

第12次東京都交通安全計画(中間案)に係る意見募集の結果について

資料3

- ・ 実施期間 令和8年2月17日(火曜日)から同年3月18日(水曜日)まで
- ・ 提出意見件数 23件
- ・ 意見提出者数 個人:7人 法人等:3団体

(御意見は記載に当たり、趣旨を踏まえて一部要約させていただいております。また、お一人から複数の御意見をいただいた場合には、それぞれ別に記載している箇所もあります。)

No	該当箇所	御意見の要旨	都の考え方
「第1部 総論」について			
「第4章 第12次東京都交通安全計画の目標」について			
1	1 道路交通事故の目標	<p>死者数 事故数は一定の割合から算出されたもので、事故統計を結果的に評価するにとどまり、目標としては消極的すぎるため、以下の目標数値の設定を提案する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都内の自転車専用通行帯の設置距離(新設・累計) ・都内の小・中学校、高校における交通安全・自転車安全講習の実施回数・受講者数 ・都内のゾーン30、ゾーン20の設置距離(新設・累計) ・都内の歩車分離式信号機設置数(新設・累計) <p>などを数値目標とするべきではないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通事故全体の目標としては、本計画の理念である「交通事故のない社会を目指す」ため、死者数及び死傷者数を目標数値として定めています。 ・いただいた御意見は、具体的な施策を実施する上での参考にいたします。
「第5章 重視すべき視点」について			
2	6 外国人の交通安全対策の推進	<p>「さらに、外国人の運転免許から日本の免許に切り替える、……厳格な運用を図ります。」の記載の後の箇所に、「……厳格な運用を図るとともに、一部教習所では、外国免許切替に特化した教習カリキュラムを実施しており外国人の運転技能の向上が図られることはもちろん、日本の道路事情や交通ルールやマナーを理解する課目が含まれるなど、同制度を様々な広報活動により周知していく必要がある。」と追加すべきである。近年問題となっている外国人運転者による交通事故の増加、外国免許切替え問題、さらに技能実習制度の見直し等による都内の交通環境の悪化が懸念されており、外国人の交通安全対策の推進に寄与するものと考えられるため。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・いただいた御意見を参考に、以下のとおり修正しました。 「さらに、外国人の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図るとともに、外免切替に特化した教習カリキュラムを活用するなど、外国人の運転技能の向上を図ります。」(48頁 6外国人の交通安全対策の推進)
「第2部 講じようとする施策」について			
「第1編 道路交通の安全」について			
「第1章 道路交通環境の整備」について			
3	1 安全安心な生活道路の構築	<p>全体</p> <p>都内すべての道路に歩道を設置することは不可能で、限界がある。道交法で歩行者が通行すべきと定められている路側帯を、規定通り高品質で整備することで、歩行者の通行環境を向上させる。歩行者の生活動線を尊重し、必要な箇所に横断歩道を設置する。必要な横断歩道が無いために無理な道路横断が生じている実情を解消する。とくに高齢者及び子供の道路横断をしっかりと支援する。生活道路において速度抑制と静穏化を徹底する。ゾーン30、ゾーン30プラスひいてはゾーン20を積極的に設定する。都内の生活道路における速度規制、移動式オービスの活動を支援する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・生活道路における、人優先の安全・安心な通行空間の整備に向けて、道路管理者と連携し、ゾーン30やゾーン30プラスの整備を進め、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進します。(52頁 (2)生活道路及び通学路等における交通事故防止対策の推進) ・いただいた御意見も参考に、引き続き安全安心な生活道路を構築していきます。

No	該当箇所	御意見の要旨	都の考え方
4	2 幹線道路における交通安全対策の推進 (2)イ 交差点の改良	人身事故の半数以上は、交差点または交差点付近(交差点側端から30m以内)で発生している。事故削減の観点において、交差点の改良に注力することは、交通事故の抑止に大きく寄与するものと考え、民間企業や事業者団体が公表している情報も取り入れ、主要交差点の立体交差化やコンパクト化に加え、視認性の確保といった対策を積極的に実施し、交通事故削減に向けた取り組みをより一層推進していただきたいと考える。	・交差点付近の視認性の確保については、引き続き交通管理者及び道路管理者が連携を図りながら進めますが、いただいた御意見も参考にさせていただきます。(55頁 (2)交差点の改良)
5	3 交通安全施設等整備事業の推進 (5)イ 歩者分離式信号機の整備	横断歩道が併設された交差点においては、歩車分離式信号機を原則とする。	・歩行者と車両の通行を時間的に分離することで、右左折車両による横断歩行者の巻き込み事故防止に大きな効果が期待できる歩車分離式信号機の整備を推進します。(56頁 (5)イ歩車分離式信号機の整備) ・歩車分離式信号機の整備については、過去の交通事故発生状況に加え、通学路等の安全確保や地域住民の要望のほか、交差点の形状や交通量などを踏まえ、歩車分離化の効果と影響を総合的に勘案し、導入の適否を検討しています。
6	6 自転車利用環境の総合的整備 (1)自転車通行空間の整備等	高齢者の死亡件数は他の年齢層に比べ非常に高い。これは事故発生時に、他の年齢層に比べ反応が遅く受け身などを取りにくいと考えられる。高齢者が歩道を歩いている場合、自転車は車道を進むことで接触を避けることができる。ただし、自転車が車道に出た場合車との接触が増える可能性があるため、自転車用道路の表示をし、自転車も安心して走行できる空間を増やすべきだと思う。自転車は歩道ではなく自転車用道路を走行することをより強く奨め、明確な自転車用道路の表示を増やした方が良く思う。	・歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」などを参考に、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めます。(64頁 (1)自転車通行空間の整備等) ・また、自動車運転者に対しても、自転車が車両の一つであり、車道においてはお互いの安全に配慮した運転をしなければならないことについて、理解を促進します。(91頁 (9)自動車運転者に対する自転車の車道通行への配慮)
7	6 自転車利用環境の総合的整備 (1)自転車通行空間の整備等	公安委員会による歩道の自転車通行可の区間が、令和5年度以降軒並み廃止されている。 これは、歩道から自転車を排除し、自転車ルールの原則である「自転車は車道の左側通行」を強いることが目的であるのではないかと推測している。 しかし車道(特に都道)の左側には自転車が安全に通行できるスペースが確保されておらず、東京都自転車通行空間整備推進計画(R3.5建設局)のP13に記載の「2040年代の将来像」にも記載されていない都道が多く存在する。 中間案P64には「地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めます。また、東京の自転車利用の特徴を踏まえ、区市町村等と連携し、自転車通行空間の都内全域でのネットワーク化に取り組んでいく」と記載されているが、これまでの実績から第12次計画期間内での整備は進まないように感じる。 交通安全計画策定部署は上記のように考えていると思うが、建設局計画の都道の自転車通行空間の整備について、あまりにも消極的な記述となっており、「第12次交通安全計画」と「自転車通行空間整備推進計画」は別物という考えが、貴局と建設局の間であるのではないかと推測している。 「区市町村のネットワーク計画策定を促進します」と区市町村に対しては強く記載されているが、まずは都道(建設局)の通行空間整備を強く促進する記述に改めていただきたい。 具体的には、「地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めます。また、東京の自転車利用の特徴を踏まえ、区市町村の自転車通行空間の整備状況に合わせ、直ちに整備すべき区間を優先的に整備していく」と修正すべきと考える。 区市町村のなかには、区市町村道の自転車通行空間整備が都道よりも進んでいる自治体もあるようだ。都道の整備が遅れることのないよう、前向きな記述をお願いしたい。	・本計画は、個別の道路に関するものではございませんが、いただいた御意見も参考に自転車通行空間の整備を進めます。

No	該当箇所	御意見の要旨	都の考え方
「第2章 交通安全意識の啓発」について			
8	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進 (2)イ 幼稚園等における交通安全教育	保育所に通う幼児が心身の発達段階に応じて、日常の保育活動の中で交通ルールを自然に習得できるようにする支援が必要である。保育所における交通安全教育の実効性をあげるために担当部署として保育所を指導・監督する『都保健局』を追加するべきである。	・御意見は参考にさせていただきますが、本計画の担当部署は、具体的な施策を実施する部署名を記載しており、指導・監督する部署については記載しておりません。 なお、自転車の安全利用に関するリーフレットについては、幼稚園・保育所等に対し、配布しています。
9	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進 (4)運転者に対する交通安全教育 (5)横断歩行者の安全確保に関する教育	JAF調査の「2025年の信号機のない横断歩道における車の一時停止率」によると、全国と比較して東京都の停止率は44.2%と低水準である(全国平均56.7%)。一時停止率をベンチマークとして認識し、都や警察、関係団体が連携して取り組み、全国平均以上に引き上げることができれば、結果として事故減少および死者数の減少につながると思われる。 まずはドライバーの意識改革から図ることが有効な手段と考えられる。停止率が向上すれば、結果として交通弱者の高齢者や子どもの命も救うことにつながると思われる。また、歩行者教育も重要であり、小学校から高校生、高齢者に積極的に啓発する必要があると考えられる。なお、啓発活動を展開する場合には民間企業との連携等も有効な手段の1つであると考えられる。	・あらゆる機会を通じて、運転者に対して横断歩道手前の減速義務や横断歩道における歩行者優先等の交通ルールについて、再徹底を図るための交通安全教育を推進します。(73頁 (5)横断歩行者の安全確保に関する教育) ・また、横断歩道手前の減速や横断歩行者優先等、歩行者の安全確保に向けた交通ルールの浸透を図るため、重大事故に直結する横断歩行者妨害違反の指導取締りを推進します。 ・いただいた御意見は参考にいたします。
10	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進 (6)自転車利用者に対する交通安全教育	自転車においても、自動車やバイクと同様の交通ルールの周知を多くの人にすることが重要だと思う。	・自転車の交通安全教育ガイドラインを踏まえ、様々な教育主体による、心身の発達状況に応じた交通安全教育の推進を図ります。また、交通反則通告制度(青切符)の導入を踏まえた基本的な交通ルールの周知を図ります。(74頁 (6)自転車利用者に対する交通安全教育 他)
11	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進 (6)自転車利用者に対する交通安全教育	幅広い年代(中学・高校生、大学生、社会人)への啓発活動は不可欠であると認識しているが、特に通学で自転車を利用することも多い中高生に対しては、交通違反時の刑事上の責任や民事上の損害賠償責任を重点的に扱う教育を実施すべきであると考えられる。	・高校生の自転車事故が多いことも踏まえ、社会的責任や損害賠償保険への加入など、自転車利用者の年代別に効果的な自転車安全教育を推進します。(74頁(6)自転車利用者に対する交通安全教育 他)
12	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進 (6)自転車利用者に対する交通安全教育	現行の自転車安全教育は量・質ともに不足しているため、都内の小・中学校、高校における交通安全・自転車安全講習の強化・必修化をすべきだ。 自転車安全指導員などの講師を派遣すべきだ。	・都内公立学校における交通安全教育を推進するために、教師用指導資料「安全教育プログラム」に交通安全教育に資する資料を掲載し、都内公立学校の全ての教員に向けてポータルサイトで配信します。(70頁 (2)ア「安全教育プログラム」による交通安全教育の推進) ・いただいた御意見も参考に、引き続き関係機関が連携しながら自転車安全利用教育に取り組んでいきます。
13	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進 (6)自転車利用者に対する交通安全教育	自転車安全講習の受講記録カードとして「自転車免許証」を活用する(名称は「免許証」だが免許制度ではない)。小・中学校、高校における交通安全・自転車安全講習、および一般向け講習の受講記録を記入する。 カード型、もしくはスマホのアプリ機能とする。 受講実績にともないポイントを加算する。協力企業・店舗によりポイントに特典を付与する。	・自転車免許証等の交付など、学習意欲を高める手法を用いた安全教室により、基本的な交通ルールの浸透を図る自転車教育を推進します。(76頁 ウ学校における交通安全教育) ・東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」を活用した効果的な安全教育や自転車シミュレータ交通安全教室の受講者等に「自転車安全利用宣言証」を交付し、社会全体で自転車安全利用に取り組む気運を高めていきます。(85頁 2(2)(エ)自転車利用者対策) ・いただいた御意見は参考にいたします。
14	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進 (7)二輪車運転者に対する交通安全教育	二輪車の安全対策の推進に当たっては、プロテクターの装着よりも、まずはヘルメットの確実な着用促進に向けた啓発強化に重点を置くべきだと思う。	・二輪車交通事故死者の損傷主部位は、頭部に次ぎ胸部が高い割合を占めています。(15頁 カ 死者の損傷主部位) 被害軽減対策としてライダーに対する「ヘルメットのあごひもの確実な結着」や「胸部プロテクター着用」を推進します。(81頁 (7)二輪車運転者に対する交通安全教育)

No	該当箇所	御意見の要旨	都の考え方	
15	3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	(11)特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティの利用者等に対する啓発活動の推進	<p>電動キックボード、モペット等の新型モビリティは低速であるものの、被害者が高齢者や子供の場合には重大な事故になる可能性がある。また、令和6年中の検挙件数を違反類型別で見ると、通行区分違反が6割を占め、次いで、信号無視が24%を占める状況にあり、都や警察、教育機関、関係団体が連携した運転者への継続的な安全運転教育が必要であると考えている。</p> <p>特に電動キックボードでは免許不要で運転可能である場合もあり、十分な安全教育が必要であると考えられる。</p> <p>特定小型原動機付自転車の事故件数は東京都で全国の約72%(令和6年)と多発しており、東京都で対策を進める必要があると考えられる。今後、新型のキックボードやモペットの利用者が増加した場合、事故増加が予想される。まずはドライバーの意識改革から図ることが有効な手段と考えられる。ドライバーの交通安全意識が向上すれば、結果として交通弱者の高齢者や子どもの命も救うことにつながると考えられる。また、歩行者教育についても電動キックボード、モペット等の新型モビリティに注意することも盛り込んだ教育が必要であると思われる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・電動モビリティの利用者等に対しては、関係事業者等と連携した広報啓発活動や各種街頭活動を通じて交通ルールの周知やマナー向上を呼びかけます。 ・関係機関や事業者団体等と連携を図りながら、若年層を中心に、ポスター・リーフレット、動画、ホームページ、SNS広告等を通じて安全利用に向けた普及啓発を実施します。(92頁 (11)特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティの利用者等に対する啓発活動の推進) ・また、悪質・危険な交通違反に対して厳正に指導取締りを行います。(95頁 (6)電動モビリティに対する指導取締り) ・いただいた御意見も参考に、引き続き電動モビリティの安全対策を推進していきます。
「第3章 道路交通秩序の維持」について				
16	1 指導取締りの強化	(5)自転車利用者対策の推進	<p>自転車利用者の交通ルール遵守を徹底させるため、令和8年4月から導入される「青切符(交通反則通告制度)」を厳格に運用し、信号無視や一時不停止などの危険な違反に対する指導取締りを大幅に強化することを求める。理由としては、都内の自転車関連事故は令和2年の10,407件から令和7年には13,845件に増加しており、自転車側に何らかの違反があった割合は72%(令和7年)と極めて高く、現状の指導警告だけでは不十分だと考えるからである。また、歩行者の事故のうち、自転車が第1当事者となった事故の件数・割合は近年高止まりしている。歩行者が安心して歩ける環境を作るには、自転車への厳格な規制が不可欠だ。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通反則通告制度(青切符)の導入後も、自転車の基本的な交通ルールはこれまでと変わりはありません。 ・自転車安全利用の推進とともに、制度を正しく理解してもらうため、TOKYO自転車ルールブックや自転車安全利用リーフレット、広報啓発動画、自転車安全学習アプリ「輪トレ」等を活用するとともに、関係機関と連携し、自転車の交通ルール・マナーの周知啓発を図ります。(74頁 (6)自転車利用者に対する交通安全教育 他) ・また、交通ルール・マナーを守らない走行に対しては、自転車指導警告カード等を活用した街頭指導を強化します。さらに、悪質・危険な違反者に対しては、交通反則切符(青切符)等による取締りを実施します。(94頁 (5)自転車利用者対策の推進)
17	1 指導取締りの強化	(6)電動モビリティに対する指導取締り	<p>電動モビリティの利用に当たり、交通ルールを改めて認識するため、免許制度は取らずとも、簡単な試験などを用意して利用許可を得る制度を追加したほうが良いと思う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・電動モビリティの利用者等に対しては、関係事業者等と連携した広報啓発活動や各種街頭活動を通じて交通ルールの周知やマナー向上を呼びかけます。(92頁 (11)特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティの利用者等に対する啓発活動の推進) ・また、悪質・危険な交通違反に対して厳正に指導取締りを行います。(95頁 (6)電動モビリティに対する指導取締り)
18	1 指導取締りの強化	(6)電動モビリティに対する指導取締り	<p>特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)や、ペダル付き電動バイクによる事故防止のため、無免許運転や通行区分違反への取締り強化とともに、ペダル付き電動バイクを「電動アシスト自転車」と称して販売するなどの違法行為が、利用者の誤解と危険な走行を招いている実態があるため、違法な車両を販売する事業者への徹底した捜査を要望する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティ利用者による悪質・危険な交通違反に対して厳正に指導取締りを行います。 ・また、販売事業者に対しては、道路交通法上の車両区分を明示するなどの安全指導を徹底するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する悪質な販売事業者に対しては、あらゆる法令の適用を視野に入れた積極的な捜査を推進します。(95頁 (6)電動モビリティに対する指導取締り)

No	該当箇所		御意見の要旨	都の考え方
19	3 駐車秩序の確立	(1)違法駐車取締り ほか	違法路上駐車を取り締まりを厳しく実施する。 一方で必要な荷下ろし場を整備する。 違法駐車、飲酒運転検問など取り締まりのための人員を増員する。 自動車大型化を抑制する。必要な税制など検討する。	・違法駐車の実態に応じ、重点的に取締りを行う場所や時間帯などを定めた「取締り活動ガイドライン」を中心とする指導取締りを強化するとともに、悪質性の高い違反に対しては、移動措置を含む取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立に努めます。 ・商業地域等における短時間の荷さばき駐車需要に応じるため、地域の駐車実態や道路環境に即したパーキング・メーター等の貨物車枠の拡充を促進します。(100頁 3駐車秩序の確立(1)(3)) ・交通事故実態等の緻密な分析に基づき、飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害等の交差点違反等重大交通事故の直接又は主要な原因となっている違反に重点を置いた指導取締りを推進します。また、飲酒運転、無免許運転、又はこれらに起因する交通事故事件を検挙した際は、運転者の捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底し、酒類若しくは自動車等の提供罪、同乗罪等のほか、教唆・帮助行為等の確実な立件に努めます。(94頁、1指導取締りの強化(1)) ・引き続き違法駐車対策を推進していきます。
20	3 駐車秩序の確立	(1)違法駐車取締り ほか	せつかく設置した自転車専用通行帯が路上駐車帯と化してしまわぬよう、たえず巡回して違法駐車を駆逐する。 自転車専用通行帯上を駐停車禁止とするよう、法整備に向けて働きかける。	・違法駐車の実態に応じ、重点的に取締りを行う場所や時間帯などを定めた「取締り活動ガイドライン」を中心とする指導取締りを強化するとともに、悪質性の高い違反に対しては、移動措置を含む取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立に努めます。(100頁 3駐車秩序の確立(1))
「第7章 災害に強い交通安全施設等の整備及び災害時の交通安全の確保」について				
21	1 災害に強い交通施設等の整備	(6)道路橋梁等の耐震性の強化	首都直下地震等の大規模地震の発生が懸念されるなか、幹線道路(一般国道、高速道路、主要地方道等)が被災した際の社会的・経済的損失は計り知れず、人命救助や物資輸送の生命線となるインフラ機能を維持し、被害を最小限に留めるためには、耐震性向上対策が不可欠である。そのため、国土交通省が定める「橋、高架の道路等の技術基準」に基づき、震災による道路被害を未然に防止するため、道路橋の耐震性向上対策(橋脚の耐震補強および落橋防止構造の強化等)を推進していきたいと考える。	・大震災発生時に、幹線道路である一般国道、高速道路、主要地方道等が被災した場合には、経済的・社会的な影響が大きいため、被害を未然に防止するため、橋梁の耐震性の向上を図ることが重要です。国土交通省が定める「橋、高架の道路等の技術基準」に基づき、高速道路や幹線道路の震災等による被害を未然に防止するため、道路橋の耐震性向上対策(橋脚の耐震補強及び落橋防止構造の強化等)を実施しています。(133頁(1)道路橋梁等の耐震性の強化)
「第8章 調査研究の推進」について				
22			交通事故が多発する箇所や危険性の高い箇所など設備改善を推進するため、専門の部署を設ける。	・都内の交通安全対策を推進するために、道路交通環境の整備や交通安全意識の啓発を図るとともに、交通事故発生状況の分析・調査も参考にしながら、引き続き関係機関が連携して取り組んでいきます。(138頁 第8章 調査研究の推進)

No	該当箇所	御意見の要旨	都の考え方
「第2編 鉄道及び踏切の交通安全」について			
「第1章 鉄道の交通安全」について			
23	1 鉄道交通環境の整備	<p>(1)オ ホームドア等整備促進事業, カ ホームドア整備加速緊急対策事業</p> <p>計画法37ページによると、令和6年度の鉄道運転事故のうち、人身傷害事故が約75%を占めており、そのうち「ホーム上で接触」した事故が全体の46%と最も多くなっている。ホームドアの設置は、これらホーム上での事故を物理的に防ぐために不可欠である。高齢者や障がい者、子どもが安心して鉄道を利用できる環境を整えることは、本計画の重視すべき視点である「人優先の交通安全」に合致すると考える。ホームドアの設置には多額の費用がかかるため、鉄道事業者の自助努力のみならず、行政による積極的な財政支援が設置の早期完了には欠かせない。鉄道駅におけるホームドアの設置をより一層加速させるため、鉄道事業者及び区市町村に対する補助制度の継続並びに予算の更なる拡充を希望する。</p>	<p>・ホームからの転落防止効果の高いホームドアの整備を促進するため、鉄道事業者に対して、区市町村と連携してホームドア等の整備に対する補助を実施しています。(143頁 オ ホームドア等整備促進事業)</p> <p>・高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の更なる加速を図るため、ホームドア等整備促進事業を拡充し、令和7年度から10年度まで、鉄道事業者に対し、ホームドアの整備に対する補助を実施しています。(143頁 カ ホームドア整備加速緊急対策事業)</p>