

審議会等の議事の要旨（要点）

（基本情報）

会議名称	第3回立川市交通安全対策審議会
開催日時	令和8年8月17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 2階 208・209会議室
次第	1. 議事 (1) 第12次立川市交通安全計画（素案）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（素案） 2. 第12次立川市交通安全計画（素案）概要版 3. 立川市交通安全計画 構成（目次） 4. 立川市交通安全対策審議会 意見一覧 5. 交通安全計画【素案たたき台】意見一覧 6. 評価指標と目標値（補足資料） 7. 第2回立川市交通安全対策審議会 議事要旨 8. 立川市交通安全対策審議会 名簿 9. 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（代理：半田氏）、樽井洋子委員、犬竹幹人委員、 西手正光委員（会長職務代理）、村上隆秀委員、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、五十嵐陸夫委員、 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、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	2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) 第12次立川市交通安全計画（素案）について ・ 事務局より、「第12次立川市交通安全計画（素案）（以下、素案）」の第1章から第2章について、第11次立川市交通安全計画（以下、第11次計画）及び委員からの意見を踏まえた変更点を主に説明。 「第1章 はじめに」第2節について、第11次計画では位置づけと計画期間を同じ項目で記載していたが、素案では別項目として

記載した。

委員からの主な意見は2点である。

1点目は委員から「新たなモビリティ利用者、交通弱者、多様な参加者への配慮を追加すべき」旨の意見があった。事務局としては、「第2節 1. 計画の位置づけ」にて市内で活動する全ての人を対象としているため、記載は控えたいと考えている。

2点目は「第1節 計画の主旨」に交通事故の未然防止・予防安全の視点を追加すべき旨の意見があった。この意見を踏まえ、「本計画は、道路交通環境の整備と交通安全意識の啓発を両輪として推進し、交通事故の未然防止（予防安全）を目指します。」と加筆した。

「第2章 交通事故の現状と課題」について、第11次計画期間内における死亡事故の概要としてp.3に表を追加した。

続いてp.5について、委員から「生活道路における法定速度の30キロメートルへの引き下げについて、生活道路とは具体的にどこを指すのか、マップで示すべき」旨の意見があった。ここでいう生活道路は、主に地域住民の日常生活に利用されるような中央線がない道路のことを指し、また、道路標識や道路標示により最高速度が指定されている道路については、その速度が最高速度となる。これらを踏まえ、概ね幹線道路以外が生活道路に当たるが、道路や周辺の状況を総合的に判断する必要がある、生活道路を特定することが困難であることから地図の掲載を差し控えたいと考えている。

続いてp.6「第3節 道路交通事故の状況」の1～5の統計データを掲載後、「評価と課題」という項目を追加した。そして、1～5の後に、要約として「6. 課題のまとめ」を追加した。

続いてp.8(3)交通事故発生に関する多摩26市との比較について、委員から「ワースト3の考察を付け加えてほしい」旨の意見があった。そこで、「立川市は、多摩地域の交通の要衝であり、立川駅周辺に商業施設・業務機能が集積し、昼間人口は夜間人口を上回っています。市内には主要な幹線道路も通っており、来街者や通過交通も多い特徴があります。また、概ね平坦な斜面の少ない地形により、歩行者や自転車でも移動がしやすいことから、自動車に加え、歩行者や自転車の交通量も多いと考えられます。このような重層的な要因により、交通事故が多い傾向があると推測されます。」と追記した。

続いてp.10(1)当事者種別事故発生件数について、第11次計画までは第1当事者と第2当事者を合算したグラフとしていたが、素案では第1当事者と第2当事者を分けて、それぞれグラフを作成した。

続いて p. 23 のグラフについて、高齢者と子どもの内訳がわかるグラフに変更した。子どもの内訳は幼児、小学生、中学生とし、高齢者の内訳は 65 歳から 69 歳、70 歳から 74 歳、75 歳から 79 歳、80 歳以上とした。当事者種別事故発生件数について、第 11 次計画までは第 1 当事者と第 2 当事者を合算したグラフとしていたが、素案では第 1 当事者と第 2 当事者を分けて、それぞれグラフを作成した。

続いて p. 30「5. 路線別交通事故発生状況」について全体的に変更した。変更理由としては、前回共有した資料では国立市の交通事故件数まで含まれていたためである。

【委員より意見・質問】

・ p. 35「課題のまとめ」について、改めて説明いただきたい。

⇒（事務局）今回追記した「課題のまとめ」については第 2 章の 1～5 に記載される「評価と課題」から重視すべき視点に関連する事項を抽出した内容となっている。

⇒（委員）自動車による事故発生が最も多い現状について、課題としてまとめているか教えてほしい。

⇒（事務局）自動車に関する記載は p. 35「課題のまとめ」では取り上げず、第 2 章の 1～5 に記載される「評価と課題」で取り扱っている。繰り返しになるが、「課題のまとめ」については重視すべき視点に関連する事項を抽出した内容となっており、自動車に関しては p. 35 で「自動車が自転車の右側を通行する際、十分な側方間隔の確保と状況に応じた減速等が必要となります。」と加筆している。

⇒（委員）加筆について承知した。ただ、自動車による事故発生が最も多いことに変わりがないため、対応について改めて記載いただきたい。

⇒（会長）図 2-26 の自動車件数の割合を踏まえ、改めて自動車の事故発生件数について記載してほしいということか。

⇒（委員）そのとおりである。法改正で自転車が着目されることは理解しているが、現状として自動車の事故件数が最多であることに変わりはない。改めて、自動車に関する課題の記載を求める。

⇒（事務局）検討させていただく。

・ p. 35「課題のまとめ」が第 3 章以降の施策等につながるよう、記載事項が網羅されているか、認識を教えてほしい。

⇒（事務局）急遽作成した事項であることから、見直し・整理が必要と考えている。

⇒（委員）課題と対策、そして対策の評価と評価の点検がつながる構成になるよう作成してほしい。

・ p. 30 の「5. 路線別交通事故発生状況」について、市内には国道がないことから、数値の記載がないということか。

⇒（事務局）そのとおりである。

会長からの意見

・ p. 35「課題のまとめ」は、立川市の現状が一目でわかるようまとめなくてはならない。現状では、各項目の課題をザッピングしているだけのように感じてしまう。再度検討してほしい。視点ごとに項目立てをしたほうがまとまりやすい。

⇒（事務局）承知した。第 4 章につながるよう整理する。

・ 事務局より、素案第 3 章から第 4 章について、第 11 次計画及び委員からの意見を踏まえた変更点を主に説明。

p. 36「第 1 節 立川市内での交通安全対策の実施状況」について、委員から「事務局視点での評価をしてほしい」旨の意見があった。各実施状況に対する事務局視点の評価については、今まで各施策の当初の具体的な目標を設定していなかったこともあり、難しいと考えている。ただし、次期計画以降については、評価指標を設定することから事務局視点での評価は可能となる。そのため、次期以降は記載をしていきたい。

続いて、p. 42 記載の自転車教室について委員から「地域の企業としてトヨタドライビングスクールが小学生を対象とした交通安全教室で協力している」旨について情報提供をいただいた。ただ、当該頁は令和 3 年度から令和 7 年度の実施状況を示していることから、講じようとする施策で記載したいと考えている。

続いて、p. 44 から p. 46 で掲載される「第 4 章 計画の目標と重視すべき視点」について、第 11 次計画の「重視すべき視点及び目標」から構成の順序を変更した。

また、p. 44 で委員から「目標・重視すべき視点の設定理由及び根拠を示してほしい」旨の意見があった。事務局としては、目標、重視すべき視点、講じようとする施策、評価指標及び P D C A サイクルに基づく進捗管理の構成で示したいと考えている。

続いて、p. 45「第 2 節 重視すべき視点」について、第 11 次計画で掲げた視点に加え、第 12 次計画では新たに子どもを記載した。こちらについては、第 2 回審議会で委員から承認を受けている。

【委員より意見・質問】

・ 第 4 章の構成は「第 1 節 第 12 次立川市交通安全計画の目標」「第 2 節 重視すべき視点」となっている。目標を達成するためには、評価基準が必要である。例として、「第 2 節 重視すべき視点」では「1. 子ども・高齢者の交通安全の確保」となっている。

どのような状態が“確保”なのか指標がなければならないのではない。なので、第 6 章に記載される指標を「第 2 節 重視すべき視点」に記載すべきであると考えて。再度検討いただきたい。

⇒（事務局）今回共有した素案の構成については、基本的に第 11 次計画を踏襲している。また、数値指標についても他計画を参考に第 6 章に掲載した。

⇒（委員）第 6 章に数値指標を掲載した理由を教えてください。私が第 4 章に記載すべきと考える理由は、目標達成のため、どの数値を改善したらいいかわかりやすく、市民も考えやすいためである。

⇒（事務局）掲載については検討させていただく。補足として、p. 78 に掲載される評価指標のうちから 4 項目までは重視すべき視点に対応する項目である。

⇒（会長）5 項目以降については、第 5 章の施策などに関わる指標という認識でよい。

⇒（事務局）そのとおりである。

- ・ p. 46「3. 自転車の安全利用の推進」に記載の青切符に関連して、幼児や児童を同乗させる親が運転する自転車についても、車道空間を走行させる現行のルールは危険と考えている。幼児等を同乗させる親へは、法律で適用除外の検討がされるべきではないかと思っている。本計画で、幼児等を同乗させる自転車への配慮や 16 歳未満の自転車利用者について記載してほしい。

⇒（事務局）青切符は 16 歳未満には適用されないが、対象でないから良いのではなく、保護者に関してなど、何らかの対策があるというと考えている。

（事務局）子どもが自転車で車道を走ることの危険性や、親子での走行中、子どもは歩道を走行できるが大人は車道に出ないといけないという不合理性は、市民からご意見をいただいている。反則金制度の対象は 16 歳以上だが、ルールを守る必要があることが大前提である。警察署には相談し、確認しているが、法律上の話になってしまう。国の取り組みとして、子乗せ自転車の年齢要件の緩和を検討している。

歩道の自転車通行については例外規定があるので、ホームページ等での発信はこれまでも取り組んでいる。本計画においては、自転車ルールの案内によって、情報発信していく考えである。

⇒（会長）武蔵野市では吉祥寺駅北口のサンロードにおける自転車利用が課題となっており、歩行者を尊重した自転車利用について周知している。例外規定についても、教育啓発や法制度、ハード整備などの視点から対応は可能であると考えている。これらにつ

いて、記述可能であれば記載してほしい。

- ・ p. 42「(5) 自転車交通安全教室・自転車安全運転免許証交付事業（対象：小学 3 年生）」について、実際に小学校で自転車交通安全教室を実施しているのか教えてほしい。理由としては、9 月 27 日に第一小学校と第六小学校の一部の保護者を対象にトヨタドライビングスクールで大人の自転車教室が開催されることとなった。開催準備にあたり第一小学校と第六小学校で話をした際、各学校で要領・要綱との実態が乖離しているのではないかと感じたためである。自転車教室を実施していないのであれば、免許証の発行の際に各学校へ実施する旨伝えてほしい。

⇒（事務局）令和 6 年度から自転車教室の実技及び座学の実施状況の確認を実施した。その結果、実技及び座学両方を実施している学校は少なく、実技を主として開催している小学校が多く確認された。要領・要綱との乖離についても、実態に即した内容への修正を検討している。

⇒（会長）素案の中に実技及び座学が実施されている旨の記載はあるか。

⇒（事務局）p. 42 に記載している。実態として各学校の PTA や教員への負担があることは承知している。そのため、実施する施策 p. 58「2）小学校における交通安全教育」では「自転車交通安全教室の開催には、地域の協力企業と連携・協働し、学校や P T A の負担を軽減できるよう有効な実施方法を検討します。」と追記している。

会長からの意見

- ・ 第 3 章及び第 4 章では委員から大きく 3 点の意見があった。1 点目は第 4 章への数値指標の掲載について、2 点目は親子や子どもが運転する自転車の歩道通行や車道通行について。ハードやソフト、法整備に関して多角的な視点から安全確保していく旨を合理的に記載すべきと考えるため、検討いただきたい。3 点目の自転車教室について、実施しているだけではなく実効性のある内容を含め、来年度以降 P D C A サイクルの中で検証いただきたい。

- ・ 事務局より、素案第 5 章から第 6 章について、第 11 次計画及び委員からの意見を踏まえた変更点を主に説明。

まず、各節の最後のところに項目ごとに所管組織を記載している。この記載は本計画からである。

次に p. 51「①生活道路の整備推進」について、委員から「ゾーン 30 エリアの実効削減指標と紐付けをしてほしい」旨の意見があった。直近でのゾーン 30 整備は令和 7 年であり、その前は平成 28 年

である。令和 7 年整備のゾーン 30 における事故の削減状況がどの程度か公表されていないこと、また、対象エリアの通過交通の平均速度の低下率等のデータについても、提供を受けることが困難であることから、削減指標の設定に関する記載は差し控えさせてほしい。

次に、p. 57「第 2 節 交通安全意識の啓発」について、第 11 次計画では高齢者・学校・職場・地域や家庭という構成であったが、素案では、学校・成人・高齢者・外国人・事業者・地域や家庭という構成に整理した。その中で、p. 62 に記載の「2. 外国人に対する交通安全啓発」については素案での追加箇所となっている。

次に、p. 67 には前回の審議会の際に触れた令和 7 年度の立川市子ども委員会における調査をコラムとして挿入した。

次に、p. 70「3. 指導取締りの強化」について、第 11 次計画では項目を分けない記載であったが、素案から（1）から（5）で項目立てをした。

次に p. 72「3. 被害者救済制度」について、第 11 次計画までは東京都市町村民交通災害共済制度「ちょこっと共済」の内容を記載していたが、令和 9 年度が「ちょこっと共済」の募集最終年度となってしまう。そのため、「ちょこっと共済」に関わる記載を削除した。

次に p. 74 第 6 節の「1. 災害に強い交通施設等の整備」について、委員から「近年の気候変動によるゲリラ豪雨等の浸水対策の強化等について記載してほしい」旨の意見があった。それらを踏まえ、アンダーパスについての記載を追記した。

次に p. 77「第 2 節 施策の点検評価」の項目を追加した。同箇所について委員から「必要に応じて国・東京都等の関係機関へ報告する旨記載してほしい」という意見があった。現在、東京都や国への報告は想定していないことから、記載は差し控えさせていただく。

次に、p. 77 の記載について、委員から「計画に即した運用がわかるよう具体化してほしい」旨の意見があった。そのため、内容を追加、見直した。

次に、p. 78 表 6-1 評価指標の目標値と、表 6-2 講じようとする施策と評価指標の対応関係を示す一覧を追加した。また、表 6-1 については、委員から各目標値の設定が提案された。事務局としては、計画目標である死傷者数の削減目標、19.6%削減を基準に子どもや高齢者、歩行者、自転車の死傷者数等についても数値を算出し、記載している。評価については、資料 6 で補足説明をした表を掲載している。繰り返しになるが、まず評価指標の子ども、高齢者、歩行者、自転車の死傷事故数については、重視すべき視点に書かれてい

る内容で、目標値を掲げている。それ以降の交通安全施設等整備事業、自転車走行環境の整備距離についてはハード面の整備として項目を設定した。なお、自転車走行環境のナビマーク・ナビラインについては、第 2 次自転車活用推進計画の目標を根拠に掲載している。市民の交通ルール・マナーの遵守については、今まで設定していなかったが、本計画において新設された指標の 1 つである。市政に関するアンケートや、専用フォームから簡単に回答できるアンケートなどを利用した意識変容のアウトカムを想定し設定した。また、交通安全教室も実施しているので、数値指標として設定している。最後に、自転車乗車用ヘルメットの着用率については、第 2 次自転車活用推進計画に掲げられている指標を根拠としている。

【委員より意見・質問】

・ p. 51 「①生活道路の整備推進」について、スクールゾーンが 19 校分存在するため、計画書にマップを掲載するのは難しいということであった。私はスクールゾーンの中に住んでおり、通行許可証の交付を受けているが、スクールゾーンの存在について知らない市民がかなり多いと感じている。また、通行許可証を掲示しないで走行している車両を多く見かけるので、啓発が足りないのではないかと感じる。計画書への掲載が困難なことは仕方ないが、どこを参照すればよいのか、文言が 1～2 行あるだけでも変わる。マップの掲載元について、計画書に記載してほしい。

⇒（事務局）ホームページ等への誘導などについては検討させていただく。

・ p. 78 に記載の目標値は令和 13 年度の時点の数値であるか。

⇒（事務局）基本的に計画目標 1 から 4 については最終年の目標値として掲載している。

⇒（委員）毎年数値を確認していくのであれば、毎年の数値目標を記載すべきではないか。また、PDCA サイクルに施策の見直しが記載されている。どのような基準で見直しをするのか説明してほしい。

⇒（事務局）p. 78 表 6-1 について、目標値を設定するにあたり、現状値から毎年どの程度低減させていくかという数値は計算している。見直しの基準については検討させていただく。

⇒（委員）目標値の書き方について、毎年 5.7% 削減する等の記載であれば、少ないスペースで足りる。市が数値を把握していたとしても、計画書に記載されていなければ、来年も引き続き 5.7% 削減するといっても市民はわからない。計画書としてわかりづらいため、一意見として参考にしてほしい。また、数値指標については第 4 章に記載したほうが計画書としてわかりやすいと考え

る。市民の方で計画書を一目見てわかる人はやはり限られると思う。

⇒（事務局）目標値についてはもう少しわかりやすく示したい。また、目標値の掲載場所について、わかりやすくする必要性については理解している。場合によっては第４章・第６章の両方に掲載しても良いと考える。検討したい。

・p.56「4）自転車対策」に関して、歩行者が自転車空間に入ってくることは往々にしてあり、自転車空間を走行していても安全性の確保から降車しなければならないことがある。つまり、自転車への啓発はもちろん重要であるが、歩行者への啓発も必要であると思う。歩行者に対し、呼びかける標示の工夫等について計画書に盛り込んでいただきたい。また、「都の建設事務所が所管でないので削除した」という文言がある。都道のナビマーク・ナビラインの整備の予定はないのか。

⇒（事務局）まず、ナビマーク・ナビラインについて、本計画で記載している内容は第２次自転車活用推進計画に基づいて実施していく。そのため、東京都の建設事務所が実施しないという意味ではない。東京都も同様、計画に基づき進めていくという認識である。道路に関しては管理者で区切れてしまっている。そのため、都道の舗装に関して立川市は一切関与できない現状である。国道は国、都道は都、市道は立川市が管理することとなるためご理解いただきたい。次に、歩行者が自転車の通行空間に入ってくることに、そのような実態があることを認識しており、市民から意見をいただいている。基本的には、歩道通行可能の場所を自転車が走る場合は車道寄りと決まっているが、歩行者についてはどちらを歩くか決まっていない。市役所前の道路を例に挙げると、今年度東京都が歩く場所を標示した。結果、意識して歩行者空間を歩いている人が多いと感じる。

・p.70の指導取締りに第11次計画で記載されていた違法駐車に記載されていない。違法駐車が減っているわけではないという中で、違法駐車の数だけが削除されたということの理由について教えてほしい。

⇒（事務局）違法駐車の数について、我々は把握していないが、年に１回調査する駐車場整備に対する利用状況では、量的に充足しているため、「(5) 来街者等の交通違反の取締りの強化」で違法駐車について記載している。

⇒（委員）駐車場のキャパシティと路上の違法駐車の問題は分けて考えるべきではないか。違法駐車が原因となって起きる交通事故は、実は私も目の前で目撃した。

⇒（事務局）素案から項目分けをしたこともあり、違法駐車の記事について漏れてしまっている可能性もある。違法駐車の記事について検討させていただきたい。

⇒（会長）自転車専用通行帯を整備しても、当該空間に車両が駐車されていることによって、車道に自転車が進入してしまう話もある。無秩序ではなく秩序のある路上駐車も誘導するやり方がある。立川市のどの場所で何をやるのか具体の議論が必要かもしれない。

会長からの意見

- ・ p. 77 の記述を改めていただきたい。特に、次ページ表 6-1 評価指標の目標値を交通安全運動推進協力会が毎年評価することに対して、どのように捉え改善していくのかわかる記述にいただきたい。委員の意見のとおり、目標値の記載が各年となっている項目や最終年の項目が混在しており、少しわかりにくい。最終年の目標値のみの記載でも良いが、毎年何％といった記載でも良いと考える。ご検討いただきたい。また、PDCAサイクルの A c t の記載について、改善案の実施があるのは少し違和感がある。改善を実施するのは 2 周目の D o だと考える。この A c t の部分をどう捉えるかというのは、検討が必要だと考える。PDCAサイクルの 2 周目に 1 周目のチェックをし、A c t のところでは 2 周目に向けた改善の内容・方向性を決める等を記載すべきと考える。それを具体的に 2 周目で実現するためにはどのような計画が必要なのかというのが 2 周目の P l a n であり、実際に改善を実施するのが 2 周目の D o である。そのため、A c t のところに実施まで書いてしまうのは良くない。内容を整理していただくようお願いしたい。

【全体を通して委員より意見・質問】

- ・ p. 55 に記載されている自転車通行空間の路面表示について確認したい。都道については、市の計画として記載することが難しいとの説明であったが、都道区間について対策が行われないということではなく、東京都の計画等に基づき整備が進められるという理解でよい。つまり、市の計画には記載できないものの、東京都において必要な整備が検討・実施されるという認識でよい。一般市民の視点では、市道には自転車通行空間の表示がある一方、接続する都道には表示がないといった状況が生じると、不安を感じる。

⇒（事務局）都道については、主要な路線を中心に既に自転車ナビライン等が整備されている。最近でも、既設のナビラインを引き

直すなどの対応が行われており、東京都において独自に取組が進められているものと認識している。

⇒（委員）都道についても実際に整備が進められていることについて承知した。

⇒（会長）市域全体を見た場合、どの区間を優先的に整備するかを検討するに当たっては、市道の自転車ネットワークの策定・整備状況だけでなく、都道や国道の整備状況も踏まえる必要がある。道路管理者ごとの整備状況を把握した上で、交通事故の発生状況など現場の実態と整備の優先順位に齟齬がないか確認してほしい。このような整備の考え方や優先順位のロジックが示されれば、市民にとっても理解しやすい。

例えば、国道を自転車で走行している際、途中で自転車が通行できないアンダーパス等が存在する場合がある。他自治体では、国道等の自転車ネットワークを連続させるため、道路管理者である国や東京都等への働きかけを計画に位置づけている事例もある。道路の管理区分は行政側の事情であり、自転車利用者にとっては、市道・都道・国道にかかわらず連続した通行環境が確保されることが重要である。そのため、道路管理者の区分をまたいで自転車ネットワークをつないでいくという考え方を示すことが望ましい。本計画への具体的な記載が難しい場合でも、自転車に関する個別の検討の中で議論していく旨を示してもよいのではないかな。

⇒（事務局）計画に記載することで、実施可能な内容として拡大解釈されることは避ける必要がある。意見交換の中で説明することと、計画本文に明記することでは意味合いが大きく異なるため、誤解を招かないよう、どこまで記載できるか検討したい。

⇒（会長）その点は理解した。加えて、道路管理者をまたぐ箇所としては交差点等についても検討が必要になると考えられる。p. 55は他の箇所と比較して記述量が多い部分でもあるため、計画全体としての記載内容や分量のバランスについても確認してほしい。

2. その他

- ・9月18日（金）から10月16日（金）までパブリックコメントを実施する。
- ・計画素案は、パブリックコメント実施開始日以降、市ホームページの他、交通企画課窓口、市役所3階の市政情報コーナー、窓口サービスセンター、女性総合センター、子ども未来センター、各地域学習館、各図書館に設置する。
- ・第4回交通安全対策審議会は、令和8年11月24日（火）、女性総合センター・アイム 第3学習室にて14時から予定している。

	開催通知は 10 月中旬に送付する。 4. 閉会
担当	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）