

令和 6 年

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 6 年 1 0 月 1 8 日（金）

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 2 時 0 0 分 開会

○事務局 皆さま、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まして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全部会幹事会を開催いたします。

私は事務局の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。

開会にあたり、生活文化スポーツ局都民安全推進部長であります馬神からご挨拶を申し上げます。

## 1. 開会挨拶

○馬神都民安全推進部長 生活文化スポーツ局都民安全推進部長の馬神です。皆さま方におかれましては、ご多忙中のところご出席をいただきまして、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、また、ご協力を賜り厚く御礼を申し上げます。

本日は、12月1日から実施されます令和6年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3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に実施しております。

さて、本年の交通事故でございますが、発生件数については昨年に比べ減少している状況ですが、死亡事故につきましては増えているということでございます。

また、例年、第4四半期は事故が増加する傾向にございます。この後、警視庁交通

総務課の川嶋管理官から交通情勢の説明をしていただく予定でございますが、皆さまと力を合わせて悲惨な交通事故を一件でも減らしていきたいと考えております。

都といたしましては、期間中、ポスターの掲示、リーフレットを配布するほか、ラジオスポットCM、また、大型街頭ビジョンで交通事故防止等と呼びかけてまいります。また、このキャンペーンのほかにも、様々な機会を通じて広く都民の皆さまに対して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、団体の皆さまの地域、また職域に根ざしたきめ細かな活動が必要となってまいります。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の機運が高まりますことを祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくをお願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。なお、馬神部長につきましては、公務の都合により中座させていただきます。

○馬神 失礼いたします。よろしくお願いいたします。

○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いたします。配信資料は順次映写させていただきます。

まずは、こちらの会議次第でございます。

続きましては、警視庁資料となります。「都内の交通事故発生状況」で、2024年10月のものとなっております。こちらは、枚数が多くございます。

ただいま映写させていただいています資料については、事前に配信してはいないんですが、11月1日に施行される道路交通法の改正点についての「交通安全情報」となります。川嶋管理官からご説明していただけるとのことなので、本日の資料といたしました。

続きまして、「令和6年TOKYO交通安全キャンペーン」の、こちらは重点案と

なります。

続きまして、こちらが重点設定理由で、こちらも案となります。

続きまして、こちらが推進要領案となります。

そして、最後に、ただいま作成中でございますリーフレットの案となります。裏表ございます。

本日の資料は以上となります。

## ２．都内の交通事故発生状況について

○事務局 それでは、まず、都内の交通事故発生状況につきまして、警視庁交通部交通総務課川嶋管理官からご説明をいただきます。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 皆さんこんにちは。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。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

私からは、お手元の資料に沿いまして、都内の交通事故発生状況、本年の９月末現在、前半の第３四半期まで、資料を使ってご説明いたします。

なお、第４四半期は、先ほど馬神部長からございましたように、交通事故全体が増える傾向にあるというところで、今までどのような推移を辿ってきたかということ、皆さんで共有したいと思います。

それでは、１ページ目ですが、都内の交通事故発生状況を、６年間の推移を見ております。

今年９月末現在の発生件数は一番右上になりますが、２万１９７１件ということで、これは６年前の水準に比べれば、指数が９７ということなんですが、ほぼ横ばいということで、下げ止まりの状態です。

昨年よりは幸い７７４件のマイナスでございますが、死者数につきましては、９月末現在１０３人でプラス１２。また、最新の数字、昨日現在は１０９人となっております。

まして、こちらはプラス13ということで、歯止めがかからない厳しい状況でございます。

その下、時間帯別死者数ですが、昼間帯に多く発生しております。12時から18時までの午後の6時間と、18時、夜間に入ってから22時までの時間帯が最多の時間帯、プラス4時から6時に11名、今年は死亡事故が発生している状況でございます。

その下、状態別・年齢層別死者数がございしますが、こちらは、非常に細かいグラフで恐縮なんですけど、四輪、二輪、自転車、歩行中とありますが、歩行中の死者が103人のうち44人ということで、構成率にしますと42.7%となっております。

ついで二輪車が27.2%。自転車と四輪車が約15%という構成率です。

本年は、四輪車の死者数が実は多くなっておりまして、構成率が上がっているというのが一つ特徴にして挙げられます。

また、歩行中の死者は、高齢者、65歳以上が25人ということで、相変わらず高齢者の歩行者が犠牲になっている実情が見えます。

また、二輪車につきましては、若年層、20から24歳、29歳まで含めると20代が10人、それと50代が7人出ています。

次、2ページにまいります。子供の事故について、死亡事故の発生状況を見てみます。

6年間、こちらも下げ止まりのような状況です。2020年はコロナの最盛期ということで、子供さんの行動範囲も少々制限されていたということで事故自体は少なかったんですが、その年は死者数が多かったということも出てしまっておりました。

そこから、これ以上増えもしないけれども、減りもしないと、ちょっと厳しい状況で、昨年よりは若干抑えられているなというのが見て取れます。

その下、子供さんの時間帯別ですが、こちらは例年どおりですが、しっかり特徴が出ておりまして、午後の4時から6時までに最多の山が来ております。

12時ぐらいから増え始めまして、ですから子供さんの下校時間帯ですとか、そういったところで、16時～18時にピークを迎えて、18時～20時は、遊びに行ったり帰りですとか、学童の帰り、買い物や、そういったところで、まだ事故の発生が多い時間帯というのが見て取れます。

今年は1名の子供さんが、交通事故でお亡くなりになっておりまして、こちらは江戸川区内で、8歳の男児が自転車乗車中に車とぶつかってお亡くなりになったものでございます。

一番下の年齢層別・状態別では、子供さんというのは中学生まで含みますが、数としてはやはり小学生が多いといったところが見て取れます。

状態別では、自転車が歩行者の倍以上ということです。

ただし、これを細かく見ると、低学年ほど歩行中、高学年になればなるほど、自転車乗用中の事故が増えるということで、その境目は大体小学校2年生になります。2年生までは歩行中の事故が多いのに比べて、3年生以上になると、自転車乗用中の事故が多くなるということでございます。

次、3ページ目をご覧ください。高齢者の交通死亡事故に関してですが、こちらは時間帯、状態別を同時に表しております。時間帯別では12時から18時までの午後の時間、子供さんと似たような時間に集中しております。

それと一番下の左斜め線で歩行中の死者が多いということです。歩行中の死者にしましては、18時以降出ておりますし、20時から22時といった夜の時間帯にも非常に多く発生しているのが見て取れます。

次（2）は事故類型別死者数で、高齢者でございますが、これは人対車両です。

要は歩行中にお亡くなりになっているパターンが多いということで、人対車両のほうに高いグラフが出ています。

今年は青いほうでございますが、中でも、横断中の死亡事故が横断歩道、横断歩道付近、その他を含めまして15名ということで、横断中の死亡が多いです。

とりわけ横断歩道横断中というのが非常に厳しい状況なんですですが、車に気が付かれていなくて、高齢者の方が避けきれないといった状況が見て取れますので、歩行者の方もしっかりと安全確認をして、横断歩道といえども、車が止まったことを確認してから横断するというような、そういった啓発に努めております。

次、違反別の死者数でございますが、高齢者は、歩行中は、お亡くなりになった方、違反していない方が9名ですが、歩行中であっても「違反あり」の方が14人ということが多いです。

中でも横断違反、横断禁止場所を横断して亡くなっている方もまだ多くいらっしゃるといった状況です。

それと、今年は酩酊徘徊ということで、お酒を飲んで道路でひかれているという高齢者の方も多く見られます。去年は全くなかったものですから、今年の特徴でもあります。

車両のほうは、ハンドル、ブレーキ操作不適とか、信号無視が見られます。

次、4ページ目をご覧ください。二輪車となります。

都内2番目の構成率、死者数は二輪車となっておりますが、二輪車も、18時から20時と、あと4時から6時といったところで、早朝と夜間の入り口といったところ です。

そのあとの2時間を見ますと、4時から6時の次に6時から8時ということで、朝の通勤時間帯ですし、18時から20時のあとの20時から22時ということで、退社時間帯、行き帰りに事故に遭っているといったところが如実に見て取れます。

次、年齢層別の死者数ですと、冒頭にも少し申し上げましたが、20代と50代が今年が多いです。特に20歳代の、20から24という、本当に若者の免許を取って間もない、まだ運転が多少不慣れなライダーの死亡事故が多く発生しているということでございます。

その下、類型別なんですですが、二輪車の事故類型別としては、大きく2つありま

す。右折時と車輛単独ということで、右折時は、いわゆる右直事故と呼ばれます。

直進のバイクが、信号を右折してくる車とぶつかる事故が10人のうち7人がそういった形です。信号の変わり目ですとか、そういったときにお互いが、先に行けるだろう、曲がれるだろうという見込み違いが発生している状況があります。

それと速度を出し過ぎて無理に追い越しををかけたりしてバランスを失って単独転倒をするといった事故も多いです。

違反別に、その下にありますが、その状況が見えます。（４）違反別です。速度が出過ぎていたりとかハンドル・ブレーキ操作不適切ということで、バランスを崩しての単独転倒とか交差点を安全に進行するべき義務を怠って右直の事故が発生したりといったことも見受けられます。

次、5ページ目です。今度は自転車でございます。こちらでも数字で示しておりますが、細かいデータですが、2024年の事故発生件数は、上から3番目の合計（a）＋（b）というのが、自転車事故の数です。

1万1073件ということで、昨年より444件減っているということで、自転車事故は件数が一番減っているところであります。

ただし、全体事故に占める割合は年々増加傾向にありまして46%です。ですから2件に1件の割合で、自転車が絡む事故が起きているというのが都内の事故の大きな特徴です。

死者数は昨年よりも抑えられていますが、事故件数は実は余り減っていないということで、引き続きの啓発ですとか、指導、取締りが必要だなと考えております。

時間帯別では、昼間も朝方も発生しておりますが、特に朝の通勤時間帯と中間帯で、自転車は走っておりますから、やはり午後の時間帯が多く死亡事故が発生しているというのが今年の状況であります。

その下、年齢層別です。こちらは30代の方と高齢者の方が今年は多く発生しています。子供さんは、先ほどご説明したとおり、8歳の男の子がお亡くなりになってお

ります。

次、違反別死者数ですが、出会い頭の事故が多いものですから、その場合は交差点での、安全に進行すべき義務を果たせていないですとか、信号無視をしてしまっている、一時停止場所を一時停止しない、安全確認ができていないということで、そういった特徴が、裏通りの見通しの悪い交差点などで多く発生しているといったところでございます。

次のページをご覧ください。これは去年の7月から新しく車両区分されました「特定小型原動機付自転車」、いわゆる「電動キックボード」の事故件数の推移です。

去年はこれよりも少なかったんですが、今年に入ってからやはり増え始めて、丸一年経って30件ぐらいで、その傾向が今も続いているといったところでございます。

時間帯別では、一日中走ってるんですが、朝の時間帯で、通勤に使っている方の中にはいらっしゃるということと、あとは深夜帯に非常に多く事故が起きています。

0時から4時ぐらいにかけてで、これは、終電がなくなって使ったりですが、その際にお酒を飲んでいる方もかなりいるということで、事故が起きやすいということで、非常に問題視されているところでございますので、そういったところの広報啓発が必要だと考えています。

次、年代別ですが、若い方が圧倒的に多いです。20代が中心、30代、40代もありますが、20代の若いサラリーマンとか学生さんとかいった方々が使って事故を起こしているという実態が見て取れます。

その下、違反別ですが、ハンドル・ブレーキ操作の不適というのが一番多くて、電動キックボードというのは、車輪も小さくて、二輪車ですから、しかも立って乗るということで、バランスを非常に崩しやすいので、ハンドル、ブレーキを使い損なうと転倒の危険が生じているというのがよく分かります。

次、7ページ目。飲酒事故に関してです。こちらは、年末、飲酒の機会も増えるということですが、9月末現在で、もう108件飲酒事故が発生しているということで、

去年より若干増えているとはいえ、ここ6年ずっと見ても、100件前後、年間発生しているということですから、いまだ、飲酒運転の根絶といった状況には程遠いということです。また、死亡事故も本年3件起きているといった状況でございます。

その下、飲酒事故です。3月、4月、6月に死亡事故が発生しております。

その下、(2) 類型別になりますと、こちらは正面衝突と追突ということで、通常、正面衝突というのは、なかなか事故の類型としては出にくいんですが、飲酒していることによって、感覚が麻痺してるということです。

対向車線にはみ出したりといったことで、非常に大きな事故、死亡事故には至っていないのですが、通常でなかなか起きないような事故が起きています。

飲酒の危険性を物語るデータだと思いますし、追突事故、ブレーキが全く間に合わないような状態で突っ込んでしまうといったようなのが特徴です。飲酒による影響が如実に出ているということでございます。

次、状態別・時間帯別ですが、こちらは、やはり0時過ぎの発生が多いんですが、朝方まで続いておりますし、6時から8時という、お酒が抜けたんじゃないかなと思って乗っても、実はその影響が残っているというような状況も見取れます。

また、昼間にも発生しています。要は、昼間から酒を飲んで運転している人が一定数いるということですから、そういった啓発をしまして、社会全体として飲酒運転をさせないという形にもっていかないとなかなかならないのかと考えております。

次、8ページ目をご覧ください。年末のT O K Y O交通安全キャンペーンは、渋滞の防止というのもテーマになっております。

それに大きく関わっているのが駐車車両ということで、駐車車両は渋滞を引き起こすだけでなく、事故の原因にもなっているよというところが見取れます。

今年も駐車関与の事故は343件と、かなりの数が発生しておりますし、それによってお亡くなりになっている方も、4人いるということでございます。

その下、時間帯別の発生状況につきましては、18時から20時に集中的に今年は

出ております。暗くなって見えにくいところの車両に追突してしまったりですとか、そういった形で駐車車両が関与する大きな事故が発生しているといった状況でございます。

それでは最後の9番目は、これは区市町村の交通人身事故発生状況ということですので。

皆さんにいつも「参考に見てください。ご自分の地域は、こんな事故が起きていますよ」ということで見ていただいているんですが、死者のほうで、右側のほうに、今年は大田区が非常にグラフが高くなっているというのが特徴でございます。

大きな区でありますから、事故件数が多いというのはあり得る話ですが、死亡事故が今年は大田区で非常に多く発生していることと、一番下に、「高速道路上」というのがありまして、実は高速での死亡事故が非常に多いです。車と二輪車が出ています。

この「歩行中」というのは、車がトラブルが起きて、それで車から降りた際に、ほかの車にひかれてしまっているということです。ほぼ車が絡んでいる事故であります。

以上で、事故情勢の説明は終わりますが、今年の11月から間もなくです。自転車に関する新しいルールが施行されます。

まず1つ目は、自転車に乗っている最中の携帯電話の使用の禁止についてです。

自転車の“ながらスマホ”といった運転は、今までも実は禁止行為でした。ただし、都道府県の公安委員会の規則で独自に定められておりまして、東京都の場合は、東京都道路交通規則に5万円以下の罰金と定められておりましたが、全国的に“ながらスマホ”事故が非常に多いということで、道路交通法で規定されますといったことです。

ですから、11月以降は全国的に携帯電話を使用しての通話とか、画面を見ながら片手運転になりますが、そういったものに対しては、「6月、10万円以下の罰金」が定められています。

また、具体的に交通の危険、事故が生じた場合などは、「1年、30万以下の罰金」

ということで、非常に重い罰則も設けられております。

罰則に関係なく、“ながらスマホ”は非常に危険な運転ですので、まず皆さんの職場から、こういった周知啓発していただいて、“ながらスマホ”をなくしていくような取り組みをお願いしたいと思います。

もう1枚は、同じく自転車の改正ですが、飲酒運転の罰則強化ということになります。

酒酔い運転というものに対しては、今までも罰則が設けられておりましたが、今度は酒気帯びといいまして、いわゆるアルコールチェックをして呼気1リットル中に0.15mg以上のアルコールが検知された場合は酒気帯び運転ということになります。

今までは車ですとかバイクですとか電動キックボードまでだったんですが、今度は自転車にも11月からは適用されますよということで強化になります。

さらに、その下にありますように、運転していた本人だけでなく、お酒を飲んでいて人に自転車を提供した者、また自転車に乗ることを分かっているお酒を提供した者。

それと同乗罪は2人乗りですが、お酒を飲んだ自転車に同乗するといった行為も同じような罰則が設けられております。

車と全く一緒になりますよということで、自転車といえども軽い気持ちでお酒を飲んで運転してはいけませんという風潮も、しっかりとつくっていきたいと思いますので、皆さんのご協力をお願いいたします。

私からは以上です。

○事務局 ありがとうございました。

### 3. 議 題

令和6年TOKYO交通安全キャンペーン推進要領（案）について

○事務局 続きまして、議題に移ります。

令和6年T O K Y O交通安全キャンペーン推進要領（案）について、生活文化スポーツ局都民安全推進部交通安全対策担当課長の野口からご説明いたします。

○野口交通安全対策担当課長 それでは、東京都で交通安全対策担当課長の野口から説明をさせていただきます。

幹事の皆さまには、日頃から交通安全対策にお力添えをいただきまして誠にありがとうございます。

本日まで出席の皆さま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、本日まで出席の皆さま方のご協力なくしては、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お願いいたします。

それでは、早速ですが、令和6年T O K Y O交通安全キャンペーンの推進要領（案）について説明させていただきます。

まず初めに、令和6年T O K Y O交通安全キャンペーンの期間です。こちらは、例年どおり12月1日から7日までの1週間となります。

次に、キャンペーンの重点についてご説明をいたします。重点（案）をご覧ください。

こちらについては、重点は6点ございます。

まず、1点目です。重点1「高齢者を初めとする歩行者の安全の確保」についてご説明をいたします。

8月末現在、都内における交通事故死者数は89名で、約43%が歩行者であり、そのうちの半数以上が高齢者となっております。また、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ことも少なくないことから、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。

重点２でございます。「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着けて運転手等に自身の存在を知らせるなど、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み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が発生することもあることから、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必要があることから、重点に設定させていただきました。

重点３です。「二輪車の交通事故防止」についてでございます。

８月末現在の都内における交通死亡事故の約４分の１が二輪車でございます。状態別で見ると歩行中に次いで多い状況にあります。

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齢層などの利用者に対する交通安全の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です。「自転車と特定小型原動機付自転車等利用時の交通ルール遵守の徹底」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１４名と、昨年に比べ減少はしておりますが、全事故に占める自転車関連事故の割合は未だに多くを占めております。

自転車の交通事故は交差点安全進行義務違反や信号無視など、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、先ほど川嶋管理官からもご説明がありましたが、１１月１日から自転車運転中の“ながらスマホ”、酒気帯び

運転やその幫助に対し、新しく罰則が整備されたことから設定をさせていただきました。

特定小型原動機付自転車は、昨年7月の改正道路交通法の施行により、車両区分として新設されましたが、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。

また、今後もシェアリング事業者の事業拡大により、利用者の増加が見込まれることから、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なくなり、8月末において昨年を上回るペースで発生しております。死亡事故も3件発生するなど、根絶にはほど遠い状況です。

さらに例年、年末期は年間の中で最も飲酒事故に起因する交通事故の発生が多くなる傾向にあるため、飲酒運転根絶の危険性及び悪質性について周知徹底し、その根絶を呼びかける必要があるため設定をさせていただきました。

最後、重点6です。違法駐車対策の推進になります。

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ます。

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、道路の交通に及ぼす影響が大きく、年末期の車両通行量が多くなるこの時期に交通渋滞解消を図り、安全な交通環境を確保する必要があることから重点とさせていただいております。

以上が令和6年TOKYO交通安全キャンペーンの重点（案）のご説明でございます。

続きまして、キャンペーン推進要領（案）について、要領をご覧ください。

関係機関、団体、区市町村等それぞれ推進の要領について簡記をさせていただきました。T O K Y O交通安全キャンペーン期間中にそれぞれ皆さまが効果の上がるような方法でぜひ推進いただければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

最後になりますが、お手元のリーフレットの案をご覧ください。リーフレットの表紙及びポスターのデザイン原画は、本年の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た小学5年生の北澤初音さんというお子さんの作品を採用しております。

今回、皆さまにご覧いただいているのは案でありますので、このあと、業者のほうで作成したものを配布をさせていただきますので、そちらを10月下旬ごろから順次、ポスターとリーフレットについては発送をさせていただきます。ポスターにつきましては、交差点や道路に面した施設など、通行する方々が目に付きやすい場所等にぜひ掲示していただければ幸いです。

以上で私の説明は終わらせていただきます。ありがとうございました。

#### 4. 質疑応答

○事務局　ありがとうございました。

続きまして、質疑に移ります。先ほどの説明につきまして、ご意見ご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、画面上の手を上げるボタンを押してご発言をお願いいたします。

いかがでしょうか。

特にご発言がないようですので、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。

ありがとうございました。

## 5. 閉 会

○事務局 以上で議事は終了いたしましたので、首都交通対策協議会安全部会幹事会を終了いたします。

本日はお忙しいところ、オンライン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。

皆さま、適宜退室ボタンを押して退室をお願いいたします。本日は誠ににお忙しい中、オンライン会議に参加していただきましてありがとうございました。

午後 2 時 3 7 分 閉会