

交通安全対策審議会 1. 2 2

日時：2026/01/22 15:00～16:00

場所：国立市役所地下1階 食事・休憩スペース

○事務局・伊佐 本日は、大変お忙しい中、令和7年度第2回交通安全対策審議会にお集まりいただきましてありがとうございます。

小嶋会長にはオンラインでのご出席、副会長は本日の欠席のため、事務局で進行させていただければと思いますので、よろしく願いいたします。本日、交通安全計画の改定にあたって、本日、小嶋会長がオンライン出席のため、まちづくり政策監より諮問書の読み上げを行い、事務局より追って小嶋会長に諮問書の送付をさせていただきます。それでは、諮問書の読み上げをお願いいたします。

○橋本まちづくり政策監 皆様こんにちは。まちづくり政策課の橋本と申します。昨年10月からこの職につきまして、まちづくり全般都市整備部の所管が私の役目となります。今日は市長が他の公務がありまして、私の方から諮問のお願いをさせていただきます。よろしくお願いいたします。では諮問書を読み上げさせていただきます。国立市交通安全対策審議会会長小嶋文様、諮問書、交通安全対策審議会設置条例第二条第2項の規定に基づき、下記の事項について、審議会のご意見をいただきたく、諮問いたします。1、諮問事項、第2次国立市交通安全計画について。2 諮問理由、国立市では、交通安全対策基本法第26条の規定に基づき、令和元年11月に国立市交通安全計画を策定し、交通安全に関する施策を実施してきました。本計画につきましては、令和8年度をもって計画期間が終了することから、次期計画の作成を行う予定です。市の道路交通安全に関する施策の大綱となる第2次国立市交通安全計画について、議会のご意見をお伺いいたしたく、諮問をいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局・伊佐 ありがとうございます。それではまちづくり政策監は公務により、ご退席させていただきます。

○橋本まちづくり政策監 よろしく願いいたします。失礼いたします。

○事務局・伊佐 では議題に入る前に資料の確認をさせていただければと思います。まずお手元の資料をご確認ください。1枚目が次第、2枚目に資料1-1の交通安全計画の目次案がございます。3枚目は資料1-2、目次の内容、骨子案でございます。それから資料の2でございますが、こちら緑の冊子、現行の交通安全計画を、お手元に配付させていただいております。それから資料の3としまして東京都自転車安全学習アプリ輪トレという東京のホームページを印刷したものを配布させていただいております。不足している資料などございますでしょうか。

不足している資料がございましたら、挙手にてお知らせいただければと思います。

○それでは議題の説明の方に移らせていただければと思います。まず資料 1-1 をご覧いただければと思います。こちらが第 2 次交通安全計画のですね、目次の案です。長い内容になってきますので、第 1 章から第 3 章をご説明させていただきます、そのあと、第 4 章以降を説明させていただきますければと思います。

○事務局・伊佐 まず第 1 章でございますが、はじめに、まず計画策定の趣旨、それから計画の位置付けと構成、計画期間、計画の推進という形で項目を立てております。具体的なイメージとしましては、お手元の資料 1-2 をご覧いただければと思います。まずこの第 1 章では、計画、趣旨や計画期間等について記載をしていきたいと思っております。(1) のですね、計画策定の趣旨でございますが、交通安全対策基本法に基づきまして、国立市では交通安全計画を策定しておりまして、市及び関係機関が一体となって、各種の施策を実施してきたというところになるかと思っております。第一次国立市交通安全計画は、令和 7 年度までを計画期間としております。市内の交通事故につきましては、計画策定以前と比べまして減少傾向になっておりますが、依然として交通事故の死傷者も出ておりますので、引き続き対策をしていきたいと思っております。

○事務局・伊佐 (2) 計画の位置付けと構成になりますが、交通安全対策基本法に基づきまして東京都の計画、また、国立市総合計画との整合性を図りまして市の道路、道路交通の安全に関する施策の大綱として策定していきたいと思っております。計画期間につきましては、令和 8 年度から 12 年度までの 5 カ年という形で予定をしております。ページをおめくりいただければと思います。(4) 計画の推進というところでございますが、交通安全に関する施策は、多くの行政機関等の分野にまたがりますので、効果的に推進するためには関係行政機関や関係団体が相互に連携しまして、総合的かつ一体的推進と対策を進めていきたいと考えております。このため、関係機関や団体の代表者等で構成する、市における交通事故の防止と交通安全運動の推進を図るための市の附属機関であります国立市交通安全対策審議会を中心として、協力体制を構築していきたいというところが簡単なポイントにはなっております。こちらはまだ骨子でございますので、内容はこれから膨らましていきたいと考えております。

○事務局・伊佐 日本の交通政策の成り立ちのお話をさせていただきますが、明治維新以降ですね、1872 年に岩倉使節団がロンドンに派遣され、その後、日本も鉄道国家となっていったという経過があるかと思っております。明治以降、都市間及び都市内交通として鉄道は大きく発展を遂げてきたという歴史があるかと思うんですけれども、道路においては、鉄道ほど整備がされていないため、戦後も国道 1 号でさえ雨でぬかるんで自動車が走れないような状態もあったということで、その地域の道路の状況っていうのは他のヨーロッパ、アメリカと比べると、まだ対策をしていく必要があると言われております。その点小嶋先生は、そうした生活道路の対策

の専門的な知見をお持ちでございますので、小嶋先生の知識もお借りしながら交通安全の計画策定し、対策を進めていければというふうに思っております。

○事務局・伊佐 そうしましたら、資料 1-1 にお戻りいただき第 2 章に移らせていただければと思います。第 2 章は交通事故の現状です。この第 2 章の詳細な項目といたしましては、はじめに第 1 次国立市交通安全計画の目標と成果というところがございます。次に交通情勢等、それから 3 番目が交通事故の状況というところで、項目を立てていければと思っております。資料 1-2 に戻っていただきまして、3 ページ目をご覧くださいければと思います。第 2 章では、この計画目標を第 1 に第 1 次国立市交通安全計画の目標と成果の他ですね、交通事故の状況等々についてですね、記載をしていきたいと思っております。第 1 次計画ではですね、令和 7 年の交通事故件数を 180 件以下とするという目標として、交通安全の対策を進めていきました。どんな対策をしてきたかご紹介させていただければと思いますが、例えば、道路のハード面としまして、自転車の走行空間を明示するために、自転車のナビマークの設置を進めてきたというところがございます。ソフト面の対策としましては、立川警察それから交通安全協会と協力して、小学校 3 年生向けに自転車教室ですとか、中学生向けには、スクエアドストレイト方式による交通安全教室を行ってきました。実際に自転車を使って事故の再現をして、交通事故に遭ったらこんな衝撃があるというようなで、中学校の生徒さんに見ていただきました。ハードソフト両面で、交通安全の対策進めてきたというようなところになります。平成 30 年以降の国立の交通事故の発生件数でございますが、概ね減少傾向にありました。コロナ禍明けの令和 4 年以降には増加しましたが、令和 6 年には再び減少傾向に転じておりまして、令和 7 年現在、集計されているデータとしましては、11 月時点で 165 件という形になっております。また 12 月までの件数につきましては、改めて皆様にごちらにお伝えさせていただければとは思っておりますが、目標を達成できる可能性はあるかと思っております。12 月は、比較的事故の多い月ということになってきますので、少しでも事故を減らせるようにという形で立川警察署と一緒に、国立駅の北口のロータリーで、啓発品の配布などといった形で、啓発活動を行ったりもしております。

下の事故件数の推移というところを、ご覧いただければと思いますが、具体的には令和元年 2019 年には 244 件交通事故がございましたが、令和 6 年には、178 件という形に減っています。その隣は内訳で、高齢者の関与の事故という件数を記載させていただいております。高齢者の関与する事故件数につきましても、令和元年が 89 件、令和 6 年が 65 件という形で、件数自体は減ってきているという形でございます。交通事故全体の 3 割程度が高齢者の方が関与しています。また、子どもの関与の事故につきましても、令和元年が 22 件、それから令和 6 年が 13 件という形になっておりますので、概ねこちら減少傾向が続いていくという形になります。それから、その隣の自転車の関与の事故件数ですが、こちらは令和元年がこれ 105 件、令

和6年が88件となっております。一方、この自転車の関与事故の割合を見ていただければわかりやすいんですけども、令和元年が43%、令和6年が49%という形になっておりますので、割合自体は逆にちょっと高くなっている傾向があるというところでございます。他の事故に比べてですね、自転車の関与する事故の減り幅がちょっと少ないのかなというところですね、見て取れます。多摩地域の他の自治体を見ても、私が見た限りというところにはなるんですけども、概ね本市と同じように、自転車の関与する交通事故の割合は減りにくい傾向があるのかなというところでございます。やはり車なんかでございまして、頑丈になり、事故に遭った場合も人身事故になりにくいという傾向があるのかと思うんですけども、自転車の場合はやはり生身の人間ということで、事故が起きたときに人身事故に繋がりやすい傾向があるのかなと考えております。

その下の(2)、交通事故の情勢等というところでございます。こちらは、以下の項目を記載していきたいというふうに思っております。人口推計、それから年齢別の人口、それから将来の人口推計、それから道路の現状ですとか、登録の自動車数、それから運転免許保有者数等を記載していきたいと思っております。それから(3)の事故の状況でございまして、もう少し、事故の状況を詳しく分析したものを、記載していきたいと思っております。例えば、交通事故件数、死傷者それから年齢別の負傷者数ですとか、子どもの交通事故死傷者数、高齢者の交通事故の死傷者数、それから4ページ目をご覧くださいと思います。状態別の交通事故の当事者数の割合、それから自転車乗用中の負傷者数と割合、歩行中の負傷者数と割合、路線別交通事故発生件数などを記載していきたいというふうに考えております。

○事務局・伊佐 そうでしたら、また資料1-1にお戻りいただければと思います。今度は第3章ですね、第2次交通安全計画の目標ということですが、資料1-2に、またお戻りいただければと思います。事故件数の目標ですが、今後ご検討させていただければというふうに思っております。そうでしたら一旦、第3章までできましたので、一旦ここで、皆様からご意見、ご質問等あれば、伺えればと思っております。ご意見、ご質問ある方がいらっしゃれば、挙手いただければと思います。(誰も挙手せず) よろしいですかね。小嶋先生の方から、この時点までのところ何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。

○小嶋会長 ご説明ありがとうございました。私からも、ご説明いただいた内容で、特に質問等ございません。

○事務局・伊佐 はい。ありがとうございます。続きまして、第4章以降のご説明に移らせていただければと思います。まず資料1-1をですね、ご覧くださいと思います。第4章、重視すべき視点というところでございます。重視する視点としましては、まず最初の1項目としましては、高齢者の交通安全の確保、2つ目としましては、子どもの交通安全の確保、3つ目と

しましては、自転車の安全利用の推進でございます。具体的な記載の内容としましては、資料 1-2 の 6 ページ目をご覧ください。本章は、計画策定に当たりまして、東京都の交通安全計画の視点も加味して、記載をしていきたいと思っております。

○事務局・伊佐 1 つ目、高齢者の交通安全の確保というところでございます。交通事故件数に占める高齢者の割合は、令和元年から 6 年の間、前のページで見させていただきました通り、大体 30%が 40%程度となりまして、多くの交通事故に関与が認められるのかなというふうに思っております。事故に関してもう少し細かく見ていきますと、第 1 当事者、第 2 当事者の状況を見ていきますと、約半数ずつということになります。そのため、高齢者は事故の加害者にも被害者にもなる可能性があると思っております。事故の加害者にも被害者にもならないような対策を進めていく必要があるのかなと思っております。ただ今、第 1 当事者第 2 当事者と申し上げさせていただきましたが、第 1 当事者とは米印のところに記載をさせていただいておりますが、第 1 当事者とは、過失や違反がより重いか、または過失や違反が同程度の場合は、被害がより小さい方の当事者のことを意味しています。第 2 当事者は過失や違反がより軽いか、過失や違反が同程度の場合は、被害が大きい方の当事者のことを意味しています。

○事務局・伊佐 (2) 子どもの安全の確保をご覧くださいと思います。交通事故件数に占める子どもの割合は、令和元年から 6 年の間で見ると、5%から 9%程度となっております。事故に関する第 1 当事者第 2 当事者の状況を見ると、多くは 2 当ということになりまして、交通事故が発生した場合に被害者となりやすい傾向があります。

子どもが交通事故の被害者となることがないように、対策を進めていくという視点に重きを置く必要があるのかなと思っております。過去の事故を見ていきますと、多くの年が子どもが加害者になる年は、たまにお 1 人とか 2 人とかいる年もあるんですけども、大体、ゼロです。被害者になるというケースの方が、非常に各年多いのかなというふうになっております。割合としてはですね 5%から 9%というところからです。こうした事故が起こらないよう関係機関の皆様とも連携して、この対策を進めていくというのが必要になってくるのかなと考えております。

○事務局・伊佐 (3) 自転車安全利用の促進というところをご覧くださいと思います。自転車事故の件数は、減少傾向にございますが、自転車に関与する事故の割合はですね、全増加傾向となっております。先ほど申し上げさせていただきました通り、自転車の関与する事故の減少数が他の事故と比べると、少ないというところが、その原因にはなってくるのかなとは思っていますので、自転車の事故を減らすため、引き続き対応を進めていきたいというふうに思っております。また、今後自転車の交通違反へ青切符制度も導入されますので、ハードソフト両面から、自転車の事故の減少に向けて対策を進めていきたいと思っております。

○事務局・伊佐 また資料の 1-1 にお戻り下さい。第 5 章の講じようとする施策をご覧くださいと思います。項目としては大きな一番になりますが、道路環境の整備というところで

ございます。まず(1)にあります、歩道の整備というような項目を作っていきたいと思っております。歩行者が安全に歩行していくためには、歩道の整備をしていくという必要があるかと思っております。それから、(2)でございますが、道路の整備というところでございます。東京都の計画にも記載ございますが、そうした、例えば都市計画道路を進めるというようなことが考えられるのかなと思っております。(3)でございますが、こちらは通学路等において交通安全の確保ということを考えていきたいと思っております。例年、教育部、学校、学校の保護者の方と一緒に、通学路の点検を行っております。危険箇所については、何らかの対策をするように対応するようしております。

それから(4)でございますが公共交通機関への転換対策推進というところでございます。例えば高齢になると、自転車での移動が難しい方もいらっしゃると思っております。そうした際に、公共交通機関の利便性を上げていくということが求められてくるかと思っております。例えば現在市としては、グーグルなどで目的地までのルート検索することがあるかと思うんですけれども、例えば市のコミュニティバスもグーグルで検索して、ルートとして出てくるなどといった、利便性を高めるための取り組みを行っているところでございます。公共交通機関利用者の利便性を高めていくということも市民の皆様が、いろんな交通手段の選択肢を持つことができますので、最終的には交通安全にも寄与してくるというところで、こうした項目も挙げさせていただいております。こちらも同様の項目で、東京都にございます計画の中で記載をしておりますのでその辺の整合性を図っているというところでございます。それから(5)でございますが、不法占用物件等の配慮ということでございます。ちょっと言葉としてわかりにくくなっておりますけれども、道路上基本的に、何か余計なものを置いたりしてはいけないということになっておりますので、そういうものが道路に置かれたりした場合というのは、交通事故を発生する要因という形になってくるかと思っておりますので、そうしたものを取り除いていくということをしていくことが必要だと考えております。

○事務局・伊佐 その下の2番、交通安全施設等の整備事業ということでございます。まず(1)でございますが、防護柵の整備ですね、防護柵というところちょっとイメージしづらいかもしれないんですけども、いわゆるガードレールです。ガードレールがあることによって、車が歩道に入ってくることを防ぐということですか、或いはガードパイプ、横断を防止するということに使うものになります。

(2)道路照明の整備ということで、これいわゆる街路灯など整備しまして、一定程度の明るさを保ちまして、事故発生を抑制していくということをしていきたいと思っております。それから(3)規制標識の整備ということで、必要な箇所には、例えば止まれ標識ですとか、速度表示の標識などあるかと思うんですけども、そうしたものの整備を警察の方で見ていただい

ればありがたいと思います。(4)が信号機の整備、高度化ということで、市民の方からも、色々な要望などあったりするかと思いますのでそういったことに対応していただければありがたいと思います。(3)(4)につきましては、東京都の交通安全計画にも入っておりますので、その辺と整合性を合わせた形にもなっております。(5)でございますが、鉄道踏切等の対応ということでございます。踏切りがあると事故の原因にもなりますので鉄道についても、高架などの対応をしていければと思っております。

○事務局・伊佐 3番をご覧くださいと思います。こちら交通安全意識の啓発でございます。(1)ですが、学校等における交通安全の教育、市内の小学校で行っている自転車教室ですとか、中学校で行っている自転車のシミュレーター教室などございます。その他、今年度は防災フェスタにおいて、立川警察署にご協力いただきまして、自転車シミュレーターですとか、酒酔いゴーグルの体験のコーナーを設けさせていただきまして、幅広い年齢層の方にご体験をいただいております。(2)でございますが、こちらは自転車利用者に対する交通安全の啓発なども進めていくことができると思っております。教育方法として、いろんなやり方あるかと思うんですけども、1つの場所に集まっていただくという方法もあるかと思いますし、中学校でスクエアドストレイトを実施した際には、東京都が、輪トレというアプリを作っております。比較的小手に(家にいても)自転車のルールを学べるようなアプリを開発しておりますので、こういうことも基礎自治体として、広めていくってということも考えられるかなと思っております。輪トレをご存じない方もいらっしゃるかと思いますので、簡単にご説明をさせていただければと思います。

○事務局・伊佐 資料3をご覧くださいと思います。こちらですね、東京都のホームページを印刷してきたものになるんですけども、自転車学習アプリの輪トレということで、この2次元コードを読み取っていただきますと、アプリがダウンロードできるようになっておりまして、私もダウンロードしてやってみたんですけども、自転車の交通ルールについて勉強になるような形になっております。次のページをご覧くださいとアプリの構成や特徴を載せています。アプリの構成としましては、3Dアニメーションによる学習ですとか、シミュレーションによる自転車の走行体験ですとか、それから効果測定、テストに合格すると合格証がもらえるという形になっておりまして、合格すると合格者限定のサービスが受けられると聞いておりますので、ご興味のある方は、ぜひアプリをダウンロードしていただいでご体験していただければと思います。このアプリにつきましては、先ほど申し上げた通り、中学校のスクエアドストレイトによる交通安全教室の最後に、生徒にもご案内をさせていただいているということになります。こうしたものを使えば比較的市民の方も負担なく、自転車の交通ルールですとかマナーを理解していただきやすくなるのかなと思っておりますので、こういう啓発活動も、1つの手なのかなと思っております。

○事務局・伊佐 ではまた資料の1-1にお戻りいただければと思います。資料1-1の裏面をご覧ください。こちらが(3)でございますが、交通安全運動の推進です。特に春秋の交通安全運動の期間におきましては、交通安全協会の各支部におかれまして、例えば北支部におかれましては、国立駅の南側にテントを張っていただいておりますし、南支部におかれましては、こちらの踏切のそばにテントを張っていただいております。それから(4)でございますが、こちらについては広報活動ということをしていければというふうに思っております。市のホームページももちろんそうですし、SNSなどを用いて広報活動ができるかと思っております。それから(5)でございますが、自転車のヘルメットの着用推進に向けて引き続き、啓発活動を行っていきたいと思っております。

資料1のその下の4番をご覧ください。こちらにつきまして、道路交通秩序の維持ということで、指導取り締まりの強化という形です。こちらは交通違反の取締りを警察の方に強化いただければと思います。こちらにつきましても、東京都交通安全計画と項目を合わせるようにさせていただいているという形になります。それから(2)でございますが、放置自転車対策の推進ということで、やはり道路上放置自転車があると交通事故の原因となってくるという可能性があります。市ではこうした放置自転車があった場合撤去しておりますので、引き続き推進していきたいと思っております。

○事務局・伊佐 5番、救助救急についてというところでございます。交通事故の防止を行っていても、どうしても交通事故ゼロというところは難しいところがあります。交通事故があつてしまった場合、そのあとの救助が必要になってくるのかと思っております。そうした場合に、救急処置の充実強化を消防署の方で払っていただければありがたいと思っております。そういう項目を1つ入れさせていただいております。こちらにつきましても、東京都の計画と整合性を図っているというようになっています。

○事務局・伊佐 第6章でございますが、資料があれば入れていきたいと思っております。以上のような取り組みを進めまして、生活道路における交通安全対策の専門家である小嶋先生のお力をお借りまして、交通安全対策を進めていきたいというふうに考えているというところでございます。

○事務局・伊佐 そうしましたら、資料の4から6につきましてはずいぶん、以上となりますが、皆様からご意見、ご質問あれば、挙手でお知らせいただければと思います。こういう項目もあったほうがいいんじゃないかとかですね、或いは、こういう視点も検討してもいいんじゃないかというところあればご意見、ご質問いただければと思いますので、よろしく願いいたします。その他全体通してでも構いませんので、何かございますでしょうか。

○金子（覚）委員 市民委員の金子と申します。質問なんですけれども、第一次のこれまでの計画と来年度から始まる第二次の計画のトピックというか、大きな違いがあれば、例えば今度はこちらをやるぞみたいな、そういうアピールの仕方などはありますか。

私も委員になるまでは計画自体を読んだことなかったんで、大きなことは言えませんが、例えば半数が自転車に関わる事故なのであれば、今回は5年かけて自転車の事故件数を、こういう施策でやっていきますというようなことを盛り込めるのか、何かお考えがあればというのが1つです。

昨今、この5年前に大きな違いかどうかわかりませんが、お子さんに乗ったアシスト自転車がもう大半を占めるっていうかですね。便利になってきているんですけども、相当非力であっても、スピードが出やすいんですけども、それによって、逆に便利でもあるけれども、事故を惹起しちゃうっていうことが、統計的に増えてきているのか、そういうのはわかるのかってことが2つ目の質問です。

○事務局・伊佐 はい。ありがとうございます。まず最初の質問でございますが、第二次計画のポイントになるのはどんなところなのかなというところかと思えます。交通事故の発生するような場所、特にその危険な場所というのはやはりこの生活道路になると思えます。歩行者等と自動車ですとか、自転車と歩行者とか、生活道路における事故のリスクが高いのかなと思っておりますので、その生活道路における対応です。この第1次計画においてより進めていきたいと思っております。ただ生活道路における対策は、近隣住民の方のご理解の面では、近隣住民の方もいろいろなお考えあるかと思えます。例えばお子さんの保護者の方であれば、学校の近くをスクールゾーン化したいという意見もあるかと思えます。その他にも道路の物理的デバイスの対策もいろいろあるかと思えます。一方、生活環境によっては、やはりそこの道が不便になると、ちょっと生活に支障があるなという方もいらっしゃるかと思っておりますので、簡単に進めていくのはなかなか難しいところもあります。しかし、皆様のご意見をお伺いしながら、そうした危険な生活道路については、対策を前に進めていきたいと思っております。

○事務局・伊佐 それから自転車についてなんですけども、いわゆるこの電動自転車の影響による事故なのかどうかというところが、申し訳ないのですがそこまでのデータというのはちょっと持ち合わせてないというのが現状になります。

○事務局・中島 ご意見ありがとうございます。第1期と第2期比べて、やはり最初に説明した通り、自転車の事故件数と割合が多く、減ってきてないのはやはり反省すべきですね。力を入れていくべきところだろうと私も思いますので、重視すべき視点というところで、これも自転車が一番最後になってるんですけども、その辺はまた検討させていただければと思っておりますので、最初に自転車を持ってくるのも1つの手だと思えます。今まで自転車対策を色々

やってきてますけども、なかなか成果が上がらなかったというところを踏まえてですね、皆さんのお知恵もお借りいただきまして、新たな施策をやっていければと思っております。

○事務局・伊佐 その他ございますでしょうか。

○原田委員 日頃見てて感じたことですが、自転車は例えば大学通りでは、歩道、自転車道、車道の3通りの走行方法がありどれも違反ではない。もちろん歩道の場合は歩行者優先ですので、歩行者に迷惑かけないように道路側を走り歩行者がいれば優先する。でも3通りの通行方法があるわけですよ。歩行者はっていうと、実際に歩道だけですよ。もちろん危険を承知で歩けば大学通りの車道も歩けるんでしょうけど、通常は皆さん歩道を歩いていますよね。車は当然自動車道で大学通りを走る。そうすると、大きく3つに分けると自転車だけが3通りの方法があるってというのが、僕は矛盾してると思っているんですよ。もともと、どうして自転車だけどれを使ってもいい。だからそれだけ優遇されている。だから大学通りについては特にそれをいつも感じていて、安全協会を取り締まっても、まずウーバーイーツは降りてくれなかった。歩行者がおっかないなというようなときも注意してもなかなか見てくれません。あとは自転車利用されている方で、やはり注意してもなかなかおりてくれないっていうのは正直申し上げて、男性も女性も若者の方が多いですよ。だからその辺何かいい方法がないのかなっていつも思うんですけどね。

さくら通りについて、自転車は相互通行になっていますけど、どこの自治体の交通政策を見ても、自転車に対しては、道路の中で、自動車側との境を必ず何かで安全にガードレールなのか、或いは樹木などで柵を作ってるんです。多摩地区で僕もいろんなところの道路を見ますが、国立のさくら通りの場合は、自転車利用者と歩道との差っていうのはどうなってるかっていうと、国立のさくら通りは、ガードレール或いは樹木で、自転車と歩行者は分かれています。他のエリアでは下手すると歩道のところを配色で分けたり、或いは簡単に言えば、本当に、広くとれるようなところは2つ別々に例がありますけども、一番怖いのはやはり自転車と、車との境がさくら通りには本当に少しの段差しかないんですよ。これはね、今まで僕は事故は見ていますけど、たまたま死亡事故とか重傷事故にはなってないだけで、いつとんでもない事故になるかっていうのは常に心配してます。その辺については、今回さくら通りを数年前に、相互通行にして、自転車道を作って一昨年ぐらいにほとんどできた状態でしたけど、どういう考えでやったのか、そこだけはずっと疑問に思ってますので、できればお答えいただければと思います。

○事務局・松平 大学通りのとこですけども、自転車が3通りの通行があるという話があったと思うんですけど、事務局としましては、基本的には自転車につきましては、自転車は車道部

分を走行していただきたいという認識がございますので、歩道につきましては例えば13歳未満ですとか、70歳以上、特定の限定された方がですね、歩行者を気づかっていたきながら走行していただくというような認識を持っていますので、3方向すべてあるのかなっていうところはちょっと疑問としては聞いておりました。さくら通りの改修の実例と、自転車レーンのと自転車道につきましては、過去に警察と協議させていただいた中で、限られた道路空間の中で有効な策としまして、現状のような形でですね、今委員さんがおっしゃった通り、ガードレールがないような状況で危険性があるというご指摘いただいたんですけども。木もたくさんあって、限られた道路空間の中で、横断歩道の横断抑止策を設けることができなかったということがございます。ただ、委員さんおっしゃる通り、将来的に事故が起きるとも起きないと言えないというような状況がございますので、そちらにつきましてはですね、機を見まして、警察と協議しながらですね、いい方向に進めていきたいと考えてございます。お願いいたします。

○事務局・伊佐 ありがとうございます。そうしましたら、その他ご質問ご意見ございますでしょうか。特によろしいでしょうか。では全体通しまして、小嶋先生の方から何かご意見ご質問ありましたら、お願いできればと思います。

○小嶋会長 様々ご意見いただいてぜひ反映いただければと思うんですけども、今の自転車もうマナーを守らない自転車のというところもございましたが、当資料の1-2の第4章、のご説明をいただいたところで、また第四章の重視すべき視点のところ、高齢者子どもの安全（自転車安全利用の促進）というところで記載いただいている中で、高齢者の部分については第1当事者にも第2当事者にもなっているというのをお示しいただいて、それぞれの対応というところ、記載いただいたんですけども、自転車に関しても交通事故が起こった後の記録としては多分、車と事故が起きると、車の方が第1当事者ということになる記録が圧倒的に多いのかなと思います。事故の詳細の分析をもうすでにしていただいているかと思いますが、自転車のほうも違反があるというような記録もとっていただいている自転車の関与する事故に関して、自転車の違反というのでも少なからずあるというところと、第1当事者第2当事者に留まらないところの事故の状況の分析の内容を、重視すべき視点のところに入れていただけると、その先の第5章以降のところに対応という点について自転車がルール違反をしないようにとか、子どももルール違反をしないように、教育を受けられるようにという対応を記載いただいているので、ぜひその前段となるものについても第四章の重視すべき視点に加えていただければと思います。私から以上です。

○事務局・伊佐 ありがとうございます。素案の作成にあたって、記載をさせていただければと思います。ありがとうございます。では、他にご質問方もないようでございますので、そ

の前の連絡事項でございますが、皆さまからいただいたご意見含めまして、こちらの骨子の方で反映してボリュームを実際の計画に近づけた形でまた改めて来年度、皆様にご提示をさせていただきますまして、また議論していただければと思っております。それはですね、本日は、令和7年度第2回交通安全対策審議会は、以上で閉会をさせていただければと思っております。本日はありがとうございました。