

首都交通対策協議会安全部会幹事会

令和元年 10 月 24 日（木）

都庁第一本庁舎北塔 42 階

特別会議室 A

午前9時30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の幹事会を開催させていただきます。

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。

初めに、開会に当たりまして、都民安全推進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。

○治安対策担当部長 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、おはようございます。

皆様方におかれましては、ご多用中のところを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わたりまして、ご理解とご協力を賜っておりますことを、この場をお借りいたしまして深く感謝を申し上げます。

また、先日、警視庁交通部長と都民安全推進本部長との連名通知を發出させていただきます、年末に毎年増加する傾向がございます、交通事故の防止に向けて、それぞれのお立場で取り組んでいただきたい事項について、お願いを申し上げたところでございます。こちらにつきましても、どうぞご理解とご協力をいただければと思っております。

本日は、12月1日から実施をされます、令和元年T O K Y O交通安全キャンペーンの推進要領などにつきまして、ご検討をいただくためお集まりをいただきました。本キャンペーンは、年末にかけて、先ほど申し上げましたけれども、多発する交通事故、また渋滞を防止するというを目的に、平成4年から実施をしているものでございます。

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、都民一人ひとり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いたします。

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功刀管理官様から詳しくご説明をいただく予定でございますけれども、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、昨年を下回るべ

ースで推移をしております。誠にありがとうございます。

ご案内のとおり、本年のスローガンでございますけれども、「世界一の交通安全都市 T O K Y O を目指して」と第 10 次東京都交通安全計画の中で定めております。

令和 2 年までに交通事故死者数を 125 人以下にするという、非常に高い目標がございます。その目標に向けて諸対策に取り組んでいるところでございます。

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、効果的な諸対策に積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

結びになりますが、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ますよう、重ねてお願いを申し上げ、甚だ簡単ではございますが、開会に当たりましての私の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。

初めに、都内の交通事故の発生状況につきまして、警視庁交通部交通総務課、刃刀交通安全担当管理官からご説明をいただきます。よろしくお願いいたします。

○警視庁交通安全担当管理官 皆さん、おはようございます。警視庁交通総務課交通安全担当管理官の刃刀と申します。皆様方には、平素から交通行政はもとより、警察行政各界にわたりまして、ご理解とご協力をいただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、次第に基づきまして、交通事故の発生状況に関する説明をさせていただきます。

まず、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（2019 年 9 月末）という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などにつきましては、全て本年 9 月末、もしくは、2000 何年と書いてある 9 月末の推移を記載しておりますので、あらかじめご了承のほどをよろしくお願いいたします。

まずは、表紙をめくりまして、1 ページ目をご覧ください。

交通事故の発生状況でございますが、(1) にあります表のとおり、2019 年の欄を見てくださいと、発生件数が右上にあります。2 万 2,744 件となっております。前年同時期と比べまして、1,308 件のマイナスとなっております。

また、死者数につきましては 86 名となっております。こちらは前年比マイナス 11 人の

状況でございます。しかしながら、86名の方が9月末現在で命を落とされているということには何ら変わりはない状況でございます。

(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、折れ線グラフで12というところが一番多くなっておりますが、夕方近く、また暗くなる夜間帯にかけて多く発生していることがわかつてお思います。今後、年末にかけまして日没が早い時期となります。こういった薄暮時間帯の事故発生件数が顕著に増加する傾向がございます。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して、これから11月、12月は午後4時からの点灯をお願いしているところでございます。今回のTOKYO交通安全キャンペーンの際にも、広く呼びかけてまいりたいと考えておりますので、皆様方にありましても、ご協力のほどをよろしくお願いいたします。

続きまして、下段の(3)の状態別・年齢層別の死者数でございますが、こちらは7月の幹事会におきましてご説明させていただいた特徴が、そのまま継続している状況でありまして、死亡事故でお亡くなりになられる方のうち、75歳以上、かつ歩行中の方が一番多くなっております。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、死者数全体に占める高齢者の割合というのは40.7%、4割を超えている状況でございます。全体に占める割合は高い状況で推移しております。

続きまして、2ページ目をごらんください。

高齢者の交通事故の発生状況についてご説明させていただいておりますが、時間帯別では、見てのとおり18時～20時が最も多く、そして、8時～10時までの朝方が2番目に多くなっております。

(3)の違反別の死者数を見ていただきたいんですが、こちらは死亡事故の当事者となった高齢歩行者側に、どういった違反があったかというグラフになっております。ご覧のとおり、高齢歩行者のうち半数に横断に伴う違反、または信号無視がございます。一番左側の表で言うと横断違反ということで、横断禁止場所横断、横断歩道外横断というところを見ていただくと8名という状況となっております。残念ながら、歩行者側にも交通違反がある状況が見受けられますので、我々といたしましても、高齢歩行者自身が交通ルールを順守して、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ると考えているところでございます。

次に、3ページをご覧ください。こちらは、自転車乗用中の交通死亡事故の発生状況につ

いて記載させていただいております。

(1) でございますが、交通事故の発生状況等の推移であります。

2019年を見ていただきますと、欄の中段に39.2%という数字がございます。この数字は、都内の全ての交通人身事故に占める自転車の関与率であります。1当件数、2当件数とございますが、過失割合の高いほうが1当、過失割合の低いほうが2当という表現になっておりますが、加害者側、または被害者側になった全ての件数が39.2%ということになりますので、ご了解をお願いいたします。

9月末の死者数は、昨年よりも4人多い20名となっております、プラス4名で推移をしております。現在、増加傾向を示しているところであります。

(3) をご覧ください。年齢層別の死者数について記載をさせていただいておりますが、やはり一番右側の高齢者が最も多く、次に50代、20代、30代の順になっております。警視庁といたしましても、自転車安全利用五則を初めとする交通ルールの周知徹底を強化していきまして、ヘルメットの着用促進、そして、事故発生状況に応じた指導、警告、または取り締まりを推進していきたいと考えております。

続きまして、4ページをご覧ください。9月末現在の二輪車乗車中の死者数は、一番右側に記載しております16人となっております。昨年同時期と比べまして、マイナス17となっております。死者数全体に占める割合は18.6%となります。減少傾向で推移をしているところなんですけれども、その死亡事故の状況、こういった状況のときという通行目的の部分を見てみますと、こちらには記載しておりませんが、通勤目的というものが最も多い状況となっておりますので、通勤、または業務で二輪車を利用する方々、ライダーに対する広報、啓発を、警視庁といたしましては強化しております、ヘルメットのあごひもの正しい結着、そして、胸部等のプロテクターの着用促進を推進していく予定でございます。

続きまして、5ページをご覧ください。こちらは飲酒事故の発生状況について記載をさせていただきます。

(1) の表の2019年の欄を見ていただきますと、9月末現在におきましては、111件発生していることがわかると思います。そのうち飲酒状態による死亡事故は1件発生しております、こちらにも二輪車と同様、昨年よりも8件マイナスとなっております。

しかしながら、飲酒運転による事故については、(1)の青い部分の棒グラフに示すように、毎月10件以上発生をしている状況でございます。

(3) では、状態別・時間帯別の発生件数として書いてありますけれども、特徴として一番多いのは、0時以降、そして、朝方の6時～8時の発生が多いことがわかると思います。飲酒直後、深夜帯の運転はもとより、二日酔い、朝方まで飲んだなどのまま運転をして事故を起こしている結果となっております。

年末に向けまして飲酒事故の増加が懸念されているところでございます。警視庁といたしましては、飲酒運転の取り締まりを強化するほか、運転者自身の自覚はもとより、その周囲の方への飲酒運転をさせないという意識の高揚を目指した広報、啓発を実施してまいりたいと考えております。

続きまして、6ページであります。駐車車両が関与する交通事故の発生状況についてでございます。

2019年とその前年比の数字を見ていただきますと、本年は発生件数、死傷者数ともに減少していることがわかると思いますが、駐車車両に追突しての死亡事故が2件発生していることも事実であります。

警視庁では、通学路や幹線道路などにおける違法駐車など、悪質で危険性、迷惑性の高い放置駐車違反などの指導、取り締まり、そして、放置駐車を抑止のための管理対策などを実施いたしまして、あわせて積極的な広報、啓発活動を実施してまいりたいと考えております。

次のページは、区市町村別の交通人身事故の発生件数でございます。参考にさせていただければと思います。よろしく願いいたします。

以上で、9月末の交通事故の発生状況についての説明は終わらせていただきますが、交通安全情報と書いてあるチラシをご覧くださいませでしょうか。

参考まででございますが、社会的耳目を集めている踏み間違い事故をテーマにした交通安全情報となります。こちらは各警察署に配布して、交通事故防止の講話等に活用していたり、警視庁のホームページにもアップしているものでございます。

こちらは、過去5年間のアクセルとブレーキの踏み間違いの事故統計をもとに作成しております。資料の上段の左の円グラフなんですけれども、こちらは年代別の事故の発生状況、ペダルの踏み間違いによる発生状況をあらわしております。事故は、見てのとおり実は全ての年代で発生をしております。5年間の統計であります。29歳以下が最も多いんですね、実は。高齢ドライバーが多いというわけではなく、実際には29歳以下のドライバー、18歳から四輪の車両は乗れますので、初心者、また、運転に不慣れな若者がペダルの踏み間違

いの事故を起こしているということが、このグラフでわかると思います。

右の円グラフを見ていただけますでしょうか。こちらは死亡、または重傷事故といった重大な結果をもたらした事故を年齢層別で見たグラフでございます。これを見ていただくとわかりますように、死亡、重傷事故といった重大な結果を招くペダルの踏み間違いは、70歳以上の高齢者の方が顕著に多くなっています。

この二つの円グラフから推測されることは、年齢が低ければ踏み間違いをしたときに、とっさに何らかの回避行動、アクセルを踏み間違えていてもとっさにブレーキに足を踏みかえることができたり、危険を回避する行動ができるのではないかとこのところでございます。

踏み間違いの事故につきましては、また別に、全国の統計で公益社団法人交通事故総合分析センターが、通称イタルダと言うんですけれども、分析結果を公表しております。そちらについても若干触れさせていただきたいと思っております。

資料には書いてないのですが、踏み間違い事故が多く発生する場所は、その分析では、スーパーやコンビニ、そして、病院などの駐車場であります。ショッピングモールも含まれます。こちらでハンドルやブレーキ、アクセル操作を誤ったという事故が多く発生をしております。こういったところは、ハンドル操作、そして、ブレーキ、アクセルを頻繁にしなければならない場所ということになります。駐車場におきまして、空いているスペースを探しながら、キョロキョロしながら安全確認をして、そして、急なペダル操作をしがちになると、それが事故につながるというふうに分析をされておりました。

そして、最も多い人的要因として分析結果は、慌てること、そしてパニックになってしまうことということでありました。

また、高齢者につきましては、身体の柔軟性の低下と事故の関係についても分析がされておまして、車を後退しようとするときに、足をブレーキペダルに置いて、右後方を目視して確認しようとする、体がひねられて、そこでクリープ現象などで、自分がブレーキペダルに足を置いているつもりでバックをするんですけれども、股関節、また、足等の腰回りの筋肉が硬くなっていることによって、皆さんもやってみるとわかると思うのですが、振り返ると、右膝がその体を曲げた方向に広がるんですね。そうすることによって、自分がブレーキペダルに足を置いているつもりが、実際には爪先などがアクセルにかかってしまっている状況があるのではないかとこのように分析されておりました。

加齢に伴いまして、自分自身にさまざまな変化が起きているということ、なかなか実感

できない方々には、私たちといたしましても、こういった具体的な例を示しながら、運転席等で確認をし、また、こういった柔軟性が落ちているという部分を確認してもらいながら、安全講話を現在しているところでございますので、皆様方、車を運転される方、そして、ご親族の方に高齢な方がいらっしゃる出席者の方がもしいらっしゃったら、ぜひアドバイス等をしていただければと思います。

警視庁といたしましては、「世界一の交通安全都市T O K Y Oを目指して」というスローガンのもと、交通死亡事故でお亡くなりになられる方を、何とか130人以下に抑えるという年間の数値を掲げておりますが、年末に向けて交通事故の発生の増加が懸念されております。今後も1件でも多く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。

それで最後に、前回の会議でもお話をさせていただきましたけれども、現在、ももいろクローバーZさんを警視庁の交通安全広報大使として任命をさせていただきました。簡単だけれども実際には守られていない交通ルール、マナーを具体的に各カテゴリー別にお問い合わせをする、「T O K Y O S A F E T Y A C T I O N」というものを展開しております。10月1日から新たに動画も増やして、特別サイトで閲覧することができる状況となっております。今回、高齢運転者や飲酒運転を初めとする7種類をプラスしておりますので、ぜひ、スマホ等で検索するときは、ももいろクローバーZさんなので、「交通アンゼッター」という名前で検索が可能となっておりますので、ぜひ検索をしていただければと思います。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、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 よろしいようでしたら、それでは続きまして、議題に入らせていただきます。

令和元年T O K Y O交通安全キャンペーン推進要領(案)につきまして、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 皆様、おはようございます。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、日ごろから交通安全対策にご協力をいただきまして、まことにありがとうございます。

早速ではございますが、令和元年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させていただきます。

初めに、リーフレットの見本をごらんください。表紙のデザインでございますが、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、都民安全推進本部長賞を受賞した4作品の中から選定したもので、高齢者の方の横断禁止場所横断や斜め横断をしないように呼びかけるものでございます。先ほど、刃刀管理官様からもご説明がございました、高齢歩行者の交通事故、これを何としても減少させたいというところで、ポスターにさせていただきます。

このポスターにつきましては、交差点や道路に面した施設のほか、店舗や町会の掲示板など、通行人の方々から見やすい場所に掲示していただきますようお願い申し上げます。

続きまして、リーフレット記載実施期間でございますが、例年のとおり、12月1日から7日までとなります。

続きまして、キャンペーンの重点でございます。重点、各記載のとおり、昨年から1点を増やしまして6点でございます。

増やした内容でございますが、昨年まで重点①としていましたものが、今回の重点①と②が合体したものでございます。昨年までは同じ項目で設定をしておりましたが、最近の交通事故情勢、特に高齢ドライバーの関係でございます交通情勢を鑑み、この秋の全国の交通安全運動でも、それぞれ独立した項目となったことから、このT O K Y Oキャンペーンも同様の設定を考えております。

それでは、それぞれの重点につきまして、簡単にご説明申し上げます。

初めに、裏面をご覧ください。

重点の①子供と高齢者の安全な通行の確保についてでございます。

子供は、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しておりますので、保護者などに注意喚起を図ってまいりたいと考えております。

また、高齢者の方でございますが、薄暮夜間帯における高齢歩行者対策が重要になってくるかと思えます。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。

なお、先日、日本自動車連盟J A Fさんが調査結果を公表されたものを披露させていただきます。これは記載はございません。この間、公表された資料に基づきますと、

信号のない横断歩道で、どれだけ車が歩行者がいたときに停止するかという調査をJ A Fさんのほうで毎年行っているらしいです。その今年の調査結果が発表されて、全国平均では17.1%で、昨年が8.6%ということですので、2倍近く上がったというところでは、昨年から各県ごとの調査結果を公表しております、東京都につきましては、昨年2.1%だったところが、今年は5.8%に2倍以上上がったというところがございます。

なお、関東の他県の状況でございますが、東京よりは非常に高い状況が出ております。特に昨年ワーストだった栃木県ですが、昨年は0.9%だったんですけども、今年は13.2%と非常に大きくジャンプアップしたというところがございます。特に、昨年も今年も長野が全国でトップだったんですけども、テレビ番組などを見ていまして、栃木と長野を比較したような番組もございまして、非常に注目されているところがございます。栃木県は非常にパーセント率が上がったというところで報道されておりましたので、披露させていただきました。

続きまして、重点の②高齢運転者の交通事故防止でございます。

警視庁や関係団体と連携しながら、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たいと考えております。

この後、ご説明させていただきますが、都ではいわゆる後付けのペダル踏み間違い時の加速抑制装置を、個人負担1万円程度で装着できる制度を開始いたしました。この補助制度につきましても普及啓発を行っていきたいと考えております。

続きまして、重点③で自転車の事故防止でございます。

全国に比べて、都内の自転車が関与する事故の比率は約2倍となっております、東京の事故の特徴となっております。自転車につきましては、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の一時停止、車両として基本的な交通ルールを順守することや、ヘルメットの着用を訴えていきたいと考えております。

また、先日、報道もされたところでございますが、自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の改正が可決され、自転車の保険加入義務化が来年4月1日に施行されることから、これについても啓発してまいります。後ほど説明させていただきます。

続きまして、重点④でございます。二輪車の交通事故防止でございます。

命を落とされたライダーの致命傷となっている箇所は、頭部と胸部で合わせて8割を超えるという警視庁のデータもございます。速度超過と合わせて、胸部プロテクターの着用推進

や、ヘルメットのあごひもの確実な結着をさせることについて、引き続き啓発してまいりたいと考えております。

続きまして、重点の⑤、飲酒運転の根絶でございます。

先ほど、刃刀管理官のほうからもご説明がございました、飲酒運転に起因する交通死亡事故は、今年は1件発生しておりますが、いまだ根絶には至っていない状況でございます。例年12月は飲酒に起因する交通事故が多発する傾向がございますので、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⑥点目でございます。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死亡する事故が発生するほか、駐車車両をよけた際に側方から通過する車両と接触するなどといった、駐車車両が関与、要因となる事故が発生しておりますので、違法駐車に限らず、駐車車両の直前・直後から飛び出しすることについて、十分に気をつけていただければと思います。

リーフレットは以上でございます。

続きまして、推進要領（案）のほうをご覧ください。それぞれの推進要領については、喚起させていただいております、それぞれの組織、団体の特性を最大限に生かしていただき、活動を展開していただければと思います。

この推進要領のほかに、皆様方をお願いしたいことは、本キャンペーンの周知の徹底でございます。全国運動であります春と秋の交通安全運動に比べると、どうしても認知度が低い状況でございます。したがって、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ことを、ポスターやリーフレットを効果的に活用していただき、広報紙などに載せていただくなど、情報発信をぜひよろしくをお願いしたいと思います。

なお、お手元の見本のリーフレットやポスターにつきましては、できるだけ早く皆様にお届けできるよう段取りを今、行っておりますが、遅くとも11月中旬までにはお手元に届ける予定で進めておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

期間中における都の活動につきましては、警視庁をはじめ関係団体とも連携しながら、イベントなどで活動を推進していく予定でございます。具体的には、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、繁華街などにおきまして大型ビジョンを活用した広報啓発も多くなっていきます。

以上で私の説明は終わりますが、年末期における重大事故防止に引き続き、皆様方のご支

援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます、説明を終わらせていただきます。

- 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、ご発言をお願いいたします。

(「なし」の声あり)

- 交通安全課長 よろしいようでございましたら、議案は原案のとおりでご了承いただいたものとさせていただきます。

続きまして、報告に移らせていただきます。

東京都では、自転車損害賠償保険等の加入義務化について、このたびの条例改正で、来年の4月からですけれども、義務化する予定でございまして、概要につきまして担当者から報告させていただきます。

- 交通安全課課長代理 お世話になっております。交通安全課の熱田と申します。

資料は、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でございます。ご覧ください。

既にご承知の方も多いかと思いますが、先の都議会第3回定例会におきまして、自転車損害賠償保険等への加入義務化を主な内容とします、自転車の安全で適正な利用の促進に係る条例を改正する条例が可決されました。皆様、ご協力賜りまして、誠にありがとうございます。

条例改正に至りましたのは、まず、1の経緯の冒頭にありますとおり、高額な賠償を伴う自転車事故が目につくようになってきたことがございます。そちらにあります、神戸で小学生の男の子が高齢の女性をはねた事案で、平成25年になりますけれども、約9,500万円の賠償を命じる判決が出た事案をはじめまして、東京で言いますと、男子高校生が24歳の男性をはねた事案で9,266万円の判決が出たなど、高額賠償を伴う重大な事故が多くなってきたことがございます。

次に、今年2月になりますけれども、国が自転車事故の賠償に関する条例のひな型を標準条例として提示したことがございます。これは既に条例により保険加入を義務化した自治体におきまして、保険加入に関して高い効果が上がっておりまして、被害者救済の観点から、昨年国が自転車活用推進月間におきまして、地方公共団体に対して条例等による損害賠償責任保険等へ加入促進を図ることを要請するとしておりましたところ、それを具体的に発出したもの、これによるものでございます。

そして、減少傾向にありました都内の自転車事故の件数が平成 29 年、30 年と増加に転じたこと、それらを踏まえまして、都として、今年 5 月に設置いたしました、自転車の安全で適正な利用の促進に向けた専門家会議におきまして、自転車損害賠償保険等への加入義務化を実現し、より一層の自転車安全利用を推進していく必要があるとの意見があったことが挙げられます。

次に、条例改正の内容をご覧ください。

改正条例では、自転車利用者や自転車を業として使用する自転車使用事業者、自転車貸付事業者に対し、自転車損害賠償保険等への加入が義務化されました。

また、保険等に加入しているか、確認が努力義務とされたものとして、自転車の小売業者、従業員の自転車通勤を認めている事業者、雇い主等が挙げられます。

なお、今、申し上げました自転車損害賠償保険等には、自転車保険だけではなく、火災保険や自動車保険に付帯する個人賠償責任保険等が含まれておりまして、また、保険等の等には、共済が含まれていることを申し添えさせていただきます。

条例の施行は来年の 4 月 1 日でございます。進捗が遅れておりますけれども、加入促進に向け広報、啓発に取り組んでいるところでございます。皆様には引き続きご協力のほど、どうかお願い申し上げる次第でございます。

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、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 ございませんようでしたら、次の報告へ移らせていただきます。

同じく、東京都で実施しております高齢者安全運転支援装置設置促進事業につきまして、制度の概要について報告させていただきます。

○交通安全対策担当課長 資料、高齢ドライバーの方が赤い車を運転しているチラシをご覧ください。

4 月に都内で高齢ドライバーの悲惨な交通事故が発生して以降、全国でも同様の事故が発生したということで、連日のように新聞やテレビなどで大きく報道されたところでございます。

東京都といたしましては、緊急対策として、こういった事故を 1 件でも防ぐ、減らしてい

かないとというところで、この制度を立ち上げたところでございます。

詳細につきましては、来年8月31日までに、いわゆる後付けの踏み間違いの急発進の加速抑制装置というものがございますが、これを購入して設置していただいた方は、本人の負担が約1割でつけられる制度となっております。

対象等につきましては裏面をご覧ください。70歳以上など、いろいろ要件がございます。これにつきましては、チラシだけではなく、当本部のホームページなど、色々なところでお知らせをしているところでございます。

先ほど、刃刀管理官からも事故の説明資料でもございました、全年代、特に20代でも踏み間違いの事故は発生しているのですけども、70歳以上になると、死亡、重傷事故が非常に多いというところもございますので、もし、ご家族だとか職場の方で、70歳以上の方で運転する機会がある方がいらっしゃったら、こういった制度があるということをお話ししていただいて、今なら非常に安価でつけられるというところもPRしていただければ幸いです。

以上、簡単ではございますが、説明を終わらせていただきます。

○交通安全課長 ただいまの報告につきまして、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 ごさいませんようでしたら、続きまして、最後の報告事項に移らせていただきます。

東京都の生活文化局で作成しております、交通事故の相談という冊子がお配りされているかと思えますけれども、こちらにつきまして、ご報告のほうをさせていただきたいと思えます。よろしくお願いたします。

○都民の声課長 生活文化局広報広聴部都民の声課より、本日配付いたしました資料2点についてご説明申し上げます。

まず、「あなたの声お聞きします」という題の薄紫色のリーフレットについてですが、こちらは、都民の声課の相談事業の概要等をご案内しているものです。見開きのページの左側にあります都政一般相談、最終ページにあります交通事故相談、外国人相談の三つが都民の声課の相談事業です。また、都庁内各局等の広聴担当の連絡先を、見開きページの右側に掲載しております。ご参考にしてください。

そして、もう一つの冊子、「交通事故相談のしおり」は、交通事故の発生から解決までに必要となる事項についてまとめたものです。実際の相談時に活用しております。

都民の声課では、東京都交通安全実施計画の第6章、被害者の支援の項にも記載されておりますとおり、交通事故相談事業について、警視庁、東京都交通安全協会とともに取り組んでいます。

無料の相談窓口は、このほかにも区役所、市役所にもありまして、この冊子の4ページから7ページまででご案内しております。

万が一、交通事故が発生したときには、ぜひお近くの交通事故相談所をご利用ください。よろしく願いいたします。

以上です。

○交通安全課長 ありがとうございます。ただいまの報告につきまして、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 よろしいようでございましたら、報告は以上でございまして、最後に質疑応答に移らせていただきたいと思います。

本日の議事につきまして、何かご質問等がございましたら、挙手の上ご発言をお願いしたいと思います。

(「なし」の声あり)

○交通安全課長 よろしいでしょうか。

では、ご質問等はございませんようですので、これをもちまして、首都交通対策協議会安全全部会幹事会を終了させていただきます。

年末に向けまして、この時期、例年交通事故が増加いたしますので、皆様のご協力をよろしく願いいたします。

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。

午前10時14分閉会