

## 1 交通事故の状況（現行計画の目標と成果）

- ・ 令和7年死者数は過去3番目に少ない（R4・132人／R1,R3・133人）
- ・ 人口10万人当たりの死者数では計画期間を通じて全国最少（R7・0.95人）
- ・ 現行計画の目標「死者数110人以下」「死傷者数27,000人以下」は未達成
- ・ 高齢者の死者数は約5割を占め最多
- ・ 自転車に関与する事故の割合は約5割

	令和5年	令和6年	令和7年	
				前年比
死傷者数	35,006	33,397	33,535	+138
死者数	136	146	134	-12
負傷者数	34,870	33,251	33,401	+150
発生件数	31,385	30,103	30,176	+73

出典：警視庁統計

## 2 計画の概要

### 1 位置付け（根拠法：交通安全対策基本法）

国の交通安全基本計画に基づき策定する、都内の陸上交通の安全に関する諸施策の大綱であり、区市町村が作成する交通安全計画の指針（計画期間：令和8年度から令和12年度までの5か年）

### 2 目標

死者数「110人以下」、死傷者数「27,000人以下」（現行目標継続）

**世界一安全安心な都市実現のため、主要都市（ロンドン・ニューヨーク・パリ）の中で最も少ないロンドンの水準を下回る目標を設定**

### 3 主な取組

- ・ 高齢者の身体機能の変化を踏まえた交通安全対策の強化
- ・ 「交通反則通告制度（青切符）」の導入を踏まえた自転車の安全利用施策の推進

### 4 スケジュール

令和8年 2月から3月 パブリックコメント

令和8年 4月（予定） 国の交通安全基本計画策定後、東京都交通安全対策会議において都計画を策定

### 3 重視すべき視点と主な取組

#### 1 高齢者及び子供の交通安全の確保

高齢者の死者数は約 5 割を占め最多。次代を担う子供の安全確保は重要課題

- **身体機能の変化**、事故発生実態等を踏まえた交通安全対策の強化
- 交通ルールを理解・定着させるための**ライフステージ**ごとの交通安全教育の充実

#### 2 自転車の安全利用の推進

自転車が関与する事故の割合は約 5 割を占め、自転車事故当事者が何らかの違反をしている割合は約 7 割にも上る

- 「**交通反則通告制度（青切符）**」導入を踏まえた交通安全教育の充実及び基本的な交通ルールの周知
- 悪質・危険な違反者に対する指導取締りの実施

#### 3 二輪車の安全対策の推進

二輪車乗用中死者は、死者の約 26% を占めている。全国と比較して高い

- 速度超過などの取締り強化や、**ヘルメット**の確実な着用及び**胸部プロテクター**着用促進に向けた啓発強化

#### 4 飲酒運転の根絶

令和 7 年の飲酒死亡事故は 2 件と前年比 - 3 件だが、根絶に至らず

- 関係機関、民間団体、企業等と連携した「**飲酒運転させないTOKYOキャンペーン**」等の普及啓発及び小型モビリティ等の飲酒運転対策の実施

#### 5 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進

- 利用者による交通事故実態や違反状況を踏まえ、関係事業者と連携し、**基本的な交通ルールの周知徹底**や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに取締りを強化

#### 6 外国人の交通安全対策の推進

- 在留・訪都外国人等の増加に伴い、外国人運転手の交通事故も増加傾向にあることから、**日本の交通ルール・マナーについて理解を図る**ための取組を強化

#### 7 先進技術の活用

- ITS 技術等の継続的な活用