27年4月1日から施行する。

附則

この会則は、平成30年8月7日から施行する。

附則

この会則は、令和3年6月1日から施行する。

別表第一（委員）

○議会部局

議 長
副 議 長
各 会 派 幹 事 長
企 画 総 務 委 員 会 委 員 長
区 民 文 教 委 員 会 委 員 長
福 祉 保 健 委 員 会 委 員 長
環 境 建 設 委 員 会 委 員 長
同 副 委 員 長
コロナウイルス・防災等対策特別委員会委員長
同 副 委 員 長

○区長部局

区 長
副 区 長
総 務 部 長
区 民 部 長
福 祉 保 健 部 長
環 境 土 木 部 長
都 市 整 備 部 長

○教育委員会部局

教 育 長
事 務 局 次 長
中 学 校 長 代 表
小 学 校 長 代 表
P T A 連 合 会 代 表

○国・都部局

東 京 国 道 事 務 所 長
中 央 労 働 基 準 監 督 署 長
東 京 都 第 一 建 設 事 務 所 長

○交通安全協会

中 央 交 通 安 全 協 会 長
久 松 交 通 安 全 協 会 長
築 地 交 通 安 全 協 会 長
月 島 交 通 安 全 協 会 長

○警察部局

中 央 警 察 署 長
久 松 警 察 署 長
築 地 警 察 署 長
月 島 警 察 署 長

○消防部局

京 橋 消 防 署 長
日 本 橋 消 防 署 長
臨 港 消 防 署 長

○町会

京 橋 地 域 町 会 連 合 会 会 長
日 本 橋 地 域 町 会 連 合 会 会 長
月 島 地 域 町 会 連 合 会 会 長

別表第二（幹事）

中	央	区	企	画	部	広	報	課	長
	同		区	民	部	文	化	・	生涯学習課長
	同		福	祉	保	健	部	高	齡者福祉課長
	同		環	境	土	木	部	環	境政策課長
	同		環	境	土	木	部	道	路課長
	同		環	境	土	木	部	副	参事（交通安全対策特命担当）
	同		教	育	委	員	会	事	務局指導室長
東	京	国	道	事	務	所	建	設	専門官
中	央	労	働	基	準	監	督	署	第六方面主任監督官
東	京	都	第	一	建	設	事	務	所管理課長
中	央	警	察	署	交	通	課		長
中	久	松	警	察	署	交	通	課	長
築	地	警	察	署	交	通	課		長
月	島	警	察	署	交	通	課		長
京	橋	消	防	署	警	防	課		長
日	本	橋	消	防	署	警	防	課	長
臨	港	消	防	署	警	防	課		長

3 中央区交通安全運動基本要綱

中央区交通安全対策協議会
昭和49年3月23日 決定
昭和53年4月3日 一部改正

第1 要綱の目的

この要綱は、中央区交通安全対策協議会会則第1条の目的を達成するため、交通安全運動における活動方針の概要を定めるものであって、区内における交通安全体制を確立するとともに区民各層に対して交通安全思想の普及徹底を図り、もって正しい交通秩序を確立することを目的とする。

第2 目標と基本方針

運動の目標と基本方針は次に掲げるものとする。

1 目 標

- (1) 交通安全思想の普及徹底
- (2) 交通道德の高揚
- (3) 交通秩序の確立

2 基本方針

- (1) 交通法規の周知徹底
- (2) 交通環境の改善
- (3) 交通規則の強化
- (4) 労働条件の適正化
- (5) 車両の安全性の確保

第3 運動の種別及び名称

運動の種別及び名称は次のとおりとする。

1 春秋の運動

全国交通安全運動に基づき、毎年春秋二季に実施するものとし、それぞれ「春の中央区交通安全運動」、「秋の中央区交通安全運動」という。

2 月例運動

毎月10日を定例日として実施するものとし「中央区交通安全日」という。ただし、その日が土曜日、日曜日、祝日等（以下「休日等」という。）にあたる場合は、休日等の前日または翌日とする。

3 特別運動

対象及び時期等を特定して行う運動とし、名称はそのつど定める。

第4 運動の推進

この運動は、次に掲げる区内における交通に関する行政機関及び団体が連絡を緊密にするとともに協調を図って、区民の主体的な参加のもと効率的かつ強

力に推進するものとする。

中央区、中央区教育委員会、東京国道事務所、中央労働基準監督署、東京都第一建設事務所、区内各警察署、区内各消防署、区内各交通安全協会、区内各町会等

第5 推進要領の作成

この運動の推進については、中央区交通安全対策協議会の議を経て、各運動ごとの策定された実施要領により行う。

第6 運動の推進連絡事務

この運動の推進団体の連絡調整に関する事務は、中央区環境土木部において処理する。

4 関係行政機関一覧表

名 称	所 在 地	電 話	F A X
中央区役所	中央区築地一丁目 1 番 1 号 (環境土木部環境政策課交通対策係)	3543-0211 3546-5443	3546-5639
(道路管理者)			
東京国道事務所	千代田区九段南一丁目 2 番 1 号 九段第三合同庁舎 15・16 階	3512-9061	3512-9158
東京都第一建設事務所	中央区明石町 2 番 4 号	3542-1472	3542-1655
(警察署)			
中央警察署	中央区日本橋兜町 14 番 2 号	5651-0110	3668-1653
久松警察署	中央区日本橋久松町 8 番 1 号	3661-0110	3639-3190
築地警察署	中央区築地一丁目 6 番 1 号	3543-0110	3543-3420
月島警察署	中央区晴海三丁目 16 番 14 号	3534-0110	3536-1380
(消防署)			
京橋消防署	中央区京橋三丁目 14 番 1 号	3564-0119	3564-0606
日本橋消防署	中央区日本橋兜町 14 番 12 号	3666-0119	3661-1667
臨港消防署	中央区晴海五丁目 8 番 20 号	3534-0119	3531-0120
(その他)			
中央労働基準監督署	文京区後楽一丁目 9 番 20 号 飯田橋合同庁舎 6・7 階	5803-7381	3818-8411
中央区教育委員会	中央区築地一丁目 1 番 1 号	3543-0211	3546-2098
(その他関係機関)			
中央交通事故相談所	中央区八丁堀三丁目 17 番 9 号 京華スクエア 2 階	3206-0507	