

平成29年度宇都宮市交通安全審議会会議録

- 1 日 時 平成30年3月20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 角田委員，小平委員，工藤委員，櫻井委員，福田委員，古池委員，
長田委員，吉澤委員，櫛淵委員，安藤委員，小池上委員，及川委員，
山本委員，今井委員，小田林委員，國吉委員，五十嵐委員，
田崎委員，益子委員（代理石崎氏），渡辺委員（代理山根氏）
- オブザーバー 酒巻宇都宮中央警察署交通総務課長
吉田宇都宮東警察署交通総務課企画係長
津久井宇都宮南警察署交通課長
- 事務局 伊沢市民まちづくり部長，菊池市民まちづくり部次長，赤石澤市民まち
づくり部副参事，坂本生活安心課長，出井生活安心課長補佐，大橋生活
安心課主査，大嶋生活安心課防犯グループ係長，尾嶋生活安心課交通安
全グループ係長，高久生活安心課交通安全グループ総括，木村生活安心
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) 会長，副会長の選任について
(2) 会議の公開について
(3) 平成29年における宇都宮市の交通事故発生状況について
(4) 「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) 会長，副会長の選任について
- ・委員の推薦により，古池委員を会長及び吉澤委員を副会長に選出
- (2) 会議の公開について
- ・会長の議事進行により採決し，会議を公開することに決する。
- (3) 平成29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29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
- (4) 「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 平成29年の交通事故の発生状況，そして「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があった。皆さんからご意見をいただきたい。

A委員

自転車専用通行帯が整備されているが、自転車で走ってみると、車がすぐ脇を通るので、危なく感じて怖い。集まったとき皆さんに聞いても、やはり通行帯は通れないという声を聞く。

また、老人会の方などに対して、出前講座のようなものは行っているのか教えていただきたい。あと、朝交差点に立っていると、通学のときは高校生の事故があまり起きていないように感じているが、高校生の事故が発生する時間帯は何時頃が多いのかお尋ねしたい。

事務局

一点目の自転車専用通行帯については、設置されている場合はそこを通行するという事になっているが、例外として、13歳未満もしくは70歳以上の方が自転車に乗っている場合や、どうしても危険な場合は、自転車も歩道を走ることができる。また、道路標識により自転車が通行できる歩道もある。そのような場合やどうしても危ないときには、自転車でも歩道を走るといった判断をしていただければと思う。

また、高齢者に対する交通安全教室については、本市では、老人クラブや自治会等に開催の依頼通知を出しており、今年度は教室を132回実施させていただいた。少しでも多くの方に受けていただけるよう、力を入れて取り組んでいきたいと思う。

最後に、高校生の事故の時間帯については、高校生の事故の8割は通学・下校中に起きており、時間帯としては朝と夕方が多い状況である。

会長

一番目の質問について補足させていただく。日本で自転車が歩道を走るようになったのは昭和45年、1970年頃からである。その頃は事故が多く、1万7千人近く亡くなっており、そのうち約2割が、自転車が車にはねられるという事故だった。そこで緊急避難的に、自転車は歩道を通行させようということで大阪から始まったが、その暫定措置が、40年続いて現在に至っている。その間に生まれた子どもは、最初から自転車は歩道を走るものだと思っている。ところが、自転車利用者の増加とともに、歩道で自転車が歩行者をはねる事故が増え、中には損害賠償額が9,500万円という事故も起きてしまった。

本来道路交通法では、自転車の歩道通行は例外的であり、軽車両である自転車は車道の左側を通行することになっているため、その本来の形に戻そうと、2011年の10月、警察庁長官が全国の警察本部に通達を出し、翌年には「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」がつくられた。全国で、車道の左側に、青く塗った自転車専用通行帯や矢羽根が整備され始め、自転車はそこを通行するという方向に変わってきている。国道事務所が4号線の東警察署の前に矢羽根を整備し、5年以上モニターしている。圧倒的に歩道を走る自転車が 많아、継続的に見ていると、車道を走る自転車が徐々に増えてきた。東京の下町でも、車道の左側に矢羽根が増えており、お年寄りや女性もそこを走る

ように少しずつ変わってきている。

しかしながら、時間はかかると思う。自転車利用者は、今まで歩道を走るのが当たり前だと思っていたから、車道に移れと言われても怖いと感じる。車からしても、車道を自転車が走っていると、こんなところを走らずに歩道を走れば良いと考えてしまう。ただ、車と自転車の事故が起きたら車の方が悪いので、車は自転車を避けて走るようになるため、意外と危なくはない。愛媛県などでは、車で自転車を追い抜く時は、自転車から1.5メートル以上の安全な間隔を保ちましょうという「思いやり1.5メートル運動」も始まっている。

なお、子どもや高齢者は歩道を通行できることになっている。歩道を走るときは徐行しなければならないが、若者が歩道を時速20～30kmで走るといった場合が危ない。まずはそういう人達に、車道で車と一緒に走っていただく、そういうところから始まるのかと思う。

B委員 青い自転車専用通行帯については、同じような声をよく聞く。通行帯を走っていても、交差点近くになると急になくなってしまったり、電柱があったりするところもあるので、なかなか安全にということにはならないのかな、という気がしている。いただいた資料1の7ページの⑥「自転車と歩行者の交通事故発生件数の推移」では、平成28年は0件だった事故が平成29年には6件になっている。自転車専用通行帯が増えたはずなのに、こんなに交通事故が増えてしまったのは、どのように見たら良いのかと思う。件数自体が何百件というような件数ではないから、たまたまということもあるだろうが、どう分析するのか。

会長 自転車と歩行者の交通事故は歩道で起きると考えると、結局矢羽根をひいたにも関わらず、相変わらず歩道を自転車で走っている人が歩行者をはねているのかもしれない。

事務局 確かに、昨年が0件だったので多くは見えるが、平成24年から6年間で見ると、0～6件の間で推移している。国では2,500件程度であり、仮にこれを宇都宮市の人口規模に置き換えたら10件程度となることを考えると、6件という件数は取り立てて多い訳ではないが、平成28年の0件から増加したことを受け、今後も事故防止に努めていかなければならないと思っている。なお、実際の事故の場所は、オリオン通りで2件のほか、主に歩道上で起きている。加害者は、10代や20代の若い世代という状況である。

会長 先ほど、交差点のところで自転車専用通行帯や矢羽根がなくなり、一回歩道に上がらなければならないというお話があった。昔整備された、古い路面表示が残っている道路はそのような状態だが、新たに自転車走行空間が整備された道路では、交差点の中にまっすぐ矢羽根が描いてあり、そのまま車道を直進して走り続けられるようになってきている。

B委員 高校生の自転車事故への対策の強化が急がれていると感じる。オリオン通りでは自転車から降りるといった指導も必要である。さらに、高校生ではヘルメッ

トをかぶって登校している生徒はほとんどいないので、もう少し啓発しなくてはならないと思う。また、自転車専用通行帯については、どのくらい効果があるか検証が必要だと思う。ヨーロッパでは、歩行者のいる歩道や車道とは別に、自転車専用道が整備されている。自転車に乗る人にとって車は脅威であり、自転車利用者には高齢者も多いので、専用通行帯がどれだけ機能するのか、私としてはまだ疑問が残っている。

会 長 自転車走行空間の整備はまだ始まったばかりであり、その効果は十分測定できていない。ただ、宇都宮市では継続的に効果測定を行っており、オリオン通りについても宇都宮大学で研究をされているので、お話しいただきたい。

C委員 オリオン通りに、自転車の台数を測るセンサーを設置している。速度も、時速5km以下、5～10km、10～15km、15km以上という4つの区分で時間帯別にわかるようになっており、オリオン通りを東西どちらに進んでいるか、24時間計測を行っている。そのデータからは、朝は高校生がたくさん自転車で走っているので速度が速いということや、押しチャリが導入されたことにより、高校生がオリオン通りを通らず裏道に流れているのではないかと、などということが見えてきている。

D委員 歩道を走っている自転車が、よくぶつかりそうになる。自転車に、杖を折られたこともある。オリオン通りは怖く、一人では歩けない。また、点字ブロックの上に自転車が置かれている場合が困る。ブロックの上に自転車を置く方が悪いと思うが、自転車を倒してしまい、怒られることもある。点字ブロックの上は安全に歩けるよう、周知徹底してほしいと思う。

会 長 オリオン通りで自転車が我が物顔に走ることは問題である。一昨年の10月、まちづくり推進機構で社会実験を行った後、昨年4月末からは、オリオン通りにテーブルと椅子を並べたオープンカフェに取り組んでおり、併せて押しチャリの徹底を図っている。ただ、高校生だけでなく高齢者などでも、未だに自転車で走り抜ける人がいるので、もう少し時間はかかると思う。高松や福岡の商店街などでは、完全に押しチャリが実施されている。押しチャリが徹底されれば、オリオン通りも危ない商店街ではなくなるので、引き続きC委員の調査結果を使いながら、押しチャリに取り組んでいければと思う。

また、点字ブロックについては、数日前が「点字ブロックの日」だったのでラジオで取り上げられていたが、その放送でも、せっかく点字ブロックがあっても、その上に自転車や物が置いてあると目の不自由な方がブロックを使えない、という話題が出ていた。そこは、マナーや、障がい者の方々に対する社会的な配慮が十分ではないのではないかと感じた。これは非常に大きな問題である。いくら点字ブロックを設置しても、その上に物を置かれたら機能しない。商店街の方や沿線に住む方を含め、皆さん一人ひとりが気を付けるしかないかと思うが。

E委員 交通事故全体は順調に減少しているのご報告があったが、第10次計画を作

るときにも懸念していた高校生の自転車事故が伸びてきており、特に高校1年生の事故が多いという統計が出された。資料1の8ページによると、自転車事故のうち65%に法令違反があったということだが、この内訳として、どのような法令違反の事故が多いのか教えていただきたい。

また、高校生を対象としてスクエアドストレイト方式の交通安全教室が行われているが、参加される学年層は。全校全クラスというのはなかなか難しいと思うが、交通事故が多い学年層にはなるべく参加できるような配慮が必要かと感じた。どのように実施しているのか。

さらに、現在高齢者を対象とした地域の交通事故発生状況マップを活用した教室を開催しているが、せっかくなので、マップを高校生にも配布し、指導しても良いのかなと思った。そのような考えがあれば教えていただきたい。

事務局 自転車事故で一番多い法令違反はハンドル操作等不適、次が安全不確認、3番目が交差点の安全通行違反となっている。

スクエアドストレイト方式の交通安全教室については、原則、全学年で見えていただくように学校にはお願いしている。ただ、学校によっては、数千人規模の学校もあるので、全学年が難しい場合は、1年生を対象として開催している。

事故マップについては、高齢者の交通事故は、自宅から500メートル圏内が多いということ为背景として、このような教室を行っている。現在、高校生に対しては事故マップの配布は行っていないが、話の中に取り入れるなど検討していきたい。

会長 F委員、事故マップについては、確かホームページで事故発生地点などを公開しているのではないか。高齢者はインターネットをあまり使わないかもしれないが、見る気になれば調べられるのでは。

F委員 県警のホームページで公開している。全般的なマップで、事故の発生箇所を見ることができ、全体としてこのようところが危険だと知らせるような形で公開されている。ただ、入り組んだ道など、ホームページに公開されている内容より細かい部分まで知りたいという場合は、別途県警に問い合わせさせていただくようになると思う。

事務局 市の高齢者対象の交通安全教室では、県警が公開している事故マップから受講者の地域を抽出するなど、市の方で加工し、活用させていただいている。

会長 場所だけでなく、ここではどういう事故がどのような状況で起こったということがわかるとより効果的だと思う。他県でも、発生箇所をクリックすると事故の詳細が出てくるようなホームページもある。また、今後はスマホをうまく活用できると良い。例えば、行った場所で、ここはこのような事故が多いから気をつけなさい、とスマホから教えてもらえるような形なども良いと思う。

E委員 車を運転していると、自転車専用通行帯は認識がしやすく、自転車を後ろから追い越す分には、視野に入っているので避けやすい。一番危なくて怖いのは、交差点の一時停止を無視して飛び出してくる自転車と、反対側通行して対面で

走ってくる自転車である。事故が多い場所は、そのような自転車が多いのかもしれない。高校生の事故が慢性的に高い割合を占める状況が続くのであれば、そういった自転車の危険箇所、特に一時停止違反の多い場所などが特定されてくると思う。こうしたマップを高校生に配布するというのも今後考えていく必要があるのかな、と思うので、検討していただきたい。

会 長 自転車と車の事故のうち、約7割は交差点で発生している。歩道から飛び出して横断歩道を渡ろうとする自転車と、左折しようとする車がぶつかる。しかしE委員がおっしゃったように、自転車が車道の左側を走っていれば、車から見えており、ぶつけられることもないので、心理的には怖いですが、実は車道を走った方が安全だと言える。実際、自転車が歩道を走行して歩行者をはねたり、歩道から自転車が交差点に飛び出してはねられたりするケースが多くなっている。

G委員 第10次計画の中で様々な取組を行っており、参考資料2の裏面で、具体的な取組として68項目、そのうち新規の取組として15項目が挙げられている。LRTの整備に合わせた交通安全の取組については、交通安全教育の部分と、道路交通環境の整備の部分に入っているが、具体的にどのようなことに取り組んでいくのか教えていただきたい。

事務局 LRTに関する交通安全教育については、自転車・歩行者に対する教育と、ドライバーに対する教育が必要だと考えている。自転車・歩行者に対する教育については、現在市が小学校などで実施している交通安全教室の中に、電停へのアクセス方法や信号遵守についてなど、LRTに関する交通ルールの教育内容を盛り込んでいきたいと考えている。具体的な内容や実施時期については、今後の状況などを踏まえながら検討していきたい。

また、ドライバーに対しても、免許を取る際には路面電車について勉強しているはずだが、これまでそのような環境がなかったということで、新たに導入される信号機や軌道敷などに係る交通ルールの周知を、警察など関係機関と調整し実施していきたい。

G委員 計画の中では、LRTは4年後の開通を目指すということでやっている。今までなかったものが新たに道路を走る訳なので、車、歩行者、自転車に対し、様々なところで交通安全教室を行っていただきたい。運転免許を取るときや更新のとき、交通安全の冊子などをいただくが、その中だけではなく、映像で説明していただくなど。警察にもお願いしなくてはならないと思うが、そのようなことを来年度からでも実施していかないと、運転免許の期間が5年間の人など、更新のタイミングによっては周知ができず、事故が増えてしまうかもしれないので、早急をお願いしたいと思う。市や警察など、様々なところが連携していく必要がある。

会 長 LRTが出来上がるのは4年後。次の5か年計画のときは、新規でなく継続で取組を挙げていくことになると思う。実際にはまだ走っていないものについ

て、どのように安全教育していくかということは、大きな課題である。G委員が運転免許の更新の時とおっしゃったが、H委員、県警では免許更新時の周知についてお考えはあるか。

H委員 免許更新時の講習は、決まったカリキュラムに基づき行うものなので、今後のLRTの運行を見据えて、どのような講習内容にしようかという検討はすでに始められている。宇都宮市には県内他市町からも来るので、対象も宇都宮市民に限られるものでなく、内容も県内同一のものとなる。

D委員 音響信号についてだが、例えば東武前の丁字路には音響信号が設置されているものの、午前8時からしか音が出ない。盲学校の生徒が通学するとき、午前7時頃から音を出してもらいたいという声がある。また、同じく東武前の横断歩道に、エスコートゾーンの設置をお願いしたいという声がある。そういった要望はどこに出したら良いのか。

事務局 音響信号については、信号機の管理は警察の所管となっている。また、エスコートゾーンについても、規制に関わることなので、警察の方で対応していただけると伺っている。

H委員 管轄の警察署に要望いただければ、交通規制の担当の部署が対応させていただく。

会 長 昨年の交通安全審議会でも、音響信号の音が時間帯で出なくなるのは、周辺の住民がうるさいからだという話が出た。音は昼間と同じでなくても、夜交通量が少ないときは音量を下げることもできるはずである。地域住民の理解を得ることも必要だが、時間帯で音が出ないことにより、視覚障がい者の方が危険な目に遭ってしまっは大変だと思う。やはり人の命には代えられないので、要望していただきたい。

I委員 安全運転管理者に対する法定講習があり、私も一事業所として参加させていただいている。毎年実施されるので、矢羽根の走行方法や、LRTに関する交通ルールなど、タイムリーな新しいことを取り入れ、教えていただけると良いのではないかと。様々な事業所の方が参加するので、社員にも徹底できると思う。

会 長 大変良いご指摘をいただいた。皆さんのお手元にあるチラシには、青い自転車専用通行帯や矢羽根などが掲載されている。これは中高生に配布するものだが、是非幼稚園の保護者や、事業所の社員など一般市民に周知する方法について検討していただきたい。

事務局 現在は、こちらのチラシを中高生に配布しているほか、成人向けには、自転車の通行方法等について掲載したチラシを警察と連携して配布している。

会 長 J委員、高校生の事故が多いということで、高校でもいろいろご指導されていると思うが、お考えやご意見があれば。

J委員 ご指摘のとおり、高校では1年生、特に1学期の事故が多い。本校では、3月の新入生オリエンテーションのとき、中央警察署の方に来ていただき、入学前に交通講話を行っている。また、オリオン通りにおいて生徒指導で見回りを

行っている。我々が見回っているときは、さすがに生徒も自転車に乗らずに押し歩いてるが、それ以外のときが問題だと思うので、指導を徹底していきたい。

会 長 先ほど、高校生は自転車ヘルメットをかぶっていないという話があった。宇都宮市の市立中学校では、自転車通学者のヘルメット着用が義務化されている。中学生の時はかぶっているのに、高校生になるとかぶらなくなるというのが非常に残念で問題だと思っている。昔に比べると、学校によってはかなり格好良いヘルメットも増えてきた。県の教育委員会にお願いする問題かもしれないが、もう少し頑張って、高校生もヘルメットをかぶることが格好良いという意識が広まれば良いと思う。

K委員 K委員、高齢者の事故の割合が高まっているが、何かご意見はあるか。
会 長 歳をとってくると、歩くよりも自転車に乗った方が良いという人が出てくる。私は車を運転しているが、自転車に乗っている高齢者を危なく感じることもある。老人クラブ連合会としては、各単位の老人クラブにおいて、市の交通安全教室などを開催するようお願いしている。交通安全教室に参加することで、交通安全の意識づけができると思う。地区によっては、警察や市が連携して自転車の実技などを行う自転車免許制度講習会を開催しているクラブもある。各単位で交通安全教室を開催するよう、今後も指導していきたい。

会 長 運転免許を返納する高齢者はこれからも更に増えていくだろうから、免許返納後、車は運転できないが自転車には乗るといった人も結構いると思う。そのような高齢者が安全に自転車に乗るためにも、是非ヘルメットをかぶってもらいたいと考えている。

L委員 私は普段からヘルメットをかぶって自転車に乗っている。ただ、最近実感するのは、ハイブリッドの車は音が静かで、近くへ来てもわからないということ。車が来たことに気づかず、事故が起きてしまうのではないかと心配している。

会 長 ハイブリッドも電気自動車も、本当に音が静か。高齢者は耳が遠くなってくるためエンジン音も聞こえにくく、非常に危ないと思う。

M委員 M委員、中学校では自転車通学者のヘルメット着用が義務化されているが、高校に行ってもかぶるよう指導をしていただくと良いと思うが。

M委員 私の小学校では、地域学校園の中でヘルメット着用を謳っており、毎年着用率についてアンケートをとっている。ここ数年の結果を見ると、所持率は上がってきているが、着用率については高学年になると低下するという現状がある。始めに買ったヘルメットが段々小さくなってかぶれない、というようなことも高学年ではあるとは思いますが、もう少し保護者を含めた親子での教育が必要なのかな、と感じている。小学校の場合、子どもの発達段階が大きいので、矢羽根などの交通ルールをよく理解させるためにも、親子での教室を開催していくことについて、学校に持ち帰って検討したいと思う。

会 長 本市で義務化されている中学生のヘルメットは保護者が購入するが、愛媛県

では県立高校生に無償配布を行った結果、その効果が出始めている。県のお金がかかるのは事実だが、そのような先進県もあることをご紹介したい。

N委員

先ほど、オリオン通りでの押しチャリの推進についてのお話があった。街の景観として、オープンカフェの取組は素晴らしいが、中心部の活性化のためには、商店街に買い物に来ていただくことが一番である。高齢者が中心部に買い物に来る時は、歩きで重いものを持つことは難しいから、つい近くでも自転車で買い物に来る。しかし駐輪場が非常に少ないので、近隣住民の皆さんからは、なんとか駐輪場を増やしてほしいということ度を度々言われる。歩いて散策できるまちづくりも良いが、高齢者の多くは自転車を利用しているので、是非、高齢者が中心部に出て来られるよう、駐輪場を増やすことを検討していただきたい。

また、高齢者の運転免許の自主返納についてご報告いただいたが、何歳くらいで返納しなくてはならないのか。返納すべき年齢としては、75歳か、80歳、85歳など、詳しいところがわかれば。

会長

別に、75歳になったら返納しなければならない、という必要は全くない。ただ、75歳以上、所謂後期高齢者になると、免許更新時に認知機能検査がある。そこで引っかけると大変だが、そうでなければ、運転を続けていただいても問題はない。とはいえ、いずれ皆いつかは運転できなくなるので、運転できなくなった後も街の中に出て行けるよう準備していかなければならない。その一つがLRTなので、一刻も早く西側にも延ばしていただきたいと思う。

また、高齢者が自転車で買い物に来るという話があったが、以前オリオン通りで行った調査では、実は車で来るお客さんより、自転車で来るお客さんの方がお金を使ってくれるという結果が出た。なぜかという、車で来る人は1週間に1回くらいだが、自転車の人は毎日のように来る。小さな買い物でも、トータルで見ると、自転車で来る人の方が商店街にとってはありがたいお客さんである。オリオン通りで重いものを高齢者が持って歩くのは大変だが、自転車のかごに入れて押しチャリをしていただければ良いと思う。

O委員

昨年の審議会でも話をしたが、交通指導員が立哨している場所には横断歩道がある。自転車で横断する際、学生だけでなく一般の方も含めて、皆自転車で乗ったまま横断しており、押し渡す方がいないことが非常に残念である。接触事故等が起こらないか非常に心配で、交通ルールの徹底ができないものかと考えている。

会長

自転車横断帯がない横断歩道では、本来自転車から降りて押し歩かなければならないが、これまでは自転車に乗ったまま横断してしまう人が多かった。ただ最近では、車道左側の矢羽根の整備が進み、交差点にも自転車がまっすぐ横断できるよう矢羽根が並んでいる。今がちょうど変わり目なので、今後は横断歩道を走行する自転車も減っていき、ご心配もなくなると思う。

P委員

主に郊外部で、高齢者の移動手段の一つとして、三輪や四輪の小型のバイク、

シニアカーを見ることが最近多くなってきた。普及台数としてはまだまだこれからかもしれないが、免許返納した方など、高齢者が外出する手段の一つとして、シニアカーの開発はどんどん進んでいくと思う。ただ、電動の小型バイクが地域の細い路地を走っていると、他の車と接触しそうで危ないと感じることもある。今後はシニアカーと車の事故なども増えていくかもしれないので、シニアカーの安全利用についても周知していく必要があるのではと思う。

会 長 シニアカーの事故では、もちろん車とぶつかる事故もあるが、歩道の段差でひっかかってしまうことも多い。新しい歩道は、平らで段差や坂をなくす方向で整備されているが、シニアカーでも安全で快適に走れる環境をつくっていくことが必要だと思う。

Q委員 ハード面で宇都宮市は非常に頑張っていると思う。立派なチラシを作成しているが、作成日付を入れることはできないか。内容に変更が生じる場合もあるので、もらった人が、いつ作られたものか一目でわかると思う。

また、高齢ドライバーの免許返納を促進するため、車を維持した場合と、車を手放して公共交通を使った場合、それぞれの経済的な負担について、高齢者向けのパンフレットに是非目に見えるような形で入れていただきたい。人によって車の種類や値段も違うし、様々なパターンがあるかと思うが、平均的な例を載せていただければ、車を持つとこんなにお金がかかるのだということが非常に良くわかるのではないだろうか。費用対効果を考えてもらうことにより、免許を返納して公共交通や自転車、タクシーを使うという人が出てくると思う。

会 長 明後日の午後2時から宇都宮共和大学で、藤井聡先生をお呼びして「歩いて楽しい街 うつのみや」というシンポジウムが開催される。講演の内容は、車の運転をやめても全然不自由ではないし、逆に車がない方が、街がどんどん発展する、という話をしてくれると思う。お時間があれば、皆さんもぜひお越しいただきたい。

A委員 オリオンスクエアなどで交通安全運動のイベントを行うとき、市の方で手提げや反射材などの啓発物を用意している。しかし、皆さんからはもらってもあまり使えないという意見を聞くので、もったいないと感じている。他市では、例えば、お煎餅の袋に「事故起こしませんべい」という文言を記載したものを配ったと聞いた。そのようなものなら、いただいた方の印象にも残るのではないかと思う。

会 長 皆さんから大変貴重なご意見をいただいた。これを踏まえて、引き続き宇都宮市の交通安全に取り組んでいただきたい。

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）