

首都交通対策協議会安全部会幹事会

令和元年7月17日（水）

都庁第一本庁舎北塔 42 階

特別会議室 A

午後 1 時 32 分開会

○交通安全課長 それでは、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。

本日司会進行を務めさせていただきます、都民安全推進本部交通安全課長で池野谷と申します。よろしくお願いいたします。

開会に当たりまして、当本部治安対策本部治安対策担当部長、高野からご挨拶を申し上げます。

○治安対策担当部長 ご紹介いただきました都民安全推進本部治安対策担当部長の高野でございます。皆様方におかれましては、大変お忙しい中、また、蒸し暑い中、ご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。また、日ごろから都の交通安全施策全般にわたりまして、多大なるご理解とご協力を賜りまして、まことにありがとうございます。この場をおかりいたしまして、深く感謝を申し上げます。

本日は、9月21日から30日までの間実施されます、令和元年秋の全国交通安全運動の推進要領などをご検討をいただくため、お集まりをいただいたところでございます。本運動の目標といたしますところは、都民一人一人に交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を呼びかけ、悲惨な交通事故を1件でも減らしていくということでございますので、皆様方のご協力を何とぞよろしくお願い申し上げます。

都内における交通事故発生状況につきましては、この後、警視庁の功刀管理官様からご説明をいただく予定でございますが、死者数につきましては、皆様のご協力もいただき減少傾向でございます。また、飲酒運転を起因といたします死亡事故につきましても、本年中は昨日現在1件にとどまっております、前年と比較いたしますと、マイナス7件と大幅に減少をしております。

しかしながら、交通事故で重傷を負った方は435人でありまして、昨年と比べて33人特に大幅に増加しております、また、30日以内に交通事故が原因で亡くなった方を含めますと、昨年については184の方が亡くなられております。そういった意味でも重症の方がふえているというのは注目する必要があるのかなというふうに考えております。

このように死亡事故が減少している一方で、命を落とすことにつながりかねないという、今も申し上げましたけれども、重傷事故がここまで増加しているということにも目を向けま

して、引き続き都民の皆様が安心して暮らせる交通環境に向けまして諸対策を推進していかねばならないと考えているところでございます。

これから秋の交通安全運動を行うに当たりまして、皆様に推進要領等についてご検討いただきますが、例年、この時期は薄暮帯の事故が多く発生しており、昨年も9月から年末に向けて死者が急増しております。都といたしましては、このような状況を打破するため、本交通安全運動や年末のT O K Y O交通安全キャンペーンなどを初め、さまざまな機会を捉えまして交通安全対策に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

また、皆様、ご承知のとおり、4月に池袋で発生いたしました高齢ドライバーを当事者といたします重大死亡事故の発生を契機といたしまして、都といたしましても再発防止のため、運転免許を返納した方へのサポート制度の周知をはじめ、高齢ドライバーの方に対するセミナーの開催、また、先週発表させていただきましたけれども、いわゆる後づけの急発進抑制装置の取付補助などによりまして、今回、重点として新たに独立いたしました高齢運転者の交通事故防止に取り組んでまいります。

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防止に向けまして、より一層のご理解とお力添えをいただければ幸いです。

簡単ではございますが、私の開会に当たって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申し上げます。

○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。座ったまま失礼いたします。

初めに、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、功刀交通安全担当管理官様からご説明をいただきます。よろしく願いいたします。

○警視庁交通安全担当管理官 警視庁交通部交通安全担当管理官の功刀と申します。よろしく願いいたします。私は、本年2月25日に前任の金子から職を引き継ぎまして、現在、安全担当管理官ということで業務を行っておりますので、本日、初めて皆様とお会いをしたいと思います。以後よろしく願いいたします。

それでは、座って説明をさせていただきます。

お手元にお配りさせていただいております都内の交通事故発生状況（令和元年6月末）というホチキスどめの資料に基づきましてご説明をさせていただきます。

これから申し上げます数字等につきましては、全て本年の6月末上半期の数値の統計とな

りますので、ご了解をお願いいたします。

まず、1 ページ目をご覧ください。

交通人身事故の発生件数でございますが、1 万 5,648 件となっております。前年と同時期と比べまして、521 件のマイナスとなっております。また、死者数は 54 人となっております。こちらは前年比マイナス 7 人の状況でございます。発生件数、死者数、負傷者数ともにマイナスであることがわかります。先ほど、部長からもお話がありましたように、重傷につきましては、前年比で増という形になりますが、負傷者数全体につきましてはマイナスの傾向を示しているところでございます。

(2) の時間帯別死者数のグラフを見ていただきますと、見てのとおり、朝方と夕方に多く発生していることがわかると思います。特に夕方ですが、下半期、これからどんどん日没の時間が早まることに伴いまして、日没時刻前後の薄暮時間帯における事故発生件数が顕著に増加する傾向があります。警視庁といたしましても、車両の前照灯を日没よりも早目に点灯する「トワイライト・オン運動」を推進しておりますので、今回の秋の全国交通安全運動の際にもぜひ広く呼びかけをしていきたいと、皆様方のご協力もよろしくお願いをいたします。

続きまして、(3) の状態別・年齢層別死者数でございますが、右側の高齢者という部分の 75 歳以上の歩行中というところを見ていただけますでしょうか。高齢者の中でも亡くなられた方の状態別で歩行中が 8 人と多くなっておりまして、全死者中の 75 歳以上高齢者の割合は約 3 割を占めている状況であります。統計上、65 歳以上を高齢者として計上しておりますので、その場合に死亡者全体に占める高齢者の割合というのは約 4 割、37%を占めている状況でございます。ここで高齢者の交通死亡事故の特徴を、より具体的に見てみますと、車両利用中よりも、歩行中の方が多く亡くなられております。歩行中は 12 名でございます。

2 ページの (3) を見ていただけまででしょうか。違反別死者数というところなのですが、死亡事故の当事者となった高齢者歩行者のうち半数に横断に伴う違反、または信号無視という交通違反によって交通死亡事故になっている状況が見られます。高齢歩行者自身が交通ルールを遵守して道路交通に参加していただくことが重大な交通事故を防ぐために重要な対策の一つであります。

続きまして、3 ページをご覧ください。次に、二輪車の交通死亡事故についてご説明をさせていただきます。昨年 1 年間の数値ですが、二輪車乗車中の死者数は交通人身事故全体に

占める割合が全国の割合を見てみますと、17.3%であったんですが、都内では30.8%と2倍弱の割合を示しております。この状況が東京都内の大きな特徴と言えることとなります。

本年6月末現在では都内における死亡者は二輪車についてですけれども、11人でありまして、昨年よりも10人少ない状況となっておりますが、都内の死亡事故全体の20.4%を占めている状況でございます。

二輪車の事故の(1)発生時間帯なんですけれども、午前6時から午前8時の朝方、そして午後4時から午後6時までの夕方に多くなっておりますので、通勤・通学、または業務に二輪車を利用する方に対する広報啓発を強化いたしまして、ヘルメットの着用の徹底、そして胸部プロテクターの着用の促進を推進していく予定でございます。

次に、自転車乗用中の交通死亡事故の発生状況についてご説明させていただきます。4ページをご覧ください。自転車についてなんですけど、全ての交通人身事故、これは都内の全ての交通人身事故です、それに占める自転車の関与率なんですけれども、約4割と、かなり高い割合を示しております。こちらの表でいう2019年の関与発生件数のところ、関与率というところなんですけど、39.2%という数字が出ていると思います。約4割が自転車が関与した人身事故になります。過去、この表を見てもわかりますように、常に30%以上を示しておりますが、今年はさらに高い割合を示している状況が見受けられます。

6月末の死亡者に関しては、昨年よりも5人多い13人となっております。警視庁といたしましては、自転車安全利用五則をはじめとする交通ルールの周知徹底を強化して、ヘルメット着用の促進、事故発生状況に応じた指導・警告、または取締活動を推進していく予定であります。

続きまして、5ページの飲酒事故の発生状況についてお話をさせていただきます。飲酒事故は6月末で、一番上の(1)の表で見させていただきますけれども、74件発生をいたしまして、うち飲酒死亡事故は1件でございます。昨年は1年間、年間を通して飲酒死亡事故が多発いたしました。それと比較いたしますと、6月末では7件減少したこととなりますが、飲酒運転による事故については、(1)のグラフに示すように、毎月10件以上発生をしております。これは死亡事故ではなくて人身事故全体の数でございますが、飲酒運転はまだ根絶には至っていないという状況がこちらで見られる形となります。

飲酒運転を根絶するためには、運転者自身、運転手自身が何よりも自覚することが大切ではございますが、その周囲の者に対して身近な者に飲酒運転をさせないという取り組み、ま

た、そういった状況、環境をつくらなければならないと考えております。

最後に、区市町村別の交通人身事故発生状況でございます。こちらは発生件数と死者数を区市町村別で分けて記載させていただいております。見てもわかるように、上半期に死亡事故の発生件数が多かった地域は、江東区、足立区、世田谷区、板橋区が多く発生をしております。

警視庁では、現在、「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まして各種交通対策を推進しております。上半期の死者数は54人と昨年を下回るペースで推移しているとはいえ、54人もの尊い命が失われていることを踏まえ、決して安堵できる状況ではございません。今後も1件でも悲惨な交通事故の発生を減らすべく各種交通対策を推進してまいりたいと考えております。

以上で交通事故の発生状況については、説明を終わらせていただきますが、もう1枚、カラー刷りのT O K Y Oルールと書いてあるチラシのことについてお話しさせていただきます。本年、警視庁交通部では、ももいろクローバーZさんを交通安全広報大使として委嘱をさせていただきました。既に交通安全に関する広報啓発を大きくスタートさせているところでございます。

そちらのチラシにも書いてありますように、「交通事故を防ぐ、簡単だけど効果のある方法！」である交通ルール、道路交通法等に則った内容を改めて示して、ないがしろにしがちな交通ルールについて、それぞれのカテゴリ別に、ももいろクローバーZさんを起用した動画を配信しているところでございます。T O K Y O S A F E T Y A C T I O N、もしくは交通アンゼッターという言葉でスマホ等で検索していただきますと、外部サイトが立ち上がる形になりまして、非常にアクセス数が多い状況です。6月26日から広報サイトを立ち上げて、まだ1カ月経っていないんですけれども、10万回以上再生されている状況で、非常に効果が高いというふうに認識をしているんですが、皆様方も、是非、一度見ていただければと思います。また、ご意見等ありましたら、今後の動画の作成等の参考とさせていただきますので、よろしく願いいたします。

私からは以上でございます。

○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、質問等がございましたらご発言をお願いします。よろしいでしょうか。

では、発言がございませんようですので、議題のほうに入らせていただきます。

令和元年秋の全国交通安全運動推進要領（案）について、交通安全対策担当課長の押名からご説明させていただきます。

○交通安全対策担当課長 交通安全対策担当の押名でございます。平素から皆様方には、多大なお力添えを頂戴いたしまして、まことにありがとうございます。

それでは、令和元年秋の全国交通安全運動の推進要領（案）についてご説明申し上げます。

お手元の資料1、リーフレットの見本をご覧ください。実施期間でございますが、9月21日土曜日から30日月曜日までの10日間、実施いたします。

今回の安全運動に当たり、作成するリーフレットとポスターのデザイン原画でございますが、先日実施いたしました第7回東京都交通安全ポスターコンクールにおいて、応募作品546点の中から選ばれ、知事賞に輝いた港区立白金の丘小学校4年、江澤栞怜さんの作品を採用いたしました。

デザインは、悪質交通違反の代表かつ重大事故の原因であり重点でもあります、飲酒運転の防止を呼びかける内容でございます。今回、受賞した江澤さんも小学生ながら、飲酒運転は絶対にしてはいけないものという思いで、このポスターを描いてくれたもので、素晴らしい作品ではないかと思えます。

江澤さんの作品に込められたメッセージである飲酒運転の根絶をはじめ、他の重点につきましても、都と関係機関、団体の皆様とで連携し、鋭意推進してまいりたいと考えております。

なお、リーフレット及びポスターにつきましては、9月上旬までに配送の予定でございますので、リーフレットにつきましては各機関、団体の加盟会員様などに、また、ポスターにつきましては関連施設の掲示板や、交差点や道路に面した場所に、なるべく多くの通行人の方の目につきやすい場所に掲示していただけますようお願いいたします。

次に、リーフレットの裏面をご覧ください。国の交通対策本部が示した推進要項によって、今回の交通安全運動も進めたいと考えております。

重点につきましては、全国重点に、連日ニュースでも大きく取り上げられた高齢運転者の交通事故防止の項目が一つ加わり、全国重点5点と東京都の地域重点、二輪車の交通事故防止をあわせた6点でございます。

まず、重点1、子供と高齢者の安全な通行の確保についてご説明いたします。ここで動画

を見ていただきたいと思います。これは日本自動車連盟 J A F さんがホームページでアップされているものを、今回、出典元として引用させていただきます。J A F さんのご了解をいただいております。

初めに、まず、子供の事故の動画をご覧いただきたいのですが、ドライブレコーダの映像等でございます。3点準備しておりますが、人によっては、少しショッキングと捉える方もいらっしゃると思いますので、こういったものが苦手だという方は見ないようにするなど措置をお願いしたいと思います。それではご覧ください。

ドライバーの気持ちになって見ていただけますでしょうか。横断歩道が近づいてまいりました。軽トラックが、横断歩道にいた小学生を直前まで気がつかずに行こうとしたところで、小学生が気づいて事故を避けたというような映像でございました。

軽トラックの運転手は先を急いでいたと思いますが、なぜ先行車両、ドラレコのついている車が横断歩道の手前で減速したのか、登下校の時間、学校の近くだとかを考え、子供がいるかもしれないと考えて運転しなければいけないと思います。

なお、昨日、ニュースでございましたが、多摩地区でございますが、午後3時ごろ、小学校1年生の男の子が道路を歩いていて、右折しようとした2トン車の冷凍車に右折のときにひかれたということで、命に別状はないということでニュースに出ておりましたけれども、そういった事故も、昨日現実に発生しているところでございます。

なお、本年都内におけます中学生以下の子供の交通事故死者数につきましては、お一人でございます。子供の交通事故防止の重要性については、今、改めて申し上げるまでもありませんが、小学校低学年の子供など、交通ルールを理解し始めたばかりの子供もおおり、こうした子供たちを導き、保護してあげることは大人の役割であると言えます。もし道路に飛び出してしまうような子供を見つけたら、周囲の大人がきちんと危険性を教えてあげるなど、身の回りからの事故防止活動を関係機関、団体の職員の方々に取り入れていただければと思います。

地域では見守り活動、保護、誘導活動などにより、子供の事故防止に努めていただいているところではございますが、いま一度、見守りの目で子供のより一層の安全確保にご協力をいただきたいと思います。

次に、高齢者の交通事故でございます。今年の全死者数に占める割合は約37%となっております。なお、昨年平成30年度中につきましては、143人亡くなられたうち60の方が高

齢者でございました。パーセンテージにいたしますと 42%、今年は今のところ約 37%で、非常に高い数値となっております。

先ほど、刃刀管理官からもご説明がございましたが、高齢者が関与する交通事故は自宅から買い物に出かける時間帯に多く発生しており、横断禁止場所横断や信号無視など、高齢者自身の交通違反が原因の事故も散見されるところでございます。高齢者自身の自分の体力の衰えや判断能力が低下しているものの、昔は大丈夫だった、今でも大丈夫など、体の身体能力を過信して事故に遭う例も多いようでございます。また、過去に危ない状況でもドライバーが止まってくれた成功体験から大丈夫だろうという過信もあると思いますので、子供と同様に高齢者の方の危険な行動についても目を向けていただきたいと思います。

続きまして、重点 2 の高齢運転者の交通事故防止でございます。これは先ほど申し上げたとおり、今までは重点 1 に併記されていたものが独立して、今回新設となったものでございます。今回、重点が新設されて経緯について、ここ最近の高齢運転者が関与する事故が多発している現状を踏まえ盛り込まれたものでございます。

高齢運転者による事故はこれまでも発生しておりましたが、都といたしましても、豊島区内で起きたような悲惨な事故に歯どめをかけなければならないと考えており、特に 6 月 5 日には都庁内におきまして関係各局を集め、自動車の交通事故防止対策研究プロジェクトチームを立ち上げ、その中でもこういった取り組みを、今、鋭意進めているところでございます。

先ほど、高野からもございましたが、アクセル、ブレーキの踏み間違い時、加速抑制装置への取扱補助など、さまざまな角度から対策に乗り出しているところでございます。

高齢ドライバーに対する交通事故防止については、引き続き高齢者を対象とした交通安全教育を推進することはもちろんのこと、サポカー S の普及についての PR や免許返納の促進、また、免許を返納した方が不便を感じないように、警視庁と連携して高齢者運転免許証自主返納サポート協議会に、より多くの企業や団体に加盟していただけるような取り組みを進めてまいりたいと思います。

本日ご参加の団体様はもちろん、関連する企業様に、サポート協議会への加入についてお声かけをしていただければ幸いです。

なお、東京都としての取り組みでございますが、来週、7 月 26 日に渋谷のエクセルホテルにおきまして、高齢ドライバー交通安全セミナーを、約 80 名の方を対象に開催いたします。

続きまして重点 3 でございます。夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止

についてでございます。こちらについても J A F さんの動画を準備しておりますので、ご覧ください。

これも夜間ですけれども、ご自身が運転していると思って画像をご覧ください。非常に真っ暗な道です。カーブに差しかかりました。横断歩道を過ぎまして、間もなくですが、ほんの一瞬です。ここです。中央付近に高齢者の方が歩いていたのが、一瞬ですけれど映ったと思います。非常に真っ暗な中で人が出てくるところでございます。

秋口は夕暮れから日没までの時間が急激に早まり、ことわざでも「秋の日はつるべ落とし」と言われており、薄暮帯に事故が多発している状況であります。この時間帯は歩行者も自転車の運転者も帰路を急いでおり、安全確認不十分や仕事の疲れなどから来る漫然運転、また、西日が目に入ったり、対向車のヘッドライトで幻惑されたりという気象条件など、さまざまな要因により事故が発生していると推測できます。まさに、人の移動の多い時間と見えにくくなる時間帯が重なるなど、悪条件が整った状態と言えるのではないのでしょうか。

このようなことから、歩行者の方にはドライバーから発見されやすい白や黄色など明るい色の服装や、反射材の装着を呼びかけるほか、自転車運転者にも反射材の装着と早目の前照灯点灯などを呼びかけていきます。

加えて、お手元の資料、国立天文台のホームページから引用した日没を表した時間の表をご覧ください。下段には 11 月、12 月の日没の時間が載っております。11 月 29 日から、東京地方は 16 時 28 分には日没となってしまいます。この状態が 12 月 13 日まで続いてまいります。最近、オートライトの車が非常に多くなってきておりますが、いまだに、夜になってもつけ忘れていたような車も散見します。皆様方、特に車両を扱っている企業様、団体様におかれましては、早めのライトの点灯についてもご指導・ご指示していただければ幸いです。

続きまして、自転車の関係でございます。自転車の事故関与率につきましては、引き続き全国と比較して高い割合となっております。資料はございませんが、去年は全国では約 20% の自転車の事故の関与率でございますが、東京都内につきましては約 36% と、全国の平均に比べて約倍程度の非常に高い自転車の事故の関与率となっております。これも東京都内の事故の特徴と言えるところでございます。

先ほど、刃物管理官からもご説明がございましたが、自転車利用の関係でございます。自転車安全利用五則が徐々に浸透してきており、例えば、傘差し運転は依然として見られるも

の、雨合羽を着用して運転される方も多くなっているのではないかと感じているところです。

信号無視、見通しの悪い交差点での安全不確認や一時停止標識のある場所での一時停止無視、イヤホンで音楽を聞きながらの運転、さらにはスマートフォンを操作しながら運転など、いまだに自転車は車の仲間であるという意識が欠如している方もいらっしゃいます。自転車といえども、運転中に事故を起こして相手にけがをさせたような場合には、刑事責任だけでなく被害者側から多額の賠償を請求されるような事例も実際に起きておりますので、単に交通違反をしないよう呼びかけるだけではなく、交通事故を起こした場合の事態の重大さもあわせて知ってもらえるよう広報に努めてまいりたいと思います。

なお、本件につきましては、後ほど報告がございます。

続いて重点4でございます。重点4につきましては、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でございます。運転席や助手席に乗車する方のシートベルト着用は定着したと言えますが、後部座席に乗車する方の着用については義務化されているものの徹底されているというにはほど遠い状況でございます。

ここでまたJ A Fさんの動画を見ていただきたいと思います。J A Fさんが公開している動画です。音声は入っておりませんが、4名乗車いたしまして、シートベルトをつけている人とつけていない場合の危険性についてJ A Fさんがつくった資料です。特に運転席側の後ろ側、今、ベルトをしていない状況で、運転席の後方にぶつかって下半身が外に出ようとしているところがよくわかると思います。とてもじゃないですけども、こういった事故が起こったときには、自分の腕で支えることが困難と言われております。これも同じような映像が続いておりますが、運転席に激突しているのがよくわかると思います。後部座席の同乗者がシートベルトをしないことにより、前の座席に乗車している方に激突し、そのまま状況によってはフロントガラスを突き破って車外に放出されるという事故も現実には起きております。

この後、N E X C O東日本様から高速道路の交通安全について特別に講義していただきますが、実は私も過去にN E X C Oさんと一緒に高速道路の交通事故について仕事をしてまいりました。高速道路の事故の特徴で、本当に何度も車外放出の事故を見てまいりました。後部座席の方がシートベルトさえしていれば、車外放出されることなく、特に車体と路面の間にお体を挟まれて亡くなるという状況を非常に多く見てまいりましたので、本当にシートベルトを、高速道路だけではなく、一般道でもしっかりしていただきたいと思います。

特に、今、映像を見ていただきましたが、後部座席の方が運転席に衝突すると、後部座席の方も重篤な状態に陥ると思いますが、衝突された運転者も頸椎を損傷し下肢に重い障害が残るなどの重大な交通事故となることをご理解いただき、必ずベルトをしていただきたいと思います。

今や、テレビのドラマでも登場人物が後部座席に乗った際にはシートベルトを締めるという描写が定着している状況でございますので、ご自分だけではなく他の同乗者への被害についても理解を深めていただき、危険性を訴えながら着用率を高めていただく必要があると思います。

また、チャイルドシートにつきましても同様でございます。事故の事例では大人用のシートベルトをしていたお子さんが、シートベルトをしていたにも関わらず亡くなったり、重症のけがをされたという状況もございますので、お子さんを守るためにも、チャイルドシートを嫌がったり泣くことも多くあると思いますが、お子さんのことを考えて、しっかりチャイルドシートに座らせるようお願いしたいと思います。

続きまして、重点5は、飲酒運転の根絶関係でございます。先ほど、ポスター、リーフレットのところでご説明させていただきましたが、飲酒運転につきましては、交通違反の代表格と言えるものと思います。先ほど説明があったとおり、昨日現在では本年の死亡事故は1件でございます。

なお、今年はこの1件につきましては、新聞やニュースでも報道されましたが、飲酒運転で車の荷物の積み込みをされていた男性に追突して死亡させた、極めて悪質な事故でございました。この運転手は、どこでお酒を飲んだのか、飲酒運転を防ぐことはできなかったのかというところでございます。

こうした事故では、運転する人にはお酒を出さない、勧めない、お酒を売らない、運転をさせないという当たり前のことをお酒類を提供する飲食店の方や酒販業の方、また酒席をとにもする方などが徹底する必要があると思います。飲酒運転をした本人だけではなく、こうした周辺者サイドについても、運転者同様に厳しく処罰されるところでございますので、引き続き周知していく必要があると考えております。

東京都といたしましては、故意犯でございます飲酒運転を撲滅するため、強化推進キャンペーンの期間だけではなく、継続して取り組んでいきたいと思っておりますので、ご協力を頂戴できればと思います。

最後の重点6、東京都の地域重点、二輪車の交通事故防止の関係でございます。これも先ほど、刃刀管理官からご説明があったとおりでございます。今年の4月につきましては、12名となっており、昨年と比べてマイナス12人と減少しているところでございますが、春の交通安全運動期間中に二輪車の事故が1件発生しておりまして、これも二輪車でよくある事故の形態で、右直の事故でございました。

日常的に二輪車を使う方は職場において警察署の指導による安全運転講習会などで、危険予測や安全な運転操作を学ぶ機会もあると思いますが、リターンライダー、40代、50代、60代の久しぶりにバイクに乗った方だとか、あと休日だけ趣味で二輪車に乗るような方につきましても、運転技量が鈍っている可能性もあり、最近の交通情勢等を踏まえた道路環境や最新の体を守る防具、自体防護機材などに関する公報や指導を徹底する必要があると考えております。

東京都といたしましては、スピードを出し過ぎないといった交通ルールを守るための呼びかけや、いざというときに体を守ってくれるヘルメットのあごひもの確実な結着や胸部や腹部を強打することによる内臓損傷を防止する胸部プロテクターの着用についても広く呼びかけていきたいと思っております。

続きまして、資料の2、関係機関の推進要領をご覧ください。こちらにつきましては、それぞれ団体の皆様に進めていただきたいものについて喚起しておりますので、後ほどご確認をお願いしたいと思います。

続いて、資料3、交通安全活動実施報告でございます。上半期につきましてはの活動状況について一覧にしたものでございます。後ほどご覧ください。特に下段には今月の頭に行いました飲酒運転させないT O K Y Oキャンペーンの状況についても報告させていただいております。

続いて、各キャンペーン期間中の大型ビジョンによる広報活動の様子を載せさせていただいております。なお、大型ビジョンの放映は、全て企業の皆様のご厚意で使用させていただいており、大変ありがたく感じているところでございます。

以上で私の説明を終わらせていただきたいと思いますが、皆様、ご存じのとおり、全国交通安全運動は長い歴史の中で国民に浸透してきた活動であり、普段交通安全に関心がない方も交通違反をしない、交通事故を起こさないということに敏感になる期間でございます。最終的にはこの期間だけではなく、自分の習慣として正しい交通ルール、マナーを身につけて

いただくことが目的だと考えております。

東京都といたしましても、各重点に則った取り組みを推進しつつ、喫緊の課題となっております高齢ドライバーによる重大事故発生を防止するための各種施策に鋭意取り組んでまいりたいと思いますので、関係機関、団体の皆様のご協力を頂戴できれば幸いです。

以上で私からの説明を終わらせていただきます。

○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、ご意見などがございましたらご発言をお願いいたします。よろしいでしょうか。

ご発言がないようですので、本件議題については原案のとおり推進することといたします。

続きまして、講演として、今回特別に、東日本高速道路株式会社、前田様から、高速道路における交通事故防止対策についてご講演を頂戴いたします。

それでは、前田様、どうぞよろしくお願いたします。

○東日本高速道路株式会社交通課課長代理 NEXCO東日本の交通課に所属しております前田と申します。どうぞよろしくお願いたします。

今日は10分ほどお時間いただいて、高速道路の安全対策ということで、動画とか実例もご覧いただきながら、今、高速道路上でどういった事故が起きているか、どういった事象が起きているか、そういったことをお話しさせていただこうと思いますので、よろしくお願いたします。

資料ですけれど、前に出ている映像、パワーポイントをご覧いただければと思います。

まず、全容として、当社管内で起きている死亡事故の発生件数、過去10年をグラフにしたものです。当社の管理エリアは、外環道より北側、北は北海道まで、西側は長野県のエリアまで管理しております。その中で起きている死亡事故の件数ですけれども、おおむね毎年増減はありますが、50件ぐらいで推移しています。平成29年は非常に過去10年でも最低の40件ということでしたが、30年度で、今年も前年同月比でいくと、4件プラスで増加傾向です。

この47件の死亡事故を、要因別にあらわしたものがこちらになります。毎年、単独事故、これがやはり一番多くて、47件中の14件。あと停止車両への衝突、これは渋滞後尾への衝突、事故で横転している車への衝突等が12件。あと車外放出ですが、前席のシートベルトの装着率は9割を超えていますけれども、主に後部座席の方、6割、7割ぐらいでしょうか、シートベルトをしていないことで車外に放出されているものが9件です。あと対人事故、高

速道路上で対人事故というと、余りイメージはわからないかもしれませんが、実際に対人事故は多く起きています。この後でも触れますけれども、高速道路上に人が立っているところに後続から来た車によってはねられているといった事故が7件になっています。全部足しても47件にはなりません、主な要因で分けると、このような傾向になっています。

このスライドをご覧いただきたいのですが、高速道路上で交通管理隊といって高速隊のように青い制服を着た黄色いパトカーに乗った隊員たちが日々高速道路上をパトロールしています。この写真は路肩で故障車のお客様の対応中に事故に巻き込まれたときのものです。路肩は本線上でも比較的安全な場所ではあるんですけども、こうした事故に巻き込まれてしまうこともあります。

この事故の動画を用意していますので、どのような様子で路肩に停止していた車両に車が衝突してくるかといったところをご覧いただければと思います。

前方に止まっているトラックがお客様の車両になります。2人ドライバーがいて、1人が管理隊です。旗を持った隊員が黄色いパトカーのほうに戻ってくる瞬間に、先ほどの大型車両が衝突してきます。大分ショッキングな映像ではあるんですけども、何名かの軽傷がいますが、これだけの事故でも死亡事故に結びつかなかった、不幸中の幸いといえるような事例です。路上にお客様と管理隊が立っているのです、衝突する角度が少し狂っていたら、大惨事につながっていたのではないかと思います。そうした事故でありました。

先ほど冒頭でもご紹介しましたが、高速道路上で起きる人身事故が、このように発生しているということがお分かり頂けたと思います。あと、車同士が衝突して、当事者同士が路上に出ているところをはねられるといったような、そうしたケースもあります。

続いて、高速道路上の逆走です。こちらは高速道路会社の件数を国交省のほうで取りまとめたいただいたデータなんですけれども、逆走するドライバーの大体66%、6割超えが65歳以上のドライバーといったようなことになっております。75歳以上ですと、40%を占めているといったようなところなんです。比較的高齢の方が高速道路の逆走を引き起こすといったような、そうした統計になります。

この逆走しているドライバーなんですけれども、当社内の属性をいろいろ調べてみると、もちろん認知症であるとか、あと、飲酒運転みたいなものもあるんですけども、そうしたものはごく一部で、1割から2割を占めていまして、それ以外の大部分というのは健常者がうっかり逆走してしまったと。ご高齢の方で、健常者の方でもうっかり逆走してしまうと

いったような、そうした傾向がわかってきております。

高速道路上で逆走したときにどうしたらいいかということ、我々も啓発活動を兼ねて行っているんですけども、もしご自身が逆走したときは、これは安全な場所に停車して、ハザードランプを点灯と。あと、行き先間違い、本来おりのインターチェンジを通り過ぎてしまった、そのときにバックなり転回して逆走するパターンがあるんですけども、そうしたような場合は、そのまま次のインターまで走行して係員にお申し出くださいというご案内をさせていただいております。

あと、ご自身は逆走しなくても、そういった状況に遭遇した場合の対応はこちらになりますので、まず、そうした車を見つけたら通報いただくというのが非常に重要と思っております。110番とか、高速道路上であれば、休憩施設か料金所の係員、そうしたところに通報してくださいといった、そうした啓発活動を行っています。

あと、逆走に遭遇したときですけれども、当社内の統計では、逆走車は追越車線を走行してくる傾向が多いです。先ほどご説明した中で、ご高齢の方がうっかり逆走しているケースが多いと申し上げましたけれども、逆走している本人は逆走していることに気づいていないので、本人にとっての走行車線を走ってくると、順走方向でいくと追越車線側といったような、そうした傾向が当社の中では言えると思います。

こちらにも逆走が起きる瞬間の映像がありますので、ご覧いただければと思います。これは上信越自動車道のトンネル内で起きた逆走ですが、長さが数キロに及ぶような長大トンネルなんですけれども、ここに停車している軽トラック、80代の男性の方と聞いておりますが、ここから逆走がスタートしますので、どのように起きるかをご覧いただければと思います。

ここからスタートします。途中車両に接触しそうな危ないところが何か所かあります。これはトンネルを抜けていったところ、これがその隣のトンネルに入った映像です。さらに別のトンネルを通過して走り去る様子です。映像はここまでです。

この逆走事案ですけれども、この先で高速隊がこの車両を確保することができたので、大惨事には至っていません。これも不幸中の幸いと言えるような、そうした事例でした。

高速道路上の逆走対策をご紹介させていただきますと、インターチェンジの合流部、基本的に分合流があるところで多く発生しております。今の映像のように、本線上を転回するケースというのがあることはあるのですが、基本的には分合流のところでも多く逆走は発生しております。

これは当社の高崎インターの例なんですけれども、これは乗る側の入り口のほうのランプウェイと本線の写真を撮ったものなんですけれども、追越車線側のほうに進行方向を示す矢印だとか、あとはオンランプ側のほうにも進行方向を示す矢印を設置したりだとか、あと、ゼブラ帯、ここでも転回しづらいようにラバーポール、青とオレンジのものがご覧いただけると思いますけれども、ここで転回しづらいように、なるべく進行方向に促すようにゼブラ帯の先端までこうしたラバーポールの設置を進めております。

あと、東京都内では余りないですけれども、平面交差のインターチェンジもあります。これも逆のほうに進んでしまいますと、本線上は逆走になってしまいますので、インターから乗られた方、おりる方、ご自身が進行方向がわかるようにオレンジのラインとブルーのラインで進行方向を示すような、こうした対策なども施してきております。

逆走の全体の件数は、こうしたハード対策の効果もあってか、減少傾向にはあるのですけれども、ただ、一つ事故が起きてしまうと、死亡事故へ結びつきかねない、そうした行為でするので、こうした啓発であるとか、ハード対策、これはどんどん進めていきたいと考えております。

説明は以上になりますが、日ごろから、交通安全の講話で、ドライバーにいつも話をしているのは、やはり、高速道路上を一般道と同じような感覚で行動されると、大惨事につながってしまうというのが一つあります。ですので、例えば、ご自身が事故を起こしてしまったとか、そういったときには、当社ではガードレールの外側を避難場所として推奨しているのですけれども、高速道路上は、車が80キロや100キロで行き交う空間ですので、そうしたところを少し気をつけて行動いただくように啓発も進めてきているところです。

では、以上です。ご清聴どうもありがとうございました。

○交通安全課長 前田様、ありがとうございました。貴重な映像を交えた非常に刺激のあるお話で、高速道路の危険性が非常によくわかりました。

また、日ごろからサービスエリアやパーキングエリアで事故の写真等を掲示して、十分にドライバーの方に危険性をPRしていただいておりますことを重ねてお礼申し上げます。どうもありがとうございました。

ただいまのご講演につきまして、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。

よろしいようでしたら、続きまして、東京都から3件報告がございます。1件目は、交通

安全課の熱田より自転車の安全利用に関して報告いたします。

○交通安全課課長代理 交通安全課課長代理、熱田でございます。

私からは、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正について（案）と書かれた資料、こちらに基づきまして説明させていただきます。

東京都では、現行の条例におきまして、自転車利用者等の自転車損害賠償保険等の加入につきましては、努力義務となっております。そのためもありましてか、保険の加入率につきましては、大体、保険の加入について義務化した府県ですと7割程度に達しているのですが、残念ながら東京都ですと、都政モニターの結果によりますと53%といった状況にとどまっております。

最近、都内の自転車に関連する事故件数が増加傾向になっていることとか、自転車利用者が加害者となる事故におきまして、加害者側に高額な賠償を命ずる判決が出ていること、またこちらにも書いておりますけれども、国が助言として条例の標準案を示しまして、地方公共団体による自転車損害賠償保険等への加入義務を規定した条例制定を国がサポートするという方向性を示したことを踏まえまして、都としましては、条例を改正しまして、自転車利用者等に対する自転車損害賠償保険等の加入促進するための規定を整備することといたしました。

続きまして、条例改正の主な内容のほうを説明させていただきます。改正内容は3点となります。

1点目は、自転車利用者、未成年者を監護する保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者に対して自転車損害賠償保険等への加入を義務づけます。なお、自転車損害賠償保険等の加入を確認することは、自動車と違いまして困難でございますので、自転車損害賠償保険等に未加入であることに対する罰則規定はございません。

2点目ですけれども、自転車小売業者や事業者は、お客さんですとか、従業員の方の自転車損害賠償保険等への加入の確認、そして加入の確認ができないときや自転車貸付業者は自転車損害賠償保険等への加入に関する情報の提供に努めることといたします。

さらにもう1点となります。また、学校の設置者には、自転車を利用する児童、生徒及びその保護者に対して自転車損害賠償保険等に関する情報を提供するよう努めていただくことといたします。

こちらは、7月9日から8月2日までパブリックコメント、都民の方からの意見募集を行

っております。その意見がまとりました後、9月の東京都議会第3定例会にて改正案を上程させていただきます予定でございます。

本改正条例は、可決された後になりますけれども、来年、令和2年4月1日施行を予定しております。約半年間を見込みまして条例の普及啓発に努めてまいりたいと思っております。

以上簡単ではありますがありますが、私からの説明とさせていただきます。

○交通安全課長 ただいまの報告につきまして、ご質問、ご意見がございましたらご発言をお願いいたします。

よろしいようでしたら、続きまして、2件目でございますが、交通安全対策担当課長の押名から高齢運転者に対する交通安全対策についてご報告いたします。

○交通安全対策担当課長 7月12日金曜日に知事から直接説明がございましたが、都の緊急対策といたしまして、いわゆるペダルの踏み間違い防止装置の取付補助、ユーザーの方は1割程度の負担でつけていただくというものについて発表がございました。本件につきましては、テレビ、ニュース、新聞等で報道されたとおりでございます。詳しい状況につきましては、都庁のホームページにアップいたしておりますので、詳細につきましては割愛させていただきます。

私からは以上でございます。

○交通安全課長 ただいまの報告につきまして、ご質問、ご意見等がございましたらお願いいたします。

よろしいようでしたら、3件目でございますが、生活文化局都民の声課、門柳課長から報告がございます。

お願いいたします。

○都民の声課長 お時間頂戴してありがとうございます。

昨年もこの場で、生活文化局で交通事故相談所を運営していることにつきまして、カード型のもので紹介させていただきまして、委員の数団体様から追加の配布のご要望もありまして、本当にありがとうございます。

今回、紹介させていただくのは、ホームページでもダウンロードできますが、毎年、作っております「交通事故相談のしおり」です。こちらは令和2年4月1日には民法改正の施行で損害賠償請求の時効などの改正も出てきます。次のしおりの改訂は秋以降で、民法改正関係部分も載せませんが、現行の制度はこのしおりに一通りのものが載っておりますので、ご参考

までにお配りしました。

あわせて、こちらのリーフレットは、英語と中国語とハングルで書いていますが、私どもは外国人相談も実施しています。外国人相談でも、最近、在住の方のほかに、留学生や観光客からの交通事故の相談がございます。外国人のお子さんが日本人の高齢者を自転車でひいてしまってケガをさせてしまったとか、留学生が自転車で衝突事故を起こしたとか、加害者、被害者、両方から相談があります。

私どもは外国人相談から交通事故相談が入ってきた場合も、交通事故相談に外国人から片言の日本語で入ってきた場合にも、両方の相談窓口で一緒に交通事故相談を行うことができます。もし、皆さまの関係の方、外国人の方でご案内が必要な場合には、どちらをご案内していただいても構いません。

ちなみに、外国人相談の窓口は、日常生活の相談から、法律の絡むような離婚、在留資格などの相続を受けております。よろしくお願ひいたします。

○交通安全課長 ありがとうございます。

ただいまの報告につきまして、ご質問、ご意見等がございましたら、発言をお願いします。

よろしいようでしたら、本日の議事、報告につきましては以上でございますけれども、せっかくの機会でございますので、ご意見等がございましたら、発言をお願いいたします。

よろしいようでしたら、以上で、首都交通対策協議会安全部会幹事会を終了させていただきます。

本日は、お忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございました。

午後 2 時 38 分閉会