

第1章 道路交通環境の整備

安全・快適で円滑な道路交通を確保するためには、道路交通環境を整備することが重要です。板橋区における道路網をみると、首都高速5号線・中山道・川越街道・新大宮バイパス・環状7号線・環状8号線・山手通り（環状6号線）等の幹線道路が重要な役割を果たしています。このような状況のなかで、安全で快適な交通を確保できるように、歩道の整備・道路標識の改善・自転車駐車場の整備等を推進するとともに、福祉のまちづくりの一環として交通安全施設の改善を進めていますが、区内の交通環境の整備には、各道路管理者と交通管理者との連携が不可欠となります。

また、自動車等の安全で円滑な交通を確保するため、道路の整備・交差点の改良・道路照明の整備・駐車場の整備・道路利用の適正化等を進めていくことが必要です。

この章では、地域生活に密接に関係する身近な道路や関連施設の整備とその適正利用のほか、事業用車両にまつわる災害などに焦点をあてて、交通安全に関する取組を掲載しています。

1 道路等の整備

(1) 道路の整備・維持

① 区道の新設

幹線道路との体系的整備及び地域内道路交通の円滑化を図るため、引き続き補助第173号線と補助87号線の整備を進めるほか、補助249号線（放射35号線側）等の都市計画道路の整備を推進します。

板橋区交通安全計画2020における都市計画道路の整備計画

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
補助173号線 (25m)	平成12年度 整備開始	平成29年度 完了予定			
補助87号線 (370m)			(整備工事)		
補助249号線 (100m) 放射35号線側			(設計測量)		

第8次計画期間中の整備状況

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
補助173号線 (25m)			(事業中)		
補助87号線 (370m)	(協議調整)			(事業中)	

② 区道の補修

日常の道路パトロール、定期的な一斉点検等により、道路のひび割れ・振動・騒音を防止するため、老朽化や破損の著しい区道の路面補修を計画的に実施し、交通の安全性の向上を図ります。

区道の補修

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
道路補修工事	71,000 m ²	71,000 m ²	71,000 m ²	71,000 m ²	71,000 m ²

※本事業は、区の実施計画である『いたばしNO.1 実現プラン 2018 「実施計画」編』の計画事業であるため、同計画の改定等に伴い事業量が変更になる場合があります。

(土木部計画課)

2 交通安全施設等の整備

(1) 歩道の整備

安全で快適な歩行空間を確保するため、今後、都市計画道路等新たな道路の築造に合わせて整備を進めていきます。

(土木部計画課)

(2) 防護柵の整備

歩行者の無秩序な車道への横断抑制と車両の路外等への逸脱防止を図り、歩行者の安全確保と車両等破損の拡大防止のため、防護柵を設置します。

また、事故等により破損した場合は速やかに補修を行います。

第8次計画期間中の整備状況

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
植樹ます防護柵	0 m	0 m	0 m	1 m	5 m
ガードパイプ	0 m	0 m	0 m	3 m	46 m

(3) 道路照明の整備

道路照明の整備は、道路状況及び交通状況を把握できる明かりを提供することで、夜間における交通事故を防止し、道路通行者の安全を確保します。

道路照明の主体をなす区街灯は、30m間隔に1基を目安に整備しており、平成28年度から開始したLED化（計画事業「街灯の更新」）によって、ランプの球切れによる不点時間の短縮及び照度改善が可能となり、道路交通の安全性を向上させます。

このほか、夜間の交通安全のため商店会等で設置し、維持管理している街灯については実績に応じた助成を行います。

年度別街灯数の設置現況

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
水銀灯	19,062基	18,873基	18,710基	18,410基	18,353基
蛍光灯	8,882基	9,082基	9,253基	9,518基	9,596基
合計	27,944基	27,955基	27,963基	27,928基	27,949基

(4) 街灯の更新

老朽化街灯の倒壊防止対策として、錆による腐食・穴空き・ポールの傾きにより倒壊の恐れのある街灯について、順次建替えを早急に実施し、道路交通の安全を図ります。

街灯の更新

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
街 灯	1,380基	3,430基	4,190基	未定	未定

(土木部工事課)

(5) 案内標識の整備

案内標識は円滑な交通の運行を図るため、道路利用者に対し、必要な情報を一定の様式化された方法で提供して注意喚起するほか、道路の保全を確保する重要な交通安全施設です。

区道における施設名・地点名・路線名標識は、新設・改修に合わせて、国際化に対応してローマ字等を併記するとともに景観に配慮したデザインと視認性の向上を図ります。

第8次計画期間中の整備状況

平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
0基	0基	10基	1基	0基

(土木部工事課)

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を受け、東京都では「東京みちしるべ2020」～誰にでもわかりやすい道路案内標識～の策定に乗り出しました。区においては、「屋外案内標識デザインガイドライン」の策定に向けた検討を開始しましたが、土木部においても案内標識改正整備プロジェクトチームを設置し、「道路標識、案内板に係る多言語対応に関すること」、「ユニバーサルデザインに関すること」を念頭に、平成31年度（2019年度）末までに新たに整備することを計画しています。

(6) 道路標識・信号機の改善

① 道路標識の整備

標識板の大型化、超高輝度化、内照化を図り、道路利用者にとって見やすく、わかりやすい道路標識の整備を進めます。

② ゆとりシグナル・歩車分離式信号機の整備

青信号で横断歩道を渡り始めた歩行者が、途中で青点滅や赤信号になり、横断途中で取り残されたりしないように、青信号時の残り時間を表示することで、無理な横断をすることを抑止し、歩行速度が遅い高齢者等でも安心して横断することができる、「ゆとりシグナル（経過時間表示機能付歩行者用信号灯器）」の整備を推進します。

また、歩行者と車両の通行を時間的に分離することで、右左折車による横断歩行者の巻き込み事故の防止に大きな効果を期待できることから、交通状況に応じて歩車分離式信号機の整備も推進します。

(警察署)

(7) その他の交通安全施設の整備

道路交通の安全と円滑化を図るため、車道の改良・道路反射鏡・視線誘導標・滑り止め舗装・カラー舗装・自発光式道路鋲などの施設を整備します。

また、福祉のまちづくりの一環として、視覚障がい者誘導ブロック・読みやすい表示板の設置や、横断歩道付近の段差解消に努めます。

第8次計画期間中の整備状況

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
道路反射鏡	15基	16基	27基	13基	30基
すべり止め舗装	374㎡	483㎡	483㎡	426㎡	348㎡
カラー舗装	1,193㎡	726㎡	0㎡	155㎡	90㎡
視覚障がい者 誘導ブロック	24か所	56か所	39か所	15か所	9か所
自発光式道路鋲	1か所	1か所	1か所	0か所	2か所

(土木部計画課・工事課)

(8) ユニバーサルデザインのまちづくり

道路形状など個々の施設・整備上のバリアフリーだけにとどまらず、障がい者ととも、誰もが安心・安全に暮らせる生活環境や移動環境のあり方を向上するため、ユニバーサルデザインの視点からまちづくりに努めます。

(福祉部障がい者福祉課)

(9) 都道に関する道路交通環境の整備促進

- ① 安全安心な生活道路の構築
 - ア 歩道の整備
 - ・視覚障害者用誘導ブロックの設置
- ② 交通安全施設等整備事業の促進
 - ア 防護柵の整備
 - イ 道路照明の整備
 - ウ 道路標識等の整備
 - エ その他の交通安全施設等の整備
 - ・区画線
 - ・視線誘導標
 - ・滑り止め舗装
- ③ 交通事故多発箇所における交通安全施設の整備
 - ア 交差点改良による交通事故防止対策
 - ・横断抑止柵の設置等
 - イ 要請等に基づく交通安全施設の整備

(都第四建設事務所)

3 道路利用の適正化

(1) 道路の占用の調整

区が管理する道路上や上空、地下に一定の工作物、物件又は施設を設置し、継続して道路を使用する場合は、道路法に基づき道路管理者である区に申請し、その許可が必要となります。

また、大規模な占用工事の施工については、不経済な道路の掘削を避け、道路の構造の保全と交通の安全を確保するため、道路管理者である区が、警察、消防及び各公益事業者により構成される「板橋区道路占用工事調整協議会」を開催し、施工時期・施工方法等を十分に協議のうえ、道路管理者工事及び企業者等の占用工事の効率化を図り、道路上の工事が必要最小限の施工となるよう調整します。

第8次計画期間中の協議状況

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
占用工事許可協議件数	188件	160件	214件	206件	172件
道路管理者工事に伴う協議件数	74件	51件	57件	70件	72件
合計	262件	211件	271件	276件	244件

(2) 道路利用の適正化のための監察

自動販売機・商品の陳列及び看板等の設置により違法に道路を占有している場合には、当該設置物品の設置者に撤去指導等を行います。

(土木部管理課)

4 特定車両の通行に係る安全確保

(1) 清掃車作業中の安全確保

区内には1日約140台（うち16台が区直営車）の清掃車が稼働しています。清掃車による収集運搬作業中の交通安全確保のため、種々の対策を行っています。

① 職員に対する安全運転教育の徹底

ア 春・秋の全国交通安全運動期間に、運転関係職員を対象に講演とビデオにより交通安全知識と交通安全意識を高め、正しい交通ルールの実践とマナーの向上を図っています。

イ 年間を通じて清掃車両特有の事故について、事例研修を行っています。

ウ 清掃安全運動月間（7月）・年末年始安全作業の際に各種の取組を実施しています。

- ・安全パトロール
- ・ワッペン（安全運動月間、年末年始災害防止期間）の着用
- ・懸垂幕の掲示
- ・労働安全標語の募集
- ・作業時の交通安全対策

② 雇上会社への交通安全対策の指導・協力依頼

収集運搬作業の委託先の事業者に対しては、交通安全の確保にとどまらず、公共事業としての自覚を持ち、運転・作業マナーについても徹底が図られるよう、安全運転管理者等の責任者を通じて指導を行っています。

また、収集作業時間に通勤・通学時間帯が重なりやすいことから、特に狭小道路など

での円滑な作業と、他者の通行への配慮などについて徹底を図ります。

(資源環境部清掃リサイクル課、板橋東・板橋西清掃事務所)

(2) 危険物の輸送に関する交通安全環境の整備等

① タンクローリーによる危険物移送の安全確保

危険物を移送するタンクローリーは、積荷の特性から事故が発生すると、交通の円滑化を阻害するばかりでなく、大規模災害に発展する潜在的な危険性を有していることから、安全性の確保を図るため、次の対策を進めます。

ア 移送中における対策

消防関係法令・危険物の運送に関する規定に定める基準等の遵守及び消防機関の立ち入り検査による安全確保に努めます。

イ 事故発生時の対策

移送中に危険物の流出その他の事故が発生した時は、直ちに危険物の流出・拡散の防止及び流出した危険物の除去等の応急措置を講ずるとともに、その旨を消防機関等に通報するよう指導に努めます。

② 危険物の容器による運搬に係わる安全確保

タンクローリー以外での危険物の運搬もタンクローリーと同様に積荷の特性から潜在的な危険性を有しているため、消防関係法令等により、運搬容器・適正な車両への積載方法と表示及び運搬時の対策について指導します。

(消 防 署)

第2章 交通規制等の実施

交通環境の整備や交通安全意識の啓発に加え、運転者や歩行者が安全かつ円滑に通行するための明確な交通規制や適切な指導・情報提供、交通変換システムなどの警察署の取組を示しています。

1 道路交通環境の整備と交通実態に即した交通規制の推進

(1) 路線対策

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

また、事故多発地点における交通規制の見直し、信号機の改良、交差点改良、横断抑止柵の設置、車線構成の変更などの対策を講じます。

(2) 生活道路及び通学路における交通事故防止対策の推進

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

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

2 先行交通対策

大規模な再開発や大型店舗の建設、道路、鉄道等の整備は、地域の交通に大きな変化を及ぼす反面、交通基盤の整備改善を図る好機でもあることから、これらの開発計画を早期に把握するとともに、交通管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう計画立案者や事業者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。

3 交通安全施設の改良及び交通管制システムの高度化

(1) 信号機の多現示化

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

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

信号機の多現示化は、事故防止又は円滑化に効果的なことから、今後も継続的に推進し、特に歩車分離式信号機や右直分離式信号機について重点的に整備します。

(2) 信号制御の最適化

夜間交通閑散時については、車両の高速走行による交通事故を防止するため、事故多発傾向にある路線全体の走行調査、信号定数の見直し、設定及び効果検証を行います。

なお、事故が多発する路線と渋滞が多発する路線は、いずれも幹線・準幹線道路であるため、夜間の高速走行抑止と昼間の円滑化を併せて行います。

(警察署)

第3章 道路交通秩序の維持

道路をあらゆる通行者が利用する公共の場として、あるいは運送業に従事する運転者の職場として位置づけ、安全かつ円滑な交通を確保するための施策や取組を体系づけることにより、交通秩序の維持を図ります。

1 駐車秩序の確立

(1) 違法駐車取締り

① 使用者責任の追及等

※**放置車両確認機関**の適正かつ効果的な運用を図り、運転者責任が追及できない場合は、放置違反金制度や車両使用制限等により使用者の責任追及を徹底します。

※**放置車両確認機関**—警察署長から放置車両確認事務を受託した法人

② 重点的取締り

違法駐車の実態に応じ重点的に取締りを行う場所や時間帯などを定めた「取締り活動ガイドライン」に沿って、移動措置を含めた適切な取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立に努めます。

(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進

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

(3) 駐車需要に応じた駐車スペースの確保

① パーキング・メーター等の利用向上

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

② 駐車場のマップ作製・配布、有効利用等

駐車スペースの不足している地域については、関係機関等に対し、路外駐車場の整備促進に向けた働きかけを行うとともに、駐車場マップの作製・配布等により、既存駐車場の利用を促進します。

(4) 路外駐車場の整備促進

再開発事業や、大規模小売店舗等の計画を早期に把握し、適正規模の駐車場、二輪車駐車場、自転車駐輪場等の整備について関係機関等に働きかけます。

(5) 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

関係機関・団体との連携を強化し、違法駐車抑止キャンペーン、合同パトロールを実施するとともに、ポスター、チラシの作成・配布や各種機関紙（誌）への掲載など、広報啓発を積極的に進め、違法駐車抑止を呼びかけます。

(6) 東京都板橋区違法駐車等の防止及び自動車等の適正利用に関する条例の運用支援

条例制定の趣旨が十分に活かされるよう効果的な運用を支援し、地域の駐車秩序を確立し、交通の安全と円滑を図ります。

(7) 自動車の保管場所確保の徹底

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

(警察署)

2 指導取締りの強化

(1) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態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、横断歩行者妨害など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、同乗罪のほか、教唆・幫助行為の確実な立件に努めます。

(2) 通学路等における指導取締り

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

(3) シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り

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。

(4) 暴走族の取締り

暴走族に対しては、小規模の集団暴走であっても看過することなく、道路交通法のみならず、あらゆる関係法令を適用し、検挙の徹底を図ります。

特に、悪質事犯については、被疑者の逮捕、車両の押収など強力な取締りを実施する姿勢で臨み、組織解体を図ることにより暴走行為の抑止に努めます。

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

(5) 整備不良車両の指導取締り

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

また、保安基準に適合していない自動車による爆音走行や公道上での競走行為など、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。

(6) 過積載の指導取締り

積載物重量制限違反は、交通公害（騒音、振動及び排気ガス）の要因となるほか、重大交通事故に発展する危険性が高いことから、重点的な指導取締りを実施します。また、使用者の背後責任等を厳しく追及し、過積載運行の根絶を図ります。

(7) 交通取締り用装備資器材の整備充実

交通取締りを適正かつ効果的に実施するため、各種取締り用資器材の整備充実を図ります。

(8) 自動車排出ガス及び騒音の取締り

一酸化炭素（CO）・炭化水素（HC）の濃度、自動車の排気音について、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。

(9) 危険物の輸送に関する指導取締り

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

(警察署)

第4章 安全運転の確保

安全運転の確保のためには、運転免許取得の際だけでなく、継続的な運転実務を踏まえた安全教育を推進する必要があります。

1 運転者教育の充実

最近の交通事故の特徴を踏まえ、交通教育の一層の充実を図るため、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育などの見直しを随時行い、運転実務に必要な知識と判断能力を習得させるための運転者教育の充実に努めます。特に、高齢者をはじめとする交通弱者に対する思いやりのある交通安全意識の高揚・促進に努めます。

2 貨物自動車事故防止対策の推進

(1) トラックストップ作戦を通じた広報啓発活動

区内の主要道路において、関係機関・団体との連携により、個々のドライバーに対する交通安全情報を活用した広報啓発活動を推進します。

(2) 児童に対する交通安全教育の推進

関係機関・団体と連携し、児童に対する貨物車の特性、死角等に関する教育を行うほか、貨物自動車の運転者に対しても、運転特性の知識を深める交通安全教育を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

(警 察 署)

第5章 救助・救急体制の整備

交通事故などの災害が発生した際、その場に居合わせた区民などによる初期・早期の手当てや消防や警察との連携及び救急搬送体制の充実に努めます。

1 近年の救助・救急体制の状況

近年の都市構造の複雑化や生活様式、さらには高齢化社会の進行を背景として交通事故の発生要因が益々増大するとともに、交通機関の高速化・大量輸送化を反映し、全国での交通事故件数及び死傷者数は昭和53年以降ほぼ一貫して増加傾向にあったものが、近年は減少傾向であるものの、依然として高水準にあります。

このような状況下で、交通事故の発生現場及び搬送途上における、より高度な応急処置を目的とした救急体制の確立を図るため、救助・救急資器材の充実、消防機関及び医療機関との緊密な連携体制の強化を図るとともに、多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実により救急効果をより一層高めています。

2 救助・救急体制の充実

交通事故に起因する救助・救急事象は、依然として多く発生しており、その内容も複雑かつ困難なものとなってきています。

このような状況の中で、傷病者の救命・救護効率を高めるため、救急隊員の迅速・的確な傷病者観察と救急処置及び適正医療機関への迅速な搬送を行い、救助・救急体制の充実強化を推進します。

また、ポンプ小隊等が早期に救急現場に先着し、救急隊と連携して傷病者の救出・救命処置を確実に行う活動（PA連携）を推進します。

(1) 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実

救急需要の増大するなか、交通事故等救急現場の傷病者に対して、高度な救命処置を実施しているところですが、更に救命効果の向上及び効率的な救急サービスの提供を図り、プレホスピタル・ケア（病院到着前救護）における救命処置の一層の充実を図るとともに、救急隊員の養成及び救急救命士に対する一貫した教育体制の整備を図っています。

(2) 救助・救急処置の整備

① 救助設備等の整備

交通事故に起因する救助事象は、自動車交通量の増大及び幹線道路の整備、道路状況により内容も複雑かつ困難なものとなってきています。

これらの救助事象に迅速・的確に対応するため、板橋消防署に特別救助隊が配置され、志村消防署には、大規模災害時に対し大量の消防活動資器材を迅速に搬送し、消防活動の円滑化を図るための資材輸送車が配置されているほか、ポンプ車にはエンジンカッターを積載しています。全ての消防署に特別消火中隊が配備され、油圧式救助器具等の救助資器材を積載して出動するための救助ユニットを積載しています。併せて、救助隊員の教育訓練を徹底して、高度な救助技術の習得を図っています。

また、特異な交通事故等に対応するため、救急隊及びポンプ隊のほか、高度な救急資器材を積載する特別救助隊及び消防救急機動部隊（ハイパーレスキュー隊）と有機的に連携し、救助体制の充実を図っています。

② 救急処置範囲の拡大

全救急隊（板橋消防署に3隊、志村消防署に5隊）に、救急救命士が1名以上乗車し、

各種救急資器材の有効活用や救急指導医と連携した「特定行為」をはじめとする専門的救急処置を実施して救命率の向上を図っています。

また、平成18年4月の省令改正により、救急救命士の処置範囲が拡大され、薬剤投与が可能となり、高度な救急処置ができる体制を確保しています。さらに、「気管挿管」、「薬剤投与」及び「血糖測定」等の救急救命処置を実施するための特別な研修を終了し、認定された救急救命士の養成に努め、救命率のさらなる向上をめざしていきます。

(3) 救急医療機関との連携強化

交通事故等に起因する傷病者を救急医療機関へ迅速かつ円滑に收容するため、救急医療機関及び消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力機関の確保を推進するとともに救急車の車載端末装置により災害救急情報センター・各消防署等の情報ネットワークを拡充し、救急医療機関の受入・連絡体制の明確化を図ります。

救急医療情報システムは、東京都医師会及び東京都福祉保健局の協力を得て昭和51年に運用を開始し、医療機関に設置した病院端末装置により、医療機関の最新医療情報を収集して、救急隊の効率的な病院選定や都民への医療機関案内業務等に活用しています。通常の救急現場では、救急医療情報システムとして運用しており、救急隊、東京消防庁災害救急情報センター及び医療機関の三者が情報通信ネットワークにより連携し、効率的な收容医療機関の選定に活用しています。

また、交通事故現場に医師及び看護師などを要請する必要がある場合、医師が救急現場に短時間に到着できるようにするため、迅速に輸送する災害医療派遣チーム・東京DMAT（ディーマット）連携隊が出動し、医師と消防隊が連携して救命処置を行っています。

さらに、救急現場と救急医療機関との連携を密にするための通信手段として救急デジタル無線の整備を図ります。

(4) 集団救助・救急体制の充実強化

情報化・国際化が進む現代社会において、産業構造の変化をはじめ区民の生活様式の変化等を背景に、自動車交通量は今後ますます増大することが予想され、ひとたび事故が発生した場合には多数の死傷者が発生する恐れがあります。

また、交通需要の増大に伴い、高速性及び快適性を兼ね備えた高速大量輸送交通ネットワークの整備が進められています。

このことから、大規模な交通事故現場等における傷病者の救命効果の向上及び現場救護活動の効果・効率性を高めるため、必要資器材の整備と合わせて、関係各機関と密接に連携した救助・救急体制の強化充実を図っています。多数傷病者発生時、要救助者、負傷者の人員、事故の規模に応じて、救助特別、救急特別出動を指令し、消防救助機動部隊、特別救助隊及びスーパーアンビュランス（1台で多数の傷病者を收容する特別救急車）が有機的に連携し、救助体制の充実を図ります。

(5) 自動体外式除細動器（AED）の普及

東京都の重点事業の一つである自動体外式除細動器（AED）の設置推進については、平成17年3月都福祉保健局、総務局と協定を締結し、東京消防庁がAEDの配置とAEDの取扱い講習を担うこととなっています。配置するAED普及セットは、AED本体と収納ケース、取扱い要領を示す看板などで構成されており、都内全区市町村、都立施設等に配置となっています。配置となっている施設については、積極的に管轄消防署が窓口となり効果的かつ効率的なAEDの取扱いに関する講習を推進していきます。

(6) 自主救護能力の高いバイスタンダーの育成

救命講習にAEDが取り入れられたことに伴い、交通事故に係わる傷病者の救命効果を高めるためには、救急車が到着するまでの間、その場に居合わせた人たち（以下「バイスタンダー」という。）による迅速かつ的確な応急手当が必要不可欠です。

このため、消防団・住民防災組織の救出救護班員及び区民に対し、AEDの取扱い講習、応急救護知識及び技術に関する普及・啓発活動を積極的に推進し、地域住民へのAEDの取扱い技術、応急救護知識や技術を習得させるための教育訓練を行っています。また、救命効果を高めるための方策として、応急手当普及に対する認識を高めてもらい、事業所や商店街、地域等自らが実効性のある応急救急体制づくりができるよう、交付要件を満たしている事業所に対して、消防署長が救命講習受講優良証、優良マークを交付し、救命講習に対する積極的な取組を奨励しています。

救急隊が到着するまでの間、バイスタンダーによって早急に適切な応急救護処置が行われるよう住民に対して救命講習・応急手当講習等を推進し、住民の自主救護能力の向上を図っています。

交通事故出動件数・救護人員の推移

		平成25年度	平成26年度	平成27年度
出 動 件 数		1,922件	1,926件	1,723件
救 護 人 員	死 亡	2人	4人	2人
	重 篤	20人	11人	23人
	重 症	41人	43人	27人
	中 等 症	344人	350人	335人
	軽 症	1,334人	1,375人	1,311人
	現 場 処 置	8人	5人	10人
	計	1,749人	1,788人	1,708人

- ・ 死 亡 (初診時死亡が確認されたもの)
- ・ 重 篤 (生命の危険が切迫しているもの)
- ・ 重 症 (生命の危険が強いと認められるもの)
- ・ 中等症 (生命の危険はないが入院を要するもの)
- ・ 軽 症 (軽易で入院を要しないもの)
- ・ 現場処置 (病院へ搬送しないで現場で処置したもの)

3 職員に対する交通安全教育

職員に対して、交通安全知識を普及し、交通安全思想及び交通安全道徳の高揚を図るとともに、法令の遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけることにより、交通事故絶無に向けた職場の安全運転の醸成を図ります。

交通事故防止を効果的に推進するため、職員に対して定期的に、交通安全講習会や交通安全に関するDVDの視聴により安全意識の高揚を図り、危険予測の訓練、運転適性検査安全

運転技術指導員による※機関員の操縦技能指導及び技能審査会を行うことにより運転技術の安全教育を実施しています。※機関員—緊急運転のできる者

東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例を踏まえ、乗車前及び定期的に確実な点検整備を実施するとともに、ヘルメットを着装し交通事故防止に努めます。

また、職員家族に対し、自転車運転時の交通安全に関する意識の啓発を図ります。

(消 防 署)

年度別実績表

(1) 板橋消防署

内 容	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	計
ポスター、立看板の設置	6か所	6か所	6か所	6か所	6か所	30か所
交通安全講習会	50人	50人	50人	50人	50人	250人
機関員操縦技能指導	60人	60人	60人	60人	60人	300人
視聴覚教養	150人	150人	150人	150人	150人	750人
運転適性検査	—	—	—	—	—	0人
危険予測訓練	—	—	65人	67人	64人	196人

(2) 志村消防署

内 容	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	計
ポスター、立看板の設置	6か所	6か所	6か所	6か所	6か所	30か所
交通安全講習会	100人	100人	100人	100人	100人	500人
機関員操縦技能指導	120人	120人	120人	120人	120人	600人
視聴覚教養	300人	300人	300人	300人	300人	1500人
運転適性検査	—	—	50人	—	—	50人
危険予測訓練	—	—	—	80人	50人	130人

※教養は、交通安全に関するビデオ視聴

救急告示医療機関（平成28年4月現在）

救急告示病院とは、厚生労働省令に基づいて都知事が認定した医療機関のことで、次の基準に該当する必要があります。①救急医療について相当の知識と経験がある医師が常駐待機していること。②X線装置、心電計、輸血及び輸液のための整備その他救急医療を行う施設や整備を有すること。③救急隊による傷病者の搬送に容易な場所に所在し、かつ、傷病者の搬入に適した構造整備を有すること。④救急医療を要する傷病者のための専門病床又は当該傷病者のために優先的に使用される病床を有すること。

板橋消防署管内

医療機関	所在地	電話番号
日本大学医学部附属板橋病院	大谷口上町30番1号	3972-8111
富士見病院	大和町14番16号	3962-2431
木村牧角病院	中丸町21番3号	3959-3121
田崎病院	大山西町5番3号	3956-0864
東京武蔵野病院	小茂根四丁目11番11号	5986-3111
金子病院	南常盤台一丁目15番14号	3956-0145
常盤台外科病院	常盤台二丁目15番20号	3960-7211
イムス記念病院	常盤台四丁目25番5号	3932-9181
愛誠病院	加賀一丁目3番1号	3961-5351
帝京大学医学部附属病院	加賀二丁目11番1号	3964-1211
東京腎泌尿器センター大和病院	本町36番3号	5943-2411
東京都保健医療公社豊島病院	栄町33番1号	5375-1234
東京都健康長寿医療センター	栄町35番2号	3964-1141

志村消防署管内

医療機関	所在地	電話番号
板橋中央総合病院	小豆沢二丁目12番7号	3967-1181
小豆沢病院	小豆沢一丁目6番8号	3966-8411
誠志会病院	坂下一丁目40番2号	3968-2621
舟渡病院	舟渡二丁目19番12号	3968-8851
高島平中央総合病院	高島平一丁目73番1号	3936-7451
浮間舟渡病院	舟渡一丁目17番1号	5994-5111
東武練馬中央病院	徳丸三丁目19番1号	3934-1611
安田病院	成増一丁目13番9号	3939-0101
小林病院	成増三丁目10番8号	3930-7077
北村整形外科病院	赤塚新町三丁目3番4号	3939-3020
板橋医師会病院	高島平三丁目12番6号	3975-8151

第6章 被害者の救済

交通事故の処理は、当事者間で解決することが原則ですが、手続きの煩雑・法律知識の不足により多くの時間と経費を要するほか、加害者の賠償能力が乏しいため、被害者が満足できるかたちで救済される事例は少ないのが現状となっています。

このため、交通事故の処理については、事故の発生状況・社会経済の情勢などを考慮して事故当事者間の解決を補完するため、事故相談等各種救済制度の整備拡充を積極的に推進する必要があります。

特に交通事故相談については、専門的相談と法律相談との一体的な運用により、問題処理機能を効率化し充実を図ります。

1 交通事故相談業務の充実

(1) 相談体制の確立

交通事故に伴う賠償問題については、損害額の算定・調停・訴訟の手続きなど法律的に専門分野に属する知識が必要なので公的機関による相談体制の充実・強化を図ります。

【法律相談・交通事故相談】

弁護士による法律相談、専門相談員による交通事故相談において、交通事故に関する一般相談・示談交渉のアドバイス、保険金の請求手続きについての相談に今後も取り組みます。

また、各種相談機関や弁護士センターの紹介・法律扶助制度の利用等、相談者の状況に合わせた相談機関につなげる役割を担います。

相談件数〈区民相談〉

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
交通事故相談	532 件 (366 件)	307 件 (199 件)	290 件 (149 件)	244 件 (132 件)	230 件 (137 件)
法律相談 (交通事故)	31 件	25 件	33 件	34 件	13 件

※ () 内の数字は電話相談件数で、内数

(政策経営部広聴広報課)

第7章 鉄道及び踏切道の安全確保

板橋区内には、JR埼京線・東武東上線・都営三田線・東京メトロ有楽町線・副都心線の5路線の鉄道が走り、運行の過密化・高速化や、他路線との乗り入れ運転による列車運行区間の延長により、ひとたび列車衝突・脱線事故が発生した場合、甚大な被害とともに利用者への影響は計り知れません。

また、鉄道と道路との交差点としての踏切の障害は、沿線地域の交通の混乱を招くばかりか、緊急自動車の運行を妨げ、生命を危険にさらす結果にもなりかねません。

区では、駅ホームからの転落事故を防止するため、ホームドア、可動式ホーム柵、内方線付点状ブロックの設置を鉄道会社に要望していきます。

この章では、鉄道交通の安全を中心として鉄道の安全設備の充実や踏切など地域との接点に視点をあてた鉄道事業者の取組を掲載しています。

1 鉄道交通環境の整備

(1) 線路施設等の点検と整備

鉄道交通の安全を確保するためには、基盤である線路施設について常に高い信頼性を保持し、軌道や路盤など施設の保守及び強化を適切に実施します。電気施設については、列車の交通安全運行を維持するため保守を適切に実施します。

(各鉄道事業者)

(2) 信号保安設備等の整備

列車運行の安全確保を図るため、自動列車停止装置（ATS）の設備の整備充実を図ります。

(各鉄道事業者)

現行のATS（自動列車停止装置）に代え、より高性能なATC（自動列車制御装置：前方に走行中の列車の位置から列車速度を制御する装置）を導入することとし、東上線池袋～小川町間で使用を開始しました。

(東武鉄道株式会社)

有楽町線・副都心線の新CS-ATC（自動列車制御）装置等の設備の整備充実を進め、スムーズな運行の確保を図ります。

(東京地下鉄株式会社)

(3) 利用しやすい駅施設等の整備

清潔で快適なトイレの提供とホームベンチのリニューアルにより、駅空間の快適性の向上を図ります。

不慣れなお客様や外国人のお客様にも利用しやすいよう、案内サインや自動旅客案内装置等のリニューアルを図ります。

(各鉄道事業者)

(4) 各事業者の取組状況

① 東京地下鉄株式会社

駅構内へのエレベーター等によるバリアフリー化を進め、全ての駅でバリアフリー化（1ルート整備）が完了しました。引き続き、エレベーターによる複数ルート、乗換ルートの整備を進めます。有楽町線・副都心線においては、全ての駅でホームドアの設置

が完了しました。その他の路線においても、ホームドアの設置を推進します。東京都交通局と連携して、地下鉄のサービスの一体化を図ります。

既設施設

路線名	駅名	エスカレーター	エレベーター	警告ブロック	誘導ブロック	二段手すり	ホームドア
有楽町線 副都心線	地下鉄 成増	4基	2基	13箇所	8箇所	8箇所	全箇所

② 東京都交通局

平成25年度に、全ての駅において、エレベーター等によるバリアフリー化（1ルート整備）は完了しました。東京地下鉄株式会社と連携して、地下鉄のサービスの一体化を図ります。都営三田線には、全駅にホームドアが設置してあります。

既設施設

路線名	駅の数	だれでもトイレ	警告ブロック	誘導ブロック	非常停止ボタン
三田線	11駅	11駅	11駅	11駅	各番線6箇所

③ 東武鉄道株式会社

駅構内へのエレベーター・多機能トイレ等の設置を進め、板橋区内全ての駅についてバリアフリー化（1ルート整備）が完了しました。

既設施設

路線名	駅の数	エスカレーター	多機能トイレ	誘導ブロック	スロープ	二段手すり
東上線	8駅	2駅	7駅	7駅	4駅	4駅

※お客様に対し注意喚起を図るため、ホーム端に塗装を施したCP（Color Psychology）ラインを、平成25年度に大山駅に導入しました。

④ 東日本旅客鉄道株式会社

ホームにおいて、電車接近予告の案内及び注意喚起の自動放送装置、電光掲示・警告音装置を設置しました。

また、上り下り各ホームに列車非常停止装置を設置しています。自転車の安全利用の推進については、社員へ運輸事業者として公私ともに、交通ルールを厳守することを指導しています。

その他、平成29年度に板橋駅にエレベーター2基の設置を予定しています。

既設施設

路線名	駅名	警告ブロック	誘導ブロック	ホーム列車非常停止装置
埼京線	板橋	8箇所	6箇所	18台(各ホーム9台×2線)

2 鉄道の安全な運行の確保

(1) 列車の運行及び乗務員等の管理の改善

列車の運行状況を的確に把握し、ダイヤの乱れ・事故発生に際して、迅速かつ適切な処

置を講ずることができるよう運行管理体制の充実を図ります。

また、乗務員等がその職務を十分果たし、安全運転を確保できるよう就業時における心身状況の把握を確実にを行い、職場における安全管理の徹底を図ります。

年末年始安全総点検等、各種安全運動期間時に安全管理体制の再確認を実施し、安全運行に努めます。

新しい保安施設に関する知識の習得や事故・災害への対応能力の向上を図るため、乗務員に対する教育や訓練を充実させるとともに、安全に関する内部監査を実施し、教育成果の一層の向上を図ります。

(各鉄道事業者)

(2) 乗務員及び保安要員の教育の充実並びに資質の向上

運転関係従事員に対して、定期的に適性検査や資質向上のための研修を実施し、安全な運行の確保を図ります。

運転取扱いに関する知識、技能の習得や事故に対応する能力を向上させるため、運転関係従事員に対する研修センターなどでの教育や職場内の教育訓練を充実させるとともに、安全点検を実施して事故防止に努めます。

新型車両の導入や新しい保安設備を使用開始する場合には、乗務員及び保安要員に対して机上及び実地の訓練を行います。

(各鉄道事業者)

(3) 気象情報の充実

防災システムを導入し、運行管理所で沿線の風速・雨量・地震の監視を行い、異常気象時には迅速に対応しています。

また、早期地震警報システムにより、気象庁が配信する緊急地震速報を活用し、沿線で被害が予測される場合に、列車の緊急停止手配をとり安全の確保に努めています。

台風・大雨や地震などの運行に影響のある自然現象に対して、乗務員が適切な処置がとれるように正確な情報を把握できる体制の充実を図ります。

(各鉄道事業者)

東京地方に大雨・洪水警報が発令され、駅構内への浸水を想定した「自然災害（水害）防止訓練」を毎年6月に実施し、迅速な防水板の設置及び乗客誘導の訓練を行います。

(東京都交通局)

(4) 緊急時における救助・救急体制の整備

鉄道事故発生に際して迅速かつ的確な救助・救急体制を確立するため、消防署・医療機関・警察や関係機関と連携体制の強化を図り、円滑な救助・救急体制を確立します。

(各鉄道事業者)

(5) その他鉄道の安全運行を図るための措置

鉄道事故防止に対する啓発活動として、全国交通安全運動をはじめ、期間ごとにPR活動を行い事故防止を図ります。

① 鉄道交通の安全に関する知識の普及と啓発活動を推進します。

鉄道事故防止について利用者に周知徹底を図るため、車内及び駅放送を積極的に実施し、事故防止に関する知識の普及と啓発活動を推進します。

② 毎年春と秋の全国交通安全運動では、事故防止の啓発を目的として、(ア)パンフレット・グッズ配布、(イ)駅でのポスター掲示、(ウ)車内放送及び駅構内放送、異常時情

報ディスプレイにおける全国交通安全運動期間のPR、(エ)職員への呼びかけ、を行っています。

(各鉄道事業者)

3 踏切道の安全確保

踏切事故の防止を図るため、様々な安全対策を行い改良されてきました。しかし、遮断時間が長く整備すべき踏切道は、依然として残されており、道路交通の安全と円滑化の障害となっています。

東上線における板橋区内の踏切は36箇所、埼京線では2箇所であり、今後もさらに踏切道の安全と円滑化を図るための措置を、総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生を防止していきます。

(1) 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

踏切道の立体交差化については、都や区、警察や関係機関と協議しながら推進するとともに、道路の新設・改修時には極力立体交差化を図ります。

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等

- ① 踏切道の交通量・幅員・交通規制の実施状況・事故の発生状況等を考慮して、踏切の支障報知装置の設置など踏切保安設備の整備を促進します。
- ② 踏切道の幅員、踏切保安設備の状況、見通し、自動車・歩行者の通行状況及び接続する道路の構造、迂回路の状況を総合的に勘案し、関係機関との調整を行い、自動車通行禁止・一方通行等、必要に応じた交通規制を検討します。

(3) その他踏切道の安全を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、以下の措置に努めます。

- ① 自動車運転者・通行者から見やすい踏切道をめざし、踏切警標の反射板化・踏切鉸の設置等を実施し、視認性の向上を図ります。
- ② 関係行政機関と一体となって交通安全運動等に積極的に取り組み、施策・意見の交換に努め、交通安全思想の啓発に努めます。
- ③ 落車防止用施設の設置・歩道拡幅改良工事等を進めて、踏切道の安全確保に努めます。

踏切道の安全を図るための措置

	平成22年度	平成23年度	平成24年度
踏切保安設備	更新・改良	更新・改良	更新・改良
支障報知装置(自動)	—	—	—
落下防止用プラパン踏切道設置	—	1か所(38号踏切道)	—
	平成25年度	平成26年度	平成27年度
踏切保安設備	更新・改良	更新・改良	更新・改良
支障報知装置(自動)	—	—	—
落下防止用プラパン踏切道設置	—	—	1か所(50号踏切道下り)

(東武鉄道株式会社)

第8章 災害に強い交通施設等の整備と

災害時の交通安全の確保等

大震災発生等により幹線道路である一般国道、高速道路、主要な都道や区道が被災した場合、経済的・社会的な被害を未然に防止するために、災害に強い交通施設等の整備の強化を図ります。

この章では、近い将来に発生が予想されている巨大地震の発生や大きな災害時に、区民生活の混乱を最小限に抑えるために必要な予防策や救助・救急体制の整備などの取組を示し、区民や事業所や関係団体との協働について掲載しています。

1 災害時の交通安全体制の再構築

東日本大震災を教訓に施設面において、被害を未然に防止するため、道路・橋りょう及び鉄道施設の耐震性の強化を進めておりますが、完了するには時間を要します。

また、災害発生後において交通管理機能を維持し、緊急通行路や物資輸送路を確保するため、一般車両に対する交通規制や緊急通行車両の通行路確保のための交通規制を実施するほか、災害時にも対応できる輸送車両の確保など災害救援活動を支援する体制を整備する必要があります。さらに負傷者の救助・救急活動を迅速に実施するため、**※道路啓開**用重機を備えた消防救助機動部隊を整備する一方、医療救護活動が円滑に実施できるよう、災害時支援ボランティアの育成整備を行うことも大切です。**※道路啓開**一道路のがれき等を取り除くこと。

各鉄道事業者は、旅客等の安全確保及び緊急輸送を行うため、災害対策本部を設置します。列車及び旅客の安全確保のため徐行などの運転規制を実施します。駅での混乱防止や、列車内の乗客の安全確保のため、案内放送等による情報提供を行い、速やかな避難誘導を実施します。事故が発生した場合は、負傷者の救護を優先して実施します。

2 災害に強い交通施設等の整備

(1) 道路橋りょう等の耐震性の強化

大震災発生時に、幹線道路が被災した場合には、社会への影響が大きいため、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、国土交通省が定める「橋、高架の道路等の技術基準」に基づき、橋りょうの耐震性の向上対策(橋脚の耐震補強及び落橋防止構造の強化等)を実施しています。

また、高速道路や幹線道路等の震災による被害を未然に防ぐため、道路橋の耐震性の向上対策(橋脚の耐震補強及び落橋防止構造の強化)を継続して実施します。

(関東地方整備局)

(2) 鉄道施設の耐震性の強化

鉄道構造物の耐震安全性は十分保たれており、災害発生時に対応するため救護用品等の配備、帰宅困難者の一時的な宿泊施設としての機能をもつことも望まれます。

今後も施設・設備更新に合わせて耐震性の強化を図ります。

(各鉄道事業者・東京都交通局)

(3) 防災センターの運営

板橋区防災センターは、区に係わるあらゆる災害情報の集中管理を目的に整備され、災害発生時には災害対策本部が設置されます。

災害に関する情報は、防災行政無線や防災カメラシステム、気象観測システム等のシステムにより防災センターに集約され、災害発生時における情報伝達、災害対策本部の対応方針決定支援等初動活動を迅速かつ正確に行うために活用されています。平成26年11月、震度7の地震を想定した免震構造を採用した本庁舎新南館の竣工に合わせ、新たな防災センターを南館4階に設置しました。また、本庁舎の防災センターが被災した場合に備え、赤塚支所にバックアップの防災センター機能を設けました。

(危機管理室防災危機管理課)

(4) 電線類の地中化の促進

① 共同溝の建設

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

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

② 無電柱化

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

(都建設局)

3 災害時の交通安全の確保等

(1) 交通対策

① 交通情報の収集、規制

ア 道路交通の被害状況を速やかに調査把握し、交通規制の内容について広報の徹底を行います。

イ 被災地及びその周辺には危険箇所の表示を行います。なお、必要に応じて局地的な通行禁止、一方通行等適切な交通規制を行い、交通秩序の維持に努めます。

② 交通規制の実施

道路における危険を防止するとともに、被災地域への車両の流入抑制等により交通総量の削減を図り、人命救助・消火活動に従事する緊急車両等の通行を確保するため、次の交通規制を実施します。

③ 第1次交通規制

大地震が発生した場合、**※交通幕僚**は、速やかに次の第一次交通規制を実施するものとし、**※交通幕僚**—最高警察本部(本部長、警視総監)を補佐する者

ア 環状7号線における都心方向への流入禁止

環状7号線から都心方向へ流入する車両の通行を禁止します。

イ 環状7号線内側の通行禁止

都心部において広域にわたり、道路の損壊等により交通に著しい支障があると認め

るときは、一時的に環状7号線の内側について区域又は路線を指定して広域的に車両の通行を禁止します。

ウ 環状8号線における都心方向への流入抑制

環状8号線から都心方向へ流入する車両の通行を抑制します。

エ 緊急自動車専用路における通行禁止

警視庁の指定する「指定7路線」を、緊急自動車及び道路点検車等（以下「緊急自動車等」という。）以外の車両の通行を禁止する道路（以下「緊急自動車専用路」という。）として指定し、緊急自動車以外の車両の通行を禁止します。

なお、区内におけるその路線は、中山道及び首都高速道路5号線です。

オ 被害状況等による交通規制の変更

被害状況並びに道路及び交通状況（以下「道路交通状況」という。）に応じて、アからエまでの交通規制を拡大し、若しくは縮小し、又は別の路線を指定して交通規制を実施します。

④ 第2次交通規制（災害対策基本法による規制）

交通幕僚は、被災状況、道路交通状況、災害応急対策進展状況等を勘案し、第一次交通規制から次の第二次交通規制に移行するものとします。

ア 状況に応じた交通規制

原則として、③のアからウまで及びオにより実施した交通規制を継続するものとなりますが、被害状況により規制範囲を拡大し、又は縮小することとします。

イ 緊急交通路の指定

③のエ及びオにより指定した緊急自動車専用道路を緊急交通路として指定するとともに、被害状況に応じて、警視庁の指定する「指定31路線」の中から緊急交通路を指定し、緊急通行車両以外の車両の通行を禁止します。

なお、区内におけるその路線は、川越街道です。

⑤ 震度5強の地震が発生した場合の交通規制（道路交通法）

都心部における交通混乱を回避するため、必要に応じて、環状7号線内側への一般車両の流入を禁止し、かつ、環状8号線内側への一般車両の流入を抑制します。

(2) 人員及び物資等の輸送計画

災害応急対策の実施に必要な人員及び物資の輸送は、災害対策活動の基幹となるため、車両等は迅速かつ円満に調達しなければなりません。この計画は、区が災害応急対策活動を実施するのに際して必要とする車両の調達配分の計画及び各機関への調達あっ旋や供給による協力活動を中心とします。

① 調達計画

区において必要とする車両は、災対庁舎管理・車両班が調達します。調達に当たっては原則として運転手を含め運行できる体制とします。庁舎管理・車両班は、同時に各関係機関に対する協力要請の窓口とし、区による車両の調達内容は、次のとおりとします。

ア 区所有の車両の活用等

区所有の車両については、庁舎管理・車両班において統括され、活用を図ります。不足を生じた場合には、東京都トラック協会板橋支部及び赤帽首都圏軽自動車運送協同組合城北支部に対し、「災害時における輸送業務に関する協定」に基づいて、協力を要請します。

イ 人員輸送車の調達

区内路線バス会社及び区内観光バス会社より雇い上げます。

ウ リース契約車両の活用

土木部、都市整備部等の各部において、常時使用しているリース契約車両を、災害時に災害対策用車両として使用します。

エ 都への調達あっ旋の要請

震災時において、区の所要車両が調達不能となった場合は、都財務局へ調達あっ旋を要請します。

② 配車計画

ア 配車手続方法

・ 災対各部において、車両を必要とするときは、車種、トン数、台数、引渡し場所、日時を明示の上、災対庁舎管理・車両班に要求します。

・ 庁舎管理・車両班は契約会社から調達し、請求のあった部へ引き渡します。

イ 車両の待機

・ 災害発生のおそれのあるときは、庁舎管理・車両班は状況に応じ、必要に応じて直ちに補充します。区災対各部から請求があった場合、上記の中から区災対各部へ引き渡し、必要に応じて直ちに補充しておきます。

・ 各災対各部において待機車両を必要とするときは、庁舎管理・車両班に請求し当該部用として待機させることができます。

(危機管理室防災危機管理課)

(3) 救助・救急体制の整備・推進

震災時には、高速道路等の橋りょう倒壊などにより大規模な交通事故が多数発生し、通常の消防力では対応困難な状況下に置かれることが予想されることから、東京消防庁では次の体制を整備・活用します。

① 緊急活動用道路啓開等

緊急車両が通行できる道路を確保し、瓦礫を除去し、迅速な人命救助・救急活動を行うため、ヘリコプター・道路啓開用重機及び特殊な技術・能力を備えた消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー）の活用を推進します。

消防救助機動部隊の整備状況としては、特別区4部隊・多摩地区2部隊です。

② 災害時支援ボランティアの募集及び育成整備

約17,000名の災害時支援ボランティアを育成し、震災時における消防の現場活動の支援として、応急救護をはじめ、専門的な知識・技術を持った個人や集団による市民のボランティア活動の協力を得て、より迅速な消防活動を展開します。

③ 特殊技能を有する消防団員による災害活動要領の策定

地域の実情に精通し、発災後即時に対応でき迅速な初動対応が期待される消防団の中には、震災など大規模災害に有効に活用できる資格を有している消防団員が数多くいることから、これら特殊技能を十分に活用し、誇りを持って地域に貢献するための仕組みとして災害活動要領を策定します。

(消 防 署)

(4) 帰宅困難者対策

① 予防対策

東京都帰宅困難者条例に基づき、事業者等は従業員を施設内に待機させ、3日分の備蓄をすることが努力義務化されており、区は事業者等への周知徹底を図ります。また、区は帰宅困難者の受け入れ施設として、**※区内12箇所の一時滞在施設**を整備しています。

② 応急対策

発災時、公共交通機関が運航停止し、特にターミナル駅やその周辺は多くの人滞りし混乱の発生が想定されますが、行政の「公助」には限界があり、駅周辺の事業者や学校などが行政と連携して、施設内に待機している利用者を保護し、混乱防止を図ります。

鉄道事業者は速やかな復旧に努めるとともに、運転状況に関する情報を提供し、区は運転状況や代替輸送手段の情報を提供し、徒歩帰宅者の誘導を支援します。一時滞在施設では、帰宅困難者を受け入れます。

帰宅困難者が帰宅するにあたっては、交通機関の輸送力については限りがあることから、自宅まで帰宅可能な距離にある帰宅困難者は、原則として徒歩で帰宅するよう促さなければなりません。このため、帰宅困難者の秩序立った徒歩帰宅を促すため、徒歩帰宅支援を充実していきます。

(危機管理室防災危機管理課)

※ **区内12箇所の一時滞在施設**

○都営三田線沿線・中山道(高島通り)沿い

板橋・仲宿・高島平地域センター、大原社会教育会館、板橋東清掃事務所、志村福祉事務所

○東武東上線沿線、川越街道沿い

熊野・仲町地域センター、常盤台区民事務所、板橋西清掃事務所、成増社会教育会館

○環状七号線沿い

桜川地域センター