

令和 7 年春の全国交通安全運動の

実施に伴う首都交通対策協議会安全部会

令和 7 年 2 月 1 3 日（木）

都庁第一本庁舎 3 4 階

生活文化スポーツ局 3 4 B 会議室

午後 3 時 0 0 分 開会

○事務局 本日はお忙しい中ご参加いただき、誠にありがとうございます。定刻となりましたので、ただいまから首都交通対策協議会安全部会を開催いたします。

私は、本日、司会進行を務めさせていただきます生活文化スポーツ局都民安全推進部の佐々木と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

はじめに開会にあたり、生活文化スポーツ局竹迫生活安全担当局長からご挨拶を申し上げます。

1. 開会挨拶

○竹迫局長 皆さんこんにちは。ただいまご紹介いただきました竹迫でございます。

本日はお忙しい中ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。皆様には、日頃より交通安全対策に限らず、都政全般にわたりご理解とご協力を賜り、この場をお借りいたしまして、心から感謝を申し上げます。

さて、昨年の都内における交通事故発生状況につきましては、このあと、警視庁の川嶋管理官からご説明を頂戴いたしますが、残念ながら、発生件数、負傷者数は減少しましたものの、死者数は増加をしてしまいました。

今年も間もなく 1 か月半を迎えようとしておりますが、既に 16 人、前年比プラスマイナスゼロということでございますので、前年が一昨年比べてプラス 10 ということでございますので、それと同じペースで進んでいるということで、交通死亡事故ゼロに向けた取組みは道半ばであると考えております。

昨日現在の交通死亡事故の傾向を見ますと、実に 6 割の方が、歩行者の信号無視など、お亡くなりになられた側に事故の原因がございます。

私、以前大分県で勤務したことがありますが、年間の交通事故死者数が 40 人前後

ということであったのですが、見てみると3分の1ぐらいが単独事故とかいう年もありまして、本当に、命を救うというよりも、亡くさなくていい命が亡くなっているというような危機感を持っているところでございます。

同じような形で、東京都について調べてみると、6割と半数以上の方が、交通ルールをきちんと守っていただければ、こういった交通事故に巻き込まれて亡くなることになかったということでございます。

そういったことでございまして、都といたしましても、これまでの交通事故抑止対策は、主にドライバーに対して働きかけるということでございましたが、交通弱者と言われる歩行者、自転車とかも含めて、アプローチも必要ということで考えております。

本日は、ちょうど、4月6日から実施されます春の全国交通安全運動の推進要領等について、ご検討いただくということでございます。

私が申し上げたことだけに限らず、それぞれの立場からご意見を頂戴いたしまして、効果的に活動に活かしてまいりたいと考えておりますので、より一層のご理解とご協力をお願いいたします。

最後になりますが、世界一の交通安全都市東京をめざして都民総ぐるみの運動が展開されますようお願い申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○事務局 ありがとうございました。なお、局長につきましては、公務の都合により会議を中座させていただきます。

○竹迫局長 よろしく願いいたします。

○事務局 それでは、議事進行に先立ちまして、事前に配信いたしました資料の確認をさせていただきます。

配信資料は、順次映写させていただきます。

まず、会議次第。

続きまして、警視庁作成の資料でございます都内の交通事故発生状況になります。
こちらは少し分量があります。

続きまして、資料1 令和7年度東京都における交通安全運動と実施一覧となります。

続きまして、資料2、令和7年度東京都交通安全日案でございます。

続きまして、資料3、こちらは春の全国交通安全運動リーフレットの原稿案となります。

続きまして、こちらは資料4でございます。令和7年春の全国交通安全運動の重点案となります。

続きまして、資料5となります。令和7年春の全国交通安全運動重点設定理由案となります。

続きまして、こちらで最後でございますが、資料6となります。令和7年度春の全国交通安全運動推進要領案となります。

資料は以上となります。

それでは、議事を進行させていただきます。

2. 都内の交通事故発生状況（令和6年中）について

○事務局 都内の交通事故発生状況について、警視庁の交通部交通総務課川嶋交通安全担当官、ご説明をよろしくお願いいたします。

○川嶋警視庁交通総務課管理官 皆様こんにちは。ただいまご紹介いただきました、警視庁交通総務課の川嶋でございます。

平素から皆様には、東京都の交通安全施策、とりわけ、警視庁の交通安全活動全般

に対しまして、多大なるご支援、ご協力を賜りまして、厚く御礼を申し上げます。この場をお借りして御礼を申し上げます。どうもありがとうございます。

さて、令和7年春の全国交通安全運動に向けて、1件でも悲惨な事故を減らしていくという決意のもと、皆様一致団結して活動してまいりたいと思いますが、まずは、去年1年間の事故の情勢を紐解いた上で、その傾向を知り、対策を練ることが非常に大切だと考えております。

また、令和7年は、東京都の交通安全計画の5年間の計画があるのですが、その第11次計画の最終年ということで、令和7年中までに、都内の死者を110人以下にするという目標がございます。その最終年でございます。

去年は146人で、全国でもワーストという、非常に厳しい状況でありました。しっかりと対策を皆さんとともに講じてまいりたいと思います。

それでは、お手元の資料に沿って進めさせていただきます。

まず、1ページ目をご覧ください。

令和6年中の都内の交通事故発生状況と、この5年間の推移でございます。

赤線の折れ線グラフが死者数でございます。去年146人ということで、一昨年に比べて、10人も増えてしまったといった状況です。

発生件数が若干減ったにもかかわらず、死者数が増えている、事故が重大化しているという傾向が見てとれまして、今年に入ってから、その傾向が余り変わっていないといった状況でございます。

次、(2)時間帯別の死者数でございますが、146人の2時間ごとの内訳ですが、こちら、折れ線グラフを見ると分かりやすいと思います。

午後2時から午後8時、14時から20時までのところに1つ山ができていくということで、夕暮れ時から夜間の早い時間にかけて死亡事故が多発しているというのが1つ。

それと、去年は2時から6時ぐらい、この深夜・早朝帯にも、非常に死亡事故が多発してしまったということで、昼間帯と夜間帯は、朝6時から18時までが昼間帯、それ以降翌6時までが夜間帯ということですが、夜間帯のほうが74人で、昼間帯の72人を上回っているということで、例年に比べて夜間帯の事故が非常に多かったといったのが、去年の特徴でございます。

次、(3)の状態別、年齢層別ですが、細かくて恐縮ですが、歩行者は、62人お亡くなりになっている中で、65歳以上の高齢者が35人で、ここがプラス10ということで、まるまる増えております。

あと、二輪車と自転車は減ったんですが、四輪車乗用中は21人亡くなって、プラス16人です。非常に去年は、車での事故の死者数が多かったです。一昨年は5人だったんですが、21人まで増えてしまったということです。

中でも、やはり65歳から74歳ですとか、あと各年代で増えてしまったというのが、一つ死亡事故が激増してしまった要因であります。

次、2ページ目をめくっていただけますでしょうか。今度は個別に見ていきますが、まず子供の交通死亡事故ということで、これは5年間で、死者数は毎年ゼロになかなかならないということで、去年も2人です。小学生の低学年の子供さんが歩行中と自転車乗用中でお亡くなりになりました。

それと発生件数は、2020年はちょっと減りました。これは、コロナだったのですね。ですから、その前と比較しますと、2019年と比較しても、実は昨年、一昨年あたり、指数にして100以上ということで、増えてしまっているといったところ です。

ですので、子供さんの数は必ずしも増えているわけではないと思いますが、事故が増えているということで、高齢者ですとか、子供さんという交通弱者が、まだ危険にさらされているといった状況でございます。

(2) 時間帯別は、子供さんは下校時間帯が多いです。14時以降18時ぐらいまでです。

ですから、下校時間帯とあと、学童を終わってからの帰りですとか、あと、家から遊びに行ったり、塾に行ったりということで、20時頃まで非常に多い。朝の150人と、通学時間帯も多いですが、それよりも午後に多いということが、一つ特徴です。これは毎年傾向は変わっておりません。

次、(3)年齢層別状態別では、年齢層は小学生が一番多いです。ただし、これは小学生6学年あって、中学生は3学年ですから、それを倍にすると中学生も、小学生とそれほど変わらないなということもいえます。

状態別は、自転車と歩行者ですが、子供さんは小さいうちは自転車余り乗れないのですが、小学校3年生ぐらいになりますと、自転車での事故に遭う割合のほう歩行中よりも増えますというのが特徴です。

ですから、自転車は小学校3年生以上から中学生が多いということで、歩行中はそれ以下の子供が多いということで、中でも歩行中を、年齢層別、0歳から100歳までで見ると、7歳児と8歳児が最も事故に遭っている人数が多いといったデータがございます。

ここには、細かく示しておりませんが、小学校低学年の歩行中というのは一つキーワードになっております。

次、3ページ目になります。これは歩行者の死者の内訳状態別と時間帯別をクロスさせた棒グラフです。

去年の特徴としては、14時から16時と16時から18時が多いですが、14時から16時は歩行中と4輪乗用中が同数ぐらいなのに対しまして、16時から18時、いわゆる夕暮れ時と言われる時間帯は、歩行中が圧倒的に多いということで、車から気づかれにくい状態で被害にあっているかなといったところが見て取れます。

夜間の歩行中の死者も非常に多いといったところで、反射材用品ですとか、明るい服装ですとか、そういったところを高齢者の施策として進めていくという、これも裏付けといたしますか、こういったデータから見て取れると思います。

次、(2) 事故類型別ですが、高齢者です。人対車両という場合は、歩行中ということで、中でも横断歩道を含めた横断中に事故に遭われて亡くなっているというのが一つと、車に乗っているときは、単独で電柱等にぶつかってとか、側壁と衝突してとか、あとは追突、出会い頭ですね。裏路地の交差点で何かしらの事由で一時停止をしなかったりとかということで、車同士でぶつかって亡くなってしまうといった状況が見て取れます。

次、下の違反別です。これも半分より左側は歩行中、右は車に乗っているときということですが、歩行中だと、違反ですね。横断禁止場所横断ですとか、横断歩道の外れたところ、横断違反が斜め横断で、車と車の間からの横断というような横断違反を含めて横断中ということです。

あとは、酩酊・徘徊というのは、お酒を飲んでということもありますし、高齢者にとっては、やはり踏切も一つポイントになったりしています。

一方、実は違反なしというのも非常に多くて、横断歩道を渡っていても車から発見されずに犠牲になっているといった状況も非常に多くございます。

車に乗っている際は、信号無視ですとか安全を確認していなかった、ハンドル、ブレーキをうまく操作できなかったという、高齢者に特有といいますか、特徴的な違反というか、操作ミスというのが多く見られます。

次をおめぐりください。二輪車の交通死亡事故の特徴です。二輪車は都内は非常に数多く走っていますし、事故も多いというのが、47都道府県を見ても、東京の一つの特徴であります。

中でも時間帯は18時から20時に死亡事故が多く出ているのと、あと、4時から6時、6時から8時、これはまさに通勤時間帯でございます。朝と夕方から夜の通勤時間帯ということで、二輪車は通勤時間帯の重大事故が非常に多いというのが特徴でございます。

その下に、年齢層別がございますが、こちらは、去年は特に20から24の若い方、免許を取って比較的浅い方で、少し慣れてきたかなぐらいで油断が生じたたり、速度

を出し過ぎて、オートバイの性能の限界と自分が思った動作が合わないといったことで、単独転倒されて亡くなったりといったことがあります。

あと、40代、50代ぐらいになりますが、やはり通勤中で、朝早い時間ですとか帰りの時間で、無理なすり抜けですとかいったところで、車両と接触して転倒し、お亡くなりになったりというケースが多く見られます。

次、(3)事故類型別ですが、これも二輪車が非常に特徴的で、去年も一昨年もそうですが、右折時というのと、車両単独というのが圧倒的に多いです。

右折時というのは、いわゆる右直事故です。オートバイは直進中で対向交差点の右折車が曲がってくるといった状態で、お互いが距離とか速度を見誤って、車からすると二輪車はまだ遠くにいるだろうといったふうに思ってしまったたり、二輪車から見ると、まさかこのタイミングで対向車が、右折車が曲がってこないだろうというところで、右直事故が起きているというのが非常に多いです。

車両単独は、先ほど言いましたように、速度の出し過ぎですとか無理な追い越し、追い抜きで、車両と接触したり、または、操作を誤って単独転倒するといった状況が多く見られます。

違反別は、そういうことで、ハンドル・ブレーキ操作不適というのが、車両単独の場合は起きていますし、右直事故の場合は交差点安全進行義務ですとか、速度超過が起因している事故が多いということになります。

次をおめくりください。5ページ目です。

こちら、自転車は都内非常に多く使われております。東京都の条例等もあって、保険の加入ですとか、ヘルメットかぶろうというものもありますが、事故自体が、まずなかなか減らないよというところです。

一昨年に比べて微増ではありますが、依然自転車事故は多いですし、全体に事故に占める関与率といいますが、45.8%という数字で、ここ5年ぐらいは40%を超えて50%に届きそうなぐらいの割合です。

これはどういうことかと言いますと、都内で発生している人身事故の約 2 件に 1 件は自転車絡んでるといったことになります。自転車のルールマナーが叫ばれるところで、しっかりした広報、啓発が必要だと考えております。

次、(2) 時間帯別の自転車の死者数ですが、こちらも朝 6 時から 8 時、10 時ぐらいにかけての通勤の時間帯です。帰りはそんなに多く出ていないんですが、昼間帯には高齢の方とかも使っていて、転倒ですとか車両との衝突による事故で亡くなっているという状況も見受けられます。

次、(3) の年齢層別は、30 代、50 代が多いんですが、自転車事故自体は、各年代に等しくと言いますか、出ております。それだけ使っているということでもありますし、あと、高齢の方は一昨年比べて若干減っているのですが、車両単独転倒の事故でお亡くなりだったことが多くて、その際、ヘルメットをかぶっていないくて頭部を損傷するといったケースもかなり多く見受けられます。

その下、違反別の死者数でございますが、(4) になります。

自転車の場合も、交差点での信号無視、一時停止違反、あと、交差点安全進行義務違反ということで、しっかり止まるべきところを止まらずに、安全確認をできていない状態で、出会い頭に衝突して、大きな事故になるというケースがほとんどでございます。

次、6 ページ目でございます。

去年の今ぐらいから、特定小型原付の発生状況を入れさせていただいております。令和 5 年 7 月から特定原付という区分ができて、そこから 1 年以上経っていますので、こういった統計も出せるようになってまいりました。

月別というのは、必ずしも当てはまらないかもしれませんが、夏場が多いのかなといった状況は見受けられます。

その下の時間帯別は、実はかなりはっきりしておりまして、朝の 8 時から 12 時ぐらいが多いです。これは、通勤で使う方も、特に若い方中心に多いと思いますし、昼

間も仕事のちょっとした足として使ったり、移動の手段として使われているのかなというところが見て取れます。

あとは、22時以降の0時2時が一番のピークになってるというのは、終電を逃した方が使ったりですとか、それにお酒がからんだりして、事故を起こしやすいという状況が散見されるところでございます。

その下、年代別は、20代、30代が非常に多い。特に20代の若い方ということで、若い方を中心とした啓発を、高校生、大学生のうちからしっかり啓発していかなければいけないと考えております。

次、(4)違反別になりますと、電動キックボードです。車輪も非常に小さくて、ちょっとしたバランスで崩しやすい乗り物で、道路の段差ですとかいったところで、単独転倒というような、ハンドル・ブレーキ操作不適が一番多い形態でございます。

次、7ページ目になりますが、飲酒事故に関して特出しさせていただきました。

こちらのほうも未だ根絶というには程遠い状況で、去年1年間で154件の飲酒の事故が発生しております。

月別で見ますと、やはり、4月の新年度始まってということで、花見の時期でもありますし、歓迎会とかいった時期でもあって、お酒の機会が多いのかなということで事故も多いといったところでございます。

年間通じて発生しているというのも見えて取れます。死者数は、たまたまその月ということで、参考にいただければと思います。

その下の事故類型別は、お酒を飲んでしまうと、どうしても普段余り発生しにくいような正面衝突とか、判断が遅れて追突というような事故が、非常に多く発生してしまうのが見て取れますし、車輦単独も多いです。

時間帯別と状態別は、どんな車に乗っていても、もちろん飲酒運転はダメですが、下のほうの合計で見ますと、やはり0時以降の時間帯に飲んで、したたか酩酊した状態で、例えば、仮眠をして、少し休んだから大丈夫だろうというような形で運転して

しまうような状況があります。

あとは、もう朝の時間帯まで飲んで、どうしても車を使うのでということで、無理してといったこともあります。

ただ、昼間の時間帯にも、普通にと言いますか、飲酒運転の事故が発生しているというのが、これは社会全体で飲酒運転は許さないという機運を高めていくということが、非常に大事なのかなと考えております。

駆け足でしたが、以上で状態別まで説明させていただきました。

最後は、市町村別ということで参考にしていただければと思います。

中でも棒グラフのほうで見ていただけると分かるように、大田区で去年、死亡事故が非常に多かったということで、こちらは歩行中と二輪車乗用中が多かったということです。

あと、下のほうに行きますと、八王子と、その下に高速道路ですが、区市町村別として出しております。四輪の事故が多かったと申し上げましたが、高速道路で事故が非常に多かったといったところでございます。

私からの説明は以上でございます。

○事務局 ありがとうございました。

3. 議 題

令和7年度 交通安全運動等の取組計画(案)について

○事務局 続きまして、議題議題に移らせていただきます。

令和7年度交通安全運動等の取組計画（案）について、生活文化スポーツ局都民安全推進部、野口交通安全対策担当課長からご説明させていただきます。

○野口交通安全対策担当課長 皆さんこんにちは。交通安全対策担当の野口でござい

ます。皆様方には、日頃から各種交通安全対策にお力添えをいただき誠にありがとうございます。

それでは、早速ですが、資料に基づきまして、説明させていただきます。

はじめに、3の議題の（１）、資料１をご覧ください。「令和７年度東京都における交通安全運動等実施一覧（案）」でございます。こちらは、東京都における交通安全運動等の令和７年度の実施計画でございます。

まず、４月につきましては春の全国交通安全運動でございます。５月は自転車安全利用ＴＯＫＹＯキャンペーンとなります。６月は東京都暴走族追放強化月間となります。７月は飲酒運転させないＴＯＫＹＯキャンペーン、９月は秋の全国交通安全運動、１０月は駅前放置自転車クリーンキャンペーン、１２月はＴＯＫＹＯ交通安全キャンペーンとなります。

この計画で推進をしてまいりますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

次に、令和７年度「東京都交通安全日」（案）についてご説明をさせていただきます。資料２をご覧ください。

東京都交通安全日は昭和３６年から実施されております。第１１次東京都交通安全計画を策定していますが、その中で原則として毎月１０日を「東京都交通安全日」に指定し、交通実態に即して、地域、学校、職場ぐるみで交通安全活動を実施し、交通安全思想の普及浸透を図っていくというものです。

毎月１０日を交通安全日としていますが、１０日が土・日・祝日に当たる月については、原則として前日に行うこととしております。１０日が土曜日・日曜日・祝日に当たる月は、今回は、５月と８月、来年の１月が該当するところですので、その月については、前の日に実施をするという形になっております。

４月につきましては、春の全国交通安全運動期間と重なりますので、実施はいたしません。

自動車を使う事業であれば、毎月の車両点検日を交通安全日に行う、学校関連であ

れば、通学路の点検日にするなど、交通安全日に工夫を凝らした取組みを行い、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣づけていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、資料 3、こちらは全国交通安全運動のリーフレットの見本となります。完成版は A 3 の見開きとなります。

ご覧のリーフレットとポスターの原画は、令和 6 年度「東京都交通安全ポスターコンクール」で知事賞に輝きました小学校 3 年生の方の作品を採用しております。

令和 7 年度もポスターコンクールを実施いたしますので、ご興味のある方は、ホームページ等に募集要項を載せておりますので、ご確認いただければと思います。

内容はこういう形で、今後また新たにしっかりとしたものを作成し、お手元にお配りをさせていただく予定でございます。

続きまして、資料の 4 をご覧ください。全国交通安全運動の重点案になります。

重点は、記載のとおり、4 点ございます。最初の 3 点は、全国の共通のもの、4 点目につきましては東京都独自の重点となります。

重点の設定理由についてご説明をさせていただきます。資料の 5 をご覧ください。

まず、重点の 1 「こどもをはじめとする歩行者が安全に通行できる道路交通環境の確保と正しい横断方法の実践」となります。

設定理由につきましては、次代を担う子供のかけがえのない命を、社会全体で交通事故から守ることは重要であるにもかかわらず、交通事故による幼児・児童の死者・重傷者では、歩行中や自転車乗用中の割合が高く、また、新学期が始まる 4 月から 6 月にかけて、死者・重傷者が増加する傾向にございます。

また、子供に限らず、交通事故死者数全体を見ると、歩行中の割合が最も高く、歩行者側にも走行車両の直前・直後横断や横断歩道外横断、信号無視等の法令違反が認められます。

このため、子供が安全に通行できる道路交通環境を確保するとともに、全ての歩行者に対し、道路の安全な横断方法を実践するよう促していくことが必要であることから、重点とさせていただきます。

続きまして、重点の2です。「歩行者優先意識の徹底とながら運転等の根絶やシートベルト・チャイルドシートの適切な使用の促進」です。

こちらの設定理由につきましては、交通死亡事故の第1当事者の多くは自動車の運転者であり、歩行中の死亡事故の多くは道路を横断中に発生し、自動車等の側に多くに横断歩行者妨害等の法令違反が認められます。

また、飲酒運転、妨害運転等の悪質・危険な運転による交通事故もあとを絶たない状況です。このため、自動車等の運転者に対して、歩行者優先意識の徹底と「思いやり・ゆずり合い」運転の励行を促していくことが必要であります。

なお、自動車乗車中における後部座席のシートベルトやチャイルドシートの適正使用率というのは、いまだ低調であります。そういった点からも今回重点として設定をさせていただきました。

続きまして重点の3です。「自転車・特定小型原動機付自転車利用時のヘルメット着用と交通ルールの遵守の徹底」です。

設定理由は、自転車乗用中の交通事故死者数が減少傾向にある一方で、全事故に占める自転車関連事故の割合というのは増加傾向にあります。

自転車乗用中の交通事故死傷者数は10歳から25歳未満の若年層の割合が高い状況にあります。

また、自転車乗用中におけるヘルメット非着用時の致死率は、着用時と比較して高く、自転車乗用中の死者の損傷部位というのは、頭部が半数以上となっています。

さらに、自転車乗用中の死亡事故では、自転車側の多くに法令違反が認められています。

加えて、道路交通法の一部が改正され、令和5年7月1日から特定小型原動機付自

転車に関する新たな交通ルールが定められ、利用者には交通ルールを理解した上で安全に利用することが求められています。

乗車用ヘルメットの着用についても努力義務が課されているため、自転車・特定小型原動機付自転車の利用者に対して、ヘルメットの着用と交通ルールの遵守を促していくことが必要であるから、重点としております。

最後の重点4にありましては、「二輪車の交通事故防止」ということで、こちらは、東京都は二輪の事故の割合というのが、約3割を占めていると非常に高いことから、東京都独自の重点とさせていただいているというところでございます。

約3割というと非常に高いというところでございますので、こちらを設定をさせていただいております。

以上が重点設定の理由となります。

続きまして、資料の6「令和7年度春の交通安全運動及び交通安全日推進要領」をご覧ください。

こちらにつきましては、関係機関・団体・区市町村等、それぞれの推進要領について記載させていただいております。それぞれの職場、学校、区市町村等におきまして、交通安全に関する積極的な取り組みをお願いします。

私の説明は以上となります。引き続き交通安全にお力添えをいただけるよう、どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

4. 質疑応答

○事務局 説明は以上となります。続きまして質疑に移ります。

先ほどの説明につきまして、質問等がございましたら、ご発言をお願いいたします。

ご意見がある方は、画面上の手を挙げるボタンを押して、ご発言をお願いいたします。

それでは、ご発言の方はないようですので、議案は原案のとおり、ご了承いただけたものとさせていただきます。

以上で議事は終了いたしました。

最後になりますが、生活文化スポーツ局馬神都民安全推進部長より閉会のご挨拶を申し上げます。

5. 閉会の挨拶

○馬神都民安全推進部長 都民安全推進部の馬神でございます。

本日は貴重なお時間をいただきまして、誠にありがとうございました。閉会にあたりまして、一言ご挨拶をさせていただきます。

昨年の都内における事故の情勢につきましては、先ほど警視庁の川嶋管理官からご説明いただきましたが、残念ながら、死者数が前年を上回ってしまっております。

東京の交通事故による死者数は、かつて“交通戦争”という言葉がありました昭和35年当時と比べますと、皆様が、全国交通安全運動をはじめとして非常に多くの各種交通安全対策に精力的に取り組まれた結果、現在、ピーク時の約9分の1まで減少をしております。改めて感謝申し上げます。

東京都といたしましては、東京が世界に誇る交通安全都市となりますよう、本日も説明いただいた昨今の事情といったものも踏まえまして、まず、1つ目が自転車ヘルメットの普及啓発、2つ目として高齢者運転車対策、また、3つ目として電動キックボードをはじめとする新たなモビリティの安全対策、そうしたものをはじめとして、各種取組みを積極的に進めていきたいと考えております。

今後も皆様方と緊密に連携しながら活動を推進してまいりたいと考えておりますので、それぞれのお立場から交通事故防止に向け、より一層のお力添えを賜りますようお願い申し上げます。

簡単ではございますが、閉会の挨拶をさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

6. 閉 会

○事務局 ありがとうございました。

以上で首都交通対策協議会安全部会を終了させていただきます。

本日はお忙しい中会議にご参加いただきまして、誠にありがとうございました。

午後3時39分 閉会