

## 平成27年度第2回宇都宮市交通安全審議会会議録

- 1 日 時 平成27年8月25日(火)午後3時から午後4時30分まで
- 2 場 所 宇都宮市役所 14A会議室
- 3 出席者 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,  
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(代理大澤氏)  
(欠席委員 神戸委員,小島委員)
- オブザーバー 大淵宇都宮中央警察署交通総務課長,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 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,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
- 3 報告事項 (1)第1回「宇都宮市交通安全審議会」意見概要及び現状について
- 4 議 事 (1)「(仮称)第10次宇都宮市交通安全計画」の策定に向けた課題と  
施策の方向について

### 1 開 会 (午後3時)

### 2 報告事項

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

### 3 議 事

- (1)「(仮称)第10次宇都宮市交通安全計画」の策定に向けた課題と施策の方向について 【別添資料2～4参照】

- ・事務局から資料1に基づき第1回「宇都宮市交通安全審議会」意見概要及び現状について,資料2～4に基づき「(仮称)第10次宇都宮市交通安全計画」の策定に向けた課題と施策の方向について説明

- 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3は,それぞれの項目の後ろにABC等の記号が付してあるが,これは資料4の個々の項目に関連付けられているという理解でよろしいか。
- 事務局 資料4の課題について,資料3表面の「交通安全に係る現状等」のうち,その課題を導き出すのに関係した項目の記号を付けて整理している。
- 会 長 「主要関連データ」という資料の5ページ目に,「世代別人口1万人当たりの自転車事故当事者数」のグラフがある。高校生の当事者数は1万人当たり49人ということで,他の年代に比べ非常に多い。ただ,一口に当事者と言っても,第1当事者・第2当事者で内容に違いがある。自転車で車にはねられた場合は被害者としての当事者,歩行者をはねた場合は加害者としての当事者となり,

この数字には両方のパターンが含まれていると思うが、いかがか。もう少し細かいデータがあれば。

事務局 当事者数には、第1当事者だけでなく第2当事者等を含めた人数となっている。平成26年中の高校生の当事者数は69人だが、そのうち第1当事者は15人、第2当事者は52人、第3当事者等その他が2人となっている。

会長 69人のうち15人は第1当事者なので、歩行者等と事故を起こしたということか。自分一人で転んだ場合はどちらに入るのか。

事務局 単独事故は第1当事者に含まれている。

会長 そうなると、15人全員が歩行者との事故という訳ではないということか。

事務局 必ずしも対歩行者とは限らない。対自動車であっても、状況によっては自転車側が第1当事者という場合もある。

会長 一口に当事者と言っても様々な種類があるため、データの評価については注意が必要である。

A委員 資料3裏面の「課題の分類」は細かく記載されているが、これらの課題が「施策の方向」のどこに関連付けられているかが少しわかりにくい。例えば、「課題の分類」の中で、ヘルメットの着用や自転車任意保険の加入促進という課題があるが、これらが「施策の方向」においてはどの分野に入ってくるのかということを確認させてほしい。

事務局 ヘルメットについては、第9次計画で自転車の交通安全教育の分野に入れていたので、第10次計画においても、「自転車利用者への交通安全教育」に含めていくことを考えている。任意保険については、第9次計画では保険の周知として広報啓発に入れていたが、今後は加入促進を目指していくので、「自転車利用者への交通安全教育」の中に入れていくものと考えている。

A委員 先進事例として、条例を制定して任意保険を義務化している県もある。条例が必要かどうかは今後検討していくことだが、適切に効果を生める仕組みを考えていく必要があると思う。県や警察とも連携をとって、様々な角度から効果的な施策事業について検討していただきたい。

会長 ご指摘のとおり、国や県、警察等、他機関との整合性や連携を図っていく必要がある。国では先日交通安全計画の骨子案が出たが、前回この審議会でも、国との整合性を保ちながら、その上で宇都宮の独自性を出していきたいという議論をしたところである。

資料3の「課題の分類」は具体的な記載で、「施策の柱と施策の方向」は抽象的な記載となっているが、この先はまた詳細な施策の検討に入っていくと思う。ヘルメットや保険についても、どの分野に入れるかということや、兵庫県での条例化の事例など、今後また是非議論いただきたい。

B委員 自転車専用通行帯や道路に駐車車両があるとき、自転車がよけて走ることが危険だと感じている。子どもの塾の送迎などで、短時間だし邪魔にならないと思ひ込み、駐車場ではなく道路に車を停めてしまう人がいると、他の人や自転

- 車の安全が確保されないと思うが、何かお考えはあるか。
- 事務局 自転車専用通行帯では、通行の妨げとなる車の乗り上げブロックなどは排除していく方向である。
- B委員 外国では、車が停まる部分と自転車の通る部分がきちんと考えられているので、日本でももっと整備を進めていく必要がある。
- 会長 確かにヨーロッパでは、駐車スペースの外側に自転車専用通行帯があるなど明確に分離されているが、日本では自転車の通行方法についての議論が始まったのも最近で、自転車専用通行帯に車が停められてしまう状況である。宇都宮市や小山市などでは、民間委託で放置車両の取り締まりが行われているが、禁止区域のみで、市全体では実施されていない。自転車専用通行帯に車が停車していると、自転車は車道に出るか歩道に上がらなければならない、どちらにしても危険である。このような車の取り締まりをどうすべきかということは全国的な問題であり、非常に悩ましい。
- C委員 自転車専用通行帯に車を停めるのは当然違反行為であり、取り締まりを行っていくが、なかなかタイムリーに対応し、排除することは困難である。学習塾など、施設の管理者からきちんと保護者等へ周知していただかないと難しいと思う。
- D委員 バイクが車の脇を通るとき、自転車専用通行帯を走行することが非常に危険だと思う。自転車専用通行帯をバイクが走行できないよう、交通規制など何か対策がとればよい。
- 事務局 交通ルール上、バイクは自転車専用通行帯を走行できないことになっている。
- 会長 現行犯なら注意や取り締まりができるが、実際にはなかなか難しいと思う。交通安全教育において、駐車禁止のところに駐車しないこと、バイクは自転車専用通行帯ではなく車道を通ることなど、指導啓発から始めるしかないのでは。正しい交通ルールを知らず、バイクも走行できると勘違いして自転車専用通行帯を通っているかもしれないので、交通安全教育の一環として対処していかなければならないと思う。
- A委員 左側からの車の追い越しが道路交通法違反であることも、バイクの運転者は知らないように感じる。基本的な交通ルールの周知啓発を続けていくことが必要かもしれない。
- 事務局 ご意見いただいたような事例を今後交通安全教室等でお知らせしながら、交通ルールの遵守を呼びかけていきたいと思う。
- 会長 E委員、子どもの安全という面からご意見はあるか。
- E委員 子どもは日々の生活の中で親を通して交通ルールを学んでいくので、親が正しい交通ルールを認識し、子どもに伝えていくことが重要だと思う。そのためにも、あらゆる世代に満遍なく、交通ルールについて考える機会を与えていただけるとよい。
- また、一人ひとりが交通ルールを守ることはもちろん、人間同士の絆を深め

ることで、自分の子どもだけでなく、地域ぐるみで子どもを見守り、子どもの命を守るような社会になるとよいと思う。

会 長       子どもの安全を確保するため、まずは親がきちんと子どもにお手本を示し、交通ルールを守らなければならない。親の役割は大切だと思う。

F委員       F委員、高校生は自転車利用者が多いので、事故に遭うことも多い。高校生の交通安全について、ご意見はあるか。

F委員       ちょっとした原因で大きな事故が起こることもあるので、いつ生徒が事故の当事者になってしまうかもわからず、不安を感じている。本日の資料で、割合的に高校生の自転車事故当事者数が突出して多いとのことだが、学校側としても生徒達に根気強く交通安全について伝えていかなくてはいけないと、改めて感じたところである。

また、地域の方などのご協力により、普段とは違った視点で交通安全のご指導をいただけると、生徒も新たな発見があり、感じる人が多いようである。学校と地域が連携するような土壌づくりができると、教育の現場としてもありがたいと思っている。

会 長       警察や行政をはじめ、プロスポーツチームの宇都宮ブリッツェンによるウィーラーズスクールなど、様々な交通安全教育が行われているが、やはり地域全体で取り組むことが重要だと思う。高校生の当事者数がこれだけ多くいることから、今後、第10次計画においても、何らかの対策がとれるよう議論していきたい。

さて、若いときなら視力や聴力がよく、判断や反応も迅速にできるが、高齢になると身体能力が衰え、事故に遭う可能性が高くなる。被害者だけでなく、加害者となる場合もある。高齢者についても、引き続き第10次計画の柱になっていくと思うが、いかがか。

G委員       私の地域に自転車が多く通行する十字路があり、中学生は一列になって走行するが、高校生は並進している人が多い。時々高校の先生も指導に来てはいるが、危険性を感じている。

また、歩行者のいる歩道を高齢者が自転車で走行するとき、ふらつきながら運転しているのが危ないと思う。そのような人には自転車に乗らないことも勧めてはいるが、実際は難しい。

会 長       確かに、70歳以上は歩道を自転車で走行してもいいということにはなっている。

G委員       89歳で自転車に乗っている方がいる。出かけるのは10時頃など通行量が少ない時間帯だが、よく大きな通りを渡っていて非常に危険なので、必ず横断歩道を渡るようにと伝えている。

会 長       高齢人口は年々増えていくので、高齢者の安全確保が重要になってくると思う。

H委員       障がい者が自転車を運転する場合において、特に中途聴覚障がい者が危険だ

と感じている。高熱が出た後などに急に聞こえなくなり、聴覚障がい者となってしまったような方である。もともと聴覚に障がいのある方は補聴器に慣れていて自転車に安全に乗れることが多いが、中途障がい者は聞こえない状態での運転に慣れていない。栃木県では支部を立ち上げ、来年1月に中途聴覚障がい者に対する講習会の開催を予定している。そのときに交通安全や自転車運転についても議題に上げていきたいと考えている。

会 長 自転車に乗っているとき音が聞こえないと、後方から来る自転車や車に気付かないなど、危険な目に遭うかもしれない。また、イヤホンを付けながらの運転などは、外の音が聞こえにくくなるので、聴覚障がい者の状態に近いと言えるかもしれない。そのような意味では、若い人も同じ問題があると思う。

I 委員 自転車専用通行帯で、左側通行というルールが明示されておらず、わかりにくい部分がある。また、自転車で左側を走行していると後方から車が来るので怖いという人や、単純にルールを知らない人もいて、右側を走行してしまうことがあるようだ。自転車専用通行帯の始まりには、左側通行という標示を必ず行うとよいのではないか。

C 委員 そもそも自転車は車の仲間なので、右側通行は違反となる。悪質な場合は取り締まりを行うが、基本的には様々な機会を捉えながら交通安全教育を行い、周知を図っていく。

I 委員 自転車専用通行帯では、双方向の通行が可能と勘違いしている人もいて、徹底されていないように思う。交通安全教室に来るような人はきちんと守っているが、教室に参加しない人が問題だと感じている。

また、トラック協会から寄付していただいた自転車ヘルメットが配布されているが、使っている人をなかなか見かけない。私たちが広報活動をするときも高齢者に反射材などの啓発物品を配布しているが、家にしまわれがちで、使われていないことが残念である。

会 長 ヘルメットについては、市で着用促進のための方策を考えていただいているところであり、今後に期待したい。

自転車専用通行帯については、以前はただ青く塗った状態で進行方向がわからなかったが、最近の通行帯には大体自転車や矢印が書いてある。道路建設課の方からご説明をいただければ。

道路建設課 自転車専用通行帯については、「自転車専用」という文字や自転車のマーク、矢印を標示しているが、左側から見て文字等が読めるようにしてある。右側を通ると矢印や文字が逆に見えるので、逆走していることを自覚できるようになっている。自転車専用通行帯の整備は平成17年度から取り組んでいるが、「自転車専用」の文字や矢印が明示されていない部分もまだ一部あるので、追加で路面標示を行うなど、適正な利用が図られるよう整備を進めていきたい。

会 長 ご説明いただいたように、整備が途中の部分もあるが、矢印や文字により進行方向を示しているの、自転車利用者は標示に従って走行してもらえるとよ

い。なお、自転車専用通行帯の逆走には、もう一つ、意識の問題がある。「自転車はどこを走ってもよい」という、自転車利用者の意識を少しずつ変えていくことが必要である。しかしながら、歩道では自転車の双方向の通行が可能であるなど、今の日本の自転車ルールには曖昧な部分があることも事実なので、少しずつ整備していかねばならないと思う。

J 委員 自分の住んでいる地区は学校が多いが、通行する高校生のマナーが悪く、残念に思っている。ただ、登下校時に地域の方や学校の生活指導の先生などが立っている場所では、高校生もきちんと一列になって走行する様子が見られる。大人が温かい目で見守れば、高校生もルールを守れるのだと思う。これからの宇都宮、日本を支える子どもたちを、学校と地域が連携して見守り、指導していくことが重要である。また、行政の方でも、道路整備など交通環境の整備を、学校の多い地域を優先的に行っていただけるとありがたいと考えている。

K 委員 市でも交通安全教育を一生懸命実施しており、小さな頃から交通ルールを学校等で教わるが、成長するにつれ、「誰かに見られなければ守らなくてもよい」という意識に変わってしまうように感じる。私の地域では、草が生い茂って道幅の狭い道路で、靴下が汚れないように道路の真ん中を歩く子どもをよく見かけるが、ルールに従わない行動の危険性を伝えていくことが必要だと思う。

また、自転車専用通行帯のルール等については、毎月発行される市の広報紙の表紙等に掲載してもらえると、家庭で話し合いを持つことができ、ルールの自覚に繋がるのではないかと思う。

会 長 市の広報紙で交通安全特集を組み、自転車専用通行帯の走行方法について周知していただけると、効果的かもしれない。

B 委員 アメリカではスクールバスが停車したとき、止まれという標示が出る。日本でもスクールゾーンの標示はあるが、保育園や幼稚園の前など、子どもの施設があると明確に分かるような標示ができるとよいと思う。小さな子どもは保護者が手をつないでいても、大人の手を振り払って飛び出すことがある。保護者が追いかけて止めるという場面を時々見るので、保育園等の近くを通る車にもっと意識してもらい、注意してもらうことが必要である。保育園等の前の道路をカラー化するなど、運転者の注意を喚起するための施策があればよいと思う。

L 委員 自分の保育園の近くの道路は123号線の裏道になっており、特に夕方が危険である。職員が交通整理を行っているが、「どけ」と怒鳴られることもあるので、交通規制などをしていただけるとありがたい。

また、自転車に乗っている高齢者が、後方から車が来ているのに道路の真ん中に出てくるといった場面を何度も見ており、危険だと感じている。音が聞こえないのかもしれないので、耳の遠い高齢者については、補聴器の着用を義務付けることも交通事故防止に繋がるのではないかと思う。

会 長 生活道路における安全確保も、大変重要な問題である。日本ではやっとゾーン30の取組が始まったが、ヨーロッパではすでにゾーン20が普及し始めて

おり、ゾーン内では時速20km以上の速度は出せなくなっている。日本では、スクールゾーンと言っても現在は標示があるだけで、車が必ず減速しているという訳ではない。今後やるべきことはまだまだたくさんあると感じている。

M委員 皆さんの話を聞いていて、高齢者、子ども、自転車重点施策になると感じた。このような対象へ、どのような交通安全教育を行っていくかが非常に重要である。更に、子どもや高校生の次の世代として、子育て世代に向けた対策も今後必要になるのではないかと思う。また、資料3に「地域のニーズ」という言葉が出ていたが、地域の方々がどう考えているのかということをしっかり吸い上げる仕組みが必要だと感じた。

第10次計画では、平成31年度に開業を目指しているLRTのことも入れていけば、宇都宮らしさが出せるのではないか。また、具体的な施策を検討するとき、公共交通との連携についても出していけたらよいと思う。

会長 「自転車のまち推進計画」でも、新たに「つながる」という柱をつくり、公共交通と自転車の連携をテーマの一つに挙げている。

今後は各世代、様々な人たちに応じた施策をきめ細かく行っていくことが大切だと思う。事務局には、本日の意見を踏まえながら、次回に向けての具体的な作業をお願いしたい。

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30分）