

## 令和7年度第1回宇都宮市交通安全審議会会議録

- 1 日 時 令和7年7月23日（水）午後2時50分から午後4時30分まで
- 2 場 所 宇都宮市役所 14A会議室
- 3 出席者 河田委員，平松委員，菅原委員，郷間委員，古池委員，長田委員，  
木村委員，竹本委員，山崎委員，佐原委員，稲川委員，伊藤委員，  
今井委員，五十嵐委員，小野寺委員（代理鈴木氏），  
橋本委員（代理膽畑氏），生井委員（代理鬼丸氏）
- オブザーバー 大塚宇都宮中央警察署交通総務課長  
大垣宇都宮東警察署交通総務課長  
中村宇都宮南警察署交通課長
- 事務局 渡辺市民まちづくり部長，小島市民まちづくり部次長，  
福田生活安心課長，宮沢生活安心課長補佐，宮本生活安心課主査，  
高橋生活安心課防犯・交通安全グループ係長，  
上野生活安心課防犯・交通安全グループ総括，  
薄井生活安心課防犯・交通安全グループ主任主事  
技術監理課職員1名，道路建設課職員1名，学校健康課職員1名
- 4 議 事 「(仮称)第12次宇都宮市交通安全計画」策定に向けた現状及び課題について

### 1 開 会（午後2時50分）

- ・ 古池会長よりあいさつ
- ・ 宇都宮市長より諮問，あいさつ

### 2 議 事

「(仮称)第12次宇都宮市交通安全計画」策定に向けた現状及び課題について

【別添資料，別紙1・2参照】

- ・ 事務局から資料に基づき，第11次交通安全計画の実績・評価や（仮称）第12次交通安全計画の策定に向けた現状及び課題等について説明

会 長 交通安全計画の位置付けについて，努力義務規定から「できる」規定に改正されたとのことだが，「努力目標的に作成できるのであれば作成するもの」なのか，「作成しなくてもよくなった」のいずれかでいうとどちらになるのか。

事務局 これまでは努力義務規定として，市町村は交通安全計画を策定するよう努めなければならないものであったが，必要に応じて市町村の判断で作成することができることとなり変更になったところである。背景としては，人口減少社会において，限られた経営資源のもとで計画策定にかかる事務というのが大きな負担になっているということから，負担の適正化を図るため見直しが行われたものである。

本市としては，本市独自の交通環境の変化に的確に対応していくため，第12次計画を策定したいと考えている。

会 長 市の今後のまちづくりや、増加している交通事故に的確に対応する第12次計画を策定するというので、お集まりの委員の皆様にご協力いただきながら良い計画を作っていきたいと考えている。

他に何か意見があれば発言をお願いします。

A委員 3点伺う。

まず、交通事故の発生件数が令和5年までは減少していたが、令和6年で増加したことについて、本市独自の要因があったのか。今後の方向性を見出していくためには、傾向を分析することが重要と考えている、中々難しいものと承知しているが、こういった要因で事故が増加したと考えているか見解を伺う。

次に、子どもの安全対策について、様々な対策や安全教育に取り組みられているものと思うが、交通事故の発生状況としては通学時の交通事故が多いのか、時間帯としてはどうなのか、そのあたりの分析結果を伺いたい。そういった現状を的確に捉えることも有効な対策を検討するうえで重要であろうと考える。

最後に、市が進めるウォークアブルなまちづくりについて、歩いて楽しい中心市街地のまちづくりを進めている中で、自転車のあり方について考える必要があると感じている。安全な歩行空間を確保しつつ自動車との接触を防止するためにも、自転車専用道などの整備手法なども有効であると考えているので、第12次計画の策定にあたっては、そういった思い切った政策も有効と考えるが、見解を伺う。

事務局 交通事故が増加している市独自の要因については断定的に言える分析結果はないが、交通事故の発生状況を分析し、世代別、状態別などではどの事故が増えているのか把握できるため、そういった発生状況から課題を捉えながら対策を検討していきたいと考えている。

次に、子どもの交通事故の目的別及び時間帯別についてであるが、登下校中では中学生の朝の通学時間帯などが多く発生しているが、子ども全体では登下校以外の目的で夕方 の事故が多い状況である。

ウォークアブルなまちづくりに向けた自転車走行空間の整備についてであるが、市はこれまで、自転車のまちの推進計画に基づき、矢羽根型路面標示や自転車専用通行帯等、様々な整備手法を用いて自転車走行空間を整備してきたところであり、今後の市の目指すまちづくりに向けては、中心市街地における自転車交通のあり方についてハード・ソフトの両面から課題として捉え関連計画との整合も図りながら12次計画にも反映していきたいと考える。

A委員 登下校などにおける交通事故の分析について回答をいただいたが、そういった傾向を捉えた対策を講じていくことが重要と考える。対策を練り、盛り込んだ実効性のある計画にしていくとよいと考える。

分析を深めることで事故増加の要因の糸口が見つかるかもしれないので引き続きやっていくとよいと思う。

会 長 中学生の通学中の交通事故に関しては、高校生も同様の傾向があるとのことだが、6月に事故が多いというのは、一定中学生の「慣れ」というのが安全不確認などにつながっているものと考ええる。

矢羽根型路面標示や自転車走行通行帯は、全国でもトップクラスの整備延長距離である。矢羽根型歩面表示は自転車の走行する場所を示しており、これがドライバーに対し注意を促すことができている、事故の防止に寄与していると評価している。

ライトラインの駅西側延伸を見据えた大通りの道路空間について、現在市が公開している整備イメージ動画では大通りに矢羽根型路面標示を引いているように、歩行者や自転車、自動車、公共交通が共存できるよう、各交通モードに配慮をした空間整備を引き続き進めていくとよいと考える。

その他、来年からは生活道路における制限速度を引き下げる道路交通法の改正があるが、事故防止に効果的であると考えている。生活道路における事故の発生状況なども次期計画期間内で状況を注視しておいていただきたい。

B委員 高校生は身体的な成長は成人に近いものの、精神的、心の発達は未熟な段階であると思う、高校生の自転車での移動はかなりの速度が出ているので加害被害問わず重大な事故につながる恐れがあることから、大人がしっかりと教育する必要があると考える。

次に、高齢者の関係する交通事故発生件数が減少しており良いことだと思うが、目標設定がほかの重点ターゲットに比べて簡単な目標だったのでは、と感じてしまう。高齢者の関係する交通事故は減少傾向にあるものの、高齢ドライバーの運転に危険を感じる瞬間があるほか、夜間における外出時においても高齢者が黒っぽい服装で散歩していると発見が遅れることもあろうかと思うので、引き続き高齢者に対しては交通安全教育に取り組んでいく必要があると考える。

会 長 現行計画における目標設定の考え方について説明をお願いする。

事務局 まず、10次計画期間中の減少率を基に令和7年の交通事故の発生件数を推計し、計画の目標としている。重点ターゲットの成果指標に関しては、10次計画期間におけるそれぞれの事故全体に占める割合を令和7年の発生件数に乗じ産出している。そのほか、高齢者と高校生に関しては、交通事故の件数と人口の推移の相関が高かったことから、人口推計を踏まえ分析し、目標値を設定したところである。

B委員 交通事故の発生状況にもあるように、高齢者の自転車の事故は転倒などの単独事故も多いということなので、身体機能測定器などを使った教育は積極的に行った方がよいと思う。

C委員 幼児を対象とした交通安全教室では、座学と実技で交通ルールや横断歩道の安全な渡り方を学ぶ教室を行っていただいている。園外活動において外を歩く機会を与えづらい中で、安全な横断を学ぶ良い機会になっていると思う、子どもの送迎時に園と駐車場が離れているが、子どもが手を挙げて横断している様

子を見ると子どもの安全確保、安全意識の高揚のためには必要な取組だと考えている。中々希望の日時で教室の開催ができないとも伺っているが、大切な取組であるので、市と調整して実施するよう各園に働きかけていきたい。

会 長 今横断歩道について少し話があったが、信号機のない横断歩道における歩行者優先について、平成30年に行われたJAFの調査において、栃木県は全国最下位で横断しようとする歩行者がいる場合の停止率は0.9%という結果であったが、県警を中心に啓発動画や街頭指導等に取り組み、5年後の令和5年には全国3位まで順位も上げ、停止率も74.8%と大きく上昇した。関係機関と連携し成果を得た好事例であると思う。施策事業の実施にあたっては、関係機関と連携しながら取り組まれるとよいと考える。

D委員 小学校では毎年、交通安全教室や4年生を対象に子ども自転車免許事業を実施しており、児童の安全意識の高揚が一定図られているものと考えているが、自転車ヘルメットの保有率と着用率にギャップがあることが課題として認識している。

児童の歩行に関しては、登下校の様子や集団下校の際に職員がついて行って横断歩道の渡り方などをこまめに確認できているが、自転車となると児童が帰宅した後、家庭での判断に委ねることとなり、一義的には家庭の責任において行っていただくものとなる。学校としてもヘルメットの着用を促しているところであるが、児童の安全を確保するため、もう少し積極的に声掛けをしてもよいのではと考えている。

会 長 中学生は現在自転車通学において自転車ヘルメットの着用は義務となっているのではないかと。

事務局 御認識のとおり、市立中学校では自転車通学時のヘルメット着用は義務となっている。

会 長 そういった取組もあり、中学生は非常に自転車ヘルメットが普及しているが、高校生になるとまた着用率が下がってしまうことも課題として考える。市だけではなく、県や県の教育委員会、と連携してやっていく必要があるだろう。

ヘルメットの着用率について、全国平均は上回っているものの、依然低い状況であるので引き続き取り組んでいただきたい。着用率の高い県の取組を参考にさせていただくとよい。また、高齢者もヘルメットの着用が必要だと考えているところであり、事故の分析でもあるように、高齢者の自転車の単独事故による重傷者も多く、頭部受傷は致命傷になりかねないことから、高齢者に対するヘルメット着用促進にも取り組んでいただきたい。

E委員 今後も交通事故の発生状況や自転車等の走行状況を注視し、分析を深めていく必要があるかと考えている。12次計画の期間においてデータの収集・分析の仕組みづくりができるとうれしいのではないかと考える。

また、高校生と社会人の中間の領域である大学生に対する啓発なども考えていくことが必要ではなかろうか。自転車以外にも自動車やバイクなど、様々な

交通モードを使用でき、高校生と比較し自由度の高くなる年代であるからこそ、安全教育に取り組んでいく必要があると考えている。

会 長 本日は皆様から大変活発に御意見をいただいた。今回の議論を踏まえ、次回は次期計画の中身をまとめていくことになるので、次回に会議でも引き続き委員の皆様の御協力をお願いしたい。

他に意見が無ければ、本日の会議は終了とする。

### 3 閉 会（午後4時30分）