

足立区の交通事故概要及び 「第11次足立区交通安全計画」の進捗状況 (令和4年度実績)

足立区 都市建設部 交通対策課

「美しいまち」は「安全なまち」
ビューティフル・ウィンドウズ運動展開中 足立区





目 次

	ページ
第1部 交通安全計画の目標と交通事故の概要	1
第1章 交通安全計画の目標と実績	1
1 第11次足立区交通安全計画(令和3～7年度)の目標と実績	1
第2章 交通事故の概要	2
1 全国の交通事故件数の推移	2
2 東京都の交通事故件数の推移	3
3 足立区の交通事故件数の推移と状況	6
第2部 目標に対する諸施策	21
第1章 道路交通環境の整備	22
1 道路等の整備	22
2 交通安全施設等の整備	22
3 安全・安心な生活道路の構築	24
4 自転車走行環境の整備	24
5 渋滞対策	25
6 駐車・駐輪施設の整備及び拡充	25
7 その他の道路環境の整備	25
第2章 交通安全意識の普及及び徹底	27
1 交通安全教育等の推進	27
2 交通安全組織の育成及び拡大	30
3 交通安全の普及啓発活動	32
第3章 交通秩序の維持	36
1 交通規制の実施	36
2 駐車秩序の確立	37
3 指導取締りの強化	40
第4章 安全運転と車両の安全確保	42
1 安全運転の確保	42
2 車両の安全性の確保	45
第5章 交通事故に伴う救助・救急体制の整備	46
1 救助・救急体制の充実	46

	ページ
第3部 その他の施策	48
第1章 被害者の支援	49
1 交通事故相談業務の充実	49
2 交通事故被害者等に対する連絡制度	49
3 交通事故被害者等に対する救済制度	49
4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進	50
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 ...	51
1 災害に強い交通施設等の整備	51
2 災害時の交通安全の確保	52
第3章 鉄道及び踏切の交通安全	53
1 鉄道の交通安全	53
2 踏切の交通安全	54

第1部 交通安全計画の目標と交通事故の概要

第1章 交通安全計画の目標と実績

1 第1次足立区交通安全計画（令和3～7年度）の目標と実績

(1) 事故死者数に関する目標（基本目標）と実績

■ 目標①（基本目標） ■
令和7年までに区内の年間道路交通事故死者数を5人以下とする。

足立区では、「第1次足立区交通安全計画（令和3～7年度）」において、年間の道路交通事故死者数を5人以下を目標としたが、令和4年の足立区内での年間の道路交通事故死者数は10人で目標を達成できなかった。

目標①（基本目標）	目標（上段）・実績値（下段）					
	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
令和7年までに区内の年間道路交通事故死者数を5人以下とする。	5人以下	5人以下	5人以下	5人以下	5人以下	5人以下
実績値→	8人	10人				

(2) 自転車利用者の交通ルール、走行マナーに関する目標と実績

■ 目標②（補完的な目標） ■
令和7年に「自転車利用者の交通ルール、走行マナーが良いと感じる区民の割合」を計画期間5年間の平均で32%以上にする。

「足立区政に関する世論調査」において、区民による居住地域の評価として設けている「自転車利用者の交通ルール、走行マナーが良いと感じる」という設問を活用し、基本目標を補完する目標として上記の目標を設定し、令和4年度の世論調査では33%と目標を上回った。

目標②（補完的な目標）	目標（上段）・実績値（下段）					
	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
令和7年に「自転車利用者の交通ルール、走行マナーが良いと感じる区民の割合」を計画期間5年間の平均で32%以上にする。	平均で32%以上					
実績値→	31%	33%				

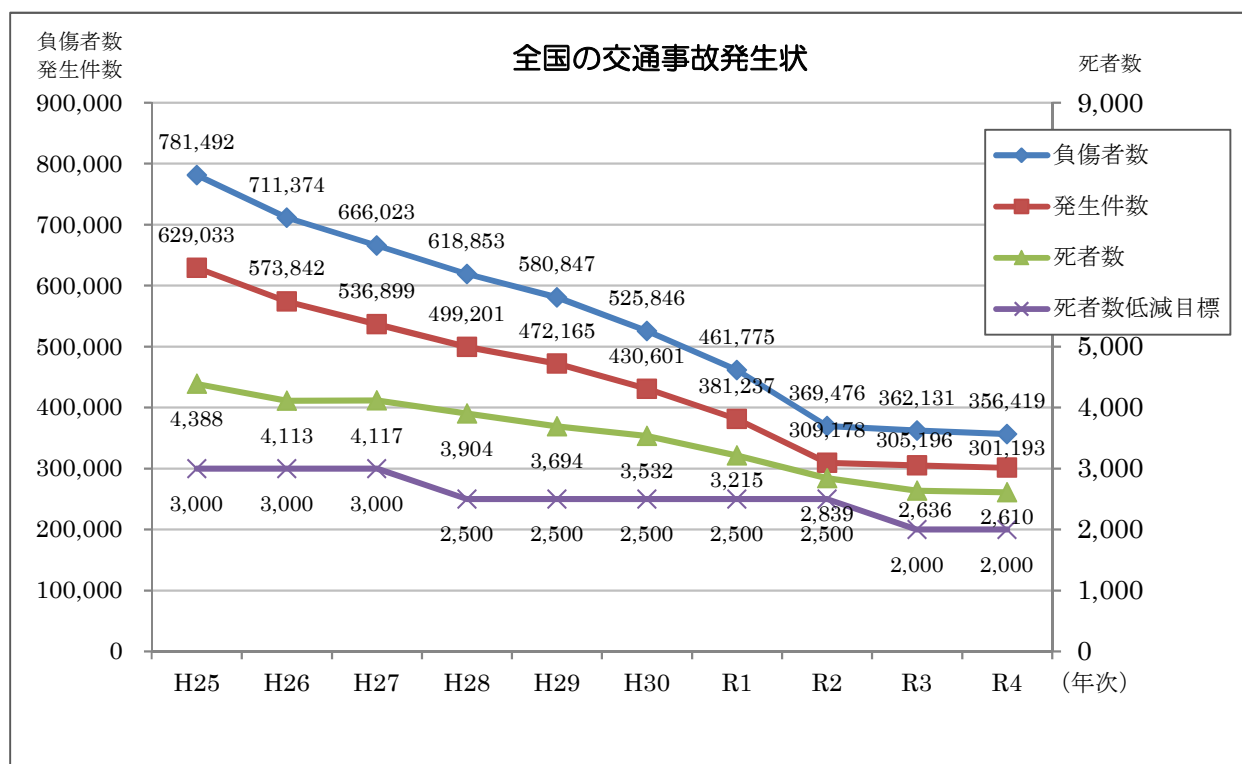
第2章 交通事故の概要

1 全国の交通事故件数の推移

(1) 概要

全国の交通事故による死者数は2,610人（前年比-26人）と平成28年から7年連続で戦後最少を更新しており、発生件数、負傷者数についても減少した。

なお、国で策定した第11次交通安全基本計画（令和3年～令和7年）では、「令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とすること」等を目標に掲げている。



都道府県別死者数（ワースト10）

ワースト順	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
令和2年	東京 155	愛知 154	北海道 144	神奈川 140	千葉 128	大阪 124	埼玉 121	兵庫 110	静岡 108	福岡 91
令和3年	神奈川 142	大阪 140	東京 133	千葉 121	北海道 120	埼玉 118	愛知 117	兵庫 114	福岡 101	静岡 89
令和4年	大阪 141	愛知 137	東京 132	千葉 124	兵庫 120	北海道 115	神奈川 113	埼玉 104	茨城 91	静岡 83

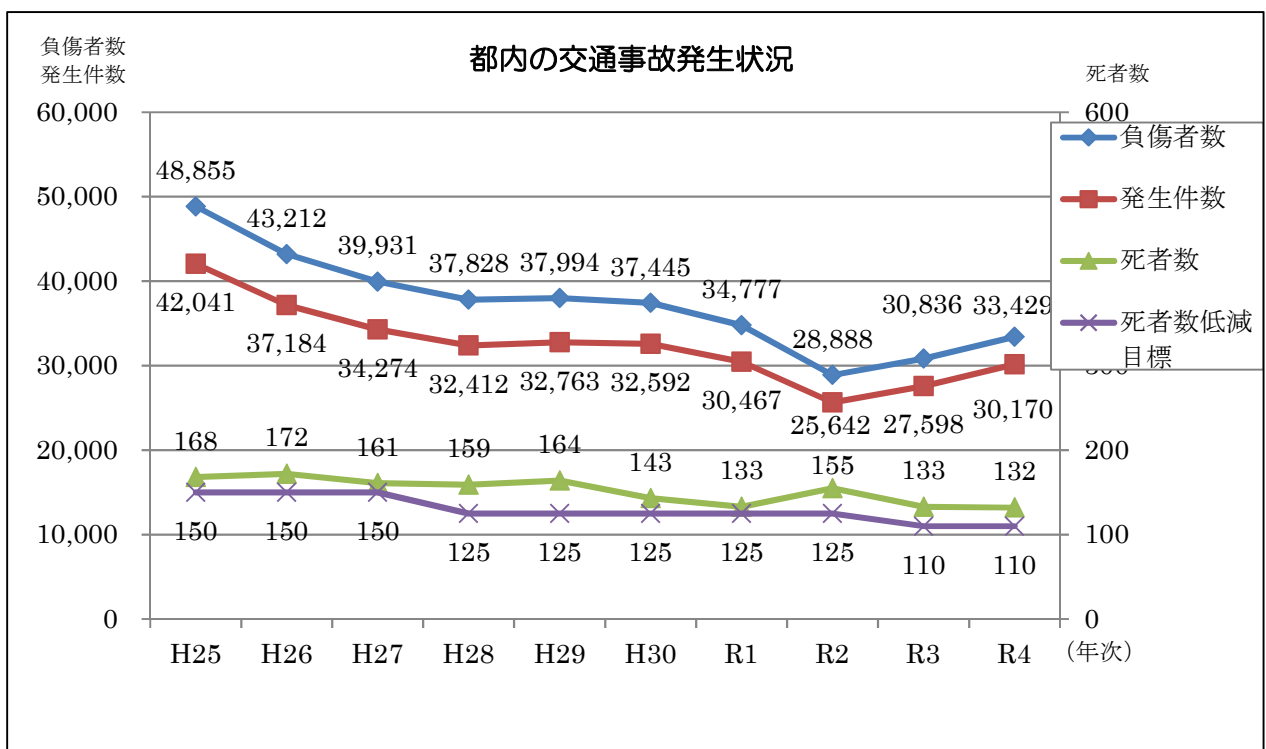
2 東京都の交通事故件数の推移

(1) 概要

都内では発生件数、負傷者数はともに増加したが、死者数は微減し、戦後最少の132人となった。

また、都内の区市町村別死者数で足立区は、大田区と並びワースト1位の10人であった。

なお、第11次東京都交通安全計画（令和3年～令和7年）では、「令和7年までに24時間死者数を110人以下とすること」等を目標に掲げている。



区市町村別死者数（ワースト10）

ワースト順	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
令和 2年	大田 14	世田谷 11	足立 9	板橋・練馬 7	江東 6	品川・北・江戸川 5	千代田・豊島 4			
令和 3年	足立・江東・世田谷 8		太田・江戸川 7	杉並・板橋 6	豊島 5	渋谷・練馬 4				
令和 4年	足立・大田 10		世田谷・練馬 9	板橋 7	渋谷 5	新宿・目黒・杉並・北・葛飾・江戸川 4				

(2) 23区の交通事故発生状況

区 (五十音順)	件数	件数の 順位	死者	死者 数の 順位	重傷者	軽傷者	負傷者	負傷 者数 の 順位	人口	人口当たりの順位 (ワースト)		
										件数	死者	負傷者
足立	1,859	1	10	1	50	1,951	2,001	1	693,330	6	3	6
荒川	323	23	1	20	37	311	348	23	217,859	22	19	22
板橋	1,005	7	7	5	54	1,054	1,108	7	581,773	19	6	19
江戸川	1,395	4	4	7	98	1,446	1,544	3	689,059	11	18	11
大田	1,426	3	10	1	87	1,457	1,544	3	740,034	13	5	12
葛飾	834	13	4	7	22	866	888	13	452,960	18	13	17
北	658	16	4	7	47	648	695	17	355,379	16	10	18
江東	1,250	5	2	15	66	1,282	1,348	5	530,561	9	20	9
品川	934	9	1	20	65	933	998	11	419,155	10	23	10
渋谷	840	12	5	6	66	851	917	12	242,397	4	2	4
新宿	883	11	4	7	50	949	999	10	351,085	7	9	7
杉並	893	10	4	7	63	955	1,018	9	587,185	21	17	21
墨田	537	21	1	20	30	543	573	21	276,419	12	21	14
世田谷	1,771	2	9	3	90	1,855	1,945	2	936,846	14	11	13
台東	638	17	2	15	35	661	696	16	215,802	5	12	5
中央	716	14	2	15	29	783	812	14	173,130	3	8	3
千代田	606	18	3	13	26	667	693	18	67,549	1	1	1
豊島	561	20	1	20	9	594	603	20	303,113	17	22	15
中野	592	19	3	13	25	598	623	19	343,419	20	14	20
練馬	943	8	9	3	56	996	1,052	8	750,631	23	7	23
文京	450	22	2	15	28	454	482	22	242,945	15	15	16
港	1,119	6	2	15	70	1,162	1,232	6	262,208	2	16	2
目黒	696	15	4	7	13	725	738	15	284,641	8	4	8
合計	20,929		94		1,116	21,741	22,857		9,717,480			
23区の 平均	909.95		4.08		48.52	945.26	993.78		422,499			

※人口：東京都総務局「東京都の人口（推計）」（令和5年1月1日現在）

※面積：総務局行政部長通知「東京都区市町村別の面積について」（令和4年10月1日現在）

※道路延長：「東京都道路現況調査令和4年度」（東京都建設局道路管理部編）

第1部
第2章 交通事故の概要

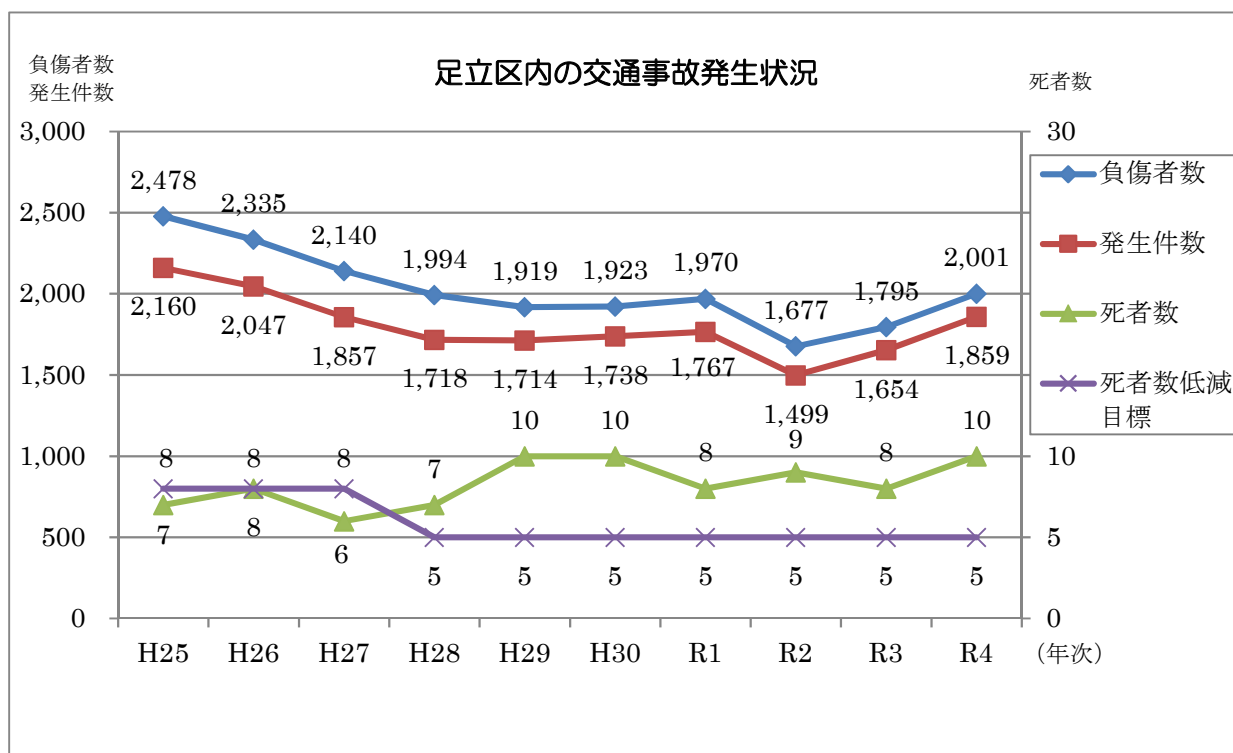
区 (五十音順)	面積 (km ²)	面積当たりの順位 (ワースト)			道路 面積 (km ²)	道路面積当たりの順位 (ワースト)			道路 延長 (km)	道路延長当たりの順位 (ワースト)		
		件数	死者	負傷者		件数	死者	負傷者		件数	死者	負傷者
足立	53.25	13	10	13	9.99	18	12	4	1,067	14	10	13
荒川	10.16	15	17	15	1.67	15	17	20	215	17	19	18
板橋	32.22	16	5	14	5.85	20	7	7	740	19	9	19
江戸川	49.9	19	19	19	9.4	21	19	3	1,089	21	20	21
大田	61.86	22	13	22	7.63	17	5	5	853	15	3	15
葛飾	34.8	21	16	21	5.74	22	15	6	754	22	17	22
北	20.61	14	8	16	3.02	11	4	11	375	13	6	14
江東	43.01	18	22	18	5.76	13	21	9	396	4	18	4
品川	22.84	9	23	9	4.03	9	23	10	393	8	23	8
渋谷	15.11	3	1	3	2.78	1	1	18	272	5	1	5
新宿	18.22	6	4	6	3.42	4	8	14	357	6	4	6
杉並	34.06	20	15	20	4.64	16	13	8	690	20	16	20
墨田	13.77	11	21	11	2.96	19	22	17	297	12	21	12
世田谷	58.05	17	14	17	8.27	14	9	1	1,187	18	14	17
台東	10.11	2	6	2	2.63	6	14	19	259	7	13	7
中央	10.21	1	7	1	3.05	7	16	22	194	1	7	1
千代田	11.66	5	3	5	2.79	12	10	23	176	3	2	3
豊島	13.01	8	20	8	2.39	8	20	15	308	11	22	11
中野	15.59	12	9	12	2.17	3	3	12	369	16	11	16
練馬	48.08	23	11	23	7.5	23	6	2	1,143	23	12	23
文京	11.29	10	12	10	1.96	10	11	21	207	9	8	9
港	20.37	4	18	4	4.45	5	18	16	304	2	15	2
目黒	14.67	7	2	7	2.32	2	2	13	359	10	5	10
合計	627.53				104.39				12,004			
23区の 平均	27.28				4.54				521.92			

3 足立区の交通事故件数の推移と状況

(1) 概要

足立区内では、発生件数 1,859 件（前年比+205 件）、負傷者数 2,001 人（前年比+206 人）、死者数 10 人（前年比+2 人）と増加し、いずれも都内ワースト 1 位であった。

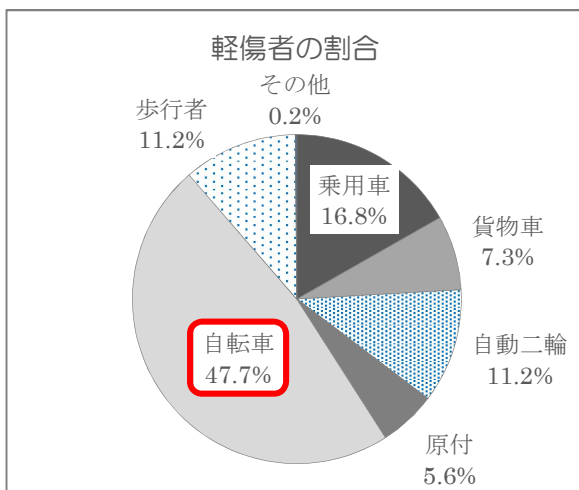
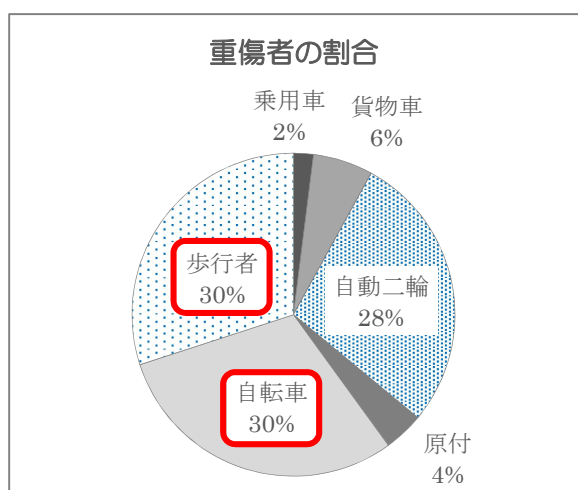
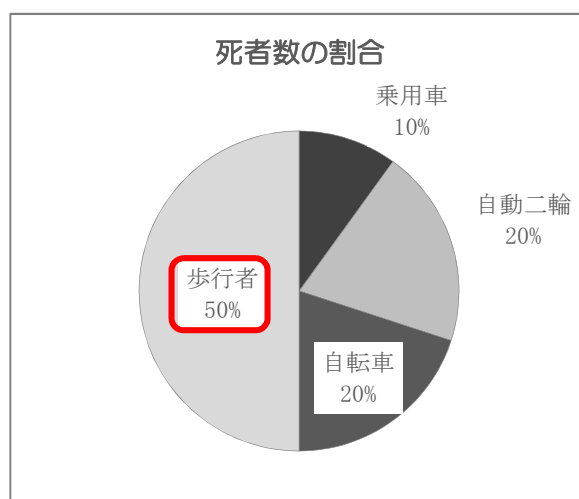
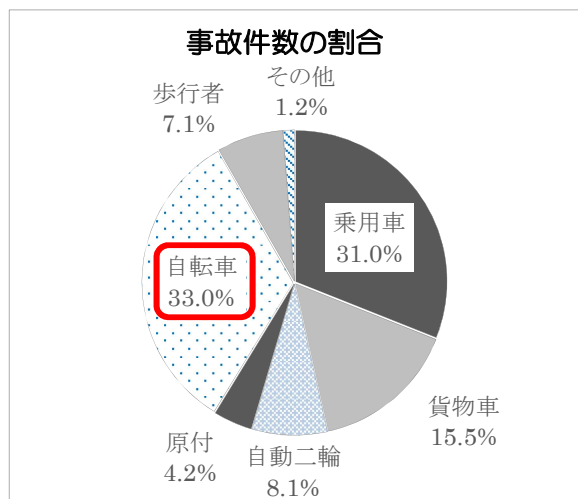
なお、第 1 1 次足立区交通安全計画（令和 3 年～令和 7 年）では、「令和 7 年までに区内の年間道路交通事故死者数を 5 人以下とする。」を基本目標に掲げている。



新型コロナウイルスによる緊急事態宣言等で人出が減ったとされる令和 2 年から、発生件数及び負傷者数はともに上昇傾向にあり、負傷者数については平成 27 年以降、7 年ぶりに 2,000 人を超えた。死者数についても、4 年ぶりに 10 人となった。

(2) 足立区の状態別交通事故発生状況

令和4年の事故件数の割合は、自転車が33.0%と最も多くを占めている。死者は、歩行者が50%と最も多い。負傷者は、重傷者の30%ずつが歩行者と自転車運転中で、軽傷者の47.7%が自転車運転中であつた。



状態別発生状況 (第1・2当事者合計件数、本人被害)

令和4年	乗用車	貨物車	自動二輪	原付	自転車	歩行者	その他
事故件数	1,034	516	269	139	1,100	236	40
死者数	1	0	2	0	2	5	0
重傷者	1	3	14	2	15	15	0
軽傷者	327	143	219	110	930	219	3

軽傷者のおよそ半分が自転車運転中ということで、自転車シミュレータの活用(P32)や各種交通安全教室の実施(P27~29、P32)、自転車キャンペーン(P35)等を通じて、積極的に啓発していく必要がある。また、併せて自転車保険への加入義務化(P50)及び自転車用ヘルメットの着用努力義務化(P32~33)を改めて周知し、自転車事故に備えるよう啓発していく。

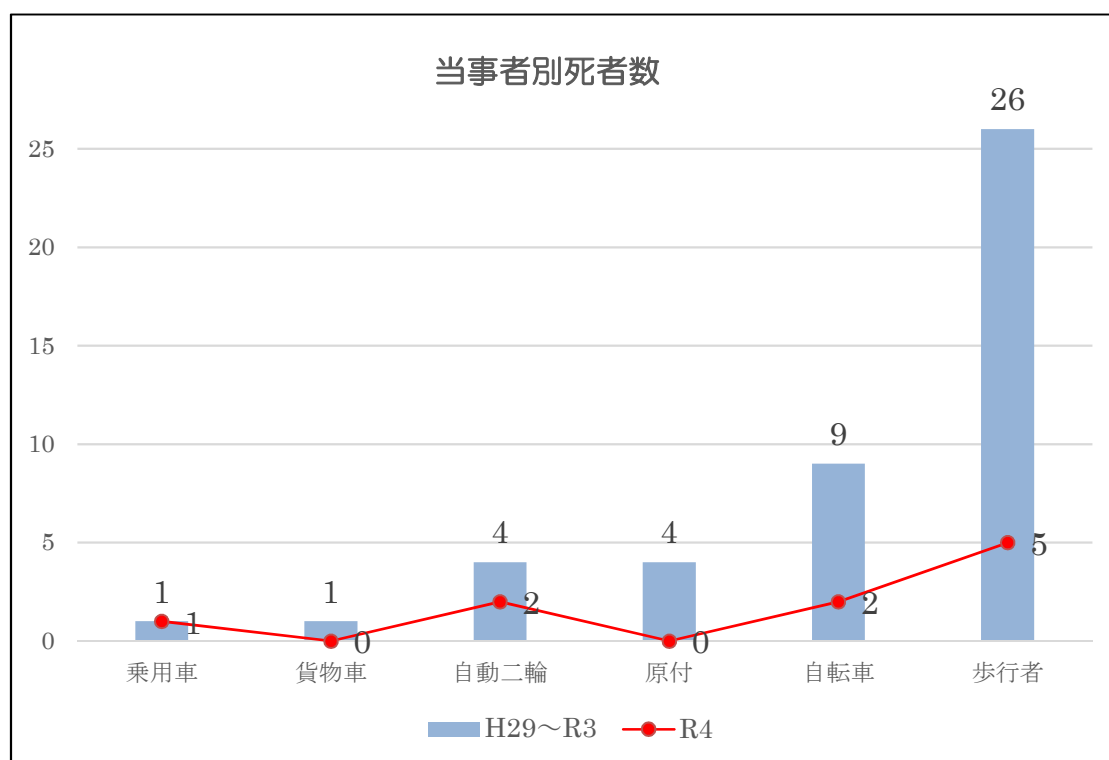
(3) 当事者別死傷者数の推移

ア 当事者別死者数の推移

平成29年から令和3年までの過去5年間の死者数を当事者別に見ると歩行者が26人と最も多く、次いで自転車が9人の順となっている。

令和4年については歩行者が5人と最も多く、次いで自転車・自動二輪が2人となっている。

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
乗用車	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1
貨物車	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
自動二輪	1	3	1	1	1	2	1	0	0	2
原付	2	0	0	0	1	0	0	1	2	0
自転車	1	3	3	2	2	1	2	2	2	2
歩行者	3	2	1	4	6	7	5	5	3	5
合計	7	8	6	7	10	10	8	9	8	10

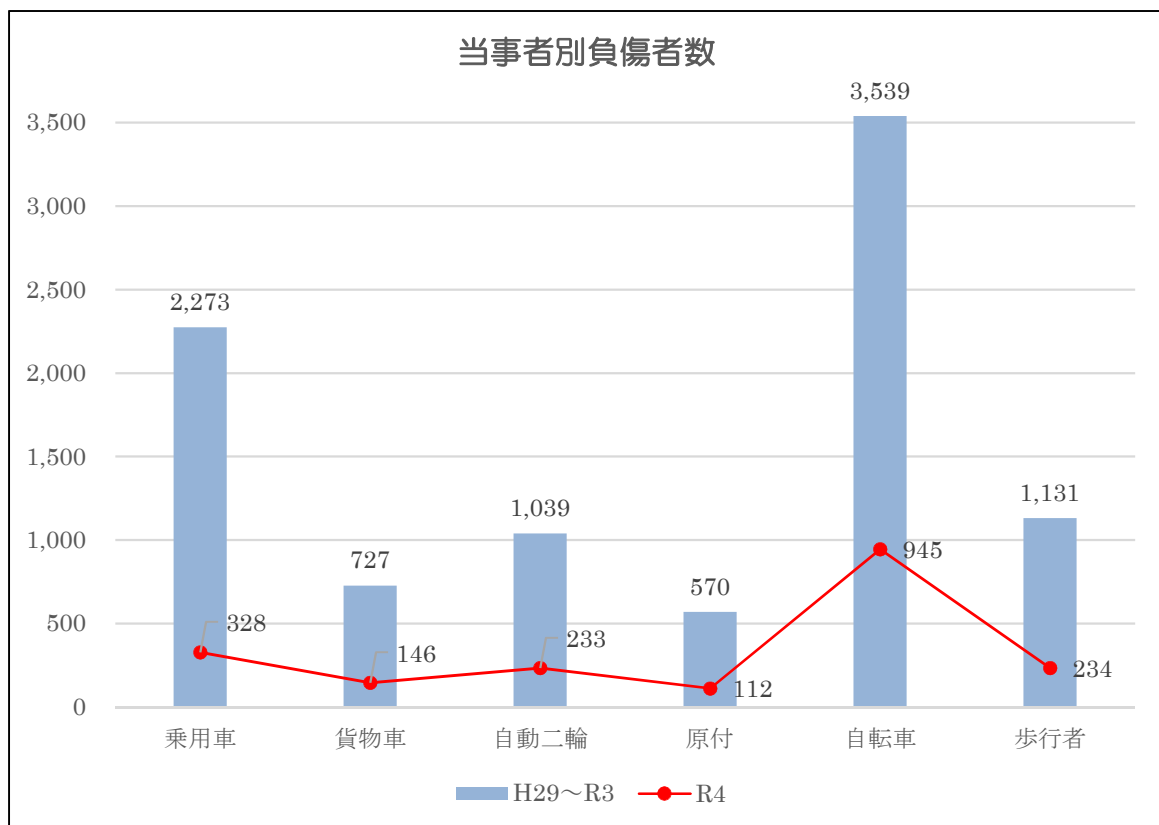


イ 当事者別負傷者数の推移

平成29年から令和3年までの過去5年間の負傷者数を当事者別に見ると自転車が3,539人と最も多く、次いで乗用車が2,273人の順となっている。

令和4年についても、自転車は945人と最も多く、次いで乗用車が328人の順となっている。

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
乗用車	688	651	629	627	533	483	461	390	406	328
貨物車	195	236	203	197	159	171	134	115	148	146
自動二輪	243	250	225	201	230	185	211	208	205	233
原付	210	151	151	137	123	107	126	96	118	112
自転車	879	791	695	591	652	712	792	672	711	945
歩行者	263	256	234	241	222	263	246	193	207	234
その他	0	0	3	0	0	2	0	3	0	3
合計	2,478	2,335	2,140	1,994	1,919	1,923	1,970	1,677	1,795	2,001



(4) 年齢層別事故状況

ア 年齢層別発生状況

事故件数が最も多いのは50歳代で、次いで40歳代の順となっている。

死者数が最も多いのは70歳代で、次いで50歳代、重傷者数が最も多いのも70歳代となっており、次いで20歳代、軽傷者数が最も多いのは50歳代で、次いで40歳代の順となっている。

令和4年	事故件数	死者数	重傷者数	軽傷者数
幼児	7	0	0	27
小学生	63	0	0	60
中学生	40	0	1	31
高校生	84	0	4	70
20歳未満	73	0	1	48
20歳代	506	0	8	275
30歳代	434	1	3	231
40歳代	544	0	7	292
50歳代	592	3	7	337
60歳代	404	1	5	222
70歳代	384	4	10	219
80歳以上	164	1	4	139

イ 年齢層別死者数の推移

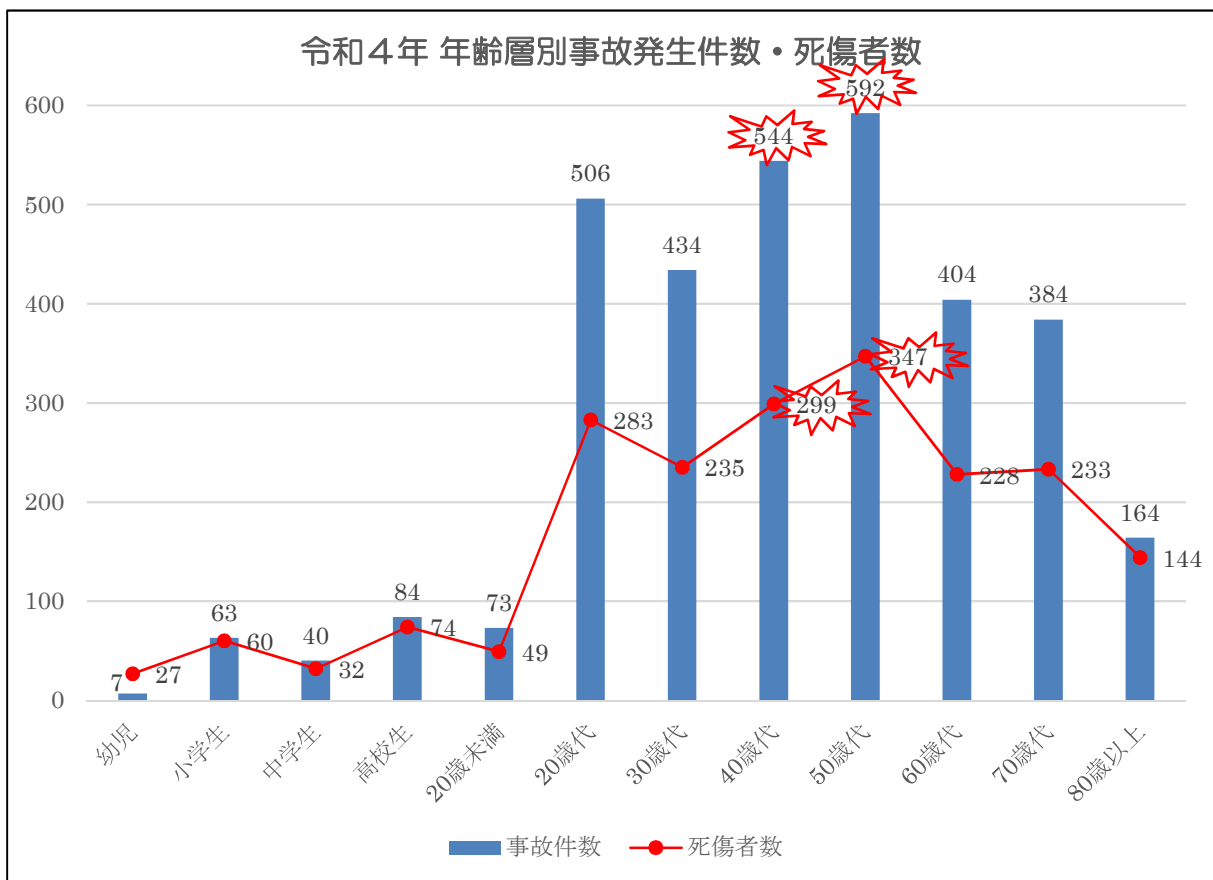
令和4年の交通事故死者は30歳代以上で、10人であった。

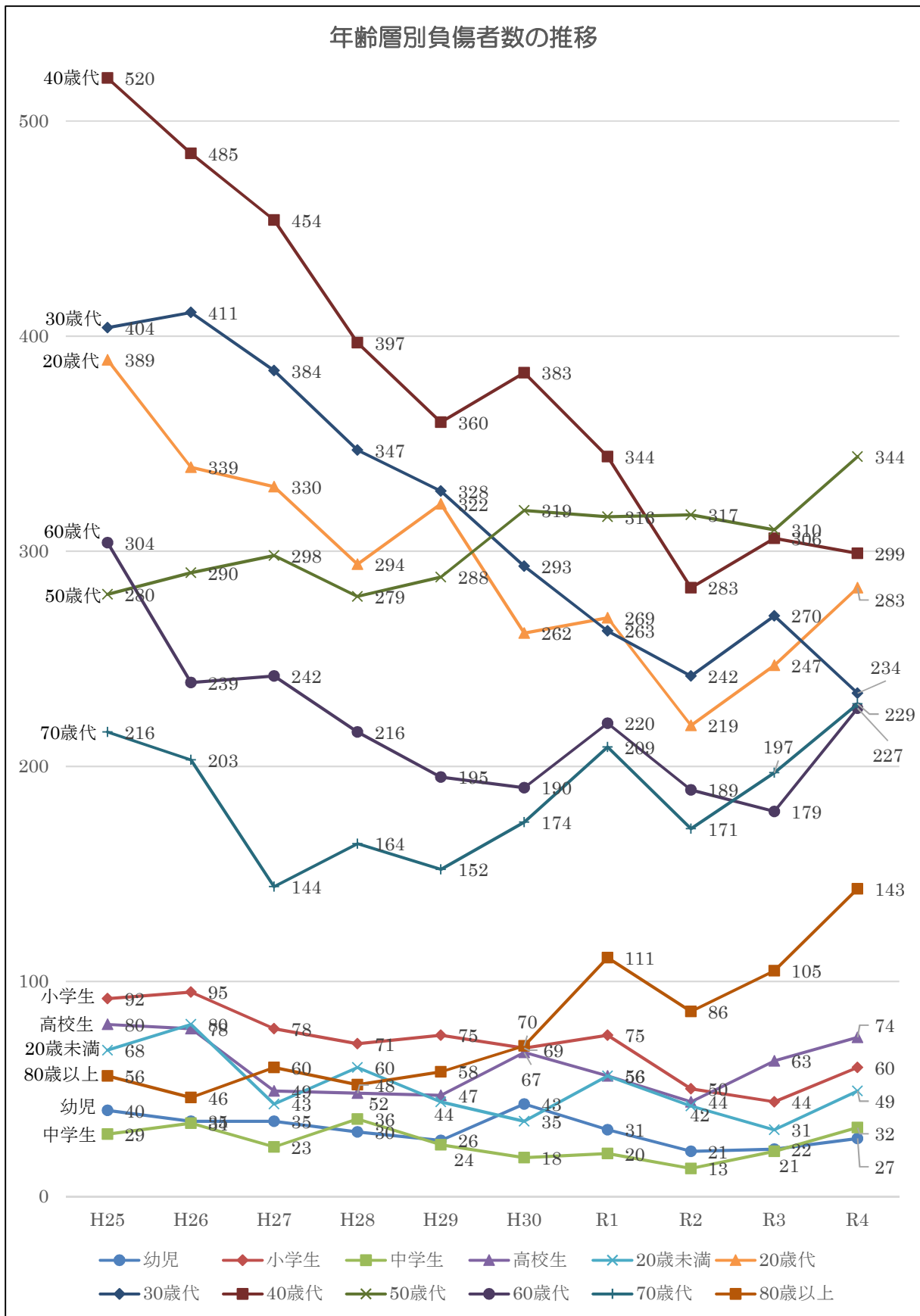
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
幼児	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
小学生	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
中学生	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
高校生	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
20歳未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20歳代	1	1	1	2	3	1	2	0	0	0
30歳代	0	2	0	0	1	1	1	0	0	1
40歳代	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0
50歳代	1	0	2	1	1	1	0	1	2	3
60歳代	2	0	1	1	1	1	1	5	4	1
70歳代	2	5	1	1	1	3	1	1	2	4
80歳以上	1	0	0	0	0	2	2	1	0	1
合計	7	8	6	7	10	10	8	9	8	10

ウ 年齢層別負傷者数の推移

令和4年の交通事故負傷者数は50歳代が最も多く、次いで40歳代であった。

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
幼児	40	35	35	30	26	43	31	21	22	27
小学生	92	95	78	71	75	69	75	50	44	60
中学生	29	34	23	36	24	18	20	13	21	32
高校生	80	78	49	48	47	67	56	44	63	74
20歳未満	68	80	43	60	44	35	56	42	31	49
20歳代	389	339	330	294	322	262	269	219	247	283
30歳代	404	411	384	347	328	293	263	242	270	234
40歳代	520	485	454	397	360	383	344	283	306	299
50歳代	280	290	298	279	288	319	316	317	310	344
60歳代	304	239	242	216	195	190	220	189	179	227
70歳代	216	203	144	164	152	174	209	171	197	229
80歳以上	56	46	60	52	58	70	111	86	105	143
合計	2,478	2,335	2,140	1,994	1,919	1,923	1,970	1,677	1,795	2,001





エ 年齢層別負傷者数の傾向

(ア) 20歳代～50歳代の傾向

令和4年の交通事故負傷者数は20歳代から50歳代が多いが、過去10年間の推移をみると、20歳代、30歳代、40歳代は大幅な減少傾向である。一方で、50歳代は緩やかな増加傾向となっている。

これらの年代については、現在、交通安全の啓発機会が少ないため、子育てサロンや小学校での自転車教室に従事している保護者に対してなど様々な機会を通じて、積極的に啓発を行っていく必要がある。また、大人が手本となることで、子ども達への交通安全啓発への波及も狙えるため、非常に重要な取り組みといえる。

(イ) 60歳代～80歳以上の傾向

60歳代、70歳代は横ばい傾向であるが、令和4年の交通事故負傷者数は多く、80歳以上は交通事故負傷者数こそ少ないものの緩やかな増加傾向となっている。

高齢者は個人差こそあるものの、加齢に伴い身体機能等が低下していくため、高齢者自身が身体機能等の低下に気付いてもらえるよう、自転車シミュレータなど体験型の教育をさらに強化していく。

(ウ) 幼児～高校生までの傾向

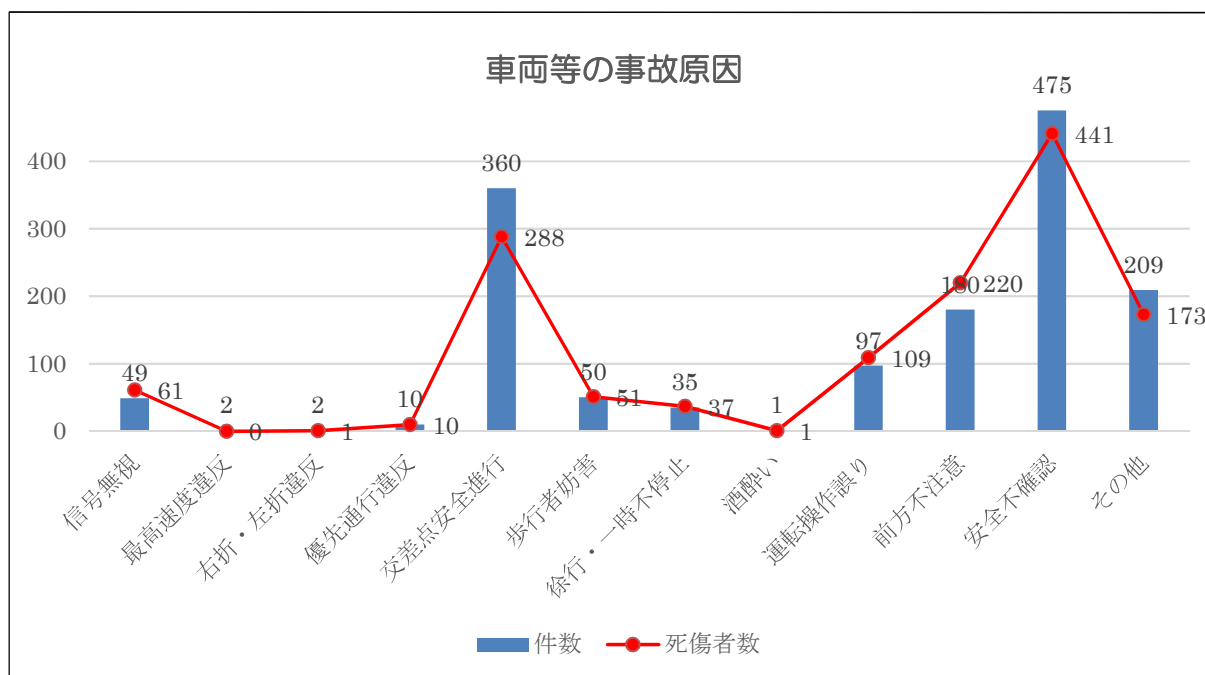
幼児、小学生、中学生、高校生については、横ばいあるいは減少傾向にあるが、次世代を担う子どもの命を交通事故から守る対策は極めて重要であり、キッズ・ゾーンやゾーン30の設置、通学路の安全点検などに加え、子どもの発達段階に応じた効果的な交通安全教育に取り組んでいく必要がある。

(5) 当事者別の事故原因

ア 車両等の事故原因

令和4年の車両等の事故原因として、「安全不確認」によるものが475件と最も多く、違反ありの32.3%を占めている。続いて、「交差点安全進行」義務違反によるものが360件で、違反ありの24.4%を占めている。

令和4年		件数 (割合)	死者	重傷者	軽傷者
違反あり	信号無視	49 (3.3%)	0	2	59
	最高速度違反	2 (0.1%)	0	0	0
	右折・左折違反	2 (0.1%)	0	0	1
	優先通行違反	10 (0.7%)	1	7	2
	交差点安全進行	360 (24.5%)	1	5	282
	歩行者妨害	50 (3.4%)	3	4	44
	徐行・一時不停止	35 (2.4%)	0	1	36
	酒酔い	1 (0.1%)	1	0	0
	運転操作誤り	97 (6.6%)	1	2	106
	前方不注意	180 (12.3%)	0	2	218
	安全不確認	475 (32.3%)	0	4	437
	その他	209 (14.2%)	0	8	165
違反なし		488	0	0	0



イ 自転車の事故原因

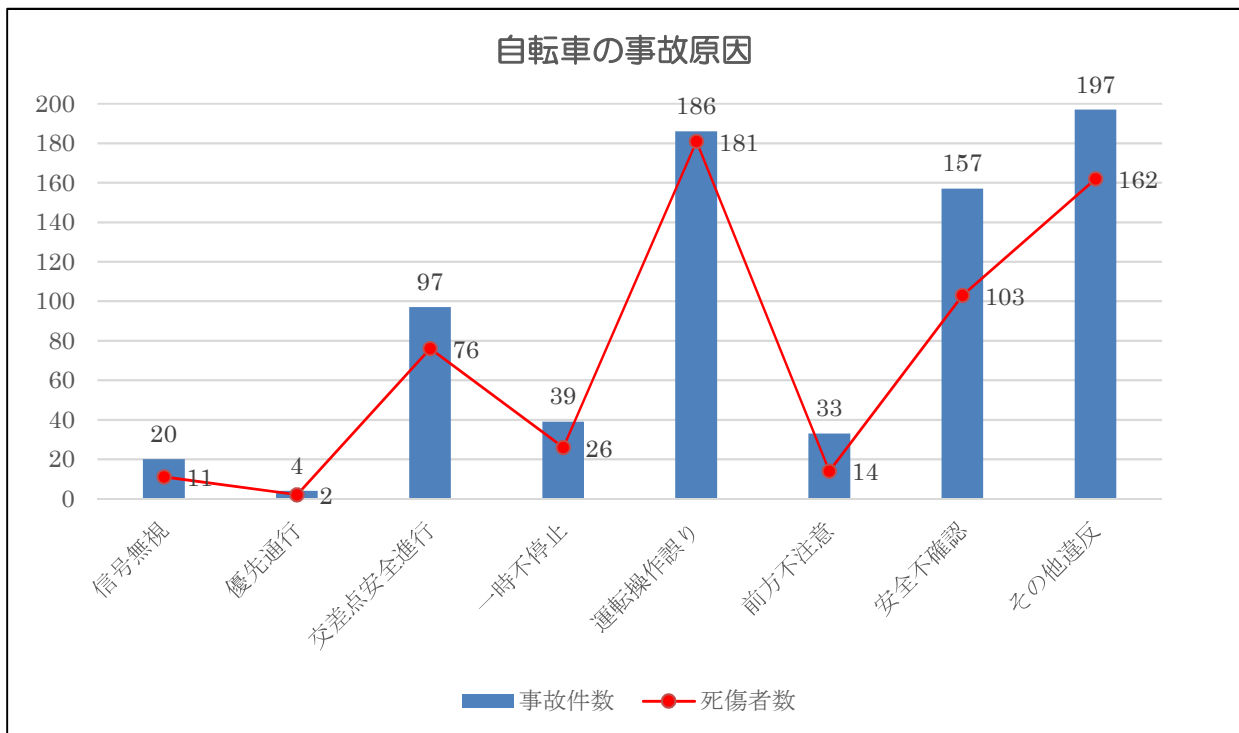
令和4年の自転車の事故原因は「違反なし」「その他違反」を除くと「運転操作誤り」によるものが186件で最も多く、違反ありの25.4%を占めている。続いて「安全不確認」が157件で、違反ありの21.4%を占めている。

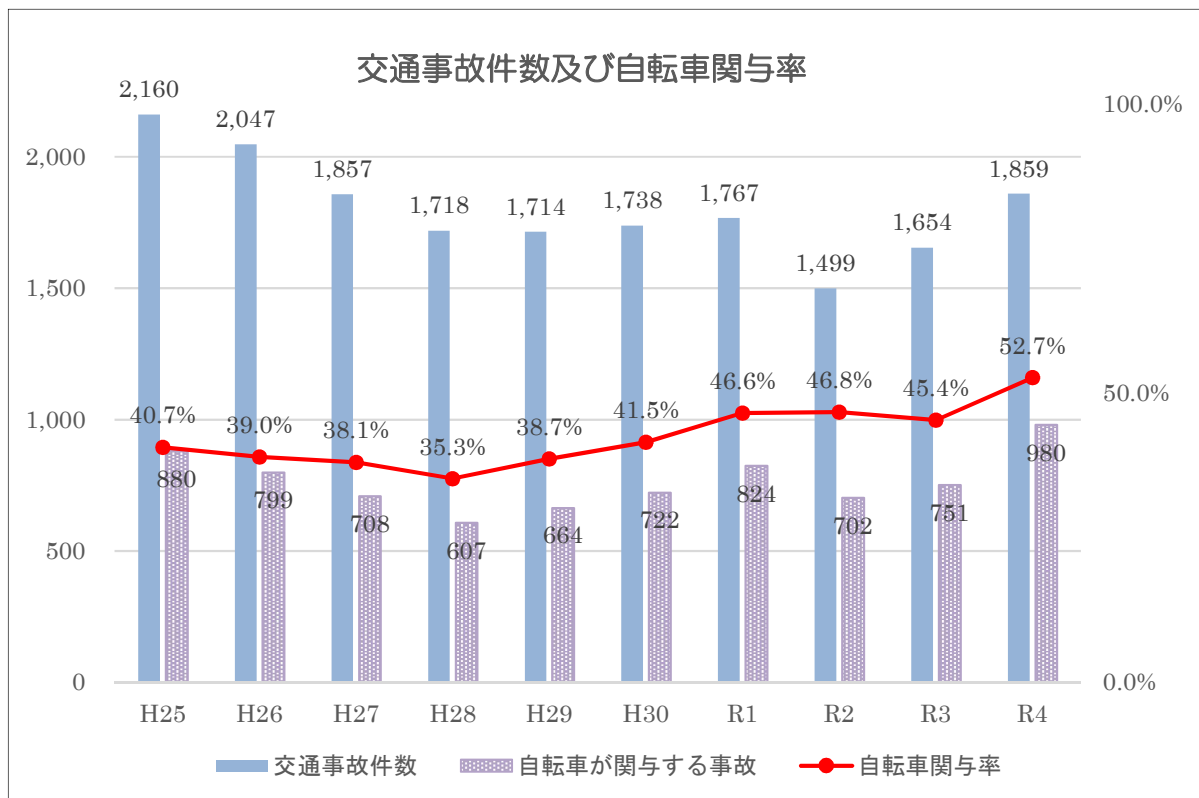
(ア)「運転操作誤り」に対しては、単独事故が増えている可能性があり、自転車シミュレータを活用する（P32）。

(イ)「安全不確認」に対しては、各種交通安全教室の実施（P27～29、P32）や自転車キャンペーン（P35）等を通じて積極的に啓発していく。

(ウ)自転車保険への加入義務化（P50）及び自転車用ヘルメットの着用努力義務化（P32～33）を周知し、自転車事故に備えるよう啓発していく。

令和4年		事故件数（割合）	死者数	重傷者数	軽傷者数
違反あり	信号無視	20（2.7%）	0	0	11
	優先通行	4（0.5%）	0	2	0
	交差点安全進行	97（13.2%）	1	3	72
	一時不停止	39（5.3%）	1	1	24
	運転操作誤り	186（25.4%）	0	0	181
	前方不注意	33（4.5%）	0	0	14
	安全不確認	157（21.4%）	0	2	101
	その他違反	197（26.9%）	0	5	157
違反なし		367	0	2	352





過去10年間で区内の自転車に関与する事故では、新型コロナウイルスによる緊急事態宣言のあった令和2年を除き、過去7年間で増加傾向にある。自転車関与事故が全事故に占める割合も令和4年には52.7%にまで上昇した。

自転車は幼児から高齢者まで幅広い年齢層が利用している。また、新型コロナウイルスの影響で、公共交通機関を避け、自転車通勤等も増えている。このような背景もあり、自転車に関与する事故の割合は令和元年以降横ばい傾向であったが、令和4年度は大幅に増加した。

幅広い年齢層の自転車利用者に自転車利用ルール・マナーの徹底を図るための交通安全教育・啓発活動を充実させていく。

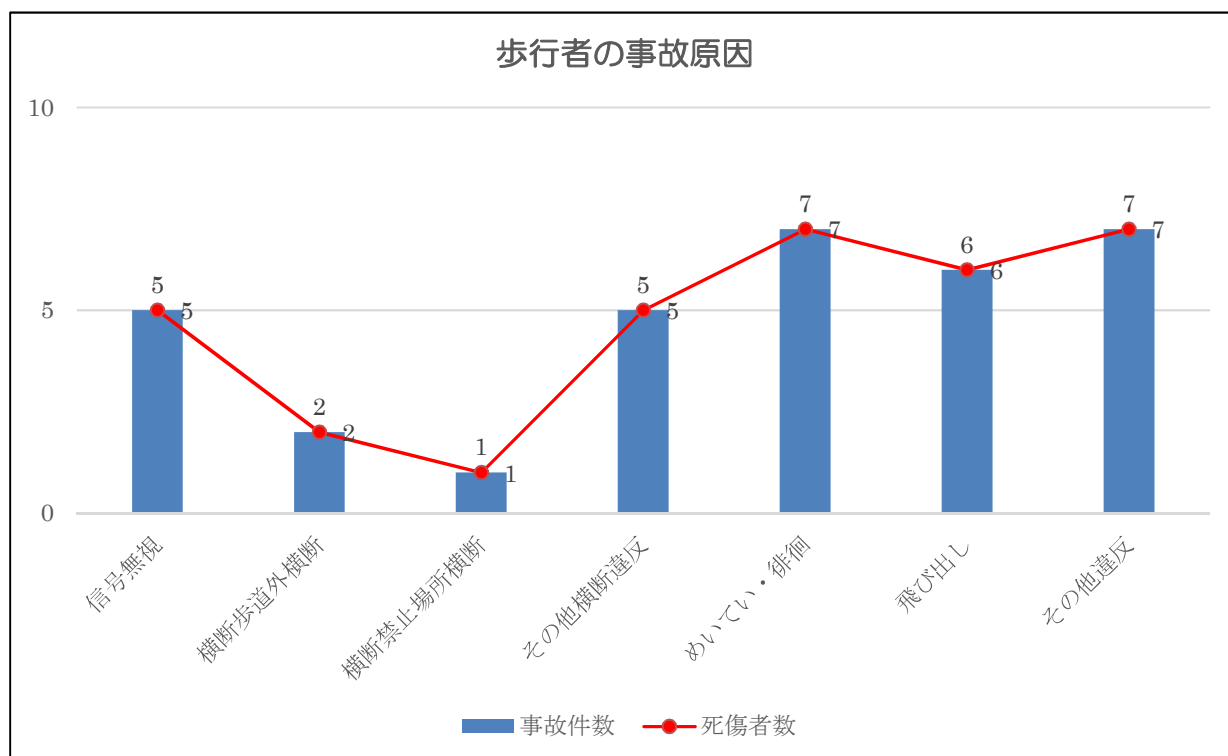
ウ 歩行者の事故原因

令和4年の歩行者の事故原因は「違反なし」「その他違反」を除くと「めいてい・徘徊」によるものが7件で最も多く、違反ありの21.2%を占めており、死者数も2名、重傷者数も3名となっている。続いて、「飛び出し」によるものが6件で、違反ありの18.2%を占めている。

(ア)「めいてい・徘徊」については、酒類を提供する店舗に対する交通安全指導（P43）や各種キャンペーンを実施する（P35）

(イ)「飛び出し」については、各種交通安全教室の実施（P27～29、P32）や各種キャンペーン（P35）等で交通安全について啓発していく。

令和4年		事故件数（割合）	死者数	重傷者数	軽傷者数
違反あり	信号無視	5（15.2%）	0	2	3
	横断歩道外横断	2（6.0%）	0	0	2
	横断禁止場所横断	1（3.0%）	0	0	1
	その他横断違反	5（15.2%）	0	1	4
	めいてい・徘徊	7（21.2%）	2	3	2
	飛び出し	6（18.2%）	0	0	6
	その他違反	7（21.2%）	0	1	6
違反なし		203	3	7	191

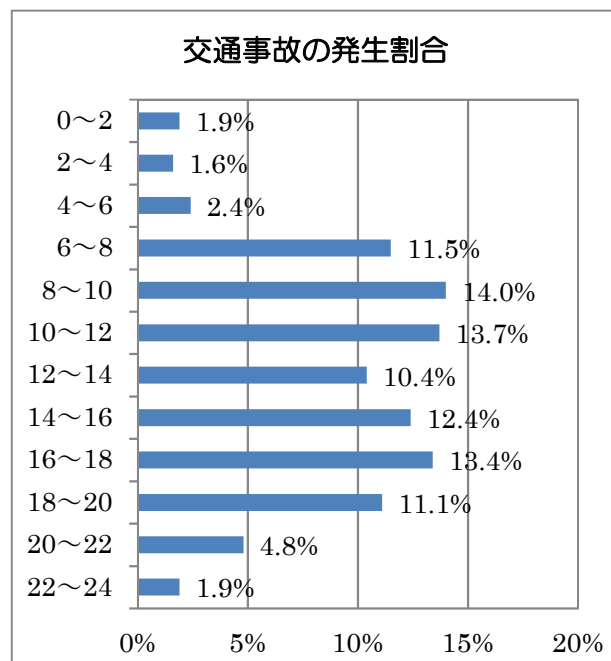


(6) 時間帯別交通事故の発生状況

ア 時間帯別交通事故の発生状況（全年齢層）

令和4年の事故件数は8時から10時、10時から12時、16時から18時が多く、負傷者数についても同じ時間帯が多くなっている。

時間帯	件数	死者	重傷者	軽傷者
0～2	36	2	3	42
2～4	30	1	4	30
4～6	44	0	2	49
6～8	213	1	9	216
8～10	261	0	1	280
10～12	255	1	3	264
12～14	193	0	3	209
14～16	231	2	8	242
16～18	249	1	4	263
18～20	207	1	10	208
20～22	90	1	1	96
22～24	50	0	2	52



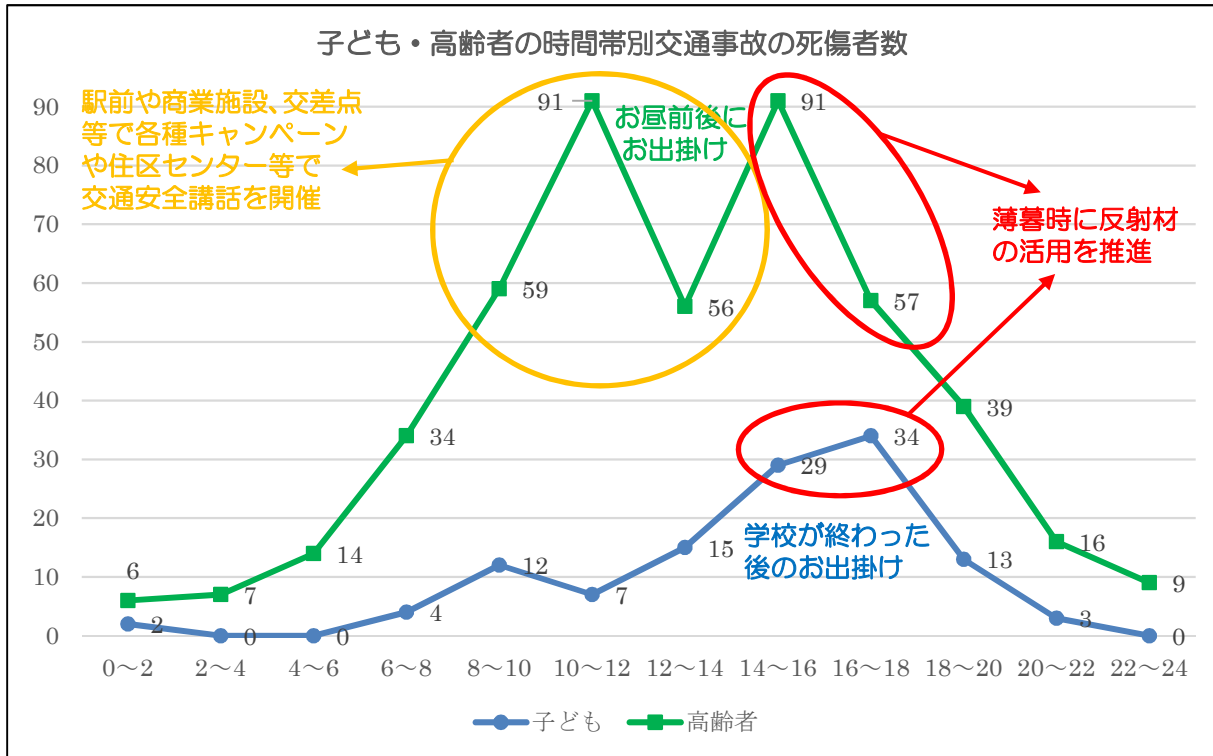
イ 子ども・高齢者の時間帯別交通事故の死傷者数

時間帯	子ども	高齢者
0～2	2	6
2～4	0	7
4～6	0	14
6～8	4	34
8～10	12	59
10～12	7	91
12～14	15	56
14～16	29	91
16～18	34	57
18～20	13	39
20～22	3	16
22～24	0	9

令和4年の子どもの死傷者数については、16時から18時と14時から16時の時間帯が多くなっており、学校が終わった後に出掛ける時間帯に多く発生している傾向がある。

また、高齢者の死傷者数は10時から12時と14時から16時が多く、日中の買い物や通院等でお出掛けした際に多く発生している。また、その前後の時間帯も多いため、駅前や商業施設、交差点等で各種キャンペーン（P35）や住区センター等で交通安全講話（P33）を開催し、交通安全について啓発していく。

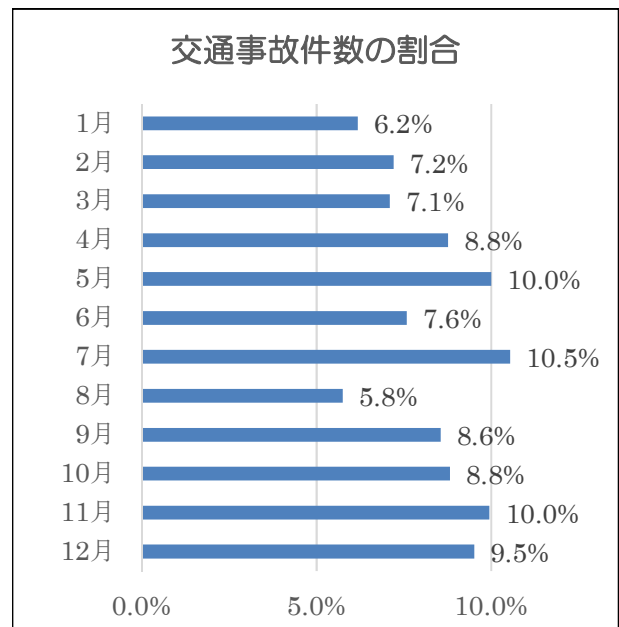
また、薄暮時には反射材を活用し、交通安全対策を推進する必要がある（P35）。



(7) 月別交通事故の発生状況

発生件数、負傷者数とも7月が最も多く、次いで5月の順となっている。

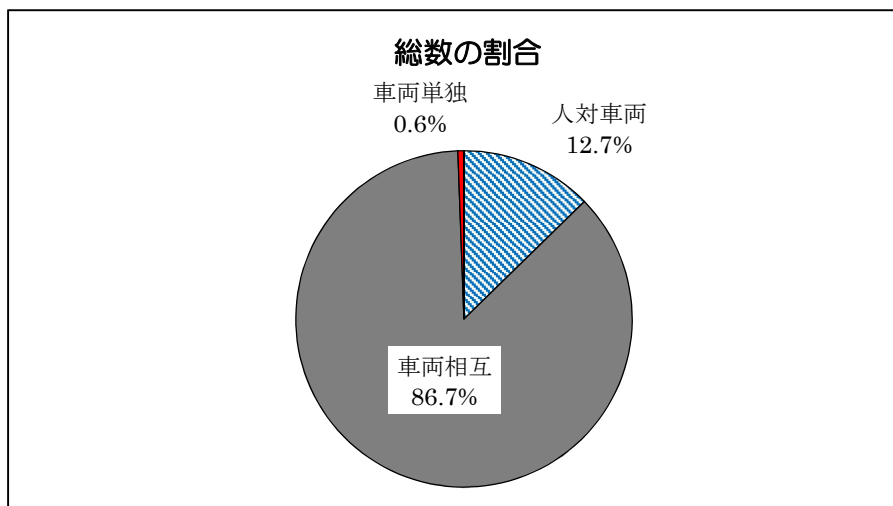
令和4年	件数	死者	重傷者	軽傷者
1月	115	0	3	112
2月	134	1	5	128
3月	132	0	5	127
4月	163	1	4	158
5月	186	0	1	185
6月	141	1	6	134
7月	196	1	4	191
8月	107	1	5	101
9月	159	0	3	156
10月	164	2	3	159
11月	185	2	8	175
12月	177	1	3	173



(8) 事故類型別発生状況

令和4年の発生件数では、車両相互の事故が最も多く、全体の86.7%を占めている。その中でその他を除けば、出会い頭による事故が24.2%と最も多く、次いで追突事故が14.8%となっている。

事故類型別発生件数の割合



事故類型別発生状況

	区分	件数 (割合)	死者	重傷者	軽傷者
人対車両	対面・背面通行中	42 (2.3%)	0	2	40
	横断歩道横断中	93 (5.0%)	3	6	84
	その他横断中	4 (0.2%)	0	4	43
	その他	97 (5.2%)	2	2	50
	小計	236 (12.7%)	5	14	217
車両相互	正面衝突	26 (1.4%)	0	0	26
	追突	276 (14.8%)	0	1	275
	出会い頭	450 (24.2%)	1	12	437
	追い越し・追い抜き時	78 (4.2%)	0	3	75
	すれ違い時	31 (1.7%)	0	1	30
	左折時	126 (6.8%)	1	2	123
	右折時	162 (8.7%)	1	10	151
	その他	463 (24.9%)	2	6	455
	小計	1,612 (86.7%)	5	35	1,572
車両単独		11 (0.6%)	0	1	10
踏切		0 (0.0%)	0	0	0
総計		1,859 (100.0%)	10	50	1,799

第2部 目標に対する諸施策

<「目標①、②」及び「重視すべき3つの柱」に対する諸施策>

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、取組内容を示します。

- ①：令和7年までに区内の年間道路交通事故死者数を5人以下とする。
 - ②：令和7年に「自転車利用者の交通ルール、走行マナーが良いと感じる区民の割合」を計画期間5年間の平均で32%以上にする。
 - ㉟：高齢者及び子どもの交通安全確保
 - ㊦：自転車の安全利用推進
 - ㊧：二輪車の交通事故防止
- } 目標
- } 重視すべき3つの柱

「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	目標		3つの柱		
		①	②	㉟	㊦	㊧
第1章 道路交通環境の整備	1 道路等の整備	○	○	○	○	○
	2 交通安全施設等の整備	○	○	○	○	○
	3 安全・安心な生活道路の構築	○	○	○	○	○
	4 自転車走行環境の整備	○	○		○	
	5 渋滞対策	○				○
	6 駐車・駐輪施設の整備及び拡充	○	○		○	○
	7 その他の道路環境の整備	○	○	○	○	○
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	○	○	○	○	○
	2 交通安全組織の育成及び拡大	○	○	○	○	○
	3 交通安全の普及啓発活動	○	○	○	○	○
第3章 交通秩序の維持	1 交通規制の実施	○	○	○	○	○
	2 駐車秩序の確立	○	○		○	○
	3 指導取締りの強化	○	○		○	○
第4章 安全運転と車両の安全確保	1 安全運転の確保	○	○	○	○	○
	2 車両の安全性の確保	○	○		○	
第5章 救助・救急体制の整備	1 救助・救急体制の充実	○		○	○	○

<本文中の取組主体の見方>

各取組に、それぞれ担当する機関を記載しております。また、主管となる機関を**太字・ゴシック**で記載しております。以下の例の場合は、足立区が主管となります。

例（**足立区**・国道事務所・都第六建設事務所）

第1章 道路交通環境の整備

1 道路等の整備 (☉・☺・⊕)

(足立区・国道事務所・都第六建設事務所)

令和4年度は実績なし。

実施機関	道路等の整備	具体的な取組内容	目標(上段)・実績値(下段)					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区・国・都	歩道の整備(バリアフリー化等)	都市計画道路の整備	—	—	97m	280m	—	継続実施
【区：道路整備課】実績値→			—	—				

2 交通安全施設等の整備

(1) 交差点の改良 (☉・☺・⊕)

(足立区・国道事務所・都第六建設事務所・四警察署)

区が管理する足立区内の交差点については、実施しなかった。なお、令和3年度については東京女子医大足立医療センターの開院にあたり、交通流動の変化を見越して右折レーン設置の交差点改良を実施した。

また、都が管理する足立区内の交差点については、改良等の要請がなかったため、実施しなかった。国が管理する交差点においても未実施であった。

(2) 防護柵の整備 (☉・⊕)

(足立区・国道事務所・都第六建設事務所)

区道については、職員及び委託業者による巡回点検を実施し、適宜、更新・補修等を行い、安全性を確保した。

都道については、日々の巡回点検により、防護柵の破損や老朽化を確認し、不具合のある防護柵は取替えを実施した。また、都独自の取組みとして、主な交差点巻込み部の歩行者自転車用柵の車両防護柵への取替えを順次実施している。

国道については、令和4年度は未実施であった。

(3) 道路照明の整備 (☉・☺・⊕)

(足立区・国道事務所・都第六建設事務所)

区道については、街路灯保守点検作業を委託し、区内全域の区管理街路灯の巡回及び保守点検を行っている。ランプ定期交換及びLED灯定期清掃(年間10,000灯程度)、不点、点滅、昼点等の補修(年間300か所程度)、分電盤点検(区内全域1回/年)、昼間巡回点検(区内全域3回/年)、夜間巡回点検(区内全域2回/年)、腐食度調査(区内全域1回/年)、事故発生等緊急保守作業。

都道については、夜間巡視点検を実施し、照度確認や点灯状況の確認を行い、不具合があった場合は適切に対応した。

国道については、令和4年度は未実施であった。

(4) 信号機の整備・高度化 (☉・☺・⊕)

(四警察署)

信号機の高度化整備に向け協議・調整中である。また、歩行者用信号の青色時間を延ばして欲しいとの要望があったため、調整を実施した。

(5) 事故多発地点対策のための交通安全施設整備 (㊦・㊧・㊨)

(足立区・国道事務所・都第六建設事務所・四警察署)

区内各所において、警察からの要望によりカラー舗装を整備し、また、地元からの陳情により自転車ストップマークの路面標示や巻き看板、カーブミラー等を設置した。花畑一丁目においては、交差点部で見通し確保のため植栽を撤去し、ガードパイプの設置を行った。

都においても、所轄警察署からの要請を受け、交通安全施設の設置・改良等を実施した。国においては、令和4年度は未実施であった。

(6) 交通情報収集・提供機能の強化 (㊩) (四警察署)

都道、国道に数カ所設置。設置については道路管理者と本部との協議になる。

(7) ITS (高度道路交通システム) (※) の活用推進 (㊪) (四警察署)

※ ITS：最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞等といった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

都道（鹿浜交差点）に設置。設置については本部協議が必要となる。

実施機関	交通安全施設等の整備	具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区・国・都・署	交差点の改良	より安全な交差点へ改良	都度実施	→	→	→	→	継続実施
【区：東部及び西部道路公園維持課】【都：第六建設事務所】【国：東京国道事務所】実績値→			都度実施	都度実施				
区・国・都	防護柵の整備	防護柵の設置及び定期的な安全点検	都度実施	→	→	→	→	継続実施
【区：東部及び西部道路公園維持課】【都：第六建設事務所】【国：東京国道事務所】実績値→			都度実施	都度実施				
区・国・都	道路照明の整備	適切な照度の確保のため定期的な点検・巡回を実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【区：安全設備課】【都：第六建設事務所】【国：東京国道事務所】実績値→			実施	実施				
署	信号機の整備・高度化	信号機の整備・高度化について協議・調整を行う	協議・調整	→	→	→	→	継続協議・調整
【四警察署 交通規制係】実績値→			協議・調整	協議・調整				
区・署	事故多発地点対策のための交通安全施設整備	各道路管理者とその都度協議	都度実施	→	→	→	→	継続実施
【区：東部及び西部道路公園維持課】【都：第六建設事務所】【国：東京国道事務所】実績値→			都度実施	都度実施				
署	交通情報収集・提供機能の強化	早期実現に向け、都と連携する	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通規制係】実績値→			協議・調整	協議・調整				
署	ITSの活用推進	早期実現に向け、都と連携する	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通規制係】実績値→			協議・調整	協議・調整				

3 安全・安心な生活道路の構築

(1) 歩道の整備 (☉・◎)

令和4年度は実績なし

(2) 生活道路における交通事故防止対策の推進 (☉・◎・⊕) (足立区・四警察署)

一ツ家三丁目周辺において、警察により最高速度30kmの区域規制がかけられた後、「ゾーン30」の路面標示を設置した。また、花畑小学校や東綾瀬小学校周辺にゾーン30規制を設置した。

また、警察署からのカラー舗装の要望については、警察署と区が協議し、必要性があれば、その都度実施している。

実施機関	安全・安心な生活道路の構築	具体的な取組内容	目標(上段)・実績値(下段)						
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降	
区・国・都	歩道の整備	都市計画道路の整備			97m	280m			継続実施
【区：道路整備課】実績値→			—	—					
区・署	生活道路における交通事故対策の推進	ゾーン30の整備等各種交通対策を協議・調整する	協議・調整	→	→	→	→		継続協議・調整
【区：東部及び西部道路公園維持課】【四警察署 交通規制係】実績値→			協議・調整	協議・調整					

4 自転車走行環境の整備

(1) 自転車走行環境の現状と今後の整備 (◎)

(足立区・国道事務所・都第六建設事務所・四警察署)

花畑地区や江北地区のエリアデザイン計画で指定されたエリアについて、面的に自転車ナビマークの整備を行った。また、竹の塚駅周辺(赤山街道)については、鉄道の高架化やまちづくりの進捗に伴い、自転車ナビマークの整備を行った。

(2) 自転車シェアリング利用者への普及啓発 (◎)

(足立区)

サイクルステーションを23個増設し、令和5年3月末時点の区内サイクルポート数は135か所となり、令和2年2月末の59か所から約2.3倍となった。

また、一か月あたりの利用者数が令和5年3月は約9,700人となり、令和2年2月の約1,100人から約8.8倍となった。

実施機関	自転車走行環境の整備	具体的な取組内容	目標(上段)・実績値(下段)						
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降	
区・国・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	12,700m	10,000m	4,000m	10,400m	4,400m		継続実施
【区：交通対策課 駐車場推進係】実績値→			14,265m	7,580m					
区	自転車シェアリング利用者への普及啓発	足立区シェアサイクル事業	実証実験	未定	未定	未定	未定	未定	未定
【区：交通対策課 自転車係】実績値→			実証実験	実証実験					



シェアサイクルのポート



自転車ナビマーク

5 渋滞対策 (自・輪)

(足立区・国道事務所・都第六建設事務所・四警察署)

渋滞対策として、信号の視認性の向上及び信号サイクルの見直しを図った。今後も道路管理者と連携して、推進していく。

実施機関	渋滞対策	具体的な取組内容	目標(上段)・実績値(下段)					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区・国・都・署	渋滞対策	ITSの活用による渋滞の解消	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通規制係】実績値→			協議・調整	協議・調整				

6 駐車・駐輪施設の整備及び拡充 (自・輪) (足立区)

北綾瀬駅周辺の自転車収容台数が不足していることから、北綾瀬駅北側に谷中四丁目自転車駐車場の新設工事(504台分)を行った。また、竹ノ塚駅前の放置自転車対策として、竹ノ塚駅東口駅前広場自転車駐車場の新設工事(23台分)を行った。

民営自転車等駐車場設置費補助については、自転車の収容台数が不足している北綾瀬駅周辺地区で申請が1件あり、303台の収容台数増となった。

実施機関	駐車・駐輪施設の整備及び拡充	具体的な取組内容	目標(上段)・実績値(下段)					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区	駐車・駐輪施設の整備及び拡充	自転車の利用状況や民間自転車駐車場の設置状況を勘案して、区営の自転車駐車場の新設・改修	1箇所	1箇所	1箇所	1箇所	1箇所	継続実施
【区：交通対策課 駐車場推進係】実績値→			1箇所	2箇所				
区	駐車・駐輪施設の整備及び拡充	「足立区民営自転車等駐車場設置補助金」制度を活用した民営自転車駐車場の新設	2箇所	2箇所	2箇所	2箇所	2箇所	継続実施
【区：交通対策課 自転車係】実績値→			2箇所	1箇所				

7 その他の道路環境の整備

(1) 無電柱化の推進 (自・輪)

(足立区・国道事務所・都第六建設事務所)

令和4年度は実績なし

(2) 道路工事の抑制

(足立区・国道事務所・都第六建設事務所)

道路工事調整会議を2回開催(令和4年9月、令和5年3月)し、関係機関の工事時期の調整を行い、道路工事の短縮に努めた。

(3) 不法占用物件等の排除

(☺・☹・☹)

(足立区・国道事務所・都第六建設事務所)

不法投棄対応を兼ねて日々の定期パトロールを実施し、早期発見、早期対応を行った。商店街指導では商店街の方々、警察署との合同指導も実施した。交通標識や見通しの悪い場所では一刻も早い解決を目指し、所有者への指導・撤去依頼、緊急対応等を行い通行障害の早期解決に努めた。令和4年度の解決数は304件であった。

(4) 通学路の安全点検

(☹)

(足立区・都第六建設事務所・四警察署)

関係各所の協力のもと、定期点検を実施した。点検の結果、路面標示の塗り直し(20箇所)や、危険箇所へ注意喚起の看板を設置する(8箇所)などの対策を行った。

(5) キッズ・ゾーンの設定

(☺)

(足立区・四警察署)

整備にあたり、区内警察署・区の道路管理所管課と協議を行い、7カ所の保育施設が集中している「足立区東綾瀬地区(都立東綾瀬公園周辺)」をモデル地域として選定した。

令和5年3月にモデル地域内のお散歩コース上で、特に危険と判断した2路線4カ所に「キッズ・ゾーン」の路面標示を整備した。

ドライバー等に「お散歩コース」があることを注意喚起して減速を促す。

実施機関	その他の道路環境の整備	具体的な取組内容	目標(上段)・実績値(下段)					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区・国・都	無電柱化の推進	都市計画道路の整備			97m	280m		継続実施
【区：道路整備課】実績値→			—	—				
区・国・都	道路工事の抑制	関係機関において、道路上で行われる工事の施工方法等を協議し、工期短縮を図るなど調整	実施	→	→	→	→	継続実施
【区：道路公園管理課】実績値→			実施	実施				
区・国・都	不法占用物件等の排除	原因者に接触し、早期の解決を図る。また、その後の状況を確認するための定期的なパトロールの実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【区：道路公園管理課】実績値→			実施	実施				
区・署	通学路の安全点検	全小学校における通学路の安全点検を3年に1回実施	各年度約23校※					継続実施
【区：学務課】実績値→			51校	26校				
区・署	キッズ・ゾーンの設定	関係機関との協議・検討	検討	モデル実施	継続検討	→	→	継続検討
【区：子ども政策課】実績値→			検討	モデル実施				

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

(1) 学校等における交通安全教育 (⊙・⊕・⊗)

ア 幼稚園・保育園

(足立区・四警察署)

(ア) 実施内容

DVD鑑賞、警察官による講話、歩行訓練を実施した。また、区からは園児一人ひとりに反射材を配布し、交通安全の意識を身につけるよう指導した。

(イ) 実施回数

区内の幼稚園・保育園273園のうち101園での実施となった。

(ウ) 大人への啓発

一部ではあるが、送迎時やイベント時に併せて実施することで、保護者に対する交通安全の啓発も行い、家庭において適切な指導が出来るよう努めた。

(エ) その他

警察署でも保育園児から小学生低学年までを対象とした自転車教室を交通公園のコースを利用して安全教育を行った。



幼稚園・保育園での交通安全教室（講話と歩行訓練）

イ 小学校

(足立区・四警察署)

(ア) 実施内容

警察署と連携し、小学校3年生向けに自転車安全運転免許証発行事業（以下、自転車教室）を実施。また、免許証の交付時には小冊子「自転車の安全な乗り方」と鍵掛けを啓発する免許証入れも配付した。



(イ) 実施回数

新型コロナウイルス感染拡大防止に努め、全68校、5,006名に対し、実施することができた。なお、2年ぶりに全校で実技指導についても実施することができた。

また、令和5年度からではあるが、一部の小学校の自転車教室の中で、関係機関が実施するトラック等を活用した死角体験や内輪差体験等の活動に対する補助事業をスタートすべく、準備を進めた。



小学校での自転車教室（実技、トラックの死角体験）

(ウ) 大人への啓発

自転車教室に従事している保護者に対しても、自転車保険の義務化や自転車用ヘルメット購入費補助のチラシを配布し説明を行い、また保護者が模範的な行動をとれるよう基本的な交通ルールや交通マナーを教えた。



保護者に対する啓発（座学、実技）

(エ) その他

警察署でも小学校の新1・2年生に対し、スタンプカードを配付し、子どもが交通ルールを守る意識付けをさせるため、保護者とともに横断歩道を渡る際、左右の安全確認の徹底、手を挙げて横断する、一時停止では必ず停止し安全確認をすることができたら、保護者が確認の押印、達成したら交通安全グッズを配付するとともに、ワンポイント交通安全教養を実施した。

ウ 中学校、高等学校

(足立区・都教育委員会・四警察署)

(ア) 実施内容

警察署と連携し、スタントマンを活用した体験型交通安全教室を実施することができた。これまでの既習事項に加え、その発達段階に応じて歩行者としての安全な行動、自転車の正しい利用、交通事情や交通法規、応急処置等の理解を深めるとともに、交通災害防止について習得させる。事故再現で疑似的に体験することにより、事故を起こさせない、当事者にならない重要性を伝えることが出来る。

(イ) 実施回数

新型コロナウイルス感染拡大防止に努め、予定していた全14校、6,206名に対し、実施することができた。

なお、参加生徒からアンケートを取ったところ96.7%が交通安全に対する意識が高まったとの回答があった。



スタントマンを活用した体験型交通安全教室

実施機関	交通安全教育等の推進		具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）						
				R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降	
区・署	学校等における交通安全教室	幼稚園・保育園	幼稚園・保育園で正しい道路の歩き方を学んでもらうため、交通安全教室を実施	170園	170園	170園	170園	170園	継続実施	
				【区：交通対策課 推進係】実績値→						77園
区・署	学校等における交通安全教室	小学校	小学校において、小学三年生を対象とし、「自転車安全運転免許証発行事業」による交通安全教室を実施	69校	68校※1	67校※2	67校	67校	継続実施	
				【区：交通対策課 推進係】実績値→						69校
区・署	学校等における交通安全教室	中学校 高等学校	中・高等学校等でスタントマンを活用した体験型交通安全教室の実施※3	14校	14校	15校	13校	15校	継続実施	
				【区：交通対策課 推進係】実績値→						12校

※1、2：令和4年度に江北小と高野小、令和5年度に北鹿浜小と鹿浜西小が統合予定のため、小学校での実施回数を減とする。
 ※3：中学校と高等学校は3年間で全校一巡するよう実施する。

2 交通安全組織の育成及び拡大

(足立区・四警察署)

(1) 交通少年団 (☉・☺)

ア 役割及び実施状況

新型コロナウイルス感染症の収束により、活動を再開、入団式等を実施した。交通少年団の活動については、交通安全キャンペーンの際に、交通安全啓発品及び広報物の配布に協力してもらうことで、区民等の交通安全意識を高めた。

イ 実施内容

令和4年春、秋の交通安全運動時には、横断訓練や交通安全パレード等に参加し、キャンペーンを実施することで、地域の交通安全に大きく貢献している。

また、新一年生を対象とした横断歩行訓練を、管内の小学校と協力し実施し、交通少年団員がお手本となり園児に指導した。

交通安全祈願のクリスマスカード作成等、各種イベント、キャンペーンを通じて、交通少年団の活動を紹介するとともに、新規少年団員の勧誘などを行い、交通少年団の拡充を働きかけた。

(2) 交通安全協会 (☉・☺・☻)

ア 役割及び実施状況

交通安全協会は、日頃から警察と地域（町会）との間の連絡調整を行っており、交通安全に関する行事、情報共有においてパイプ役となっている。新型コロナウイルス感染症の収束により、交通安全協会役員を先頭に、各部会の会議、街頭配置、広報活動などによる地域交通安全啓発に貢献、空白の3年を埋めるべく活動を再開している。

イ 実施内容

警察官と合同で交差点等において、交通安全広報啓発活動、キャンペーン等で横断歩行者の保護誘導活動や自転車利用者、高齢者に対して交通安全のチラシ、交通安全グッズの配布、広報車を使用した交通安全広報を実施した。

(3) 交通安全推進委員 (☉・☺・☻)

ア 役割及び実施状況

東京都公安委員会から委嘱された交通ボランティアで、交通安全キャンペーンなど、署で主催する行事に参加し、交通安全活動を行っている。コロナ禍においても、強力に活動したのが推進委員である。

イ 実施内容

警察と連携し、バイクストップ作戦、自転車ストップ作戦、トラックストップ作戦を定期的にも実施した。また、毎月21日に実施される、西新井大師キャンペーンにおいては、高齢者に対する交通安全の呼びかけを強力に行っており、土・日・祝日でも実施した。その他各種イベント、キャンペーン、小学校の自

転車実技教室の指導に参加するなど広く交通マナーの向上に努めさせ、交通安全活動を推進した。

(4) 町会・自治会等 (㊟・㊿・㊾)

ア 役割及び実施状況

春・秋の全国交通安全運動の機会を捉えた交通安全運動推進会議の開催、町会回覧板や町内の掲示板等を活用した情報発信や広報啓発活動を実施した。

なお、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、町会・自治会の支部長会議等は実施を見送ったが、3月に入り新型コロナウイルス感染症が収束したことから、令和5年度の春の交通安全運動の支部長会議を再開することに決定した。

イ 実施内容

春・秋の全国交通安全運動の前には講習会、検討会を一部で開催した。交通安全運動期間中は幕舎設置箇所が少なかったが、同期間中における交通安全活動（街頭活動、児童安全誘導活動等）を実施し、悲惨な幼児、児童等の重大交通事故の発生を防ぐことができた。

ウ その他

死亡事故、重傷事故が発生した際は現場周辺の住民に対し、交通安全情報チラシを配布し、啓発活動に努めた。交通安全運動期間中の活動は任意としたが、幕舎を設置して交通安全啓発活動に尽力いただいた町会もあった。

また、独自に交差点配置を実施したり、団地等に各町会長が交通安全チラシの配布を実施した。

実施機関	交通安全組織の育成及び拡大	具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区・署	交通少年団	様々な機会を通じて小学校と連携し、保護者に働きかけていく	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通総務係】実績値→			実施	実施				
区・署	交通安全協会	各種の交通安全対策の実施と警察や区との連携を強めて幅広く地域の交通安全意識の高揚を図る	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通総務係】実績値→			実施	実施				
区・署	交通安全推進委員	各種イベントやキャンペーンなど様々な活動のリーダーとして交通安全の推進活動をする	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通総務係】実績値→			実施	実施				
区・署	町会・自治会等	様々な機会をとらえて情報発信や広報啓発活動を実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通総務係】実績値→			実施	実施				

3 交通安全の普及啓発活動

(1) 交通安全啓発事業 (㊟・㊿)

ア 高齢者、大人

(足立区・四警察署)

(ア) 実施内容

警察署と連携し、住区センターや子育てサロンの利用者に対して、反射材の活用などについての講話を行っている。

(イ) 実施回数

新型コロナウイルス感染拡大が懸念されたため、住区センターでは計6回400名、子育てサロンでは計6回265名と実施回数は少なかったが、新型コロナウイルス感染症が収束してきた年度末に集中して実施できた。

また、西新井警察署では、住区センターで実施している高齢者向けの交通安全講話において、自転車シミュレータ体験を実施し、併せて自転車用ヘルメット着用の努力義務化について周知することができた。

(ウ) その他

令和5年度は千本桜まつり、しょうぶまつり、区民まつり等でも自転車シミュレータ体験を実施できるよう取り組んでおり、子どもだけでなく、保護者に対しても、交通安全について学び直す機会を設ける。



子育てサロンでの講話



自転車シミュレータ体験



自転車ヘルメット着用と購入費補助制度の周知

イ 自転車用ヘルメット購入費補助制度の創設

(ア) 創設の背景

自転車乗車中に事故に遭い、死亡した方の約7割は頭部に致命傷を負っている。また、ヘルメットを着用していない場合の致死率は着用している場合と比べ2.3倍も高くなっている。

令和5年4月、改正道路交通法の施行により、自転車乗車時のヘルメット着用が努力義務化された。足立区民が自転車用ヘルメットを購入する経費の一部を補助することにより、自転車用ヘルメットの普及と着用努力義務の周知を図っていく。区ホームページやポスター、懸垂幕の設置等広報啓発活動を実施し、社会全体でのヘルメット着用の機運醸成を図っていく。

(イ) 購入費補助の実績

令和5年3月10日から開始した自転車用ヘルメット補助制度について、22日間で2,690個分の利用があった。なお、3月10日時点での購入補助対象店は38店舗であった。

(ウ) その他周知活動

令和5年3月12日にポンテポルタ千住にて、自転車ヘルメット着用促進キャンペーンを開催（警視庁主催、足立区共催）し、著名人による交通ルール等の啓発とともに、自転車用ヘルメット着用の重要性と実演を行った。また、事前に「東京都自転車安全学習アプリ（輪トレ）」で合格証を取得した方のうち抽選で、足立区から親子にヘルメットをプレゼントした。



ポンテポルタ千住での自転車ヘルメット着用促進キャンペーン

ウ 足立区ながらスマホ防止に関する条例の周知

(足立区)

(ア) 駅前キャンペーン

全国交通安全運動期間を中心に駅前にてキャンペーンを計7回実施した。ながらスマホ防止のチラシが入ったマスク等を配布し、条例の周知に努めた。

(イ) その他周知活動

北千住駅西口のペデストリアンデッキや区役所前のロータリー、ろくまるに横断幕や懸垂幕を掲出した。竹の塚、西新井、江北エリアに電柱広告を設置した。都営バス、東武バス、コミュニティバスはるかぜにおいて、車内放送を実施した。



ながらスマホ防止駅前キャンペーン



北千住西口ペデストリアンデッキの横断幕

(2) 交通安全に関する広報活動の充実 (☑・☑・☑) (足立区)

新型コロナウイルス感染拡大防止のため各種イベント等は中止が多かったが、広報紙、インターネット、チラシ、デジタルサイネージ等の広報媒体による広報活動は実施した。

他にも令和4年度には、自転車のルールやマナーの広報について、中学・高校でのスタントマンを活用した体験型交通安全教室や小学校での交通安全教室において「自転車の交通ルール」のチラシを配付するとともに、交通安全運動期間には、青色防犯パトロールカーでの周知活動も実施した。竹の塚地区での自転車キャンペーンでは、自転車安全利用五則を記載したマスクを配付した。

また、自転車用ヘルメットの補助制度の開始に伴い、あだち広報へ特集としてヘルメットの着用努力義務化や、正しい着用方法などについても掲載した。

(3) 交通安全運動等の実施 (☑・☑・☑) (足立区・四警察署)

春・秋の交通安全運動及び年末のTOKYO交通安全キャンペーンを実施した。なお、町会・自治会が設置する交通安全テントによる事故防止活動については、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点からテント等設置の中止要請をした。

(4) 反射材着用の推進 (☑・☑) (足立区・四警察署)

各種キャンペーンなど様々な機会をとらえて着用を推進した。保育園・幼稚園での交通安全教室では、幼児でも親しみやすいようビュー坊の反射材を配付した。

(5) ポスターの制作等を通じた啓発活動の推進 (☑・☑・☑) (足立区)**ア 応募状況**

小・中学生を対象とした「交通安全ポスターコンクール」を実施し、999点の応募があり、64点の入賞（金賞・銀賞・銅賞）を決めた。

イ 区民投票と展示

金賞作品の中から令和5年春・秋の交通安全運動用ポスター（計2点）を10月に区民投票で選出した。なお、区民投票については例年、足立区役所1階アトリウムにて実施していたが、アリオ西新井1階展示スペースにて実施したところ、2日間で1,800票の投票があった。

また、11月に入賞作品全64点をアリオ西新井3階にて10日間展示した。



交通安全ポスターコンクール区民投票



交通安全ポスターコンクール入賞作品の展示

(6) 各種キャンペーン (㊟・㊠・㊡)

(足立区・四警察署)

区内四警察署や区では、駅前や商業施設、交差点や首都高出口など様々な場所において、街頭活動や集客施設での広報活動を実施した。令和4年度は268回実施した。特に竹の塚地区での自転車キャンペーンでは、庁内関係機関とも連携し、実施した。



竹の塚地区での自転車キャンペーン

実施機関	交通安全普及啓発活動		具体的な取組内容	目標(上段)・実績値(下段)					
				R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区・署	交通安全啓発事業	高齢者	大人向けに(高齢者を含む)、全住区センター(子育てサロン含む)で交通安全啓発活動を実施	114回	114回	114回	114回	114回	継続実施
区・署		大人							
【区:交通対策課 推進係】実績値→				2回	12回				
区	交通安全啓発事業	足立区ながらスマホの防止に関する条例の周知	駅前キャンペーン、電柱広告、バス車内放送、SNSなど様々な方法による周知活動	実施	→	→	→	→	継続実施
【区:交通対策課 推進係】実績値→				実施	実施				
区	広報活動の充実		各種イベントや広報紙、インターネット、チラシ等の広報媒体による広報活動の実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【区:交通対策課 推進係】実績値→				実施	実施				
区・署	交通安全運動等の実施		春・秋の交通安全運動及び年末のTOKYO交通安全キャンペーンの実施及び町会・自治会が設置する交通安全テントによる事故防止活動の実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【区:交通対策課 推進係】実績値→				実施	実施				
区・署	反射材着用の推進強化		各種キャンペーンなど様々な機会をとらえて着用を推進する	実施	→	→	→	→	継続実施
【区:交通対策課 推進係】実績値→				実施	実施				
区	ポスターの制作等を通じた啓発活動の推進		「交通安全ポスターコンクール」の開催	年1回	年1回	年1回	年1回	年1回	継続実施
【区:交通対策課 推進係】実績値→				年1回	年1回				
区・署	各種キャンペーン		区内企業等の協力のもと様々な場所において、街頭活動や集客施設での広報活動の実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【区:交通対策課 推進係】実績値→				実施	実施				

第3章 交通秩序の維持

1 交通規制の実施

(1) 交通実態に即した交通規制 (㊟・㊠・㊡)

交通規制の見直しについては、必要性が認められれば適宜実施した。横断歩道の新設、大型標識の設置、見やすい標識設置のための標識移設等についても実施した。

ア 路線対策 (足立区・四警察署)

区民等からの声を受け、あるいは道路管理者からの相談等を受け、その都度対応している。

対策内容としては、通学路の信号機時間の調整や歩行者用信号の位置を調整、ガードレールの整備等、渋滞解消に向けて交差点や横断路のサイクル調整を実施している。

イ 高齢者対策 (足立区・四警察署)

現在設置している標識は、ほぼ高輝度標識ではあるが、視認性の確保については通年で実施している。

ウ 二輪車対策 (足立区・四警察署)

右折誘導線などを通年で点検し、消耗箇所を補修している。今後も連携し、整備を推進する。

エ 自転車対策 (足立区・四警察署)

区としては、花畑地区や江北地区のエリアデザイン計画で指定されたエリアについて、面的に自転車ナビマークの整備を行った。また、竹の塚駅周辺(赤山街道)については、鉄道の高架化やまちづくりの進捗に伴い、自転車ナビマークの整備を行った。

警察署としては、今後も連携し、整備を推進する。

オ 抜け道対策 (足立区・四警察署)

通学路点検を主に意見を聴き、その都度対応していく。特に小学校周辺地域に「ゾーン30」を整備するなど、今後も連携し、整備を推進する。

(2) 先行交通対策の推進 (足立区・四警察署)

大規模小売店舗立地法に基づき、大型店の新設届出の際に、庁内各課に対し文書による意見照会という方法で協議・調整を行った。

実施機関	交通規制の実施		具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）					
				R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区・署	交通実態に即した交通規制	路線対策	交通規制の見直しや信号調整等の実施	都度実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通規制係】実績値→				都度実施	都度実施				
区・署	交通実態に即した交通規制	高齢者対策	標識の大型化や超高輝度化の検討	都度実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通規制係】実績値→				都度実施	都度実施				
区・署	交通実態に即した交通規制	二輪車対策	二輪車のすり抜け等の防止、右折誘導線の設置や進行方向別通行区分規制等の設置	都度実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通規制係】実績値→				都度実施	都度実施				
区・署	交通実態に即した交通規制	自転車対策	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
【区：交通対策課 駐車場推進係】実績値→				都市計画道路等については道路の整備に合わせ実施					
【区：交通対策課 駐車場推進係】実績値→				14,265 m	7,580 m				
区・署	交通実態に即した交通規制	抜け道対策	生活道路等における交通規制等の見直し	都度実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通規制係】実績値→				都度実施	都度実施				
区・署	先行交通対策の推進		関係機関や事業者への働きかけ、あらかじめ協議・調整を行うなどの先行交通対策の推進	都度実施	→	→	→	→	継続実施
【区：交通対策課 推進係】実績値→				都度実施	都度実施				

2 駐車秩序の確立

(1) 新駐車対策法制の適正な運用

ア 使用者責任の追及等

(四警察署)

駐車監視員に放置車両確認事務を委託し、駐車違反標章の取付けと未出頭者に対する使用者責任の追及を実施し、取締り強化に努めた。

なお、違反をした運転者に対し運転責任が追及できない場合は、使用者責任の追及のほか、車両の使用制限命令等を実施した。今後も対象があれば適切に執行していく。

イ 重点的取締り

(四警察署)

駐車監視員と連携を取りながら、「取締り活動ガイドライン」における重点場所等のほか、取締りの必要性や管内の違法駐車の状態、苦情等に応じて適切な取締りを推進し、悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐車の実施した。

(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進

(四警察署)

駐車禁止規制の新設や見直しを検討し、本部と協議している。今後も連携し、整備を推進する。

(3) 駐車需要に応じた駐車スペースの確保 (自・輪)

(足立区・都)

竹ノ塚駅西口公共駐車場の運営を継続している。また、施設建設予定地を暫定的に貸付け、駐車場として運営している。

(4) 路外駐車場の整備と利用向上方策 (自・輪)

(足立区・四警察署)

区としては、今後も連携し、整備を推進する。東京都道路整備保全公社で発行している駅周辺駐車場マップや都内オートバイマップを窓口や区政情報課で配布した。

警察としても、道路管理者からの施策に適切に対応していく。

(5) 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

(足立区・四警察署)

駐車対策については、看板等を設置するとともに各種キャンペーンを実施した。また、年間計画、電子掲示板、チラシ配布等を通年で実施している。

(6) 放置自転車等防止の啓発・規制等の強化 (自・輪)

ア 放置自転車防止

(足立区・都・四警察署)

新型コロナウイルス感染症の影響により街頭キャンペーンは中止となったが、区営自転車駐車場にポスター等を掲示し啓発した。

イ 自転車駐車場の2時間無料サービス事業の実施及び拡大について

令和4年度は区営自転車駐車場16か所で実施すると共に、令和5年4月1日に新規開設の竹ノ塚駅東口駅前広場自転車駐車場を新たに整備した。

(足立区・事業者)

ウ 放置自転車街頭指導等の実施

(足立区)

駅周辺の街頭指導及び放置自転車の撤去を年間延べ5,940日実施し、5,625台撤去した。

エ 放置禁止区域内の不法駐輪原付バイクの撤去

(足立区・四警察署)

令和4年度は23台撤去。

オ 足立区総合自転車対策業務委託の実施

(足立区・事業所)

北千住・五反野地区と竹ノ塚・西新井地区の2つのエリアで実施。



放置禁止の路面ステッカー



移送所で保管している撤去自転車

実施機関	駐車秩序の確立		具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）					
				R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
署	新駐車対策法制の適切な運用	使用者責任の追及等	放置車両確認機関による確認事務、放置違反金制度及び車両の使用制限の運用を適切に実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通執行係】実績値→				実施	実施				
署	新駐車対策法制の適切な運用	重点的取締り	幹線道路、繁華街において「取締り活動ガイドライン」に沿った適切な取締りを実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通執行係】実績値→				実施	実施				
署	地域実態に応じた駐車規制の推進		実態を勘案した駐車規制を実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通規制係】実績値→				実施	実施				
区	駐車需要に応じた駐車スペースの推進		区営駐車場の運営	実施	→	→	→	→	継続実施
【区：交通対策課 駐車場推進係】実績値→				実施	実施				
区・署	路外駐車場の整備と利用向上方策		地域ぐるみで二輪車の違反駐車対策を実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通規制係】実績値→				実施	実施				
区・署	違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動		あらゆる機会を通じて各種キャンペーンを実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通規制係】実績値→				実施	実施				
区・都・署	放置自転車等防止の啓発・規制等の強化	放置自転車防止	駅前放置自転車クリーンキャンペーンを引き続き実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【区：交通対策課 自転車係】実績値→				一部実施	一部実施				
区・事業者	放置自転車等防止の啓発・規制等の強化	自転車駐車場の2時間無料サービス事業の実施及び拡大について	自転車駐車場の2時間無料サービス事業の引き続きの実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【区：交通対策課 自転車係】実績値→				実施	実施				
区	放置自転車等防止の啓発・規制等の強化	放置自転車街頭指導等の実施	街頭指導員による駐車場への誘導や店舗への指導、放置自転車の撤去、自転車の施設周知による盗難後の放置抑制を引き続き実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【区：交通対策課 自転車係】実績値→				実施	実施				
区・署	放置自転車等防止の啓発・規制等の強化	放置禁止区域内の不法駐輪原付バイクの撤去	著しく通行や交通の妨げとなる、また長時間放置の原付バイクの撤去事業を引き続き実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【区：交通対策課 自転車係】実績値→				実施	実施				
区・事業所	放置自転車等防止の啓発・規制等の強化	足立区総合自転車対策業務委託の実施	足立区総合自転車対策業務委託を引き続き実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【区：交通対策課 自転車係】実績値→				実施	実施				

3 指導取締りの強化

(1) 交通違反の指導取締りの強化 (🚗) (四警察署)

交通三悪と呼ばれる悪質性、危険性の高い飲酒、無免許及び速度超過運転と事故に直結する交差点違反の取締りを重点的に実施した。

また、通勤通学時間をはじめとして悪質、危険性の高い違反の取締りに従事し、積極的に交通違反取締りを実施した。

(2) 携帯電話使用等の取締りの推進 (📱・🚗) (四警察署)

重大な交通事故につながる携帯電話使用等の取締りを幹線道路中心に取締りを実施し、違反を現認した際は看過することなく積極的な指導取締りを実施した。

(3) 二輪車対策の推進 (🏍️) (四警察署)

事故多発場所である幹線道路を主に白バイ隊員による二輪車の取締りを実施し、一定の成果をあげることができた。特に幹線道路では、速度を出す傾向があるので、速度取締りを実施し、全体的な速度抑制に努め、裏通り等人通りの少ない路線についても、ランダムに取締りを実施した。

(4) 自転車利用者対策の推進 (🚲) (四警察署)

近年、自転車が絡む事故が増え、自転車の取締りを強化しており、本部員や地域課警察官と合同取締りを実施して、一定の成果をあげている。

信号無視等の違反や危険性の高い違反に対し取締りを実施した。取締りに至らない軽微な違反に対しても、「自転車警告カード」及び「自転車安全マナーカード」を交付して、厳しく指導取締りを実施している。

(5) シートベルト着用等の指導取締り (四警察署)

各種取締り時に全ての座席におけるシートベルト着用及びチャイルドシートの使用の徹底を図るため、広報啓発活動に努めた。主要路線において、取締りを実施しながらもシートベルト装着状況を随時確認し指導するなど実施した。

(6) 暴走族の取締り (🏍️) (四警察署)

警視庁本部が暴走族対策本部を開設し、各方面交通機動隊、高速道路交通警察隊が中心となり、取締りや情報収集を行っている。110番通報等の情報を基に、状況を把握し検挙に繋げるため、積極的に巡回を実施した。また、週末の夜間帯、早朝時間帯に幹線道路を走行する暴走族に焦点を当て、対策、取締りを実施した。

(7) 整備不良車両の取締り (🚗・🚲) (四警察署)

ア 指導取締り推進 (四警察署)

イ 不正改造車を排除する運動等 (四警察署)

検問や通常勤務を通じて、整備不良車両の取締りを集中的に実施して、一定の成果をあげることができた。

(8) 過積載防止対策の推進

(四警察署)

交通公害の要因となる過積載車両の取締りを本部員等との合同取締りを実施して、成果をあげることができた。日光街道での危険性の高い過積載車両を発見の際、車両を停車させ、検問所等で重量計を使用し、指導取締りを実施した。

実施機関	指導取締りの強化	具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
署	交通違反の指導取締りの強化	通勤・通学時間等の混雑時や悪質性、危険性の高い違反及び事故に直結する交差点違反の積極的な指導取締りを実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通執行係】実績値→			実施	実施				
署	携帯電話使用等の取締りの推進	重大な交通事故に直結する携帯電話使用運転者に対する積極的な指導・取締りを実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通執行係】実績値→			実施	実施				
署	二輪車対策の推進	幹線道路や繁華街、二輪車モデル交差点等において事故に直結する悪質性、危険性の高い違反の指導取締り並びにヘルメットの正しい着用及びプロテクターの使用の広報啓発を実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通執行係】実績値→			実施	実施				
署	自転車利用者対策の推進	駅周辺の交通頻繁な地区等において、軽微な違反者に対する指導警告及び悪質性、危険性の高い違反者に対する積極的な指導・警告、交通切符等による取締りを昼夜問わず実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通執行係】実績値→			実施	実施				
署	シートベルト着用等の指導取締り	幹線道路等において、交通事故による被害軽減を図る目的で、全ての座席のシートベルト着用及びチャイルドシートの使用を図るため、積極的に指導取締り及び広報啓発を実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通執行係】実績値→			実施	実施				
署・自	暴走族の取締り	情報を収集し、夜間帯等において、暴走族の検挙の徹底及び実態の積極的な広報を実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通執行係】実績値→			実施	実施				
署・自	整備不良車両の取締り	幹線道路等において、環境悪化の要因ともなる整備不良車両及び不正改造車両の積極的な指導取締り及び不正改造車の排除を実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通執行係】実績値→			実施	実施				
署	過積載防止対策の推進	幹線道路等において、検問所、移動式重量計を使用して、交通公害及び重大交通事故に発展する危険性が高い過積載車両の指導取締りを実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通執行係】実績値→			実施	実施				

第4章 安全運転と車両の安全確保

1 安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実 (㊦)

ア 警察署による運転者教育の効果的推進 (四警察署)

対象及び最近の交通事故実態を踏まえた交通安全教育を推進した。

また、タクシー会社など車両を使う企業に出向いて、交通事故映像等を活用した安全教育を実施した。また、自転車利用者の企業に対しては、ヘルメット着用の努力義務化等の説明をし、安全教育を実施した。

イ 指定自動車教習所による運転者教育の効果的推進 (指定自動車教習所)

ウ 更新時講習の充実 (竹の塚警察署)

エ 指定自動車教習所に対する指導監督の強化 (竹の塚警察署)

(2) 高齢運転者対策の推進 (㊦)

ア 高齢運転者向け運転適性検査機器の活用 (四警察署)

イ 高齢者講習の充実

(ア) 高齢者講習及び認知機能検査 (運転免許試験場・指定自動車教習所)

(イ) 運転免許証の自主返納等 (四警察署)

署の窓口で免許返納の相談を受けた際、自主返納に関し、アドバイスをしている。街頭でのキャンペーン等においても自主返納制度について周知を図っている。認知機能や運動機能の低下など、高齢者に対し、自主返納をサポートし、免許事務を通じてワンポイント交通安全教育を実施したほか、住区センター等に行き、事故防止教養を実施した。

また、高齢者の多く集まるスーパーや施設、駅前キャンペーンを実施。高齢者関連の事故資料を配付しながら事故防止を呼びかけ、併せて運転免許自主返納制度について説明した。運転免許返納に来られた高齢者に対しては、自転車が交通手段となる可能性もあることから、手続きの時間を利用して安全教育を実施した。

(3) 二輪車事故防止対策の推進 (㊦)

ア 二輪車実技講習の実施 (四警察署)

足立市場から場所の提供を受け、年6回ほど二輪車実技教室を実施している。1回あたりの参加者は10～25名程度。区民のみならず、都内、県外からの参加希望者を受け入れている(上限30名)。また、管内の企業を対象に二輪車実技教室を実施した。

- イ 二輪車安全運転推奨シール交付制度 (四警察署)
二輪車ストップ作戦を実施し、運転者に対してあご紐の確認、エアプロテクターの紹介、事故情報などの啓発品を配布しながら、事故防止活動を実施した。

(4) 飲酒運転対策の推進 (自・輪) (足立区・四警察署)

警察署としては、酒類を提供する店舗に対して、ハンドルキーパー運動や従業員の運転前後におけるアルコールチェックや通勤時の自転車も含めた飲酒運転根絶等についての交通安全指導を実施するとともに関連するポスター掲示やチラシの設置を依頼した。

区としては、アルコール依存症患者やその家族に対し、アルコール専門医も参加してグループワークを主体とした相談事業を実施した（ミーティング参加者89名、個別相談10件）。

(5) 安全運転管理の充実 (輪)

- ア 安全運転管理者及び副安全運転管理者 (四警察署)

管内の安全運転管理者事業所に対して、法定講習の確実な受講を促すため、資料を配布し申し込みを行った。また、事業者に対し、交通事故発生状況や道路交通法の改正点について指導、教養を実施し、個別の質疑に対しても対応し、安全運転管理の徹底を図った。

- イ 安全運転管理者指導者制度 (四警察署)

安全運転管理者を通じ、各地区の事業所に対し管理の徹底を依頼した。交通事故発生状況や道路交通法改正内容について連絡、指導を行ったほか、相談、質疑に個別対応し、安全運転管理の徹底を図った。

第2部

第4章 安全運転と車両の安全確保

実施機関	安全運転の確保		具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）					
				R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
署・教	運転者教育の充実	運転者教育の効果的推進	交通弱者の保護と思いやり運転の継続教育	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通総務係】実績値→				実施	実施				
竹の塚警察署	運転者教育の充実	更新時講習の充実	交通ルール遵守に関する広報および安全教育	実施	→	→	→	→	継続実施
【竹の塚警察署 交通総務係】実績値→				実施	実施				
署	運転者教育の充実	指定自動車教習所に対する指導監督の強化	教習指導員に対する交通安全講習会の実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【竹の塚警察署 交通総務係】実績値→				実施	実施				
署	高齢運転者対策の推進	高齢運転者向け運転適性検査機器の活用	高齢者講習委託教習所に対して協力依頼	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通総務係】実績値→				実施	実施				
署	高齢運転者対策の推進	高齢者講習の充実	早期の免許返納制度の広報活動の実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通総務係】実績値→				実施	実施				
署	二輪車事故防止対策の推進	二輪車実技講習の実施	年数回の実技講習会の実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通総務係】実績値→				実施	実施				
署	二輪車事故防止対策の推進	二輪車安全運転推奨シール交付制度	講習会参加者増加促進のための広報活動の実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通総務係】実績値→				実施	実施				
区・署	飲酒運転対策の推進		アルコール依存症に関する専門的な相談の実施及びハンドルキーパー運動の推進	実施	→	→	→	→	継続実施
前段【区：保健総合支援課】実績値→				実施	実施				
後段【四警察署 交通総務係】実績値→				実施	実施				
署	安全運転管理の充実	安全運転管理者及び副安全運転管理者	法定講習会への積極的参加の推進	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通総務係】実績値→				実施	実施				
署	安全運転管理の充実	安全運転管理者指導者制度	管轄区域内の事業者等に対する管理実務の指導、運転適性検査の実施等の支援	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通総務係】実績値→				実施	実施				

2 車両の安全性の確保

(1) 自動車の点検・整備の徹底

ア 定期点検整備等の充実

(足立区・四警察署)

定期点検整備、不正改造車、整備不良車については、交通取締りを通じ、違反車両に車載の車検証や、フロントガラスに貼付されている検査標章の確認等を精査、道路運送車両法等に抵触していれば積極的に事件化した。

イ 暴走族等による不正改造車の排除

(四警察署)

夜間検問により、車両の整備状況を確認するなど積極的な指導を実施した。

ウ 街頭検査、整備管理者研修等の実施

(四警察署)

整備不良車両の発見時には警告するなど、運転者に通知するとともに修繕をするよう指導し、点検を徹底した。また、トラックストップ、二輪車ストップ、各キャンペーン等で車両の運転手に対して交通指導と併せて定期的な点検・整備の協力を依頼した。

(2) 自転車の点検・整備の啓発 (自)

(足立区・四警察署)

自転車指導取締りや自転車マナーアップキャンペーン等を街頭で実施し、通勤・帰宅途中などの自転車利用者に対して、自転車の安全利用や基礎知識についての説明を実施する際、併せて乗る前の点検・整備についても指導した。また、適宜店舗で詳しく点検・整備を実施するよう指導した。

実施機関	車両の安全性の確保		具体的な取組内容	目標(上段)・実績値(下段)					
				R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区・登	自動車の点検・整備の徹底	定期点検整備等の充実	足立自動車検査登録事務所との連携と整備不良車両の指導取締りの実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通執行係】実績値→				実施	実施				
署・検	自動車の点検・整備の徹底	不正改造車の排除	交通検問による不正改造車に対する積極的な取締り、広報啓発、情報収集の実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通執行係】実績値→				実施	実施				
署・検	自動車の点検・整備の徹底	街頭検査、整備管理者研修等の実施	足立自動車検査登録事務所との連携と整備不良車両の指導取締りの実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通執行係】実績値→				実施	実施				
区・署	自転車の点検・整備の啓発		自転車安全利用推進キャンペーン等を通じた普及啓発の推進及び販売店への広報活動	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通総務係】実績値→				実施	実施				

第5章 交通事故に伴う救助・救急体制の整備

1 救助・救急体制の充実（☺・☺・☺）

（1）救助・救急設備等の整備

（三消防署）

令和4年中の足立区の交通事故に伴う、出場件数は2,647件で、搬送人員は2,373件であった。現場到着時間短縮を図るため、救急隊増隊等による体制強化を図るとともに救急需要予測システムを活用した救急隊の効率的な運用等の検討を進める。

（2）救急告示医療機関との連携強化

（三消防署・各医療機関）

足立区内の救急告示医療機関及び3次救急医療機関である東京女子医大足立医療センターとの連携を強化することで、救命率の向上を図る。

（3）多数傷病者発生時の充実強化

ア 資器材整備

イ 消防救助機動部隊の充実

ウ 民間患者等搬送事業者との連携

エ 東京DMA T

（三消防署）

（4）応急手当等の普及啓発の推進

ア 応急手当普及用資器材等の整備

（三消防署）

イ 交通事故等の負傷者等救命・救護のための応急救護処置

（三消防署）

ウ 消防団員による応急救護指導の充実

（三消防署）

エ 学校教育における応急手当の指導

（三消防署）

地域特性に応じた応急救護訓練を実施することで、応急手当を普及するとともに、管内各事業所での救命講習を促進する。

（5）救急車の適正利用の推進

（三消防署）

東京消防庁全体で令和4年中の救急出場件数は、過去最高の87万件を超える（足立区内では約5万件）など、今後も救急需要の増加が見込まれる中、真に救急車を必要とする都民などに対応していくため、自衛消防訓練や防災訓練などの応急救護訓練、救命講習等の様々な指導の機会をとらえて「#7119」東京消防庁救急相談センターを案内し、救急車の適正利用を促進する。

実施機関	救助・救急体制の充実	具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
消	救助・救急設備等の整備	現場到着時間短縮を図るため、救急隊増隊等による体制強化を図るとともに救急需要予測システムを活用した救急隊の効率的な運用等の検討を進める	実施	→	→	→	→	継続実施
【三消防署】実績値→			実施	実施				
消・医	救急告示医療機関との連携強化	足立区内の救急告示医療機関及び3次救急医療機関である東京女子医大足立医療センターとの連携を強化することで、救命率の向上を図る。	実施	→	→	→	→	継続実施
【三消防署】実績値→			実施	実施				
消	多数傷病者発生時の充実強化	多数傷病者発生時の充実強化	実施	→	→	→	→	継続実施
【三消防署】実績値→			実施	実施				
消	応急手当等の普及啓発の推進	ア 口頭指導（応急手当アドバイス）を周知する。映像を活用した広報（live119、応急手当普及DVD）については、救命講習等の機会をとらえて都民に案内し、応急手当実施率の向上に努める。 イ 地域特性に応じた応急救護訓練を実施することで、応急手当を普及するとともに、管内各事業所での救命講習を促進する。 ウ 都民ニーズに配慮した講習の推進救命講習の受講について、都民に対し電子学習室を併用した救命講習は講習時間が短縮されるなどのメリットがあることを案内し、講習時間の短縮により感染防止に配慮した講習を推進する。	実施	→	→	→	→	継続実施
【三消防署】実績値→			実施	実施				
消	救急車の適正利用の推進	令和4年中の救急出場件数は、過去最高の87万件を超えるなど、今後も救急需要の増加が見込まれる中、真に救急車を必要とする都民などに対応していくため、自衛消防訓練や防災訓練などの応急救護訓練、救命講習等の様々な指導の機会をとらえて「#7119」東京消防庁救急相談センターを案内し、救急車の適正利用を促進する。	実施	→	→	→	→	継続実施
【三消防署】実績値→			実施	実施				

第3部 その他の施策

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当計画に必要な諸施策について記載します。

施策	取組
第1章 被害者の支援	1 交通事故相談業務の充実
	2 交通事故被害者等に対する連絡制度
	3 交通事故被害者等に対する救済制度
	4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進
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
	2 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	1 鉄道の交通安全
	2 踏切の交通安全

第1章 被害者の支援

1 交通事故相談業務の充実

(足立区)

弁護士による無料の法律相談において、交通事故相談を受けている。交通事故相談件数は前年度より微増した。

実施機関	交通事故相談業務の充実	具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区	交通事故相談業務の充実	交通事故相談件数	120	120	120	120	120	120
【区：区民の声相談課】実績値→			110	116				

2 交通事故被害者等に対する連絡制度

(四警察署)

管内で発生したひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者、遺族の心情に配慮しながら、意見や要望を汲み取り、適切な対応に努めている。また、事故当事者との連絡により、必要な情報提供を行っている。尊い家族を悲惨な事故で失い、絶望の淵にいる被害者に寄り添いながら、重大交通事故防止対策を実施した。

実施機関	交通事故被害者等に対する連絡制度	具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
署	交通事故被害者等に対する連絡制度	被害者・遺族等への適切な情報提供	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通総務係】実績値→			実施	実施				

3 交通事故被害者等に対する救済制度

(足立区)

足立区応急小口資金貸付制度（昭和48年11月1日施行）により、区内に住所（3か月以上居住）がある方で、本人もしくは同居の親族が交通事故に遭い、被害者として当座の費用（医療費のみ）の調達が困難な場合、又は加害者（無免許運転、飲酒運転、ひき逃げ等の悪質な行為者は除く）として、被害者に対する当座の医療費の賠償金の支払が困難である場合には、15万円（特別の場合は30万円）を限度に応急小口資金の貸付を実施している。

令和4年度における交通事故を理由とした貸付の実績は無かった。

実施機関	交通事故被害者等に対する救済制度	具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区	交通事故被害者等に対する救済制度	応急小口資金貸付制度による貸付	実施	→	→	→	→	継続実施
【区：福祉管理課】実績値→			都度実施	都度実施				

4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進

(1) 原動機付自転車等の損害賠償責任保険への加入促進

(四警察署)

二輪車ストップ作戦等の街頭活動の際、加入促進に関し、アドバイスを実施している。無車検、無保険であれば、厳しく取り締るとともに悲惨な事故を減少させる取組みを実施した。また、ミニバイクやミニカーを使用するデリバリー業者や個人宅配業者に対して、道路交通法の遵守、車両点検の徹底、自賠責保険の加入を指導した。

また、管内の自転車販売店に出向いて、購入者に対して損害賠償責任関連チラシの配布及び保険への加入呼びかけの協力願い。免許更新に来署した際、自動車保険等チラシの配布及び説明等実施。

(2) 自転車保険の加入義務化

(足立区・四警察署)

区民交通傷害保険については、既加入者に対して勧奨用通知を送付し、また区ホームページ、SNS、あだち広報へ掲載し、町会・自治会の掲示板や回覧板による周知を行ったこともあり、前年度より加入者が増加した。(前年比1,019人増)

また、令和5年度募集分から金融機関での申込みに加え、WEB申込みを開始した。これにより、従来の2～3月の募集期間だけでなく、年度途中での申込みも可能になることに加え、金融機関窓口の開いている時間だけでなく、24時間いつでも可能となるため、区民の申込機会を拡大させることができる。

なお、WEB申込みを実施しているのは、足立区、港区、台東区の3区のみである。

実施機関	自動車損害賠償責任保険等への加入促進	具体的な取組内容	目標(上段)・実績値(下段)					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区・署	原動機付自転車の損害賠償責任保険への加入促進	あらゆる機会において加入促進の強化	実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通総務係】実績値→			実施	実施				
区	自転車保険制度の普及啓発	区民交通傷害保険の加入者数 ※1	10,668	11,000	11,500	12,000	12,500	13,000
【区：交通対策課 推進係】実績値→			10,668	11,687				

※1：4月1日現在の実績値とする。

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

(1) 道路橋りょう等の耐震性等強化

(足立区・国道事務所・都第六建設事務所)

都では、定期点検及び日常点検等で発見された橋りょうの劣化や損傷の補修工事を実施した。なお、東京都の管理する橋りょうの耐震対策は、平成27年度に全橋りょう対策完了している。国では、令和4年度は未実施であった。

区では伊藤谷橋1箇所を補修工事を実施した。

(2) 災害に備えた広報啓発

(足立区・四警察署)

商業施設等での防災普及啓発イベントでパンフレット等を配布した。令和4年9月に実施した警視庁による大震災の発生を想定した訓練のため交通規制等について、区ホームページでも周知を行った。

実施機関	災害に強い交通施設等の整備	具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区・国・都	道路橋りょう等の耐震性等強化	【国】橋りょうの補修	実施	→	→	→	→	継続実施
【国：東京国道事務所】実績値→			実施	未実施				
区・国・都	道路橋りょう等の耐震性等強化	【都】橋りょうの補修	実施	→	→	→	→	継続実施
【都：第六建設事務所】実績値→			実施	実施				
区・国・都	道路橋りょう等の耐震性等強化	【区】橋りょうの補修	2箇所	1箇所	2箇所	3箇所	3箇所	継続実施
【区：道路整備課】実績値→			2箇所	1箇所				
区・署	災害に備えた広報啓発	あだち広報、パンフレット、ホームページ、デジタルサイネージ等の広報媒体による広報・啓発活動の実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【区：災害対策課】実績値→			実施	実施				

2 災害時の交通安全の確保

(1) 緊急通行車両等の交通の確保

(四警察署)

令和4年9月1日、警視庁による大震災の発生を想定した防災訓練のため、国道4号線下り線（竹の塚三丁目～保木間四丁目間）、区道花畑フラワーロード西行き、都道103号線下り線（伊興白幡～柳島）にて、車両通行禁止規制を実施した。

(2) 道路の障害物除去

(足立区・国道事務所・都第六建設事務所)

(3) 帰宅困難者対策

(足立区・国道事務所・都第六建設事務所・各鉄道事業者・四警察署)

新型コロナウイルス感染拡大の影響により実働訓練は実施できなかった。令和5年度に東京都と合同で帰宅困難者対策訓練を実施予定である。

なお、令和4年度は、降雪の予報が出た際に、通勤・通学時に交通機関が乱れる可能性があることの注意喚起を計8回発信した。

実施機関	災害時の交通安全の確保	具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）					
			R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
署	緊急通行車両等の交通確保	緊急車両等の通行及び避難誘導のための緊急交通路の確保	都度実施	→	→	→	→	継続実施
【四警察署 交通規制係】実績値→			実施	実施				
区・国・都	道路の障害物除去	大量の帰宅困難者による混乱及び事故などを防止するため及び大量の帰宅困難者による混乱、対策を強化し地域防災力向上を図るため訓練を実施	2回	2回	2回	2回	2回	2回
区・国・都 鉄・署	帰宅困難者対策							
【区：災害対策課】実績値→			1回	0回				
区・国・都 鉄・署	帰宅困難者対策	ホームページ、SNS等の広報媒体を活用し、早く正確な情報提供を引き続き実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【区：報道広報課】実績値→			実施	実施				

第3章 鉄道及び踏切の交通安全

第3章では、区内各鉄道事業者の取組みについて記載する。

1 鉄道の交通安全

(1) 鉄道交通環境の整備

(都交通局・各鉄道事業者)

ア 鉄道施設の安全性の向上

- (ア) 千代田線北千住駅においては昨年度行われていた改良建築工事が進んでおり、防水扉の設置、天井の改良、自火報設備の改良が完了し、今年度より運用を開始している。(東京メトロ)
- (イ) 日々の点検において、不具合を発見した場合は、速やかに対応している。
(つくばエクスプレス)

イ 信号保安設備等の整備

- (ア) 信号や電気設備などの保守点検を通信区・電気区社員によって継続して行っている。(東京メトロ)
- (イ) 千住大橋駅付近の列車在線検知装置の雷害対策を実施した。(京成電鉄)
- (ウ) 法令に定められた点検を確実に実施し、安定・安全輸送の確保に努めている。
(つくばエクスプレス)

(2) 利用しやすい駅施設等の整備

(足立区・都交通局・各鉄道事業者)

ア エレベーター等駅のバリアフリー化

「移動等円滑化の促進に関する基本方針（国家公安委員会、総務省、国土交通省）」により、区内全駅について、鉄道事業者による段差の解消（バリアフリールート確保）やバリアフリートイレの整備がされている。

イ 視覚障がい者誘導用ブロック、案内表示等

ウ 鉄道車両の整備

- (ア) 北千住駅務管区の足立区所在の3駅はエレベーターによる1ルート整備が完了している。また、2021年度より活用している車いすや白杖をご利用のお客様ご案内用の「お客様ご案内用アプリ」も東急電鉄とアプリ内での連携を図り、さらなるお客様サービスの向上に努めている。(東京メトロ)
- (イ) 開業当初からバリアフリー法に対応している。
(つくばエクスプレス、都交通局)

- (ウ) 既設ホームにホームドアを設置する場合、ホーム補強等が必要となり、完成まで複数年要する。令和4年度は、東武スカイツリーライン小菅駅、五反野駅、梅島駅でホーム補強、西新井駅で設計業務を行った。(足立区)

(3) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

(足立区・都交通局・各鉄道事業者)

- ア 令和4年度は引き続き、新型コロナウイルス感染拡大もあり、沿線地域との交流はできなかった。(東京メトロ)

イ 春・秋の全国交通安全運動期間において、足立区内における沿線の小学校3校の新入生を対象に、安全啓発グッズ等を配布し、鉄道における交通ルールの啓蒙・啓発を行った。(京成電鉄)

ウ 安全週間や各種運動期間中にポスター掲出や駅構内放送を実施し、啓発に努めている。(つくばエクスプレス)

実施機関	鉄道の交通安全		具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）					
				R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区・都交・鉄	鉄道交通環境の整備	鉄道施設の安全性の向上	鉄道車両及び鉄軌道等鉄道施設の様々なメンテナンスの継続実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【区内各鉄道会社・東京都交通局】実績値→				実施	実施				
区・都交・鉄	鉄道交通環境の整備	信号保安設備等の整備	信号保守設備等、電気設備の保守や検査を行い、輸送の安全に万全を期す	実施	→	→	→	→	継続実施
【区内各鉄道会社・東京都交通局】実績値→				実施	実施				
区・都交・鉄	利用しやすい駅施設等の整備	エレベーター等駅のバリアフリー化	ホームドアの設置をする駅 (R3:竹ノ塚 R5:五反野 R6:小菅、梅島、西新井)	1箇所		1箇所	3箇所		
【区：都市建設課】実績値→				1箇所	0箇所				
区・都交・鉄	利用しやすい駅施設等の整備	視覚障がい者誘導用ブロック、案内表示等	「バリアフリー法」の基本方針の整備目標に沿って、駅施設のバリアフリー化を進める	整備目標に沿って	→	→	→	→	継続実施
【区内各鉄道会社・東京都交通局】実績値→				実施	実施				
区・都交・鉄	利用しやすい駅施設等の整備	鉄道車両の整備	「バリアフリー法」の基本方針の整備目標に沿って、車いすスペース車内案内表示器の設置を進める	整備目標に沿って	→	→	→	→	継続実施
【区内各鉄道会社・東京都交通局】実績値→				実施	実施				
区・都交・鉄	鉄道交通の安全に関する知識の普及		沿線地域との交流を積極的に進め、事故防止等についてPRを実施	実施	→	→	→	→	継続実施
【区内各鉄道会社・東京都交通局】実績値→				実施	実施				

※区内各鉄道会社のうち、一部で実施しているものについても「実施」としている。

2 踏切の交通安全

(1) 踏切道の構造改良

(足立区・千住警察署・竹の塚警察署・各鉄道事業者)

踏切勉強会を実施した。また、JR及び東武鉄道と合同踏切事故防止キャンペーンを継続していく。

実施機関	踏切の交通安全		具体的な取組内容	目標（上段）・実績値（下段）					
				R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	7年以降
区・鉄・千住、竹の塚警察署	踏切道の構造改良		関係部署と協議し、踏切道の安全確保に努める	都度実施	→	→	→	→	継続実施
【区：交通対策課 推進係】実績値→				都度実施	都度実施				

足立区の交通事故概要及び
「第11次足立区交通安全計画」の進捗状況
(令和4年度実績)

令和5年9月

発行 足 立 区

編集 都市建設部交通対策課