

平成26年度宇都宮市交通安全審議会会議録

- 1 日 時 平成27年3月20日（金）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 今井（政）委員，駒場委員，菊地委員，荒川委員，藤井委員，古池委員，森本委員，神戸委員，鈴木委員，田村委員，今井（キ）委員，坂本委員，落合委員，五十嵐委員，板橋委員（代理高木氏），船山委員，坂田委員（代理大澤氏）
（欠席委員 森崎委員，小島委員，大下委員）
- 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 柴田市民まちづくり部長，伊沢市民まちづくり部次長，吉成生活安心課長，秋元生活安心課課長補佐，高久生活安心課副主幹，高田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，菊地生活安心課交通安全グループ主任，菅原生活安心課交通安全グループ主任，高久生活安心課交通安全グループ主任，土木管理課職員1名
- 4 議 事 （1）平成26年における宇都宮市の交通事故の発生状況について
（2）第9次宇都宮市交通安全計画の進捗と今後の取組について

1 開 会（午後2時00分）

2 議 事

- （1）平成26年における宇都宮市の交通事故の発生状況について 【別添資料1参照】
・事務局から資料1に基づき「平成26年における宇都宮市の交通事故の発生状況について」を説明

- 会 長 宇都宮市の交通事故発生状況について，ご質問，ご意見があればいただきたい。
- 事務局 7ページに「自転車の交通事故の世代別当事者数」のグラフがあり，「その他」が199人いるが，「その他」の年代は。
- 会 長 「その他」とは，高校生以上65歳以下の年代である。
- 会 長 全体として交通事故は減少傾向にあるが，若者や高齢者の事故が課題。特に，これから高齢化が一層進むため，高齢者対策が今後は重要になると思う。全国的にも，死亡事故の半分以上は高齢者である。
- A委員 7ページで，自転車事故の原因として，ハンドル操作不適が45.9%となっているが，具体的にどういうことか。
- 事務局 ハンドルを逆に切ってしまった，操作が遅れてしまったなどという状況である。
- 会 長 ハンドル操作不適による事故は，どこで起きているのか。歩道なのか車道な

のか。車道で自転車と車がぶつかった場合、車が第1当事者になることが一般的だと思うが、これだけ自転車の第1当事者がいるということは、歩道において歩行者や自転車とぶつかったということか。

B委員 自転車が第1当事者となる場合は、自転車の自己転倒が一番多い。対歩行者、対車でなく、一人で自己転倒しても人身事故扱いになり、第1当事者ということになる。統計に出てくるのは、自己転倒による事故がほとんどかと思う。

会長 私自身も事故に遭ったが、若い人はうまくハンドル操作できても、高齢者はうまくできないことがある。そのような自己転倒が多いということか。

B委員 大部分を占めていると思う。歩道と車道の段差で転倒することも多い。

会長 宇都宮は自転車のまちとして売り出しているので、自転車の安全という部分は今後ますます大きな課題になってくると思う。

C委員 お伺いしたいが、交差点の信号が点滅になったとき、自転車が飛び出すことで起きる事故は多いのか。信号が変わりそうになると、慌てて走り出す人が多いが。

事務局 信号無視による事故は、平成26年に7件起きている。信号が点滅しているときは、基本的に交差点に進入してはいけないし、渡り始めていても危険であれば戻らなくてはならない。信号無視による事故のうち、信号が赤だったか点滅だったかという詳細は不明である。

B委員 歩行者自転車用信号機の点滅している状態では、信号無視とは捉えにくい。明らかに赤信号という場合以外は、交差点の安全通行違反として計上される。

会長 自転車はこれまで、歩行者用の信号に従って自転車横断帯を通過していた。しかし、自転車は原則車道通行である。また、宇都宮では全長約20kmと日本で最も長い自転車レーンを整備している。車道や自転車レーンを走行するときは、車用の信号と歩行者用の信号のどちらに従えばよいのか。自転車レーンでは、交差点を真っ直ぐ進むよう矢羽根の表示があるが、歩行者用の信号は点滅していて車用の信号が青の場合、車用の信号に従って走行してよいのか、曖昧で迷うことがある。

B委員 歩行者用信号に、「歩行者自転車専用」との表示があれば、自転車も当然そちらに従う必要がある。

会長 その表示がない場合、どの信号を見るのか自転車に乗る人が混乱してしまう。自転車で走行していて、「歩行者自転車専用」の信号に従う交差点もあれば、車用の信号に従う交差点もある。これは宇都宮だけじゃなく日本全体の問題だと思うが、通行方法については今ちょうど変わり目であるため、難しい状況がしばらく続くと思う。

B委員 後々は自転車横断帯を廃止する方向ではあるが、自転車横断帯の数が多く上、そこを通過することがこれまでの習慣になっている。すべてをすぐに廃止という訳にはいかないが、徐々に減らしていこうとはしている。

会長 これまでは歩行者用信号に従い、自転車横断帯を通過するという習慣がずっとつ

いてきたが、自転車レーンや矢羽根などが新しく整備されると、今度は車用の信号を守らなければならない。また、自転車は車両なので、車道の左側を走ることが原則で、宇都宮でも4号線の車道を走らせる取組を行っているが、そこも一般市民になかなか徹底していない。これらのルールが徹底されるまでには、かなりの時間を要すると思う。

D委員 車道を自転車で走行していると、交差点の手前で車道から歩道に誘導される表示がある。その指示には従わなければならないのか。一旦歩道に上がると、自転車が車から見えにくくなるので、再び車道に下りたときに事故に遭う可能性もあると思うが。

事務局 交差点の手前に黄色い規制線がある場合には、歩道に上がらなければならないというルールになっている。規制線がなければ、車道を真っ直ぐ走ることができるが、現在は場所によって様々な状況。ただ、段々と整備が進み、文化会館付近の富士見通りでは、4号線のように真っ直ぐ進行できる青色の表示がされるなど、車と同じように走行する形になってきている。

会長 自転車のまち推進協議会の顧問である京都大学の古倉先生によると、交通事故の7割は交差点で起こるとい調査結果が出ている。特に、車から見えない歩道を走行していた自転車が、急に車道へ出てきたところで事故に遭うことが多い。自転車が車道を走っていると、ドライバーからきちんと見えるので、車道を走った方が安全だということである。

交差点で、自転車が一旦歩道に上がって自転車横断帯を通るということは、自転車利用者も習慣となっているし、行政もこれまでその方向で整備を進めてきた。そもそも、自転車が走るのは歩道か車道かという議論も始まったばかりである。国の方針としては、道交法で言うように、自転車は軽車両として車道の左側を走るとい原則に立ち戻ろうとしているが、実態はそうはしていない。自転車横断帯を廃止することも相当時間がかかるし、かなり混乱があるだろうが、今後少しずつ変わっていくと思う。

(2) 第9次宇都宮市交通安全計画の進捗と今後の取組について【別添資料2参照】

・事務局から資料2に基づき「第9次宇都宮市交通安全計画の進捗と今後の取組について」を説明

会長 交通安全計画の進捗状況や取組などについて、是非皆さんからご質問、ご意見をいただきたい。

E委員 1ページの自転車ヘルメット着用促進にかかる取組で、「自転車安全利用応援店」認定事業が新規事業になっているが、この内容についてご説明いただきたい。

事務局 応援店事業は、一昨年の審議会でO委員から、自転車ヘルメットの着用についてインセンティブを与える事業を、とのアドバイスをいただき、取り組んだもの。自転車ヘルメットを着用している人が応援店を利用したとき、サービス

が受けられるという事業である。具体的には、来らっせでドリンクサービス、ろまんちっく村や宮カフェでソフトクリームやアグリスパ利用料金等の割引を行っている。

E委員 どのような形で広報しているのか。

事務局 ホームページに店舗名称等を掲載しているほか、チラシを地域イベントにおいて配布している。

E委員 ヘルメットの着用促進に有効な取組だと思う。小学生に対しては、ヘルメットについて交通安全教室でどのように指導しているのか。通学は徒歩のため、帰宅後出かけるときに自転車を利用していると思うが、小学生への定着が難しいなど感じている。

事務局 ヘルメットを持っている児童は5～6割いるが、実際に使っている児童は3割程度。宇都宮市では、小学4年生を対象として、子ども自転車免許事業を全校で実施している。そこでヘルメットについて話をするとともに、実際にヘルメットをかぶって校庭で自転車に乗ってもらう体験をしている。また、他の教室においても、お手玉を中に入れた球体を下に落とし、ヘルメットを着用しないと中身が開いてしまうという実験を見せるなど、ヘルメットの重要性を実感してもらえるような工夫をしている。

E委員 ヘルメットは重要だと思うが、ヘルメット購入にも費用がかかる。今後、費用の一部を市で負担するなどという考えはあるか。

事務局 今のところ市において購入費用を補助するという考えはないが、道路交通法では、13歳未満の子どもが自転車に乗る場合保護者がヘルメットを着用させることが努力義務となっているので、ヘルメットの重要性や、自転車の重大事故が起きている現状を保護者にご理解いただき、家庭でヘルメットを準備していただけるよう、啓発に力を入れていく。

E委員 ヘルメットの着用が進むよう、引き続き啓発をお願いしたい。

会長 宇都宮では、自転車通学の中学生にヘルメットを義務付けているが、その購入についても、特に補助などは行っていない。小学生に対しては努力義務となっているが、ヘルメットをかぶってもらう取組を引き続き考えていただきたい。

F委員 話は変わるが、建物や駐車場から車が出てくるところに、よくコンクリートやゴム製の段差を設置していることがあるが、設置してよいものなのか。自転車を利用していると、設置物のせいで道幅が狭まり、避けながら走行するのが危険だと感じている。

B委員 施設や商店に車がスムーズに入れるよう、歩道を切り下げていない部分を斜めにするために設置してある。道路管理者でなく、施設や商店の方が置いた違法なものであるため、設置者に対処してもらう必要がある。

会長 このような意見や苦情を行政に伝えるとしたら、警察、県、市など、どこに伝えればいいのか。

B委員 警察でも、県や市の道路管理者でもよい。どこかに伝えてもらえれば、行政

機関同士で担当に話を繋ぐことができる。

G委員 確かに、道路の設置物は設置した人の違反行為だが、直接店舗等に言いづらいこともあると思う。そのようなときは、県や市の道路管理者に言ってもらえれば、その持ち主に話をして撤去していただく。県や市で対応が難しい場合は、警察に相談しながら対応していくので、市民は遠慮なく連絡してもらえればと思う。

会 長 毎回この審議会では、今のような話がいろいろと出てくる。自分の家のそばに穴が開いていたり、カーブミラーが曲がっていたりするとき、誰に伝えればよいのか。そのようなときは、行政のどこかに伝えれば、然るべき機関や部署に繋いでくれるので、市民から情報をどんどん知らせていくということが必要だと思う。他市では、市民が危険箇所を携帯で撮影して送ると、すぐに市役所が対応してくれるというところもある。市民が行政に意見や情報を伝え、危険箇所を直してもらおうことが、安全確保に繋がっていくと思う。

H委員、子どもたちの安全確保は大きな関心事であるが、いかがか。

H委員 幼稚園では春と秋に交通安全教室を実施し、左右を見て横断歩道を渡るといった基本的な交通ルールを学ぶ機会をいただいている。子どもたちは、大人がきちんと交通ルールを守っていると信じているが、時々ルールを守れていない車がいて、危険だと感じる。

また、小学生は通学のとき交通指導員が立哨しているが、中学生だとなかなか渡れず、雨の中濡れながら待っている姿を見ることがある。地域の方々の、子どもたちに対する温かい心遣いのようなものがもっと育っていくとよいと思う。

会 長 確かに、子どもに小さな頃からきちんと交通ルールを教えても、大人が守っていないということがある。また、地域として子どもたちの安全を確保することは非常に重要。最近は高齢者を中心として、防犯パトロールや見守り隊など、地域で子どもを守る活動が増えてきている。

I委員、高校生の交通安全について、ご意見をいただきたい。

I委員 私が現在勤めている高校では、今年度、本田技研と連携した交通安全教室を実施し、複数のプログラムを体験させてもらった。教室後、生徒に話を聞くと、「今まで自分が周りの人に迷惑をかけていたかもしれない」、「実際にはこんなに危険なことがあるのか」などと、様々な面で気づきがあったようだ。まちなかの学校で、これまで自転車のトラブルも多かったが、今後教室で学んだことが活かされ、成果が出てくるのではないかと思う。来年度もスケアードストレイトの教室を実施させていただき予定だが、今後もそのような学びの機会を是非与えていただきたい。

会 長 高校の交通安全教室には、本田技研やブリッツェンが協力してくれている。安全教育は回数等も概ね目標を達成しており、今後もどんどんやっていただきたい。

ただ、教育を受けた高校生が、その後きちんと実践してくれるかが課題。高校生が下校時、自転車で東武前の坂を下り、そのままの速度でオリオン通りを走行している。この前私も高校生の後をついて走って見たら、時速20km出ている。高齢者をはじめ通行人もいて、本当に危ないと思う。今後、フランス製の機械を取り付けて、どのくらいのスピードで何台走っているのか、歩行者は何人いるのかという測定を試験的に実施していく。この取組が成功すれば、何らかの安全対策をご提案できるのではないかと考えている。

J委員 私の住んでいる桜地区は学校が多く、自転車通学者も非常に多い。資料3ページには、違反行為の割合が減っているというデータが出ているが、よく高校生が2列3列に並んで歩道を走行しているところを見て、非常に危険だと感じている。自転車マナーを持つ宇都宮になってほしいが、そのためには高校生を非難するばかりでなく、自転車が車道を走れるような施策が必要である。自転車のまち宇都宮ということで、是非自転車レーンの整備を進めていただきたい。

会長 確かにハードとソフト両面からの取組が必要。自転車レーンについては市も随分頑張っており、総延長が約20kmと、全国で一番長い。東京23区合計よりも長く日本一であるのだが、あまり知られていない。自転車レーンや矢羽根の整備を進めれば、歩行者は安全が確保されるので、今後更に進めていただきたい。本日の審議会は生活安心課が開催しているが、道路建設課や交通政策課など、市役所の様々な部署が連携して安全の問題に取り組んでいただけるとよい。

K委員、障がい者は交通安全の面でも、非常に難しい立場に置かれることが多いが、いかがか。

K委員 先日、視覚障がいの方がタクシーを使った際、目的地と違う場所に降ろされ、事故に遭ってしまった。タクシー協会とは、今後連携をとりながら再発防止に努めることになっている。聴覚障がいの方に対しては、安全教育を行い、補聴器の着用や自転車への注意について啓発している。

障がい者の交通事故は、なかなかデータに出ない。自分で転ぶなど、自損事故を起こし、警察には届け出ない場合が多いと思う。

会長 私も1年前に自転車で転んで頭を打ったとき、ヘルメットをかぶっていたおかげで大事に至らずに済んだが、考えてみると警察に届けていない。自損事故の実際の件数は、統計よりずっと多いのではないか。

また、車の運転はできなくても自転車に乗れるという障がい者は多いが、そういう方の安全をどう確保するかが今後大きな課題になっていくと思う。私も耳が遠くなってきて、自転車に乗っていると危険を感じることもある。高齢者は、耳が遠くなる、目がよく見えなくなるなど、ある意味では皆障がい者と言えるかもしれない。障がい者や高齢者に対する安全教育が必要であるし、そのような人たちが自転車で安全に走行できるような環境をつくっていくことも大切だと思う。

L委員 まちなかの道路は広く、青い自転車レーンができていますが、私が住んでいる上河内の道路は道幅が狭い。歩道はあっても昔の歩道で、幅が狭かったり片側しかなかったりするので、歩行者や自転車とぶつかりそうになって車道に出てしまうこともある。道路の幅を拡げていただきたいと、地域として警察に要望している。

また、信号から信号までは、どのくらいの距離があれば設置できるのか。小学生が横断するところで、車から見えにくい場所があるため、環境点検などで警察や市に信号機の設置をお願いしているが、既にある別の信号から距離が近すぎる、とのことで、事故が起きないかと心配している。

B委員 信号の設置については、様々な条件を勘案するため一概に言うのは難しい。
会長 交通事故が増えていた昭和40年代頃は、死亡事故が起こればそこに信号がつく、という時代だった。信号は増えたが、人の住み方が昔と今ではどんどん変わってきており、必要性の薄くなった場所もある。信号の見直しも必要であるが、信号をなくした場所でもし事故があつたら、ということを見ると、非常に難しい。信号設置や道路の拡幅については、時間がかかるかもしれないが、地域全体で、警察や市にお願いするということが続けていただきたいと思う。

C委員 競輪場通りに青い自転車レーンがあるが、真っ直ぐ整備できないのか。自転車レーンから一旦歩道に上がる部分では、歩道がガタガタしていて走行しにくいと感じる。

土木管理課 競輪場通りについては、市道と県道の区間があり、今後拡げていく計画もある。現在は現時点での暫定的な幅員の中での整備であるため、市にご相談いただければ、今後の整備の計画なども含めて具体的にお話しさせていただきたいと思う。

会長 本市の自転車レーンの総延長は長くなってきたが、今は整備がまだ部分部分で、一回乗ったらずっと安心して走れるようなネットワーク化や連続性といったところに悩ましい課題がある。将来的にはそれを解決していくことが必要だが、ある程度時間がかかると思う。

M委員 右折レーンについてお伺いしたい。本町交差点を県庁側から来て右折しようとするとき、信号の矢印では2台くらいしか右折できない。矢印の出ている時間が短いので、無理に右折して事故が起きるということがあるのではないかと。

もう一件、昔の埴田交番のところからの旧道で、交番付近の信号と、北の方のココスレストラン付近の信号に矢印をつけていただいた。南進する方を優先して矢印をつけたため、北進する人が右折できず、慌てて曲がっていく。右折レーンの設置は道路幅がないため難しいという話は聞いているが。

B委員 信号の矢印の時間の長さは、交通量などを調べて変更することが可能かと思う。しかし、道路幅がないところに右折レーンというのは、難しいかもしれない。

会 長 交通量をモニターして、その結果に応じて信号の長さを変えることは恐らく可能だと思うので、まずは調整していただいて。右折レーンがあれば、感知器で右折レーンにたまった車を感知し、それに応じた信号の長さにするのもできるが、今のような状況では難しいだろう。このような問題は市内あちこちにあるのだろうと思う。

N委員 狭い生活道路では、後ろから車がどんなスピードで来るかと心配しながら走行している。他市ではゾーン30といって生活道路に30kmの速度制限を設けているところもあるようだが、宇都宮ではどのようにしているのか教えていただきたい。

事務局 ゾーン30については、宇都宮市内の場合、3ヶ所設定している。西川田町のみやのもり団地、清原のゆいの杜団地、下小倉町の若葉の里団地において、地域の了解を得ながらゾーン30を進めている。

会 長 すべて郊外で、団地の中。本当は、生活道路すべてを30km規制にしてしまえばかなり安全になると思う。これは今日本中の問題。ヨーロッパでは、安全確保としてゾーン30は当たり前になっているが、日本ではやっと最近始まったばかりである。

○委員、全体のご感想や、今後更に宇都宮を安全なまちにしていくためのお考えなどありましたらお聞かせいただきたい。

○委員 私どもの研究室で競輪場通りの交通事故について調べたところ、平成19年から22年までの間に22件あった。そのうち、競輪場通りの自転車レーンでも事故が6件起きているが、6件中5件が自転車の右側通行、つまり逆走だった。歩道の場合逆走という概念はないが、歩道の事故4件も、すべて右側通行で起きている。事故の77%は、車側からすると自転車が反対側を走っている逆走の状態という結果になった。つまり、車と同じ方向を走っている限り、車側から認知されるので、自転車は極めて安全ということである。自転車レーンでは、やはり一方向に走らせることが交通安全上よいのだと思う。

それから、先週フランスの都市視察で見まわったが、会長が言われるように、ゾーン30がたくさんあった。そして最近では、ゾーン20という、更に10km速度を落としたところが中心市街地に出てき始めている。また、市街地に車の流入規制をするため、ライジングボラードが設置されている。許可車両が来るとセンサーで自動的にボラードが下がり中に入れるが、許可車両以外は入れない。安全な空間をつくろうという取組がどんどん進んでいる。そのような観点からすると、日本はまだ遅れていると感じる。是非この辺も、今後の政策の中に取り込んでいただきたい。

最後に情報として、今週、中央交通安全対策会議の専門委員会が開かれた。国で10次計画をつくる会議で、私もメンバーとして出席した。歩行者や子ども、自転車といったテーマは9次とほぼ同じであるが、今回議論になったのが、交通事故が発生しにくい環境づくりについてである。例えば公共交通の利用推

進や、高齢者が無理して車を運転しなくていいような環境づくりなど、まちづくりを含めた議論をしてはどうかと。まだ結論は出ていないが、国の方でもそのような議論がスタートしたので、是非とも宇都宮で10次計画をつくるときに、国の状況をよく勘案しながら、全国に先駆けて良い案をつくってもらいたいと思う。

会 長 9次計画は平成27年度が最後となるので、これから国にあわせて、宇都宮市としての第10次交通安全計画をつくっていく必要がある。〇委員がお話しになったような、歩行者、自転車、そして高齢者が車を運転しなくてもすむようなまちづくり、そのようなところも入れていきたいと思っている。

明日、ネットワーク型コンパクトシティのシンポジウムが開催されるので、皆様にも是非ご参加いただきたい。宇都宮は車社会で、これまで皆車で移動してきたが、これからは車を運転できない高齢者がどんどん増えていく。そうなったときに、車を運転しなくても、車と同じように、またはそれ以上に便利なまちを今後つくっていく必要がある。そこで、明日のメインテーマである公共交通のLRTやバス、地域内交通が重要となってくる。空洞化したまちなかに人に戻ってきてもらい、再活性化を図るとともに、安全で安心して暮らせるまちづくりを進めていきたいと考えている。

3 その他

(1) 自転車ヘルメットアンケート調査集計結果について【別添資料3参照】

- ・事務局から資料3に基づき「自転車ヘルメットアンケート調査集計結果について」を説明

会 長 資料2に記載があるが、トラック協会が5～6年前から栃木県にヘルメットを寄付してくれている。これまで5000個以上配ったが、着用している人をほとんど見ない。3年前には宇都宮・小山・足利の3市に絞って配布し、2年前からは宇都宮だけに集中的に配っている。

宇都宮は中学生の自転車通学者が全員着用しており、道交法では13歳未満も原則着用することになっているので、これで高齢者がもっとかぶってくれば、宇都宮の自転車に関する安全性はより高まっていくだろう。私自身、ヘルメットのおかげで命拾いしたという経験があるので、高齢者のヘルメット着用は非常に重要だと思っている。

宇都宮では昨年、「孫から祖父母へのヘルメット贈呈式」を実施している。これは、お孫さんからの「危ないからヘルメットをかぶってくださいね」という手紙と一緒に、ヘルメットをおじいちゃん、おばあちゃんにさしあげるというセレモニーで、秋の交通安全運動のときに実施して、マスコミにも取り上げられた。

資料3のアンケート調査を見ると、回答者304人のうち、136人がヘルメットを利用していない。着用する人を増やすことは大きな課題であるが、宇

都宮での趣向を凝らした取組が、段々と良い成果を上げていくと思う。トラック協会には引き続きご寄付をお願いしていきたい。ただ、配布にあたっては、現在はすべて無料で配っているが、一人500円でも1000円でもいただく方が、きちんと活用してくれるのではないかとも思う。ヘルメットの寄付を受ける県としても、引き続きどこに配れば効果的かということも含めてご検討いただきたい。本日は、宇都宮の取組をご紹介いただいたが、宇都宮に配布したことで、良い効果が検証できていると思う。

他に意見が無ければ、本日の会議は終了とする。

4 開 会（午後4時00分）