

令和5年度宮城県交通安全対策会議議事録（要旨）

1 開催日時

令和5年6月13日（火） 午後1時30分から午後2時20分

2 開催場所

宮城県行政庁舎4階 特別会議室

3 出席者

（1）会議構成員

東北管区警察局総務監察・広域調整部長（代理 広域調整第二課長）	杉山 一成
宮城労働局労働基準部長（代理 監督課主任監察監督官）	堀内 克浩
東北地方整備局道路部長（代理 仙台河川国道事務所副所長）	宇部 吉男
東北運輸局総務部長（代理 安全防災・危機管理課長）	馬場 真也
仙台管区气象台気象防災部長（代理 気象防災情報調整官）	鈴木 達也
宮城県副知事	伊藤 哲也
宮城県教育委員会教育長（代理 保健体育安全課学校安全・防災専門監）	千葉 弘行
宮城県警察本部長（代理 宮城県警察交通部長）	阿部 徹
宮城県復興・危機管理部長（代理 参事兼消防課長）	菊池 剛
宮城県企画部長（代理 企画部副部長）	江間 仁志
宮城県環境生活部長（代理 参事兼共同参画社会推進課長）	木村 雅春
宮城県保健福祉部長（代理 参事兼保健福祉総務課長）	豊嶋 潤
宮城県土木部長（代理 道路課技術副参事兼総括課長補佐）	千葉 望
仙台市市民局長（代理 生活安全安心部長）	大村 仁
仙台市消防局長（代理 救急担当部長）	武藤 浩二
一般社団法人宮城県交通安全協会女性部長	武田 和子
宮城県交通安全母の会連合会会長	佐々木和恵

（2）説明「最近の交通情勢について」

宮城県警察本部交通部交通企画課交通事故総合分析室長 阿部 博

（3）事務局職員

宮城県企画部地域交通政策課長 山田 憲彦 ほか

4 会議概要

（1）開催 午後1時30分 開会〔出席委員17人（代理出席者を含む）、欠席委員5人〕

（2）挨拶（宮城県副知事 伊藤哲也委員）

交通安全対策基本法に基づき設置されているこの会議では、「第11次宮城県交通安全計画」で設定された、交通事故死者数を44人以下に、重傷者数を510人以下に減少させるという目標の達成に向け、交通安全施策を着実に推進するため、毎年度、実施計画を定

めている。

令和4年中の県内の交通事故情勢については、人身事故の発生件数、負傷者数とも減少し、交通事故死者数は戦後最少の37人となった。

しかしながら、今年に入り昨年を上回るペースで交通死亡事故が発生しており、依然として高齢者の割合や対向車線はみ出し事故の割合が高く、また、自転車の乗車用ヘルメット着用の努力義務化や、電動キックボード等の交通ルールの実施など、交通施策を取り巻く社会情勢に対する適確な対応が求められている。

県民の皆様が安全に安心して暮らせる社会の実現のためには、交通安全意識の啓発に加え、施設の整備、交通安全対策の徹底、交通指導取締りの強化など、関係機関が緊密に連携を図りながらそれぞれの取組を効果的に実施していくことが必要である。

(3) 説明（宮城県警察本部交通部交通企画課交通事故総合分析室長）

「最近の交通情勢について」と題し、「全国、本県における死者数・発生件数の推移」、「第11次宮城県交通安全計画抑止目標の達成状況」、「令和4年中及び本年5月末現在における死亡事故発生状況と主な特徴」、「死亡事故の特徴に関連する事故の発生状況と推移」等に関し、以下の説明があった。

ア 全国、本県における死者数・発生件数の推移

- 全国の交通事故発生件数、交通事故死者数は、統計の残る昭和23年以降、始めはいずれも増加を続け、昭和45年には交通事故死者数がワースト1位となる、1万6,765人、平成16年には、人身事故件数がピークとなる95万2,720件を数えた。

その後、交通安全対策基本法など法的整備や関係機関・団体の取組が奏功して死者数は昭和23年以降最少となる2,610人とピーク時の6分の1まで減少、発生件数もピーク時の3分の1以下となる30万0,839件まで減少した。

- 県内の交通事故死者数は、昭和47年にピークとなる295人を数え、人身事故の発生件数は平成16年にピークとなる1万4,081件を数えたが、その後、足踏み状態の時期があるものの減少傾向で推移し、令和4年は交通事故死者数はピーク時の約8分の1となる37人に減少、人身事故件数はピーク時の約3分の1となる、4,117件まで減少した。

イ 過去10年間の免許人口の推移

- 過去10年間の免許人口の推移は、平成25年の県内の運転免許取得者総数は152万6,782人で、うち高齢者の運転免許取得者数は25万8,601人で、割合に換算すると高齢者の免許人口は全体の17%、約6人に1人であった。

平成25年以降は、割合が穏やかに増加し、令和4年は、総数が154万0,919人で、うち高齢者は37万7,290人で、免許人口全体の24%、約4人に1人の割合である。

65歳以上の人口の増加傾向が続き、令和24年に3,935万人でピークを迎えるという推計もあり、今後も高齢運転免許取得者数は確実に増加し、県内の運転免許取得者の高齢化が一層進むと考えられる。

ウ 第11次宮城県交通安全計画抑止目標の達成状況

- 死傷者数は、第9次、第10次計画期間中はほぼ右肩下がりで推移し、第11次計画2年目になった昨年も減少傾向を継続した。

死者数についても、第9次、第10次計画の期間において増減を繰り返してきたものの、全体的には減少傾向を維持し、昨年の死者数は37人であり、前年に続き戦後最少を更新し、死者数44人以下を達成した。

エ 令和4年中及び本年5月末現在における死亡事故発生状況と主な特徴

- 令和4年の年間交通事故死者数は戦後最少の37人で、上半期死者数は前年を3人下回る16人で、下半期も前年を2人下回る21人であった。
- 令和4年中の交通死亡事故の特徴としては、一つ目は、高齢者が死者の約5割を占めること、二つ目は、歩行者が死者の約5割を占めること、三つ目は歩行者事故は夜間から朝方に多発していること、四つ目は、自転車乗車中の死者は全て高齢者であること、五つ目は飲酒運転による事故で死者は1人を出していることが挙げられる。
- 本年5月末までの交通死亡事故発生状況は、5月末までに前年同期に比べ4人増加となる17件19人である。
- 令和5年5月末現在の死亡事故の特徴としては、一つ目は、高齢者が死者の約4割を占めていること、二つ目は高齢運転者が焼く4割を占めていること、三つ目は車線は見出し事故が焼く5割を占めていること、四つ目は四輪車乗車中の死者が増加していること、五つ目は4年振りに複数死者が発生していることが挙げられる。

エ 死亡事故の特徴及び関連する事故の発生状況と推移

- 昨年中及び令和4年5月末現在の交通死亡事故の特徴を踏まえ、今後、重点を置いて取り組むべき課題は、高齢者事故抑止であり、それに向けた取組は、運転者対策・歩行者対策・車線逸脱事故対策の3つを柱とするのが効果的であると考え。
- その主な理由は、事故発生状況から、「交通事故死者数の約5割を高齢者が占めること」、「交通事故死者数に占める歩行中死者の割合が増加していること」、「死亡事故件数に占める高齢者運転者事故の割合が高いこと」、「県内運転免許取得者数に占める高齢運転免許取得者数の割合が相対的に増加傾向にあること」である。

オ 飲酒運転検挙件数の推移

- 平成16年当時と比べかなり減少しているものの、令和4年中の検挙件数は、410件で、県内で1日1件以上の検挙がある計算となる。
- 平成17年に多賀城市内で飲酒運転事故が発生した年は、飲酒運転による人身事故件数は253件、死者13人であったが、令和4年には人身事故が3件、死者1人と減少しているが、飲酒運転検挙件数の実態を勘案すれば、飲酒運転の根絶は道半ばと言わざると得ない。

カ 自転車事故の推移

- 本年4月1日から改正道路交通法が施行され、ヘルメットの着用努力義務が示された。
- 平成26年の自転車の人身事故は1,310件で死者7人であったが、その後発生件数は緩やかに減少傾向を示し令和4年の発生件数は624件で死者は3人であった。
- 今年5月末現在の自転車事故の発生状況は181件で、うち1件1人の死亡事故が発生している。
- ヘルメットの着用率は9.3%で182人中17人のみの着用であった。

(4) 議題

伊藤哲也委員（宮城県副知事）が議長に就き、次のとおり議事が進められた。

① 令和5年度宮城県交通安全実施計画（案）について

令和5年度宮城県交通安全実施計画（案）について、前年度からの主な変更点を中心に事務局が説明（主な説明項目を以下に列記）。

【第1章 第1節「道路交通環境の整備」関係】

○ 歩行者・移転車利用者の安全の確保

令和5年7月1日から特定小型原動機付自転車の交通ルールが施行されることに伴い、自転車と通行空間を共有する新たな電動モビリティの交通の安全確保のため、自転車の交通秩序の整序化を図ることについて追加。

※ 8～9ページ：3（3）「自転車通行空間の整備」

○ 自動運転技術の進展を支援する取組の推進

令和5年4月1日から施行された特定自動運行の許可制度の適正かつ円滑な運用を図ることについて追加

【第1章 第2節「交通安全思想の普及」関係】

○ 自転車利用者等に対するルールの周知と安全教育の推進

- 令和5年4月1日から全ての年齢層の自転車利用者に対して「乗車用ヘルメット着用の努力義務が規定されたことに伴い、交通安全教室やSNSの活用などによる効果的な広報啓発により、乗車用ヘルメットの着用の徹底を図ることを追加

※ 28～29ページ：2（4）ア「全ての自転車利用者に対するルールの周知」

- 特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、関係機関や関係事業者等と連携した効果的な安全教育と広報啓発による周知及び交通の危険を防止するための特定小型原動機付自転車運転者講習による遵法意識の醸成、乗車用ヘルメットの着用の徹底を図ることについて追加

※ 32ページ：2（4）オ「特定小型原動機付自転車に関する交通ルールの周知と安全教育の推進」

○ 関係団体等に対する指導等

全ての年齢層の自転車利用者の乗車用ヘルメットの着用努力義務化に伴い、自転車販売店等による乗車用ヘルメットの着用の徹底についての啓発及び特定小型原動機付自転車について販売事業者・シェアリング事業者が購入者及び利用者が安全な運転を確保するために必要な教育を行うことができるための支援・協力について追加

※ 36～37ページ：3（3）「交通安全に関する民間団体等との連携等」

【第1章 第3節「安全運転の確保」関係】

○ 道路交通に関する情報の充実

北海道の根室沖から東北地方の三陸沖における大規模地震の発生の可能性が相対的に高まったと評価した場合の「北海道・三陸沖後発地震注意情報」の発表と、防災情報提供システム等を用いた、関係機関への迅速かつ確実な伝達と、報道機関等の協力による道路利用者への周知について追加

※ 51ページ：7（2）ウ（ウ）「北海道・三陸沖後発地震注意情報」

【第1章 第5節「道路交通秩序の維持」関係】

○ 電動キックボード等による悪質・危険な運転に対する取締りの強化

電動キックボード等による悪質・危険な違反行為及び整備不良の運転に対する取締りの徹底について追加

※ 57 ページ：1（5）「電動キックボード等による悪質・危険な運転に対する取締りの強化」

② 質疑応答

● 大村 仁 委員代理（仙台市市民局生活安全安心部長）

表現振りとして、特定小型原動機付自転車という表現と電動キックボード等という表現が混在しているので、世間的には電動キックボード等の方がとおりがいいと思うので統一的な区分があって表現されている部分以外は電動キックボード等という表現が県民にわかりやすいのではないかと。

今般の法改正を拝見すると、電動キックボード販売事業者や通販で販売する事業者あるいはシェアリング事業者といった方たちに電動キックボードの交通安全をきちんと購入者あるいは使用者に指導するようにと打ち出されている。当方でもこの問題について苦慮しており、実際に販売している業者がどれ位いるのかとか、ネット上で販売している方やシェアリング事業者にはこれからどのように対応したら良いのか、この件について県の計画の中で具体的にどのように考えをお持ちなのか。

● 事務局

特定小型原動機付自転車と電動キックボードの表現については、警察庁等の計画を基に作成しており、電動キックボードという表現がわかりやすいと思う箇所はそのような表現としているが、県民にわかりやすい表現として電動キックボード等と括弧書きで追加修正したいと思う。

電動キックボードの事業者については、県で全て把握しているところではなく、県警や事業者・関係機関等と連携し情報共有しながら、今後の対策等を検討していきたいと考えている。

③ 審議結果

令和5年度宮城県交通安全実施計画（案）について、事務局において一部修正することとし、出席の全委員から了承された。

④ その他

委員からの要望・意見はなかった。

（5）連絡事項

事務局から連絡事項

令和5年度宮城県交通安全実施計画の公表等に関し、本日決定された実施計画については、各委員及び関係省庁に送付するとともに、県ホームページに掲載して公表する。

（6）閉会 午後2時20分 閉会