

2024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

2025年2月10日（月）

15時00分～16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

国士舘大学理工学部 寺内義典、文教大学情報学部 松本修一、警視庁町田警察署交通課 澤田正浩（代）、警視庁南大沢警察署交通課 高野弘子、町田交通安全協会 中川森明、町田商工会議所 鈴木悟、町田市町内会・自治会連合会 仲村清彦、町田市老人クラブ連合会 高山頼夫、町田市私立幼稚園協会 湯目英人、町田市公立小学校長会 安部貴史、町田市立中学校PTA連合会 彦坂佳史、神奈川中央交通株式会社町田営業所 笹間貴徳、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会三多摩支部町田地区会 山崎龍男、一般社団法人東京都自転車商防犯協力会町田支部 井出亘

○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 小宮寛幸、道路部道路政策課長 市川将志、道路部道路管理課長 石川弘之

○事務局

防災安全部市民生活安全課 五十部有子、田中大輝

【会議次第】

- 1 委嘱書伝達
- 2 委員紹介
- 3 委員長及び副委員長の選任
- 4 報告
 - (1) 町田警察署管内の2024年交通事故発生状況について
 - (2) 南大沢警察署管内の2024年交通事故発生状況について
 - (3) 町田市の交通事故（人身）発生状況について
- 5 議題
 - 第3次町田市交通安全行動計画の施策の進捗について
- 6 その他

【配布資料】

- 資料1 【町田警察署】2024年交通事故発生状況
資料2 【南大沢警察署】2024年交通事故発生状況
資料3 町田市の交通事故（人身）発生状況について
資料4 第3次町田市交通安全行動計画の施策の進捗について
その他 第3次町田市交通安全行動計画【概要版】

1 委嘱書伝達

会の進行上、机上配布にて実施

2 委員紹介

委員、幹事、事務局の紹介

3 委員長及び副委員長の選任

委員長に国士舘大学理工学部 寺内委員、副委員長に文教大学情報学部 松本委員を選出

4 報告

(1) 町田警察署管内の2024年交通事故発生状況について、澤田委員(代)から説明

表1の交通人身事故発生件数について、2024年の発生件数は850件で、2023年に比べて39件増加している。死亡事故は、2024年は3月11日に1件発生しているが、年々減少傾向にある。それ以降、現在に至る11か月の間、死亡事故は発生しておらず、町田警察署管内は今まで、1年間死亡事故ゼロであったことがないため、1年間死亡事故ゼロを達成できるよう、皆様にご協力いただきながら交通事故防止に引き続き取り組んでいく。

表3の時間帯別発生件数について、16時から18時にかけての暗くなり始める時間帯が、他の時間帯と比べて多く発生している。警視庁においては、日没の前の時間帯からライトを点灯し、お互いの存在を認識することで事故を防止する「トワイライト・オン運動」を推進しているので、運転をする際や安全教育をする際にはご協力いただきたい。

先日、管内において、軽自動車の運転手が走行中に気を失い、トラックと正面衝突する事故が発生した。軽自動車の運転手は死亡したが、交通事故を起因とするものではなく、相手のトラックの運転手は軽傷であったため、統計上では死亡事故として計上されていないが、交差する道路を横断する歩行者などがいた場合には重大な事故になっていた可能性がある。道路を横断する際は、青信号でも車が来ないか確認してから渡るよう気を付けていただきたい。また、歩道で信号待ちをする際、歩道と車道の境目ギリギリのところまで待っている歩行者を見かけることもある。そこへ自動車が少しでも乗り上げてきた場合、事故になる可能性があるため、自分の命は自分で守るとするのが原則として、注意していただきたい。また、子どもは何が危険なのかを予測することが難しいが、少しずつ自分で考える機会を作っていくことで、交通事故が減少するようご協力いただきたい。

(2) 南大沢警察署管内の2024年交通事故発生状況について、高野委員から説明

表1の交通人身事故発生件数について、2024年は473件で、2023年と比較して38件増加している。死亡者は1名発生しているが、これは八王子市内で発生した事故によるものである。負傷者は533名で、2023年と比較して38名増加しており、増加傾向にある。

表2の交通人身事故行政区別発生状況について、南大沢警察署管内のうち町田市に限定すると、発生件数は111件で、2023年と比べて8件減少し、死者数は2023年に引き続きゼロである。負傷者数は130名でプラス1名となっている。南大沢警察署管内における交通人身事故を行政区別で見ると、23%が町田市内の事故となっている。

表3の月別発生件数について、2024年は12月に20件と最多であり、2023年は10月が最多であった。10月から12月にかけて交通人身事故が多くなる傾向は都内全体

と同じである。

表4の時間帯別発生件数について、8時から10時が20件で最多となっており、夜間の発生は少なくなっている。

表5の年齢層別発生件数について、65歳以上の高齢者が36件で、全体に占める割合が多くなっており、続いて50代、40代となっている。高齢者と働き盛りの世代で多くなっている。

表6の状態別発生件数について、乗用車の交通事故が全体の約半数を占めている。以下、自転車、自動二輪の順で多く発生している。

表7の路線別発生件数について、町田街道が46件、多摩境通りが13件と突出して多くなっている。

警視庁全体の交通事故の特徴の一つとして、自転車と高齢者の関与率が高くなっている。南大沢警察署管内においても、同様の傾向にある。自転車については、2024年11月から運転中の携帯電話の使用禁止、飲酒運転の禁止など、罰則が強化されている。南大沢警察署においても、自転車の取締りを強化している。また、高齢者については、高齢者お一人お一人に交通安全に関心をもっていただき、交通ルールを守っていただくことを目的として、2024年は都営住宅などの高齢者が多く住んでいるところに交通安全協会や交通少年団と一緒に訪問し、交通安全を呼び掛ける取り組みを実施した。2025年においても、南大沢警察署では、交通安全協会や地域交通安全活動推進委員、高齢者交通安全指導員など、地域のボランティアの皆様のお力を借りながら交通安全啓発活動を行っていくとともに、重大な交通事故に直結する悪質、危険な交通違反に重点を置き、取締りを強化していく。

仲村委員

資料4ページの死亡事故概要について、事故の発生原因は分かっているのか。

澤田委員（代）

運転手の居眠りによるものではないかと思われる。

大貫幹事

当該事故は忠生630号線と言われる、比較的新しく広い直線道路で、運転手が疲れによる居眠りをしてしまったのではないかと思われる。

小宮幹事

自動車と自転車の事故が増えているという説明があったが、どちらの方が事故のきっかけとなるような違反が多いか、傾向はあるのか。

澤田委員（代）

自動車は運転免許の更新で定期的に交通ルールを学ぶ機会があるが、自転車は学校などで習ったあと確認をする機会がなく、車道の右側を走行していたり、信号無視をしていたりする。感覚としては自転車側の違反が多いため、さらに交通安全教育をしていきたいと考えている。

中川委員

交通安全協会では、全国交通安全運動期間中に交通監視活動を行っているが、スマホを手

に持ちながら歩いている人が多いと感じている。歩きスマホをやめるよう声掛けをしているが、なかなか聞いてもらえない状況である。また、横断歩道ではないところを横断する人が多く、特に高齢者が目立っており、歩行者の違反も問題である。

仲村委員

個人的な印象としては、自転車や原動機付自転車、高齢者の歩行者のマナーが悪いと感じている。

松本副委員長

交通弱者と言われる自転車、歩行者のマナー違反が目立つというのは確かだが、自動車側についても、例えば速度違反などは統計に出てきづらいから目立っていないだけではないか。交差点では自転車や歩行者、単路では自動車が多く違反をしている可能性があるということも考慮する必要があると考える。

井出委員

普段、自転車に乗る際、交差点の手前までは自転車が走行する場所を示す標示があるが、交差点に入るとその標示が無くなり、どこを走ればいいのか分からなくなってしまう。そうになると一般の方は歩道に上がってしまう。そのようにして自転車は歩道と車道を都合がいいように使い分けられていると思う。しかしながら道路環境によってはそうせざるを得ない場所があるのも確かである。また、自転車のマークがあったとしても、自転車が前に出てこられないように左に寄せて信号待ちをする自動車もいる。道路環境が整っていないにも関わらず、自転車だけが悪者にされる風潮がある。原動機付自転車が右側から追い越しをしていることも散見される。それに対する指摘はあまり聞かれない。自転車が安全に走行できる環境の整備もさらに進めていただきたい。

町田市役所方面からJR町田駅前交差点に差し掛かる際、先に赤信号に左向きの矢印が出て、その後に青信号に変わるため、直進する自転車は左折車がいる中で交差点に進入しなければならない、左折車に巻き込まれる危険がある。そのような危険がある交差点がほかにもあるため、対策を考えていただきたい。

市川幹事

自転車の走行空間の整備については、対応していかなければいけないと認識をしており、町田市では、自転車ネットワーク計画を2024年3月に策定したところである。自動車のネットワークは、車社会ということもあり、今までも考えられてきているが、自転車のネットワークについても、需要があるところ、必要があるところを整備していく計画になっている。町田駅前通りについても現在対応中であり、市立中央図書館前交差点から三塚交差点までの間は既に完成、境川団地北交差点から西側は現在整備中である。

先ほど話があった、交差点内で自転車はどこを走行すればいいのかという件については、青色の矢羽根のマークを標示することで明示している。現状として、手が行き届いていない場所があるのも確かである。少しずつになってしまいが、今後も整備を進めていくので、ご理解いただきたい。

仲村委員

鎌倉街道と町田街道の一部を除く町田市内の主要道路は、国土交通省が策定した主要地方

道の規格で作られている。その規格は昭和33年に設定され、片側の車道が5m、歩道2.5m、合計7.5m、往復で15mの道幅である。また、国道16号線、246号線は4車線道路の規格で、車道7.5m、歩道2.5mで、往復で20mとなっている。設定当時は自動車がほとんど走っていない時代であったため、インフラ整備や自転車の走行場所を示す標示などがなくても道幅にも余裕があった。しかし現在では、駐車車両があっても十分に通行はできるものの、2車線にすることはできない程度の道幅である。歩道は通行人が少ないため、歩道を1.5mに縮小し、車道を6mにした方が、交通がスムーズになるのではないかと考える。

寺内委員長

町田は交通の要衝で、昔から道路整備がされてきたが、今となってはその形状が時代遅れとなり渋滞が多く発生している。簡単に拡幅をすることはできないと思うが、可能なところから整備を進めていただきたい。

他自治体でも自転車ネットワーク計画の策定に携わったが、絵に描いた餅になっていることもある。今回のような多様な団体の委員が声をあげて議論をすることが、適切な道路整備にもつながっていくと思うので、引き続きよろしくお願ひしたい。

(3) 町田市の交通事故(人身)発生状況について、事務局から説明

資料3は町田市全体の交通事故発生状況をまとめたものである。

1 交通事故発生件数の目標達成状況は、交通安全行動計画を策定以降の交通事故件数の推移である。2024年は961件で、現行計画の5年目である2026年の目標値として設定している770件を上回り、4年連続で増加している状況である。

2 交通事故発生件数及び死傷者数等の推移は、交通事故発生件数、死者数、重傷者数、軽傷者数について、町田市、町田市を除く多摩26市、東京都でそれぞれ直近3年間を比較したものである。2023年と2024年を比較すると、町田市では交通事故発生件数と軽傷者数が増加し、死者数と重傷者数が減少しているのに対して、町田市を除く多摩26市と東京都では、逆に、交通事故発生件数と軽傷者数は減少し、死者数と重傷者数は増加している。

3は主な状態別交通事故発生件数、4は3の表のうち、件数が公開されている全事故、歩行者、自転車の年齢別内訳を掲載している。この表は交通事故当事者のうち、過失が重い者をいう第1当事者と、過失が軽い者をいう第2当事者を合計した数値となっているため、1の交通事故発生件数とは一致しない。例えば、乗用車と二輪車が交通事故を起こした場合、それぞれ1件ずつカウントされることになる。また、2024年の件数が2023年に比べて20%以上増減している年代に色を付けている。

3 主な状態別交通事故発生件数は、2024年は乗用車が830件で2023年から1%増、二輪車は216件で8%減、自転車は360件で12%増、歩行者は178件で3%減となっている。

4 (1) 全事故の年齢別内訳について、2023年比で幼児、中学生が大きく減少、小学生が大きく増加している。

4 (2) 歩行者の年齢別内訳については、16歳~19歳、50代が大きく増加、中学生、60歳から64歳が大きく減少している。

4 (3) 自転車の年齢別内訳については、小学生、16歳から19歳、65歳から74歳、

75歳以上が大きく増加、幼児、中学生が減少している。

5 年齢別人口に対する交通事故発生割合について、このグラフは4の表にある件数を、その年代の人口で割ったもので、人口に対してどれだけの人数が事故に遭っているのかを示したものである。1つ目のグラフは全事故で作成したもので、16歳から19歳では、2024年でおよそ1,000分の7となっており、これは16歳から19歳の1,000人に7人が交通事故に遭っているということになる。また、小学生については、割合としては2024年で1,000分の2程度だが、直近3年間で増加傾向にある。2つ目のグラフは歩行者のもので、2023年から2024年にかけては、中学生、60歳から64歳が減少、小学生と16歳から19歳が増加している。しかし、割合は10,000分の8程度で、全事故、自転車と比べても低い数値になっている。3つ目のグラフは自転車のもので、16歳から19歳が突出しており、直近5年間でも増加傾向にある。

6 自転車関与事故における自転車側の違反について、2024年は一時不停止、前方不注意、安全不確認が大きく増加している。

安部委員

小学生の事故が増加傾向だが、これは新型コロナウイルスによって外出する機会が少ないために交通事故件数が少なくなっていたものが、ここ1、2年で小学生の生活がコロナ前に戻ってきている。それに伴い、子どもだけでの外出や、自転車に乗る機会が増加し、その結果、交通事故件数も増加したと考える。子どもの事故が増加すると、学校で指導をしてほしいとよく言われるが、小学校1年生で横断歩行訓練、小学校3年生で自転車教室を警察の協力のもとで実施している。また、そのほかにも毎日のように交通安全について指導をしているところである。一方で、街中では子どもだけで自転車で外出しているのを見かけることもある。各家庭でも指導をしていただく必要があるが、保護者や学校ですべて指導をしていくことは難しいため、皆様にもご理解をいただき、全体で協力していかなければならない。子どもに対する情報発信を学校でするように依頼を受けることが多いが、学校だけで言えばいいというものではなく、各家庭やその他にも様々な場所で情報発信を行うことを考えていかなければいけない時期に来ていると考える。中学生の事故件数も減っているとはいえ、大きな差ではなく、中学生になると自転車に乗る機会が減る子もいる。様々なことがコロナ前に戻ってきているため、改めて対策を考えなければいけない。

寺内委員長

以前に、道路を走行している自転車がどんな違反をしているか調査をしたことがある。よく、このような委員会では、交通ルールを子どもが守っていないとか、母親が守っていないと言われるが、実際にどの年齢層が違反をしているのかというと、全年齢層が男女関係なく違反をしている。そのような状況で、子どもは大人の自転車の乗り方を真似てしまうため、学校頼みではなく、全体で考えていかなければいけない。

安部委員

自転車に乗り始めて楽しくなってくるのが小学生なので、やはり注意はしていかなければならない。

彦坂委員

町田市立の中学校は自転車で通学する学校は少ないが、高校生になると自転車で通学する

ことが多いため、自転車の利用者数自体が多いと思われる。中学校は自転車で通わないため、交通安全教育の機会があまりなく、高校でもその機会はないのではないかと。そうすると小学校で習った曖昧なルールで自転車に乗ってしまうのではないかと。そのため、中学校でもう1度交通安全教育を行う必要があるのではないかと。

仲村委員

町田市立中学校では、スタントマンが自転車や自動車を使って交通事故を再現する自転車の交通安全教室を3年に1度実施している。そのため、全生徒が在学中に1度参加することができるようになってきている。それを小学校でも実施した方がよいのではないかと。予算的に厳しいと思われる。しかし、この教室を実施すると、その地域の子どもたちの自転車の乗り方に変化がある。そのため、中学校で実施する際に、近隣の小学校5年生にも見学してもらおうことはできないのか。その分人数が多くなってしまったり、難しい部分もあると思うが、非常に効果的なものであるため、小学生にも広げて欲しい。もしくは、交通事故再現を撮影し、道徳の時間に見てもらったり、教育委員会と協力して実施するのがいいのではないかと。PTAの方もぜひ見学をしていただきたい。

大貫幹事

小学生に見学してもらおうことについては、小学校のカリキュラムが既にいっぱいであるため難しいと考えるが、道徳などの時間にビデオで見てもらおうことは可能なのか。

安部委員

安全教育については月1回、授業で扱っているが、これ以上交通安全の時間を増やすのは非常に難しい。学校外で子どもに届くような発信方法も考えていただきたい。

井出委員

保護者が子どもに自転車を買って与えても、定期的に整備をするような指導がされていない。タイヤの空気やブレーキなどは2、3か月に1回整備をするだけでも違うので、各家庭で保護者が指導する必要がある。価格が安いネット通販や遠くの量販店で自転車を購入し、それ以降は整備がされないということも散見される。

安部委員

保護者だけが悪いということではなく、みんなで頑張っていこうという意識を広めていくことが重要だと思う。

小宮幹事

配布資料の第3次町田市交通安全行動計画【概要版】の4ページに、町田市交通安全動画の紹介があり、町田市公式YouTubeチャンネルや町田市ホームページにおいても公開しているが、あまり認知されていない。各家庭でご覧いただけるようにアプローチをするのもひとつと考える。

市が行う啓発活動において、ヘルメットをかぶっているかを聞くと、子どもはかぶっているが大人はかぶっていないということがよくある。見本となる大人がしっかりとしないと子どももかぶってくれなくなってしまう。都立高校では、ヘルメットをかぶることが自転車通学の許可条件となっているが、実際は学校の近くでのみかぶり、それ以外の場所ではカゴに

入れたままだったり、ハンドルにかけていたりするなど、持っていても使わない状況である。事故に遭うまでヘルメットの大切さが分からないという状況になってしまっているため、それぞれが自分ごととして捉えてもらえるように啓発を行っていきたい。

5 議題

第3次町田市交通安全行動計画の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2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」と「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、警察署や交通安全協会等と連携しながら、市がどのようなことをやってきたのか、現行計画の開始年度である2022年度から2024年度までの実績を取りまとめたものである。また、2023年度の実績については、2023年度の委員会において報告していた2024年3月末時点の見込値の、確定した値を掲載している。2024年度の実績は3月末時点の見込値となっているため、2025年度の会議において実績値を報告する予定である。なお、実績値は累計ではなく、単年度ごとの値である。

基本施策1「情報発信の強化」については、警察署や交通安全協会等と連携して行った、全国交通安全運動等のイベントや街頭キャンペーン等における啓発活動について、対象者を「歩行者」、「自転車利用者」、「二輪車・自動車利用者」に分けて、それぞれの啓発人数を集計している。全体では2万6,000人で、特徴的な点としては、個別施策②自転車利用者への動画の啓発人数が1万5,000人となっている。これは町田市公式YouTubeチャンネルで公開している交通安全動画の視聴延べ人数であるが、市が実施した自転車用ヘルメット購入費補助金における補助の条件の1つとして動画の視聴をあげていたこと、また、立川晴の輔氏にご協力いただいて2023年度に作成した、「自転車交通安全こぼなし」を今年度に公開し、その視聴延べ人数が1万件だったことによるものである。

基本施策2「交通安全学習の充実」については、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回数を集計している。子どもを対象とした取組みとしては、毎年度実施している3年生を対象とした自転車教室を市立小学校42校で実施、また、市立中学校を対象とした、スタントマンを活用した自転車教室は、今年度は6校を対象に実施した。この中学校自転車教室は、3年間の在籍中に1回体験できるように、各校3年に1回実施している。高齢者を対象とした取組では、町田ドライビングスクールにご協力いただき、65歳以上の高齢者を対象に、実車走行指導などを行うシニアドライバー安全運転実技教室を7回実施している。

14ページの表は、「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の着用促進」についてまとめたものである。2024年度の実績として、秋の全国交通安全運動のイベントとして、「立川晴の輔と学ぶ交通安全in町田」である。こちらは、秋の全国交通安全運動のイベントとして、町田警察署と町田交通安全協会との協働で実施したもので、落語家の立川晴の輔さんをゲストに迎え、交通安全について来場者約130名の方に学んでいただいた。また、2023年4月に自転車用ヘルメットの着用が努力義務化されたことを受け、緊急対策として実施している「自転車用ヘルメットの着用促進」については、2023年度実施した「自転車用ヘルメット購入費補助事業」を2024年度も実施した。2024年度の申請受付は、予算上限に達したため12月25日をもって終了したが、最終的な補助件数は3,031件となった。補助制度の周知にあたっては、商工会議所、幼稚園、小・中学校、高校、PTA、自転車販売店等の皆さまにご協力いただいております。

めて御礼申し上げます。また、新たな取組として、町田市出身で高校3年生のBMXレーサーの岸龍之介選手のご協力をいただき、ヘルメット着用の有用性を訴える動画を作成した。この動画は、市の公式YouTubeチャンネルで公開しているほか、神奈川中央交通株式会社にご協力いただき、神奈中バス車内のサイネージで放映している。また、同じく岸選手をモデルとした、ヘルメット着用促進のポスターとチラシを作成中で、今後の啓発等に活用していく予定である。

基本施策2の個別施策「②通学路点検の実施」は、小学校22校で実施している。

また、道路の整備等は予算の関係もあって、思いどおり進まない部分もあるが、基本施策3の個別施策「③自転車通行空間の整備」では、自転車レーンを1,754m実施するなど、着々と進めているところである。

湯目委員

子どもが幼稚園を卒園して小学校へ送り出すにあたり、1番心配なのは通学である。幼稚園までは保護者が一緒に歩かなければいけないという原則があるが、小学生になるとその原則がなくなる。最初は親も心配で一緒に付き添って通学しているが、段々と付き添わなくなったり、兄弟や近所の子どもに任せるようになっていく。幼稚園では、春と秋に警察署に依頼して交通安全指導を行っており、横断歩道の渡り方などをひと通り指導しているが、実際には危険な状況が確実にある。そこで助けになっているのが、スクールボードと言われる旗振りをしてくれる方々で、その方々のおかげで子どもたちの安全が守られているが、なかなか人が集まらない状況である。曜日ごとに当番が割り振られ、私自身も1年間実際に旗振りを行ったが、旗振りの人が立たないと危険な箇所が多くある。老人クラブなどが中心となって横断歩道に立っていただいているが、高齢化が進み、人集めが大変になっている。保護者も働いている方が多いので、立ってくれる方もわずかである。子どもの安全を守るために、より積極的に参加していただけるように広報をした方がいいのではないかと。

寺内委員長

1歳区切りの死傷事故件数の統計を見ると、6歳、7歳、8歳がピークになっている。ヨーロッパやアメリカでは、この年齢の子どもを1人で歩かせる国はなく、日本は例外的である。しかし、小学生の送迎をするようなルールにしていると、自動車で送迎することになり、その結果、子どもが肥満になる、地域の人へ挨拶をしなくなる、通学中の自然とのふれあいがなくなるなど、教育上の問題がある。通学中の様々な危険がある中で、地域の方が旗振りで立っていただくことで成り立っている状況である。時間別の交通事故発生件数を見ると、朝の登校の時間帯の件数はあまり多くないが、下校の時間やそれ以降の放課後、教育指導の範囲外で事故がさらに多くなっているのが現状だと思われる。

歩行中や自転車利用中に自動車と衝突する事故は、致死率や重傷率が非常に高い。死亡事故ゼロを目指すのであれば、まずは歩行中や自転車利用中の事故の対策に力を入れていかなければならない。

高山委員

老人クラブの活動の中に、登校児童の見守りが含まれている。各老人クラブに見守り場所が割り振られているが、多い学校では見守らなければいけない場所が10箇所程度ある。老人クラブでは最低限度をカバーしているが、見守り箇所があまりにも多い。それとともに、老人クラブにおいても高齢化や会員数の減少にも苦慮している。また、低学年の子どもは言

うことを聞くが、高学年の子どもは言うことを聞いてくれず、苦勞することもある。

大貫幹事

現在、町内会・自治会の加入率が50%以下になっている。町内会・自治会や老人クラブの会員が旗振りで立っていただいているが、会員ではない方々は人任せになっている。そのため、旗振りの人数に対して見守り箇所が多すぎる状況で、負担が重くなってきているため、町内会・自治会への加入促進などもあわせて必要になってくる。

寺内委員長

他自治体では、旗振りに立っていただいている方を年1回、小学校にお呼びして一緒に給食を食べながら感謝を伝えるイベントを行っているところもある。子どもたちが見守ってくれる方々に感謝の気持ちを持ってもらうということも大切と考える。一方で、見守りの人手が足りない自治体や、通学路が危険なためスクールバスの導入を検討している自治体もあると聞いている。

仲村委員

老人クラブの組織率は75歳以上の人口の10%以下になっていると思われる。そのような団体に加入していない、元気な高齢の方に見守りに参加していただけるような取組みも必要である。

安部委員

世田谷区では、通学路に立っていただく学童擁護員を雇用していた時期があった。現在は60歳でも現役で働いている方が多いために人手不足になってきている。登校時に比べて下校時は手薄になるという印象はあるが、あまり重く考えると手を引いてしまうので、登下校の時間帯に散歩をしながら、交通ルールを守っていない子がいたら声をかけていただくなど、気軽に取り組むことができるという空気が広がってほしい。

寺内委員長

資料4にある、「ふだんの活動にプラスON事業」はそれに近いものなのか。

事務局

当該事業は、普段、交通安全に関する取組みを行っていない地域団体などに、交通安全や防犯の要素を加えた取組みを行っていただき、その費用の一部を支援するものである。

寺内委員長

この会議では、翌年度に市が施策の充実を図るべき重点項目を提案しており、2023年度の会議においては、「歩行者の高齢者」、「自転車の高校生」を重点として進めていただき、自転車については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ことを提案している。この2点の重点項目について、市が2024年度にどのような取組みを行ってきたか、また、その結果はどうだったか説明いただきたい。

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の実施や、民生委

員を通じて、75歳以上の高齢者がいる世帯、約3万6千世帯に交通安全に関するチラシの配布を行った。また、秋の全国交通安全運動のイベントとして、落語家の立川晴の輔氏を招き、「立川晴の輔と学ぶ交通安全in町田」を開催し、落語を楽しみながら交通ルールも学んでいただくイベントを開催した。結果としては、資料3の4(2)のとおり、60～64歳、65～74歳については、歩行者の交通事故発生件数が若干減少したが、75歳以上では、前年比プラス1件と増加している。

「自転車の高校生」については2023年度に引き続き、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行う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り組みを実施した。結果としては、資料3の4(3)のとおり、自転車が関与した事故の16歳～19歳の件数は、前年比でプラス16件と増加し、人口に対する発生割合としても増加している。また、小学生ではプラス12件、中学生はマイナス8件となっている。

寺内委員長

今回の会議においても、今までの説明を基に2025年度の重点項目を提案したいと思うが、意見はあるか。

松本副委員長

交通事故件数を見ると自転車の若年層の事故が増えている。まずはそこを重点的に取り組むことで全年齢に波及していくように進めていくのはどうか。

寺内委員長

全体的に取り組んでいかなければならないが、重点としては自転車の若年層とするということと異議はないか。

異議はないようなので、自転車の若年層を重点項目として提案することとする。各委員においても、協力して取り組んでいただきたい。

その他に報告事項はないか。

彦坂委員

旗振りについて、市で人員を雇うことは難しいのか。

仲村委員

最近ではそのような募集をしても人が集まらないではないか。PTAの会費から謝礼を用意し、旗振りをしていただいたPTA会員に支払うという方法もあるのではないか。

寺内委員長

ある小学校では、ドローンを飛ばして監視ができないかという意見も出ている。人手不足に関しては社会的に深刻であるため、様々な可能性を探っていかなければならない。

事務局

次回定例会は2026年2月上旬に開催予定である旨連絡。

閉 会