

審議会等の議事の要旨（要点）

会議名称	第2回立川市交通安全対策審議会
開催日時	令和3年3月25日（木曜日）午後2時～午後3時19分
開催場所	立川市役所 2階 208・209 会議室
次第	1. 報告事項 （1）東京都の第11次交通安全計画（中間案）について （2）立川市の交通事故の現状についての課題共有 2. 議事 （1）計画の重視すべき視点及び目標 （2）計画で優先的に取り組むべき施策 3. その他
配付資料	・ 次第 ・ 資料1：第1回立川市交通安全対策審議会議事録概要 ・ 資料2：第11次立川市交通安全計画（中間案 前半） ・ 参考資料：第11次東京都交通安全計画（中間案）（抜粋）
出席者	〔委員〕 金丸清泰会長、 上田茂雄委員、田中悠紀委員、萬田和正委員、渡辺政彦委員、 安井政人委員、小松清廣委員、五十嵐陸夫委員、村本慎治委員、 中野隆司委員、市川敏夫委員、清水黎委員、逢坂依里佳委員 〔事務局〕 まちづくり部長 小倉秀夫、交通対策課長 庄司康洋、 道路課長 武藤吉訓、交通企画係長 加藤暁子、交通企画係 井土由宇子
公開及び非公開	公開
傍聴者数	1人
会議結果	開会 ・ 前回欠席の委員および新任委員よりあいさつ ・ 立川市交通安全対策審議会設置条例第7条により会議の開催要件を満たした。（会長） 1. 報告事項 （1）第11次東京都交通安全計画（中間案）について ・ 参考資料「第11次東京都交通安全計画（中間案）（抜粋）」について説明。（事務局） （2）立川市の交通事故の現状についての課題共有 ・ 資料2「第11次立川市交通安全計画（中間案 前半）」について説明。（事務局） 2. 議事 （1）計画の重視すべき視点及び目標 ・ 第11次立川市交通安全計画において重視すべき3つの視点を提案。高齢者の交通安全の確保、歩行者の交通安全の確保、自転車の安全

	利用の推進。(事務局) ・計画の目標を提案。 ・令和7年までに年間の交通事故死者数ゼロを目指す。 ・令和7年までに年間の交通事故死傷者数【A案】474人、【B案】601人を目指す。 A案は東京都の計画と同様の減少率、B案は立川市の第10次計画期間中の平均減少率より算出した。令和2年はコロナの影響で外出が控えられたことも影響し、事故が特に少なかったため、令和2年を基準として減少を考えると、どのような数値を目標とするか難しい。(事務局) 【意見・質問等】 ・都に準じるということだが、例えば20%減少など、立川の独自性をもって目標を定めてもよいと思う。(委員) ・事故発生件数・死傷者数の増減に交通安全政策がどの程度寄与しているのか。大型商業施設ができると来街者が増えるという立川の環境や、令和2年のコロナの影響等もあると思うが、施策がどの程度、事故の減少に寄与しているかを分析した上で目標を設定するといいいと思う。もちろん、減らしていくこと、ゼロにすることは大事なこと。(委員) ⇒市の施策がどう反映しているか、測るのは非常に難しい。立川市では来街者の事故も多い。子どもに対する交通施策は、自転車安全運転免許交付などいろいろ展開しており、子どもの事故は割合として少ない。施策の継続が必要であることは確かである。児童だけでなく他の年代への事業も、立川警察署や団体の皆様と協力して実施していく。また、目標値はこの審議会でご検討いただき、予算に限りはあるが目標に向けて施策を行っていききたい。(事務局) ・目標と政策は表裏一体だと思う。自転車事故が多く、出会い頭が多いなどデータとしては分かったが、それを減らすためには何が必要かを政策に反映させないと、ただ目標を立てるだけになってしまう。アピール力も必要。他の市町村と比べると立川の状況は良くないので、もう少し市民も主体的に交通安全に取り組まないと事故は減らないと思う。そのためには、こういうことをしたから事故が減少した等、立川市の広報等でアピールをしていかないと、市民の協力が得られないと思う。(委員) ⇒事故の件数を発表すると、反響はある。引き続き事故減少に向けアピールしていく。自転車の事故件数は減ったものの、割合は増加しているので対策を講じる必要がある。ルール・マナーの啓発やナビマーク・ナビライン等、事業を展開し、継続していく。広報は特集も含め年に数回掲載している。今後ターゲットを絞った展開もし
--	--

	ていきたい。(事務局) ・以前、事故の主たる原因が飲酒運転であった時に、飲酒運転撲滅のキャンペーンを行い、事故が大幅に減ったことがあったと記憶している。最近の交通事故の大きな要因として、よく見かけるスマホやヘッドホン等のながら運転・ながら歩行があるなら、立川市独自で「歩きスマホはやめましょう」「スマホを見ながらの運転はやめましょう」など事象にあったキャンペーンなどをすることで、事故件数は減るのではないか。飲酒運転の撲滅によって、交通事故が減ったかどうか参考になると思う。(委員) ⇒資料2の10頁の円グラフからは、事故の際に多くの車両で違反があることがわかり、自転車についてもそうである。ただ、どのような違反かは個々の事故状況を見ないと分からない。歩行者は事故にあった際の違反は少ない。傘さし運転や歩きスマホなどマナー違反は目立つと思うが、キャンペーンを行うとすれば、自転車と車両向けが有効ではないか。(事務局) ・先ほど委員からご提案いただいたように、重視すべき3つの視点の中でも、例えば高齢者であればこういうことに気をつけよう等、具象的な表現があればお聞きしたい。(会長) ・今データは手元にないが、飲酒運転の事故は確かに減少している。立川市内でも事故当事者が飲酒しているケースは少なくなっている。スマホについては、わき見運転となり道路交通法違反であり、自動車については違反として取り締まっている。自転車は自転車ストップ作戦というものを実施し、自転車を止めて直接注意喚起を行ったり、傘さし運転には赤切符をきるなど対策をしている。取り締まりあつての抑止だと思うので、取り締まりを強化している。警視庁全体でも自転車の事故は問題となっている。昔は自転車は被害者という意識が強かったが、現在は第一当事者にもなることも増えてきた。立川警察署でも自転車に対して対策や施策等展開しているが、他の署の話も参考に、新しい取り組みがあれば次回発表する。(立川警察署) ・提案したいのが環境整備。立川で歩道・車道・自転車道が分離されているところがほとんどない。国立の桜通り・大学通りなどは分離されている。道路の整備が294kmとなっているが分離されているところはほとんどないと思う。28m道路を計画していると思うが、3者を分けて整備していけば事故も減ると思う。コロナで自転車での配達等も普及しているが、ものすごいスピードで走る自転車もあり、事故をなくすには分離するのが一番よいと思う。少しずつでもやっていただければありがたい。(委員) ⇒今ある道路では、道路の拡幅が必要でお金も時間もかかり現実的
--	--

	ではない。ただ都市計画道路など新規道路では基本的には歩行者・自転車・自動車を分離する方向で整備を進めている。ご指摘の芋窪街道から国立に抜ける立川東大和線についても自転車の専用道路を作る計画で設計を行っている。基地跡地の昭島側の新設道路はほぼ3者が分離されている。現状では拡幅できないので、ある程度の幅員がある市道については、自転車は原則車道を走ってくださいという注意喚起をするためにナビマーク・ナビラインを整備している。(事務局) ・自転車で出かけていて様々な道を通るが、ナビマーク・ナビラインについて、どこにでも書けばいいという訳ではないと思う。道路が狭く車のタイヤ痕で消えかかっているところもあり、そういうところは危険なので自転車は車道を通らず歩道を通行するのではないか。マークやラインが消えていないところは道が広く路側帯もあったりするが、路上駐車があり危ないこともある。事故減少のためには道路拡幅が理想だが、難しいのは理解できる。出会い頭の事故が多いので、自転車利用者としてはミラーを設置してほしい。また、信号がない単路や交差点での事故が多いことを考えると、交差点付近の遮蔽物を低くしたり撤去したりして、スペースを確保してほしい。見やすくなるので、事前に速度を落とし出会い頭の事故が防げるのではないか。(委員) ⇒ナビマークやナビラインの整備には幅員や通行量等の基準があり、警察と協議して設けている。主要道路が多く、住宅街に整備することは立川市の場合あまりない。ミラーや横断歩道等などの交通安全施設についても、併用しながらそれぞれに合った事業を展開しているところ。カーブミラーについては、要望があったときに現場を見ながら対応しているが、一方でミラーをつけることにより、ミラーだけに頼って車や自転車の目視が不十分となり危険が生じる場合もあるため、設置については総合的に見ながら検討させていただきたい。(事務局) ・行政はできる範囲でそれなりに対策をしていると思う。交通安全教室や子どもたちへの自転車教室も実施している。広報でも交通安全の啓発はしているが、若い方は広報を見ない。啓蒙方法を、ツイッターやSNSに載せる等、やり方を変えた方がいいと思う。歩行者も自転車に乗る方も、まず自分が注意することが大切。交差点では自転車は止まること、となっているが今はほとんどの人が止まっていない。右側通行、無灯火や信号無視もある。まず自分がルールを守って、それでも不十分で対策が必要なところを行政に問題提起していくというのが重要だと思う。(委員) ⇒効果的な周知が大事だと思っている。ホームページから啓発動画
--	--

にアクセスできるようにリンクを張るなどの取り組みを今年初めて行った。コロナ禍で交通安全運動の様々なキャンペーンができなかったこともあり、駅前のビジョン等で啓発もしたが、どれだけ効果があったかの計測は難しい。ねばり強く継続していく必要がある。また、平成 31 年度に東京都の事業ではあるが、市内 4 か所で自転車指導員を配置し、直接声掛けをすることで一定の効果があつた。市は取り締まりの権限はないので、予算等の制約はあるものの積極的な啓発をできるとよいと考えている。(事務局)

(2) 計画で優先的に取り組むべき施策

- ・施策については次回、施策の体系を組んでまとめたものを作成する予定。それに向けて取り組むべき施策をご審議いただき、反映させていきたい。現在の交通安全対策の実施状況は資料 2 第 3 章の通り。道路交通環境の整備、交通規制等は今後掲載していく。また、先の議論に戻ってしまうが、第 10 次は目標を「交通事故死者数ゼロ」としていたが、死傷者数は掲げていなかった。目標として死傷者数は掲げない選択もあるがいかがか。施策を練りながら目標も決定ということであれば、次回以降の審議でもよろしいかと思う。(事務局)

- ・先ほど委員が言われた具象的なキャッチフレーズが今までの計画で採用されていたのかどうか、「飲酒はだめ」など、計画等の中に盛り込んだ経験があるかどうか、盛り込むことが可能かどうかを確認してほしい。(会長)

⇒次回までに調べて報告する。計画の副題のような形で扱う方法と、施策の中にそのような要素を散りばめるということもあると思う。調べて提案する。(事務局)

- ・本日の議事録確認の際に、また皆さんに意見を頂戴できればと思う。(会長)

- ・死者数ゼロはそのままとして、死傷者数を【A 案】【B 案】、または独自の指標とするか、あるいは死傷者数は明記せず死者数ゼロのみとするか、次回以降に施策とともに再度検討するか。事務局から提案があつたがいかがか。(会長)

- ・B 案の、毎年減少率の平均をとるとというのが一番いいのではと思う。まったく載せないのもどうかと思う。数字の大小はあるが前年度対比で減っているという実績を示せる B 案の方が今まで続けてきたことを踏襲する形になり、よいと考える。(委員)

- ・死傷者数の目標として A 案のほうが B 案より少ないので良いと思う。立川市の現状が死傷者数 509 人で、それより少ない方が良い。(委員)

- ・難しいところだと思うが、死亡者数について、立川市の施策を受けて死亡したかどうかわからないので、個人的には死亡者数は掲げ

	ないほうがいいのではと思う。(委員) ・第10次は、どんな形で目標設定をしたかが知りたい。(委員) ⇒令和2年までに死者数ゼロを目指す、という言い方であった。(事務局) ・目標は当然少ない方が良くと思うが、現実的なことを考えると、できるかできないかはある。減少率をかけて数字を予測するというのは何とも言い難く、正直困っている。保留でよければ保留としたい。二択であれば少ない方をと思うが、東京都に準じて93%減らすとしても、その根拠はないし、難しい。(委員) ・中間案を読んで、目標としての数字、A案・B案をどうやって決めてよいのかわからず、今日話を聞いて考えようと思ったが、やはり分かりかねる。死亡者ゼロは大前提として掲げるというのは問題ないと思うが、死傷者数の数字に関しては分かりかねる。(委員) ・死者数ゼロに向かって進むためには、ケガをした方をいかに早く救命するかということも手段の一つだと思う。消防署としても市民の方の応急手当の普及や、すぐに119番をしていただくこと、我々も一秒でも早く現場に向かい医師の管理下まで搬送することを全力でしていきたいと思うので、そういう意味では死者数ゼロという目標は良いと思う。(委員) ⇒数値目標を東京都が設けており、議論の素材としてA案・B案を出した。ただ、確固たる根拠はないので、まずは死者数ゼロを目指していく、そのために何をしていくかということで、次回以降の議論で決めていただいてもよろしいかと思う。(事務局) ・ご意見用紙についてはどうか。(会長) ⇒貴重なご意見をありがとうございました。今日用意した第3章に記載が無いような取り組みの意見もいただいた。今回いただいた意見を参考に、次回、第3章以降をもう一度提案したい。 なお、交差点すいすいプランは東京都の事業で、交通渋滞のボトルネック交差点に右折レーン等をつくり、渋滞解消を目指すというもの。(事務局) 3. その他 ・次回審議会は市役所で6月28日(月)午前10時30分に開催を予定している。開催通知は5月下旬に送付予定。(事務局) ・意見用紙も新しいものを付けて、またこの間で皆さんからご意見があれば提案いただければと考えている。(会長)
担当	まちづくり部交通対策課交通企画係 電話 042-523-2111 (内線 2280)