

第2回 東京都交通安全対策会議幹事会
議事録

令和7年11月10日（月）14時～

都庁第一本庁舎42階特別会議室D（対面・オンライン併用）

【開会前】

○熱田代理

本日は、御多忙のところ、御参加いただきまして、ありがとうございます。

本日の会議は、対面及びオンラインのハイブリッド開催となっております。開会に先立ちまして、注意事項を2点申し上げます。

1点目ですが、ハウリング防止のため、発言する場合を除いては、マイクはミュートにしてください。

また、カメラについても、通信負荷の軽減のため、オフとしていただき、発言される際のみ、オンにさせていただきますようお願いいたします。

次に2点目です。本会議は議事録の作成のため、Teams の機能を使用し、レコーディング及び文字起こしを行います。あらかじめ御了承ください。

続いて、資料の確認をさせていただきます。

資料は参考資料も含め、画面に表示しておりますとおり、計5種類です。

資料は画面でもお示ししますが、お手元に無い場合は、昨日お送りしたメールを御確認ください。

【開会、部長挨拶】

○熱田代理

それでは、定刻となりましたので、令和7年度第2回東京都交通安全対策会議幹事会を開会いたします。私、本会議の事務局を務めさせていただきます都民安全総合対策本部総合推進部総合推進課課長代理の熱田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。着座にて進めさせていただきます。

開会に当たりまして、本協議会の会長を務めます都民安全総合対策本部総合推進部長の馬神より、御挨拶申し上げます。

○馬神会長

皆様には、御多忙のところ御出席いただき、ありがとうございます。また、日ごろから東京都の交通安全対策の推進につきまして、御理解、御協力を賜り、深く感謝申し上げます。本日は、令和8年度を初年度とする次期5か年計画、「第12次東京都交通安全計画」の策定に向けた検討を開始するためお集まりいただきました。どうぞ、よろしくお願いいたします。

本年は、第11次東京都交通安全計画の最終年度でございます。現行計画期間において、死者数は、令和4年に戦後最少の132人まで減少しましたが、その後、増加に転じており、本日現在において既に114人の死者が発生しております。昨年度同時期比より8人少なくなっていますが、目標値として掲げた「道路交通事故24時間死者数 110人以下」につきましては、残念ながら達成が叶わなかった状況でございます。

国においては先日、「第12次交通安全基本計画」の中間案を公表したところです。この中で、国は、「令和12年までに、24時間死者数を1,900人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という方針を打ち出しました。

都としては、国の基本計画も踏まえ、令和12年に向けて、東京の安心安全をより一層確保していくため、積極的な内容を次期計画に盛り込みたいと考えております。

今後、ここにお集りの皆様のお知恵を頂戴しながら検討していきたいと考えておりますので、皆様の御理解と御協力をよろしくお願い申し上げまして、挨拶とさせていただきます。

○熱田代理

ありがとうございました。それでは、お手元の会議次第によって進めてまいります。各議題については、当課交通安全担当課長 三浦より、御説明させていただきます。
なお、この後議事が続きますが、時間の都合上、質問は最後にまとめてお伺いいたしますので、御了承のほど、よろしくお願いいたします。

【国の第 12 次交通安全基本計画（中間案）について】

○三浦課長

都民安全総合対策本部 交通安全担当課長の三浦と申します。どうぞよろしくお願いします。

まず、報告事項 1 「国の第 12 次交通安全基本計画（中間案）」について、ご説明します。

資料 1 「（国策定）第 12 次交通安全基本計画（中間案）要旨」を御覧ください。

はじめに、道路交通の安全に関する目標値についてです。中段ゴシックの 24 時間死者数については、令和 12 年度までに 1,900 人以下とする世界一安全な道路交通を実現する、としています。それから、重傷者数については 20,000 人以下に、死者数については現行計画より 100 人減、重傷者数については 2,000 人減としています。

また、重視すべき視点としては、10 視点が列挙されています。現行計画の項目が分化された項目もありますが、今回新たに追加された項目としては、「⑤特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進」、「⑦外国人の交通安全対策の推進」が該当します。後述しますが、都の次期計画もこれら国の計画を踏まえて、策定する予定です。

続いて、鉄道交通の安全の目標についてです。資料 2 ページ目にあるとおり、「列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す」、「鉄道運転事故全体の死者数減少を目指す」という目標が掲げられています。

最後に、踏切道における交通安全の目標でございます。踏切事故件数を約 1 割削減する目標は変わりません。対策の柱では、「踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備」に「バリアフリー化の促進」が新規追加されています。海上交通及び航空交通の安全については、国の計画のみの記載になりますので、説明は割愛します。

なお、中間案については、内閣府中央交通安全対策会議専門委員会議のホームページに掲載されています。都の計画は国の計画に基づき策定をすることになっていますので、皆様においては、項目について、改めてご確認をお願いします。

【都内の交通事故の現状について】

○三浦課長

続いて、報告事項 2 「都内の交通事故の現状について」説明させていただきます。

資料 2 「都内の交通事故の現状について」を御覧ください。都内の事故の現状に応じて交通安全対策を定めていくこととなりますので、簡単に特徴をご説明します。

交通事故死者数の推移ですが、平成 27 年に 161 名であったのが、令和 6 年には 146 名まで減少していますが、令和 4 年に戦後最少の 132 名から再び増加しています。冒頭、部長からも申し上げました通り 110 人を下回ることの達成はできない状況です。

また、状態別死者数では、歩行中の死者の割合が多いです。全国と比較すると、都内では、二輪車、自転車、歩行中の死者の割合が高いという特徴があります。

年齢層別状態別で見ますと、65 歳以上の高齢者の死者が多く、令和 6 年では 57 人と死者数全体の約 4 割という現状です。また、高齢者の交通事故による致死率は他の年齢層と比較して高くなっています。

法令違反別死者数ですが、第 1 当事者の法令違反別でみると、車両の安全運転義務違反が多くなっています。また、歩行者や自転車が第 1 当事者となる事故によっても、死者が発生しています。

死者の損傷主部位別割合では、自転車乗用中の頭部損傷割合が 6 割以上（64%）であり、ヘルメットがいかに頭部を守ってくれるかが伺えます。

続いて、重視すべき視点の現況について説明いたします。まずは、「高齢者及び子供の交通事故の状況」です。令和 6 年では、65 歳以上の高齢者の交通事故死者数は、約 4 割（39%）を占めており、（イ）グラフのとおり、歩行中の死者が最も多いです。また、死者のうち、信号無視や横断違反など何らかの違反があった割合は約半数となっています。横断禁止場所横断での事故発生件数が多いです。

高齢運転者（原付以上）が第 1 当事者となった事故は減少傾向にありますが、安全不確認による事故の割合が最も多くなっています。

子供が関連する事故の発生件数は、令和 6 年には前年減にはなりましたが、増加傾向にあります。一方で、死者は平成 27 年の 7 人から令和 6 年の 2 人に減少しましたが、ゼロには至っておりません。小学生の事故が多く発生しており、下校～放課後の 16 時～18 時の時間帯が多くなっています。また、自転車乗用中、歩行中の事故が多いです。

次に、「自転車の交通事故の状況」についてご説明します。自転車関連事故の発生件数は、令和 2 年には 10,407 件でしたが、令和 6 年には 13,773 件に増加しました。また、15 ページ上のグラフで示すとおり、自転車関連事故が全事故に占める割合、これを自転車関与率と表現しますが、こちらは、全国の約 2 倍となっており、都内では自転車事故が多い状況が続いています。続いて、下のグラフで示すとおり、自転車乗用中の死者数は、40 歳から 64 歳、65 歳以上の年齢が高い割合を占めています。

自転車事故のうち、自転車側に信号無視などの何らかの違反があった割合は 7 割を超え、増加傾向にあります。

また、自転車事故を事故類型別でみると、令和元年以降、自転車単独事故が増加し、令和 6 年は令和元年に比べて約 2 倍以上となっています。

17 ページ上の棒グラフで示すとおり、最も多い事故は、車両相互の出会い頭の事故です。なお、警察の統計上、交通事故に物損事故は計上しませんので、同様に、自転車単独事故には、物損事故は含んでいません。

17 ページ下のグラフのとおり、歩行者事故のうち、自転車が第 1 当事者となった事故は、令和 5 年までは増加傾向で推移していましたが、令和 6 年には減少に転じています。

次に、「二輪車の交通事故の状況」について説明します。二輪車乗車中の死者は、都内の交通事故による死者に占める割合の約3割であり、全国と比較すると高い割合となっています。年齢層別でいうと、20歳から39歳までの若年層及び40歳から64歳までの中高年層が高い割合を占めています。

次に、「飲酒事故の状況」について、ご説明します。飲酒事故は減少しつつありますが、令和6年の死者数は5名と、根絶には至っていない状況です。また、アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、事故の結果が重大になることが多くなっています。道路交通に関しては、以上でございます。

続いて、「鉄道及び踏切事故」について説明いたします。鉄道につきましては乗客の死者数ゼロという目標は達成できています。運転事故全体の事故件数、死者数の推移を示していますが、死者数については、近年20～30人台の横ばいで推移しており、減少には至っていません。

最後に踏切事故についてです。踏切事故につきましては平成26年度の9件を底に増減を繰り返しており、減少傾向にあるとは言えない状況で、引き続きこちらについても留意が必要であるとしています。

駆け足ではありますが、交通事故の状況についての説明は、以上となります。

【第12次東京都交通安全計画骨子案（目標数値等）の提示・今後の流れについて】

○三浦課長

続いて、議事1の第12次東京都交通安全計画骨子案について、説明させていただきます。

資料3「第12次東京都交通安全計画の策定について」を御覧ください。

まず、現行計画の目標値及びその達成状況についてまとめております。死者数は、令和4年に戦後最少の132人に減少しましたが、その後増加に転じています。発生件数及び負傷者数は増加傾向にありましたが、令和6年は減少に転じています。令和7年10月31日時点での死者数は114人、死傷者数は27,443人であり、先ほどから申し上げておりますとおり、残念ながら目標は達成できない状況になっています。

本計画の位置付けは、以前より説明しているところでございますが、国の交通安全基本計画に基づき策定する、都内の陸上交通の安全に関する諸施策の大綱であり、区市町村が作成する交通安全計画の指針となるものでございます。第12次計画の計画期間は、令和8年度から令和12年度までの5か年です。

まず、第12次計画の目標値についてですが、死者数は現在、第11次計画と同じ「110人」で検討しております。この数値は、国の目標数値の算出方法と同じく、回帰分析により予測しています。国では、コロナ禍の期間、交通事故死者数の減少が特異的なものであったと推測し、同期間の数値を補正した上で第12次計画の目標値を試算しています。

都では、コロナ禍の期間の死者数の減少傾向が国ほどには強くなかったため、コロナ期間を含め10年を期間とする中期の実績値を基に、推計値を予測しました。回帰分析で算出した予測値と現状実績を踏まえまして、死者数目標は現状、「110人」を算出しています。こちら、現行の第11次計画の目標数値を据え置く、という形で検討しております。

死傷者数の目標値についても回帰分析を行い、10年を期間とする中期の実績値を基に、推計値では「25,000人」を算出しておりますが、現状の実績値も踏まえ、現在「25,000人～27,000人」の間、

27,000 人と現目標数値と据え置くか、それよりも引き下げるかどうか、で検討しています。なお、国は第 10 次計画期間において、死傷者数の目標を達成したこともあり、現在の第 11 次計画から、死傷者数に代えて重傷者数を数値目標にしております。しかし、都では、重傷・軽傷問わず、交通人身事故を減らしていくことを引き続き目標とし、死傷者数を数値目標にしています。

続いて、第 12 次計画の施策の方向性について説明いたします。先ほど申し上げました通り、国が提示した中間案に基づき、都の交通安全計画において、重視すべき視点を検討しました。

次期計画では、2つの新規視点を追加します。一つ目は、「特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進」です。昨今の新しいモビリティとして特定小型原動機付自転車、いわゆる電動キックボード、それからペダル付き電動バイク、いわゆるモペッドといった、小型モビリティというものが最近出てきているところでございます。近年の利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、基本的なルールの周知の徹底や交通安全対策をより一層推進していくことを計画の中に盛り込む予定です。

二つ目は、「外国人の交通安全対策の推進」です。国においても、第 12 次計画において重視すべき視点として「外国人の交通安全対策の推進」を掲げていることもあり、在留外国人や訪日（訪都）外国人旅行者等の増加に伴う外国人運転者による交通事故を抑制するため、関係機関が連携して、日本の交通ルール・マナーについて効果的な交通安全教育・広報啓発を推進していく等、外国人の交通安全対策の推進について、盛り込む予定です。

その他、これまでの取組を継承し、「高齢者及び子供の交通安全の確保」、「自転車の安全利用の推進」、「二輪車の安全対策の推進」、「飲酒運転の根絶」については、引き続き重視すべき視点に設定します。

また、衝突被害軽減ブレーキや自動運転の実用化等、「先進技術の活用」も重視すべき視点に設定しますが、こちらは、国の計画を踏まえ、「先端技術」から「先進技術」に名称を変更しています。

資料 2 の 2 ページに記載のとおり、これら 7 つの重視すべき視点を基に、第 12 次計画を策定していきたいと考えています。

【特定小型原動機付自転車及び外国人の交通事故について】

○三浦課長

次期計画に新たに重視すべき視点として盛り込む予定の「特定小型原動機付自転車」及び「外国人」の交通事故について、都内の事故状況の現状を御説明いたします。

資料 4 「都内の特定小型原動機付自転車・外国人交通事故に関する統計」を御覧ください。

まず、「特定小型原動機付自転車の事故の状況について」です。お示ししている統計データは、警視庁より提供いただいたものですが、改正道路交通法の一部施行に伴い、電動キックボード等が特定小型原動機付自転車に位置付けられた令和 5 年 7 月からの統計データを使用しています。なお、負傷者数については、特定小型原動機付自転車利用者本人が負傷した数を計上しています。特定小型原動機付自転車の交通人身事故件数は令和 5 年 7 月～12 月では 71 件、令和 6 年は 244 件であり、死者は発生しておりません。また、相手方を死に至らせた交通事故も発生しておりません。相手当事者別の事故件数では、単独事故が最多となっておりますが、乗用車や自転車、歩行者相手の事故も発生し

ています。また、単独事故での負傷者が多く発生しています。

3 ページの年代別では、20 歳代の事故が 111 件（令和 6 年）で最も多く発生しており、発生件数のうち約 4 割以上を占めています。また、30 歳代の事故件数も多く発生しています。負傷者も 20 歳代が最も多くなっています。

4 ページの事故類型別では、車両単独の事故が 94 件（令和 6 年）で最多ですが、車両同士の出会い頭事故も多く発生しています。

5 ページの違反別で見ますと、ハンドルブレーキ操作不適が最多ですが、安全不確認や信号無視などの違反も発生しています。

続いて、6 ページの「外国人運転者による交通事故の状況について」です。こちらの事故データについても警視庁より提供いただいたものです。まず、都内の在留外国人及び訪都外国人ともに増加傾向が続いており、令和 6 年は過去最高の訪都外国人数になりました。そのような中で、都内における外国人運転者による死亡・重傷事故件数も増加しております。7 ページのグラフで示すとおり、平成 27 年と比較すると、50 人以上増加しております。国籍・地域別でいうと、中国（台湾除く）で約 4 割以上を占めており、中国(台湾を除く)、韓国・朝鮮、ベトナム、フィリピン、アメリカ合衆国で全体の約 8 割を占めています。また、運転資格別でみると、日本免許での事故件数が約 9 割以上です。現状分析は以上となります。

【第 12 次東京都交通安全計画の目次案の提示】

○熱田代理

ありがとうございました。続いて、第 12 次東京都交通安全計画の目次案について説明いたします。

○三浦課長

資料 5「第 12 次東京都交通安全計画 目次案」を御覧ください。先ほど御説明しました、重視すべき視点等を新たに盛り込んだ形で、目次案を作成しました。大きな構成は、現行の第 11 次計画と変わりはありませんが、赤字で記載している部分が今回新規追加する項目でございます。章立ての大きな流れは、国の基本計画を踏襲しています。

また、毎年度策定しております実施計画との整合性を図るため、第 11 次計画には項目がないけれども、実施計画には項目があるものについては、青字で追加しております。原稿執筆の際は、現行の第 11 次計画だけではなく、令和 7 年度交通安全実施計画も参照の上、御記載いただければと思います。

さらに、第 1 回幹事会でも御説明をいたしましたが、今回の計画より、交通安全計画と自転車安全利用推進計画の施策内容の整合性を図る目的から、自転車部分の施策について、一部の項目を追加しています。この後説明させていただきますが、原稿執筆依頼の際は、自転車施策部分については、自転車安全利用推進計画の記載も踏まえ、事務局で修正案を示した上で依頼いたします。基本的には、東京都自転車安全利用推進計画に記載の内容を転記するイメージですので、各関係機関の皆様は、確認・修正作業をお願いいたします。

なお、原稿執筆に当たり、目次案のどこにも該当しない施策等が出てきた場合には、事務局まで御連絡いただければと思います。

【第12次東京都交通安全計画の策定について（各所管への原稿作成依頼）】

○三浦課長

最後に、第12次東京都交通安全計画の策定、各関係機関の皆様への原稿作成依頼について説明します。資料3の下段を御覧ください。本日、この幹事会の後、交通安全施策を実施する各機関の皆様に第12次東京都交通安全計画に盛り込む施策につきまして正式に検討を依頼させていただきます。原稿作成の期限は、12月後半を予定しています。その後、原稿を取りまとめ、令和8年2月頃を目途といたしまして、第12次東京都交通安全計画の中間案を作成いたします。中間案作成後、第3回東京都交通安全対策会議幹事会を開催し、中間案を皆様にお示ししたいと考えています。幹事会后、2月中下旬頃にパブリックコメントを実施し、都民の皆様からも御意見を伺いたいというふうに考えております。

そして、令和8年3月頃、交通安全対策基本法に基づきまして、国において策定されます次期交通安全基本計画、こちらを踏まえまして、本会議の親会議である、知事を会長とする東京都交通安全対策会議におきまして、計画を審議し策定する。このような流れで考えております。

事務局からの報告事項は以上となります。

【まとめ】

○熱田代理

ありがとうございました。これまでの事務局の説明について、御意見、質問等がございましたら、発言をお願いいたします。

では、「第12次東京都交通安全計画」について、各機関におかれましては、原稿作成への御協力をよろしくお願いいたします。

以上で、事務局が予定しました議事は終了しました。

この際、ほかに御発言がありましたら、頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

では、これをもちまして、令和7年度第2回東京都交通安全対策会議幹事会を終了させていただきます。

本日はお時間をいただきまして、ありがとうございました。