

# 首都交通対策協議会安全部会

令和2年2月13日（木）

都庁第一本庁舎北塔42階

特別会議室

午前 11 時 00 分開会

○交通安全課長 では、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都民安全推進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、開会に当たり、都民安全推進本部長の国枝からご挨拶を申し上げます。

○都民安全推進本部長 おはようございます。都民安全推進本部長の国枝でございます。本日は、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等について、関係機関、団体の皆様とともに検討させていただくためにお集まりいただきました。ご多忙のところ、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対策を初め、都政の各課にわたり多大なるご理解とご協力を賜っておりますことに対しまして、この場を借りて厚く御礼申し上げます。

さて、都内における交通事故発生状況につきましては、この後、警視庁の担当者からご説明をお願いしております。

しかしながら、交通事故の件数や事故死者数は減少傾向を示し、昨年の都内における交通事故による死者数は、戦後最小の 133 人となりました。一步一步、着実に歩みを進めてこられましたのも、ひとえに皆様方のご尽力のたまものと改めて御礼を申し上げる次第であります。

しかしながら、昨年4月には豊島区内において高齢運転者による悲惨な交通死亡事故が発生し、若い母親と幼い女の子が犠牲となっております。他県では、散歩中の幼児の列に車両が衝突する痛ましい事故も発生し、大きな社会問題となりました。

都では、警視庁や関係部局による P T を立ち上げるとともに、緊急対策として、高齢運転者に対する安全運転支援装置の補助制度を開始したほか、未就学児が日常的に移動するルートに緊急点検するなどにより、対策を講じてまいりました。これらの対策に当たり、ご協力を頂戴した皆様に重ねて感謝を申し上げます。誠にありがとうございました。

本年は、皆様ご案内のとおり、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されます。諸外国から多くの外国人の方が、また日本全国からも多くの方が競技の観戦で東京を訪れることが予想されますが、本大会の成功は、ここにお集まりの皆様の強力なお力添えがあって、初めて実現するものと考えております。

本年の交通事故防止対策スローガンは、昨年と同じく、「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。ここ数年は、同じスローガンのもと、交通安全対策を推進してきたところでありますが、これはオリンピックイヤーである本年を見据えて、東京を訪れる全ての方々に世界一交通安全が確立された都市、東京を見ていただきたいとの思いから設定しているものでございます。

本年は、この集大成として、東京 2020 大会に向け、東京に来られた皆様が安全・安心を実感できる交通環境づくり、また、本年が最終年となる第 10 次東京都交通安全計画の目標として掲げられた都内の 24 時間死者数 125 人以下、死傷者数 2 万 8,000 人以下、これに向けて、鋭意取り組んでまいりたいと考えているところであります。これまで交通事故死者数が着実に減少を続けておりますのは、私たちの取り組みの方向が誤っていなかったことの証左であると考えております。これまで以上に、地域、職域における皆様方のご協力をいただき、東京 2020 大会の成功のみならず、交通事故のより一層の減少につなげていきたいと考えております。

結びとなりますが、東京都といたしましては、本日お集まりの皆様方、関係機関、団体との連携をより一層機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。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とご協力をお願い申し上げる次第であります。

以上、甚だ簡単ではございますが、開会に当たって、私の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。

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。

初めに、都内の交通事故発生状況（2019 年中）につきまして、警視庁交通部交通総務課 功刀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 皆さん、おはようございます。ただいまご紹介いただきました警視庁交通総務課交通安全担当管理官の功刀と申します。

それでは、2019 年の交通事故の発生状況につきまして、ご説明させていただきます。

それでは、お手元にお配りしております都内の交通事故発生状況（2019）の資料に基づきまして、ご説明をさせていただきたいと思っております。

表紙をめくっていただいて、1 ページ目をご覧ください。

1 (1) に都内の交通事故発生状況の推移を示しております。発生件数につきましては、過去5年間の推移で見ると、2014年から2016年まで減少を続けた後に、横ばいであった年を経て、昨年は2,123件減少し、3万467件という結果でございました。死者数につきましては、先ほど本部長からもお話がありましたように、前年と比べまして10人少ない133人となっております。これは統計上、戦後最小ということになります。記載はございませんが、都道府県別の人口10万人当たりの死者数でありますけれども、昨年は東京都が0.96人でございまして、初めて1人を下回りました。これは全国で見ても東京が初めての結果でございました。

続きまして、2019年の指数を見ていただきますと、発生件数が、82、死者数は77、負傷者数は80となります。これは、2014年の数字を100としたときの指数となりますので、それぞれ20%程度減少していることがわかります。

(2) の時間帯別の死者数をご覧ください。死亡事故の発生時刻を2時間ごとに区切ってみますと、全ての時間帯で発生している状況ではございますが、折れ線グラフの下の数字の表をご覧くださいますと、一番下に昼夜別とございます。ここでは、朝の6時から午後6時までを昼間帯とさせていただいておりますけれども、死亡事故の犠牲者が70人、前年比でマイナス10となっております。夜間帯は63人で、プラス・マイナス・ゼロでございました。昨年は、昼間帯の発生が大きく減少したと言えます。

続きまして、(3) の状態別・年齢層別の死者数をご覧ください。どのような状態で死亡事故に遭ったかを年齢層別で示しております。

右から二つ目の計というところを上から順に見ていきますと、28、マイナス16という欄がございまして、これは、二輪車乗車中の死者数です。二輪車の死亡事故は、全国平均では、全死者数のうち約17%程度でございまして、例年、都内は30%ぐらいでありまして、約2倍近い状況となっておりますが、それが昨年は21.1%という結果となりました。大きく減少したところですが、それでも、まだ全国と比べますと高い状況となっております。

また、一番右の構成率とある列をご覧くださいますと、42.9という数字があります。これは死者数全体に占める歩行者の割合です。実際の数字では57人の方が、歩行中に事故に遭っているという結果でありました。横断歩行者保護対策といたしまして、昨年は各種街頭活動を強化したわけではありますが、まだまだ対策が必要であるということになります。こ

の横断歩行者保護につきましては、後ほど、少し触れさせていただきたいと思います。

それでは、事故の内容を対象別にもう少し詳しくご説明をさせていただきます。2ページ目をご覧ください。

こちらには中学生以下の子供についてのデータを載せております。(1)にあります青色の棒グラフを見ていただきますと、過去5年間の推移がわかります。2014年の発生件数が1,840件でありまして、それ以降は1,500件前後で推移をしております。死者数につきましては、昨年は過去5年と比較すると非常に少ない幼児1人という結果でございました。

しかしながら、皆様ご存じかと思いますが、先日小学3年生の男の子が、登校中に悲惨な事故に巻き込まれてお亡くなりになりました。本来であれば守られるべき子供が犠牲となる事故は、本当にあってはならない、絶対発生させてはいけないと、現在も各種対策を警視庁として推進をしているところでございます。

続きまして、(2)にあります時間帯別の折れ線グラフですが、ここの数字で、一番突出している482という数字がありますが、夕方に発生が多くなっております。つまり、下校時と放課後の発生が多いということになります。

(3)にあります年齢層別・状態別のグラフを見ていただきますと、状態別では歩行者よりも自転車のほうが交通事故は多くなっているということがわかります。

続きまして、3ページをご覧ください。

高齢者の交通死亡事故発生状況を記載しております。(1)の時間帯別・状態別死者数の棒グラフなんですけれども、棒グラフの中でもオレンジ色の斜線部分が多いことが一目でわかると思います。これは歩行中の事故を示してございまして、グラフのすぐ下の表の一番右の列の合計欄をご覧ください。高齢者の死者数は、全部で55名ですが、そのうち32名、つまり約60%が歩行中に事故に遭っている状況となります。

(2)の事故類型別死者数になるんですけれども、棒グラフは青色が2019年、白色は2018年の数字であらわしております。人対車両という部分が、表の左部分にありますけれども、その内訳として、横断中その他が6人もふえてございまして、合わせて11名となっております。その一つ右側に、車両相互、そのさらに右側には車両単独という欄がございまして、高齢者の車両単独事故による死者が10名となっていることがわかります。

(3)には、違反別死者数をお示ししました。歩行中に事故に遭った32名のうち、違反なしであった方が13名。それ以外の約6割の方に何らかの違反がありました。これは、前回の

会議でも申し上げたことなんですけれども、歩行者側にも横断時などに歩行中のルールを守っていただくことが重要かつ必須であると考えております。

また、高齢運転者の現状といたしまして、運転免許の返納数について、触れさせていただきます。資料には載せていないんですけれども、平成 30 年は、約 4 万人の高齢者の方に返納をしていただきましたが、昨年の東池袋の事故の後、さまざまな取り組み、また皆様方の意識により、令和元年、増えた状況となりまして、昨年 1 年間で約 1.5 倍の 6 万人を超えたという状況にあります。警視庁といたしましては、高齢者自身が身体機能の変化を把握できる、認識できるような交通安全教育の実施のほか、サポートカー S の普及啓発、また運転免許返納を検討している方への適切な情報提供に努めているところでございます。

続きまして、4 ページをご覧ください。

二輪車の交通死亡事故発生状況であります。(1) にあります時間帯別死者数ですが、朝方 6 時から 8 時の間の発生が 5 件と一番多く、夜間の 22 時から午前 0 時までの間が 4 件と二番目に多くなっている状況であります。

ここで、資料に記載していないんですけれども、この亡くなられた方の通行目的を見てみますと、この二輪車死亡事故の半数は通勤時で、通勤をするために二輪車に乗っていたという状況でありました。

(2) は、年齢層別であらわしたのですが、ほぼ全ての年代で発生しておりますが、中でも 20 代が合わせて 9 名と多くなっている状況であります。

(3) の事故類型別の死者数であります。二輪車は車両単独転倒、そして右折時の発生が多くなっております。

そして(4)の違反別死者数を見てみますと、違反なしであった事故は 5 件のみでありまして、他の 23 件は何らかの違反が二輪車側にあったという状況です。先ほど、2019 年は二輪車の死亡事故が大きく減少したとお話をさせていただきました。資料にはないんですけれども、死亡した原因となる致命傷の部位のお話をさせていただきますと、頭部の致命傷を負ったケースが大きく減少をしたという結果が出ておりました。具体的には、2018 年には頭部致命傷のために亡くなった方が 23 名いらっしゃったのに対し、2019 年では 10 人と大きく減少した状況であります。

また、顎ひもを適切に締めた正しいヘルメットの着用を今後、促進、注意喚起していくとともに、頭部に続き致命傷となり得る胸部、腹部を守るプロテクターの着用、促進を呼びかけ

ているところであります。

続きまして、自転車乗用中の事故についてご説明させていただきます。5ページをご覧ください。

まず、(1)の発生件数等の表ですが、一番左の列の上から5番目あたりに関与件数があります。つまり、自転車が絡む事故の総件数を示しているんですけども、2016年以降は常に件数が増加していることがわかります。

また、同じ表の下半分には、死傷者数を示しております、左の列に自転車死者数とありますが、2019年を見ますと34の方が自転車乗用中に亡くなっていることがわかります。昨年は、都内全体で死者数が10人減ったにもかかわらず、自転車に限って見ると9名増加となってしまいました。

(2)には、死亡事故発生状況を時間帯別で示しておりますが、午前6時から午後6時までの昼間帯に多く発生をしています。

さらに、(3)の年齢層別の死者数を見ますと、高齢者が突出しております。

(4)の違反別の死者数を見てみますと、2019年は違反なしが13人となっております、19人には何らかの違反行為があったという結果となりました。

自転車も車と同じようにきちんと交通ルールを守っていただくよう、全ての世代に対する交通安全教育、指導が必要であるとともに、警察といたしましては、指導、取り締まりを、重点を置いて実施をしているところでございます。

最後に、6ページをご覧ください。

飲酒事故についてであります。(1)の発生件数の表をご覧ください。2014年以降の発生件数を見ていただきますと、飲酒運転による交通人身事故がこんなにも多く発生しているということがわかると思います。括弧内の数字は、各年死者数を示しております、2019年は飲酒運転による人身事故は152件、死者数は1名でございました。そして、表の下にある飲酒事故の発生件数とある棒グラフを見ていただきますと、ここには2019年と2018年を示しておりますが、いずれも月に偏りなく発生していることがわかります。

(2)には、事故類型別の発生件数を示しております、(3)には状態別・時間帯別発生件数を示しております。時間帯は、午後10時から午前10時までの時間帯が多発しております、飲酒後に運転する夜間はもとより、朝方、二日酔いの影響がある中で運転した状況も見受けられます。飲酒事故の件数は、全国的に見ても下げどまりのような傾向がございませ

て、なかなかそれ以上の減少には至らず、さまざまな対策を講じているところでございます。ぜひ、皆様方のご協力をいただきまして、多方面にわたる広報・啓発を強化して、飲酒運転をしない・させないという機運をさらに高めていきたいと考えております。

一番最後のページには、区市町村別交通人身事故発生状況を載せさせていただきました。参考としていただければと思います。

以上で、交通事故発生状況についてのご説明を終わらせていただきますが、最後に、3点お知らせをさせていただきたいと思っております。

1点目ですが、以前会議でもお話しさせていただいたと思っておりますけれども、昨年、「TOKYO SAFETY ACTION」というキーワードをもとに、交通安全広報啓発活動を展開しております。それに伴いまして、開設をいたしました特別外部サイトがありまして、昨年の12月に、18編の15秒単位の動画が全て完成し、掲載させていただいております。ももいろクローバーZの皆さんにご協力いただき、作成をしているものであります。ぜひ「TOKYO SAFETY ACTION」と検索をしていただきますと、この18編の動画、またその他の情報も掲載しておりますので、ご参考にご覧いただければと思います。中でも、子供の事故防止対策に対しまして、2編作成しているんですが、特にこちらも見ただければと思います。

二つ目は、横断歩行者保護の関係であります。先ほども触れさせていただきましたが、今年からは車両運転者に横断歩行者保護を呼びかけるとともに、横断する歩行者側にも、みずから自分を守る安全な行動を取っていただくように呼びかけを強化していきたいと考えておりまして、正式名称はまだ決めていないんですけれども、横断SAFETY ACTIONと銘打って対策を講じていきたいと考えておりますので、その実施の際には、皆様方のお力添えもいただければと思います。

3点目につきましては、セイフティドライブ・コンテストの募集に関することでもあります。セイフティドライブ・コンテストとは、都内に在勤・在住の自動車、二輪車の運転者や安全運転管理者選任事業所などから、個人または団体の参加をしていただくものです。このコンテストというのは、一定期間の中で、コンテストに参加した個人や団体チームが、無事故・無違反を目指すということで、交通ルールの遵守や交通安全マナーの徹底など、交通安全意識のさらなる普及、浸透を図ろうという趣旨で、現在実施をしているものでございます。

複数の部門分けをしておりますが、一番早い部門では、5月1日から実施を予定しております。



一人でも多くの都民の皆さんが参加されて、交通安全意識の高まりに結びつけ、その先には交通事故防止につながっていくものと考えておりますので、皆様方のご協力をよろしくお願いいたします。

各警察署の交通課の交通総務係というところで受付もしておりますので、委員の皆様はもちろん、関係各所の参加促進にご協力をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

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、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、3の議題に移らせていただきます。初めに、令和2年度交通安全運動等の取組計画(案)及び令和2年春の全国交通安全運動の推進(案)等について、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 交通安全課の押名でございます。皆様方には、日ごろから当本部の行う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。

次第3の議題の(1)令和2年度交通安全運動等の取組計画(案)について、ご説明いたします。一つめ、令和2年度東京都における交通安全運動等実施一覧(案)については、資料1をご覧ください。

春、秋の交通安全運動、5月の自転車安全利用TOKYOキャンペーン、7月の飲酒運転させないTOKYOキャンペーン、12月のTOKYO交通安全キャンペーンなど、例年のとおり、推進していきたいと考えております。

なお、本年はご案内のとおり、東京2020大会の開催年でございます。オリンピックは、7月24日から8月9日まで、パラリンピック大会は、8月25日から9月6日まで熱戦が繰り広げられることとなりますが、大会の成功には、開催期間中の交通需要マネジメント、いわゆるTDMが重要であることから、交通安全イベントの実施等に関しましては、特に慎重な対応をお願いしたいと思います。

続きまして、二つめ、令和2年度東京都交通安全日(案)について、資料2をご覧ください。

毎月10日を「一日交通安全運動の日」とし、10日が土・日・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いたします。5月と10月が該当しております。なお、4月は春の全国交通安全運動期間中のため、実施しない方向でございます。また、8月はオリンピッ

ク競技大会開催中のため、11日に実施したいと考えております。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交通安全日に行うとか、教育関係であれば、通学路の点検日に実施するなど、交通安全にリンクさせ、工夫を凝らした取り組みをよろしくお願ひしたいと思ひます。

続きまして、議題の(2)春の全国交通安全運動の推進(案)及び令和2年度交通安全運動及び交通安全日推進要領(関係機関等)について、ご説明いたします。

リーフレットの見本となりますが、資料3をご覧ください。

完成版は、A3の見開きのものとなります。実施期間は、4月6日から15日までの10日間でございます。本年都民の方々にお示しします交通事故防止対策スローガンは、冒頭、本部長から申し上げましたとおり、「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。ご覧のリーフレットと、お手元にはございませんが、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、資料3の2枚目の裏に記載してありますので、ご覧いただければと思ひます。

重点は変更がございまして、全国重点が3点、東京都の地域重点の、二輪車の交通事故防止を合わせた計4点でございます。

順に説明いたします。国のほうで全国重点を定めておりますが、簡単に言えば、歩行者に対するもの、運転者に対するもの、あと自転車に関するものを地域重点として、二輪車を対象としたものの4点となります。

初めに、重点①子供を初めとする歩行者の安全の確保についてご説明申し上げます。先ほど、刃物管理官からもご説明ございましたが、都内における中学生以下の交通事故者数は1名、これはニュース等で大きく取り上げられました東池袋の事故でお亡くなりになられたお子さんですが、将来を担う子供を事故から守る重要性につきましては、皆様ご承知のとおりでございます。

また、2月4日には残念ながら都内において、登校中の小学校3年生のお子さんが亡くなる痛ましい交通事故が発生しているところでございます。子供については、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歩行中に事故に遭うケースもございます。シミュレーターなどを活用し、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、注意喚起を図っていきたくて思ひます。

次に、高齢者でございますが、自宅付近でも交通ルールを遵守することが事故を防止する上でとても重要でございます。このほか、道路横断中における安全確認の徹底、薄暮、夜間帯における事故防止として、明るく目立つ色の服装と反射材用品の活用等について、呼びかけていきたいと考えております。

続きまして、重点2、高齢運転者等の安全運転の励行でございます。この重点は、高齢者だけではなく広く一般の運転者の交通ルールの遵守、高齢運転者の交通事故防止や、飲酒運転の根絶、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。

初めに、ドライバー全般に関するものでございますが、死亡事故の第一当事者の多くは自動車であること、自動車対歩行者の死亡事故の多くが、道路横断中に発生していることから、歩行者保護意識の向上が必要となってまいります。

リーフレット2枚目の一番上部をご覧ください。運転免許を取得する際、免許取りたての際には、横断歩道付近に歩行者がいた場合には必ず守っていたルールも、時の経過とともに残念ながら忘れてしまった、とまったほうが逆に危ない、みんなとまっていけないなどの理由から停止しないことが見受けられます。これは、記載のとおり、道路交通法違反に当たります。JAFさんが、昨年8月に各県で信号機のない横断歩道における車の一時停止率を調査した結果が1月24日に公表されておりますが、全国平均に比べて、東京は非常に低い状況でございました。昨年の公表、一昨年の公表で、全国ワーストであった栃木県は、様々な活動を行ったほか、テレビなどのマスメディアでも取り上げられたことにより、今年は0.9%から13.2%になったという報道がございました。普及啓発を強化することにより、東京も大きく向上させることが可能ではないかと考えております。

次に、高齢運転者の関係でございますが、リーフレットの1枚目の裏面でございます。左側をご覧くださいいただければと思います。

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。関係団体様と連携しながら、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、略称サポカーSの利用についてのPRや、安全運転支援装置、いわゆる後付けのペダル踏み間違い時急加速抑制装置の取り付け補助につきましても、本年8月まで個人負担1割で継続してまいります。

一方、免許返納の促進を図るとともに、各企業に対しての高齢者運転免許自主返納サポート協議会の加盟の働きかけを、警視庁と連携しながら進めてまいります。

続いて、飲酒運転の根絶の関係でございますが、また2枚目の裏表紙をご覧ください。先ほど、刃刀管理官からもご説明ございましたが、飲酒運転による交通死亡事故については、皆様方のご協力を頂戴いたしました結果、一昨年の10件から1件に激減させることができました。本当にありがとうございました。

しかしながら、いまだ根絶できていない状況もございます。また、死亡事故には至らなかったものの、人身事故が約150件も発生し、これは約2.4日に1回発生している計算となります。また、事故を起こさなくても、交通違反により数多くの方が検挙されている状況もございます。

また、自転車も飲酒運転は禁止です。また、飲酒運転の車両に同乗するほか、車両提供、酒類の提供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、もしくは軽く考えている方も、まだまだいっぱいいると思います。飲食店や酒類販売店などに飲酒運転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、職場などからも根絶の輪を広めていただければと考えております。

次に、シートベルトの着用とチャイルドシートの関係でございます。後部座席の着用は平成18年に義務化になりましたが、まだまだ着用の認識が低い状況です。後部座席の同乗者のシートベルト非着用により、車外放出や、運転席、助手席に座っている方に衝突し衝撃を与えることなどの危険性を訴えながら、着用率を高めていきたいと考えております。

なお、参考ではございますが、これもJAFさんのホームページで、昨年11月に調査した全国のシートベルトの着用率が示されておりますが、東京の着用率は、横断歩道の停止率と同様、全国平均に比べて低調でございました。加えて、チャイルドシートの使用状況についても公表されておりますが、こちらも低調でございました。命を守るという観点から、引き続き取り組みをお願いしたいと存じます。

続きまして、重点3は、自転車の安全利用の推進でございます。昨年の都内の交通事故のうち、自転車が加入する事故は全体の約4割、39%を占めており、例年全国平均の倍近い発生状況であることから、引き続き、取り組んでいく必要がございます。自転車は車両の仲間であるという意識が徐々には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を、さらに啓発していく必要があると考えております。

このほか、東京都では、被害低減のためにヘルメット着用の普及啓発を図るほか、リーフレットに青字で記載したとおり、4月1日からはいわゆる自転車保険の加入が義務化となることから、この普及啓発についても取り組んでまいります。

最後の重点4は、二輪車の交通事故防止でございます。自転車と同じく都内の二輪車事故は、全国平均に比べて毎年高い状況でございます。東京の事故の特徴となっておりますが、先ほど刃物管理官がおっしゃった二輪車の速度超過による単独の転倒事故は重大事故に直結いたします。

また、交差点における、いわゆる右直事故、特に二輪車の右直時における事故も同様でございます。速度抑制、交差点通過時における安全確認を心がけていただくほか、ヘルメットの離脱がないようヘルメットの顎ひもをしっかり締めることや、胸部・腹部の致命傷も数多いことから、胸部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。

続いて、資料4、交通安全運動及び交通安全日推進要領（関係機関等）（案）をご覧ください。

関係機関、団体、区市町村、それぞれ取り組んでいただきたいことについて、喚起させていただいております。交通安全運動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、自治体等におかれましては、地域の方々によるポスター掲示、リーフレット配布、広報誌や掲示板などによる情報発信など、よろしくお願ひしたいと思います。

私からの説明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、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、原案のとおり推進させていただきたいと存じます。皆様方におかれましては、各種交通安全対策を講じていただきますよう、ご理解とご協力をお願いいたします。

続きまして、4、報告に入らせていただきます。なお、本来であれば、説明の後、質疑応答の時間を取らせていただくところでございますが、お時間の都合上、ご質問等がございま

たら、当課のほうまでご連絡をいただき、後日対応させていただきたいと存じますので、ご了承くださいますようお願いいたします。

初めに、首都高速道における交通事故防止対策について、首都高速道路株式会社保全交通部防災交通管理室長の小沢様からご説明いただきます。

○首都高速道路株式会社保全交通部防災交通管理室長 ただいま、ご紹介いただきました首都高速道路株式会社で保全交通部防災交通管理室長をしております小沢と申します。本日は、こういったお時間をいただきまして、大変感謝しております。せっかくの機会ですので、わずかな時間ではございますが、首都高速道路の交通事故等について、現況報告という形でさせていただきたいと思っております。

首都高速の事故状況について、なかなかお話しする機会もないので、お示しをしたいと思います。

警視庁様の場合は、人身事故を含めた事故統計ということですが、首都高速においては人身、物損問わず件数登録をしております。表を見ていただきますと、平成 30 年度には、9,940 件が首都高速道路上だけで起きております。9,940 件を、日々平均で均してみると、首都高だけでも一日 27 件の事故が起きている。人身もあれば物損だけということもありますが、毎日、それだけの事故が発生をする。9,940 件は、私の中では非常にまだ多いと思っておりますが、それでも、平成 12 年度に記録いたしました 1 万 5,390 件が、首都高速が開通してから 1 番多かったときで、それに比べれば、3分の2ぐらいには事故件数そのものが減ってきているという状況です。

実は、平成になってから 1 万件を切ったことが一度もありませんでした。最後に 1 万件以下だったのは昭和 63 年度、9,673 件でした。平成の最後の年に、何とか 9,940 件ということで、1 万件を切れたというのは、30 年かかりましたけれども、一定の交通安全対策の効果だったのではないかと考えております。

それから、9,940 件の内訳でございますが、これは、もう大体割合変わらずに、追突が大体半分ぐらい、それから車両接触、車両同士の接触事故が 4 件に 1 件ぐらい、それから、施設接触、単独ですね、これが 15%から 16%ぐらいということでございます。

人身事故ですけれども、先ほど警視庁様のご報告で、昨年、都内で 3 万 500 件弱というところですが、首都高では、そのうち 838 件ほど発生をしているところでございます。先ほどまでのご説明にもありましたが、今、非常に頭を痛めているのは二輪車の事故でございます。

2019年、都内で6件、6名の方がお亡くなりになっているんですが、そのうち4名が二輪車単独事故でございます。全体から見れば、6分の4です。すなわち3分の2、67%は二輪車の単独ということで、首都高速としても二輪車の単独事故というのを防ぐ効果的なものがなかなか見つけられず、やはり速度抑制に努めていただくしかない。それから、プロテクターのお話ございましたが、やはり、ドライバーの皆さんにそういう胸部・腹部を守るようなプロテクターの装着をとということが、極めて大事なと考えているところでございます。

それから、昨今増えておりますのが、首都高速道路上での車両火災でございます。皆様ご記憶かもしれませんが、昨年、即位礼正殿の儀の日に、朝方、車両火災があって、最悪の事態というか、テロなどもよぎりました。結果として、陛下の皇居へのルートを変更していただくことになりました。事故で、エンジンから火災が発生するということは、なかなか事故そのものを防がない限り、難しいところがあるんですが、実は、車両火災というのは、事故から起きているわけではなくて、故障を原因として発生しているものがかなりございます。エンジン故障とパンク、この2種類が故障全体の8割ぐらいを占めております。今、車の性能もよくなってきている中、そんなに故障はあるのかなと思いますが、実は、冒頭にお話しした1万件ぐらいの事故と同じぐらい、毎日25件から26件ぐらい故障は起きております。そのうちの一部が残念ながら車両火災になり、東京消防庁さんに、非常に一生懸命消火活動をしていただいているのですが、どうしても通行止めになる。本線通行止めの平均時間は、長短ございますが、平均すると3時間半。首都高速を都内で3時間半止めると、大変な経済損失で、それから車両火災が起きた直後のお客様は、極端な話、1時間も2時間もそこに閉じ込められる。我々は、できるだけ排出に努めているところなのですが、どうしても1時間とか2時間とか、そこで車両の中に閉じ込められるという事態が発生しております。

従いまして、関係機関の皆様におかれましては、エンジンであれば、たまには、エンジンオイルの量を確認する、それから、タイヤであれば四輪を溝のチェック、こういったことを、ぜひぜひ励行していただいて、くれぐれも車両故障による車両火災にならないように、特に、最近SNSが普及しております、我々より先にツイッターなどで、何々会社が今ここで車両火災、事故を起こしているよというのがあつという間に広がる場所があって、防ぎようがないところもあるのですが、かなり、それによって業務の運営に支障を来しているということも、我々のところで漏れ聞いております。くれぐれもそういったことの当事者にならないように、お気をつけいただければと思っております。

以上、簡単ではございましたが、首都高速の現状、二輪車事故、それから車両火災について、ぜひぜひご留意をいただければと存じます。

以上でございます。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した。

続きまして、同じく首都高速道路株式会社計画環境部都市環境創造課長の野村様から、東京 2020 大会における交通マネジメントについて、ご説明いただきます

○首都高速道路株式会社計画環境部都市環境創造課長 よろしくお願ひします。首都高速道路株式会社都市環境創造課長をしています野村と申します。都市環境創造課というところが、今回、こういう場でこういう発言をするのも、少し違和感あると思うのですが、都市環境創造課は、首都高速の中で、計画環境部がオリンピックの計画的なものとか、対外調整とか、窓口、総合調整をやらせていただいております、あと社のオリンピック対策本部の事務局をやっております、今回、オリンピックにつきましては、組織委員会さんとか、東京都さんとか、警視庁さんとかと、タッグを組んでやらせていただいておりますが、そこで方向性が、今回東京 2020 大会での交通マネジメントということで、一つにまとまりましたので、それを私の立場からでございますが、ご報告という形で、今回こういう場を設けさせていただいております。よろしくお願ひいたします。

まず、この大会期間中ですが、一般の今、首都高の 100 万台を超える交通に、大会関係車両、いわゆる選手とか、I O C 関係者とか、やっぱり右往左往移動します。大体、これが 1 日で 3 万台から 4 万台です。それと、あと大会で誘発されると思われる大会物流とか、ツアーバスとか、旅行で来られる方ももしかしたらいらっしゃるかもしれませんが、そういう大会に誘発されるような誘発交通というのも 3 万台ぐらい。計 1 日 7 万台ぐらいがさらに上乗せされます。また、夏の需要、もともと首都高は夏、7 月、8 月交通量が多くなりますので、渋滞ももちろん多いんですが、この中で、さらに 7 万台増えるとなると、これはもう重大な事故のリスクも高まると。そうしますと、先ほど、事故で 1 回の事故で 3 時間止まるとなると、まさに選手が動けないというところで、首都高は大会の選手が晴海の選手村から各競技場に向かう主要ルートでございますので、この首都高の渋滞は、何かしら手を打たなければいけない。もし、何も手を打たず、このまま突き進んだとすれば、推計ではございますが、首都高の渋滞は 2 倍近くに悪化するというのが、昨今報道でもあったとおりでございます。

そこで、やはり何か対策をしなければならないと。大会のスケジュールは、まず遅延するこ



とはないことが、第一と。これは、1996年アトランタ五輪で、野球の選手が遅れた、アメリカの高速道路でも遅れたということが、非常に問題視されまして、以降の大会では、やはりオリンピックルート等を整備して、選手の円滑な輸送を目指しましょうというのが、一定のルールとなってございます。

この関係者の円滑な輸送を確保することと、東京におきましては、あわせて物流を含めた都市活動があって、皆様の生活の安定を図るといふこと、この両輪を守ることが大事ということで、バランスをとるのが非常に難しい交通マネジメント、輸送マネジメントがこの東京大会では試されていると言っても過言ではないと思います。

2012年のロンドン大会では積極的に実施されましたが、企業や個人のドライバーの皆さんから自発的に交通需要を抑制していただくということ、東京都さんが中心に、時差通勤やテレワークなどの施策を中心に働きかけています。これが、資料の真ん中の表の左側、基本的な対策の一つ目、TDMとあります。TDMとは、交通需要マネジメント。その後出てくるTSMというのが、交通のシステムマネジメント、これがいわゆる交通量抑制や、交通閉鎖、そういうものが入っています。

あと、ORNとありますけれど、これはオリンピックルートネットワークのこととございまして、そこは参考に見ていただければと思います。このORNというのは、首都高とか、NEXCOさんの中央道でも、ORNという選手の輸送ルート、昨今、ピンク色の看板をつけ始めますよという報道があったと思いますが、あれがいわゆるORNです。選手はここを通りますということを示す看板が、今月からつけ始められていますので、走行の際、ご注意くださいと見ていただければと思います。

これは選手たちのためだけではなくて、東京で生活する私たちのためでもあると思います。オリンピックを機会に、この快適な交通環境をつくり出す準備を今からしていかなければならないということで、会社としても、去年の夏のTDMの準備では、社長も車ではなくて電車通勤したりとか、なるべく車を排出しないように、計画的に取り組んでいくということとあります。

今回、目指す交通状況というのが、この資料の右下にあります、朝も夕方目立った交通渋滞がない休日並み、これを目指すのが今回のオリンピックの目的とございます。普通の金曜日であれば、朝ピークの8時に都心に向かう交通で大渋滞しているところ、これが日曜日になりますと、朝はやっぱり通勤がないこととか、主なビズがないということで、大体夜も

夕方も、朝も夕方も渋滞がないというところ。概念図が左のほうにございますが、これを簡単に説明しますと、朝と夕方に赤い線、いわゆる交通量の多い時間帯が朝と夕方に二つあると。これを休日並みにするということは、このグリーン色のように全体のボリュームを下げる。もしくは、混んだ時間前後に分散してもらおうというところで、この山を減らしたい。一応設定した交通量に抑えたい。それでもはみ出してしまいう交通量があると、ここは、交通管理者のほうか、もしくは道路管理者のほうか協力して、入り口を閉めるというような形で、徐々に徐々に調整していくというところの施策を考えてございます。

こういう話を、学識経験者の皆さんで、交通輸送技術検討会で話し合われて、この追加対策も含めて検討してきたということでもあります。

まずトライアルしてみようということで、もうご存じかと思いますが、去年4月の24、26もしくはその週に皆で需要抑制しましょうと。さらに、試行的に首都高速もしくはNEXCOさんの高速の入り口を流入抑制してみようということで、どれだけ交通が減らせるかというチャレンジをしてみたところでございます。

これも結果もいろいろ報道されていますので、ご存じかと思いますが、首都高でも、大体約マックスで中間35カ所ぐらいの入り口を都心を中心に閉鎖させていただきました。広域のNEXCOさんから入ってくる本線料金所もブースを整理したり、右下に写真もございますが、このような形で流入を抑えて、さらに混んでいるときは入り口を閉めさせていただいて、一般街道に回ってもらおうということをトライアルしてみました。やはり、閉めれば、首都高の交通は減らすこともできますし、渋滞も、この二日間は、おおむね休日並みの交通状況でございました。ただ、交通量的には7%ぐらいしか減らなかったと。もともと30%ぐらい減らそうという目的だったのですが、どうしても、ほかに転換してしまうとか、また、やはり周知が足りなかったのかもしれません。その辺りは、もう少し機運を高めることが必要かと存じます。一定の成果はあったのですが、目的のレベルに達していなかったということで、先ほどの学識経験者の皆様のところでもいろいろご検討いただいて、東京都さん、国土交通省さんもいろいろ検討していただきまして、さらなる追加対策ということで、料金施策という話になりました。

次のページでございます。

皆さんに協力していただくことは確かなんですが、空いた首都高に、じゃあ空いたから乗ろうかという人も、やはり出てきてしまう。そうすると、そのあたりの不公平さというのがあ

り、その経済的な不均衡を解消するには、やはり料金で一定の抑制をしなければいけないと。空いていて乗るのであれば、課金を覚悟で乗っていただく。それがいわゆる需要と供給のバランスかと思っています。そういう経済的なバランスも含めて、混雑料金というものを、諸外国ではシンガポールを初め導入されているのですが、首都東京の日本の高速で、初めて、この時間的にプライシングするという施策を導入するということが決まりまして、先日、2月4日に国土交通大臣より首都高事業許可を得ました。その前提で、パブリックコメントというのは、東京都さんで行われていまして、左にあるような料金概要が示されてございます。大会が始まる7月24日に少し先立ちまして、今、7月20日月曜日、平日から、まずオリンピックの閉会式の翌日までですね、あと、パラリンピックの8月26日から9月6日までがこのロードプライシングの適用期間というところでございます。

E T C車と現金車で使い分けがされているのですが、どうしても首都高速のE T Cのシステムの都合で、車種とか夜間割引の対象の時間帯とかが少し変わってしまうことはご了承いただきたいと思うのですが、電車の通勤とか、移動に代替機関があるという関係で、やはりマイカーの皆様には、首都高の48%が大体自家用車のご利用なんですけど、ご辛抱いただくと。もしくは、T D Mをしていただくとともに、どうしても必要な場合は、夜間の割引制度も5割引にしていますので、こちらをご利用いただくか、ほかの時間帯を使っていただくということも考えていただいて、全体的に、そのやっぱりオリンピックの成功、また我々の経済活動、生活を守るためということで、みんなでワンチームでやっていくことが大事なのではないかということが叫ばれておりまして、この追加対策も含む交通マネジメントというのが、先日確立いたしました。あと5カ月でございますが、いろいろトライアルしながら、我が社も24時間体制をとりますので、ぜひ皆様にご協力をいただきたいと思います。以上で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。

次に、都における未就学児童等及び高齢運転者の交通安全対策について、企画調整担当課長の相原から報告させていただきます。

○企画調整担当課長 都民安全推進本部企画調整担当の相原と申します。私のほうからは、都における未就学児等及び高齢運転者の交通安全対策について、ご報告させていただきます。

東京都では、昨年4月の豊島区での高齢運転者による悲惨な交通死亡事故、また、5月の大津市における散歩中の園児が巻き込まれる痛ましい事故の発生等を踏まえまして、6月に自

動車の交通安全緊急対策 P T を設置したところでございます。P T では、高齢運転者の事故防止、子供の移動経路における安全確保、この二つを柱に据えまして、局横断的に対策を検討し、各局において、着手できるものから速やかな事業化を図ってきたところでございます。

今般、令和 2 年度における実施予定の取り組みがまとまりましたので、ご報告させていただきます。

まず、高齢運転者の事故防止でございます。安全運転確保の取り組みとして、昨年 7 月に開始した後付けの安全運転支援装置の設置を促進する補助事業を、引き続き実施するほか、新たに A I ドライブレコーダーを高齢運転者の車両に一定期間取りつけ、運転の可視化により高齢者ご自身に運転を振り返っていただくというモニタリング事業を開始いたします。

また、認知機能検査等の円滑な受験を実現するため、検査会場を拡大し、受検待ち日数の短縮を図ってまいります。

続きまして、運転免許の自主返納への理解を促進する取り組みといたしましては、高齢運転者及びその家族等を対象とした休日家族相談会を開催することとしております。

また、高齢者の移動支援の充実でございますが、地域特性に応じた効率的な交通ネットワークを形成するため、地域公共交通の充実強化に向けた取り組みを進めてまいります。

次に、子供の移動経路における安全確保でございます。今年度、都内にある全ての幼稚園、保育園など約 7,400 施設を対象に、未就学児が日常的に移動するルート of 緊急安全点検を実施いたしました。実施に当たりましては、幼稚園、保育園等の施設の方、また区市町村のご担当者、区市町村道や都道、国道を管理する道路管理者、また地元の警察署など、非常に多くの方のご協力をいただきました。この場を借りて御礼を申し上げます。

点検結果を踏まえた具体的な対策でございますが、道路交通安全環境の整備では、都道の信号交差点における防護柵をより強度の高い車両用防護柵に交換するほか、キッズガードを配置するための補助事業の拡充など、子供を地域ぐるみで見守るための支援を進めてまいります。

都では、痛ましい交通事故を 1 件でも減らすべく、このような取り組みを関係機関の皆様と連携しながら、着実に推進していきたいと考えております。

簡単ではございますが、報告は以上です。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。

報告は以上となりますが、皆様から何かご発言がございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

○交通安全課長　　ごさいませんようでしたら、以上で議事は終了となりますので、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、業務多忙の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。

午前 11 時 06 分閉会