

会議録

会議の名称	第3回西東京市交通安全対策会議
開催日時	平成19年1月12日 13時30分から 14時45分まで
開催場所	田無庁舎 庁議室（3階）
出席者	【委員】石川委員、中岡委員、矢嶋委員、清水委員、田代委員、村山委員、中嶋委員、浅倉委員、福田委員、富川委員、堀切委員、角田委員、尾崎委員、村野委員、高根委員 【西東京市】大平交通計画課長、田中主査、川合主査
議題	1 公共交通の安全確保について 2 その他
会議資料の名称	参考資料
記録方法	全文記録 発言者の発言内容ごとの要点記録 会議内容の要点記録
会議内容	
<p>発言者名：発言内容</p> <p>事務局：開会の挨拶、会議資料等の確認</p> <p>角田委員（職務代理）：挨拶 市長公務のため欠席報告 議題1の公共交通の安全確保について交通関係者、各委員よりお話を伺いたい。 はじめに西武鉄道(株)福田委員より説明・意見等を求める。</p> <p>福田委員：西武鉄道からは配布資料を基にして説明したい。 1番目、西東京市内の西武鉄道の状況ということで、駅・踏切の数が書かれている。西武鉄道の路線については、池袋・西武新宿それぞれを基点とし、西武池袋線、西武新宿線の2本の幹線がある。その他にも支線等合わせて全体で180キロ弱、駅の数では全体で92駅ある。これらの鉄道の中で西東京市内の駅として池袋線では保谷駅、ひばりヶ丘駅、新宿線では東伏見駅、西武柳沢駅、田無駅と合計5つの駅があり、また踏切は、池袋線では保谷1号踏切からひばりヶ丘1号踏切まで10箇所、新宿線は武蔵関の5号踏切から田無7号踏切まで合計12箇所、両線合わせて22箇所の踏切がある。 まず駅について、安全確保という観点から、他にもバリアフリー等の対策を行っている。これらもやはり体の不自由な方や視聴覚等に障害を持っている方が安全な駅利用設備という意味では、安全確保のひとつの施策と思う。バリアフリー等の状況（冊子52～53ページ）については、当社の92駅のバリアフリーの状況を記載してある。池袋線、新宿線の5駅でまだバリアフリーが未整備な部分は、ひばりヶ丘駅北口部分の</p>	

みである。田無駅については改札の中（ホーム）から通路まで、また通路から外まで。それから西武柳沢駅についても同様、東伏見駅、保谷駅についても現在工事中であるが、すでにバリアフリーについては全て対応済みとなっている。残る市内、ひばりヶ丘駅北口については、今後再開発等の計画の中で考えて行く。

駅利用者の安全確保というような観点から、現在駅の利用者の安全確保という面では大きく、ホームでの安全確保、それ以外の安全確保と2つある。

ホームでの安全確保は、先ほどのバリアフリーと共に視聴覚障害の方等の対応ということで、点字誘導ブロックなどの整備を進めている。また耳が不自由な方には、目で次の電車が何かということを確認できる形で列車の案内表示機や、目が不自由な方には耳で列車が近付いて来ます、というような自動放送するような形など色々な設備によって補完をしている。通常のお客様も含めて列車が進入する際は警報が鳴る列車進入警報装置などがある。（冊子57～59ページ）

列車自動通報装置（冊子57ページ）は、お客様がホームで危険と感じた時には、ホームの中のボタンを押すことによって列車をすぐに止める装置で、各駅に設置してある。

列車進入警報装置（冊子58ページ）は、列車が近づくと黄色いランプが点滅すると共に警報音が鳴るようになっている。

またホーム監視用テレビでホームの状況が車掌等に分かるもの、59ページ左側の転落防止装置（足下灯）というものがあり、これらも列車が入って来ると電球がつく。また足下灯の下が空間になっており、万一線路に落ちた方でもホームの下に安全に退避が出来るような空間を設けてある。

また車両間転落防止用外ホ口は、車両間の連結部から転落しないような対応をしていて、こういったことでホームでの安全確保という事を図っている。

その他、バリアフリー等では、車両とホームとの間に隙間がある際安全に渡れるようにするわたり板、また階段の手すり、階段表示などできめ細かく安全の確保をしている。

ソフト面に関しては、非常時の係員教育を常に行っている。また駆け込み乗車などの危険を防ぐようホームでの放送を行っている。

現在市内にある22箇所の踏切（冊子69ページ）については、全て踏切警報機また遮断機を設けてある。その他、踏切支障検知装置、支障報知装置（非常ボタン）、踏切照明や安全確保のためのたて看板などを設置してある。

踏切支障検知装置は、踏切内に設置してあるレーザー光線や赤外線などを遮断する障害物があった場合、危険を知らせるという装置である。これらに関しては全ての線路に設置されているわけではなく、自動車が通行する踏み切りを中心に現在も設置を進めている。

西東京市内の踏切については22箇所のうち18箇所が設置済みである。残り4箇所のうち1箇所は大型車両等が通れない踏切のため踏切報知装置（非常ボタン）だけを設置。残る3箇所はいずれも歩行者専用の細い踏切のため、遮断機、警報機のみを設置となっている。

これからは、非常ボタンのない歩行者用の踏切も非常ボタンだけは設置し、今後の踏切の安全対策としたい。

ボトルネック踏切の問題。連続立体など立体交差の必要性を感じているので積極的に行政の方々と協議させてほしい。

安全確保については以上である。

その他について、西武鉄道沿線には地震計が設置されており、震度4を超えると運転規制をかけるようになっている。地震計が感知するとすぐに運転指令所につながり指令より一斉に運転規制を行う。

地震については昨年8月より始まった気象庁の早期地震警報システムというものがあり、西武鉄道でも来年度からはそういったシステムを導入したいと考えている。

早期地震警報システムとは、例えば静岡などで関東大震災級の地震があった場合地震の揺れが到着するまで、時間がかかるため、その間に速やかに警報を察知して電車を止める。そうすると速度が落ち、被害も最小限に食い止められる。

風速計も沿線に設置しており、一定以上の風速で運転に影響があると考えられる時には、速やかに規制をかけるような体制をとっている。

西武鉄道では以上のような安全政策をとっている。

職務代理：お話し有難い。

福田委員の話に何か質問、意見等あるか。

村山委員：踏切は故障しないか。

福田委員：電車が来なくても、故障した場合は、全て踏切が閉まるようになっている。

村山委員：立体交差の計画については、どのくらいまで進んでいるか。

福田委員：鉄道と道路との立体交差に関しては鉄道会社だけで行うものでなく道路側（市・都）との協議の中で進めていくものであり、調整に大変時間がかかってしまう。ただ少しでも踏切での渋滞を緩和する方法として、踏切の安全対策の他にも信号を整備して電車（急行・各駅停車）の速度により、踏切の閉まっている時間を短くするというような整備、工夫はしている。

石川委員：東京都でも1,200箇所の踏切があり、安全性や渋滞状況を視野に入れ、順番に整備して行く考えがある。

職務代理：次に、西武バスの富川委員より説明・意見等を求める。

富川委員：当社は、公共交通機関としてお客様を安全、確実に輸送することが当社の社会的使命で、市民から信頼され、安心してご利用して頂けるようなバスにするよう取り組んでいる。いったん交通事故を起すと大勢の方に怪我をさせ、社会に与える影響が大で、安全は全てに優先する。これを当社の基本方針として日々事故防止に取り組んでいる。

最近の当社の事故の内容は、全国の交通事故の分析の結果とよく似ているところがあり、高齢者の交通事故が非常に増えている。特にバスの車内での転倒事故が多い。発進時にはお客様の着席をよく確認してから発車するように指導しているが、他のお客様の影になって見えない場合などもあるため、「発車します、よろしいですか。」

といった一声がけ、あるいは静かな発進等により車内転倒の防止のため今後も行っていきたい。

取り組みとしては、保育園・幼稚園・児童館などのお子さんを営業所に招き、運転席に座って車内ミラーを見たり、バスの内輪差、オーバーハング等体験してもらうなどの取り組みをし、事故防止に対する意識の向上を図っている。

利用しやすいバスのノンステップバス、これはバスに乗る時に段差がないバスであるが、これの導入を進めている。これは国の施策であり、乗りやすいバスとして会社全体としては38%、滝山営業所では23%の導入をしている。ワンステップバス（段差が1つあるもの）に関しては、全体で30%、西東京市内では46%の導入をしている。リフト付バス、これは身体障害者の方、車椅子を利用される方が乗車するときに使うリフトがあるもの。イージーステップバスというのは、バスの中にしまっているステップ（1段）が停留所に着くと自動的に出てくるという利用しやすいバスの導入をしている。

交通環境の整備ということで、公共車両優先システム（PTPS）は、バスが信号に近づくと設置してある感知器が感知し、信号が早めになり、これによりバスの所要時間が短縮される。

公共交通の利用の促進ということで、中学、高校生の割安定期券の発行。これは自転車通学を利用される方をバス利用へ移行して道路の混雑を緩和する、というような目的を持っている。

西武バスのお得な利用法ということで、6点ある。100円バス・乗り継ぎ1日券・環境定期券制度・休み期間こども50円・共通定期券・近距離特殊定期券を発行している。

当社は地域の多くのお客様に信頼され、安心して乗っていただける事が社会的信頼につながり、1件でも事故を減らしていきたい。

職務代理：何か質問等はあるか。

バス優先信号の関係であるが、昔（35年くらい前）久留米西団地に住んでいて花小金井まで来るのに40～50分くらいかかった。小金井街道と滝山団地の真ん中の道が全部優先的に信号が変わるようになっているか。

富川委員：小金井街道を出て小金井駅入り口から1キロくらいまで。

中嶋委員：社会科見学等でバスを利用することがあるが、定期バスの路線で空車を配車して頂き子供たちが利用することは可能か。以前都電で空の電車を配車してもらって、遊んでいる時間は確保しておく必要がないため安く利用できた。普通に通勤経路で使う子供料金プラス少しのお金で利用できるか。

富川委員：利用できる。

職務代理：よろしいか。では次に関東バスの堀切委員より説明・意見等を求める。

堀切委員：安全確保ということで、昨年10月国土交通省より安全運輸マネジメントというものが施行され、それに関連し当社でもそれまでは運行管理面では比較的現場

任せというような傾向があったが、経営者自ら安全確保について真剣に取り組まなければいけないと考え、昨年から行っている。まずは経営者である社長自らが事業経営に参加して輸送の安全が第一であるという認識をもち、以前はなかったが昨年、「安全、安心な輸送」という企業理念を制定しこれに向かって安全確保について考えていく。

それに際して安全統括責任者というものを制定した。これは運輸安全マネジメントの中にもあるので、役員の方で運輸統括の安全管理の責任者ということで設けた。今までのように会社から指示するのではなく、まずは現場（乗務員）から意見を吸い上げ、営業所でまとめをして本社の方に上げてもらう。それを事故対策本部の会議の中でまとめ、安全確保についていくつかの目標に定めようということで策定した。その中で目標を立てただけでなくまず実行する。実行すればやはり諸問題も出てくるのでその都度各営業所、または本社等で会議を開き、それに向けて改善をしていく。また改善の計画を立てて実行していく。その繰り返しをやろうということで、少しでも安全確保について前向きに検討していこうと現在も進んでいる。

今非常に問題となっているアルコールの問題だが、まず第一に点呼の実施の強化をする。乗務員は必ず乗車前（5分前）に点呼主任と対面点呼をし、健康管理面もあるが表情、顔色などをはっきり認識してから送り出すよう、基本にかえてまず言葉をかけるなど、目標を立てて行っている。

飲酒運転の防止にあたっては、一般の方ももちろん、ましてや公共事業ともなると絶対にあってはならない事だ、という認識は他の事業者の方も強く持っていると思う。これに関しては飲酒のアルコールチェックを行ってから勤務するようにしている。当社では、アルコール濃度0.07以上（道交法0.15以上）で反応する。反応した場合は乗務を一切させない。

日ごろの管理については、春・秋及び年末年始には所轄の警察署から講師を招いて各営業所で安全の講習会を開いている。

安全にお客様にご利用して頂くということを第一に考えるという基本姿勢があるので、これからも安全を最優先という形を貫き通したいと考えている。

職務代理：堀切委員に何か質問等あるか。

堀切委員：バスロケーションシステムを当社でも昨年よりJRの主要路線全44箇所に設置している。これは年度ごとに予算を取り、少しずつでも各バス停に設置をと考えている。それから当社は乗り合いバスが363両在籍、そのうち、ノンステップバス175両を所有している。

職務代理：アルコールの検査は毎回するのか。

堀切委員：朝出勤し、勤務前には必ずやる。また午前の乗車後、夕方まで休みといった長い休憩のある場合、また所内から出て休憩する事がある場合は乗車前に再度チェックしている。

職務代理：資料を配布したので、中岡委員に話を伺う。

中岡会員：では、昨年1年間の交通事故事情から。東京都内、警視庁管内での数字をあげて説明する。去年1年間で東京都内での事故は74,287件、昨年以降比較して概ね減少していて - 6,346件、 - 7.9%減となっている。内訳として死者263名、一昨年比 - 26、 - 9.0%となっている。傷者の数が - 7,155、 - 7.8%減と全てにおいてマイナス傾向。起訴数は多いが、事故そのものが減っていて死者の数も減少。年齢層だが、亡くなった方263名のうち幼児1人、小学生2人、中学生0、高校生6人、高校卒業から19までが10人、20~24が18人、25~29が83人と大きな数字となっている。事故の状態別で65歳以上の方が83名で歩行者が56名、自転車に乗っていた方が18名と、歩行者の方の56名は他に比べ非常に多い。

田無署管内は東久留米市と西東京市とあり、西東京市に関しては昨年の発生件数が943で-97、死者の数は1名と - 2、重症が12名の + 5、軽症が1,030人で - 9、合せて1,043人でマイナスとなっている。田無署管内となると東久留米市も西東京市よりも少し少ない数ではあるが同じくらい起きており、西東京市の約2倍の数の事故が発生している。いかに死亡者の数を断つかというところだが、残念ながら昨年は4名の死者を出している。4名の方のうち、1名は6月3日西東京市内、遮断機が下りているところへ同一速度で踏切内に進入したため、車両右側から来た電車に衝突し運転者が死亡、原因は飲酒運転だった。他、7月21日東久留米市内、交差点右折時に横断歩道を横断中の71歳の女性の信号無視によるもの。また7月26日東小金井で横断歩道のない所を横断していた79歳の女性が跳ねられて死亡。一昨年が4名なので何とか4名未満で抑えられたが、残念ながら12月27日、右折の乗用車に67歳の女性が巻き込まれて死亡。警視庁全体でも特徴が表れているように、65歳以上の高齢者の方が事故に遭うケースが多い。

警視庁全体の標語があり昨年までの6年間は、「思いやり 人に車に この街に」としていたが今年1月より変わり「やさしさが 走るこの街 この道路」となり、警視庁全体、東京都内ではスローガンとして「セーフティー東京 チャレンジ250」とした。250とは、昨年は死亡者数が263とかなり減らしてまいったが、今年は250以下にしようというのが警視庁の目標である。田無署では、昨年「チャレンジアンダー4」と一昨年の4名を1名でも減らしたいという事で頑張ってきたが、残念ながら4名になってしまった。今年も「チャレンジアンダー4」をもとに交通安全協会の方や学校関係・その他団体と協力して交通事故を減少させて行く考えである。

3枚ほど資料を配っているが、まずシートベルトであるがこちらの資料にもベルトをしているとしないとでは、大きな差があるということがはっきり出ている。

反射材の件であるが、時速60キロで走行している車のドライバーが歩行者を発見してから停止させるまで44メートル必要、夜間の場合ヘッドライトを下向きにしている車だと暗い色の服装をしていると20メートルくらいしか見えてこない、明るい色で約38メートル、停止させるまでに44メートル必要なのでこれでは当然ぶつかってしまう。

同時に交通事故だけでなく、防犯の件についてもお願いがある。振り込め詐欺について、一番振り込め詐欺に遭われているのが70代の方である。次に60代、80代となっていて、特に高齢者が狙われている。交通事故の死亡者、傷者と同じように高齢者が被害に遭っているなので、撃退のための資料を参考に被害に遭わないようにしていただきたい。

田代委員：明日警察に講義等をお願いしている。

中岡委員：市も幅広いネットワークを持っていると思うので、是非警察に協力提供してもらいたい。

事務局：交通関係委員からの意見等については、整理して素案の中に盛り込んで行きたい。

職務代理：その他議題は何かないか。

中嶋委員：本校校区内周辺だが歩道の計画のある空き地が多数ある。これらの計画の現在の状況や地図などを学校関係者に配ってもらえないか。

職務代理：教育委員会を通じて措置をとる。

中嶋委員：通学路に、朝の時間帯に車止め等が無いとためその道に入ってきてしまう。保谷志木線で歩道橋の下が道路になっていて、右折・左折は可能だが、通学路規制の表示が道に入っていないと見えないため車が進入して危険である。朝の時間帯だけでも交通規制をしてほしい。

職務代理：道路管理課等と調整する。
事務局の方から何かあるか。

事務局：第2回会議録について訂正等ある場合には、事務局まで連絡いただきたい。今月末までには情報公開する予定である。

今後の日程について、第4回対策会議は2月13日（火）を予定。次回第4回対策会議では交通安全計画の素案について提案し、討議等後、西東京市交通安全計画案を策定したい。

次回第4回対策会議後素案についてパブリックコメント（市民意見提出手続き制度）を実施し、市民に対して「交通安全計画の素案」を公開し、意見募集する。意見が寄せられた後、集約し討議等をするため、第5回会議が必要となってくる。3月を予定しているが、日程（議会のため）については後日連絡いたしたい。

職務代理：3月にもう一度会議があるのでご了解頂きたい。

特になければ本日予定の議事は全て終了したので、これで第3回の西東京市交通安全対策会議を閉会する。