

令和 7 年度第 1 回国立市交通安全対策審議会

【事務局】では、定刻になりましたので始めさせていただきます。本日はお忙しい中、令和 7 年度第 1 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ご出席いただいているため、秋田副会長に進行の方をお願いいたします。

【秋田副会長】ただいまご紹介に預かりました秋田でございます。本日はお忙しい中、皆様お集まりいただき、ありがとうございます。限られた時間の中ではございますが、ご審議ご意見などいただければと思います。着座にて失礼いたします。では早速ですが、議題に入る前に事務局より資料の確認をお願いします。

【事務局】お手元の資料をご確認させていただければと思います。まず本日の次第でございます。続きまして、名簿、本審議会の設置条例でございます。それから資料 1 が令和 7 年度自転車安全教室実施状況、資料 2-1 が令和 6 年交通人身事故発生状況等で、資料 2-2 が多摩地域の交通事故発生率比較でございます。それから資料 3 が令和 6 年交通人身事故発生場所図、資料 4 が A3 の資料になっている自転車ナビマーク設置箇所図です。資料 5 は国立市交通安全計画評価ですが、こちらは左上に比較評価シートと書かれている A3 で 3 枚ホチキス止めされているものになっております。資料 6 は資料番号が振られていないのですが、緑色の国立市交通安全計画という冊子になります。資料 7 が国立駅南口駅前広場基本設計案というものになっております。過不足などございましたら、お申し出いただければと思います。よろしいでしょうか。それは秋田副会長よろしくをお願いいたします。

【秋田副会長】ありがとうございます。本日は時間も限られておりますので、早速ではございますが、議題の方に入らせていただきたいと思います。まず議題 1 の令和 7 年度自転車安全教室実施状況について、並びに議題 2 の令和 6 年交通人身事故発生状況等について、議題 3 の自転車ナビマーク設置箇所図について事務局より続けてご説明をお願いいたします。

【事務局】まず資料 1 をご覧いただければと思います。令和 7 年度も、昨年度に引き続きまして、市内の小学 3 年生を対象としまして、立川警察署、立川・国立地区交通安全協会、国立北支部や南支部の方々などと一緒に、自転車の交通安全教室を実施しました。5 月からスタートし、今日時点で市内 7 つの小学校を回っておりまして、第 6 小学校は 11 月 6 日に実施する予定になっています。自転車安全教室を受講された方には、資料の下にプリントされている自転車安全運転講習の受講証をお渡ししています。それから、資料 2-1 令和 6 年交通人身事故発生状況等をご覧いただければと思います。こちらですが、まず事故総数をご覧いただければと思います。令和 6 年中に、国立市内での交通人身事故は 178 件ということで、前年からマイナス 16 件になります。その内訳は、表 1 の通りになっていますが、死者 1 名ということでプラスマイナス 0、それから重傷者数はマイナス 1 名、軽傷者数はマイナス 12 名、計マイナス 13 名というような内訳になっております。それから、都内における交通人身事故は、昨年と比較して、

死者数は少し増加したものの、人身事故発生件数は減少しています。それで国立市内の事故の発生件数も、東京都全体でマイナスになるなか同様に減少したというような形になっております。次の2ページ目をご覧くださいいただければと思います。都内死亡事故の特徴というところです。

(1) の状態別、年齢層別でございますけれども、一番右上に青い背景を付けているところですが、高齢者の歩行中の事故が35件と多くなっています。この内訳を分析したものが、表の下

(2)、高齢者(65歳～)の交通死亡事故発生状況です。高齢者の歩行中の死亡事故については、35件のうち、半数程度の17件が何らかの違反があったものになっております。この違反などの内訳については、表4に記載のとおりでして、例えば信号無視ですとか、斜め横断とか横断違反関係のものがあったり、その他にも踏切の不注意などがあったりします。次の3ページ目をご覧くださいいただければと思います。自転車事故についてです。都内の交通事故全体に占める自転車事故の割合は以下のとおりとなっております、国立においては、自転車関与率は49.4%、前年比マイナス1.6ポイントとなっておりますが、支部平均を5.5ポイント、都内平均を3.6ポイント上回っています。やはり、市部や都内全体から見たときに、自転車の関与率がやや高くなっているかと思います。それから、表6をご覧くださいいただければと思いますが、令和6年中の自転車の事故関与率で、こちらは市内のもので、1当件数が54件、2当件数が42件、合わせて96件ということになっております。1当が事故の加害側または過失の大きい方で、それから2当というのが事故の被害者側または過失割合の低い方となっております。その下、4番、交通事故発生場所・1当居住地というところをご覧くださいいただければと思います。(1)の交通事故発生場所ですが、国立市では信号がない交差点での事故発生割合が、市部や都内と比較すると高く、信号がない交差点での事故発生を抑制することが、引き続きの課題になってくるかと思えます。次のページ、表7をご覧ください。信号がある場所での事故発生件数ですが、市内交差点内は26件68.4%。それから、交差点付近では6件15.8%、合計すると84.2%というところで、下の市部、都内と数字を比べていただきますと、比較的、市部や都内よりも少なくなっているのかなと思います。一方、表8の信号がない道路での交通事故発生件数ですが、こちらは交差点内、交差点付近それから小計となっております、小計のところをご覧くださいますと、国立市では54件、38.6%、一方市部では35%、都内では37.6%とあります。市内でのこの数字は、以前よりは下がってきているのですが、他と比較すると、やはり信号のない交差点での事故対策を検討していかなければならないと思っております。(2)ですが、第1当事者の居住地というところで、国立市内では、市民の事故割合は市部や都内の事故割合と比較し少ないものの、国立市民以外の都民の方の事故割合が少し高くなっています。それから表9ですが、こちらをご覧くださいますと、同一行政区域内、その他都内というところですが、国立市におきましては、その他都内というのが92件で事故全体の51.7%となっております。市部をご覧くださいますとその他都内の割合が33.2%、都内ではその他都内の割合が34.1%となっており、市内にお住まいの方であれば、この辺の道は危ないから気をつけて車や自転車を運転しなきゃ

と考えていると思うのですが、ただ国立市を通過するだけの方になると、そういったところが分からず、事故を起こしてしまうようなケースもあったりするのかなという推測もできます。資料 2-1 については以上になります。続きまして、資料 2-2 をご覧いただければと思います。こちらは、多摩地域の交通事故発生率を比較した表になっております。灰色で網掛けしたところが国立市ですが、令和 6 年の市内の事故は 178 件で、単純に事故件数を上から並べると 16 番目となっています。しかし、人口 10 万人当たりの事故件数ですとか、面積、道路 1 km 当たり、それから自動車保有台数というところで比較しますと、以前よりは順位は下がってきているのですが、まだ少し高い状況にあるのかなというところになっております。それから、資料の 3 をご覧いただければと思います。こちらは、令和 6 年の交通人身事故の発生場所を丸で示しているものになります。まず緑の丸ですが、1 当 2 当かはありますけれども、自転車が関与した事故です。オレンジの丸がその他の事故を示し、図の下の方、南部の赤い丸が死亡事故を示しています。それから、緑の線が、国立市道のうちナビマークが整備されているところ、赤い線が、自転車道が整備されているところ、オレンジの点線が、令和 7 年にナビマークを設置するところになっております。また、紫の線がナビマークを設置済みの都道、黄色の大学通りは自転車レーン設置済みの都道、青い線がナビマークを設置済みの国道となっています。資料の 4 をご覧ください。こちらは、自転車ナビマークの設置済み路線です。赤い線がもうすでに設置しているところ、赤い点線が令和 6 年度に設置済みのところ、それから青い点線は今年度設置をするところとして記載をさせていただいております。資料 1 から 4 についての説明は以上になります。

【秋田副会長】ありがとうございます。ただいま事務局より資料 1 から 4 をご説明いただきましたが、こちらについて委員の皆様からご質問を伺いたいのですが、いかがでしょうか。よろしいですか。では、ご質問がございませんので、議題 4 の国立市交通安全計画の評価についてに移ります。事務局よりご説明をお願いします。

【事務局】はい、交通安全計画の評価についてのご説明をさせていただきます。まず交通安全計画ですが、皆様のお手元にある緑色の冊子でして、こちらは令和元年の 11 月に策定したもののになります。平成 30 年当時、国立市内で年間 247 件の交通事故が発生していましたが、少しずつ減少させて令和 7 年には交通事故を 180 件以下にするという目標を立て、この交通安全計画を策定しました。令和 6 年も交通事故を 180 件以下に抑えられており、令和 7 年におきましてもここまでさらに減少しているところでして、対前年では 9 月時点でマイナス 14 件となっておりますので、引き続き交通事故を減少させていきたいと考えています。立川警察署や交通安全協会の皆さんなどと協力しながら、事故の抑制に向けて対策をしていきたいと思っております。こちらの計画を策定した際に、年間の事故件数を 180 件以下にするために、このような施策を実施して取り組んでいこうという事項を記載したものが資料の 5 になっておりますので、ご覧ください。まず、施策のうちの 1 つの大項目として交通安全意識の啓発、中項目として交

通安全教室となっていますが、こちらの交通安全教室について実施した取り組みと、取り組みの成果、それから次期プランへの位置付けを記載しています。交通安全教室につきましては、市内の小学校 8 校で自転車安全教室を実施してきた他、令和 5 年度からは国立市総合防災訓練で立川警察署の協力のもと交通安全教室を実施してきました。こちらは総合防災訓練、いわゆる防災フェスタと呼ばれているものですが、自転車シミュレーターで、自転車に乗って画面を見ながら走行してもらい、危険予測などを養う体験をしていただきました。参加者への交通ルール周知、交通安全意識の向上というところが成果かと思っておりますので、次期計画においても継続していきたいと考えています。それから、その下でございますが、スケアード・ストレイト方式による交通安全教室でございます。こちらは、中学校においてスケアード・ストレイト方式の交通安全教室を行っておりまして、今年度は第 3 中学校で実施しています。また、令和 5 年度までは、市民まつりでスケアード・ストレイト方式による交通安全教室も実施して参りました。もしかしたら、この中にもご覧になったことがある方もいらっしゃるかもしれませんが、スタントマンを使って交通事故を再現するので、非常にインパクトもあり、事故の危険性を認識することができます。こちら中学校から好評をいただいております。今後も引き続き実施をしていきたいと考えておりますが、次期計画においては、交通安全教室という 1 つの項目としてまとめても良いのかなと考えております。それからその下、交通安全運動ということで、国立市内には交通安全協会の北支部、南支部と 2 つ支部がございますが、交通安全運動期間中には街頭活動を行っていただいております。例えば歩道で自転車走行されている方に対して、自転車を降りて通行することにご協力いただくように呼びかけていただいたりしておりまして、こうしたことも、市内の方の自転車マナーや意識向上に繋がっているのかなというところでございます。こちら継続の方向で考えております。続きまして、運転免許の自主返納についてです。こちらホームページでの周知やリーフレット配布を行い、自主返納に関する意識を高めていったというところになりますが、令和元年から 3 年ぐらい自主返納が多く見受けられましたが、その後はやや減ってきています。一概には言えないのですが、当時池袋で高齢の方による交通事故が発生したという影響もあって、おそらく国立市内だけではなくて都内全体においても運転免許の自主返納件数が高まったと考えられます。それからその下でございますが、交通安全指導ということで、コロナ禍前くらいまでは交通安全協会が実施する講習会に小嶋先生にもお越しいただき、協会会員の皆さまに交通安全の知識を深めていただけたので、一定程度の目標は達成できたのかなと思っております。それからその下、自転車用ヘルメットの着用促進です。こちらにつきましては、令和 5 年度から 6 年度にかけまして東京都が区市町村に対して、自転車ヘルメットの市民向けの補助事業を行った場合に、都が市に対して補助をするという事業があり、その期間にあわせて国立市でも実施しました。東京都の補助制度を利用した事業は一旦終了していますので、今後は広報活動の方に統合するような形で考えていきたいと思っております。次にしょうがいしゃの方の交通安全ですが、こちらは道路のバリアフ

リー化などを進めて参りました。また、春や秋の交通安全運動の期間などには、特にしょうがいしゃの方という限定はしていませんが、交通安全に関して様々な情報提供を行ってきました。こちらでも継続していきたいと思っておりますが、広報を行っていく際には、しょうがいしゃの方だけではなく、その他の方にも有効な情報もありますので、広報の項目と統合していきたいと考えています。次のページをおめくりください。外国人の交通安全ですが、こちらは、英語のチラシを掲示したりしましたが、こちらでも広報活動が主となることから、広報の項目などに組み合わせていきたいと考えています。それから広報全般としましては、交通安全計画を策定した当時、自転車保険の加入について報道されたこともあり、そういう広報を行いました。また、高齢者支援課で行っている事業ですが、すこやか健康長寿カレンダーというものを高齢者の方にお配りしました。そうした中に、交通安全に関する情報も入っていますので、引き続き、時代や社会情勢に応じて、市民の方に必要な情報を提供するという形で広報活動を行ってきたいと考えています。では、3ページをご覧ください。3ページ目以降は、大項目にあるとおり、道路や交通環境の整備に関する項目になっております。まず1行目、道路の整備・改良のなかの歩道等の整備です。こちら道路整備に合わせて、歩道の新設や拡幅などを行って参りました。例えば令和2年度には西第一線などを行い、歩道のバリアフリー化を実現しましたが、引き続き安心して外出ができるように取り組みたいと思っております。次の下の段をご覧ください。横断歩道・信号機ですが、こちらは立川警察署におきまして、例えば市民からの相談に応じて横断時間の調整を行うなどの対応を行っていただいております。今後も状況に応じて対応のご検討をいただくため、項目として継続したいと考えています。それから隅切りですが、市民の協力を得まして、設置可能な箇所に設置しました。隅切りは、交差点において目視で確認をする際に、視野を広げて交差点の安全性を高めるものになりますけれども、引き続き、次期計画でも実施していきたいと思っております。その下の自転車走行空間の整備ですが、こちらにつきましては、国立市自転車安全利用促進計画という別の計画があります。そちらに基づきまして、自転車ナビマークの設置を進めて参りまして、今年度がその最終年度になっています。左側通行を示して自転車の走行空間を整備してきましたが、一定の効果があつたというふうに思っております。自転車安全利用促進計画が今年度で終了ということで、これに合わせてこちらでも一旦完了というような形にしております。それからその下、ハンプや狭さくですが、新たな設置は行っておりません。次期計画の位置付けとしては見直しとなっておりますが、必要に応じて次期計画でハンプや狭さく、ライジングボラードなどの設置を検討しています。道路や交通状況により適切な方法で対策を行うことが必要になるため、1つの項目にしていくか、何かと統合していくかなどについては、次期計画を策定する中で、皆さまからのご意見をいただきながら考えていければと考えています。それからその下、道路照明をご覧ください。道路照明があることによって、夜も安全に通行・走行することが可能となるよう、水銀灯からLEDに取り替えを行っています。取り替えにより、長期間に渡って点灯

時から安定した明るさ保つことができるようになりましたので、こちらも引き続き管理を行っていきたいと考えています。次のページをご覧ください。こちらは、大項目としましては同じく道路・交通環境の整備となりますが、中項目の看板・横断旗の設置についてです。こちらは、行き止まりなどの看板があった方が良い場所に設置した他、市民とともに横断旗の管理を行いまして、主に小学生の児童が安全に横断できるよう環境を整えました。次の計画におきまして、引き続き設置の検討や維持管理を行っていきたいと考えております。それからその下でございますが、こちらは公共交通の利用促進ということでございまして、新たな停留所やベンチの設置などを通じて、くにっこやおやぎっこの利便性を高めました。公共交通を利用される方が増えてくれば、渋滞の抑制などにも繋がってくるかと思っておりますので、継続していきたいと考えております。それからその下でございますが、コミュニティサイクルのポートの設置に向け、道路用地を提供してきましたが、こちら引き続き必要な支援を実施していきたいというところで、項目としても継続にさせていただいております。それから鉄道踏切ですが、踏切事故の防止や踏切遮断による交通渋滞解消などのため、JR 南武線谷保駅から立川駅間で、都市計画決定に向けた取り組みというのを市でも行って参りました。こちらにつきましては、都市計画の決定及び事業化を今後も促進していきたいと考えております。それからその下、駅の施設についてです。こちらは谷保駅矢川駅のホームドア設置に関するものですが、市からも JR 東日本に補助金を交付して進めてきました。あと国立市内でホームドアがないのは国立駅になりますので、今後設置に向けた連携を進めていきたいというふうに考えております。続きまして次の 5 ページ目をご覧くださいと思います。こちらの大項目は交通秩序の維持・向上になりますが、まず取締りについてです。こちらは立川警察署において必要な取締りを行っていただき、ホームページには交通違反多発地点を公開し、運転者に対してあらかじめ注意喚起をしていただいております。それから放置自転車の抑制ですが、放置自転車が交通事故の元になることもあったりしますので、引き続き対応を行っていきたいと考えています。その下、自転車駐車場の整備ですが、ホームページを通じて自転車駐車場がある場所の広報を行ってきたところです。こちらの項目につきましては、自転車駐車場整備の具体的なお話になりますが、自転車安全利用促進計画も交通安全計画と同じく今後改定がありますので、こちらの自転車の計画の中でももう少し深い検討していきたいというふうに思っております。そのため、交通安全計画の中からは一旦外すという形になっています。それからその下、ゾーン 30 の設置についてです。令和 6 年度は、5 小周辺に新たにゾーン 30 の設置を行いました。必要な箇所については今後も検討していきたいと思っておりますが、一方、生活道路については 30 キロが原則になるというような報道もあったりしますので、そうした状況を見極めながら考えていきたいと思っております。それから飲酒運転の根絶ということで、こちらについては、市でもホームページなどで広報を行っていますが、今後は広報の項目と統合していくのが良いのではないかと考えているところです。それからスクールゾーンを活用した児童の安全確保ですが、計画期間中に一小

の通学路である石神道に新たにスクールゾーンを設置しました。こちらの項目においても、引き続き次期計画に挙げていきたいと考えております。最後 6 ページをご覧ください。大項目が点検・救助救急体制となります。まず通学路点検ですが、毎年通学路の危険箇所を回り、必要に応じて工事などを行いながら安全性を高めてきました。次期計画においても継続していきたいと思っております。それからその下、重傷事故発生道路の点検についてです。今年は踏切での事故もありましたので、立川警察署や交通安全協会の皆さんと協力して、踏切事故の防止キャンペーンなどを行いました。今後も重傷事故や死亡事故あるような場所については、点検ですとか、啓発活動を行っていききたいと思っております。その下最後の項目になりますが、救助救急体制ということで、こちらは立川消防署の方でポンプ隊と救助隊の連携を含む救急活動訓練による救命効果の向上を図るとともに、現場到着時間短縮に向けた各種取り組みにより、体制の強化を図っていただきました。今後とも引き続き項目に入れていきたいと考えております。以上が資料 5 と 6 のご説明となります。

【秋田副会長】ありがとうございました。ただいま議題 4 について資料 5 と 6 を用いてご説明いただきましたが、ご質問があればいただきたいと思います。はい、蓬田委員お願いします。

【蓬田委員】くにっこバスについてお聞きしたいんですけども、利用者数を上げるためにご尽力いただいているというお話は有難かったのですが、私都営泉 2 丁目アパート、いわゆる国立南市民プラザに最近行くことが多く、住民の方がくにっこバスが通っていないということを盛んにおっしゃるのが気になっています。行政相談員の窓口の方にも市民の方から 2 度程同じ内容のお話がありました。利用者数が少ないところにバスのルートを設定するのは非常に難しいのでしょうか、南の端っこまで網羅していただいているのか。南と北を直で行けるルートがほとんどないということをおっしゃっていました。

【事務局】ありがとうございます。いわゆる地域公共交通のお話になってくるかと思うのですが、そうした市内の地域公共交通につきましては、この会議とは別に地域公共交通活性化協議会という会議体がございます、その中で議論をしていただいています。市としましては、今後、地域公共交通計画という計画を策定する予定にしております、今年度はそれに先立ちまして、市民の皆さんがどのような移動の仕方をされているのかという現状を把握するために、9 月に無作為抽出で 1,000 名の方にアンケートをお送りしました。その他、市の公式 LINE でも同じアンケートにご回答いただけるようにしたり、市内施設にアンケート回答用の 2 次元コードを掲示したりしました。今後の計画策定の中で、そうしたアンケートの結果も参考にしつつ、地域公共交通活性化協議会委員の皆さまのご意見を踏まえながら考えていければと思っております。確かに、国立駅から南部に向かう場合、例えば立川バスが運行されている路線になるかと思いますが、国立操車場に向かうものですか、その中で都営泉 2 丁目アパート経由のものがあつたりします。今回、時刻改定をするにあたり、そうした地元の意見も踏まえてとい

うことなのかと思うのですが、都営泉2丁目アパートに寄るバスを1便増やされております。今後の公共交通については、地域公共交通活性化協議会の方でもう少し考えていきたいというところですよ。

【秋田副会長】その他、ご意見やご質問あればいただきたいと思います。

【五十嵐委員】交通安全協会南支部の五十嵐です。コミュニティバスですが、最初は南プラザの方を走っていました。しかし、利用者数が少ない関係だったのか昼間の路線が廃止になりましたし、あと南武線の南側の平行道路、ヤマト運輸の営業所があるところも以前は走っていました。せっかく路線があったのに、廃止された理由についてお聞きしたいです。

【事務局】過去コミュニティバスが走っていて、今廃止されている経緯としましては、利用者数が影響しているところがあります。バスではありませんが、5～6年前ぐらいにデマンド交通を実施させていただいたこともありますが、その実証実験の中で、なかなか利用者数が伸びませんでした。また、最近ニュースになっていたりもしますが、公共交通の状況としましては、バスもタクシーも運転手不足にあり、これは事業者さんからも同じように聞いています。そうした中で、特に地方では路線の廃止や減便も行われてきているところがございます。また別の会議体でのバス会社さんのお話では、運転手不足については都内、多摩地域も同じような状況であり、新たな路線を増やしたり増便したりするというのは、なかなか難しい状況になっていると聞いています。

【五十嵐委員】市役所から北に向かう路線、味の民芸の所から北に向かうバスがありますが、矢川から国立の駅の方に行っているバス路線があるので必要ないと思います。逆にその経費を、南の天満宮の下の方とか、例えば南区公会堂、南プラザといったところに経費を回せばいいんじゃないですか。

【事務局】はい、今お話しいただいている内容としましては、どちらかと言うと地域公共交通のお話かと思いますが、それにつきましては、地域公共交通活性化協議会という別の会議体がありますので、そのなかで議論をさせていただければと思います。

【五十嵐委員】いまだにあおやぎっこというバスが走っていますが、どうしてあそこだけ走っているのですか。市議会議員の関係があるからでしょうか。あのバスは大して乗っていないと思います。

【事務局】コミュニティバスの話になっていて、交通安全対策審議会の内容とは変わってきていますが、簡単ご説明だけさせていただきます。確かにもともと泉都営の方にもバスが運行していましたが、青柳の方を回っていた都合もあって、利用者からルートが長いという声があり、やめるかわりに立川バスの便数を増やすことになりました。しかしながら、やはり運転手不足が深刻化してきて、それは京王バスも一緒ですけども、便数が減ってきているということです。ただ、路線バスがない訳ではないというところが、他と違うところであろうかと思いま

す。ワゴンの方は、最初 2 年くらい試行運行を実施し、その時に目標値を定めました。東の方や泉の方は利用者数が少なくて目標値に達しなかったのですが、今あおやぎっこが走っている青柳の方は目標値を達成したので継続して運行しており、今現在も利用者数が増えています。そういった関係で継続して運行しているということですので、安全対策審議会とは違う内容になってしまいましたが、ご理解いただければと思います。

【原田委員】原田と申します。私はいろんな会議体に入っているのですが、京王バスさんの運転手が 1,600 名程度、立川バスさんの運転手が 500 名程度、これは実は相当減った数です。全国的にも路線バスの 9 割が赤字です。京王バスさんは現在運行している路線の 7 割ぐらい、立川バスさんは 6 割ぐらいが赤字の中でやっています。今までいろんな形で試行運行をしていると思います。本当に交通不便地域という考えでいけば、一本松、国立でいえばインター周辺とか三中周辺で、もちろん都営泉もそうですが、今度は路線もちょっと縮小されています。継続する上では市民に相当な負担をかけなければいけないので、市としても、これ以上は全体的な問題になってしまうので、税金ということになると。ですから、目標値を設定してそれに達さない場合、投入する税金がもっと大きくなるということなので、市としてはやりたいけれど仕方なく廃止してしまったというのが実情です。ただ、また違う形で検討するような話も考えられますが、それは今後の課題となるのかと思います。

【五十嵐委員】そういうことは分かるんですが。

【原田委員】はい、だから今南の団地についても検討中です。南の団地は 300 メートル歩けない方が多いんです。ですから、それは今、地域公共交通活性化協議会の方で検討しています。この会議が始まる前も市の職員と話していたのですが、代替案は考えていますので。

【五十嵐委員】だからね、それは分かるんですよ。お金がなくて、市が大変苦しいということは。味の民芸から北に向かう路線がありますが、矢川からバス通りを通して国立駅に行く路線もあります。矢川からのバス路線のお金を他に回せばいいじゃないですか。北に向かう路線は廃止したっていいじゃないですか。

【原田委員】そこにも住んでいる方がいて、利用されているんですよ。

【五十嵐委員】いやいや、それはどこも同じですよ。南部なんか全然ないんですよ。

【原田委員】いや、そうするとね、他にいろんな定義があるんですよ。30 分で回れないとか、1 周すると 1 時間かかるとか。だから、そこはまた別の問題もいろいろあるので、地域公共交通活性化協議会の方で検討していただく方が良いと思います。

【五十嵐委員】谷保に住んでみないと分からないよ。

【原田委員】そういう訳で、また交通安全対策の方に話を戻していただくということで。

【五十嵐委員】はい、分かりました。難しいですね。

【原田委員】それと交通安全対策の方ですが、小学生のうち 7 歳が毎年 100 名程亡くなっています。立川警察署にご指導いただきながら、国立市の職員も一緒になって、小学 1 年生を重点

的に指導しています。その結果、どのぐらいお怪我されないようになっているのかは分からないんですけど。また、自転車については、小学3年生になると一番事故が増え出します。この頃からお子さんたちは相当外に出るようになるみたいです。ですから、小学3年生に対しても立川警察署の指導のもとに、市の職員も一緒に自転車教室をやっております。このように、今、小学1年生と3年生を対象に重点的に指導をやっております。あとは幼稚園と保育園にも警察署と一緒にに行けるところは、南部の五十嵐さんもそうですけど、北部の我々もお伺いして、できることはやってきています。以上です。

【秋田副会長】五十嵐委員、原田委員ありがとうございました。他にご質問はありますでしょうか。よろしければ、議題5の国立駅南口駅前広場整備に移らせていただきたいと思います。

【事務局】道路交通課の松平です。よろしくお願いいたします。資料7の裏面をご覧ください。こちら国立駅南口駅前広場整備についてですが、旧国立駅舎両側の土地につきまして、JRとの用地交換を行い、ロータリーと一体的な整備を行うため、令和6年1月から基本設計を行っております。令和8年1月から実施設計を行うため、円形公園や木の本数など細かい点につきましては、変更するという可能性はございますが、令和7年8月15日付けで、交通管理者となります交通会社と協議が完了しましたので、現時点の交通体系について説明いたします。交通体系につきましては、現在のロータリーは、車線が複数あるので、優先が明確ではありません。整備後は、現状の2車線から1車線化するというのを考えており、そのため優先を明確にすることで、安全性を確保するという考え方です。また、トータルの1車線化を踏まえ、大学通り付け根部分ですが、付け根の一部分だけですけれども、1車線化を行い、ロータリーに入る手前から、車線を減じる、絞るような形を考えています。現状、横断歩道の距離が長くて歩行者が渡りにくいというところがありますが、そちらを改善することで、歩行者が安全に横断でき、道路の安全性が向上すると考えられます。次に1車線化によりまして、交通空間の減少による渋滞発生の影響などについて、市として検証をしています。令和6年11月8日から2週間かけ、整備後の形を再現して交通社会実験を行いました。こちらにつきましてピーク時間帯については現状と同様ですが、ロータリー付け根部分について、横断歩道歩行者がいる場合は、交通がロックされ、その影響からロータリー周りに交通渋滞が発生するということがございましたが、1車線化によりましても、交通渋滞は大きく発生しなかったというふうに考えています。次に細かい配置の説明を行いますと、しょうがいしゃの一時的な乗降場所として、旧国立駅舎南側にスペースを確保しております。バスやタクシーの配置につきましては、バス事業者さんとタクシー事業者さんと確認を行い、バスは5ヶ所の乗車場所と、こちらとは別に朝と夕方のピーク時間帯は2箇所の降車場を設けています。タクシーにつきましては、乗車場所を旧国立駅舎東側、現状のタクシー乗り場のやや東側に設けまして、現在ロータリー内にあるタクシープールは、図面の右下に配置することを考えています。障害者スポーツセンターの乗降場所ですが、こちらは現状と同様の位置に設けることを計画しています。荷さばきスペースに

つきましては、タクシールールの北側と富士見通りに1ヶ所ずつ設けております。最後に表面をご覧ください。こちらにつきましては、現況と計画の重ね図となりまして、赤字の線が現況の歩道ラインで、計画ラインはベージュで示しております。歩道空間につきましては、すべての歩道で拡充を考えております。例えば東側の歩道につきましては、現状約9mですが、14.4mか18m程度に。西側につきましては9mが将来的には12.3mから20m弱というところで、1.5倍程度拡充する計画になっています。最後に今後のスケジュールですが、令和8年1月から実施設計を行い、施行期間が延びる可能性はあるんですけども、令和9年度、10年度に整備工事を予定しており、令和11年度中の供用開始を目指しています。簡単ではございますが説明は以上となります。

【秋田副会長】ありがとうございました。ただいま資料7のご説明がございましたが、こちらについて、ご質問はございますか。はい、原田委員お願いします。

【原田委員】朝7時から9時、バスレーンが大学通りにあるんですけど、この1車線化についてその辺はどうなるのでしょうか。

【事務局】はい、回答いたします。現状7時から9時が上り線、下り線というか谷保駅方面が17時から19時の時間帯バス専用の規制となってございますが、そちらについてはバス事業者の方で検討されるというふうに思いますけども、現状、変わらないというところで回答を受けております。

【原田委員】先日、秋の交通安全運動期間中に大学通りの最初の信号のところが右折禁止、これは南から北に向かって右折禁止にさせていただきましたけど、今日も30分ぐらい見てきましたが、右折する車が8台ぐらいいました。11月に入ったら、立川警察署の方で指導をしたり、今度は違反として捕まえたりするのかもしれませんが。現状右折禁止なのに、7時から9時の間は一般車が通れない状態になっています。違反ですけど右折車がいるので、後ろが渋滞していて、7時から9時の間はバスレーンに入らないと直進できません。違反者のために違反をして通るみたいなのが現状です。それから10時ぐらいになると、今度はその1つ目の信号の南側に駐車車両が数台停めています。ナンバーは控えていますけど、同じような人と業者です。そうしますと、やはり右折車がいると通れない、バスも通れないという状態になっていますが、今日は立川警察署の課長さんもお見えになっているので、今後の対策についてどうなるのか教えていただければと思います。

【小楠委員】今お話があった場所についてよく分かっていないので、交通執行をやって、それを一応確認しまして、今後対応をとっていきたいと思います。

【事務局】事務局の方から、今原田委員がおっしゃった場所につきましてご説明いたします。大学通りの海鮮三崎港がある、東三号線と呼んでいるところでございまして、9月26日から右折禁止の規制がかかりまして、現状は右折ができないという交通規制になっていますが、原田委員がおっしゃる通り、継続して右折する車が多く見られます。こちらについては今警察の方

からお話いただきましたけども、右折する台数を減らしながら、今後の南口駅前広場の整備に支障がない形で進めていきたいと考えています。また、追加の補足ですが、本件につきましては、11月20日号の市報に掲載させていただきます。あと、ホームページの方も、9月26日付けで修正しています。

【原田委員】もう1点よろしいでしょうか。市内の横断歩道が7割消えていますが、これは今後どうなるでしょうか。

【事務局】横断歩道は交通規制の1つになりますので、警察の方で所管しており、通学路点検などでもしそうした箇所があった場合には、警察の方にご対応いただいています。お住まいの中で、横断歩道が消えている場合にも、国立市内の場合でございますと、立川警察署の方にご連絡をいただければ、順次ご対応くださるというところでございます。また、もし何かあれば、市の方にもご意見をいただければ、連携していくようにしたいと思いますので、よろしくお願いします。

【原田委員】いや、この会議は安全対策が目的であり、横断歩道は大事なもので1度点検してもらいたいです。

【事務局】市でもパトロールはしており、その都度、警察の方に伝えていきたいというふうに考えています。

【原田委員】ここ3ヶ月ぐらいで横断歩道は1度も塗っていないですよ。

【事務局】年に2回、警察さんがまとめて実施するようになっており、上半期下半期で1回ずつと聞いています。

【原田委員】はい、分かりました。

【秋田副会長】その他、委員の方からあるでしょうか。

【金子委員】金子です。私も南口に住んでいるので、よく国立駅のロータリーを利用します。歩行者にとって非常に環境が良くなるという印象なんですけども、私は自転車好きでありまして、自転車の走行空間がどうなるのでしょうか。道が狭くなるということは、アクセスしにくくなるのでしょうか。その辺は配慮があるのでしょうか。先ほどから自転車の安全な走行についてお話があり、自転車の事故が減れば国立市の事故件数も相当数減るんじゃないかという印象も持っていますので、そういうご検討はされているかと思います。何かご説明がありましたらお願いいたします。

【事務局】回答いたします。大学通りの自転車道の整備にも関連してくる話かと思いますが、現状は自転車レーンという位置付けであり、車道の一部となっています。フラワーポットもあるんですけども、自転車レーンというところで、将来的には自転車道として整備していくことを東京都と調整をしています。そういうなかで、自転車道が整備されれば、最終的に歩道のところにつきましては、押しチャリ区間ということで認識をしております。ロータリーに

おける自転車走行につきましては、図面上にはないのですが、つけ根部分のあたりから車道に一旦出まして、それでロータリーをぐるっと回っていただくような形を考えています。やはりお年を召された方ですとか、若い方につきましては危険性がございますので、そういった方については、歩道を継続して走行できるというふうに聞いています。ただ、13歳以上から70歳未満の方につきましては、歩道走行できませんので、押しチャリというところでご理解いただければと思います。

【秋田副会長】他にご質問があればいただきたいと思います。はい、佐伯委員お願いします。

【佐伯委員】佐伯と申します。国立駅南のロータリーについてですが、ロータリーには2種類があると思うんですけど、環状のロータリーなのか、ロータリーとしての交差点という扱いになっているのか、国立市のロータリーはどちらでしょうか。

【事務局】ラウンドアバウトとかいうやつですか。

【佐伯委員】はい。

【事務局】ラウンドアバウトという認識はなく、普通のまっすぐの通りがぐるっと回っているだけというような位置付けです。信号が全くないところがラウンドアバウトになるので、国立市については、たまたま真ん中に交通島があって、ぐるっと回っている形態になっているところですよ。

【佐伯委員】ロータリーではないということですか。

【事務局】はい、ロータリーではありません。私も説明として、駅前ロータリーと言うことはあるんですが。

【佐伯委員】この回っている方が優先されて動いているのですか。

【事務局】優先順位ですが、先ほど主従関係が明確にないというお話をさせていただきましたけども、真ん中、幹道の周り、円形公園の周りを走っている車が優先されます。そこから出てくる車が優先になりますので、入ってくる車は一時停止というか。

【佐伯委員】待ちになるということですか。

【事務局】はい。真ん中が優先という形になります。

【佐伯委員】ありがとうございます。

【秋田副会長】ありがとうございました。他にご質問はございますか。よろしいでしょうか。では、本日すべての議題が終了いたしましたので、事務局から連絡事項をお願いします。

【事務局】そうしましたらまず全体を通じまして、小嶋会長の方からご意見などあればいただければと思いますが、いかがでしょうか。

【小嶋会長】はい、ありがとうございます。小嶋です。私の方から本日の議題について今から意見などはございません。皆様からも大変いろいろ貴重なご意見をいただいたことを、私からも感謝申し上げます。また、話題の中で市の中の他の会議と橋渡しをしていただくような、その必要があるようなご意見もいただいたということで、ぜひ引き続き、お願いできればと思い

ます。

【事務局】はい、ありがとうございます。それから、次回の本審議会でございますが、現時点では、1月22日木曜日の午後3時頃から開催できればと考えております。正式に決まりましたら、委員の皆様にはご連絡をさせていただきますが、ご予約を空けておいていただければ大変助かります。そうしましたら、事務局からの連絡は以上になります。

【秋田副会長】皆様本日はお忙しい中、貴重なお時間を頂戴しまして、ありがとうございました。本日以上をもちまして、令和7年度第1回国立市交通安全対策審議会を閉会いたします。