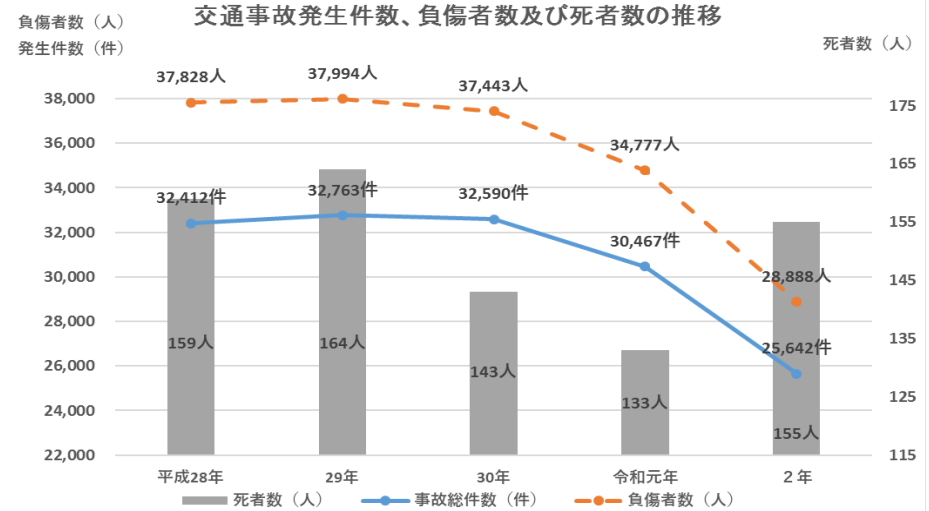


1 交通事故の状況 (第10次計画の目標と成果)

- 交通事故発生件数及び負傷者数は、**着実に減少**、特に令和2年は、**大幅に減少**
- 死者数は、令和元年に**戦後最少の133人**に減少するも、令和2年は、**155人と大幅に増加**
- 第10次計画の目標「**死者数125人以下**」及び「**死傷者数28,000人以下**」については**未達成**



2 第11次計画の概要

1 計画の位置付け (根拠法：交通安全対策基本法)

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 (計画期間：令和3年度から令和7年度までの5か年)

2 計画の目標

死者数「110人以下」 (第10次から▲15人) **死傷者数「27,000人以下」** (第10次から▲1,000人)

世界一安全安心な都市実現のため、世界主要大都市の中で最も少ないレベルの交通事故死者数を目標に掲げる

※世界主要大都市 (ロンドン・ニューヨーク・パリ) の人口10万人あたりの交通事故死者数で比較

3 計画策定スケジュール

令和2年 1 1月から 東京都交通安全対策会議幹事会において検討

令和3年 2月 パブリックコメント

令和3年 4月 国の交通安全基本計画策定後に、**知事を会長とする東京都交通安全対策会議**において都計画を策定

3 重視すべき視点と主な取組

1 高齢者及び子供の交通安全の確保

高齢者は、死者の約40%を占め最も多い。子供は、死者数は少ないものの、次代を担う子供の安全を確保する観点

- 加齢に伴う身体機能の変化や子供の成長過程に応じた**段階的かつ体系的な交通安全教育**の推進
- 警視庁・区市町村・民間団体等との**連携強化**による交通安全教育や普及啓発活動の充実
- 身近なスーパー等の事業者や生涯教育部門等との連携による**新たな啓発ルート**の活用

2 自転車の安全利用の推進

令和2年の自転車乗車中の死者は34人と昨年から減少せず死者数全体の約22%を占め、また自転車関連事故は全体の40%を超える

- **デリバリー目的の自転車利用者**の交通ルール・マナーの徹底等、自転車安全利用の促進
- 「東京都自転車安全利用サポーター」の拡充等、社会全体での自転車安全利用の気運醸成

3 二輪車の安全対策の推進

令和2年の二輪車乗車中の死者は40人と前年比+12人と大幅増加、死者数全体の約26%を占める

- 事故多発路線に重点を置いた**速度超過**などの**指導取締り強化**
- **ヘルメット**の確実な着用や**胸部プロテクター**着用促進に向けた啓発強化

4 飲酒運転の根絶

令和2年の飲酒死亡事故は5件と前年比+4件、10次計画期間中を通して根絶に至らず

- 関係機関、民間団体、企業等と連携した「**飲酒運転させないTOKYOキャンペーン**」等の普及啓発強化
- **重点的な取締り**や**再犯を防止**するための講習の充実

5 先端技術の活用

事故減少等に貢献する先進安全技術の普及・進展

- 警視庁・関係各局等と連携した**先進的なITS技術**を用いた渋滞対策
- **安全運転サポート車**の普及促進や**先進技術**に関する理解醸成の取組推進

6 「新しい日常」への対応

コロナ禍での対面による教育の制限

- 動画を活用した学習コンテンツの提供やオンラインによる教育等、**対面によらない多様な交通安全教育**の推進
- 限られた教育機会の中で、**関係機関が連携した集中的・効果的な講習会等**の実施

7 東京2020大会を踏まえた交通安全

第10次計画の取組を継承し、引き続き、大会の開催を踏まえた交通安全対策の推進