

## 第 1 回 宇都宮市自転車利用・活用検討委員会 議事録

日 時：平成 15 年 1 月 23 日 木曜日 午後 1 時 30 分～3 時 20 分

場 所：宇都宮市役所 14 階 14D 会議室

出 席 者：下表のとおり

所 属 ・ 職 名		氏 名	出 欠
学識経験者	宇都宮大学工学部建設学科教授	古 池 弘 隆(会長)	
	共立女子大学家政学部助教授	青 木 英 明	
国	国土交通省関東地方整備局宇都宮国道工事事務所長	木 村 守 二 代理：渡部 茂	
栃木県	企画部交通対策課長	関 澤 繁	欠席
	土木部道路建設課長	高 橋 雅 行 代理：吉田 隆	
	土木部道路維持課長	宮 崎 新一郎 代理：田村 穰	
	土木部都市計画課長	生 井 俊 夫 代理：大野 盛夫	
	土木部都市施設課長	関 口 行 雄 代理：塩田 勉	
	宇都宮土木事務所長	小 池 健 彦	
警 察	栃木県警察本部交通部交通規制課長	大久保 芳 雄 代理：五味淵 幸男	
バス事業者	社団法人栃木県バス協会専務理事	和 田 康 雄	欠席
商 工	宇都宮商工会議所理事	小 林 久 夫	欠席
	宇都宮オリオン通り商店街振興組合理事長	入 江 操	欠席
自転車業界	栃木県自転車軽自動車商業協同組合宇都宮支部長	宮 本 清 市	
利用者代表	宇都宮地区高等学校交通問題地域連絡協議会代表	佐 藤 キ ミ	
	宇都宮市中学校長会代表	堀 江 昌 子	
	栃木県バイコロジー運動推進協議会理事長	加 藤 恒 男	
	宇都宮市交通安全母の会連合会会長	広 田 宏 子	欠席
	宇都宮中央地区女性ドライバークラブ会長	佐 藤 孝	
	(財)宇都宮市老人クラブ連合会会長	大 岡 邦 広 代理：加藤 光三郎	
宇都宮市	企画部長	小 平 良 長 代理：浜崎 道夫	
	建設部道路建設課長	五 月 女 賢	
	建設部街路課長	菅 沼 栄 一	
	建設部道路維持課長	水 間 稔	

配付資料： 宇都宮市自転車利用・活用基本計画検討委員会設置要領・委員会名簿

資料 1 付属機関等の会議の公開に関する要領

資料 2 宇都宮市情報公開条例(抄)

資料 3 「自転車利用・活用基本方針」について(概要)

資料 4 今年度の取り組みについて

資料 5 自転車道ネットワーク(重点路線)に選定について  
付.重点路線の選定の検討

質疑・応答・意見

事務局	資料3の説明
会長	この資料3について、何かご質問等ございますでしょうか。ひとつだけ確認したいのですが、2ページの交通事故の2割以上が自転車というところの交通用語と言いますか、「第一当事者(原因者)の半数以上が子供、高校生、高齢者」という、この第一当事者というのは犠牲者ということではなく、原因者ということですから、こちらが悪いということですね。
委員	負傷をされた方でも事故の第一原因となれば、第一当事者と呼ばれます。
会長	第一原因というのは、つまりその原因を作った、例えば本来止まるべきところで止まらないで飛び出したとか、そういうようなことですね。
委員	自転車も、道路交通法では車両という位置づけになっておりますので、道路交通法違反などがあれば第一原因者となります。
会長	やはり半数以上が子供、高校生、高齢者であるというのはかなり問題だと思えます。資料3の内容は前年度の結果ですので、今年度はこれに基づいた形で新たな議論を展開していきたいと思っております。引き続き議題番号3番目の今年度の取り組みについて、事務局の方から資料4の説明をお願いいたします。
事務局	資料4の説明
会長	昨年度は6つの項目が出たわけですが、今年度は特にその6つのうちの3つ、「走る」「止める」「借りる」あたりを重点に考えていこうということですね。特に本日は、その中でも「走る」、即ち、ネットワークの設定について、このあと細かく議論していこうと思います。まず、全体の、今年度の取り組みにつきまして、何かご質問がございますでしょうか。
	(会場の委員から、特になし)
事務局	それでは、引き続きまして、議題番号4番目の「自転車ネットワーク(重点路線)の選定について」ということで、資料5のご説明をお願いいたします。
事務局	資料5の説明
会長	事務局から、具体的に「自転車道ネットワーク(重点路線の選定)について」というテーマで、選定条件が3つに分けて示されました。ひとつは自転車の交通量、いわゆるピーク2時間500台以上というのがひとつの選定条件となっております。例えば都心環状線であるとか内環状線というような幹線の自転車道のネットワークになる路線をひろっています。そして3番目の条件は、主要施設間を結ぶ路線です。鉄道駅、あるいは高校、公共施設、そういうものを中心とした施設を結ぶ路線を選定しています。この3つの選定条件をかけますと、40の路線になります。3つの条件で都心部の路線を半分に絞り込んだあたりについて、ご意見をうかがいたいと思います。
委員	道路構造そのものでよく理解できない難しい部分もあるのですが、平成22年度ということで先の話になりますが、新交通の問題との関係はどう考えてい

<p>会長 事務局</p>	<p>るのですか。 その辺はいかがでしょうか。</p>
<p>会長</p>	<p>当方の計画は平成 22 年になっていてあと 7 , 8 年ほどしかありませんが , 新交通は今までの東側部分から西側への延伸が新たに考え直されており , 現在検討中であるということです。踏まえてはおりますが , 自転車交通に関しては , とりあえず幹線道路を選定するに当たっては支障ないだろうと考え , 本案を提出させていただいています。</p>
<p>事務局</p>	<p>ということで考えるということですが , 具体的にまだ , 新交通システムを導入するかどうか , あるいはどういう路線をとるかということは確定したわけではございません。おそらく , 22 年度までこれでいこうと今回決めても , その後のいろいろな変化によって改定することは十分ありうるということですね。</p>
<p>会長</p>	<p>昨年度の検討結果の中に , 目標年次を平成 22 年度までと設ける前提の中で , 新たな動きが出た場合にはローリング的な見直しを図っていきましょうという考え方も , 昨年度の報告書の中で考えたところです。そういう試案をとった場合には見直しをする必要があると思っております。</p>
<p>事務局</p>	<p>ということです。他にこの 3 つの前提条件 , あるいはそれによって選定された 40 路線等について , ご意見はございませんか。 資料のどこかに , 幹線の裏道的な表現 , 幹線は道が混むから一本裏の道 , というようなことが書いてあったと思います。 2 番目の条件の幹線自転車ネットワークとなる路線というのは , 車にとっても幹線なわけで , 道路が広ければ両方が共存できますけれど , そうでないところは , 例えば一本裏道とかそういうことも考えられるということですか。</p>
<p>会長</p>	<p>例えば , JR 西口の駐輪場から宇都宮記念病院の前を通過して大通りに出るといった経路が , 一定の交通量の多い区間です。また , 南側でいきますと , 通りを境に 43 番という黒い実線が東西に伸びてございます。これは , JR 宇都宮線のちょうど下部にあたる地下道を通して東西の道があり , さらに新幹線の下に駐輪場があるということで , それを踏まえして , その実線が左側の各方向にむかって流れているということで , 大通りのような幹線道路でなく裏道を通っているという形が結果として出ております。</p>
<p>事務局</p>	<p>考え方は , 3 つの設定条件によってはその 3 つ共にあてはまるものもあるし , そのうちの 1 つだけあてはまるものもありますけれど , 特に区別はつけなくていいということで , 3 つのうちのひとつでも当てはまれば採択するとのことで , 経路を設定しているという理解でよろしいですね。</p>
<p>会長</p>	<p>はい。 他にございますでしょうか。それでは都心部の重点路線の選定はこの 3 つの条件で行われ , それに基づいて選ばれたのはこの 40 路線 , それからもうひとつ , さっき言いました 17 ページの , 自転車交通量は多くないが既に整備されている</p>

会長	<p>都市計画道路で、平成 22 年度の自転車ネットワークに位置づける路線、こういうもの全部含めたかたちの原案をお認めいただくということでよろしいでしょうか。特にご異議はございませんか。</p> <p>(出席者から異議なし)</p> <p>異議が無いようでございますので、この条件でまず、都心部における重点路線を決定いたしたいと思います。</p> <p>引き続きまして、2 番目でございますけれど、郊外部における重点路線、その選定条件についてご検討いただきたいと思います。ここで選ばれた路線というのは、自転車交通量が多いということ - これも先ほどの朝のピーク 2 時間の 500 台、それからもうひとつ、主として通勤・通学に利用されているということで選定されております。まずこの選定条件でいいか、またこの選定条件で選定しますと重点路線として選定されるものが 6 路線でございますが、これによろしいかどうかについてご意見をうかがいたいと思います。</p> <p>ではこれでよいという前に、ひとつ私から確認なのですが、第一の議論はいわゆる都心部、第二は郊外部というふうに二つの地域に分けていますが、その境目のところはどうなっていますか。例えば郊外部の路線がどこかで切れて都心部に入れないというようなことになると困るのですが、そういった不連続性のチェックは大丈夫でしょうか。</p>
事務局	<p>都心部のネットワークを考える際に、郊外部の 15 路線を点線で入れながら、まず、それがうまく連続するような配置を考えました。</p>
会長	<p>郊外部で重要路線を選定して、その路線から都心に入ろうと思ったらそこは選定してないとなったら困ると思いましたが、今のご説明うかがうとそれは無いようです。ということで、郊外部と都心部の整合性はきちっとしているようです。これをうかがった上で、郊外部路線についてお諮りしたいと思います。この選定についてはご異議ございませんでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>よろしいですか、ありがとうございます。</p> <p>それでは、郊外部における重点路線もこの事務局の原案通りということでご承認をいただきました。</p> <p>では、次の 3 番目でございます。これは今までのような「具体的などの路線を」というのとは少し違って、今お認めいただきました都心部、郊外部の重点路線における自転車走行空間確保の考え方ということでございます。ご説明にありましたように、基本的には、自転車利用環境整備ガイドラインに準拠して走行空間確保に努めるとしてまいります。整備パターンとしては、新設の場合はガイドラインに準拠してやるということですが、現況のものについては必ずしも道路拡幅を考えるとということではなく、資料にいくつかパターンがございますように、できるだけ分離、それがだめならば混合、さらに暫定型と、この 3 つ</p>

	<p>の順で検討するという考えです。空間の考え方について、ご議論いただきたいと思います。さらにもう一つ、整備手法ということでソフト策、ハード策をそれぞれの場所において適用していくとしています。ソフト策としては、交通規制、標識設置、路面標示等です。ハード策としては、ボラード（突き出した棒みたいなもの）や縁石等の工作物設置、あるいは路面のカラー舗装で対応していくというようなことです。平成 22 年、つまり今後 8 年間ということで、先ほど話にあったように、拡幅の計画があるものは別として、もう既に整備されているところは難しいのではないかとということで、出来る範囲でやっていこうということだと思えます。</p>
委員	<p>この原則と申しますか基本方針について、何かご意見がありましたらお願いします。</p> <p>「整備手法の考え方」のソフト策には、交通規制や標識設置、路面標示があげられていますが、交通規制以外はハード的な面があるという感じがします。維持管理に困っておりますのは、ある程度の空間があってもそれを有効利用できない、例えば違法駐車があったり、看板が置かれたり、ということです。そういう住民に対する誘導というような考え方を示して、それで協力を得るというやり方はここに盛り込まれないものでしょうか。</p>
会長 事務局	<p>非常に重要なご指摘だと思います。</p> <p>この計画案が出来上がって、順次、整備が進められていくと思います。自転車道として確保された路線が決定されて、区間的に問題だと思われるところは直していくという中で、考え方としては、一定の走行空間がカラー舗装かまたは路面表示で確保されていくものと考えています。計画ができあがった段階におきましては、こういう路線が指定されており、歩行者にとっても、また走りやすい路線であるというような一定の方法を考えていかななくてはならないのかなと思います。あわせて、ただいまご提案がございましたような、住民の方々に対しても、こういうところにこういう一定の自転車ネットワークができあがったので、違法駐車等についてはご配慮願いたいといった旨の広報活動の徹底が必要ではないかと考えております。</p>
会長	<p>今、ご指摘のあったご意見は、非常に重要だと思います。住民参加、住民自治、いろいろな言葉で言われていますが、利用者あるいは住民が積極的に支援していくという側面が、これからは非常に必要になってくるのではないかと思います。そのため、例えば、中学、高校における教育を含め、自治会による地元でのボランティア的な協力が非常に必要になってくるでしょう。ですから、非常に重要なご指摘だと思いますので、そのことも何らかの形でここに書いていただければと思います。住民なり、利用者が、どう計画に貢献していけるのかという視点も含めていただければいいと思います。</p> <p>他にはいかがでしょうか。国の方ではかなり大きく方針転換が進みつつあり</p>

委員	<p>ます。自動車中心・自動車優先のまちづくりから、むしろ、歩行者・自転車も含めて利用者中心というまちづくりに変わりつつあります。自動車が今までどおり、今までと同じような使い方ですっていいのかわかるか。平成 22 年までの 8 年という長い期間を考えた場合には、おそらく、どこかの時点でそういう考え方も少しずつ入ってくるのではないかと思います。例えば、もし大通りに新交通ができた時に、現在 6 車線の自動車道の真中 2 車線が例え新交通のために使われたとしても、残りの 4 車線は今までどおり自動車なのか。それとも、そのうちの片道一車線は自動車だけ、残りの一車線は歩行者・自転車道になるのか、こういう事例はヨーロッパなどではあちこちにございます。あるいは、特に都心部においては、自動車はもうぜんぜん入れない、例えば大通りは完全なトランジットモールになっていく、といったような長期的な展望を考えますと、さらにもう一歩進んだ考え方もあるかもしれません。そんなことは絵空事というか絵に描いたモチに終わってしまうのではないかというご意見もあるかもしれない。申し上げたいのは、そういったことがいろいろな所で進行しつつあるということです。それについてご意見がありましたらお聞きしたいと思います。道によっては、両方向通行をしているところを一方通行にして、そこで生み出した空間を自転車なり歩行者に振り向けるというようなことは既に行われているし、現にシンボルロードもシンボルロード整備前よりも車道が狭くなった。そういう動きも、場所によっては出てくる。</p> <p>他にいかがでしょうか。ソフト施策、ハード施策あるいは他の部分、走行空間整備の考え方そのものについては。</p> <p>重点路線の選定では自転車交通量の多い路線を重点路線というのが最初の考え方だと思うのですが、車のネットワークを検討する場合には、渋滞していれば、新たな路線を整備してそこに配分しますとか、現道が 2 車線しかなければ 4 車線に拡げて混んでいるのを混んでいなくするというのを測る指標がある。混雑度が 1.5 あるのがいくつになるといった指標がある。しかし、現状で自転車利用が大きな宇都宮市民にとって、これだけの整備をしたことによってどれだけ改善されるというものを測る指標がないと、皆が実感できないのではないかと。テレビなどでも報道されているように、宇都宮では非常に暴力的な自転車利用通行が全国的に報道されるようなことがあった場合、改善されたということのをどの切り口で言うのか。自転車交通量が減った、なくなったというのではないと思います。走りやすい空間をつくったというのは、極めて局所的なことかもしれませんが 2 時間に一千何百台などのピークのカットを目標にするのか、快適な走行空間を見る指標は何か、何をもち、このネットワーク整備によって成果があがったとみるのかという指標が必要だと思います。走りやすくしてくれるだけでは、市民にわかりやすい指標がないと市民は体感できず、協力もできないのではないかと。</p>
----	--

会長	<p>いわゆる成果主義と言いますか、どうやってそれを計測するのかについて様々な公共事業でいろいろと問題になっていると思うのですが、やはり自転車についてもどう評価するか。何かそれについて、こういう手法はどうだというご提案がありましたら。</p> <p>例えば、わかりやすいのは、交通事故の話がありましたが、整備の結果、事故が少なくなったというのは一つのいい指標になりうるのではないかと思います。ただ、交通量だけなのか、渋滞量というのは実際計ってみれば、ラッシュ時間に例えば駅から高校までどのくらいかかるか、普通すいているときだったらこのくらいというような一種の混雑度的なものもありうるのかと思います。以前に社会実験をやったときには、事前事後で、こういうふうにやったら走り易くなったという一種のアンケート調査をとり、かなりいい評価が出ました。あの時は、オリオン通りに真中にずっとコーンを立てて、錯綜して走っていたのを方向別に分けたところ、「走りやすくなった」とか、「安心して走ることができる」といった評価をもらいました。数値化するのは困難ですが、外での整備効果の評価の良い事例があれば、御紹介いただければと思います。</p>
事務局	<p>お金に換算するのがわかりやすいかと思います。自転車が増えた分、自動車が減ったとみなして評価するなどが考えられます。</p>
会長	<p>それは、転換があったということですね。それができればすごくいい指標になるが、多分難しい。</p>
事務局	<p>基本計画では、今後の課題として、事後評価をきちんとやっていこうということを入れることになっています。</p>
会長	<p>宇都宮の計画では今のところ、こういうネットワークとか、レンタサイクル、駐輪場があるのですが、他の事例ではアムステルダムがあります。オランダは世界の自転車都市と言われており、非常に長期にわたって、自転車の計画をやってあります。その計画の結果、自動車から自転車へ転換されたという結果がはっきり出てきています。これはなぜかと、自転車を推進している交通局長に話をうかがったところによると、要するに自動車よりも自転車の方が便利だ、早く快適に行けるということです。そういうネットワークづくりをしたら、結局自動車を使っていた人が自転車に乗り換えたということです。こちらでも、そういった数字がつかめれば、これは非常に大きな成果になると思います。</p> <p>資料に自転車の分担率は17パーセント、市内々で22パーセント、歩行者まで合わせると40パーセントという数字がありました。これでもかなり大きいとは思っています、これがさらに増えれば非常によいと思います。これも今後、今年の計画でその事後評価、あるいはその成果を測る方法も考えていただければと思います。もうひとつ、今の問題提起の中で、要するに混むのは朝の2時間なので、いわゆるピークの平準化がありました。車の場合、例えばホンダがやったフレックスタイム制では、一時道路の混雑が相当解消されたというこ</p>

委員	<p>とでした。中学や高校での時差通学についても、学級単位だと困るけれど学校単位でやったら、ある程度できないかと思うのですが、そういった需要の集中を少し平準化するというような、分散化も考えられる。</p> <p>もうひとつ私のほうから提案ができないかと思うのですが、例えば朝の2時間だけだったら、普通のスクールゾーンなんかでやっているような一般の車両の通行を禁止、通行制限、特に通り抜け、そういった時間的な分離策というのを考えてもいいと思います。これは、現に学校のそばでやっています。こういうものをもう少し、都心部で考えてはどうかと思います。それについても検討課題に加えてはいかがでしょう。</p> <p>全体的なことですが、この計画の主旨は走行の安全なのでしょうか。安全というと交通事故がないという捉え方をどうしてもするものですから。検討の中で自転車の交通事故の削減を打ち出しているところもありますが、重点路線の選定条件の中には交通事故は選定外という位置付けになっておりますので、できれば、交通安全を位置づけてほしい。これから私どもが整備を進める上で、一つの条件というのは交通事故のない安全な道路整備であり、これを第一の条件として警察のほうでは進めたいので、計画のどこかに入れてもらいたい。「守る」というのがありますがこれは交通マナーのほうなので、ここのハード策、ソフト策の中で、交通事故の減少を図るとか、抑止目標など先ほどの指標の中に入れてほしい。交通事故のない快適な走行路というのが大切で、今後整備を進める中でも指針となるので、どこかに位置づけることをお願いしたいと思う。</p>
会長	<p>非常に重要なご指摘です。これは私も実は申し上げようと思っていました。多分、重点路線はみな交通事故の非常に多いところだと思います。そのため、当然、整備してく上では安全性というものを明文化することによって、快適、円滑に走れる空間をつくることは安全性にも寄与するんだと、交通事故を減らすんだと。先に出た歩行者と自転車の分離をすればぶつからないわけですから。去年の第6番目の柱の「守る」という形で別にするのではなく、当然この今の「走る」で、都心部・郊外部を含めて、安全性の向上をぜひ盛り込んでいただければと思います。警察のご協力いただくためにも絶対必要です。</p>
委員	<p>今の11ページの図は、事故の発生地点を空間的に表していて、非常にいい図面ができていると思います。見かけ上は一本の線でつながれている形の図面ですが、実際はそうではない。自転車道というのは交差点で随所で切れている、止まって待っている。特に右折しようとする自転車は、まず、向こう側へ渡ってから、また信号を待たなくてはいけない。そういうことから言うと、交差点と単路部をみると、交差点の交通事故というのがやたら多いというのが典型的です。その他に自転車の場合、止まるとランプが切れてしまうということがあり、昼間か夜間かということも非常に重要です。さらに、自転車の走行部分の形状や断面がどうなっているかということも重要です。学生の交通の実態、事</p>



会長	<p>故の程度，それらを含めて考えていくことが必要です。</p> <p>重要な指摘だと思います。先ほどのご指摘を踏まえて，「走る」の中で安全も考慮していただきたい。</p> <p>他には何かありませんか。</p> <p>マナーなど教育がらみの話が出ましたけれども，何かありませんか？</p>
委員	<p>昨日のテレビ，8チャンネル見た上では，申し訳なくて何も言えない。</p>
会長	<p>あれを見て，生徒達は何か言っていましたか。高校の教室であれを学生に見せてはどうですかね。確かに，マナーとかモラルというのは非常に大きな要素です。先ほども申し上げた，いわゆる市民サイド，利用者サイドからの改善と いいますか，行政によるハード整備なり，ソフトの規制で巻き込むのではなく，自分たちが使う所の環境は自分たちで少しでも改めるといえることが必要ではないかと思えます。</p>
委員	<p>テレビ放映後の朝礼で先生方に話し，その後，ホームルームでその話をする ということはしました。</p>
会長	<p>高校か中学で，先生方が生徒と，いろいろな高校の連合体といえますか審議 会みたいなもので，学生，生徒に対する安全教育みたいなものをおやりになっ ていると以前聞いたのですが，そういうことをやっていらっしゃるのですか。</p>
委員	<p>はい。</p>
会長	<p>そういう努力は，それぞれにおやりになっているということですね。</p>
委員	<p>私どもでは，交通安全週間の期間中にキャンペーンをやっています。去年は， 高校の正門前でキャンペーンを行いました。また，行事を通じて啓蒙活動を行 い，そのときには，反射材をつけるなどいろいろとやってみせています。学校 前でやるのが一番効果的ということですが，高齢なので命がけでやりました。</p>
会長	<p>そうですね。生徒に対し，中学校，高校ではそういうふうに行っている。高 齢者はこれまでは非常に被害者ということで，特に歩道で高齢者が歩いてい てということがありましたが，高齢の歩行者も危ないけれど，自転車に乗って いる高齢者も非常に危ない。老人クラブでは，こういう自転車の交通問題とい いますか，自動車との衝突を避けるとか，歩行者に気をつけるとか，何かそう いう連絡などはしているのですか。</p>
委員	<p>毎年，市の交通対策課から講師に来てもらって高齢者の交通安全教室をやっ ています。自転車のマナーも悪いし，かまわない人も多い。高齢者の交通安全 にも配慮しています。ただ，高校生の交通マナーが悪い。自転車は左を通るわ けでしょ。でも，右も左も無いですね。</p>
会長	<p>今，おっしゃっているのは，広い道で両側に歩道があって，要するに左側と か右側とかおっしゃったのは，こっちに行くんだったら，左側の歩道を通りな さいと，歩道の中の左側じゃなくて左側にある歩道ということですね。</p>
委員	<p>そうです。</p>

会長	<p>そうなんです。今の交通法規では本当はそうですよね。ところが残念ながら、両側の歩道とも、両側でやっている。しかもその歩道の中で左側通行をしないですから。私は道路交通法の不備じゃないかと思っています。</p>
委員	<p>高齢者のための交通安全教室に警察からひとり来て、そのときに取り締りしないのかと言いました。</p>
会長	<p>これは非常に難しいところで、車同士だったらちゃんと取り締まるんですけど。自転車もあまりひどいのは取り締まりますよね。死亡事故が出たり、あるいは酔っ払い運転というのは自転車でもいけないですね、</p>
委員	<p>歩道には、自転車が通れるところと通れない歩道があるんです。通れる歩道は概ね 1.5m以上で、通常は歩行者しか通れないんですが自転車も通っていいですよというものです。自転車の方は歩行者の妨害をしちゃならないんですよということで、歩行者優先の考え方です。歩道を通行する場合は、車道側を走りなさいという道路交通法上の規定があります。通常は、自転車は本来、車道を通らなくてはならない。</p>
会長	<p>新しい道路交通法の改正によって、罰金等が増えました。多分そのおかげで去年の交通事故は 8,300 人ぐらいになったと思います。</p>
委員	<p>他にドライバーズクラブのお立場で、何か自転車に対してございますか？</p> <p>高齢者の事故が多いので、夕方以降はあまり外出されないように指導している。</p>
会長	<p>引き続き、何かございますか。</p>
委員	<p>宮の原中学校の前は 30 k m制限の、路側帯もある道路です。地域の交通安全協議会にお願いしてミラーを大きいのに替え、年間 2 回ほど交通安全教室をやっておりますが、近くに住宅地ができて、非常に交通量が増えました。この間、生徒が車にひっかけられて 5 メートルほど引きずられて、「大丈夫かい？」って車の窓開けていわれて、子供は「大丈夫です」って言ってしまった。でも、私はどうしても納得がゆかず、とんでもないマナーだっていうことで、親から被害届けを出して、県警に総動員して頂きまして、やっと見つかりました。最近、大人のマナーがとみに悪くなって、捨て台詞を残していくというようなことが多いです。本校では、今の子供は体力が衰えているということで、毎年伝統的に、学校の近くで校内持久走大会というマラソン大会をやっていのですが、そのときも PTA の方や警察の方が横断の幕を持って止まってくださいと言っても、なかなか止まってくれない。わずか 1, 2 分の間でも大変です。30Km 制限のところを 60Km くらい出している。先ほど出ましたように、スクールゾーンにして時間帯で通行止めということを申請しても、既得権というか、いったん便利になった権利を放棄したくないというのが人間の常ですから、賛成してくれるかどうかわかりません。</p> <p>できれば、早く新交通を導入していただいて、「地方の文化は宇都宮にあり」</p>

	<p>ってことで、ぜひ、総合的にやっていただければと思います。子どもたちがしばしば右折左折の引き込まれる事故等に遭っております。どんなにヘルメットをかぶり、どんなに反射板をつけ、どんなに指導しても、なかなか事故が無くならないのが現状です。なお、市民参加というのがありましたが、10チャンネル、8チャンネルのニュースで流れたという汚名を払うべく、早急に何か、地域の方も、また、学校側がお手伝いできることがあれば、生徒会から誰かが行って現状を見たり、あるいはキャンペーンでもしていこうかなと思っております。</p>
<p>会長</p>	<p>暴走行為についてはだいぶ沈静化してきています。暴走族取締法、県警のご協力を得て、非常に町の中の騒音等も少なくなりつつありますので、本当にゆっくりと自転車で市民や生徒が通っても楽しめるようなまちづくりをお願いしたいと思っております。</p> <p>結局、中学生・高校生のマナー、高齢者、自動車のドライバーも含めて、本当は一般の市民全体で交通マナー全体を良くしていくということが重要です。これは、いくら行政がこういうハードの整備をやったり、ソフト施策をやってもできないところで、まさに市民参加、市民との協同によるまちづくりということです。今、世界中ではノーカーデーというのが4,5年前から非常な勢いで広がっています。9月の22日ですね、日本じゃまだほとんどやっていないですが、どこかやっているところはありますか。</p>
<p>委員 会長</p>	<p>アースデーにあわせて小さなイベントをやっています。</p> <p>フランスのパリは一日中完全に車を使わない。公共交通がその日はほとんど半額とか、無料になる。そういった車を使わない生活というのをこういうイベントで経験するという事は、世界のいろいろな所で、先進国だけじゃなくて途上国でもやっている。日本国内は、本当にごく一部で、あまりそのような動きがありません。自動車にのみ依存した、ある意味では不自由な生活から、もう少し、公共交通や自転車を利用した、選択のできるような政策もやっていく必要がある。特に、これから高齢化社会になり、自動車を運転できなくなった時にどうするかということ非常に心配している。そういうことも含めて、自転車がさらに多く利用され、そして市民が快適・安全に利用できる、そういう社会を作って行きたいということでございます。</p>
<p>事務局</p>	<p>本日、いろいろなご議論をいただきまして、決めるべきことは決まったと思っておりますので、終了にしたいと思います。大変長時間にわたり、皆さんから熱心なご討議をいただきましてありがとうございました。</p> <p>以上をもちまして、本日、第一回の自転車利用・活用基本計画検討委員会を終了とさせていただきます。ありがとうございました。</p>