

## 令和2年度府中市交通安全対策審議会会議録

▽日時 令和2年12月17日（木）午後3時から午後3時50分

▽会場 府中市中央文化センター5階 第1講堂

▽出席者 委員 高津委員、清水委員、竹内委員、西の委員、松村委員、下田委員、瀬崎委員、立川委員、小牧委員、荒井委員、戸塚委員、柴崎委員、寺田委員、倉林委員、榎本委員、志水委員、小林委員、宮川委員、飯沼委員、以上19名

事務局 山下生活環境部次長兼産業振興課長、向山地域安全対策課長、宮坂地域安全対策課安全係長、藤巻地域安全対策課主査、以上4名

▽欠席者 委員 細見委員、平原委員、川辺委員、森友委員、以上4名

▽傍聴者 なし

### 次第

- 1 委員の変更について
- 2 事務局紹介
- 3 議題
  - (1) 府中の交通事故状況について（府中警察署）
  - (2) 交通安全に関する計画等について（府中市）
- 4 その他

### 【配布資料】

- 資料1 令和2年度府中市交通安全対策審議会名簿
- 資料2 交通事故状況について（府中警察署）
- 資料3 第11次東京都交通安全計画策定等スケジュール（案）
- 参考1 府中市の交通事故
- 参考2 東府中2号踏切道の安全対策について

(開会)

事務局

皆さま、本日は大変お忙しいところお越しいただき、誠にありがとうございます。まもなく定刻を迎えますので始めさせていただきます。また、入室時にはおきましては、新型コロナウイルス感染症対策として、検温、消毒にご協力いただきありがとうございました。また、室内の換気もドアを開けて行ってまいりますので、少し寒いかもしれませんが、ご了承ください。よろしくお願いいたします。

それでは、ただいまより、令和2年度府中市交通安全対策審議会を開催いたします。

私は地域安全対策課 安全係長の宮坂でございます。本日はよろしくお願いたします。

今回、委員の方の変更がありましたので、はじめは私のほうで司会進行をさせていただきます、議事に入る際に、本会の会長に引継ぎをさせていただきますので、よろしくお願いたします。

(出席状況確認)

続きまして、傍聴の関係になりますが、本日は傍聴希望者はおりませんので省略させていただきます。

続いて本日の配布資料のご確認をお願いいたします。

一番上に次第があり、

- 資料1 令和2年度府中市交通安全対策審議会名簿
  - 資料2 府中の交通事故の状況について(府中警察署)
  - 資料3 第11次東京都交通安全計画策定等スケジュール(案)
  - 参考1 府中市の交通事故(府中交通安全協会)
  - 参考2 東府中2号踏切道の安全対策について
- 以上でございます。過不足ございませんでしょうか。

事務局

それでは、次第に沿って進行させていただきます。次第1にあります「委員の変更」につきましてご説明いたします。資料1をご覧ください。

所属組織の人事異動などにより、3名の委員の変更があり、府中消防署の立川委員、府中防犯協会の柴崎委員、本日はご欠席となりますが、東京都北多摩南部建設事務所の細見委員が新たに委員として選出されたことを報告します。

なお、委嘱状につきましては、本来であれば新たな委員の方へ、市長から、お一人お一人に、お渡しするところでございますが、時間の関係もございますので、皆さまの机の上に、委嘱状を置かせていただいております。これをもって、委嘱状の伝達に代えさせていただきますので、よろしく願い申しあげます。

それでは、新たに委員に就任された方々に一言ご挨拶をお願いしたいと思います。

(委員自己紹介)

事務局

ありがとうございました。

続きまして、次第 2の事務局職員の紹介に移らせていただきます。

(事務局自己紹介)

それでは、以後の議事進行につきましては、小牧会長をお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

会長

みなさまこんにちは。お忙しい中ご出席いただきありがとうございます。これより、令和2年度府中市交通安全対策審議会の議事進行を進めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

質疑応答につきましては、申し訳ありませんが挙手をしていただきまして、所属とお名前を言っ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。はじめに、議題(1)「府中の交通事故の状況」について府中警察署から説明をお願いいたします。

## 委員

みなさまこんにちは。交通事故状況について説明させていただきます。座って説明したいと思います。

まず、資料にある交通事故発生状況をご覧いただきたいと思います。最近、交通事故どうなっているんだろうということで、参考に過去5年間の発生状況を記載させていただきました。5年前の平成27年の発生件数。死傷者数を指数100として、令和元年がどうなっているのかとこのを見ていただきたいと思います。100に対して平成31年、令和元年は64、発生件数ですね。死傷者数は100に対して59ということで、着実に発生件数、死傷者数は減少しているところであります。ただ死者数につきましては、増えたり減ったり、27年は1人、28年は3名、29年は4名、去年はゼロということで増えたり減ったりを繰り返しているという状況であります。ゼロというのは非常に少ないもので、昭和29年に統計を取り始めてから、1年間の死亡事故ゼロは過去令和元年を入れて2回しかなくて、平成26年と令和元年がゼロということであります。ちなみに一番多かったのは何年かといいますと、昭和41年に23件、1年間に府中署で23名の方が亡くなっているということが一番大きい数字になっています。そういったことで、確実に減ってはいるんですけども、まだまだ事故で亡くなった方がいるということで強力に安全対策をやっていくというように考えております。

続いて2番で令和2年中、今年の1月から11月末までの府中署管内の交通事故の発生件数になります。発生件数253件、昨年比-38件、死者数1名、昨年比+1名、重傷者3名、昨年比-10名、軽傷者277名、昨年比-37名となっております。時間帯で申しますと、一番多い時間帯は、16時から18時で43件発生しております。次いで午前10時から12時と12時から14時が同じ件数で35件発生しております。年齢で見ていきますと40代の事故が一番多くて113件、高齢者、65歳以上に関しては88件発生しております。反射材の配布や正しい横断歩道の渡り方のキャンペーンを強力にやっとうと考えています。

続いて3番の当事者の関与率ですけれども、高齢者が関与する事故が253件中77件で関与率30.4%、二輪車が46件で18.2%、自転車が97件で38.3%、貨物車が83件で32.8%、子どもが11件で4.3%となっております。昨年と比べますとだいたいマイ

ナスとなっておりますが、今年は貨物車の事故が多くなっています。コロナの関係でインターネットでの注文増により、流通が動いたことが考えられます。また、自転車の関与率が他と比べると高い状態となっております。ルール違反やマナー違反が目立っております。署としても自転車の悪質な違反については取り締りを行っている状況であります。

今年死亡事故が1件発生しております。4月21日朝8時50分に信号無視した自転車が乗用車と衝突した影響で亡くなっています。もう一つは重傷事故の計上となりますが、5日後に亡くなったケースもありました。主な事故はこの2件となります。

続いて1枚めぐりまして、交通安全情報ということで、トワイライト・オン運動推進中という記載があると思います。16時から18時の時間帯の交通事故が非常に多くなっているということで、日没時間の30分前にあわせて前照灯点灯推奨時間を記載しております。自分の存在を周囲に知らせることと、歩行者等を早期発見するよう、速度を落として慎重な運転をしていただければと思います。また、夜間、街を走っていると対向車がいる場合ロービームにしていると思いますが、対向車がいないう場合はハイビームをうまく活用し、周囲の状況把握に努めていただけたらということで、記載しております。

もう1枚めぐりまして、横断歩道は歩行者優先ということで、警視庁では歩行者妨害について取締りを厳しくしております。特に信号機がない横断歩道について、歩行者が渡るようなときは必ず停止し、横断歩道を渡らせましょうというものです。当たり前のことを書いてありますが、なかなかできていないということで、その手の死亡事故も多くなっていることから、歩行者がいる場合は必ず一時停止するようお願いいたします。

最後は、飲酒運転です。年末年始は飲酒する機会が多くなると思うんですが、ないとは思いますが、二日酔いにおいても改めて飲酒運転をしないようお願いします。

以上になりますが、今年はコロナの影響で交通安全運動においてパレードができませんでしたが、その中で事故を減らすために努めてまいりました。来年はコロナが収束するかはわかりませんが、新しい生活様式を考えながら、交通事故防止に努めてまいりますので、みなさまのご理解とご協力をお願いいたします。

会長

ありがとうございました。何かご質問等は、ございませんか。

よろしいでしょうか。それでは次に、「議題（２）交通安全に関する計画等について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局

それでは、【資料３】の第１１次東京都交通安全計画策定等スケジュール（案）をご覧ください。

資料の説明に入る前に、交通安全基本計画について簡単にご説明いたします。交通安全基本計画は、交通安全対策基本法に基づき設置された、「中央交通安全対策会議」が策定の義務を負っている国の計画であり、陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めることになっております。国の基本計画は、昭和４６年の策定以降、５年ごとに改訂され、現在、令和３年から令和７年を計画期間とした第１１次計画の策定を行っております。

また、法の中では都道府県も同様に策定義務があり、東京都も国の計画策定の動向を踏まえつつ、第１１次計画の策定を行っていると聞いております。

なお、市町村に関しては計画策定が努力義務となっておりますが、これまで、府中市では策定をしておりません。

国や都の策定スケジュールに関しましては、資料３をご覧ください。こちらは、８月に開催されました東京都の交通安全対策会議幹事会の資料となります。都に確認したところ、細かな部分での遅れは生じているものの、国、都ともに現時点では計画が完成する時期に変更はない見込みとのことです。国は令和３年３月、都は令和３年６月に公表となる予定です。

東京都の現在の第１０次計画では、都内の交通事故死者数や死傷者数の目標数値がありますが、おそらく次期計画についても同様に目標値があると思われます。府中市としましては、国や都の新たな計画を踏まえ、目標達成ができるよう、警察署や交通安全協会等と連携しながら、引き続き交通安全対策を行ってまいります。

また、昨年までの本審議会の中で、国や東京都の自転車活用推進計画について、報告をさせていただきました。国は平成３０年６月、都は平

成31年3月に策定しておりますが、都内市区町村では、現時点では渋谷区が策定していると同っております。

自転車の活用という点では、非常に大切なものと捉えておりますが、自転車活用推進計画策定のためには、本市としては、まずは市内の交通安全が保たれていることが前提であると考えております。そのため、計画策定を目指すことになった場合は、まずは交通安全計画を策定したうえで、自転車活用推進計画を策定していくことを想定しております。今後につきましては、引き続き近隣自治体の状況を注視してまいります。策定に向けて動き出すことになった場合には、本審議会のご協力をいただきたいと思います。以上でございます。

会長

事務局から説明がありました。皆さまから何かご意見はございますか。

よろしいでしょうか。続きまして次第4「その他」となりますが、全体を通して、委員の皆様からご意見、ご要望等ございましたら、いただきたいと思います。何かございますか。

事務局

この場をお借りして、昨年発生いたしました東府中駅近くにあります、東府中2号踏切で起きた人身事故、及びその後の対策につきまして、事務局からご報告させていただきます。参考資料2 東府中2号踏切道の安全対策について、をご覧ください。

昨年の審議会後ではありますが、令和元年11月20日午後9時10分ごろ、東府中駅西側にある東府中2号踏切（商工会議所前の、旧甲州街道と京王線が交差する踏切）で自転車を押して渡ろうとした男性が転倒し、列車にひかれてお亡くなりになる事故が発生しました。現場の踏切は、ご存じのとおり旧甲州街道に対して斜めに交差していて、自転車の車輪が線路の溝にはまりやすく、雨で濡れているときは滑りやすい危険が潜む踏切です。

この東府中2号踏切道での人身事故を受け、令和2年1月22日に警視庁交通規制課・府中警察署・京王電鉄株・市との合同調査において要望した安全対策につきまして改善されましたのでご報告します。

1点目は、歩行者用通路をわかりやすくするために、踏切内照明の照

度アップが行われました。

2点目は、歩道と歩道の外であることをわかりやすくするための、注意喚起線の新設が行われました。

3点目は、非常時に電車を止めるための非常押しボタンの位置を分かりやすくするための看板が設置されました。

以上でございます。

#### 会長

その他に委員の皆様からご意見等ございましたら、いただきたいと思いますが、何かございますか。

#### 委員

けやき並木北にある信号が歩車分離に変わり、地域の方からご意見をいただきましたので、お知らせさせていただきたいと思います。

分離が始まってからは、歩行者の方が一斉に渡るようになりますが、時間を測ってみたところ15秒ほどとかなり短い時間となっており、歩行者の方は一度に渡りたいという気持ちも生まれてしまうようです。そのことから、斜めに歩行してしまう方や自転車が斜めに走行し、歩行者とぶつかりそうになってしまったことも見受けられます。以前府中市役所と府中警察署にお話しさせていただく機会がありましたので、歩行者の青信号の時間を長くしていただくように要望させていただきましたが、その後の状況についてご報告いただけることがありましたら、よろしく願いいたします。

#### 事務局

ご意見いただきましたけやき並木北の交差点につきましては、死亡事故が発生したことにより、歩車分離が好ましいと警視庁とも協議をさせていただき、このような形に変わったところでございます。安全対策につきましては、一度に渡りたいという気持ちもあると思いますが、まずは安全に渡っていただくために、学校、市とともに安全対策を進めていきたいと考えております。本日府中署の交通課長も来ておりますので、一緒に見ながら改善出来たらと思いますので、警察の方からも一言いただけますでしょうか。



## 委員

歩車分離にすると、信号機の1サイクルが長くなって待ち時間が長くなってしまいます。ドライバーのイライラ、渋滞が懸念され、歩車分離は、歩行者と車を分けるメリットもありますが、デメリットとして1サイクルが長くなるということがあります。秒数は、横断歩道を渡る時、1mは1秒、10mは10秒という基準がありますが、みんなが1m1秒で渡れるとは限りませんので、あの交差点は青が15秒、点滅が6秒、合計21秒としています。歩車分離に関しては、2方向を1度に渡るようにはしておりません。例えばスクランブル交差点では、斜めに横断歩道が引いてあればそこを渡れますが、あの交差点はそうしていません。一番長いところで10.7メートルあるところが、10秒ではなく15秒としているので、渡り切れない人がいるということは、途中から渡り始めた人だと思います。そうすると何秒伸ばしても同じことが発生するのではないかと、ということであまり長くすると車両がイライラする、毎日通る人は赤で待つと長くなるから、無理をして通過してしまい、事故の危険性があることも考えられるため、今の時間としています。ただ、さくら通りからけやき並木へ右折する車は、さくら通りが黄色から赤になり、歩行者用が青になる前の、すべての信号が赤になる時間が短かったため、その時間は通常は3秒程度のところを、5秒に延ばしました。交差点に入っている車がすべて出た後に、歩行者用信号が青になるようにしました。ですので、現在のところ今の状況は適正ではないかと考えており、変更は考えておりませんというのが回答です。よろしく願いいたします。

## 会長

その他に何かございましたらお願いいたします。

なければ、以上を持ちまして令和2年度交通安全対策審議会を終了させていただきます。ありがとうございました。