

審議会等の議事の要旨（要点）

（基本情報）

| | |
|---------|--|
| 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8年3月23日（月曜日）午後2時00分～午後4時00分 |
| 開催場所 | 立川市役所 1階 101会議室 |
| 次第 | 1. 議事 (1)立川市の第12次計画（骨子案）について (2)国・東京都の第12次計画（中間案）について (3)「計画の目標」と「重視すべき視点」について (4)指標の検討について 2. その他（連絡事項） |
| 配布資料 | 1. 第12次立川市交通安全計画（骨子案） 2. 第12次交通安全基本計画（中間案）要旨 3. 第12次東京都交通安全計画（中間案）の概要について 4. 第4次東京都自転車安全利用推進計画（中間案）の概要について 5. 第12次立川市交通安全計画の目標（案） 6. 第12次立川市交通安全計画における重視すべき視点について 7. 重視すべき視点（案） 8. 指標の検討について 9. 第12次立川市交通安全計画（素案 前半）（概要版） 10. 第1回立川市交通安全対策審議会 議事要旨 11. 立川市交通安全対策審議会 名簿 12. 立川市交通安全対策審議会設置条例 |
| 出席者 | [委員] 稲垣具志会長、 小楠英之委員、下田哲也委員（代理：竹下氏）、榊原元秋委員、 西手正光委員（会長職務代理）、村上隆秀委員（代理：清水氏）、 松村利一委員、千頭和正巳委員、宮本直樹委員、小野和久委員、 中野隆司委員、市川敏夫委員、青木玲子委員、東井直子委員、 黄毓菁委員、西出美和子委員、森比呂志委員 [事務局] 産業まちづくり部長 太田勇、交通企画課長 石堂修、 交通企画係長 柚木正史、交通企画係 深野晴子 |
| 公開及び非公開 | 公開 |
| 傍聴者数 | 1人 |
| 会議結果 | 1. 開会 (1)会長による出席人数の報告 ・審議会委員19名のうち17名の委員が出席。会長より、「条例第7条により会議の開催要件を満たした」との報告。 2. 議事 |

(1) 立川市の第 12 次計画（骨子案）について

・事務局より、資料 1 について説明。

構成については、第 1 章から第 6 章と資料編となっている。

「第 1 章 はじめに」では、計画の主旨や計画の期間等について記載する。計画期間は令和 8 年度から令和 13 年までの 6 年間である。

「第 2 章 交通事故の現状」については、第 11 次計画の期間での目標の達成状況と成果並びに各種統計数値に基づく分析により、交通事故発生状況の評価を行う。第 11 次計画の目標である「令和 7 年まで毎年、年間の交通事故死者数をゼロにする。」は未達成であるが、「年間の交通事故発生件数（5 年平均）を第 10 次計画期間と比較して 18%削減する。」は達成した。

「第 3 章 交通安全対策の実施状況」については、第 11 次計画の期間に市が実施した各種の交通安全対策の実施状況、実績についての整理を行う。

「第 4 章 重視すべき視点及び目標」については、本計画での重視すべき視点と具体的な目標の設定を行う。

「第 5 章 講じようとする施策」については、道路交通環境の整理、交通安全意識の啓発、道路交通秩序の維持など、具体的な施策の内容の検討・整理を行う。

「第 6 章 交通安全対策推進体制の強化」については、本審議会と立川市交通安全運動推進協力が設置されていること、東京都と警察署、消防署関係各組織が連携し、交通事故防止のための効果的な活動を行っていることを示す。

資料編では、計画策定計画、計画策定経過に係る資料を掲載する。

【委員より意見・質問】

・本計画の対象を「市民」としており、「市民」とは、在住者、在勤者、在学者のみならず、市内で活動するすべての人を含むと定義している。その場合、通過車両も対象となる「市民」に含まれるのか。

⇒（事務局）通過車両等の位置づけについては、今後整理する。

⇒（会長）委員の指摘のとおり、計画の期間等での記載内容については、修正する必要がある。

・立川市の第 12 次計画（骨子案）について、異議なしで決定。

(2) 国・東京都の第 12 次計画（中間案）について

・事務局より、資料 2 から資料 4 について説明。

国の第 12 次計画は、交通安全対策基本法に基づき、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策等を定める。

道路交通の安全の目標は、「①24 時間死者数を 1,900 人以下と

し、世界一安全な道路交通を実現する。」「②重傷者数を 20,000 人以下にする。」となっている。

第 12 次東京都交通安全計画中間案及び第 4 次東京都自転車安全利用推進計画中間案について、第 12 次東京都交通安全計画中間案では、目標を「死者数 110 人以下」、「死傷者数 27,000 人以下」としており、重視すべき視点として、「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」と「6 外国人の交通安全対策の推進」が第 12 次計画から追加された。

第 4 次東京都自転車安全利用推進計画中間案は、東京都の第 12 次交通安全計画の自転車に関する部分を体系的にまとめた計画となっており、第 12 次計画と同様に計画期間は令和 8 年度から令和 12 年度となっている。目標は「自転車乗用中死者数を 18 人以下」、「自転車事故発生件数を 10,000 件以下」「駅前放置自転車台数を 12,000 台以下」としている。

【委員より意見・質問】

・第 4 次東京都自転車安全利用推進計画中間案の計画の概要「3 主な取組」に記載されている「安全教育の推進」について、具体的に教えてほしい。4 月 1 日から青切符が適用されるが、ガイドライン等が公表されたことを市民は知らないのではないかと予想する。交通ルールの周知徹底のため、ガイドラインを配布すべきではないか。

⇒（事務局）ガイドラインを基に、既存の取組を踏まえ、新たに交通安全教室等を実施することが考えられる。また、ガイドラインに基づき、交通安全対策を検討することとなるため、ホームページへの掲載を行う。また、ガイドラインの内容に興味を示す団体がいれば、説明等を市から行うことも考える。

⇒（会長）計画の概要「3 主な取組」に記載されている未就学児について説明をする。未就学児の行動については、保護者の影響を大きく受けることから、未就学児の保護者を対象とした自転車利用のリーフレットが作成されている。また、ICT 機器を用いた交通安全教育も行われている。東京都では、「輪トレ」という自転車の安全を学べるアプリを配信している。リーフレットの先行事例として、練馬区や世田谷区が挙げられるため、レビューし、具体的な取組に落とし込んでほしい。

・第 12 次東京都交通安全計画中間案の重視すべき視点に記載される「外国人の交通安全対策の推進」について、具体的な内容を教えてほしい。

⇒（事務局）分かりやすい案内標識の整備や外国人を対象とする交通安全教室、自転車シェアリングサービスを利用する際の交通安

全教育などである。

⇒（会長）愛知県豊田市では、自動車産業に関する工場が多く立地しており、出稼ぎ外国人が多く居住している。そのため、リーフレットやアンケート調査の際には、外国語を記載していた。地域特性に応じ、様々な手法をとるのが良いと考える。

・国の計画では鉄道の項目が存在している。踏切と道路の交差が渋滞を招いているとも考えられる。

⇒（事務局）他の事例を参考に検討する。

(3) 「計画の目標」と「重視すべき視点」について

・事務局より、資料5について説明。

第12次計画目標について、「令和13年まで毎年、年間の交通事故死者数ゼロを目指します。」「年間の交通事故発生件数(5年平均)を第11次計画と比較して何%削減します。」の2つを計画の目標として提案する。

「令和13年まで毎年、年間の交通事故死者数ゼロを目指します。」について、交通事故による死者が令和3年に立川市で1人、令和6年に2人発生している。計画の基本理念として、「交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故のない安全・安心な立川市の実現を目指します。」と掲げていることから目標として提案する。

「年間の交通事故発生件数(5年平均)を第11次計画と比較して何%削減します。」について、第9次計画から第10次計画、第10次計画から第11次計画の事故発生件数及び交通事故死傷者数の減少率を平均し、第12次計画の数値目標を算出した。交通事故件数では19.6%減少であり、交通事故死傷者数も同様に19.5%減少である。

立川市では、第11次計画、第9次計画、第8次計画で交通事故発生件数を採用している一方、国や東京都に関しては死傷者数、死者数、重傷者数の削減割合を目標としている。

目標として採用する数字及び削減率について、検討したい。

【委員より意見・質問】

・東京都の目標に準じて設定するのが良いと考える。東京都の目標には死傷者数についての設定はあるが、交通事故発生件数についてはないか。

⇒（事務局）東京都の掲げる目標は死者数110人以下、死傷者数27,000人以下としている。

⇒（委員）交通事故発生件数の削減について、東京都の平均より立川市の数値が上であるのであれば、抑えるべきであると考えている。

⇒（事務局）東京都における削減率等を調査したうえで、市で掲げ

る削減率を検討する。

・目標である交通事故死者数ゼロと交通事故死傷者数の削減は言葉の矛盾が生じているのではないか。交通事故発生件数という表記の方が整合性がとれる。

⇒（会長）今までの委員の意見を踏まえると「令和 13 年まで毎年、年間の交通事故死者数ゼロを目指します。」に異論はない。「年間の交通事故発生件数 5 年平均を第 11 次計画と比較して何%削減します。」についてどう考えるか。

⇒（委員）事故発生件数を抑えることにより、死傷者数も減少することから、発生件数を採用するのが妥当と考える。

・会長より補足。

交通事故統計で計上される事故の中に物損事故は含まれていないが、意識的に計画に落とし込むべきと考える。

・目標について、「令和 13 年まで毎年、年間の交通事故死者数ゼロを目指します。」と「年間の交通事故発生件数 5 年平均を第 11 次計画と比較して 19.6%削減します。」に決定した。

・事務局より、資料 6 と資料 7 について説明。

12 次計画の策定にあたっては、国の視点や都の視点を参考にしつつ、立川市の現状を踏まえ 3 つの視点を提案する。

1 つ目は「子どもと高齢者の交通安全の確保」である。理由として、今後高齢者人口の増加が懸念されることや、19 歳以下の死傷者数が令和 4 年と比べ令和 7 年は 33.3%増加していること、19 歳以下の死傷者数に占める構成率が令和 4 年と比べ令和 7 年は 4.8%増加していることがあげられる。

2 つ目は「歩行者の交通安全の確保」である。理由として、歩行者の事故当事者数が令和 4 年と令和 7 年を比較すると 16.4%増、交通事故の被害者の立場になることが多いことからである。

3 つ目は「自転車の安全利用の推進」である。理由として、交通事故死傷者数は令和 4 年と比べ令和 7 年は減少傾向にあるものの、自転車関与率については東京都と比べ立川市は約 10 ポイント高く、自転車側に何らかの違反が認められるケースが 7 割あるためである。また、令和 8 年 4 月 1 日から交通反則通告制度が自転車に適用されることも挙げられる。

【委員より意見・質問】

・資料 7 「(1) 子どもと高齢者の交通安全の確保」で 19 歳以下の死傷者の増加が記載されているが、資料 6 の第 12 次計画案の重視すべき視点には「子ども」の記載がないため、入れるべきである。

⇒（事務局）資料 7 は第 11 計画の重視すべき視点を引用しており、第 12 次計画の向けては意見を踏まえ検討する。

・昨今の事故発生状況として自転車と歩行者があげられており、重視すべき視点として掲げるのは賛成であるが、自動車の事故件数が最多であるため、自動車を取り上げないのは疑問である。

⇒（事務局）立川市内でも自動車に関与する交通事故は発生しているが、市民が起こす事故だけでなく、市外からの通過車両が事故を起こす場合もある。

⇒（委員）そうとは言い切れないのではないか。

⇒（事務局）他市の計画を参考にしながら、自動車に対する施策を検討していく。

⇒（会長）昭和の頃は車同士の事故の多さが注目され、事故の発生を抑えるため、様々な対策が講じられ、ある程度対策の体系が整理されてきた。今後はこの対策を継続していくことが重要である。一方、高齢者や子どもについては、自動車の交通事故抑止の陰で長年注目を浴びてこなかった。また、子どもや高齢者の安全を確保するために、取組を掘り下げていくと自動車に対する取組が必ず絡んでくる。重視すべき視点に取り上げないからと言って、自動車に関わる取組を無視するわけではない。

⇒（委員）自動車利用者が加害者にならないためにも取り上げるべきと考えていたが、子どもや高齢者、歩行者が被害者にならないよう取組をするという認識でよいか。

⇒（会長）視点として列挙しているため自動車が無視されているように捉えられる。そのため、視点の説明文の中に、加害者側になりやすい自動車に対し、子どもを保護する観点からの取組等を説明すべきであるということか。

⇒（委員）資料7には自転車と歩行者の違反の有無を示すグラフのみが掲載されており、自動車については掲載されていない。自転車と歩行者を掲載するのであれば、自動車も掲載すべきである。

⇒（会長）自動車の違反についても見ていくことが必要という意見でよいか。また、地域ごとに特性が異なるため、地域ごとの分析が必要であると考える。

・（委員）高齢者について3点。

①高齢者の定義として65歳以上とすることに意義はないが、年齢層が広く、65歳と90歳では身体機能が大きく異なり、対策が異なってくると考える。重視すべき視点に掲げるのであれば、65歳または90歳どちらに重点を置き施策を打っていくのか明確にするためにも、データを細分化し、計画に掲載してほしい。

②事故が発生した際の違反の有無等についても、高齢者を細分化したうえで分析してほしい。

③高齢者に関する事故の発生時間帯についても教えてほしい。特に

後期高齢者は夜中に外出することは少なく、夜明けや夕暮れが多いと感じている。もし、夜中の外出が多いのであれば、反射材の配布など対策が講じられるのではないかと考える。

⇒（立川警察署）統計情報を基に、年齢層別の整理は可能である。

・（委員）自転車は軽車両扱いである。そのことを計画に掲載してほしい。

⇒（会長）重視すべき視点への記載内容について精査する必要もあるが、多くの市民は計画を読まないことが多い。どのように周知していくかも重要である。

⇒（事務局）自転車が軽車両であるという市民の認識の定着には時間がかかると考える。市のホームページには、自転車は軽車両であり、原則左側通行等の自転車安全利用五則を掲載している。また、交通安全イベント等で啓発品の配布を実施している。4月1日には交通反則通告制度が自転車に適用されることから、市民の関心が高まっている。引き続き、自転車安全利用五則等については、定着に向け周知していきたい。

65歳以上の取扱いについて、本審議会では共有していないが、65～69歳、70～74歳、75歳以上で分析したものの、現時点で所有している資料では特筆すべき傾向はなかった。引き続き、データを収集し、分析したいと考えている。

交通事故発生時間帯について、立川警察署で実施している高齢者向けの交通安全講習会でも薄暮時に多いと言及されている。今後データを基に共有していきたい。

・（委員）子どもの交通事故に関する情報提供。

子どもが主体となり活動する立川市子ども委員会が3月7日に今年度の活動を終了した。今年度の2つのテーマのうち、1つが自転車マナーであり、自転車乗車時のヘルメット着用について市長に提案した。提案にあたり、立川南駅でアンケート調査を実施するなど、子どもたちの交通意識の高さを実感した。また、資料4で話題に上がった自転車利用時における保護者のマナーについて、指摘のとおり、保護者の行動が子ども与える影響は大きいため、計画に落とし込んでほしい。

⇒（事務局）子ども委員会からのヘルメットの着用や雨合羽の着用に関する提言については存じ上げている。雨合羽の自動販売機について、駐輪場の管轄と導入に向けて検討したが、設置は困難であるという結論に至った。ただ、周知や啓発は必要であるため、児童が作成した交通安全に関するポスターを掲載する方向性で働きかけている。

⇒（委員）愛媛県ではヘルメットの着用率が高い。理由としては、

10 年前に交通事故で亡くなった子どもの遺族による講演の影響が大きいと聞いた。練馬区や世田谷区の先行事例も参考にし、ヘルメットの着用率向上につなげてほしい。

⇒（会長）具体的な行動に移すことにより、ネットワークが広がっていく。ぜひ検討してほしい。

・（委員）令和元年から令和 7 年（令和 7 年は 1 月～11 月末）までの事故状況の他市との比較の順位について、前回の会長の助言に基づき、交通事故件数を面積比及び人口比で算出すると、いずれの比でも上位 3 市が立川市、町田市、八王子市の順となり、全ての年で立川市はワースト 1 位である。厳密には昼間人口を用いた方が良い（市外からの流入を考慮するため）が、昼間人口は、各年の統計値がないため概算で算定すると、昼間人口比では令和元・2・4・5 年で立川市がワースト 1 位という結果である。

立川市の立地的な特性から事業用の車両が多く流入してくる。その観点から、企業を含めた自動車対策を実施してほしい。

・会長より補足。

データを精査しなければ、具体的な取組についての意見が出ないため、引き続き作業を進めてほしい。

高齢者については 65 歳以上が一般的な定義ではあるが、道路交通法では 70 歳から自転車の歩道通行が認められ、75 歳から免許更新の際の認知機能検査が厳しくなり、80 歳以上になると免許返納意向が高まってくる。

警察署からもデータをいただき、高齢者についての検討をしてほしい。

（4）指標の検討について

・事務局から資料 8 の説明。

市で策定する上位計画または関連計画に記載されている交通に関する指標を集約し、本計画に掲載することを検討している。

当審議会では計画の諮問答申をもって解散するため、目標達成に向けた進捗状況の確認については、立川市交通安全運動推進協力会にて、毎年 6 月に実施したいと考えている。

【委員より意見・質問】

・（委員）数値指標について、重視すべき視点を設定するにあたり、19 歳以下の死傷者数や事故件数の増加など明確な課題があり、設定する項目に異論はない。ただ、設定しただけとなっており、例えば死傷者数をどの程度減少させるか、数値等の設定も必要と考える。数値指標と評価の手法についても検討してほしい。また、第 11 次計画の骨子案の中では PDCA サイクルについて示されていたが、実施されなかった。第 12 次計画では、計画の「第 1 章

| | |
|----|---|
| | <p>はじめに」で PDCA を含め計画を策定した理由や目標を記載してほしい。</p> <p>⇒（事務局）指標については、統計や活動等を整理したうえで、効果としてどのような指標が必要か検討したい。</p> <p>⇒（委員）計画を作って終了ではなく、次につながる計画としてほしい。</p> <p>⇒（事務局）6月に行われる立川市交通安全運動推進協力会にて、進捗確認を毎年実施したい旨を諮る。そこで承認されれば、PDCA についても今回の計画から無事実施される。計画についてもその旨を記載したい。</p> <p>・（委員）資料7「(1)③まとめ」で「自宅近くで発生する傾向」について触れているのは啓発効果があって良いと思う。自分もこのような話を以前に知ってからは、帰宅時の運転も気を緩めなくなった。このようなデータをもっと強調するとより効果的である。</p> <p>⇒（会長）自宅からの距離 500m 以内で歩行者の事故が多い、また、子どもは幹線道路よりも生活道路で事故に遭いやすいといった事故データの分析結果があるため、根拠として使っていただきたい。</p> <p>⇒（事務局）より詳細な分析をしていく。</p> <p>3. その他（連絡事項）</p> <p>・参考資料として、第1章及び第2章の素案前半と、概要版を共有する。素案たたき台は6月下旬頃を目途に共有し、意見を頂戴したうえで、8月下旬に開催される第3回審議会であたたき台を共有したい。</p> <p>4. 閉会</p> |
| 担当 | <p>産業まちづくり部交通企画課交通企画係 電話 042-523-2111（内線 2280）</p> |