

## 令和4年度第3回府中市交通安全対策審議会会議録

- 日時 令和4年8月1日（月）午後3時から午後4時
- 会場 府中市役所北庁舎3階 第3会議室
- 出席者 委員 高津委員、清水委員、竹内委員、増山委員、堀木委員、林委員、松本委員、荒井委員、戸塚委員、渡辺委員、寺田委員、宮澤委員、栗原委員、志水委員、小林委員、古賀委員、神子委員、以上17名  
事務局 新藤生活環境部長、古田地域安全対策課長、宮坂地域安全対策課安全係長、磯部地域安全対策課主査、(株)エイテック（本多、木下、尾崎、三澤）、以上8名
- 欠席者 委員 奥村委員、露木委員、西田委員（代理出席：深澤防災安全係統括）、増渕委員、川辺委員、須永委員、以上6名
  
- 傍聴者 なし
  
- 次第
  - 1 議題
    - (1) 府中市交通安全計画の骨子について
    - (2) その他
  
- 配付資料
  - 資料1 府中市交通安全計画骨子
  - 資料2 交通事故状況の補足資料
  - 資料3 交通安全マップ

## ■会議録（要旨）

### 【会長】

それでは、皆さま、本日は大変暑い中お忙しい中ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。ただいまより、令和4年度第3回府中市交通安全対策審議会を開催いたします。

それでは、早速ですが、本日の出席状況及び配布資料について、事務局から報告をお願いいたします。

### 【事務局】

まずは報告の前に事務局から皆さまに1点お願いをさせていただきます。現在再び新型コロナウイルス感染症が増えてきておりますことから、感染症対策を講じて審議会を開催してまいりますので、よろしくをお願いいたします。あわせて、委員の皆さまにおかれましても、会議の時間短縮の観点から、スムーズな議事進行にご協力くださいますようお願いいたします。

（委員の出席状況確認）

（配付資料確認）

### 【会長】

それでは、議事に入りますので、よろしくお願いいたします。

次第1、議題に移りまして、（1）「府中市交通安全計画骨子」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、府中市交通安全計画骨子についてご説明をいたします。

資料1「府中市交通安全計画骨子」、横書きの資料になります。こちらをご覧ください。これまでの審議会にてご報告をいたしました府中市の現状や、基本的な構成、方針に基づき、計画の骨子を作成しております。

全体の構成としては、6章に分けて、展開をしていく予定です。

まず、資料1、1ページ目の「第1章 はじめに」をご覧ください。こちらでは、計画の策定趣旨、位置づけ、期間について、上位計画や関

連計画を踏まえ、整理をいたします。2番の「計画の位置づけ」、3番の「上位計画について」をご覧ください。交通安全計画には、国や都の交通安全計画や、府中市の第7次総合計画といった上位の計画が存在することから、それぞれ整合性を図る必要があるため、右側の図で整理をしております。また、4番「計画期間」につきましては、これから策定する交通安全計画については8年間とし、それ以後は、国や都の計画にあわせ、5年ごとに改訂していくこととなります。

続きまして、裏面の2ページをご覧ください。「第2章 道路交通を取り巻く状況」では、府中市内の交通事故発生状況を概観するとともに、年代別、地域別、自転車や歩行者などの状況別で分析、集計をします。また、道路交通法の改正内容や国及び都の主な動向を整理します。

ここでは、集計・分析・整理結果の概要を説明いたします。黄色い枠の中にあります、「(1)交通事故状況」をご覧ください。上から順にご説明をいたします。

1つ目の部分は、近隣自治体と府中市を比較した結果となります。下段にあります。左側の図「人口1万人あたりの交通事故死傷者数」をご覧ください。人口1万人あたりの交通事故死傷者数は、近隣8市の中では、2番目に少ない数字となっております。また、前回の審議会資料に提示したものにはなりますが、面積1km<sup>2</sup>あたりの交通事故件数では府中市が最も少なくなっているなど、近隣8市の中では交通事故が少ない傾向となっております。

上段、2つ目の部分は、市内の交通事故発生件数となります。下段、真ん中の図「交通事故発生状況の推移」をご覧ください。府中市における交通事故件数である青い棒グラフと、死者数は赤い折れ線グラフ、重傷者を含む負傷者数は黄緑色で示しており、死傷者数はこれまで減少傾向でしたが、令和3年は増加しております。

上段、3つ目の「子どもの交通事故」以降については、別添の「資料2 交通事故状況の補足資料」に詳細なデータを記載しておりますので、以降は資料2をもとに、ご説明をいたします。

それでは、資料2「交通事故状況の補足資料」、1ページ目、「①子どもの交通事故」をご覧ください。上段の図-1は子どもの交通事故発生状況の推移を示したものです。警視庁が作成する交通事故統計表によりますと、「子ども」とは、幼児、小学生、中学生までを指しますが、交通事故は毎年発生しており、令和3年には23人の子どもが事故に

遭っています。下段の図-2は子どもの交通事故が全事故に占める割合の推移を示したものです。子どもの交通事故が全事故に占める割合は近年、4%～6%台で推移をしています。

次に、2ページをご覧ください。表-1は、令和3年の子どもの交通事故の内訳を示したものです。表中には、1当2当という表記がされており、これは、交通事故の当事者を示しており、定義は複雑になりますが、基本的には、「過失の重い方、軽い方」により重い方を1当、軽い方を2当と捉えていただくとわかりやすいかと思えます。令和3年の死傷者数は、幼児、小学生、中学生を合計すると23人で、特に小学生の死傷者数が14名となっており、多いという特徴があります。

次に、3ページをご覧ください。「②高齢者の交通事故」について説明をいたします。上段の図-3は高齢者の交通事故発生状況の推移を示したものです。65歳以上の高齢者の交通事故は、交通事故件数、死傷者数ともに減少傾向にありましたが、交通事故件数は令和2年以降、死者数は令和元年以降、増加傾向にあります。下段の図-4は高齢者の交通事故が全事故に占める割合の推移を示したものです。高齢者の交通事故が全事故に占める割合は概ね30%前後で推移をしています。

次に4ページの表-2をご覧ください。表-2は令和3年の年代別の事故件数、死傷者数を示したものです。令和3年の交通事故について、図の一番右側、高齢者の当事者をみますと、黄色で色付けしております1当の事故件数が57件、2当の事故件数が48件と、1当の件数のほうが多くなっております。また、令和3年に発生した交通事故の死者4人のうち2人が高齢者となっております。なお、高齢者の事故件数の1当と2当の合計が105件となり、前のページにある図-3の中にある97件と数字が一致しません。図-3の方では、全事故に占める高齢者の関与する割合を正確に算出するため、高齢者が関与している全事故件数の105件より1当2当の両方が高齢者である場合の件数、8件を差し引いて、高齢者事故を97件と算出していることから、数値が異なるものとなっております。

次に5ページ、「③社会人の交通事故」をご覧ください。上段の図-5は令和3年の年齢別死傷者数を示したものです。50歳代が76人、22%と最も多く、次いで、40歳代が56人、16%、30歳代が55人、16%となっております。下段の図-6は6年間の年齢別死傷者数の内訳を示したものです。各年の最も割合の多い年代は、平成28年

は30歳代、平成29年から令和2年は40歳代、令和3年は50歳代となっております。

次に、資料6ページ、「④歩行者の交通事故」をご覧ください。上段の図-7は歩行者の交通事故発生状況の推移を示したものです。歩行者の交通事故は、交通事故件数、死傷者数ともに令和元年、2年は減少しましたが、令和3年に再び増加しています。下段の図-8は歩行者の交通事故が全事故に占める割合の推移を示したものです。歩行者の交通事故が全事故に占める割合は増加傾向にあり、令和3年は19.6%まで増加しています。

7ページをご覧ください。表-3は令和3年の歩行者の違反種別別交通事故件数、死傷者数を示したものです。令和3年の歩行者の交通事故件数61件のうち、歩行者側の違反なしが49件、割合にしますと80%となっております、交通ルール、マナーを守っていても、事故に遭っていることがわかります。さらに、歩行者側に違反のない事故で、4名の重傷者が発生しています。一方で、令和3年には歩行者側の違反、横断歩道外横断、めいていによる死亡事故が2件発生しています。

次に8ページ、「⑤自転車の交通事故」をご覧ください。上段の図-9は自転車の交通事故発生状況の推移を示したものです。自転車の交通事故は、交通事故件数、死傷者数ともに減少傾向にありましたが、こちらも令和3年に再び増加しています。下段の図-10は自転車の交通事故が全事故に占める割合の推移です。自転車の交通事故が全事故に占める割合は増加傾向にあり、令和3年には42.9%が自転車の交通事故となっております。

9ページをご覧ください。表-4は令和3年の自転車の違反種別別交通事故件数、死傷者数を示したものです。令和3年の自転車の交通事故のうち、違反内容をみますと、違反なしが84件、割合にすると58%ですが、一方で、安全不確認が21件、14%、交差点安全進行が14件、10%と、違反を伴う事故が発生しています。また、自転車の死亡事故をみますと、令和3年の死亡事故は自転車の一時不停止と、自転車側の違反が事故の要因となっております。なお、表-4の自転車事故の事故件数の1当と2当を合計すると145件となりますが、こちらも、前のページにあります図-9の134件と一致しません。説明が繰り返しになりますが、図-9では、全事故に占める自転車の関与する割合を正確に算出するため、自転車の全事故件数の145件より1

当2当の両方が自転車である場合の件数、11件を差し引いて、自転車事故を134件と算出していることから、数値が異なるものとなっております。

次に、10ページ、「⑥道路別の交通事故」をご覧ください。上段の図-11は道路別死傷者数を示したものです。市道で死傷者数が最も多く、ついで都道となっております。下段の表-5は令和3年の道路形状別交通事故、死傷者数を示したものです。令和3年の交通事故312件のうち、交差点が146件、交差点付近が28件となっており、多くが交差点に関連する事故となっております。なお、どのような箇所で事故が起きているかは、後ほど「資料3 交通安全マップ」にてお示ししたいと思います。

次に、11ページ、「⑦飲酒運転の交通事故」をご覧ください。図-12は飲酒運転による交通事故発生状況の推移を示したものです。飲酒運転による交通事故は、平成28年以降は毎年1件～4件発生しており、依然として根絶には至っておりません。

以上が府中市内の交通事故の特徴です。今ご説明した項目が、後ほどご説明いたします、府中市交通安全計画骨子「第4章 重視する視点」と繋がっております。

恐れ入りますが、再び「資料1 府中市交通安全計画の骨子」2ページをご覧ください。資料は横書きのものになります。

今ご説明をさせていただきましたのが、黄色い枠の中にあります(1)になりますが、(2)に進みまして、「道路交通法改正内容や国及び都の主な動向」について、ご説明いたします。国においては「通学路等における交通安全の確保」、「飲酒運転の根絶」を柱とした緊急対策を実施しており、このような動向を踏まえて計画策定を行うことが必要です。

次に、3ページ、「第3章 府中市交通安全計画の目標」をご覧ください。こちらには計画期間中の目標設定について記載しており、2つの数値目標を掲げて取り組みたいと考えております。

1点目は、令和12年までの計画期間中、年間の交通事故死者数をゼロとする、という内容です。近年は、毎年数件の死亡事故が発生してしまっている状況であるため、これをゼロにすることを目指して取り組んでいきたいと考えております。

2点目は、令和12年までに、年間の交通事故件数を260件以下に

減少させる、という内容です。資料の中にある棒グラフをご覧ください。上位計画である、第7次府中市総合計画において、交通事故件数を指標としており、こちらと整合性を図るため、交通安全計画につきましても、交通事故件数を指標といたします。交通安全計画は、計画期間を令和12年までとしていることから、新たに令和12年の交通事故件数を260件以下にする目標値を設定いたしました。この260件の件数設定の根拠としましては、恐れ入りますが、資料2ページにお戻りください。先ほど、近隣市との交通事故の比較を説明いたしましたが、令和3年の人口1万人あたりの死傷者数が最も少ない国分寺市は11.2名となっております。資料2ページの下段の左側の図です。府中市は、13.2名から、国分寺市より少ない人口1万人あたり10.0人を目指します。これを、府中市の人口26万人で換算しますと、交通事故件数が260件となることから、目標値を設定いたしました。

次に、「第4章 重視すべき視点」をご覧ください。資料3ページになります。第2章の整理、分析結果を踏まえ、次の7点を「重視すべき視点」と設定いたします。重視すべき視点は、(1)子どもの交通安全確保、(2)高齢者の交通安全確保、(3)社会人の安全教育の実施、(4)歩行者の安全対策の推進、(5)自転車の安全利用の推進、(6)市道、幹線道路付近での交通安全確保、(7)飲酒運転の根絶、です。計画の中では、それぞれの視点を取り入れ、交通安全に関する課題、施策を整理します。

続きまして、「第5章 講じようとする施策」をご覧ください。3ページ右上になります。第4章で掲げた「重視すべき視点」や都などの上位計画を踏まえ、府中市の取組を検討・整理いたします。講じようとする施策は大きく分けて6つになります。1.交通安全意識の啓発、2.道路交通環境の整備、3.道路交通秩序の維持、4.救助・救急体制の整備、5.被害者の支援、6.災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保、以上です。今後、それぞれの項目に対して、具体的にどういった取組を行っていくのかを整理いたします。例えば、取締りに関する部分ですとか、都道に関わる部分など、府中市以外が関わる部分については、関係機関に内容を照会させていただきます。その際にはご協力のほど、よろしく願いいたします。

最後に、「第6章 計画の推進」では、交通安全に関する取組を推進するための体制を検討・整理します。具体的には、計画に基づき、行政

機関、事業者、交通関係団体、ボランティア等が交通安全に関する取組を推進することとします。また、市民については、交通安全について考え、行動していくことが期待されます。

続きまして、資料3の交通安全マップをご覧ください。A3横になっている地図のものになります。このマップは交通安全上、注意が必要な箇所を見える化するため、作成したものです。

1ページ目は令和元年および令和2年の市内の交通事故発生箇所を示したものです。資料左下にあります、凡例をご覧ください。交通安全に関わる情報として、スクールゾーン、ゾーン30、自転車対策重点地区などの情報も一緒にマップ上に示しております。交通事故発生箇所の特徴としては、市内全域に広く分布しておりますが、幹線道路付近において交通事故が発生している傾向があります。

事故が多く発生している、東府中駅周辺、府中駅周辺、西府中駅周辺については、2ページから4ページに拡大した地図を添付しております。

続きまして、5ページ以降につきましては、5ページが子ども、6ページが歩行者、7ページが自転車の交通事故発生箇所を掲載しております。最終8ページには、1ページ目に掲載した2年間の市内の全事故の発生場所に、市民から意見が寄せられた場所を表示しております。市民の皆さんが日頃から危ないと思っている箇所、つまりヒヤリハット箇所を把握することが可能ですので、策定にあたって役立てたいと考えております。

説明が長くなりましたが、府中市交通安全計画の骨子についての説明は以上となります。

#### 【会長】

ありがとうございました。今の事務局からの説明に対しまして、何かご質問はございませんでしょうか。どなたか。

(挙手あり)

はい、どうぞ。

#### 【委員】

ご説明ありがとうございました。もしわかれば教えていただきたいのですが、資料1の3ページの左上の表なのですが、平成24年の交通事故件数759件から、大分下がって400件ぐらいまで下が



っているのですけれども、大きく減少した理由がわかれば教えてください。これ以上というのは、なかなか大きく半数減らす、そういったことは難しいという判断をされているのか教えてください。

それと、第4章、その下のところなのですけれども、重視すべき視点のところ、子どもと高齢者の交通安全確保というのがあります。これについては、お子さんについては、今後きちんと交通ルールを守って勉強していくという観点からも必要ですし、高齢者についても、シニアクラブはじめ対応していただいているので、引き続き必要かと思いますが、資料2で事故の起きた年代をみますと、結局50代が一番多いですよ。資料2の5ページ目の下の表をみますと、50代が22%を占めていて、そのほか多いのが実は高齢者よりも40代30代が多いという結果をみますと、この3、4、50代に向けての対策というのを取る必要があるのではないかと思うのですが、その点について考えを教えてください。

#### 【事務局】

ご質問ありがとうございます。今、ご質問いただきました、平成24年から比べるとかなり事故の件数が下がっているという点につきましては、明確にこういうものが間違いないといえるものが正直ないのですが、ただ、平成24年当時を考えますと、今より車の安全性能というものが今と比べるとまだないか、出たてぐらいの時代だったのではないかなと思われま。車の、例えば、衝突安全防止装置というものに関しては、ここ4、5年ぐらいで急速に発展をした印象がありますので、車の安全性の技術進歩がかなり大きな要因としてあるのではという想定をしております。勿論、市の方でも地道な取り組みというのは、やってはいるのですけれども、要因として大きいのは技術進歩が大きいととらえています。

2点目の社会人、主に30代から50代ぐらいの世代に対して、どういう啓発をするか、というところなのですけれども、私どもも難しいものと思っております。普段仕事をしていて、こちら側から声をかけて啓発をするというのは難しい世代になってくるかと思えます。ただ、そうした中でも、毎年、春や秋に交通安全運動は実施しておりますし、その際に、休日に例えばフォーリスの前で交通安全系のイベントをしていますので、けやき並木を訪れる、子連れ世代ですとか、その30代40代50

代くらいの世代の方に対しても、なるべくお声がけさせていただいて、啓発をさせていただく、そういったかたちで取り組めればと思っております。また、最近、自転車の乗り方、特に電動自転車の乗り方が危ないという声も聞いております。私どもの方で、話が少し逸れるのですが、幼児交通安全教室というもので、幼稚園や保育所に行って子どもに対して交通安全教育をやっているのですが、その際に、子どもだけではなくて、子どもの送り迎えをする親世代に対しても、あわせて、自転車の乗り方を周知するチラシをお配りしているのですが、そういったことを取り組んでいきたいと思っております。以上です。

### 【事務局】

今、ご質問あったところで、将来的に交通事故件数が減るか減らないかということですが、先ほど説明にもございました、平成24年からここに至るまでには、車の技術の進歩も挙げられているのですが、今後、高速道路では全自動、ハンドルを握らなくても、アクセルとかブレーキとかいじらなくても、前の車との間隔を自動で調整して、という技術も徐々に普及しているところでございます。何年後になるかという話はできませんが、全自動まで至るということであれば、事故件数も減っていくという期待はしております。

### 【委員】

ありがとうございました。まず1点目ですが、減少してきた理由が、車の安全性能の進化が一番大きい理由ということであれば、交通安全対策としては、そういった性能の高い車に乗り換えていただく、というのが一番件数を減らしていくことにつながると話を聞いて思ったのです。ですので、そういった安全性能のある車に乗り換えることについて補助を出すことも検討されても良いのではないかなと思いたしましたので、意見として述べさせていただきます。

もう1点、50代に対しての意識啓発というのが、現在はイベントをされているということなのですが、3、4、50代だとイベントをやっている、興味を示すかといった部分で難しいのが、自分も40代なので感じます。幼稚園とか保育園の送り迎えなどでも、電動自転車で危ないという話ですので、例えば自転車を販売する時の販売店に何か協力を求めるチラシを一緒に配ってもらうとか、幼稚園、保育園とも

連携をとって、そこでお父さんお母さんに対して周知を図っていく、特に50代は一番交通事故多いんですよ、ということを周知していく取り組みが必要ではないかなと思いますので、意見を述べさせていただきます。ありがとうございます。

**【会長】**

ありがとうございます。

**【事務局】**

会長、よろしいでしょうか。

**【会長】**

はい。

**【事務局】**

最後の30代～50代に関する補足のご説明をさせていただきたいと思いますがよろしいでしょうか。昨年から、私どもの方で、こういった自転車に子どもを乗せる保護者の皆さまへというチラシを作成させていただいております。ただ、昨年、コロナの関係で保育所、保育園に手渡しできないことがございました。このようなことから、私どもの保育を担当する課と相談した中で、データでも保護者へ送れることがわかりました。ですので、公立の保育園、幼稚園につきましては、昨年はデータで、今年はコロナの規制が緩和されてきたことにより、紙ベースでもお知らせをしております。あと、公立以外の保育園、幼稚園等につきましては、お願いベースで、関係機関からメールでお知らせをしている状況でございます。以上でございます。

**【会長】**

ありがとうございました。交通安全協会から一言あるのですがけれども、今のチラシの絵に出てきたような、お母さん方がお子さんを乗せて走る自転車はよく見かけるのですが、お子さんが乗っている時には信号とかなんでもよく守ってくださる。ところが、子どもが乗っていないと、平気で赤信号を行ってしまう。やっぱり意識の問題というのは非常に大きいと思いますので、自分の子どもや同級生の親たちが見て

いるんだよ、ということを知りてもらえらるようなキャンペーンをやっていけたらいいんじゃないかな、というのを感じております。以上です。

他に何かご意見とかございますでしょうか。

**【委員】**

ちょっと聞いてもいいですか。

**【会長】**

はいお願いします。

**【委員】**

すみません、不勉強なところもあつたら申し訳ないのですけれども、ちょっと教えていただきたいです。骨子の2ページの第2章のところにある、「国及び都の主な動向」というところで、「『通学路等における交通安全の確保』『飲酒運転の根絶』を柱とした」と書いてあるだけなのですけれど、これは都とかで具体的なやり方というのが、あつたら知ってみたいのと、それを踏まえて、3ページの4章の重視すべき視点と、第5章の施策をどういう風にリンクさせていくのか、具体的なものがあつたら見たかつたと思つたので、もしそういう資料があつたり、載つてるところがあつたら教えていただければと思つました。

あと、3章のところの交通事故が年々減少してきてるところなのですが、たまたま免許の更新で受講してきてる時に、交通事故死者数が、医療の発達もあつて下がってきてるという話も聞いたのですが、実際はそれが延命であつたりもするのです。24時間以内に死んだ場合は交通事故の死亡者という規定があつて、24時間以上延命ができた場合は交通事故死者数から外されてしまうから、実質数字が減ってきてるところも実はある、みたいな本音を聞いて、そうだつたんだなと思つたので、先程の意見と同じように、事故数を減らすところがメインで、勿論、死者数ゼロは望ましいと思つたのですけれど、減らしていく施策が必要と思つたところがあります。

あともう1点すみません。50歳代のところが人数が多いという意見で、子どもの目がないところでは大人も（交通ルールを守らない）、というのは、私も保育園の関係者ですけれど、そういったところは正直

あるかな。私の周りのなんとなくの推測で申し訳ないけど、保育園に関しては、子どもと一緒に動く3、40代の方が多い。そうすると親子で動いてるから意外にルールを守っている、というのが正直なところですよ。50代は勿論千差万別ですけど、中高生の親の方が多いかなと。そういうところで気のゆるみ、多分加害側に回ってしまっていることが多い。だから、子どもたちは巻き込まれる方が多いけれど、50代の方たちは結構巻き込んでしまうことが数字として挙がっていて、50代同士のぶつかりであるとかで、こういった数字が挙がってしまっているのかなと思います。私としては、保育園の園児たちには、先程の通り、色々な情報を発信はしているのですが、中高生たちが親と一緒にできるとか、中高生の振りを見て大人がもっと意識をできるような働きかけによって、50代にも、もう少し届くかなと思います。具体的には思いつかないですけど、高校生も原付やら運転免許に興味を持っている時期なので、親子で一緒に何かができると、親子でも意識を高められるし、いいのかなと思ったので、私の意見として述べさせていただきます。

#### 【会長】

はいありがとうございます。事務局から何かございませんか。

#### 【事務局】

ご質問ありがとうございました。まず1点目の道交法の改正内容とか、国及び都の動向の部分ですけども、細かいところはこれから計画を作っていくうえで、こういう項目を入れるとか入れないとか取捨選択はこれからやっていきます。また、次回の審議会で、素案というかたちで皆さまにはお示しさせていただく予定なのでその際に、ご意見等々いただければと思っております。

なお、通学路の安全確保の観点でお話をしますと、毎年通学路の点検は学校、教育委員会と、私たちと、警察と、道路関係の部署等と合同で点検はできるところからやっています。ただ、昨年について、八街市の大きな事故があったところで、国の方から急いでもう1回点検しなさいという指示があり、点検は確か3校ずつだったと思うのですが、昨年は全校点検というかたちで、実際にやれるところからやっていくという活動はしています。ですので、計画に関しても、そういった部分を入

れていくとか、最近の道交法の改正でいうと、資料では触れてないですけども、電動キックボードの関係も色々な動きが出てきていますので、そのあたりも踏まえていく必要があると思っております。

続いて、交通事故の死者数の目標も大事だけど、事故件数を減らす取り組みが必要というのはおっしゃる通りだと思っておりますので、今後、計画を作っていくうえで事故を減らせる取組は十分考慮したうえでやっていきたいと思っております。

**【委員】**

死亡事故が24時間以内というのは、それに照らし合わせてこの数字ということですよ。

**【事務局】**

そうですね。

第4章、50代の世代の方に、というところに関しては、確かにおっしゃる通りです。中学生高校生ぐらいの親世代になると大体それぐらいの世代になる方が多いかなと思いますので、それも今後計画を作っていくうえで、いいものがあればどんどん取り入れていきたいので、検討していきたいと思います。以上です。

**【委員】**

ありがとうございました。

**【会長】**

ありがとうございました。他に何かご意見は。

(挙手あり)

はいどうぞ。

**【委員】**

ありがとうございます。先ほどの質問があったのですが、社会人の交通事故で、30代40代50代というのが多かったかということもあるのですが、交通事故というひとえにどういった事故で起こっていたのか。というのは、歩行者であったり、自転車というところは個別になっているのですが、年代がわからなかったの、

年代と交通事故の種類がデータであると、先ほども色々議論があったのですが、その裏付けになるのかなと思ったのですけれども。細かいデータはどのくらい出してくのがいいのか、それが妥当なのか、というところもあると思うので、難しいのですけれども、もし出せるのであれば、年代ごとで、例えば30代40代50代の自転車より車の事故が多かったとか、そういった具体性がわかってくる方が、もう少し施策の具体的な取り組みができると思ったので、資料の方をもう少し出していただければという風に思います。

もうひとつが歩行者の交通事故ですけれども、歩行者の場合、違反なしが80%で事故に遭われているということがわかったというのが、ルール、マナーを守っていても事故に遭ってしまうという結果ですが、これを如何に防いでいくかというハードですとか、どういうことを今後検討していけばいいのかという考えが、お聞かせいただければと思います。よろしく申し上げます。

#### 【事務局】

ただいまの質問に対して回答させていただきます。

まず、年齢別の事故のどういう車両に乗って、詳細な事故の分析のところですが、私たちもそのデータに関して、警察の方で公表はされてなかったもので、警視庁の方にこういったデータを公表していただけるものなのかを確認させていただいたところ、年齢とかそういった車両とかに関しては個人情報があるようで、そこまでのデータをいただくことはできませんでした。可能な限りこちらで持っているデータに関しては、公表させていただいてるのですけれども、今ご質問にありました、年齢別でどういった車両で事故が多いかというのはデータではわからなかったというようなかたちでございます。

#### 【事務局】

2点目の、歩行者の事故の多い関連のご質問でございます。歩行者の事故の要因としては、横断歩道中における事故が多くあります。原因としては、運転手の注意・確認不足、というものも、例としては挙げられます。そして、一方で、歩行者も、例えばスマホを見ながら横断歩道を渡っていたとか、そういったケースがございます。そういうことから、あくまで、私どもの啓発的な観点でのご回答になってしまうのですけ

れども、最低限、巻き込み確認につきまして、防ぐためには、歩行者優先、ちゃんと止まって確認するとか、まず基本中の基本を徹底していただく。あわせて、歩行者も一緒です。信号が青になってから渡る、ではなくて、一度止まって右左右して、それから渡る。基本的なかたちがベースとしてあるのかな、と捉えております。また、市といたしましても、そういった交差点におきましては、例えば車両の運転手に向けて、交差点の近くの柱等に、左折する際にはしっかり注意してくださいという促しの看板を設置するかたちで取り組んでいるところでございます。以上です。

**【会長】**

はい、ありがとうございました。今のでよろしいでしょうか。

**【委員】**

はい、ありがとうございます。

**【会長】**

ほかには何か、ご意見はございますでしょうか。

(挙手なし)

はい、ありがとうございます。今の事務局の説明が終わりました。よろしければ、議題（２）その他に移ります。事務局から何かございますでしょうか。

**【事務局】**

次回の開催日につきまして、改めてこの場でお知らせをさせていただきます。

今回、皆さまに開催のお知らせをさせていただいた時に、次回の日程も掲載をさせていただきましたが、改めてお知らせをいたしますと、次回の第４回は、少し間が空きまして１０月３日（月）、場所は同じ場所、こちらになります。時間も本日と同じ、３時からを予定しております。また、おおよそ１か月前ごろ前を目安に、また開催のお知らせは改めて書面で出させていただきますので、ご出席のほど、よろしくお願いいたします。

なお、次回につきましては、今、色々なご意見をいただいたものです



とか、骨子に肉付けをしたものを、素案というかたちでお示しできれば  
と思っております。

皆さまのご出席のほどよろしく願いいたします。事務局からは以  
上です。

**【会長】**

はい、ありがとうございました。その他、皆さまのほうから何かあり  
ますでしょうか。

(挙手なし)

特になければ。よろしいでしょうか。それでは、以上で、令和4年度  
第3回交通安全対策審議会を終了いたします。ご協力ありがとうございました。

(閉会)