

平成27年度第1回宇都宮市交通安全審議会会議録

- 1 日 時 平成27年7月2日（木）午後2時15分から午後4時15分まで
- 2 場 所 宇都宮市役所 14A会議室
- 3 出席者 内藤委員，金崎委員，古池委員，長田委員，平野委員，鈴木委員，
田村委員，小島委員，大下委員，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），嶋田委員，
坂田委員（代理細谷氏）
（欠席委員 小平委員，村田委員，今井（政）委員，神戸委員）
- 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，
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，
大竹生活安心課長，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 議 事 （1）宇都宮市の交通事故等の現状について
（2）第9次宇都宮市交通安全計画の実績評価について

1 開 会（午後2時15分）

・宇都宮市長より諮問，あいさつ

2 議 事

- (1) 宇都宮市の交通事故等の現状について } 【別添資料1参照】
(2) 第9次宇都宮市交通安全計画の実績評価について }

・事務局から資料1に基づき「宇都宮市の交通事故等の現状」及び「第9次宇都宮市交通安全計画の実績評価」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。
資料別紙4の7ページで，自転車の交通事故の発生件数が減少傾向ということだが，年代別に見ると，中学生の減少率が46.5%と非常に高い。「自転車安全利用に関する教育等の施策が事故削減に寄与している」と評価されているが，3年前から，市内の中学校で自転車ヘルメットを義務化したことの効果も現れているのではないかと思う。A委員，このことについていかがか。
- A委員 私の前任の小学校は横川地区だったが，横川地区でも，中学校の方で，3年計画でヘルメットを義務化し，徹底した着用指導を行っていた。そのようなことが，この数字にも現れているのではないかと思う。
- 会 長 最近中学生がかぶっているヘルメットは，デザインの良いものもある。デザインの良いものを選べば，子どもがかぶりたくなると思う。
小学校では，安全教育を実施しているか。

- A委員 児童の発達段階に応じて、学級活動等で指導することになっている。小学生は放課後に自転車を利用するので、保護者へ便りを出したり、授業参観のときに話をしたりするなど、保護者への啓発も行っている。前任校では、交通安全対策の授業を公開して保護者に来ていただき、意識を高めるという取組をしていた。各学校において、交通安全の取組を様々な方法で工夫しながら行っていると思う。
- 事務局 市では、平成20年度から、小学4年生を対象とした「子ども自転車免許事業」を市内全70校で実施している。ここで交通ルールを学んだ児童が中学生になっているということも、中学生の交通事故が減少している一つの理由ではないかと思う。また、第9次交通安全計画のもと、「スケアードストレイト方式を活用した交通安全教室」や「宇都宮ブリツェンと連携した自転車安全利用教室」などを新たに実施しているが、警察や学校独自の開催も含め、様々な交通安全教室が行われていることで、総合的に効果が現れたと考えている。
- 会長 確かに、中学生の減少率は大きいですが、それ以外の年代でもすべて減少しており、良い傾向だと思う。
- 次に高齢者についてだが、若いときは無事故無違反でも、加齢による身体能力の低下から、反応が遅くなったり気付かなかったりすることで、結果的に交通違反を起こすこともある。これまでも高齢者に対する交通安全対策は課題だったが、今後更に高齢化は進むので、第10次交通安全計画の一つの大きな目玉として、取り上げていかねばならない。
- B委員 老人クラブでも頻繁に高齢者交通安全教室を実施しているが、最近では老人クラブに加入しない方が多くなってきている。そのような方はほとんど教室に行っていないのではないか。できるだけ老人クラブに入って交通安全教室に参加するように勧めているが、現状としては、加入者が少なくなっており残念である。老人クラブに入っていない高齢者の交通安全対策を考えていかななくてはならないと思う。
- 会長 交通安全教室に出てきてくれる人は、意識も高いし安全を身に付けていただけるが、出てこない人をどうするかということが問題。
- 今回大変面白いと思ったのは、生活行動実態調査の3ページ目で、高齢者のトリップ数が非常に増えているというデータがある。これをどう読むのか。高齢者人口が増えれば当然トリップ数も増えるだろうが、41万トリップと、これだけ多くの方が外に出ている。外に出れば事故に遭う機会も増えるので、今後ますます課題になってくると思う。B委員から、老人クラブに入らず教室に来ない人がいるという話があったが、そのような人への対応として、資料別紙4-2にあるように、市では高齢者戸別訪問を実施している。内容をご説明いただきたい。
- 事務局 高齢者については、必ずしも地域の活動に参加される方ばかりではないので、市では民生委員のご協力をいただき、戸別訪問事業を行っている。交通安全や

特殊詐欺、防犯、消費の話など、啓発物を配りながら啓発していただいております、ブロックに分けて3年間で市内を網羅できるような計画で実施している。

C委員 交通安全協会女性部でも、月に1回高齢者宅に訪問するという活動を行っている。そのとき紙だけ持っていっても読んでもらえないので、反射材や啓発物品と一緒に差し上げるが、それも使わないでしまってしまうなど、配布しても活かされないということがあるので難しい。スーパー等で啓発物品を配る活動においても同様である。

交通安全教育については、私の地域では、交通安全協会や交通安全推進協議会、警察、市が協力して、学校の校庭を借りて高齢者の自転車教室を開いている。そのとき自転車の免許証をもらえるが、その免許証を見せると地元のスーパーなどで特典が受けられるということで、多くの方に参加していただいております、好評である。お子さんのいる御父兄の方からも、実施して欲しいとの声がある。

B委員 その教室は、6月に清原の教習所で実施した。普段から自転車に乗っている人は高齢者でも上手に乗れるが、車を使うことが多い人はうまく乗れていないように感じた。

D委員 「高齢者自転車免許制度講習会」という事業で、年間1,600人程に受講していただいている。1回あたり20人を募集して、教習所や学校の校庭で実際に自転車に乗ってもらい、安全な乗り方ができているか実技試験を行う。また、交通ルールについての交通講話や学科試験も行っている。試験とはいっても、全員合格が前提である。なお、先ほどの自転車免許証の特典については、昼活キャンペーンとして、県内の8事業所で90店舗以上に協賛いただいている。自転車免許証を持って午後3時までにお店を利用すると、ポイントカードのポイント加算など、様々な特典を受けることができる。午後3時までというのは、夜間の高齢者の交通事故防止の意味合いを兼ねて設定している。

C委員 自分の顔写真付きの免許証なので、結構嬉しいようだ。築瀬で実施したときは、20人の募集に対し40人程の申し込みがあった。

会 長 講習を受けた人は買い物のときに特典がある上、交通安全という意味で事故防止につながっていると思う。

D委員 老人クラブやシルバー人材、自治会等からも申し込みがある。特典などをアピールして、受けたことのない人を誘っていただけるとありがたい。万が一の怪我に備えて保険に入る都合上、一定の人数が必要なので20人程度としているが、人数を超える分には対応可能である。

会 長 ある程度の人数をまとめて申し込めば受けていただけるので、このような安全教室があることを、いろいろなところにPRすることが必要だと思う。

E委員、障がい者の交通安全という面ではいかがか。

E委員 私は事故によって左足が義足で、3年前に左手の関節の骨の移植をしている。今年の8月に運転免許更新の予定だが、免許証の返納という勇気ある決断がで

きるか、気持ちの問題と交通手段の確保という実情の問題から、私自身悩んでいる。デマンド交通などの移動手段を使う人も多いし、免許返納に伴う利点もあるが、車という足がなくなるのは、やはり勇気が必要なことである。また、前回もお話ししたが、事故の統計に高齢者の件数は現れても、障がい者の件数は現れない。障がい者の中には、結構無理な運転をしている人もいるように感じる。更に、障がい者は歩行中の事故が多いということで、統計に出てこないのかもしれない。

会 長 車の運転で加害者として事故を起こす場合と、歩行中などに被害者として事故に遭う場合、両方の側面がある。車の免許返納は、これからかなり大きな、重いテーマになってくると思う。日本では、運転免許証が身分証明書の代わりになっている。そして一番大きな問題は、車がなくなった後、どうやって移動するのか、ということである。宇都宮でも、これからLRTやバスなどの公共交通、地域内交通、そういったもので、車を使わなくても今まで通りの生活ができるような社会にしていく必要がある。ただ免許を返すのでは、足は奪われるし身分証明もなくなるように感じてしまう。免許を返納しても困らない上、タクシーやバスの割引など、返納することによるメリットを考えていく必要があるのかもしれない。

さて、義務化されて中学生は自転車ヘルメットをかぶっているが、その中学生が高校に進学したとき、どうなるのだろうか。高校生の自転車のマナーが悪くなっていると感じる。法律が変わり、数回違反すると講習の受講が義務付けられるようになったので、今後良い方へ変わっていくとは思いますが、高校の方ではいかがか。

F委員 道路交通法の改正については、各学校において、プリントで配布したり、集会等生徒が集まる機会に変更内容を伝えたりと、年度当初から様々な形で周知している。もしも警察から声をかけられたら、正直に担任に知らせるように、とも指導している。これから高校を卒業して、車や原付の免許が取れるようになり、社会に出て行く訳なので、交通ルールを守ることについては、各学校で指導を徹底していると思う。

会 長 幼児については、統計で見ると、道路に飛び出して事故に遭うことが多いようである。幼児に対する交通安全指導でご苦労はあるか。

G委員 各園で交通安全教室を行っているが、教室の内容が子どもの心の中に残っても、実際に道路で実践するときは、おうちの方と一緒にすることが多い。子どもに向けての交通安全教室だけでなく、親向けにも行っていただくと良いのではないかと思う。

会 長 確かに幼児は、保護者共々安全教育を行うことが効果的だと思う。

中心市街地においては、オリオン通りが最近かなり活性化して、人も増えてきた。午後の下校時に、高校生が東武前の坂から自転車で走り抜けるのが危ないと感じている。オリオン通りの商店街の方に聞くと、小さな事故はよく起こ

っているらしい。中心部は、人が来てほしい一方で、安全安心に通行できるということも重要であるが、いかがか。

H委員 交通ルールやマナーについては学校でもかなり力を入れていて、早朝や放課後などに先生が指導しているようだが、その場所を過ぎてしまえばルールを守らないという状況も見受けられる。高校生に対して、学校や家庭で繰り返し教育していくことが必要だと思う。

また、高齢者の免許返納の話が出たが、市の方でも、是非、L R Tで生活が便利になるということ伝えていただきたい。地域の皆さんにはまだまだ浸透していない。回を重ねてP Rすることで、高齢者も、車を運転しなくても安心して生活できるということを周知していただきたい。

会 長 高齢者は、運転に危険が多い。高齢者が車を運転しなくても、バスやL R T、地域内交通、元気なら自転車などで、まちなかや好きなところへ行ければ、それが生きがいとなって元気の源にもなる。公共交通の推進にあたっては、安全という側面からも、皆さんに周知していきたいと思っている。

I委員 私は3月まで宇都宮ブリッツェンの役員をやっており、いろいろな小学校で交通安全教室を行った。子どもはどうしても飛び出しなどをしてしまうことがあるので、交通安全教室に保護者も参加してもらい、話を聞いていただくことは意味が大きいと思う。

会 長 ブリッツェンはウィーラースクールを実施することで、栃木県の交通事故の減少に貢献していただいている。

I委員 ブリッツェンの選手に会いたくて来る保護者もいるが、たくさんの方に参加していただくことが大事だと思っている。

J委員 私は現在保育園の園長をしているが、毎年警察官に来てもらい、交通指導をしていただいている。先ほど高齢者の免許返納について話が出たが、保育園では、子どもの送迎を90歳の祖父母がしている場合もある。全体的に婚姻年齢が高くなっており、おじいちゃんおばあちゃんも高齢の方が多いので、駐車場でアクセルとブレーキの踏み間違いなどの事故が起きないか、不安に思っている。しかしながら、それを保護者に伝えると、祖父母にとっては孫の送迎が生きがい、元気の源だという話も聞くので、難しく感じる。

また、資料別紙2の8ページで、交通事故が夏から秋にかけて増加するというデータがあるが、この原因についてはどう分析しているか。

事務局 一つの原因としては、秋口になって、暗くなる時間帯が早くなるのが上げられる。また、夏の時期は暑くて注意散漫になってしまうため、事故を起こすことが多いのではないかと考えている。

会 長 事故が一番起こりやすいのは薄暗くなった頃なので、秋口になると、ということは原因としてあると思う。J委員のお話のように、90歳でも送り迎えが生きがいという方もいるので、悩ましい。

E委員 免許の更新では、高齢者講習を受ければ、80歳でも90歳でも通っている。

運転の危ない人に話を伺ったことがあるが、教習所でOKと言われた、ということ。教習所で落とされるという方はいないようだ。

会 長 高齢者講習というのは3時間くらいの講習だが、試験ではないので、全員通るようだ。ただ、75歳以上になると認知症の検査があるので、運転が危ない人はそこでひっかかる可能性がある。高齢者の問題は、引き続き第10次交通安全計画においても大きなテーマになっていくと思う。

K委員 交通指導員をやっている日々ご苦労も多いと思うが、いかがか。

K委員 車の運転手で、ウィンカーを出さないで曲がる人が多いと感じる。高齢者に限らず、若い人も多い。また、朝は若い人が出勤のため元気よく走っている中、高齢者の車のスピードが遅いことが気になる。高齢者は急用でもない限りは、できるだけ10時過ぎに出かけるなど、時間帯をずらして外出していただくと安全だと思う。

なお、私が立哨している箇所は信号があるが、車が通ってから子ども達を渡している。朝は無謀に運転する人もいるので、車が多い場合は子ども達に信号を1回でも2回でも待たせ、車がいなくなってから行かせることにしている。立哨箇所には、校長先生が時々来て、生徒への挨拶運動を行っている。また、地域においても、朝の散歩を兼ねて、登校するお孫さんと一緒に歩き、学校へ送ってくれる人などがいる。交通指導員は皆、車の動きをよく見ながら児童を渡していると思うが、そのような立哨指導を引き続き行いながら、事故のない登下校ができれば良いと思う。

会 長 ウィンカーを出さないというお話があったが、高齢者と若い人とは、原因が異なるかもしれない。高齢者は出すことを忘れてしまうが、若い人はマナーが悪いなど、同じ行為であっても、年齢層によって違うのではないかと思う。

L委員 昨年、ドライブレコーダーを使った交通安全教室を行った。地域の高齢者の車にドライブレコーダーを付け、そこで録画した映像を見るのだが、本人や地域の仲間と一緒に学ぶことができるので良い。行政で行っている交通安全教室には、積極的に参加していただければと思う。人を集めるのは大変だが、昼間時間がある高齢者などに呼びかけながら、事故撲滅を目指して頑張っていきたい。

自転車については、小中学生は学校で指導されているが、高校生の飛び出しや一時不停止が見受けられる。地域では、自治会の会長等に危険な事例を伝え、各家庭に注意を促すようにしてもらっている。

また、カーブミラーで位置が気になるものがある。カーブミラーは大体道路の向こう側に付いているが、少し高いところだと存在に気が付かない。先日も、中学校からカーブミラーが欲しいという話があり、現場を確認すると実はすでに付いていたという事例があった。何らかの事情があって高い位置に設置したのかもしれないが、そのような点検もしていく必要があると感じている。

会 長 せっかく付けても市民に使ってもらえない、気付いてもらえないのでは仕方

ないので、わかりやすい位置に付け替えられると良い。道路管理者が担当だと思うが、カーブミラーが高い、遠くて見えないなどという市民の声を受ける、受け皿が必要かと思う。

L委員 私が見たところ、ボルトを緩めれば下がるようだが、高くしている理由があるか確認しなければならないので、担当部署にご相談したい。

事務局 市道の場合、カーブミラーは市の道路保全課で設置しているので、ご相談いただければと思う。

会長 車がぶつかって、カーブミラーが曲がって役に立っていないときなどは、気が付いた市民から市役所に言っていただきたい。行政に任せきりではなく、実際に地域で利用している市民がまわって安全点検をやり、ここを何とかならないのかなどと具体的に発言していただくことが大切だと思う。各地区においては、すでに市民参加型の環境点検を実施されているようなので、問題点が担当の部署に伝わるようお願いしたい。

M委員 これまでの市の交通安全の取組や事故等の現状について、実績がよくわかった。ただ、事故の統計で、若者の事故についてのデータがあるが、実際には免許や車を持っていない学生など、若者の中でも運転しない人が増えてきているので、母数をどうするか、比較対象をしっかりと見定めないといけない。なお、幼児から高校生についての話が出たが、大学生も自転車にたくさん乗るので、大学生に対しても何とかしていく必要があると思われる。

また、モビリティ・マネジメントとして、この先LRTや地域内交通などの推進にあたっては、若い方から高齢者までを対象として、しっかりと交通安全教育を行っていかなくてはならず、やるべきことは山積みだと再認識した。

会長 高校生と大学生とでは、どちらが問題だろうか。

M委員 日中は高校生、早朝・深夜については大学生の方かもしれない。

会長 最近、大学生で免許を取らない人が増えてきている。免許を取れば、その過程で交通ルールを学ぶことができるが、取らない人は小中学校、高校で習ったきりで、そのまま大人になってしまうことが問題だと思う。道路交通法の改正についても、免許を持っていれば、免許更新時の講習等で学ぶ機会があるが、持っていないとなかなか知る機会がない。そのような意味では、社会人に対しても交通安全教育が必要だと思う。

N委員 国の第10次交通安全計画については、先日第2回目の部会が開かれたようだが、県の方でも情報を収集して、第10次計画を策定していく。国の情報を市町と共有しながら進めていきたいと思う。

L委員からお話のあった、ドライブレコーダーを活用した交通安全教室は県で実施している。事前に、地域の高齢者代表5名程の車にレコーダーをセットし、1週間くらい実際に乗っていただく。その後レコーダーを回収し、県の職員が映像を編集する。後日、皆さんに集まっていただいて、映像を上映しながら「今ちょっと危なかったですね」、「この運転はすばらしいですね」など

と説明する交通安全教室である。県内全域を対象として平成23年度から実施しており、非常に良い取組だと考えている。希望に応じ開催するので、是非呼んでいただきたい。

会 長 ドライブレコーダーを活用した交通安全教室については、今日初めて伺った。
 N委員からお話があったように、国・県・市においてそれぞれ第10次交通安全計画をつくっていく訳だが、その三者の連携や整合については是非重視していただきたい。そして、この審議会としてお願いしたいのは、国・県・市の整合性を保ちつつも、宇都宮らしさ、宇都宮の独自色が出せれば、ということである。例えば、県の方で高齢者にヘルメットを配布する取組も7年目に入って、5,000～6,000個を配った。残念ながら、かぶっている高齢者を見ることは少ないが、ヘルメットの着用が進み、安全性が高まれば、交通事故の防止や被害軽減に貢献できる。このような取組は、栃木県、宇都宮市が他の県より先にいっていると思うので、そういった県らしさ、宇都宮らしさを反映するような計画にできればと考えている。

3 その他

(1) (仮称) 第10次宇都宮市交通安全計画の策定スケジュールについて【別添資料2参照】

・事務局から資料2に基づき「(仮称) 第10次宇都宮市交通安全計画の策定スケジュール」について説明

会 長 大変熱心にご意見いただいて、良いスタートが切れたと思う。次回以降は、いよいよ中身の議論になっていくので、引き続き委員の皆様のご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。

4 閉 会 (午後4時15分)