

平成27年度第3回宇都宮市交通安全審議会会議録

- 1 日 時 平成27年11月16日(月)午後2時から午後4時まで
- 2 場 所 宇都宮市役所 14A会議室
- 3 出席者 内藤委員, 小平委員, 村田委員, 今井(政)委員, 金崎委員,
古池委員, 長田委員, 平野委員, 鈴木委員, 田村委員, 大下委員,
坂本委員, 落合委員, 五十嵐委員, 板橋委員(代理高木氏),
嶋田委員(代理林氏), 坂田委員(代理大澤氏)
(欠席委員 神戸委員, 小島委員, 今井(キ)委員)
- オブザーバー 斎藤宇都宮中央警察署交通総務課企画係長,
青木宇都宮東警察署交通総務課長, 松田宇都宮南警察署交通課長
- 事務局 斎藤市民まちづくり部長, 水沼市民まちづくり部次長, 小杉市民まちづくり部副参事, 大竹生活安心課長, 秋元生活安心課長補佐, 大貫生活安心課副主幹, 関谷生活安心課交通安全グループ係長, 尾嶋生活安心課交通安全グループ総括主査, 高久生活安心課交通安全グループ主任, 伊藤生活安心課交通安全グループ主事, 土木管理課職員1名, 道路建設課職員1名
- 4 報告事項 (1) 第2回「宇都宮市交通安全審議会」意見概要について
- 5 議 事 (1) 計画の基本的な考え方及び目標設定について
(2) 施策体系及び横断的かつ重点的に取り組む視点について
(3) 個別施策等の新規・拡充及び計画の推進体制について

1 開 会 (午後2時)

2 報告事項

- (1) 第2回「宇都宮市交通安全審議会」意見概要について 【別添資料1参照】

・事務局から資料1に基づき第2回「宇都宮市交通安全審議会」意見概要について説明

会 長 | 事務局からの説明について、ご質問、ご意見があればいただきたい。
| (意見なし)

3 議 事

- (1) 計画の基本的な考え方及び目標設定について 【別添資料2参照】

・事務局から資料2に基づき計画の基本的な考え方及び目標設定について説明

会 長 | 人優先という根本思想に基づきながら、特に高齢者・自転車・子どもという3つのキーワードを重点として進めていくことや、平成32年度までの指標や根拠についてご説明いただいた。いずれも目標値としてはかなりハードルを高く設定している。これまでの実績から見てもやや厳しい目標設定だが、高めの目標に向かって努力していくということだと思う。

(2) 施策体系及び横断的かつ重点的に取り組む視点について 【別添資料3参照】

・事務局から資料3に基づき施策体系及び横断的かつ重点的に取り組む視点について説明

会 長 計画全体では、目標値ということで、死者数・負傷者数・発生件数の3つの項目についてご説明いただいた。第10次では、施策体系の5本の柱に対し、高齢者・自転車・子どもという3つのキーワードを「横断的かつ重点的に取り組む視点」として成果指標を設定した。全体の大枠を3つの切り口で細かく目標を定めたということである。高校生については「子ども」の中に含めるが、目標値としては小中学生と高校生を分けている。何かご質問等はあるか。

A委員 資料3の中で、「横断的かつ重点的に取り組む視点」が高齢者・自転車・子どもの3点ということは良いと思う。ただ、3ページで「自転車の安全確保」という記載があるが、高齢者・子どもは人を指しているのに対し「自転車の」というとモノを指しているように聞こえてしまうので、いかがかと思う。

会 長 確かに、高齢者も子どもも人間だが、ここで「自転車の」と言うとモノになる。「自転車」は、高齢者・子どもだけでなく、一般の人を含めた自転車利用者全体のことだと思うので、「自転車利用者の」と表現しても良いのではないか。

事務局 事故割合の高さなどの課題から、高齢者・自転車・子どもを重点的に取り組む対象としており、自転車の中には高齢者や子どもの視点も入ってくるので、横断的な視点となると思う。

会 長 自転車については、自転車の環境や利用者のマナーなど、ハードソフト含めていろいろとところが絡んでくるテーマだと思う。

(3) 個別施策等の新規・拡充及び計画の推進体制について 【別添資料4参照】

・事務局から資料4に基づき個別施策等の新規・拡充及び計画の推進体制について説明

会 長 資料4では、高齢者・自転車・子どもという3つの視点に対する個別施策と具体的取組についてご説明いただいた。別紙2では5本の施策の柱に応じた細かい施策が上げられ、比較のため、右側に第9次計画の内容が記載されている。新規の取組には網掛け、拡充の部分については下線を引いてある。事務局からの説明について、ご質問、ご意見があればいただきたい。

B委員 自転車走行空間の整備についてだが、道によって自転車を通る走行空間の形態が異なっている。自転車専用道路のほか、車道や歩道を通行するところもある。走行空間の整備により、自転車が通行する場所の共通認識が図れると、大人も子どもも安心して走行できるようになると思う。これからLRT導入に伴い自転車専用道路の整備もされると思うが、専用道路を延ばしていくことで、どこでも安全に走れるようにしていただきたい。

会 長 走行空間の整備というハードの部分について、何かあるか。

道路建設課 道路建設課では、後期5カ年の「自転車のまち推進計画」を策定しているところである。前期計画においても自転車走行空間の整備を全国に先駆けて進めてき

たところだが、今後もなるべく多くの路線について、車道への整備を進めていきたいと考えている。自転車走行空間の連続性の確保については、後期計画においても重要な視点として位置付けながら、引き続き努めていく。

B委員 車道への整備ということであるが、車道を走ることは法律で決まっているものの、特に高齢者は車道走行を不安に感じる方が多い。車道に整備するという考え方よりも、専用道路をつくっていくという気持ちで進めていただきたい。

会 長 道路交通法では、自転車は本来車道だが高齢者や子どもは歩道を走って良いことになっている。ハードの整備だけでなく、どのような走り方をするかというマナーの面も重要であると思う。

B委員 コペンハーゲンの道路は子どもだけでも安全に通行することができるようになっており、親も安心である。日本では、自転車が曲がる、止まるといった手信号についても、車道を走行しながら出すと危険なところがあるので、手信号を出せるくらいの空間が必要だと思う。

会 長 現在本市が整備を進めている自転車レーンや矢羽根などによって走行空間の連続性を保っていただきたい。また、マナー向上のため、交通安全教育も含めて安全な走行ができる環境をつくっていく必要がある。

C委員 私とB委員は、自転車走行空間の整備にかかる市議会の視察でコペンハーゲンに行ってきた。日本で整備されている自転車専用レーンは平面の道路に色を塗ってあるだけで、物理的な遮断がないためバイクや車などが進入してしまう。海外の自転車専用レーンは歩道と車道の間の高さにしてあり、物理的に遮断することで、車は進入できない自転車専用の空間となっており、安心して自転車に乗ることができる。このような先進地の手法も今後は是非検討していただきたい。

また、別紙2の5ページ(4)「交通安全広報啓発活動の推進」に、チャイルドシートについての記載がある。関連部署がいくつか上げられているが、チャイルドシートについては母子手帳を発行する際に啓発していただくと効果が高いのではないかと思う。関連部署の中に子ども家庭課を入れて対応するなど、連携を検討していただきたい。

最後に、7ページ(1)「人優先の安全・安心な歩行空間の整備」のスクールゾーンの設定についてだが、海外では、小学校周辺にゾーン30が設定されていた。前回の審議会でも、標識があるだけでは車が減速しないという意見が出ていたと思う。スクールゾーンの標示も視認性としては当然有効ではあるが、法規制などの対応を図れば取り締まりを強化することができ、スクールゾーンの安全性が更に確保されると思うので、具体的な施策を進める中で検討いただければと思う。

会 長 コペンハーゲンは世界で一番進んでいるので一気に追いつくことは難しいが、見習うべきところはたくさんあると思う。また、チャイルドシートの啓発を母子手帳の交付時に、という意見をいただいたので、生活安心課から是非子ども

- 家庭課にお伝え願いたい。スクールゾーンについては、最近ではヨーロッパでゾーン30のほかゾーン20も出てきており、歩行者が最優先で車は歩行者に合わせるという方向へ進んでいる。日本でもゾーン30を進めていく方向なので、スクールゾーンとうまく連携できるような形になると良いと考えている。
- 事務局　ゾーン30については、通学路の会議で、通学路の安全対策の手法の一つとして検討されている。ただ、ゾーン30の導入に当たっては、地域住民の理解が不可欠であることから、地域の御協力をいただきながら進めていく必要がある。
- 会長　学校健康課や地域、道路管理者などの連携を是非お願いしたいと思う。
- D委員　先日、東警察署の方から、自転車シミュレーターを使用しながら子どもや保護者に自転車の安全な乗り方を教えていただく機会があった。
- 会長　各警察署で実施していると思うが、交通安全教育は計画の非常に重要な柱になると考えている。ハードだけでなく、ソフトの取組も重要である。
- E委員　市の第10次計画は、国の中間案に基づいて目標を定めているが、県の計画との整合は図っているか。
- 事務局　県の中間案が出されていない状況であり、まだ把握できていない。
- 会長　国の中間報告に合わせて市は目標値を定めているが、県も同時に計画策定を進めているので、事務局レベルで調整を行っていただきたい。
- E委員　県では中間案や具体的な数字をまだ公にしていないが、あまりにも全国の数値目標が高いので、それに縛られずに、現状に見合った数値で目標を定めることを検討している。そのような中、市の目標が高いという感じがする。現実の減少率に、この目標は見合ったものなのか。第9次計画の施策の拡充について説明があったが、具体的にスケアードをどのくらい拡充していくかなどが見えてこない、目標達成は難しいかと思う。
- 会長　目標を過去の傾向から伸ばすような形で設定すれば、今までと同じように事業を実施していけば良いが、少しハードルを高くした場合、その分努力して事故を減らしていかなければならない。結果的に目標を達成できないかもしれないし、現計画においても達成できていないところはあるが、努力目標として少し高めに設定していきたいということが市の考えだと思う。ただ、E委員からご意見があったように、あまり県と市で乖離があると困るので、その辺は事務レベルで是非情報交換や調整を行っていただきたい。国が目標を高く設定しているのは事実だが、それをどのように考えていくかということ。全体として死者数などは減少傾向にあり、世界的に見ても日本はかなり頑張っている方なので、目標は高く設定しても良いと思うが、今後高齢化が進み認知症の方の交通事故が増えるといった状況の変化も踏まえて考えていく必要がある。
- F委員　国で中間案が示されたことに伴い、各県の代表者が内閣府に集まって会議を行った。そこでは、抑止目標の設定については国の目標に従う必要はなく、各県独自で目標を定めて良いとお話をいただいている。そのため、県警と協議

- しながら、国の目標にとらわれず、県独自の目標を設定するということが現在検討中である。事務レベルでは、ある程度情報交換が可能かと思う。
- 会 長 是非情報交換をしていただきたい。市と県であまりに目標が違っていると、調整の必要が出てくると思う。
- G委員 拡充としてスケアードの交通安全教育が出ている。少子化で生徒数は減ってきているが学校数は多いという状況の中、経済的に費用のかかる事業であるので、いくつかの学校で合同開催するなど、中高生全員が受けられるように実施方法を工夫できれば良いと思う。
- 事務局 スケアードは1回の開催に費用がかかる事業なので、できるだけ効率的に実施したいと考えており、中学校と高校が一体となっている学校については、合同開催を基本としてお願いしている。近くにある学校同士の合同開催についても実施を働きかけたことはあるが、移動の際のリスクなどを考えると難しく、実現はしていない。今後スケアードについては、生徒が中学校・高校在学中に1回は受講できる開催数を確保していきたいと考えている。
- 事務局 市では9回分の予算を計上しているが、それ以外にも民間やロータリークラブ、安全運転管理者協議会などにご協力いただきながら教室を実施している。来年度以降についても、市の予算を拡充し、できるだけ多くの回数を確保したいと考えている。第10次計画においては、中学校3年間で1回、高校3年間で1回は必ず受けられるような形での実施を検討している。
- 会 長 学校同士を一緒に実施することは難しいかもしれないが、見学を希望した保護者に見ていただくことなどは考えているか。
- 事務局 すでに、地域の高齢者や保護者に声をかけるなど、できるだけ効果的に実施できるようにしている。
- H委員 別紙2の4ページに「自転車用ヘルメットの着用促進」という施策があるが、実態として自転車用ヘルメットの着用率は低い状況だと思う。どのような原因でヘルメットがかぶられないと考えているか。原因から対策を検討することで、第10次計画で何を打ち出すか、具体的に見えてくるのではないかと思う。
- 会 長 今年度もヘルメットの着用率を上げるための取組を実施していると思うが、その辺の説明をいただきたい。
- 事務局 小学校の子ども自転車免許事業における調査では、児童の3分の2がヘルメットを所有しているが、そのうち実際に着用しているのは半分だけという結果が出ている。着用しない理由は把握できていないが、恥ずかしさや、成長に伴いサイズが合わなくなったことなどがあると思う。
- 会 長 市立中学校では自転車通学者のヘルメット着用が義務化されている。3年前から義務化になったので、ヘルメットを着用していた中学生が来年高校に入ってしまうのが興味深い。全国的にもヘルメット着用は課題となっており、愛媛県で全高校生にヘルメットを無料配布したことがかなり話題となった。ただ、持っていることと、かぶるかどうかという着用率は別問題である。栃木県でも、

トラック協会から寄贈を受けて高齢者にかんりのヘルメットを配っているが、なかなか着用していただけない。そこで、着用率を上げるために市で今年度から新しい取組を行っているので、それについてご説明いただきたい。

事務局 毎年、県トラック協会から県に寄贈されたヘルメットをいただいているが、高齢者にお渡ししてもなかなかかぶっていただけないという状況にあった。そこで、別紙2の10ページに記載してある「自転車ヘルメット利用推進員」という取組を今年度から新たに実施している。ヘルメットと一緒に推進員証をお渡しし、ヘルメットの有用性を広める利用推進員として任命することで、ヘルメットを実際に着用していただくという取組で、今年度は中心部7地区を選定し集中的に配付している。この事業を第10次計画で位置づけ、ヘルメットの着用及び自転車の安全利用を推進していきたいと考えている。

H委員 ヘルメットをかぶると安全だと理解しており、持っている人も多いのに、結局は着用していない理由というものをきちんとつかんで分析していただきたい。推進員になった方は責任感から着用するかもしれないが、一般の人がそれを見て自分もかぶろうと思わなければ意味がない。もう少し原因を分析して対策を打っていくという姿勢が必要だと思う。子どもは教育の効果もあるのか、小学4年生の所持率は高いようだが、学年が上がると着用しなくなってしまうことが多い。まして、大人でヘルメットを着用している人はほとんど見かけない。大人になったらかぶらなくてよいものと皆が考えているうちは、学校の指導など、義務的な方法でしか普及しないと思う。もしくは、ヘルメットをかぶって自転車に乗ることが格好良いと感じられ、憧れとなるような上手な啓発を考えていく必要がある。大人でもかぶりたいくなるような施策を是非打ち出して、第10次計画に載せていただきたい。

会長 オーストラリアでは国を挙げてヘルメットを義務化した。ところが、義務化すると自転車をやめて車を使う人が増えるため、義務化が果たして良いことなのか、非常に難しい。条例をつくる市も出てきているが、罰則がなければほとんど効果はないと思う。私自身は実際に事故に遭ってヘルメットのおかげで命拾いしたということを様々なところで話しているのだが、なかなか自分のこととして考えてもらえないという悩みがある。知恵を出して促進策を考えていただければと思う。

D委員 私の近所では、補助輪付きの自転車に乗る幼児が、保護者とヘルメットをかぶっている。保護者の安全意識の高揚が重要でないかと思う。

会長 宇都宮は自転車の購入額が世帯当たり日本一ということで、高級な自転車を購入する人も多い。またブリッツェンの影響もあり、ヘルメットをかぶると格好良いというイメージをつくりやすい土地柄だと思うので、そういった部分をうまく活かしていければ良いと思う。

I委員 高齢者はヘルメットをかぶることに慣れていない。また、遠乗りはしないので、近所に行くのにわざわざヘルメットをかぶる必要はないと考えているのか

もしれない。ただ、最近はトラック協会から高齢者に配付されるヘルメットが格好良いという話を聞くので、格好良いヘルメットなら使っていただけるのではないかと思う。

会 長 共和大学の学生が、新製品開発プロジェクトとしてヘルメットのデザインを考えており、ターバン型の頭に巻きつけるタイプを開発し、商品化しようと頑張っている。かぶりやすく格好良いヘルメットを考えていかなければならない。着用促進策のアイデアがあれば、是非ご提案いただきたい。

C委員 交通事故は自宅の周辺200～300メートルで発生することが多いため、近場だからヘルメットをかぶらないということが、重大な事故に繋がってしまう場合があると思う。別紙2の3ページ⑥「高齢者に対する交通安全教育」の中で、近場の交通事故に気をつける必要性についても触れていただきたい。

事務局 ヘルメットは、子どもについては道路交通法で保護者の努力義務となっているが、親の考え方は様々であり着用促進が難しい。そのような中、姿川地区では子どもから高齢者までヘルメットをかぶろうという雰囲気づくりを地域をあげて行っており、啓発ポスターを作成したり、ヘルメットをかぶっていない方に地域の方が指導したりと、様々な取組をしていただいている。地域をあげてヘルメットを推進するという意識を他の地域にも広げていけるよう検討していきたい。

会 長 2003年にパリで学生の研究発表を行ったことがあるが、その内容は、子どものときヘルメットをかぶっていた人は、大きくなってからも交通ルールを守る傾向があるというものだった。具体的には、高校生が信号を守るかどうか調査し、子どものときヘルメットをかぶっていた経験の有無で比較したとき、ヘルメットをかぶっていた経験とルール遵守の間に明らかに優位の関連性があるという結果が出た。ヘルメットをかぶるのは一つの習慣だが、それが交通ルール遵守にも繋がっていくので、子どもから高齢者までヘルメットをかぶるという習慣を広めていきたい。

J委員 先日トラック協会の会長ともお話ししたが、ヘルメットが結構重く、形もあまり良くないと思う。市がオリオンスクエアで高齢者にヘルメットを渡す任命式を行ったが、ヘルメットの色がグレーで地味だと感じた。せっかくお金をかけて寄贈してくださるのだから、高齢者がかぶりやすい重さや形、色のヘルメットを検討していただきたい。

また、先日旭中のスケアードを見たが、とても良い教室だった。後で行きたかったという声も聞いたので、中学校の保護者や地域の人にもっと周知していただきたい。

会 長 PTAだけでなく、地域の高齢者など一般の人に、自治会や回覧板を活用して周知することも良いかもしれない。

K委員 保護者の交通安全教育については、子どもが親元を離れて集団生活が始まる3歳くらいの時期に行うことが効果的かと思う。子どもの発達になぞらえなが

ら、子どもがわからない部分や親が注意すべきポイントについて教えていただけると良いのではないかと。

L委員 市でこのように体系的な交通安全計画がつけられているおかげで、私たちの安全な生活が実現していたのだということを改めて感じた。

子どもが保育園に通うとき保護者が送迎するが、自転車を使う場合、道路にあるちょっとした穴で転倒してしまうことがある。私の保育園でも道路の状態が悪くて事故に遭った方がいたが、担当部署に連絡したらすぐ道路の補修をしてくださり、ありがたかった。

会 長 車道だけでなく歩道などでも、危険なところは当然担当部署が聞いて対応してくれるので、是非市民からこういう問題があるということを伝えていただきたい。走行空間の整備は行政の役割だが、危険な部分を知らなければ直せないもので、行政に伝えていくという形での市民参加が必要だと思う。

M委員 小学4年生対象に子ども自転車免許事業を行っているが、そのときにヘルメットの指導をすれば、子どもの意識が高まり着用しやすくなると思う。また、ヘルメットの必要性を文章にして保護者に伝えるようにすることが良いのではないかと。

会 長 小さなうちはヘルメットにあまり抵抗を感じておらず、むしろ格好良いからかぶりたいという子どもも多い。その気持ちがずっと後まで続いてくれれば良いのだが。

事務局 子ども自転車免許事業の際は、ヘルメットをかぶるよう話をしている。ただ、子どもは話を聞いて交通安全意識が高まるが、保護者にはなかなか伝わりにくい。ヘルメットを実際に購入するのは保護者なので、子ども自転車免許事業を行う小学4年生の時期に合わせて、格好良いヘルメットのことなどを記載した保護者向けのリーフレットを配付し、ヘルメットの着用を促進していこうと考えている。

会 長 リーフレットの内容には、保険のことも入れていただくと良いと思う。子どもが事故を起こしたら賠償金を払うのは保護者なので、子どもが自転車に乗るようになったら保険への加入が必要だということを周知していただきたい。

N委員 別紙2の4ページに「自転車損害賠償保険等への加入促進」について記載があるが、市P連の保険には自転車の賠償責任が入っている。対象は小中学生限定だが、子どもが事故を起こした場合に保険金が出るので、より多くの方に入っていたらよい周知していきたいと思う。

また、3ページの「障がい者に対する交通安全教育」については第9次計画にも入っているが、あまり知られていないのもっと周知していく必要がある。施設の利用者だけでなく職員の方にも勉強していただき、障がい者が安心して外出できるようになれば良いと思う。

ヘルメットについては、ニット帽に見えるものなど様々なタイプが出ているので、交通安全教室において格好良いヘルメットを使い、こういうものもある

ということを見せていくことが効果的ではないか。

B委員

コペンハーゲンの職員に自転車保険について聞いたが、保険に入るという意識はないようだった。自己責任ということもあるのだろうが、親がきちんと教育し、子どももルールを守るという基本的な部分がきちんとなされていると感じた。小学4年生の教室でリーフレットを配付しても、子どもが家で見せるか、親が読むかということが問題になる。自転車の教科書のようなものを、親と一緒に見ながら話し合う時間が取れると有効ではないかと思う。

また、コペンハーゲンでは自転車に乗るために必要な運動を保護者や先生が子どもに教えることで、子どもが正しく安全な動作や注意すべき点を理解できるようになっていた。

会長

インターネットなどで調べると教材的なものが出てくると思う。親とのコミュニケーションのツールとして良いかもしれない。

O委員

交通安全教育のメニューをきちんと考えていかなければならない。この学年の子どもにはこのようなメニューが良いなど、子どもの発達に応じた効果的な内容を考えていく必要があると感じた。

なお、教育メニューを提示した後はPRをしていかなければならない。先ほど回覧板の活用というご提案があったが、大学生など自治会に入っていない人も多くいるので、どのような広報手段が良いのか検討していく必要がある。

また、ヘルメットの着用率の低さについては私も原因が気になっているところであり、原因分析は大学が得意とするところなので、一緒にお手伝いできればと思う。

会長

確かに、交通安全教育の段階的なプログラムを取り入れていくことが必要かもしれない。

今回、「交通事故防止に関する調査分析」が新規の取組として入っているが、これは具体的に誰が何をやるのか。O委員からご発言いただいたように、大学などをイメージしているのか。栃木県は交通安全にかかる分析においては先進県で、昨年早稲田に戻られた森本先生は交通事故と取り締まりの関係を研究されていた。せっかくなので市内にある大学を活用していただき、そこから得られた調査分析結果を事業に反映させていくことで、事故の減少に繋げていただければと思う。

今後は、本日いただいたご意見を踏まえながら具体的な計画に仕上げていく。ただ、県の目標と市の目標がずれてきた場合は、調整を事務局レベルでお願いしたい。調整の結果今回の目標が変わることがあるかもしれないが、そのときはまた皆さんとご議論したいと思う。

他に意見が無ければ、本日の会議は終了とする。

4 閉 会（午後4時）