

令和3年度 第1回 国分寺市交通安全対策協議会 議事録

日時	令和3年12月7日(火) 10時00分～11時30分
場所	国分寺市役所 書庫棟会議室
出席委員	<p>1号委員 尾崎 周一, 新藤 和男, 宮野 淳正, 小林 謙介, 泊口 武久 2号委員 矢島 英明, 田中 一郎 3号委員 弥永 大介, 原田 浩 4号委員 山岸 秀実, 榎 俊夫 5号委員 榎本 聡</p> <p>(欠席: 1号委員 山口 真 2号委員 坂本 敬太 5号委員 松浦 弘明)</p> <p>※交通安全対策協議会の委員構成について (国分寺市交通安全対策協議会条例 第4条) (委員) 第4条 前条の委員は, 次の各号に掲げるもののうちから市長が委嘱する。 ただし, 委員が委嘱されたときの要件を欠くに至ったときは, 委員の資格を失うものとする。</p> <p>(1) 識見を有する者 6人以内 (2) 国分寺市立学校長及び私立幼稚園長 3人以内 (3) 国分寺市立学校の児童又は生徒の保護者 2人以内 (4) 警視庁小金井警察署及び東京消防庁国分寺消防署の職員 2人以内 (5) 鉄道事業者の代表者 2人以内</p>
事務局	野口 和男(交通対策課長), 寺井 寛知(交通対策担当係長), 木村 祐佳(交通対策担当)
次第	<ul style="list-style-type: none"> ・自己紹介 ・協議事項 正副会長の互選について 国分寺市交通安全計画の見直しについて ・報告事項 令和3年度の主な交通安全啓発等事業の実施結果について 令和4年度の主な交通安全啓発等事業の実施予定について

○開会

事務局の紹介

1. 自己紹介

※出席議員から自己紹介

(欠席者の紹介)

2. 協議事項①「会長・副会長の互選について」

小金井警察署管内交通安全協会の尾崎委員を会長に任命。(立候補により)

市立小中学校 PTA 連合会の弥永委員を副会長に任命。(立候補により)

<事務局>

今後の議事進行を会長にお願いする。

<会長>

協議事項である「交通安全計画の見直しについて」事務局より説明を求めらる。

3. 協議事項②「国分寺市交通安全計画の見直しについて」

○事務局からの説明

事務局より、資料に基づき以下のとおり説明を行った。

【資料説明】

資料3・4・5にて説明する。資料3は新しい計画の素案である。資料4は現行計画になる。資料5は資料3と資料4の計画の違いをまとめた資料となっている。

【資料5に基づき説明】

項目1 今後の計画の見直しの流れについて説明。

項目2 見直しの主旨の説明

項目3 計画の期間の説明

令和4年度からの5か年。5か年という長さについては、国・東京都は5か年の計画であり、合わせている。国・東京都については、1年先に計画を作っており、当市は1年遅れで策定している。これは、国や東京都の計画を踏まえながら計画を作る必要があるため。国・東京都の計画が決定してから中身を確認し、見直しを行っていくのが当市の進め方。

項目4 計画素案の概要の説明

国の法律には、都道府県計画に基づきと定められているため、今年の春に策定した東京都交通安全計画に基づいて、また現行計画の構成や施策は基本的に踏

襲しながら、4年間の取組や取り巻く情勢の変化等をふまえて、内容や表現の見直しを細やかに行った。

【資料3に基づき説明】

• 計画の構成を説明

第一部第二部の二部構成。第一部は、計画の考え方や現状把握のための各種統計データ。第二部の講ずべき施策が計画の中身になる。講ずべき施策でも1章2章に分かれ、1章では重点施策、2章では分野別施策。表現での違いはあるが、分野別施策についても市内全域で様々な取り組みを行うということで、重点施策はさらに注力していくというイメージ。この計画の構成は、資料4の現行計画と同じつくりとなっている。現行計画は4年計画だが、新しい計画は国・東京都と合わせ、5年計画とし、今後は5年ごとに作っていく。

• 計画の目標を説明（3ページ）

数値目標を具体的に示す。新たに設定した数値目標は、「令和8年の交通事故件数を106件以下に削減する」。併せて、令和4年から令和8年の交通事故死亡者数ゼロを目指す。事故件数の考え方は、（資料4も併せて）現行計画の最終年度令和3年度の市内の交通事故件数を140件以下に削減を目指し、この考え方を受けて新しい計画においても年々少しずつ減らしていくという考え方をもとに106件と設定。

【資料5に基づき説明】

項目5 計画素案の現行計画からの変更点（主なもの）を説明

• 数値目標の設定だが、年度から1月から12月の暦どおりの暦年に変更。理由は、3点。1点目は、国・東京都の計画の目標設定は1月から12月の件数となっており、整合を図るため。2つ目は、当市の最上位計画である総合ビジョンでも事故件数を減らすという目標設定があり、これも暦年としており整合を図るため。3点目は、警視庁との統計データと整合させるため。交通事故の統計データは警視庁にて公表しており、警視庁でまとめている数値は、1月から12月で区切って公表されている。インターネットでも公表されており、誰でも確認できる。計画との目標設定との照らし合せもしやすくするため、警視庁との統計データと整合させる。

• 国分寺市の最上位計画では、前年度比で5パーセント減らすという目標を設定しているところ、令和8年では106件以下となるため、こちらを今回の計画の目標設定とした。

【資料3に基づき説明】

• 計画の推進体制を説明（3ページ）

• 人口の推移を説明（4、5ページ）

日本の人口は数年前から減少傾向のなかにあり、当市においては人口は増えている。駅

前再開発や市内宅地化が進んでおり、住宅都市とも呼ばれている。人口ビジョンというもの、将来の人口がどれだけ増減するかといった予測をする計画があり、この資料を基にすると市の人口は10年近く先までは増加が続き、その後は減少するという推計がされている。年齢構成は、幼年人口令和4年、生産人口は令和5年をピークにその後減っていくが、高齢者人口は30年以上先まで増加傾向にあると推測されている。

- 道路の延長を説明（6ページ）

- 交通量調査を説明（8ページ）

表6-1 直近は令和2年12月の平日に実施している。令和2年の落ち込みは、新型コロナウイルスによる外出自粛の影響が出ているのでは。車については、あまり変化はない。

- 交通事故の発生件数を説明。（10ページ）

表8-1 事故件数自体は近年減少傾向。令和2年は前年より増えているのはコロナ化の影響があるのかもしれない。ちなみに東京都全体については、20年前をピークに交通事故は減少傾向にある。日本全国についても、16年くらい前から減少傾向。

- 当事者別交通事故発生件数を説明（11・12ページ）

表9-1 下に東京都国分寺を比較。直近5か年の割合は東京都と比べて当市が多いのは、自転車と歩行者の事故の割合が少し高いのが特徴。

表9-7 市内直近5か年の状態別負傷者数は、四輪と自転車が大きな山となりほぼ同じ数だけ負傷者が出ている。

表9-8.9 状態別死者数は、直近5か年では、平成29年を除いた各年に1人ずつ。その内訳は、4人のうち3人は自転車で1人は歩行者。4人中3人が自転車であることが当市の特徴。

- 交通事故年齢別死傷者数（13・14ページ）

東京都と比べて、当市は、小学生以下の子ども・若年層・高齢者の割合が高い。特に若年層に差がある。

表10-2 年齢別死傷者の内訳だが、過去8名亡くなっているなか、過半である5人は高齢者。

- 交通事故当事者の法令違反状況を説明（16・17ページ）

昨年1年間の自動車・自転車の内訳は、安全不確認や交差点安全進行義務違反が多くを占めている。歩行者は、9割以上が違反なし。

- 飲酒運転違反取締状況と飲酒事故件数を説明（18ページ）

表14 違反状況は、市内でも何件かあるが、10年前と比べて緩やかに減少傾向。

表15 当市では、過去5か年間で1件のみ。

これらの状況を踏まえて、19ページ以降に第2部 講ずべき施策を示した。

- 重点施策を説明（20・21 ページ）

現状把握および重視すべき視点の説明。

資料5 重点施策の現行計画との大きな違いは、4つから3つにした点。新しい計画の重点施策の3つは現行計画と同じであり、今回「飲酒運転の根絶」を重点施策から外した。しかし、内容そのものはなくしたわけではなく、分野別施策に移している。理由は、市内での飲酒運転の違反件数が減少傾向にあること、市内で飲酒運転の事故件数が直近5か年で1件のみであり、他の重点施策に比べて対象とする数が少なく、減少傾向にあるため、取組自体は継続し、重点からは外した。

重点施策は、現行計画と順番を変えている。

- 現行計画の施策は、ほぼ新しい計画にも入っている。分野別施策については、施策体系と施策項目は同じとなっている。

• 施策については、重点施策と分野別施策が重なっているところや時間がかかってしまうため、資料5の項目6にて説明した。

【資料5に基づき説明】

項目6 現行計画以降の制度改正や情勢等の変化の計画素案への反映状況（主なもの）を説明

①通学路における合同点検の実施

国においては、今年の6月にあった千葉県八街市での痛ましい事故を受けて全国に一齐に合同点検を行うような指示があった。このような内容を踏まえて表現を変えた。

②自転車保険制度

制度が改正され、東京都内にて自転車に乗る場合、賠償保険の加入が義務化された。（都の条例において義務化。）

ため。

③国分寺駅北口再開発事業完了

④新たなモビリティの交通ルール等の広報周知

新たな施策として設定。設定した理由は、今乗り物を使った移動は、自転車・バイク・自動車が主である。しかし、今後、小型自動車や電動キックボードやセグウェイなどの新しい乗り物が選択肢として増えれば、渋滞の緩和や事故の発生抑制につながる等、事故の被害も小さくなり交通の安全にもつながるのでとは考えたため、新たに設定した。

⑤国分寺市国土強靱化地域計画策定

○質疑応答

事務局の説明の後、質疑応答が行われた。概要は以下のとおり。

<委員>

重点課題の順序付けについて。前回と変わっているが理由はあるか。

<事務局>

一番関心の高いものの順番です。

市内においても若者の事故の割合として多いことや、千葉県八街市での交通事故や、未就学児の事故など、昨今、子どもの交通事故等が全国的に多く、皆さんの関心が高いということから、「子ども・若者」を最初にもってきた。そして、高齢者の関与する事故も多いため次にもってきた。施策の重さに差はない。

<委員>

事故の被害者の年齢区分はあるが、事故を起こした方の年齢区分はないのか。

<事務局>

当事者別と記載のある統計データについては、どっちが加害者か被害者か判断つかないものや互いに過失がある場合等もあるため、どちらが過失が重いか軽いか問わず基本的に2者を反映させている。よって、加害者的なものを取り出すことは、事故ごとに判別がつくものつかないものが混ざっているため、難しくでていない。

**4. 報告事項①「令和3年度の主な交通安全啓発等事業の実施結果について」
報告事項②「令和4年度の主な交通安全啓発等事業の実施予定について」
(関連事項のため続けて説明)**

<事務局>

○事務局からの説明

事務局より、資料に基づき以下のとおり説明を行った。

①報告事項「令和3年度の交通安全啓発等事業の実施結果について」を資料6に基づき報告した。

・今年度は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、なかなか対面式のイベントやキャンペーンが実施しにくい状況もあり、広報媒体を活用した啓発を多く実施。

・春の全国交通安全運動を説明

- ・自転車マナーアップキャンペーンを説明
- ・交通安全講話会を説明
- ・全国交通安全運動 市民のつどいを説明
- ・秋の全国交通安全運動は、はじめに報告した通り、春の全国交通安全運動と同じ内容になるため割愛。
- ・高齢者交通安全啓発事業を説明
- ・駅前放置自転車クリーンキャンペーンを説明

- ・通学路合同点検を説明

資料の補足として、以下を説明。

今年の6月28日に千葉県八街市において下校中の児童の列にトラックが突っ込み、5名が死傷する痛ましい事故が発生した。このような事故が起きたことを受け、国・文部科学省より、通学路における安全対策を一層確実に確保することが重要であることから、通学路の安全点検等を通じ、関係機関の連携による通学路の安全対策を講じるよう通知が届き、PTAとの通学路合同点検に加え、点検を行った。

- ・自転車安全教室を説明

資料の補足として以下を説明。

市内に市立中学校は10校あり、市立中学在学時に一度は交通安全教室を受講できるように、毎年2校ずつ実施する予定である。

- ・自転車シミュレータ自転車安全教室を説明

- ・今後の実施予定を説明

②報告事項②「令和4年度の主な交通安全啓発等事業の実施予定について」は、昨年度の実施事業と大きく変わる点はないため、資料7を各自確認することとした。

○質疑応答

事務局の説明の後、質疑応答が行われた。概要は以下のとおり。

〈委員〉

先日、スクエアドストレイト方式の自転車交通安全教室を実施してもらい、視覚や聴覚等から、かなり直接的な刺激があり、とても生徒にも響いたと思う。実施のローテーションを詳しく教えてほしい。例えば、今年度は第一中学校と第五中学校、来年度は第二中学校と第四中学校、そうすると令和5年度は第三中学校となるが、2校、2校、1校というローテーションということか。

〈事務局〉

平成29年度より実施している。中学校は市内に5校あり、3年間の在籍中に1度は見て欲しいため、3年に一度のローテーションになるように1年に2校ずつ実施してきており、昨年に第三中学校は2回目を実施し、今年は第一中学校と第五中学校で2回目、来年が第二中学校・第四中学校で2回目を予定しており、またその次は第三中学校と1校になるが、以前、第三中学校と都立国分寺高校を組み合わせた国分寺高校は市内で多くの生徒が自転車で通われていること、一方で自転車の乗り方のマナーがよろしくないという声があったため実施した。今後、毎度ご相談しなければならず、また予算等の兼ね合いもあるが、同じように実施したいと考えている。

〈委員〉

ということは、学校の教育上は3年に1度、生徒が在籍中にどこかでこの体験ができるということか。

〈事務局〉

その通りです。

（補足）コロナ渦前は、地域の方にもご覧いただきたいと考え、学校とご相談させていただき、以前第二中学校と第四中学校では御了承をいただき、地域の方へ広報をした。あまり見に来られる方はいなかったが、コロナ渦が明ければ、また学校にはご協力いただきたい。委員が言われた通り、とてもリアルで見ただけだと非常に皆さん心に響くというか、前回第三中学校で実施した際は、直接見ると具合が悪くなってしまう生徒もいるくらい刺激のあるものだが、機会があれば、皆様にも見ていただきたい。

〈委員〉

ちなみに本校では、実施中に具合が悪くなったという生徒が1名おり、それは事前に無理と判断した。

自転車のヘルメット着用をもっと啓発してみてもどうか。

〈事務局〉

協力させていただいて啓発をやっていければと思う。

〈委員〉

自転車の事故は中学生、高校生が多いのか。

先ほどの計画にも関連するかもしれないが、重点課題にもなっており若年層の課題がある

が、若年層は中学卒業後から24歳となっているがその内訳は中高生が多いのか、大学生以降が多いのか。私の印象では中高生が多く、対策も取られているように感じる。大学生や20歳を超えた方へのアプローチは難しいのか。

<事務局>

自転車と言うとやはり中高生という印象で、大学生はバイクに変わるのではないかと。東京経済大学へは、アプローチしている。高校・大学側もマナーについて困っているよう。教室やイベントにてルール等を周知していく必要があるが、なかなか来てもらえない状況もある。そうするとやはり、学校にも協力していただく必要があるが、学校も忙しく時間が取れない。SNSでの発信などルールの周知方法を研究していきたい。小金井警察署に協力いただければと思う。

コロナ禍の前の平成30年では、5月の自転車月間に東京経済大学にて学生ボランティアの方とともに、自転車マナーが書かれたチラシが同封されたティッシュを配布する啓発活動を行った。

<委員>

都内各地で民間が電動キックボードの実証実験をやっている。11月からは立川市にて実証実験があった。国分寺市でもそのような予定はあるのか。

<事務局>

国分寺市には、まだ話がない。

<委員>

- ・小学校の見守り方に危険など問題がある。見守りの講習会はないのか。かえって子ども達が危険な場合もある。

- ・スクエアドストレイト方式の自転車安全教室は、ぜひ高校でも継続してほしい。

<事務局>

- ・交通安全講話会にて、小金井警察署のご協力も得て、旗振り講習を行ったことがある。小金井警察署に御協力いただき、また旗振り講習を実施できればと思う。

- ・スクエアドストレイト方式の自転車安全教室については、高校へ相談や予算等の兼ね合いなどもあるが、同じように実施したいと考えている。

5. 連絡事項

○閉会

以上