

「第11次足立区交通安全計画（案）」【概要版】

「第10次足立区交通安全計画」との主な変更点

① PDCAサイクルの記載を追加 **新規** →P 3、4

計画を効果的・効率的に推進していくため、第1部「総論」に計画の進行管理（PDCAサイクル）についての記載を新たに追加しました。

② 補完的な計画目標を設定 **新規** →P 13

事故死者数に関する目標（基本目標）に加え、自転車利用者の交通ルール、走行マナーに関する目標（補完的な目標）を新たに設定しました。

③ 取組に指標を設定 **新規** →P 17～

第2部以降に記載された交通安全対策の主な取組に、指標（目標）を設定し、取組みの進捗管理を行います。原則として年に1度、足立区交通安全協議会幹事会において計画の進行をチェックすることとしました。

④ 施策、取組を2つの部に分割 **変更** →P 17～

従来1ヶ所にまとめて記載していた各施策や取組を、計画目標に直接関係するか否かを踏まえ、「目標に対する諸施策」と「その他の施策」の2部（第2部・第3部）に分けて、整理しました。これにより、第1部の「総論」を加え、計画は全3部構成となりました。

1 計画の概要

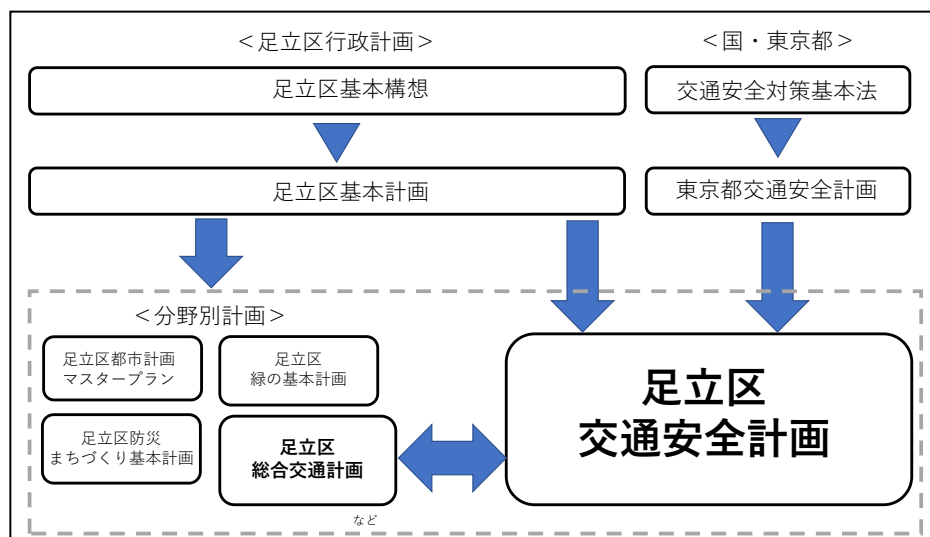
（1）計画の目的と位置づけ 総論P 1

足立区では、区内の陸上交通に関する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、5年ごとに「足立区交通安全計画」を策定しています。当計画は「足立区基本計画」における分野別計画として位置づけられています。

「第10次足立区交通安全計画」が令和2年度で終了したことから、令和3年4月策定の「第11次東京都交通安全計画」も踏まえ、「第11次足立区交通安全計画」を策定し、実効性のある対策を重点的・計画的に推進していきます。

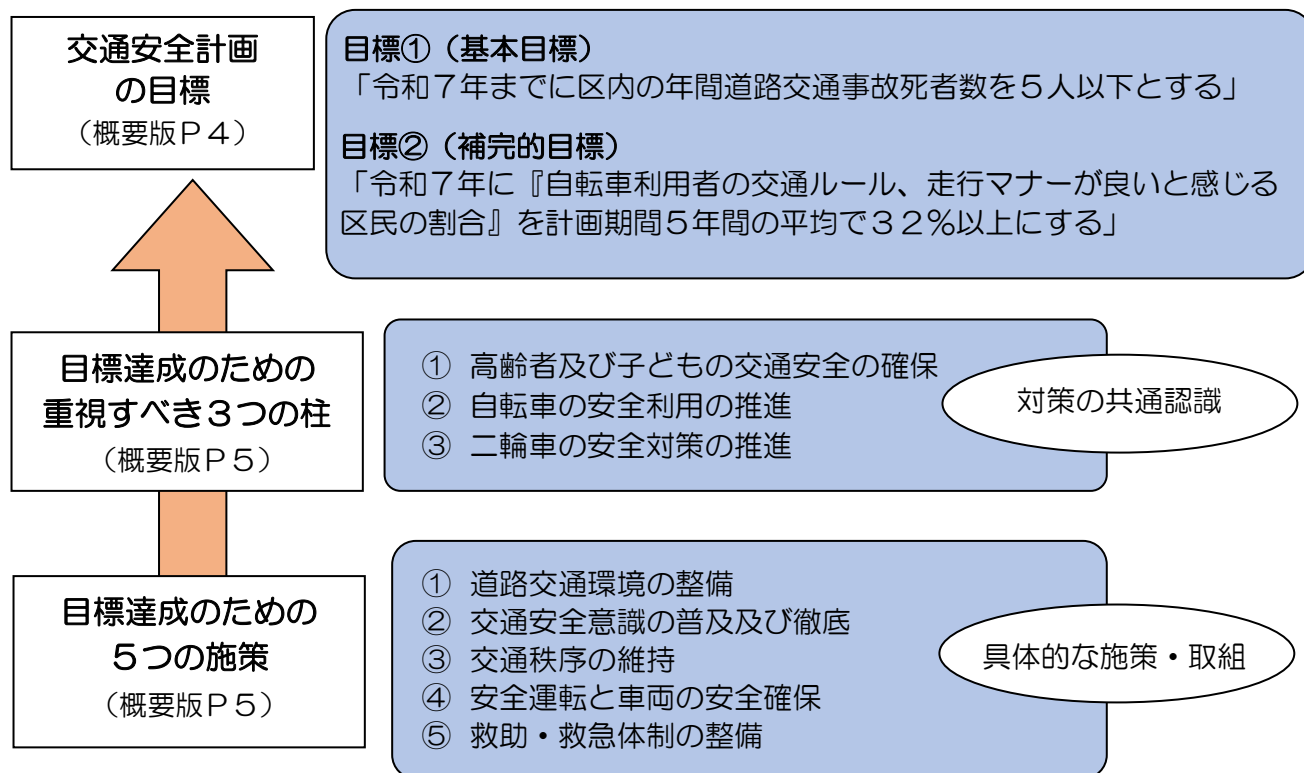
<計画期間>

令和3年度から令和7年度まで



(2) 計画の構成 総論P2

本計画は、「交通安全計画の目標」の達成に向け、行政機関をはじめとした各取組主体が「目標達成のための重視すべき3つの柱」を対策を進めるうえでの共通認識とし、「目標達成のための5つの施策」を効果的に実施していくことを基本的な骨格としています。



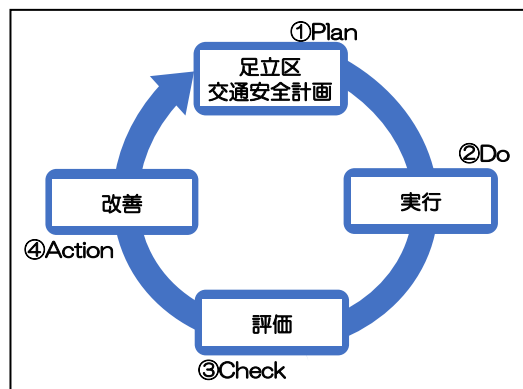
<計画の全体構成（3部構成）>

部	章
第1部「総論」 交通事故等の現状、課題とともに、計画目標とその達成のために重視すべき3つの柱、及び諸施策の概要を記載。	第1章 交通安全計画の概要 第2章 区内の交通事故等の現状と課題 第3章 交通安全計画の目標と達成のための諸施策 第4章 足立区交通安全計画の進捗管理
第2部「目標に対する諸施策」 交通事故の現状を踏まえ、設定した重視すべき3つの柱と、目標達成に必要な5つの施策を記載。	第1章 道路交通環境の整備 第2章 交通安全意識の普及及び徹底 第3章 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3部「その他の施策」 計画目標とは直接関係がないものの、総合的な交通安全対策として必要な諸施策を記載。	第1章 被害者の支援 第2章 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保 第3章 鉄道及び踏切の交通安全

(3) 計画の進行管理 総論P3～

計画の進行管理を行うため、今回の計画から、各施策のうち、主な取組内容にそれぞれ指標（目標）を設定しました。

原則として毎年「足立区交通安全協議会幹事会 ※」を実施し、取組の進捗状況等を評価していきます。



(指標の例)

実施機関	自転車走行環境の整備	具体的な取組内容	目標					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区・都・署	自転車走行環境の整備	自転車専用通行帯、ナビライン、ナビマーク等の整備	12,700 m	10,000 m	4,000 m	10,400 m	4,400 m	継続実施

※ 足立区交通安全協議会幹事会

足立区では区内の交通安全に関し、関係行政機関及び関係団体が相互の協力体制を確立することにより、効果的な交通安全対策を推進し、交通事故と交通公害のない安全な住みよい区を築くことを目的として「足立区交通安全協議会」を設置し、様々な事柄を協議します。また、幹事会は、協議会の下に設置されており、町会・自治会連合会の代表、警察署、交通安全協会、消防署、学校関係者、道路管理者等で構成され、計画の進捗管理や、その他交通安全の推進に関する事項を協議します。

2 区内交通事故の現状

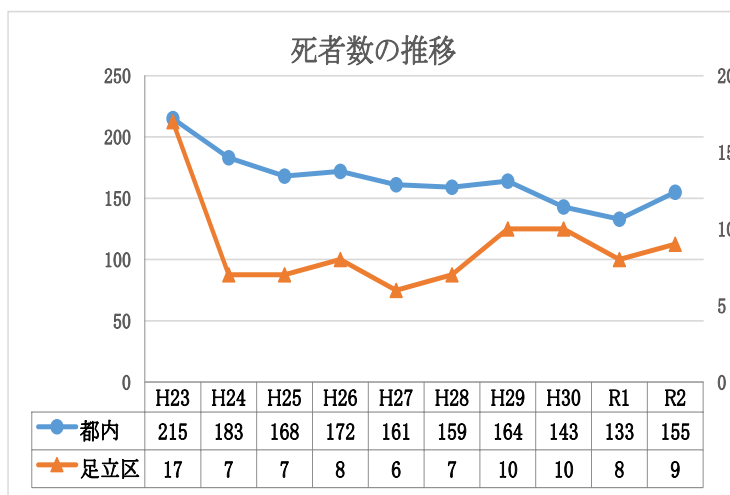
(1) 全体傾向 総論P5～

ア 交通事故死者数

平成27年には戦後最少の6人となりましたが、平成28年以降は微増傾向にあります。

イ 交通事故件数

平成23年からの10年間の減少率は39.3%と、都内の50.2%と比べて低くとどまっていることから、更なる安全対策が必要です。



(2) 対象別の傾向 総論P5～

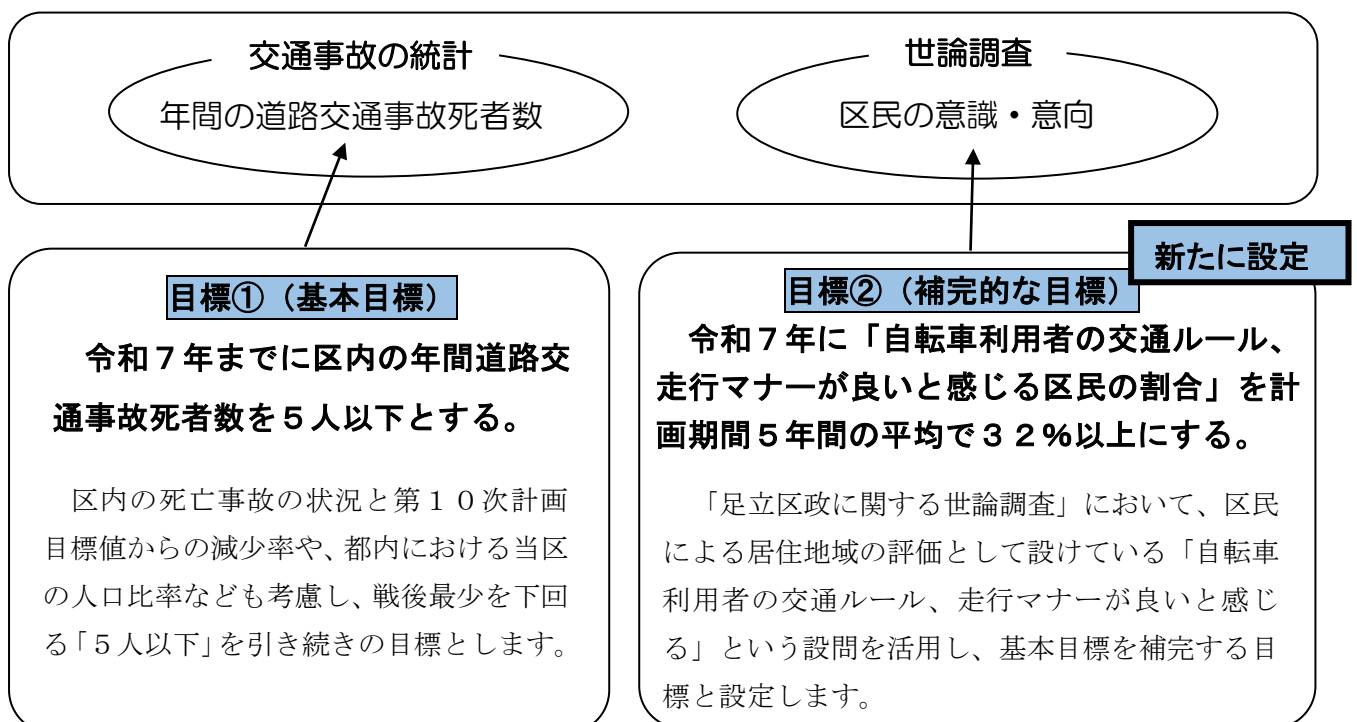
「高齢者」「二輪車・自転車」「子ども」それぞれ対象別の事故傾向と対策の方向性については、次のとおりです。また、計画中の対策記載ページを表の右「該当頁」に記しています。

対象	傾向	対策	該当頁
高齢者	昼間帯（10～12時）の事故が多い。	安全確認や一時停止などの徹底。	27
	薄暮時間帯（※）の事故が多い。	明るい服装に心がけ、反射材を身につける。	27、29
二輪車・自転車	死亡・重傷については、頭部・顔部を損傷することによる死傷が多い。	二輪車はヘルメットあご紐の正しい結着と胸部プロテクター等を着用。自転車も頭部を守るためにもヘルメットを着用。	31、35、39
	区道など裏路地での事故発生が多い。	一時停止では必ず止まる、幅員の狭い道路では速度を落とし急な飛び出しに備える。	29、39
子ども	飛び出しが多い。	幼少期から交通安全について学習し、反復することで安全意識を高める。	24
	薄暮時間帯の発生が多い。	反射材の効果を体験させるといった安全教育を継続する。	24、29

3 目標と重視すべき3つの柱

(1) 計画目標 総論P13

総合的な交通安全対策については、死者数のみではなく、区民の意識や意向をとらえながら進める必要があります。そのため、新たに補完的な目標を設定しました。



(2) 重視すべき3つの柱 総論P14

前頁の計画目標の達成に向けて、行政機関をはじめ、関係団体等が共通の認識を持ち、より効果的に交通安全の施策を実施していくために、足立区の交通事故の現状を踏まえた重視すべき3つの柱を定めます。

＜足立区の交通事故の現状＞

- ・ 高齢者の事故減少の割合が他年齢層と比べて鈍い。 (P 8)
- ・ 子どもの事故は放課後の薄暮時間帯に多く発生している。 (P 11)
- ・ 自転車利用中の死傷者数が事故全体の平均3割を超えている。 (P 10)
- ・ 死亡事故は歩行者、自転車に次いで二輪車が多い。 (P 6)



これらの現状を踏まえ、次の3つの柱を設定

■ 目標達成のための重視すべき3つの柱 ■

- (1) 高齢者及び子どもの交通安全の確保
- (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 各施策、取組

(1) 目標に対する諸施策 第2部P16～

第2部では、区内の交通事故の現状と課題を踏まえ、設定した重視すべき3つの柱との関係を示しながら、計画目標を達成するために必要な5つの諸施策について、取組内容を示しています。

「目標①、②」及び「重視すべき3つの柱」に対する諸施策							
5つの施策	取組	頁	目標		3つの柱		
			①	②	③	④	⑤
第1章 道路交通環境の整備	1 道路等の整備	17	○	○	○	○	○
	2 交通安全施設等の整備	17	○	○	○	○	○
	3 安全・安心な生活道路の構築	19	○	○	○	○	
	4 自転車走行環境の整備	20	○	○		○	
	5 渋滞対策	21	○				○
	6 駐車・駐輪施設の整備及び拡充	22	○	○		○	○
	7 その他の道路環境の整備	22	○	○	○	○	○
第2章 交通安全意識の普及及び徹底	1 交通安全教育等の推進	24	○	○		○	○
	2 交通安全組織の育成及び拡大	26	○	○	○	○	○
	3 交通安全の普及啓発活動	27	○	○	○	○	○
第3章 交通秩序の維持	1 交通規制の実施	31	○	○	○	○	○
	2 駐車秩序の確立	32	○	○		○	○
	3 指導取締りの強化	35	○	○		○	○
第4章 安全運転と車両の安全確保	1 安全運転の確保	38	○	○	○	○	○
	2 車両の安全性の確保	41	○	○		○	
第5章 救助・救急体制の整備	1 救助・救急体制の充実	43	○		○	○	○

(2) その他の施策 第3部P46～

第3部では、東京都の交通安全計画も踏まえ、計画目標とは直接関係がないものの、総合的な交通安全対策として計画に必要な諸施策について記載しています。

施策	取組	頁
第1章 被害者の支援	1 交通事故相談業務の充実	47
	2 交通事故被害者等に対する連絡制度	47
	3 交通事故被害者等に対する救済制度	47
	4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進	48
第2章 災害に強い交通施設等の整備 及び災害時の交通安全の確保	1 災害に強い交通施設等の整備	49
	2 災害時の交通安全の確保	49
第3章 鉄道及び踏切の交通安全	1 鉄道の交通安全	51
	2 踏切の交通安全	52