

第4回交通安全審議会議事録

日 時	平成13年6月1日(金)午前10時～
場 所	14A会議室
出席者	宇都宮市交通安全審議会委員(15名) : 小林委員, 南木委員, 藤野委員, 今井委員, 古池委員, 亀井委員, 金子委員, 堀江委員, 田中委員, 大島委員, 黒川委員, 大岡委員, 菅俣委員, 鶴見委員, 佐藤委員 事務局 : 企画部長他5名
議 事	(議 題) 「第7次宇都宮市交通安全計画の基本方針」について (報告事項) 「暴走族対策」について
会 議 の 状 況	
事 務 局	<p>《 開 会 》</p> <p>定刻になりましたので, 只今から、第4回宇都宮市交通安全審議会を開会致したいと存じます。</p> <p>開会に先立ちまして、『宇都宮市交通安全審議会規則』第2条に定める委員の変更がございましたので、ご紹介申し上げたいと存じます。</p> <p style="padding-left: 2em;">[委員の紹介]</p> <p>よろしく願い申し上げます。</p> <p style="padding-left: 2em;">[欠席委員の紹介]</p> <p>なお、当審議会規則に定める定数を満たしておりますことをご報告申し上げます。</p> <p style="padding-left: 2em;">[事務局職員の紹介]</p> <p>それでは審議会を開催致したいと存じます。開会にあたり、古池会長よりご挨拶をいただきます。</p>
会 長	<p>第4回宇都宮市交通安全審議会の開会にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。</p> <p>今日は、委員の皆様にはお忙しい折りにもかかわらず、当審議会にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。</p> <p>これまで3回の審議会を開催し、交通事故の分析や今後の課題などについて審議してきたところです。</p> <p>本日の会議は、交通安全計画における重点施策や目標値などについてでございます。</p> <p>昨年は、全国の死者数を9,000人を下回ることが出来ずに、結果的には9,066人と60人ほど前の年より増えており、交通事故の発生件数あるいは負傷者数は過去最高であり、まだまだ交通安全に対してよりいっそうの努力が必要ではないのかと思います。</p> <p>委員の皆様におかれましては、それぞれのお立場からの活発なご意見をいただいて、審議を進めて参りたいと思いますので、よろしく願い申し上げまして、開会に際しての挨拶といたします。</p>
事 務 局	ありがとうございます。

会 長	<p>それでは、会長、議事進行をよろしくお願いいたします。</p> <p>それでは、第4回宇都宮市交通安全審議会を開会して参ります。</p>
会 長	<p>《 会議と会議録の公開・非公開 》</p> <p>まず、議題に入る前に、この会議の公開又は非公開についてお諮りしたいと存じます。事務局のほうから説明をお願いいたします。</p>
事 務 局	<p>それでは、事務局のほうからご説明申し上げます。</p> <p>宇都宮市におきましては、情報公開の一環といたしまして、昨年の中途から、情報を市民の方々に公開していく全庁的な指針を作りまして、会議の公開・非公開を各審議会にお願いしているところでございます。</p> <p>これまでの審議内容につきましては、その都度新聞に掲載をいただいておりますが、審議会や懇談会などの会議におきまして、原則公開というような形で、審議会のほうにご判断をお願いしております。</p> <p>また、仮に個人情報扱うような、例外的な場合におきましては、その都度、事務局から、提案をさせていただきまして、本審議会の判断をお願いしたいと考えております。</p>
会 長	<p>ただいま説明がありましたとおり、情報公開の特に公開について、否定的なご意見がなければ、公開を原則とするものとしたしてよろしいかどうか、お諮りいたします。</p> <p>〔了 承〕</p>
会 長	<p>それでは、本審議会を公開することと決定いたします。</p> <p>次に、会議録の公開・非公開について事務局、説明をお願いします。</p>
事 務 局	<p>会議録につきましては、基本的に公開で考えております。</p> <p>また、その会議録には、個人名を付した上で会議録を公開するのか、個人名は付さないで発言だけ公開するのか、という点につきましては、基本的には情報公開条例では、審議会の委員の皆様は、特別職の公務員となりますので、原則、お名前が入ったままで公開となります。ただし、公開に当たりましては、その会議録を、委員の皆様にご確認いただいた上で公開と考えております。</p>
会 長	<p>会議録の公開・非公開についてでございますが、皆様の発言について要点整理をし、皆様のお名前を付した上で公開するということですが、それでよろしいでしょうか。</p> <p>〔了 承〕</p>
会 長	<p>それでは、そのように扱わせていただきますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>傍聴を希望されている方は、おいでにならないようですので、このまま進めさせていただきます。</p>
会 長	<p>《 議 題 》</p> <p>それでは、本題に入りまして本日の議題「第7次宇都宮市交通安全計画の基本方針」についてということで、事務局からの説明をお願い致します。</p>
事 務 局	<p>それでは、お手元の資料1「交通安全計画の基本方針」について、事務局のほうから</p>

	<p>ご説明申し上げます。</p> <p>[事務局説明]</p>
会 長	<p>只今、事務局から「第7次宇都宮市交通安全計画の基本方針」について説明がありましたが、このことについて、委員の皆様からのご質問・ご意見をいただきたいと思えます。まず、3ページから5ページの資料の第7次というところが中心になるのではないかと思います。まず始めにその中の継続、新規、再掲について説明をいただけますか。</p>
事 務 局	<p>継続につきましては、これまで行なっていた対策の継続とさらに内容を充実させていく対策、新規につきましては、新しく進めていく対策でございます。また、再掲につきましては、前段で継続、新規と一度既述している部分でございます。</p>
会 長	<p>5ページの再掲のところで、道路交通情報の充実というところのUTMS・VIC Sで、特にVIC Sは栃木県では、この間3月22日に始まったばかりですが、UTMSについては現在やっています。VIC Sは新しく始まったという点では新規ではないですか。</p>
事 務 局	<p>そういった点では新規ということになります。</p>
会 長	<p>UTMSは以前からやっていたと思えますが、その点を修正していただけたらと思えます。それでは、3ページのところで、幼児期から小学生、中学生、高校生や大人とかなり年齢層別に細かく整理されております。それぞれの年齢層別のところでも結構ですので何かございますでしょうか。金子先生如何でしょうか。</p>
金 子 委 員	<p>ちょうど今の時期に、幼稚園に交通対策課のほうから来て頂いて、交通安全教室を開催しております。子ども達には、信号機あるいは横断歩道を作り、実際に園庭の中で体験をさせて保護させるというようなことで、折にふれて先生が話しをするのですが、やはりあのような形で、信号機あるいは横断歩道を作ってもらって体験させるということは、かなり身につくということになるかと思います。今回、交通安全教室を終えてアンケートを集めているところだと思えますが、その中に親子参加型が必要かどうかということにつきましては、確かに子供達だけですと、信号機を守ったり、横断歩道をきちんと渡ったりということはありますが、どうも、お母さん保護者の方と一緒にですと、信号を無視したり、それから全く横断歩道を関係なく渡ってみたりと、むしろ逆の状況にきています。</p> <p>保護者に対してどのようにするのか、ということが重要であるのかという気がします。ともかく、幼児についてはかなりの勉強はさせていますし、どこの園でもやっていると思えます。いわゆる、親をどうするのかというのが問題だと思います。</p>
会 長	<p>おそらく、次の小学校にも通じる話だと思います。せっかく子供が学校や幼稚園で正しい横断の方法を習いながら、実際に親が守らないというような、その辺はかなり大事なご指摘です。子供と一緒に、親も教育しようと言う事なんですかね。ありがとうございました。堀江先生如何でしょうか。</p>
堀 江 委 員	<p>小中学校、大変お世話になっております。私は、中学校なものですから、小学校につきましては確認させていただいたのですが、新年度になりまして、どこの小学校でも交</p>

通安全教室ということで、交通安全教育のお姉さんをお招きしての、腹話術とか、あるいは地域、各警察の方をお招きしての交通安全教室を行なっているということでございます。また、小学校においては、登下校は集団登校・下校をしておりますので、月1回か2回の職員による立哨指導もしております。小学校1年生には、特に目立つということで、ヘルメットあるいは黄色い鞆のカバーなどを貸与していただき大変ありがたいと思っております。

中学校でございますが、中学校は小学校と違しまして、本校の場合は、学校から1.8キロ以上の距離のある生徒で希望するもの、あるいは学校長の約束を守れる者に限って自転車の申請を許可をしているという、そういうものがあります。だいたい、中学生の70%近くが自転車通学者として、現在登校しているのかと思っておりますが、やはり中学校におきましても、新入生が入ってくる4月のオリエンテーションなどのおりに、交通安全教室を開いて、実際にダミー人形や交通標識等を利用しての交通ルールを遵守するという指導をしております。また、特別教育活動という学校の授業の中に、交通安全に関する授業が10時間ほどとってありまして、そういう中でも随時指導しております。今日の資料の中に70人ほど事故があるという数字がありましたが、昨年度も2名ほど、1名はある中学校で登下校中自転車で事故死をしており、もう1人の生徒は日光街道で、出合頭に車にはねられるということがありました。はねられて救急センターに運びこまれた生徒は、ヘルメットをきちんと着用していたことで、一命をとりとめたということでございます。前回に提案させていただいたのですが、通学者に関しては、ヘルメット着用を義務付けるという条例をつくっていただけたら、というようなことのご提案経緯もあると思っております。本校ではヘルメットをかぶっているのですが、学校によってはヘルメット無しで通学させている中学校もありますし、環境あるいは交通事情等で自転車を許可していないという中学校もございまして、それは、学校長の裁量に任せております。また、本校ではうれしいことに、本校卒業のある会社の社長さんが、850人ほど生徒がいるのですが、その生徒にということで、光る自転車に付ける反射材を寄付してくださるというお申し出がありまして、非常にありがたいと思っております。特に、中学生は部活動などで夜遅く下校するものですから、それだけでなく制服が真っ黒い服ですので、自転車のライトを点けなさいと指導をして、立哨指導もしています。しかし、学校では点けていても自宅近くになると守れないという子供もいるものですから、自己管理としては、1つはそういう反射鏡を強制的にも付けさせるか、あるいはヘルメットの後ろに光るワッペンをつけるとか、学校側としては、工夫はしております。いずれにいたしましても、このご指導のように折にふれて「自分の命は自分で守る」というのをモットーに指導はしているところでございます。歩道橋の設置であるとか、あるいは通学路の補修とか新設とか、市当局が通学路等については、ご配慮していただいておりますので感謝申し上げます。今後も児童生徒の通学路の交通安全については、ご配慮の程よろしくお願ひしたいと思っております。以上でございます。

会 長 ありがとうございます。小中学校のヘルメット着用については、あとから出てくる

田中委員	<p>と思いますが、高校のほうは如何でしょう。</p> <p>高校生の、特に自転車のマナーが非常に悪いというのが、世間一般の評価ではないか と思います。確かに中学生と比べますと、傘差し運転はする、無灯火、信号無視などが 多いと言うことで、各学校、一般の方からも苦情を受けるという状況があることは事実 であります。どうして、中学校ではきちとした形で出来るのに高校生になるとだめな のか、という部分はあるのですが、意識の問題が非常にあるわけでありまして。私ども学 校といたしましては、やはり交通問題は命に直結する、死に直結するという部分もあり ますので、一番心配をしているところでございます。常日頃、交通事故の防止につい ての指導は徹底してやってはいるのですが、なかなか生徒がそれをきちと受け止められ ない部分がある、というのが事実であります。そういうことで、特にここに挙げており ます高校生による高校生の交通問題を考える会というのがございますが、これは県内9 地区に高等学校交通問題連絡会議がつくられておりまして、宇都宮地区もその1つとし てある訳です。これは、交通問題は高校生自身の問題として高校生がそれを如何しよう か、ということを経験者自身で考えていこうという会であります。やはり先生方だけの 指導だけではなくて、高校生がこの問題をどう捉えてどう行い、高校生同士で交通ルー ルとマナーや意識の高揚を図っていくかということで、これがいい形で高校生の交通マ ナーの向上に役立っていると思っております。今後もこれを継続していきたいと考えて おります。あと放置自転車の問題もありますが、これは自転車が安くなっているという こともあるのかも知れませんが、価値観の変化といえますか、盗まれたという事があつ ても届かない、それから古くなるとその辺に乗り捨てて、盗られたということで新しく 買ってもらう。私ども何処の高校もそうですが、自転車にワッペンを付けさせておりま すが、これがなかなか徹底しない部分があります。ワッペンを付けることを嫌がる、清 陵高校の何番ということで個人が特定できるわけですが、それを嫌がるということで、 ワッペンを付けているか如何かの検査をする理由ですが、付けていない自転車を集めま して、指導するために取りに来いと言うんですが、取りに来ないです。構わないそのま まにしちゃおうと、それぐらいの状況があるものですから、そういう意識が放置自転車 に繋がっていくのかなと言う事です。その辺の物を大事にすると言う意識も併せてやっ て行かなければならないと思っております。いずれに致しましても関係の皆様方と連携 をしながら事故防止に努めていきたいと考えております。よろしくお願い致します。</p>
会 長	<p>今のお話を伺いますと、幼稚園から小学校、中学校で高等学校とだんだん悪くなって いくというような感じを受けます。田中先生高校生のヘルメット着用というのは、どう なるのでしょうか。</p>
田中委員 会 長	<p>現在、ヘルメットを着用している学校はありません。</p> <p>私自身もヘルメットという事に関して、申し上げさせていただきたいのですが、ヘル メットの着用というのは、日本では原付や自動二輪の二輪車以上が義務付けられていま す。自転車では小学校や中学校では義務付けられているわけではないんです。中学校で はある程度決められている。日本では、去年だいたい9,000人ぐらいが亡くなっている。</p>

自転車で亡くなっているの死者数は、約 1 割です。年によって異なるが約千人くらい、昨年は 930 人が自転車で亡くなっている。

アメリカでは年間 4 万 2 千人が亡くなっているが、自転車で亡くなっている人は僅かに 900 人、これは何故かということ調べてみますと、アメリカの全部ではないのですが、かなりの州でヘルメットが義務化されているんです。ヨーロッパもかなり義務化されているが、日本ではそれはやられていない。その辺りは、かなり考えていかなければならないのではないかと思います。私自身も、最近自転車のヘルメットを着用しております。アメリカの調査によりますと、アメリカは 10 年くらい前は、着用率が 10% 以下だったのが、50% 以上まで上がっている。その結果として、アメリカでは全死亡事故の 2% になっているが、日本は 10%、これは何とかならないのか。

要するに 9,000 人の大台を割るために、例えば、自転車のヘルメット着用を義務化すれば、先ほど堀江先生から事例やご紹介があったように、実際の研究によりますとヘルメットをかぶっているのといない場合を比べると、8 割 5 分生存率が上がるというんです。それだけ死なないということです。これはご議論されるべき点ですけども、宇都宮はサイクルシティ宇都宮を発信してるからには、何か宇都宮らしさを出していくという点においても、あとでご提案しようと思ってました。これは何も子供だけではありません。子供は元気ですので怪我だけで済むんですが、特に 65 才以上の高齢者の自転車の死亡率が非常に高くなっている。高齢者の場合、簡単に頭をぶつけても致命的になりやすいですから、これは何も子どもだけに特化するのではなく、高齢者にも着用を義務付けたいと考えております。残念ながら日本はヘルメットの値段が結構高いのです。ですから使われるようになれば安くなると思いますし、それからこれは予算化が伴いますけれども、市の方で貸与などがあってもいいのかなという所まで考えています。これは事務局には事前にご相談はしていませんが、日本においても自転車のヘルメットの義務化というのも考える必要があるのではでないか。

先月 17 日に武蔵野市で全国自転車問題自治体連絡協議会の 300 人くらい集まったところで、自転車に関するこういうお話をしたらかなり興味を持っていただきました。心配なのは高校生と高齢者で、中学生までは何とか気を付ける。ヘルメットを被っているのを田舎ではよく見かけるが、都会では見た事が無く、高校生や大人が被っているのも見た事がありません。これは考えていかなければならないのかなと思っています。これは問題定義だけにしたいと思います。ご意見がありましたら伺いたいのですが。また、それ以外のところでもどうぞ。

鶴見委員

先程のお話に付け加えさせていただきますと、県内、自転車に乗っていて死亡する、いわゆる自損による転倒事故が非常に多いです。先頃も、鹿沼で道路を自転車で走っていて、70 cm ぐらいの段差から落ちて頭を打って亡くなりました。特に、高齢者が必要だと思います。多分、転んで怪我をするのは小さい子供よりも、高齢者のほうが身体機能も鈍いし頭を打つ危険性があり、むしろ子供よりも高齢者にヘルメットをかぶさせるほうが、死亡事故を抑止させるという点では、効果があるのではないかと思います。

大岡委員	<p>高齢者の問題ですが、老人クラブは年1回ないし2回ぐらいは、市役所においていただいて、交通の指導者から色々ご指導をいただいております。確かに最近の状況を見ますと、老人クラブに加入してそういう講習会に出ている人は、だいぶ事故が減っているのではないかと。事故に遭った高齢者を見ますと、老人会に入っていない方とか、あるいは老人会に入っている方も足腰が弱くて出て来られない、というような人ですから、更にご指導をいただいて徹底をしていきたいと考えております。</p> <p>老人会の方でご意見があるのですが、80歳になると身体機能などが鈍ってくるんですね。できれば免許証を返上したいという人がかなりいるんです。事故をみても、買物とか一寸した用事を済ますとか、亡くなってみると突然だという人なんです。交通の問題は安全の教育だけではなくて、私が何回も市のほうに要望をしまして、ミニバスを走らせてもらっています。大変有り難いと思っています。</p> <p>まだ、バスの台数がそれから低床の台数が入っておりますが、そういうことで市内の空洞化を防ぐという意味もあります。市内を走るミニバス、他の都市では東野とかあるいは関東であるとかではなくて、市営バスで100円でやっておりますし、東京や札幌になりますと市営の地下鉄であるとか市営バスとか、75才以上の高齢者には無料バスを発行しているところもある。そういうところも検討していただけたらいいのではないのでしょうか。</p> <p>それから自転車での通行が危険で、歩道が狭くて、歩道の段差から落ちると地獄です。そういう事を、教育ばかりではなく、ハード面をやはり総合的な交通安全を考えていただかないと、なかなか安全の指導と取締りだけでは、総合的な面で検討していただく必要があるのではないかと思います。</p>
会長	<p>ありがとうございました。これは重要なことだと思います。我々は安全の面だけで考えておりますが、モビリティといいますか、特に高齢者の移動の確保、安全の確保ということで、一つはミニバスとか新交通を含んだ公共交通の話でございます</p> <p>私も武蔵野市のムーバスに乗ってまいりまして、これは13分おきに来るんです。それで100円でして、低床式で本当に一台しか通れないような一方通行で細い路地をどんどん通っており、今4系統あるのですが、大成功で新たにまた増やすということです。宇都宮市でも今年の7月から都心を社会実験的に4ヶ月ですが、循環バス、ミニバスを回すということで、その辺のご発言をお願い致します。</p>
菅俣委員	<p>今お話がございましたように、7月から運行することを決めたところでございます。市内を広さでいいますと、5.4kmと4.3km右回り、左周りという循環性のある路線で運行を始めようと考えています。運行間隔は、それぞれ20分ということですが、右と左がありますので、おそらく10分間隔で確保できるのかなと、おそらく先程のお話がございましたように、市内に入っただけでも、なかなか移動性、確保されないということなので、商店街の空洞化という問題とミックスいたしまして、できるだけ市内にお客さんを呼ぼうという考えと、市内の確保しようというよう</p>

<p>会 長</p>	<p>な目標であります。計画では 100 円ということで進めようとしています。7 月から 4 ヶ月程やるのですが、できれば、引き続き本格運行に移れるように続けていきたいと考えております。</p>
<p>(代)上田氏</p>	<p>ありがとうございました。ぜひ十分 P R をして皆さんに使って頂けたらと思います。もう一つの自転車ですね。転んでしまったりか、大怪我をしてしまったりか、道路管理者の立場で、例えば、これまで車のために車道側付近を歩いていたんですが、今度新しく道路構造令が改正になりまして、歩行者道や自転車道の整備ができるようになりましたが、その辺をご紹介頂こうと思います。</p> <p>交通安全の推進につきましては、最近、交通管理者と道路管理者でここに書いてあります道路交通環境の整備ということで、交通事故多発地点における交通事故を減らすための対策という考え方で、国・県・道路公団・警察の 4 者で協力し交差点対策を行なっています。その中で、先程出ました交通環境の中でのバリアフリー対策を含めた、これまでの車中心とした道路構造を見直し、歩行者などの納得のいく歩行者道や自転車道を設置するなどの総合的な対策を行ないます。標識関係につきましては、交通管理者、道路管理者とも関係するわけですが、歩行空間が狭くなるということで、歩行空間が狭まらないために、何とか集約できないのかということで、道路管理者と交通管理者が協力し対策を行なっています。</p>
<p>会 長</p>	<p>ありがとうございました。今のは 4 ページの下の方にあります。道路交通関係の整備ということで、ご紹介ありましたような形で、人にやさしい道路づくりといいますが、高齢者や障害者のバリアフリー対策とかいろいろ考えて下さっているようです。ここで大事なのは、関係方面の道路管理者や交通管理者の皆さん方と利用者である我々々が上手く連携をとり安全を確保していくことだと思います。</p> <p>それから、暴走族対策は後でご案内すると思いますが、安全教育何でも結構です。ご意見がございましたらお願い致します。</p>
<p>菅 侯 委 員</p>	<p>道路環境について出ましたので、申し上げたいと思います。先程からの説明で安全教育などのソフト事業はきめ細かくやられるということで、また、環境につきましては、第 7 次計画ということですので、すでに第 6 次計画までに、いろいろなカーブミラー等の整備がとられてきたのではないかと思います。また、出合頭という交差点の車両相互での事故が多いということがございましたが、こういったところのいわゆる危険箇所、例えばカーブミラーを付ける、信号機は大体大きな交差点で設置されているのだらうと思いますが、実際交差点や危険箇所がどれくらいあって、また交通安全施設が整備されていない、そのために出合頭の事故が起きるといような場所があるのかなと推測するのです。その辺の現状と、そういったことも環境整備に含まれていると思いますが、具体的な数値として出せないものなのか、その辺をお聞きしたいのですが。</p>
<p>会 長</p>	<p>これについては、過去 3 年ぐらいまで国全体のいわゆる交通事故多発地点という殆どの主要幹線道路の交差点で、全国 3,200 箇所特定され、これに対して、色々な対策が成されています。県内では、60 数箇所が事故多発交差点というのが判り、それに対して</p>

菅 俣 委 員	<p>色々な対策がうたれている。ただ、それだけでは全てカバーできるわけではなく、またモグラ叩きみたいに別の所がすでにある可能性があるだろうと考えられます。</p>
会 長	<p>付け加えさせていただきますと、大きな交差点はそういった安全対策が講じられていると思いますが、生活用道路や路地とかにミラーが有りますと、かなり出やすいとか、そういった環境が整うのかなという感じがします。その辺の現状を教えていただければと思います。</p>
事 務 局	<p>カーブミラーというんですが、非常に効果があると思います。物によっては結構ぶつかって他の方向を向いて役に立たないというの也有ります。夜間については、最近かなり増えてきたのですが、昼は交差点に白い十字が有ってわかるのですが、夜見えない所にピカピカ点滅するビヨウがありここが交差点だというのが良くわかります。これは県内かなり普及しているんですか。夜は、ライトが点くのでカーブミラーは昼間以上に効果が有るのだと思います。ビヨウはメーカーでバラバラです。例えば黄色が点滅しているだけの物や赤だけが点滅したり、また方向によって、多分優先の違いだと思いますが、点滅が異なり赤で点滅したり黄色で点滅したり、点滅のスピードもバラバラです。速く点滅したりゆっくり点滅したり、このように統一性がとれていないとかえって危ないのではないかと思います。住宅街などではまだ無いように思いますので、ぜひご検討いただけたらと思います。事務局で何かありますか。</p>
会 長	<p>まずカーブミラーの件についてですが、昨年度要望が有りましたカーブミラーを設置した箇所につきまして、事故前と後を調べてみたのですが、実際住民の方が危険だと感じる箇所、生活用道路であれば事故が始めから発生していない、若しくは1、2件程度でありました。先程出ましたが、事故多発地点と危険と感じる箇所は必ずしもイコールでは無いということがいえるかと思います。付けた後も事故は0件から2件程度であり、そういった中で、事故件数では図れない住民を守っているというものがあるのではないかと思います。また、交通事故撲滅運動を推進しておりますが、その中で危険箇所というのを住民の方々に出していただきながら、事故の多発している箇所や住民が危険だと感じている箇所、それぞれの現場を視察していきながら、カーブミラーや看板等が必要な箇所には設置するなどの対策をこれからも推進して参りたいと考えております。</p> <p>事務局からご意見があったのは大変面白く、特に住宅地の殆ど交通量がない所や大通りで、皆が危ないと思っている所とそれから事故が起きている所は、必ずしも一致しない。これは、大学の研究でいわゆる危険と意識している場所と事故多発地点とのその関係を地図に細かくプロットして来ましたが、結局皆が危ないと思っているとそこで気を付けるわけです。ですから意外と事故は起こっていない。それから、大通りでは結構事故が多発しているのですが危険意識があまりない。それは何故かと言うと3割の人が市外から来る人であるということ。たまに来ると、そこがどんなに危険な所か認識していないということです。市外の人が起こす事故というのは、大体大通りなんです。地元の人事故が起こったということで危ないと思うのか。それから、日頃歩いていたりし</p>

	<p>てここは見通しが悪くて危ないと思うのか。皆が危ないと思ってくれれば良いのですが。本来でしたら危ないと思わないで、それでしかも事故が起きないというのが望ましい姿なのですが。これは余談ですが、最近ITSといういわゆる高度道路交通システムといいまして、ITを利用した衝突防止の色々な実験がされており、その中の1つに出合頭の衝突事故を防止する装置があり、車にカメラを付けていてこちらからは車は見えていないのですが、そういう装置を積んだ車だと、車がありますよと教えてくれます。教えてくれても、それでも言う事を聞かないと、その車はブレーキを踏む。それぐらいまでは技術的に可能なんです。そこまで機械がやってくれたら人間は益々横着になってしまう。普通だったらそういうところは変わるべきなんです、変わらないのではいか。マナーやモラルと言うところの関係が変わらずに、科学技術ばかりが発展しても。大切なのは安全のマナーとモラル、その辺が一番大事なんだと思います。</p>
金子委員	<p>先程のカーブミラーの件で、ぜひとも気をつけていただきたいのは、カーブミラーは大体、車と車というのが多いですね。車と自転車となると、自転車がほとんど見えない。そのような状況にありますので、子どもがまだ幼稚園のうちは、道路で遊ばないように指導はしているのですが、お母さん達が気をつけたほうが良いというところがあります。自転車が見えない状況で、カーブミラーを見て来ないという判断で、ある程度前まで出てしまう、というふうなことがありますので、そのようなところを気を付けてもらいたい。</p>
会長 今井委員	<p>車のためのカーブミラーであって、必ずしも自転車のためではないということですね。</p> <p>最近、交通事故が2件が起っており、その原因が何かといえば、住宅街あるいは住宅が密集している道路の優先順位というものが非常にあやふやなことから、自分はこちらが優先だと思っていたが、相手も自分が優先だということで、事故が発生している。</p> <p>実際に、カーブミラーやあるいはロードフラッシャー、歩行者信号は大事だとは思っていますが、住宅街などの優先順位がはっきりしない道路というのは、必ず一方は優先順位でいうと一時停止されてなく、片方は一時停止されています。ところが、ある自治会の住宅街においては四方向とも一時停止されています。交差点で一時停止する、あるいは徐行する、一気に進めないという規制や道路標示などが必要である。</p> <p>それからヘルメットの問題が出ましたが、中学生は載っているが、高校生や高齢者、一般の交通弱者の人に対する対応が方向や目標として出ていないということが問題として挙げられます。小中学生の場合はスクールゾーンということで、この時間帯は通ってはいけませんよ、というのが有るのですが、高校生にはなく非常に気の毒だと思っています。高校生については、道路管理者あるいは地域の問題として捉え、その学校に行く高校生については優先道路や規制を検討してもいいのではないかと考えています。</p> <p>それからヘルメットの件についてですが、これは条例化するというのは、なかなかないのではないかと思います。二輪車以上の原付等であれば、皆ヘルメットを被らなければ運転できないと言う事なんです、自転車の場合には、通学する高校生や高齢者などに対する何かの規制とか、そのようなものを条例化するのか、条例化した場合には</p>

<p>会 長</p>	<p>実現や徹底できるのか。おそらく高校生はカッコ悪いというような事で被らないだろう。以前は、小学生は1年生の時にヘルメットを無料で配り、通学時には被っていたが、今はなくなってしまった。それはおかしいことであり、そういうことを徹底しない状況では、今後ヘルメットをきちんと徹底するのか、その代わりに何か検討しなければならないのではないかと思います。</p>
<p>会 長</p>	<p>今の高校生にかぶらせるのには、小学生がかぶっているヘルメットでは。先週の土曜日にツールドジャパン宇都宮がありましたが、あの時の選手がかぶっていた流線型のヘルメットを私もかぶっているのですが、かえて目立つようにしているのです。ご発言がありましたように、高校生がヘルメットをかぶることをカッコいいという風に上手く動機付けができると皆さん喜んでかぶると思うんです。その辺のカッコいいデザインのヘルメットをお願いするとか、ただ結構高い物ですので値段の問題があります。</p> <p>これはシートベルトの問題と同じで、多少付けるのに抵抗はあったが、今は付けていない人は殆どいない。ご検討いただきたいのは、二輪車は昔はヘルメット着用は義務付けされていませんでしたので、どのような動きがあったのか、同じ事が言えるんだと思います。これは警察の方でご検討させていただければと思います。</p> <p>最初にお話があった、住宅地における交差点の優先順位や一時停止などについては、警察のほうで何かありますか。例えば、T字路の時には待つのが当然で、十字路になった場合にどちらが優先か、道交法がどのようなになっているのか解りませんが、必ずしも一致していないのではないのでしょうか。</p>
<p>鶴見委員</p>	<p>なかなか画一的でない非常に難しい面であり、実際は道路が広いからとか、あるいは交通量が多いから、それから従来の道路であるからとか。ですから新しい道路は広く、昔の道路はどちらかといえば狭い。しかし地域の人にとっては此方が優先道路という場合があり、広い道路が一時停止になっている場合も有りえるだろうと思います。四方向一時停止の場合も有るんですが、人の立場によって検証しなくたっていいだろう、片方は止まれだ、片方は優先道路にしておいたほうが道路の円滑化になるとか、一時停止には色々な意見があります。優先道路を変えようという場合に、一度、四方向を一時停止にして、止まれという事に慣れてきたら優先道路を変えるという場合に、四方向一時停止もやっています。</p>
<p>会 長</p>	<p>関連するのですが、一般的に言えることで、標識とか信号機は付けるときは、簡単には言いませんが、付けられる。ところが1回付けたら外すというのは至難の業なんです。もし外して事故が起きたら警察が責任を問われる。これはもし訴えられたら、そういう事例がございますが、必要の無いところの信号や標識は、安全という面から考えれば有るのではないかと思います。これについては、非常に難しい面もあると思います。</p> <p>それから、高校生の優先道路については、ぜひお願い出来ればと思います。社会実験をしてオリオン通りのお店が開く前に、高校生の優先道路ということで真中に中央分離帯を付けて流れの方向を整理したんですが、その効果は大変良かったとアンケート調査が出ています。こういうものをもう少し広げて、出来る事なら駅前辺りから西口の方の</p>

	<p>作新や宇短附であるとか、その辺りまで高校生の時間的な通学時間帯だけ車を止める、といった実験が出来ればと思うのです。商工会議所等でも実験をやることにご協力頂けたらと思います。東側については、今の下栗平松の区画整理で平成通りが延びてくれば、今の真岡街道もかなり変わってくるのかと思います。高校生が自転車に乗っていて、よく事故を起こさないなと感じます。これからの取組みは、自転車に対する駐輪問題、放置問題もさることながら、やはり安全に走れる環境を作る必要が有るのではないかと考えております。</p>
藤野委員	<p>先程の歩道の段差の件についてですが、諏訪議員が7年くらい前に清原からここまで自転車で来たときに、歩道を走っていたら怖くて乗れないと言う事から、交通安全対策につきまして年1回会合を持ちました。そのようなことから整備が始まったが、スピードアップして歩道の改修は出来ないのか、その辺りはどうでしょう。</p>
会長	<p>道路維持課や街路課でないので、お答えし難いかと思いますが。</p>
事務局	<p>所管課ではありませんが、順次お話しされたことは整備を進めて行きたいと考えております。現実的にはなかなか難しい面もありますが、この紙面にもありますように、バリアフリーの視点でも今後引き続き駅周辺の計画も進め、面的に動きやすい、乗りやすい、まちづくりを進めて行きたいと考えておりますので、より一層頑張らなければと考えております。</p>
会長	<p>ありがとうございます。今、同じようなことを考えておまして、今年学生に計画研究で万歩計を腰につけまして、いろいろな道路を走りその道路のランキングを、一番乗りにくい洗濯板戸みたいなものをつけようかと。公開するかどうかは別として、まちにはこんなにひどいところもある、逆にいいところも有るんですと。</p> <p>それでは全員の方に意見をいただいているのですが、もう一つ報告事項がありますので、最終決定を頂く前に暴走族対策について事務局から報告をして頂いて、含めて後で意見をお願いしたいと思います。</p>
	<p>〈 報告事項 〉</p>
事務局	<p>それでは資料2、暴走族対策についてご報告いたします。</p>
	<p>[事務局説明]</p>
会長	<p>ありがとうございました。条例化も含めて、第7次交通安全計画の5ページに暴走族対策と継続新規で今の内容が盛り込まれています。このことも含めてご質問ご意見がございましたら、お願い致します。</p>
鶴見委員	<p>警察からみた暴走族というのは、私個人からみた暴走族というふうになるのかも知れませんが、今の世の中をみると、何でも自主性がよくて、拘束や規範だとかは、悪いものだとの捉え方があるようです。特に、若い人の中で。若い人の特性だと思うが拘束されることを非常に嫌う。私も、若い頃は親などから拘束される事は嫌いだったわけですが、そういう中で、社会全体の規範は崩壊しており、そういう世の中の全体的な風潮がある。このような中で、中学時代のおちこぼれが中核になる。中学時代におちこぼれる</p>

	<p>と、どちらかという社会に埋没してしまう。いうならばルールにのって自己主張ができない、そういう苛立ち、目立ちたい、もう一つは極めて利己的になっている。自分に多少悪い所があっても、悪いのは相手なんだ、社会なんだというふうに、そこで暴走族が出てくる。また、それを追いかけるギャラリーが出てくる。現在では、先程いったように拘束されることを嫌うため、小グループになってきているということです。</p> <p>私どもでも、毎週出来るだけ何名かを出動させて取り締まりをしているわけですが、このような少年は向こう見ずの少年が多いわけで、停止させようとしても止まらない、それを無理に止めると怪我をする、怪我をさせれば警察が非難させる。そうすると、自然的に警察は臆病になってくる、という形です。それともう1つは、非迷惑者というんですが音により迷惑をしている。走行している交通妨害以外でも、音を聞いているだけでも非迷惑者なのです。ところが、法律上は交通妨害された人でないと非迷惑者にならないんです。法律上ではそういうものがあります。</p>
<p>会 長 鶴見委員</p>	<p>騒音防止条例などでは、</p> <p>なかなかそれも難しいものもある。本当は非迷惑者が確保できれば、一網打尽にいもづる式に検挙できる。それができないと断片的に、1台の整備不良とか信号無視とか、1件づつ立証していかないと捕まえられない、ということなんです。非常に検挙することは難しいことなんです。県内では年5から6グループ検挙しているわけですが、雨後のたけのこで後からまた出てくる。なかなか効果がでていないというのが実態です。県内、今のところ30数グループ、約400名から組織された暴走族がいる。取締りの難しさ、或いは法律の改正というのも含めた、そういったことも必要であろうと個人的には思っております。</p>
<p>会 長 鶴見委員</p>	<p>ありがとうございました。実際に条例が施行されている市と、されていない市とで何か差がありますか。</p> <p>なかなか難しいだろうと思うんです。広島県などでは、問題が暴走族で、最近では祭りの後一定の場所を開放空間だと、自分達の祭りだと。祭りは祭り。全然関係ない自分達で開放区を作ってそういうことをやっている。広島などは非常に困っている市の1つだろうと思います。いかにしてこれを、地域住民で早い時に追い込めるかということです。ですから条例を作ればいいということではないんです。</p>
<p>会 長</p>	<p>おそらく警察になると取り締まるという立場にあり、ご苦労があると思います。実際に、最初の出発点といいますか温床は中学生などで、おそらく教育問題に関わってくるものだと思います。交通問題だけに顕在化していますが、そういうこと以前の問題があるのではないのかと思います。特に最近、新聞でみても、暴走族の暴走行為だけでなく、暴力行為が取り上げられている。そういうことに対してこの審議会がある意味では、まさに今の教育の考え方を見直す場になればと思っています</p> <p>交通教育というのとは、これからゆとりのある教育、新教育課程とか総合教育など色々な事が言われていますが、交通教育というのは、ある意味ではもっと大事な、社会の中できちんとルールを守って生活する、そういう事を教える。いま色々な小・中学校</p>

<p>各 委 員 会 長</p> <p>事 務 局</p> <p>会 長</p>	<p>で、暮らしの教育課程で何をやるのか、ボランティアをやるのか、交通安全教育をそういう一環としてやっていただければ、少しは効果が出るのかなと、そういう事を通じて社会的なルールを守るということが出来るのかなと思います。幼稚園では教育をやっており、小学校ではかなり時間をとっている。中学校では、活動時間などでやっているが、高校ではあまりやられていないのでは。そういう安全教育をしっかり学校で行なってもらいたい。交通安全教育をやっていかないと、いろいろな対策を行っても効果が上がらないのではないのか。この辺のところは、安全計画の中でどう盛り込んでいただけるのか、このような事は書かれているが、もう少し具体的な策として、例えば、4ページの市民参加の交通安全活動の推進と書かれているが、参加体験型教育というものが、第7次計画の柱や方向性になると思います。</p> <p>それでは、本日の議題と報告事項につきまして、ご質問・ご意見がありますでしょうか。なければ、皆様のご意見を踏まえまして、原案を修正することでご異議ございませんか。</p> <p>〔了 承〕</p> <p>ご異議がないようですので、そのように決定いたします。</p> <p>続きまして、「その他」で何かございますか。</p> <p>事務局では何かありますか。</p> <p>委員の皆様には、大変ありがとうございました。</p> <p>次回の審議会につきましては、本年8月頃を予定しておりますので、宜しく願い申し上げます。以上でございます。</p> <p>本日は司会の不手際もありましてご発言をいただけていない、黒川会長、大島会長には大変申し訳ございませんでした。</p> <p>それでは、ほかにないようですので、これをもちまして、第4回宇都宮市交通安全審議会を閉会いたします。</p> <p>委員の皆様には、長時間のご審議、誠にありがとうございました</p>
--	--