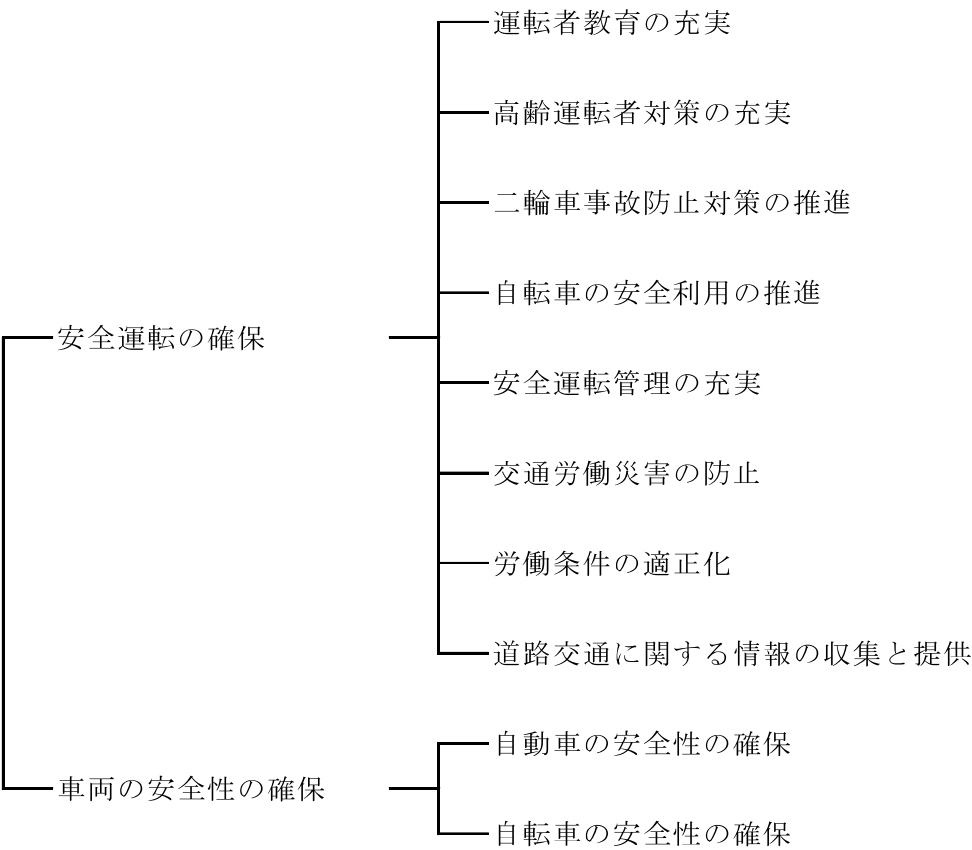


第4章 安全運転と車両の安全確保

(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および技能に加え、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、「新しい日常」への変化により、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・危険な違反行為を繰り返せば自転車運転者講習の対象となること、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およ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、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、運転実務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保護意識の醸成およ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

実な運転を実践するため、各種講習会や会合等を活用し、事故防止意識の徹底を図っていきます。

特に、プロ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およびペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した自動車という。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、高齢運転者の加齢に伴う身体機能の変化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ては、関係機関・団体と連携した二輪車実技教室を拡充し、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

また、講習会への積極的な参加を促すため、二輪車安全運転推奨シールを受講者に交付して、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。

さらに、自体防御としてヘルメットのあごひもの確実な結着および胸部プロテクターの着用推進を図ります。

（警察署・区環境土木部）

（4） 自転車の安全利用の推進

学校での安全教育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、危険な違反行為の指導取締りおよび自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

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・マナーの普及啓発についても推進します。

（警察署・区環境土木部）

（5） 安全運転管理の充実

安全運転管理者制度の運用については、事業場における安全運転管理者・副

安全運転管理者の資質と管理技術の向上を図るため、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、安全運転管理者未選任の事業場に対しては、早期選任に向けて指導監督を行うとともに、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

事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立、適正な労働時間管理および走行管理の励行、交通労働災害防止担当管理者およ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

自動車運転者については、依然として過重な長時間労働が行われている状況が認められることから、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および「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号改正平成30年9月7日厚生労働省告示第322号）」に基づき、ハイヤー、タクシーおよ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および運用に対して、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、自動車検査（車検）をはじめとする自動車の点検・整備の確実な励行、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・整備を実施するとともに、自転車の「TSマーク」(※)・「SGマーク」(※)の普及に努めます。

※ TSマーク — 自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険および賠償責任保険が附帯されている。

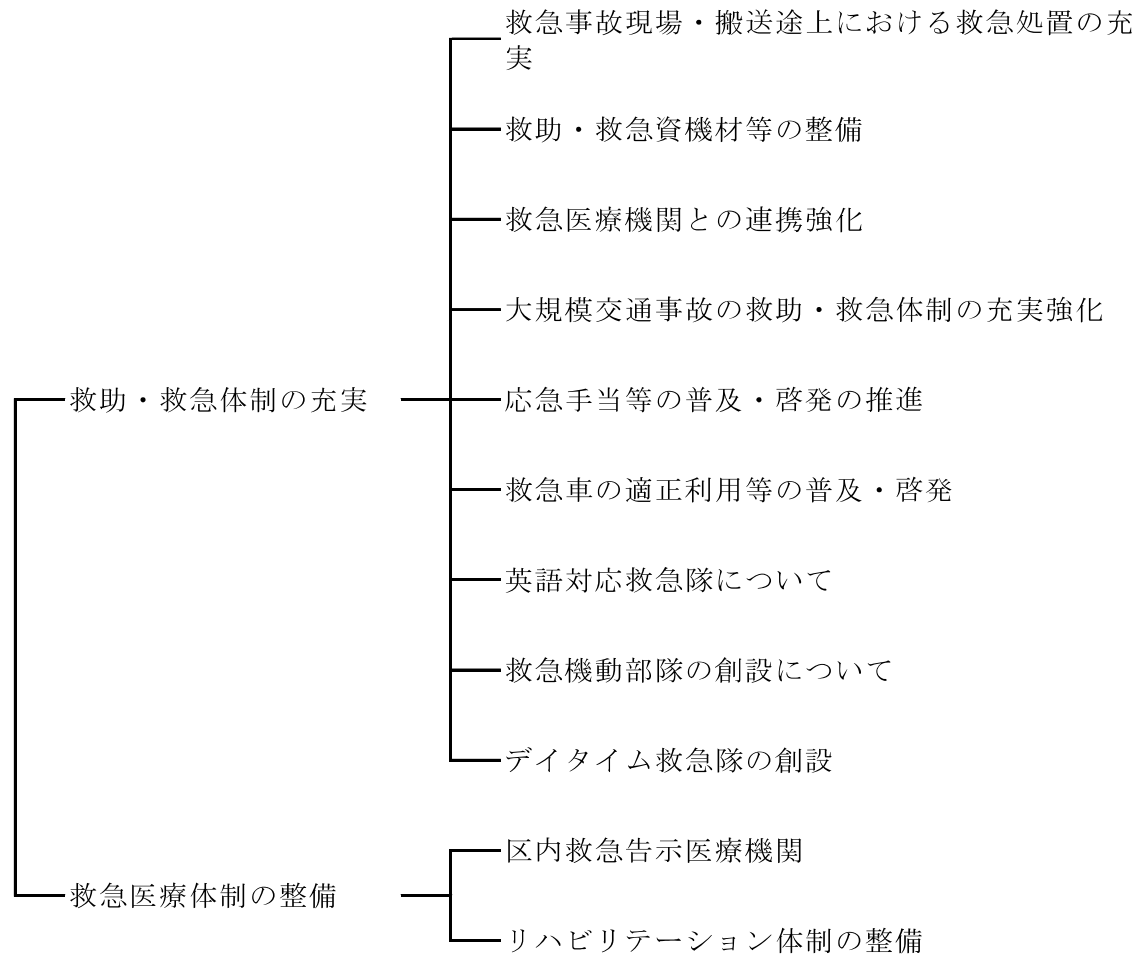
※ SGマーク — 製品安全協会が消費生活用製品安全法に基づく安全基準の適合したものに付けるマーク。

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、区内およ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およびYouTubeチャンネルにおいて、AEDの取扱いを含めた心肺蘇生動画配信していることを広報し、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) 救急事故現場・搬送途上における救急処置の充実

ア 消防救助隊等による交通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、高度な救助の知識および技術を有する隊員で編成された特別救助隊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) 救急隊およ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用資器材や自動体外式除細動器(AED)等の救急処置資器材を積載して、交通事故における消防隊等による救出・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。

(消防署)

ウ 高度処置救急体制の充実強化

救急救命士および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す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救急隊を配置し、効果的な運用体制を構築します。

(消防署)

(2) 救助・救急資器材等の整備

救急車の高規格化をはじめ、大規模災害用の非常用救急車、ポンプ車等にも救急活動資器材を積載するほか、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、区内およ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」、「東京都の医療体制」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）と連携した救助・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講習会

講習名	講習の内容	講習時間
普通救命講習※	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
上級救命講習※	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
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

※ 区の事業としても実施

（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 応急救護講座の開催

東京消防庁ホームページ上の電子学習講座を活用した救命講習（「インターネット併用講習」）では、普通救命講習および普通救命（自動体外式除細動器業務従事者）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)

エ 運転者に対する啓発

運転者に対して、事故等に遭遇した際にバイスタンダーとして応急処置ができるように、応急手当用品（簡易マスク、三角巾、滅菌ガーゼ等）を車両に携帯するよう、啓発を行います。

(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、傷病者の生命およ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、迅速に搬送する適切な手段がない場合

(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

東京都メディカルコントロール協議会との連携により策定した救急搬送基準により、現場において明らかに緊急性が認められない傷病者に対して、自身で医療機関の受診をお願いし、傷病者の理解が得られた場合、真に救急車が必要な緊急性の高い傷病者のために、救急隊は次の緊急出動に備えます。

対象症例(軽微な四肢怪我、軽微な鼻出血、不眠、不安等)および観察結果(意識状態、呼吸や脈拍の状態、血圧等が正常範囲)、年齢(15歳以上64歳以下)、受傷機転(重症と判断すべき受傷機転に該当しない)等から判断し、搬送トリアージの理解を得ます。

(消防署)

オ 東京民間救急コールセンター(TEL:0570-039-099)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-救命手当の技能認定を受けた運転手が乗車しているタクシー

(消防署)

カ ドクターカーの要請

以下の要件に該当する場合、ドクターカーを使用できます。

- (ア) 従前の東京消防庁救急業務等に関する規程および次の事象のうち必要と判断した場合
- (イ) 航空機および列車の事故ならびに火災による逃げ遅れ等の多数傷病者の発生が予想される事態
- (ウ) ドクターカー事業実施医療機関周辺（東京医科歯科大学病院－中央区等）で発生した事象で重症以上と判断されるもの
- (エ) その他の災害事象で、医師を要請し対応することが傷病者の救命に効果的であると判断される事象

（消防署）

キ 機動二輪（バイク）の活用（中央区は、日本橋消防署に配備）

高速道路等、交通渋滞の現場へいち早く到達し、傷病者に対し迅速に救命処置を施します。

（消防署）

(7) 英語対応救急隊について

国際化にともなう対応に向け、指定隊の拡大や研修等について改めて検討し、英語対応救急隊の指定を東京都長期ビジョン等に基づき計画しています。

○ 令和3年4月現在 26署 70隊

（消防署）

(8) 救急機動部隊の創設について

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、知識・技術に優れた救急隊員を育成し、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創設

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創設し運用しています。

（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
木挽町医院	中央区銀座四丁目11番4号	3541-3800	19床
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)

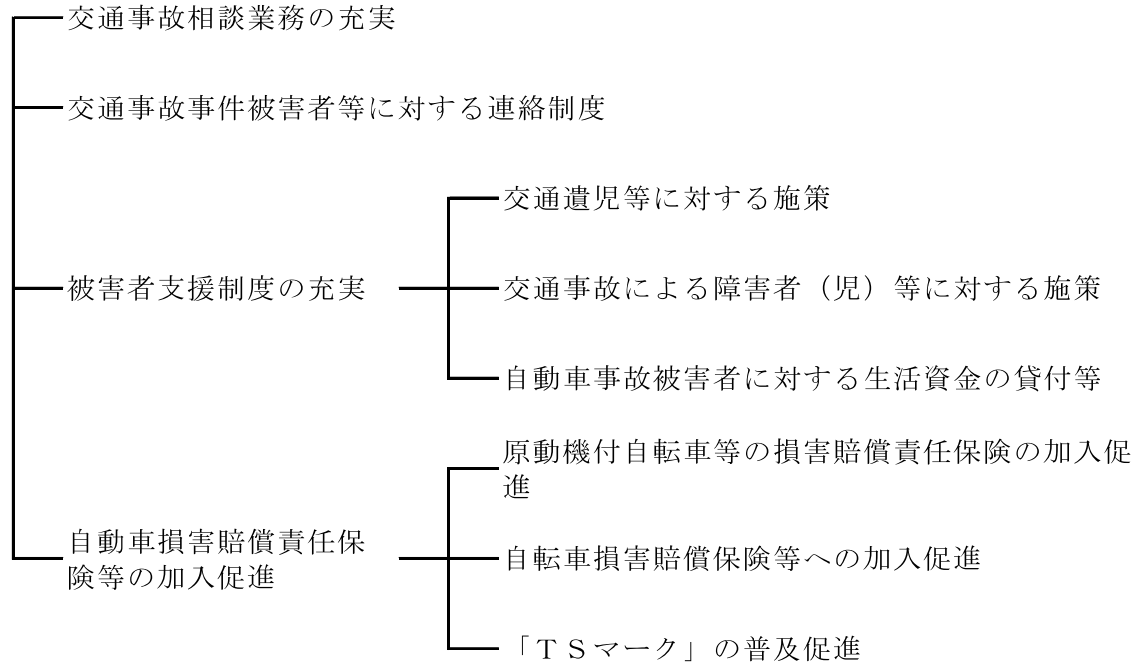
(2) リハビリテーション体制の整備

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・日本橋・月島区民センターにおいて、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、事故に関する警察署への届出の必要性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	28	29	30	元年	2 年
相談件数	950	955	921	817	418

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およびその遺族、交通死亡事故事件の遺族、危険運転致死傷事件および交通重傷事故事件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、被害者の自力回復等を支援します。

(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およ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など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および自動車事故により重度の脳損傷又は脊椎損傷を受け、常時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）への加入について、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、付保率の向上を図ります。

(区環境土木部)

(2) 自転車損害賠償保険等への加入促進

「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正により、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となりました。

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・区環境土木部)

(3) 「TSマーク」の普及促進

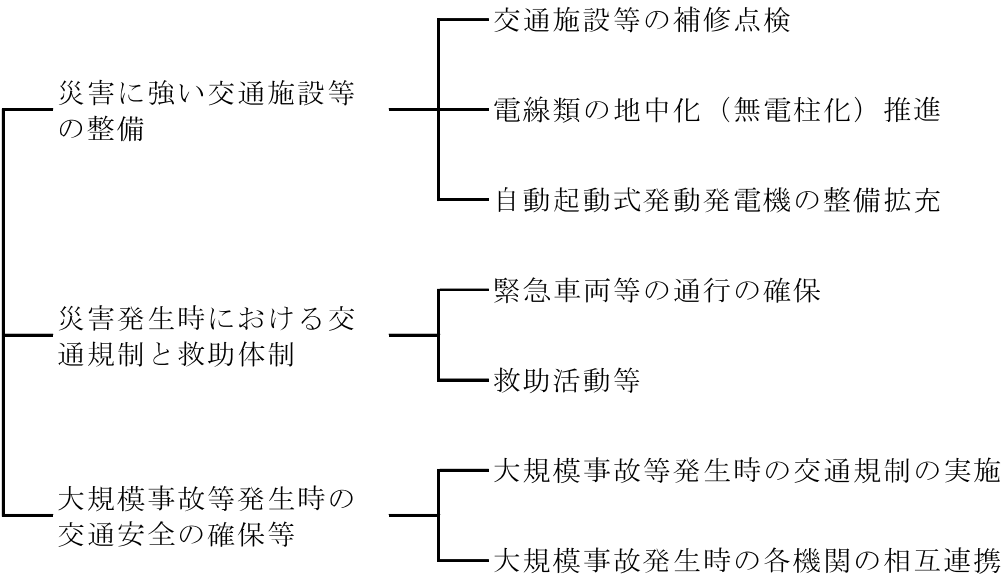
自転車安全整備店の自転車整備士が点検整備した自転車に貼付するもので、傷害保険および賠償責任保険が附帯されている「TSマーク」の普及を促進します。

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、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ことから、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発電機を起動し、信号機に電力を供給する自動起動式発動発電機を整備推進し、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およ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、関係機関およ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「消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー隊4隊配備）」および「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、事故現場およ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)