

2025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

2026年2月25日（水）

14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

国土舘大学理工学部 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 熊谷 充弘、警視庁南大沢警察署交通課 新井 和典、町田交通安全協会 中川 森明、東京都南多摩東部建設事務所管理課 山下 邦洋、町田市町内会・自治会連合会 一戸 雅行、町田市公立小学校長会 小澤 新也、町田市公立中学校長会 曾我 泰孝、町田市立中学校PTA連合会 高見澤 昌俊、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 奥村 繁樹

○事務局

防災安全部市民生活安全課 五十部 有子、及川 輝政

【会議次第】

1 委員紹介

2 報告

- (1) 町田警察署管内の2025年交通事故発生状況について
- (2) 南大沢警察署管内の2025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

3 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

4 その他

今後の交通安全事業の進め方及び交通安全に係る会議体の見直しについて

<配布資料>

会議次第

委員・幹事名簿

資料1 2025年交通事故発生状況【町田警察署】

資料2 2025年交通事故発生状況【南大沢警察署】

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

資料5 今後の交通安全事業の進め方及び交通安全に係る会議体の見直しについて

資料6 交通安全に係る会議体の見直しについて

その他 第3次町田市交通安全行動計画【概要版】

1 委員紹介

委員、幹事、事務局の順で自己紹介

2 報告

(1) 町田警察署管内の2025年交通事故発生状況について

熊谷委員から説明（資料1）

・表1 交通人身事故発生件数

死亡事故については、2024年は1件であったが、2025年は7件発生しており、6件増加している。死亡事故の過去5年の平均は2.8件であり、その中での上振れ下振れだと考えている。

一方で、2025年の交通人身事故発生件数は753件で、2024年と比べて97件（約11.4%）減少している。

事故件数がマイナスに転じたのは皆様が一丸となって事故抑止に取り組んできた成果だと感じている。

・表2 月別発生件数

死亡事故7件のうち2件は12月に発生している。

交通人身事故件数については、2024年と比較して1月は増加したが、2月以降はすべての月で減少している。

発生の多い月は12月で、そのほか1月、7月及び11月で、70件を超えている。年末年始や、日が短くなる時期に事故が多発する傾向がある。

・表3 曜日別発生件数

水曜日が121件で一番件数が多く、過去3年間のデータでもすべての年で水曜日が1番多いという結果が出ている。また、週末は事故が減る傾向にある。

・表4 時間帯別発生件数

朝の通勤通学時間帯である8時から10時の間が129件と最も多く、次いで夕方の16時から18時の間で99件であった。傾向としては例年と同様である。

・表5 年齢層別発生件数

人口構成比の高い40歳代及び50歳代の事故件数が多いが、事故割合で見ると、16歳から19歳が0.62%、20歳から24歳が0.54%となっていて、若年層の事故率が高い。学生が社会人になっていく中で、マナーが低下しやすいのではないかと感じている。

・表6 状態別発生件数

乗用車の事故が654件と最多であり、次いで自転車が252件、歩行者が164件となっている。

死傷者数を見ると、歩行者では死者5名、重傷者11名となっており、乗用車よりも、歩行者や自転車、自動二輪車、原付が大きなけがにつながっている。なお、重傷の定義は一か月を超えるけがである。

・表7 路線別発生件数

走行車両数が多く総延長も長い町田街道での発生が最多となっている。

・交通死亡事故概要

死亡事故の具体的な状況を分析すると、歩行者が被害に遭うケースが多く、特に高齢者が犠牲となる事例が目立つ。

町田警察署では事故を分析して対策をしていくPDCAサイクルを行っており、歩行者及び高齢者を守ることが死亡事故の減少につながると考えている。

今後の対策としては、高齢者宅への戸別訪問による啓発活動や、各種イベントを通じ、周知を推進していきたい。

また、自転車の事故を減らすことが事故の総件数のマイナスに大きく寄与すると考えている。4月1日から始まる交通反則通告制度に大きく期待をしているが、単に取締りをすればいいということではなく、まずは啓発活動に重点を置き、様々な取組をしていきたい。

4月6日から始まる春の全国交通安全運動においても、正しい交通ルールとマナーの定着を図っていきたい。

寺内委員長

歩行者や自転車と乗用車の事故は生身の人間と鉄の塊が衝突するものになるため、大きな事故につながることが多い。

小澤委員

全署での人身事故件数はどうなっているか。

熊谷委員

東京都全体の2025年の人身事故件数は30,176件であり、2024年比で73件増加している。2025年の交通死亡事故件数は133件で、2024年比で12件減少しており、町田署とは逆の結果となっている。

(2) 南大沢警察署管内の2025年交通事故発生状況について

新井委員から説明(資料2)

・表1 交通人身事故発生件数（南大沢署管内全体）

南大沢署では町田市と八王子市のそれぞれ一部を管轄している。2025年における人身事故発生件数は546件で、97署中11番目、周辺に限ると南大沢署は町田署、八王子署に次いで3番目に多い数字である。

死亡事故は発生していないが、重傷事故は3件発生した。いずれも八王子市での事故である。

・表2 交通人身事故行政区別発生状況（件数）

町田市域内の交通人身事故に限定すると、発生件数は126件で、2024年と比べて15件増加した。行政区別で見ると、約4分の1が町田市域内の事故となっている。

・表3 月別発生件数（町田市域内）

年末にかけて徐々に事故件数が増加したのが特徴である。なお、2026年1月の事故件数は立川署に次いで2番目となっている。町田署は件数が減少傾向であるのに対し、南大沢署管内は八王子市も含めて増加傾向になっている。

・表4 曜日別発生件数（町田市域内）

金曜日が一番多い。町田市域内に限らず南大沢署管内全体でもそのような特徴がある。理由としては、金曜日は忙しくなったり、気分が浮わついたりすることなどが考えられる。

・表5 時間帯別発生件数（町田市域内）

南大沢署管内全体では最も多いのが通勤通学で人が忙しく活動する午前8時台であるが、町田市域内では夕方の時間帯での事故が多いという傾向がある。この傾向は高齢者の事故の傾向と似ており、午前中に出かける10時台や買い物に出かける15時台が多いのが特徴である。

・表6 年齢層別発生件数（町田市域内）

子どもの発生件数が全体で3件、65歳以上が30件であり、割合では子どもが2.4%（南大沢署管内全体では6.8%）、65歳以上が23.8%（南大沢署管内全体では32.2%）である。町田市域内では働き盛りで活動が多い世代の事故が多い。

南大沢署管内全体で事故が多かった年齢は1番目が52歳、次いで21歳、19歳、55歳、20歳という結果が出ている。特徴として、「免許を取得したばかり」であること、「加齢」があげられる。

・表7 状態別発生件数（町田市域内）

状態別死傷者数割合を見ると最も多いのが自転車の30%である。東京都内の自転車の事故関与率は45.9%で約2件に1件であり、南大沢署管内全体では35.9%である。10ポイントほど自転車の関与率が低くなるが町田市域内に限るとかなり自転車の関与率が高い。

理由としては、南大沢署管内は非常に起伏の多い山のある地域が多く、電動アシスト自転車や二輪車でないと移動がしづらい。その結果、自転車の関与率は低いが、二輪車の事故割合が全署と比較して高くなっている。

しかし、町田市域内に限ると、八王子市域内と比較し起伏が少ないので、自転車を利用

する方が多い。そのために、こうした結果になったと考えられる。また、狭い道路が多く、車との接触事故が多いことも理由の一つだと考えられる。

・表8 路線別発生件数（町田市域内）

約4割の事故が町田街道で発生しており、51件である。町田街道の事故は、出会い頭の事故が17件、追突が14件、横断中の歩行者との衝突が11件となっている。

事故の特徴は、右左折での事故が3件で、都内の統計よりも非常に少ないこと、午後9時台から午前3時台の夜間での事故がなかったことである。

4月1日から交通反則通告制度（青切符）が開始されるが、取締りが厳しくなるということではない。取締り後の手続きが変更になるということであるため、引き続き正しい交通ルールの周知を徹底していきたいと考えている。

笹間委員

町田警察署の月別発生件数で、5、6月が大幅に減っているが、原因や運動などやられたことはあるのか。

熊谷委員

毎年5月に自転車のマナーアップキャンペーンをやっている。町田署では自転車は当事者になる割合が多く、全事故の約2件に1件が自転車関与事故であることも踏まえると、その効果でもあると考えられる。

（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）

・1 交通事故発生件数の目標達成状況

交通安全行動計画策定以降の交通事故発生件数の推移である。2025年は879件で現行計画の5年目である2026年の目標値770件を上回っている。

しかし、コロナウイルスが蔓延した2020年を底として、4年連続で増加し続けていたものが、初めて減少に転じた。

・2 交通事故発生件数及び死傷者数等の推移

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、町田市を除く東京都で現行計画期間内の比較をしたものである。2024年と2025年を比較すると、町田市では交通事故発生件数は減少しているが、町田市を除く多摩26市及び東京都では増加している。

一方、町田市を除く多摩26市及び東京都は死者数、重傷者数ともに減少しているのに対し、町田市では死者数は増加し、重傷者数は2024年と同数であった。

3番以降の表の件数は交通事故の当事者のうち、過失が重い者をいう第一当事者と、過失が軽い者をいう第二当事者を合計した数値であるため、1の「町田市内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、10件以上の増減が見られる場所は色を付けている。

・3 主な状態別交通事故発生件数

2025年は乗用車が762件で2024年から68件減少、二輪車が234件で18件増加、自転車は295件で65件減少、歩行者が191件で13件増加となっている。2025年度は「自転車の若年層」を重点項目として掲げていたが、自転車の事故は18%減少した。

・4 状態別交通事故発生件数の年齢別内訳

3の「主な状態別交通事故発生件数」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。

(1) 全事故の年齢別内訳

2024年比で、全体の交通事故発生件数が減少しているためほぼすべての年代で減少している。件数では30代が一番減少し、41件減。率では小学生がもっとも減少し31%減であった。50代は増加しているが、率としては4%の増加である。

(2) 歩行者の年齢別内訳

2024年比件数において10件以上の増減は見られなかった。

(3) 自転車の年齢別内訳

2024年比件数で、10件以上減少していたのは小学生、16歳から19歳及び75歳以上であった。また、それ以外の年代においても概ね減少していて、増加している年齢層でも1, 2件の増加であった。

・5 年齢別人口に対する交通事故発生割合

事故件数を各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。

全事故での発生割合については、16歳から19歳が2025年でおよそ1万分の6となっており、16歳から19歳のおよそ157人に1人が交通事故に遭っているということになる。

また、小・中学生については、割合としては1000分の2を下回っており、およそ650人に1人が交通事故に遭っている。

歩行者関与事故の発生割合については、2024年から2025年にかけて、16歳から19歳、60歳から64歳が大きく減少、中学生と65歳から74歳が大きく増加している。この、歩行者関与事故の発生割合は、一番多い小学生でも1万分の7（約1,421人に1人）であり、発生割合としては自転車より低い。

自転車関与事故の発生割合については、16歳から19歳は減少したものの、依然他の年代と比較すると突出している。2番目に割合の高い中学生は約787人に1人が自転車事故に遭っているのに対し、16歳から19歳は約267人に1人が事故に遭っているこ

とになる。

・ 6 自転車事故における自転車側の違反

2025年は自転車の事故が減少したため、違反の総数も減少した。

違反の上位3種類は「安全不確認」「運転操作誤り」「交差点安全進行」となっている。これらの傾向は例年と同様であった。

3 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）

資料4は、本計画に定めているふたつの基本方針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、本計画の開始年度2022年度から2025年度までの実績を取りまとめたものである。本委員会において、2025年度の実績（3月末時点の見込値）を報告する。

基本方針1の基本施策1「情報発信の強化」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たものである。全体としては約1万8,000人で、2024年度の約3万人と比較すると約1万2,000人減少しており、特に、自転車利用者への動画の啓発人数（市の公式動画チャンネルで公開している交通安全動画の視聴延べ回数）が約1万7,000人から約6,000人に減少している。減少した主な理由としては、2024年度に市が実施した自転車用ヘルメット購入費補助金の補助の条件のひとつとして、動画の視聴をあげていたこと、2024年度から公開した、立川晴の輔さんご協力のもと新たに作成した「自転車交通安全こぼなし」の視聴延べ回数が初年度ということもあり約1万2,000回だったことで、2025年度はそのような特別な理由がなかったため、結果として減少している。

基本施策2「交通安全学習の充実」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たものである。子どもを対象とした取組としては、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全40校で実施、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を7校で実施した。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回実施した。

「交通事故件数2019年比10%削減」の「さらに2%削減」に向けた新たな取組のうち、「交通安全学習アプリの開発」では、楽しみながら交通安全が身につく交通安全学習アプリを市独自で作成し公開することを目標としていたが、交通安全に関するアプリや動画などは、警視庁や東京都、民間団体がすでに作成、公開しているため、市で開発するのではなく、既存のデジタルツールを有効活用する方向に変更した。例えば、自転車のルールなどをまとめた市のホームページには、「自転車の交通ルールをもっと楽しく！もっと詳しく！」という項目を新たに設け、東京都が作成した、自転車のルール・マナーを学べ

る体験型学習アプリ「輪トレ」や自転車の違反行為の動画、また、自転車の交通安全について楽しく学べる教材などがまとめられた警察庁の「自転車交通安全ポータルサイト」などを紹介している。また、緊急対策としての「自転車用ヘルメットの着用促進」では、2024年度に作成した啓発動画やチラシを活用して、イベント時に放映したり、チラシを配布するなどして、継続的にヘルメット着用の大切さを呼びかけている。

基本方針2の基本施策2「通学路点検の実施」では、小学校19校で実施した。

基本施策3の「生活道路の整備」「自転車通行空間の整備」については、整備延長はなかったが、生活道路、自転車レーンともに、2026年度以降の整備に向け、用地取得や詳細設計、工事に必要な協議などを進めている。

寺内委員長

事故件数が減少しているなど、結果が見える箇所はあるが、道路をどのように安全にしていくかというのが課題になっていると考えられる。市道の自転車通行空間の整備について説明いただきたい。

市川幹事

数字だけで見ると整備延長が伸びていないという結果になっているが、取り組んでいないわけではなく、設計や自転車レーン以外の方法で空間整備を行った。町田市自転車ネットワーク計画を2024年の3月に策定しており、2024年度から2033年度までの10年間で優先的に整備をしていく区間を決定し、計画的に整備を進めている。

また、優先整備区間以外でも道路整備事業や無電柱化事業などに合わせて自転車通行空間の整備を進めている。2025年度では尾根緑道の道路改良に合わせて自転車通行空間の整備を行った。2026年度は町田消防署前で無電柱化整備に合わせ、約800メートルの区間で自転車レーンの整備を進めていく予定である。

整備は時間がかかるので、数字に直接表れづらいが、引き続き自転車ネットワーク計画などに基づき自転車通行空間の整備を進めていきたい。

寺内委員長

事故の多い箇所で町田街道が挙げられていたが、都道での取組についても説明いただきたい。

山下委員

東京都では、交通量や事故危険性、自転車乗入数を鑑みて2021年から2030年までの間に優先的に整備する区間を、自転車通行空間整備推進計画にて決定している。

町田市内に優先整備区間はないが、道路整備や拡幅事業に合わせて、町田街道や芝溝街道、鎌倉街道、町田都市計画道路3・3・36号相原鶴間線を整備していきたい。市民病院前の道路は2年ほど前に開通しており、自転車専用レーンができています。

新規事業を展開していく予定ではあるが、空間の確保が難しく、用地買収を伴うことから、どうしても時間がかかるというのが実情である。

松本副委員長

世の中の動きとして、「交通反則通告制度（青切符）」がマスコミなどで話題になっているが、上位計画として第3次自転車活用推進計画が2026年度に閣議決定される予定で

ある。第2次ではインバウンド向けのサイクルツーリズムについての取組が重点になっていたが、第3次では「安全安心」が掲げられている。交通安全についてスポットライトがあたる状況に世の中がシフトしていくので、念頭に入れていただきたい。

また、第3次町田市交通安全行動計画の目標値(770件)は、達成が難しいことを承知の上で、少しでも交通安全を前進させるために立てた目標である。達成していないから悪いということではないことをご理解いただきたい。

高見澤委員

学校統合について、2028年には薬師中学校と金井中学校が統合し、学区が広がるため、自転車通学を認めるかどうか検討がされている。この学区内の自転車通行帯整備についても検討していただきたい。

市川幹事

学務課からも同様の話を聞いている。該当エリアは自転車ネットワーク計画では優先整備区間に入っていないが、自転車通学についても環境の変化と捉え、優先順位の見直しを検討している。生徒の安全確保は市としても重要と考えている。

大貫幹事

現在自転車の通学が認められているのは小山田中学校のみである。とても狭い道路であるが、事故が多発しているかというところではない。これは生徒に自転車マナーが根付いている結果だと考えている。

今後、統廃合に合わせて自転車レーンの整備をしていくのがベストだと考えているが、ハード面はどうしても時間がかかるため、まずはソフト面での安全対策を進めていきたい。

井出委員

お客様から「狭い道路でも車道を走らなければいけないのか」と質問を受けることが多々ある。歩道を通行できる例外事項として「危険を感じたら歩道を走ってもよい」と掲げられているが、この「危険」の認識が非常に難しい。

また、昔は普通自転車歩道通行可の標識があったところでも、道路の幅員は変更されていないにもかかわらず、標識がなくなっている。実際に、標識があるのは現在2か所のみである。理由を詳しく教えていただきたい。

最後に、歩行者に「自転車が歩道を走るのは悪だ」という先入観を植え付けすぎるのも怖いと感じている。

熊谷委員

自転車の車道通行は「原則」となっており、13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者などは例外的に歩道を通行してもよいことになっている。また、「危険を感じた時」は歩道を通行してよいということになっている。個人の主観で危ないなと感じたら歩道を走ってよいが、交通量が少ないところでも常に歩道を走行するのは公安委員会の趣旨とは異なる。また、時間帯や場所に応じて様々な道路状況が考えられるため、一概に「〇〇の道は交通量が多いため歩道を走ってもよい」といった説明はできない。

普通自転車歩道通行可の標識の見直しは国の指針であり、東京都内では23区が先行して見直し・撤去をしている。多摩地区は順番的には最後となり見直し・撤去をした。

現在はインフラがしっかり整備されていない過渡期であり、多方面での懸念があると思うが、まずはソフト面から自転車の交通ルールの周知をしていきたい。

なお、町田署では問い合わせを受ける際に、「自転車の正しい乗り方ハンドブック」を配布している。ぜひ自転車店などにも置いていただきたい。

寺内委員長

警察庁で公開されている「自転車ルールブック」にも非常に詳しく自転車の交通ルールが掲載されている。

また、歩道を通行する際は「歩行者の有無」も重要なポイントだと感じている。歩道は歩行者のものであるが、その歩行者の通行を妨げるような危険な走行が問題となっているためにこのような制度になっていると考えられる。自動車を運転するドライバーについても、自転車は車道を走るのが原則であるため、幅寄せを避けるなどの周知が必要だと感じている。

井出委員

自動車の追い越しの際のルールについては報道等で周知されていないことも懸念している。

寺内委員長

そのほかの団体の取組や、懸念についても教えていただきたい。

中川委員

町田交通安全協会では、市内7か所で監視活動や交通安全の啓発グッズの配布をしている。監視をしていると、横断歩道での歩きスマホが目立つと感じている。

また、横断歩道があるにもかかわらず、横断歩道を渡らない人が目立つ。注意をしているが理解してくださる方は少ない。

4月1日から交通反則通告制度（青切符）が始まるが警察と連携しながら啓発等行っていきたい。

寺内委員長

実際に、死亡事故では横断中の歩行者が亡くなってしまうことが多い。

信号機がない横断歩道で車がどのくらい止まるかという調査があり、全国一位は長野県であった。実際に現地を見に行ったが、横断歩道を渡る方が多いなという印象を受けた。

横断歩道を渡れば車が止まるから横断歩道を渡ったほうが良いという考えが根付いていると考えている。東京では、車が止まってくれるかわからないため、渡れそうなときに渡ってしまおうという人が多いのではないか。

歩行者がルールを守るので車も守る、車がルールを守るので歩行者も守るという相互での理解を深められるとよいと感じている。

高見澤委員

ながら運転について、最近では眼鏡に映像を映し出す技術も出てきている。見た目では分かりづらいながら運転が今後発生する可能性もある。

一戸委員

学区だけでなく、自治会の枠や人のつながりも変わってきてしまうため、学校統合についての話が町内会・自治会連合会や青少年健全育成で話題になっている。

人のつながりは一定のけん制力があり、決められたルールを守らせることができる。このつながりが希薄になると誰の話も聞かず、警察の話のみ聞くような、非常にぎすぎすとした街になってしまうのではないかとといった懸念がある。

行政は縦割りで担当も変わってしまうが、地域は担当が変わらない。その観点でも行政と住民をつないでいく自治会という役割の重要性が地域の中で話題にあがることもある。

自転車通学に限らず、通学路変更による交差点での滞留を解消するなど、新しい問題について、地域ができることを地域と一緒に、町田市と一緒にできるようにしたいと町内会・自治会連合会でも青少年健全育成の方でも考えている。

曾我委員

歩行者の目線で、道を横断しようとするときに、「車が止まってくれるだろう」という意識が強くなってきた。一方で、交差点で黄信号から赤信号に変わる状況でもスピードを上げて通過する車がいたり、赤信号なのに渡る歩行者がいたりする。こうしたお互いの思い違いから事故につながってしまうため、非常に怖いと感じている。

寺内委員長

具体的な数字やデータを具体的に示して伝えていくのは子どもたちの意識を変えるうえでとても効果があると思う。

山崎委員

事業者は365日24時間事故防止に努めている。立場的に加害者になることが多い。事故が発生しやすい場所としては幹線道路ではなく生活道路が多いため、事故防止のための注意喚起をしている。事故は「技量」ではなく「意識」で起きると考える。意識を一段も二段も高く持ち、維持することで、365日事故防止に努めている。

笹間委員

事業者の立場として、東京ハイヤー・タクシー協会と同じく意識を高く持って日々事故防止に努めている。

寺内委員長

本委員会では、翌年度に特に力を入れて市が施策の充実を図るべき重点項目を提案している。2024年度の本委員会においては、2025年度は「自転車の若年層」を重点項目として取り組んでいただくことを提案した。

この重点項目について、市が2025年度にどのような取組を行ったか、また、その結果がどうだったか、事務局から説明願いたい。

事務局

2025年度の主な取組としては、小中学校で実施している自転車教室に加え、市が子どもセンターで行う交通安全啓発活動に、市内の都立高校の生徒に参加していただいたり、高校生に「子どもたちが交通安全について学べるツール」を作成してもらったりすること

により、生徒自身の交通安全意識も高める取組を実施した。

また、子どもセンターの子どもたちを対象として、自転車の交通ルールを再確認し、日常生活での交通に関する意見や疑問を聞く交通安全ミーティングを実施した。

また、若年層のみをターゲットとしたものではないが、新たな取組として、保険会社の協力をいただき、ながらスマホや傘差し運転などの自転車の危険運転をVRにより疑似体験できるブースを商業施設に設け、若年層も含めて体験してもらう取組を実施した。

その他、地道な啓発活動を続けた結果、自転車に関与した事故の16歳から19歳の件数は、2024年比で15件（19%）減少した。小学生は13件減、中学生は1件増、20代は5件減となっている。

寺内委員長

先ほどの事務局からの説明を踏まえ、今回の委員会においても、2026年度の重点項目を提案したいと思うが、重点項目について、市の考えはどうか。

小宮幹事

状態別の交通事故発生状況を見ると、自転車事故の数は減っているとはいえ、関与率は依然高い状況にあり、自転車の事故は死傷者数に直結することが多いという話からも、2026年度も引き続き自転車にターゲットをあてたい。また、年齢別の事故の状況を見ると16歳から19歳がとびぬけて事故の発生割合が多いことを受け、引き続き「自転車の若年層」を重点項目としたいと考えている。

松本副委員長

交通反則通告制度（青切符）がとてもホットな話題となっており、社会的な動きに沿っていると考える。また、閣議決定で自転車の安全安心に注力していく時代になるので、あえて若者に特化せず「自転車全体としての交通安全」にし、ターゲットを広げることで、より市民全体の安心につなげたらどうか。

小宮幹事

お話のとおり特定の年代に限らず「自転車の交通安全（全世代）」にしたほうが良いと感じた。しかし、市でできる取組やそれに関わる人員は限られているため、各団体の活動の中でも若者や高齢者など、幅広く自転車の交通安全啓発をしてもらいたい。そのことについて、各団体の意見を伺いたい。

一戸委員

自治会では高齢者に「自転車乗るのやめたら？」などの注意喚起ができる。また、子どもの交通ルールについても知っている子どもたちには指導ができる。そういった意味でお年寄りに対しても、子どもに対しても幅広く協力することができる。

井出委員

自転車を購入する世代はとても幅広く、どの年齢層の方にも自転車の整備などの説明をしているため、幅広く協力できる。

小澤委員

「交通安全」については、学校においても重点となっている。当たり前のことを当たり前に守ってもらうのは非常に難しい。この会議で共有いただいた数字や内容を校長会で共有し、各学校の教員・生徒に伝えていきたい。

小宮幹事

各団体にご協力いただけるとのことなので、2026年度の重点項目は「自転車の交通安全（全世代）」にしたい。

4 その他

今後の交通安全事業の進め方及び交通安全に係る会議体の見直しについて
事務局から説明（資料5，6）

町田市の交通安全事業は、「第3次町田市交通安全行動計画」に基づき実施しており、本計画は2026年度をもって終了する。また、計画期間中の2023年6月に本計画の根拠となっている法律の改正があり、市町村が各自治体の実情に応じて施策を計画的に推進できるのであれば、各市町村の判断で必ずしも計画自体を作る必要がなくなった。このことを契機に、計画終了後の2027年度からの市の交通安全事業の進め方及び交通安全に係る会議体の見直しを行う。

今後の交通安全事業の進め方について、2027年度以降の新しい「町田市交通安全行動計画」は作成せず、「東京都交通安全計画」及び「町田市都市づくりのマスタープラン」を踏まえて、年度ごとに実施計画を作成して推進していくこととする。

また、交通安全に係る会議体の見直しについて、「町田市交通安全行動計画」は作成しないため、本委員会は2026年度をもって廃止し、あわせて、もうひとつの会議体「町田市交通安全推進協議会」も2026年度をもって廃止する。そのうえで、本委員会が担っていた役割を担う会議体として、「新しい推進協議会」を2027年度に設置する予定である。「新しい推進協議会」の委員については、学識経験者を中心として、交通安全意識の向上を目的に、新しい会議体を設置するという観点から選定し、道路管理者や公共交通機関の代表や、企業、高齢者、地域、家庭、学校等の代表に委員をお願いする予定である。2027年度以降は、この「新しい推進協議会」において、本委員会が担っていた交通安全事業の進捗確認を行っていただくとともに、市で作成した当該年度の実施計画について意見をいただく。

「新しい推進協議会」は、年1回、5月頃に実施する予定である。「第3次町田市交通安全行動計画」の5年間の総括は、「新しい推進協議会」において報告する。本委員会の委員の委嘱期間は2027年1月までであるが、現時点では2026年度に会議を開催する予定はない。

寺内委員長

計画を策定することは目標を定め、その達成のためにやることを決め、実行していくということなので、意味のある事だと考えている。一方で、計画を策定すると、やや形式的になったり、計画にないことが問題になった時にすぐに対応できなかつたりする一面もある。

そして、交通安全については、4月1日からの交通反則通告制度（青切符）のように、

状況や法律が変化することが多い。

本日の会議のように、現場単位での取組や問題点を共有し、交通安全についてより柔軟に、より地域の課題に添うような話ができる会議体になるとよいと考えている。

また、交通安全活動をがんばっている団体を表彰するなど、モチベーション高く取り組めるようになればよいと考えている。

閉

会