第１１次足立区交通安全計画
（令和３～７年度）

足立区

目　　次

第１部　総　　論　　ページ

第１章　交通安全計画の概要 …… 1
１　交通安全計画策定の目的 …… 1
２　計画の期間 …… 1
３　計画の位置づけ …… 1
４　計画の構成 …… 2
５　計画の進行管理 …… 3
第２章　区内の交通事故等の現状と課題…… 5
１　交通事故の推移 …… 5
２　高齢者に対する事故防止 …… 7
３　二輪車・自転車に対する事故防止 …… 9
４　子どもに対する事故防止 …… 11
第３章　交通安全計画の目標と達成のための諸施策…… 13
１　交通安全計画の目標 …… 13
２　目標達成のための重視すべき３つの柱 …… 14
３　交通安全計画の推進体制 …… 14

第２部　目標に対する諸施策　　ページ

第１章　道路交通環境の整備 …… 17
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 …… 24
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 …… 31
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 …… 38
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　…… 43
１　救助・救急体制の充実　…… 43

第３部　その他の施策　ページ

第１章　被害者の支援　…… 47
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　… 49
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　…… 51
１　鉄道の交通安全　…… 51
２　踏切の交通安全　…… 52

第１部　総論

第１章　交通安全計画の概要

１　交通安全計画策定の目的

本区では、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、昭和４６年（１９７１年）度以降、「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」を策定してきました。

「第１０次足立区交通安全計画」が令和２年度で終了することから、都の「第１１次交通安全計画」に基づき、人優先、人命尊重の理念に立って、交通事故死傷者ゼロに近付けるため「第１１次足立区交通安全計画」を策定し、実効性のある交通安全対策を重点的・計画的に推進していきます。

２　計画の期間

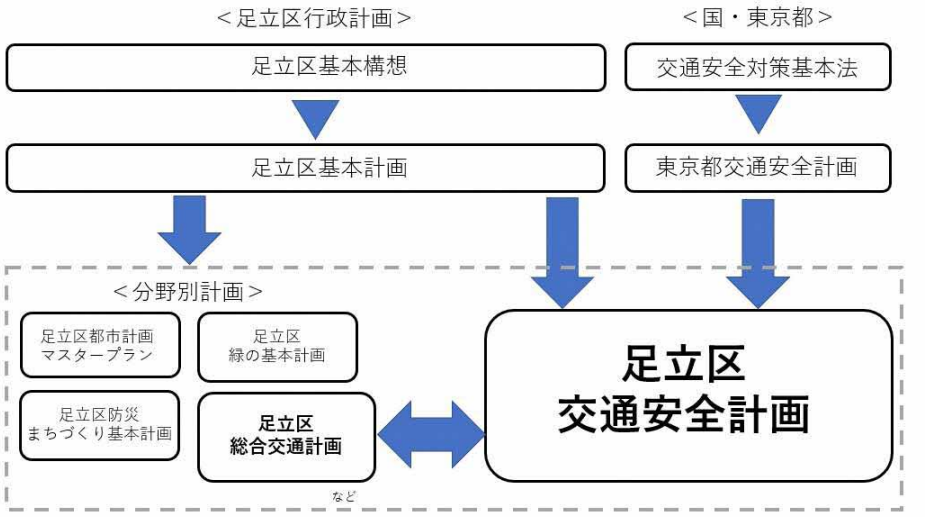
令和３年度から令和７年度までの５年間です。

３　計画の位置づけ

本計画は「足立区基本計画」に示された分野別計画に位置付けられ、足立区内における陸上交通の安全に関する施策の大綱であり、国の交通安全対策基本法や都の交通安全計画に基づき策定するものです。

区内の陸上交通に関する交通安全対策の推進を図る計画として、目標や目標を達成するための重視すべき３つの柱を定め、それを実現するために必要な諸施策や取組の推進を図ります。

なお、「足立区総合交通計画」とは直接的な関係はないものの、取組目標を一部共有するなど関連性の高い内容となっています。



４　計画の構成

本計画は、第１部「総論」、第２部「目標に対する諸施策」、第３部「その他の施策」の３部構成です。

第１部「総論」では、区内の交通事故等の現状と課題とともに、計画目標とその達成のための諸施策の概要について記載します。

第２部「目標に対する諸施策」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。

第３部「その他の施策」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。

部	章
第1部 「総論」	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2部 「目標に対する諸施策」	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」	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

５　計画の進行管理

（１）基本的な考え方

本計画（Ｐｌａｎ）を効果的・効率的に推進していくため、本計画に位置づけられた取組を着実に実行（Ｄｏ）し、その進捗状況を定めた目標に従って１年ごとに評価（Ｃｈｅｃｋ）します。この評価結果を基に取組を見直し、改善（Ａｃｔｉｏｎ）していきます。

①　Ｐｌａｎ（計画）

足立区交通安全計画の策定

②　Ｄｏ（実行）

目標を達成するために設定した施策や取組を、関係機関や区民などと連携しながら推進します。

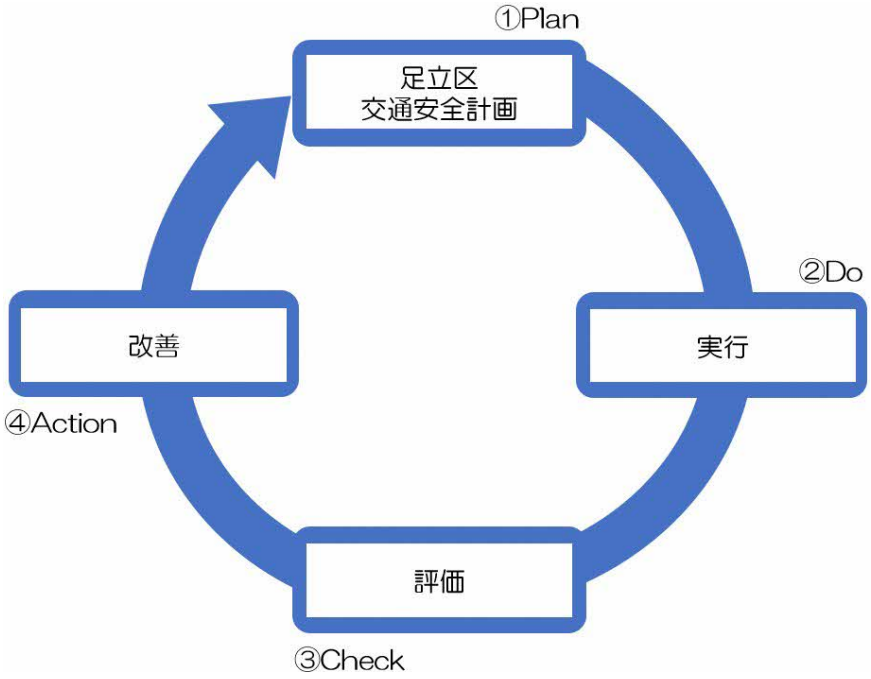
③　Ｃｈｅｃｋ（評価）

計画の進行管理を行うため、原則として毎年「足立区交通安全協議会幹事会」（※次項に記載）を実施します。この中でそれぞれの主体による取組の進捗状況の報告を受け、目標の完了時期等に問題がないかを確認するとともに、社会情勢や交通状況の最新の実態データも踏まえ、施策及び取組の評価を行います。

また、数値化できる実績がある場合には既存の数値を指標化するなど、取組の進捗をチェックできる具体的な指標を、計画期間中であっても、できる限り設定するよう努めていきます。

④　Ａｃｔｉｏｎ（改善）

実施した評価の結果を踏まえ、必要に応じて取組の見直し、改善を行います。



（２）足立区交通安全協議会及び幹事会の設置

交通安全計画に位置づけられた諸施策を着実に実行するためには、行政だけではなく、区民、学校や保育園・幼稚園、交通事業者などが本計画の目標を共有し、それぞれの役割を認識し連携して取り組む必要があります。

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。

その構成員は、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、道路管理者など交通安全の諸施策に関する機関を基本とします。

【交通安全計画の進行管理体制】

足立区交通安全協議会幹事会

【協議事項】

１）計画の進行管理に関する事項

２）その他、交通安全の推進に関する事項等

【構成員】

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

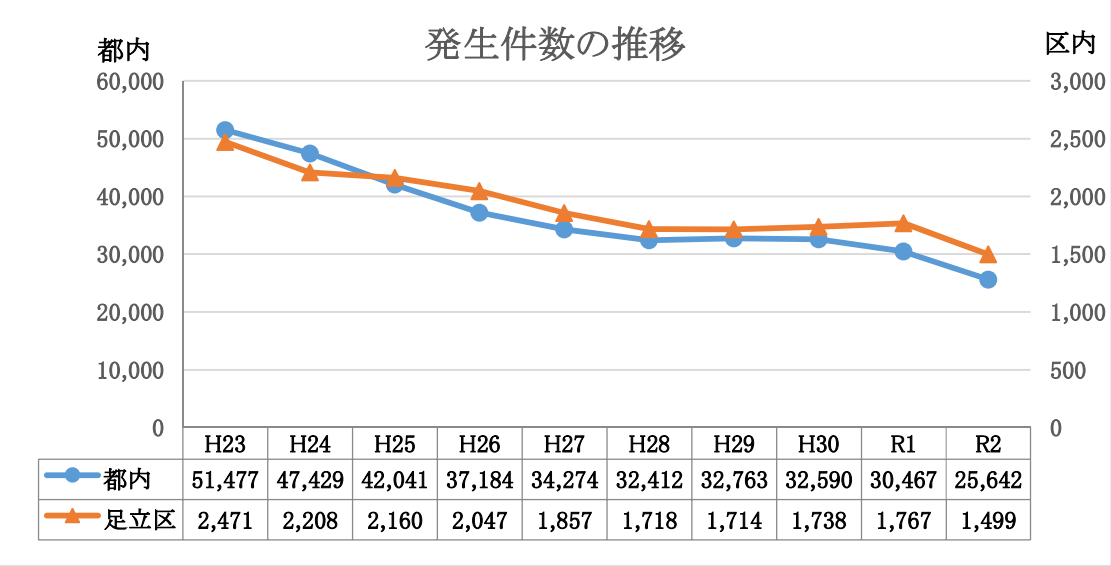
第２章　区内の交通事故等の現状と課題

１　交通事故の推移

（１）交通事故件数

足立区の交通事故件数は平成１３年の４，５０５件をピークに減少を続け、令和２年には、過去最少の１，４９９件となりました。

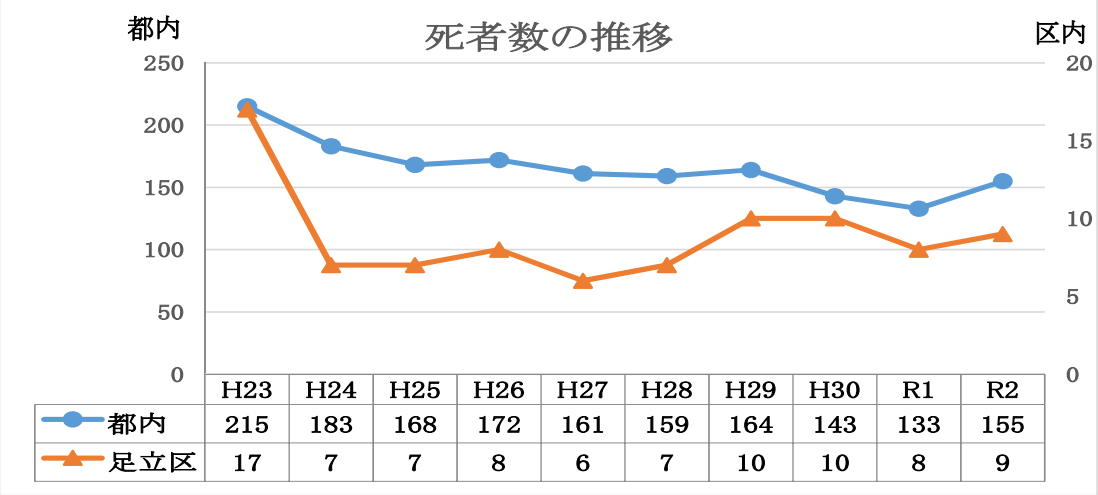
しかしながら、平成２３年からの１０年間の減少率は３９．３％と、都内の５０．２％と比べて低くとどまっていることから、更なる安全対策が必要です。



	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
都内	51,477	47,429	42,041	37,184	34,274	32,412	32,763	32,590	30,467	25,642
足立区	2,471	2,208	2,160	2,047	1,857	1,718	1,714	1,738	1,767	1,499

（２）交通事故死者数

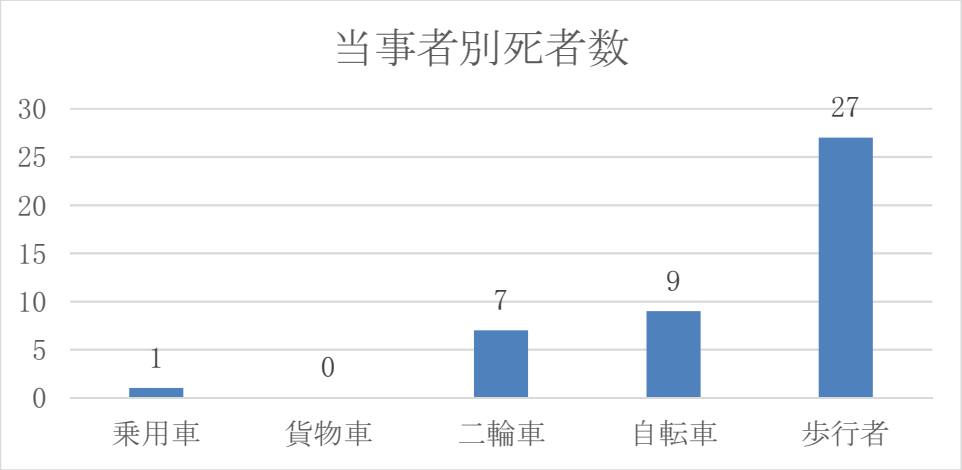
区内の交通事故死者数は昭和４５年の６７人をピークに微増微減を繰り返しながら減少し、平成２７年には戦後最少の６人となりましたが、平成２８年以降は微増傾向にあります。



	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
都内	215	183	168	172	161	159	164	143	133	155
足立区	17	7	7	8	6	7	10	10	8	9

（３）当事者別交通事故死者数

平成２８年から令和２年までの死者数を当事者別に見ると歩行者が最も多く、次いで自転車、二輪車の順となります。

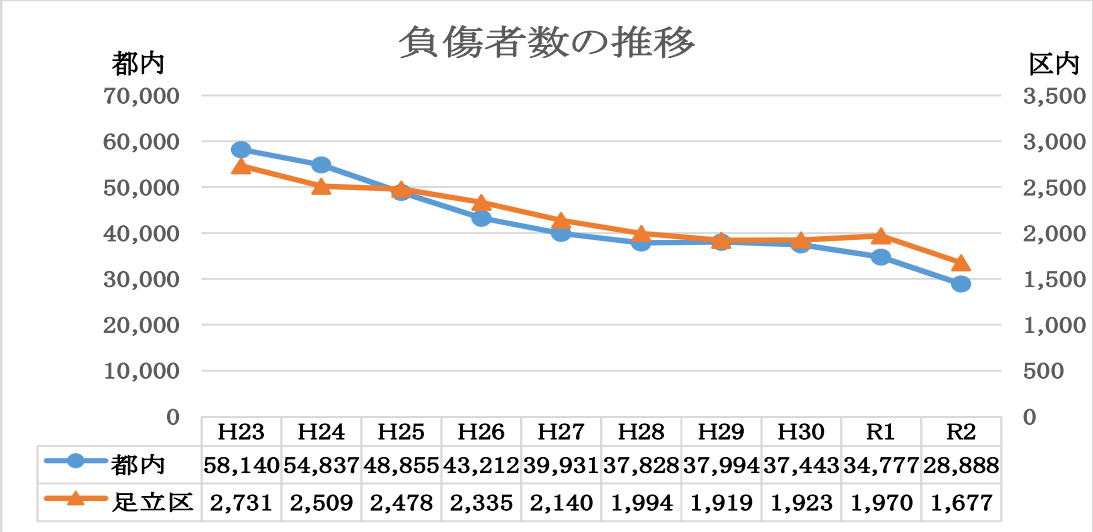


（足立区内　過去５年　当事者別死者数）

（３）交通事故負傷者数

平成１２年の５，１４４人をピークに区内の交通事故負傷者数は減少しています。平成３０年に１，９２３人と前年比プラス４人、令和元年に１，９７０人と前年比プラス４７人となりましたが、それ以外は前年より減少し、令和２年は前年比マイナス２９３人で過去最少の１，６７７人となりました。

令和２年中は新型コロナウイルス感染症拡大防止対策による「新しい生活様式」に伴う不要不急の外出の自粛やリモートワーク、学校等の休校などにより交通環境が変化したことも減少の要因と考えらます。



	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
都内	58,140	54,837	48,855	43,212	39,931	37,828	37,994	37,443	34,777	28,888
足立区	2,731	2,509	2,478	2,335	2,140	1,994	1,919	1,923	1,970	1,677

２　高齢者に対する事故防止

傾向	対策	P
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。	Ｐ２７
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。	Ｐ２７ Ｐ２９

※　薄暮時間帯とは日没前後１時間をいいます。

（１）高齢者の当事者別事故の傾向

高齢者が自転車に乗っている時や道を歩いている時に起こる割合が、四輪車や二輪車に乗っている時に比べて多くなっています。

	四輪車	二輪車	自転車	歩行者
高齢者	18.0%	8.2%	**25.6%**	**32.9%**
高齢者以外	82.0%	91.8%	74.4%	67.1%

（過去５年計　足立区内　１・２当件数の割合）

※　１・２当件数とは、第１・第２当事者の事故件数を合計したもの
第１当事者とは、当該事故における過失（違反）が重い者、又は過失（違反）が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。第２当事者とは、第１当事者の相手側、または当事者の中で第１当事者の次に過失が重い者をいう。

（２）高齢者の時間帯別による事故の傾向

高齢者の事故の８０．４％は、６時から１８時の昼間帯（①実線）に発生しており、１０時から１２時（②破線）、次いで薄暮時間帯（③破線）における発生が多く見られます。

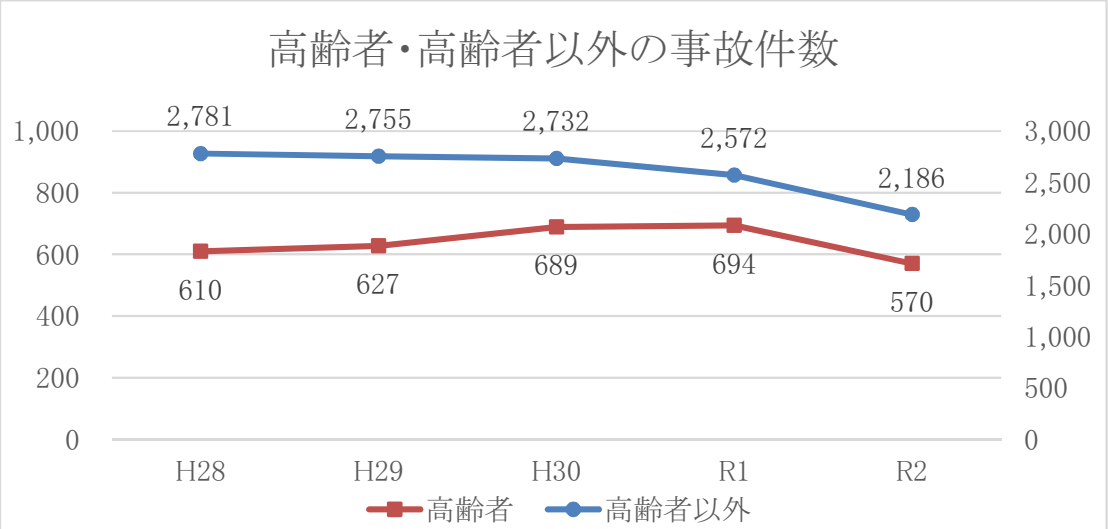
時間帯	6～8	8～10	10～12 ②	12～14	14～16 ③	16～18	昼間帯計 ①
高齢者	5.9%	12.0%	**19.6%**	13.2%	**15.1%**	**14.7%**	**80.4%**
高齢者以外	11.4%	14.0%	9.8%	9.7%	11.5%	13.9%	70.3%
時間帯	18～20	20～22	22～0	0～2	2～4	4～6	夜間帯計
高齢者	9.0%	3.7%	1.7%	1.4%	1.4%	2.3%	19.6%
高齢者以外	13.1%	6.1%	3.5%	2.3%	1.6%	3.1%	29.7%

（過去５年計　足立区内　時間帯別・死傷者の割合）なお、パーセンテージの合計は小数点第１位で四捨五入のため、合計が１００％にならない場合がある。

（３）高齢者と高齢者以外の事故件数

高齢者の事故減少の割合は他の年齢層と比較して低くなっています。

平成２８年と令和２年を比較すると、高齢者以外は－２１．４％であるのに対し、高齢者は－６．６％とその差は１４．８ポイントとなっています。



（足立区内　高齢者と高齢者以外　１・２当事故件数）

（４）高齢者の事故防止対策

高齢者事故の特徴は、「注意力や集中力の低下」、「過去の経験にとらわれる傾向がある」などが主な理由と考えられています。自分の身体の衰えを自覚し無理のない行動が求められます。

- 歩行中の事故では、「横断歩道を渡り切れない」または「車両との距離の誤認」などが原因で事故に巻き込まれています。信号無視や禁止場所横断による事故が集中していますので交通ルールを守ることが大切です。
- 自転車については、ハンドルやブレーキ操作の誤りが原因で事故をおこしてしまうことがあります。
- 昼間帯の事故は「安全不確認」や「一時停止をしなかった」など、日ごろから通いなれた道や裏路地で漫然とした行動から事故が起きています。
- 薄暮時間帯の事故は、白や黄色など明るい服装に心がけ、車のライトに反射する「反射材」を身につけることが大切です。

高齢者施設等における交通安全講習会等でこれらのことを情報発信し、高齢者事故を減少させることが必要です。

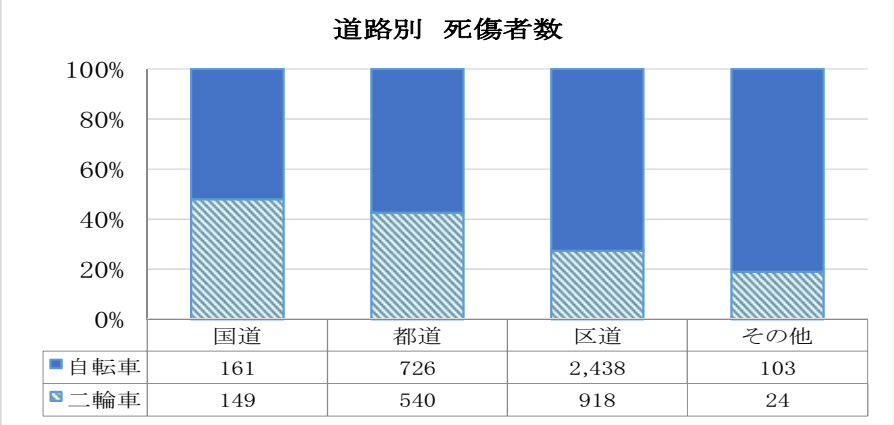
３　二輪車・自転車に対する事故防止

傾向	対策	P
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。	Ｐ３１ Ｐ３５ Ｐ３９
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。	Ｐ２９ Ｐ３５

（１）二輪車・自転車の事故傾向

二輪車は日光街道、環七通りなどの幹線道路が高く、自転車は区道での交通事故発生率が高い傾向にあります。

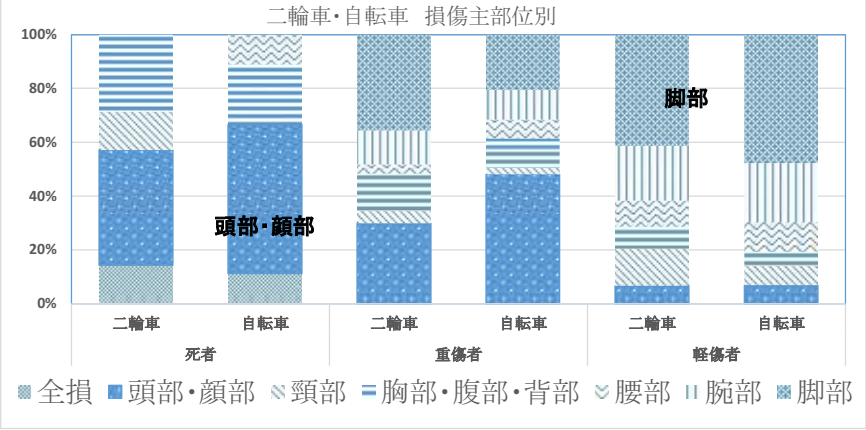
今後、法令の遵守はもとよりルールとマナーを守った安全な自転車の利用が求められます。



（過去５年計　足立区内　自転車・二輪車　死傷者数）

（２）二輪車・自転車の事故による被害の傾向

二輪車と自転車を損傷主部位別に見ると、死亡・重傷については頭部・顔部の損傷が多く、軽傷では脚部損傷という傾向があります。

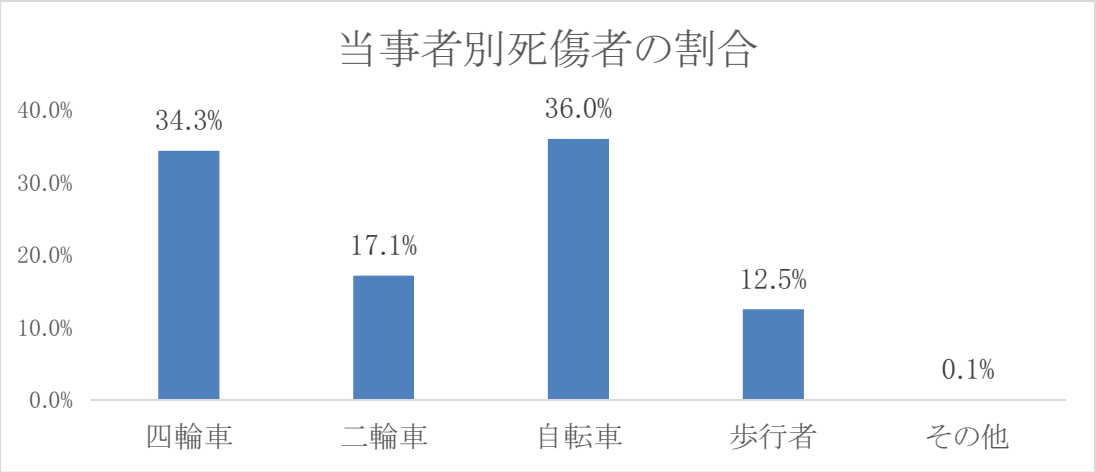


（過去５年計　足立区内　二輪車・自転車の損傷主部位の割合）

（３）当事者別死傷者の割合

当事者別に死傷者を見ると、過去５年間では自転車が最も多くなっています。

二輪車と自転車は車両形状からも転倒による負傷も発生することから、死傷者の割合が高くなりがちです。



（過去５年　足立区内　当事者別死傷者の割合）

（４）二輪車・自転車の事故防止対策

二輪車と自転車は小回りの利く非常に便利な乗り物ですが、四輪車とは違い、体を守ってくれる安全装置が車両に装備されているわけではありません。

二輪車と自転車の事故防止で大切なことは、

- 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の着用
- 自転車は、転倒や衝突から頭部を守るためにもヘルメットの着用を呼びかけ、事故に遭った際の被害を軽減させる必要があります。
  また、事故の傾向から、区道など裏路地での事故発生が多いことから、
- 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

自転車については、運転免許証が必要ない乗り物であり、信号無視や傘差し運転、携帯電話を使用しながらの運転などが問題となっています。

ルールとマナーを守って安全に利用することが必要です。

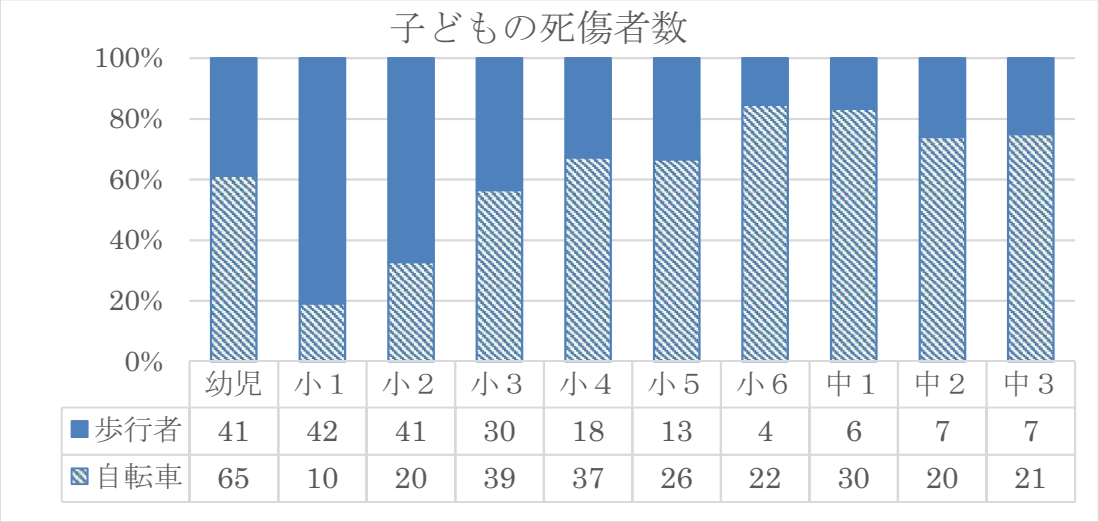
４　子どもに対する事故防止

傾向	対策	P
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。	Ｐ２４
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。	Ｐ２４ Ｐ２９

（１）子どもの事故の傾向

小学校低学年は歩行者の事故比率が高く、小学３年生以降は自転車による事故の比率が高くなる傾向があります。

足立区においては幼稚園・保育園に対する横断訓練、小学３年生には自転車運転免許証の発行を行っており、幼少期からの交通安全教育は重要です。



	幼児	小１	小２	小３	小４	小５	小６	中１	中２	中３
歩行者	41	42	41	30	18	13	4	6	7	7
自転車	65	10	20	39	37	26	22	30	20	21

（過去５年計　足立区内　歩行者・自転車の死傷者数）

（２）子どもの時間帯別による事故の傾向

子どもの事故で１６時から１８時は学校が終わった後、出掛ける時間に多く発生している傾向があります。

昼間帯	6～8	8～10	10～12	12～14	14～16	16～18	昼間帯計
幼児	5	24	18	17	24	**34**	122
小学生	12	26	27	46	77	**118**	306
中学生	7	10	7	9	15	**31**	79
夜間帯	18～20	20～22	22～0	0～2	2～4	4～6	夜間帯計
幼児	20	7	1	0	0	3	31
小学生	27	5	0	0	0	3	35
中学生	23	6	1	0	0	2	32

（過去５年計　足立区内　全事故　子どもの死傷者数）

（３）子どもの事故防止対策

子どもは夢中になると急に公園や歩道から道路に飛び出すなど大人と比べて周囲に対する安全確認の意識が高くありません。

- 大人が子どもの飛び出しを予測し、速度を落とす、安全確認を行うなど子どもの咄嗟の行動に対処できる運転が子どもの命を守ります。
- 子どもに対する交通安全教育も大切で、幼少期から交通安全について学習し、反復して行うことで安全意識を高めることが出来ます。

子どもの事故で多くは薄暮時間帯の発生であることから、反射材の効果を体験させ、反射材を身に着ける事により「自分の姿を車両等に見せる。」という安全教育を継続していく必要があります。

第３章　交通安全計画の目標と達成のための諸施策

１　交通安全計画の目標

（１）事故死者数に関する目標（基本目標）

東京都の「第１１次交通安全計画」では「年間の道路交通事故死者数を１１０人以下とする」目標を掲げています。最終的には交通事故による死傷者をゼロとし、交通事故が無い社会を実現することを目指さなくてはなりませんが、実現は容易ではありません。

足立区では、平成２７年の死者数は戦後最少の６人となりました。「第１０次交通安全計画」において「年間の道路交通事故死者数を５人以下とする」という目標を掲げましたが、平成２８年から令和２年までは７人から１０人の間で推移し、目標を達成できませんでした。

区内の死亡事故の状況と第１０次計画目標値からの減少率や、都内における当区の人口比率なども考慮し、戦後最少を下回る「５人以下」を引き続きの目標とします。

■　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。

（２）自転車利用者の交通ルール、走行マナーに関する目標

足立区は平坦な地形であり自転車利用者が多く、鉄道駅周辺などでは自転車の事故も多く発生しています。こうした足立区の特性、現状を踏まえ、自転車利用者の交通ルールの順守や走行マナーの向上を図る必要があります。

また、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、「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次の目標を設定します。

■　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。

※ 世論調査は、事件事故の発生など情勢により大きく変動する可能性もあることから、５年間の平均を使い目標値とします。

２　目標達成のための重視すべき３つの柱

区内の交通事故件数や負傷者数は着実に減少傾向にありますが、この傾向を更に継続させ、目標の実現を図るためには、行政機関はもとより、交通事業者、交通関係団体、ボランティアなど総ぐるみで取り組むとともに、何よりも区民一人ひとりの高い意識と努力が必要となります。

本計画では、足立区の交通事故の現状が、

①　高齢者の事故減少の割合が他年齢層と比べて減少の割合が鈍い。（Ｐ８）
②　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。　（Ｐ１１）
③　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。（Ｐ１０）
④　死亡事故は歩行者、自転車に次いで二輪車が多い。　（Ｐ６）

であることから、下記の３点を目標達成の重視すべき３つの柱と定め、第２部に掲げた諸施策に取り組むことにより、交通事故及び交通事故死傷者の発生を抑制します。

■　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

３　交通安全計画の推進体制

（１）足立区

区は、国や都、警察、消防、事業者、交通関係団体、地域、区民等と連携・協力し地域の実態に応じた効果的な交通安全対策を推進するとともに、交通情勢や区民の生活に対応したきめ細かな事業を実施していきます。

また、区では、「ビューティフル・ウィンドウズ運動」を展開し、「美しいまちは安全なまち」をキャッチフレーズに、幅広い皆様との協働・協創で防犯を中心に成果をあげてきました。交通安全対策においても、区民一人ひとりがルールを守り、適切にマナーを実践していけるよう、区民や各種団体等総ぐるみで運動を展開していくことが必要です。今後も「ビューティフル・ウィンドウズ運動」と交通安全計画の様々な施策とが連携し、交通事故を減らし「安全なまち足立」を実現します。

（２）警察署

本区管轄の、千住・西新井・竹の塚・綾瀬四警察署は、交通実態に即した交通

規制や交通機能確保等の交通安全対策を推進し、事業を実施していきます。

また、交通安全協会、地域団体、区等と連携し、交通安全教室やキャンペーン等の交通安全啓発活動を行っていきます。

（３）事業者・交通関係団体等

区民を交通事故から守るうえで、事業者や交通関係団体等は大きな役割を果たしています。自動車を運行する事業者は、事業所を中心に安全運転管理者・運行管理者等を通じた交通安全教育を推進していきます。

また、町会・自治会交通部をはじめとする地域における交通関係団体等は、警察、区等と連携し、交通安全啓発活動を実施し、効果的な交通安全対策を推進していきます。

（４）区民

悲惨な交通事故をなくすためには、区民一人ひとりが交通ルールを遵守するとともに正しいマナーの実践を習慣づけなくてはなりません。本計画の効果的推進には、国や都、区、警察、消防、交通安全協会、学校や企業、医療機関など関係行政機関・団体が連携するとともに、区民は、交通安全に関する自助、共助の取組に協力し、運転手や歩行者等のそれぞれの立場から交通安全について考え行動することが必要です。

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。

また、目標①・②、どの重視すべき３つの柱に対応するかを以下のように示します。

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。
　　→ 目標

㋕：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
　　→ 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			
		頁	①	②	㋕	㊒	㊓
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	○		○	○	○

＜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

交通事故の無い安全で安心な足立区実現に向けて、歩行者・自転車・自動車等が安全で円滑に通行できるよう、道路や施設などの交通環境の整備を行います。

１　道路等の整備　（㊂・自・輸）

都市計画道路の計画的整備により、歩行者保護と車両の円滑な走行確保や混雑解消を図り、併せてバリアフリー化した幅広い歩道を整備し、歩行者の一層の安全確保を進めます。

また、住宅地への通過交通の進入を防ぎ、住環境を向上させるとともに、快適で安全な歩行空間を確保するため、市街地の街並みを構成する幅広い歩道と緑のある２車線の都市計画道路を中心として、道路を整備します。

（**足立区**・国道事務所・都第六建設事務所）

実施機関	道路等の整備	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・国・都	歩道の整備（バリアフリー化等）	都市計画道路の整備			97 m	280 m		継続実施

２　交通安全施設等の整備

（１）交差点の改良　（㊂・自・輸）

交差点は、その形状の良否が、歩行者と車両等の安全や円滑な通行を確保するうえで重要であることから、より安全な交差点へ改良を進めます。また、二輪車の安全な交差点通行を確保するため、二輪車事故が多い日光街道や環七通りの交差点において、交差点流入部等での交差点改良を推進します。

（**足立区**・国道事務所・都第六建設事務所・四警察署）

（２）防護柵の整備　（㊂・輸）

歩行者の横断歩道以外での車道横断を抑制することで、横断事故を防止し、また、車両の路外等への逸脱を防止して車両乗員の傷害等を最小限にとどめるため、防護柵の設置を進めます。また、防護柵への鉄片の付着などによる歩行者等の事故を防ぐため、定期的な安全点検を実施します。

（**足立区**・国道事務所・都第六建設事務所）

（３）道路照明の整備　（㊂・自・輸）

道路照明は夜間における交通安全を確保するための重要な施設です。夜間の交通事故防止のため、道路形態や照度などを検証し、既存施設の維持・管理を進め

ています。また、高木の植樹等により従来の道路照明では満足な照度が得られにくい歩道箇所については、適切な樹木管理により必要な照度を確保するなど、歩道交通の安全性・快適性を維持します。

（**足立区**・国道事務所・都第六建設事務所）

（４）信号機の整備・高度化　（㊂・自・輸）

高齢者や身体障がい者等の歩行の安全を確保するため、①歩行者用画像感知器を活用して赤信号で横断を開始する歩行者に対して音声で警告を発する機能②青信号の時間内に渡り切れないと思われる歩行者を感知して、青信号の時間を延長する機能③逆に横断歩行者がいない場合には青信号時間を削減し、車両青信号の時間に振り分ける円滑化の機能を有する歩行者感応制御化の整備を推進します。

（**四警察署**）

（５）事故多発地点対策のための交通安全施設整備　（㊂・自・輸）

交通事故が多発する箇所や危険性の高い箇所において、交通規制の見直し、信号機の改良、交差点の改良、防護柵の設置、車線構成の変更など必要な対策を行います。

（**足立区**・国道事務所・都第六建設事務所・四警察署）

（６）交通情報収集・提供機能の強化　（輸）

早期実現に向け、都と連携し、光ビーコン（※）や車両感知器の整備を進めて交通情報収集機能を強化するとともに、交通テレビシステムの更新を図り、交通の安全と円滑を阻害する事象の把握に努めます。また、収集した交通情報を渋滞情報や交通事故情報として、交通情報板や光ビーコンを通じてリアルタイムにドライバーへ提供することで、心にゆとりを持った運転や交通流の分散による渋滞緩和等を促進するよう努めます。

※　光ビーコン：近赤外線により走行車両の車載装置と双方向通信を行う装置。車両台数等の情報を収集するとともに、ドライバーに交通情報を提供する。

（**四警察署**）

（７）ＩＴＳ（高度道路交通システム）の活用推進　（輸）

早期実現に向け、都と連携し、光ビーコンの機能を活用したＵＴＭＳ（新交通管理システム）のサブシステムであるＴＳＰＳ（信号情報活用運転支援システム）（※１）及びＰＴＰＳ（公共車両優先システム）（※２）を拡充し、交通管理の最適化に努めます。

※１　ＴＳＰＳ：ドライバーに対し、信号交差点への到着時における信号灯火等に関する情報を事前に提供することでゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ることを目的としたシステム。

※２　ＰＴＰＳ：バス等の大量公共輸送機関を優先的に走行させる信号制御を行い、大量公共輸送機関の定時運行と利便性の向上を図ることを目的としたシステム。

（**四警察署**）

実施機関	交通安全施設等の整備	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・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・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・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
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
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
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
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

３　安全・安心な生活道路の構築

（１）歩道の整備　（㊂・自）

歩行者を自動車交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩道の未整備区間について、歩道の整備を進めます。

歩道の整備にあたっては、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」及び「東京都福祉のまちづくり条例」を踏まえ、歩道の段差解消（歩道と車道の段差を緩やかにするセミフラット型の整備）等、バリアフリーに対応し、障がい者や高齢者を含む区民の誰もが安心して歩ける歩道の整備に取り組みます。

（**足立区**・国道事務所・都第六建設事務所）

（２）生活道路における交通事故防止対策の推進　（㊂・自・輸）

生活道路での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の区域規制等を前提としたゾーン３０の整備、防護柵等の設置やカラー舗装の整備、道路標識の超高輝度化、内照式大型標識の設置、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対策を推進します。

（**足立区**・四警察署）

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					
			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・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

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（自）

自転車は、通勤や通学、買物、サイクリング利用など手軽で便利な交通手段であり、環境面からも益々自転車利用の意識が高まっています。また、自転車シェアリングも普及・定着しつつあります。特に足立区は、平坦という地域特性もあり、２３区でも自転車利用が特に多くなっています。

区としては、自転車利用者の運転マナー、交通安全意識の向上、カギかけ義務化、防犯登録等の推進を図ることを目的とした「足立区自転車の安全利用に関する条例」を制定し、令和２年１月１日に施行しました（自転車損害賠償責任保険等の規定は、令和２年４月１日から施行)。

また、足立区では歩行者と自転車の事故が増加傾向にあり、安全で快適な自転車走行環境づくりが必要となっています。エリアデザイン計画で指定されたエリアに自転車ナビマーク（※１）の設置や、地域の道路事情に応じた自転車レーンの整備等、自転車ネットワーク路線（※２）整備を視野に入れた自転車走行環境整備を推進します。

※１　自転車ナビマーク：自転車が通行すべき区分と進行すべき方向を路面に明示した法定外表示です。自転車は安全に注意して矢印の方向に進行します。

※２　自転車ネットワーク路線：誰もが安全で快適な自転車通行空間を広域的に結んだ自転車交通網を形成する道路のことです。

（**足立区**・国道事務所・都第六建設事務所・四警察署）

（２）自転車シェアリング（※１）利用者への普及啓発（自）

足立区では令和２年２月１日から、足立区シェアサイクル事業の実証実験を実施しています。事業開始以来、利用者は徐々に増加しており、令和３年４月時点のシェアサイクル利用者は月間で13,000人を超え、多くの方に利用されています。

こうしたシェアサイクル利用者への啓発活動は、交通ルールの遵守やマナーの向上を図る重要な機会であり、シェアサイクル利用アプリへの掲載や駐輪場（サイクルポート）への掲示などにより、自転車通行空間の周知や自転車安全利用五則（Ｐ３０)等の普及啓発を行っていきます。

※１　自転車シェアリング：地域内の各所に相互に利用が可能な駐輪場（サイクルポート）を設置し、利用者は好きな時に好きなステーションで自転車を借りたり、返却したりすることができる自転車の共同利用サービス。環境にやさしい自転車の利用促進に加え、まちの回遊性の向上や自転車が共同利用されることによる放置自転車対策としても期待されている。

※２　自転車通行空間：車道の一部を活用した自転車レーンの設置や歩道内での構造的・視覚的分離などの手法によって整備される自転車の通行部分をいいます。

（**足立区**）

（３）タンデム自転車（※）の走行（自）

自転車の多様化に伴い、令和２年１１月１３日から芝川サイクリングロードにおいてタンデム自転車の複数人乗車での利用が可能となりました。

タンデム自転車の走行は都内一般道では禁止をされています。

都内では、足立区、八王子市、東大和市において公安委員会から許可された部分で走行することができます。

※　タンデム自転車：複数のサドルとペダルを装備し、複数人が前後に並んで乗り、同時に駆動することができる自転車。

（**足立区**・四警察署）

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・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
			都市計画道路等については道路の整備に合わせ実施					
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

５　渋滞対策（輸）

円滑な道路交通を妨げ、時間的、経済的損失を与え、大気汚染の原因ともなる交通渋滞について、ＩＴＳ（高度道路交通システム）を活用し、関係部署と緊密な連携の下、区内に存在する主要渋滞箇所を対象に、既存の道路空間を活用した即効性のある渋滞対策を実施します。

（足立区・国道事務所・都第六建設事務所・**四警察署**）

実施機関	渋滞対策	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・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

６　駐車・駐輪施設の整備及び拡充　（自・輪）

駐車・駐輪施設は、違法な駐停車や駅周辺放置自転車の解消を図り、道路の安全かつ円滑な利用等を確保するために欠かすことはできません。足立区では駅周辺の違法駐車を減らすため、自動車利用者に対し駐車場利用促進のＰＲを行っていきます。

自転車駐車場については、日暮里・舎人ライナー沿線など収容台数が不足している地域や、今後需要が増大する地域において施設改修にあわせた大型自転車等への対応を進めるとともに、民営自転車等駐車場補助制度を活用した民営施設増設等を進めていきます。

（**足立区**）

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					
			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
		「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

７　その他の道路環境の整備

（１）無電柱化の推進　（㊂・自・輪）

安全で快適な歩行空間の確保や防災機能の強化を図るため、各施設管理者と事業調整をしながら、電線類を地中化し、無電柱化を進めていきます。

（**足立区**・国道事務所・都第六建設事務所）

（２）道路の使用及び占用の抑制

道路工事及び作業のための道路使用及び占用については、道路交通の安全や円滑な交通処理を確保するため、必要な工事以外は極力抑制する方針のもと、許可条件の遵守、保安施設の整備等の指導を徹底します。また、道路の無秩序な掘り返し及び工事による事故等を未然に防止するため、関係機関において、道路上で行われる工事の施工時期、施工方法等を十分に協議し、工期短縮を図るなど、道路工事を最小限に抑えるよう調整します。

（**足立区**・国道事務所・都第六建設事務所）

（３）不法占用物件等の排除　（㊂・自・輪）

歩行空間の確保、交通事故の防止及び都市景観の確保を図るため、常時道路をパトロール調査し不法占用者に対して是正措置を行うとともに、看板・商品・のぼり旗等、不法占用物件の撤去を行います。

（**足立区**・国道事務所・都第六建設事務所）

（４）通学路の安全点検　（㊂）

足立区、警察署、各道路管理者、教育委員会、学校関係者、ＰＴＡ、開かれた学校づくり協議会等が協力し防犯対策も含めた通学路の安全点検を３年に１回実施し、通学路の安全対策を行うなど、通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取り組みを進めます。

また、令和３年６月下旬に千葉県八街市で下校中の児童５人が死傷した交通事故を受け、令和３年７月９日付け文部科学省の「通学路における合同点検の実施について」により、足立区では緊急合同点検を行い、児童の安全確保のため、路面標示や看板設置等の対策を実施しています。

危険箇所の取りまとめにあたっては、見通しのよい道路や幹線道路の抜け道になっている道路など車の速度が上がりやすい箇所、大型車の進入が多い箇所、過去に事故に至らなくてもヒヤリハット事例があった箇所、保護者、見守り活動者、地域住民等から区へ改善要請があった箇所など地域の実情を踏まえた効率的・効果的な対応を実施します。

また、安全確保のための方策として、通学路の表示や標識、注意喚起や安全行動を促す表示類を適切な箇所に設置します。場所や状況により交通規制を要請し、警察からの交通事故に関する情報（発生箇所、事故状況など）を適宜入手し、安全管理・安全教育に活用します。

（**足立区**・都第六建設事務所・四警察署）

（５）キッズ・ゾーンの設定　（㊂）

キッズ・ゾーンは、保育所等が行う散歩等の園外活動の安全を確保するために、車両の運転者に対して注意を喚起することを目的として設定する道路の区域です。

令和３年度中のモデル実施に向け、現在、関係機関と設定エリア、方法等について調整・協議を行っています。

（**足立区**・四警察署）

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					
			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・国・都	道路の使用及び占用の抑制	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・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・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・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

※　令和４年度に江北小と高野小が、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。

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　（㊂・㊐・㊎）

子どものうちから交通安全について学ぶことは、大切な命を守るために大変重要です。交通安全教育では、基本的な道路の正しい歩き方や自転車の乗り方をはじめ、就学前、小・中学校、高等学校とそれぞれの対象者に合わせて、キックボードやスケートボードなどのタイヤ付き遊具や電動自転車の危険性等についても伝えていきます。

ア　幼稚園・保育園

園児は、園での生活を通して交通安全のきまりや歩き方を覚えていきますが、区・警察署等と連携して行う「交通安全教室」事業の中で、正しい道路の歩き方や横断歩道の渡り方を学びます。具体的には、交通安全に関するビデオ等観賞・交通安全講話・模擬交差点を使用した信号の渡り方等の歩行訓練などを行います。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ます。併せて、家庭において適切な指導ができるよう保護者会等の行事・イベントの機会に保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。

区内には幼稚園・保育園・こども園から小規模保育施設などおよそ２７５園ほどあります。小さい園では屋内で実施することも多いことから、密を回避し、少人数での実施ができるよう、開催方法も工夫するなどして、小規模保育施設に対しても積極的に働きかけ、実施園数の増加に努めます。

（**足立区**・四警察署）

年　度	実施園数／区内園数	参 加 園 児 数
H28	81／221	8,956
H29	89／221	9,882
H30	98／244	10,861
R1	89／255	10,230
R2	57／275	5,278

※　令和２年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、延期・中止されたため、５７園での実施となった。今後も状況を踏まえて、実施していく。

イ　小学校

学校等における交通安全教育は、学校の教育活動全体を通して行うことを基本としています。交通安全指導員による歩行訓練等のほか、区・警察署・ＰＴＡ等で、自転車実技・筆記テストを含む「自転車安全運転免許証発行事業」（小

学３年生対象）を実施しており、自転車の安全な利用や点検・整備、交通ルールやマナーの習得を通し、交通事故を起こさない、また、交通事故に遭わないための指導を行っています。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中など実際の交通の場面で児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者に事業への協力・参加を促します。

（**足立区**・四警察署）

年　度	実施校数／区内校数	免許証発行枚数
H２８	６９／６９	5,306
H２９	６９／６９	5,305
H３０	６９／６９	5,274
R1	６９／６９	5,092
R2	６９／６９	5,171

ウ　中学校

中学校では、小学校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していきます。

また、平成２１年度から区と警察署等の連携で「スタントマンを活用した体験型交通安全教室」を、３年で全校一巡するよう実施しています。講義形式の交通安全教育のほかに、交通事故をスタントマンによ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ます。また、自転車の危険な走行（二人乗りや傘差し運転など）を併せて行う「見て・聞いて・体験する」参加・体験型の事業です。

（**足立区**・四警察署）

エ　高等学校

高等学校では、自転車による通学が増えるほか、１６歳から原付及び普通自動二輪車までの自動車運転免許証の取得が可能となります。

交通社会の一員として今後、運転免許証を取得することを想定した高度な安全教育とルールとマナーの向上を図る必要があります。

平成２６年度より、中学校で実施している「スタントマンを活用した体験型交通安全教室」を区内の全都立高等学校にて３年間で一巡するように実施しています。また、歩きながらのスマホ操作や自転車乗用中のスマホ操作の危険性について、この体験型安全教室の中でも周知・啓発し、交通ルールやマナーを守る社会人となるよう、安全教育を推進していきます。

（**足立区**・都教育委員会・四警察署）

実施機関	交通安全教育等の推進		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・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等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・署		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・署		中学校	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	15校	15校	13校	15校	継続実施
区・署		高等学校							

※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

交通安全組織を育成及び拡大し、その自主的活動を支援することで、地域社会のすみずみまで交通安全意識を浸透させていきます。交通安全意識の向上を推進します。

（足立区・**四警察署**）

（１）交通少年団　（㊂・㊐）

小学生を対象に組織されており、交通安全に関する知識の習得と、地域の交通安全キャンペーン等の活動に参加し、地域の交通安全意識の高揚に努めています。関係機関等との連携を深めるとともに、少年団への参加を呼びかけていきます。

（２）交通安全協会　（㊂・㊐・㊎）

交通安全協会は地域住民による交通安全のボランティア団体で、各警察署単位に設置されており、それぞれ独立した組織として地域に合った交通安全活動を展開しています。

街頭キャンペーンや安全講習会など各種の交通安全対策を実施し、警察や区の連携を強めて幅広く地域の交通安全意識の高揚を図ります。

（３）交通安全推進委員　（㊂・㊐・㊎）

交通安全推進委員は東京都公安委員会から委嘱を受けた交通安全ボランティアです。区内では約８０人の方々が地域の交通安全活動の中核として活動しています。

地域の交通モラルを向上させ、交通安全の理解を深めるため、キャンペーンや高齢者宅訪問等様々な活動のリーダーとして交通安全の推進活動をします。

（４）町会・自治会等　（㊂・自・輪）

春・秋の全国交通安全運動の前に、交通安全に関する講習及び検討会を開催しています。また、交通部が地域の交通安全のリーダー的な存在として、各町会・自治会で啓発活動を行います。

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					
			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、保護者に働きけていく	実施	→	→	→	→	継続実施
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
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
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

３　交通安全の普及啓発活動

（１）交通安全啓発事業　（㊂・自）

ア　高齢者

高齢者については、自宅周辺での事故が多いことから、区と警察署が連携し、「住区センター巡回交通安全啓発活動事業」等を実施しています。今後、区内全センター（４８館）での実施を目指します。巡回事業を通じて高齢者の交通事故発生状況等を踏まえた交通安全啓発を行うとともに、夜間における交通事故を防止するための反射材用品を配布し、活用の促進を図っていきます。また、高齢者一人ひとりの交通安全意識の高揚を図るため、生活サイクルの中で利用度の高い場所（駅、医療機関、福祉施設、商店街、商業施設等）における反射材の直接貼付活動や高齢者宅を家庭訪問し交通安全を呼びかけていきます。　（**足立区**・四警察署）

年　度	実施センター数／区内センター数	参加人数
H２８	３４／４８	1,499
H２９	３７／４８	1,607
H３０	５１／４８	1,910
R１	２０／４８	793
R２	１３／４８	289

※　令和２年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、延期・中止されたため、１３のセンターでの実施となりました。今後も状況を踏まえて、実施してまいります。

イ　大人

児童・生徒に比べて、大人に対する交通安全啓発の場は少ないにもかかわらず、その必要性は高まっています。歩きながらのスマホ等の操作に関しては社会的な問題ともなっており、また自転車については改正道路交通法の施行により、特定の「危険行為」を３年以内に２回以上繰り返すと「自転車運転者講習」の受講が命じられるため、今後、自転車安全利用チラシの配付や講習会等により交通ルール及びマナーの理解を深めていきます。

また、警察署と協力し、街頭における「自転車ストップ作戦」や「自転車実技教室」等を通じて、傘差し運転や携帯電話使用の禁止、乗車用ヘルメットの着用等、自転車利用者の交通ルールの遵守と正しい交通マナーの周知を図ります。併せて、自転車の賠償責任に関する各種保険制度への加入を促進します。

（**足立区**・四警察署）

ウ　「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進

交通安全教育に当たっては、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやＳＮＳ等各種媒体の積極活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

また、効果的な啓発活動や工夫した方法などについて、区内に広く展開できるよう足立区交通安全協議会幹事会等の機会に、関係機関と相互に情報共有していきます。

（**足立区**・四警察署）

エ　足立区ながらスマホの防止に関する条例の周知

足立区では、令和２年７月１３日に「足立区ながらスマホの防止に関する条例」が施行され、あだち広報、区ホームページ、ビュー坊テレビ等を活用するとともに、町会・自治会、商店街振興組合連合会、区内各警察署、東京都第六建設事務所・東部公園緑地事務所、国土交通省東京国道事務所、区内各鉄道事業者、区内小・中・高校と大学にチラシ・ポスターを配付し、周知を行ない、併せて駅前で周知キャンペーンを実施しました。引き続き、周知活動に取り組んでいきます

（**足立区**）

（２）広報活動の充実　（㊀・自・輸）

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り、効果的な広報活動を行い、交通安全意識の普及啓発の強化を図ります。

（**足立区**）

（３）交通安全運動等の実施　（㊂・自・輸）

区や警察、消防、学校、教習所、各関係団体等地域総ぐるみの交通安全運動である「春・秋の全国交通安全運動」を実施し、区民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図ります。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や街頭における交通安全指導、各種キャンペーン、広報紙の掲載、懸垂幕及び横断幕の設置、ポスター及びチラシ等による運動の周知等を行います。また、年末の「ＴＯＫＹＯ交通安全キャンペーン」を効果的に推進し、交通安全意識のより一層の普及徹底に努めます。

（**足立区**・四警察署）

（４）反射材着用の推進　（㊂・自）

イベントや広報紙など多くの機会を活用し反射材の普及を推進し、薄暮時や夜間における自転車利用者、歩行者の事故防止を図ります。

（**足立区**・四警察署）

（５）ポスターの制作等を通じた啓発活動の推進　（㊂・自・㊁）

ポスターの制作を通じて児童の交通安全意識を高めることを狙いとして、「交通安全ポスターコンクール」を開催し、同コンクールで金賞を受賞した作品等を区役所のアトリウムで展示したり、交通安全運動ポスターやカレンダーに活用し、各所で配布するなどし、子どもの目線から交通事故防止を訴えていきます。

（**足立区**）

（６）各種キャンペーン　（㊂・自・輸）

警察や地域の交通安全推進員、区等の連携により、反射材普及キャンペーンや二輪車事故防止に向けたキャンペーン、高齢者事故防止キャンペーン、交差点での声かけ・サポート運動（※）、自転車安全利用促進キャンペーン（自転車安全利用五則の普及　次項）、トラックストップキャンペーン等を定期的に実施し、地域の交通事故防止を図ります。

※　声かけ・サポート運動：鉄道等の利用者が安全に安心して施設を利用できるよう、困っている利用者に対して交通事業者社員が積極的に声かけを行うとともに、周囲の利用者からも声かけに協力してもらう取り組み。鉄道で行っているものを道路に置き換えて、横断等のサポートを行うような運動を周知していくことを目的とする。

（**足立区**・四警察署）

【　自転車安全利用五則　】
① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
② 車道は左側を通行
③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
④ 安全ルールを守る
　○ 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
　○ 夜間はライト点灯
　○ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
⑤ 子どもはヘルメットを着用

◆ 平成１９年７月１０日付中央交通安全対策会議（内閣府所管）交通対策本部「自転車の安全利用の促進について」より

実施機関	交通安全普及啓発活動		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・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・署		「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進	対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進	実施	→	→	→	→	継続実施
区		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	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・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・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	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・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

※　新型コロナウイルス感染拡大防止を第一に、効果的な啓発活動の内容や工夫した方法等を相互に情報共有していきます。

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　（㊂・自・輸）

ア　路線対策

道路等の交通の安全と円滑を図るため、交通規制の見直しや信号調整等を実施します。

（足立区・**四警察署**）

イ　高齢者対策

見やすい標識の設置から、標識の大型化や超高輝度化を検討していきます。ガードレールや防護柵の整備を図るなど横断禁止場所での横断を抑止する対策を推進します。

（足立区・**四警察署**）

ウ　二輪車対策

二輪車のすり抜け等を防止するほか、右折誘導線の設置や進行方向別通行区分規制等を設置するなど事故防止対策に努めます。

（足立区・**四警察署**）

エ　自転車対策

自転車を当事者とする交通事故を防止するため、自転車の走行環境の整備を図ります。

（**足立区**・四警察署）

オ　抜け道対策

幹線・準幹線道路等の交通渋滞を避けた通過車両の生活道路への流入を抑制するため、ゾーン３０規制の検討及び通学時間におけるスクールゾーンの交通規制により安全確保に努めます。

（足立区・**四警察署**）

（２）先行交通対策の推進

大規模な再開発や大型店舗の建設、道路等の整備は、地域の交通量に大きく影響を及ぼします。これらの開発計画を早期に把握し、交通需要予測に基づく交通対策を関係機関や事業主体者等に働きかけ、あらかじめ調整を行うなど先行交通対策を推進し、交通基盤の整備改善を図ります。

（**足立区**・四警察署）

実施機関	交通規制の実施		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・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
区・署		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
区・署		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
区・署		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	12,700m	10,000m	4,000m	10,400m	4,400m	継続実施
				都市計画道路等については道路の整備に合わせ実施					
区・署		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
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

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

放置車両確認機関による確認事務の適切かつ円滑な運用を図るとともに、放置違反金制度や車両の使用制限等の的確な運用により、運転者のほか使用者の責任追及を徹底します。

（**四警察署**）

イ　重点的取締り

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反及び違法駐車の多い地区を、その実態に応じて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、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。

（**四警察署**）

（２）地域実態に応じた駐車規制の推進

荷捌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等の意見・要望等を勘案し、地域の実態に応じて推進します。

（**四警察署**）

（３）駐車需要に応じた駐車スペースの確保　（輪）

駐車スペースの不足している地域については、二輪車を含めた路外駐車場の整備を促進するとともに、既存駐車場の有効利用や駐車場マップの作成、配布など

も促進します。

（**足立区**・都）

（４）路外駐車場の整備と利用向上方策　（輸）

再開発事業等の計画時に事業者等に対して、適切な規模の二輪車を含めた駐車場等の整備について働きかけを行います。また、二輪車の違法駐車をなくすため、商店街など地域ぐるみで二輪車を駐車させない取り組みを進めるよう呼びかけを行っていきます。

（**足立区**・四警察署）

（５）違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

地域交通安全活動推進委員等区民の方々の活動を積極的に支援し、地域住民の違法駐車抑止気運の盛り上げを図ります。また、関係機関・団体との連携を強化し、違法駐車防止のための各種キャンペーン等を実施するとともに、ポスター、チラシ等の作成、配布や各種機関紙（誌）への掲載など、広報啓発活動を積極的に進め、違法駐車抑止を呼びかけます。

（足立区・**四警察署**）

（６）放置自転車等防止の啓発・規制等の強化　（自・輸）

ア　放置自転車防止

自転車駐車場の利用促進を図るため、幅広い関係機関・団体の協力のもと、東京都と共催で「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を展開することにより、放置自転車の発生防止を図ります。

（**足立区**・都・四警察署）

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

区の「ビューティフル・ウィンドウズ運動」の一環として、買物時間帯の自転車の放置防止及び自転車盗難の減少を図るため、綾瀬・北千住・西新井・竹ノ塚等の主要各駅周辺において、民間事業者と連携し、買物自転車を対象とした区営・民営自転車駐車場利用の「２時間無料サービス」を実施しています。今後も実施自転車駐車場を拡大していく予定です。

（**足立区**・事業者）

ウ　放置自転車街頭指導等の実施

放置自転車撤去活動及び街頭指導を休日も含め実施し、効果的な放置自転車対策を継続していきます。

（**足立区**）

エ　放置禁止区域内の不法駐輪原付バイクの撤去

区内鉄道駅周辺概ね３００ｍ以内の放置禁止区域内において、著しく通行や交通の妨げとなる原付バイクや長時間放置の原付バイクの撤去事業を行っていきます。

（**足立区**・四警察署）

オ　足立区総合自転車対策業務委託の実施

平成２３年４月から、北千住・五反野・梅島駅等、平成２５年４月から竹ノ塚駅・西新井駅において、自転車駐車場の運営、放置自転車の撤去・移送業務、移送所での自転車返還業務等を一本化し、委託を開始しました。放置自転車に対する指導等に加えて、自転車駐車場への誘導を強化し放置自転車の減少と自転車駐車場の利用率及びサービス向上を図っていきます。

（**足立区**・事業所）

実施機関	駐車秩序の確立		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
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
		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」に沿った適切な取り締まりを実施	実施	→	→	→	→	継続実施
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
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・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
区・署	違法駐車抑制に向けた広報・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
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・事業者		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		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、自転車の施錠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・署		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・事業所		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

３　指導取締りの強化

（１）交通違反の指導取締りの強化　（輸）

悪質性、危険性の高い飲酒、無免許及び速度超過運転並びに事故に直結する横断歩行者等妨害、信号無視、一時不停止等の交差点違反に重点をおいた指導・取締りを強化します。　**（四警察署）**

（２）携帯電話使用等の取締りの推進　（自・輸）

近年、携帯電話やスマートフォンの画面を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある情勢を踏まえ、携帯電話使用等に対する罰則を引き上げる改正法が令和元年１２月１日に施行されました。重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為であることから、携帯電話使用等の指導取締りを推進します。

（四警察署）

（３）二輪車対策の推進　（輸）

二輪車事故多発路線や交差点を重点に、速度超過、無理な進路変更、割り込み等の悪質性、危険性の高い違反の指導取締りを強化します。また、ヘルメットの正しい着装及びプロテクターの使用の広報啓発活動に努めます。

（四警察署）

（４）自転車利用者対策の推進　（自）

軽微な違反に対しても、「自転車指導警告カード」及び「自転車安全マナーカード」を活用した指導警告活動を行います。また、具体的危険を生じさせたり、警察官の指導警告に従わないなど、悪質性、危険性の高い違反者に対しては、交通切符等による取締りを実施します。

（四警察署）

（５）シートベルト着用等の指導取締り

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、指導取締りの強化と広報啓発活動に努めます。

（四警察署）

（６）暴走族の取締り　（輸）

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、組織の弱体化・壊滅を図ることにより暴走行為の抑止に努めます。

また、暴走族の実態について積極的な広報活動を行うほか、関係機関・団体・

学校との連携を強化して、暴走族追放気運の高揚を図ります。

（**四警察署**）

（７）整備不良車両の取締り（自・輸）

ア　指導取締り推進

整備不良車両や不正改造車の走行は、道路交通秩序を乱すとともに、排出ガスによる大気汚染、騒音等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争行為等、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ていきます。

また、ブレーキのないピスト(※１)やＢＭＸ（※２）についても、指導取締りを実施していきます。

※１　ピスト:競輪に代表されるトラック競技に使用する競技用自転車のこと。競技用であることから制動装置（ブレーキ）をはじめとする保安部品が備えられていないことがある。

※２　ＢＭＸ:バイシクル・モトクロスの略で、オフロードでの短距離レースや激しいジャンプなどの競技用自転車のこと。競技用であることから制動装置（ブレーキ）をはじめとする保安部品が備えられていないことがある。

（**四警察署**）

イ　不正改造車を排除する運動等

暴走族等による不正改造車の排除及びダンプカーのさし枠装着車等の整備不良車両の運行防止を図るため、定期的に街頭検査を実施するほか、「不正改造車を排除する運動」を関係機関の協力を得て実施し、不正改造車の排除について、広く一般に周知します。

（**四警察署**）

（８）過積載防止対策の推進

交通公害（騒音、振動、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。

（**四警察署**）

実施機関	指導取締りの強化	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
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
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
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
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
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
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
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
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

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　（輸）

ア　警察署による運転者教育の効果的推進

最近の交通事故の特徴等を踏まえたうえで、教育方法・内容等の見直しを行い、運転実務に必要な知識と判断力を修得できるよう運転者教育を充実します。特に、高齢者等交通弱者の保護と思いやりのある運転行動の促進に努めます。

（四警察署）

イ　指定自動車教習所による運転者教育の効果的推進

指定自動車教習所においては、初期の段階で実施している「運転適性診断」の結果を教習課程に反映させ、自己の運転適性に応じた運転行動をとることができる運転者教育を推進します。

（指定自動車教習所）

ウ　更新時講習の充実

更新時講習の実効をより高めるため、ＤＶＤ等視聴覚教材を有効に活用した優良運転者講習（高齢者講習修了者を含む）を実施します。

（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

指定自動車教習所における教育内容の充実と教習水準の向上を図るため、指導監督を強化するほか、初心運転者の事故率を公表し、教習業務に反映させます。

また、二輪車の運転者に対し、運転技術はもとより交通安全意識とマナーの向上を図る教習を推進します。

（竹の塚警察署）

（２）高齢運転者対策の推進　（㊁）

ア　高齢運転者向け運転適性検査機器の活用

ＣＲＴ運転適性検査器を使用して、運転行動に必要な基本的動作機能を検査し、診断結果に基づいた効果的な高齢運転者教育を行います。

（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

平成２９年３月１２日改正の道路交通法に基づき、７０歳以上の運転免許更新者に対して高齢者講習の受講が義務付けられています。また、７５歳以上の運転免許更新者に対しては、高齢者講習受講前に加齢に伴う身体機能の低下の影響を把握するため認知機能検査を受講する必要があります。

（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

７５歳以上の方のうち、政令で定められた１８種類の交通違反をした場合、運転免許更新とは別に、臨時に認知機能検査を受検しなければならないなど、高齢者の事故防止に関する幅広い講習によりご自身の運転を再度見直して頂く機会を作るなど、更なる安全対策を推進していきます。

高齢運転者による重大事故が注目される現状からも、運転免許証の自主返納の促進も行ってまいります。

（**四警察署**）

（３）二輪車事故防止対策の推進　（輸）

ア　二輪車実技講習の実施

二輪車の運転者に対し、関係機関・団体と連携した二輪車実技講習を積極的に実施します。また、自動二輪車の二人乗りについて、運転特性及び法規制の内容等に関する安全教育を推進します。

（**四警察署**）

イ　二輪車安全運転推奨シール交付制度

二輪車実技講習への積極的参加を促すため、二輪車交通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と運転技能の向上を図ります。

（**四警察署**）

（４）飲酒運転対策の推進　（自・輸）

警察としては、グループが自動車で飲食店などに行き飲酒する場合、ハンドルキーパーを決め、その人はお酒を飲まずに、飲食後、仲間を安全に自宅まで送り届けるというハンドルキーパー運動を推進しています。

また、運動の推進に協力している飲食店では、ハンドルキーパーに目印となるバッジなどを付けてもらい、「酒類を提供しない」という取組みを行っています。

さらに、運転者に対して酒類を提供すると、飲食店も処罰の対象になるため、今後も飲食店に対し、ハンドルキーパーに対する協力を依頼していくなど広報啓発を行っていきます。

区としては、保健所等において、アルコール依存症に関する専門的な相談受付を実施しています。

（足立区・**四警察署**）

（５）安全運転管理の充実　（輸）

ア　安全運転管理者及び副安全運転管理者

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対して、自動車の安全な運転に必要

な知識及び運転者に対する交通安全教育に必要な知識、技能等の講習を充実し、その資質と管理技能の向上を図ります。

（ア）安全運転管理者

乗車定員が１１人以上の自動車１台、その他の自動車５台（自動二輪車１台は０．５台として計算する）以上の使用者が、自動車の安全な運転に必要な業務を行わせるため、選任します。

（イ）副安全運転管理者

自動車の使用者が、安全運転管理者の業務を補助させるため選任するもので、使用台数が２０台以上の場合、その台数に応じて１人以上選任します。

（**四警察署**）

イ　安全運転管理者指導者制度

自動車運転適性検査担当者や、全日本交通安全協会が行う指導者養成講習修了者などの安全運転管理指導者は、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を支援し、安全運転管理の充実を図ります。

（**四警察署**）

実施機関	安全運転の確保		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
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
竹の塚警察署		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
署		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
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
署		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
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
署		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
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
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
署		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

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

年間を通して、関係機関・団体の協力により、点検整備の重要性を啓発します。

（**足立区**・四警察署）

イ　暴走族等による不正改造車の排除

年間を通して、関係機関・団体の協力により「不正改造車を排除する運動」を実施し、街頭検査等により暴走族等による不正改造車の排除に努めます。６月を「不正改造車を排除する運動の月間」として、広報活動及び不正改造車に関する情報収集に基づき適正な措置を講じます。

（**四警察署**）

ウ　街頭検査、整備管理者研修等の実施

整備不良車両の通行の防止を図るため、定期的に街頭検査を実施します。特に、「不正改造車排除運動期間」「春・秋の交通安全運動期間」及び年末などに、関係機関と連携して集中的に街頭検査を行います。また、整備管理者に対しては、点検・整備に関する知識及び技術に関する研修会の開催等資質の向上に努めます。

（**四警察署**）

（２）自転車の点検・整備の啓発　（自）

自転車安全利用推進キャンペーン等を通じて、自転車安全整備店(※１)における自転車安全整備士(※２)による定期的な点検整備及び「ＴＳマーク(※３)」「ＳＧマーク(※４)」の普及啓発を行います。また、(社) 自転車協会が定めた自転車安全基準に基づく型式検査に合格した「ＢＡＡマーク」のついた自転車や、幼児を二人乗せる場合、「ＢＡＡマーク」に加えて (社) 自転車協会の「幼児二人同乗基準適合車マーク(※５)」がついている安全な自転車の使用を啓発します。さらに、交通安全教室等の安全教育において、自転車の点検の仕方や夜間におけるライト、反射材の活用による安全利用の促進を図ります。

※１　自転車安全整備店：ＴＳマークを取り扱うことができる、公益財団法人日本交通管理技術協会に登録されている自転車店。
※２　自転車安全整備士：公益財団法人日本交通管理技術協会が実施する「自転車安全整備技能検定」に合格し、自転車の点検整備と安全利用の指導について専門の技能を持つ人。
※３　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。傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている。
※４　ＳＧマーク：製品安全協会が消費者生活用製品安全法に基づく安全基準に適合したものに付けるマーク。

※５　幼児二人同乗基準適合車マーク：(社) 自転車協会が制定した「幼児二人同乗用自転車安全基準」に適合した幼児二人同乗用自転車に付けるマーク。

（**足立区**・四警察署）

実施機関	車両の安全性の確保		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・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
署・検		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
署・検		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
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

第５章　救助・救急体制の整備

１　救助・救急体制の充実（㊂・㊐・㊓）

「第１０次足立区交通安全計画(平成２８～令和２年)」における足立区内の交通事故による救急出場件数は１４，６１２件、救護人員は１３，９５６人でした。交通事故による負傷者を救命するためには、救助・救急体制の強化や救急医療機関との連携、応急手当等の普及啓発が欠かせません。救助用資器材及びＡＥＤ(※)等の応急救護資器材の充実や救急講習等、救助救急体制のより一層の強化に努めております。

※　ＡＥＤ：Automated External Defibrillator の略で、自動体外式除細動器と呼ばれる小型軽量の医療機器。心肺停止に陥った傷病者の心電図を自動解析し、必要に応じて電気ショックを施行することができる。平成１６年７月厚生労働省医政局長通知により、非医療従事者による使用が認められた。

（１）救助・救急設備等の整備

足立区内の消防署には、千住消防署に２台、足立消防署に６台、西新井消防署に５台、計１３台の救急車が配備されており、区内の救急需要に対応しています。

また、各消防署に非常用救急車が配備されており、大規模災害発生時に運用可能な体制を整えています。

併せて、消防車両に設置されているＧＰＳを活用して、救急事故現場に最も近い救急車の出場により傷病者の早期対応を図っております。

（**三消防署**）

（２）救急告示医療機関との連携強化

救急告示医療機関との連携を更に強化し円滑な受入れ体制を確保します。また、平成２１年度より導入された「救急医療の東京ルール」により、中等症以下の傷病者が迅速に医療が受けられるよう、救急車と地域医療機関の連携強化に努めております。

（**三消防署**・各医療機関）

（３）多数傷病者発生時の充実強化

ア　資器材整備

大規模な交通事故等多数の負傷者が発生した場合に、迅速かつ効果的に救助・救急活動が行えるよう必要な資器材の整備を図っています。

イ　消防救助機動部隊の充実

平成１９年度に救助用重機などの特殊な装備等を備えた第六消防救助機動部隊を創設し、運用しています。これに加えポンプ隊や救急隊等、強靭な部隊づくりのために資器材等の充実を図っております。

ウ　民間患者等搬送事業者との連携

大規模な救急事象の発生に備え民間患者等搬送事業者との連携を図ります。

エ　東京ＤＭＡＴ(※)

東京ＤＭＡＴと連携した救助・救急体制の強化に努めており、また東京ＤＭＡＴとの連携訓練を実施しています。

※　東京ＤＭＡＴ：Disaster Medical Assistance Team の略で、大規模災害時等の現場で、専門的なトレーニングを受けた医師、看護師が一刻も早い救命処置等を行う災害医療派遣チーム。

（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

訓練用人形等の資器材の整備及びＡＥＤの内容を取り入れた普及用リーフレット等を活用した応急手当の普及啓発を引き続き推進します。

（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

心肺蘇生法、人工呼吸法、ＡＥＤ取扱い方法、止血法等の知識や技術を身につけるため救命講習の受講、地域の応急救護訓練の実施を継続的に推進します。

（三消防署）

ウ　消防団員による応急救護指導の充実

消防団員に普及員や上級救命の資格を取得させ、救命技術向上を図っております。

消防団員は、身に付けた救命技能を生かし、地域が行う応急救護訓練や中学生・高校生を対象とした「命の尊さ講座」においてＡＥＤを活用した心肺蘇生法等の指導に従事するなど、地域の応急救護技術の普及啓発を推進しています。

（三消防署）

エ　学校教育における応急手当の指導

中学校及び高等学校において、「命の尊さ講座」として救命講習受講を推進しています。また、子どもたちに総合防災教育の一環として胸骨圧迫を中心とした応急救護の普及に努めております。

（三消防署）

（５）救急車の適正利用の推進

救急隊が真に救急救命処置を必要としている傷病者に、迅速かつ的確に対応できるよう、区民に対して医療機関案内や救急に関するアドバイス等の充実を図る、「救急相談センター（＃７１１９）」が平成１９年度から開設され運用しています。「病院へ行くか、救急車を呼ぶか」を迷った場合の相談窓口として「＃7119」への電話を促進しており、今後さらに活用されるよう広報活動等により、救急車の適正利用を推進していきます。　**（三消防署）**

実施機関	救助・救急体制の充実	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
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
消・医	救急告示医療機関との連携強化	令和３年度中の東京女子医科大学東医療センターの移転に伴い、医療機関との連携を強化し救命効果の向上を図る	実施	→	→	→	→	継続実施
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
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手当の普及を促進する。子育て世代の若い世代を対象とした「子育てサロン」や管内の小中学校や保育所、運送会社などの勤労世代を中心とした各事業所で実施する「救命入門コース」は、時間的制約のある都民に対し、応急手当の裾野を広げることにつながるため継続して実施する。 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
消	救急車の適正利用の推進	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

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	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

第１章　被害者の支援

１　交通事故相談業務の充実

交通事故の被害者や関係者の方からの様々な相談に的確に対応するため、区民の声相談課では、区民相談事業の一つとして交通事故相談を行っています。相談時には、交通事故に関する示談方法や保険金請求手続きなどについて、弁護士が助言等を行っています。そのほか、精神的、経済的な支援を必要とする相談者の多様な問合せや相談内容を聴き取り、必要に応じて国や都、関係機関等の窓口につなぐなどの支援を行っています。

最近では、自転車事故や高齢運転者による重大事故、いわゆるあおり運転などの危険な運転行為などが問題となっています。交通事故相談においても、自転車事故に関する相談のほか、複雑で解決までに時間を要する相談が増えています。今後も、交通事故をはじめとする様々な相談に対し、関係機関等と連携しながら、相談者に寄り添った支援の充実を図っていきます。

（**足立区**）

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					
			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

２　交通事故被害者等に対する連絡制度

ひき逃げ事件の被害者、交通死亡事故事件の遺族及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切な連絡を行い、必要な情報を提供し被害者を支援します。

（**四警察署**）

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					
			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

３　交通事故被害者等に対する救済制度

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ヵ月以上居住）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行っています。

また、東京都においても、交通事故被害者等に対する育英資金貸付事業に対する補助、独立行政法人自動車事故対策機構による交通遺児等育成資金の貸付等、様々な支援制度を実施しています。

（**足立区**・都）

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					
			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

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

自動車損害賠償責任保険(共済) への加入について、車検制度を活用してチェックすることができない軽二輪自動車及び原動機付自転車の加入率が未だ低いため、これらの車両を対象とした街頭取締りを実施し加入促進を図ります。

（**四警察署**）

（２）自転車保険の加入義務化

令和２年１月１日より、「足立区自転車の安全利用に関する条例」が施行され、自転車損害賠償責任保険等に加入することが義務（令和２年４月１日より適用）となりました。学校等における交通安全教育や各種キャンペーンにおいても周知を図ります。

また、区としても受け皿のひとつとして「区民交通傷害保険」を開始しました。引き続き、条例及び「区民交通傷害保険」の周知を図り、自転車の賠償責任に関する各種保険制度への加入を促進します。

（**足立区**・四警察署）

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					
			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
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	10,668	11,000	11,500	12,000	12,500	13,000

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

災害時の緊急輸送道路の通行確保や区内の道路交通の円滑化のためには、橋りょう等の耐震性等向上が重要となります。定期点検等で発見された損傷を補修するほか、将来の劣化や損傷を予測することにより安全を確保することで橋りょうの長寿命化事業を進めます。また、幹線道路沿道建築物の耐震化等に取り組んでいます。

（**足立区**・国道事務所・都第六建設事務所）

（２）災害に備えた広報啓発

大地震が起きた場合の対処や交通規制について、パンフレットや警視庁ホームページ等の広報媒体により周知し災害に備えます。

（**足立区**・四警察署）

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					
			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
		【都】橋りょうの補修	実施	→	→	→	→	継続実施
		【区】橋りょうの補修	2箇所	1箇所	4箇所	1箇所	3箇所	継続実施
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

２　災害時の交通安全の確保

「足立区地域防災計画」の定めるところにより、区や区民、行政機関、事業者、各関係機関等が各々の役割を的確に果たし、相互連携を進めます。

（１）緊急通行車両等の交通の確保

大地震が発生した場合、緊急自動車専用路に指定される日光街道の通行と環七通りから都心方向への一般車両の流入を禁止し、緊急車両等の通行及び避難誘導のための緊急交通路を確保します。

（**四警察署**）

（２）道路の障害物除去

災害時の緊急車両等の通行を確保するため、道路の障害物除去及び道路と橋りょう等の境に生じた段差、路面の亀裂等の応急補修を行う緊急道路障害物除去作業を実施します。また、緊急道路障害物除去路線以外の道路の障害物除去が必要になった場合は、道路障害物除去を行います。

（**足立区**・国道事務所・都第六建設事務所）

（３）帰宅困難者対策

大規模地震が発生し交通機関が運行不能に陥った場合、自力で帰宅することが困難な通勤・通学・買物客等が多数発生し大きな混乱となります。鉄道、バス等の公共交通対策と道路安全対策は、帰宅困難者対策と深く関係するため、行政や事業所、町会・自治会、防災関係機関等が相互に連携及び協力し対策に努めます。

区では、ホームページ等広報媒体による情報発信並びに区内紙やメディア等を通じて、帰宅困難者・駅前滞留者に迅速かつ正確に情報提供します。さらに、隣接区市等との広域連携や支援情報を含めた一体的な交通関係情報の提供等により、安全確保に留意し順次帰宅できるようにしていきます。

（**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）

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					
			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
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	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

第３章　鉄道及び踏切の交通安全

１　鉄道の交通安全

（１）鉄道交通環境の整備

ア　鉄道施設の安全性の向上

車両、鉄軌道等鉄道施設の保守・点検を実施するとともに、省力化軌道、ロングレール化、路盤改良等の軌道整備を実施し、鉄道交通の安全を確保します。

イ　信号保安設備等の整備

落雷対策や信号保安整備の強化を行うとともに、災害に強い設備、故障しにくい設備を整備し、列車の安全・安定輸送を実施します。

（都交通局・各鉄道事業者）

（２）利用しやすい駅施設等の整備

自然災害や衝突、脱線事故等の重大事故、ホーム転落事故を防ぐため、駅建物の耐震補強工事をはじめ、駅施設等の保安対策を進めます。また、高齢者、身体障がい者等の安全利用にも十分配慮し、鉄道駅エレベーター整備、視覚障がい者誘導用ブロック、二段手すり、多機能トイレ等の設置、大型化等わかりやすい案内表示への改善等、駅のバリアフリー化を実施します。併せて、鉄道車両についても、車いすスペースの設置や音声等による運行情報の提供等のバリアフリー化を推進します。

ア　エレベーター等駅のバリアフリー化

障がい者や高齢者をはじめ、だれもが容易に移動できるようエレベーター等垂直移動設備の改良・新設等を行うとともに、可能な限りホームから地上までの公共通路に至るルートを整備し、バリアフリー化を推進します。また、線路への転落事故を防ぐため、区内鉄道駅のホームドアの設置を推進します。

イ　視覚障がい者誘導用ブロック、案内表示等

（ア）障がい者や高齢者をはじめ、だれもが利用しやすいよう、サインの更新と大型化、誘導ラインの敷設を行います。

（イ）視覚障がい者誘導用ブロックや２段手すり、多機能トイレの設置を進めます。

（ウ）「きれいで」「快適で」「使いやすい」駅を目指し、駅改良・改装等を実施するとともに、トイレの改装や特別清掃等、快適なトイレ空間創出を推進します。

ウ　鉄道車両の整備

駅施設等の整備に合わせ、鉄道車両とホームとの段差の解消をはじめ、車内への車いすスペースの設置、文字・音声等による運行情報の提供など、利用客の移動に制約を生じないよう、鉄道車両のバリアフリー化を推進します。さらに、急曲線における速度超過防止用ＡＴＳ装置（自動列車停止装置）等の整備推進及び高機能化を図ります。

（足立区・都交通局・各鉄道事業者）

（３）鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約９０％を占める踏切障害事故と人身障害事故を防止するには、鉄道事業者による安全対策に加え、利用者等の理解と協力が必要です。

学校や沿線住民、道路運送事業者等を対象に関係機関等と連携し、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

（足立区・都交通局・各鉄道事業者）

実施機関	鉄道の交通安全		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・都交・鉄		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・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・都交・鉄		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・都交・鉄		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・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

２　踏切の交通安全

（１）踏切道の構造改良

歩道の狭い踏切や交通量の多い踏切など、改良が必要な踏切については、関係部署と協議し、安全対策を講じ、踏切の事故防止に努めます。

（足立区・千住警察署・竹の塚警察署・各鉄道事業者）

実施機関	踏切の交通安全	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・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