

首都交通対策協議会  
安全部会

令和6年2月14日（水）

オンライン開催

午後 3 時 30 分開会

○事務局職員 定刻となりましたので、ただ今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、司会進行を務めさせていただきます生活文化スポーツ局都民安全推進部の佐々木と申します。どうぞよろしく願いいたします。

初めに、開会に当たり生活文化スポーツ局生活安全担当局長であります竹迫からごあいさつを申し上げます。

○生活安全担当局長 はい、皆さま、こんにちは。ただ今ご紹介をいただきました竹迫でございます。本日は、大変お忙しい中ご参加いただきまして誠にありがとうございます。皆さまにあらまはしては、交通安全にとどまらず都政全般にわたり格段のご理解とご協力を賜りまして、この場をお借りいたしましてお礼を申し上げます。

さて、昨年の都内における交通事故の発生状況でございます。皆さまもご承知のとおりだとは思いますが、残念ながら発生件数、死者数、負傷者数ともに増加をいたしてしまいました。これにつきましては、コロナの5類指定後のというあれを、活動の再開という要素もあるかと思っておりますけれども、今年につきましても既に16名ということで、死者数は去年に比べましてプラス3ということで大変尊い命が失われております。交通事故ゼロに向けました動きというのは、まだまだ先が遠いのかなと感じているところでございます。

このような大変厳しい状況下ではございますけれども、本年も4月6日から実施されます春の全国交通安全運動の推進要領につきましてご検討いただくためお集まりをいただきました。それぞれの立場から活発にご意見を頂きまして、関係機関、団体と緊密に連携し、効果的に活動をしてまいりたいと考えております。より一層のご理解とご協力をお願いいたしたいと思っております。

最後になりますが、世界一の交通安全都市東京を目指して、都民総ぐるみの活動が展開されますようお願いを申し上げ、私のあいさつ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。

○事務局職員 ありがとうございます。なお、竹迫担当局長につきましては公務の都合により中座させていただきます。

それでは、議事進行に先立ちまして、事前に配信いたしました資料の確認をさせていただきます。配信資料は、順次映写させていただきます。まず、「会議次第」、続きまして、「警視庁資

料の都内の交通事故発生状況（2023年中）」、続きまして、資料1となります。続きまして、資料2となります。そして、リーフレットの資料3となります。「安全運動の重点（案）」、資料4となります。資料5「重点設定理由（案）」となります。資料6「推進要領」になります。資料のほうは以上となります。それでは、進行させていただきます。

都内の交通事故発生状況、令和6年中につきまして警視庁交通部交通総務課川嶋管理官からご説明をいただきます。よろしくお願いたします。

○川嶋交通安全担当管理官 はい。皆さん、こんにちは。警視庁交通部交通総務課の川嶋と申します。どうぞよろしくお願いたします。

平素から警視庁の警察行政各般にわたりまして、とりわけ交通部門につきましては、皆さま、関係機関、団体の皆さま、ご協力、ご理解、ご支援を賜っております。この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。私からは、都内の交通事故発生状況について、お手元の資料に沿ってご説明をさせていただきます。

まず、ご覧いただいている第1ページ目ですが、交通事故発生件数、これは交通人身事故、けがをした事故になります。各年12月末の数値を経年6年間、示しております。棒グラフにありますとおり青字が件数ということで、先ほど局長からもありましたけれども、2022年、コロナに向かって一時非常に減少傾向を示しましたが、その後、若干増え続けているといったところです。

また、コロナ前の2018年と比較しても、昨年は指数にして96ということで下げ止まりというような非常に厳しい状況が見て取れます。

死者数につきましても、2年連続減少と、3年連続減少ということにはならずプラス4、前年比プラス4ということで推移しているということでございます。これが全体です。

ちなみに、この資料にはありませんが、今年に入りましてからは、昨日現在最新で発生件数が、2月13日現在になりますが、3,121件、これは前年比、同期比マイナス70、死者数は16人、こちらはプラス3人、負傷者数は3,447人でマイナス81人で推移しております。

次、(2)になりますが、時間帯別死者数、これは2023年のものがございます。136人の内訳になりますが、時間帯として16時～18時、夕暮れ時、交通量も多い、また、下校時刻ですとか通勤の帰りの時間帯、交通量がやはり非常に煩雑になる時間帯に多く発生しているというのが見て取れます。そこから22時ぐらいまで夜間帯の事故が、去年は死亡事故が多かったといったこととなります。

その下3の状態別年齢層別死者数なんですが、これはちょっと細かいもので申し訳ないんですけども、1つ特徴的なところとして50代、50歳代というところが死者が多く出てます。一番、50歳代の下を見ていただくと29人でプラス4となっておりますが、これは高齢者、55～74歳ぐらいと比べても多いという数字になっておりまして、これちょっと去年の特徴というか、ここ数年、50歳代が多くなっているという傾向が実は出ています。中でも50歳代の、上から2番目にあります二輪車乗車中が12ということで、その他の年代に比べてちょっと優位に突出しているなどといったところが見て取れまして、この原因としましては、ある程度生活が一段落して、新規に免許を取られている方もおりますし、落ち着いて、以前乗っていたバイクにまた乗り出すリターンライダーといった、そういったところからもちょっと50歳代が増えているというふうに分析しております。

次、2ページ目になります。こちらは、皆さまもご関心が高いと思います子どもさんの事故発生状況について出させていただきました。(1)年別推移としましては、同じく6年間、子どもさんの事故につきましても昨年といいますか2022年からは増えてきている。こちらのほうは平成30年と比較して、それから、それよりも増えている。子どもさんの事故は、非常に大きなものも含めて、それが懸念されているといったところでございます。これからの次代を担っていく子どもたちが危険にさらされているという状況が数値にも出ているといったことです。

その次、時間帯別なんですけれども、子どもさんの場合は、1当、2当件数というのは、被害者になったり、場合によっては自転車で加害者になったり、そういったこともありますが、ほとんど子どもさんの場合は、第2当事者、被害者が多いというのが実情でございます。

時間帯にありましては、やはり16時～18時の学校帰りの時間帯に多く発生しております。12時ぐらいから増え始めて20時ぐらい、塾ですとか習い事、そういったところも含めて下校時間帯といいますか午後の時間帯に多く発生しております。朝の8時～10時に多く発生はしているんですが、集団登校等もありますので夕方の下校時刻に比べれば比較的少ないといったところが見て取れます。

その下(3)年齢層別、状態層別で見ますと、こちらは小学生が多く、生徒数もちろん多いので、6学年ありますから、それは自然、ある意味自然なことではあるんですけども、これを細かく分析すると、実は小学生2年生ぐらいまでは歩行中で事故に遭っている割合、3年生以上になると今度それが逆転して自転車で事故に合っている割合が、結果的には中学生も入

っていますから、状態別では自転車の、で、事故を起こしている件数が多いというのが実情です。

歩行中について言いますと、実は7歳児、小学校、学年で言いますと1年生、2年生、その頃に特に男の子さん中心に、歩行中の事故は各年齢別1～100まで、0～100までと、一番多いのが7歳です。ですから、こちらのほうは、警視庁といたしても、いたしましても、広報啓発を進めて各学校さんなどにも展開させていただいて、親御さんも含めた注意喚起をしているところでございます。

次、3ページ目に移ります。こちらは、高齢者65歳以上、統計上言いますけれども、高齢者の交通死亡事故の発生状況です。時間帯別と状態別を合わせた形で見させていただいているんですが、16時～18時という時間帯も多いんですが、その後の20時以降の深夜帯から次の日の朝の6時ぐらいにかけて非常に多いんだよということが実情です。高齢者の方は、意外と夜遅い時間も活動をされている方がいて、それに車が気が付かずに歩行中に亡くなっている。右の斜め右折時、それと朝の時間帯になると、自転車でも4時～6時なんかは非常に死亡事故が多く発生しているといった実情です。10時～12時の高齢者の方が買い物に出掛けたり病院に行ったり、そういった時間帯にも多く発生しているというのが見て取れます。

その下、(2)、事故類型別で見ますと、人対車両左側、車両相互右側に分かれています。人対車両の場合は歩行中に被害に遭われているという見方ができます。実は、一番左の横断歩道横断中で被害に遭われているといったケースが非常に多いということで、車の見落としですとか、そういったところで高齢者の方、見落とされたら素早い動きもできずにといったところで、車に対する注意喚起もそうなんです。高齢者の方にも横断歩道、信号ある、なしありますけれども、横断歩道であっても車が来ていないか確認をしっかりと安全確認をして横断歩道を通行するよといったことをしっかりと啓発してまいります。

車両相互の場合は、自転車に乗っているケースも多いんです。その場合は、裏通りの見通しの悪いような交差点で出会い頭、お互い発見できずに直角にぶつかる形態なんですけども、そういったところで事故に遭ってしまったのは見て取れます。

その下に違反別死者数とありますけれども、こちらは高齢者の方に何かしらの違反があつてそういった事故が起きてるんじゃないかっていうことが想像されるんですが、実は歩行中の場合は25人の方亡くなったうち10人の方は違反なしということで、それは横断歩道を横断している場合です。赤信号無視でなければ横断歩道は歩行者が絶対優先ですから違反にはなり

ませんということで、歩行中では約6割ぐらいの違反なんですけれども、今度、車両ですね。自転車のほうになりますと、ぐっと何かしらの違反があると。ハンドル、ブレーキの操作がうまくできずに自転車で転倒したりということもありますし、その他の中にはしっかり安全が確認できない状態で大きな事故に遭っているというものが一部含まれています。

次、4ページ目になります。こちら二輪車の死亡事故の発生状況を入れさせていただきました。先ほど50代の方が非常に二輪車の事故が多いというのを過去2年グラフも見えていますが見て取れます。昨年も同様な傾向があるなというのが分かると思います。

時間帯で見ますと、こちら16時～18時よりももう少し遅くなって18時～20時ですとか22時ぐらいにかけて帰りの時間帯に発生しているのと、あとはやはり朝ですね。4時台から非常に、オートバイを使う方は通勤等で大きな事故に遭われる場合が多い。その傾向が10時ぐらいまで続くということで、通勤中の二輪車事故防止に係る注意を訴求するような内容の広報啓発をしっかりとSNS等も使ってやらせていただいているといったところでございます。

年齢層別は50代、あと40代が多い、壮年層の年齢で二輪車の事故が発生しているというのが分かります。

事故類型別で見ますと、こちらは去年も今年もなんですけども、右折時ですとか、車両単独といったところで、右折時はいわゆる右直事故。右折しようとする車とのお互いの直進するバイクと交差点での事故が多く発生しています。信号の変わり目ですとか、相手の車が曲がっている、車のほうはまさか二輪車、こんなに速いスピードで来ないだろうというお互いの思惑のずれといいますか、そういったところで衝突しているという状況が見て取れます。

車両単独は、朝の通勤時間帯等に急いですり抜けですとか、そういった無理な運転をして車と接触してしまうといった状況もあります。

また、駐車車両に対する追突ですとかいう死亡事故も実は発生していますのと、あと、出合い頭は言ったとおり自転車と同じようにバイクの一時停止をしっかりと止まらずに行っただけでの事故になっている傾向があります。それが(4)の別のところでそれが表れております。しっかり安全を確認しないで交差点を通過しようとして死亡事故というのが9件ございます、交差点安全進行です。これが右直の事故ですとか、裏通りで出合い頭の事故に含まれています。そういったケースと、単独事故のほうはハンドル操作不適が多くなっているといった状況です。

続きまして、5ページ目です。こちらは自転車です。都内は非常に自転車が利活用されておりますので自転車の事故が多いといったことが分かります。表は、非常に細かい表なんですけど

れども、2023年のところの真ん中辺に46.3%という数値がありますが、これは自転車に関係している自転車絡みの事故といったことです。どちらか一方が自転車の場合もありますし、両方自転車の場合も含めて全体の事故件数分の自転車関与件数分の数値で出されています。ですから、都内で発生している交通人身事故のうち、およそ2件に1件は自転車が絡んでいる。被害者になる場合もあれば加害者になる場合もあるということで、皆さんが警視庁ですとか東京都にたくさん寄せられています自転車のルール、マナーが守られていないんじゃないかといったところがこういった数字にも表れているといったことでしっかり広報啓発をしていく必要があると考えております。

その下、時間帯別になりますと、自転車のほうも歩行者ですとかと同様16時～18時、夕方の帰宅時間帯、それと朝ですね。10時～12時ぐらいの通勤ですとか、普段使いの時間帯に大きな事故が発生する傾向がありますよといったところになります。

年齢層別で見ますと、こちらのほうは高齢者が非常に圧倒的といいますか優位になっているというのが見て取れます。高齢者の方が自転車をたくさん利用しているのですけれども、身体能力の衰えでスピードがそんなにだまらずにふらついて単独で転倒されたり、交通ルールをしっかりと守らずに裏通りで出会い頭でぶつかってという状況も見て取れます。こちらのほうも、実は違反が非常に多くて、交差点での安全を確認せずに進入をして車とぶつかってしまうような交差点安全信号義務違反が一番多い。違反なしの割合のほうが少ない。30分の25ですから、80%ぐらい死亡事故に関して言えば自転車側にも違反がありますよといった形でございます。

続きまして、6ページ目。こちらは、飲酒事故になります。ずっと言い続けて、皆さまにもご協力いただいております警視庁、東京都連携した春にも秋にも全国交通安全運動、そして7月の飲酒運転させない東京キャンペーン、12月の東京交通安全キャンペーンと季節ごとにそのような呼び掛けをしておりますが、実はいまだに飲酒事故というのは根絶されていない。

去年は、前年に比べて増えておりまして、2018年、平成30年、コロナ前から見ても増えているといった非常に厳しい状況にあり、徹底されていないといった状況です。

月別で見ますと、皆さんもご存じのとおり12月、忘年会、新年会シーズン、新年会といえますか忘年会シーズンですからそういったところが多いですし、去年に関しては、5月にもたくさんの活動をやったんですけども、例年7月のやはり暑気払いといった摂取の機会が増えるようなシーズンに接しますので、警視庁としましても東京都と連携して7月に飲酒運転させない東京キャンペーンを展開しております。飲酒事故の死者数はその年によっても、い

まだに死亡事故も発生しているという現状でございます。

その下（２）事故類型別という発生件数につきましては、お酒を飲んだ事故類型別の、どうかと思うんですけども、普通だったらあんまり考えられない正面衝突というのも出ています。酒で判断能力ですとか、運転操作能力が害されて対向車線にはみ出してしまう、そういった形というようなものがお酒特有の形として出てきますし、車両単独の事故、単独で電柱にぶつかったり、そういった事故が多いというのは見て取れます。

状態別、時間帯別で見ましても、深夜に限らず昼間ですとか夕方ですとか、そういったところでも車の事故が発生してたりとかということですので、取り締まりと併せてしっかり広報啓発を皆さまのほうに展開していきたいと考えております。

最後に 7 番、区市町村別交通人身事故発生状況を載せていただきましたが、こちらのほうは参考として都内の区市町村において去年と一昨年比べてこのような状態でこのような事故が、自身のところの地域ではこのぐらいの事故が発生しているんだよということで参考にさせていただければと思って載せていただきました。

簡単ではございますが、今年の事故発生状況については以上になります。

○事務局職員 ありがとうございます。続きまして、議題に移ります。

令和 6 年度交通安全運動等の取り組み計画（案）について、生活文化スポーツ局都民安全推進部交通安全対策担当課長の辻から説明させていただきます。お願いします。

○交通安全対策担当課長 はい。交通安全対策担当課長の辻でございます。皆さま方に日頃から交通安全対策にお力添えをいただきまして誠にありがとうございます。それでは、早速ですが、資料に基づきまして説明をさせていただきます。

初めに、3 の議題の（１）令和 6 年度東京都における交通安全運動等実施一覧（案）についてでございます。

資料 1 をご覧ください。これは東京都における交通安全運動等の令和 6 年度の取り組みについて示しております。4 月は、春の全国交通安全運動で 4 月 6 日～4 月 15 日まで。5 月は、自転車安全利用東京キャンペーンで 5 月 1 日～5 月 31 日まで。6 月は、東京都暴走族追放強化月間で 6 月 1 日～6 月 30 日まで。7 月は、飲酒運転させない東京キャンペーンで 7 月 1 日～7 月 7 日まで。9 月は、秋の全国交通安全運動で 9 月 21 日～9 月 30 日。10 月は、駅前放置自転車クリーンキャンペーンで 10 月 22 日～10 月 31 日まで。12 月は、東京交通安全キャンペーンで 12 月 1 日～12 月 7 日までとなります。この計画で進めていきますのでご協力をよろしくお



願いたします。

次に、(2) 令和6年度東京都交通安全日(案)についてでございます。資料2をご覧ください。東京都交通安全日は、昭和36年から実施されております。第11次東京都交通安全計画を策定しておりますが、その中で原則毎月10日を東京都交通安全日に指定し、交通実態に即して地域、学校、職場ぐるみで交通安全活動を実施し、交通安全思想の普及、浸透を図っていきましょうというものでございます。

毎月10日を交通安全日としておりますが、10日が土曜、日曜、祝日に当たる月については、原則として前日に行うこととしております。8月、11月が該当いたします。4月は、春の全国交通安全運動期間と重なりますので実施はいたしません。

自動車を扱う事業者であれば毎月の車両点検日を交通安全日に行うとか、学校関連であれば通学路の点検日にするなど、交通安全日に工夫を凝らした取り組みを行い、交通ルールの順守と交通マナーの実践を習慣付けていただければと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

続きまして、資料3をご覧ください。春の全国交通安全運動のリーフレットの見本となります。完成版は、A3見開きになります。ご覧のリーフレットの頭がポスターの原画と、ポスターとなります。原画は、令和5年度東京都交通安全ポスターコンクールで知事賞に輝きました小学生3年生の方の作品を採用しております。令和6年度もポスターコンクールを実施いたしますので、興味のある方はホームページに募集要項を載せておりますのでご確認をお願いいたします。

次に、令和6年春の全国交通安全運動の重点についてご説明いたします。資料4、令和6年、令和6年春の全国交通安全運動の重点(案)をご覧ください。重点は、記載のとおり全国重点3点と地域重点1点を合わせた4点となります。全国重点は全国共通で、地域重点は東京都独自の重点となります。

資料5をご覧ください。重点の設定理由についてご説明をいたします。重点1、子どもが安全に通行できる交通、道路交通環境の確保と安全な横断方法の実践となります。設定理由は、次世代を担う子どものかげがえのない命を社会全体で交通事故から守ることは重要であるにもかかわらず交通事故による幼児、児童の死者、重傷者では、歩行中や自転車乗用中の割合が高く、また、新学期が始まる4月～6月にかけて死者、重傷者が増加する傾向にあります。加えて、歩行中の児童の死者、重傷者の通行目的では登下校が全体の4割を占めるなど、依然と

して通学路をはじめとする道路において子どもが危険にさらされている状況にあります。

また、子どもに限らず交通事故死者数全体を見ると歩行中の割合が最も高く、歩行者側にも走行車両の直前、直後の横断や、横断歩道外での横断、信号無視等の法令違反が認められます。このため子どもが安全に通行できる道路環境を、道路交通環境を確保するとともに、全ての歩行者に対し、道路の安全な横断方法を実践するよう促していくことが必要であることから重点になっております。

重点2は、歩行者優先意識の徹底と思いやり、譲り合い運転の励行です。設定理由は、交通死亡事故の第1当事者の多くが自動車の運転者で、歩行での死亡事故の多くが道路を横断中に発生し、自動車等の側に多くの横断歩行者妨害等の法令違反が認められます。また、飲酒運転、妨害運転、いわゆるあおり運転等の悪質危険な運転による交通事故も後を絶たない状況です。このため自動車等の運転者に対し、歩行者優先意識の徹底と思いやり、譲り合い運転の励行を促していくことが必要であります。

自動車乗車中における後部座席シートベルトの着用率やチャイルドシートの適正使用率がいまだ低調である他、75歳以上の高齢運転者による交通死亡事故は免許保有者人口当たりで見ますと、75歳未満の運転者と比較してより多く発生しております。その要因として、ハンドル操作不適やブレーキとアクセルの踏み間違いなどが多くなっていること等にも留意が必要であることから重点としております。

重点3は、自転車、電動キックボード等利用時のヘルメット着用と交通ルールの順守です。設定理由は、自転車乗用中の交通事故者数が減少傾向にある一方で、全事故に占める自転車関連事故の割合は増加傾向にあります。自転車乗用中の交通事故死傷者数は、10歳～25歳未満の若年層の割合が高い状況です。また、自転車乗用中におけるヘルメット非着用時の致死率は、着用時と比較して高く、自転車乗用中の死者の損傷主部位は頭部が半数以上となっています。さらに、自転車乗用中の死亡事故では、自転車側の多くに法令違反が認められ、認められています。加えて、道路交通法の一部が改正され、令和5年7月1日から特定小型原付自転車、いわゆる電動キックボード等に関する新たな交通ルールが定められ、利用者には交通ルールを理解した上で安全に利用することが認められております。乗車用ヘルメットの着用についても努力義務が課されているため、自転車、特定小型原動機付自転車の利用者に対してヘルメットの着用と交通ルールの順守を促していくことが必要であることから重点としております。

重点4は、二輪車の交通事故防止で、こちらは東京都独自の地域重点となります。令和5年

中の都内における原付を含む二輪車が関与する交通事故発生件数は非常に多く、死者数も全交通事故死者数の約3割を占める44人、前年比で言うとプラス4となりますけれども、全国の二輪車を当事者とする死者数、死者の構成率を上回る状況になっていることから二輪車の交通事故防止を推進する必要があるということで重点としております。

続きまして、資料6をご覧ください。資料6は、令和6年度春の交通安全運動及び交通安全日推進要領（関係機関等）（案）でございます。関係機関、団体、区市町村と、それぞれの推進要領について喚起させていただきました。この推進要領を参考にして、それぞれの職場、学校、区市町村等におきまして交通安全運動期間中や交通安全日に交通安全に関する積極的な取り組みをよろしくお願いいたします。

以上で議題の説明を終わります。

○事務局職員 ありがとうございます。

続きまして、質疑に移ります。先ほど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。ご意見がある方は、画面上の手を挙げるボタンを押してご発言ください。

それでは、ご発言がないようですので議案はご了承いただいたものとさせていただきます。

以上で議事は終了いたしました。最後になりますが、生活文化スポーツ局都民安全推進部長の馬神より閉会のごあいさつを申し上げます。

○都民安全推進部長 都民安全推進部長の馬神でございます。本日は、貴重なお時間を頂きましてご参加いただいて誠にありがとうございました。閉会に当たりまして一言ごあいさつ申し上げます。

昨年の都内における事故情勢につきましては、警視庁の川嶋管理官からご説明をいただきましたけれども、残念ながら死者数が前年を上回ってしまったという結果になっております。東京の交通事故による死者数につきましては、かつては交通戦争という言葉があったように、昭和30年代、35年の数字を見ると、一番多くて1,179人ということだったそうでございます。でもこちらにお集まりの皆さま方、全国交通安全運動をはじめとしてさまざまな交通安全対策に精力的に携わって取り組んでいただいた結果、現在はその時と比べると約9分の1というところまで減少したということで、これまでの取り組みは確実に成果を上げているんだということで大変東京都としても力強く思いますし、感謝申し上げますところでございます。

都といたしまして、東京が世界に誇る交通安全の都市となりますように、新しく今度自転車のヘルメットの普及ですとか、あと、高齢者の運転手の対策ですとか、あと、電動キックボー

ドをはじめとする新たなモビリティがさまざま出てきておりますので、そういったところの安全対策に積極的に取り組んでいきたいと考えております。今後も皆さま方と緊密に連携しながら各種活動を推進してまいりたいと考えておりますので、皆さまそれぞれのお立場で一層のお力添えを賜りますようよろしくお願い申し上げます。

甚だ簡単ではございますけれども、閉会に当たってあいさつさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

○事務局職員 ありがとうございました。

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。本日はお忙しい中、オンライン会議にご参加いただきまして誠にありがとうございました。皆さま、退出ボタンのほうを押して退出をお願いいたします。ありがとうございました。

午後 4 時 8 分閉会