

# 首都交通対策協議会安全部会

平成 31 年 2 月 7 日（木）

都庁第一本庁舎北塔 42 階

特別会議室 A

午前 10 時 00 分開会

○交通安全課長 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、本日司会を務めさせていただきます、青少年・治安対策本部交通安全課の池野谷と申します。よろしくお願いいたします。

初めに、開会にあたり、青少年・治安対策本部の本部長でございます大澤からご挨拶を申し上げます。

○青少年・治安対策本部長 青少年・治安対策本部の大澤でございます。

本日は、本年は、5月11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きましてご検討いただくためにお集まりをいただきました。お忙しい中のご出席、まことにありがとうございます。また、皆様方におかれましては、日頃より交通安全施策はもとより、東京都の各種事業につきまして、多大なご理解、ご協力を賜っておりますことに、この場をかりまして厚く御礼申し上げます。

昨年の交通事故の状況につきましては、後ほど警視庁様からお話があるかと思いますが、皆様方のご尽力によりまして、交通事故死者数、戦後最低ということになりました。誠にありがとうございます。

しかしながら、依然として100数十名の方が交通事故死されております。都内では、昨年小学生以下のお子さんが4名犠牲になっております。飲酒運転による交通死亡事故、これも発生しております。都民にとって最も身近な危険、これが交通事故であることは変わっておりません。

本年の交通事故防止スローガン、昨年を引き続きまして、「世界一の交通安全都市T O K Y Oを目指して」ということでございます。小池都知事は、就任以来、「誰もが安全・安心を実感することができるセーフシティ」の実現を目指しており、当本部といたしましても、交通事故防止に向け、改めてこのスローガンを広く都民の皆様と共有するとともに、悲惨な交通事故が1件でも少なくなるよう全力で取り組む所存でございます。詳細について後ほど担当の者からご説明をさせていただきますが、都内の交通事故の特徴の一つでございます自転車の事故防止、自転車の事故につきましては、点検整備あるいはヘルメットの着用促進等に力を入れてまいりたいと考えております。また、交通弱者であります子供や高齢者、こういっ

た方々が交通事故に遭わないよう、交通安全教育のさらなる推進を図るほか、高齢運転者の交通事故防止についても、継続して取り組んでまいりたいと考えております。

なお、当本部、4月1日から衣がえをいたしまして、都民安全推進本部ということになります。交通安全に関することにつきましては、引き続き当本部、責任を持って担ってまいりますので、どうぞよろしく願いいたします。

開催まで500日余りとなりました東京2020大会も見据えて、警視庁様をはじめ、関係機関、団体の皆様との連携をより一層緊密にしながら、交通安全対策の充実強化に努めてまいりますので、どうぞ皆様方におかれましても、それぞれのお立場から悲惨な交通事故を1件でも減少させ、東京が世界に誇る交通安全都市となりますよう、各種の活動に一層のご理解、ご協力をお願い申し上げまして、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願いいたします。

○交通安全課長 ありがとうございます。

なお、本部長の大澤でございますが、他の公務の都合によりまして、中座させていただきます。

(青少年・治安対策本部長 退室)

○交通安全課長 それでは、お手元の会議次第によりまして、議事を進行させていただきます。座ったままで失礼させていただきます。

初めに、都内の交通事故発生状況（2018年中）でございますけれども、こちらにつきまして、警視庁交通部交通総務課、金子管理官からご説明をいただきます。よろしく願いいたします。

○警視庁交通管理官 皆様、おはようございます。ご紹介いただきました警視庁交通総務課で交通安全対策を担当している管理官の金子と申します。首都交通対策協議会安全部会の皆様方には、交通安全対策は中心として、色々な協力をいただいていることに、この場をお借りしまして厚く御礼を申し上げます。

本部長からありましたように、警視庁でも今年は「世界一の交通安全都市T O K Y O」を引き続き目指して、各種対策に取り組んでまいりますので、引き続きご支援、ご協力をお願いいたします。では、着座で資料の説明をさせていただきます。

お手元の都内の交通事故発生状況（2018年中）という資料をお手元にお開きいただければと思います。この見出しに、今申し上げた「世界一の交通安全都市T O K Y Oを目指して」

というスローガンを掲げております。

1 ページおめぐりください。1 ページをご覧ください。

1 (1) が都内の交通事故発生状況の推移を示したものであります。左の、一番左の列にあります発生件数、死者数、負傷者数の中で、重傷、軽傷とありますけれども、毎回補足をさせていただきますが、重傷以上というのが、医師の判断で 30 日以上の加療が必要なものと。軽傷については、30 日未満というところで分類をされております。

発生件数につきましては、過去 5 年の推移で見ますと、2013 年の発生件数 4 万 2,041 件に対して、これが指数として 100、ですから 100%と。その下に書いてある括弧数字がそれに示す、ですから指数というか比率というところでありまして、2018 年は太い線で囲まれている部分であります。発生件数が 3 万 2,590 件ということで、これに関しては、100 に対して 5 年前から 78%ということでありまして、前年対比で見ますと 173 件の減少ということでもあります。

死者数については、本部長からもございましたように、統計史上最少ということでありまして、143 人ということでもあります。ただし、ここの指数を見ていただきますと、発生件数の減少に比べ、まだそこまで減少していないということでもありますけれども、前年に比べてマイナス 21 ということで、一定の大きな成果は出せたのではないかとということでもあります。

発生件数の推移を見ますと、概ね全体的には減少しているのですが、その減少幅が狭まっているということでもありますので、個別具体的な対策をきちんと打っていかなくてはいけないというところでもあります。(2) の時間帯別の部分でありますけれども、ここも細かい点は――そうですね、後ほど私、ちょっと 3 点のお願いをさせていただくので、交通事故発生状況については、簡単にポイントだけ触れて説明をさせていただきます。

時間帯別の 2 時間ごとの時間帯別の状況になっていきますけど、大きく分けて昼と夜ですね。左側が 6 時から 18 時までが昼間帯、18 時から朝の 6 時までが夜間帯というふうに区切っております。死者数の 143 名をそれぞれ分母としておりまして、昼間帯に亡くなった方が 80 名ということで 55.9%、夜間帯に亡くなった方が 63 人で 44.1%ということでもありますけれども、横に書いてあるのが前年対比の数です。昼間帯に前年と比べて、一人しか減っていないんですけど、特に昨年は夜間帯の対策を強めてまいりましたので、夜間帯の事故が大きく減ったということでもあります。

ここに、表には載っておりませんが、概ねこの発生件数で見ますと、昼と夜は 7 対 3

ぐらいの割合でありますので、昼間の発生が多いんですけども、夜間もほぼほぼ5対5ぐらいであります。亡くなった方で見ますとそうですので、夜間はやっぱりスピードが出たりだとか視認性が悪いということで、重大事故につながりやすいという特徴については変わっていないという状況であります。

(3) 番につきましては、状態別、どんなときに交通事故で亡くなってしまったか、というのが横の行の部分であります。縦の列の部分が、それが年齢層別で分かれて見ていただくようなクロス表という形になっております。

ここも簡単に説明していきますと、東京の事故の大きな特徴でありますけど、行で行きますと4行目、歩行中の一番右のところを見ていただきたいんですが、死者143名を分母として、亡くなった方が、歩行中に亡くなった方が60名ということで、ここも実は昨年大きな力を入れて取り組んだところで、マイナス16と減少幅は大きいんですけども、構成率143人に対する構成率で見ると42%ということで、もちろん最多になっておりまして、東京の事故の大きな特徴となっております。

そこで、年代別をちょっと見てみますと、60名のうち33名、半分以上が高齢者であるということであります。

その次に、東京の事故の特徴として、上から2行目、二輪車の乗車中、これが去年亡くなった方が44名ということで、唯一増加したところでありまして、プラス3というところでありまして、構成率が30.8%ということで、死者の構成率で行くと2番目に高いということでもあります。

この本表は、死者の表でありますので、その次が自転車乗用中ということでありまして、25名で、うち15名が高齢者ということであります。東京の事故に関しましては、実は一般的に全国的に見ると、交通事故というと、自動車と自動車がつぶつあって、どちらかの運転手、または両方が亡くなったというのが多いんですけども、東京に関しては、四輪乗車中に亡くなったという方が11名ということで、少ないということでありまして、歩行者が犠牲になる事故が、歩行者、自転車が犠牲になる事故が多いというのが、東京の特徴であります。

状態別の死者数については、以上でございます。

それを今度年齢別、それぞれ特徴別について説明を進めさせていただきたいと思っております。2ページ目、高齢者の交通死亡事故の発生状況をご覧いただきたいと思っております。

高齢者で亡くなった方、140名中の60名が分母でございますので、その60名を分母とし

て、2時間おきの、まあ時間帯別で見たもの。そして、ちょっとグラフだと見にくいんですけど、表で見させていただきますと、どんなときに亡くなっていたのかということをクリックした表になっております。一番右側の合計のところで見させていただきますと、先ほども触れましたけれども、歩行中が33、次が自転車乗用中が15ということで、ご高齢の方は、やっぱり歩行中、自転車乗用中に亡くなっているということが大きな特徴であります。

で、(2)番の事故類型別。どんな状態で事故に、どんなときにですね、形態で事故にあったかということでありまして、左の線があるところが人対車両ということでありまして。あと注釈すると、白抜きのグラフが2017で前年で、青が今年と、棒グラフということで、ここも歩行者対策に、高齢者対策に力を入れてきた結果、概ね減少しています。その他の歩行が増えているということは、横断中ではなくて、車に乗っていたりとかそういうときが増えているというか、比率として高くなっているという状況であります。

ここで触れておきたいところが、実は列車の事故です。列車の事故というのは、ホームでなくなった事故ではなくて踏み切りになります。踏み切りは、道路交通法上の道路に分類されていまして、踏み切り上で列車と衝突した事故は、交通事故として累計されます。で、ご高齢の方が前年マイナス1となっておりますけれども、毎年これぐらいの事故が起きています。つまり、高齢者の方は、歩行速度も遅くなるので、踏み切りを渡り切れなそうですとかこういった状態が実は出ているということもあります。これは、鉄道事業者の方に色々な対策をとってもらっていますが、社会全体で高齢の方が踏み切りを渡れないという認識を持っていただいて、手助けをするという社会環境をつくっていかなくてはいけないと思っております。ということで、ちょっとここだけ強く説明をさせていただきました。

下が違反別死者数ということでありまして、左が歩行中で右が車両中ですね、高齢者の亡くなった方のうち、何らかの違反があったところで分類されますけれども、比較的多いのが信号無視を含めた一番左の四つの列ですね。ここが4足す2足す1足す4ということで、一番多くなっておりますけど、横断に係る違反ですね。横断中、また信号無視も含んでいますけど。その他が、今も触れたように、その隣が踏切がありますし、踏切も若干カンカンと鳴ってから入っているとかということが、5人中3人あるということと、違反なしというのが33人中15ということで、45%でありますけれども、逆を返すと55%に歩行中の方にも何らかの違反があったということになります。

右側が車両に乗っているときに亡くなった方なんですけども、これは60人中の27人とい

うことで、37%が違反なしということでもありますけども、逆を返すとありが 63%ということ  
です。で、一番多いのがハンドル操作不適と前方不注意。要は高齢に伴う運転操作が少しお  
ろそかになりがちで、やはりこういう何らかの違反につながってしまっているという現状で  
あります。

駆け足でありますけど、次に進ませていただきます。括弧 3 ページの二輪車乗車中の説明  
をさせていただきます。これも、東京の事故の大きな特徴でありますけども、ピークが朝の  
8時と夕方の4時、6時のところにあります。これは、原付を含めて、駅までですとかあと  
は職場までの通勤手段として二輪車が比較的使われているということです。これだけ公共交  
通機関が発達した東京と言えども、やはり色々な業態があることで、二輪車が様々な通勤の  
足や業務の足に使われているということでもあります。ピークはそこに来てはいますが、や  
はりもうほぼほぼですね、深夜帯まで続いているということでありまして、深夜まで続く、  
やはりハードワークの中、帰りに事故に遭っているというケースもあるということでありま  
して、(2)のほうに進んでいただきますと、年齢層別で見ていただく。これで行くと30代、  
40代、50代が多いというのは、いわゆる現役世代、いかにあれですね、会社員ですとかそう  
いったところが通勤の足等で亡くなっているという状態がこれで見てとれます。

一番多いのが、44、二輪車乗車中で亡くなった44人のうち、車両単独ということ。こ  
れが18ということでもありますけど、その次に多いのが右折時ですね。これは、車両が、ほと  
んどのパターンが車両が右折時に直進の二輪車を見落とすということで、二輪車は車体が小  
さいことで近くに来ていることを感じ取れない。と、あとは、東京都内は多車線の道路が多  
いです。ですから、直近の一番近い車線では来ていないと思っても、左側の車線からすり抜  
けて直進で来る二輪車にぶつかっているというケースが非常に多いということで、これは東  
京の二輪車事故の大きな特徴でもあります。

次が、二輪車の違反者、違反別ということでもありますけど、結論から行くと、実は速度超  
過が見てとれるんですけど、速度超過に直接分類されているのが非常に少ないと思います。  
この原因は、車両単独で亡くなっている二輪車が多くて、亡くなった後に110番通報で。で  
すから、速度超過という違反認定ができないんです。ハンドル操作不適というのは、見聞で、  
例えばブレーキ痕ですとかそういったところで判明するというので、ハンドル操作不適と  
いうのは、速度が出過ぎてふらふらして倒れちゃうということは、基本的にそうそうありま  
せんので、このハンドル操作不適というのは、ほぼ速度超過が背景にあるのではないかと

うことであります。ここでも見ていただきたいのが、違反なしが 15.9%ということでありますので、二輪車で亡くなった方の 85%近くは、違反があったということになります。

次に進みます。自転車の事故の特徴であります。冒頭、本部長からも東京の大きな特徴でありますというお話がありました。ここで、特徴としてご認識いただきたいのが、これだけは発生件数と死傷者数が分かれております。自転車が交通事故に関与した割合です。発生件数のうち、一番下の関与率というところを見ていただきたいと思えます。36.1%というのは、まだ全国の統計が出そろっておりませんが、東京はやはり首都圏だけありまして、これ、首都圏の事故の特徴でありますけど、自転車関与率が非常に高いということであります。死者に占める割合は 17.5%とそう高くないんですけども、自転車が関与する件数が、全事故の 3 万 2,590 件に対して 1 万 2,865 件と、これが高いということです。

あと、ここには、統計には出ていないんですけど、まだ警察内部でも精査中なので、規模感として皆様にご理解いただきたいのが、自転車で問題になっているのは、歩行者との事故であります。これについては、昨年ベースで大体、昨年は 800 件程度だったんですけど、ことし今集計のベースの話をお聞きすると、900 件を超えているということで、これもやっぱり人も車もですね、自転車も多くある、この首都東京の特徴であるということで、精査中でありまして、触れさせていただきました。

時間帯別で見ていただきますと、やはり朝の通学・通勤時間帯が非常に多いということと、あと色々な形態に使われておりますので、ほぼ死者の時間帯別グラフでありますけど、全ての時間帯にほぼ死者数、死者があるということでありまして、(3) 番の年齢別で見ていただいても、たまたま 40 代はありませんけども、30 代、50 代。これ二輪車の特徴とほぼ同じです。ただ、あと、やはり冒頭で申し上げたように、高齢者の比率が非常に高いところがポイントになっております。

最後、4 番目の違反者の別ですけども、これも違反なしが 44%ということは、逆を返すと 56%がこの自転車運転中に何らかの違反。亡くなったほうにも違反があるということで、認定がされております。

5 番目の飲酒事故に進めさせていただきます。これにつきましては、去年の実は大きな特徴でもありまして、一番右の 2018 年、飲酒事故というのは、もう罰則強化がされて以来かなり減少はしてきましたけども、5 年前、2013 年からのグラフで見ていただくとおり、下げどまりの感もあります。ですので、若干去年は、若干死者数に、発生件数はプラス 3 前年対比、

死者数については大きく、やっぱり発生があるとその結果大きな代償があるということで、プラス7という状況であります。その10件の内訳が、これ、一番上を見ていただくと、原付以上という分類をされておりますけど、車乗車中の飲酒事故が5、二輪車乗車中の事故が5ということでありまして、実は二輪車が自転車感覚で、少しぐらい飲んでも大丈夫だろうという、実は飲酒事故も多いということでありまして。

グラフは月別のグラフになっておりまして、ピークはやはり12月、忘年会の時期にある一ヶ月がピークになっておりますけど、対策としては、ほぼほぼ、まあどの月でも起きているということでありまして、お酒を飲む方、飲まない月は基本的にないと思います。飲んだら、飲んで運転してはいけないということはわかっていながらも、実は甘い気持ちでやっぱり運転しているのがこれだけあると。

申し遅れましたけど、これは事故で発覚した数です。取り締まり件数はもっとありますので、飲酒事故が根絶に至ったということはまず言えないような、残念な状況であるということです。

(2)の事故分類別で申し上げますと、車両単独で、これは実はほとんどは二輪車であります。それ以外は、車の場合は、追突したりだとか人にぶつかったりだとか、そういう死亡事故につながる重大な結果。二輪車の場合は、運転中に自分がこけてご自身が亡くなっているという事故になります。

最後、状態別・時間帯別に見ていただきたいんですけど、二輪、乗用車でも101というのがあるんですけど、貨物というところ、これは緑ナンバーに限りません。白ナンバーもありますけど、通常貨物運転手はプロドライバーの部類だと思っております。プロでもこれだけ、貨物自動車を運転しているにもかかわらず、飲酒運転があるというのが、これだけ実態でありまして、あとは、時間帯別で見たいのが、夜お酒を飲む機会が多いときに発生しているのが当然でありますけど、朝方6時だとか8時だとか、こんなときにも実は飲酒事故があるということは、つまり二日酔いということでありまして。こういった実態がありますので、飲酒対策は引き続き必要だということになります。

最後は、区市町村別。6ページ目は、分けた発生件数と死者数の数ですので、ご参考にいただければと思います。

最後に、警視庁からこの事故を含めた広報啓発のご協力をお願いであります。1点目は、横断歩行者の保護の徹底について、あらゆる機会、運送業界の方だけでなく、我々首都交通

対策協議会のメンバーとして、職場ですとかご家族の方に伝えていただきたいことなんですけど、横断歩道では歩行者優先というのが道路交通法 38 条に規定されています。ただ、日本自動車連盟が昨年調査した結果では、これがちゃんとなされている、実態調査をしたのが、全国平均 8.6%、要は信号機のない横断歩道で歩行者が渡ろうとしているときに、車とまったというのは、これが 8.6%にすぎない。これも、去年初めて区市町村別の結果を発表しまして、残念ながら東京は 2.1 ということで、自治体別では、ワースト 5 の位置でありました。東京は、車が、ね、車社会ということでありましたけども、残念ながら、横断歩道で車とまってくれないという実態調査にも反映されてしまったという状況でありますので、あらゆる機会を通じまして、歩行者が犠牲となる事故が多い、その背景には、横断歩道で車が一時停止、または徐行していないと、歩行者を優先させていない、車が我先にと行っている状況があるということをご周知いただければと思います。

2 点目は、それにも関連しますけども、夜間のライトの早目の点灯ということでもあります。冒頭に申し上げた夜間の事故が減った一つの要因として私どもが考えているのは、トワイライト運動といいまして、夜間の早目のライト点灯を色々な業界の方をお願いをしているということでもあります。これも、J A F さんが調査をした結果が出ておりまして、「皆様、じゃあ早目のライト点灯というのは知っていますか」と言うと、「知っている」という方がもう 8 割、9 割いるんです。ところが、これが J A F さんが動態調査をすると、これも 1 割に満たないライトの点灯ですと。

じゃあこの原因が何だということですね。実は早目につけているつもりでも、早目につけていないということです。じゃあ早目につけるということは、じゃあ何だということなんですけども、日没時間を知っていないとだめだということです。私もここでちゃんと発表するから確認してきたんですけど、きょうの東京地方の日没時間は、17 時 15 分でありました。早目のライト点灯というのは、警視庁では 30 分以上前を推奨しておりますので、ですから 2 月中は 16 時 30 分、午後 4 時 30 分にはライトをつけてくださいねと申し上げているんですけど、J A F さんが調査した結果、実は 5 時 15 分を過ぎてもライトをつけていなかった、ない車が 9 割以上いたということです。ですので、早目のライト点灯を定着させるには、日没時間を知った上で、いつにライトをつけたらいいんだということを徹底しないといけないということでございますので、この具体的な早目のライトの点灯というご周知にもご協力いただきたいと思います。

最後、3点目が、飲酒運転根絶の取り組みについてでありましたけども、飲酒運転も実は朝方の事故が多いと言いました。寝れば大丈夫だと思っている人が、実はまだ多いのが実態です。ですから、これも適正な飲酒量を知った上で、ではどれだけ飲んだら運転しちゃいけないんだということを徹底していかなくちゃいけません。簡単に申しますと、厚生労働省の健康日本21というホームページに出ていますけども、ビールの要はロング缶ですね、500ミリ、中瓶ですね。ここに含まれるアルコールは5%だとすると、これを消化にかかる時間は、ほぼその人間の体格によるんだそうです。成人男性の体重60キロの人が消化するのに4時間かかるそうです。これは、強かろうが飲んだ量に比例していくということです。1リットル飲めば8時間、1.5リットルだったら12時間になります。これが日本酒だと1合に相当するそうです。

ですから、大体皆様それぐらい飲んでしまっていますよね。ということは、ビールを1リットル飲んだら8時間ですよ、8時間あけなくては体内にアルコールが残ってしまっている状態ということでありますので、こういった会社ですとか業界、やっぱり懇親会という機会があると思いますけども、そういった具体的な飲酒運転根絶にも意識してやっていかなくちゃいけないということでありますので、以上、横断歩道における歩行者優先、早目のライト点灯、飲酒運転の根絶、これについて首都交通協議会の皆様方には、具体的な広報啓発、警視庁のホームページにリンクしていただくだとか、そういったことをご検討いただければ幸いです。

早口での説明となり申しわけありませんでしたが、以上で説明を終わります。以上です。

○交通安全課長 ありがとうございます。

ただいまの説明につきまして、ご質問等がございましたら発言をお願いいたします。よろしいでしょうか。

(「なし」の声あり)

○交通安全課長 では、ご発言がないようでございますので、3、議題のほうに移らせていただきます。2019年度交通安全運動等の取組計画(案)、2019年春の全国交通安全運動の推進(案)について、青少年・治安対策本部交通安全対策担当課長の押名から発表させていただきます。

○交通安全対策課長 交通安全課の押名でございます。皆様方には、平素から当本部の行います交通安全対策にお力添えをいただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、資料に基づいて着座にて説明させていただきます。

資料 1、2019 年度東京都における交通安全運動等実施一覧（案）についてご覧ください。カレンダータイプのものがございます。

まず、初めに、毎年 4 月 6 日から 15 日に行っています春の交通安全運動につきましては、ことしは、統一地方選の開催等もございますので、5 月 11 日から 20 日で予定をしているところがございます。また 5 月には、自転車安全利用 T O K Y O キャンペーン、7 月には、飲酒運転させない T O K Y O キャンペーン、また 9 月には、秋の全国交通安全運動、また 12 月には、T O K Y O 交通安全キャンペーン等を推進していく予定でございます。

次に、丸の二つ目、2019 年度「東京都交通安全日」、資料 2 をご覧ください。これもカレンダータイプのものがございます。基本的に毎月 10 日を設定しておりますが、10 日が土曜、日曜、祝日に当たる 8 月と 11 月は、直前の金曜日に前倒しをしております。委員の皆様方には、自動車を使う事業所であれば、毎月の車両点検日を設定するだとか、あとは学校関連であれば、通学路の点検日をこの日に設定するなど、交通安全に関連づけた取り組みを行っていただければ幸いです。

続きまして、議題（2）の春の全国交通安全運動の推進（案）についてご説明したいと思います。これ、リーフレットの見本となりますが、桃色の資料 3 というものをご覧ください。完成版は A 3 の見開きのタイプとなります。先ほど申し上げましたとおり、実施期間は、統一地方選挙の実施等の重なり等もございまして、4 年に 1 度の 5 月 11 日から 20 日でございます。先ほど大澤本部長からもご説明がございましたが、本年の交通事故防止対策スローガンは、「世界一の交通安全都市 T O K Y O を目指して」でございます。ポスターの原画には、今年度東京都交通安全ポスターコンクールで知事賞に輝いた作品を採用しております。

運動の重点につきましては、2 枚目のページの裏側をご覧ください。そちらに記載しておりますので、ご確認をお願いしたいと思います。重点は、全国重点の 4 点と東京都の地域重点でございます二輪車の交通事故防止を合わせた 5 点で設定しております。重点について順に説明してまいります。

まず、はじめに、重点①子供と高齢者の安全な通行の確保と高齢運転者の交通事故防止についてでございます。先ほど金子管理官からもご説明ございましたが、昨年、都内における中学生以下の交通事故死者数、事故で亡くなられた方につきましては、5 人ということで、将来を担う子供の交通事故防止の重要性については、皆様ご承知のとおりかと思っております。

子供につきましては、特に下校時間帯や帰宅後の外出時に飛び出しを原因とする事故のほか、青信号に従い横断歩道を横断中に事故に遭うケース等もあります。これらにつきましては、歩行者シミュレータ等を活用し、交通ルールを守ることはもとより、道路横断時に気をつけることなど、保護者の方々を含め注意喚起を図ってまいりたいと考えております。

続きまして、高齢者でございますが、自宅付近でも、またよく慣れた知っている道でも、交通ルールの順守をすることが、交通事故を防止する上でとても重要でございます。この他、道路横断中における安全確認の徹底や薄暮、夜間帯における事故防止といたしまして、明るく目立つ色の服装と反射材用品の活用等について呼びかけてまいりたいと考えております。

高齢ドライバーに対する交通事故防止については、昨年から引き続きとなりますが、リーフレット1枚目の裏をご覧くださいと思います。昨年の春、秋と同様、今回も知事のメッセージをリーフレットに記載しております。関係団体と連携しながら、高齢ドライバーの事故実態や高齢者の特性を踏まえた交通安全教育のさらなる推進を図るほか、国が高齢ドライバー向けに推奨していますセーフティ・サポートカーS、略称でサポカーSと言われているものですが、これについての利用についてのPRや、また一方で免許返納の促進を図るとともに、高齢運転免許自主返納サポート協議会の加盟の働きかけを警視庁と連携をしながら進めてまいりたいと考えております。

これは、参考でございますが、先月1月16日、新宿駅すぐ近くの高島屋、いわゆる明治通り上におきまして、横浜在住のご高齢のドライバーの方が、報道によりますと、お茶を飲んでむせたということで、アクセルとブレーキを踏み間違えて歩道を走行して、多数の歩行者を巻き込んだ事故が報道されて、大きく次の日からワイドショー等でも大きく報道されているところでございます。

また、東京都におきましては、本年度の新しい事業といたしまして、高齢ドライバーの方を対象としたセミナーを開催しております。参考ではございますが、今年2月28日、今月末ですね、浅草地区におきまして、高齢ドライバーの方を80名を対象にセミナー等を実施いたしまして、交通安全教育のさらなる普及に努めてまいるところでございます。

続きまして、2枚目裏に戻りまして、重点②自転車の安全利用の推進についてご説明させていただきます。先ほど金子管理官からも説明があったとおり、東京都の交通事故の特徴でございます自転車の件でございますが、発生件数も全体の事故の件数が減っている中、自転車の事故の件数が増えていると。また、関与率が高いだとか、あとは自転車が歩行者に、人

に対する事故が多いというようなご説明がございました。自転車は車両の仲間であるという意識が広まってきておりますが、信号を守ることのほか、一時停止標識のある場所での一時停止、安全確認の徹底、携帯電話の通話の禁止など、車両としての交通ルールを守って安全に利用することだとか、あとは、事故の当事者とならないように啓発していく必要があると考えております。

裏面で記載のとおり、スマホの利用についても記載しておりますが、リーフレットをめぐっていただいて、2枚目の表側になります。当本部にも、都民の方々から多くの要望が寄せられております。歩行中も含めた「ながらスマホ」に対する注意喚起も記載しているところでございます。

自転車対策につきましては、東京都では、被害軽減のためヘルメットの着用や万が一の事故の際の備えといたしまして保険加入についての普及啓発に努めてまいりたいと思います。

続きまして、2枚目の裏にまたお戻りください。重点③は、全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底についてでございます。後部座席の着用を含めて、全ての車両のシートベルトの義務化はされているところでございますが、いまだ着用の認識が低い状況でございます。後部座席の方がシートベルトを着用せずに事故に遭った場合、非常に体を手で押さえることが困難と言われております。実験結果等でも出ているところでございますが、万が一そういった状態で事故に遭った場合、その方が車外放出や前に座っている助手席や運転者に激突、衝突して、頸椎の損傷などの障害を与えることなどの危険性を生じさせることから、シートベルトの着用率を高めていきたいと考えております。

なお、今週月曜日、2月4日で、ちょっとこれは福岡県の事例でございますが、四輪車同士の正面衝突の事故がございまして、その際、一部記事で出ておりましたが、福岡高等検察庁、いわゆる福岡高検の総務課長が車の後部座席に乗っておられたようでございますが、この事故で亡くなられたというような記事がございました。これは、運転していた双方の車両の運転手は軽傷だったんですけども、後部座席にいた、今申し上げた方は、残念ながら命を落とされたということで、警察の発表では、シートベルトをしていなかったんじゃないかということでコメントも載っておりましたが、シートベルトをされていれば命を落とされなくて済んだかもしれないということの事例で発表させていただきました。

また、先ほど金子管理官から日本自動車連盟、J A Fのデータ発表資料等についてご説明がございましたが、これも昨年の12月19日にJ A Fから報道機関向けに発表された資料で、

一部新聞等にも出ておりましたが、全国のシートベルトの着用率についての発表がございました。東京の着用率は、全国の平均に比べて非常に低いというようなデータも出ておりました。こういったことから含めて、引き続き取り組みをお願いしたいというふうに考えているところでございます。

続きまして、重点④でございます。飲酒運転の根絶の関係でございます。昨年飲酒運転による交通死亡事故、先ほど金子管理官からも発表ございましたが、10件発生するなど、危機的な状況といっても過言ではない状況でございます。また、自転車も飲酒して運転することができないことのほか、飲酒運転の車両に同乗するほか、車両提供やお酒を提供したお店につきましても、周辺者三罪として運転者と同じく厳しく処罰されますが、それを十分に認識していない、もしくは考えていない方もいらっしゃるのではないかと危惧しているところでございます。

また、先ほど事故の発生時間帯の説明もございましたが、意外に8時、10時の時間帯も数多く発生しているということで、二日酔いに関する認識が低いと言わざるを得ない状況でございます。一晩寝たからいいやということで運転して事故に遭っているという現状もあると思いますので、ここも含めて広く広報していきたいと考えております。具体的には、飲食店やお酒などの販売店などに飲酒根絶ステッカーを掲示していただくほか、家庭あるいは地域、職場などから根絶の輪を広めていただければと思っているところでございます。

最後、重点5点目でございますが、これは東京都の地域重点、二輪車の交通事故防止でございます。先ほどご説明いただいたとおり、自転車と並んで、都内の事故の特徴でございます。二輪車の事故防止でございますが、二輪車の速度超過による単独転倒事故は、重大事故に直結するところでございます。また、交差点におけるいわゆる右直事故、特に二輪車の直進時の事故も同様でございます。これらの事故を防ぐためには、速度抑制、交差点通過時における安全確認に心がけていただくほか、万が一事故に遭った際に、ヘルメットの離脱がないように、ヘルメットの顎紐をしっかり締めていただくことや、二輪車乗車中の亡くなった方の損傷の部位の確認をしたところ、胸部だとか胸だとか腹部、おなかの部分が致命傷になったということも多いと聞いておりますので、胸部、これらを守るという意味で、胸部のプロテクターの着用についても呼びかけていきたいと考えております。

続きまして、資料4、2019年度交通安全運動及び交通安全日推進要領（関係機関等）の（案）をご覧ください。こちらの資料につきましては、関係機関、団体、区市町村様のそれぞれの

推進要領について喚起させていただいたものとなります。

交通安全等を推進する我々を含め、皆様方のご家族、職場の方々が交通ルールをしっかりと守るなど、交通安全の輪を地域に広げていただければ幸いです。また、自治体などにありましては、地域の方々によるポスター掲示、リーフレット配布、広報紙や掲示板の活用による情報発信などをよろしくお願ひしたいと考えております。

以上で、私の説明とさせていただきます。

○交通安全課長 ありがとうございます。

ただいまの説明につきまして、ご質問等がございましたらご発言をお願いいたします。

(「なし」の声あり)

○交通安全課長 ご発言がないようでございますので、議案は全て原案のとおりご了承いただいたものとさせていただきますと思います。それぞれの団体の皆様方におきまして、各種交通安全対策を講じていただきまして、ご理解等をいただけますように、ご理解とご協力をお願いいたします。

続きまして、4の報告に入らせていただきます。まず、最初に、自転車安全利用施策について、青少年・治安対策本部交通安全課課長代理の熱田から報告させていただきます。

○交通安全課長代理 交通安全課課長代理の熱田でございます。

私からは、自転車の安全利用施策についてご紹介させていただきます。資料としましては、平成30年度自転車点検整備等促進事業に対する区市町村補助金についてというペーパーをもとに説明させていただきます。以後、着座にて失礼いたします。

こちらの事業ですけれども、事業概要にもございますとおり、都民提案制度に基づいて始まった事業でございます。こちらの都民提案制度自体が予算上単年度、1年限りの事業ということにはなっているんですけれども、安全な自転車を都民の方に乗っていただくという、この重要性に鑑みまして、我々のほうでも継続的に事業に向けて予算要求しましたところ、幸いにも今のところ予算案には残っているような形になっていまして、ご紹介させていただきます。

他の新年度事業と同じく、議会のほうでの予算の議決を経ないと始まらない事業であることは、ご承知おきいただければと思います。

内容としましては、既に都民のほうの自転車点検整備を促す区市町村がございました。こちらに助成のほうをさせていただくことを通じて、都民、住民の方の皆様の自転車の安全性

の向上ですとか、都民の自転車安全利用の促進を図るという事業でございます。

具体的にどういったものを補助させていただいてきたかというのを申し上げますと、(1)番、点検整備支援事業。下にア、イ、ウとございますけれども、住民の方が点検整備等をお店等で受ける際に負担されるような費用を実費に対して補助をするようなもの。あと、学校等に出張型で点検整備をしているような事業がございましたので、そちらに関する経費について補助をさせていただく事業。その他、区市町村で取り組まれています点検整備に向けた事業について補助をさせていただく。これについて、2分の1の範囲で費用の補助をさせていただくというものでございます。

また、同様の制度で、それに、点検整備に向けた広報啓発する事業についても、2分の1の範囲内で費用のほうを補助をさせていただくという事業でございます。

来年度の要綱自体、まだ決まっていないところもございますけれども、概ねこういった制度に、今年度の制度にのっとったものを予定しているものでございます。

この後、区市町村の皆様向けに説明会を、新年度始まった後にすぐ開催させていただく予定でありますのと、また広報啓発物のほうもこちらのほうで作成いただきますので、そちらの周知、配布等にはまたご協力いただきたいと思いますところでございます。31年度の事業としても予定しておりますところ、よろしくお願ひしたいと思ひます。

私からはご紹介、以上とさせていただきます。

○交通安全課長 ありがとうございます。

ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見等がございましたらご発言をお願いいたします。

(「なし」の声あり)

○交通安全課長 特にないようでございますので、次の報告をさせていただきます。

次に、学校教育における交通事故対策について、青少年・治安対策本部交通安全担当課長の藤江から報告させていただきます。

○交通安全対策課長 改めまして、おはようございます。交通安全対策担当課長を併任しております、指導部指導企画課の藤江と申します。よろしくお願ひいたします。

私からは、学校教育における交通事故対策ということでお話をさせていただければというふうに思ひます。

まず、学校教育なんですけれども、その中では、「安全教育」というふうに題しまして、「生

活安全」、それから「交通安全」、それから「災害安全」、この3種類を学校のほうでご指導いただいているという状況でございます。

生活安全につきましては、まずは、防犯教育、防犯教育、こちらになります。小学校低学年、それから幼稚園児を中心に「いかのおすし」、聞いたことあるかと思えますけれども、防犯対策ということでこちらの指導。それから、中学生、高校生におきましては、今SNSが最近流行っておりますので、スマホの使い方、利用の危険性について、こちらが課題となっております。

続きまして、災害安全につきましては、皆様もご承知のとおり、30年以内に大きな地震が起きるという確率が70%だというふうに言われてからもう8年近くたちます。子供たちが当然あと22年以内に生きているわけですから、そこで大地震が起きる可能性があるということでございます。この大きな地震やそれから最近あります大雨に対する災害を中心に、学校においては避難訓練、これを実施しております。

幼稚園、小学校、それから特別支援学校におかれましては、年間11回なので、月1回ずつ、さまざまな場面を想定して避難訓練、これを行っている状況です。高等学校におきましては、年間4回の避難訓練、それから1泊2日で学校に宿泊する、宿泊の防災訓練、これも行っております。災害時に避難所となる、ほぼなるかと思えます都立高等学校では、その避難所の運営であるとか、それから宿泊による訓練を地域の方、それから消防関係の方、それから警察関係の方とも連携して実施しているというのが現状でございます。

続きまして、交通安全につきましてはですけれども、小学校低学年、それから幼稚園につきましては、ほぼ歩行者として。それから小学校の高学年、それから中学生、それから高校生につきましては、自転車の利用者としてが主になります。

この交通死亡事故ですけれども、毎年起こっている状況でございます。先日、世田谷区で悲惨な事故がございましたけれども、小学生の事故の第一は、飛び出しです。これは、交通量の多い大きな通りよりも、センターラインがないような、両面交通で信号機がないような道路のほうが危険というふうに一応指導はしております。ドライバーさんの心理としては、対向車が来る前に早く通り抜けたいんだろうなというふうに心理が働くところなんですけれども、それでスピードが出ているところに、飛び出しということであれば、当然命とりになるというところがございます。

それから、中学生、高校生の交通事故につきましては、これはもう圧倒的に自転車の、自

転車による事故になります。ご存じかもしれませんが、高校生の場合ですけれども、自転車による通学がかなりの割合を占めます。学校によっては、全生徒の7割以上が自転車通学という学校があります。

最近なんですけれども、事故に遭っていながら、運転手さんから「大丈夫か」と聞かれて、高校生のほうが、車が傷ついているのもあったんでしょうけれども、「大丈夫です」というふうに答えてその場から去ったと。で、学校に着いたらやっぱり痛くて、結局救急車を呼んだというような状況もあります。逆に、歩行者の方にぶつかって、歩行者が「ああ、大丈夫です」と言ったために、そのまま学校に行ってしまうと、後からそのぶつかった方が学校に連絡してきて、結局事故になったというようなこともありました。改めて、高校生については、事故の対応の仕方について、今回通知も出して指導をしているところでございます。

また、高校生は、自動二輪車、これの免許を取れる時期でもありますので、自動二輪車による事故もやはり発生している状況でございます。

今年度ですけれども、現在のところ、残念ながら小学生が3名、それから中学生が1名、それから他県での事故もありますけれども、含めまして、都内の公立高校生が3名命を落としているという状況でございます。

学校におきましてなんですけれども、公立学校に、お手元にこの赤い表紙のステープラどめのあるかと思うんですけれども、安全教育プログラム、これ、中が一部抜粋なんですけれども、実際にはこのように冊子になっております。中に色々載っていますけれども。これを公立学校の全教員に配布をして、これに基づいて指導をしてくださいという形で、今お話しした内容が一部ですけれども載っている状況でございます。で、この3領域をうまく教員がバランスよく指導していただいているところなんですけれども、なかなか交通事故が減らないという状況もございます。特に交通安全の領域では、そこにお示ししてありますとおり、道路の歩行と横断及び交通機関の利用。それから自転車の安全な利用と点検・整備。それから二輪車・自動車の特性と心得。それから交通事故防止と安全な生活についてという形で、学校教育の中で、さまざまな場面で触れるようにという形で、教員から指導がされているところでございます。

また、この青少年・治安対策本部でも、幼稚園、それから小学校低学年向けに、歩行者のシミュレータ、それから自転車に乗り始める小学校の中学年でしょうか、高学年でしょうか、それから中学生、高校生には、自転車のシミュレータ等で交通安全の教育を実施していると

いうところでございます。

それから、万が一事故が起きてしまった場合なんですけれども、同じく白い表紙でステープラどめのもので、交通事故防止に向けた指導の徹底についてということで、(通知)ということであるかと思いますが、これが、世田谷の事故のときにお出しした通知でございます。警視庁様からの通知をもとに、改めてこの通知文を各教育委員会にお出しさせていただいて、各教育委員会から学校のほうにこの通知が同じく行くようになっております。学校のほうでは、残念ながら事故が起きてしまった場合には、子供たちに改めてこの安全教育プログラムに従って注意喚起をするという形になっております。

それでもなお、交通事故はなかなか後を絶たない状況でございます。学校でも指導は、今申し上げたとおりしているところなんですけれども、子供に一声かけてあげることで、かなり事故は減るというふうに考えております。遊びに出る前に保護者から「車に気をつけるのよ」とか、それから地域でも子供に「飛び出したら危ないよ」とかいうふうに声をかけてあげることで、子供の事故が減る。地域の子供は地域で守ることが重要ですよという形でお話をしているところでございます。

学校での指導はもちろん行っているんですが、子供が小さいうちから家庭、保護者との連携、それから地域や関係機関の皆様との連携を通して、子供の交通事故を防いでいきたいというふうに考えております。今後ともよろしく願いいたします。

私からは以上です。

○交通安全課長 ありがとうございます。

ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見等がございましたらご発言をお願いいたします。

(「なし」の声あり)

○交通安全課長 特にございませんようですので、以上で、議事は終了となります。

最後に、青少年・治安対策本部治安対策担当部長の高野から閉会のご挨拶を申し上げます。

○治安対策担当部長 東京都青少年・治安対策本部治安対策担当部長の高野でございます。

本日は、貴重なお時間を割いていただき、ご出席をいただきまして、まことにありがとうございました。閉会に当たりまして、一言ご挨拶申し上げます。

昨年の都内における事故情勢につきましては、警視庁の金子管理官様から、交通事故死者数については戦後最少であったものの、いまだに交通事故により多くの方が犠牲になられた

り怪我をされているという悲惨な状況につきましてご説明をいただきました。そのような中におきましても、戦後最少、交通事故死者数が戦後最少になっているというようなことにつきましては、お集まりの皆様方が全国交通安全運動を初め、日々各種の交通安全対策に精力的に取り組まれた成果であると改めまして感謝を申し上げる次第でございます。

本年、都といたしましては、冒頭、本部長の大澤からも申し上げましたとおり、東京が世界に誇る交通安全都市となりますよう、自転車や高齢者の交通事故防止対策にさらに積極的に取り組んでまいりるほか、次代を担う子供の交通安全対策、さらには東京 2020 大会の開催も見据えまして、渋滞対策にも力を注いでまいります。そうした実現に向けましては、都民の皆様の方に心に響くような、あるいは積極的に参加もしていただけるような効果的な活動を継続していくことが大切であると考えております。

本年も皆様方と緊密に連携をしながら、各種の活動を推進したいと考えておりますので、皆様方におかれましても、それぞれのお立場から交通事故の防止に向け、より一層のお力添えを賜りますようお願いを申し上げます。甚だ簡単ではございますが、閉会にあたってのご挨拶とさせていただきます。本日はまことにありがとうございました。

○交通安全課長 ありがとうございます。

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、業務ご多忙の中お集まりいただきまして、ありがとうございました。

午前 11 時 00 分閉会