

第12次 港区交通安全計画

The 12th Minato City Traffic Safety Plan

令和8(2026)年度～令和12(2030)年度



令和8(2026)年10月
港区

港区平和都市宣言

かけがえのない美しい地球を守り、世界の恒久平和を願う人びとの心は一つであり、いつまでも変わることはありません。

私たちも真の平和を望みながら、文化や伝統を守り、生きがいに満ちたまちづくりに努めています。

このふれあいのある郷土、美しい大地をこれから生まれ育つ子どもたちに伝えることは私たちの務めです。

私たちは、我が国が『非核三原則』を堅持することを求めるとともに、ここに広く核兵器の廃絶を訴え、心から平和の願いをこめて港区が平和都市であることを宣言します。

昭和60年8月15日

港 区

はじめに

港区は、陸・海・空の交通の要衝であり、東京・日本の玄関口です。約 27 万人の区民が暮らし、国内外から多くの人々が訪れ、ビジネスや観光、国際交流など多様な活動が展開されています。再開発や国際化の進展により、人やモノの移動がさらに活発化する中、高齢化の進展、在住外国人や訪日外国人の増加、電動キックボード等の新たなモビリティの普及などにより、交通を取り巻く環境は大きく変化しており、交通事故から区民や来街者の生命を守り、安全な交通環境を確保することがますます重要となっています。

こうした港区の特性を踏まえ、交通事故等の交通災害から区民の生命を守り、安全で快適な暮らしを確保するため、区では昭和 48 年以降、11 次にわたり交通安全計画を策定し、総合的かつ計画的に交通安全対策を推進してまいりました。

12 次となる本計画では、高齢者や子ども、自転車、タクシーが関与する事故の防止等に重点を置くとともに、自転車利用者に対する反則金制度の導入など、交通ルールの遵守と安全意識の向上がこれまで以上に求められていることから、自転車や電動キックボードをはじめとする小型モビリティの安全利用の促進に取り組んでまいります。また、多くの外国人が暮らし訪れる国際都市として、多言語での交通安全啓発や交通安全教育の充実にも積極的に取り組んでまいります。

交通安全対策は、区だけでなく、区民一人ひとりと関係事業者が全力を挙げて取り組まなければならない課題です。人命尊重の理念の下、区民、事業者、関係機関と連携しながら施策を着実に推進し、「交通事故のない世界一安全なまち港区」の実現をめざしてまいります。

令和 8 (2026) 年 10 月



港区長

清家 愛

目 次

第1部 総論	1
第1章 基本的事項	2
1 計画策定の背景	2
2 計画の位置づけ	3
3 第11次港区交通安全計画の成果	3
4 計画策定の視点	4
第2章 港区の道路・交通事故状況	5
1 港区の道路状況等	5
2 港区の交通事故状況	6
第3章 第12次港区交通安全計画の目標 (令和8年度～令和12年度)	11
1 目標	11
2 計画期間	11
3 交通安全施策の方向	11
4 計画の推進	11
第2部 重点課題と課題に対する取組	14
重点課題① ～高齢者と子どもの交通安全の確保～	15
1 高齢者と子どもへの交通安全対策	15
2 高齢運転者の交通安全対策	16
3 交通安全教育の推進	17
4 通学・通園時における交通安全の確保	17
重点課題② ～自転車の安全利用の推進～	19
1 教育・啓発の推進	19
2 指導・取締りの強化	20
3 自転車の安全性の確保	20
4 放置自転車対策の推進	21
5 自転車利用環境の整備	21
6 損害賠償保険等への加入促進	22
重点課題③ ～タクシー事故の防止～	23
1 教育・啓発の推進	23
2 指導・取締りの強化	23
重点課題④ ～二輪車事故等の防止～	24
1 道路交通環境の整備	24
2 教育・啓発の推進	24
3 指導・取締りの強化	24

重点課題⑤ ～飲酒運転の根絶～	25
1 広報啓発活動の充実・強化	25
2 指導・取締りの強化	25
重点課題⑥ ～小型モビリティの交通安全対策の推進～	26
1 利用者への交通安全対策	26
2 指導・取締りの強化	26
第3部 実施する施策	28
第1章 道路交通環境の整備	31
1 道路の整備	32
2 交通安全施設等の整備	33
3 その他の道路交通環境の整備	34
4 自転車利用環境の整備	35
第2章 道路交通秩序の維持	36
1 交通実態に対応した交通規制の推進	37
2 都市交通機能確保のための交通対策	38
3 放置自転車対策の推進	38
4 指導・取締りの強化	39
第3章 交通安全意識の普及徹底	42
1 生涯にわたる交通安全教育の推進	44
2 通学・通園時における交通安全の確保	47
3 地域社会における交通安全意識の高揚	48
4 交通安全に関する広報活動の充実	49
第4章 安全運転と車両の安全性の確保	51
1 安全運転の確保	51
第5章 救助・救急と被害者支援	53
1 救助・救急体制の整備	53
2 交通事故被害者の支援	53
第6章 災害発生時における道路交通対策	54
1 災害に強い交通施設等の整備	54
2 災害発生時の対策	55
参考資料	56
■ 第12次港区交通安全計画の策定経緯	56
■ 港区交通安全連絡協議会設置要綱	57
■ 交通安全対策基本法（抜粋）	60
■ 用語の解説	61

※本文中に「＊」を記した語句は、用語解説に説明を記載しています。

第1部 総論

第1部 総論

第1章 基本的事項

1 計画策定の背景

港区では、交通事故*等の交通災害から区民の生命を守り、安全で快適な暮らしを確保し、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¹に基づき、昭和48(1973)年以降11次にわたり交通安全計画を策定してきました。

近年、区内の交通事故件数及び死傷者数は減少傾向にありますが、毎年、負傷者を伴う交通事故が発生しており、生命を守るための交通安全対策が必要となっています。

また、平成27(2015)年9月の国連サミットで、SDGs（持続可能な開発目標）²が採択されました。

SDGsとは、17のゴールと169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓った、令和12(2030)年までの国際目標です。SDGsのゴール3、9、11のターゲットには、交通事故による死傷者数の削減、災害に強いインフラ整備、安価で安全な持続可能な交通手段をすべての人が使用可能にする等、交通安全に関することも含まれており、地方自治体においても目標達成に貢献する取組を進めることが求められています。

これらを踏まえ、本計画は引き続き、交通事故等の交通災害から区民の生命を守り、安全で快適な暮らしを確保し、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するために策定するものです。



出典：国際連合広報センターホームページ

¹ 交通安全対策基本法（昭和45(1970)年法律第110号）

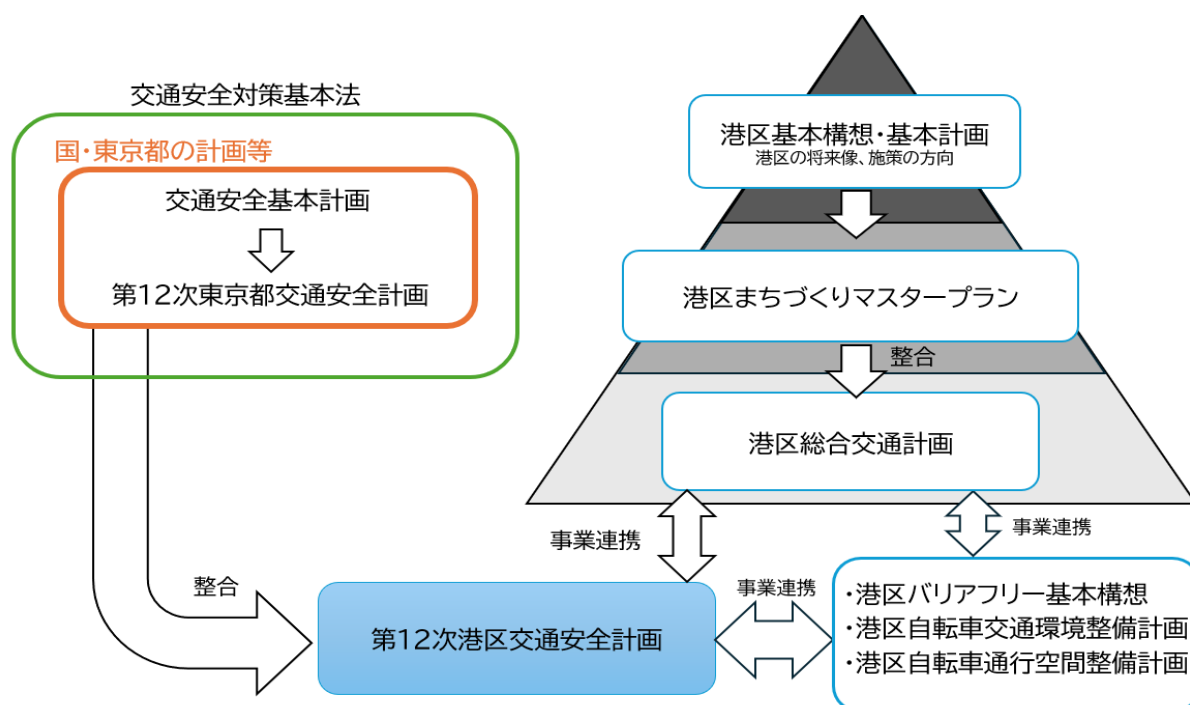


² SDGs（持続可能な開発目標）（国際連合広報センター）



2 計画の位置づけ

- ・この計画は、港区内における陸上交通（道路交通）の安全に関する諸施策の大綱であり、区民、交通事業者や道路交通に係る各団体等の交通安全に関する取組の指針となるものです。



3 第11次港区交通安全計画の成果

第11次港区交通安全計画では、毎年交通事故死者*数0（ゼロ）を目指すとともに、交通事故負傷者数1,000人以下を目指しましたが、この目標については達成できませんでした。

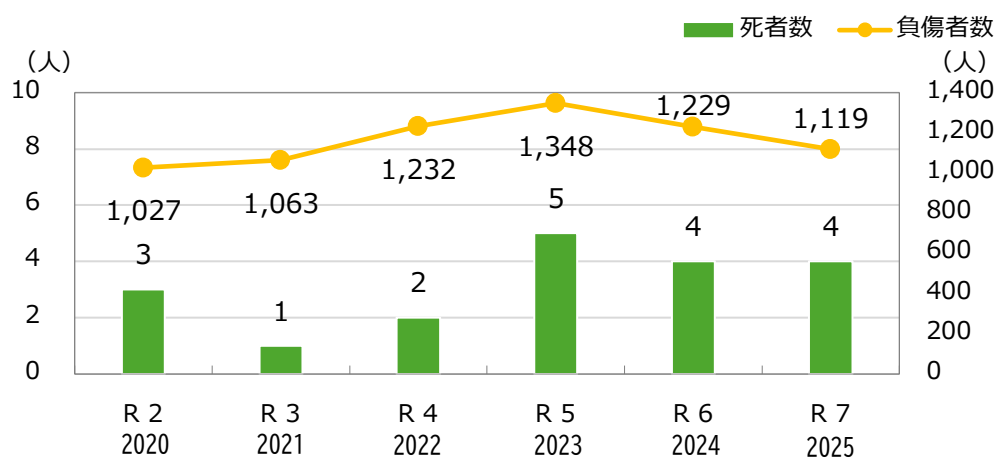


図 港区の交通事故による死者数と負傷者数の推移

(資料：警視庁)

³ 第12次交通安全基本計画（内閣府）



⁴ 第12次東京都交通安全計画（東京都）



4 計画策定の視点

国が策定した「第12次交通安全基本計画」（令和8(2026)年3月 策定）では、「交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指す。」と基本理念を掲げています。

また、東京都の「第12次東京都交通安全計画」（令和8(2026)年4月 策定）では、「交通事故による死傷者をゼロに近付け、究極的には、交通事故のない安全・安心な都市東京の実現」を目指しています。

区は、この計画でSDGsの実現に貢献するとともに、区内における道路交通の安全に関する諸施策の大綱として、「交通事故のない世界一安全なまち港区」の実現を目指します。

第2章 港区の道路・交通事故状況

1 港区の道路状況等

(1) 人口

港区の人口（夜間）は令和8(2026)年1月1日現在 269,877 人^{*1}（外国人を含む）であり、第11次港区交通安全計画策定時である令和2(2020)年1月1日に比べ 9,498 人増加しています。また、昼間人口^{*2}は商業・業務機能の集積が進むとともに増加しています。

これら都市機能の変化や人口流動は、交通災害発生の要因でもあり、交通安全対策において重要な要素となります。

*1：港区住民基本台帳（各年1月1日時点）

*2：国勢調査

(2) 道路状況

港区の道路延長^{*3}は、306,723m（国道 15,135m、都道 49,796m、区道 221,585m、自動車専用道 20,207m）となっています。道路面積は 4,533,599 m²（国道 545,487 m²、都道 1,629,441 m²、区道 1,872,750 m²、自動車専用道 485,921 m²）となっており、港区の面積 20.36 k m²の 22.3%を占めています。

*3：令和7(2025)年度版港区行政資料集（4月1日時点）

(3) 車両保有台数

港区内の車両保有台数は、令和2(2020)年12月末時点が 93,986 台^{*4}、令和6(2024)年12月末時点が 97,018 台^{*5}となっており、増加傾向にあります。

*4：警視庁交通部『令和2(2020)年警視庁交通年鑑』

*5：警視庁交通部『令和6(2024)年警視庁交通年鑑』

(4) 運転免許保有者数

港区内の免許保有者数は、令和6(2024)年12月末時点で男性 88,607 人 (52.7%)、女性 79,600 人 (47.3%)、合計 168,207 人^{*6}となっています。

*6：警視庁交通部『令和6(2024)年警視庁交通年鑑』

2 港区の交通事故状況

(1) 港区の交通事故の推移

事故件数の推移は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛等に伴う交通量の減少により、交通事故死傷者数が減少した令和2(2020)年以降、社会活動が正常化する令和5(2023)年まで増加傾向でしたが、令和6(2024)年は4年ぶりに減少に転じました。

区分\年次		R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
事故件数(件)		900	924	1,119	1,204	1,115	1,004
死者数(人)		3	1	2	5	4	4
負傷者数	重傷者数(人)	52	37	70	86	82	83
	軽傷者数(人)	975	1,026	1,162	1,262	1,147	1,036
	合計(人)	1,027	1,063	1,232	1,348	1,229	1,119

(資料：警視庁)

(2) 港区の年齢層別交通事故死傷者数の推移

年齢層別交通事故死傷者数の推移は、各年齢層ともに令和3(2021)年から増加していますが、令和6(2024)年は小学生と高校生を除き、減少に転じています。

なお、各年齢のうち、30～50歳代の交通事故死傷者数が多くなっています。

(単位：人)

区分/年次			R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
子ども	幼 児	死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	13	24	20	25	15	16
	小 学 生	死 者 数	1	0	0	0	0	0
		負傷者数	23	26	21	22	32	27
	中 学 生	死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	8	2	9	9	4	7
若年層	高 校 生	死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	7	8	7	6	9	7
	中卒～19 歳	死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	6	16	15	25	16	11
2 0 歳 代		死 者 数	1	1	1	1	3	1
		負傷者数	173	157	211	238	218	172
3 0 歳 代		死 者 数	0	0	0	1	0	0
		負傷者数	186	220	233	255	228	227
4 0 歳 代		死 者 数	0	0	1	1	0	1
		負傷者数	260	250	272	272	264	230
5 0 歳 代		死 者 数	0	0	0	2	0	1
		負傷者数	204	220	266	276	241	237
60～64 歳代		死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	43	48	68	85	70	74
高 齢 者 65 歳 以上		死 者 数	1	0	0	0	1	1
		負傷者数	104	92	110	135	132	111
総 計		死 者 数	3	1	2	5	4	4
		負傷者数	1,027	1,063	1,232	1,348	1,229	1,119
		合 計	1.030	1.064	1.234	1.353	1.233	1.123

(資料：警視庁)

(3) 港区の高齢者と子どもの交通事故死傷者数の推移

高齢者の交通事故死傷者数の推移は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛等に伴う交通量の減少により、交通事故死傷者数が減少した令和3(2021)年から社会活動が正常化する令和5(2023)年まで増加傾向でしたが、令和6(2024)年は3年ぶりの減少に転じました。

子どもの交通事故死傷者数の推移は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛要請が緩和し、令和3(2021)年は令和2(2020)年と比べ増加し、多少の増減はあるものの令和3(2021)年から令和7(2025)年の交通事故死傷者数は約50人です。

(単位：人)

区分 \ 年次		R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
高齢者	死者数	1	0	0	0	1	1
	重傷者数	11	5	9	13	16	19
	軽傷者数	93	87	101	122	116	92
	計	105	92	110	135	133	112
子ども	死者数	1	0	0	0	0	0
	重傷者数	2	2	1	3	2	2
	軽傷者数	42	50	49	53	49	48
	計	45	52	50	56	51	50

(資料：警視庁)

(4) 港区の自転車の交通事故死傷者数の推移

身近な交通手段である自転車の交通事故死傷者数の推移は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛要請が緩和され、令和3(2021)年から社会活動が正常化する令和5(2023)年まで増加傾向でしたが、令和6(2024)年は4年ぶりに減少に転じました。

交通事故死傷者数のうち、20歳代から50歳代が多い傾向にあります。

(単位：人)

年次 区分			R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
子ども	幼児	死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	4	8	9	11	4	12
	小学生	死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	9	11	9	11	17	15
	中学生	死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	6	0	4	5	2	4
若年層	高校生	死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	2	3	4	2	4	4
	中卒～19 歳	死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	2	3	5	5	4	4
20 歳代		死 者 数	0	0	1	0	0	0
		負傷者数	40	41	54	64	49	34
30 歳代		死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	64	65	74	82	53	46
40 歳代		死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	74	75	94	79	64	55
50 歳代		死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	31	38	58	55	58	49
60～64 歳代		死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	6	12	13	18	14	18
高齢者 65 歳以上		死 者 数	0	0	0	0	0	0
		負傷者数	21	16	29	27	27	36
総計		死 者 数	0	0	1	0	0	0
		負傷者数	259	272	353	359	296	277

(資料：警視庁)

(5) タクシー関与の交通事故件数の推移

タクシーが関与した交通事故件数は、令和2年に講じた飲食店の時短制限等の新型コロナウイルス感染症対策に加え、利用客の減少や新しい生活様式の浸透に伴い、令和2(2020)年における区内交通事故件数は令和元(2019)年に比べ267件減少しましたが、令和4(2022)年まで増加傾向にあり、令和5(2023)年から3年ぶりに再び減少に転じました。

東京湾岸警察署管内を除く5警察署管内におけるタクシー関与の交通事故の割合をみると、都内平均を大きく上回っています。

(単位：件)

警察署	区分/年	R2	R3	R4	R5	R6	R7
愛 宕	全発生件数	168	190	236	244	224	188
	タクシー件数	52	77	100	87	79	71
	関与率	31.0%	40.5%	42.4%	35.7%	35.3%	37.8%
三 田	全発生件数	136	151	157	182	193	157
	タクシー件数	40	41	35	47	44	48
	関与率	29.4%	27.2%	22.3%	25.8%	22.8%	30.6%
高 輪	全発生件数	138	120	145	131	133	97
	タクシー件数	38	47	42	33	39	23
	関与率	27.5%	39.2%	29.0%	25.2%	29.3%	23.7%
麻 布	全発生件数	255	264	305	320	317	324
	タクシー件数	92	96	125	120	133	139
	関与率	36.1%	36.4%	41.0%	37.5%	42.0%	42.9%
赤 坂	全発生件数	178	161	249	293	225	203
	タクシー件数	81	83	106	117	85	78
	関与率	45.5%	51.6%	42.6%	39.9%	37.8%	38.4%
東京湾岸	全発生件数	270	347	360	299	270	311
	タクシー件数	16	21	21	20	15	29
	関与率	5.9%	6.1%	5.8%	6.7%	5.6%	9.3%
区内件数	全発生件数	1,145	1,233	1,452	1,469	1,362	1,280
	タクシー件数	319	365	429	424	395	388
区内平均	関与率	27.9%	29.6%	29.5%	28.9%	29.0%	30.3%
都内平均	関与率	9.9%	9.7%	10.3%	10.2%	10.1%	11.0%

※東京湾岸警察署の発生件数には、港区以外の管轄3区を含みます。

(資料：警視庁)

(6) 港区の二輪車（自動二輪、原付）の交通事故件数の推移

二輪車の交通事故件数の推移は、令和3(2021)年から令和6(2024)年まで増加していますが、令和7(2025)年は減少に転じました。令和3(2021)年からの5年間の自動車等を含む全事故件数のうち二輪車の関与した交通事故の割合は5ポイント増加しました。

(単位：件)

区分 \ 年次	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
二輪車関与事故件数	183	165	240	252	263	230
全 事 故 件 数	900	924	1,119	1,204	1,115	1,004
構 成 比 (%)	20.3%	17.9%	21.4%	20.9%	23.6%	22.9%

(資料：警視庁)

(7) 飲酒運転の交通事故件数の推移

飲酒運転の交通事故件数の推移は、令和2(2020)年から令和7(2025)年まで増加と減少を繰り返しています。

区内の飲酒率をみると令和4(2022)年を除き、東京都の飲酒率と同程度又はそれ以下です。

(単位：件)

区分 \ 年次	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
港区	飲酒あり	5	1	7	5	4
	飲酒率	0.7%	0.1%	0.8%	0.5%	0.5%
東京都	飲酒あり	151	137	166	180	195
	飲酒率	0.7%	0.6%	0.7%	0.8%	0.9%

(資料：警視庁)

(8) 特定小型原動機付自転車の交通事故件数の推移

特定小型原動機付自転車の交通事故件数の推移は、令和6(2024)年に対して令和7(2025)年は約6%減少しています。一方、東京都の交通事故件数の推移は、令和6(2024)年に対して令和7(2025)年は約15%増加しています。

区分 \ 年次			R 6	R 7
港区	事故発生件数	実数(件)	16	15
		増減率	-	△6.3%
	負傷者数(人)	特定小型原付の運転手	14	13
		その他	3	2
東京都	事故発生件数	実数(件)	244	280
		増減率	-	+14.7%
	負傷者数(人)	特定小型原付の運転手	176	199
		その他	77	84

(資料：警視庁)

第3章 第12次港区交通安全計画の目標（令和8年度～令和12年度）

第2章の状況から、交通安全対策を効果的に推進するためには、交通環境の変化に適切に対応し、実効性のある対策を重点的、計画的に実施していく必要があります。

人命尊重の理念の下に、「安全安心なまち・港区」を確保し、便利で快適な生活が営めるよう、やさしさと思いやりのある人間優先の交通環境を実現するため、この計画に定める各種の施策を総合的かつ効果的に実施することにより、交通災害の防止を図ります。

区内における交通事故及び死傷者の発生を抑止するため、高齢者と子どもや自転車が関与する事故、港区特有のタクシーが関与する事故の防止等に重点を置いた取組を実施します。

そのため、「交通事故のない世界一安全なまち港区」の実現を目指し、行政機関、各事業者、交通関係団体等、区民が一体となって総合的かつ効果的な対策を推進します。

1 目標

計画期間を通じて、毎年の交通事故死者数0（ゼロ）を目指すとともに交通事故負傷者数1,000人以下を目指します。

＜目標設定の考え方＞

区内の交通事故負傷者数については、10年前の平成28(2016)年から令和元(2019)年までは1,400人前後で推移し、コロナ禍の影響を受けて令和2(2020)年、令和3(2021)年は1,000人程度に減少しました。令和4(2022)年以降は、コロナ禍の影響が減少し、社会活動が正常化したことを受け、1,200人程度で推移しています。

こうしたことを踏まえ、区内における交通事故及び死傷者の発生の更なる抑止を図るため、目標は以上のとおりとします。

2 計画期間

令和8(2026)年度から令和12(2030)年度までの5か年です。ただし、次期計画を策定するまでの間、本計画を適用します。

3 交通安全施策の方向

区内のここ数年の事故発生件数の推移は、令和2(2020)年からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛等による交通量の減少により、一時的に減少しましたが、社会活動の正常化とともに令和4(2022)年から令和7(2025)年まで1,100件程度に増加しました。また、死者数の推移をみると、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を大きく受けた令和3(2021)年と令和4(2022)年を除き、毎年4人から5人発生しています。今後、死者数0（ゼロ）を目指すためには、行政機関と地域団体等、区民とともに一層の努力をする必要があります。

4 計画の推進

港区の交通安全対策の推進機関として、関係行政機関と民間団体の代表等で構成する港区交通安全連絡協議会*を設置します。

交通安全対策は、区民を生命にかかわる交通災害から守るための緊急かつ重要な施策です。生活様式の多様化・質的变化等を反映して交通環境も複雑化しています。

区民が安全で安心して生活できるまちを実現するため、行政機関と地域団体等、区民が密接に連携を図りながら総合的かつ効果的に計画を推進していきます。

(1) 行政機関

ア 港区

国や東京都、警察、消防等の関係機関と連携し、また地域団体等の協力のもと、港区交通安全連絡協議会を中心に総合的、一体的な交通安全対策を推進するため、計画から実施までの調整的役割を果たします。

イ 警察署

交通事故を防止し、円滑な道路交通機能を確保するため、交通違反の取締りや交通規制の推進、安全運転指導、運転者教育の充実強化等に努めます。また、交通安全協会*と連携し「交通安全母の会*」、「交通少年団*」等の育成に努めます。あわせて、地域住民、企業等を構成メンバーとする「安全運転管理者*部会」、「駐車場部会」、「青年部会」等を通じ、地域の中での交通安全への取組を実施します。

ウ 国土交通省東京国道事務所及び東京都第一建設事務所

本計画の事業を推進するとともに、必要に応じて、港区をはじめとする行政機関、地域団体等と連携、協力して必要な事業を推進します。

エ 消防署

交通事故による負傷者の救護活動を円滑にするために、救急医療機関と連携を図り、負傷者の救出救護活動を実施します。

(2) 地域団体等

ア 交通安全協会

各警察署単位に設置されている交通安全協会は、安全運転管理者部会、駐車場部会、青年部会等の部会活動や、交通少年団や交通安全母の会の活動を含め警察署や関係機関と連携を図り、交通安全へ向けて各種の取組を行います。

イ 地域団体

(ア) 幼稚園、小・中学校のPTAにおいて、校外指導部等を中心に、児童、生徒の交通事故防止や地域の交通安全の取組にあたります。

(イ) 港区商店街連合会及び港区産業団体連合会においては、会員を対象に交通安全の啓発にあたります。

(ウ) 港区老人クラブ連合会においては、区や警察署等が協力して、高齢者の事故防止に努めます。

(エ) 町会、自治会等の団体は、区や警察署等と協力して、交通安全の啓発にあたります。

(3) 区民

悲惨な交通事故をなくすため、一人ひとりが交通ルールへの遵守と正しい交通マナーを身に付け

実践します。

この計画が効果的に実行に移されるよう、行政等と一緒に交通安全について考え、行動する取組が求められます。

第2部 重点課題と課題に対する取組

第2部 重点課題と課題に対する取組

第11次港区交通安全計画で定めた重点課題を踏まえた上で、重点的に取り組むべき課題として以下を掲げ、区民、関係機関と一体となって総合的対策を推進します。

- 重点課題① 高齢者と子どもの交通安全の確保
- 重点課題② 自転車の安全利用の推進
- 重点課題③ タクシー事故の防止
- 重点課題④ 二輪車事故等の防止
- 重点課題⑤ 飲酒運転の根絶
- 重点課題⑥ 小型モビリティの交通安全対策の推進

重点課題① ～高齢者と子どもの交通安全の確保～

港区の高齢者人口は、令和8(2026)年1月1日現在46,928人で、区民の人口に占める割合は17.4%です。本計画の終了年である令和12(2030)年には約50,940人となり、17.9%が高齢者になると予測されています。また、中学生以下の子どもは36,036人で区民の人口に占める割合は13.4%です。令和12(2030)年には、子どもの人口は約36,000人となり、区民の人口に占める割合は12.6%になると推計されています。〔「港区人口推計」令和8(2026)年3月〕。

交通事故死傷者数は年々減少しており、高齢者が関与した交通事故の件数も減少していますが、歩行中、または自転車乗用中の交通事故は増加傾向にあります。

また、子どもが関与した自転車乗用中の交通事故は増加傾向にあり、令和7(2025)年の事故件数は令和3(2021)年と比べ、12件増加しています。

さらに、高齢者が死亡する事故が令和6(2024)年及び令和7(2025)年で1件ずつ発生しています。

こうした状況を踏まえ、区では、関係機関と協力して事故防止に向けた交通安全施設の改修等をはじめとし、高齢者と子どもの交通安全に資する取組を積極的に実施します。

1 高齢者と子どもへの交通安全対策

「港区バリアフリー基本構想⁵」に基づき、高齢者や子ども、障害者等、誰もが安全・安心・快適に移動できるよう歩行空間のバリアフリー化、誰もが見やすい標識・標示の整備と適正な維持管理を進めます。

(1) 道路交通環境の整備

(国・東京都・区・警察署)

ア 道路交通環境のバリアフリー化

- (ア) 快適で安全な歩行空間を確保するため、バリアフリー化の歩道を整備
- (イ) 歩行者、車イス等の通行の安全確保のため、電線類の地中化を推進

⁵ 港区バリアフリー基本構想(令和3(2021)年7月 更新)



- (ウ) 外国人にとってわかりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起等を推進

イ 高齢者や障害者に見やすい標識、信号機の改良等

- (ア) 高齢の歩行者及びドライバーから見やすくするため、道路標識の大型化や超高輝度化を推進
- (イ) 高齢者や身体障害者等の歩行の安全を確保するため、歩行者用信号の青時間の確保、音響式信号機の整備等の推進

2 高齢運転者の交通安全対策

今後、運転免許を有する高齢者は増加すると予測されていますが、年齢を重ねるに従って運動能力や判断能力が低下していくことは避けられません。

自動車を運転する高齢者は、体力、運動能力の維持向上に努めるとともに、高齢者自身の運転能力の認識や安全運転の再確認を講習等で促していきます。また、誰もが見やすい道路交通環境の整備を進めます。

(1) 安全運転の方法の再確認等 (区・警察署)

ア 高齢運転者への講習の実施

- (ア) 視聴覚教養教材や運転適正検査機器等を有効活用した運転者教育の実施
- (イ) 運転免許更新者に対する高齢者講習や認知機能検査等、講習の充実

イ 高齢者の運転免許の自主的な返納の推奨

(2) 高齢運転者に配慮した道路交通環境の整備 (国・東京都・区・警察署)

ア 道路標識の大型化や超高輝度化

- (ア) 高齢の歩行者及びドライバーから見やすいよう、道路標識の大型化や超高輝度化を推進

イ 歩行者と車両の分離対策

- (ア) ガードパイプ*等の設置や路側帯*の整備を推進

3 交通安全教育の推進

高齢者の多くは地域の中で生活しており、高齢者に対する交通安全教育は地域社会との連携が欠かせません。高齢者が関与した交通事故の件数は減少していますが、歩行中、または自転車乗用中の交通事故は増加傾向にあります。また、高齢者が関与した事故に着目すると、第2当事者に比べ、第1当事者の人数は約2倍になっています。高齢者や運転者に対してこうした事実を伝え、事故防止に努めるよう促していきます。

また、子どもについても地域の中での生活が中心であり、地域全体で子どもの安全を守り、交通ルールを伝えていくことが欠かせません。高齢者とともに事故防止に努めるよう促していきます。

(1) 高齢者と子どもに対する交通安全教育 (区・警察署)

ア 参加・体験・実践型の交通安全教室の実施

- (ア) 高齢者が多数集まる場所で、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室を実施
- (イ) 学校、幼稚園、保育園等を通じた安全に関する初歩的、基本的な事項について、日常の教育活動を通じた指導・教育の充実
- (ウ) 地域事業の際に、親子で一緒に交通ルールやマナーを学ぶ機会を提供

(2) 情報の提供 (区・警察署)

ア 高齢者の交通事故防止のための啓発活動の実施

- (ア) ポスターやチラシ、広報紙等の活用、高齢者宅の個別訪問等の啓発活動
- (イ) 夕暮れ時や夜間における交通事故防止のため、反射材の普及・促進

4 通学・通園時における交通安全の確保

学校、幼稚園、保育園における実践的安全教育を強力に推進していくとともに、学校、幼稚園、保育園、家庭、地域社会等、子どもを取り巻く人々に安全指導の呼び掛けを行い、通学・通園時における交通事故の防止を図ります。

(1) 通学路の安全点検の実施 (区・警察署)

- (ア) スクールゾーン*の整備拡充、各種安全施設の整備点検
- (イ) 通学路の安全点検の実施
- (ウ) 地元町会等に対して通学路の安全点検への参加を呼びかけ

(2) 通園時の安全確保 (区・警察署)

- (ア) 幼稚園や保育園の周辺道路での徒歩、自転車による通園時の安全な送迎経路の指定及び安全対策の実施
- (イ) 幼稚園児、保育園児が日常的に利用する道路のうち、特に配慮が必要な道路におけるキッズ・ゾーン*の指定を推進
- (ウ) 幼児及び児童の乗車用ヘルメットの着用に関する周知・啓発

(3) 通学時の安全確保

(区・警察署)

- (ア) 登下校時における危険箇所や児童・生徒の横断場所等への重点的な人員の街頭配置、保護誘導活動の実施
- (イ) 交通安全パトロールの実施等の通学路における交通安全指導の展開
- (ウ) 児童・生徒が自主的に安全な登下校ができるよう、ひとこえ運動の推進

重点課題② ～自転車の安全利用の推進～

自転車は、環境にやさしく身近で便利な移動手段として活用されていますが、自転車利用のマナーやルール遵守が問題視されており、令和8(2026)年4月から自転車の一定の交通違反を対象とした交通反則通告制度*が適用されました。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響から社会活動が正常化した令和5(2023)年と令和7(2025)年を比較すると、20歳代から50歳代の死傷者数は減少している一方、その他世代では増加又は横ばい傾向にあります。その他、歩行者に自転車が激突して負傷させる等、自転車利用者が加害者になるケースや、補償問題も発生しています。

区内の自転車が関与した交通事故死傷者数は減少していますが、引き続き自転車事故及び自転車利用者が加害者となる事故を防止し、自転車の運転マナー向上や危険な違法行為をなくすため、自転車利用者に対する交通安全教育・啓発を一層推進します。

また、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付き自転車、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交通ルールの周知徹底を図ります。

さらに、快適な自転車利用環境の創出のため、区は自転車等駐車場*や自転車通行空間の整備を推進するとともに、各警察署と協力して、道路利用の適正化の施策を推進します。

1 教育・啓発の推進

自転車利用のマナー向上やルール遵守の徹底のための交通安全教室等を充実し、自転車の安全利用を推進します。また、外国人利用者に対しても基本的な交通ルールの周知を図ります。

(1) 広報啓発活動 (区・警察署)

- (ア) 関係機関、団体と連携した正しい通行方法に関する広報活動の推進
- (イ) 交通反則通告制度の対象となる悪質・危険な違反や安全利用についての広報活動の推進
- (ウ) 外国人利用者に対する外国語による交通安全パンフレット等を活用した基本的な交通ルールの周知

(2) 成長段階に合わせた交通安全教育 (区・警察署)

ア 小学生に対する自転車の安全利用の推進

- (ア) 自転車や乗り物の安全な利用、身近な交通安全施設や交通規制等の理解を促進

イ 中学生に対する自転車の安全利用の推進

- (ア) 自転車利用における交通ルール及びマナー、交通事情や交通法規、応急処置、交通災害防止等に関する基本的事項の理解の促進

ウ 高齢者に対する自転車の安全利用の推進

- (ア) 自転車利用における交通ルール及びマナー、高齢者の特性や自転車の交通事故発生実態等を踏まえた安全教育を実施

エ 外国人に対する自転車の安全利用の推進

- (ア) 外国語による交通安全パンフレット等を活用した自転車の正しい利用、交通事情や交通法規等に関する周知・啓発の実施

オ 事業者に対する自転車の安全利用の推進

(ア) 運転者講習会・安全運転管理者講習会等の場を通じた計画的な教育を実施

(3) スケアード・ストレイト方式*を用いた講習の推進 (区・警察署)

(ア) スタントマンによる事故の再現の実演を通じた交通事故防止の啓発

(4) 自転車シミュレータ*を用いた講習の推進 (区・警察署)

(ア) 自転車運転上の危険を体験できる「自転車シミュレータ」を用いた講習の推進

2 指導・取締りの強化

自転車の一定の交通違反に交通反則通告制度を適用すること等を内容とする「道路交通法の一部を改正する法律⁶」が令和8(2026)年4月に施行され、自転車の交通違反で検挙された後の手続きが大きく変わりました。自転車利用による事故を防止するとともに、歩行者を保護するため、キャンペーン等による指導を徹底・強化します。

(1) 自転車利用者等への指導・取締り (警察署)

(ア) 交通反則通告制度、自転車指導警告カードや自転車安全マナーカードを活用した指導・取締りの実施

(イ) 自転車ストップ作戦*やキャンペーン等による指導の強化

3 自転車の安全性の確保

自転車を安全に利用するために重要な日常の点検整備や、ヘルメットの着用等の安全利用についての取組を推進します。

(1) 自転車の点検整備の啓発 (区・警察署)

ア 「TSマーク*」の普及

(ア) 傷害保険及び賠償責任保険が付帯された「TSマーク」の普及を目指し、新たな助成制度の運用・周知

イ キャンペーン等の機会を通じた普及・啓発

(ア) 自転車安全利用T O K Y Oキャンペーン*等の機会を通じた普及・啓発

ウ 学校等に対する普及啓発

(ア) 自転車安全利用教室等を通じた、日常的な安全点検の重要性を啓発

(2) ヘルメットの着用促進 (区・警察署)

ア 自転車利用者に対する啓発

(ア) 特定小型原動機付自転車*を含む自転車運転者及び同乗者に対する乗車用ヘルメットを着用させる努力義務（道路交通法第63条の11、東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例第19条）の周知に関するチラシの作成・配布

(イ) 幼児用座席に乗車させることの危険性と安全確保の必要性を周知

⁶ 道路交通法の一部を改正する法律（令和6（2024）年5月 更新）



イ 自転車損害賠償保険加入と合わせたヘルメット購入費助成

- (ア) ヘルメット着用率及び自転車損害賠償保険加入を促進するための助成制度の運用・周知

(3) 夕暮れ時と夜間における交通安全の確保 (区・警察署)

- (ア) 反射材やスポークリフレクター*等の普及
(イ) 前照灯の点灯の呼びかけ

(4) 自転車利用者の交通マナーの遵守等の推進 (区・警察署)

- (ア) 自転車の正しい利用促進や事故防止のため、区民・事業者を対象とした交通安全教室等の推進

4 放置自転車*対策の推進

歩道上の放置自転車は通常時の通行の障害となるだけでなく、緊急時の支障にもなるため、対策を推進します。また、駅前等に取り入れる自転車の総量を抑制するため、自転車シェアリング*の利用を促進します。

(1) 自転車等駐車場の整備 (区)

- (ア) 鉄道事業者や道路管理者と協力し、民有地や歩道も活用した自転車等駐車場の整備
(イ) 民設民営自転車等駐車場協働制度に基づく自転車等駐車場の活用を推進

(2) 放置禁止区域の指定 (区)

- (ア) 自転車等駐車場が整備された駅周辺を放置禁止区域へ指定、放置自転車の撤去
(イ) 自転車等駐車場が未整備の地域での通行の障害となる放置自転車の撤去

(3) 自転車シェアリングの普及・促進 (区)

- (ア) 公共的な移動手段として自転車の共同利用を促進

5 自転車利用環境の整備

自転車が安全・安心で快適に道路空間を利用できるよう、自転車通行空間を整備します。

(1) 自転車通行空間の整備 (区・警察署)

- (ア) 自転車専用通行帯、自転車ナビマーク・ナビライン*等の整備
(イ) 放置駐車に対する指導及び取締りの強化

6 損害賠償保険等への加入促進

自転車利用者が加害者となり、高額な損害賠償責任を負う事例が発生しています。東京都では、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例⁷」を改正し、令和2(2020)年4月1日から、自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入を義務付けました。こうした経緯を踏まえ、区では、自転車損害賠償保険の普及を推進します。

(1) 損害賠償保険等への加入促進

(区・警察署)

- (ア) 自転車損害賠償保険の普及の推進
- (イ) 自転車を利用する個人及び事業者の自転車損害賠償保険への加入等の推進
- (ウ) 傷害保険及び賠償責任保険が付帯された「TSマーク」の普及を目指し、新たな助成制度の運用・周知
- (エ) 自転車損害賠償保険加入とヘルメット着用を促進するための助成制度の運用・周知

⁷ 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例



重点課題③ ～タクシー事故の防止～

区内の交通事故及び死傷者数を減少させるためには、タクシーが関与する事故防止が急務であり、重要な課題となっています。タクシーが関与する交通事故の割合は、令和7(2025)年では都内平均11.0%に対して区内では30.3%となっています。特に繁華街を抱える麻布警察署管内においては4割を超えています。

こうした状況を踏まえ、区は各警察署と協力して、タクシー運転手や業界に対する啓発や指導・取締り等の施策を強化します。

1 教育・啓発の推進

事業者と連携し、タクシー運転手及び業界団体に対する交通安全指導を実施します。

(1) ドライバーへの安全指導の徹底 (区・警察署)

- (ア) 関係機関と連携し、法人タクシーを取りまとめる組織※に対して、ドライバーへの安全指導の徹底を要請

※一般社団法人東京ハイヤー・タクシー連合会、個人タクシーの一般社団法人東京都個人タクシー協会等の組織

(2) 安全運転講習会の実施 (警察署)

- (ア) 区内に本社組織または営業所を構える事業所を中心に、個人タクシー等のドライバーや運転管理者に対する安全運転講習会を実施
- (イ) 港区で事故の多い場所、時間帯等きめ細かい情報の提供による事故発生の防止

2 指導・取締りの強化

キャンペーンや適切な取締りを通じて、交通事故防止につなげます。

(1) 啓発運動 (警察署)

- (ア) 事故防止キャンペーン等による、ドライバーへの直接啓発運動の実施
- (イ) 二重駐車等通行障害を招く行為の取締り強化

重点課題④ ～二輪車事故等の防止～

令和7(2025)年における二輪車（原動機付自転車を含む）乗車中の東京都内の交通事故死者数は、全死者数の26.1%を占めており、全国の18.7%と比べると高い割合になっています。二輪車事故の防止は、依然として取組を強化しなければならない課題です。

死亡事故の多い二輪車対四輪車の事故、無謀運転を防止するため、交通安全教育・啓発の充実、安全施設の整備、交通規制・取締り等の施策を総合的かつ効果的に推進します。

1 道路交通環境の整備

交通安全施設の整備を進め、交通事故防止を進めます。

(1) 道路の改良 (国・東京都・区・警察署)

ア 交通安全施設の整備

(ア) 中央線の高輝度化、ワイド化、路側帯（外側線）の新設・拡幅、すべり止め舗装等の路面改良、カーブ警戒標識、警察官形反射板、ガードパイプ（レール）、カーブミラー等の整備

イ 主要交差点の整備

(ア) 右直分離規制の推進

2 教育・啓発の推進

交通関係団体との連携やキャンペーンの実施により、事業者も対象とした運転者教育の充実を図ります。

(1) 運転者教育等 (警察署)

ア 二輪車実技講習の実施

(ア) 交通関係団体と連携し、二輪車実技教室を中心に二輪車運転者に対する交通安全指導の実施、安全意識の高揚と安全運転技術の向上

イ 二輪車ストップ作戦*の実施

(ア) ヘルメットの正しい着用や胸部プロテクター着用効果・普及、交通安全意識の高揚

3 指導・取締りの強化

運転者教育の充実を図るとともに、指導・取締りの強化等に努めます。

(1) 指導・取締りの強化 (警察署)

(ア) 死亡・重傷事故の多発路線を重点に、危険性の高い違反の指導・取締りを強化

(イ) 軽微な違反者に対しても指導・警告を実施する等、安全運転意識の高揚

重点課題⑤ ～飲酒運転の根絶～

アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、死亡事故等重大な結果につながることも多く、飲酒以外の事故に比べて死亡率が高くなっています。飲酒運転は、自ら酒を飲んだ上に自動車等を運転するという、故意によって成り立っている点で、一般的な交通事故と異なり、その悪質性は特異なものと言えます。危険運転致死傷罪の創設及び厳罰化、道路交通法の改正による罰則強化等により、飲酒運転による事故は大きく減少していますが、継続した取組が必要です。

そのため、区は各警察署や関係機関と協力して、交通安全教育や指導・取締り等の施策を強化し、飲酒運転の根絶を目指します。

1 広報啓発活動の充実・強化

広報活動を推進し、飲酒運転の根絶に向けた取組を積極的に実施します。

- (1) 飲酒運転させないT O K Y Oキャンペーン*等の実施 (区・警察署)
 - (ア) 飲酒運転させないT O K Y Oキャンペーンをはじめとした広報活動の実施
- (2) 飲酒運転根絶キャンペーン等の実施 (区・警察署)
 - (ア) 関係機関と連携した飲酒運転根絶キャンペーンの実施
 - (イ) 酒類を提供する飲食店等と連携した、ハンドルキーパー運動の普及
- (3) ポスターコンクールや標語の募集 (区・警察署)
 - (ア) 就学児童に対するポスターコンクールや標語の募集を通じた、飲酒が引き起こす問題等を考える機会の提供

2 指導・取締りの強化

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

- (1) 指導・取締りの実施 (警察署)
 - (ア) 計画的な取締りの継続
 - (イ) 飲酒運転事故が多発する時間帯や場所を分析し、飲酒運転検問の効果的な実施
- (2) 事業所との連携の対応 (警察署)
 - (ア) 乗務前のアルコールチェッカー*等によるアルコールチェックの徹底
 - (イ) 特定小型原動機付自転車利用者の飲酒運転に対する指導・取締りの強化

重点課題⑥ ～小型モビリティの交通安全対策の推進～

新たな交通手段として特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティやそれらを提供するシェアリングサービスが急速に普及し、区民生活の利便性が向上した一方、事故件数は増加傾向にあります。

また、道路交通法の一部改正⁶により、令和5(2023)年7月1日から特定小型原動機付自転車における交通方法に関する規定が定められたほか、令和6(2024)年11月1日からペダル付き電動バイク*の運転には運転免許を要することが明確化されました。これらを受け、警察では無免許運転等の悪質・危険な違反の取締りを推進しています。

今後、特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの利用が一層普及する可能性があり、利用者に対する交通ルールの普及が必要になります。

こうした状況を踏まえ、チラシやウェブサイト、SNS等各種媒体を積極的に活用するとともに、関係機関や販売事業者等と連携し広報啓発活動を推進します。また、シェアリングサービスを提供する事業者等とも連携し、交通安全対策を推進します。

1 利用者への交通安全対策

事業者、各警察署と連携して小型モビリティ運転者に対する交通ルールの普及、啓発を行います。

(1) 広報啓発活動

(区・警察署)

- (ア) 交通ルールやヘルメット着用等の普及・啓発のためのチラシの作成、利用者への配布
- (イ) 小型モビリティの利用に要する条件を関係機関、販売事業者、シェアリングサービス提供事業者と連携して周知
- (ウ) 外国人利用者に対する多言語対応交通安全パンフレット等を活用した基本的な交通ルールの周知

2 指導・取締りの強化

関係機関と連携し、悪質・危険な運転や販売事業者に対する指導・取締りを強化します。

(1) 指導・取締りの強化

(警察署)

ア 特定小型原動機付自転車

- (ア) シェアリングサービス提供事業者による新たな技術を活用した取組を促し、指導・取締りを強化

イ ペダル付き電動バイク

- (ア) 無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する指導・取締りの強化
- (イ) 悪質な販売事業者等の摘発

⁶ 道路交通法の一部を改正する法律(令和6(2024)年5月 更新)



■多様なモビリティ

電動自転車	電動キックボード
人力を補助（アシスト）するモーターを搭載した自転車です。ペダルを漕がないと進まず、時速 24km でアシストが停止します。運転免許は不要で、歩道（条件付き）や自転車道を走ることができます。 	立って乗る電動二輪車です。多くのモデルが「特定小型原動機付自転車」に区分され、16 歳以上であれば運転免許不要で利用できます（ヘルメットは努力義務）。最高速度は時速 20km 以下に制限されます。   ※ナンバープレートのイメージ
モペット（ペダル付き電動バイク）	原動機付自転車
ペダルを備えていますが、漕がずにモーターのみで自走できる車両です。道路交通法上は「原動機付自転車」等に分類されるため、運転免許、ヘルメット着用、ナンバープレート装着、自賠責保険の加入が必要です。   ※ナンバープレートのイメージ	排気量 50cc 以下（または定格出力 0.6kW 以下）のエンジンやモーターで走るバイクです。運転免許とヘルメット着用が必須で、最高速度は時速 30km に制限されます。通勤や配送用途に広く普及しています。   ※ナンバープレートのイメージ
グリーンスローモビリティ	ミニカー
時速 20km 未満で公道を走る小型の電気自動車（バス等）です。環境負荷が小さく、観光地の周遊や高齢者の移動手段として地域で導入されています。運転には普通自動車免許が必要です。  ※ナンバープレートは車両区分に応じて色が変わります	道路交通法上は普通自動車扱い（水色ナンバー）となるため普通自動車免許が必要です。ヘルメットの着用義務はありませんが安全のため推奨されています。車検や車庫証明が不要で、近距離の日常移動や配達業務に適しています。   ※ナンバープレートのイメージ
シニアカー	公道カート
歩行が困難な方などの移動を補助する電動器具です。道路交通法上は「歩行者」として扱われるため、運転免許は不要で歩道を走行します。最高速度は安全のため時速 6km 以下に制限されています。 	ミニカーと同様に、道路交通法上は普通自動車扱い（水色ナンバー）となるため普通自動車免許が必要です。ヘルメットの着用義務はありませんが安全のため推奨されています。   ※ナンバープレートのイメージ

第3部 実施する施策

第3部 実施する施策

区民、在勤者、在学者のみならず、区内で活動するすべての人が安全で快適な人間優先の交通環境を実現するため、上位計画である国の「第12次交通安全基本計画」及び東京都の「第12次東京都交通安全計画」との整合を図り、6つの重点課題を解決するための具体的施策及び交通安全に関する施策として以下を掲げ、実効性があり、またSDGsの達成にも寄与する交通安全対策を推進します。

<重点課題を解決するための施策と関連するSDGsの目標>

重点課題に関する施策	具体的な施策等	3	4	9	11	16	17
		健康と福祉	質の高い教育	イノベーション	まちづくり	平和	パートナーシップ
第1章 道路交通環境の整備	1 道路の整備						
	2 交通安全施設等の整備						
	3 その他の道路交通環境の整備						
	4 自転車利用環境の整備						
第2章 道路交通秩序の維持	1 交通実態に対応した交通規制の推進						
	2 都市交通機能確保のための交通対策						
	3 放置自転車対策の推進						
	4 指導・取締りの強化						
第3章 交通安全意識の普及徹底	1 生涯にわたる交通安全教育の推進						
	2 通学・通園時における交通安全の確保						
	3 地域社会における交通安全意識の高揚						
	4 交通安全に関する広報活動の充実						
第4章 安全運転と車両の安全性の確保	1 安全運転の確保						
第5章 救助・救急と被害者支援	1 救助・救急体制の整備						
	2 交通事故被害者の支援						
第6章 災害発生時における道路交通対策	1 災害に強い交通施設等の整備						
	2 災害発生時の対策						

<SDGsと交通安全計画の関わりについて>

SDGs (Sustainable Development Goals)

持続可能な開発目標の略称。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。

SDGs (持続可能な開発目標) (国際連合広報センター)



関連する目標	交通安全計画との関わり
 3 すべての人に健康と福祉を	<u>3 すべての人に健康と福祉を</u> 性別や年齢、国籍、移動目的などを問わず、区内で活動するすべての人が、交通事故の不安なく活動できる環境をつくれます。
 4 質の高い教育をみんなに	<u>4 質の高い教育をみんなに</u> 区内で活動するすべての人が、交通安全のルールや、互いの安全に配慮するマナーを学び、遵守する意識を高める安全教育を充実します。
 9 産業と技術革新の基盤をつくろう	<u>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</u> 交通事故を減らし、安全に暮らし、活動できる都市基盤をつくるため、新しい交通安全技術や情報通信技術を積極的に活用し、また新たなモビリティサービスの安全確保に努めます。
 11 住み続けられるまちづくりを	<u>11 住み続けられるまちづくりを</u> 誰もが交通事故への不安なく、心豊かに住み続けられるように、交通安全の基盤づくりと安全意識の醸成を図ります。
 16 平和と公正をすべての人に	<u>16 平和と公正をすべての人に</u> 交通秩序を脅かす妨害運転や飲酒運転等の危険行為に対して、法に基づき公正な判断がなされるように、厳正な捜査、適切な指導等を行います。
 17 パートナースhipで目標を達成しよう	<u>17 パートナースhipで目標を達成しよう</u> 行政や警察、区民や区内企業などが互いに連携し、交通安全に関わるそれぞれの役割を果たすことで、交通事故への不安がない暮らし、活動ができるまちを実現します。

第1章 道路交通環境の整備

道路は、日常生活や経済活動を支える空間であるとともに、子どもから高齢者、障害者、来街者等、すべての人々にとって安全で快適な歩行空間でなければなりません。

また、防災対策の観点からも、災害発生時や救援活動にあたって道路空間の確保は最優先事項です。そのため、支障物の排除や災害に強い橋りょうや道路整備、電線類の地中化を推進します。

さらに、駅周辺を中心として安全・安心な歩行空間を確保するため、引き続き放置自転車対策に取り組んでいく必要があります。

今後、港区では、区民の安全を確保し、便利で快適な街づくりにおいて、やさしさと思いやりのある人間優先の道路交通環境の実現をめざし、次のような施策を実施していきます。

<重点課題に関する施策の一覧>

重点課題	重点課題に関する施策		関係部署				ページ
			国	東京都	区	警察署	
重点課題 ① 高齢者と子どもの 交通安全の確保	1 道路の整備	(3) 歩道の整備	○	○	○		33
		(4) 道路等の公共施設のバリアフリー化	○	○	○	○	33
	2 交通安全施設等の整備	(1) 標識・標示の整備と適正な維持管理	○	○	○	○	34
		(2) 信号機の改良				○	34
重点課題 ② 自転車の 安全利用の推進	4 自転車利用環境の整備	(1) 自転車等駐車場の整備			○		36
		(2) 自転車通行空間整備の推進	○	○	○	○	36
		(3) 自転車シェアリングの普及・促進			○		36

1 道路の整備

交通混雑による交通渋滞を解消し、安全かつ円滑な交通を確保するため、道路等の整備、交差点の改良等の施策を推進します。

(1) 都市計画道路*の整備

(東京都・区)

安全で快適な歩行空間の確保、円滑な交通の流れ、緑のネットワークづくり、景観形成、防災機能の向上等、多面的な効果を目的として第五次事業化計画に定める優先整備路線に基づき、計画的に都市計画道路の整備を推進します。

(2) 細街路の整備

(区)

歩行者の安全確保や、災害発生時の避難路や緊急車両の進入路を確保するため、道路幅4メートル未満の細街路の拡幅整備を推進します。

(3) 歩道の整備

重点課題①

(国・東京都・区)

自動車と歩行者の通行空間を分離し、歩行者の安全を確保するとともに、防災機能の向上やバリアフリーに配慮した、誰もが安全で安心に移動できるゆとりある歩道の整備や、日陰を確保できる街路樹を配置して、緑のネットワークを整備していきます。また、整備にあたっては自転車の通行空間についても検討し、整備を推進していきます。

(4) 道路等の公共施設のバリアフリー化

重点課題①

(国・東京都・区・警察署)

高齢者や障害者を含めた、誰もが安全快適に移動できるやさしいまちづくりを目指します。車道と歩道の段差の解消や舗装の改修等の一体的な整備に加え、交差点の音響式信号機の設置、坂道へのベンチや手すりの設置や案内サインの充実、民有地を活用した沿道へのベンチや坂道への手すりの設置を推進します。

交通事故が多い場所の情報やバリアフリーに関する情報等を関係者に提供し、高齢者及び障害者が関与する交通事故を未然に防止する取組を推進します。また、港区バリアフリー基本構想推進協議会を通じ、関係者からの要望を聴取しながら、バリアフリー対策を推進します。

(5) 歩車共存道路*の整備

(国・東京都・区)

道路幅員が狭く歩道の整備が困難な区民の日常生活に密着した道路において、歩行者優先の安全で安心な通行空間の確保と交通事故防止のため、歩行者の通行帯をカラー化する等、自動車と歩行者等が共存できる道路整備を推進していきます。

2 交通安全施設等の整備

誰もが安全で快適に都心生活が営めるよう、「港区基本計画・実施計画」「港区バリアフリー基本構想」に基づきバリアフリー化を推進し、人にやさしいまちへの改善・整備に取り組めます。

(1) 標識・標示の整備と適正な維持管理 **重点課題①** (国・東京都・区・警察署)

適正な交通規制を実施するため、誰にでもわかりやすい道路標識の整備に取り組み、大型化、高輝度化等を積極的に推進し、視認性の向上を図ります。

高齢の歩行者及びドライバーからより見やすくするために、道路標識の大型化や超高輝度化を図ります。

また、道路標示についても、エスコートゾーン*の整備等、設置間隔、位置等を考慮して設置、見直しを行い、標識・標示の整備と適正な維持管理に努め、良好な道路交通環境を確保して交通の安全と円滑化を図ります。

(2) 信号機の改良 **重点課題①** (警察署)

高齢者や身体障害者等の歩行の安全を確保するため、横断用の押しボタンを押すことで歩行者の青横断時間の延長ができる「歩行者感应制御式信号機」、残り時間を表示する「ゆとりシグナル*」、歩行者と車両の通行を時間的に分離する「歩車分離式信号機」、視覚障害者へ音によって歩行者用青信号の表示を知らせる「音響式信号機」等の整備を推進します。

また、信号機の集中制御*化やストリーム制御*等の整備を推進します。

(3) 案内標識の整備 (国・東京都・区)

来街者や外国人にもわかりやすい街となるよう、ユニバーサルデザイン*を考慮した案内標識を整備します。

多言語対応をはじめ、広域的な表示方法等の統一化を図り、誰にでもわかりやすい案内標識の設置や更新を推進します。

(4) 自動二輪車駐車場の整備 (国・東京都・区)

自動二輪車の違法駐車を解消するため、公益財団法人東京都道路整備保全公社の助成制度も活用しながら、自動二輪車駐車場の整備を促進します。

(5) その他の交通安全施設等の整備 (国・東京都・区・警察署)

歩行者の安全な通行を確保するため、街路灯、ガードレール、カーブミラー、すべり止め舗装、視覚障害者用誘導ブロック、道路標識及び道路反射鏡等の交通安全施設の整備充実に努めます。

また、生活道路における歩行者や自転車利用者の安全を図るため、最高速度 30km/h の区域規制を前提としたゾーン 30*の整備や、通学路・スクールゾーン・キッズゾーン・買い物道路等の指定を推進します。さらに、徒歩や自転車による子どもの送迎について、安全な送迎経路の指定及び安全対策を実施します。

3 その他の道路交通環境の整備

新橋・赤坂・六本木等のわが国有数の業務・商業地や、麻布・白金・高輪をはじめとする住宅地等、多様な地域特性を踏まえ、都心にふさわしい都市基盤を関係機関と連携して整備します。

(1) 橋りょうの計画的な整備 (区)

5年ごとに実施している定期点検結果に基づき、橋りょうの架替えや耐震補強工事を計画的に行い、安全で円滑な道路交通を確保するとともに、災害時の避難路を確保します。橋りょうの架替えにおいては、周辺の景観と調和したデザインとなるよう整備を行っていきます。

(2) 道路の使用及び占用の抑制 (区・警察署)

道路上の工事及び作業のための道路の使用及び占有は、道路交通の安全と円滑を確保するため、抑制する方針のもと適正な許可を行います。併せて、現場パトロール等を通じて、許可条件の遵守、保安施設の整備等について指導を徹底します。

また、道路の掘削を伴う工事については、道路管理者、警察、電気・ガス等公益事業者で構成される道路工事調整協議会において、工事等の施工時期、施工方法等について十分な協議や、計画的かつ合理的な施工の調整を行い、工事の効率化・縮減・平準化を図るよう取り組みます。

特に、渋滞等が見込まれる工事等は、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等、道路利用者の視点から現場の工事改善を行います。

(3) 不法占有物件の排除 (国・東京都・区・警察署)

歩行空間の確保、交通事故の防止及び良好な都市景観を確保するため、警察、道路管理者、区及び地域が協力してパトロールを実施し、道路に許可なく置かれた置き看板、商品、のぼり旗、テーブル等の撤去指導を行います。

(4) 駅周辺や集客施設周辺の交通機能の充実 (区)

大規模な土地利用転換が進む中で、駅施設や周辺地域へとつながる歩行者空間、円滑な歩行者の流れとその流れを受け止める交通結節点である鉄道駅を中心とした駅前広場の整備を誘導します。

4 自転車利用環境の整備

自転車等駐車場や自転車通行空間の整備を促進し、安全かつ快適に自転車が利用できる環境を確保するとともに、自転車シェアリング等新しい自転車の活用に関して、普及・促進や安全利用の周知を推進します。

(1) 自転車等駐車場の整備 **重点課題②** (区)

放置自転車等の解消を図るため、「港区基本計画・実施計画⁸」に基づき、駅周辺に多様化する自転車需要に対応した自転車等駐車場を整備します。また、土地の取得が困難な場合は、鉄道事業者や道路管理者に対し、自転車等駐車場の整備や用地の提供を要請するほか、再開発事業等、新たな街づくりが行われる際には、事業者に対し自転車等駐車場の整備を要請します。

(2) 自転車通行空間整備の推進 **重点課題②** (国・東京都・区・警察署)

歩行者や自転車が安全・安心で快適に道路空間を利用できるよう、自転車専用通行帯、自転車ナビマーク・ナビライン等を整備するとともに、放置駐車の取締りを強化します。

(3) 自転車シェアリングの普及・促進 **重点課題②** (区)

公共的な交通手段として自転車の共同利用を促進し、駅前等に乗入れる自転車の総量を抑制するため、区内すべての駅周辺へのポート設置を進める等、自転車シェアリングの普及・促進を推進します。

(4) 自転車のうちタンデム車の安全利用の周知 (区・警察署)

東京都道路交通規則の一部改正により、令和5(2023)年7月1日から東京都道路交通規則第10条第1号に位置づけられる、タンデム車(2以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた二輪の自転車をいう。)の公道走行が可能となりました。タンデム車の安全利用に関する周知を行います。

⁸ 港区基本計画(令和3(2021)年度～令和8(2026)年度 令和5年度改定版)



第2章 道路交通秩序の維持

港区は、業務商業活動が活発な都心部にあることから交通量が非常に多く、区内幹線道路やその周辺道路では日々交通混雑が起こっており、区民の日常生活はもとより、経済活動への影響は避けられない状態になっています。

この厳しい交通状況を緩和するために、交通事故や交通渋滞の原因を検討し、道路構造、交通量等の交通実態を総合的に把握し、合理的かつ効果的な交通対策を講じる必要があります。

このため、関係機関との連携を密にしながら、交通実態に対応した交通規制等の都市交通機能確保のための交通対策を実施します。

<重点課題に関する施策の一覧>

重点課題	重点課題に関する施策		関係部署				ページ
			国	東京都	区	警察署	
重点課題 ① 高齢者と子どもの 交通安全の確保	1 交通実態に対応した 交通規制の推進	(1) 高齢者対策	○	○	○	○	38
重点課題 ② 自転車の 安全利用の推進	3 放置自転車対策の推 進	(1) 自転車等駐車場の整備			○		39
		(2) 自転車等放置禁止地域の指 定等			○		39
		(5) 放置自転車の撤去			○		40
	4 指導・取締りの強化	(3) 自転車利用者等への指導・取締 り				○	41
		(5) 携帯端末利用等への取締り				○	41
重点課題 ③ タクシー事故の防止	4 指導・取締りの強化	(7) タクシー事故の防止に向けた 取締りの強化				○	41
重点課題 ④ 二輪車事故等の防止	1 交通実態に対応した 交通規制の推進	(2) 交差点対策	○	○	○	○	38
		(5) 二輪車対策				○	38
	4 指導・取締りの強化	(12) 二輪車利用者等への指導・取締 り				○	42
重点課題 ⑤ 飲酒運転の根絶	4 指導・取締りの強化	(1) 重大交通事故に直結する交通 違反の取締り強化				○	40
重点課題 ⑥ 小型モビリティの 交通安全対策の推進	4 指導・取締りの強化	(3) 自転車利用者等への指導・取締 り				○	41
		(4) 小型モビリティ利用者等への 指導・取締り				○	41

1 交通実態に対応した交通規制の推進

交通事故の発生については、地点別、路線別、地域別、時間帯別等、また、交通渋滞についてはその箇所・渋滞時間、原因等についてそれぞれ詳細に分析するとともに、現行の交通規制、交通管制及び道路構造等の関連についても調査し、総合的にその実態を把握します。その結果に基づいて、重点対策場所を選定し、各部門が一致協力して総合的な対策をきめ細かに講じることにより、交通事故防止と交通渋滞の緩和を推進します。

- (1) 高齢者対策 **重点課題①** (国・東京都・区・警察署)
高齢者による交通事故を防止するため、歩道のバリアフリー化、見やすい案内標識、ゆとりシグナルや信号機の改良を推進します。
- (2) 交差点対策 **重点課題④** (国・東京都・区・警察署)
交差点及びその周辺の交通安全と通行の円滑化を図るため、幹線道路については交差点の形状や交通量、交通事故発生状況に応じて右折禁止、進行方向別通行区分、進路変更禁止、横断歩道の設置等の交通規制を実施し、一時停止、一方通行等の交通規制の新設・改正・廃止を実施します。
- (3) 路線対策 (警察署)
その機能を損なわないよう交通の円滑化に十分留意し、幹線道路については、最高速度、転回禁止、横断禁止等の交通規制を実施、裏通りについては、一方通行、一時停止等の交通規制を実施します。また、再開発等大規模開発時には交通規制の見直しを検討します。
- (4) 地域対策 (警察署)
幹線・準幹線道路に囲まれた地域内の交通安全と通行の円滑化を図るため、各種通行禁止、駐車禁止、一方通行、ゾーン 30 等の交通規制や横断歩道等の設置により、裏通りの通過車両を抑制し、歩行者（特に子ども、高齢者等の交通弱者）、自転車等と地域内車両との分離を図ります。
- (5) 二輪車対策 **重点課題④** (警察署)
二輪車による交通事故を防止するため、カーブ地点対策（速度制限、はみ出し通行禁止規制、カーブ警戒標識、路側帯設置等）及び交差点対策（右折誘導線、警察官形反射板設置等）を推進します。
- (6) 自転車利用者等の安全対策 (警察署)
自転車利用者の安全を確保するため、自転車歩道通行可の設置等の交通規制により安全対策を推進します。
- (7) 先行交通対策* (区・警察署)
交通状況の把握や交通情報の提供について、関係機関と連携して先行交通対策の検討を推進します。

2 都市交通機能確保のための交通対策

路線バスの定時運行を確保することで、自動車の公共交通機関への利用転換を促進し、交通総量の削減による交通渋滞の緩和を目指します。

(1) 路線バス等の優先対策

(警察署)

交通円滑化対策の一環として、バスレーン*における違法駐車取締り強化等、バス走行を優先する対策を推進します。

(2) コミュニティバス*による地域交通

(区)

定期的に移動実態調査等を行いながらサービスの改善に努め、持続的で安定性のあるコミュニティバスの運行を確保します。

3 放置自転車対策の推進

駅周辺等の放置自転車等は、歩行者等の通行障害、交通事故の誘因、景観の阻害、災害時の避難の妨げ等、様々な弊害の原因となっています。駅周辺等における自転車等の放置防止対策及び自転車等駐車場の整備、放置自転車に対する実態調査を推進することにより、環境悪化の防止、区民の安全で快適な生活環境の維持・向上を目指します。

(1) 自転車等駐車場の整備

重点課題②

(区)

「港区基本計画・実施計画」に基づき、駅周辺の自転車等駐車場の整備に取り組みます。

また、平成23(2011)年策定の「今後の暫定自転車等駐車場の整備方針⁹」に基づき、区民の安全・安心の強化の観点から、用地の確保等の要因により本格施設の設置が早期に見込めない場合でも、民有地等も活用して暫定自転車等駐車場を整備します。さらに、鉄道事業者や道路管理者の協力を得ながら、自転車等駐車場の整備に積極的に取り組みます。

自転車等駐車場のない鉄道駅周辺での民設民営自転車等駐車場の活用を推進するとともに、多様化する自転車需要に対応した自転車等駐車場の整備・改修を推進します。

(2) 自転車等放置禁止区域の指定等

重点課題②

(区)

「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例¹⁰」による集客施設に対する自転車等駐車場の附置義務や自転車等放置禁止区域の指定等により放置自転車の防止に努めます。民設民営自転車等駐車場協働制度による自転車等駐車場の確保に合わせ、当該自転車等駐車場を活用した放置禁止区域の指定を進めます。

⁹ 今後の暫定自転車等駐車場の整備方針（平成23(2011)年9月）



¹⁰ 港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例（平成11(1999)年9月27日）



(3) 自転車利用にかかわる意識等に関する調査 (区)

自転車利用にかかわる意識や利用実態等について調査を行い、結果に基づくより効果的な放置自転車対策を推進します。

(4) 放置自転車クリーンキャンペーン (区・警察署)

都内全域で一斉に実施している駅前放置自転車クリーンキャンペーンのほか、各総合支所が中心となって、各地域で町会・自治会、商店会、警察署と区が協力してクリーン活動を継続的に実施します。

(5) 放置自転車の撤去 **重点課題②** (区)

自転車等駐車を整備し、放置禁止区域に指定した鉄道駅周辺に指導員を配置し、自転車等駐車場の利用促進と放置防止のための声掛けを行います。歩行の障害となる放置自転車等へ警告と撤去を粘り強く続け、自転車等駐車場の利用を周知します。

4 指導・取締りの強化

道路交通秩序を乱し、交通事故の原因ともなっている無謀運転や死亡事故等の重大な結果につながることも多い飲酒運転、過積載運行等の悪質・危険な違反や迷惑性の高い違反に重点を置いた効果的な指導・取締りを実施します。また、自転車については令和8(2026)年4月から適用された交通反則通告制度(青切符制度)を踏まえ、悪質・危険な違反者に対する指導・取締りを強化します。

(1) 重大交通事故に直結する交通違反の取締り強化 **重点課題⑤** (警察署)

重大交通事故の原因となる飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害を重点として、過去の交通事故データの解析結果を活用し、指導・取締りを強化します。

とりわけ、飲酒運転は、死亡事故等の重大な結果につながることも多いことから、飲酒運転事故が多発する時間帯や場所を分析し、効果的な飲酒運転検問により事故を未然に防ぐ対策を講じるほか、事業所においては、乗務前のアルコールチェッカー等によるアルコールチェックを徹底させる等、飲酒運転の根絶を図ります。

(2) 悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進 (警察署)

他の車両等の通行を妨害する目的で行われる妨害運転等を認知した場合には、客観的な証拠資料の収集等を積極的に行い、妨害運転罪や危険運転致死傷罪(妨害目的運転)等のあらゆる法令の適用を視野に、厳正な捜査を推進します。

- (3) 自転車利用者等への指導・取締り **重点課題②** **重点課題⑥** (警察署)
自転車利用者が関与する交通事故を防止するとともに、歩行者を保護するため、令和8(2026)年4月1日から交通反則通告制度(青切符制度)が適用され、信号無視、一時不停止、道路交通法に定められたブレーキを備えていない整備不良車両等の悪質・危険な違反が検挙の対象となります。
悪質・危険な違反者に対しては、交通反則通告制度やシェアリングサービス提供事業者との協力による指導・取締りを実施するとともに、自転車指導警告カードを活用した街頭指導の強化や、自転車安全マナーカードを活用した指導のほか、自転車ストップ作戦やキャンペーン等による指導を強化します。
また、交通の頻繁な道路でのスケートボード等の遊具使用に対しても指導・取締りを実施します。
- (4) 小型モビリティ利用者等への指導・取締り **重点課題⑥** (警察署)
特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等による悪質・危険な運転に対しては、指導・取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクについては悪質な販売事業者等の摘発を推進します。
- (5) 携帯端末利用等への取締り **重点課題②** (警察署)
スマートフォン等の携帯端末を操作(ながらスマホ)しながら自転車を含む車両を運転するわき見運転については、交通事故を防止するため、交通反則通告制度による指導・取締りを実施します。
- (6) シートベルト及びチャイルドシート着用義務違反の指導・取締り (区・警察署)
後部座席を含むすべての座席でのシートベルトの着用とチャイルドシート着用の徹底を図るため、指導・取締りを強化し、普及・啓発を推進します。
- (7) タクシー事故の防止に向けた取締りの強化 **重点課題③** (警察署)
区内には新橋、六本木、赤坂などの有数の繁華街を抱えており、タクシーが関与する事故件数も突出しているため、取締りを強化します。
事故防止キャンペーン等により、ドライバーに直接啓発運動を行うほか、二重駐車等通行障害を招く行為に対しても取締りを強化します。
- (8) 来街者等の交通違反の取締りの強化 (警察署)
区内には、大型商業施設や歴史的建造物等、区内外から多くの人を訪れる観光拠点が数多く存在します。観光車両等の違法駐車や交通事故防止のため、誰もが見やすい標識や表示の整備を推進し、取締りを強化します。
- (9) 暴走族の取締りの強化 (警察署)
暴走族については、小規模の集団走行であっても看過することなく、取締りを強化します。特に悪質事犯には、強力な姿勢で臨み、組織の壊滅と波及的抑止効果を高めます。
- (10) 貨物自動車への指導・取締りの強化 (警察署)
貨物自動車の積載超過は、騒音、振動、道路損壊等の交通公害のほか、重大交通事故の原因となるため、計画的な指導・取締りを推進します。

(11) 整備不良車両の取締り

(警察署)

整備不良車両や不正改造車両は、交通事故や、騒音・大気汚染等の交通公害の原因となるため、関係機関と連携し、不正改造に加担する事業者等も含めた取締りを推進します。

(12) 二輪車利用者等への指導・取締り

重点課題④

(警察署)

二輪車の死亡・重傷事故が多発している路線を重点に、危険・迷惑性の高い違反の指導・取締りを強化するとともに、軽微な違反者に対しても指導警告を実施する等、安全運転意識の高揚を図ります。

第3章 交通安全意識の普及徹底

交通安全は、すべての区民の願いであり、その実現には、区民一人ひとりの人命尊重の理念に立った交通安全に対する自覚と実践が不可欠です。交通安全教育は、人命尊重の理念に基づいて、区民一人ひとりが自他の生命の尊重と他人への思いやりの心を持ち、正しい交通ルールとマナー及び危険を予測・回避する能力を身につけた健全な社会人を育成することにあります。

そのために、学校、家庭、地域、職場において、ライフステージ*に応じた生涯にわたる交通安全教育の推進が必要です。そこで、交通安全教育体制を整備し、交通安全意識の高揚を図るとともに、交通安全教育活動及び交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化等を推進します。

<重点課題に関する施策の一覧>

重点課題	重点課題に関する施策		関係部署				ページ
			国	東京都	区	警察署	
重点課題① 高齢者と子どもの 交通安全の確保	1 生涯にわたる交通安全教育の推進	(1) 学校等における交通安全教育			○	○	45
		(2) 高齢者に対する啓発			○	○	46
		(6) 家庭に対する啓発			○	○	47
		(7) 交通安全教育の体制整備・指導内容の検討			○	○	47
	2 通学・通園時における交通安全の確保	(1) 通学路の安全点検の実施			○	○	48
		(2) 通園時の安全確保			○	○	48
		(3) 通学時の安全確保			○	○	48
	4 交通安全に関する広報活動の充実	(1) 様々な広報媒体による広報活動の実施			○	○	50
		(3) 夕暮れ時と夜間における交通安全			○	○	51
重点課題② 自転車の 安全利用の推進	1 生涯にわたる交通安全教育の推進	(1) 学校等における交通安全教育			○	○	45
		(3) 外国人に対する交通安全教育			○	○	46
		(4) 運転者に対する交通安全教育			○	○	46
		(5) 事業者に対する交通安全教育			○	○	46
		(6) 家庭に対する啓発			○	○	47
		(7) 交通安全教育の体制整備・指導内容の検討			○	○	47
	3 地域社会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			○	○	49
	4 交通安全に関する広報活動の充実	(1) 様々な広報媒体による広報活動の実施			○	○	50
		(3) 夕暮れ時と夜間における交通安全			○	○	51
		(4) 歩行者や自転車利用者への交通マナー啓発			○	○	52
		(7) 訪日外国人観光客に対する普及・啓発			○	○	52

重点課題	重点課題に関する施策		関係部署				ページ
			国	東京都	区	警察署	
重点課題③ タクシー事故の防止	1 生涯にわたる交通安全教育の推進	(4) 運転者に対する交通安全教育			○	○	46
重点課題④ 二輪車事故等の防止	1 生涯にわたる交通安全教育の推進	(4) 運転者に対する交通安全教育			○	○	46
	3 地域社会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			○	○	49
重点課題⑤ 飲酒運転の根絶	4 交通安全に関する広報活動の充実	(2) 交通安全運動等行事の実施			○	○	51
重点課題⑥ 小型モビリティの交通安全対策の推進	4 交通安全に関する広報活動の充実	(1) 様々な広報媒体による広報活動の実施			○	○	50
		(5) デリバリー目的の自転車利用者に対する普及・啓発			○	○	51
		(6) 新たなモビリティ利用者等に対する普及・啓発			○	○	51
		(7) 訪日外国人観光客に対する普及・啓発			○	○	51

1 生涯にわたる交通安全教育の推進

人命を尊び、安全の保持に努めることは、日常の基本的行動様式の一つです。年齢別、車両別及び業種等の対象に応じた段階的な交通安全教育を推進します。学校、地域の特性を考慮し、幼児・児童・生徒の発達段階に応じて計画的、組織的に指導を行います。

交通安全の指導にあたっては、家庭や地域社会の協力が特に必要となるため、学校の計画や指導内容が各家庭に十分理解されるよう努めます。

(1) 学校等における交通安全教育 **重点課題①** **重点課題②** (区・警察署)

区内における交通事情を考えると、学校教育等の立場からの交通安全教育は恒常的に取り組む課題です。人間教育の一環として学校の教育活動全体を通じて行うことを基本とし、学校活動での取組だけでなく、道徳や社会、体育、学校行事その他の活動内容に位置づけ、交通安全意識の高揚を図ります。

ア 幼稚園・保育園

道路の安全な通行方法や横断歩道の安全な渡り方等の実践的活動を通じて、交通安全の決まりを理解させ、進んで決まりを守り、安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。

指導にあたっては、分かりやすい指導の方法を工夫するとともに、家庭及び地域における各関係機関の協力を得ながら、安全に関する初歩的、基本的な事項について、日常の教育活動を通じて指導等の充実を図ります。

イ 小学校

幼稚園・保育園における交通安全教育の基礎の上に、安全な歩行、自転車や乗り物の安全な利用、身近な交通安全施設や交通規則等の理解を通して、安全な生活を営むことのできる態度や能力の育成を中心に指導を行います。

指導にあたっては、交通安全に関する知識や理解の習得にとどめることなく、実地指導を通して、交通安全について具体的な技能を体験的に身につけ、実践できるよう指導等の充実を図ります。

ウ 中学校

幼稚園・保育園、小学校の安全教育の基礎の上に、歩行者としての安全な行動、自転車の点検と整備及び正しい利用、交通事情や交通法規、応急処置、交通災害防止等に関する基本的事項の理解と能力の育成を中心に指導を行います。

指導にあたっては、実践的な活動を通して、交通安全と交通災害防止に関する能力・態度の育成に努めるとともに、交通社会の一員としての責任と自覚を高めるよう指導等の充実を図ります。

また、「スケアード・ストレイト方式」を用いた教室により、交通安全意識の高揚を図ります。

(2) 高齢者に対する交通安全教育 **重点課題①** (区・警察署)

高齢者に対しては、地域の老人クラブ等の様々な社会参加活動の場や、高齢者の集まる機会の多い病院、いきいきプラザ等の様々な場を通じて、高齢者の特性、高齢者の交通事故、自転車の事故発生実態等を踏まえた参加型・実践型の交通安全教育を実施します。

(3) 外国人に対する交通安全教育 **重点課題②** (区・警察署)

日本の言葉や生活習慣に不慣れな外国人が、交通事故の加害者または被害者にならないために、外国語による交通安全パンフレット等を活用した基本的な交通ルール of 習得に重点を置いた交通安全教育を実施します。

(4) 運転者に対する交通安全教育 **重点課題②** **重点課題③** **重点課題④** (区・警察署)

運転実務に必要な知識と判断能力を習得させるため、運転者個々の適正を踏まえた教育、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等、運転者を中心に地域、職場等における運転者講習会を積極的に開催します。また、交通関係団体と連携し、効率的な交通安全教育を実施します。

ア 自転車運転者への交通安全教育

自転車運転上の危険を安全に体験できる「自転車シミュレータ」を用いた講習を推進します。

イ タクシー運転手への交通安全教育

タクシーが関与する事故が突出している港区では、区内に本社組織または営業所を構える事業所を中心に、タクシー運転手への安全教育を強化します。個人タクシー等のドライバーや運転管理者に対する安全運転講習会を実施し、港区で事故の多い場所や時間帯等のきめ細かい情報を提供し、事故発生の防止に努めます。

ウ 二輪車運転者への交通安全教育

二輪車ストップ作戦を実施し、二輪車安全教育活動を推進します。また、二輪車安全組織、二輪車安全普及協会*等の充実強化を促進し、二輪車事故の実態に即応した交通安全教育を行います。

(5) 事業者に対する交通安全教育 **重点課題②** (区・警察署)

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、運行管理者等を通じた交通安全教育を実施します。

(6) 家庭に対する啓発 **重点課題①** **重点課題②** (区・警察署)

歩きながらスマートフォン等の携帯端末を操作（ながらスマホ）することや、イヤホンをしたまま自転車を利用する等、交通事故に直結する危険性のある交通ルールやマナー違反を防ぐための取組は、学校等の取組だけでは不十分です。学校等への行き帰り、家庭へ帰ってからの生活の中でも啓発を進めていく必要があります。

そこで、帰宅後においても学校で指導したことが正しく守られ、実践されるよう家庭への啓発に努めます。自転車のルールや危険性に関するパンフレット等の配付による保護者への啓発を通じ、親子で交通ルールやマナーについて考え、話すきっかけを提供します。

また、地域や各地区総合支所で実施しているイベント等の事業の際に、親子を対象とした啓発活動を行い、親子で一緒に参加しながら交通ルールやマナーを学ぶ機会を提供します。

(7) 交通安全教育の体制整備・指導内容の検討 **重点課題①** **重点課題②** (区・警察署)

児童・生徒の一人ひとりを交通事故から守り、安全な生活を営むことができるよう交通安全教育体制の一層の整備に努めます。

指導にあたっては、幼児・児童・生徒の発達段階に応じて内容を検討し、適切な方法により指導効果を上げるよう努めます。

体制整備の 具体的取組	1 学校、家庭、地域、各関係機関相互の有機的な連携を深め、交通安全教育の充実を図る 2 各学校・幼稚園においては、交通安全教育に関する指導体制を確立し、組織的・計画的な活動を通して指導の充実・徹底を図る 3 交通安全教室や模擬訓練等、交通教育に関する行事の計画立案や実施にあたっては、所轄警察署と緊密な連携のもとに、最も効果の上がる方法で臨むよう努める
交通安全教育の 具体的な 指導内容	1 交通安全についての講話や訓練の実施 2 自転車安全教室の開催 3 交通安全に関する普及啓発活動 - ア 作文・標語・ポスター等の募集 - イ 映画会・展示会・座談会等の開催 4 指導資料の活用（交通安全ノート、東京都のオンラインツールをはじめとした動画等の視聴覚教材等） 5 家庭に対する交通安全資料（パンフレット、チラシ等）の配布 6 交通安全について親、子、教師の話し合いの場づくり

2 通学・通園時における交通安全の確保

学校・幼稚園・保育園の交通安全対策に応じた実践的安全教育を強力に推進していくとともに、学校・幼稚園・保育園・家庭・地域社会等の子どもを取り巻く人々に安全指導の呼び掛けを行い、通学・通園時における交通事故の防止を図ります。

(1) 通学路の安全点検の実施 **重点課題①** (区・警察署)

学校・教育委員会・警察署・関係機関等が連携を密にし、スクールゾーンの整備拡充、各種安全施設の整備点検を行い、通学、通園時における安全の確保を図ります。

さらに、児童の新入学時期や、春、秋の交通安全運動等の機会をとらえて、学校関係者、PTA、教育委員会、区内警察署、道路管理者等が協力して、通学路の安全点検を実施します。子どもたちを地域の人々が見守っていく観点から、地元町会等への参加を呼びかけます。

(2) 通園時の安全確保 **重点課題①** (区・警察署)

保育園児が日常的に利用する道路のうち、歩道と車道が分離されていない道路や見通しの悪い道路、抜け道として利用され交通量が多い道路等、特に配慮が必要な道路をキッズ・ゾーンに設定し、保育施設等が行う散歩等の園外活動時の子どもの安全確保を図ります。加えて、保育園や幼稚園等の子育て施設のまわりで歩行者及び自転車が安全に送迎できる経路として、子育て送迎ルート*の指定及び安全対策の実施を推進します。

(3) 通学時の安全確保 **重点課題①** (区・警察署)

登下校時には、危険箇所や児童・生徒の横断場所等に重点的に人員の街頭配置を行い、保護誘導活動を行うとともに、母の会、PTA等の協力を得て交通安全パトロールを実施します。

また、ひとこえ運動の推進により児童・生徒が自主的に安全な登下校ができるよう、通学路における交通安全指導を展開します。

3 地域社会における交通安全意識の高揚

家庭、地域、職域全体に働きかけ、交通安全意識の浸透を図ります。

(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成 **重点課題②** **重点課題④** (区・警察署)

地域の交通安全組織を拡大するとともに、既存組織の育成、活性化を促し、これら組織の自主的活動を通じて安全意識の浸透を図ります。

ア 子ども

交通少年団の団員加入の推進とともに、団員に対する安全教育と活動上の指導・助言を積極的に行い、団員としての誇りを自覚させ、活発な団体活動を通して交通安全意識の普及浸透を図ります。

交通安全協会への会員加入を促進し、会員に対する安全指導、教育を行い、交通安全意識の高揚と組織の活性化を図り、親と子の話を通じて子どもの交通事故防止に努めます。

イ 自転車利用者

自転車安全利用TOKYOキャンペーンの充実や、自転車安全教室、自転車街頭点検整備等を積極的に実施して自転車事故の防止を図ります。

ウ 若年層

(ア) 二輪車実技教室の充実強化

関係機関・団体と連携した二輪車実技教室をはじめ、参加体験型の交通安全教室を積極的に推進します。

(イ) 二輪車グッドライダー宣言制度*の活性化の促進

東京都二輪車安全普及協会が行う二輪車グッドライダー宣言制度の普及・浸透を支援するとともに、組織化されたグループの活性化を促進します。

エ 高齢者

高齢者に対する安全教育活動を地域一体で推進し、交通事故防止を図ります。

オ 外国人

外国人に対する基本的な交通ルール等の修得に重点を置いた交通安全教育を推進します。

(2) 家庭、地域における交通安全教育活動の推進

(区・警察署)

ア 家庭

家庭で交通安全について話し合うよう、PTA等の組織を通じて情報の提供を行い、交通ルールと交通マナーの普及・浸透を図ります。

イ 地域

地域で町会、自治会を単位とした各講習会を実施するほか、交通安全協会、交通少年団等の交通安全組織・団体による日常の交通安全教育活動を推進します。

ウ 効果的手法の導入

交通安全教育の推進にあたっては、視聴覚教材の活用、実地訓練による実践指導等、対象に応じた効果的手法によって教育効果を高めます。

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

(区・警察署)

春、秋の年2回実施される交通安全運動を「多くの区民が参加できる運動」、「区民に交通安全の大切さを訴える運動」として推進します。関係行政機関、地域住民、事業所、交通関係団体が一体となって、区民に交通安全の大切さを訴え、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を呼びかけます。

また、毎月10日の交通安全日を一日交通安全運動としてとらえ、地域、職域、学校、家庭ぐるみの安全運動を推進します。これらの運動の推進にあたっては、交通事故の分析に基づいて、地域の実情に即した効果的な活動を実施します。

4 交通安全に関する広報活動の充実

交通事故をなくすためには、区民の一人ひとりが「交通安全」を自分自身の問題としてとらえ、交通ルールを守り、マナーを高め、実践していくことが大切です。

技術の進展等により、特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイクをはじめとする多様なモビリティのニーズが高まっていることを受けて、様々な交通主体にとっての交通ルールの普及啓発が必要になっています。

そのため、視聴覚教材、看板、ポスター、チラシ、広報紙等の広報媒体による効果的な広報活動を推進し、交通安全思想の高揚を図ります。

(1) 様々な広報媒体による広報活動の実施

重点課題①

重点課題②

重点課題⑥

(区・警察署)

港区の広報紙やホームページ、SNS、デジタルサイネージをはじめ、懸垂幕、駅前等の大型ビジョン、ポスター、チラシ等、様々な広報媒体、行事等、あらゆる機会を通じて効果的な広報活動を推進します。

(2) 交通安全運動等行事の実施 **重点課題⑤** (区・警察署)

春、秋の交通安全運動の充実を図り、交通安全意識のより一層の普及徹底に努めます。

飲酒運転による事故は、危険運転致死傷罪の創設及び厳罰化、道路交通法の改正による罰則強化等により、大きく減少していますが、引き続き「飲酒運転させないT O K Y Oキャンペーン」をはじめとした広報活動を推進し、飲酒運転の根絶を目指します。

また、就学児童、生徒にはポスターコンクールの募集に際して、飲酒が引き起こす問題等を考える機会を提供します。

(3) 夕暮れ時と夜間における交通安全 **重点課題①** **重点課題②** (区・警察署)

夕暮れ時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、自動車前照灯の早めの点灯やシール式反射材の活用、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。

(4) 歩行者や自転車利用者への交通マナー啓発 **重点課題②** (区・警察署)

歩きながら、または自転車に乗ったままスマートフォン等の携帯端末を操作（ながらスマホ）したり、イヤホン等をしたまま自転車の運転をしたり等、交通ルールやマナー違反が原因となる交通事故を防止するため、自転車の飲酒運転、二人乗り、並走の禁止の徹底も含め、関係機関と連携して指導・取締り及び広報啓発活動を推進します。

(5) デリバリー目的の自転車利用者に対する普及・啓発 **重点課題⑥** (区・警察署)

デリバリー目的の自転車利用者に対して、その事業形態に応じて、事業者とも連携して指導及びチラシやSNSなどの様々な広報媒体による普及、啓発を推進します。

(6) 新たなモビリティ利用者等に対する普及・啓発 **重点課題⑥** (区・警察署)

特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイクをはじめとした新たなモビリティ利用者、事業者、販売店に対して、交通ルールの指導及び普及、啓発を推進します。

(7) 訪日外国人観光客に対する普及・啓発 **重点課題②** **重点課題⑥** (区・警察署)

日本における基本的な交通ルールが掲載された多言語パンフレット等の様々な媒体による普及、啓発活動を推進します。

第4章 安全運転と車両の安全性の確保

交通事故の発生状況を見ると、運転マナーの低下やルール違反、あるいはA T車事故にみられるような運転技術の未熟さ等に起因しています。交通事故の増加を抑制し、着実な減少を図るためには、安全運転の確保がますます重要になってきています。特に、人命尊重の理念の下に、安全、円滑かつ快適な交通社会の実現を目指し、交通道德と社会的責任に則った運転をするための運転モラル高揚の教育が必要です。

<重点課題に関する施策の一覧>

重点課題	重点課題に関する施策		関係部署				ページ
			国	東京都	区	警察署	
重点課題 ① 高齢者と子どもの 交通安全の確保	1 安全運転の確保	(2) 自転車利用者のヘルメットの着用推進			○		53
		(3) 高齢運転者対策の推進				○	53
重点課題 ② 自転車の 安全利用の推進	1 安全運転の確保	(1) 運転者教育の充実				○	52
		(2) 自転車利用者のヘルメットの着用促進			○		53
		(8) 自転車の点検整備の啓発			○		53
重点課題 ④ 二輪車事故等の防止	1 安全運転の確保	(4) 二輪車事故防止対策の推進				○	53
重点課題 ⑤ 飲酒運転の根絶	1 安全運転の確保	(5) 飲酒運転対策の強化			○		53

1 安全運転の確保

高齢者、二輪車運転者、事業所に勤務する運転者及び事業者の交通安全意識を高めるとともに、適正な運行管理や労務管理に努め、安全運転励行の条件を確保します。

(1) 運転者教育の充実 **重点課題②** (警察署)

各種講習会等を通じて、運転者に対して交通道德や交通安全意識を身につけさせるなど、運転マナーの向上を図ります。

事業所等に対しては、警察署及び交通安全協会が実施する運転者講習会や安全運転管理者講習会などの計画的な教育を実施します。

- (2) 自転車利用者のヘルメットの着用促進 **重点課題①** **重点課題②** (区)
- 自転車運転者及び同乗者に対する乗車用ヘルメットを着用させる努力義務（道路交通法第 63 条の 11、東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例第 19 条）について、自転車損害賠償保険加入と、ヘルメット購入を促進するための助成制度の周知によるヘルメット着用を促進します。特に、幼稚園児、保育園児、児童の保護者に対しては、チラシを作成・配布し、幼児用座席に乗車させることの危険性と安全確保の必要性を周知します。
- (3) 高齢運転者対策の推進 **重点課題①** (警察署)
- 相談コーナーにおける、きめ細かな指導・助言や高齢運転者教育を行います。
- 高齢運転者に対して、視聴覚教養教材や運転適正検査機器等を有効活用した運転者教育を実施します。運転免許更新者には、高齢者講習や認知機能検査等、講習の充実を図ります。
- また、高齢者へ運転免許を自主的に返納するよう勧めていきます。
- (4) 二輪車事故防止対策の推進 **重点課題④** (警察署)
- 二輪車運転者に対して、交通関係団体と連携して二輪車実技教室を中心に交通安全指導を実施し、安全意識の高揚と安全運転技術の向上を図ります。
- (5) 飲酒運転対策の強化 **重点課題⑤** (区)
- 保健所等で、アルコール依存症に関する相談を行います。
- 酒類を提供する飲食店等と連携して、ハンドルキーパー運動の普及に努め、飲酒運転の根絶に向けた取組を積極的に推進します。
- (6) 自転車の飲酒運転対策の強化 (区)
- 保健所等で、アルコール依存症に関する相談を行います。
- 自転車利用者の飲酒運転禁止の徹底に向け、チラシを作成・配布します。
- (7) 安全運転管理の充実 (警察署)
- 道路交通法に規定する安全運転管理者及び副安全運転管理者の受講を促進し、その資質と管理技能の向上を図ります。
- (8) 自転車の点検整備の啓発 **重点課題②** (区)
- 自転車を安全に利用するための日常的な点検整備の重要性について、自転車安全整備店*等、関係団体等と連携し、学校等における自転車安全利用教室や自転車安全利用 T O K Y O キャンペーン等の機会を通じて普及・啓発を図ります。
- また、自転車安全整備店の自転車安全整備士*が点検整備した自転車に貼付され、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている「T S マーク」の普及を目指し、新たな助成制度の運用・周知を行います。

第5章 救助・救急と被害者支援

交通事故による負傷者を円滑に救護するため、関係行政機関と緊密な連携のもとに救急体制の拡充整備、救急医療体制の整備等の各種施策を推進し、救命効果の一層の向上に努めます。

また、不幸にして事故の被害者となった場合、的確な補償、救済等の対策が講じられるよう相談業務の充実と周知に努めます。

<重点課題に関する施策の一覧>

重点課題	重点課題に関する施策		関係部署				ページ
			国	東京都	区	警察署	
重点課題 ② 自転車の 安全利用の推進	2 交通事故被害者の支援	(2) 自転車損害賠償保険等への加入促進			○	○	54

1 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救出救護活動を迅速、的確に実施します。

(1) 救助・救急活動技能の向上

(警察署・消防署)

救助隊員、救急隊員に対する高度な専門教育をさらに充実させ、救助・救急活動技能の向上を図ります。

さらに、救急隊等が到着するまでの間、負傷者に対する的確な応急手当ができるよう、区民に対し、応急手当等の普及活動を積極的に推進します。

2 交通事故被害者の支援

交通事故に伴う賠償問題等については示談や調停、訴訟の手続き等、専門的な知識が必要です。不幸にして交通事故に遭遇した区民が迅速に補償、救済を受けることができるようにします。

(1) 被害者支援制度の充実

(区・警察署)

不幸にして交通事故に遭遇した区民のために、専門の弁護士を配置して、誰でも気軽に使用し、迅速かつ的確な補償・救済を受けられるよう交通事故相談業務の充実と周知に努め、死亡者の遺族、重傷事故の当事者家族に対して、被害者支援制度による初期支援を実施します。

また、被害者支援制度非対象の当事者に対しても、必要に応じたケアを拡充します。

(2) 自転車損害賠償保険等への加入促進

重点課題②

(区・警察署)

自転車利用者が加害者となり、高額な損害賠償責任を負う事例が発生しているため、自転車損害賠償保険の普及を推進します。自転車利用者や業務で自転車を使用する事業者による自転車損害賠償保険への加入等を推進します。

区民を対象とした、自転車損害賠償保険の加入と、自転車ヘルメットを購入した場合に、みなトク PAY ポイントを配付する助成事業を継続し、保険加入促進とヘルメット着用を同時に推進します。

さらに、自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備した自転車に貼付され、傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている「TSマーク」の普及を目指し、新たな助成制度の運用・周知を行います。

第6章 災害発生時における道路交通対策

災害に強い交通施設等を整備するため、橋りょう等の耐震性の強化、電線類の地中化等の施策を推進します。また、災害発生時における道路交通の混乱と交通事故の発生を防止するとともに、緊急輸送路を確保するため、交通規制等の交通対策を実施します。

<重点課題に関する施策の一覧>

重点課題	重点課題に関する施策	関係部署				ページ
		国	東京都	区	警察署	
重点課題 ① 高齢者と子どもの 交通安全の確保	1 災害に強い交通施設等の整備 (2)電線類の地中化の推進	○	○	○		55

1 災害に強い交通施設等の整備

災害発生時に、幹線道路である国道・都道・区道に被害があった場合には、経済的、社会的な影響が大きく、そのような被害を未然に防止するため、橋りょうの耐震性を向上することが重要です。

また、災害時の避難救助活動の円滑化等、都市の安全の確保と良好な都市景観の創出のため、電線類の地中化の推進が必要です。

(1) 橋りょう等の計画的な整備【再掲】 (区)

5年ごとに実施している定期点検結果に基づき、橋りょうの架替えや耐震補強工事を計画的に行い、安全で円滑な道路交通を確保するとともに、災害時の避難路を確保します。橋りょうの架替えにおいては、周辺の景観と調和したデザインとなるよう整備を行っていきます。

(2) 電線類の地中化の推進 **重点課題①** (国・東京都・区)

都市防災機能の強化や安全・安心で快適な歩行空間の創出、美しい街並み景観の形成等を図るため、電線類地中化に優先的に取り組む地域や路線を示し、電線類地中化を計画的に推進します。

(3) 都市計画道路の整備【再掲】 (区)

安全で快適な歩行空間の確保、円滑な交通の流れ、緑のネットワークづくり、景観形成、防災機能の向上等、多面的な効果を目的として第五次事業化計画に定める優先整備路線に基づき、計画的に都市計画道路の整備を推進します。

(4) 細街路の整備【再掲】

(区)

歩行者の安全確保や、災害発生時の避難路や緊急車両の進入路を確保するため、道路幅4メートル未満の細街路の拡幅整備を推進します。

2 災害発生時の対策

災害発生時には、緊急車両及び避難者の緊急道路を確保する必要があります。また、災害発生時に取るべき行動について周知を行います。

迅速かつ効果的な救助活動を行うため、関係機関と連携、協力します。

(1) 緊急通行車両等の交通の確保

(区・警察署)

ア 交通規制

環状7号線の内側の区域は、通行禁止区域として全面車両通行禁止となります。特に、第一京浜国道、第二京浜国道、目黒通り、青山通りの4路線は、避難者及び緊急車両の緊急道路として確保するため、優先的に一般車両通行止めの措置をとります。

イ 運転者等に対する広報

現場の警察官は、交通規制の実施について、サインカー、パトカー、白バイ、広報車等による現場広報を行うとともに、運転者のとるべき措置を広報します。

(2) 救急活動等

(東京都・区・警察署・消防署)

ア ハイパーレスキュー、レスキュー110の活用

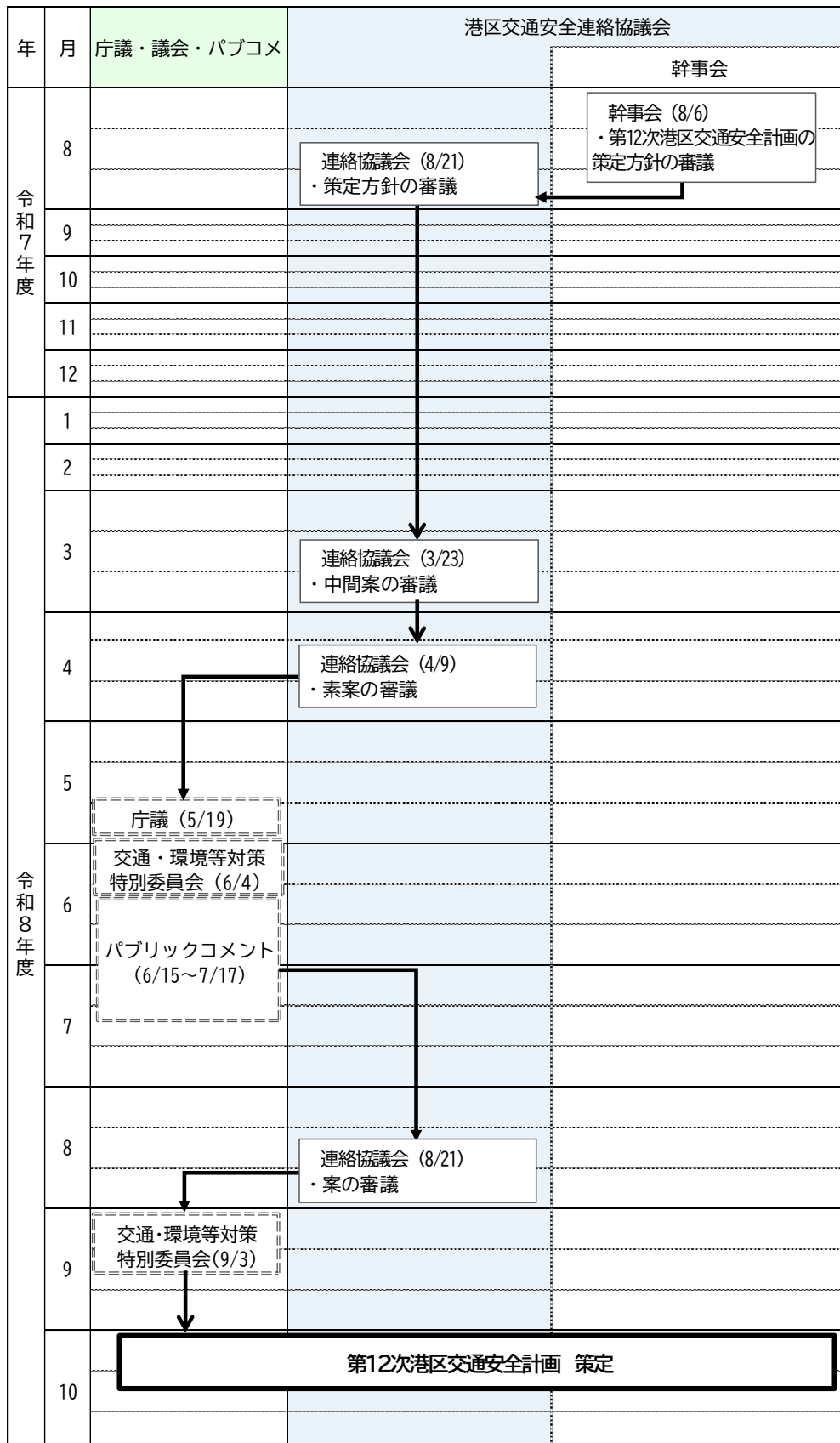
震災時等、大規模な災害時において、迅速かつ効果的な救助活動を行うため、高度な救急技術・能力を備えた「消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー）隊*」「警視庁機動救助隊（レスキュー110）*」を活用します。

イ 東京DMAT*の活用

大規模な災害時や大規模交通事故等の災害現場で一刻も早い救命措置を行うため、東京都が編成、運営する災害医療派遣チーム「東京DMAT」を活用します。

参考資料

■ 第12次港区交通安全計画の策定経緯



■ 港区交通安全連絡協議会設置要綱（昭和 39(1964)年 5 月 29 日、39 港総発第 1 1 3 号）

（名称及び目的）

第 1 条 港区内の交通関係行政機関及び団体が相互の協力体制を確立し、もって強力かつ、効果的な全区民運動を推進し、交通事故のない安全な住みよい港区を築くため、港区交通安全連絡協議会（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、交通安全に関する広報、教育、施設、調査、研究及び本会において必要と認める事項について連絡協議する。

（組織）

第 3 条 協議会は、会長及び別表（1）に掲げる委員をもつて構成する。

2 会長は、特に必要があると認めたときは、前項以外の者を臨時に参加させることができる。

3 協議会に別表（2）に掲げる幹事を置き、会長の命により事務をつかさどる。

（会長）

第 4 条 会長は、区長とする。

2 会長は、会議を主宰し、協議会を代表する。

3 会長に事故あるときは、副区長である委員がその職務を代理し、会長、副区長である委員ともに事故あるときは、あらかじめ会長の指名する委員が、その職務を代理する。

（会議）

第 5 条 協議会の会議は、必要のつど開催する。

2 協議会の会議は、議事に関係ある者のみで開催することができる。

（事務局）

第 6 条 協議会の事務局は、港区役所に置く。

別表1 港区交通安全連絡協議会委員

会 長	港区長
委 員	港区副区長
	港区議会議長
	港区議会副議長
	港区議会交通等対策特別委員会委員長
	港区議会交通等対策特別委員会副委員長
	港区教育委員会教育長
	港区街づくり事業担当部長
	国土交通省東京国道事務所長
	東京都第一建設事務所長
	愛宕警察署長
	三田警察署長
	高輪警察署長
	麻布警察署長
	赤坂警察署長
	東京湾岸警察署長
	愛宕交通安全協会長
	三田交通安全協会長
	高輪交通安全協会長
	麻布交通安全協会長
	赤坂交通安全協会長
	東京湾岸交通安全協会長
	港区商店街連合会長
	港区産業団体連合会長
	港区シニアクラブ連合会長
	港区立中学校長会長
	港区立小学校長会長
	港区立幼稚園長会長
	港区立中学校PTA連合会長
	港区立小学校PTA連合会長
	港区立幼稚園PTA連合会長

別表2 港区交通安全連絡協議会幹事

委員 港区芝地区総合支所まちづくり課長
港区麻布地区総合支所まちづくり課長
港区赤坂地区総合支所まちづくり課長
港区高輪地区総合支所まちづくり課長
港区芝浦港南地区総合支所まちづくり課長
港区産業・地域振興支援部産業振興課長
港区保健福祉支援部高齢者支援課長
港区子ども家庭支援部子ども政策課長
港区街づくり支援部地域交通課長
港区環境リサイクル支援部みなとりサイクル清掃事務所長
港区企画経営部区長室長
港区総務部契約管財課長
港区教育委員会事務局教育推進部教育長室長
港区教育委員会事務局教育推進部生涯学習スポーツ振興課長
港区教育委員会事務局学校教育部教育指導担当課長
国土交通省東京国道事務所建設専門官
東京都第一建設事務所管理課長
愛宕警察署交通課長
三田警察署交通課長
高輪警察署交通課長
麻布警察署交通課長
赤坂警察署交通課長
東京湾岸警察署交通課長

■ 交通安全対策基本法（抄）

（昭和四十五年六月一日）

（法律第百十号）

第六十三回特別国会

第三次佐藤内閣

（市町村交通安全計画等）

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成することができる。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成することができる。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

■ 用語の解説

あ行	
アルコールチェッカー	呼気中のアルコール濃度や酩酊度等を数字で表示する機器。
安全運転管理者	道路交通法令の遵守や交通事故の防止を図ることを目的として、一定台数以上の自家用自動車を使用する事業所等において、自動車の安全な運転に必要な業務を行う者。
飲酒運転させない TOKYOキャンペーン	夏などの飲酒機会が多くなる時期をとらえ、飲酒運転根絶に向けた飲酒運転取締りの強化や飲食店等に対する広報啓発活動等を推進する、警視庁の取組。
エスコートゾーン	視覚障害者誘導用道路横断帯。横断歩道中央部に道路全幅にわたって点字ブロック等の設備を敷設することによって、視覚障害者が安全に道路を横断できる道筋を示すもの。
か行	
ガードパイプ	歩行者と車両の通行空間を物理的に分断し、車両の逸脱防止または歩行者の横断防止、転落防止のために設置する防護柵。
キッズ・ゾーン	保育園児が日常的に利用する道路のうち、歩道と車道が分離していない道路や見通しの悪い道路等、特に配慮が必要な道路を指定し、自動車の運転手等への注意喚起を図り、保育園児や地域の子どもたちの安全を守る取組。
景観アドバイザー	地域特性を生かした良好な景観の形成を推進し、美しい景観づくりや景観を活かしたまちづくりを支援する専門家。
警視庁機動救助隊 (レスキュー110)	地震、台風等による自然災害、列車の転覆、交通事故、火災、爆発事故の際に、いち早く現場に駆けつけ、特殊な装備と専門的な救助技術とを駆使して、人命救助活動にあたるスペシャリスト集団。
コミュニティバス	区市町村等が主体的に計画し、地域住民の移動手段を確保するために運行される乗合バス。
子育て送迎ルート	子ども乗せ自転車による子どもの送迎や、多くの自転車が集まる駅前の自転車駐車場へのアクセスに対して、自転車ネットワークを経由して目的施設の前まで、安全に安心して通行できる誘導ルート。
交通安全協会	交通の危険防止のため交通道德の普及高揚を図り、交通秩序の確立と交通安全の実現に寄与することを目的として設立された非営利団体。
交通安全母の会	小学校や中学校に通う児童生徒の母親で構成されている、交通安全の啓発活動等を行うボランティア団体。

交通事故	道路交通法第2条第1項に規定されている道路上において、車両、路面電車及び列車（軌道車）の交通による人の死傷、または、物的損害を伴った事故。
交通事故死亡者	交通事故発生から24時間以内に死亡した者。
交通少年団	ボランティア活動や集団行動訓練等を通じて、子どもたちに交通ルールとマナーを身に付けさせ、「やさしさと思いやりのある心」を持った人間形成や社会人としての基礎づくりを目的としてつくられた、子どもたちを構成員とした団体。
交通反則通告制度	運転者が反則行為（比較的軽微な道路交通法違反行為）をした場合、一定期間内に反則金を納めると、刑事裁判や家庭裁判所の審判を受けないで事件が処理されるという制度。
さ行	
集中制御	すべての状態、情報、値等を1か所に集め、目的の状態にするために適切な操作・調整をすること。 ※信号機の集中制御 交通管制センターに集まった情報をもとに、交通管制センターが一元的に信号表示を操作・調整すること。
消防救助機動部隊 （ハイパーレスキュー）	消防庁に所属する、大規模災害時の迅速な救助を目的に発足した、大規模な火災、救命措置を伴う救助活動、特異な災害等、あらゆる災害に対応する組織。
自転車安全整備士	（公財）日本交通管理技術協会が実施する「自転車安全整備技能検定」に合格し、自転車の点検整備と安全利用の指導について専門的な技能を持った人。
自転車安全整備店	自転車の点検整備をするための作業場が確保され、自転車安全整備士が勤務し、TSマークを取り扱うことができる自転車店。
自転車シミュレータ	実際の交通状況を再現し、自転車の交通ルールとマナーをわかりやすく伝え、運転時に起こりうる危険を体験することによって、危険予測意識を高めることができる自転車型の教材。
自転車シェアリング	地域内の各所に相互に利用が可能な駐輪場（サイクルポート）を設置し、利用者は好きなときに好きなサイクルポートで自転車を借りたり、返却したりすることができる自転車の共同利用サービス。
自転車ストップ作戦	駅周辺や幹線道路等で警視庁等が自転車利用者を呼び止めて、交通ルールの徹底やマナー向上を呼びかける街頭活動。
自転車ナビマーク・ナビライン	自転車利用者等に自転車が通行すべき部分と進行すべき方向を知らせる路面表示。

自転車駐輪場	一定の区画を限って設置される、自転車及び原動機付自転車の駐車のための施設。
自転車安全利用 T O K Y Oキャンペーン	5月の自転車月間に合わせ、東京都や警視庁等が連携して自転車の交通ルールを広く周知し、安全利用を推進する活動。
スクールゾーン	小学校を中心に、登下校時に通学・通園路の交通制限を行う区域。
スケアード・ストレイト 方式	スタントマンによって交通事故を再現することで恐怖を実感し、事故が発生する状況・危険性について理解するとともに、それにつながる危険行為を回避するための具体的方法を習得する教育手法。
ストリーム制御	流れを目的の状態にするために、適切な操作・調整をすること。 ※信号機のストリーム制御交通管制センターに集まった情報をもとに信号の周期を変え、交通の流れを適切に操作・調整すること。
スポークリフレクター	自転車のスポークに取り付ける反射材等の交通安全商品。
先行交通対策	交通流や交通量に変動を及ぼすことが予想される地域再開発や大型建造物の建設に対し、その計画の初期段階から関連道路や駐車場の整備、物流システムの合理化等について関係者に働きかけ、先行して行う交通対策。
ゾーン30	生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とし、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30km/h の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における自動車の走行速度や通り抜けの抑制を図る生活道路対策。
た行	
T Sマーク	T R A F F I C S A F E T Y（交通安全）の頭文字をとったもの。自転車安全整備士が点検整備した、安全な普通自転車であることの印。傷害保険と賠償責任保険が付帯している。
東京D M A T (Disaster Medical Assistance Team)	大規模災害等の現場で、専門的なトレーニングを受けた医師・看護師が、一刻も早い救命措置等を行う災害派遣チーム。
道路通報システム	道路等の損傷や不具合を発見した際に、スマートフォンのカメラと GPS を利用して投稿する仕組み。
特定小型原動機付自転車	電動キックボード等のうち下記の基準を満たすもの ・ 車体の大きさは、長さ 190 センチメートル以下、幅 60 センチメートル以下 ・ 原動機として、定格出力が 0.60 キロワット以下の電動機を用いる ・ 時速 20 キロメートルを超える速度を出すことができない ・ 走行中に最高速度の設定を変更することができない ・ オートマチック・トランスミッション（AT）機構がとられている ・ 最高速度表示灯が備えられていること

都市計画道路	都市の基盤的施設として、都市計画法に基づく都市計画決定による道路。
な行	
二輪車安全普及協会	二輪車の安全運転普及活動やグッドライダー・防犯登録制度、二輪車盗難照会システムを推進して、交通事故防止、二輪車の盗難予防、被害の早期回復を図ることを目的とする警察庁所管の公益団体。
二輪車グッドライダー宣言制度	二輪車の交通事故防止を呼びかける啓発活動。
二輪車ストップ作戦	幹線道路等で警視庁等が二輪車利用者呼び止めて、交通ルールの徹底や胸部プロテクター着用等の安全対策を呼びかける街頭活動。
は行	
バスレーン	交通集中時間帯の渋滞緩和等を目的として設けられる、路線バス優先または専用の車線（緊急車両を除く）。
ペダル付き電動バイク	原動機及びペダルを備えている車両であって、原動機のみを用いて走行させることができ、ペダルを用いて走行させることもできるもの。
放置自転車	自転車等が公共の場所に置かれ、その自転車の利用者が自転車等から離れているため、直ちに移動することができない状態の自転車等をいう。
歩車共存道路	道路幅員が狭く歩道の整備が困難な道路において、歩行者等の安全を確保し、通過する車両の速度や交通量の抑制を図るため、歩行者の通行帯のカラー化等により、自動車と歩行者等の通行空間の共存化を図る道路。
ま行	
港区交通安全連絡協議会	港区内の交通関係行政機関及び団体が、相互の協力体制を確立し、交通事故のない安全な住みよい港区を築くために設置する協議体。

や行	
ゆとりシグナル	経過時間表示機能付歩行者用灯器。青信号時の残り時間を表示することで無理な横断を抑制し、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。
ユニバーサルデザイン	年齢、性別、能力、言語等の特性や違いにかかわらず、すべての人が利用しやすく、すべての人に配慮した、環境、建築、施設、製品等のデザイン（構想、計画、設計）。
ら行	
ライフステージ	人の一生を少年期、青年期、壮年期、老年期等に分けた、それぞれの段階。または一定の特徴を持った期間。
路側帯	歩行者の通行または車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路の端に設けられた歩行者用の通路。

刊行物発行番号：2026133-5087

第12次港区交通安全計画

令和8年10月 発行

発行 港区

編集 街づくり支援部地域交通課

〒105-8511 港区芝公園一丁目5番25号

TEL (3578) 2111

