

・事務局から資料3に基づき活動指標の設定について説明

- 会 長 この計画の目標を達成するため、重点的に取り組む事業に活動指標を設定することについて具体的にご説明いただいた。重点項目として上げている高校生、子ども、高齢者などに対する交通安全啓発活動を推進していくということである。ご質問等あればお伺いしたい。
- A委員 資料3の1ページで、スケアードストレイト方式による交通安全教室について記載があるが、これは高校生対象ということか。中学生に対しては実施しないのか。
- 事務局 高校だけでなく、市内の各中学校においても3年間に1回を目標に開催していく。高校における開催数を指標としているが、括弧内に77校と記載したものが中学校・高校を併せた開催数である。
- 会 長 前回の審議会でも話に出たが、スケアードの開催にあたっては、生徒だけでなく地域の高齢者などにも広く参加を呼びかけていただきたい。
- B委員 2ページに子ども自転車免許事業についての記載があるが、自転車免許証が欲しいと子どもに思わせるような啓発の仕方が大切であると思う。
- 事務局 子ども自転車免許事業では、実技試験と学科試験を受けた小学4年生に対し、個人の氏名を入れた自転車免許証を作成・交付している。子ども達には好評で、喜んで受講していただいている。
- B委員 自転車免許証をもらったらそれで終わりではなく、その免許証を持って行くと、何か特典やサービスが受けられるようなことは考えているか。
- 事務局 自転車免許事業とは別になるが、現在、自転車ヘルメットを着用してお店に行くサービスを受けられるという事業を展開している。自転車の安全利用のためにはヘルメットの着用が非常に重要であることから、まずはそちらを拡大していく方向で進めていきたいと考えている。
- 会 長 これまで子ども自転車免許事業は小学4年生を対象に実施していたが、今後は5・6年生に対しても振り返り学習を行うということで、より安全意識が高まり、ルール遵守が定着していくと思う。
- C委員 指標の設定についてお伺いしたい。第9次計画では、成果指標と活動指標があったかと思う。今回示されているのは活動指標だが、成果指標は別に定めるのか。
- 事務局 成果指標については、これまでの計画の流れを引き継いだ計画全体の指標のほか、横断的かつ重点的に取り組む視点である高齢者、自転車利用者、子どもや高校生の交通事故発生件数を指標として定めている。
- C委員 資料4の42ページに記載されているように、第9次計画では「自転車通行実態調査における通行数に占める違反行為の割合」が成果指標となっていた。近年道路交通法が改正され、自転車の安全利用についても関心が高まる中、このような指標を第10次計画に入れる必要はないのか。
- 事務局 第10次計画においては交通事故の発生件数を成果指標として設定するが、

自転車通行実態調査についても引き続き経年的に実施していくことで、調査結果を施策に反映させていきたいと考えている。

- (2) 「(仮称) 第10次宇都宮市交通安全計画」(素案) について 【別添資料4・5参照】
・事務局から資料4・5に基づき「(仮称) 第10次宇都宮市交通安全計画」(素案) について説明

会 長 資料5に基づき、素案の概要をご説明いただいた。何かご意見、ご質問等あれば伺いたい。

D委員 第3章の横断的かつ重点的に取り組む視点で、高齢者の安全確保については、「高齢者10万人あたりの交通事故発生件数」が指標となっている。高齢者が事故に遭う率を減少させることを目標としているのだろうが、ここだけ10万人あたりで考えると、他の指標とのずれが生じる上、実際の事故件数がわかりにくくなってしまう。実数を併記するなど、指標を統一的なものにすると良いのではないか。

事務局 実数で高齢者の交通事故発生件数を考えると、平成27年は608件、5年後の推計は587件と、やや減少する見込みである。ただ、今後高齢化率が上がり、高齢者人口自体が増えるので、実数ではなく割合で比較した方が施策の効果がわかりやすいと考え、10万人あたりでの指標を設定したところである。子どもや高校生についても、1万人あたりなど、割合から指標を設定することも検討したが、こちらは人口変動があまりないことから実数で出させていた。

D委員 考え方は理解できるが、全体の交通事故発生件数の目標値も1600件以下と実数で示している中で、高齢者だけが10万人あたりの件数となっており、わかりにくい。指標は統一的に実数で設定し、単位人口あたりの数値は参考として載せるなどすると良いのではないか。

事務局 高齢者の事故件数については、10万人あたりの数値に加え、実数を併記するよう修正させていただく。

A委員 高齢ドライバーによる事故が増えているが、その対策の一つとして、運転免許証の返納が挙げられる。免許返納後、移動手段を確保するための支援制度を充実させていくと良いのではないか。

会 長 免許返納者への支援については全国的にも課題となっており、都市によって支援の手厚さに違いがあるが、本市においてはいかがか。

事務局 資料4の67ページに記載している「高齢者外出支援事業」として、本市では高齢者にバスカードを交付している。市のホームページで免許返納と外出支援事業のページをリンクさせているほか、交通安全教室で免許返納の話をする際は外出支援事業も一緒に周知するようにしており、このような取組を引き続き実施していきたいと考えている。

また、78ページに記載したとおり、本市ではデマンド型の地域内交通の普

及を図っており、自家用車がなくても外出しやすくなるような施策を推進しているところである。

会 長 本市では、地域内交通や今後新たに導入するLRTなど、公共交通全体のネットワーク整備によって、高齢者が車を運転しなくても移動しやすい環境づくりが先進的に進められていると思う。LRTについては本市にとって新たな交通機関となるが、本計画においてどのように位置付けているのか。

事務局 資料4の66ページで「LRTの整備に合わせた交通安全教育の実施」として、「成人に対する交通安全教育」の中に位置付けている。成人の部分に入れているが、実際には子どもから高齢者まですべての世代を対象に実施していく予定である。

C委員 73ページに反射材の着用についての記載があるが、高齢者中心の内容になっている。昨年のジュニア未来議会で、中高生が自分達で可愛いデザインの反射材を作るという提案が出ていたが、そのような取組をこの部分に加えると内容が充実すると思うが、いかがか。

事務局 先般新聞でも報道していただいたが、高校生にリストバンド型の反射材を自分好みにカスタマイズしてもらい、実際に使っていただくという取組を各高校に働きかけながら進めているところである。この取組についても本編に盛り込むよう修正していく。

会 長 反射材については、高齢者に特化せず、すべての市民に対してという表現を考えていただけると良い。E委員、子どもの交通安全についてご意見等あるか。

E委員 職場の人と話していたとき、昔は横断歩道や信号機がついている公園があって、そこに親子で行ったことが心に残っているという声があった。公共施設の一角にそのようなものがあれば、遊びに行ったときに横断歩道を渡る練習などができるのではないかと思った。

会 長 ヨーロッパにはそのような交通公園が結構あったと思う。

C委員 市内では、雀宮南小学校の中にある。

D委員 東京都大田区にある交通公園は、貸出用自転車常備されており、子ども達が交通ルールに従って遊べる施設になっているようだ。

会 長 自転車事故は高校生の割合が高いが、高校生についてはいかがか。

F委員 小学校・中学校で基本的な交通ルールを学んだ後、高校においても引き続き交通安全教育を受けられる環境をつくっていただいていると思う。高校生に対しては、将来的に社会人として独り立ちしていくということを見据えた交通ルールの教育が必要である。今後とも、交通安全に関する情報を提供していただきながら、各高校において、交通安全対策に積極的に取り組む体制づくりを進めていきたいと思う。

会 長 市の関わりが強い小中学校とは異なり、高校については県との連携が必要になってくると思う。県でも現在第10次計画を作成しているところであるが、どのような状況か。

- G委員 県では今月21日から、第10次計画中間案のパブリックコメントをかける予定である。市の計画の活動指標には、ドライブレコーダーや自転車シミュレーターを活用した交通安全教室など、県と市が連携して実施する事業を取り入れていただいております。今後は更にその連携を強めていきたいと考えています。
- 会長 高齢者や障がい者については、何かご意見等あるか。
- H委員 高齢者については、それぞれの老人クラブで交通安全教室を開催している。今年度私が参加した教室では、スタントマンによる事故の再現映像などを見せていただき、大変効果的な内容だったと思う。参加者は50人程だったが、参加できない方も結構いたので、そのような人をどうするかが問題だと感じた。
- 会長 教室に参加する高齢者は意識が高いが、教室に参加しない人が問題である。このことについては前にも議論になったが、民生委員に協力していただくなど、様々な手立てを併用してやっていくことが必要だと思う。
- I委員 先日中途障がいについての講習会があり、そこでも免許返納の話が出ていた。昨年度から、障がい者手帳を持っている人は地域内交通が半額で利用できるようになったが、地域内交通やバスが活用されることで、免許返納を考える障がい者が多くなってきたように感じる。
- J委員 県で実施しているしあわせ高齢ドライバースクールに、交通安全推進協議会から年に9名程参加させていただいているが、これまで運転に自信があった方も新たな気付きがあるようで、良い経験になったと非常に好評である。
- G委員 県全体で100名募集しており、各自治体の割り当ては5名～10名程度となっている。ツインリンク茂木で高齢ドライバーに実際に運転してもらい、インストラクターから直接指導していただくという事業である。更に、運転後はドライブレコーダーの映像を基にした採点や診断が行われ、具体的なアドバイスをいただける。教習所を卒業するとそのように指導していただく機会がないので、運転歴が長いドライバーの方からも好評である。
- 会長 受りたい人が多くいるのではないかと思うが、参加費はとっているのか。
- G委員 受講料については県で負担しており、参加者からは教材代の500円のみいただいている。
- 会長 高齢ドライバーの安全教育については、免許更新時に行われる高齢者講習も、高齢ドライバーが全員受講することになっており、効果があると思う。
- K委員 栃木県の女性ドライバーのマナーが悪いとよく言われるので、毎年各地区の集まりで話をするようにしている。以前は安全運転の競技大会などもあったのだが、現在は実施しておらず、残念である。女性ドライバーのマナーが悪いと言われなくなるよう、安全運転を心がけたいと思う。
- L委員 交通指導の立哨時、信号が黄色でも止まらない女性ドライバーがいるので、車が通り過ぎてから子ども達を横断させるように注意している。また、夜間に高齢者が歩いていることを危ないと感じている。地域で老人会を通し反射材のタスキを配布する予定である。

- K委員 手に巻くリストバンド型の反射材なども出ている。最近では反射材を付けてランニングや散歩をしている人をよく見るようになったが、とても良いことだと思う。
- 会長 交通安全協会では免許更新時にLED付きの反射材を配付している場合もあるので、そういったものを活用していただくと安全性が増すと思う。
- B委員 大学生などは、自転車のペダルが重くなるのを嫌がってライトを点けない人が多いのではないと思うが、最近では技術が進歩して、小中学生が乗っているような新しい自転車は走ったとき自動的にライトが点くようになっている。できるだけそのような自転車を利用するよう誘導していけると良いのではないか。
- 会長 乗るとライトが点く自転車が増えてきている。無灯火は違反であることから、是非警察の方でも無灯火に対する注意や啓発をお願いしたい。
- M委員 中高生が乗っているシティサイクルは自動点灯のものが増えているが、大学生はスポーツバイクに乗っている人も多く、無灯火も見受けられるので、指導を徹底していきたい。
- 会長 本市の交通事故データについては、大学の方で直近4年分の整理がほぼ終わったところである。平成14年頃からのデータが揃ったので、今後分析に入れば、交通事故多発地点や交通事故の傾向が見えてくると思う。
- また、計画素案については基本的な方針等は問題ないと思うが、成人に対する交通安全教育の部分に、大規模事業所や関係団体における取組などについても入れると良いのではないかと感じた。
- 会長 実際に職場で実施しているところもあるかもしれない。確かに事業所における安全教育は効果が高いように思う。
- 事務局 事業者向けの対策について、盛り込む方向で資料を修正させていただく。
- 会長 自転車のまち推進協議会では、企業に社員の自転車通勤を推進してもらうことを検討している。似たような観点で、交通安全の推進を企業ベースで行っていただくことも必要ではないかと思う。
- C委員 大手の事業所には安全衛生委員会などがあり、所管の警察署とやり取りをしたり、自主的に事故数等を管理したりしているところが多いと思う。そのようなことも踏まえて支援のあり方を検討した方が良い。
- 事務局 事業所が加入している安全運転管理者協議会などとも連携しながら、交通安全にかかる取組を推進していきたい。
- 会長 今後の流れとして、素案の修正については私にご一任いただければと思う。修正した素案で2月頃パブリックコメントをかけ、市民の皆さんのご意見をいただくという方向で進めていきたい。
- 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3時30分)