

首都交通対策協議会安全部会幹事会

平成 30 年 10 月 22 日（月）

都庁第一本庁舎北塔 42 階

特別会議室 A

午後 3 時 01 分開会

○交通安全課長 それでは、お時間となりましたので、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、東京都の交通安全課長の池野谷と申します。本日は、よろしく申し上げます。

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

○青少年・治安対策担当部長 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。皆様方におかれましては、ご多用中のところ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、日ごろから東京都の交通安全施策全般にご理解とご協力を賜っておりますことを、この場をおかりいたしまして、深く感謝申し上げます。ありがとうございます。

本日は、12月1日から実施をされます、平成30年東京交通安全キャンペーンの推進要領等につきまして、ご検討をいただくためにお集まりをいただいております。このキャンペーンは、春、秋に続く第三の交通安全運動といたしまして、年末にかけて多発をする交通事故及び渋滞をも防止することを目的に実施をしております。

期間中、子供の目線から交通安全を訴えるポスター、リーフレットを配布するほか、ラジオスポットCM、大型街頭ビジョンでの交通事故防止の呼びかけなどを行ってまいります。

これらを通じまして、都民一人一人が交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践することにより、悲惨な交通事故を1件でも減らしていきたいと考えておりますので、引き続き皆様方のご協力を何とぞよろしくお願い申し上げます。

さて、都内の交通事故発生状況につきましては、この後、警視庁交通総務課の金子管理官様からご説明をいただく予定でございますが、概略を申し上げますと、本日、ご参加の皆様のご協力をいただきました結果、発生件数、死者数、負傷者数ともに昨年を下回るペースで推移をしております。まことにありがとうございます。

ご案内のとおり、本年のスローガンは、「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。第10次東京都交通安全計画の中でも、そういうふうに定めております。

平成32年までには、交通事故死者数を125人以下にするという、世界の主要都市でも最も少ないレベルの交通事故死者数を目指すという非常に高い目標に向けて、対策に取り組んで

おります。

こうした中、都といたしましては、本キャンペーンのほか、さまざまな機会を捉えまして、高齢者対策、自転車対策など、都民の交通安全に対するニーズに合った効果的な対策に積極的に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

結びになります。皆様方におかれましては、それぞれの立場から交通事故防止に向け、より一層のご理解とお力添えをいただけますよう、重ねてお願いを申し上げます。甚だ簡単ではございますが、開会に当たりましての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。座ったままで失礼させていただきます。

初めに、都内の交通事故の発生状況（平成30年9月末）につきまして、警視庁交通部交通総務課、金子交通安全担当管理官様からご説明をいただきます。よろしくお願いいたします。

○警視庁交通管理官 皆さん、こんにちは。ご紹介いただきました、警視庁交通総務課で交通安全を担当している金子と申します。首都交通対策協議会の皆様方には、日ごろから交通安全、そして警察のあらゆる活動にご支援、ご協力を賜っていることに、この場をおかりしまして、厚く御礼を申し上げます。

冒頭、今、高野部長さんのほうからもお話がありましたように、秋の安全運動が終わった10月からの3カ月間が、この交通事故抑止に関しての正念場だと思っております。例年、過去10年を見ますと、この3カ月間で55の方が亡くなっているということでありまして、警察ではこれ、気を緩めることなく全力でこの3カ月間、取り組んでいくこととしております。皆様も引き続きのご支援、ご協力をお願いします。

それでは、座って資料に基づいて説明させていただきます。

お手元の都内の交通事故発生状況、そして、その後に交通安全情報というチラシ、A4のチラシ2枚あります。この三つをお手元に出していただければと思います。

最初に、交通事故発生状況です。この、まず、これから申し上げる統計なんですけど、全て9月末現在の交通人身事故の発生状況で拾ってあります。そして、真ん中に書いてあるのが、ことしから警視庁で決めましたスローガン、「世界一の交通安全都市T O K Y Oを目指して」ということでもあります。先ほどの第10次東京都交通安全計画の125人はもとよりですけども、都内では横断歩道で車が歩行者を譲ってくれないというようなJ A Fの調査もありま

す。

こうしたことも含めて、オリンピックまで2年を切る中、本当にこのホスト都市東京で名実ともに世界一の交通安全都市を目指そうということで、ことしから設けたスローガンでございませう。皆様もあらゆる機会に広めていただければありがたいなと思っております。

そして、中身は、1番が全体的な交通発生状況、2番から6番が、この後、ご審議いただきますけれども、この東京交通安全キャンペーンの重点に沿った、それぞれの発生状況、7番目が、この行政区別の人身事故発生状況となっております。

それでは、中身を開いていただければと思います。

まず、1ページ目になりますけれども、9月末の交通事故発生状況です。過去5年間の都の比較で記載されています。一番上の発生件数、冒頭に申し上げましたように、交通人身事故の件数であります。

そして、死者数というのが、事故が発生してから24時間以内に亡くなった方。負傷者数は、それによってけがをした方でありませうけれども、重傷者が30日以上に加療を要する者、それ以外の方が軽傷という区分となっております。

この9月の時点では、若干、ちょっと発生件数が増加しておりますけれども、この時点では死者数が97、前年対比でマイナス22と、これまで過去統計史上、最も少ないペースで進んでおります。ただ、先ほど申しましたように、これからの3カ月間、非常に1年間の中でも事故が発生、集中する時期であります。

こうしたことから、皆様方も引き続き、各種対策にご協力をいただきたいと思いますと思っております。

ちなみに、失礼しました。その(2)、(3)なんですけれども、この死者97人をそれぞれ時間帯別、状態別、年齢層別で見た内訳でございませう。

(2)番の時間帯別でご説明をいたします。折れ線グラフになっているところで見ただけだと、2時間置きの時間帯別では、朝の6時から8時、そして夕方の16時から18時が1番目、2番目に多くなっております。

これ、資料には細かく書いてありませんけれども、さらに警察では細かく事故の発生状況、統計登録をしておりますけれども、ここでは一言で言うと、通勤、退勤の時間帯といったことが言えると思っております。この時間、突出している時間は、通退勤の時間、主に集中している時間ということでありませう。

あと、こちらの表は、死者をもとにしている数字であります。昼と夜、大別すると、昼間が 55.7%、夜間が 44.3%と、ほぼ同じぐらいの発生でありますけども、発生件数全体を見ますと、昼と夜だと 7 対 3 ぐらいです。

ですので、もちろん発生が多い昼間に死者が多いのは当然なんですけど、夜間も発生件数に比べると、多くなっているというのは、これやっぱり速度ですとか、視認性が悪い、こういったことが影響しているということが言えます。

(3) 番の状態別、左側の列の部分、行の部分が多くなるときに車に、車に乗っているとき、二輪車に乗っているとき、自転車に乗っているとき、歩いているとき、このようなときに事故にあつて亡くなってしまったという区分でありまして、縦の列の部分がそれを年齢層でクロスをした表になっております。

最もここで、やっぱり特徴的なところで説明をさせていただきますと、それぞれの区分、四輪車乗車中ですとか、これは 9 人でマイナス 6 ということは減っております。結論から申しますと、二輪車乗車中だけは 33 人、前年対比プラス 4 ということで増加しています。これが、春と秋の安全運動でも、東京の地域重点に掲げておりますところの東京の事故の課題だということだと思っております。

このところは、引き続き対策を継続していきたいと思っておりますし、あと、少なくともなったとはいえ、歩行中、これが状態別では最も多い 37 人という死者を統計しております。前年対比マイナス 13、冒頭に申し上げたように、警視庁では歩行者保護対策に力を入れて、思いやり運転、譲り合い運転の呼びかけを行っております。

そういったさまざまな対策もありまして、減ってはいるんですけども、最も多いと、構成率を見ると 38.1%ということで、これがまた一つ、東京の事故の特徴でもあります。

そして、あとは全国的な状況でもありますけど、年齢層別で見ると高齢者のところが 42.3%と、年齢層別では最も多くなっているということでありますし、この高齢者のじゃあ、どんなところが、どんなときに事故が多いのといえますと、その亡くなった 41 人の約半数を超えるところが歩行中 21 人、マイナス 9 と減っておりますけども、ここもやはり歩行者の事故が多い、そのうち犠牲になるのが高齢者が多いと、これも東京都、都内の事故の特徴でありますし、課題だというふうに考えております。

このページはこれで一旦、終わりますので、次の重点に沿った内容について説明します。1 枚おめくりをいただきまして、高齢者の交通事故発生状況をごらんいただきたいと思います。

これに関しましては、高齢者の亡くなった方、41人の内訳として、それぞれ分析した資料になります。

時間帯別・状態別で見ていただくと、先ほど申しましたように、歩行者が21人と最も多く、その次に自転車乗用中ということであります。時間帯別に見ると、やはり全体の事故と同じように、朝6時から8時と、16時から18時、やはりこれ、ご高齢の方が多いため、比較的、通勤に縛られず、活動時間帯10時、12時、こういったところに多く集中しているところが見られます。

(2)番の事故類型別に見ますと、これは左から見ていただくと、どんなとき、どんな状況でということなんですけども、ここでちょっと時間の都合、簡単に説明しますと、見ていただく、列車というのも実は3名おまして、これは踏み切り内は道路と交差しておりますので、交通事故という位置づけになります。

踏み切り内で、具体的に言うと、線路に足をとられて転倒して亡くなってしまった方もこういったまだまだ都内ではいらっしゃるということでもあります。

高齢者の対策ということになりますと、高齢者が歩いてとか自転車で動くのに、そういった環境もしっかりつくっていかなくちゃいけないということだと思います。

三つ目の違反別というところで見させていただきますと、ここはちょっと説明が要するんですけど、41人の死者の内訳なんですけど、左の歩行中、歩行者は、これ、ほぼほぼ高齢者で、ほぼというか全部、高齢者なんですけど、右側の車両は、これ、高齢者が運転してではなく、亡くなった高齢者の当事者の車両の違反別という見方になります。こういった内容だけ、ちょっとご承知おきいただきたいと思います。

説明が漏れてしまいましたけども、棒グラフのところでは対比しているのは、白抜きが去年の数字、青色で塗り潰しているのがことしの件数ということでございます。

次の自転車の交通事故のところの3ページをお開きください。これだけは、死者だけではなく、発生件数、負傷者数も記載してあります。と申しますのも、簡単に説明しますと、発生件数は2018年、太く囲んでいるところの関与率というところを見ていただきたいと思えます。この35.7%という数値と、これは交通事故に自転車が絡んだ第一当事者、第二当事者ですね。責任の重さの違いはどうあれ、自転車がどちらかに関与しているという比率になります。これが35.7と高い数値を示しておまして、もちろん発生が高いので、死傷者数、一番下のところが29.5%、負傷者の割合も高いです。

これ、全国平均で見ますと 15%程度ですので、東京都内は自転車が絡む事故が多いというのが実は課題であります。

亡くなった方は 16 人と少ないといったら語弊がありますが、余り顕在化していない数字であるんですけど、東京のやはり事故の特徴として、自転車が絡む事故が多いというところで言えます。

あと、ここの数値にはちょっとないんですけども、一方で、歩道にも人があふれておりますけども、この第一当事者に区分されている自転車の中の内訳でいきますと、自転車が歩行者にぶつかってしまうという事故もあります。

これは、この数字は 9 月末の数字でありますけど、年間、昨年ベースで見ますと、東京都内では 798 件、800 件が自転車が歩行者にぶつかってしまったという事故です。これ、全国的に見ると約 2,000 件でありますので、3 分の 1 がこの東京で起きているということでありまして、ここが、事故の特徴でありまして、2 番から（4）番が死者の内訳であります。

これは、やはり全体の流れと同じように、時間帯別でいくと通勤時間帯に多いということでありましてし、年齢層別で見ていただくと、残念なことに子供に一人ということが立っています。これ、中学生が交差点で衝突して、車に衝突して亡くなってしまったという事故ですけども、こういった自転車は大人から、子供から高齢者まで、幅広く免許がなく乗る乗り物であります。こうしたことから、運転者教育のみならず、学校教育等でしっかり教育していくことも必要だということでありまして。

自転車のところは、おおむね今のところであります。

続いて、4 ページの二輪車乗車中のところをおめぐりください。こちらは、二輪車乗車中に亡くなった 33 人の内訳で見ていただくということで、実は自転車のところは 0 というところがあったんですけど、二輪車は各時間帯別で見て 0 というところが唯一 14 時から 16 時があるんですけど、それ以外は満遍なく死者が分散しているという状況です。

ただ、通行目的でいきますと、やはり通退勤、通勤、退勤が多いということでありまして。これ、東京、眠らないまち東京と言われますけども、通勤時間、公共交通機関が発達しているものの、いろんな業態の仕事に従事している方がいらっしゃいます。

ですので、終電後のおおむね 0 時から朝の 5 時ぐらいまでの時間帯にも通勤せざるを得ないとか、こういった業態の方もいて、深夜帯の事故もやはりこれだけあるということでありまして。

そして、(2) 年齢層別を見ていただきますと、これは二輪車乗車中に亡くなった方でありますけど、30代、40代、50代、いわゆる現役世代の方も多くあって、これも通勤の足として使われているという裏づけになります。

そして、(3) 番、事故類型別で見ていただきますと、最も多いのが車両単独ということがあります。これは、ちょっと不謹慎な言い方ですけど、いわゆる自爆事故みたいな単独でガードレールに突っ込んだりだとかいったことの事故の類型なんですけども、こういったことが多いということについては、(4) 番を見ていただくと、一番わかりますけども、これは違反別というの、なかなか速度超過に類型されているのが少ないんです。これは、事故で亡くなった方の直前行動をカテゴリーしているものですから、直接、速度超過があったかどうかというのがわかる客観的な事実として、目撃者ですとか、防犯カメラとか、いろんな事実がないと速度超過にカテゴリーすることが難しいです。

ですけど、ハンドルブレーキ操作不適ということは、直前にやはり速度超過が見られるということが、これ、事実であると思います。

こういったことから、やはり二輪車に対しては速度を抑制させるという対策が重要になってきます。

あと、一つだけ付言しますと、二輪車も原付の二輪車、スクーター型から大型の千何百ccもあるような大型のバイクまで、いろいろあり、十把一からげに二輪車と言ってしまっておりますけど、東京都内で多いというのは、先ほど来通勤と申し上げています。原付もしくは125ccぐらいの、こういったスクーター型の事故が多いと、やはり通勤に使われている、二段階右折をしなくていいといった、こういった交通ルールの問題もありまして、こういった傾向が見られます。

続きまして、5番目、飲酒運転の飲酒事故の関係です。こちらの数につきましては、飲酒によって、飲酒が発覚した事故の件数です。ですから、取り締まり件数ではありません。取り締まりは、この数倍というか、年間1,000件以上あります。ただ、事故で発覚しただけでも、まだまだこれだけあるというのが実態であります。

特に、平成30年は、今までほぼ横ばいというか、少しずつ減少してきたところが、件数でも増加しております。括弧書きが死者数です。そのまま書いてあるのが件数ですけども、死者数につきましては、実は昨年1年間で3人だったんです。9月に1件、12月に2件ということでありまして、今現在でいくと8人プラスになっているという状況でありまして、もう

既に去年1年間の年間3件を超えてしまっているのです、ことしはあとどれだけ抑止するかというところが課題になっています。

それを月別で見ていただくのが、発生件数で見ていただくのが二つ目の棒グラフ、死者数で見ていただくのがその下の棒グラフということでもあります。

あと、ここの時間帯別で見ていただきますと、お酒を飲む時間が多くなっていますが、一番多いのが6時から8時、11件とあります。ここを見ていただいて、ちょっとチラシのほうをちょっと見ていただければなと思います。

何を言わんかとしているといいますと、これも残念なことに通勤帯の事故が多いんです。飲酒です。実は、一晩寝れば、数時間寝れば大丈夫だと思っている方がまだまだいて、このチラシは私どもが厚生労働省の健康日本21というところから抜粋したものでありますけども、どれだけ飲むとどれだけアルコールが体に残るのといったものをチラシにしています。

一番わかりやすいところで、ビール中ビン1本500mlです。これはアルコール度数が5%、4%もあるし、6%もありますけども、平均5%とします。そうすると、下に書いてありますけど、これは純アルコール20グラムを含んでいるという換算になりまして、ごめんなさい、これ、ちょっと生データなので、パソコンのソフトのバージョンで字がずれて重なっております。これ既に警視庁のホームページに載せておりますので、部内展開するときにはPDFで掲示している警視庁のホームページのものをお使いいただければありがたいなと思います。

ここに書いてありますとおり、このビール中ビン1本、ロング缶ですね、缶でいきますと、これ1本飲むと消化に4時間かかります。これ、倍飲むと、1リットル飲むと8時間なんです。大体あれですよ、中ジョッキも大体これ500ミリですから、朝、車に乗る人については、もう8時間前には飲み終わってなくちゃいけないんです。その後に、じゃあ、焼酎に変えますとか、普通に飲んでいる人も、特に飲み放題なんて、どれだけ飲んでいるかわかりませんが、こういったことから、まだまだ飲酒運転という以前に、お酒に対するちょっと認識がまだまだ薄いところもあって、こうした朝方の8時から10時になってまで10ですね、10件ということで、乗用車でもということでありまして、こうしたことから皆様方の職場でも、こういった展開をお願いできればと思います。

次に、6ページの駐車車両関与の人身事故に進みます。この東京交通安全キャンペーンは、第三の交通安全運動と位置づけでありますけども、その要因となっている渋滞等、また違法

駐車の抑止もあわせて広報していこうということで、平成 16 年から始まったキャンペーンでございすけども、その重点の一つであるこの違法駐車がどれだけ交通事故に関与しているかというところの数字でありますけども、残念なことに、やはりこれだけ全交通事故の中には、駐車が絡む事故が発生しており、死者数もここで過去、見ていただきますと、少なからず発生しているということです。ことしも既に 6 件、駐車絡みで発生しているということです。

しかも、これ、時間帯別で見ていただきますと、ほぼほぼ夜間深夜帯に集中しているということで、この亡くなっている側は、ここではちょっと分析していませんけど、先ほど見ていただいた二輪車です。速度超過で単独転倒する二輪車もいる反面、駐車車両に突っ込んでしまうような二輪車もいます。

こういったことが、たったちょっとしたつもりで駐車したことが、二輪車が突っ込んできたりだとか、ほかの交通障害になってしまって事故を招いているという状況であります。

ちょっと私、言い忘れてしまいましたけど、もう一つ、ちょっと交通安全情報というのが、この 1 枚前にあります。トワイライト・オン運動ということで、警察からのこれちょっとお願いでございます。

夕方の事故が多いというのも、朝と夕方もありますけれども、夜間は特に秋口から 1 日 1 分以上の早く、日没時間帯が早くなっています。そうしたことから、早目に前照灯を点灯していただくということで、このトワイライト・オン運動というのを警察では行っています。

皆様方の職場でも水平展開していただきたいなと思っておりますが、ちなみに、これも JAF さんの調査でありますけども、皆さん、早目のライト点灯というのは聞いたことがあるし、やっているよという認識があるんですけど、動態調査をしますと、実は 1% に満たない調査結果も出ています。

というのは、なぜかという、もう結論から申しますと、日没時間を皆さん認識していないからということでもあります。ちなみに、きょうの日没時間を認識している方、いらっしゃいますか。

結論から、別にクイズでもありませんので言ってしまいますけど、きょうは国立天文台のホームページを私、見てきましたけど、16 時 58 分です。もう午後 5 時より早くなっています。

道路交通法 52 条だと、夜間、道路にあるときには、前照灯をつけなくちゃならない。です

から、もう5時につけていなければ違反になってしまいます。ちょっとこれも、チラシも少し点灯推奨時間ということで書いてありますけど、これ1日現在の推奨時間を書いてありまして、きょうになってしまいますと、既に17時だと推奨どころか違反になってしまうということでありますので、このところはちょっとお間違いないように申し添えさせていただきます。

ちなみに、JAF日本自動車連盟のホームページには、この推奨時間とプルダウンで地域を入れると、その地域の東京都内であれば16時58分と、やっぱりちゃんと参照できるような仕組みになっています。

皆様方の特に運送事業団体の皆様方も、こういったところを活用していただいて、早目のライト点灯を促進していただくよう、お願い申し上げたいと思います。

資料に戻ります。最後が、区市町村別の交通事故発生状況ということでありますけども、ここでは後ほど細かい点を参照いただきたいと思いますけども、ちょっと発生件数では、大田区と江戸川区がふえておりまして、23区内、特別区内が発生件数増加している状況です。

一方で、多摩地区のほうですね、こちらは減少しているということでありまして、あともう一つ、説明をさせていただきますと、皆さんも釈迦に説法になってしまうのがあるんですけど、道路上には住居地番がないですよ。ですので、一番下に高速道路上ということで、これは外数で11になっています。ですから、いわゆるこの23区内で落ちている86というのは一般道、それ以外のところが高速道路というところでカテゴリーで入っていますので、そのようにご認識いただきたいと思います。

右側の区市町村別の棒グラフについては、こちらは死者数をあらわした数値になっています。

ということで、ちょっと駆け足で説明してきましたけども、最後にちょっと申し上げましたけど、特にこの3カ月間の事故抑止のポイントは、このトワイライト・オンだというふうに考えております。これは、それぞれの立場で警察以外の方、それぞれのセクションの方も、心がけ次第でできるお取り組みだと思いますので、これ、お戻りになりましたら、このトワイライト・オンの促進ということだけは、職場内、部局内で水平展開いただければありがたいなと思っております。

駆け足の説明となりました。私からの説明は、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、質問等がございましたらご発言をお願いします。

(「なし」の声あり)

○交通安全課長 では、ございませんようですので、それでは議題のほうに入らせていただきます。

平成 30 年 T O K Y O 交通安全キャンペーン推進事項(案)につきまして、資料 1、2 に基づき、交通安全対策担当課長の押名から説明させていただきます。

○交通安全対策担当課長 皆さん、こんにちは。交通安全課の押名と申します。皆様方には、先月行われました、秋の全国交通安全運動を初め、平素から交通安全諸対策にご協力いただきまして、まことにありがとうございます。

早速ではございますが、平成 30 年 T O K Y O 交通安全キャンペーンの推進要領等について説明をさせていただきます。着座にて失礼いたします。

初めに、資料 1、リーフレットの見本をごらんください。紫色のものでございます。

表紙のポスターデザインは、今年度実施いたしました、小学生を対象といたしましたポスターコンクールで、青少年・治安対策本部長賞を受賞した 4 作品の中から選定したものでございます。

ポスターの右側でございます、キャッチコピーでもあります「いるかもしれない」、かもしれないとは、まさに交通事故防止の基本でございますワード、基本とも言えるワードを見事にあらわしているもので、非常にすばらしい作品であると思えます。

皆様方も、車の免許を取得される際、自動車学校等で教官のほうから前の車が急にとまるかもしれないというようなことを教わったと思うんですけども、まさにそういったものを表現したものとなります。

続きまして、実施期間でございますが、例年のとおり 12 月 1 日から 7 日までの 1 週間でございます。

続きまして、キャンペーンの重点でございます。重点、下のほうに書いてある 5 点並びに裏面をごらんください。重点は、5 点でございます。それぞれの重点とした理由について、簡単にご説明させていただきます。

初めに、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。子供の事故防止の重要性については、皆様方、ご承知のとおりでございます。子供は特に下校時間帯や帰宅後の外出時に、飛び出し、横断歩道外横断、信号無視を原因とする事

故が発生いたしておりますので、保護者などに注意喚起を図っていきたいと考えております。

また、高齢者ですが、年末に向けて、特に薄暮、夜間帯における高齢歩行者の施策が重要であると考えております。交通ルールの遵守、道路横断中における安全確認の徹底、明るく目立つ色の服装、反射材用品の活用等が事故防止に効果的でございます。

道路における危険性を認識していない高齢者が存在することから、子供と同様に、運転者の立場からすると、動静には十分注意が必要かと思えます。

子供や高齢者には、青信号で横断歩道を横断するときには、車がとまったことを確認することや横断途中の再度の安全確認など、道路横断時における注意を呼びかけていきたいと思えます。

また、高齢運転者対策につきましては警視庁や関係団体様とも連携しながら、高齢運転者に対する安全教育や運転免許自主返納サポートの充実に努めてまいります。

続きまして、重点2、自転車の交通事故防止関係でございます。自転車は、車両の仲間という意識が徐々に広まっているところでございますが、見通しのきかない交差点における徐行、安全確認の徹底、一時停止標識のある場所での一時停止、車両として基本的な交通ルールを遵守することをヘルメットの着用や、万が一のための保険加入とあわせて、引き続き啓発してまいります。

続きまして、重点3は、二輪車の交通事故防止でございます。先ほど、警視庁の金子管理官からもご説明ございましたが、二輪車の事故の要因は、速度超過にあると考えられるところでございます。したがって、速度超過、スピードの出し過ぎに対する指導啓発のほか、特に交差点右折する際の、いわゆる直進と二輪車と右折の車両、いわゆる右直事故に対して、また十分気をつけていきたいと考えております。

このほか、ライダーの方の体を守る観点からは、胸部プロテクターの着用推進や、ヘルメットの顎ひもを確実に結着させることが重要であると言えます。

続きまして、重点の四つ目でございます。飲酒運転の根絶でございます。飲酒運転に起因する交通死亡事故は、先ほど金子管理官からもご説明あったとおり、ことしはもう既に9人の方がお亡くなりになられまして、昨年1年間の3件から3倍発生しているところで、いまだ根絶には至っていないところでございます。

また、ご承知のとおり先月には、いわゆる女性タレントが飲酒運転の上、速度超過、また信号無視をしてひき逃げをしてしまったということで、非常に大きく報道されたところでご

ざいます。

また、きょうの昼のニュースでも、青森県の話でございますが、先月4人の方が亡くなった死亡事故では、これの被疑者が飲酒運転して、4人の方が、何の罪もない4人の方が亡くなったということで、きょうも昼の報道でもなされたところでございます。

なお、亡くなった4人のうち、お二人はルールを守って飲酒運転の代行業の方ですね、代行の運転の方と、それをお客さんにした方が亡くなったということで、非常にルールを守っていた方が命を落とされてしまったということで、大きくきょうも報道されていたところでございます。こういった悲惨な事故を起こさないためにも、引き続き家庭、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います。

最後、重点の5につきましては、違法駐車対策の推進でございます。違法駐車は、渋滞の発生源となるばかりか、駐車車両に追突して亡くなったり、駐車車両をよけた際に脇を通る車両と接触するような、いわゆる駐車車両が関与、誘因とする事故が多発しているところでございます。違法駐車に限らず、駐車車両の直前直後から子供が飛び出してきたりするようなことも十分ございますので、気をつけていただければというところでございます。

これも隣の神奈川県のお話でございますが、8月に横浜西区のほうでございますが、バスが横断歩道にかかってバスがとまってしまい、その横断歩道をバスからおりたお子さんが横断歩道を渡る際に、反対側から来た車両にひかれて亡くなったという痛ましい事故も発生しているところでございます。

年末における渋滞解消の取り組みについては、後ほど、渋滞対策担当課長の杉のほうからご説明をさせていただきたいと思っております。

資料1につきましては、以上でございます。

続きまして、お手元資料2、各自治体、関係機関・団体の推進要領（案）についてでございます。それぞれの推進要領につきましては、喚起させていただいておりでございますが、それぞれの組織の特性、お立場を、特性を最大限生かしていただき、所轄、いろんな対策を展開していただければと思います。

また、このほか、皆様方をお願いしたいことは、本キャンペーンの周知徹底でございます。本キャンペーンは、春、秋に続く第三の交通安全運動と位置づけて実施しているところでございますが、春、秋の全国交通安全運動に比べると、認知度がどうしても低い状況になってまいります。

したがいまして、年末の交通事故防止、渋滞防止のキャンペーンを行っているということ
をポスターやリーフレット等を活用していただき、また広報紙などに載せていただくなどし
て、情報発信をよろしくお願いしたいと思います。

なお、ポスターとリーフレットにつきましては、11月、来月の中旬ごろ、お手元に届くよ
うに、今、手配をしているところでございますので、よろしくお願いしたいと思います。

また、期間中における東京都の活動につきましては、警視庁初め、関係団体様とも連携し
ながら、イベントなどで活動を推進していく予定でございます。特に、ポスター、リーフレ
ットの配布、バスや地下鉄などの車内広告のほか、ラジオスポットCM放送や繁華街等に
おいて、大型ビジョンを活用した広報活動にも努めてまいります。

以上となりますが、年末期における重大事故防止に引き続き、皆様方のご指導、ご支援、
ご協力を賜りますよう、お願い申し上げまして、説明を終わります。

以上でございます。

○交通安全課長 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
お願いします。

(「なし」の声あり)

○交通安全課長 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いたものとさ
せていただきます。

次に、2点のご報告に移らせていただきます。

東京都では、交通事故に関連するいろいろな問題に関して、専門相談員による対応を行っ
ております。そこで、本日は東京都交通事故相談所について、東京都生活文化局広報広聴部
都民の声課、門柳課長からご説明をお願いいたします。

○都民の声課長 門柳でございます。本日は、お時間を頂戴しましてありがとうございます。
日ごろより、皆様には大変お世話になっております。本日は、私どもの交通安全相談所につ
きまして、ご紹介させていただきます。では、座らせていただきます。

私ども、交通安全対策基本法と事務次官通知に基づきまして、都道府県に1カ所の無料の
交通事故相談所を運営しております。現在、都庁の3階南側、こちらと反対側になるんです
けれども、そちらのほうで実施しております。

どのようなものを行っているかと申しますと、複数の相談員が常駐しまして、電話及び来
所により被害者、加害者双方から相談を受けております。自損、それから物損、どちらもご

相談に乗るという形でございます。

事故後の処理対応の相談から、その後の損害賠償請求や示談に至るまでのさまざまな相談に対し、専属の担当者を決め、解決まで継続して対応しております。この図にありますように、自転車についてもやっております。

現在、9人の交通事故専門の相談員を配置するとともに、弁護士が毎日、アドバイザーとして待機しております。随時相談員に助言するなど、複雑困難な事案に対しても対応してございます。

このカードの裏側に、9時から7時までやっていますよとか、月曜日から金曜日までやっていますよというふうに載っております。

区市の交通事故相談窓口というのもあるんですけども、特定の曜日の開設で、午後だけに限るとか、そういったものでしたり、相談時間は30分から40分以内ですよと、上限があるところもあるんですけども、私どもの相談所におきましては、相談時間を制限せずに、ご相談に乗っているところでございます。

やはり交通事故が起こって直後で、被害者になられた方、加害者になられた方、非常に不安だと思うんですけども、この後、どういうふうな形で交通事故というのは処理されていくんですよ、どういう対応をしていかなくちやいけないんですよという、そういった初期相談のものもありますが、多くがやはり被害者になられた方は、保険会社、損害保険会社から提示された保険金額が不満であるとか、過失割合がちょっと納得がいかないと、そういったようなご相談がありますので、そういった場合に保険会社から示された書類をお持ちいただいて、それで自賠責ではどのぐらいまで請求できるとか、ここはもう少しこの部分についても見てもらえますよとか、そういったご案内もしております。

また、加害者の方でも、物損で処理しようというお互い合意がとれていたんですけども、同乗者の方が後から、けがが出てきたということや、それから物損についても、法外な修理費を請求されたとか、そういったご相談にもお受けするという形でやっております。

まだまだ余り、年間7,600件ほど受けているんですけども、まだまだそういった相談所があることを知らずに、困っていらっしゃる方とかもいると思いますので、会社の方を含めまして、ぜひ多くの皆様にご利用いただけたらと思っております。今回、ご紹介させていただきました。

今回、この小さな名刺型のものをお配りさせていただいたんですけど、既にポスターをお

配りさせていただいているところもございます。

もし、追加でうちにも置けますよというようなお話があれば、追加で配付させていただきますので、ぜひどうぞよろしく申し上げます。ありがとうございました。

○交通安全課長 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 よろしいようでしたら、続いて二つ目の報告でございます。年末になりますと、交通事故とあわせて交通渋滞についても増加する傾向を見せてまいります。

東京都では、ITS技術等を活用した即効性のある渋滞対策として、ハイパースムーズ東京と呼ばれる渋滞対策事業に取り組んでいます。

そこで、ハイパースムーズ東京について、渋滞対策担当課長の杉から報告させていただきます。

○渋滞対策担当課長 青少年・治安対策本部渋滞対策担当課長、杉でございます。日ごろより、都の事業にご協力いただきまして、ありがとうございます。

私からは、ハイパースムーズ東京について説明をさせていただきます。恐縮ですが、座って説明させていただきます。

東京都では、平成28年度より渋滞対策事業ハイパースムーズ東京を実施しております。この事業は、先ほどご説明のとおり、道路を拡幅するなどが、渋滞対策という思い浮かぶところがございますけれども、こうしたハードの整備とあわせて情報通信技術などを活用しまして、信号制御の高度化などにより、既存の道路の能力を高めて渋滞を軽減しようという事業でございます。

あわせて、渋滞の軽減のためには、都民の皆様一人一人の行動も大切であることから、普及啓発も行っているところでございます。

その普及啓発の一環として作成したハイパースムーズ東京のリーフレットをお手元に配付しているところでございますので、ちょっとこの場をおかりして、ご説明をさせていただきます。

表紙を1枚おめくりいただきますと、事業の主な取り組みが記載してございまして、信号制御の高度化、交通情報板の設置、交差点の改良、荷さばき可能駐車場の設置等々を行っているところでございます。

さらにおめぐりいただきますと、ハイパスムーズ東京の渋滞解消を目指す五つの行動と記載してございまして、都民の皆様に取り組んでいただきたい具体的なアクションが記載してあるところがございます。

もう一度、とじていただきまして、表紙の後ろ側のところを見ていただきますと、この一面を利用しまして、特に迷惑駐車啓発を取り上げております。

冬の交通安全キャンペーンでも、違法駐車対策が重点事業となっているということでございますけれども、渋滞対策としまして、この迷惑駐車というものの啓発に取り組んでおります。

交通安全キャンペーンが行われます12月につきましては、物流もふえる時期でございますので、私どもとしても重点的な啓発の期間と位置づけまして、迷惑駐車抑止を呼びかけるラジオCMですとか、大型街頭ビジョンでの動画の放映、雑誌への広告掲載などを行う予定でございます。

あわせて、冬の交通安全キャンペーンで各種、皆様も含めまして、さまざまイベントを行うというふうに聞いておりますけれども、ここに記載しておりますキャラクター、渋滞解消サポーターのハイパスムくんというふうに名前をしているキャラクターでございますけれども、このキャラクターとともに、キャンペーンにお邪魔させていただいて、普及啓発を行うということも予定しておりますので、その際にはよろしく願いいたします。

説明につきましては、以上でございます。

○交通安全課長 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すので、ご報告については、終了とさせていただきます。

改めまして、ここまでの内容に対して、何かご質問等はございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

○交通安全課長 ご覧いただきありがとうございました。それでは、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、ありがとうございました。

午後3時50分閉会