

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

～足立区の交通安全～

(令和5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 ……………	25
4 自転車走行環境の整備 ……………	25
5 渋滞対策 ……………	26
6 駐車・駐輪施設の整備及び拡充 ……………	27
7 その他の道路環境の整備 ……………	27
第 2 章 交通安全意識の普及及び徹底 ……………	29
1 交通安全教育等の推進 ……………	29
2 交通安全組織の育成及び拡大 ……………	33
3 交通安全の普及啓発活動 ……………	36
第 3 章 交通秩序の維持 ……………	47
1 交通規制の実施 ……………	47
2 駐車秩序の確立 ……………	48
3 指導取締りの強化 ……………	51
第 4 章 安全運転と車両の安全確保 ……………	54
1 安全運転の確保 ……………	54
2 車両の安全性の確保 ……………	58
第 5 章 交通事故に伴う救助・救急体制の整備 ……………	60
1 救助・救急体制の充実 ……………	60

	ページ
第3部 その他の施策	62
第1章 被害者の支援	63
1 交通事故相談業務の充実	63
2 交通事故被害者等に対する連絡制度	63
3 交通事故被害者等に対する救済制度	63
4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進	64
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 ...	66
1 災害に強い交通施設等の整備	66
2 災害時の交通安全の確保	67
第3章 鉄道及び踏切の交通安全	68
1 鉄道の交通安全	68
2 踏切の交通安全	69

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11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11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5年の足立区内での年間の道路交通事故死者数は8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	8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5年度の世論調査では30%と目標を下回った。

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%	30%			

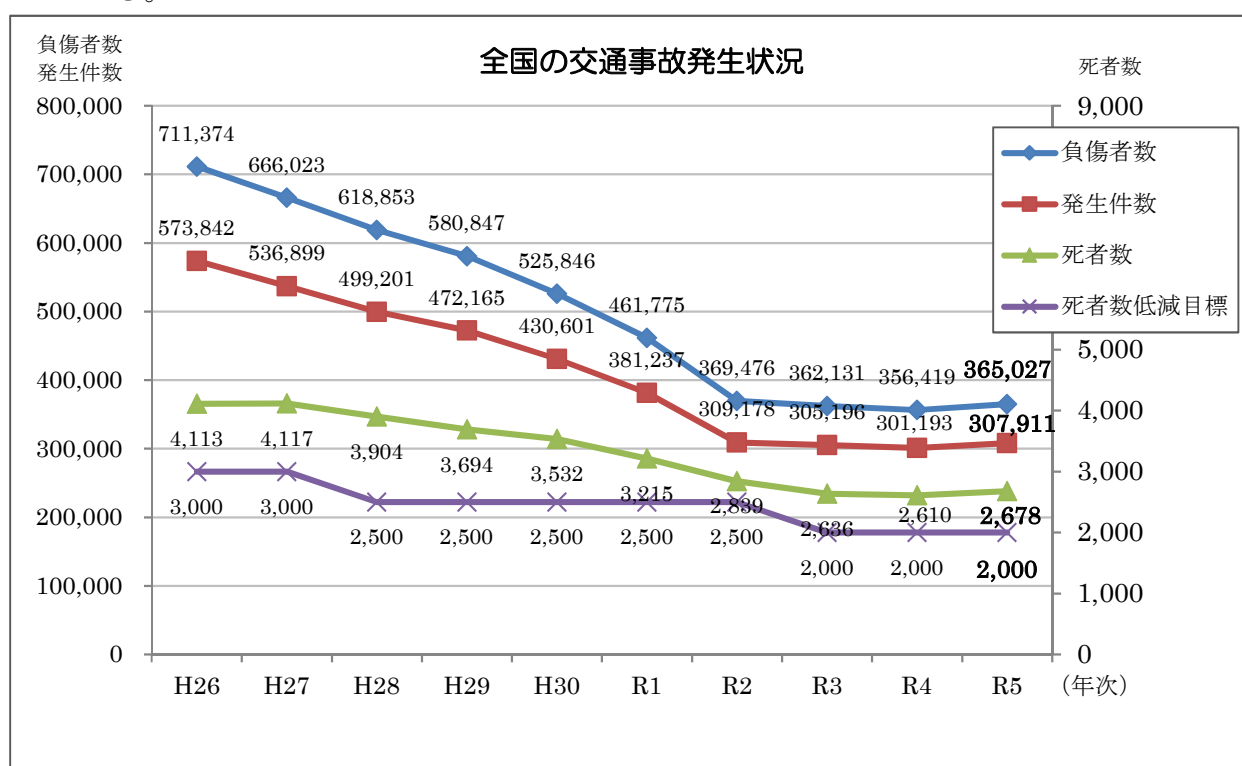
第2章 交通事故の概要

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2,678人（前年比＋68人）で、平成28年から令和4年まで7年連続で戦後最少を更新していたが、発生件数、負傷者数とともに増加した。

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 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
令和 5年	大阪 148	愛知 145	東京 136	北海道 131	千葉 127	埼玉 122	神奈川 115	兵庫・福岡 103	茨城 93	

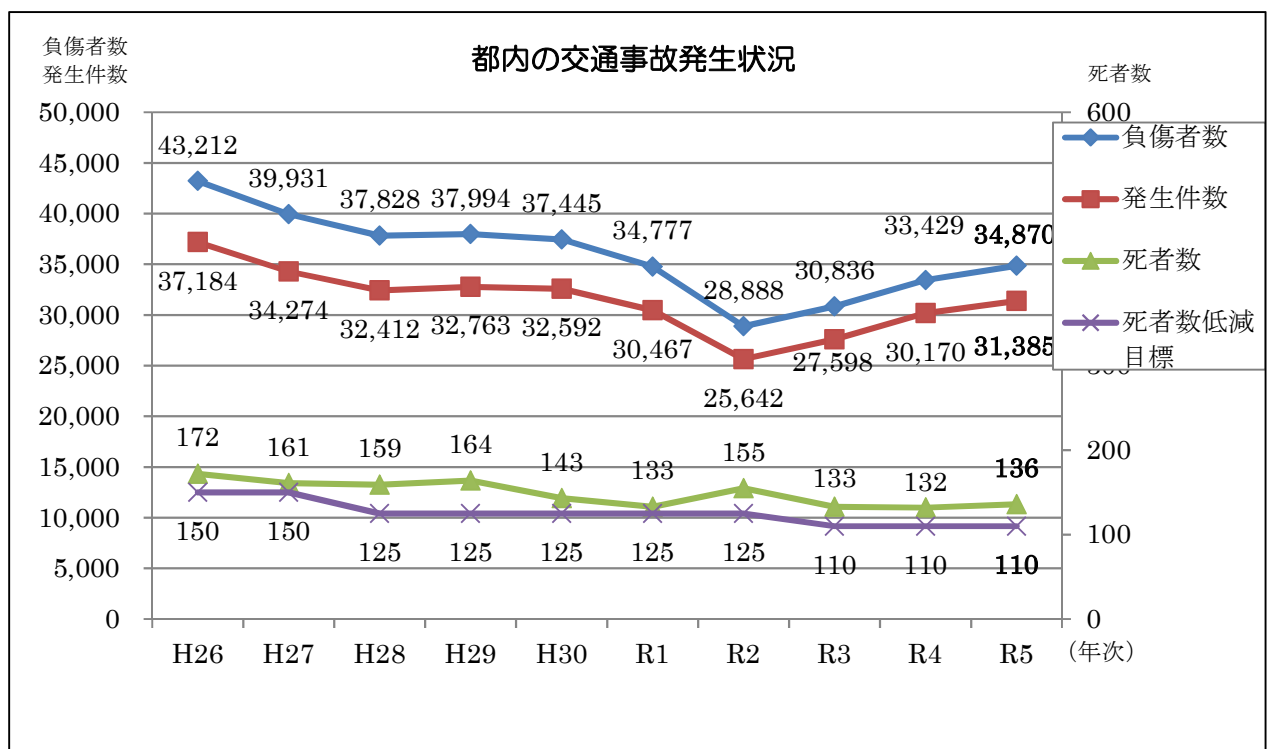
2 東京都の交通事故件数の推移

(1) 概要

都内では発生件数、負傷者数はともに増加し、死者数についても戦後最少だった令和4年の132人より微増し、136人となった。

また、都内の区市町村別死者数で足立区は、江戸川区、練馬区と並びワースト3位の8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 3年	足立・江東・世田谷 8			大田・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			
令和 5年	大田 11	世田谷 9	足立・江戸川・練馬 8			新宿・杉並 7		板橋・江東 6		台東・港 5

(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	1,891	1	8	3	85	1,982	2,067	1	696,439	7	10	6
荒川	352	23	2	15	34	347	381	23	220,313	22	15	22
板橋	1,004	10	6	8	60	1,059	1,119	7	586,459	21	13	19
江戸川	1,353	4	8	3	113	1,406	1,519	3	690,867	14	9	11
大田	1,583	3	11	1	72	1,647	1,719	3	745,243	12	5	12
葛飾	835	13	3	14	50	857	907	13	455,785	19	17	17
北	668	18	0	23	57	682	739	17	359,348	18	23	18
江東	1,230	5	6	8	71	1,273	1,344	5	536,787	10	11	9
品川	986	11	2	15	52	1,026	1,078	11	423,239	9	19	10
渋谷	860	12	4	12	62	876	938	12	243,594	4	4	4
新宿	1,092	7	7	6	57	1,142	1,199	10	354,032	6	2	7
杉並	1,021	8	7	6	66	1,063	1,129	9	589,242	20	8	21
墨田	620	19	4	12	37	637	674	21	280,989	11	7	14
世田谷	1,759	2	9	2	86	1,855	1,941	2	939,548	17	14	13
台東	693	15	5	10	46	707	753	16	220,711	5	1	5
中央	716	14	1	18	61	727	788	14	175,891	3	18	3
千代田	618	20	1	18	25	674	699	18	68,393	1	6	1
豊島	578	21	1	18	22	589	611	20	306,059	16	21	15
中野	682	17	1	18	34	690	724	19	347,203	13	22	20
練馬	1,019	9	8	3	63	1,058	1,121	8	753,257	23	12	23
文京	469	22	1	18	26	478	504	22	245,469	15	20	16
港	1,204	6	5	10	86	1,262	1,348	6	266,899	2	3	2
目黒	685	16	2	15	36	704	740	15	285,526	8	16	8
合計	21,918		102		1,301	22,741	24,042		9,791,293			
23区の 平均	952.95		4.43		56.56	989	1045.3		425,708			

※人口：東京都総務局「東京都の人口（推計）」（令和6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5年10月1日現在）

※道路延長：「東京都道路現況調査令和5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

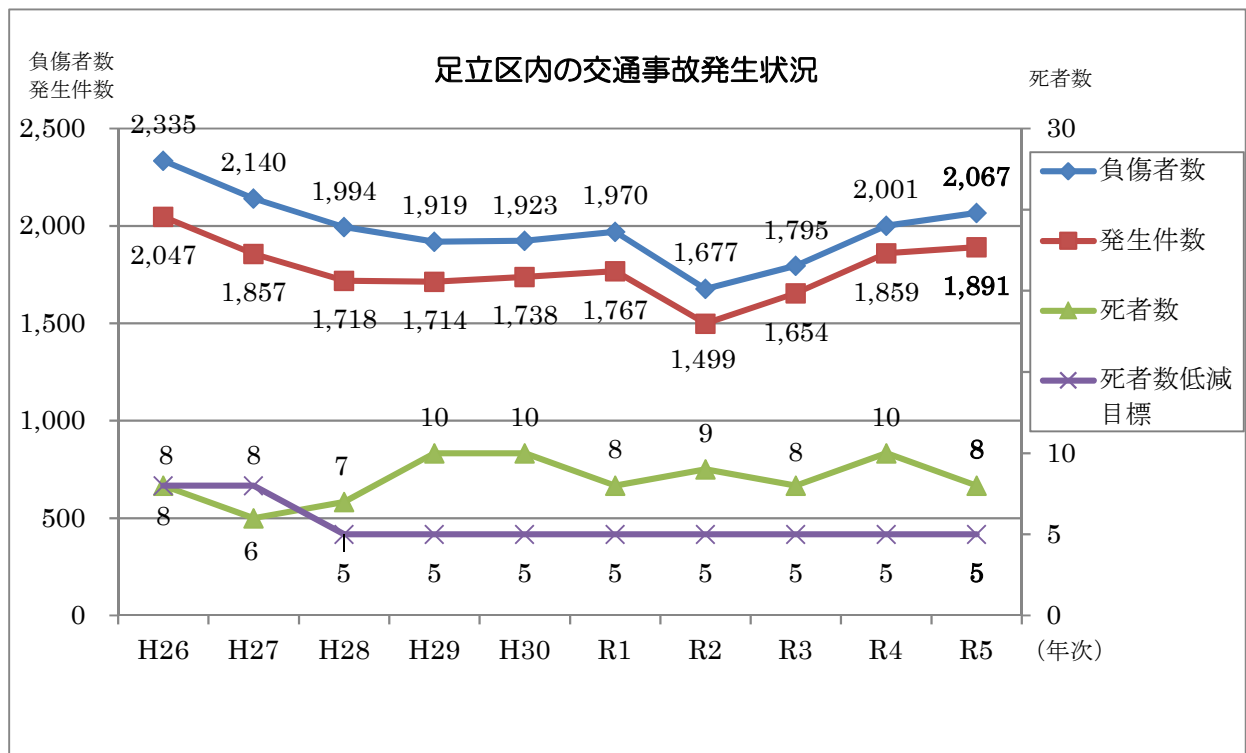
区 (五十音順)	面積 (km ²)	面積当たりの順位 (ワースト)			道路 面積 (km ²)	道路面積当たりの順位 (ワースト)			道路 延長 (km)	道路延長当たりの順位 (ワースト)		
		件数	死者	負傷者		件数	死者	負傷者		件数	死者	負傷者
足立	53.25	13	13	13	10.03	19	15	19	1,073	16	12	16
荒川	10.16	14	7	14	1.67	16	7	16	215	17	9	17
板橋	32.22	16	8	16	5.86	20	12	20	740	20	10	20
江戸川	49.9	20	11	20	9.4	22	14	21	1,089	21	13	21
大田	61.86	21	9	21	7.63	18	4	18	853	13	7	12
葛飾	34.8	22	19	22	5.74	21	16	22	755	22	20	22
北	20.61	15	23	15	3.03	12	23	12	375	15	23	14
江東	42.99	19	14	19	5.76	14	11	15	396	5	4	5
品川	22.85	11	18	9	4.04	7	18	7	392	8	18	8
渋谷	15.11	5	4	5	2.78	3	5	2	272	4	5	4
新宿	18.22	3	2	4	3.42	1	1	1	357	6	1	6
杉並	34.06	18	6	18	4.64	13	3	13	689	18	8	18
墨田	13.77	8	3	8	2.96	17	6	17	297	10	6	10
世田谷	58.05	17	12	17	8.28	15	9	14	1,188	19	11	19
台東	10.11	2	1	2	2.63	6	2	6	259	7	2	7
中央	10.21	1	16	1	3.04	10	22	8	194	2	17	2
千代田	11.66	6	20	6	2.79	11	21	11	176	3	15	3
豊島	13.01	9	21	10	2.39	8	20	10	308	12	21	13
中野	15.59	10	22	11	2.17	2	19	3	369	14	22	15
練馬	48.08	23	10	23	7.51	23	10	23	1,144	23	14	23
文京	11.29	12	17	12	1.96	9	17	9	207	9	19	9
港	20.36	4	5	3	4.49	5	8	5	305	1	3	1
目黒	14.67	7	15	7	2.33	4	13	4	360	11	16	11
合計	627.51				104.55				12,013			
23区の 平均	27.28				4.55				522.29			

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、死者数8人（前年比－2人）と減少したが、発生件数1,891件（前年比＋32件）、負傷者数2,067人（前年比＋66人）ともに増加し、発生件数と負傷者数は都内ワースト1位であった。

なお、第11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。

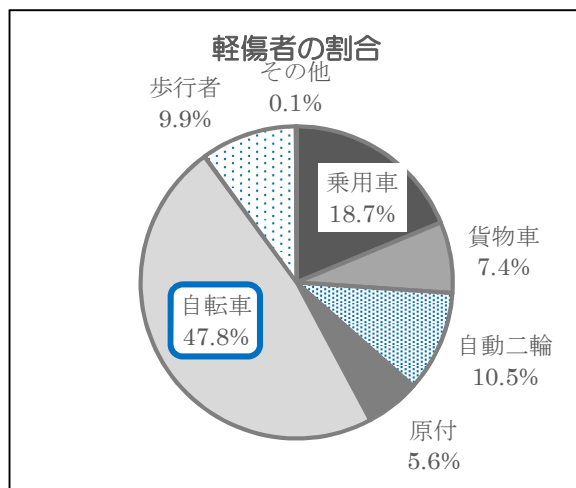
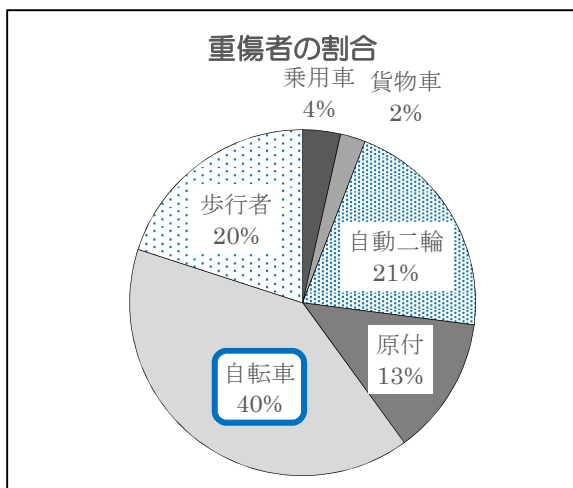
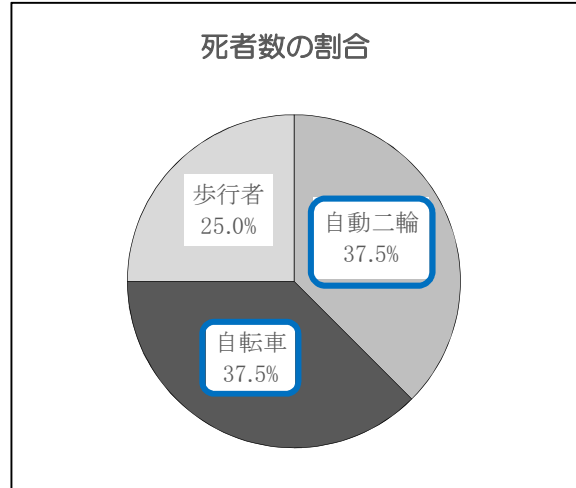
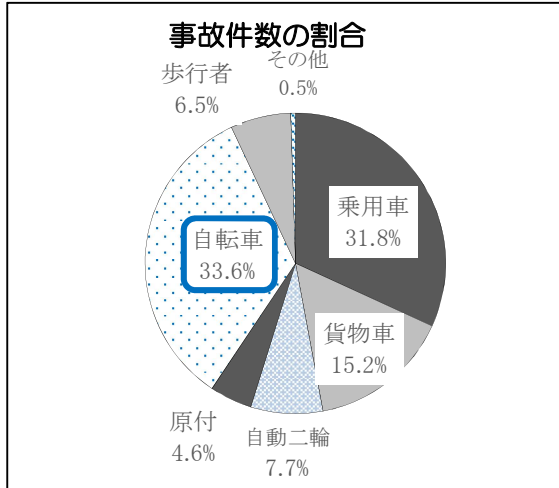


新型コロナウイルスによる緊急事態宣言等で人出が減ったとされる令和2年から、発生件数及び負傷者数はともに上昇傾向にあり、負傷者数については2年連続で2,000人を超えた。

死者数については、8人と前年よりは減ったが、目標を達成することはできなかった。

（２）足立区の状態別交通事故発生状況

令和5年の事故件数の割合は、自転車が33.6%と最も多くを占めている。死者は、自動二輪と自転車それぞれ37.5%と最も多い。負傷者は、重傷者の40%、軽傷者の47.8%が自転車運転中であった。



状態別発生状況（第1・2当事者合計件数、本人被害）

令和5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	1,057	503	257	152	1,117	216	16
死者数	0	0	3	0	3	2	0
重傷者	3	2	18	11	34	17	0
軽傷者	371	146	208	111	947	197	2

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（P36、37）や各種交通安全教室の実施（P29～33、P36）、自転車キャンペーン（P42、P44～45、P58）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（P30、P64～65）及び自転車用ヘルメットの着用努力義務化（P37～42、P45）を改めて周知し、自転車事故に備えるよう啓発していく。

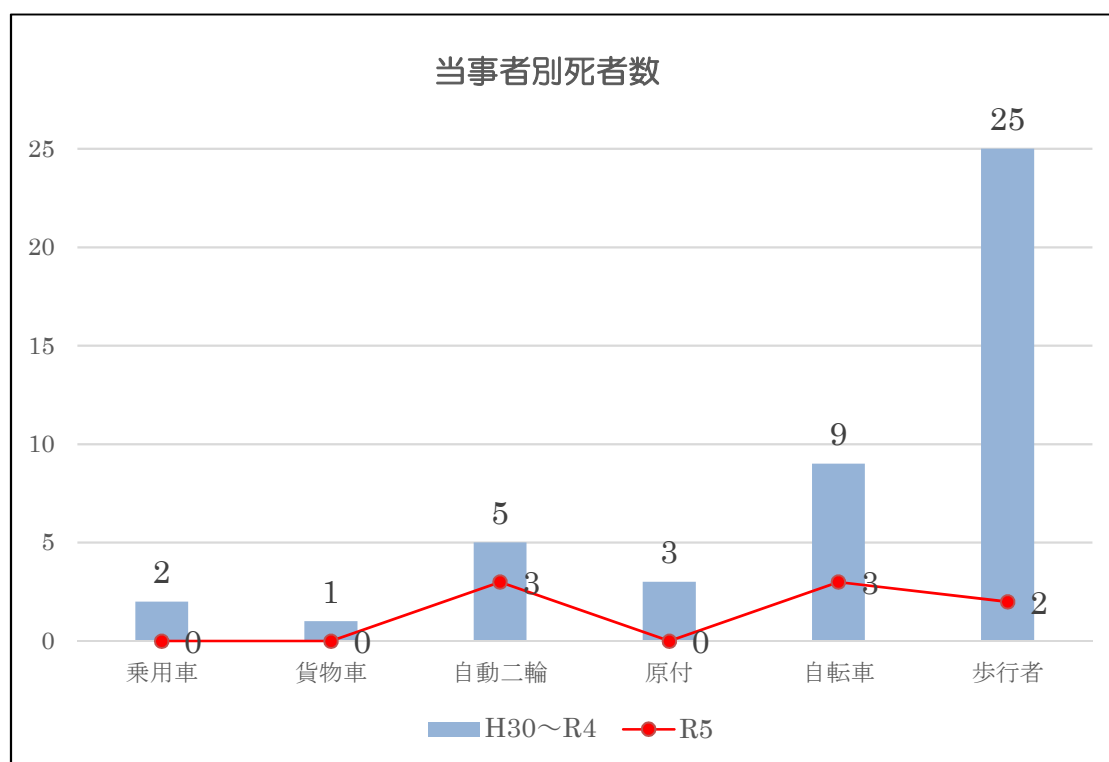
(3) 当事者別死傷者数の推移

ア 当事者別死者数の推移

平成30年から令和4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25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5年については自動二輪と自転車が3人と最も多く、次いで歩行者が2人となっている。

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
乗用車	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0
貨物車	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
自動二輪	3	1	1	1	2	1	0	0	2	3
原付	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0
自転車	3	3	2	2	1	2	2	2	2	3
歩行者	2	1	4	6	7	5	5	3	5	2
合計	8	6	7	10	10	8	9	8	10	8

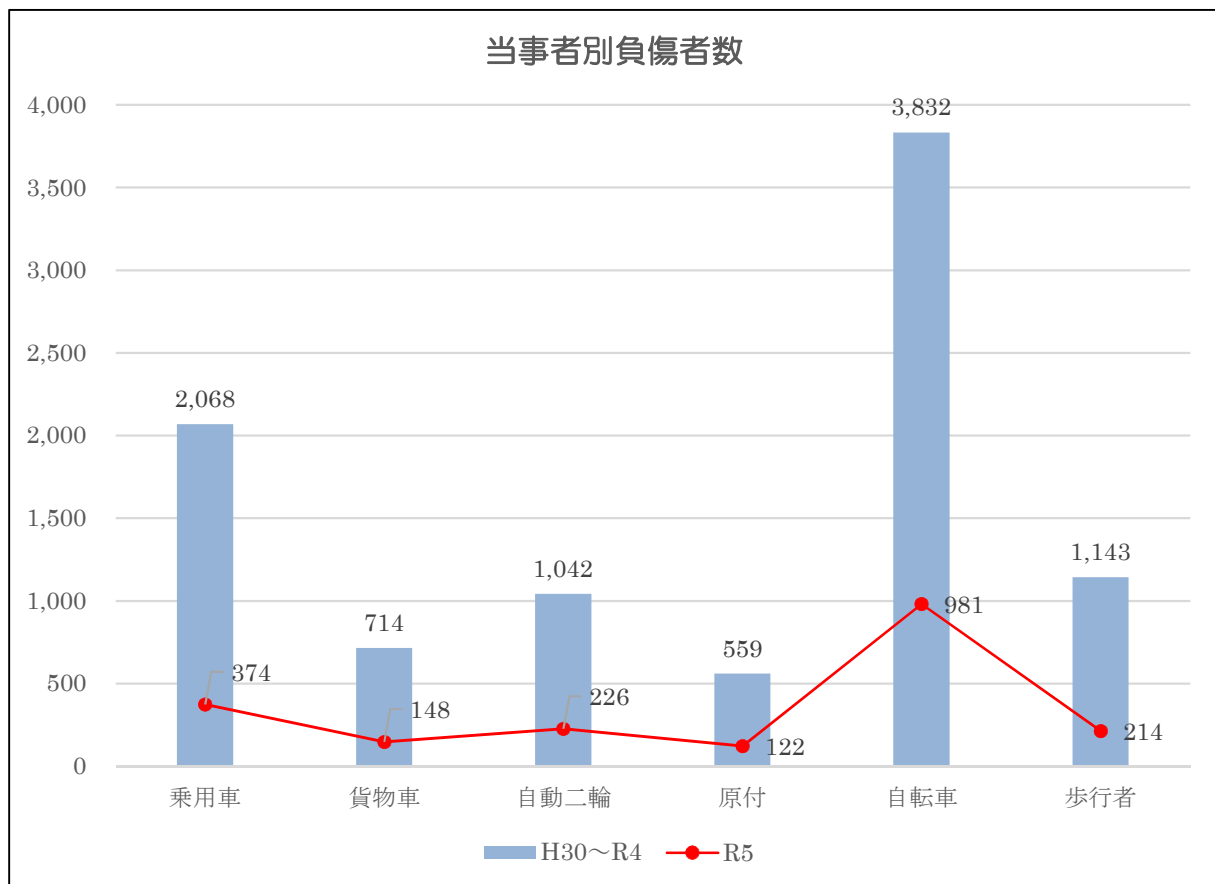


イ 当事者別負傷者数の推移

平成30年から令和4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3,832人と最も多く、次いで乗用車が2,068人となっている。

令和5年についても同様に、自転車が981人と最も多く、次いで乗用車が374人の順である。

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
乗用車	651	629	627	533	483	461	390	406	328	374
貨物車	236	203	197	159	171	134	115	148	146	148
自動二輪	250	225	201	230	185	211	208	205	233	226
原付	151	151	137	123	107	126	96	118	112	122
自転車	791	695	591	652	712	792	672	711	945	981
歩行者	256	234	241	222	263	246	193	207	234	214
その他	0	3	0	0	2	0	3	0	3	2
合計	2,335	2,140	1,994	1,919	1,923	1,970	1,677	1,795	2,001	2,067



(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50歳代、70歳代で、重傷者数が最も多いのも50歳代、次いで70歳代となっており、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5年	事故件数	死者数	重傷者数	軽傷者数
幼児	9	0	0	34
小学生	80	1	2	76
中学生	35	0	0	34
高校生	100	0	1	72
20歳未満	48	0	2	32
20歳代	437	0	9	234
30歳代	423	1	12	235
40歳代	540	1	8	292
50歳代	693	2	19	385
60歳代	404	0	7	218
70歳代	339	2	18	201
80歳以上	197	1	7	169

イ 年齢層別死者数の推移

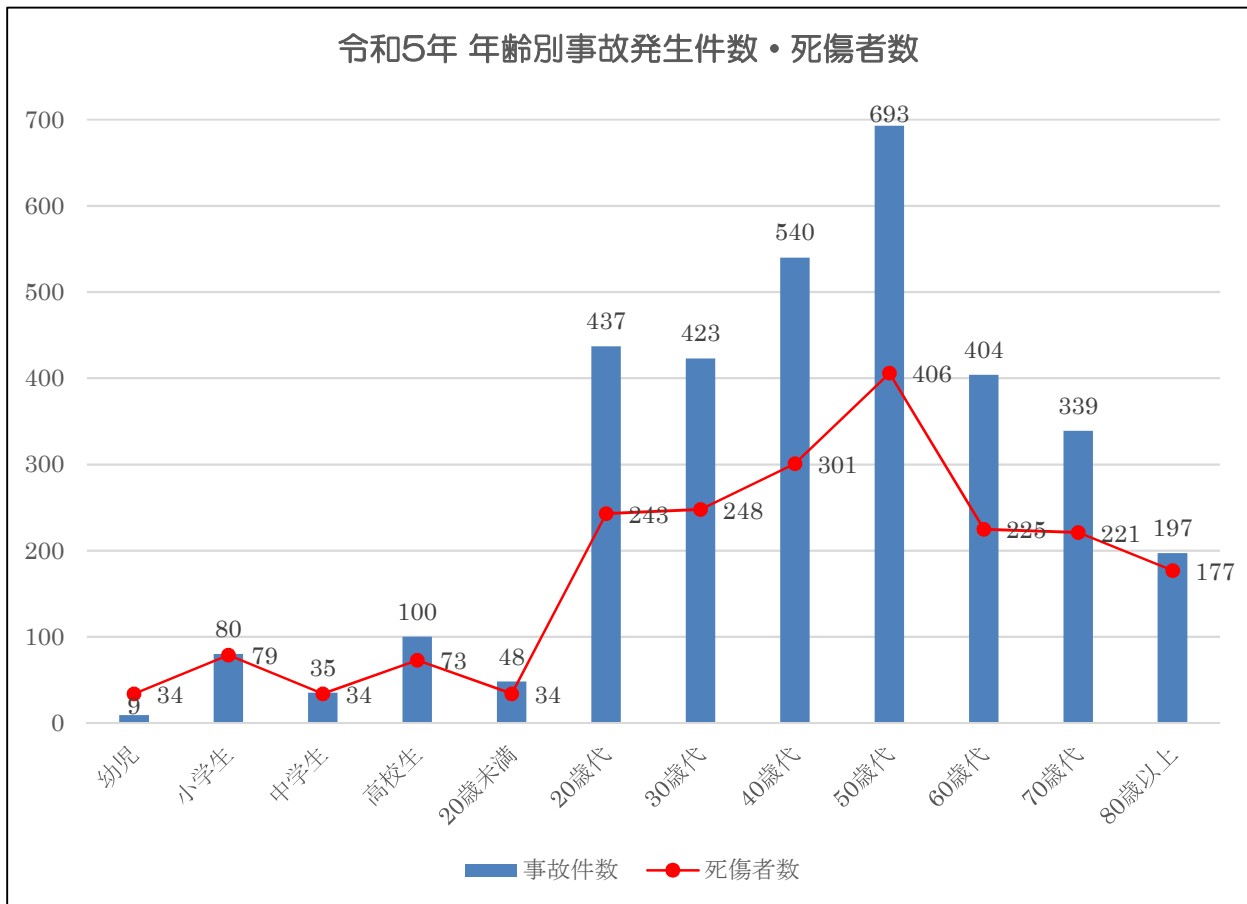
令和5年の交通事故死者は小学生1人と30歳以上7人の計8人であった。

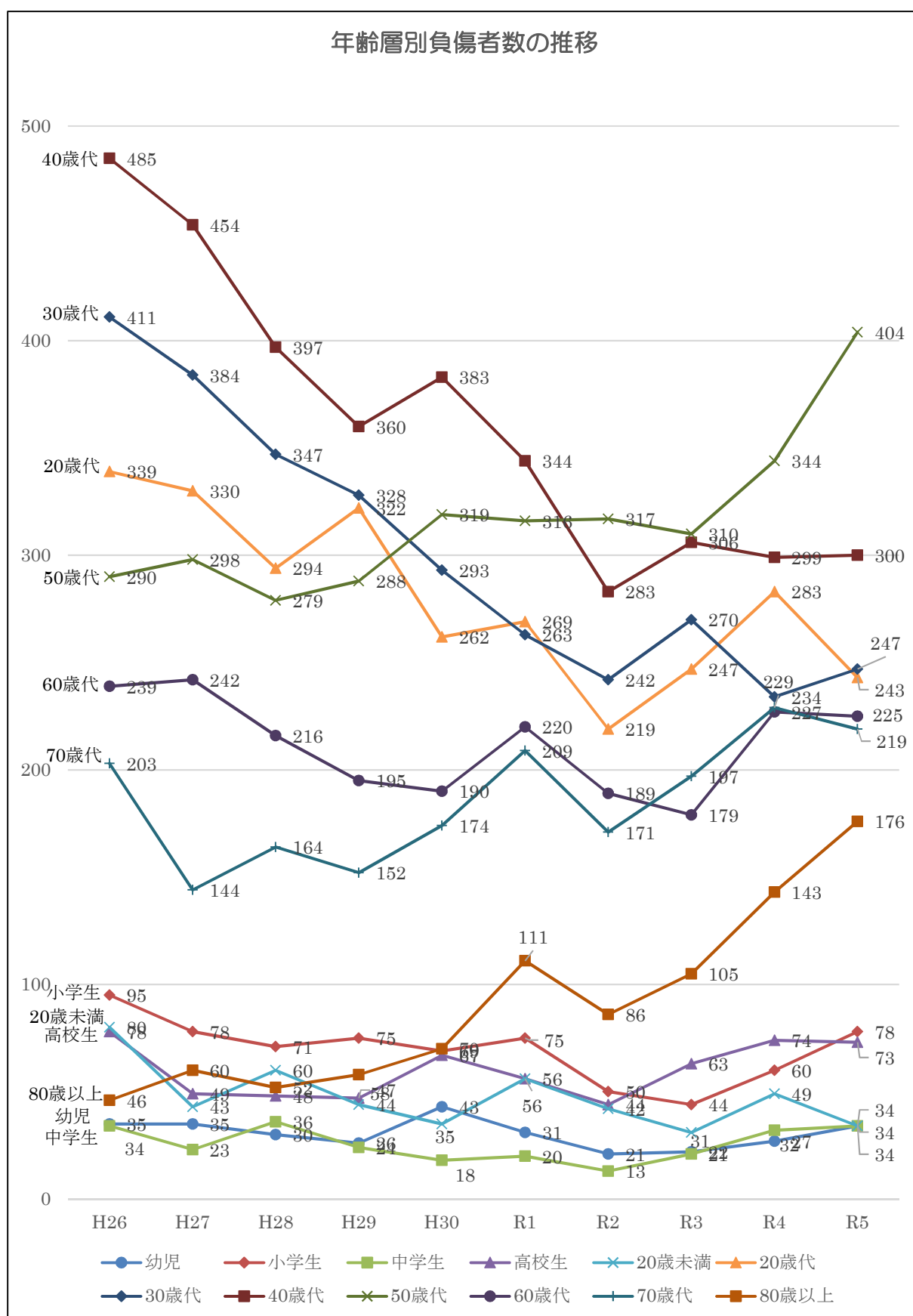
	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
幼児	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
小学生	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
中学生	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
高校生	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
20歳未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20歳代	1	1	2	3	1	2	0	0	0	0
30歳代	2	0	0	1	1	1	0	0	1	1
40歳代	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1
50歳代	0	2	1	1	1	0	1	2	3	2
60歳代	0	1	1	1	1	1	5	4	1	0
70歳代	5	1	1	1	3	1	1	2	4	2
80歳以上	0	0	0	0	2	2	1	0	1	1
合計	8	6	7	10	10	8	9	8	10	8

ウ 年齢層別負傷者数の推移

令和5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。

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
幼児	35	35	30	26	43	31	21	22	27	34
小学生	95	78	71	75	69	75	50	44	60	78
中学生	34	23	36	24	18	20	13	21	32	34
高校生	78	49	48	47	67	56	44	63	74	73
20歳未満	80	43	60	44	35	56	42	31	49	34
20歳代	339	330	294	322	262	269	219	247	283	243
30歳代	411	384	347	328	293	263	242	270	234	247
40歳代	485	454	397	360	383	344	283	306	299	300
50歳代	290	298	279	288	319	316	317	310	344	404
60歳代	239	242	216	195	190	220	189	179	227	225
70歳代	203	144	164	152	174	209	171	197	229	219
80歳以上	46	60	52	58	70	111	86	105	143	176
合計	2,335	2,140	1,994	1,919	1,923	1,970	1,677	1,795	2,001	2,067





エ 年齢層別負傷者数の傾向

(ア) 20 歳代～50 歳代の傾向

令和5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歳代は令和3年までは緩やかな増加または横ばい傾向となっていたが、令和4年以降は急増している。

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5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令和3年以降は急増している。

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、危険な場面の映像なども活用して教育をさらに強化していく。

(ウ) 幼児～高校生までの傾向

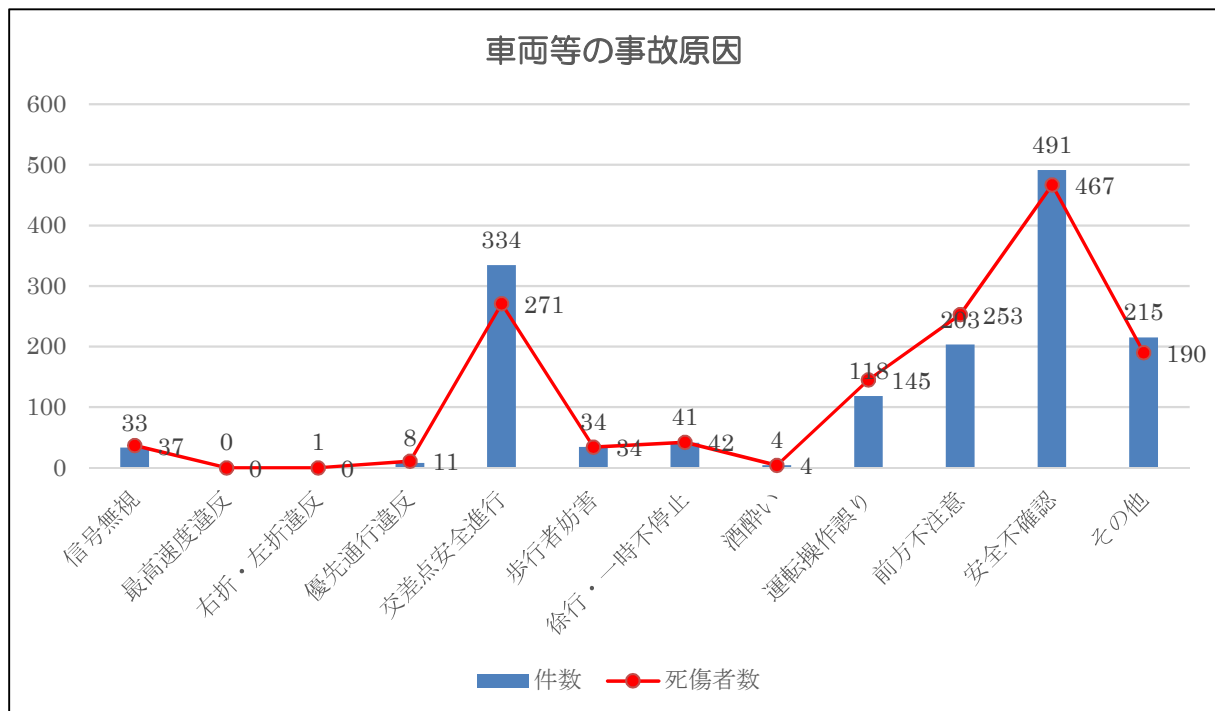
幼児、小学生、中学生、高校生については、横ばい傾向にあるが、次世代を担う子どもの命を交通事故から守る対策は極めて重要であり、キッズ・ゾーンやゾーン30の設置、通学路の安全点検などに加え、子どもの発達段階に応じた効果的な交通安全教育に取り組んでいく必要がある。

(5) 当事者別の事故原因

ア 車両等の事故原因

令和5年の車両等の事故原因として、「安全不確認」によるものが491件と最も多く、違反ありの33.1%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334件で、違反ありの22.5%を占めている。

令和5年		件数（割合）	死者	重傷者	軽傷者
違反あり	信号無視	33（2.2%）	1	4	32
	最高速度違反	0（0%）	0	0	0
	右折・左折違反	1（0.1%）	0	0	0
	優先通行違反	8（0.5%）	2	4	5
	交差点安全進行	334（22.5%）	2	17	252
	歩行者妨害	34（2.3%）	0	5	29
	徐行・一時不停止	41（2.8%）	0	4	38
	酒酔い	4（0.3%）	0	0	4
	運転操作誤り	118（8.0%）	0	5	140
	前方不注意	203（13.7%）	1	3	249
	安全不確認	491（33.1%）	0	16	451
	その他	215（14.5%）	0	9	181
違反なし		490	0	0	0



イ 自転車の事故原因

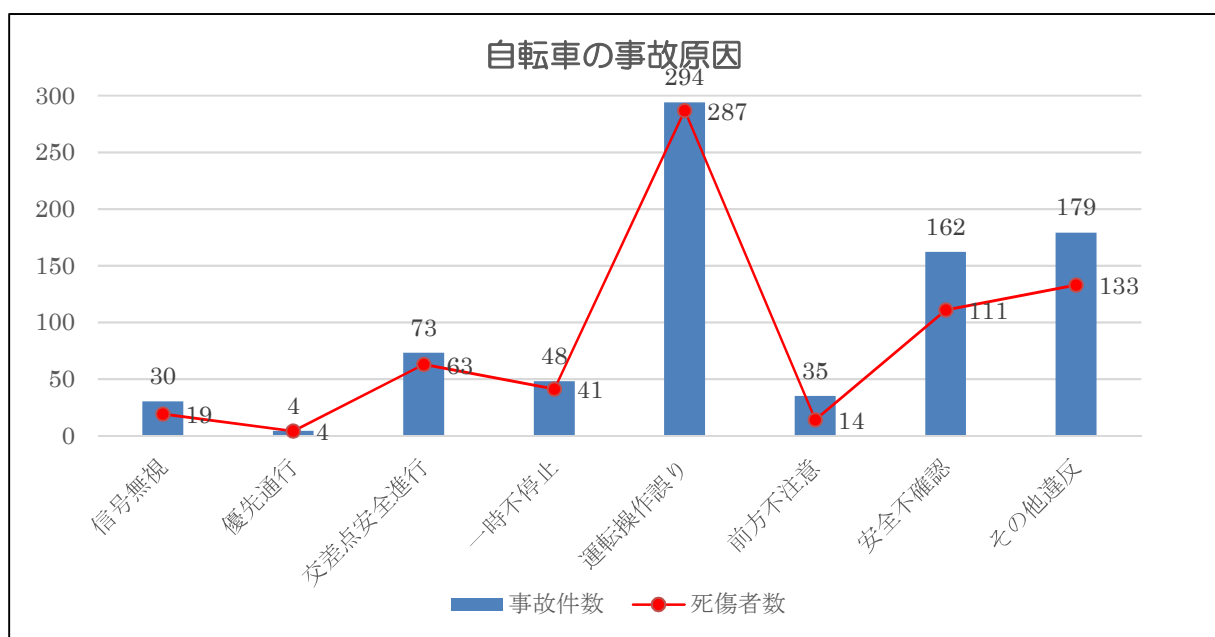
令和5年の自転車の事故原因は「違反なし」「その他違反」を除くと「運転操作誤り」によるものが294件で最も多く、違反ありの35.6%を占めている。続いて「安全不確認」が162件で、違反ありの19.6%を占めている。

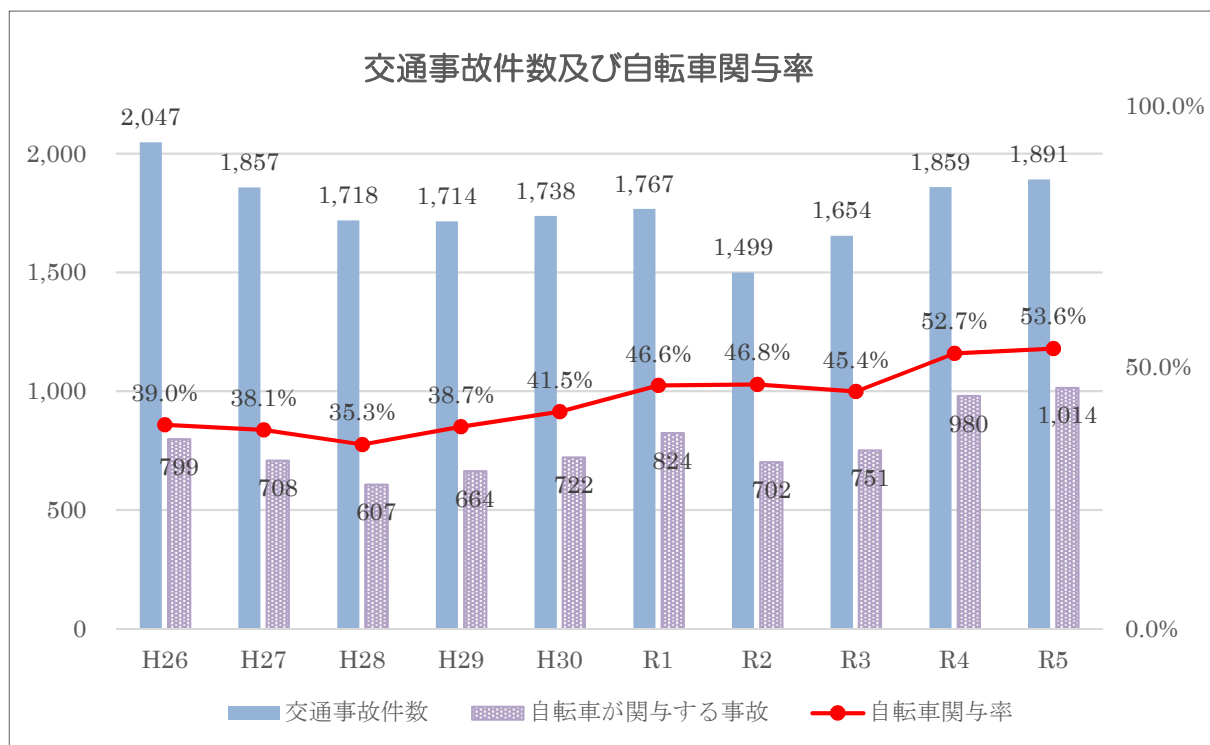
(ア)「運転操作誤り」に対しては、単独事故が増えている可能性があり、各種交通安全教室の実施（P29～33、P36）や自転車キャンペーン（P42、P44～45、P58）等を通じて積極的に啓発していく。

(イ)「安全不確認」に対しては、自転車シミュレータの活用（P36、37）、各種交通安全教室の実施（P29～33、P36）や自転車キャンペーン（P42、P44～45、P58）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（P30、P64～65）及び自転車用ヘルメットの着用努力義務化（P37～42、P45）を周知し、自転車事故に備えるよう啓発していく。

令和5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	30（3.6%）	0	6	13
	優先通行	4（0.5%）	1	2	1
	交差点安全進行	73（8.8%）	1	4	58
	一時不停止	48（5.8%）	0	2	39
	運転操作誤り	294（35.6%）	0	0	287
	前方不注意	35（4.2%）	0	0	14
	安全不確認	162（19.6%）	0	5	106
	その他違反	179（21.7%）	0	4	129
違反なし		292	1	11	300





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、3年を除き、過去8年間継続して増加傾向にある。中でも自転車関与事故が全事故に占める割合は令和5年には53.6%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から令和3年までは横ばい傾向であったが、令和4年以降は増加傾向に転じた。

幅広い年齢層の自転車利用者に自転車利用ルール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

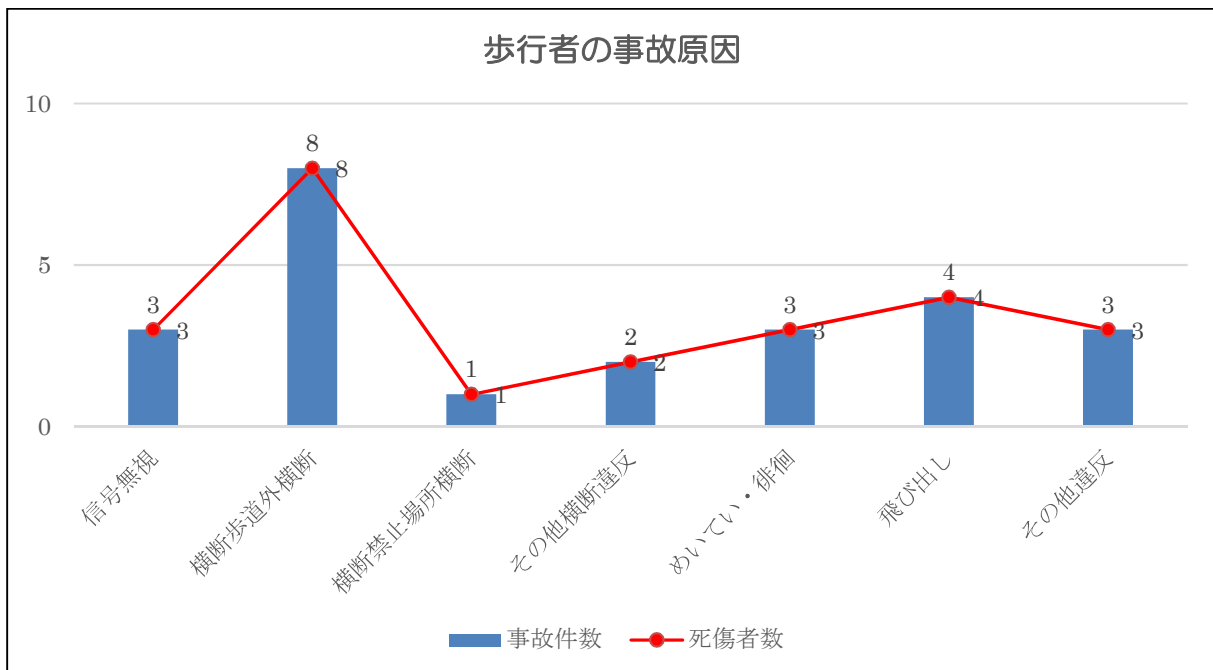
令和5年の歩行者の事故原因は「違反なし」「その他違反」を除くと「横断歩道外横断」によるものが8件で最も多く、違反ありの33.3%を占めており、死者数は1名となっている。続いて、「飛び出し」によるものが4件で、違反ありの16.7%を占めている。

なお、重傷者数は「めいてい・徘徊」の2名で最も多かった。

(ア)「横断歩道外横断」「飛び出し」については、各種交通安全教室の実施（P29～33、P36）や各種キャンペーン（P43～44）等で交通安全について啓発していく。

(イ)「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（P55）や各種キャンペーンを実施する（P43～44）。

令和5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	3（12.5%）	1	0	2
	横断歩道外横断	8（33.3%）	1	0	7
	横断禁止場所横断	1（4.2%）	0	0	1
	その他横断違反	2（8.3%）	0	0	2
	めいてい・徘徊	3（12.5%）	0	2	1
	飛び出し	4（16.7%）	0	0	4
	その他違反	3（12.5%）	0	1	2
違反なし		192	0	14	178

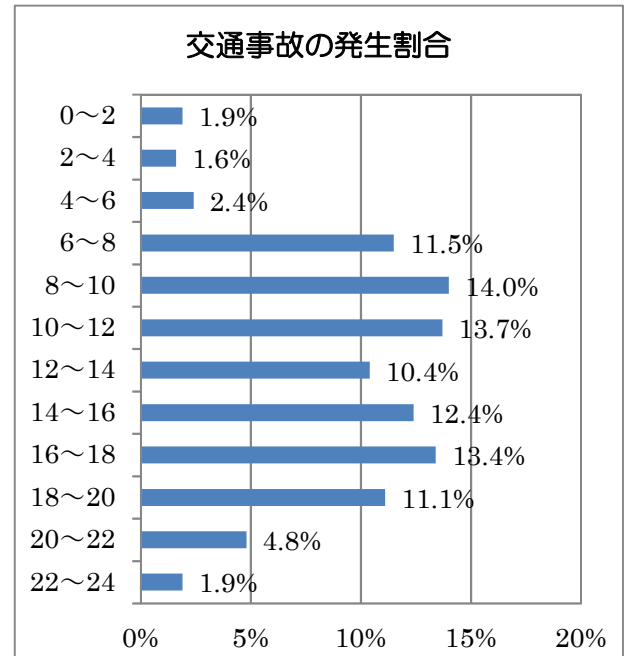


(6) 時間帯別交通事故の発生状況

ア 時間帯別交通事故の発生状況（全年齢層）

令和5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	42	0	2	43
2～4	22	1	0	24
4～6	42	1	2	45
6～8	204	1	13	209
8～10	248	0	11	252
10～12	230	0	8	241
12～14	214	0	6	226
14～16	224	1	8	235
16～18	287	1	11	308
18～20	221	2	14	227
20～22	110	1	6	123
22～24	47	0	4	49



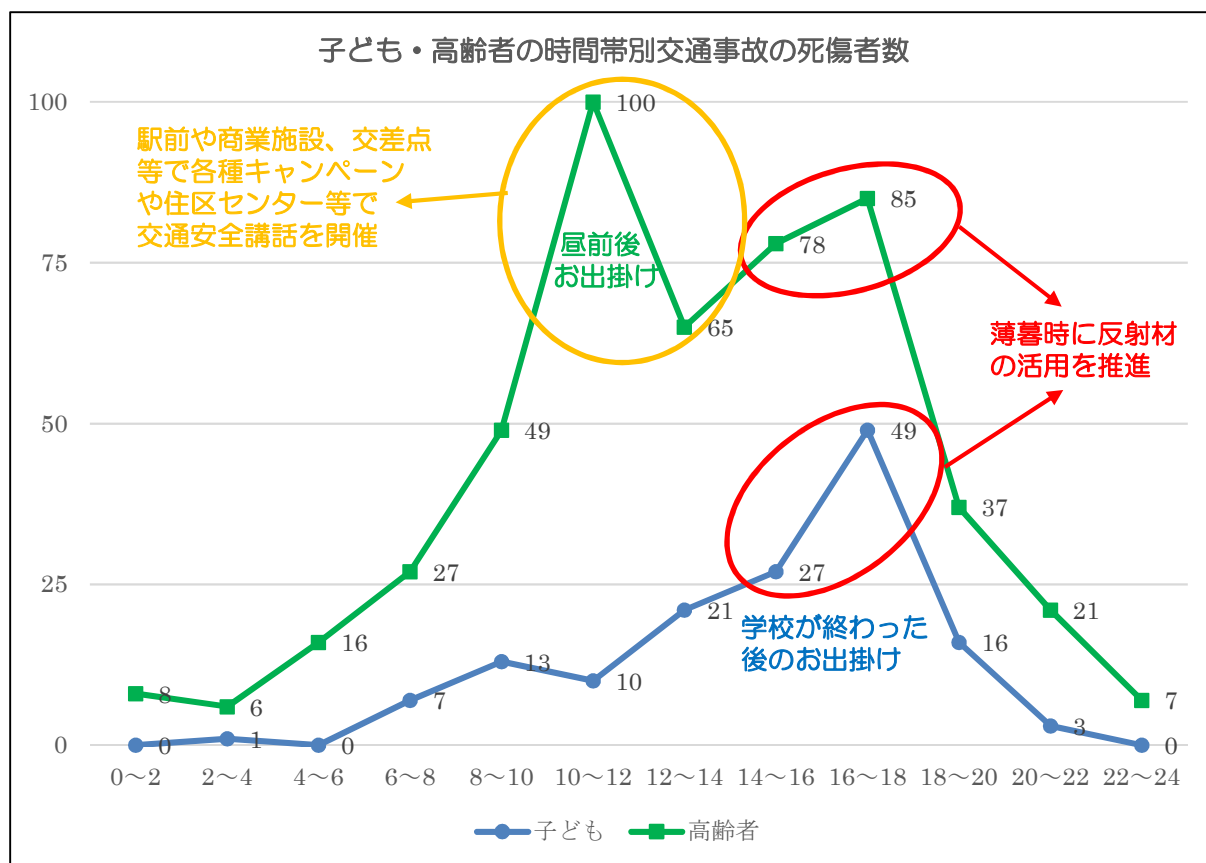
イ 子ども・高齢者の時間帯別交通事故の死傷者数

時間帯	子ども	高齢者
0～2	0	8
2～4	1	6
4～6	0	16
6～8	7	27
8～10	13	49
10～12	10	100
12～14	21	65
14～16	27	78
16～18	49	85
18～20	16	37
20～22	3	21
22～24	0	7

令和5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16時から18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（P43～44）や住区センター等で交通安全講話（P36、P65）を開催し、交通安全について啓発していく。

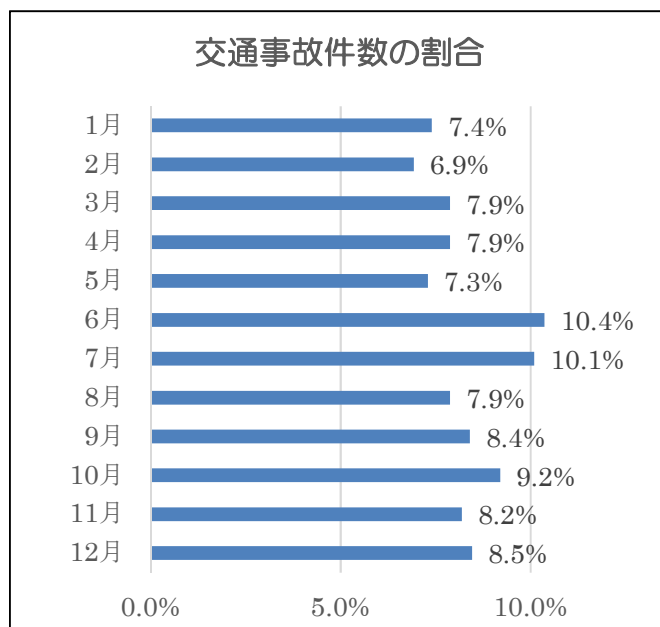
また、薄暮時には反射材を活用し、交通安全対策を推進する必要がある（P43）。



(7) 月別交通事故の発生状況

発生件数、負傷者数とも6月、7月が多かった。なお、その年によって傾向にばらつきがある(R4は7月、5月、R3は12月、3月であった)。

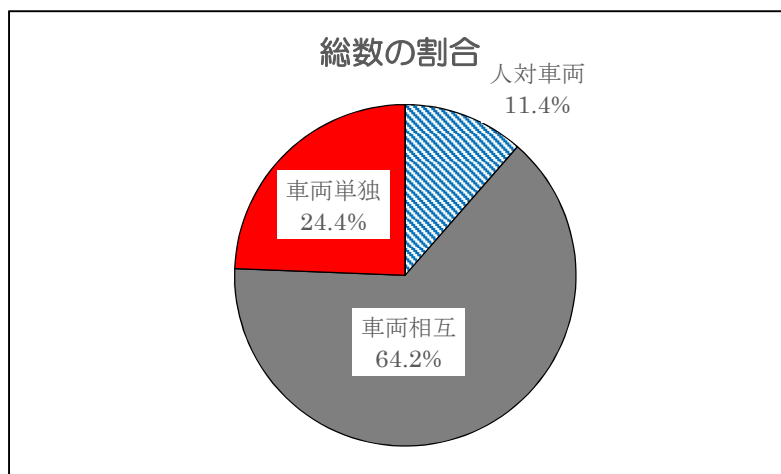
令和5年	件数	死者	重傷者	軽傷者
1月	140	0	8	142
2月	131	0	10	131
3月	149	0	11	153
4月	149	2	8	163
5月	138	2	4	141
6月	196	0	13	202
7月	191	2	13	203
8月	149	1	7	150
9月	159	0	2	171
10月	174	1	2	190
11月	155	0	3	173
12月	160	0	4	163



(8) 事故類型別発生状況

令和5年の発生件数では、車両相互の事故が最も多く、全体の64.2%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22.2%と最も多く、次いで追突事故が16.6%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	44 (2.3%)	0	1	45
	横断歩道横断中	81 (4.3%)	1	11	70
	その他横断中	61 (3.2%)	1	1	60
	路上横臥	2 (0.1%)	0	2	0
	その他	28 (1.5%)	0	2	26
	小 計	216 (11.4%)	2	17	201
車両相互	正面衝突	21 (1.1%)	0	4	21
	追突	314 (16.6%)	0	4	397
	出会い頭	420 (22.2%)	3	26	425
	追い越し・追い抜き時	63 (3.3%)	0	4	65
	すれ違い時	34 (1.8%)	0	1	36
	左折時	100 (5.3%)	1	5	98
	右折時	160 (8.5%)	2	13	165
	その他	102 (5.4%)	0	7	105
	小 計	1,214 (64.2%)	6	64	1,312
車両単独		461 (24.4%)	0	4	469
踏切		0 (0.0%)	0	0	0
総 計		1,891 (100.0%)	8	85	1,982