

2023年度町田市交通安全行動計画策定及び推進委員会 議事録

2024年2月19日（月）

10時00分～11時30分

市庁舎3階防災情報司令室2

公開：傍聴人 0名

【出席者（敬称略）】

○委員

東京都立大学 清水哲夫、警視庁町田警察署交通課 小池照美、警視庁南大沢警察署交通課 高野弘子、東京都南多摩東部建設事務所管理課 塚原輝浩、町田商工会議所 鈴木悟、町田市私立幼稚園協会 山岸喜一郎、町田市立中学校PTA連合会 伊本藍子、神奈川中央交通株式会社町田営業所 細谷敏行、町田B・T・D協議会 矢野哲也、一般社団法人東京都自転車商防犯協力会町田支部 諸田貞夫、町田市公立小学校長会 長瀬泰一郎、町田市公立中学校長会 小島千恵、町田市内都立高等学校長会 南斉道雄

○幹事

防災安全部長 大貫一夫、防災安全部市民生活安全課長 岡真吾、道路部道路政策課長 深澤香織、道路部道路管理課長 林啓

○事務局

防災安全部市民生活安全課

【会議次第】

- 1 委嘱状伝達
- 2 委員紹介
- 3 報告
 - (1) 町田市内の交通事故発生状況について
 - (2) 町田警察署管内の2023年交通事故発生状況について
 - (3) 南大沢警察署管内の2023年交通事故発生状況について
- 4 議題
 - 第3次町田市交通安全行動計画の進捗について
- 5 その他

1 委嘱状伝達

時間の都合上略式（机上配布）にて実施

2 委員紹介

委員、幹事、事務局の自己紹介

3 報告

町田市内における交通事故について

（1）町田市の交通事故発生状況について、事務局から説明

表1は町田市内の交通事故発生件数について、直近3年間の推移を示したものである。2023年は930件で、現行計画において2026年の目標値に設定している770件を上回る件数となっている。

表2は町田市、町田市を除く多摩26市、東京都の交通事故発生件数、死者数、重傷者数、軽傷者数について、直近3年間の推移を示したものである。2022年と2023年を比較すると、町田市と東京都では重傷者数が大きく増加しているが、その他については横ばいである。

表3、表4については、交通事故における第一当事者と第二当事者を合計した値であるため、表1、表2の交通事故発生件数とは一致しない。なお、第一当事者とは、交通事故の当事者のうち過失が重い者、第二当事者とは、過失の軽い者を言う。

表3は町田市内で発生した交通事故について、状態別の件数を示したものである。乗用車は825件、二輪車は234件、自転車は322件、歩行者は184件で、2022年と比較して大きな変化はなかった。

表4（1）は町田市内で発生した交通事故について、当事者年齢別の件数を示したものである。前年比のパーセンテージを見ると、小学生、中学生が大きく増加していることが分かる。

表4（2）は歩行者が関与した事故について、当事者の年齢別に件数を示したものである。前年比のパーセンテージを見ると、中学生、中卒～19歳、20代、60～64歳で大きく増加しており、小学生についても若干増加している。

表4（3）は自転車に関与した事故について当事者を年齢別に事故件数を集計したのものになる。小学生、中学生、60～64歳で大きく増加している。

（2）町田警察署管内の2023年交通事故発生状況について、小池委員から説明

表1の交通事故発生件数について、2023年は811件で前年より17件減少している。死亡事故は2件発生しており、2名が死亡している。重傷者数は36名で前年比プラス24名と大幅に増加している。一方、軽傷者数は880名で前年比マイナス24名と減少している。前年と比べて事故件数が減少したとはいえ、わずかであるため、引き続き交通安全教育、交通違反の指導取締等に努めていく。

表2は、月別の交通事故発生件数を示したものである。上半期はすべての月で前年比マイナスの状態が続いているが、下半期はすべての月で前年比プラスとなっている。特に11月と12月は大幅に増加していて、年末における交通事故の減少が課題となってい

る。

表3は、時間帯別の交通事故発生件数を示したものである。通勤時間帯で交通量が増加する8時～10時と、16～20時で件数が多くなっている。これらの時間帯の傾向を踏まえて、引き続き街頭活動を強化していく。

表4は年齢別の交通事故発生件数を示したものである。年齢ごとの人口比率が一律ではないため、突出して件数が多い年代はないようにみられる。

表4に記載はないが、中学生以下の子どもの事故が昨年よりもかなり増加しているため、登下校時の見守り活動をはじめ、交通安全教育の実施など子どもの交通事故防止に努めていく。

表5は状態別の交通事故発生件数を示したものである。件数は表とグラフのとおりである。町田警察署管内は、警視庁管内全体の平均に比べると、自転車事故の割合が少ない傾向にある。2023年から努力義務となったヘルメット着用については、浸透しているとは言えない状況であるため、引き続きヘルメット着用の推進や自転車の交通安全教室、悪質違反に対する取締りなど自転車対策を積極的に進めていく。

表6は路線別の交通発生件数を示したもので、交通事故の多い幹線道路、主要道路を掲載している。路線の長さが異なるため、一概にどの路線が多いかというのは難しいところであるが、交通量の多い幹線道路において事故が多発している。これらの路線に、白バイやパトカーによる重点的な交通警ら、交差点配置、街頭活動を行うなど、引き続き交通事故の発生状況に応じた活動に努めていきたいと考えている。

最後に、2023年に発生した死亡事故の概要については、資料のとおりである。どちらの事故も、亡くなった方にとっては防ぎようのない、不運な事故となってしまった。特に6月の事故については、報道もされているとおり、高齢者がアクセルとブレーキを踏み間違え、たまたま歩道を歩いていた歩行者が犠牲となったものである。また、資料には記載されていないが、駐車場にバックで駐車しようとした高齢者がアクセルとブレーキを踏み間違えて、駐車誘導をしていた同僚が死亡した事故も発生している。こういった高齢者の事故が社会的に問題となっているため、キャンペーンや交通安全教室を実施するほか、高齢者に対する運転免許の自主返納を促すなど、同様の事故が起きないように努めていく。

4月は小学校の新1年生が入学し、子どもの行動範囲が広がる時期である。また、春の全国交通安全運動も実施されるため、悲惨な交通事故を少しでも減らせるように、交通安全の普及浸透を図っていくので、各委員にもご協力いただきたい。

山岸委員

先ほどの事務局の説明では、市内における自転車事故は増加傾向にあるとのことだったが、小池委員の説明では、自転車の交通事故件数は減っていると説明があった。これはどういう状況なのか。

小池委員

町田警察署管内における自転車事故が、警視庁管内全体の平均と比べて多くはないという意味であり、減少傾向にあるということではない。

清水委員長

事務局の説明は、町田警察署管内と南大沢警察署管内を合算した町田市内全体の件数であるため、その点も留意する必要がある。

(3) 南大沢警察署管内の2023年交通事故発生状況について、高野委員から説明

表1の交通事故発生件数について、2023年の発生件数は435件で、前年比プラス75件、死亡者数は1名で、前年比マイナス1件、軽傷者数は488名で、前年比プラス110名となっており、交通事故発生件数と軽傷者数が大幅に増加している。南大沢警察署管内のうち、町田市に限定すると、交通事故発生件数は119件で、前年比プラス34件、死者数は2022年に引き続きゼロであった。軽傷者数は129名で、前年比プラス29名となっている。

表2の行政区別の交通事故発生件数を見ると、全体の約13パーセントが町田市内の事故となっている。南大沢警察署管内に占める町田市の面積が約24パーセントであるため、当署管内における町田市内は比較的事故が少なかったと言える。

事故の特徴として、表4の時間別については午後4時から6時までの間で多く、表5の年齢層別については40代、50代の順で発生件数が多くなっている。

表6の状態別の交通事故発生件数は、乗用車の事故が約半数を占めており、以下、自転車、貨物車、歩行者、自転車、原付の順番となっている。

表7の路線別発生件数を見ると、町田街道が44件、多摩境通りが21件と突出して多くなっている。

南大沢警察署管内における交通事故の発生状況は以上となるが、警視庁全体の事故の特徴の一つとして、自転車と高齢者の関与率が高いということがあげられ、南大沢警察署管内においても同様の傾向がある。

対策として、自転車についてはあらゆる世代に対する安全教育、広報啓発活動を行うとともに、マナー違反、ルール違反については指導警告、取締りの強化を推進しているところである。

また、高齢者に対しては、キャンペーン等による広報啓発活動のほか、交通違反をはじめとする様々な扱いのなかで、運転免許を有し、高齢に伴う判断力や身体機能の低下が認められる方に、運転免許の自主返納を勧めるなど、一つひとつ地道な作業であるが、推進しているところである。

大貫幹事

自転車用ヘルメット着用の努力義務化に関して、市では購入費補助事業を実施し、3000件程度申請を受け付けているところであるが、小学校、中学校、高校において、着用を促進するような指導等をしていれば教えていただきたい。

伊本委員

中学校においては、警視庁からヘルメットの着用や自転車の交通ルールに関する冊子が配布されている。また、ヘルメットの補助金に関して学校から案内があり、各校PTAで共有し、お便りやメール配信等で周知を行っている。

南斉委員

都立高校全体としてヘルメット着用率の調査を2023年11月と2024年2月の2回実施したところ、着用率が低かったため、東京都が動き出している。2024年度4月以降は、ヘルメットの着用を自転車通学許可の条件とすることとなっている。そのため、4月か

らは多少の効果が見込まれるところではあるが、あくまでヘルメット着用は努力義務のため、着用していない生徒に対する罰則等は設けてはならないことになっている。

山岸委員

幼稚園協会全体として、市が実施したヘルメット購入費補助金制度をPRするため、2023年10月の園長会でチラシを配布した。

また、ちはな幼稚園では、以前市から受け取った補助金制度のチラシを保護者全員に配布した。幼稚園まで子どもを自転車に乗せての通園をする保護者も多くいるため、ヘルメット着用を推進してきたところである。

小島委員

市立中学校では、年間指導計画において毎月1回安全指導をすることとなっており、その中で交通安全についても扱っている。中学生になると行動範囲が更に広がり、夜の塾帰りなど、危険が高まる時間帯での自転車利用も想定されるため、そのようなところに重点を置きながら交通安全指導を実施する中で、ヘルメットに関する話もしている。しかし、努力義務であることに加え、生徒は思春期の年齢でもあるため、ヘルメットをかぶってもらうのが難しい状況である。そのため保護者向けにリーフレットを配るなどしてご協力をお願いしている。

長瀬委員

小学校も中学校と同様の取組みをしている。また、3年生の自転車教室では警察からヘルメットの大切さについて話を聞くとともに、リーフレットの配布などもしている。

清水委員長

私自身も自宅から運転するときはヘルメットをかぶっているが、出先でレンタサイクルを利用するときはヘルメットが手元になく、努力義務であることを分かっているにもかかわらずかぶることができないということがある。

また、親世代がかぶっていないと子どもにも示しが見えない。努力義務であったとしてもヘルメットを必ずかぶるという意識が広まっていくことを期待している。

4 議題 施策の進捗について 事務局から説明

資料4は、本計画に定めている、ふたつの基本方針、「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」「事故が起きない道路交通環境づくり」に基づき展開することとしている5つの基本施策を中心に、市がどのようなことをやってきたのか、計画の開始年度である2022年度と2023年度の実績を取りまとめたものとなっている。

2022年度の実績については、前年度の委員会において、12月末時点での値を報告しているため、確定した実績値を掲載している。

2023年度の実績は3月末時点の見込みの値となっているため、来年度の本会議において、実績値を報告する予定である。今後の施策の進捗については、2022年度から継続して掲載し、会議の実施年度の実績を報告していくことを予定している。

なお、実績値は、累計ではなく、単年度ごとの値となっている。

2023年度の実績報告として、基本施策1「情報発信の強化」については、対象を歩行者、自転車利用者、バイク・自動車利用者において、その啓発人数を集計している。

全体としては、2万人程度となっており、前年度との比較という点では、個別施策②自転車利用者を対象とした「動画」による啓発人数が2倍近くという結果となっている。これは、市のホームページに、コロナ禍のときに作成した「おうちで交通安全」という動画を5本公開しており、後ほど説明する自転車用ヘルメット購入費補助金の補助の申請条件のひとつとして、この動画の視聴をあげていたことによるものである。

基本方針1、基本施策2「交通安全学習の充実」について、対象を「子ども」、「若年層や現役世代」、「高齢者」に分けて、主に交通安全教室の実施回数を集計したものである。

2023年度からの新たな取組としては、個別施策③の高齢者に対する学習環境の充実の中で、「送迎業務従事者向け安全運転実技教室」を実施している。これは、幼稚園協会の山岸委員等からの提案もあり、市内の幼稚園や福祉施設等で送迎を行っている方への実技指導等を、町田ドライビングスクールの協力をいただいて、実施したものである。

2つ目の表は、「交通事故件数2019年比10%削減」に向けて、これまでの取組に加えて新たに実施すると計画に定めた取組4つと、緊急対策としての「自転車用ヘルメット購入費補助事業」についてまとめたものである。

4つの取組の中で、今年度の大きなイベントとしては、「交通安全コラボ講座」の中の、「交通安全×走り方教室」がある。これは、青山学院大学駅伝部の選手にご協力をいただき、小学生を対象とした、交通安全と走り方を一緒に学ぶ教室であった。また、「自転車用ヘルメット購入費補助事業」については、1月末に本年度の申請受付を終了し、3月末までの事業終了に向けて作業を進めているところだが、補助件数は、概ね3,000件となる見込みである。

ここまでは、事務局である市民生活安全課の実績となるが、資料4の3ページ目については、基本方針2「事故が起きない道路交通環境づくり」に基づく、主に道路関係の部署の実績となっている。道路等の整備に関しては、予算の関係もあり、思いどおり進まない部分もあるが、放置自転車の撤去、通学路点検、自転車レーンの整備延長など、着々と進めているところである。

清水委員長

本委員会の役割は、市内の交通事故発生件数10%減に向けた取組の進捗を確認することであるが、委員から意見はあるか。

矢野委員

幼稚園等へ自転車で送迎をしている親で、道路の真ん中を走行している人がいる、急な飛び出しをする小・中学生、横断歩道を渡ろうとしている歩行者がいるにも関わらず、止まらずに目の前を通過する自転車など、生徒から保護者まで幅広く啓発を行うべきだと考える。

山岸委員

幼稚園では毎年1回、町田警察の協力を得て交通安全教室を実施している。幼稚園までは保護者と一緒に行動することが多いが、小学生になると1人で通学する機会が出てくる。そのため幼稚園の時から横断歩道の渡り方を指導するようにしているところである。資料4の1ページ目、子どもに対する学習内容の充実に、小学校・中学校とあわせて幼稚園も記載したほうが良いのではないか。

最近、警視庁による自転車の取り締まりが強化されたと聞いている。ヘルメットだけでなく、自転車の走行方法について、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育をもっと深

めるべきである。

清水委員長

最近では、地域によっては電動キックボードが多く走っていたり、免許を持たない人の割合が増え、ドライバー側の事情が分からない人が多くなってきているなど、交通状況が変わってきている。交通安全という視点だけでなく、社会全体に視野を広げて対応していかなければならない時期に来ていると考える。

事務局の市民生活安全課において、啓発活動をしている中で苦勞していることはあるか。

事務局

子どもや高齢者は、学校や福祉施設など特定の場所に集まるため、啓発活動においてリーチしやすいが、現役世代は働いているためにリーチすることが難しい。現役世代の交通事故件数も一定数あるため、啓発をしたいと思っているが、難しい状況が続いている。

清水委員長

子どもが小学生・中学生の年代に対しては、学校を通じて情報を伝えることも可能であるが、それ以上になると難しくなってくる。他団体や東京都、国などとも協力をしながら情報発信をしていかなければならないと思う。

大貫幹事

市、東京都、国が合同で小学校の通学路点検を、各校2年に1回、6月から7月にかけて実施しており、その結果や4月以降に入学する児童を考慮して学校長が通学路を決定している。町田市内には狭隘な道路も多くあるため、危ないと思う箇所などがあれば、道路管理者へご意見を寄せていただきたい。

南斉委員

町田駅から町田第一中学校、町田高校方面へ通じている鶴川街道があるが、報告でも町田街道と鶴川街道の交通事故発生件数が多かったように、非常に怖い道だと感じている。狭い道だが自動車の交通量も多く、自転車、歩行者も多い。生徒に対して、横に広がらないよう指導しているところだが、それにも限界がある。4月から町田高校に着任したが、2月までの間に自動車と車が衝突する瞬間を2回見ており、非常に危ないと感じている。

伊本委員

南地域には、国道16号、246号など大きい道路が通っている。保護者は交通事故が起きたことについて情報発信をしているが、市役所や警察署は管轄の問題でなかなか対応してくれないことがある。

清水委員長

町田市は幹線道路が少ないため、特定の箇所に交通量が集中してしまう特徴がある。町田市民病院のあたりから新しく町田街道の開通が予定されているが、交通に関する問題は短期間で解決できるような問題ではない。町田市は交通事故の原因が他市と比べても様々ある。道路環境については、自転車、歩行者を優先する意識を持ちながらも、自動車の利便性を損なわないように総合的に考えていかなければならない。

大貫幹事

委員長の話にあった、町田市民病院前の3・3・36号線は、3月23日に開通を控えている。3・3・36号線の開通により、現在の町田街道は旧町田街道となり、市民病院前から常盤あたりまでが新町田街道となる。交通の往来も変化することが予想されるため、交通事故を防止するよう対策をしなければならないと考えている。

清水委員長

道路ができることによる変化のほかに、タワーマンションなどが新しくできると、その一帯に子どもが増えるということもある。それにより新たな問題の発生が見込まれる場合など、重点的に点検を行わなければならないケースもあるため、可能な限り考慮していただきたいところである。

5 その他

清水委員長

町田市全体の交通事故発生状況について先ほど事務局から報告があり、残念ながら事故件数は増加傾向にあるとのことだった。昨年度の本委員会において、市内の事故状況の分析から、次年度に市が特に力を入れて施策の充実を図る重点項目を提案することとし、「歩行者の高齢者」と「自転車の高校生」を重点項目として提案していた。それについて、2023年度に市はどのような取組を実施し、どのような結果だったのか。

事務局

「歩行者の高齢者」については、高齢者福祉センターでの交通安全教室や民生委員を通じて、75歳以上の高齢者がいる世帯、約3万6千世帯に対して交通安全に関するチラシの配布を行った。結果としては、65～74歳、75歳以上については交通事故発生件数が若干減少したが、60～64歳では、前年比317%と大きく増加した。

「自転車の高校生」については、市内の都立高校にご協力いただき、自転車で通学する生徒への啓発活動や、市が子どもセンターで実施する交通安全啓発活動に、夏休みの体験活動として生徒に参加していただくことで、生徒自身の交通安全意識を高める取組を新たに実施した。結果としては、前年比マイナス1件で、大きな変化は見られなかった。

清水委員長

事務局の説明によると、事故の傾向は前年とあまり変わっていないようなので、2023年度と同様に、「歩行者の高齢者」と、「自転車の高校生」とする、もしくは自転車については中学生や小学生まで範囲を広げるのはどうかと考えるが、何か意見はあるか。

諸田委員

昨日も小川において、歩道を走っていた20代男性の自転車と、50代の女性の自動車とが衝突する事故があった。一時停止できちんと停止しない人が非常に多いように思う。自動車だけ、自転車だけしか乗らない人は、相手の動きを想像しづらく、危険な行動をしてしまうのではないかと思う。警察でも、一時不停止の指導、取締りなどされているが、まだまだ交通安全教育が必要だと感じている。

清水委員長

子どもは、交通ルールを教えてもすべてを守ってもらうのは難しい部分もあるため、もう少し上の世代にはしっかり守ってもらいたい。前後に子どもを乗せることができる3人乗りの自転車は、近年性能も上がってきており、かなりスピードを出して走っている人がいたり、交差点などを安全確認せずに通過するような人も見かけることがある。自転車の交通ルールが曖昧になっている人が多くいるため、改めて情報発信の強化をしていかなければならない。

山岸委員

警視庁が自転車に対する取締りを強化している。罰則があることは、交通違反に対する抑止力になるため、罰則があることを啓発活動でも周知するのは効果があると思う。

鈴木委員

事業者の中には、90歳になっても仕事で自動車を使用する方もいる。最近が高齢者の事故も多く発生している。運転免許返納について情報発信をした方がいいのではないかと考える。また、運転免許更新の際に、視力検査など、合格するまでやり直せるようになっている。そのような制度も変えていかなければならないのではないかと考える。

清水委員長

仕事をしている人や、地域の交通環境によっては、免許を返納してしまうと何もできなくなってしまふ人が一定数おり、そのような人に免許返納を強いることが社会的に難しいところである。その点については、技術や制度で何とかしていかなければならないのではないかと考える。高齢者が自動車が無くても生活できるような環境を整えていかなければ、返納をお願いする説得力も弱いのではないかと考える。

細谷委員

バスの乗務員については、研修などを通して交通安全教育を実施している。また、春・秋の全国交通安全運動の推進など、事故を起こさないような取組を進めており、警察にお願いして研修も行っている。町田市は高齢化が進んでいることもあり、車内人身事故も大きな懸念点である。高齢の方は、他の方の迷惑にならないよう、早く降車するために、バスが停車する前から移動してしまう。高齢者は、転んでしまうと大きなケガにつながるため、注意喚起をしている。

岡幹事

社会全体の流れと町田市ならではの課題がそれぞれあると感じた。コロナ禍が明けて交通量が回復してきており、道路交通法の改正や高齢化などもある。町田市ならではの变化として、新しい道路ができる、山坂が多いため、免許返納の呼びかけをしても二の足を踏んでしまうなどがある。学校の統廃合による通学路の見直しも今後の問題となる。

人づくりという観点においては、各委員の現場での取組が大変重要になるため、会議の場で連携しながら、引き続きご協力をお願いしたい。

諸田委員

電動キックボードについて、町田市としてシェアリング事業を推奨しているのか。

岡幹事

全国交通安全運動において、取組重点として電動キックボードに関する項目が入っているため、運動期間中の啓発活動において、情報発信を行っている。

しかし、市内では現在電動キックボードの利用者を見かけることも少なく、ナンバープレートの交付も5件程度にとどまっている状態である。

諸田委員

フランスで国の事業として実施していた電動キックボードのシェアリングについては、利用者の事故があまりにも多いために事業を中止したと聞いている。電動キックボードは自転車に比べるとタイヤも小さいため、道路のちょっとした段差でもハンドルを取られる。個人的にはおすすりできない、危険であると思う。

大貫幹事

市では、自転車のシェアリング事業は実施しているが、電動キックボードについては、現在実施の予定はない。近隣市の状況として、八王子市でシェアリングを実施していることを把握している。

清水委員長

多摩地域では、立川市を中心に周辺自治体へ広がっている。今のところ重篤な問題は起こっていないので、導入することもできると思うが、道路環境や住民感情も重要な点であるため、慎重に動く必要がある。

南大沢警察署管内で、電動キックボードに対する問題意識はあるか。

高野委員

現状として、利用者数が少なく、法令違反をしている利用者を見ることもない。また、電動キックボードに関わる事故も発生していない。

清水委員長

利用者数としては、1日に1台動いているかどうかという台数である。季節によって利用者数が変わってくる可能性もある。

意見は様々あったが、来年度の市の施策については、「歩行者の高齢者」と「自転車の高校生」を引き続き重点として進めていただき、必要に応じて中学生・小学生にも重点的に取り組んでいただくということで提案したいと思うが良いか。

委員

異議なし。

事務局

次回定例会は2025年2月上旬に開催予定である旨連絡。

閉 会