

# 第10次墨田区交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

墨 田 区

## 交通安全区民の誓い

交通事故のない明るい社会は全区民の願いです。しかし、わたくしたちのまわりでは今日も多く交通事故が起きています。

交通事故は平和な家庭を一瞬のうちに壊し、尊い生命をうばうことすらあります。

いま、わたくしたちは生命の尊さを改めて心に刻み、安全で快適な交通社会をつくるため、区民一人ひとりが交通ルールを守り思いやりの心をもった行動をとることが何よりも大切であると考えます。

ここに、わたくしたちは墨田区民の総意として次のことを誓います。

わたくしたちは、やさしさと思いやりの心もち交通事故のない明るい家庭を築きます。

わたくしたちは、交通事故にあわない起こさないを合言葉に地域にこれを広めます。

わたくしたちは、進んで交通ルールを守りマナーの向上に努めます。

わたくしたちは、ふるさと墨田を愛し美しく快適で安全なまちづくりに努めます。

わたくしたちは、交通安全思想をまちのすみずみまで広めこれを未来に引き継ぎます。

◎ 上記誓い文は、平成2年4月に設置された交通安全塔（P25）に刻まれています。

# 目 次

## 第1部 総論

第1章 計画の考え方	1
I 計画策定の趣旨	1
II 計画の目標	1
III 計画の性格	2
IV 計画の期間	2
第2章 交通環境の現状と推移	3
I 墨田区の交通事情の特色	3
II 墨田区の自動車保有台数	3
III 墨田区の道路	4
IV 墨田区の踏切道	4
第3章 交通災害の現状	6
I 道路交通事故	6
1 交通事故の推移	6
2 交通事故の形態	7
3 年齢層別死傷者数	9
II 交通弱者の交通事故	10
1 子どもの交通事故	10
2 若年層の交通事故	11
3 高齢者の交通事故	12
4 二輪車の交通事故	12
5 自転車の交通事故	13
6 時間帯別の交通事故	14

## 第2部 5か年の施策

第1章 道路と施設	15
I 基本的考え方	15
II 道路・施設の整備に関する施策	15
1 道路の整備	15
2 橋梁の架替え、撤去等	15
3 自転車駐車場整備計画	15
4 二輪車駐車場の整備計画	16
5 踏切道の構造改良計画	16
6 シェアサイクル事業	16
III 交通安全施設の整備に関する施策	16
1 道路照明灯の整備	16
2 交差点の改良	16

3	区道愛称名の整備	16
4	自転車レーンの整備	16
5	その他の安全施設の整備	16
IV	道路利用の適正化	17
1	道路の使用及び占用の抑制	17
2	道路不正使用是正取締り及び違法掲出広告物の除去	17
V	放置自転車、二輪車対策	17
1	放置自転車の現状	17
2	放置自転車対策の推進	18
3	放置バイク対策の推進	19
VI	その他の交通安全環境の整備・取組み	19
1	墨田区通学路交通安全プログラム	19
2	スクールゾーン対策連絡会・登下校防犯対策連絡会	19
3	障害者交通安全等意見交換会	19
4	道路緑化の推進	19
5	公園・児童遊園の整備	19
6	土曜授業実施時の安全確保	20
VII	自転車活用推進計画	20
第2章	交通規制	21
I	基本的考え方	21
II	交通規制対策の実施	21
1	交差点対策	21
2	幹線道路対策	21
3	裏通り対策	21
4	交通円滑化対策	21
5	災害時における交通規制対策	21
III	交通安全施設の整備拡充	22
1	標識・標示の整備、改善	22
2	その他の交通安全施設の整備	22
IV	道路交通秩序の維持	22
1	交通管制機構の高度化	22
2	交通違反の取締り強化	22
3	貨物自動車の過積載の取締り強化	22
4	車両制限令の適用強化	22
5	悪質・危険な妨害運転等に対する捜査の強化	22
第3章	交通安全教育	23
I	交通安全教育の必要性	23
II	今後の交通安全教育の在り方	23
III	対象に応じた効果的な交通安全教育の推進	24

IV	地域の交通安全組織を通じた安全意識の高揚	24
1	交通安全協会	24
2	交通少年団	24
3	町会・自治会等	24
4	高齢者団体等	24
V	個別対応による訪問時の教育	24
1	警察の家庭訪問時	24
2	ケースワーカーの訪問時	24
VI	区における交通安全教室の実施	24
1	スケアード・ストレイト方式による交通安全教室	24
2	自転車シミュレータ交通安全教室	24
3	自転車安全利用キャンペーンの実施	25
4	その他の交通安全教室	25
VII	交通安全運動の推進	25
VIII	交通安全塔の設置	25
IX	広報活動	25
第4章	救急と救済	26
I	基本的考え方	26
II	救助・救急体制の充実	26
III	応急手当の普及啓発の推進	26
IV	救済制度の充実	27
1	交通事故相談業務の充実	27
2	区民交通傷害保険の加入促進	27
3	TSマークの普及	28
4	ドライブレコーダー、安全運転支援装置の普及	28
5	運転免許証の自主返納及び運転経歴証明書の普及	29
第3部	交通安全対策の推進体制	
	墨田区交通安全対策協議会委員・幹事名簿	30
第4部	交通安全教育に係る別表	
別表1	高齢者に対する交通安全教育	32
別表2	自転車に対する交通安全教育	35
別表3	二輪車に対する交通安全教育	37
別表4	子どもと保護者に対する交通安全教育	38
別表5	車両運転者に対する交通安全教育	40
別表6	自主防衛的要素を加味した安全教育	43

# 第1部 総論

第1章 計画の考え方	1
第2章 交通環境の現状と推移	3
第3章 交通災害の現状	6

# 第1部 総論

## 第1章 計画の考え方

### I 計画策定の趣旨

墨田区では、昭和51年度以降、9次にわたり「墨田区交通安全計画」を策定し、交通事故などの交通災害から区民の生命と身体を守り、安全で快適な区民生活を確保するため、総合的かつ計画的に施策の展開を図ってきました。

平成28年以降の区内における交通事故は、令和元年に件数、死者数共に増加しましたが、その後は減少傾向にあります。

また、都内の交通事故については、死亡事故に占める二輪車の割合が全国平均の約1.4倍と高いこと、高齢者の事故及び死者数は減少傾向にあるものの、他の年代と比較して致死率が非常に高いこと、自転車の関連する重大事故が目につくことなどの特徴があげられます。

これらのことは、交通量の増加、混合交通など、道路交通をとりまく環境が一つの原因と考えられますが、一方、自転車を含めた運転者の安全利用に対する交通モラル・マナーの欠如、歩行者のルール違反といった、運転者、歩行者双方の交通安全意識の欠如が要因となっていることも見逃すことができません。

交通事故の増加を抑止し、着実な減少を図るためには、交通安全施設の整備をはじめ、各般の施策を強力に推進し、良好な交通環境を確保することが最も必要なことですが、基礎的な交通ルール違反による事故も多く発生していることから、運転者、歩行者などすべての道路利用者に対して、交通安全意識の普及徹底を図るための交通安全教育や広報活動を充実していくことも重要です。

「第10次墨田区交通安全計画（令和3年度～7年度）」は、このような基本的観点のもとに、過去の推移、従来の実績を踏まえて、交通事故及び交通災害の防止に関する総合的・長期的施策の大綱を策定し、その一層の推進を図るものです。

### II 計画の目標

人命尊重の理念の下に、すべての区民が安心して暮らせる安全で快適な交通社会を実現するため、次の目標の達成に向けて本計画を効果的に推進します。

- 1 子ども、高齢者、心身障害者等の交通弱者の安全を確保するため、道路や安全施設の整備、道路利用の適正化等を実施し、安心して通行、利用できる交通環境の整備を図ります。
- 2 自転車を含めた運転者をはじめ、交通に関わるすべての区民が交通ルールの遵守と交通マナーを身につけ、生涯における交通安全教育の推進を図ります。
- 3 誰もが気軽に利用できる自転車の利用環境を整えるとともに、自転車の安全利用に関する制度の充実や啓発活動を推進し、自転車の利用秩序の確立を図る。

### Ⅲ 計画の性格

- 1 この計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条に基づき、第11次東京都交通安全計画に準拠して策定するものです。
- 2 この計画は、墨田区内における陸上交通の安全に関する対策の総合的かつ効果的な推進を図るため、道路交通環境の整備、交通安全意識の普及・徹底、交通事故被害者の救命、救済等に関し、墨田区及び区の全域を管轄する関係行政機関が実施する施策の大綱を定め、これを体系的に明らかにしたものです。
- 3 この計画は、現行の行財政制度を考慮して策定し、今後の行政執行の指針とします。

### Ⅳ 計画の期間

この計画は、令和3年度を初年度とし、令和7年度までの5か年とします。

## 第2章 交通環境の現状と推移

### I 墨田区の交通事情の特色

墨田区は、都心部と周辺区及び京葉地区を結ぶ交通の上で大切な地点に位置し、国道では、水戸街道、京葉道路、都道では明治通り、三ツ目通り、蔵前橋通り等、これに加えて首都高速道路6号線、7号線等の幹線道路が区内を走っています。

これらは、いわゆる産業道路としての性格を強くもち、通過する交通量は非常に多くなっています。また、これら幹線道路の容量を超えた自動車が商工業地区又は住宅街（マンションを含む）の裏通りへと迂回することにより、中小製造販売業等の自動車が走行・駐停車している裏通りはさらに混雑を増し、交通事故の危険があります。

一方、区道の多くは完全な歩車道分離がなされておらず、ことに、北部地区では幅員の狭い道路が迷路のように入り組み、道路整備はいまだに不十分な状況にあり、交通行政とともに、地域の再開発や市街地整備の観点からも、交通環境の整備に取り組んでいかなければなりません。

### II 墨田区の自動車保有台数

区内における自動車（二輪車を含む）保有台数は令和2年3月末現在70,190台で、平成30年を境に自動車の保有台数は減少傾向ですが、これらと通過車両等がもたらす交通事故及び交通渋滞の防止対策が重大な課題となっています。

#### 【区内の自動車保有台数推移】

年次		平成28年	平成29年	平成30年	平成31年 (令和元年)	令和2年
自動車	乗用自動車	41,007	42,398	42,580	42,258	42,200
	貨物自動車	13,231	14,399	14,301	14,166	14,125
	バス・その他	2,528	2,531	2,522	2,491	2,477
二輪車		13,536	13,396	12,783	12,474	11,588
計(A)		70,302	72,724	72,186	71,389	70,190
人口(B)		263,456	266,356	269,815	272,861	275,529
自動車1台あたりの人口(B/A)		3.75	3.66	3.74	3.82	3.93

自動車台数は各年3月31日現在。人口は、各年4月1日午前0時現在(外国人登録を含む)。

(本所・向島警察署資料)

### Ⅲ 墨田区の道路

区内の道路（私道を除く。）は、令和3年4月現在、総延長で約287km（首都高速道路を除く。）あり、このうち特別区道が約88%を占めています。

道路率（道路総面積の墨田区総面積に対する割合）は、21.5%（首都高速道路を含む。）と、東京都区部平均の16.5%より高いものになっています。

区内の道路は、国道、都道、区道等があり、ほぼ100%舗装済ですが、区道については、経年による舗装の劣化や交通量の増大に伴う破損が顕著となっています。このため、道路ストック総点検結果に基づいて、老朽破損の著しい路線から順次、舗装改修を進めています。

また、安全で快適な道路環境をめざして、道路のバリアフリー整備や電線類地中化整備、道幅が4mに満たない細街路の拡幅整備（特に北部地域）、街路樹の植栽、カーブミラーやガードレール等の交通安全施設の整備、歩道緑地帯や車道の路面清掃、地域特性を活かした道路景観の整備等の、きめ細かい施策を積極的に進めています。

#### 【道路管理別状況】

管理別 \ 区分	延長	面積
国 道	6,574m	184,394㎡
	2.3%	6.7%
都 道	26,716m	624,144㎡
	9.3%	22.7%
区 道	254,195m	1,941,373㎡
	88.4%	70.6%
計	287,485m	2,749,911㎡
	100%	100%
首都高速道路	9,504m	209,661㎡

（令和3年4月現在墨田区都市整備部資料）

#### 【幅員別による道路の割合（区道）】

	地域別総延長	うち幅員4m未満の延長
北部地域	115,180.53m	34,009.27m
	100%	29.5%
南部地域	139,014.19m	15,115.57m
	100%	10.9%

（令和3年4月現在墨田区都市整備部資料）

### Ⅳ 墨田区の踏切道

本区では、踏切遮断による交通渋滞及び踏切事故解消を図るため、京成押上線の立体化事業による踏切除去や、東武亀戸線の踏切道拡幅整備を実施してきました。

現在は18か所の平面交差の踏切道があり、さらなる踏切安全対策を図るため、東武伊勢崎線とうきょうスカイツリー駅付近の立体化事業をはじめとした、総合的な対策を促進します。

【区内踏切道（平面交差）現況】

線別 道路別	東武伊勢崎線 (第Ⅰ種)	東武亀戸線 (第Ⅰ種)	京成押上線 (第Ⅰ種)	計
都道	1	2	0	3
区道	1	13	1	15
計	2	15	1	18

(令和3年4月現在墨田区都市整備部資料)

※ 第Ⅰ種とは、踏切警手または自動遮断機により踏切を遮断するものをいう。

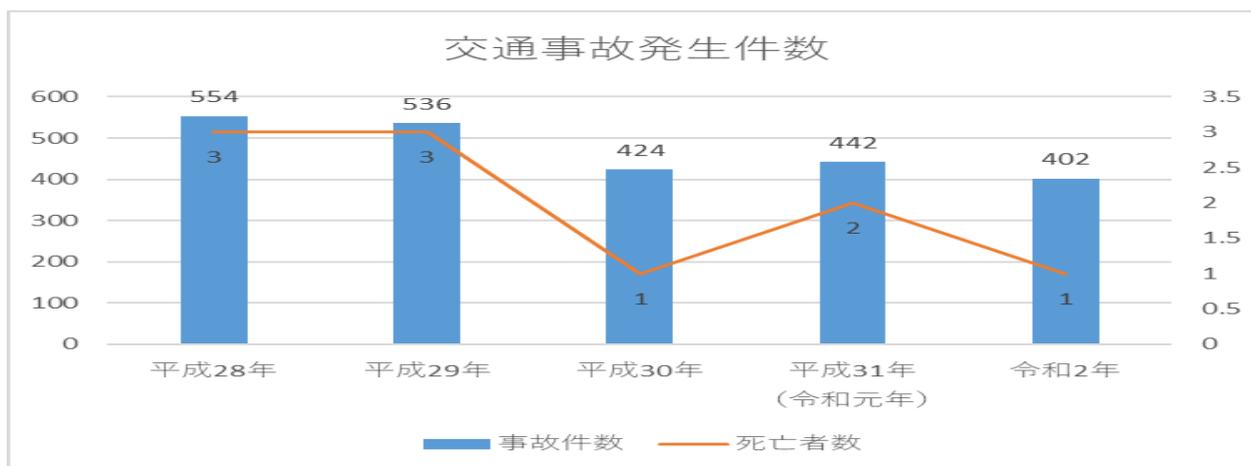
## 第3章 交通災害の現状

### I 道路交通事故

#### 1 交通事故の推移

区内の交通事故発生件数について、過去5年間を振り返ってみると、令和元年に交通事故発生件数は増加したものの傾向としては減少傾向にあります。令和2年には平成28年と比較すると約28%減少しています。

また、死亡者数についても交通事故発生件数と同様に令和元年に増加しましたが、低い水準で推移しています。今後とも交通事故発生件数と死亡者数をさらに減少させ、より一層の交通安全意識の高揚などに努めなければなりません。



#### 【区内の交通事故推移】

年次		平成28年	平成29年	平成30年	平成31年 (令和元年)	令和2年
区別	事故件数	554	536	424	442	402
	死亡者数	3	3	1	2	1
負傷者	重傷者数	4	8	8	9	14
	軽傷者数	624	622	475	479	439
	計	628	630	483	488	453

(本所・向島警察署資料)

#### 【区内と都内全域との発生件数比較】

年次		平成28年	平成29年	平成30年	平成31年 (令和元年)	令和2年
区別	区内の発生件数	554	536	424	442	402
	区内の人口	265,238	268,898	271,859	274,896	275,647
	人口1万人当りの発生件数	20.9	19.9	15.6	16.1	14.6
	都内の発生件数	32,412	32,763	32,590	30,467	25,642
	都内の人口(千人)	13,647	13,755	13,858	13,952	13,961
	人口1万人当りの発生件数	23.8	23.8	23.5	21.8	18.4

人口は、該当年の翌年の1月1日午前0時現在(外国人登録を含む)。 (本所・向島警察署資料)

## 2 交通事故の形態

交通事故の形態を事故類型別にみると、車対車(自転車を含む)の事故が最も多く、次いで人対車、車単独となっています。

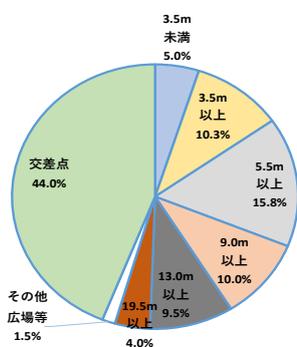
### 【事故類型別発生状況】

区 別		年 次		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年 令和元年	令和 2 年
		件 数						
人 対 車	件 数		84	90	73	87	65	
	死 者		2	2	1	0	0	
	重 傷 者		2	5	3	3	3	
	軽 傷 者		82	89	69	88	64	
車 対 車	件 数		453	431	343	334	299	
	死 者		1	0	0	1	1	
	重 傷 者		1	2	5	4	9	
	軽 傷 者		525	520	398	370	338	
車 単 独	件 数		17	14	8	21	38	
	死 者		0	0	0	1	0	
	重 傷 者		1	1	0	2	2	
	軽 傷 者		17	13	8	21	37	

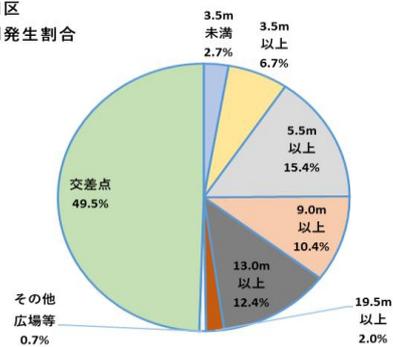
(本所・向島警察署資料)

### 【令和 2 年道路幅員形状別発生状況】

東京都  
道路幅員別発生割合



墨田区  
道路幅員別発生割合



幅員 区別	3.5m 未満	3.5m 以上	5.5m 以上	9.0m 以上	13.0m 以上	19.5m 以上	その他 広場等	交差点	合 計
	区内件数	11	27	62	42	50	8	3	199
区内死者	0	0	0	0	0	0	0	1	1
区内重傷者	0	2	0	1	2	0	0	9	14
区内軽傷者	11	29	73	43	64	8	3	208	439
区内構成比	2.7	6.7	15.4	10.5	12.4	2.0	0.8	49.5	100
都内件数	852	1,772	2,721	1,717	1,625	685	252	7,559	17,183
都内構成比	5.0	10.3	15.8	10.0	9.4	4.0	1.5	44.0	100

(本所・向島警察署資料)

【令和2年道路形状別発生状況】

交 差 点				単 路				踏 切				その他			
件数	死者	重傷者	軽傷者	件数	死者	重傷者	軽傷者	件数	死者	重傷者	軽傷者	件数	死者	重傷者	軽傷者
199	1	9	208	200	0	5	228	0	0	0	0	3	0	0	3

(本所・向島警察署資料)

【令和2年交通事故における車両側の違反】

種類 區別	信号無視	最高速度	右折違反	左折違反	優先通行	交差点の安全通行	歩行者妨害	徐行違反	一時不停止	酒酔い	過労等	ハンドルブレーキ操作	前方不注意	安全不確認	その他
件数	14	1	0	1	0	88	11	0	3	0	0	19	54	93	80
死者	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
重傷者	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	1	2	2	0
軽傷者	16	2	0	1	0	67	9	0	3	0	0	18	64	89	82

(本所・向島警察署資料)

【令和2年交通事故における歩行者側の違反】

種類 區別	信号無視	横断歩道外斜め横断	駐停車車両の直前後横断	走行車両の直前後横断	横断禁止場所横断	幼児の一人歩き	道路における禁止行為	飛び出し	その他
件数	3	1	0	0	2	0	2	3	2
死者	0	0	0	0	0	0	0	0	0
重傷者	0	0	0	0	0	0	0	0	0
軽傷者	3	1	0	0	2	0	2	3	2

(本所・向島警察署資料)

### 3 年齢層別死傷者数

平成28年と令和2年の交通事故件数の割合を見ますと、全体としては件数が大幅に減少しました。死傷者数についても同様に減少しています。しかし、子どもの交通事故件数がほぼ横ばいであり、その中でも幼児と中学生の事故件数が増加しています。

【平成28年、令和2年 年齢別死傷者数】

死傷者 区 別		平成28年				令和2年			
		件 数	死亡者	重傷者	軽傷者	件 数	死亡者	重傷者	軽傷者
子 ど も	幼 児	2	0	0	8	7	0	1	9
	小 学 生	18	0	0	23	11	0	0	14
	中 学 生	2	0	0	2	4	0	0	2
若 年 層	高 校 生	14	0	0	11	11	0	0	7
	中卒～19歳	19	0	0	8	8	0	0	4
	20～24歳	76	0	0	36	46	1	0	25
25～29歳		84	0	0	49	43	0	0	27
30～39歳		183	0	0	126	122	0	2	81
40～49歳		262	0	1	146	157	0	3	83
50～59歳		162	0	1	82	145	0	2	75
60～64歳		67	0	1	35	44	0	0	20
65歳以上（高齢）		198	3	1	98	51	0	2	24
不 明		21	0	0	0	47	0	0	0
合 計		1,108	3	4	624	696	1	10	371

(本所・向島警察署資料)

## II 交通弱者の交通事故

### 1 子どもの交通事故

子どもの交通事故による死者は過去5年間発生しておらず、負傷者も平成28年と令和2年を比較すると約21.2%減少しています。しかし、全体の死傷者数に対する子どもの割合が増加傾向です。

事故の原因は、「飛び出し」、「横断歩道外横断」、「自転車乗車中の安全不確認」が大半を占めています。

自転車の事故が目立つことから、子ども及び保護者に対して、自転車教室などを通じた交通安全教育を行い、交通安全意識の高揚を図ることが必要と考えられます。

#### 【子どもの交通事故推移】

年次		平成28年	平成29年	平成30年	平成31年 令和元年	令和2年
幼 児	死者	0	0	0	0	0
	負傷者	8	11	8	9	10
	計	8	11	8	9	10
小 学 生	死者	0	0	0	0	0
	負傷者	23	19	16	12	14
	計	23	19	16	12	14
中 学 生	死者	0	0	0	0	0
	負傷者	2	4	4	1	2
	計	2	4	4	1	2
合 計	死者	0	0	0	0	0
	負傷者	33	34	28	22	26
	計(A)	33	34	28	22	26
全体の死傷者数(B)		631	633	484	490	454
全体の死傷者に対する 子どもの割合(A/B)%		5.3	5.4	5.8	4.5	5.8

(本所・向島警察署資料)

## 2 若年層の交通事故

運転操作の簡単なスクーターの普及による運転者の増加に伴い、無理なすり抜け・右左折違反等により、重大な事故が多くなってきています。

### 【若年層の交通事故の推移】

年次		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年 令和元年	令和 2 年
高 校 生	死 者	※1	0	0	0	0
	負傷者		9	13	14	7
	計		9	13	14	7
16～20 歳未満(高 校生含まず)	死 者	0	0	0	0	0
	負傷者	19	6	10	11	4
	計	19	6	10	11	4
20～24 歳	死 者	0	0	0	0	1
	負傷者	36	43	22	24	25
	計	36	43	22	24	26
合 計	死 者	0	0	0	0	1
	負傷者	55	58	45	49	36
	計 (A)	55	58	45	49	37
全体の死傷者数 (B)		631	633	484	490	454
全体の死傷者に対する若年 層の割合 (A/B) %		8.7	9.2	9.3	10.0	8.1

※1 平成 28 年のみ高校生の死者及び負傷者は 16～20 歳未満の数値に含まれています。

(本所・向島警察署資料)

### 3 高齢者の交通事故

区内の高齢者が関与する交通事故件数は、平成28年と令和2年を比較すると減少していますが、死傷者数を比較するとほぼ横ばいとなっており、令和2年の死傷者数のうち、5人に1人は高齢者が死傷しているということになります。都内で見ると全体の死傷者に対する高齢者の割合は、年々増加の傾向にあります。（都全体の高齢者の事故は、令和2年で全事故25,642件のうち8,042件、約31.4%を占め、平成28年で32,412件のうち9,837件、約30.3%を占めている。）

事故の原因は横断歩道歩行中、自転車乗車中の事故が多く、最近では乗用車等の車両運転中の事故をも増加しています。

また、近年は乗用車の運転操作誤り（ペダル踏み間違い等）の事故も多く、交通事故の被害者から加害者になるケースも増えています。

#### 【高齢者の交通事故の推移】

年次 区別	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年 令和元年	令和2年
死者	3	2	0	1	0
負傷者数	99	110	73	77	98
計(A)	102	112	73	78	98
全体の死傷者数(B)	631	633	484	490	454
全体の死傷者数に対する高齢者層の割合(A/B)%	16.2	17.7	15.1	15.9	21.6

(本所・向島警察署資料)

### 4 二輪車の交通事故

二輪車による交通事故の負傷者数は減少傾向にありますが、死者はほぼ横ばいとなっており、二輪車利用者にヘルメットやプロテクターの装着を促進する必要があります。また、事故件数のうち二輪車による事故の割合は2割以上を占めています。

#### 【二輪車の交通事故推移】

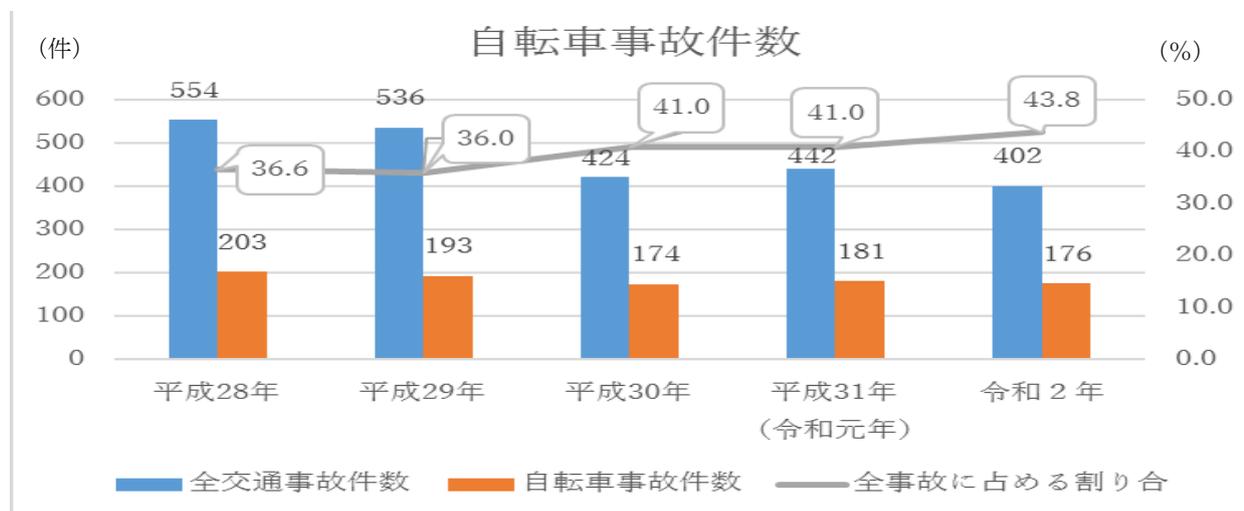
年次 区分	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年 令和元年	令和2年
死者	1	0	0	1	1
負傷者数	120	97	72	92	84
計(A)	121	97	72	93	85
全体の死傷者数(B)	631	633	484	490	454
死傷者に対する割合(A/B)%	19.2	15.3	14.9	19.0	18.7
事故件数(C)	155	113	93	105	102
全事故件数(D)	554	536	424	442	402
全事故に対する割合(C/D)%	28.0	21.1	21.9	23.8	25.4

(本所・向島警察署資料)

## 5 自転車の交通事故

自転車による交通事故件数は、全事故に対する割合が年々増加しており、全体の4割以上を占めています。この数字は警察署が扱った事故だけであり、実際には届出されていないものも多いため、件数及び負傷者の数はもっと増えるものと思われます。

### 【自転車の交通事故推移】



年次 区別	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死者	0	0	0	1	0
負傷者数	193	186	156	171	170
計 (A)	193	186	156	172	170
全体の死傷者数 (B)	631	633	484	490	454
全体の死傷者に対する割合 (A/B) %	30.6	29.4	32.2	35.1	37.4
事故件数 (C)	203	193	174	181	176
全故件数 (D)	554	536	424	442	402
全事故に対する自転車事故の割合 (C/D) %	36.6	36.0	41.0	41.0	43.8

(本所・向島警察署資料)

## 6 時間帯別の交通事故

事故件数は、多くの人活動する日中が多いものの、死亡や重傷事故は日没から早朝、通勤時間帯にかけて発生しています。

### 【令和2年時間帯別事故件数】

時間帯 區別	0 ～ 2	2 ～ 4	4 ～ 6	6 ～ 8	8 ～ 10	10 ～ 12	12 ～ 14	14 ～ 16	16 ～ 18	18 ～ 20	20 ～ 22	22 ～ 24
件数	11	6	12	35	48	53	46	56	47	48	24	16
死者	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
重傷者	0	0	1	3	1	2	0	3	1	2	0	0
軽傷者	12	7	10	35	52	59	56	63	53	49	26	17

(本所・向島警察署資料)

## 第2部 5か年の施策

第1章 道路と施設	15
第2章 交通規制	21
第3章 交通安全教育	23
第4章 救急と救済	26

# 第2部 5か年の施策

## 第1章 道路と施設

### I 基本的考え方

今後の道路の整備については、交通事故を確実に減少させる交通安全施設等の整備拡充に重点を置き、幹線道路から地域の生活道路に至るまでを体系的に整備して、区民が安全で快適な日々の生活を営めるまちづくりを進めていかなければなりません。

そのため、何よりも歩行者の安全を確保するため、歩道の新設をはじめ、既設歩道の拡幅や歩道上の安全を考慮した植樹帯の設置、街路樹の植栽による緑化の推進と併せて防護柵の設置や交差点の改良等道路構造の改善を行い、道路そのものの質的向上を図ります。

### II 道路・施設の整備に関する施策

#### 1 道路の整備

##### (1) 歩道の新設、拡幅

交通事故の防止と地域生活の利便性の向上を図るため、歩道の新設・拡幅に努めます。

##### (2) 道路のバリアフリー整備

高齢者、障害者等誰もが安全で安心して移動できる、やさしいまちづくりのため、歩行者横断部の段差解消及び視覚障害者にも利用しやすい歩道の改修を実施していきます。

##### (3) 路面の改修

安全で円滑な交通を確保していくため、路面性状調査に基づき、計画的に路面の改修を実施していきます。

#### 2 橋梁の架替え、撤去等

安全で円滑な都市活動及び地域生活の基盤を確保するため、老朽橋梁については計画的に架替え及び耐震補強を行います。また、大横川・豎川などの埋立て河川に架かる橋梁のうち撤去が適切な橋については、地域環境に配慮した道路整備を行います。

#### 3 自転車駐車場整備計画

駅周辺を中心とした放置自転車は、歩行者等の安全な通行の支障となっています。

区では、通勤・通学用として年度間又は月間利用の自転車駐車場を、また買い物等用として当日又は時間利用の自転車駐車場を設置しています。

平成31年4月には、錦糸町駅南口に機械式地下自転車駐車場の運営開始など自転車駐車場の新設を行いました。

また、両国駅周辺に新たに自転車駐車場の整備を計画しており、利用開始に向けて取り組んでいます。

今後も自転車利用者のニーズに合った自転車駐車場の整備を行います。

#### 4 二輪車駐車場の整備計画

再開発事業や大規模開発計画に対して、原動機付自転車を含めた二輪車駐車場の整備について働きかけていきます。

#### 5 踏切道の構造改良計画

自動車交通量や歩行者交通量が極めて多い踏切については、抜本的な対策として立体化による踏切除去を進めるとともに、即効対策として踏切交通の円滑化・事故防止のために、踏切道拡幅等の構造改良・保安設備の整備を関係事業者と協議して進めていきます。

なお、東武伊勢崎線とうきょうスカイツリー駅付近については、伊勢崎線第2号踏切の除却を目指して区が事業施行者となって連続立体交差事業を実施しており、平成28年3月に都市計画決定、平成29年6月に事業認可取得等を経て、平成30年1月から高架化工事に着手しました。早期の踏切除却に向けて、今後も着実に事業推進を図ります。

#### 6 シェアサイクル事業

令和2年1月から、自転車シェアサイクル事業者と協定を締結し、自転車シェアサイクルの社会実験を行っています。庁舎前や区の自転車駐車場内にシェアサイクルポートを設置し、区内移動はもちろん、区外への移動等に自転車の活用を推進しています。本社会実験で得られた移動経路や利用率等のデータを分析した上で、シェアサイクル事業の本格化等の検討を進めていきます。

### Ⅲ 交通安全施設の整備に関する施策

#### 1 道路照明灯の整備

夜間における交通事故防止及び犯罪防止のために、従来の蛍光灯よりも省電力で明るいLED道路照明灯に改修を行いました。また、照度が不足している箇所が判明した場合は、街路灯の新規設置を行います。さらに、私道においても防犯灯のLED化を進めています。

#### 2 交差点の改良

交差点は、交通の重要な結末点であり、特に信号機の設置されていない交差点の視認性と安全性を確保するため、高輝度舗装等の整備を進めます。

#### 3 区道愛称名の整備

区民の生活道路として親しみとるおいのある環境づくりのため、道路にふさわしい愛称名の整備に努めます。

#### 4 自転車レーンの整備

歩行者と自転車の通行空間を分離することにより、相互に安全で快適な道路利用環境を構築するために、自転車通行空間の整備を行います。

#### 5 その他の安全施設の整備

道路交通の安全と円滑化を図るため、ガードレール、ガードパイプ、区画線、視線誘導標示、カーブミラー等の施設整備に努めます。

また、「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」（いわゆる「障害者差別解消法」）に基づく合理的配慮の提供として、音響式信号機、エスコートゾーン、点字

ブロック等の適切な配置に努めるほか、点字ブロック上に物を置かないことや駐車禁止等除外標章（身体障害者等用）の周知を図ります。

とりわけ音響式信号機の整備は、障害者団体の要望に基づき速やかな設置に努めます。

また、関係機関と協力を図りながら街区の面的整備に併せて電線等の地中化を促進し、道路景観と防災性の向上を図ります。

#### IV 道路利用の適正化

##### 1 道路の使用及び占用の抑制

道路は、交通のために必要であるばかりでなく、送水・送電・通信等のためにも広く利用されなければなりません。そのため、工作物の設置及び工事のための道路の使用及び占用については、道路交通の安全と円滑を確保するため、必要な工事以外は抑制し、道路法に基づく墨田区道路占用規則により適正な許可を行います。

また、無秩序な掘り返し工事等による事故や交通渋滞等を未然に防止するため、施工時期の調整や施工方法等を十分に協議して工事の効率化を図り、抑制の平準化に取り組むとともに、施工者に対する指導監督を強化します。

加えて、適宜工事現場の点検を行い、無許可道路使用の防止を図ります。

##### 2 道路不正使用是正取締り及び違法掲出広告物の除去

道路の有効利用や都市の美観の確保、交通事故防止等を図るため、一般通行及び道路管理上支障となっている物件や違法掲出広告物については、常時パトロール巡回によって指導・撤去処理をします。

また、月2回、定期的に所轄警察署の交通警察官を帯同し、道路適正使用の指導を図ります。

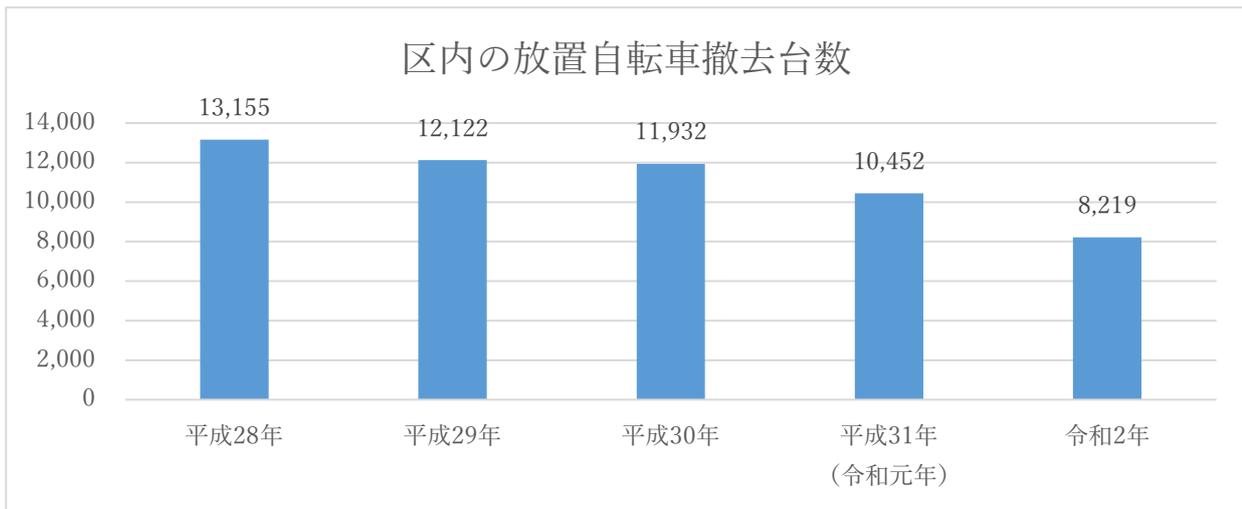
#### V 放置自転車、二輪車対策

##### 1 放置自転車の現状

令和2年は、放置自転車の撤去台数が年間1万台を下回り、13,155台の放置自転車を撤去した平成28年をピークに下降しているものの、予断を許さない状況です。

自転車は、地球環境にやさしい手軽で便利な乗り物であることからCO<sub>2</sub>排出削減や交通渋滞の緩和など、SDGsに則した無くてはならない乗り物です。しかし、利用の方法において、その無秩序な放置が歩行者の通行を妨げ、交通事故の誘因等交通安全上の問題をはじめ、緊急車両の通行、活動の障害、さらには都市美観を損なうなど、地域住民の生活環境を著しく悪化させている側面もあります。

## 【区内の放置自転車撤去台数】



(墨田区都市整備部資料)

## 2 放置自転車対策の推進

このような状況を改善するため、区では昭和60年4月から「墨田区自転車の利用秩序及び自転車駐車場の整備に関する条例」に基づき、自転車の利用秩序の確立、自転車駐車場の整備、放置禁止区域の指定等によりソフト、ハード両面からのアプローチを含めた総合的対策を推進しています。

### (1) 自転車駐車場の整備

区では、駅周辺に自転車駐車場を設置しています。利用の登録を受けて利用する第1種特定自転車駐車場を24か所、1か月又は1日を単位として利用する第2種特定自転車駐車場を4か所、時間単位での利用が可能な自転車駐車場を9箇所設置しています。今後も、放置自転車の台数や自転車の利用実態等を考慮し整備していきます。

自転車駐車場の整備については、用地の確保が第一の課題であり、再開発事業、区画整理事業、鉄道の高架化事業等の公共事業との連携を図るとともに、鉄道事業者や民間事業者に積極的に働きかけ、自転車駐車場の整備、協力を要請していきます。

### (2) 駐輪場シェアサービス

区において、駐輪場シェアサービスを運営している業者と協定を締結し、土地所有者と駐輪場を必要としている人を結びつけるサービスに協力しています。これにより、区が自転車駐車場用地を全て確保することなく、放置自転車の解消を図ることができ、区民の駐車環境の改善に努めています。

### (3) 放置禁止区域の指定

駐車需要に見合った一定規模の自転車駐車場を整備した駅周辺を自転車の放置禁止区域に指定して、放置自転車を解消し、駅周辺の環境整備及び歩行者の安全確保を行っています。今後は、放置自転車の実態を踏まえて自転車放置禁止区域の見直しを適宜行います。

また、平成31年度から路面に自転車放置禁止の標示を行い自転車の放置を未然に防ぐ取組みを行っています。

#### (4) 自転車整理員の配置

駅周辺に自転車整理員を配置し、自転車駐車場内の自転車整理や、駅周辺の放置自転車への警告等を行い、歩行者の通路確保を行っています。

#### (5) 自転車駐車場の付置義務

区において、一定の面積規模を超えた施設を新設または増築する場合は、条例に基づき自転車駐車場を設置する必要があります。また、対象外の施設においても、施設設置者の責務として自転車駐車場の設置を要請し、施設利用者の自転車が路上に放置されないよう努めています。

#### (6) 啓発活動

定期的に行うクリーンキャンペーン等でのチラシ、パンフレット配布や広報紙等を通じて、自転車利用者に自転車利用のマナー向上を訴えて、利用秩序の確立を図っていきます。

### 3 放置バイク対策の推進

放棄されたバイクで、使用不能となったものは、道路管理者の立場から撤去を行います。

また、違法駐車に対する取締りについても、警察と連携して強化していきます。

## VI その他の交通安全環境の整備・取組み

### 1 墨田区通学路交通安全プログラム

全国で登下校中の児童が死傷する事故が多く発生したことから、通学路の交通安全の一層の確保を目的として、児童が安全に通学できるよう平成28年3月に本プログラムを策定しました。区内小学校25校を5つのグループに分け、学校、PTA、教育委員会、道路管理者、警察等と区内小学校の通学路をそれぞれ5年に1回点検します。

### 2 スクールゾーン対策連絡会・登下校防犯対策連絡会

1年に1回、区、PTA、警察と小学校の通学路の安全に関する意見交換会を実施しています。平成30年度までは交通安全に関する意見交換の場でしたが、平成31年度から防犯に関する意見交換の場としても活用しており、児童が安心・安全に登下校できる体制を強化しました。

### 3 障害者交通安全等意見交換会

心身障害者の交通事故を防止するため、毎年墨田区障害者団体連合会と意見交換会を実施し、交通弱者の安全の確保に努めています。本意見交換会の結果、音響信号機の設置や点字ブロックの整備等が効果的に行われています。

### 4 道路緑化の推進

四季の変化がみられ、快適でうるおいのある道づくりを進めるため、歩道の新設や改修に併せ、緑のネットワーク化を推進します。

### 5 公園・児童遊園の整備

「墨田区公園マスタープラン」の目標（2025年までに新規整備量42.8ha）に達する

よう、公園面積の拡充を図り、子どもや高齢者が歩いて行ける身近な公園の充実を図ります。

また、堤通公園内にある交通公園では、信号機や自転車通行レーンが整備され、子どもが自転車やゴーカートに乗って遊びながら交通ルールが学べるようになっており、自転車やゴーカートを無料で貸出ししています。

#### 6 土曜授業実施時の安全確保

平成23年度から開始した土曜授業実施時において、平日にはスクールゾーンに指定している道路も、土曜日は適用されないことから、「安全な通学」を確保するため、各校において様々な方策を検討します。

### VII 自転車活用推進計画

交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法が平成29年5月1日に施行されました。これに伴い、墨田区においても自転車通行ネットワークの形成や自転車の安全対策の強化を推進していくほか、都市づくりや交通、健康、観光、環境等総合的な自転車の利活用を図るため、自転車活用推進計画の策定を行います。

## 第2章 交通規制

### I 基本的考え方

自動車交通の増大に伴う交通事故、交通災害から区民を守るため、「交通の安全と円滑」を目標に、時代の要請に対応しながら交通対策を実施します。

### II 交通規制対策の実施

#### 1 交差点対策

信号機の適正運用をはじめ、右折レーン、横断歩道、停止線など交差点関連表示の設置、改善を行い、交差交通による各種事故の防止を図ります。

#### 2 幹線道路対策

過度の速度超過による重大事故、横断禁止場所横断による歩行者の事故などを防止するため、速度規制、車両通行帯の改善、信号表示の改訂、駐車禁止、歩行者横断規制などの整備拡充を行います。

#### 3 裏通り対策

生活ゾーンやスクールゾーンの安全を確保するため、速度規制、一時停止、通行禁止及び駐車禁止規制の整備拡充を行います。

#### 4 交通円滑化対策

幹線道路を中心とした時間別駐停車禁止規制、バスレーンの整備拡充、中央線の変移及び右折レーンの設置改善を実施します。

#### 5 災害時における交通規制対策

災害時に適切な交通規制を行うことや警戒宣言を発することにより、災害車両などの交通の確保と交通事故の防止を図ります。

##### (1) 交通規制

次の方向に向かう車両を規制します。

(ア) 環状7号線における都心方向へ向かう車両

(イ) 環状7号線から都心方向へ向かう車両

その他、必要に応じて主要道路の交通を規制します。

##### (2) 警戒宣言発令時

次の行動をとるよう指示します。

(ア) 高速道路は40km/h、一般道路及び首都高速道路は20km/hに速度制限すること。

(イ) カーラジオなどで地震情報を聞きながら走行すること。

(ウ) 目的地についたら車の使用は控えること。

(エ) 道路に駐車中は駐車場や空き地に移動すること。

(オ) やむをえず路上に駐車する場合は、エンジンキーをつけたまま窓は閉め、ドアはロックしないようにすること。

その他、帰宅困難者について、滞留状況に応じた対応をします。

### Ⅲ 交通安全施設の整備拡充

#### 1 標識・表示の整備、改善

歩行者用道路の通行禁止など各種交通規制の効率化を図るため、交通標識の集約化、大型化を推進し、併せて交通の安全と円滑のため標識・表示の整備改善を推進します。

#### 2 その他の交通安全施設の整備

道路管理者との協力により、カーブミラー、ガードレール、歩行者横断抑止柵、警戒標識など、交通安全施設を整備して交通の安全を高めて行きます。

### Ⅳ 道路交通秩序の維持

#### 1 交通管制機構の高度化

交通管制センター及び本部交通安全対策関係課と連絡を密にし、交通の実態に対応した信号機運用に努めるほか、運転者などに対する交通情報の提供及び迂回誘導などを行い、組織的な交通流管制体制の充実強化を図ります。

その他、幹線及び準幹線道路の円滑な流れを確保するため、車両通行区分帯、右左折レーンなどの検討を行い、実態に合わせ改善を進めます。

#### 2 交通違反の取締り強化

交通事故に直結する信号無視、一時不停止、歩行者妨害、右左折方法違反等の交差点関連違反や悪質で危険性の高い飲酒運転、速度超過などについて、重点的かつ強力な取締りを実施するとともに、交通渋滞などを誘発し、都市機能の低下や日常生活の安全を脅かす違法駐車、とりわけ放置駐車取締り及び追放対策を推進し、駐車秩序の確立を図ります。

また、暴走族対策をはじめ、二輪車の交通事故防止対策として実技講習、二輪車ストップ作戦など、街頭における指導と取締りを強化します。

なお、放置車両の減少のため、公益財団法人東京都道路整備保全公社と協力して駐車場マップを作成し、駐車場の場所等についての広報を行います。

#### 3 貨物自動車の過積載の取締り強化

過積載違反は、交通事故及び振動・騒音による公害のほか、道路損傷の原因にもなっているため、取締りを強化します。

#### 4 車両制限令の適用強化

交通事故及び道路損傷の防止を図るため、車両制限令に基づき車両通行制限を実施していますが、特に裏通りにおける大型車両の通行による交通事故防止の一層の強化促進を図ります。

また、大型車両運転者に対し、車両制限についての理解を徹底させるためのPR活動を強化します。

#### 5 悪質・危険な妨害運転等に対する捜査の強化

他の車両等の通行を妨害する目的で行われる妨害運転等を認知した場合には、客観的な証拠資料の収集等を積極的に行い、妨害運転罪や危険運転致死傷罪（妨害目的運転）等のあらゆる法令の適用を視野に入れた捜査を強化します。

## 第3章 交通安全教育

### I 交通安全教育の必要性

交通事故は諸々の条件が重なり合って発生していますが、その多くは人的要因ともいえるべき交通安全意識の低さが挙げられます。非常に危険なことを危険と感じずに運転をしたり、二輪車、四輪車の特性をよく知らずに安易な操作をし、その結果重大事故を起こしている等の事例が見られます。これらの交通事故を防止するためには、道路利用者個々に対する交通安全教育に裏付けされた良識ある行動に負うところが大きく、道路を利用するすべての人々が交通ルールを遵守し、交通マナーを身につけ、思いやりとゆずり合いの心を持って行動することにより、発生している交通事故のほとんどは防止できるはずです。

交通安全施設等の整備が十分図られている現在、すべての人々に交通安全社会づくりの一員であることの自覚を持たせるとともに、これを実践させることがもっとも重要です。このことから、今後は交通行動の資質の向上を図るという視点で、交通安全意識の高揚を図るための交通安全教育が求められます。

### II 今後の交通安全教育の在り方

これまでの交通安全教育は、交通事故の増加に伴い各分野において行われ、その方法は、幼児、児童、生徒、母親、高齢者など各年齢層や、家庭、学校、職場、地域など各対象層に対して機会を確保して行われてきました。これは、各年齢段階や各対象者層に事故が多く、多発するたびにそれに対処するための交通安全教育がそれぞれ独立して行われていたことによります。そのため、交通安全教育全体を通してみると、生涯を通じた交通安全教育の一貫性や、個人や社会などとの有機的な関連性に乏しい、本来の交通安全教育の理念とは若干異なった方向と言えます。

幼児から高齢者に至るまで、国民すべてが交通社会の一員として生活している現状においては、生活過程や交通社会の参加の態様に応じた「生涯にわたる交通安全教育」を体系的かつ継続的に推進し、交通安全に対し各自の自覚と責任を育成していくことが大切です。

また、従前の取組に加えて、SNSやウェブサイトを活用した交通安全教育の実施や、オンラインでの講習など非対面式の交通安全普及啓発の推進を図ります。

したがって、今後は、各年齢層に対して行われる交通安全教育が独立することなく、生涯を通して一貫性があり、相互に有機的な関連性を持たせることが重要です。さらに、これまでのものに見直しを加え、より自主防衛的要素を盛り込んだ教育も推進し、交通安全に携わる者が協力しあう総合的な交通安全教育をしていかなければなりません。

### Ⅲ 対象に応じた効果的な交通安全教育の推進

- 高齢者に対する交通安全教育 (p. 32 別表1参照)
- 自転車に対する交通安全教育 (p. 35 別表2参照)
- 二輪車に対する交通安全教育 (p. 37 別表3参照)
- 子どもと保護者に対する交通安全教育 (p. 38 別表4参照)
- 車両運転者に対する交通安全教育 (p. 40 別表5参照)
- 自主防衛的要素を加味した交通安全教育 (p. 43 別表6参照)

### Ⅳ 地域の交通安全組織を通じた安全意識の高揚

#### 1 交通安全協会

各警察署に設置されている交通安全協会の活動に対し、区も積極的に支援し、地域の実践活動を強力に推進し、安全意識の高揚を図ります。

#### 2 交通少年団

交通少年団の育成とその活動の充実に努め、団の活動を通じて交通安全意識の高揚を図ります。

#### 3 町会・自治会等

幼児・児童に対する安全教育を徹底するとともに、親子一体となった実践指導を強化し、地域ぐるみで事故防止が図られるよう組織の育成と充実に努めます。

#### 4 高齢者団体等

超高齢社会を迎えたことを踏まえ、警察の安全教育だけでなく、高齢者団体等による、交通安全教育の開催を進めていきます。

### Ⅴ 個別対応による訪問時の教育

各家庭を訪問したときに、交通安全に向けたPRを行います。

#### 1 警察の家庭訪問時

#### 2 ケースワーカーの訪問時

### Ⅵ 区における交通安全教室の実施

区では、交通安全意識の啓発を図るため、年齢層に応じた交通安全教室を実施しています。

#### 1 スケアード・ストレイト方式による交通安全教室（中学生以上）

スケアード・ストレイトとは、事故現場を再現し、事故の恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法です。中学生を対象にした交通安全教室と、高校生以上を対象にした交通安全教室に分けて開催し、専門業者により人為的に交通事故を再現し、その危険性や悲惨さ等を目撃させ、交通安全意識の啓発を図っています。

#### 2 自転車シミュレータ交通安全教室（主に小学生以上）

「すみだまつり・こどもまつり」等、自転車シミュレータを使用して、自転車の正しい乗り方や運転マナーについて啓発しています。

### 3 自転車安全利用キャンペーンの実施

自転車安全利用月間等強化キャンペーンに警察と協力して自転車安全利用普及啓発活動を実施していきます。また、デリバリー配達員等業務で自転車を利用する方に対する自転車安全利用講座の実施や、チラシ・パンフレットの配布を行い自転車マナーの浸透を図ります。

### 4 その他の交通安全教室

区教育委員会では、交通安全指導員による交通安全教室を、幼稚園や小学校、中学校で年に約400回実施しています。交通安全指導員が専門的に行うものや、警察と連携して行うものなど、様々な方法で交通安全教室を実施し、交通安全意識の啓発を図っています。

## VII 交通安全運動の推進

春・秋の年2回実施する全国交通安全運動は、すべての区民を対象に交通安全意識の周知徹底を図り、正しい交通ルールとマナーの実践を呼びかけ、交通事故の防止を図ることを目的としています。

運動の推進に当たっては、広報車を利用した交通安全の呼びかけ等を行い、関係機関との緊密な連携のもと、地域住民と一体となった活動、安全教育を展開していきます。

## VIII 交通安全塔の設置

向島一丁目5番先言問橋東詰交差点内と文花三丁目24番先明治通り・丸八通り交差点内の2か所に設置した交通安全塔には、恒久的に区民の交通安全を願うということから、冒頭に紹介した「交通安全区民の誓い」が刻まれているほか、交通安全のシンボルとして広く地域に定着したものとなっています。

## IX 広報活動

区のお知らせ「すみだ」をはじめ、ホームページ、ケーブルTVの区政情報提供番組等を通じて、区民への交通安全意識の啓発を促進します。

## 第4章 救急と救済

### I 基本的考え方

交通事故による負傷者に対する救護は、バイスタンダー（その場に居合わせた人）による応急手当、現場に出場した救急隊の救急処置、医療機関の行う医療行為等、これら一連の行為の相乗効果が発揮されて、その救命効果が高められます。関係機関と緊密な連携のもとに、救助・救急体制の充実・強化を図ります。

また、被害者救済のため、交通事故相談業務及び救済業務を積極的に推進します。

### II 救助・救急体制の充実

交通事故による傷病者に対する救助、救護活動を迅速・的確に実施して救命効果を高めるため、救急資器材等の充実、救急隊員の技術向上を図り、救急医療機関等と緊密に連携し、救助・救急体制の強化を推進します。

また、区民に対しては、救急隊が到着するまでの応急手当の実施方法や、AED取扱要領、救急車の適正な利用方法等について普及を図ります。

#### 【区内の消防署の交通事故出場件数】

区 分	年 次	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	平成 2 年
					令和元年	
総出場件数 (A) 件		17,262	17,116	18,043	18,209	16,220
交通事故出場件数 (B) 件		1,088	1,070	1,043	1,072	835
交通事故の出場割合 (B/A) %		6.3	6.3	5.8	5.9	5.1

(本所・向島消防署資料)

#### 【救命講習の受講状況】

区 分	年 次	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	平成 2 年
					令和元年	
普及人数		4,761	3,822	4,281	4,528	1,884

(本所・向島消防署資料)

### III 応急手当の普及啓発の推進

- 『安心して暮らせる「すみだ」をつくる』を実現するため、区民に対する応急手当の普及を推進し、バイスタンダーによる応急手当の実施率を高めていきます。
- 自動体外式除細動器 (AED) 取扱要領の普及を進めていきます。

#### IV 救済制度の充実

##### 1 交通事故相談業務の充実

###### (1) 相談所の開設

交通事故を解決するに当たっては、賠償交渉の基本的な知識が必要です。

このため、一般財団法人東京都交通安全協会では、都内に交通事故相談所を開設し、そのうち墨田交通事故相談所が墨田区役所1階区民相談室に置かれているほか、各警察署でも相談業務を行っています。

###### 【交通事故相談状況（墨田交通事故相談所扱い）】

年次 区分	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年 令和元年	令和2年
相談件数	1,280	1,189	1,167	1,074	665
墨田区内居住者の相談件数	1,086	1,058	992	927	500

(墨田交通事故相談所資料)

###### (2) 広報活動

交通事故相談所の利用を更に広く呼びかけるため、区のお知らせ「すみだ」を通じて周知を図るほか、各出張所にポスターやパンフレットを備え付けたり、墨田区ホームページ等で周知します。

##### 2 区民交通傷害保険の加入促進

###### (1) 制度の概要

区民交通傷害保険は、少額の保険料で、日本国内外を問わず交通事故によりケガをした場合に、入院・通院の治療日数と治療期間に応じた保険金が支払われる制度です。

平成18年度契約分から、「区民交通傷害保険」の各コースに保険料をプラスすることにより、自転車運転中の加害事故によって法律上の損害賠償責任が発生した場合に、その損害賠償金や費用を補償する「自転車賠償責任プラン」が創設されました。

また、令和3年度契約分からは自転車賠償責任に特化したコースが追加されるとともに、すべてのコースに犯罪被害やひき逃げによる事故による実際の損害額を補償する「被害事故補償」が付帯されました。

震災・災害時の帰宅困難の問題、新型コロナウイルスの感染予防や健康志向から自転車通勤をする方が増えるなど、自転車へのニーズが高まるとともに、自転車に関わる交通事故が問題となり、平成25年7月に「東京都自転車条例(※)」が施行、その後、令和2年4月の改正により、自転車利用者は自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等に加入することが義務化されました。

※正式名称：東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

## (2) 広報活動

区報及び区ホームページの外、区内各施設や町会・自治会の掲示板でのポスターの掲示、区の自転車駐車場の登録者や、幼稚園・保育園・小中学校・高等学校などへのチラシの配布により、制度の周知と加入促進を図っています。

また、加入者には翌年度申込み案内を送付しています。

### 【区民交通傷害保険加入及び保険金支払い状況】

保険契約年度	加入者数		前年度末区人口 人口対加入率	a 保険料総額	支払い保険金額	
					件数	b 保険金総額
28年度	A～C	7,962 人	263,456 人	11,067,500 円	562 件	35,550,005 円
	AJ～CJ	21,002 人		37,427,900 円		
	合 計	28,964 人		10.99 %		
29年度	A～C	7,316 人	266,356 人	10,108,200 円	599 件	36,002,276 円
	AJ～CJ	20,658 人		36,650,200 円		
	合 計	27,974 人		10.5 %		
30年度	A～C	6,705 人	269,815 人	9,230,200 円	516 件	29,447,882 円
	AJ～CJ	20,350 人		37,854,600 円		
	合 計	27,055 人		10.03 %		
31年度	A～C	6,305 人	272,861 人	8,646,800 円	488 件	30,310,794 円
	AJ～CJ	19,736 人		36,563,300 円		
	合 計	26,041 人		9.54 %		
令和2年度	A～C	5,723 人	275,529 人	7,894,200 円	429 件	31,438,678 円
	AJ～CJ	21,591 人		39,601,900 円		
	合 計	27,314 人		9.91 %		

注1 加入者数欄のA～Cは、区民交通傷害保険加入者。

(墨田区地域力支援部資料)

注2 加入者数欄のAJ～CJは、自転車賠償責任プラン加入者。

## 3 TSマークの普及

自転車安全整備士が点検・整備した普通自転車に貼付されるマークです。このマークが貼付されている自転車には傷害保険及び賠償責任保険が付加されます。

種 別	傷害保険		損害賠償保険
	入院料料 15 日以上	死亡又は 重度後遺傷害(1～4 級)	死亡又は 重度後遺障害(1～7 級)
第一種TSマーク	一律 10,000 円	一律 300,000 円	限度額 10,000,000 円
第二種TSマーク	一律 100,000 円	一律 1,000,000 円	限度額 100,000,000 円※

※平成29年10月1日から第2種TSマークの損害賠償保険限度額が1億円に引き上げられました。

## 4 ドライブレコーダー、安全運転支援装置の普及

道路交通法の改正が行われ、令和元年12月には、「ながら運転」の罰則強化、令和2年6月には「あおり運転」の罰則が創設されるなど、交通事故の新しい要因に対する取締りの強化が図られています。また、少子高齢化に伴い高齢ドライバーが多くなってきている中、アクセル・ブレーキペダルの踏み間違えによる死亡事故も発生していま

す。このような交通事故の被害者、加害者にならないために、ドライブレコーダーの搭載や安全運転支援装置の設置を促進します。

#### 5 運転免許証の自主返納及び運転経歴証明書の普及

運転免許証は、身分証明書の役割が非常に大きく、自主返納を行ってしまうと身分を証明するものがなくなってしまうという不安・懸念がありましたが、運転経歴証明書が導入され、令和元年には道路交通法の改正により、運転免許失効者にも運転経歴証明書の交付が可能になりました。運転経歴証明書を提示することにより、様々な特典を受けることができるため、運転免許を返納することによるメリット等の周知を推進します。

## 第3部 交通安全対策の推進体制

墨田区交通安全対策協議会委員・幹事名簿	30
---------------------	----

### 第3部 交通安全対策の推進体制

交通災害から区民の生命や健康を守るためには、とりも直さず区民自ら交通安全意識を身につけ、日常生活の中でこれを実践していくことが肝要です。

同時に、安全で快適な交通環境の整備を進めるため、関係行政機関、その他の関係団体等の総合的な取組みが積極的に推進されなければなりません。

このため、墨田区では、墨田区交通安全対策協議会を組織し、交通安全施策の全般的な推進と、区民に対する不断の啓発活動を進めていきます。

#### 墨田区交通安全対策協議会委員・幹事

会 長	墨	田	区	長
委 員	墨	田	区 議 会 議	長
〃	本 所	警 察	署	長
〃	向 島	警 察	署	長
〃	本 所	消 防	署	長
〃	向 島	消 防	署	長
〃	国 土 交 通 省 東 京 国 道 事 務 所	長		
〃	東 京 都 第 五 建 設 事 務 所	長		
〃	本 所 交 通 安 全 協 会	長		
〃	向 島 交 通 安 全 協 会	長		
〃	墨 田 区 商 店 街 連 合 会	会 長		
〃	墨 田 区 老 人 ク ラ ブ 連 合 会	会 長		
〃	小 学 校 校 長 会	長		
〃	中 学 校 校 長 会	長		
〃	小 学 校 P T A 協 議 会	会 長		
〃	中 学 校 P T A 連 合 会	会 長		
〃	墨 田 区 町 会 ・ 自 治 会 連 合 会	会 長		
〃	京 成 バ ス (株) 奥 戸 営 業 所	長		
〃	東 日 本 旅 客 鉄 道 (株) 両 国 駅	長		
〃	東 日 本 旅 客 鉄 道 (株) 錦 糸 町 駅	長		
〃	東 武 鉄 道 (株) とうきょうスカイツリー駅	長		
〃	京 成 電 鉄 (株) 押 上 駅	長		
〃	墨 田 区 副 区	長		
〃	墨 田 区 教 育 委 員 会	教 育 長		
〃	地 域 力 支 援 部	長		
〃	福 祉 保 健 部	長		
〃	子 ども ・ 子 育 て 支 援 部	長		

〃	危 機 管 理 担 当 部 長
〃	都 市 整 備 部 長
幹 事	本 所 警 察 署 交 通 課 長
〃	向 島 警 察 署 交 通 課 長
〃	本 所 消 防 署 警 防 課 長
〃	向 島 消 防 署 警 防 課 長
〃	国 土 交 通 省 東 京 国 道 事 務 所 交 通 対 策 課 長
〃	東 京 都 第 五 建 設 事 務 所 管 理 課 長
〃	東 京 都 交 通 局 江 東 自 動 車 営 業 所 長
〃	京 成 バ ス (株) 業 務 部 業 務 課 長
〃	広 報 広 聴 担 当 課 長
〃	安 全 支 援 課 長
〃	地 域 活 動 推 進 課 長
〃	厚 生 課 長
〃	子 育 て 政 策 課 長
〃	教 育 委 員 会 事 務 局 庶 務 課 長
〃	土 木 管 理 課 長

## 第4部 交通安全教育に係る別表

別表 1 . . . . . 3 2

別表 2 . . . . . 3 5

別表 3 . . . . . 3 7

別表 4 . . . . . 3 8

別表 5 . . . . . 4 0

別表 6 . . . . . 4 3

別表 1

対 象	安全教育(指導)の項目	教育(指導)の内容	教育(指導)のポイント
高齢者に対する交通安全教育	<p>1 歩行・横断するとき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 右側歩行</li> <li>◎ 安全な横断の仕方</li> <li>◎ 夜間など歩くとき</li> </ul> <p>2 自転車に乗るとき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 道路の安全な通行の仕方</li> <li>◎ 交差点の安全な通行の仕方</li> </ul>	<p>○ 歩道や幅の十分な路側帯のない道路では、車をしっかりと確認できる右側を歩行する。</p> <p>○ 横断は、横断歩道か横断歩道種を渡る。</p> <p>○ 横断歩道や横断歩道種がない場合は、見通しがよく、運転者から発見されやすい場所を選び、車が来ないことを確かめてから渡る。</p> <p>○ 信号機のある場所では、赤信号はもちろん、黄色信号または青信号が点滅しているときでも横断をやめて、次の信号を待ってから渡る。</p> <p>○ 早朝、夕方、夜間、雨の日などは、視界が悪くなったため、運転者から歩行者がよく見えないため非常に危険であるので十分注意する。</p> <p>○ できるかぎり黒っぽい服装を避け、目立つ明るい色の服装を身につける。また、靴、カバンなどの持ち物には反射材をつける。</p> <p>○ 車道を走行するときは、道路の左側を通行する。</p> <p>○ 自転車歩道通行可の標識のあるところでは、できる限り歩道上を通行する。</p> <p>○ 一時停止の標識や停止線のあるところでは必ず一時停止をして安全を確認する。また、標識等が無くても交差点では一時停止して確認する。</p> <p>○ 「自転車横断帯」のあるところでは、必ず自転車横断帯を通行する。</p> <p>○ 信号機のある交差点を右折するときは前方の信号に従い交差点の向こうまで進み、後方の安全を確認して止まり、向きを変えて進行方向の信号に従って横断する。</p> <p>○ 自転車乗車時は、ヘルメットを着用し、頭部への損傷を防ぎましょう。</p>	<p>・ 視野角、聴力の低下により、近づいてくる車に気づかないことが多い。</p> <p>・ 歩行者(高齢者)の事故で最も多いのは道路を横断する時なので、少し遠回りになっても横断歩道種を渡る。</p> <p>・ 駐車禁止場所や駐車車両の間から横断は非常に危険、また斜め横断は車道を渡る距離が長くなり危険も多くなるので、道路は直角に渡る。</p> <p>・ 信号に従って横断していても交差点では右左折する車があるので、車に十分注意して速やかに渡る。</p> <p>・ 信号のある横断歩道には、音響信号や青色延長用押しボタンが設置されている場合があるので、活用するよう促進する。</p> <p>・ 特に信号機のない場所を横断するときは運転者から横断している人がよく分かるように明るい場所を選んで渡る。 (夜間確認できる距離の目安) ☆ 白っぽい服装の場合(約 83 メートル) ☆ 黒っぽい服装(約 43 メートル)</p> <p>・ 歩行者の通行の妨害とならないよう十分注意する。</p> <p>・ 見通しの悪い曲がり角、大通りにでるときも一時停止して安全を確認する。</p> <p>※ 「あせらずに見る 待つ ゆずる よい習慣」</p> <p>・ 向きを変える場合は、自転車を降りてから行うこと。</p>

対象	安全教育(指導)の項目	教育(指導)の内容	教育(指導)のポイント
高齢者に対する交通安全教育	<p>◎ 夜間の走行</p> <p>3 二輪車に乗るとき</p> <p>◎ 安全に乗るための準備</p> <p>◎ 右折するとき</p> <p>◎ 左折するとき</p> <p>◎ 出会い頭の事故</p> <p>◎ 夕方・夜間の走行</p>	<p>○ 信号機のない交差点で右折するときは後方の安全を確認かめ、できるだけ道路の左側によって交差点の向こう側までまっすぐ進んで止まり、向きを変えて安全を確認して右側に進む。</p> <p>○ 夜間は、車から発見されやすくなるためにも、必ず前照灯を点灯し目立つ服装や反射材を身につける。</p> <p>○ 乗る前には必ず始業点検をする。</p> <p>○ 必ず乗車用のヘルメット・プロテクターを着用し、あごひもをしっかり締める。</p> <p>○ 服装は肌の露出部分が少なく、目立つ色のものを身につけ、反射材の着用も心掛ける。</p> <p>○ 下駄やサンダルでは乗らない。</p> <p>○ 飲酒運転は絶対にしない。</p> <p>○ 対向車のかげから来る車に注意する。</p> <p>○ 原付車は、所定の交差点では二段階右折を励行する。</p> <p>○ 十分に速度を落とし、先行者の合図に常に気を配る。</p> <p>○ 大型車の巻き込みに注意し、無理に前に出たり、並んで左折しない。</p> <p>○ 見通しの悪いところや狭い道路でも徐行、一時停止を確実に行う。</p> <p>○ 他の車から見落とされたいために、薄暮時からライトを点灯する。</p> <p>○ 車間距離は屈曲以上にしっかりとって走行する。</p> <p>○ 対向車のライトが目がくらみ、道路横断中の歩行者等が見えなくなること(蒸発現象)があるので原則、徐行・停止して交通安全に努める。</p>	<p>・ 夜間の走行は非常に危険であるため、できるだけ外出を控えるよう指導する。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>《始業点検要領》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 燃料：ガソリンの有無</li> <li>・ エンジンオイル：オイルの有無と汚れ</li> <li>・ ドライブチェーン：ゆるみ、磨耗</li> <li>・ バッテリー：液の減り、腐食</li> <li>・ ブレーキ：遊び15mm～20mm(ふみしろ)</li> <li>・ クラッチ：遊び、切れ具合</li> <li>・ 灯火器類：ヘッドライト、ストップランプ、ウインカー、バックミラー、ホーン</li> <li>・ その他：ハンドルのガタ、バックミラーの調整、マフラー</li> </ul> <p>一、工具の有無</p> </div> <p>☆原則として3車線以上の交差点では二段階右折をする。</p>

対 象	安全教育 (指導) の項目	教育 (指導) の内容	教育 (指導) のポイント
高齢者に対する交通安全教育	<p>◎ その他</p> <p>4 自動車に乗るとき</p> <p>◎ 走行時の注意</p> <p>◎ 夜間や雨の日の運転</p> <p>◎ シートベルトの着用</p> <p>5 電動車いすに乗るとき</p> <p>◎ 走行時の注意</p> <p>◎ その他</p>	<p>○ 渋滞している車の間をすりぬけて走るのは危険なので左側の車線を走る。</p> <p>○ 二輪車は、視線が下向きがちになるので駐車車両に追突することがないように前方をよく注意する。</p> <p>○ 飲酒運転は絶対にしない。</p> <p>○ 時間的余裕を持って出発し、車間距離を十分とって安全な速度で運転する。</p> <p>○ 体力の低下に伴い、疲労を早く感じるようになるので、長時間の運転はさげ、こまめに休憩をとるようにする。</p> <p>○ 安全運転支援装置を設置した自動車を運転する。</p> <p>○ 夜間や雨の日は視界が悪く、危険が多いため運転は控える。</p> <p>○ やむを得ず運転するときは、昼間より速度を落とすとして慎重に運転する。</p> <p>○ 運転者や助手席同乗者は、必ず正しい着用方法によりシートベルトを着用する。</p> <p>また、後部座席の同乗者にも、シートベルトの着用を勧める。</p> <p>○ 走行するときは、歩行者と同じ扱いのため、歩行者の信号を守る。</p> <p>○ 歩道を走る時は、周りの歩行者等に注意して走る。</p> <p>○ 急な操作は、危険である。</p> <p>○ 停めるときは、歩行者等の邪魔にならないようにする。</p>	<p>※ 体力や視力、聴力の低下により、周囲への注意がおろそかになったり、とっさの判断、行動がでまにくくなっていることを十分に認識・理解してもらおうことが大切。</p>

別表2

対象	安全教育(指導)の項目	教育(指導)の内容	教育(指導)のポイント
自転車に対する交通安全教育	◎ 道路の安全な通行の仕方  ◎ 交差点の安全な通行の仕方  ◎ 夜間の走行  ◎ 交通法規とマナーの徹底	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 車道を走行するときは、道路の左側を通行する。</li> <li>○ 自転車歩道通行可の標識のあるところでは、できる限り歩道上を通行する。</li> <li>○ 一時停止の標識や停止線のあるところでは必ず一時停止をして安全を確認する。また、標識等が無くても一時停止して確認する。</li> <li>○ 「自転車横断帯」のあるところでは、必ず自転車横断帯を通行する。</li> <li>○ 信号機のある交差点を右折するときは前方の信号に従い交差点の向こうまで進み、後方の安全を確認して止まり、向きを変えて進行方向の信号に従って横断する。</li> <li>○ 信号機のない交差点で右折するときは後方の安全を確認かめ、できるだけ道路の左側によって交差点の向こう側までまっすぐ進んで止まり、向きを変えて安全を確認して右側に進む。</li> <li>○ 夜間は、車から発見されやすくなるためにも、必ず前照灯を点灯し目立つ服装や反射材を身につける。</li> <li>○ 一時停止違反 3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金・過失罰あり</li> <li>○ 歩道上での歩行者通行妨害 2万円以下の罰金又は科料</li> <li>○ 信号無視 3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金・過失罰あり</li> <li>○ 二人乗り 2万円以下の罰金又は科料</li> <li>○ 夜間無灯火 5万円以下の罰金・過失罰あり</li> <li>○ 酒酔い運転 5年以下の懲役又は10万円以下の罰金</li> <li>○ 危険運転；他人に危害を及ぼした場合 3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金</li> <li>○ 傘さし運転・携帯電話使用運転 5万円以下の罰金</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者の通行の妨害とならないよう十分注意する。</li> <li>・ 見通しの悪い曲がり角、大通りにでるときも一時停止して安全を確認する。</li> </ul> ※ 「あせらずに 見る 待つ ゆずる よい習慣」 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 向きを変ええる場合は、自転車を降りてから行うこと。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車の運転に関し違反行為を3年以内に2回以上行った場合、自転車運転者講習を受ける必要があります。講習を受けなかった場合、5万円以下の罰金が科せられます。</li> </ul>

対 象	安全教育 (指導) の項目	教育 (指導) の内容	教育 (指導) のポイント
<p>自転車に対する交通安全教育</p>	<p>◎ 子どもを補助イスに乗せるとき。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 走行しているときだけでなく、停車しているときも注意する。特に、子どもだけ乗せておくのはやめる。</li> <li>○ 転倒時に頭を保護するためにヘルメットを被せる。</li> <li>○ 補助イスに乗せることができるのは、小学校就学の始期に達するまでの者一人だけである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 停止しているときの転倒は、走行中と同様に多い。</li> <li>・ 補助イスに乗っているため、また子どものため手足等がかばうことができない。</li> <li>・ 自転車はバランスをとって乗るものであり、子どもでも荷物でも多く載せるほどバランスがとりにくくなる。</li> </ul>

別表3

対象	安全教育(指導)の項目	教育(指導)の内容	教育(指導)のポイント
二輪車に対する交通安全教育	<p>1 二輪車に乗るとき。</p> <p>◎ ひざの上手な使い方</p> <p>◎ ブレーキの上手なかけ方</p> <p>◎ カーブの上手な走り方</p>	<p>○ ひざ(ニーグリップ)</p> <p>○ 普通に止まるときは、エンジンブレーキ、次に前輪、後輪ブレーキを同時にかける。</p> <p>○ 手前で減速</p> <p>○ バンク角はカーブに応じて</p> <p>○ カーブでのブレーキは危険</p> <p>○ 歩行者の保護</p> <p>○ 一時停止の通行</p> <p>○ 四輪車の無理な右折に注意</p> <p>○ 停車している四輪車のドアに注意</p> <p>○ 四輪車の内輪差に注意</p>	<p>・ ひざは内側に向け、燃料タンクのあるバイクはひざでタンクを軽くしめるようにする。スクーター等タンクのないバイクは、腿でシートを軽くしめる。</p> <p>・ カーブの途中など車体がまっすぐでない時にかける とバランスを失い危険である。</p> <p>・ カーブにさしかかる手前で十分減速する。</p> <p>・ 傾け方が大きすぎるとスリップして転倒する恐れがある。</p> <p>・ カーブを走りながらブレーキをかけたリ加速したりすると、バランスを失い危険である。</p> <p>・ 歩行者とのすれちがいが、追い越しのときはスピードを十分落として走る。</p> <p>・ 一時停止の標識や表示のあるところ以外でも必要により必ず一時停止をする。</p> <p>・ 直進する二輪車に優先権があるにもかかわらず、交差点を無理に右折する四輪車があることに注意する。</p> <p>・ 渋滞している道路で、対向車線から急に右折してくる四輪車があるので、車の切れ目にも注意を払う(特に交差点)。</p> <p>・ 車の流れが悪くなったときに特に四輪車のドアが急に開くことがあるので、車内の人の動きにも注意が必要。</p> <p>・ 特に、大型車などの車体の大きい車が左折するときは、後輪に巻き込まれないように注意する。</p> <p>・ 交差点及び交差点付近で、すり抜け運転はしな。</p>
	<p>2 交通事故の責任と賠償</p> <p>◎ 交通事故を起こすと、未成年でも次の三つの責任が問われる。</p>	<p>《刑事責任》～自己の不注意により相手を死傷させた場合は、刑法211条(業務上過失致死・傷害罪)として、5年以下の懲役若しくは禁固又は100万円以下の罰金に処せられる。</p> <p>《民事責任》～加害者が被害者に与えた損害を賠償しなければならぬ。</p> <p>○ 財産的損害 死亡による逸失利益、葬式費用、その他</p> <p>○ 精神的損害 本人に対する慰謝料、遺族に対する慰謝料</p>	<p>※ 民法第709条～「故意又は過失によって他人の権利を侵害した者は、これによって生じた損害を賠償する責任を負う。」</p> <p>※ 民法第712条(未成年者の責任能力)によると、未成年者が事故を起こした場合、その行為の責任を弁済するに足りるべき知能を備えていない時は、その行為につき賠償の責に任じなくてもよいとされているが、若者(高校生)などは弁済の能力があり、賠償の責任を負うこととなる。</p>

別表 4

対象	子供に対する安全教育(指導)の項目	保護者に対する教育(指導)の内容	安全教育のポイント
子どもと保護者に対する交通安全教育	<p>1 通学するとき。</p> <p>◎ 学校に行くときも、帰るときも通学路を通りましょう。</p> <p>2 道路を歩くとき。</p> <p>◎ 道路を歩くときは、右側を一列で歩きましょう。</p> <p>◎ 歩道のあるところでは、歩道を歩きましょう。</p> <p>3 道路を渡るとき。</p> <p>◎ 道路を渡るときは、まず止まって右左をよく見て、車が近づかないことを確かめてから渡りましょう。</p> <p>◎ 歩道橋があるときは、歩道橋をわたしましょう。</p> <p>4 信号機の見方</p> <p>◎ 前の信号が青になったら、右と左をよく見て渡りましょう。</p> <p>5 踏切の渡り方</p> <p>◎ 遮断機がおりていたり、警報機がなっているときは、電車が見えなくても絶対に踏み切りに入ってはいけません。</p>	<p>保護者に対する教育(指導)の内容</p> <p>○ 通学路を歩くことが一番安全なことを子どもによく話して聞かせること。</p> <p>○ 特に、新入学の子どもの場合は、一緒に通学路を歩いてみることに。</p> <p>○ 道路を歩くときに、一番大切なことはふざけたり、広がったりしないこと。</p> <p>○ 歩道に白線が引いてあったら、その内側を歩かせる。また、道路の端に白線(路側帯)がある所では、その中を歩かせる。</p> <p>○ 止まって確かめることは、安全な行動の基本、道路を渡るときはどんなときでも(横断歩道や青信号で渡るときも)一度止まって、右と左の安全を確かめてから渡るように繰り返し教えること。</p> <p>○ 道路を渡るときは、必ず横断歩道か横断歩道橋を渡る。</p> <p>○ 人形の絵の出る信号は、「歩行者用」の信号</p> <p>○ 青の信号がチカチカしはじめたら、渡らない。</p> <p>○ 踏切の渡り方で大切なことは、まず止まって、目と耳で右左の安全を確かめる習慣をつけさせること。</p> <p>○ 片方から電車が通り過ぎても、もう一方から来る電車があることをよく教える。</p> <p>○ 自転車で踏切を渡るときは、押し立てる。</p> <p>○ 警報機や遮断機の意味も正しく教える。</p> <p>○ 線路内で遊んだり、歩いたりさせないようにする。</p> <p>○ 遮断機から一歩下がって待たせる。</p>	<p>安全教育のポイント</p> <p>・ 歩くときは、できるだけ登校時間と下校時間にあわせるようにする。</p> <p>・ 道路は川です。川を渡る一番安全な橋が歩道橋で、その次に安全な橋が横断歩道です。</p> <p>・ 「歩道橋を渡りなさい」と言っても、保護者が実行しなければ子どもは信用しないので、保護者はいつも正しい手本を示すこと。</p> <p>・ 人形の絵は、赤のときは立っており、青のときは歩いていく姿になっている。</p> <p>・ 歩行者用信号は、赤と青だけで、黄色がない。青がチカチカ減っているときは、注意信号(黄色)であるので、渡らない。</p>

対 象	子どもに対する安全教育(指導)の項目	保護者に対する教育(指導)の内容	安全教育のポイント
子どもと保護者に対する交通安全教育	<p>6 雨の日の注意</p> <p>◎ 傘は、前がよく見えるように、しっかりと持ちもってあるきましょう。</p> <p>7 道路で遊ぶのは危険</p> <p>8 自転車に乗るとき。</p> <p>◎ 交差点を渡るときは、自転車から降りて横断歩道か横断歩道橋を渡りましょう。</p> <p>◎ 「自転車歩道通行可」の標識のあるところでは、必ず歩道を通りましょう。</p> <p>◎ 交差点や曲がり角では、必ず止まって左右をよく見て安全を確認しましょう。</p> <p>◎ 隣に、左折する大きな車がいるときは、自分より先に通しましょう。</p> <p>◎ プレーキに手をかけて運転しましょう。</p> <p>◎ 保護者や友達と一緒に走るときは、一列で走りましょう。</p> <p>◎ 補助イスに乗るときはヘルメットを被りましょう。</p> <p>◎ ヘルメットを被りましょう。(補助イスに乗るときも)</p>	<p>保護者に対する教育(指導)の内容</p> <p>○ 洋服や雨具の色は、白色や黄色など、運転者の注意を引きやすいものを選ぶ。</p> <p>○ 持ち物はできるだけ手にもたせないで、子どもが身軽に行動できるようにする。</p> <p>○ 道路を渡るときは、傘を高く上げて右と左の安全をよく確かめるようにする。</p> <p>○ 子どもは、ものの陰、特に止まっている車の陰で遊ぶのが好きである。車が動き出すとひかれてしまうことを教え、車の陰で遊ばせないように注意する。また、車の陰から飛び出してはいけないことを教える。</p> <p>○ 交差点を渡るときは、自転車から降りて横断歩道を押して歩くようにする。</p> <p>○ 「自転車歩道通行可」の標識のあるところでは、歩道を通るようにする。</p> <p>○ 歩道に白線が引いてあるときは、白線の車道寄りを通るようにする。</p> <p>○ 交差点や曲がり角では、「一時停止の標識」「自転車ストップマーク」がなくても、左足をつけて必ず止まり左右の安全を確認する。</p> <p>○ 左折する大型車があるときは、大型車の後方で止まり大型車を先に通すようにする。</p> <p>○ 保護者は自分のペースで走るのはなく、子どもの状態を確認しながら子どものペースで走る。</p> <p>○ 手、足、頭の順で登車をするので、ヘルメットを被せましょう。</p>	<p>安全教育のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車に乗ったままの場合、右左折者を見落とすおそれがある。</li> <li>・ 左折する大型車があるときは、大型車の後方で止まり大型車を先に通すようにする。</li> <li>・ 先行する自転車に遅れまいとして、無理に交差点等を通過するおそれがある。</li> <li>・ 走行中だけでなく、停止している際にも転倒事故は多発している。</li> <li>・ 頭部を打撲した際、死に至ることがある。</li> </ul>

別表 5

対象	安全教育（指導）の項目	教育（指導）の内容	教育（指導）のポイント
車両運転者に対する交通安全教育	1 歩行者の保護 ◎ 歩行者のそばを通るとき。 ◎ 歩行者が横断するとき。 ◎ 子どもや身体の不自由な人の保護	○ 歩行者との間に安全な間隔をあけるか徐行する。自転車のそばを通るときも同じ注意が必要。 ○ 止まっている車のそばを通るときは、急にドアが開いたり車の陰から人が飛び出したりする場合がありますので注意する。 ○ 横断歩道や自転車横断帯の手前30m以内の場所では、他の車を追い越したり追い抜いたりしない。 ○ 子どもが一人で歩いている場合、車いすで通行している人がいる場合や、白色黄色のつえを持った人や盲導犬を連れて人が歩いている場合には、一時停止が徐行して安全に通す。 ○ 止まっている通学通園バスのそばを通るときは、徐行して安全を確かめる。 ○ 学校、幼稚園、保育所などの付近や通学路の標識のあるところで、子どもが突然飛び出してくることがあるのに注意する。 ○ 右折するときには、交差点の直近の内側を徐行しながら通行しなければならぬが、直進車優先のルールを守り、十分な余裕を持って右折する。また、曲がった先の歩行者等にも注意する。 「右直事故」には特に注意する。 ○ 交差点の側端に沿って徐行しながら通行しなければならぬが、並進または左後方から交差点を直進しようとするバイク、自転車との衝突に特に注意する。 ○ 特に大型車の左折の場合の内輪差には十分注意する。	※ 「右直事故」のパターン <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対向車の陰に二輪車がいる。</li> <li>・ 二輪車のスピードを見誤る。</li> <li>・ サンキュー事故</li> </ul> ・ 巻き込み事故に注意、特に大型車の場合左方を通行している自転車や歩行者をよく確認してから左折する。 ・ ミラーで左後側方を確認した後、ハンドルを切る前にもう一度、左側の安全を確認し、直進する二輪車があるとき先に行かせる。



対象	安全教育(指導)の項目	教育(指導)の内容	教育(指導)のポイント
<p>車両運転者に対する交通安全教育</p>	<p>◎ 交差点で停車したとき。</p> <p>◎ 駐車するとき。</p> <p>6 シートベルトの着用</p> <p>◎ 着用の効果</p> <p>◎ 正しい着用の方法</p> <p>◎ チャイルドシートの着用</p>	<p>○ 停止中は必ずブレーキペダルを踏み、ハンドブレーキをかける。停止時間が長くなるときは、シフトレバーをNに入れておく。</p> <p>○ ブレーキペダルを踏んだままハンドブレーキを確実にかけてからシフトレバーをPに入れる。</p> <p>○ 交通事故にあった場合の被害を大幅に軽減することにも、正しい運転姿勢が保たれることにより疲労を軽減する。</p> <p>○ 後席に乗っている人にも、シートベルトの着用が義務付けられている。</p> <p>○ シートの背は倒さずに、シートに深く腰かける。</p> <p>○ 腰ベルトは骨盤を巻くように締める。</p> <p>○ 肩ベルト(3点ベルトの場合)は、首にかからないようにする。(肩ベルトがたるんでいると事故の際、危険なので要注意)</p> <p>○ バックルの金具は確実に差し込むようにする。(カチッと音がするまで)</p> <p>○ ベルトがねじれていないかどうかを確認する。</p> <p>○ 子どもを前部座席に乗せることは子どもにとって非常に危険であるばかりではなく、運転操作の支障にもなる。幼児などは、必ず補助装置(チャイルドシート等)を用いること。</p> <p>○ 正しく取り付ける。</p>	<p>・ ブレーキペダルをしっかりと踏んでいないと、自動車が動き出し(クリープ現象)、追突などの思わぬ事故を起こすことがある。</p> <p>・ エアバッグは、シートベルトをすることで効果が發揮される。</p>

別表 6

対 象	安全教育(指導)の項目	教育(指導)の内容	教育(指導)のポイント
自主防衛的要素を加味した交通安全教育	1 交差点事故の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 一度止まって、右左の確認。</li> <li>○ 歩道の片側を歩く。</li> <li>○ 複数で歩くときは、横に広がらない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車、自転車等は、あなたが止まったり避けたりしりてくれると思っていない。</li> </ul>
	2 夜間は自分から目立つ。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 明るい服を着用する。</li> <li>○ 反射材を身に付ける。</li> <li>○ 街灯のある道を通行する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 夜間、自動車からは見つけにくい。</li> </ul>
	3 ひったくりに遭わないようにする。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 鞆は、斜めにかける。ハンドバッグは、体の前に持つていく。</li> <li>○ 自転車等のかごにはネットをかける。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ひったくりに遭い、転倒して事故に遭うことが多い。</li> </ul>
	4 子どもの登下校等の安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 通学路を通ることが、一番安全である。</li> <li>◎ 親子で実際に歩いて確認する。また、不審者の情報を確認する。</li> <li>○ 知らない人についていかない。</li> <li>○ 他人の自動車に乗らない。</li> <li>○ 危険と思ったら逃げるとともに、直ぐに知らせる。</li> <li>○ 直ぐ知らせるか、日頃確認しておく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場、エレベーター、階段の踊り場、公園のトイレ、ビルとビルの間等。</li> </ul>
	◎ 防犯ブザーの使い方を覚える。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 直ぐ知らせるか、日頃確認しておく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交番、子ども110番、商店等逃げられる場所を確認する。</li> <li>・ 鳴らしやすい位置に、取り付ける。</li> </ul>
5 地域の協力	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 街の人の目がある場所では、犯罪は起こりにくい。</li> <li>○ PTA、町会等で、情報を共有し、地域の安全を確認する。</li> </ul>		

# 第10次墨田区交通安全計画

(令和3年度～7年度)

令和3年12月

編集発行 墨田区都市整備部  
土木管理課交通安全担当  
墨田区吾妻橋1-23-20  
電話 03-5608-6203 (直通)



ひと、つながる。  
**墨田区**