

立川市交通安全対策審議会 意見一覧

委員及び会長の意見・質問	反映方法
第 1 回審議会	
事故のトレンドを知りたい。	警察の方からの情報によると、高齢者、自転車、単独事故が増加傾向にある。 具体的な事故要因（例えば、市内の自転車関与事故が多い理由など）は不明とのこと。
年間における交通事故件数は、自治体の面積や人口当たりの交通事故件数を算出すると、大きく順位が変動する可能性がある。	青木委員が作成してくださった面積及び人口当たりの統計資料を基に事務局でも計算したところ、青木委員がおっしゃる通り立川市がワースト 1 位であった。 なお、8 頁記載の 26 市の順位は警視庁の統計資料であり、人口や面積で割ると順位が変動するため、計画には警視庁の統計に従った順位を載せたい。
昭島市での大型物流施設等の計画により、多量の搬出入車両による交通量増加が見込まれており、立川市への影響が懸念されている。立川市長、昭島市長より事業者への交通に関する意見書も公開されているため、事業者に対する施策を盛り込みたい。	65 頁の第 5 章第 3 節 3（5）に、「取締りの強化」という観点で記載している。
ゾーン 30 エリアを広くすることで、安心して市内を歩いてほしい。また、スケートボード使用者により傷がついた建物もあるため、対策が必要。	46 頁の第 5 章第 1 節 1（2）2）①に、ゾーン 30 及びゾーン 30 プラスの整備について記載している。 また、スケートボード利用者については交通対策に含まれないため記載しない。
第 2 回審議会	
外国人対策の内容を入れるべき。	57 頁の第 5 章第 2 節 2 に、外国の方向けの施策を記載している。
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。	2 頁の第 1 章第 2 節 1 に、「来街者や通過交通を含めた市内で活動するすべての人を含みます。」と記載している。 なお、通過交通とは、立川市域を通るだけで、本市域には目的地をもたない交通を指す。
高齢者のデータ分析（65～69 歳、70～74 歳、75 歳以上）の取扱いを、 ・違反別 ・時間帯別 に示したい。	65～69 歳、70～74 歳、75 歳以上に分けた死傷者数の割合は 23 頁に記載している。 一方で、年齢層別状態別死傷者数は 65 歳以上を細分化できないため、24～25 頁のグラフのようになっている。 違反別、時間帯別についても算出できかねるが、どのような傾向があるかは調査していく。

	【8/17 更新】 75～79 歳、80 歳以上の死傷者数の割合を算出した。 市内の違反別及び時間帯別は算出できかねるが、都内全体では 16～17 時に多く交通事故が発生している。立川警察署によると、原因は、 ・ 学校帰りや仕事帰りの人が多く、更に焦って帰宅する人も多い ・ 秋から冬にかけては日没が早く暗いことが予想されるところのこと。
交通事故の地域的な分析。	29 頁の第 2 章第 3 節 4 に記載している。
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。	人身事故として計上される車両単独事故の物損事故について記載している。 7 頁の第 2 章第 3 節 1 （2）の通り、R3 以降、車両単独事故割合が高い。
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。	40 頁の第 4 章第 2 節に、重視すべき視点として記載している。
踏切対策について示したい。	東京都の<u>陸上交通</u>の施策で補うこととしたい。 立川市は、1 頁第 1 章に記載の通り、<u>道路交通</u>の施策について計画を策定するが、踏切は道路交通には含まれず、陸上交通に分類される。
自動車の違反分析を知りたい。	15 頁の第 2 章第 3 節 2 （3）3 に記載している。自動車と二輪車を合わせた統計しか出せないため、「車両側（原動機付自転車以上）」としている。
PDCA サイクルに関する明言を、計画の「はじめに」に記載すべき。	71 頁の第 6 章にて、交通安全推進組織の体制と合わせて記載したい。
数値指標を定めるべき。	73 頁の第 6 章第 2 節に記載している。 例えば、「講習会の実施回数」といったアウトプットではなく、「講習会を実施した結果、講習会参加者にどのような意識変容が生じたのか」という成果に着目するアウトカムを評価できるよう、審議会の中で具体化していきたい。