

令和7年度第3回宇都宮市交通安全審議会会議録

- 1 日 時 令和8年2月20日(木) 午前9時30分から午前11時まで
- 2 場 所 宇都宮市役所 14A会議室
- 3 出席者 河田委員, 石川委員, 菅原委員, 郷間委員, 古池委員, 長田委員,
木村委員, 川嶋委員, 竹本委員, 山崎委員, 伊藤委員, 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 鈴木宇都宮中央警察署交通総務課規制係長
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 公開・非公開の別 公開
- 5 傍聴者 なし
- 6 議 事 「(仮称)第12次宇都宮市交通安全計画」の素案について

7 会議経過

- (1) 開会(午前9時30分)
- (2) 委員紹介
- (3) 会長・副会長の選任
- (4) 議事: 「(仮称)第12次宇都宮市交通安全計画」の素案について

会 長 本計画の素案について, 委員から質問や意見あれば発言をお願いする。

A 委員 計画の目標指標の値の設定の考え方について確認したい。交通事故の死者数について, 令和7年の死者数が3人で, 計画の目標値が3人以下となっているが, 0人を目指す段階にきているのではないかと思う。

直近の実績が3人で5年後の目標値が3人だと, 現状維持にも見えかねない。

市民に対し交通事故死者0人を目指していくことがアピールにもつながると考える。

事務局 交通事故のない社会の実現に向け, 国・県と同様に「交通事故死者数」及び「交通事故重傷者数」を指標とするほか, 「交通事故発生件数」を市独自の指標として設定している。

値の設定は国の目標値を「本市の人口規模に換算する方法」と「本市の実情を踏まえたトレンド推計」を比較し, より積極的な値を基に目標設定

している。

交通事故の死者数については、国の目標指標を本市の人口規模に換算すると「7.8人」という値になる。

また、本市の実情を踏まえたトレンド推計として、直近5年から10年の死者数を基に令和12年の値を分析すると、「1.9～3.8人」となる。

本市としては、現行計画期間内に既に「7.8人」を2度下回っていることなども踏まえ、より積極的な目標設定となるようトレンド推計による分析を基に目標設定した。

また、「3人以下」を目標とすることについては、令和7年に3人となっているものの、現行計画期間内の交通事故の死者の平均が7.6人であることや、県内では交通事故の死者が増加していることなどを踏まえ、令和12年に「3人以下」と目標設定をしたところである。

A 委員
交通事故の死者数は実績としてここまで減ってきているので、この目標と合わせて、市民総ぐるみで0を目指していく旨を設定の理由の後段に加えるなど、市民に対してアピールをしていくとよいと思う。

会 長
目標指標について、国の目標値を本市の人口規模に換算した値と、本市の交通事故の発生状況を基にトレンド推計を行った値を比較し、より厳しい値を目標値とする事務局案の考え方で良いと思う。

ただ、交通反則通告制度の自転車への適用や、生活道路における法定速度の引き下げなど、自動運転の推進の影響もあると考えられることから、目標値はそのまま死者数3人以下、重傷者数80人以下、発生件数840件以下として、計画の進捗を管理していく中で、想定よりも減少の幅が大きい場合などはより少ない値を目指し取り組んでいくとよいと考える。

B 委員
交通事故に遭遇した際に、二次的事故に遭わないように周知することが必要だと考える。

交通事故による負傷者の救命効果の向上を図るため、応急手当に関する講習の他、受傷者や救護者の安全確保に関する現場での対応方法なども学べるとよいと考える。

事 務 局
応急手当の普及啓発活動を推進していくにあたり、委員御指摘のとおり、応急手当の方法だけでなく、バイスタンダー（現場に居合わせた人）の対応の仕方などを講習会の中でわかりやすく周知できるよう取り組んでいく。

会 長
バイスタンダーの応急手当に関するものは、交通安全だけでなく、防災の観点からも広く市民に周知し、緊急時にしっかりと対応ができるように備えておくべきと考えている。交通安全だけでなく、市の他の部署とも連携しながら「自助・共助・公助」の「共助」の部分を市全体で強化していくとよいと考える。

C 委員
課題の総括において、特に従事すべき課題として、外国人運転者に対する交通安全教育の充実とあるが、計画における施策事業にどのように反映

し取り組んでいくのか。

事務局 国においては、「外免切替」における知識確認や技能確認が厳格化されたほか、国が策定を進めている次期計画において「外国人の交通安全対策の推進」が重視すべき視点に加えられたところである。

本市においても、外国人の自動車乗車中交通事故当事者数が増加していることなどもふまえ、外国人市民に対する交通安全教育に係る事業を次期計画から新たに位置づけ、日本語学校等と連携した外国人市民に対する交通安全に関する啓発などに取り組んでいく。

C 委員 国では外国人運転者対策が進められているが、自動車の運転者だけでなく、本市においては自転車利用者に対する教育にも取り組む必要があると考えている。

会長 青切符の自転車への適用は、もちろん外国人も対象であることから、日本で生活していく以上は知っておくべきである。

警察や市、日本語学校などとの連携しながら周知に取り組んでいく必要があると考える。

事務局 外国人に対しては、委員からの御意見のとおり、自動車運転者だけでなく、自転車の乗り方などを含め、日本の交通ルールの周知に取り組んでいく。

外国人市民向けの生活情報誌などを活用した交通ルールの周知や日本語学校等と連携した外国人市民に対する交通安全に関する啓発に取り組んでいく。

C 委員 外国人市民向けの生活情報誌を読まない方もいることから、多くの外国人市民に行き届くよう、周知の方法は工夫するとよい。

会長 警察で取り組んでいるものがあれば、この場で御紹介いただきたい。

D 委員 昨年の県内における外国人による人身交通事故は、概ね 100 件程度発生しており、全人身交通事故の約 2%となっている。

当事者は自動車乗車中か自転車乗用中のいずれが多い状況である。

そのような中、外国人に日本の交通ルートを周知するため、交通安全チラシを多言語で作成した。

外国人が就労している事業所などに赴き、チラシを活用しながら交通安全教育に取り組んでいるところである。

今後も市や関係団体等と連携しながら、様々な機会を捉えて取り組んでいきたいと考えている。

E 委員 電動キックボード利用者の交通ルールの遵守について問題視している。

市のシェアリングモビリティで貸し出している車体は歩道を走れないことや、2段階右折、標識に従うことなど、16歳以上なら免許不要で乗れる手軽さがある一方でルールの遵守が図られるかは疑問である。

飲酒運転などの交通違反の検挙件数や交通事故の件数が全国的には増加していると伺っている。

- 次期計画の取組に「警察やシェアリングモビリティ事業者と連携した安全講習会の開催」とあるが、講習会に参加した一部の人だけでなく、電動キックボードの利用者に広く周知して行く必要があると考えている。
- ホームページやSNSなどを駆使しても届かない層があると思うが、そういった層の方々に対し、今後どういった取り組みを強化していくのか。
- 事務局 現在、シェアリングモビリティは利用登録の段階で交通ルールの理解度を図るテストを実施している。
- そういった安全対策のほか、次期計画の事業でも位置づけた安全講習会や、ホームページやSNSなど、そのほか有効な手法を検討しながら様々な機会を捉えて交通ルールの周知に取り組んでいきたいと考えている。
- E 委員 利用登録の際のテストだけでは不十分だと考えている。シェアリングモビリティを利用している主に成人の世代に対する周知が必要であるが、成人を一括りにせず、年代別でアプローチの方法を考え、効果的な周知啓発に取り組んでいただきたい。
- 会 長 ペダル付き電動バイクというモビリティが出てきたが、これは「原動機付自転車」に該当し、運転免許証やナンバープレートの取得が必要であるものの、インターネットを経由して容易に手に入ることから、それを知らずに運転している人がいる恐れがある。
- そういった方々に対する対策について警察で考えがあれば御紹介いただきたい。
- D 委員 県内においては、違反の検挙や交通事故の件数は多くないが、東京都内では増加していると伺っているので、今後、本県においても増加していくと考えられることから、そういった実情を捉えながら周知や取締りに取り組んでいきたいと考えている。
- F 委員 自転車利用者にイヤホンやヘッドホンを着用しないような呼びかけにも取り組んでいただきたい。
- 最近の自動車は静音性が高く、エンジン音があまり聞こえないことから、自転車利用者がイヤホン等を着用した状態で車道を走行していると、こちらの接近に気が付かず危険である。
- 事務局 イヤホン等を着用しないよう呼びかけるなど、自転車利用者に対する街指導の実施を考えており、自転車利用の多い高校生が通過する交差点や時間帯において、地域や近隣の高校、警察等と連携しながら取り組んでいく。
- G 委員 信号機のない横断歩道における自動車の一時停止率は、平成30年の調査では本県は全国最下位という結果であったが、「止まってくれない栃木県」からの脱却に向け、啓発動画を活用した周知や街頭活動などに取り組んできた結果、一時停止率は向上し、一時は全国3位にまで順位を上げた。
- 啓発活動は、市民一人ひとりが自分ごととして捉え、安全意識の高揚を図ることが重要だと考える。

また、外国人市民に対する交通安全教育について、自転車を利用している外国人と話す機会があり、交通ルールについて確認してみたところ、間違えて学んでいたということがあった。

就労先の事業者で学んだとのことであるが、事業者に対して正しい交通ルールを周知することも必要だと考える。

事務局 次期計画において、日本語学校等と連携した外国人市民に対する交通安全に関する啓発の実施において、日本語学校のほか、市内の登録支援機関を通じた交通安全に関する情報提供に取り組んでいきたいと考えている。

登録支援機関とは、「特定技能」の在留資格で働く外国人を受け入れる企業に代わり、彼らの日本での生活や仕事をサポートする専門機関のことであり、次期計画において市と団体で関係性を構築し、外国人市民に対する正しい交通ルールの周知に取り組んでいく。

H委員 高齢者に対する交通安全教育の実施にあたっては、高齢者自身が高齢者である認識がなかったり、身体機能の変化に対する認識が不十分であったりと、中々自分事として捉えていただくのが難しいところである。

高齢者が集まる機会を捉えるなど、工夫して取り組むとよいと考える。

会長 次期計画の新規事業に「高齢者運転免許証自主返納促進事業」とあるが、どういった事業か。

事務局 高齢者運転免許証自主返納促進事業とは、高齢者による交通事故を防止するため、運転免許証返納した際のインセンティブを創出し、運転に不安を抱える高齢者の運転免許証自主返納のきっかけ作りに取り組むものである。

インセンティブとしては、公共交通の利用に使えるポイントを付与するなど、自家用車から公共交通の利用にシフトしていけるようなものを考えている。

会長 高齢者の交通安全に関しては、公共交通ネットワークの充実も重要だと考えている。

鉄道やライトライン、バス、地域内交通など階層性のある公共交通ネットワークが本市は整備されており、自動車に過度に依存しなくても誰もが安心して移動できる環境整備が進められていると感じている。

公共交通の利用を促進し、自家用車からの利用転換が進むことで交通事故リスクの低減につながると思う。

しかしながら、今後も超高齢社会が進行し高齢者の人口は増加していく中で、高齢者の交通安全対策は引き続き重要な課題であろうと考えている。

(4) その他

事務局から今後のスケジュール等について説明

(5) 閉会（午前11時）