

首都交通対策協議会  
安全部会  
幹事会

令和5年7月25日（金）

オンライン開催

## 午後 2 時開会

○事務局職員 本日は、ご多忙のところご参加いただきましてありがとうございます。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幹事会を開催いたします。本日、事務局を務めさせていただきます生活文化スポーツ局の佐々木と申します。よろしくお願いいたします。

初めに、開会に先立ちまして、事前にメールにて配信いたしました資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をご覧ください。まずは、会議次第です。そして、都内の交通事故発生状況、交通安全状況、重点設定理由（案）ですね。これは書面では、令和 5 年秋の全国交通安全運動の重点を記載いたしました。続きまして、令和 5 年度秋の全国交通安全運営推進要領（案）になります。最後に、リーフレットの原稿（案）を送付させていただきました。おそろいでしょうか。

では、開会に当たりまして、生活文化スポーツ局都民安全推進部長馬神よりごあいさつ申し上げます。よろしくお願いいたします。

○都民安全推進部長 はい、生活文化スポーツ局都民安全推進部長の馬神でございます。皆さま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誠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に深いご理解とご協力を賜りまして重ねて御礼申し上げます。

本日は、9 月 21 日から実施されます令和 5 年秋の全国交通安全運動推進要領等をご検討いただくためにお集まりいただきました。都では、交通安全運動を都民一人一人に交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を呼び掛けていく絶好の機会であると捉えております。普段、交通ルールを気にしない方にとっても、警察官の方や、街頭で交通整理などに当たっておられるボランティアの方々から注意を受けるなどした場合には、自分がルールを守っていないことに対するうしろめたさから、その後の自分の行動を見直すきっかけにもなるのではないかと考えております。

今年の交通の死亡事故は、昨年と比べれば減少しておりますものの、事故で重傷を負われた方については、昨年と比べて増えております。この後、警視庁交通総務課の川嶋管理官から交通情勢の説明がありますがけれども、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。

身近に発生する交通事故を封じ込めていただくのは、関係機関・団体の皆さまの地域、また、

職域に根ざしたきめ細かな活動が頼りと言っても過言ではございません。交通安全の輪が広がりますようご協力をよろしくお願いいたします。

結びに、本キャンペーンが効果的に展開され、社会全体に交通安全の機運が高まりますことを祈念し、私のあいさつとさせていただきます。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

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

○都民安全推進部長 申し訳ございません。失礼いたします。

○事務局職員 それでは、会議次第によりまして進行させていただきます。

3、都内の交通事故発生状況について、警視庁交通部交通総務課川嶋管理官様、ご説明をいただきます。よろしくお願ひします。

○川嶋幹事 皆さま、こんにちは。ただ今、ご紹介いただきました警視庁交通総務課の川嶋でございます。

皆さまには、日ごろから警視庁の交通行政のみならず、警察行政各般にわたりましてご協力を賜っております。そのことに対しまして、この場をお借りして御礼申し上げます。誠にありがとうございます。

それでは、早速ですが、秋の全国交通安全運動に向けて、現在までの都内の交通情勢について簡略にご説明をさせていただきます。

なお、このデータは、令和5年、2023年上半期1月～6月までの交通人身事故の件数及び人数というふうになりますので、ご了承をお願いいたします。

それでは、早速資料にあります1番、都内の交通事故状況でございます。

(1) 発生件数の推移、6月末現在で、これは最近6年間の数字とグラフでお示しをしております。発生件数自体、2020年にまでかなり減ったんですけれども、そこからまた増え始めている状況が分かると思います。死者数につきましては、高止まりの状態です。件数を申し上げますと、2023年1月～6月までは、発生件数が1万4,815件ということで、これは昨年同期に比べて220件増えているといったところです。冒頭に、死者数はマイナス5とありますように、若干減っているという話ありましたけれども、交通事故全体が増えているということで予断は許さない状況と考えております。

その下に、時間帯別の死者数がございます。こちらのほうは、ちょっとグラフにやはり特徴がありまして、16時～18時以降22時まで、夕暮れ時から夜間にかけて非常に死亡事故が多い

といった状況が見て取れます。それと、朝6時～12時ぐらいまでの午前中の時間帯、ここに2つぐらいピークが来ている状況でございます。

次に、状態別、年齢層別の死者数につきましては、ちょっと見づらいんですけど、50歳代というところにちょっと注目をしていただきますと、50歳代の一番下、合計が15ということで、これは今年の特徴と言いますか、働き盛りの、私どもぐらいの年代の方が非常に事故を起こして犠牲になっている。その中でも、二輪車乗用中が9人亡くなっていて、これは前年比プラス5ということで倍増しております。非常にこの辺が東京都の特徴でもあり、今年の特徴でもあるというふうに捉えております。

高齢者も依然として14人の方がお亡くなりになっている中で、それよりも多い50代というところに、今どのようにして訴求していくかというところで皆さんのお知恵をお借りできればというふうに思います。

次のページになります。子どもの交通死亡事故発生状況に、交通事故についてでございます。これも6年間で見ますと、2020年にいったん下がったんですけども、これはやはりコロナの影響で学校が一時期止まったり、そういったこともあって外出自体が少なかったりということで数が減っていたというふうに捉えております。そこからやはり増え始めてしまって、コロナ前と同水準まで事故が増えてきているといった状況が見て取れます。

その下に、(2)で時間帯別がございしますが、こちらのほうは、非常に子どもさんの場合は特徴が出ていまして、12時過ぎぐらいから非常に増え始めて、16時～18時のやはり夕方の時間帯に287とピークを迎えます。20時ぐらいまで増えている。皆さんのイメージですと、朝の通学時間帯に多いのかと思いがちかもしれませんが、8時、10時、確かに多いんですけども、それよりも下校の時間帯ですね。学童が終わった後ですとか、家に帰って、それから習い事に行ったり、遊びに行ったり、そういった夕方の時間帯にピークが来ているんだよといったところなんです。

ちなみに、子どもさんていうのは、0歳から中学生の13歳未満までを子どもというふうに捉えます。

次、(3)年齢層別ですが、こちらは小学生が、学年も1学年から6学年までありますけれども、小学生が非常に多い。構成率にしますと6割を超えております。状態別ですと、歩行者よりも自転車のほうが圧倒的とも言いますか倍近くある状況です。これも子どもさんの場合、特徴ありまして、小学2年生までの子どもさんは歩行中の事故のほうが多いです。小学3年生以

上になりますと、自転車乗用中の事故が歩行中と逆転して多くなる、学年が上がれば上がるほど自転車の事故が多くなる。

結果的にこのような状況になっております。

次、3ページ目になります。こちら、高齢者の事故です。高齢者は、統計上65歳以上をカウントしております。こちらのほうは、20時～22時の歩行中の死亡事故が本年多いと。午前中の時間帯よりも、やはり夕暮れ時から夜間にかけて全体とも多いですけれども、特に20時以降が非常に多いというのが今年の特徴でもあります。

次、(2)に類型別がございますが、高齢者の場合は横断中の事故が非常に多いということが分かると思います。人対車両、ありますけれども、その中で横断歩道を横断中でも車ですとかとぶつかって亡くなっている。また、横断中その他というのは、生活道路に、横断歩道がないような道路での横断ですとか、横断禁止場所の横断なんかも含まれます。これが高齢者の歩行中の事故の特徴であって、あと、車両走行になりますと、今度、自転車が、高齢者、使いますから、そこで生活道路で一時停止場所を止まらずに、安全確認せずに車とぶつかってしまうような出会い頭事故が非常に多くなっています。

その下、違反別とありますけれども、それを裏付けるかのようにじゃないですけれども、歩行中は横断違反ですとか信号無視もございます。違反なし、高齢者の死亡事故に関しては、違反なしは1件だけということなんで、違反して事故に遭ってしまっているという状況が見て取れますし、車両の自転車のほうですけれども、そちらに関しましても、やはり違反なしは、本当にそういうのはゼロということで、全て違反、何かしらの違反があります。

次、4ページ目、こちらは、二輪車の乗用中の死亡事故に特化してグラフをつくっております。東京都は、二輪車の利用が非常に多いので、先ほど50代の二輪車死亡事故が非常に増えているというお話しましたけれども、二輪車の死亡事故が多いです。全体の4割近くを占めるというような状況で19の方が亡くなっております。

時間帯別では、全ての時間に出るんですけども、これは通勤でオートバイ、使ってる人がかなり増えている。コロナ禍以後ですね。それで、通勤途中の6時～12時、4時ぐらいから始まるんですけども、早朝の時間帯と、あと、退勤時の16時以降の0時ぐらいまでにも死亡事故が多発しているといった状況が見て取れます。

その下に年齢別ありますが、50代が今年に限っては飛び抜けて増えている。通勤時もそうですけれども、リターンライダーという言葉をご存じでしょうか。ある程度、子育てとかが落ち

着いて、それで免許をまた取って乗られる方もいらっしゃいますし、昔持っていた免許を再度、復活させてじゃないですけども、それでオートバイに乗っていると、まだ慣れない状態、そういう事故も散見されるということでございます。

次、(3) 類型別でけれども、こちらは、右折時の事故が今年が一番多いんです。右直事故です、いわゆる。オートバイが直進している最中に交差点で右折車両が曲がってくる。そのタイミングが合わないと言いますか、車のほうから見るとオートバイっていうのは車体が小さいもんですから、スピードですとか距離感がつかみにくい、そこを急いで曲がってくる車とぶつかってしまうといったものが一番になっておりますし、オートバイ自身のほうも無理な追い抜きや追い越しをして車両と接触して転倒後、引きずられてしまう事故ですとか、出会い頭事故なんかも見受けられるということでございます。

その下に違反別ありますけれども、右折時等は、交差点を安全に進行するという、そういった義務を怠ったというようなものですか、あと、出会い頭事故ですね。

一時停止、今年は一時的停止、出ていませんけれども、そういったところで大きな事故になりやすいのが二輪車の事故の特徴です。

次、5 ページ目をご覧ください。自転車乗用中です。自転車の事故も都内、非常に多いということで、ちょっと細かくて見にくいんですけども、今年の上半期の都内の全事故件数は1万4,815 という数字が、2023 年の上から6 番目の段にあります。そのうち、自転車の関与事故は1 つ上にあります6,759 ということで、全体の事故の中で自転車がどちらかの当事者になっている率は45.6%と、実に半分近くは自転車の絡む事故というのが都内の自転車事故の実態です。

時間帯別の死者数もございますけども、こちらのほうも16 時～20 時、夕暮れ時から夜間帯を中心に、また、朝の通勤時間帯と言いますか、8 時～12 時ぐらいに死亡事故が多発している傾向です。

その下(3) 年齢層別の死者数でございますが、年齢層も、自転車も実はちょっと50 代が少し多いんですね。ですから、車やバイクだけじゃなく、自転車も50 歳代がなぜか多い。なかなか分析は難しいんですけども、それと高齢者というところが1 っポイントになっております。

違反別を見ますと、信号無視ですね。あと、ハンドル、ブレーキ操作が適切でなかったために単独転倒した結果となっている事故ですとか、安全不確認といったところで大きな事故にな

っていますといったところが傾向です。

次、6 ページ目をご覧ください。最後、ちょっと細かい分析の中で、飲酒事故を取り上げさせていただきました。今月は、7月1日～7日まで東京都では「飲酒運転させない TOKYO キャンペーン」というキャンペーンを、飲酒事故を防止する、飲酒運転をさせない、そういった取り組みをしてまいりましたが、今年は飲酒事故が非常に多いといったところで昨年同期比プラス 16 件発生しております。

また、皆さん町中で見て感じ取れるところだと思うんですけども、飲酒されてる方も非常に多いと。それと、飲酒してそのまま道路に寝込んでしまって車にひかれるような事故も発生しております、これは飲酒事故には含まれないんですけど、飲酒起因に関する事故というのが非常に多くなっているということで、こちらのほうも声高に訴えていく必要があるのかなというふうに考えております。

特に、上半期を見ますと、5月と2月に非常に、特に5月は、去年の3倍近く発生しておりますし、他の月も過去並みと言いますか、そういった形で飲酒事故が増えているという現状は皆さんお知りおきください。

その下に、類型別の発生件数ございますけれども、こちらは、追突事故というのが一番多い。お酒飲むと、やはり判断力ですとか、認知操作能力が格段に落ちてしまいますといったことで追突事故。それと、車両単独、自転車ですとかオートバイでの単独。車に乗っていても、電柱ですとか工作物に衝突するような、そういった事故が非常に多いのが分かります。

状態別、時間帯別では、6時～8時の乗用車乗用中、4時～6時がその次といったことで、やはり乗用車での飲酒事故が非常に多いということがございます。

最後に、区市町村別ということで、皆さまに、お住まいの地域ですとかでどのような事故がどのぐらい起きているのかなというのがちょっと分かるように数字を並べてみました。昨年との比較で、ご自分の地域ですとか事故が増えているかな、減っているのかなというのがグラフと表で見て取れるかなというふうに思います。赤い部分がちょっと目立っているんですが、これは二輪車の死亡事故で、どちらかというと都心部ですが、そういったところで二輪車の事故が多くなっているということが分かりますし、黄色い斜め線は自転車ですけれども、若干、周辺部の23区に発生していると。

市部のほうは、それほど大きな死亡事故というのは、人口の割には今年は発生が抑えられているかなというふうな状況でございます。

簡単ではございますが、以上が都内の事故発生状況でございます。

それと、もう1つ、プラスアルファで、今年は7月1日から新しく電動キックボードが一定の基準を満たすものに関しましては小型原付ということで、16歳以上は免許なしで乗れますといった形になっております。皆さまの地域でも電動キックボードの走行が見受けられると思うんですけども、なかなか区分がちょっと複雑だということで、1つ、これ分かりやすい資料をお出ししましたので、ご参考にしていただければというふうに思います。これよりも詳しい内容は、下のほうにQRコード、リンクを貼ってありますので、そちらのほうから事細かに区分ですとか、走行する注意点ですとか記載ありますので、ご確認いただければ幸いです。

私からは以上です。

○事務局職員 ありがとうございます。続きまして、議事に入らせていただきます。

令和5年秋の全国交通安全運動推進要領（案）及び重点（案）について、都民安全推進部交通安全対策担当課長の辻からご説明をさせていただきます。

○交通安全対策担当課長 幹事の皆さまには、日ごろ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、早速ではございますが、令和5年秋の全国交通安全運動の推進要領の案等について説明させていただきます。

まず、初めに、令和5年秋の全国交通安全運動の期間でございますが、例年どおり9月21日木曜日～30日土曜日までの10日間になります。9月30日の土曜日は、交通事故死ゼロを目指す日になります。

次に、秋の全国交通安全運動の重点（案）をご覧ください。重点は5点あります。全国重点3点と、東京都の地域重点の2点となります。全国重点は全国共通で、地域重点は地域の交通事故実態に即して、必要がある時は地域重点を定めることができるということで、東京都独自の目標、重点を定めております。

まず、重点1です。「子どもと高齢者をはじめとする歩行者の安全の確保」について説明いたします。交通事故死者数全体のうち、歩行者の歩行中の割合は3割以上と大変高い状況になってございます。歩行者側にも横断違反とか、あと、信号無視等の法令違反が認められます。また、次の世代を担う子どものかけがいのない命を社会全体で交通事故から守ることが重要であるにもかかわらず、幼児・児童の死者、重傷者は歩行中の割合が高い。特に、歩行中の児童



の死者、重傷者の進行目的では登下校が高い割合を占めるなど、依然として道路において子どもが危険にさらされている状況であります。

また、歩行中の交通事故による死者数のうち、高齢者の占める割合は4割以上と最も高い状況にあります。このため、子どもと高齢者をはじめとする歩行者の安全の確保を図る必要があることから重点に設定いたしました。

次に、重点2、「夕暮れ時と夜間の交通事故防止及び飲酒運転等の根絶について」でございます。例年、日の入り時間が急激に早まる秋口以降というのは、夕暮れ時や夜間に重大交通事故が多発する傾向にあります。交通死亡事故の第1当事者の多くは自動車で、歩行者の死亡事故の多くが道路横断中に発生しております。また、飲酒運転による悲惨な交通事故が依然として発生している他、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、夕暮れ時と夜間の交通事故防止及び飲酒運転等の根絶を推進する必要があると考えております。

00：40：22

自動車乗車中における後部座席のシートベルトの着用率というのが、いまだに低調であります。また、チャイルドシートの使用率も低調であるということ。それから、75歳以上の運転者については、75歳未満の運転者と比べて免許保有者人口当たりの死者事故件数も多く、その要因として、ハンドルの操作不適やブレーキとアクセルの踏み間違いが多くなっております。こうした点にも留意が必要であることから重点に設定しております。

続きまして、重点3です。「自転車等のヘルメット着用と交通ルール遵守の徹底」でございます。交通事故死者数は減少傾向にあるんですが、一方、自転車関連事故件数は減少せずに、全事故に占める自転車関連事故の割合でも増加傾向にあります。また、自転車乗用中におけるヘルメットをかぶっていない時の致死率というのは、かぶっている時と比較して高い。それから、自転車乗用中死者の人身損傷主部位は頭部が半数以上となっております。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ます。

これに加えて、道路交通法の一部を改正する法律の施行により、本年7月1日から特定小型原動機付自転車、いわゆる電動キックボード等に関する新たなルールが定められております。ヘルメット着用についても努力義務となっております。このため、自転車等、電動キックボード等も含めて、ヘルメット着用と交通ルール遵守、徹底が必要であるということから重点に設定をしております。

続きまして、重点4でございます。特定小型原付自転車、いわゆる電動キックボード等の交通ルール遵守の徹底でございます。こちらの重点は、東京独自の重点となります。皆さまもニュースなどでご存じのことと思いますが、都内における電動キックボード等の利用者増加に伴いまして、一部の利用者による飲酒運転等の悪質危険な運転が社会問題となっております。利用者全体に対する交通ルール浸透もいまだ十分ではない状況であります。また、本年7月1日から改正道路交通法が施行され、特定小型原付自転車に該当する電動キックボードには、16歳以上であれば免許不要で公道走行可能、一定の条件下で歩道走行が可能となるなど、新しいルールが適用されております。

利用者及び販売店等に対して、特定小型原動機付自転車、いわゆる電動キックボード等の交通ルール遵守の徹底や、保安基準の確実な適合、ヘルメット着用の努力義務、自賠責ですね、自賠責保険の加入等について、周知徹底する必要があることから、重点に設定しております。

最後です。重点5ですね。二輪車の交通事故防止でございます。こちらでも東京独自の重点となります。令和5年上半期の都内における交通事故死者数は52人で行った。そのうち、二輪車、原動機付自転車を含む二輪車は、死者は19人と、全体の3分の1以上を占めており、四輪、二輪、自転車、歩行者別に見てみますと二輪車が最も多い状況です。

00:45:00

また、通勤の時間帯に事故が多く発生していることや、事故当事者を年齢別に見ると、40歳代、50歳代が約7割を占めていることから、ヘルメットの正しい着用や胸部プロテクターの装着を推進し、通勤や仕事で二輪車を使う運転者、又は、久しぶりに二輪車に回帰し、不安のある中高年、中高年齢層などの利用者に対する交通安全啓発の必要があることから重点に設定しております。

以上が令和5年秋の全国交通安全運動の重点（案）の説明でございました。

次に、令和5年秋の全国交通安全運動推進要領（案）をご覧ください。関係機関・団体、区市町村と、それぞれ推進要領について簡記させていただいております。全国交通安全運動期間中に、それぞれが効果が上がるような方法で推進していただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

最後になりますけども、お手元のリーフレットの案ですね、案をご覧ください。リーフレットの表紙及びポスターのデザインの原画を本年の東京都交通安全ポスターコンクールにおいて知事賞を受賞した小学5年生の大場麻清さんの作品を採用しております。

リーフレットは2つ折りになっておりまして、開くとこのようになっています。知事のあいさつ、それから、運転免許証の自主返納ですね。それから、いわゆる電動キックボード等の安全利用について、それから、横断歩道上のドライバーですね、それから歩行者の注意事項。それから、裏面になりますけども、裏面は、交通安全運動における東京都の重点ですね、5項目を分かりやすく記載をしております。

リーフレット及びポスターにつきましては、9月の月上旬に配送する予定でおります。ポスターにつきましては、交差点とか道路に面した施設など、通行する方々から目に付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。

以上で説明を終わります。

○事務局職員 ただ今の説明につきまして、ご意見等がございましたらご発言をお願いいたします。ご意見のある方は、画面上の手を挙げるボタンを押してご発言ください。

ご意見、ご発言ないようですので、令和5年秋の全国交通安全運動推進要領（案）につきまして、ご了承いただけるものとさせていただきたいと存じます。

失礼いたしました。ご意見があるようでございます。中島さんでしょうか。マイクのほうの電源をオンにさせていただいて、ご意見のほうをいただけますでしょうか。

○中島（裕）幹事 はい、JR東日本首都圏本部の中島でございます。いつものお願いというか、交通安全というところで、いわゆる人身事故といったところもあろうかと思えますけれども、一方で、事故というのは、先ほど件数として上がっていないところで踏切の事故とか、そういったところもありますので、前回もお願いしたところではございますけども、推進要領のところ、その他の実施機関・団体のところに、架道橋での工夫、事故防止ですとか、踏切の事故防止といったような文言も加えていただけるとありがたいなといったご意見でございました。

すいません、以上でございます。

○交通安全対策担当課長 はい、分かりました。入れさせていただきます。踏切の事故防止でよろしいでしょうか。

○中島（裕）幹事 はい、そうです。

○交通安全対策担当課長 分かりました。それでは、その他の、推進要領ですね、要領のその他の実施機関・団体の、こういうことですね、ここに踏切等での事故防止について入れさせていただきますけども、皆さま、このことに関してご意見等ございますでしょうか。

特にご意見ございませんようですので、ここに踏切の事故防止について加えさせていただきます

ます。よろしくお願いいたします。

○事務局職員 他にご意見ある方は、いらっしゃいますでしょうか。

○交通安全対策担当課長 すいません、1点訂正がございます。推進要領（案）でございますけれども、令和5年度、「度」と入っておりますけれども、こちら令和5年です。こちら訂正をさせていただきます。令和5年秋の全国交通安全運動推進要領と、年度の度を消させていただきますのでよろしくお願いいたします。

○事務局職員 以上をもちまして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幹事会を終了と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2時37分閉会