

平成28年度宇都宮市交通安全審議会会議録

- 1 日 時 平成29年3月21日（火）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 篠崎委員，工藤委員，山崎委員，岡本委員，古池委員，長田委員，
平野委員，安藤委員，小池上委員，中村委員，東原委員，今井委員，
佐藤委員，國吉委員，五十嵐委員，入野委員（代理沼野氏），
嶋田委員（代理石崎氏），池田委員（代理生井氏）
（欠席委員 神戸委員）
- オブザーバー 長門宇都宮中央警察署交通総務課長
岩瀬宇都宮東警察署交通総務課規制係長
津久井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，坂本生活安心課
長，出井生活安心課長補佐，大貫生活安心課副主幹，尾嶋生活安心課交
通安全グループ係長，藍原生活安心課交通安全グループ総括，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，
技術監理課職員1名，道路建設課職員1名，学校健康課職員1名
- 4 議 事 (1) 平成28年における宇都宮市の交通事故発生状況について
(2) 「第10次宇都宮市交通安全計画」の進捗状況と今後の取組方針に
ついて

1 開 会（午後2時）

2 議 事

(1) 平成28年における宇都宮市の交通事故発生状況について 【別添資料1参照】

- ・事務局から資料1に基づき，平成28年における宇都宮市の交通事故の発生状況に
ついて説明

会 長 平成28年の交通事故の発生状況について説明があった。皆さんからご意見
をいただきたい。傾向としては，本市の交通事故発生件数は順調に減少してい
るようだ。死者数についても，一番多かった年に比べ約8分の1と，非常に大
きな減少率になっている。

13ページの県内の年齢別運転免許保有状況では，65歳以上の割合が高
くなっているが，これは逆に言うと，若者があまり免許を取らなくなった結果，
免許を持っている高齢者の割合が高まっているのかもしれない。宇都宮はそこ
までではないが，全国的には高齢者，特に75歳以上の後期高齢者の事故が増
えている。このような中，今月道路交通法が改正され，高齢ドライバーに対す
る認知機能のチェック体制が強化されると伺っている。免許返納者は年々増え
ているところだが，法改正後は更に増えると思う。

一方で，これまで運転していた高齢者が免許を返納すると外出しにくくなっ

てしまうため、それにどう対応するのかということも、全国的に非常に大きな課題となっている。ただ宇都宮では、L R Tをはじめとする公共交通を推進しているのので、4、5年後には相当状況が変わってくると思う。皆さんからご質問、ご意見があればお願いしたい。

A委員 自転車の交通事故についてお聞きしたい。本校の近くには高校が2つあり、自転車通学者も多い。中高生の自転車の事故は、通学時が多いのか、それとも他の場面で多いのか。

事務局 市の方に提供いただいているデータでは、そこまで分析できていない。

B委員 宇都宮市ではないが、県全体で見ると、学校や塾が終わって家に帰るときの事故が多いようだ。県警の資料によると、平成28年の事故全体に占める自転車事故の割合は16%程度となっており、宇都宮市はやはり少し高いように感じる。

A委員 私の小学校の周辺では、自転車のマナーがあまり良くないと感じている。小学生が歩道を歩いていると、追い抜くために歩道から車道に飛び出すように走行したり、友達と2列に並んで走ったりするので、事故が起きないか心配している。

C委員 横断歩道上を自転車が通行するときは、本来なら自転車は押して歩かなければならないところ、ほとんどの中高生は降りずに通行している。機会ある度に申し上げてはいるが、なかなか守ってもらえない状況なので、登校時に子ども達との接触事故がなければ良いと思っている。

会 長 栃木県や宇都宮市は、自転車レーンなどのハード面は非常に頑張っており、特に宇都宮市の自転車レーン整備率は日本のトップクラスである。一方で、A委員からお話があったように、マナーなどのソフト面には未だ大きな課題がある。

人口10万人あたりの自転車の事故件数について、2007年～2012年のデータを見ると、減少率が一番高かったのは石川県で44%、二番目が栃木県で41%だった。石川県は高校生に対し、自転車のマナー教育を徹底している。特に金沢市は、城下町なので自転車レーンは整備できないものの、自転車走行指導帯を整備して高校生に安全な乗り方やマナーを指導したことで、非常に大きな減少率となった。宇都宮市も、自転車レーンの整備や市内の中学校における自転車通学者のヘルメット義務化などに取り組み、自転車の事故は相当減少しているが、高校生の自転車マナーの問題など、第10次計画でも重点項目に挙げた高校生や自転車利用者の安全対策は、今後も重要な課題になると思う。

D委員 交通事故件数のグラフを見ると、特に子どもに関する部分で平成26年の数値が極端に下がっているが、これは何か原因があるのか。8ページの幼児の交通事故当事者数では、平成26年は前年と比較して半減している。事故が減少した原因を分析して活かしていけると、今後何をすべきかという対策が見えて

くと思う。

事務局 交通事故全体を見ても、やはり平成26年は大きく減少している。平成27年は、宇都宮市では若干増加している。天候の面やガソリン価格などの経済的な面から調べてみたが、減少した原因がなかなか見出せず、特定できていない。

E委員 私も平成26年のデータが落ち込んでいるのが気になり、降水日から、24時間のうち1mm以上の降雨が確認できた日数を調べてみたが、平成26年が他の年と大きく変わっているという結果は出なかった。ただ、平成26年は豪雪があったので、その間外出を控える人が多く、事故が減少したのではないかとということも推測できる。

会長 月別などのデータでは、豪雪のときは減っていたのか。

E委員 今回は24時間に1mm以上の日のみで集計したが、実際は1時間単位のデータが出ているので、細かく分析していけば雪があつて乗れなかった日も特定できる。平成26年に下がったのは天候の影響も大きいのではと考えている。

会長 下がり方が特異な年だが、全国的にも平成26年は事故が少ないのか。

事務局 県や国でも、そのような傾向があると思う。国の事故発生件数の減少率で見ると、平成25年が7%、平成26年は8.8%、平成27年は6.4%と、平成26年の減少率が高くなっている。

F委員 オリオン通りで、駅に向かう方は下り坂になっているが、自転車が多くて、よく高校生が2列になって飛ばして走っているのを怖いと感じる。私は杖を何回か折られたことがあるが、止まらないで行ってしまう人が多い。商店街なので、人がいたら自転車を押してゆっくり通行してもらいたい。

会長 高校生が下校時に、オリオン通りの下り坂を一斉に走り下りる問題は、毎回出てくるテーマである。時速20km以上出して走行する自転車もいて、危ない商店街ということでニュースにもなっている。皆が危ないと思いながら、これまで対策がとられてこなかったが、今年は変わると思う。昨年10月にオリオン通りで、オープンカフェの社会実験を行った。テーブルと椅子を並べてお茶が飲めるという環境をつくり、高校生などの自転車利用者に対しては、指導員が押して歩くように「押しチャリ」を呼びかけたが、測定で良い成果が出ていた。社会実験後は元に戻ってきたが、また5月の連休前から、中心市街地の活性化ということも含め、オープンカフェを本格的に開始するという話で進んでいる。この機会に、長年の懸案であるオリオン通りの自転車の問題を一気に解決したいと思っている。現在宇大が市と一緒に画期的な取組を行おうとしているので、E委員からご紹介いただきたい。

E委員 今まさに、オリオン通りのニュースカフェがある交差点部分に、自転車の通過台数や速度別の台数を測るセンサーの埋設工事を行っている。24時間測定しているので、例えば、15時から17時と時間帯を区切って、時速何kmの自転車がどちらの方向に何台走っているかということがわかるようになる。そのため、オープンカフェの本格運用に伴い、自転車の速度がどの程度低下した

かも分析できるようになる。参考として、昨年の社会実験では、平常時は自転車の平均時速が15km程度であったが、オープンカフェを行ったことにより、時速11km程度まで低下した。更に、社会実験中は押しチャリを呼びかけていたため、オリオン通りの通行を避けた自転車が多く、台数も通常の6分の1程度になって、安全性が保たれた。ただ、オリオン通りが安全になっても他の通りが危なくなってしまうのは元も子もないので、周辺も見ながら、全体的な安全性を担保できればと考えている。

会 長

自転車の測定はこれから始まるが、オリオン通りにおける歩行者の測定は昨年7月から行っている。これまでは年に2日、平日と休日に人を雇って手でカウントしたデータをとっていたが、測定の日が暑かったり雨が降ったりイベントがあったりすると、人数が大きく変わってしまっていた。最近はオリオン通りも夜まで賑わっていて、昔に比べたら活性化してきたように思うが、以前測った日がたまたま夏日で、通行する人数が少ない結果が出てしまったということがあり、そのような反省を踏まえ、昨年から測定器を使い正確なデータを測定し始めた。こちらも宇大で分析してもらっているが、15分単位で歩行者の人数が出るので、天候や気温との密接な関係や、イベントがあると歩行者数も一気に増えることなど、細かいデータが取れている。これからは自転車の速度や台数、方向もわかるようになるため、うまく分析して安全を推進できると良い。

また、先ほど高校生が危ないと言ったが、昨年10月のオープンカフェで指導員の皆さんにお話を伺ったところ、自転車利用者に押し歩かすよう呼びかけると、高校生はきちんと押し歩いたのに対し、高齢者は言うことを聞かずに走って行ってしまう人が多かったようだ。マナーとは、中高生や若者だけでなく、すべての年代に当てはまる話である。オリオン通りに自転車で来ること自体は何の問題もなく大歓迎だが、安全性を確保していくために、高速で走ることはやめ、是非押し歩かすようにしていただきたい。今後は宇都宮市もそのような方向で進めていくので、来年の審議会ではそのご報告ができれば良いと思う。

G委員

幼児教育施設の代表で参加させていただいている。道路上にはスクールゾーンの標示があるが、以前連合会の仲間が、自分の園の近くにもそのような標示をしてもらえないかと申し出をしたようだ。しかし、規制が多くて通らなかったという話を聞いた。幼児施設は小中学校と違って数も多いため難しいこともあるかと思うが、電柱に巻く看板など簡便なものでも良いので、近くに幼児施設があるということがわかるよう注意喚起していただけるとありがたい。

B委員

具体的な場所や交通環境などがわからないとお答えしにくいですが、スクールゾーンとして車を立ち入らせないよう規制しているところや、介護施設や福祉施設の周りを福祉ゾーンとして規制をかけずにペイントだけを行うところもある。市街地などでは、面で30km規制を行う場合もあるので、何かしらできることはあるのかと思う。

会 長 幼児施設すべてにというと難しいだろうが、施設の方々も交通安全対策については色々ご苦労なさっていることと思う。道路標示は難しくても、看板を立てるなど、別の形でできることはあるのではないか。

学校健康課 スクールゾーンについては、平成26年度に別の会議体で、登下校のときに児童が集中する場所として特に注意を向けるよう、小学校から半径500m以内をスクールゾーンに設定した。同時に、スクールゾーンの緑色の看板を電柱などに1,170箇所設置した。東電やNTTが広告を貼っている電柱には設置できないという制約はあるが、その看板なら学校健康課に在庫があるので、近隣の小学校にご相談いただければ追加配布も可能かと思う。また、スクールゾーンの路面標示については平成27年度に実施しており、少ない小学校だと2,3箇所から多い小学校では10箇所くらいまで、合計285箇所の標示を行っている。

会 長 このような問題は全国共通だと思うが、スクールゾーンの取組は国の方針として全国的にやっていることなのか、それとも宇都宮市で始めたのか。

学校健康課 平成24年に通学児童の列に車が突っ込むという事故が発生して、それ以降通学路の安全確保のため推進組織を設置する自治体が全国的に広がっていった。ただ、宇都宮市では以前から会議体を持っており、市や警察、国・県・市の道路管理者などで組織する「通学路の交通安全確保に関する連絡会議」において、スクールゾーンの取組を推進してきた。

会 長 通学路の問題は全国的にも話題になっているので、児童の安全についてこれからも取り組んでいただきたい。

事務局 スクールゾーンは基本的に小学校のための看板設置ということになるが、幼稚園・保育園の近くで危険な場所がある場合には、生活安心課でも車の運転手に注意喚起を促す看板を設置することができるので、ご相談いただきたい。

G委員 連合会にも伝えていきたいと思う。

会 長 8ページの下に幼児の交通事故のグラフがあるが、歩行中よりも二輪・四輪車乗車中の事故が多い。この中には、シートベルトやチャイルドシートを使っていなかったケースもあるかもしれない。近隣の生活道路においても、子どもの安全が第一なので、看板で注意喚起していくことは良いと思う。

H委員 今月の一般質問でも取り上げさせていただいたが、資料の13ページに、運転免許の自主返納の状況についてのグラフが掲載されている。返納状況の件数だけでなく、宇都宮市の高齢者の運転免許保有者数も併せて書いていただけると、免許返納の割合などもわかり、より正確な判断ができるのではないか。

事務局 運転免許保有者数については、県全体の数は公表になっているが、宇都宮市の数は公表されていないので、このような記載をさせていただいている。

H委員 行政でも自主返納について様々なご努力はされていると思うが、これから高齢ドライバーが確実に増えていき、全国的にも高齢者の悲惨な事故が発生している中、本市においても、重大事故が起きる前に対策を行っていただきたい。宇都宮市全体の保有者数が出ないのなら、他の形で良いので分析できればと

思う。

会 長 市ではわからないということであれば、県単位でも良いかもしれない。免許保有者数のうち、返納者数はほんの微々たるものだが、今後道路交通法の改正によって返納者数は急激に増えると思う。認知機能検査を受ける人の数だけでも、今より10倍くらいになると言われている。

ただ、返納した後どうするか。返納者に対し、車に代わる何らかのモビリティ、例えばタクシーやバスの利用促進に繋がる取組を行っている自治体もある。もちろん予算もかかることだし交通安全だけの話ではないが、返納を促進するような施策と返納した後の移動手段について、同時に考えていくことが必要だと思う。

I 委員 県くらし安全安心課のホームページには、宇都宮市で高齢者にバスカードを配布していることなど、県内各市町が実施している外出支援事業について掲載している。事業は、「運転免許自主返納者を対象とした支援事業」、「高齢者を対象とした外出支援事業」、「各市町による外出支援（公共交通）」の3段階の形で掲載しているが、昨年の県の調査によると、何の事業も行っていないという市町はなかった。すべての市町において何かしらの取組を行っているので、県のホームページでご確認いただきたい。

会 長 宇都宮市でも地域内交通の整備に取り組んでいるが、清原さきがけ号から始まり、現在は10以上の地域で運行されている。各市町の取組について、是非県のホームページをご活用いただければと思う。

(2)「第10次宇都宮市交通安全計画」の進捗状況と今後の取組方針について

【別添資料2，別紙1参照】

- ・事務局から資料2に基づき「第10次宇都宮市交通安全計画」の進捗状況と今後の取組方針について説明

会 長 第10次計画の概要についての説明後、計画の進捗状況と今後の取組方針についてご説明いただいた。何かご質問、ご意見があればお願いしたい。

F 委員 視覚障がい者にはガイドヘルパーという制度があるが、一人で歩く機会も結構多い。そのようなときに、点字ブロックやエスコートゾーン、音響信号などが必要な訳だが、この計画ではそのような対策について記載していないのか。障がい者の交通事故は結構多い。視覚障がい者が一人で歩くと、信号が赤か青かわからないこともある。市の交通安全対策として、例えば音響信号や点字ブロック、エスコートゾーンがどのくらいあるかということを入れていただきたかった。

会 長 視覚だけでなく聴覚など、障がいにも色々あると思うが、この計画で障がい者に対する取組についてはどのようになっていたか。概要の資料には書いていなくても、実際には市の方で様々なことを行っていると思うので、ご説明いただきたい。

事務局 先ほどは第10次計画の指標や重点視点を中心に説明させていただいたが、

計画の中には、障がい者の交通安全確保についても個別施策として盛り込んでいる。まず、交通安全教育の部分では、別紙1の2ページ中段で、「障がい者に対する交通安全教育」という施策があり、平成28年度には特別支援学校や放課後デイサービスの障がい者施設などで6回交通安全教室を開催している。E委員からお話のあった点字ブロックなどについては、別紙1の3ページ下段の、「歩行者の通行空間の確保」という施策において、視覚障がい者の誘導ブロックの計画的な修繕や、バリアフリーに考慮した道路整備などについて、計画の中に掲載させていただいている。点字ブロックについては、今後は市内の整備箇所を点検し、劣化した部分などの整備、修繕を実施していくということを担当課から伺っている。

会 長 E委員からお話のあった横断歩道の音響信号は大通りなどにあるが、他の場所ではボタンで音が出るタイプの信号機もあったと思う。

F委員 実は音響信号は、鳴る時間が午前7時から午後8時までと制限があり、夜は鳴らなくなっている。新たに設置しようとしても、近所の住民が音がうるさいからと反対して設置できないことが結構ある。とちぎ福祉プラザ近くの丁字路の信号は、障がい者が利用する施設が近くにありながら、音響信号が設置されていない。馬場町には音響信号が設置されているが、そちらは近所の住民の要望で音が小さくなってしまった。私はかろうじて聞こえるが、耳の悪い視覚障がい者にはほとんど聞こえないと思う。周りの住民の意見を取り入れることも大切だが、音響信号がないことによって困る人がいるということを警察や地域住民にも知っていただきたい。お互い譲り合っていければ良いと思う。

会 長 音響信号の中にも、鳥の鳴き声などが聞こえるものもあったと思う。私が外国でよく見かけるのは、トットトットと小さな音でそれほど響かないが、よく聞こえるようなタイプの信号もある。時間的な制約があつて、夜鳴らないというものでは、役割を十分果たせない。住民がうるさいから、その要望に応じて、目の不自由な方の命に関わるような部分を無視してはいかがかと思う。住民の方も、そのようなことがわかれば我慢していただける部分もあるのではないか。夜に音響信号の音を止めていることは問題だが、意外と一般の人は知らないと思うので、是非今のようなお話を声に出して行ってほしい。真夜中に同じ音で鳴らす必要はないと思うが、夜は昼間より音量を下げた状態で鳴らすなど、きめの細かい対策も必要かと思う。

また、昨年、盲導犬がいながら視覚障がい者が電車のホームから落ちて亡くなるという事故があった。あれから電車など様々なところで、思いやりや声かけ運動という言葉を目にする。一般の乗客が目が悪い人を見かけたときに、大丈夫ですか、危ないですよ、手伝うことはありませんか、などと一言かけることも、社会的なマナーだと思う。

D委員 音響信号は、設置してあつても鳴らせない場所もある。雀宮地区でも一時期はかなり普及したが、音を出すことに住民の反対があった。反対している人を

説得したいと思っても、個人情報の関係で誰が要望を出したのかわからないという問題がある。道徳教育をきちんと行うなど、一人ひとりが思いやりの気持ちを持つことが大切だと思う。

F委員 市役所前の誘導チャイムは結構大きい音が鳴るが、総合福祉センター前の誘導チャイムは音が絞ってあり、すぐそばまで来ないとわからない。大きくしてほしいと言っても、近所のマンションからクレームがあるので難しいと言われてしまう。住民の方は、近くに障がい者の施設があること自体に抵抗があり、音響を小さくしてほしいと言っているのではないかと思う。我々は迷惑をかけているということを意識しなければならないが、近隣の住民の方にも理解していただきたい。電車の事故についても、障がい者自身が落ちないよう気をつける一方で、周りの方々も目が見えないというハンデを理解し、サポートしていただけると良いと思う。

会長 騒音というのは障がい者だけの問題でなく、例えば家のそばに幼稚園や保育園をつくらうとすると住民が反対する。住民の理解をどう求めるかという大きな問題に繋がるが、これは宇都宮だけでなく日本全体の問題である。全国で同じ悩みに直面しているため、どこかにうまく解決したという先行事例、学ぶべき事例があるかもしれない。E委員の団体も、良い情報があったら市役所にご紹介いただきたい。自分の市だけですべて問題を解決するのではなく、日本全体、あるいは世界を見れば、もっと良いことをやっていて、これは使えるということも結構あると思う。すぐ答えが出てくる訳ではないが、ただそのような問題を皆が知らん顔することは間違っていると思うので、声を大にして、犠牲者が出るのを待たずに対応できる社会にしていければと感じる。

J委員 色覚障がいの方も多くいらっしゃるが、色の見分けがつかないため信号がわかりにくいようだ。近所の高齢者の方から、信号は色だと見えにくい、5・4・3・2・1と数字が出るタイプの信号はよくわかるということを知った。このような信号は、障がいのない方にとってもわかりやすい表示だと思う。交通面でも色のバリアフリー化を取り入れていただきたい。

また、子どもの中学校で開催されたスケアードストレイト方式の交通安全教室を見に行ったが、交通ルール違反の乗り方をしていた自転車が車にぶつかってしまうなど、スタントマンが事故の再現を具体的にわかりやすい形で行っていた。とてもリアルなので、あの教室に参加した生徒は確実に交通安全意識が高くなると思う。ただ、中学校全体で開催しても、見に来た保護者は6人程度と、保護者の参加が少なかったことが残念だった。非常に良い取組なので、学校や地域においても、より多くの保護者や地域の方が一緒に見られるよう周知して欲しいと感じた。

会長 このことについては、過去の審議会でも同様の意見が出た。せっかくスタントマンを呼んで実施するのだから、保護者や生徒だけでなく、地域のお年寄りなど、なるべく多くの人に参加していただけると良い。教育関係以外でも、高

年齢関係の部署などに声をかけ、連携して実施すると効果を上げられるのではないかと思う。

J委員 学校から事前にプリントは配布されたが、遠慮したのか、参加した保護者が少なくもったいなかった。

会長 地域の自治会の回覧板などを活用しても良いかもしれない。

事務局 過去の審議会でもそのようなご意見をいただき、教室を開催する際は、地域の交通安全推進協議会や老人クラブなどに呼びかけ、地域の方の参加を募っている。学校にも、保護者の方へ周知していただくようお願いしているが、平成28年度の参加者は合計72名だった。今後は更に多くの方に参加していただきたいと考えている。

J委員 また、子どもにシートベルトを使用させていない保護者が多いように感じる。子どもの友達を車に乗せると、うちはいつもシートベルトをしていないと言われることがある。そのような子どもも、自分の車に乗せるときは必ずシートベルトを使わせているが、保護者の意識を変えていくことも必要だと思う。

会長 保護者など、大人の意識改革も必要だと思う。また、J委員が言われたように信号の見にくさも問題である。ヨーロッパでは赤信号だけ大きくなっていてわかりやすい。日本では、赤青黄3色とも同じ大きさだろうか。

B委員 以前は赤信号が若干大きくなっていたが、実際にはほとんどわからないと思う。

会長 もう少し大きくするなど、色弱の方への配慮も必要かと思う。

K委員 老人クラブで開催する交通安全教室など、高齢者に対し様々な啓発を行っていただいております。本当にありがたいと感じている。今後も、教室や各イベントなどに積極的に参加しながら、認識を深めていきたい。

L委員 本日の説明で交通事故が減少しているということを伺い、安心した。また、今後の取組方針についてお聞きして、交通安全教育の重要性を感じた。今後は是非交通安全教育を充実させていっていただきたい。

先ほどオリオン通りのオープンカフェに伴う押しチャリの話が出た。私達商工会議所の女性部では、おもてなし日本一ということで月1回中心部の清掃を行っているが、オープンカフェの取組はとても嬉しいことである。ただ、メリットだけでなくデメリットもある。オリオン通りを避けた高校生は、あまり環境の良くない一本北側の道を通る人が多い。オープンカフェを今後実施するならば、青少年が大人になるための周りの環境などについても是非考えていただき、高校生が安心して通れるようなまちにしていきたい。

会長 自転車の安全という面のほか、青少年の風紀問題にまで及んでくることなので、一つの部署だけでなく、複数の部署で連携しながら取組を進めていっていただきたい。

M委員、よく高校生のマナーが悪いと言われており、学校の先生方もご苦労されていると思う。ただ、先ほども言ったように、高校生は指摘されればきち

- んと従う生徒が多い。今でも定期的にオリオン通り入口で指導を行っているが、今回始まるオープンカフェを機に、押しチャリの習慣が進めば良いと思う。
- M委員 各高等学校においては、立哨指導を定期的に行っているところだが、なかなか浸透していかない面もある。ただ、栃木県道路交通法施行細則が改正され、携帯電話やイヤホンを使用しながらの走行が禁止されてからは、軽微なものも含め、事故の報告が減ってきたと感じている。また、高校生は遠方から通う生徒も多く、小中学生と違って走行距離が長いということも、事故の多さと関係しているのではないかと思う。
- 会 長 高校生は長距離の通学者が多い。数年後にLRTが整備されれば、高校生も一般の通勤者も、そんなに長く自転車に乗る必要はなくなるが。自転車は、本来短距離から中距離の移動の際乗るもので、あまり長距離に適したものではないので、移動手段の使い分けができるようなまちにしていければ良いと思う。
- N委員 自転車レーンについてだが、スピードを出しながら右側を走行する自転車がいて問題だと感じている。
- 会 長 順走と逆走の自転車同士がぶつかるような事故が起きることもある。昨年7月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改定になった。逆走がなるべく減るよう、警察に厳しく取り締まりをしていただくほか、安全教育を進めていくことも必要だと思う。
- N委員 逆走している自転車に注意すると、従ってくれる学生がいる一方、大人は無視する人が多く残念に思う。
- 会 長 また、宇都宮市では交通安全推進協議会などを通して自転車ヘルメットを配布しているが、着用している人は少ない。これまでたくさん配布してきたと思うが、その割にかぶっている姿を見ないのでもったいないと感じる。
- 会 長 7、8年前から栃木県トラック協会が自転車ヘルメットを寄付してくれている。最初は1,000個くらいで、その後も毎年数百個ずつ寄付していただき県内の市町に配布しているが、数年前から宇都宮市に集中的に配分している。かなりの数を配っているものの使っている人をあまり見かけないので、なんとか着用していただくよう、昨年度から自転車ヘルメット利用推進員の取組を始めたところである。
- N委員 せっかく寄付していただいても、あまり格好良くなく重いヘルメットだと使にくい。自分で格好良いものを買って使っているという人もいる。形や色など、かぶりたくなるようなヘルメットが良いと思う。
- 会 長 トラック協会のヘルメットの寄付は、県くらし安全安心課が受け、市町に配布してきたが、昨年は運転免許の返納者に対しても配布するという新たな取組があった。
- I委員 トラック協会から県に毎年ヘルメットを寄付していただいております、各市町に確認し必要な個数を配分しているが、昨年は残ったものを、運転免許を自主返納した65歳以上の方に差し上げるという取組を行った。申込書はホームペー

ジに掲載したほか、警察署や免許センターにて配布し、お申し込みいただいた方には、「これからも交通事故防止に気をつけてください」という知事のメッセージをつけてヘルメットを郵送した。郵送して数ヶ月後には、実際にかぶっていますか、どのような点が良いですか、などというアンケートに協力していただいている。昨年は、スポーツタイプのものや一見ヘルメットとわからない帽子タイプのを合計260個程度配布した。帽子タイプが欲しいという方もいるので、来年度も複数のタイプを用意し、本当に着けていただける方に対して配布できるよう、取組を進めていく。なお、来年度は自主返納だけでなく、希望いただいた方に配布することも検討している。

N委員 お年寄りは何でも大事にしまっておく傾向がある。反射材付きのバッグなどを配っても、家に置いたまま使わない人も多い。実際に使っていただけると良いと思う。

会長 ヘルメットをどうしたらかぶっていただけるかということは悩ましい問題である。私は、ただであげるから使われないのであって、例えばワンコインでもお金を払ってもらえば、使おうという気になるのではと考えている。ただ、寄付していただいた趣旨からすると、お金は取れないということがあるようだが。お金でなくとも、ヘルメットを配布した人には自転車保険に加入してもらうなど、何かしらの工夫ができると良いかと思う。宇都宮市では、市立中学校の自転車通学の生徒はヘルメットが義務化されているが、愛媛県では高校生約3万人に無料でヘルメットを配布したようである。また兵庫県など自転車保険の加入を条例で義務付けているところもあり、自転車の安全を更に推進していくことが重要だと感じている。

O委員 70歳以上の高齢ドライバーは免許更新の際に高齢者講習を受けることになっているが、実際に受けた方に聞くと、勉強になったという声が多い。また自転車の安全教育については、警察と連携しながら開催している高齢者自転車免許制度講習会を、今後も積極的に実施していただきたいと思っている。

P委員 高齢ドライバーを対象として、ドライブレコーダーを活用した交通安全教室を年3回実施されているが、ドライブレコーダーを实际車に取り付けるのは1回に5人程度と少ないので、もう少し取り付ける人数を増やせると良いのではないかと思う。

また、先ほど話に出ていたオリオン通りにおける自転車の指導は、どのようにされているのだろうか。ただ言葉で言うだけでなく、自転車利用者に商店街を走行することの危険性を知らせるため、押し歩きの必要性などを記載したチラシを配布することも良いのではないかと感じた。

会長 オリオン通りを利用する人達皆の安全のため、今後押しチャリの取組を進め、快適な安らぎの空間をつくっていきたいと考えている。

幸いなことに宇都宮市の交通事故は順調に減少しているが、高齢者の安全確保や高校生のマナーアップなど、未だ課題は多い。引き続き市の交通安全施策

を推進していただければと思う。

他に意見が無ければ、本日の会議は終了とする。

3 閉 会（午後 4 時）