

令和8年春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

令和8年2月10日（火）都庁第一本庁舎北塔 34B会議室

（オンライン会議）

司会 松崎

定刻となりましたので、只今から「首都交通対策協議会安全部会」を開催いたします。

私は、本日司会進行を務めさせていただきます、都民安全総合対策本部の松崎と申します。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、都民安全総合対策本部 竹迫 本部長からご挨拶を申し上げます。

竹迫都民安全総合対策本部長

都民安全総合対策本部長の竹迫でございます。

本日は、お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

皆様には、日頃より交通安全対策はもとより、都政全般にわたり、ご理解とご協力を賜り、心より御礼申し上げます。

さて、昨年の都内における交通事故発生状況につきましては、この後、警視庁の工藤管理官からご説明いただきますが、死者数は一昨年より12人減少し、134人となったものの、事故件数、負傷者数は増加しました。第11次東京都交通安全計画では、令和7年までに死者数を110人以下とすることを目指しておりましたが、残念ながら達成することができませんでした。現在、第12次交通安全計画を策定中であり、死者数の目標は第11次計画と同じく110人とする予定です。知事からも「交通事故は、被害者はもちろん、加害者の人生も変えてしまう。1件でも悲惨な事故を減らすため、次期計画中にはぜひとも目標を達成してほしい。」とのお言葉がありました。本日、ご参加の皆さまと力を合わせて交通事故を減らしてまいりたいと考えておりますので、引き続きご協力をお願いいたします。

そして、本年もまもなく1か月半を迎えようとしておりますが、既に12人（前年比マイナス2人）の尊い命が失われております。昨年の交通死亡事故の傾向を見ますと、実に約5割が歩行者の信号無視や路上寝こみなど、お亡くなりになった側に事故の原因があります。都といたしましては、ドライバーに向けての交通安全対策のほか、歩行者などのいわゆる交通弱者に向けての安全教育や広報啓発にも引き続き力を入れてまいります。

本日は、4月6日から実施されます「春の全国交通安全運動」の推進要領等について、ご検討いただくため、お集まりいただきました。それぞれの立場から御意見をいただき、関係機関・団体と緊密に連携し、効果的に活動して参りたいと考えております。

最後になりますが、「世界一の交通安全都市 東京」を目指して、都民総ぐるみの運動が展開されますようお願い申し上げ、私の挨拶とさせていただきます。

司会

ありがとうございました。

なお、竹迫本部長につきましては、公務の都合により会議を中座させていただきます。

それでは、議事進行に先立ちまして、事前に配信しました資料の確認をさせていただきます。会議資料でございますが、まず会議次第、次に警視庁作成の都内の交通事故発生状況、

次に資料1から資料6になります。

資料1が、令和8年度東京都における交通安全運動等実施一覧。

次に資料2、令和8年度東京都交通安全日案。

次に資料3になります。令和8年春の全国交通安全運動リーフレット原稿案。

次の資料4は、令和8年春の全国交通安全運動の重点案。

次、資料5になります。令和8年春の全国交通安全運動重点設定理由案。

最後に資料6になります。令和8年推進要領案になります。

資料は以上となります。

それでは、始めさせていただきます。

まず初めに、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交通安全担当、工藤管理官からご説明をよろしく願いいたします。

警視庁 交通安全担当 工藤管理官

皆様お疲れ様でございます。警視庁の工藤と申します。

まずもって皆様には、昨年1年間それぞれのお立場で、交通安全にご尽力いただきましたこと、この場をお借りしましてお礼を申し上げます。

後ほどご説明いたしますが、先ほどの竹迫本部長から、昨年の都内の交通事故死者数134人というお話が出ました。昨年、前年と比べて12人減少させたことにつきましては、皆様のご尽力の成果でもあると考えております。引き続き、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは昨年1年間における都内の交通人身事故の発生状況について説明をさせていただきます。

まず1、都内の交通事故の発生状況についてです。

昨年は発生件数及び負傷者数については増加しましたが、死者数につきましては134人と前年から12人減少となりました。これは令和4年の132人、令和元年と3年の133人に次ぐ、過去3番目に少ない死者数となっております。

しかしながら、都道府県別で見ますと、神奈川県の139人に次いでワースト2という結果でございました。死亡事故は各時間帯で発生しており、特に明け方の4時からお昼の12時までの間に多く発生しております。

また、(3)でございますが、状態別では、歩行中に亡くなられた方が60人と、死者全体の44.8%で最も多く、次いで二輪車の35人となっております。年齢層別で見ますと、65歳以上の高齢者が64人で47.8%となっており、次いで50歳代が21人となっております。これは例年と同様の傾向を示しております。

1枚おめくりいただきまして、子供の事故状況についてでございます。発生件数と死者数は、ここ数年と同程度となっております。顕著なのは(2)発生時間帯ですが、16時から18時が特に多く、下校途中や遊んだ帰りの時間帯に集中しております。その下の(3)ですが、小学

生の事故が最も多く、1人歩きを始め、経験の少なさもあって安全な行動が未だ十分ではないといった要因もございます。

また、自転車利用中と歩行中の事故で大半を占めております。ヘルメットの着用については大人に比べると被っている子が多い状況ではありますが、しっかり習慣化させる必要がございます。

1枚おめくりいただきまして、高齢者の事故についてでございます。(1)の棒グラフを見て分かるとおり、いわゆる昼間帯での死亡事故の発生が多くなっております。(2)事故類型別では、いわゆる道路を横断中に多くの高齢者が事故で命を落としている状況でございます。また、車を運転される高齢者の方は、2024年同様、単独事故によって亡くなられる方が最も多くなっております。亡くなられた高齢歩行者36人のうち23人、およそ64%については、禁止場所横断など何らかの違反が見られました。

続けて1枚おめくりいただきまして、二輪車の事故状況でございます。こちらも各時間帯に死亡事故が発生している状況です。(2)50歳代が8人と最も多く亡くなっております。(3)事故類型別では、車両単独が8人と最も多く、右折時、追突がそれぞれ7人と次いでいます。特に単独と右折時は例年多く発生している状況ですので、安全なハンドル・ブレーキ操作や、速度の出し過ぎに注意する必要があります。

続いて1枚おめくりいただきまして、自転車の事故状況です。昨年度、自転車に乗って亡くなられた方は21人で、2024年と比べて4人減少いたしました。自転車が関与する交通事故で見ると、事故全体の約46%と相変わらず高い割合を占めております。特徴的なのは(3)で、高齢者が14人と最も多く、2024年と比較すると6人増加しているという点です。加齢に伴う身体機能の低下と合わせまして、ヘルメットの未装着という点が要因として挙げられます。また、自転車に乗って亡くなられた高齢者の約7割の方に、ハンドル・ブレーキ操作のミスなどの違反が伴っております。

さらに1枚おめくりいただきまして、特定小型、いわゆる電動キックボードでございます。こちらは昨年死亡事故はございませんでしたので、発生件数をグラフにしております。年間を通して人身事故は発生しておりますが、特に7月が最も多く、次いで9月、10月と多く発生している状況です。(2)発生時間帯では、朝方7時から10時の、いわゆる通勤通学時間帯での発生が多くなっております。(3)利用される方は比較的若い方が中心となっておりますので、事故当事者も20代、30代といった層が多くなっております。(4)違反状況ですが、ハンドルに遊びがほとんどないために、ちょっとした操作ミスも転倒につながりやすいといった特徴もあります。ハンドル・ブレーキ操作のミスに注意して運転が必要です。

1枚おめくりいただきまして、飲酒運転についてです。昨年は195件の発生で、2人が亡くなっております。2024年と比較し41件増加したことは、非常に残念です。(2)の事故類型別で見ますと、車両相互の追突が87件と圧倒的に多く、次いで車両単独が多くなっていきます。飲酒運転は正常な判断ができなくなるといったことが、追突や単独事故の多さからも見えてきます。(3)発生時間帯ですが、夜間帯の発生も多いのですが、比較的昼間帯でも発生し

ております。これは、いわゆる二日酔い状態での事故となります。体内でのアルコールの分解には、思いのほか時間を要することに注意が必要です。

さらに1枚おめくりいただきまして、外国人の事故状況でございます。昨年は12人の外国籍の方が亡くなっており、ここ数年では死者数が増加傾向にございます。発生時間帯ではいわゆる昼間帯での発生が多く、年齢別では20代、30代が多くなっております。

1枚おめくりいただきまして、駐車車両関与の事故でございます。こちらは発生件数、死者数ともに前年比で増加しております。(2)夜間帯の事故では、ハザードランプを点灯せずに駐車し後方から追突されたケースや、昼間帯でも漫然とした運転で駐車車両に追突するといったケースが見られました。

資料の説明は以上となりますが、最後に、本年4月1日から自転車の取り締まりに交通反則通告制度、いわゆる青切符が導入されます。これは、全国的に自転車に関与する事故が増加傾向にあることや、自転車利用者のルール・マナーの悪さが社会問題になっていることを背景としております。警察としましても、違反に対しては指導警告が原則です。違反即取り締まり、ではありません。

ただし、悪質危険な行為、交通事故につながるような行為に対しては、これまでと同様に取り締まりを行います。決して、自転車の交通ルールが変わるものではございません。

YouTubeなどで様々な動画等が流れておりますが、中には誤った内容のものもございます。警視庁もしくは警察庁など、公のホームページに資料を掲載しておりますので、ご確認いただきたいと思っております。ドライバーも自転車も歩行者も、全ての人々が互いに思いやりと譲り合いの気持ちを持って行動していただくことで交通事故は減らすことができますので、引き続きご理解ご協力をお願い申し上げます。私からの説明を終わらせていただきます。以上です。

司会

工藤管理官、ありがとうございました。続きまして、議題に移らせていただきます。令和8年度交通安全運動等の取り組み計画案について、総合推進部 野口交通安全対策担当課長よりご説明させていただきます。

総合推進部 野口交通安全対策担当課長

皆さんこんにちは。東京都で交通安全対策の担当課長をしております野口と申します。皆様方には日頃から各種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、資料に基づきご説明させていただきます。

初めに、議題の3、令和8年度東京都における交通安全運動等実施一覧についてでございます。資料1をご覧ください。これは、東京都における令和8年度の交通安全等の取り組みについてでございます。まず4月ですが、春の安全運動ということで、6日から15日まで

を実施いたします。5月は自転車安全利用TOKYOキャンペーンとなっております。6月は暴走族の追放強化月間。7月は飲酒運転させないTOKYOキャンペーン。こちらが1週間ございます。9月ですが、こちらが秋の全国交通安全運動です。9月21日から30日まで実施いたします。10月につきましては駅前放置自転車クリーンキャンペーン。こちらが22日から10月31日までございます。最後に12月ですが、冬のTOKYO交通安全キャンペーンということで、1日から7日までとなっております。この計画で推進してまいりたいと考えておりますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

次に資料の2、令和8年度東京都交通安全日の案でございます。こちらは、東京交通安全日というのは昭和36年から実施されており、第11次東京都交通安全計画というものを東京都で策定しておりますが、その中で原則として毎月10日を東京都交通安全日に指定しており、交通実態に即して地域、学校、職域ぐるみで交通安全活動を実施し、交通安全思想の普及を図っていこうというものでございます。毎月10日を交通安全日としておりますが、10日が土日、祝日になる場合は、原則として前日に行うこととしております。今回は5月、10月、1月がその日にあたるというところでございます。4月については、交通安全運動と実施期間が重なっておりますので、実施はいたしません。こちらは、自動車を使う事業所であれば毎月の車両点検日に交通安全日を行う、学校関連であれば通学路の点検日にするなど、交通ルールの遵守、マナーの実践を習慣づけていただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして資料の3、こちらが春の全国交通安全運動のリーフレットの見本でございます。こちらにつきましては、完全版はA3の見開きということになります。ご覧のリーフレットとポスターの原画は、令和7年度の東京都交通安全ポスターコンクールで知事賞に輝いた、小学校2年生の方の作品を採用しております。ポスターコンクールは今年度も実施いたしますので、ご興味のある方は、ぜひホームページに募集事項等を掲載しておりますのでご覧ください。

次に、令和8年春の全国交通安全運動の重点についてご説明させていただきます。資料4、令和8年全国交通安全運動の重点案をご覧ください。重点は記載の通り、全国重点が3点、地域重点を1点合わせた4点となります。全国重点は全国共通のもの、地域重点は東京都独自のものとなります。そして、資料5でございますが、全国交通安全運動の重点の設定理由についてご説明させていただきます。

まず重点の1ですが、通学路・生活道路における子供をはじめとする歩行者の安全の確保となります。設定理由は、子供の命を社会全体で交通事故から守ることは重要ですが、児童の事故は歩行中や自転車乗車中の割合が高くなっています。また、登下校の時間帯に多いほか、新学期が始まる4月から6月にかけて事故が増加傾向にあるなど、通学路や生活道路において危険にさらされている状況にあります。加えて、子供に限らず、死者数全体の状態別で見ますと、歩行中の割合が最も多く、その中でも高齢者の割合が約7割を占めているほか、歩行者側にも横断歩道外横断等の法令違反や夜間の路上寝が認められます。このた

め、全ての歩行者に対し、歩行者が被害に遭う交通事故実態の周知を図り、正しい道路横断等を実践するよう促していく必要があることから重点とさせていただきました。

重点の2です。ながらスマホの根絶や歩行者優先等の交通安全意識の向上となります。設定理由につきましては、近年、ながらスマホ運転が要因となった交通事故が増加傾向にあることや、死亡事故の3割以上が車両対歩行者の交通事故であり、未だ横断歩道における自動車の一時停止が徹底されていないほか、飲酒運転、いわゆる煽り運転等の悪質危険な運転による交通事故も後を絶ちません。さらに、後部座席のシートベルトやチャイルドシートの使用率はまだ低調です。このため、自動車等の運転者に対し、横断歩道手前での一時停止の実践など、安全運転意識の向上を促していく必要があることから重点としております。

重点の3です。自転車、特定小型原動機付自転車の交通ルールを理解・遵守の徹底でございます。設定理由としましては、自転車に関係する事故の割合は増加傾向にあり、自転車乗車中の死者数は65歳以上が実に7割を占めております。また、自転車乗車中の死者の約半数は頭部に致命傷を負っているほか、ヘルメットを被らない場合の致死率は着用時と比べて高くなっています。さらに、自転車乗車中の死亡重傷事故において、自転車運転者の約4分の3に何らかの法令違反が認められています。加えて、本年4月1日から16歳以上の者による自転車の一定の交通違反に対して、交通反則通告制度、いわゆる青切符制度が導入されます。このため、広く交通ルールについて分かりやすく周知し、その理解と遵守の徹底、ヘルメットの着用を促していく必要がございます。特定小型原動機付自転車に関しては、自転車などに比較して飲酒運転による交通事故の割合が著しく高いという特徴があるほか、信号無視、歩道通行など、基本的な交通ルールが守られておらず、交通ルールの遵守の徹底とヘルメットの着用を促していく必要があることから、重点とさせていただきます。

最後に重点4、二輪車の交通事故防止でございます。こちらは東京都独自の地域重点になります。令和7年中における二輪車乗車中の死者数は全死者数の約26%を占め、全国の二輪車を当事者とする死者の構成率を上回る状態となっていることから、東京都の地域重点として定め、事故防止を推進する必要があるため重点としております。

続いて資料6、令和8年度春の全国交通安全運動及び交通安全推進要領案をご覧くださいと思います。関係機関、団体、区市町村等、それぞれの推進要領について喚起させていただきます。推進要領をご参考にしていただき、それぞれの職場、学校、区市町村等におきまして、交通安全に関する積極的な取り組みをお願いできればと思います。

以上で議題のご説明は終わらせていただきます。どうか引き続き皆様のお力をお借りしまして、交通事故を1件でも減らせるようにしていただきたいと思いますので、どうぞ引き続きよろしくお願いいたします。以上になります。

司会

ありがとうございました。説明は以上となります。

続きまして、質疑に移ります。

先ほどの説明につきまして、ご質問等ございましたら、画面上の手を挙げるボタンを押してご発言のほどよろしく願いいたします。

それではご発言がないようですので、議事は以上で終了とさせていただきます。

最後に、都民安全総合対策本部、馬神有総合推進部長より、閉会のご挨拶を申し上げます。

都民安全総合対策本部 馬神有総合推進部長

都民安全総合対策本部、総合推進部の馬神でございます。本日は貴重なお時間をいただきまして、誠にありがとうございました。閉会にあたり、改めてご挨拶申し上げます。

昨年の都内における事故の状況につきましては、警視庁の工藤管理官からご説明がございましたが、交通事故による死者数は134人と、一昨年より12人減少いたしました。これは人口10万人あたりの死者数にすると0.95人と、全国で最も少ない水準となっております。都内の交通事故による死者数は、昭和35年には最多の1179人に上りましたが、本日お集まりの皆様方が全国交通安全運動をはじめ、各種交通安全対策に積極的に取り組まれた結果、現在ではピーク時の約9分の1にまで減少いたしました。改めて感謝申し上げます。

東京都としましては、東京が世界に誇る交通安全都市となることを目指し、本年4月からいわゆる青切符制度が導入される自転車の交通ルール遵守のための広報啓発のほか、自転車ヘルメットの普及促進、高齢運転者対策、電動キックボードをはじめとする新たなモビリティの安全対策等に積極的に取り組んでまいります。

今後も皆様方と緊密に連携し、各種活動を推進してまいりたいと考えております。どうかそれぞれの立場から、交通事故防止に向け、より一層のお力添えを賜りますようお願い申し上げます。

簡単ではございますが、閉会の挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

司会

ありがとうございました。以上で首都交通対策協議会安全部会を終了させていただきます。本日はお忙しい中、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。順次、退出ボタンを押してご退出をよろしく願いいたします。