

会 議 録	
会議名	首都交通対策協議会安全部会幹事会
日時	平成30年7月25日(水) 15時00分～16時00分
場所	都庁第一本庁舎42階特別会議室A
出席者	別紙
会議内容	<p><b>1. 司会者(池野谷青少年・治安対策本部交通安全課長)</b></p> <p>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、青少年・治安対策本部交通安全課長の池野谷と申します。よろしく願いいたします。着座にて失礼させていただきます。</p> <p>開会にあたりまして、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。</p> <p><b>2. 高野青少年・治安対策本部治安対策担当部長</b></p> <p>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。どうぞ宜しくお願い申し上げます。</p> <p>皆様方におかれましては、大変お忙しい中、また、お暑い中、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃から、東京都の交通安全施策全般に御理解と御協力を賜わりまして、この場をお借りしまして深く感謝申し上げます。</p> <p>本日は、9月21日から実施されます「平成30年秋の全国交通安全運動」の推進要領等をご検討いただくためにお集まり頂いております。全国交通安全運動も、今回で141回目を迎えることとなります。本運動を通じまして、都民一人ひとりに、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まして、悲惨な交通事故を1件でも減らしていきたいという風に考えておりますので、皆様方のご協力を何卒よろしくお願い申し上げます。</p> <p>さて、都内における交通事故発生状況につきましては、このあと、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、死者数は皆様のご協力をいただきまして、減少傾向でございます。</p> <p>参考ではございますが、上半期の死者数は統計史上最少の死者数であったと警視庁から伺っております。</p> <p>一方で、交通事故の発生件数は、負傷者数は残念ながら昨年を上回るペースでございます。</p> <p>このまま推移いたしますと昨年と同様に発生件数と負傷者数は2年連続で増加することとなりまして、憂慮すべき状態であるという風に考えております。</p>

先ほど、上半期の死者数が統計史上最少と申し上げましたが、例年下半期は日没の時間が早まりまして色々な様々な事情で、様々な要因から上半期の死者数を上回る残念な結果となっております。都といたしましては、本交通安全運動や、年末の「TOKYO 交通安全キャンペーン」など様々な機会を捉えまして、子供・高齢者対策、自転車対策、飲酒運転対策等積極的に取り組んでまいりたいと考えております。皆様方におかれましては、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ご協力を頂けますよう重ねて申し上げまして、はなはだ簡単ではございますが、私の開会にあ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ひ申し上げます

### 3. 司会者（池野谷青少年・治安対策本部交通安全課長）

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。

はじめに、「都内の交通事故発生状況」（配布資料あり）につきまして、警視庁交通部交通課総務課・金子交通安全担当管理官からご説明を頂きます。よろしくお願ひ致します。

### 4. 警視庁交通部交通課総務課・金子交通安全担当管理官

皆様こんにちは。ただいまご紹介頂きました、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。首都交通対策の皆様方には警察のあらゆる活動にご支援ご協力賜っております事にこの場をお借りいたしまして厚く御礼申し上げます。本当にありがとうございます。私に頂いた時間は25分までということで、この資料に基づいて交通事故状況についてご報告させていただきます。それでは着座にて失礼致します。

まず、表紙を見て頂きますと、「世界一安全首都・東京を目指して」とありますのは今年新たに定めたスローガンでございまして、2年後にちょうどオリンピックが控える中、いろんな意味で世界一の交通安全都市を目指していこうということで標語として定めたものであります。それぞれの団体・機関等で広めていって頂ければ有り難いと思っております。それでは、お開きください。

- 1) まずこの頁が上半期の推移を示しているものでありまして、簡単に説明しますけれども、この表の発生件数とありますのは、いわゆる交通人身事故、人が怪我をした事故を指します。死者数というのはこの事故の発生から24時間以内に事故の当事者が亡くなった場合を言います。そして、負傷者数の内訳の重傷者数、軽傷者数、重傷というのは、30日以上の上の加療を要する者、軽負傷者数というのが30日未満ということでありまして、平成25

年の数値をそれぞれ下に指数として100と書いてあります。これを基準とした場合、26年、27年はどれぐらいの割合を示すのか、といことで示してありまして平成30年を見て頂きますと発生件数は、高野部長さまからもありましたように5年前と比べますと79ということで減少しておりますけど、前年から比べますと2ポイントアップしております。そして死者数につきましては61ということでありまして、これも月別の最小ということでご紹介ありましたけれども、月別の統計をとるようになったのが警察庁という機関ができましたのが昭和28年、その翌年の29年から月別の統計をもっておりますけれども、その中で月別があるといことは上半期の締めがあるということで、その過去最小であるということでもあります。ちなみに前年の平成29年は上半期で94とありますので、足すと分かりますけれども、前年70だったので下半期に94と、だいたい上半期と下半期では、下半期に増加する傾向があります。そして昨日現在、24時間の死者数は70人ということで、6月末で61人ですから今月になって9人亡くなっているということでもあります。前年比ということでマイナス15も統計数といってしますと安堵感がでてしまいますが、昨年この7月に20人亡くなったということでありまして、昨年月間では7月が一番多かったということでありまして、今年は残念ながら9人いつてしまっているのですが、これをなんとかこのまま抑えれば更にマイナスに伸びると考えております。

先に進みます。(2)の時間帯別の死者数。これは上半期の死者数61人を分母にした、2時間毎の時間帯別の統計グラフになります。そんなに大きな特徴は無いのですが、表の一番下、昼間帯が57%、夜間帯が42%、死者で見るとこうですが、この表にはありませんが発生件数全体を見ますと、おおざっぱに言いますと上半期の昼間帯に2万3000件発生していて、夜間帯に9000件と。事故の発生は昼間が圧倒的に多く倍以上であるが、死者数で見るとほぼほぼ同じになってしまう。皆さんもご存知だと思いますが、夜間は交通量が少なくてスピードが出てしまう為、重大な事故が発生しやすいという状況にあります。

そして、(3)。これは、行がどんな状態の時に亡くなったか、四輪車を運転している時か、二輪車を運転している時かという表でして、そして列が年齢別でできた、クロス表というものであります。細かいことは割愛させていただきますが、首都圏特に東京の事故の特徴として、①二輪車乗車中の構成率が34.4%ということで、全国的にみると15%くらい上の状態でありまして、死者に占める二輪車の割合が高いということと、②歩行者中41%ということで、歩行者が轢かれて亡くなる事故が多いということがあげられます。参考ですが、その他というのは、自転車以外の軽車両を意味して、搬送中の

台車に挟まれたもので、これはイレギュラーな数値です。あと、特徴として見て頂きたいのが、年齢別に見ますと、これは全国的な傾向ですが、41%を占める高齢者の割合が高いということです。全国的にはもう少し数値が高くなっていますが、これは東京だけでなく、全国共通の交通事故の課題だということです。

2) それでは、それぞれの交通安全の重点に沿った死者数の統計についてご説明いたします。

i) 2頁目をお開きください。これは、高齢者の交通死亡事故です。全体で上半期25人でした。この25人を分析した表になります。時間帯別と状態別で見て頂きます。高齢者の場合は表の9を見て頂くとわかると思いますが、歩行中が13人と圧倒的に多く、半数を超えています。棒グラフでみても、斜線のところですが、あらゆる時間帯で発生しています。

(2)の事故類型ですが、25が母数なので特別な特徴ではありませんが、人対車両の中では横断歩道横断中とか、その他の横断中(横断歩道でない所を渡っている途中)という状況で、白抜きが昨年、青色でつぶしているのが今年の数値ということです。数が少ないので前年対比とはしにくいです。ここで付言すると、一番右側の表を見て頂くと列車というところがあります。これは今年3人(昨年は4人)の高齢者が踏み切りで転倒して轢かれて亡くなったもので、数は少ないですが残念ながら例年あります。高齢者の特徴として、やはり身体機能が衰えて歩行中も自転車乗用中も運転中も判断能力が鈍ってしまうということで、特に踏み切りの様な小さな段差でも転んで抜けられなくなって亡くなってしまうということがあるので、環境整備を進めることと、高齢者に手を差し伸べるという気持ちが必要なかなと思うところであります。

(3)、違反別というところでみますと、左側が歩行中、右側が車両運転中と分けています。ここで見て頂きたいのが、歩行中に関しては約半分の歩行者に違反があるということです。内訳は横断禁止場所を渡っていたとか、信号無視をしたとか、踏み切りで不注意だとか、酩酊、徘徊とかです。そして、右側の車両運転中ですが、全体12件のうち違反なしが3件と違反率が高い。高齢者の場合、残念ながら判断能力が衰えていくことで、事故の結果としてこういう判断をせざるを得ないということでもあります。

高齢者の事故の特徴は以上です。

ii) 3頁目です。

(1) 二輪車乗車中の交通死亡事故の説明になります。上半期で21人でしたが、昨日時点で26人、昨年比+11です。61人のうち26人を占めるということで、かなり危機的状況です。この特徴をみてみますと、時

間帯別で、例年の特徴と同じで6～8時の通勤時間帯が多いということと、あと、退勤ですね。母数が少ないのでなだらかな数を示していますが、深夜のいろんな業態の方が二輪車を使って通勤せざるを得ないという状況があって、交通手段として二輪車が多く使われている状況が背景にあります。東京の場合いろんな人が事故の対象になっているので、普及啓発に関してはいろんな人に声をかけていかななくてはいけないということでもあります。

(2)、これは年齢別になります。高校生から免許取得年齢になります。残念ながら、今年も高校生が1名亡くなっている。若者にも特徴がありますが、実はあらゆる年代にもあるということで、あらゆる世代に二輪車が使われているということがこの結果からもわかります。

そして、(3) 事故類型ということで、これは例年顕著なことで、車両単独、ようは車両単独で、例えばガードレールにぶつかって転倒して亡くなったケースがあります。これは(4)の違反別とあわせてみていただくとよくわかりますが、最多がハンドル・ブレーキ操作不適で、意外なことに、速度超過は0になっています。これは死亡事故に至った直前行動の認定によるもので、おそらく速度超過はしていたが、その結果、ハンドル・ブレーキ操作がうまくいかなくなって亡くなったという直前の行動で確実な認定としてハンドル・ブレーキ操作不適が一番多くなっているということです。やはり背景としては、残念ながらことにスピード、最高速度指定を超えて運転していることが当然考えられます

二輪車は以上です。

iii) 4頁目、自転車乗用中の交通事故の説明をいたします。

これに関しては、死亡事故だけではなく件数も載せています。実は、ここに大きな特徴がありまして、冒頭に申しあげた交通事故の件数は若干増加していることがこの表を見るとそれがわかります。発生件数は、全事故件数でみると、平成30年は16171、前年比515で、自転車の事故の発生件数が全体の件数を押し上げている状況です。この全事故に占める関与率というのが35%、これも東京の事故の特徴で、自転車も多く利用する人がいるということです。ただ正しくいえば、自転車の事故の場合以前は事故として届けられないケースがありましたが、平成27年から自転車の事故や違反の14類型は、3年間に2回おこすと公安委員会の受講命令があるという制度ができました。なので、自転車の事故自体をうやむやにせず届けるようになった背景もあると思います。それと、東京都もおしすすめている保険の浸透で、暗数が出てきたという言い方をすると少し楽観的になってしましますが、そういう背景もあるということです。

そして、死者数は発生件数程ではありませんが、少し多く推移している

ところでは、これも東京の交通事故の課題といえます。

(2)これは時間帯別ですが、死者数の8を母数としていますのであまり統計上参考になりませんが、やはり通勤時間帯に重大な事故が発生しているということが言えます。

(3)年齢別のところ、中学生以下の子供が上半期に2人亡くなっています。小学生が1人と中学生が1人。この中学生は自転車乗用中に亡くなっています。そしてやはり、この少ない統計の中でも高齢者の自転車の事故があるということです。先程も申しあげましたが、高齢者は全ての交通・行動に身体機能の衰え・低下が若干影響しているということです。

(4)違反別ですが、歩行者と殆ど同じです。やはり違反があるケースもありますし、一時停止しないとか信号無視をしないとか根本的なところがあります。自転車は軽車両で基本的には車両の仲間なので、こういったルールの啓発が引き続き必要と考えております。

先に進みます。5頁目をお開きください。

iii)飲酒事故の状況であります。

これは安全運動の重点にも入っていますが、今年の上半期の事故の大きな特徴でもあります。上の表の数値が発生件数、括弧数字が死者数ということでありまして、それを棒グラフにしたのが中段です。発生件数では3月を除いて全て昨年を上回っています。説明が洩れましたが、飲酒運転というのは原付以上の第一当事者の内数ということです。なので、これは事故で発覚した数です。切符で取り締まる違反というのはもっともつとあります。ですから残念ながら飲酒運転というのはまだまだ無くなっていないという状況であります。特徴的なところが、真ん中の棒グラフ、昨年1年間では上半期は0です。1年間で3人でした。それも9月に1件、12月に2件でしたので、今発生している事故というのは昨年比+という状況です。上半期8人ということになっていますが、今週末にも起きてしまっていて、現在9件になっています。この飲酒事故の増加が非常に問題視されています。A4のチラシをお手元においてありますので是非持ち帰っていただき、それぞれのところで普及啓発を行っていただければと思っております。

(2)事故類型別は割愛させていただいて、(3)時間帯発生別、これは飲酒ですが、ここを補足させていただきます。だいたい飲む時間が多いですが、飲んだ後8～10時の通勤時間帯に多い状況で、簡単に言ってしまうと二日酔いで運転して事故にあって発覚している事案です。お酒を飲んだら乗らないということは若干定着していますが、一晩とか数時間寝れば大丈夫と思っている方が多いですが、具体的には、厚労省の健康21というホームページにも出ていますが、ビール中瓶・500mlのアルコールの消化には

4時間かかるそうです。これはお酒の強い弱い関係なく、人間の身体機能として消化に4時間かかるということです。つまりロング缶を2本飲んだら8時間消化にかかるということです。ですから、飲む次の日に車に乗る時は

少なくとも8時間、沢山飲むときには12時間以上前には止めてなければならないということです。12時間というと8時ですよ。やはり、職場教養とか教育とか、通勤にバイクや車を使っている人に伝えていただかなければいけないというところです。そういった数値を参考にしていたらと思います。

iv)最後に6頁目、区市町村別の統計数値を表したものです。

オリンピックの会場整備等に向けて増加が懸念されているということで、江戸川区と大田区の発生件数が顕著であるということが懸念材料であります。

そういったことで、後ろ指を指されないことのないように警視庁も頑張っていきたいと思いますので、よろしくお願いします。

統計については以上です。

3)最後に、警視庁の取組みとして重ねて申しあげたいのが、統計で見ていただいたように、東京の事故の特徴として、歩行者が犠牲となる事故が多いということで、歩行者を優先する運動と申しますか、改めて道路交通法の基本、横断歩道では歩行者優先ということを徹底しています。具体的には、信号制御されているところであれば人も車も交互に信号に従っていっていただければいいのですが、信号機のない横断歩道では道路交通法38条では横断歩道で歩行者が横断しようとするときは車が一時停止しなければならないと書いています。ところが、車が全然止まってくれないという状況を去年のある新聞の社説に外国人の大学教授が投稿しています。これは私どももショックなこととして改めて対応する機会になりましたが、その社説でもオリンピックを控える東京で嘆かわしいことだということで結んでいました。先般のワールドカップでも一般的に日本人は礼儀正しいと認識されている中、世界では横断歩道を渡る人がいれば停まるということが徹底されています。残念ながら東京ではまだそこが車優先の社会になっているという認識も、オリンピックまでになんとか改善させていかなければならないと思っております。今日皆さんに交通事故の状況について説明させていただきましたが、その中でも顕著な歩行者事故を、方向者の犠牲を防ぐために、各々の機関に持ち帰っていただいて、歩行者保護の徹底について広めていただければありがたいと思っております。

以上で、私の説明を終わらせていただきます。

## 5. 司会者（池野谷青少年・治安対策本部交通安全課長）

ありがとうございました。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。よろしいでしょうか。

それでは、「議題」に入らせて頂きます。

「平成30年秋の全国交通安全運動推進要領（案）」（配布資料あり）について、交通安全対策担当課長、押名から説明させていただきます。

## 5. 押名青少年・治安対策本部交通安全対策担当課長

幹事の皆様には、平素から、当本部が行います交通安全諸対策にお力添えをいただき誠にありがとうございます。

それでは、着座で「平成30年秋の全国交通安全運動の推進要領（案）」などについて、説明させていただきます。

はじめに、お手元の資料1「リーフレット」の見本でございますが、表面をご覧ください。秋の全国交通安全運動は、例年どおり9月21日（金）から30日（日）までの10日間行います。

リーフレット及びポスターのデザイン原画は、本年のポスターコンクールにおいて「知事賞」を受賞した「八王子市立緑が丘小学校4年」井上星風さんの作品で、重大な交通事故の原因となる「信号無視・飲酒運転・スマホしながら運転はダメと子供が訴える」という内容となっております。ドライバー側歩行者側双方の違反について注意喚起し、幅広い対象に訴えかける内容で素晴らしい作品だと思います。今回のポスターコンクール応募作品344点の中から選ばれた作品で、知事賞のほか、各賞の贈呈式を8月1日（水）議事堂1階の都政ギャラリーにおいて執り行います。リーフレット及びポスターにつきましては、9月上旬に配送いたします。ポスターにつきましては、交差点や道路に面した施設など、通行人の方々から目につきやすい場所に掲示していただきますようお願いいたします。

次に、リーフレット裏面をご覧ください。重点についてご説明いたします。全国重点4点と東京都の地域重点「二輪車の交通事故防止」を併せた5点となります。

まず初めに、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」についてです。先ほど金子管理官から説明あったとおりですが、本年都内における中学生以下の子供の交通事故の死者数は2人です。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存じます。子供は、視野が狭いほか、興味のあるものにすぐに目が行き、興味の引くものがあると、飛び出してしまうような傾向があります。例年、下校時間帯や帰宅後の外出時に飛



び出しや、路上遊戯を原因とする事故が発生していますので、保護者の方々に注意喚起を図っていききたいと思います。

次に、高齢者ですが、先程の説明ございましたとおり死者数に占める割合は、約4割ということで、年齢層別で最も高い割合となっています。交通事故は、横断禁止場所の横断や信号無視等、自らの法令違反が原因で事故に遭っている例がみられますが、そもそも法令違反を認識していない高齢者が存在することも考えられますので、高齢者の動静には、十分注意が必要と思います。子供や高齢者には、青信号で横断歩道を横断する時には車が止まったことを確認すること、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るほか、ドライバーに対しては、交差点右左折時におけるピラーなど車両の死角を十分に理解させ、歩行者等に思いやりのある運転に努めるように注意を呼びかけていきます。

続きまして、高齢ドライバーに関することをございます。高齢ドライバーに対する交通事故防止については、春行いました運動と同様の内容となりますが、リーフレット見ていただきまして、真ん中の見開き左側に記載しています。交通安全教育の更なる推進を図るほか、いわゆるサポカー、セーフティーサポートカーSの利用についてのPR、運転免許返納の促進を図るとともに、企業様に対して高齢者運転免許自主返納サポート協議会へ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。

次に、重点2「夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止」についてです。秋口は、昔からことわざであり通り、「秋の日はつるべおとし」という表現もありますが、日没から実際に暗くなるまでの時間が急激に早まると感じる時期であり、日没の時間も毎日1分2分早くなっています。参考ですが、本日の日没の時間は18時51分、交通安全運動の初日9月21日は17時40分、終了する9月30日は17時27分、この10日間だけでも13分早まります。交通安全運動の終わる1ヵ月後10月21日は16時59分に日没します。その後どんどん早まりまして、11月29日～12月13日にかけて日没は16時28分でここが一番日没の早い時間となります。

皆様ご承知のとおり、例年、秋から年末にかけて夕暮れ時や夜間に重大事故が多発する傾向にあります。理由としてこの時間帯は、「車両と人」が重なり合う交通環境にある上、ドライバーの視認性の低下や上方に視線がいくことなども事故の要因となっていると考えられます。このようなことから、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を心掛け、反射材用品等を装着するほか、自転車を含め早めの前照灯点灯などを呼びかけていきます。

また、自転車の事故関与率については、金子管理官の指導にあったとおり、

引き続き、全国と比べて都内は高い傾向となっています。自転車は、車両の間であるという意識が徐々に広まってきてはいますが、信号を守ることのほか、見通しのきかない交差点での徐行、一時停止、安全確認の徹底、一時停止標識のある場所での一時停止、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、すなわち被害者にも加害者にもならない、事故の当事者にならないことを啓発していく必要があると考えています。先日、お隣の神奈川県で女子大生が右手に飲み物、左手にスマホ、左耳にイヤホンをした状態で自転車を運転して、死亡事故を発生させた重過失致死の裁判があり、禁固2年を求刑された内容であり、大きくニュースやテレビ、新聞等で取り上げられ一部の社では実名報道されるなど、社会の関心が非常に高いところがあります。東京都では、被害軽減のためヘルメットの着用と万が一の事故の際の保険加入についての普及啓発に努めていきたいと考えております。

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」です。後部座席のシートベルトの着用は、平成20年に道路交通法の改正に伴いに義務化になり、10年経ったところですがまだ着用の認識が低いと言わざるを得ない状況です。後部座席の同乗者のシートベルト非着用により、車から事故の際車外放出や前の助手席、運転席に座っている方に後部座席に座っている方がぶつかって傷害を与えることなどの危険性を訴えながら、着用率を高めていく必要があります。

私は以前、高速道路の交通安全確保に特化した仕事をしておりましたが、いろんな交通事故ありましたが、後部座席の方が車のガラスを突き破り、車外に簡単に放出されて亡くなる現場を何度も見てまいりました。シートベルトさえしていれば助かったのにとの歯がゆい思いをしておりました。事故発生時、自分の腕力で体を支えることは非常に困難です。また小さいお子さんはチャイルドシートを嫌がり泣くこともあるかもしれませんが、子供の命を守るのは親の努めであることを再認識させていただければと思います。これも今朝のネットのニュースですが、とある県で死亡事故が発生しましたが、チャイルドシートを着用していた3歳児を乗せた車が田んぼに落ちましたが、チャイルドシートに乗っていた3歳児の方は耳の後ろを切った程度の軽症で済んだというような記事もありました。参考にして頂ければと思います。もう1件、チャイルドシートですが、昨年秋の新聞記事ですが、チャイルドシートの未使用者は着用していた方に比べて約8倍事故による致死率、亡くなってしまう率が8倍高いという記事もありました。合わせて参考にして頂ければと思います。

続いて重点4は、「飲酒運転の根絶」です。先ほど金子管理官からご説明があ

りましたとおり、危機的な状況といっても過言ではありません。運転者本人だけではなく、お酒を飲んだ人には車両を貸さない。運転する人には、お酒を出さない。勧めない。売らない。また、飲酒運転の車両には同乗しない。といういわゆる「飲酒3罪」「周辺者3罪」については、運転者と同じく厳しく処罰されますが、まだまだ十分認識をしていない、もしくは、軽く考えている方もおられます。飲食店やお酒を売ってお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、職場などからも根絶の輪を広めていきたいと思えます。

最後、重点5は、「二輪車の交通事故防止」です。今年の交通事故の特徴ということで、金子管理官から説明があったとおりです。昨日現在の都内の二輪車の死者数ですが、26人となっており、昨年と比べて11人も多くなっております。全部の事故の約4割弱で、状態別では歩行者と同数となっております。二輪車の交通事故防止は、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、二輪車の直進時における事故も同様です。「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、ヘルメットの離脱がないよう「ヘルメット顎紐をしっかり締める」、またな亡くなられた方の損傷部位は、胸部・腹部が多いことから「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います。以上が重点の説明になります。

次に、資料2 関係機関等の推進要領をご覧ください。こちらにちきましては関係機関等、それぞれの推進要領について簡記させていただきました。交通安全運動を推進する我々を含め、皆様方のご家族、職場の方々も交通ルールをしっかりと守り、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、各自治体、地域の方々によるポスター掲示、リーフレット配付、広報誌や掲示板などによる情報発信もよろしくお願いいたします。

続いて資料3、平成30年東京都交通安全実施計画重点課題に対する活動結果であります。1は、春の全国交通安全運動(4月6日～15日)に伴う活動結果です。写真が3点出ておりますがこういった活動をしてきました。続いて2は、5月中推進しました「自転車安全利用キャンペーン」で、キックオフイベントは、4月28日お台場のメガウェブにおいて、実施いたしました。次の頁をご覧ください。3は、6月中推進しました「暴走族追放強化期間」における取組みです。都民の方々にポスター掲示等により、110番通報の依頼を行ったほか、高速道路PA等において、キャンペーンを行いました。4は、「飲酒運転させないTO

「KYOキャンペーン」であります。こちらにつきましては後程詳細を報告させていただきます。

次の頁5は、各キャンペーン期間中、大型ビジョンによる広報活動の様子を映したものになります。

最後になりますが、この運動は、都民の方々に、より一層交通安全に関心を持ってもらう絶好の機会でありまして、そのことが交通事故防止の第一歩になると考えております。都としましては、「世界一の交通安全都市 TOKYO」を目指して高齢者対策、自転車対策等の強化に努めてまいります。引き続き、広報啓発活動やキャンペーンなどに多大なるご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

#### **5. 司会者（池野谷青少年・治安対策本部交通安全課長）**

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。宜しいようでしたら、本件議案は原案のとおりご了承いただけたものとさせていただきます。

次に、東京都から「活動報告」をさせていただきたいと思っております。本年は昨年と比較しまして飲酒に起因する交通死亡事故が大幅に増加しているところでございます。すでに昨年同期比でプラス9件ということを考えますと、危機的な状況であるとも言えます。そこで、今回の重点の一つでもある「飲酒運転の根絶」を目指す中で先日実施いたしました、平成30年飲酒運転させない TOKYO キャンペーンにおける活動報告を、交通安全課課長代理神から説明させていただきます。

#### **6. 神青少年・治安対策本部渋滞対策担当課長代理**

皆様お疲れ様でございます。私、青少年・治安対策本部交通安全課の神でございます。

先般、飲酒運転させない TOKYO キャンペーンといことで、7月1日から1週間キャンペーンをはらせていただきました。その報告をさせていただきたいと思っております。着座で失礼いたします。

1) まずは、キャンペーンのご報告に入る前に、都内の飲酒運転の事故の現状ですが、金子管理官をはじめとして数字等をだされています通り、今年の派生件数は非常に危機的な状況にあります。昨年のこの時期は実は0件で推移しておりました(年末にぼんぼんぼんと発生してしまいましたが)。今年は7月の20日にも計上されておりますから既に9件の発生、自動的に+9ということで、非常に尋常ならざる状況といったところであります。

そんななか7月の1日から1週間、飲酒運転させない TOKYO キャンペーン

というものを行いました。資料の4になります。これに目を通していただきながら話を聞いていただければと思います。

2) 実は、飲酒運転させない TOKYO キャンペーンイベントということで、スターティングイベント、キックオフイベントともいいますが、7月1日に新宿駅西口で行いました。来場者数もここでは2500とカウントしておりますが、通りがかりの人を考えますと新宿駅は非常に多くの人を通る場所ですので、それ以上の方々が目にしていただいたのかなと考えております。

(1) そこでは、チアチームによるパフォーマンスで盛り上げていただいたり、警視庁の警察官とゲストのバックン・マックンでかけあっていたり飲酒運転の根絶に関して大変ためになる交通安全教室をやっていただきました。実はブース出展もやりまして、アルコール飲料メーカーさんや保険会社で指導してやっっている子供達の飲酒運転に関する習字の展示もしまして、通りがかりの方から非常に好評を博したところございました。

また、テレビ局にも取り上げられて、新聞にも掲載していただいたので、東京都のみならず全国的にも非常に良い発信ができたと考えております。

(2) この飲酒運転させない TOKYO キャンペーンですが、イベント1本勝負だけでやってしまうと、打ち上げ花火ではないですが、そこで終わってしまうので、その1週間の間、各企業や行政の管理している大型街頭ビジョンに協力をいただきまして、都内26箇所では広報・啓発をすることに成功いたしました。東京スカイツリーや新宿フラッグスビジョン、新宿4号街路は皆さんが都庁におこしになる時にトンネルの方を潜ってこられた方もいらっしゃると思いますが、そちらの方ですとかに映像を出していただくことに成功いたしました。

(3) 飲酒運転根絶ステッカーの掲示依頼もさせていただきました。これは各警察署も一生懸命やっっているところですが、飲食店に実際に出向きまして、ここにある4種類のステッカーをお客様の目に付く所には是非貼ってくださいというような掲示依頼をさせていただきました。飲食店さんも危機感を非常に持っているため、ものすごい協力を得られたという実感がございます。

こういった活動は今後も機会がある毎にやっていきたいと考えております。

(4) そして、こういった活動のほかにも地域に根ざしたキャンペーンということで、駅頭で、今回は新宿3丁目駅で、四谷交通安全協会・警察道、新宿区役所も非常に協力していただきまして、道行く人々に啓発活動を行いました。やはり、皆さん他人事ではないんだとわかっていらっしゃる方

が多くて、これからもこういった活動を地道に継続していくことが必要であると考えております。

3) 最後になりますが、皆さんのお手元に小さな黄色のステッカーを置かせていただきましたが、ハンドルキーパー運動というもののステッカーでございます。法律上飲酒運転は禁止されていますし、飲酒運転する虞のある人にお酒を提供することや、酒気を帯びた人の運転する車に同乗することや運転を依頼することは禁止されています。法令上定まっていますが、自分のことになると温度が弱まってしまうのかなという節も、やはりお酒を飲むと出てしまうのが現状です。

そこで、自動車で飲食店に出向く方の中で、その日絶対に飲まない方を決めていただいて、周りの方は楽しく飲んで一人我慢していただく状況にはなりますが、これをやっていただければ飲酒運転そのものが無くなるのが考えられます。このハンドルキーパー運動があることを皆さんに紹介させていただきたいと思っております。

地道な活動の継続こそが一番だと思っておりますので、皆さんの関係する部署の方で是非、興味を強く持っていただければと考えております。

私からの報告は以上になります。

#### **7. 司会者（池野谷青少年・治安対策本部交通安全課長）**

ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、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。

本日の議事・報告につきましては以上でございますが、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ご発言をお願いいたします。

#### **8. 生活文化局・都民の声総合窓口**

交通事故相談をやっており、加害者・被害者どちらからのご相談を無料でお答えしております。先程ご紹介ありました通り、自転車による事故の相談が最近非常に増えている実感しています。自転車とはいえ速いスピードが出ていると大きな怪我に繋がっていきますので、私ども相談員の方も憂慮しているところです。参考までにご紹介させて頂きました。

#### **9. 司会者（池野谷青少年・治安対策本部交通安全課長）**

ありがとうございました。他にありますでしょうか。

ご発言がないようですので、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、大変お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございました。