

会 議 録

会議名称	第5期幸区区民会議 第5回専門部会（自転車事故ゼロ部会）
日 時	平成27年2月23日（月）18：30～19：40
会 場	幸区役所 4階講堂
出席者	<p>●区民会議委員（五十音順） 阿部法弘委員（部会長）、飯島忠男委員、大澤義和委員、押山兼二委員、近藤多恵委員（副部会長）、佐々木繁委員、原紀代子委員</p> <p>●事務局 幸区役所 石渡副区長 幸区役所まちづくり推進部企画課 今村課長、加藤係長、佐藤係長、早川職員 幸区危機管理担当 瀧村課長、五十嵐職員 幸警察署交通課 川島課長、伏原係長ほか1名 (株)計画技術研究所 西原</p>
欠席者	西野恭一委員
傍聴者	なし
配布資料	<p>●議事次第</p> <p>●資料1 区内自転車事故発生箇所等分布図</p> <p>●資料2 区内道路の危険箇所の調査概要（案）</p> <p>●資料3 第5期幸区区民会議（第3回）における部会報告内容について（案）</p> <p>●資料4 「第5期幸区区民会議」スケジュール（案）</p> <p>●資料5 「自転車事故ゼロ部会」調査審議スケジュール（案）</p>
議 題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幸警察署からの情報提供 ・ 現地調査の実施についての検討 ・ 第5期幸区区民会議（第3回）における部会報告内容の検討 ・ 今後のスケジュールについて
決定事項	<p>1 「区内道路の危険箇所の調査」実施内容の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 4月～6月の間に「南河原」「御幸」「日吉」の3地区で、公用車により調査箇所を巡って実施することとした。 ・ 自転車事故発生箇所以外で、各自が危険を感じたことがある場所についての情報を随時持ち寄り、整理することとした。 <p>2 第5期幸区区民会議（第3回）における部会報告内容の決定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 報告内容骨子について、原案どおりで了承されるとともに、部会報告は佐々木委員が行うこととした。

<p>会議の内容 及び 主な発言</p>	<p>1 川崎市自転車通行環境整備の考え方について</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方」及び「川崎市自転車通行環境整備実施計画」について、危機管理担当が説明した。 <p>2 幸警察署からの情報提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ●区内での自転車が係わる交通事故の状況等について、幸警察署交通課が説明した。 <p>《全般的な状況》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県は去年、交通事故死亡者が全国でワースト2位だった。今年も現時点でワースト10位以内に入っており、特別対策を実施中である。 ・自転車が関係する事故は、県内で6,916件発生しており、ケガ人6,801人、亡くなった方は23人である。交通ルールを守っていた人は少なく、自転車に乗っていた人にも過失があることが多いのが現状である。 ・交通事故の発生頻度を時間でみると、75分に1件交通事故が起き、1日に約19人がケガをしており、16日に1人、命を落としているという状況である。 ・幸区で発生している全ての事故を見ると、去年は3人の方が亡くなっており、今年1月で早くも2人亡くなっている。自転車関係の死亡事故ではないが、交通事故が非常に多いことが分かる。 ・幸区では、全事故の30%が、自転車に関係する事故である。県の全事故に占める自転車の割合は23%、川崎区、幸区等では約30%で、県平均よりも自転車の事故の割合が高い。 <p>《事故の発生箇所や時間帯等》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域別に見ると、南加瀬の辺りが自転車の事故が多い。自転車事故だけでなく、国道1号線、409号線、尻手黒川線等、主要幹線道路での交通事故が多く、特に南加瀬の辺りが多くなっている。 ・自転車の事故について、町名別で見ると、南加瀬、小倉が多く、次いで南幸町となっている。時間帯では、6時から10時頃と、16時から20時頃が多く、朝夕の通勤時間が多くなっている。 ・年代別では、30代から40代の働き盛りの世代と、16歳から19歳の高校生、大学生等の年代が多くなっている。 ・事故の発生箇所は交差点が多い。直線道路ではなく、交通の流れが交差する場所であり、必然的に事故が多くなる。植木等で見通しが悪くなっていることも多く、事故は起きやすい。また、横断歩道も事故が多い。横断歩道も見通しの悪い場合がある。 ・駐車場から道路に出る箇所も、例えばブロック塀があったりなど見通しが悪い。
------------------------------	---

いったん手前で確実に止まり、それからブロック塀の先まで出れば良いのだが、一気にブロック塀から出てしまい、出会いがしらにぶつかるというケースがある。

- ・「見通しが悪い」「道路が交差する」「路外施設から道路に出る」といった箇所を注意してもらいたいと思う。

《その他》

- ・海外の事例では、オランダは自転車保有率世界一であり、非常に長い自転車専用道路がある。ヘルメットの着用が義務づけられており、安全運転の実技テストも子供のときから受けるようになっている。
- ・自転車ルール、マナーの違反では、「車道の右側通行」が多い。最近ではヘッドホンをしてながら、ひどい場合にはスマートフォンを見ながら、運転していることもある。加えて、「一時停止不停止」が多い。免許持っていない人は特に、自転車の安全運転に対する意識が低い。自転車の右側通行は、狭い道等で左側通行の車と接触しやすく、事故が起きてしまう。
- ・自転車事故が多いのは、通勤通学で急いでいる時間である。「信号無視」「一時停止不停止」等は、焦りから起きてしまうことであり、時間に余裕を持って出発してもらいたい。朝夕の通勤通学の時間帯に事故が起きやすいというのが、幸区に限らず、全般的な傾向である。

●質疑

《事故状況等について》

- ・グラフでは、65歳以上の事故件数が多くなっている。
 - 高齢化で65歳以上人口が増えているため、事故数も増えている。
- ・警察署で、潜在的な事故（苦情等）の情報を把握していないか。
 - 届出がないものは、データとして把握していない。トラブルとして交番で扱えば、交番に情報があると思うが、署としては、交通事故として届出がないと把握は難しい。
- ・大きな道路で事故が多いということだが、「自転車が車道を走っていて車と接触してしまう」というケースが多いのか。それとも、「飛び出し」による事故が多いのか。
 - 普通に自転車が走っていて、車が後ろからぶつかるということは、ほとんどないようである。交差点やスーパー等の路外施設から出てくる時に事故が起こることが多い。
- ・尻手黒川線は自転車レーンがある箇所もあるが、そういったところでも事故はあるのか。
 - 普通に走っている限りでは事故は起きにくいですが、歩行者が通行する部分を走ったり、無理に横断したりといったケースで事故が起こっているようである。

- ・自転車が歩道を走ることによって起きた事故の件数も分かるか。
→手元にはないが、ゼロではない。歩道でも事故は起きている。
- ・塚越踏切から国道1号線に抜ける道は、車道がとても狭い。歩道を走るよう表示されているが、事故データを見ると、事故はほとんど起きていない。スピードが出ないからなのか。
→確かに、交通事故では速度は大きな要因である。
- ・平成25年より前も、同じような箇所では事故は起きていたのか。
→傾向が大きく変わったということはない。

《道路等の改善について》

- ・国道1号線は川崎市内では歩道が自転車通行可だが、鶴見区に入ったとたん、その標識がなくなる。しかし、自転車が車道におりられるようにはなっていない。同じ神奈川県内なのでうまく対応できないか。また、交差点で信号待ちをする自転車が、歩行者にとっても車にとっても通行の邪魔になっていることがある。うまく向きを変えてとめられないだろうか。
- ・南幸町2丁目は変則五叉路で、自転車が飛び出して危ない状況になっているのを何度か見ている。
→そもそも道路計画の段階で、自転車と歩行者の住み分けをうまく考えていれば良かった面もあると思うが、自動車優先の時代背景もあったと思う。
- ・区内は車道も狭く、渋滞解消のためにも歩道に上がりたいという気持ちになるが、歩道には段差がある。歩道の改善は考えているのか。
→自転車は軽車両なので、原則、車道走行である。やむをえず歩道での走行を許容している状況である。

《事故減少のための仕組みづくりについて》

- ・厳罰化が必要と考えており、将来的にはマイナンバー制の活用などで自転車を特定していけないだろうか。
- ・先日、川崎市全体のロータリークラブのミーティングがあった。講演の内容として、ドライブレコーダーによるビッグデータに基づき、事故対策を行うという話だった。タクシー運転手がドライブレコーダーをつけることで、運転が慎重になる、自分を守ることになるという話や、自転車に取り付けられるドライブレコーダーもあること、自転車が交通弱者であるという観念を見直すべきであり、組織的な教育が必要であること、自転車の環境整備を図ることが必要であること等の話があった。ドライブレコーダーを活用することで、悪質な運転を減らす効果があるようだ。

《区内の危険箇所等について》

- ・ドン・キホーテの前は、信号がなくても子供がよく渡っている。
- ・以前知り合いが、鹿島田の踏切を斜めに自転車で突っ切って、赤切符を切られた。

赤切符には罰則等はあるのか。

→青切符は免許を持っている場合で、反則金を納付する必要があるが、赤切符はもっと重いもので、罰則もある。車の場合でいうと、速度超過や飲酒運転に相当する。自転車はそこまで厳しいものではないが、自転車に対して赤切符を切るということは、それだけ危険性が高い行為、ということである。

- ・一方通行を自転車で逆走し、車との接触事故でケガをした場合や、暗い時間に中学生か高校生と接触し、ケガをしたが、相手の子供には逃げられ特定ができない、といった事故のパターンもある。

《調査に向けて》

- ・これから調査するにあたって、注意すべき点はどんなところか。

→様々な立場で観察することが大事である。自転車や自動車、歩行者、大人、子供と、それぞれ目線の高さも違うので、そういった点からも見ていただけると良いと思う。

3 現地調査の実施についての検討

- 資料2について事務局が説明した。

【調査箇所について】

- ・先ほどの川島課長の話にあったように、事故の多いポイントがほとんど変わっていないということは、何らかの要因があって、解決されていないということではないか。行政で何らかの手立てが必要とも考えられるが、まずはその箇所を調査することが必要である。

- ・事故が顕在化したところを整理しているが、潜在的な事故ポイントは見られないだろうか。

⇒各自がひやっとした経験のある箇所等を持ち寄り、整理する。

【調査回数について】

- ・調査実施回数は、「南河原」「御幸」「日吉」を調査区域とする、3回行うバージョンが良い。

【移動手段と調査の時間帯について】

- ・地元であることもあり、下平間、新川崎あたりをよく見たいが、車窓からで見られるだろうか。

→公用車は移動の間だけで、調査ポイントは車を降りて見ることを想定している。

- ・朝夕と見るのは難しいので、時間帯は絞ることになる。朝は諦めて、夕方を見ることはできないか。

→公用車の利用を想定しており、16時くらいまでの時間帯になる。

【調査時期について】

- ・4月の前半は選挙等があり、時間がとれないだろう。

⇒日程は事務局で調整し、都合のつくメンバーで調査を実施する。

4 第5期幸区区民会議（第3回）における部会報告内容の検討

●資料3について事務局が説明した。

⇒報告内容骨子について、原案どおりで了承された。

⇒部会報告は佐々木委員が行うこととなった。

5 今後のスケジュール

●資料4について事務局が説明した。

●企画運営会議は3月4日（水）、第3回全体会は3月19日（木）の予定。

●新年度の日程は、委員の「3ヶ月スケジュール」が出揃った後、調整し、決定する。

以上