

令和7年冬のTOKYO交通安全キャンペーン実施に伴う

首都交通対策協議会安全部会幹事会

令和7年10月10日（金）都庁第一本庁舎北塔34B会議室

(午後 2 時 00 分開会)

○事務局 それでは、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幹事会を開催いたします。皆様、本日はご多忙のところ、オンライン会議に参加していただきありがとうございます。私は、事務局の松崎と申します。どうぞ、よろしくお願いいたします。

開会に先立ちまして、本日使用する資料の確認をさせていただきます。まず一つ目、会議次第になります。次に、警視庁資料の、都内の交通事故発生状況。三点目が、令和 7 年冬の TOKYO 交通安全キャンペーンの重点案。四つ目が、令和 7 年冬の TOKYO 交通安全キャンペーン重点設定理由案。五つ目が、令和 7 年冬の TOKYO 交通安全キャンペーン推進要領案。最後に、リーフレット案になります。本日の資料は以上となりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、会議を進行させていただきます。

開会の挨拶でございますが、馬神総合推進部長が公務の都合により欠席となりましたので、総合推進部交通安全担当課長の三浦が代理でご挨拶させていただきます。三浦課長、よろしくお願いします。

○総合推進部交通安全担当課長 都民安全総合対策本部交通安全担当課長の三浦です。本来でありましたら、総合推進部部長の馬神がご挨拶させていただく予定でしたが、公務の都合で欠席のため、私が代読させていただきます。

皆様方に置かれましては、まず、ご多忙のところ、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、日頃から東京都の交通安全対策に深いご理解とご協力を賜りまして、重ねて御礼申し上げます。

本日は 12 月 1 日から実施されます、冬の TOKYO 交通安全キャンペーンの推進要領等をご検討いただくためにお集まりいただきました。TOKYO 交通安全キャンペーンは、春・秋の交通安全運動に続く、第三の交通安全運動として年末にかけて多発する交通事故、及び渋滞を防止することを目的として実施しております。

後程、担当の野口の方から説明はございますけれども、本年から TOKYO 交通安全キャンペーンの「TOKYO」の前に、「冬の」を付けることにいたしました。本キャンペーンは、春・秋に続く、第三の交通安全運動に位置付けられますが、季節感が分かる方が良いのではないかとのご意見がございましたので、「冬の TOKYO 交通安全キャンペーン」と名称を変更いたしました。よろしくお願いいたします。

さて、本年の交通事故は 9 月末現在で、死亡事故件数が 99 名と昨年比べてマイナス 4 名とやや減少しております。死亡事故の特徴としては、運転手の不注意による事故だけではなく、お亡くなりになる歩行者側においても、信号無視や禁止場所横断等の違反がある事例が多くなっているところであります。

この後、警視庁交通総務課の工藤管理官から、交通情勢について説明をいただきますが、皆様と力を合わせて悲惨な交通事故を 1 件でも減らしたいと考えております。都としましては、期間中はポスターの掲示やリーフレットを配布するほか、ラジオスポット CM、大型街頭ビジョンで交通事故防止を呼びかけてまいります。また、本キャンペーンのほか、様々な機会を通じまして、広く都民に対し交通事故防止を訴えていきたいと考えております。身近に発生する交通事故を封じ込めていくためには、関係機関、団体、皆様の地域や職域に根ざした、きめ細やかな活動が不可欠です。今後も、交通安全の輪が広がりますよう引き続きご協力をお願いいたします。

結びに、本キャンペーンが効果的に展開され、社会全体に交通安全への気運が高まりますことを祈念しまして、私のご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す。続きまして、都内の交通事故発生状況について、警視庁交通部 交通総務課 工藤管理官からご説明をいただきます。それでは、工藤管理官、よろしくお願いいたします。

○工藤管理官 警視庁の工藤と言います。どうぞよろしくお願いいたします。

まず先月の、秋の全国交通安全運動をはじめ、日頃から交通事故防止、交通安全に取り組んでいただき、また、ご理解いただいていることに対しまして、この場をお借りして、御礼を申し上げたいと思います。ありがとうございます。

それでは、都内の交通事故の状況について、説明をさせていただきます。資料に基づいて説明をさせていただきたいと思います。まず1ページ目を御覧ください。「1 都内の交通事故発生状況」の「(1) 交通事故発生件数の推移」ですが、過去5年の各年8月末の発生件数の数値を示したものでございます。ご覧のとおり、2020年に19,000件を超しまして、そこから今年まで若干の増減を繰り返して、今年の8月末の数値は、発生件数が19,749件で前年同時期との差は179件となっております。死者数については、今年は85名、前年比マイナス4ということですが、昨日現在の数字ですと103名で前年比マイナス4というような数値になっております。次に、「(2) 時間帯別死者数」ですが、こちらは本年の8月末の数字になります。1番多いのは、4～6時の11名、それから、8～10時の10名です。帯で見ますと、朝方の4時～午前中の10時まで、これは、朝の通勤通学時間帯になろうかと思います。また、14～18時の間、こちらはお昼の買い物や夕方の帰宅、退勤時間等の時間帯になりますが、そういった時間帯での発生が多くなっている状況です。

次に、「(3) 状態別・年齢層別死者数」になります。表の左側、四輪車乗車中、二輪車、自転車、歩行者、その他と表記がありますが、その中でも歩行中、こちらが85人中、35の方が歩行中に亡くなられているということで、全体の約41%に相当しております。また、上の年齢層別で見ますと、65歳以上を高齢者との定義にしておりますが、こちらの高齢者が38人ということで、全体の45%ということで、高い割合を占めているといった状況でございます。

続いて、2ページ目です。「2 子供の交通死亡事故発生状況」ですが、こちらも過去5年の8月末の数値です。ご覧のとおり、こちらも2022年に1,000件を超えまして、そこから増減を繰り返しているような状況です。本年、8月末で

は発生件数が、1,151 件で前年比プラス 19 となっております。亡くなられたお子さんについては、1 人ということでございます。次に「(2) 時間帯別」です。こちら、1・2 当件数と書いてありますが、子供は幼児、小学生、中学生までです。こちらを子供の定義としております。子供が 1 当、若しくは 2 当に関係した人身事故を表しております。折れ線グラフを見ていただくと、16～18 時が 339 件で最多となっております。また、その前の時間帯、14～16 時についても 259 件の発生があります。所謂、下校時間帯、学校が終わって遊んで家に帰る時間帯の発生が多いということが言えます。次に、「(3) 年齢層別・状態別」です。幼児、小学生、中学生に分けまして、圧倒的に小学生が多いということでございます。子供の事故全体のうち 61%を占めております。右の棒グラフでは、自転車、歩行者等になりますが、圧倒的に自転車が多いというところでございます。警視庁といたしましても、小学校や中学校等に赴きまして、交通安全教室で自転車の正しい乗り方や安全な道路の渡り方といったところを指導しております。また、地域のボランティアの方の協力も得ながら、通学路の見守り活動も実施しております。

次のページをご覧ください。「3 高齢者の交通事故死亡事故発生状況」です。こちら、本年 8 月末の数字でございます。ご覧のとおり、14～16 時の時間帯に多く事故が発生しております。四角囲みの、四輪車乗車中、二輪車、自転車、歩行中、その他とありますが、こちらを見ていただいても歩行中が 21 人と圧倒的に多いということです。また、自転車も 10 人ということで比較的、高齢者の自転車事故も多いということが分かります。続いて「(2) 事故類型別死者数」ですが、こちらは人対車両と車両相互の 2 つに分けています。まず、人対車両は、棒グラフの下の四角囲みの表を見ていただくと、人対車両は総計 16 人ということですが、その内訳として、横断歩道横断中や横断歩道付近の所謂、横断中に事故に遭った方を足しますと 12 人と多くなっております。また、車両相互を見ていただくと、こちらは 13 人ですが、その中でも出会い頭が 5 人となっております。また、併せて車両単独も 5 人ですが、バイクや自転車等と合わせての高齢者の単独転倒事故

事故も多くなっていると言えるかと思います。続いて、「（３）違反別死者数」です。こちら歩行者と車両に分けておりますが、歩行者の総計を見ていただくと、20 人お亡くなりになっていますが、その内、違反無しが7 人ということで、逆に言うと、違反のあった方が 13 人ということで、だいたい 65%の方は歩行者でも違反があつて亡くなっているというところがございます。車両も見てみますと、15 人中、違反無しが4 名ということで 11 人の方には、何かしらの違反があつたということです。また、高齢者を見てみますと、歩行者、車両ともにだいたい 6 割以上の方、亡くなられた 6 割以上の方に何らかの違反があつたということが言えます。

続いて、次のページです。「4 二輪車乗車中の交通死亡事故発生状況」でございます。ご覧のとおり、「（１）時間帯別死者数」で見ますと、それぞれの時間帯に死亡事故が発生しており、非常に特徴が捉えづらい状況になっています。

「（２）年齢層別死者数」を見ますと、こちらは 40 代、50 代、60 代以上が比較的多く亡くなられている状況です。「（３）事故類型別死者数」で見ますと、一番多いのは車両単独で 6 件発生しております。その次に多いのは、追越追抜です。この追越追抜ですが、バイクと乗用車が並走して追い越そうとした際に、車両が急遽車線変更をしようとして接触し、バイクが転倒しバイクの運転手が亡くなるといった事故が多く発生しています。また、右折時ですが、本年は現在まで 4 人亡くなられていますが、これは昨年と比較してマイナス 4 と少なくなっていますが、これだけの事故が発生していると。所謂、右折事故はバイクや 4 輪の運転手の方も重々気を付けなければならないということが言えるかと思います。続いて「（４）違反別死者数」です。こちら、バイクで亡くなられた方 23 人の内、違反無しは 4 人ということで、19 人の方に違反があつたということです。ハンドルブレーキの操作ミスや交差点を進行する際の安全確認が不十分といったところが要因になります。

次のページです。「5 自転車乗車中の交通死亡事故発生状況」です。「（１）

自転車交通事故発生数等の推進」ですが、かなり細かく数字を記載しておりますが、1番左側、発生件数の上から5番目、関与件数（a）＋（b）－（c）を見ていただくと、自転車に関与した事故の件数ということで理解していただければと思います。2025年、9,225件、前年比で214件となっております。その下の関与率の記載がございますが、今年は46.7%です。これは、全事故に対して自転車が関与した比率ということで、全国平均ですと、だいたい20%台ですが、都内で見ると46%といったところで、こちらは都内の事故の大きな特徴の一つであると言えます。続いて、「（3）年齢層別死者数」です。先程申し上げたように、高齢者の部分を見ていただきますと、自転車で亡くなられた方15人の内、高齢者が10人ということで、約7割を占めており、非常に分かりやすい特徴があります。

「（4）違反別死者数」で見ますと、こちらは、信号無視やハンドルブレーキ操作ミス、さらには安全不確認といった諸々の違反が見て取れます。また、違反有りということが、14人中9人で全体の64.2%が違反ありのため、やはり違反をしないことが重要だと言えます。

次のページお願いいたします。「6 特定小型原付常用中の交通事故発生状況」です。こちらは、俗に言う、電動キックボードによる事故発生件数になります。こちらは、昨年と今年の8月までの数値になりますが、今年は8月末迄で179件となっております、前年比で34件増加しているということです。「（2）時間帯別発生件数」で見ますと、朝の8～10時、こちらは26件、それから、深夜の0～2時が24件ということで、若い方が通勤通学、若しくは、仕事帰り遅くなった等々、深夜に利用している方が多いため、こういった状況になっていると考えられます。それから、「（3）年代別発生件数」ですが、これを見ると分かりように、20代30代が圧倒的に多いです。「（4）違反別死者数」ですが、こちらでもハンドルブレーキの操作ミスが179件中の46件ということで、非常に多くなっています。また、交差点での安全進行、こちらが35件という状況でございます。

次のページお願いいたします。「7 飲酒事故（原付以上の第1当事者）の発

生状況」です。こちら、過去5年の各年8月末の数字です。100件前後ほどで推移している状況ですが、今年は120件ということで、非常に多いという特徴があります。過去5年と比較しても、圧倒的に多い、1番多い数字になっております。「(2) 事故類型別発生件数」を見ていただきますと、追突が53件で昨年から比べて16件プラスということで、かなり増加しております。また、車両単独の事故は35件、この車両単独ではお2人亡くなられているという状況です。「(3) 状態別・時間帯別発生件数」で見ましても、やはり乗用車に乗っている方が多いです。時間帯で見ますと朝の6～8時、こちらが24件で最多です。また、深夜の2～4時、4～6時についても12人。だいたい、深夜2時から明け方にかけて飲酒の事故は多い、といった傾向があります。

次のページお願いいたします。「8 駐車車両関与の交通死亡事故発生状況」です。こちらは、ご覧のとおり、発生件数についてはほぼ横ばい状態です。亡くなられた方についても、数が少ないということで、凸凹はありますが、本年に入ってから、4人の方が亡くなられており、前年比でプラス1の状況です。

個々の状況については、以上になりますが、これまでお話をさせていただいたように、歩行者、自転車、二輪車ともに亡くなられた方の中にも、法規の違反があったということでございます。交通ルールを正しく理解していただいて、守ることが非常に重要になってまいりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。来年の4月には、ご存じのとおり、自転車の青切符による取り締まりが始まる予定でござひますので、せっきくの機会と捉えていただきまして、交通ルールに関心を持つように働きかけをお願ひしたいと思ひます。また、例年10月～12月は、右肩上がりで交通人身事故が増加する時期でもござひます。自分が、家族が、そして職場の同僚が事故に遭わない、起こさないように、特に慎重な行動をお願ひいたしまして、私からの事故情勢の説明を終わらせていただきたいと思ひます。ありがとうございました。

○事務局 工藤管理官、ありがとうございました。



続きまして、議題に移ります。本キャンペーンの推進要領（案）について、総合推進部 交通安全対策担当課長の野口からご説明をいたします。よろしくお願いいたします。

○交通安全対策担当課長 幹事の皆様には、日頃から交通安全対策に対してお力添えをいただきまして、誠にありがとうございます。東京都で交通安全対策担当課長をしております、野口と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日、ご出席の皆様には日頃から交通行政に多大なご協力をいただき、本当にありがとうございます。交通事故を減らすためには、警察や都などの行政機関のみでは到底減らすことはできず、本日、ご出席の皆様のお力添え無くしては決して減らすことはできません。どうか、今後ともお力添えをいただければと思います。

それでは、早速ではございますが、令和7年冬の TOKYO 交通安全キャンペーン推進要領（案）についてご説明をさせていただきます。

まず、はじめに TOKYO 交通安全キャンペーンの期間です。こちらは例年通り、12月1日（月）～12月7日（日）までの7日間となります。また、先程、三浦課長からもお話があったように、今回から「TOKYO 交通安全キャンペーン」の前に、「冬の」という文言を追加させていただきました。理由についても先程ご説明がございましたが、年末に向けて事故が増加することから、「冬の」と付けさせていただいて、夏、秋の次の交通安全運動ということを分からすために、ということです。また、春や秋の交通安全運動では季節感が分かっておりましたが、TOKYO 交通安全キャンペーンだけは季節感が分からなかった、ということもありまして、それを明確化するためにも、「冬の」を付けさせていただきました。今後は、この12月のキャンペーンについては、「冬の」と付けさせていただければと思います。

次に、キャンペーンの重点についてご説明をさせていただきます。重点設定理由についての資料をご覧ください。重点は全部で6点ございます。

まず1点目です。「高齢者を始めとする歩行者の安全の確保」についてご説明

させていただきます。8月末現在、都内における交通事故者死数は85名であり、死者の約41%が歩行者となっております。また、そのうちの半数以上は高齢者の方となっております。歩行者側にも信号無視や横断禁止場所横断等の法令違反が認められるケースも多いことから、歩行者に対してさらなる交通ルールの周知が必要であることから設定させていただきました。

続きまして、重点2です。「夕暮れ時と夜間の交通事故防止」についてです。年末にかけて日没が相当早くなり、例年この時期は歩行者の死者数が多くなることから、歩行者には、夕暮れ時・夜間には反射材を身に付けて、運転手に自身の存在を知らせる等、安全な交通行動を促す必要がございます。運転者には、前照灯を日没より早めに点灯する「トワイライト・オン運動」を推進するほか、ハイビームの活用を促す取組を推進する必要があります。また、横断歩道横断中の歩行者に自動車が発生するという重大事故の発生が少なくないことから、運転者による横断歩行者保護の徹底と安全運転意識の向上を図ることから、重点に設定をさせていただきます。

続きまして、重点3です。「二輪車の交通事故防止」についてです。8月末現在、都内における交通事故死者の4分の1が二輪車であり、状態別で見ますと、歩行中に次いで多い状況であります。また、運転技術が未熟な若年層や仕事で二輪車を使う中高年層の利用者に対する交通安全啓発を行うとともに、致命傷となりやすい頭部を守るヘルメットや胸部を守るプロテクターの正しい着用を促進する必要があることから設定させていただきました。

続きまして、重点4になります。「自転車と特定小型原動機付自転車利用時の交通ルールの理解・遵守の徹底」についてでございます。8月末現在の都内における自転車の交通事故死者数は昨年と比べて増加しており、全事故に占める自転車関連事故の割合は増加傾向にあります。自転車の交通事故は交差点安全進行義務違反や一時不停止、信号無視など、自転車側にも多くの法令違反が認められることから、広く自転車利用者に対する交通ルール・マナーの周知徹底が必要であ

ります。加えて、道路交通法の一部を改正する法律の施行により、令和 8 年 4 月 1 日から自転車の交通違反に対して交通反則通告制度が導入されることも踏まえて、自転車の基本的な通行方法等の交通ルールの周知が必要であることから設定をさせていただいております。特定小型原動機付自転車は、未だ飲酒運転や歩道通行、信号無視等の悪質・危険な法令違反が認められ、交通事故についても増加傾向にあります。悪質危険な交通違反の指導取締りとともに、各種広報啓発活動を通じ、ヘルメット着用促進をはじめとした交通ルールを周知することが必要であることから重点に設定させていただきました。

重点 5 です。「飲酒運転の根絶」です。飲酒運転による交通事故は依然として無くなっておらず、8 月末において飲酒運転による人身事故は、120 件と、昨年を上回るペースで発生しており、根絶とはほど遠い状況でございます。例年、年末期は年間で最も飲酒運転に起因する交通事故の発生が多くなる傾向にあるため、飲酒運転の危険性及び悪質性について周知し、その根絶を呼びかける必要があるため設定させていただきました。

最後になりますが、重点 6 です。「違法駐車対策の推進」です。路上の違法駐車は、交通事故を誘引する危険性が高く、また、交通渋滞の原因となり、特に緊急自動車や路線バスの通行妨害を引き起こすなど、道路交通に及ぼす影響が大きいことから、年末期の車両通行量が多くなる時期に、交通渋滞解消を図り、安全な道路交通環境を確保する必要があることから重点として設定させていただいております。

以上が、令和 7 年冬の TOKYO 交通安全キャンペーンの重点案の説明でございます。

続きまして、キャンペーンの推進要領案のご説明をさせていただきます。関係機関・団体、それから区市町村等、それぞれの推進要領について簡記をさせていただいております。冬の TOKYO 交通安全キャンペーン期間中、それぞれの皆様が実効性がある方法で推進をしていただければと思います。

最後になりますが、お手元のリーフレット案をご覧ください。本年のリーフレットの表紙、及びポスターの原案は、東京都交通安全ポスターコンクールにおいて、佳作を受賞しました、小学3年生の田島愛梨さんの作品を採用しております。今回、皆様にご覧いただいているのは案でございますので、今後、業者に製本をして作っていただく予定でございます。リーフレットの裏面については、重点を記載しております。尚、リーフレットやポスターにつきましては、10月下旬頃から順次配送をさせていただく予定でございます。ポスターについては、交差点や道路に面した施設等、通行する方々の目に付きやすい場所に掲示していただきますようよろしくお願いいたします。

以上で説明は終わります。

○事務局 続きまして、質疑に移りたいと思います。先程の説明について、ご意見・ご質問等がございましたらご発言よろしくお願いいたします。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、ご発言が無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ので、本日の首都交通対策協議会安全部会幹事会を終了いたします。本日は、お忙しい中、オンライン会議にご参加いただき誠にありがとうございました。皆様それぞれ、画面上の退出ボタンを押してご退室のほどよろしくお願いいたします。本日はありがとうございました。

(午後2時36分閉会)