

令和6年秋の全国交通安全運動の実施に伴う  
首都交通対策協議会安全部会幹事会  
議事録

令和6年7月17日（水）

都庁第一本庁舎34階  
生活文化スポーツ局34B会議室

午後 2 時 0 0 分 開会

## 1. 開 会

○事務局 定刻になりましたので、ただいまから首都交通対策協議会安全部会の幹事会を開催いたします。私は事務局の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。どうぞよろしくお願いいたします。

はじめに、開会にあたり、生活文化スポーツ局都民安全推進部長であります馬神からご挨拶を申し上げます。

## 2. あいさつ

○馬神都民安全推進部長 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。皆様方におかれましては、ご多忙の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対策に深いご理解、ご協力を賜りまして厚く御礼を申し上げます。

本日は、9月21日から実施されます。令和6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いただきました。

交通安全運動は、都民一人ひとりに交通ルールの遵守、それから、正しい交通マナーの実践を呼びかけていく絶好の機会であると捉えております。

普段交通ルールに関心がない人も、警察官の方や、街頭ボランティアの方々を見ることで、ルールであったり、マナーを意識、さらには注意を受けるなどした場合には、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。

まず、今年度の交通事故の状況でございますが、交通死亡事故は、昨年比べて大幅に増加しております。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をしていただきますが、交通安全運動等を通じて、悲惨な事故を1件でも減らしていきたいと考えております。

都といたしましては、今回の交通安全運動、また、年末のTOKYO交通安全キャンペーン等の機会に広く広報啓発を行っていきたいと考えております。関係機関、団体の皆様の地域、また、職域に根ざしたきめ細かな活動こそがとても重要だと考えております。引き続きお力添えをいただき、交通安全の輪が広がりますようお願いを申し上げます。

げます。

それに、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たします。

○事務局 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。

○馬神 失礼いたします。

○事務局 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いたします。

配信資料は、順次映写させていただきます。

まず、こちらの会議の次第でございます。

続きまして、警視庁資料の都内の交通事故発生状況、こちらは、2024年の上半期でございます。

続きまして、令和6年秋の全国交通安全運動の重点。こちらは、案でございます。

続きまして、こちらが、安全運動の重点の設定理由になります。こちらは、2枚ございます。

続きまして、令和6年秋の全国交通安全運動推進要領（案）でございます。

最後に、こちらはリーフレットの案。現在作成中でございます案を付けさせていただきました。

本日の資料は以上となります。

それでは、都内の交通事故発生状況につきまして、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。

### 3. 都内の交通事故発生状況について

○川嶋管理官 ただいま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。

まず、全国の運動重点案実施要領に先立ちまして、現在の都内の交通事故発生状況について、詳しく、かつ簡潔にご説明をさせていただきたいと思えます。

まず、1 ページ目です。

都内の交通事故発生状況。これは、経年で6年間見ております。このグラフと数字は、6月末現在、各年度、6月末現在、上半期の数字を比較対照しております。

ご覧になって分かるように、発生件数は、青い折れ線グラフで、高止まりの状況でございまして、なおかつ、死者数にありましては、去年よりも大幅増です。上半期都内でお亡くなりになった方は69人。前年比プラス17という非常に厳しい状況でございます。これが、今年の上半期の最大の特徴であります。

その下、時間帯別でございしますが、昼間帯、12時過ぎから22時、人々の活動時間帯に死亡事故が多く発生しているというところでございますが、朝の4時から6時、早朝時間帯にも、一番多い数が、18時から22時、14時16時と同数の死者数が計上されている状況にあります。

その下、状態別、年齢層別、これはちょっと細いんですが、右の方の高齢者という項目がありまして、その上から4番目の所に歩行中とあります。こちらが、19人で前年比プラス11人というところで、高齢歩行者が非常に犠牲になっているといった現状です。

その右側に、歩行者も31人ということで、歩行者自体もプラス13人。

それともう一つは、今年は何輪車です。一番上の右側の合計にありますとおり、11のプラス10です。こちらが、今年増えている最大の要因となっております。

次、2 ページ目をご覧ください。

各論に入ります。まず、子供の交通事故発生状況ですが、こちらは、全体と同じような傾向が見えまして、2020年に、ガクッと減ったんですが、これは、コロナで行動制限がかかっているといった年です。

その先、数が徐々に増えて、高止まりの状況、子供の事故についても言えます。また、今年、1件自転車乗用中の小学生の死亡事故が発生しております。

その下に(2)時間帯別。子供の事故発生は、非常に時間帯に特徴が出ます。16時から18時に大きな山、ピークが来るということです。その前の14時台から後ろは20時台にかけて集中的な山が来ているということで、登校時間帯というのと、下校時間帯ですとか、その後の遊びに行ったり、習い事に行ったりといったことで、子

供の活動のメインの時間、そちらのほうに山が出ています。

その下、年齢層別、状態別ですが、幼児、小学生、中学生と分けた場合、学年層が一番大きい小学生が多いというのは、当然ですが、その右側、自転車、歩行者と状態別に分けた場合は、実は歩行中よりも自転車乗用中に子供の事故は発生している。これを、更に細かく分けると、小さい小学校2年生までが、主に歩行中、3年生以上になると歩行中、自転車乗用中が逆転して、中学生になってくるとほぼ自転車です。そういった形になります。

次をおめぐりください。3ページ目です。

次に、高齢者の交通死亡事故。今年最も多いという話をしましたが、時間帯で見ると、10時以降18時、それから20時から22時、0時ぐらいい多いんですが、歩行中は、ほぼ一日中ですね、死亡事故が発生している。中でも、16時から18時の夕暮れ時と宵の口といわれるような時間帯です。これから、秋冬にかけては日没時間が早くなるので、いよいよこの時間帯がさらに注意が必要ということで懸念をしております。

四輪車の事故、死亡事故も多いという話もしましたが、そちらは、12時から16時の昼間帯に主に発生している状況です。

その下、事故類型別ですが、これ、人対車両と車両相互とか、もしくは単独ということですが、去年の白いグラフと比較して、横断歩道横断中も含め、横断中の事故、歩行中の横断中の事故による死者が多いということです。その他は類型がまとまらないということで、その他になりますが、車の方は車両単独、こちらに多く出ているといった状況になります。

その下、違反別で見ますと、歩行中と自動車乗用中ですので、歩行中は先ほど横断歩道横断中というのがありますが、この場合は、歩行者絶対なので違反なしに分類されているところにグラフが伸びるのが分かります。

歩行中であっても、横断禁止場所横断ですとか横断歩道外の横断も中にはあり、歩行者もルールを守ってないという状況も見えますし、車両の方は前方不注意ですとか、信号無視といったような状態も見られます。

次、4ページ目でございます。

こちらは、二輪車乗車中です。二輪車の事故、特に死亡事故が多いというのが都内の特徴で、この後説明がありますが、東京都の地域重点で、二輪車の交通事故防止というのを設定しています。

二輪車の死者は、18時から22時のところに1つの山が来るのと、あと朝4時から6時ですね。これは何かと言いますと、目的別で見ると、ここには記載されておられません、通勤と退勤でございます。

その他、昼間帯は業務中というのが実は多くて、趣味というよりは実用的に乗られている二輪車の出退勤で大きな事故が起きているという現状です。

その下に年齢別がありますが、こちらは、免許取ってまだそれほど時間が経ってないという、慣れていない20から29、20代の死亡事故が今年が多いのが特徴です。去年はどちらかというとりターンライダーとかいわれる40代、50代が多かったのですが、40代、50代よりも今年は若者ですね。死亡事故が起きているといった状況にあります。

その下、事故類型別ですが、これは大きく2つに出ております。

1つは、右折時ということで、いわゆる右直事故です。二輪車が直進中で車が右折といったケースの方が多いということです。信号の変わり目等で二輪車はいけるんじゃないということで加速していったところ、車の方はまさにこのタイミングで直進、突っ込んでくると思わなかったということで、大きな事故に発展している事故が多いです。

それと無理なすり抜けですとか、速度の出しすぎで単独で転倒するような車両単独事故による死亡事故が発生しております。

その下、違反別ですが、右直事故の場合は、信号無視も中にはあるんですが、交差点をしっかりと安全確認して進むべき義務を履行してないという交差点安全進行義務違反ですとか、安全不確認、それと速度の超過にあらわれてきますし、単独事故は、ハンドルブレーキ操作不適という形の違反で現れております。

次、5ページ目をおめくりください。こちらは自転車乗用中ですが、自転車事故は、死者の方は今年抑えられています。昨年、前年同期比マイナス6の8人ということで、こちらの方はかなり抑えられています。皆様のご協力等もあって、自転車の取り締

まりですとか交通安全指導、それとヘルメットの着用、徐々にですが、進んだ効果が表れているのではないかと分析しております。

ただし、事故件数自体は高止まりです。発生件数を見ていただくと、自転車事故、合計(a) + (b)という。1当、2当を合わせた(a) + (b)というのが自転車事故件数として計上されるんですが、そちらの方見ていただいて分かるとおり、2020年を底に、そこから増えて高止まりといったことで、全体の事故と同じような状況を示しております。

ということで、自転車事故の関与率も、都内は以前高く46.5%ということですから、都内で起きている人身事故のおよそ2件に1件は自転車が絡んでいるという状況は続いております。

その下、時間帯別死者数でいいますと、全体の死者数が少ないんですが、主に昼間帯、12時-14時とか、そういった時間と朝の通勤時間帯の6時から8時いったところに死亡事故が多く発生しているという状況です。

年齢層別で見ますと、件数が少ないのでそんなに特徴は出ないんですが、今年は30代と高齢者に多く出ているといった特徴です。

その下、違反別を見ますと、自転車ですね、ルールはだんだん守られてきているとはいえ、いまだに信号無視とか、一時停止は死者は出てないんですが、一時停止原因の交通事故も多く発生しておりますし、交差点で、しっかり安全確認をしないで、死亡事故が発生しているといった状況が見て取れます。

次、6ページ目になります。

今までは、主な4つの歩行中、自転車乗用中、二輪車乗用中、自動車乗用中といった形でしたが、去年の7月からですね。皆さんにもご案内のとおり、特定小型原動機付自転車という車両区分ができました。

これは、端的に言えば、電動キックボードです。こちらの交通事故状況の統計をとり始めましたので仲介をさせていただきます。

今年上半期、事故件数ですが、それほど多くは発生してないんですが、これは、そもそも特定原付の交通総量自体がそれほどまだ多くないといったところですが、春先、4月5月6月というふうに、これは増加傾向を見ております。

今後の動向を、注視していく必要はありますが、今までの形態以外に新しいモビリティとしての、広報啓発、ルールに関する広報啓発ですとか、指導取締りを進めていく必要があると考えています。

その次、時間帯別発生状況は、こちらは、夜中の0時から2時というところで、終電の後に繁華街ポートがあるということで、それがきっかけとなって利用者が多いのかなという分析で、その際はお酒を飲んでたり、事故発生の確率が上がっているのかなというところなんです。昼間帯はまんべんなく発生している状況が見てとれます。

年代別発生件数は、こちらも若者です。20代、30代。特に20代、学生とか専門学生ですとか、そういった方に多く利用されている実態は、皆さんもお分かりかと思えます。まさにそのような数字が出ているところです。

違反別を見ますと、電動キックボードは、バランスが、タイヤの径が小さくて、ちょっとした段差につまずいて、バランスを失って転倒したりということで、ハンドルブレーキ操作不相当といったことになります。それと交通ルールを守らずに、一時不停止信号無視といった形で、事故が起きているところもあります。

1ページをおめくりいただき、こちらは、ちょっと切り口を変えて、飲酒事故ということです。今月7月1日から7日までの1週間、東京都警視庁等を中心となって、飲酒運転させないTOKYOキャンペーンを実施したところですが、飲酒事故はいまだになくなっておりません。根絶というには程遠いと。2021年にかなり発生件数が抑えられていたところ、また徐々に増えて、今年は上半期で昨年よりもプラスといった状況です。

また、月別で見ますと、4月ですとか1月、そういった飲酒する機会が多い新年ですとか、新年度ですか、そういったところで多く発生しているような状況が見て取れます。飲酒の死亡事故も本年は、上半期というか、昨日現在ですが、3人の方が死亡、亡くなっております。去年の2件を既に上回っているといった状況になります。

事故類型別発生件数で見ますと、横断中4というのがあります。人対車、これは、飲酒事故というのは、飲酒運転をしている車に轢かれてお亡くなりになったということです。そのような状況で、通常の運転ではそれほど発生することのない正面衝突事故ですとか、後は出会い頭事故といったことが多く発生しているのが特徴となっ

ております。

一番下、状態別時間帯別で見ますと、実は昼間も飲酒事故というのは多く発生しているといったのが分かります。

その中でも、やはり20時以降の夜間帯、通常お酒を飲むような時間帯から増え始めて、2時-4時、4時-6時。ピークは、実は6時-8時です。朝早い時間帯に出ているという飲酒運転事故の都内の特徴でございます。

最後に、8ページ目、こちらは市町村別の人身事故発生状況をお示ししております。状態別ですとかもグラフにしてありますので、参考として後ほどこちらを見ていただければいいのかなと思って展開させていただきました。

都内の交通事故の発生状況については、簡単ですが、以上で説明を終わります。

○事務局 ありがとうございます。

#### 4. 議題

○事務局 続きまして、議題に移ります。令和6年秋の全国交通安全運動推進要領(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野口からご説明いたします。

○野口交通安全対策担当課長 幹事の皆様には、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。

本日、私から、令和6年秋の全国交通安全運動の推進要領(案)について説明させていただきます。

まず初めに、秋の全国交通安全運動の期間ですが、例年通り9月21日(土)から30日までの10日間となります。9月30日(月)は交通事故死ゼロを目指す日となります。

次に、秋の全国交通安全運動の重点(案)をご覧ください。

こちらを、1つずつご説明をさせていただきます。

重点は、4点ございます。全国重点3点と東京都の地域重点1点となります。全国重点は全国共通でございますが、地域重点は、地域の交通事故実態に即して東京都独自の目標を定めるものとなっております。

まず、重点1「反射材用品等の着用推進や安全な横断方法の実践等による歩行者の交通事故防止」についてご説明させていただきます。

交通事故死者数全体のうち歩行中の死者の割合が最も高く、特に夜間の死者数が多くなっております。また、歩行者側にも走行車両の直前・直後横断や横断歩道外横断等の交通違反が認められます。このため、歩行者に対し、反射材用品等の着用と安全な横断方法の実践を促していくことが必要になります。

さらに、子供の命を社会全体で交通事故から守ることは重要であります。幼児・児童の死者重傷者では歩行中の割合が高く、特に、歩行中の小学生の死者重傷者の、通行目的では登下校が全体の約4割を占めるなど、依然として道路において子供が危険にさらされている状況にあります。

また、歩行中の交通事故による死者数のうち65歳以上の高齢者の占める割合というのも、高いことから、注意が必要であるということで、重点に設定させていただいております。

次に、重点2「夕暮れ時以降の早めのライト点灯やハイビームの活用促進と飲酒運転等の根絶」についてです。

例年、日の入り時間が急激に早くなる秋口以降は、夕暮れ時から夜間にかけて重大事故が多発しているほか、死亡事故の第1当事者の多くは自動車の運転者で、歩行中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、あおり運転等の悪質・危険な運転による交通事故も未だ後を絶ちません。このため、自動車等の運転者に対して、夕暮れ時以降の早めのライト点灯やハイビームの活用促進と飲酒運転等の根絶を図る必要があることから、重点に設定させていただいております。

次、重点3でございます。「自転車、特定小型原付自転車利用時のヘルメット着用と交通ルール遵守の徹底」です。

自転車関連事故というのは、全事故に占める割合が、先ほど川嶋監理官から説明があったように、増加傾向にありまして、自転車運転中の死傷者数は10歳以上25歳未満の若年層の割合が高くなっております。

また、ヘルメットを付けていない場合の致死率は、着用時と比べてとても高くなり、

自転車の乗用中の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、自転車側の多くに交通違反が認められています。加えて、電動キックボードなどの特定小型原動機付自転車にも乗車用ヘルメットの着用について努力義務が課されております。

このため、自転車や電動キックボード等の利用者に対して、ヘルメットの着用と交通ルール遵守の徹底を促していくことが必要であるから重点に設定させていただいております。

次に、重点4、「二輪車の交通事故防止」についてです。こちらは、先ほども御説明した通り、東京都独自の重点となります。

令和6年上半期の都内における交通事故死者数は69人ですが、そのうち二輪車の死者数は17人と全体の4分の1を占めております。約1/4となりまして、車両別でみると最も多い状況となっております。

事故の態様といたしては、右直や単独事故の割合が高いことから、交差点での危険予測の徹底や速度抑制の注意喚起が必要であること、ヘルメットの正しい着用や胸部プロテクターの装着を促進し、自分の身体を守る防護の重要性、通勤や仕事で二輪車を使う運転者の利用者に対する交通安全啓発の必要があることから、重点に設定しました。

以上が、令和6年秋の全国交通安全運動の重点（案）の説明でございます。

次に、令和6年秋の全国交通安全運動推進要領（案）をご覧ください。

こちらは、それぞれの関係機関・団体・区市町村等、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。全国交通安全運動期間中に、それぞれ皆様方、効果が上がるような方法で促進をしていただければと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

最後でございます。こちらは秋の全国交通安全のリーフレット（案）でございます。こちらの正式なものは作成中となっているところではございますが、こちら案でお示しさせていただいております。

リーフレットの表紙とポスターのデザイン原画というのは、今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する予定の小学5年生の大島咲優さんの作

品を採用させていただいております。

以下の中身につきましては、後ほどご確認をいただければと思います。

リーフレットやポスターにつきましては、8月末から9月上旬について配送をさせていただき予定でございます。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、通行人の方々に、目につきやすい場所に掲示をしていただければと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

私からの説明は以上でございます。

○事務局 ありがとうございます。

## 5. 質疑

○事務局 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、画面上の手を上げるボタンを押してご発言をお願いいたします。

それでは、ご発言がないようですので、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。

ありがとうございます。

## 6. 閉会

○事務局 以上で議事は終了いたしましたので、首都交通対策協議会安全部会幹事会を終了いたします。

本日はお忙しいところ、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。皆様、順次退室ボタンを押して退室の方をお願いいたします。

本日はありがとうございました。

午後2時31分 閉会