

第1回宇都宮市交通安全審議会議事録

- 1 日 時 平成17年6月30日(木)午後2時00分から午後3時45分まで
- 2 場 所 宇都宮市役所14階大会議室
- 3 出席者 金沢力委員, 中島宏委員, 小林秀明委員, 藤井弘一委員, 古池弘隆委員, 亀井英委員, 安藤幹夫委員, 石嶋勇委員, 深澤伸久委員, 尾高真佐子委員, 麦倉仁巳委員, 栗山正道委員, 小林武雄委員, 青木一郎委員, 知久彰仁委員, 阿部英之委員  
(欠席委員 篠崎光男委員, 佐藤六夫委員, 野澤不二夫委員, 岡田保行委員)  
事務局 木村部長, 菊池次長, 和田生活安心課長, 岡生活安心課主幹, 栗原生活安心課統括グループリーダー, 森田総務担当 大嶋防犯交通グループリーダー, 村山主任
- 4 議 題 (1) 第8次宇都宮市交通安全計画の策定体制等について  
(2) 平成16年中の本市の交通事故の概況について  
(3) 世論調査結果について  
(4) 第7次宇都宮市交通安全計画の実施状況と課題等について  
(5) 第8次宇都宮市交通安全計画の策定スケジュールについて

1 開会(午後2時00分)

- ・ 市長が開会に当たって挨拶
- ・ 委員, 事務局の紹介
- ・ 会長, 副会長の選出

2 議事

(1) 第8次宇都宮市交通安全計画の策定体制等について

- 事務局
- ・ 「第8次宇都宮市交通安全計画の策定体制等」について説明

2 議事

(2) 平成16年中の本市の交通事故の概況について

- 事務局
- ・ 「平成16年中の本市の交通事故の概況」について説明

会 長 1点ご説明いただきたいです。今, 子ども, すなわち15歳以下の事故状況と, 65歳以上の高齢者という2つのグループについてのご説明がメインだったと思います。そこで例えば「宇都宮市の交通事故」24ページの人口10万に当たりの発生件数について, 15歳~19歳のいわゆる高校生の年齢層の発生件数が, それより下の年齢と比べると非常に多いことがわかります。それから20歳からには網掛けがしてあり, 20歳~30歳のいわゆる

若者の場合はもう少し上までいっています。さらに高校生は、死者はもちろん少ないですが、事故の発生件数が非常に多いのではないのでしょうか。15～19歳の人口10万人あたりの発生件数が「1268」であり、その10～14歳が「111」ですから10倍以上となっています。もちろん20歳以上になるとさらに増えますが、例えば自転車のマナー等、高校生について何か補足はありますか。また、子どもと高齢者だけしか見ないのはいかがなものかと思いました。事務局としてはいかがでしょうか。高校生の年齢層である15歳～19歳では、結構事故が多いのではないかと思うのですが。

課長 15歳～19歳までの高校生の事故が、他の世代から比べても非常に高い比率にあります。今回は、特に子どもと高齢者ということで、事故の状況についてご説明させていただきましたが、次回、細かい事故分析をさせていただき、特に若い世代の事故についても、事故の原因や状態など細かく分析し、その中から課題を抽出していただければと思います。また、今回は載せておりませんが、次回につきましては細かく、この世代の事故についてもご報告させていただき、ご意見いただければと考えております。ちなみに高校生につきましては、例えばオリオン通りでの高校生も参加した形での自転車の指導や、あるいは高校生自身が自転車、交通問題、交通安全について考える会議等も行っており、高校生自らが自主的に街の中で自転車の指導、あるいは考えるということも行っております。それらも含めて、この世代の交通事故について、次回以降ご意見いただければと考えております。よろしくお願いたします。

会長 ありがとうございます。ちょっと抜けているところがあるかもしれませんが、次回またそのようなところをご報告いただければと思います。

委員 一点分かる範囲で結構ですので教えていただきたいのですが、交通事故の特徴について説明をいただき正直驚いています。その中で、栃木県は群馬県と並んで車の保有台数が多いと言われてはいますが、宇都宮の市民性の

ようなものもあるのかもしれないですが、全国的な比較をしたことがあるのかどうか、例えば中核市や類似都市と比較した場合、特別栃木県は、または宇都宮は、という特徴はあるのでしょうか。

G L 次回のデータ分析のときに、中核市やそういうものを提示させていただきたいと思います。

会 長 次回詳しくやっていただきますが、「宇都宮市の交通事故」7ページに県別の比較がございます。これが一番良く比較できますが、栃木県では人口10万人当たりの死者数のワーストが、平成13年には14位でした。確か平成10年にだいぶ下がったことがあるのですが、またここに来て3位や5、6位等、少し上がってきております。ただ、今の藤井委員のご質問の通り、これは県のレベルであり、宇都宮市のレベルでいうとまた少し違ったものが見えるかもしれません。そのあたりはまた次回にお願いしたいと思います。

課 長 付け足しで申し訳ございませんが、ただ今、中核市と比較というお話がございましたが、この「宇都宮市の交通事故」16ページに、中核市35市の中での宇都宮市の発生状況等について、まとめさせていただいております。ただし、これは数字だけですので、例えば原因などについて、さらに分析し、次回に提示させていただければと思います。

## 2 議事

### (3) 世論調査結果について

事務局 ・ 「世論調査結果」について説明

会 長 先ほどの説明も去年と比べてという話ございましたが、今のものも一昨  
年が17位、去年が29位と非常に上がったたり下がったりが大きいです。こ  
れは毎年行っているのですよね、確か。(GL「はい」) 次回にできれば過去  
10年分でも、どのように変わってきているのか、17位から一気に29位  
というのは変化が大きすぎます。恐らくパーセンテージが少ないために、こ  
うになるのかもしれませんが、少しそのようなトレンド、どのような傾向  
にあるのかについて、もう少し長いスパンで見たほうが分かるのではないか

と思います。よろしければ満足している，必要だと思われるところにつきましても，経年変化を出していただけますでしょうか。

G L 次回準備をさせていただきたいと思います。

## 2 議事

### (4) 第7次宇都宮市交通安全計画の実施状況と課題等について

事務局 ・ 「第7次宇都宮市交通安全計画の実施状況と課題等」について説明

会 長 交通安全施設の設置状況は，国道と県道と市道の部分の面積で何割程度ですか。

課 長 市道が約7～8割です。

委 員 不勉強な点もありますので，2，3お尋ねしたいと思います。このような交通対策は，毎年繰り返し継続していかなければ効果が出ないと思います。そこで，思いつきで大変恐縮であり，所管が違うと思うのですが，点字ブロックについてお尋ねします。必ずという程，道路工事や歩道の工事があると点字ブロックが破壊され，その後施設業者が復旧しないケースが多いです。黒いアスファルトをただ塗って終わりにしてしまうなど，たまに見ることがあります。何度か私は道路維持課に話したことがあるのですが，改善されません。それはやはり管理者としてきちんとしておかなければ，障害者に対して後から障害が出てくるはずで。そのため，所管が違っても，交通対策としてもチェックする責任が私はあると思います。ですから，そういう目で見たいのが1点です。残念なことに，市の指定業者が工事しているため，たぶんいつになっても改善されないのではないかと私は思います。それが完全に復旧せず，点字ブロックは破損されたまま，その上をアスファルトで覆ってしまう。何のための点字ブロックか分からないというのがよくあります。そして点字ブロックの上に相変わらず自転車が置かれています。これは本当に体験した人にしか分からず，そういう障害を持っている人にしか分からないです。私も大した体験をしていませんが，本当に驚くようなことがあります。少しの躓きでだめです。本当に重箱の隅つつくような細かい話で

すが、このことに関しても、やはり事故の元であると思いますし、駒倒れの法則というか、1件の大きな事故の後ろには何百件、何千件位の小さな事故があるということがよく言われます。このようなことがやはり、大きな事故の元になっているのですから、ぜひともその辺を注目しておいていただきたい。もう1点ですが、国土交通省、建設省時代の終わりのころだったと思いますが、全国的に予算をつけて「道路を明るくする運動」を展開しています。それで、私は議会の人間ですから議会でもそういう話をしましたが、一向に見えませんが、どこが明るくなったのか全く分かりません。要所要所は明るいですが、やはりこれは交通事故のみならず、例えば防犯上の問題からも、明るいというのは大切なポイントだと思います。そういったことについて、所管は道路建設課や建設部かもしれませんが、このような交通安全というのは二律背反だと思います。ですからぜひそういった点で、次年度の課題の中に道路等での交通や防犯も含めたあらゆるもの、「道路を明るくする運動」等についても、できれば協議の対象にさせていただきたいと思います。最後にもう1点だけご提案申し上げます。栃木県の防災センターが上河内町にあり、体験して見学することができます。例えば地震の体験とか煙の体験とか雨の体験などができ、婦人会などの団体に研修に通っています。これも私の不勉強ですが、お年寄りの交通安全教室が毎年毎年行なわれているのは知っていますが、交通安全についてそのようなものがないのでしょうか。宇都宮市独自にはもちろんないと思うのですが、交通事故でも何でも、自分で怪我しないと痛い思いは分かりません。ヒヤッと体験はよく言われますが、ヒヤッと体験キャンペーンのようなものがもてないのでしょうか。交通安全センターができるのが一番良いです。やはり誰もがヒヤッとします。車に乗っていても一日一回くらいヒヤッとすることがあります。ドアを急に開けられたり、急に止められたり、前の車がストップランプ踏んだけれどランプが点かなかったり、ヒヤッとすることがあるわけですけど、そういうことが、申

上げたように小さいことの積み重ねですけど、何か交通安全に寄与できるのかと思っています。このようなことについてもできれば課題の対象くらいに挙げていただければありがたいと思うのですがいかがでしょうか。

会 長 点字ブロックなどの設置・補修はバリアフリーに関わってくると思いますが、バリアフリーは高齢福祉課ですか。担当課が違うが、目指すところは同じなので、調整して行ってほしい。「道路を明るくする運動」により事故が減ると言われております。こんなものが、と驚いております。「道路を明るくする運動」が今、どういう状況か今一度お聞きしたい。そして、ヒヤッと体験についても何かあればお願いしたい。

課 長 点字ブロックと、照明と、それから何か体験できるような講習・研修というお話がありましたけれど、確かに、点字ブロックを工事しまして、その間が切れてしまいますと、それこそ目の不自由な方等につきましては命に関わる話ですから、今回こういう形で審議会を設けまして、みなさんにご意見いただくとともに、また庁内の策定体制の中でも、関係課、例えば道路維持課や、福祉関係の中で、審議会でいただいたご意見については、十分検討させていただき、また審議会の方にお諮りするというような形で進めていきたいと思っております。それから高齢者の体験について、現在はシルバードライビングスクールということで、免許センターで実体験を含めてやっていたところですが、これにつきましてもドライバーだけではなく、違ったもので体験できるものがあるかどうか調べ、また次回に回答させていただければと思っております。よろしく願いいたします。

委 員 ただ今、話しがありましたヒヤッと体験についてですが、県の交通安全教育センターという形で、免許センターに今、先生がおっしゃったそのものズバリのものがございます。例えば四輪車であれば、悪路体験、例えば雨の状態や油がかかった状態、スリップの状態、ヒヤリとするような状況をわざとセットし、そして実体験させる。その中で安全運転を心掛けさせようという

ことで、栃木県交通安全教育センターという名前で、運転免許センターに独立した県の施設としてございます。ただしこれは有料でございますが、1回千円かかりますが、警察本部のお願いといたしましては、ぜひ今、先生がおっしゃったように、その体験をさせることは警察としても非常に大切だということで、県の予算を出していただいて作ったものでございます。最初は非常に受講者多かったのですが、ここへ来まして非常に低調な部分がございます。審議会のみなさまにも働きかけていただきまして、宇都宮市のドライバーに働きかけて、足利とか黒磯からわざわざ行くと言ってもなかなか来られないですが、近いですからぜひ足をお運びいただいて、できるだけ多くの方に体験していただければ、相当高齢者ドライバーの事故は少なくなるのではないかと思います。ちなみに二輪車、特にバイクを運転する方についてもありますので、ひとつ参考にしていただければと思います。

委員　　そういうことが私だけならいいのですが、広く知らしめられてないのではないかという気もします。お金が取られるということも気になりますが、実は私がこれを申し上げたのは、車も大事ですが、交通弱者と言われる、特にお年寄りについてです。数年前から、白沢街道の死亡事故が多発していました。道路が拡幅されたことで、「とりせん」の前あたりが非常に広くなり、その結果、信号があるにもかかわらず年寄りが渡ってしまい、渡りきらないうちにはねられてしまう。さらにそこが「首切り地蔵」であるという話まで出てきてしまう。やはりそういうときに、おそらくお年寄りはヒヤッというのを感じているだろうと、そして何であそこだと、私たちは話をしています。だんだん減ってきたようです。だからやはりそういうことが伝わってきたのだと思うのです。いわゆるそういう交通弱者のために交通安全教室があるわけですが、話を聞くだけでなく、車と同じようにヒヤッと体験のようなものができる場所があるのだろうか、私は問題提議をしました。だから宇都宮市独自として、部長課長次長もいるわけですから、このことを頭におい

て、参考程度でもいいと思うのですが、何かの時に展開をしていただければと思います。

課長 宇都宮市として、先ほど言ったシルバードライビングスクールの実施結果が13ページにございます。お話がありましたように、受講者がだんだん減っている状況にあります。現在は宇都宮市交通安全協会で募集していただいております。千円かかるというお話でしたが、市の方で五百円、安全協会の方で五百円負担し、受ける方には負担はないということでやっています。しかし申し上げたように、減っている状況であり、確かにPR不足ということもあるのではないかと思いますので、さらにPRをしながらやっていきたいと思っております。

会長 栃木県交通安全教育センターやシルバードライビングスクールが、平成12、13年には12回行っていたものが、昨年にはわずか3回であり、これもやはりPR不足ということだと思っております。このPRについてもぜひ、いい知恵がありましたら出していただきたい。近くいろいろな機会がありますので、その際にご提案いただければと思います。ちなみにシルバードライビングスクールというのは、どういった形で、どこでやっているのでしょうか。自動車学校でしょうか。

G L 三警察署にあります安全協会の事務局でとりまとめさせていただいております。実際に申込は三警察署の交通安全協会に申し込んでいただいて、鹿沼の免許センターで受けていただくかたちで実施しているところです。

会長 交通安全協会・交通安全推進協議会等、違った組織の連携を図っていただきたい。

委員 先ほどの点字ブロック、道路照明について、資料15ページは施設面から見た整備の状況であり、交通事故というのは本人の不注意ばかりではなく、都市の構造や道路の構造に直接起因して起きているものも相当多いのではないかと思います。おそらくそういう意味で、交通安全対策というのは、まさ

に総合的な行政ではないかと感じております。そういう意味で交通安全計画の策定委員会には庁内の組織，建設部の方も入っているということなので，ぜひ都市の構造にも少し目を向けた安全対策ができるのではないかと思います。その辺の検討も，できればお願いしたい。そして資料12ページの年代別の交通事故発生件数等ですが，15歳～29歳という大きな範囲でなされている感じがします。これについて，やはり中高生とそれ以上の四輪の免許取得者とは，基本的に分けて対策を考える必要があるのではないかと思います。そういう意味で，国や県の計画がまだ出てきていないので，この先どうなるのか難しいと思いますが，それらについても，その辺も頭に入れて計画作りをできればと思います。

会 長 若年ドライバーということで15～29歳でまとめているわけですが，これには実際に車を運転しない年齢の者も入っており，分け方が曖昧ではないか。実際に四輪免許を取れる18歳，二輪を取れる16歳，というように分けるべきではないかと思います。

委 員 この表を見せていただき，改めて高校生の交通事故の状況が，予想以上に厳しいことを感じながら，よりきちんとした指導をしていく必要があると感じました。やはり中学生までと，15歳からの高校生からの状況は，学校でもかなり重く受け止めています。このような中で各学校では，夏休み前等の交通安全教室や，警察による指導のほか，日々，様々各学校で，かなり厳しく対応している状況にあります。また，高校生の場合でやはり一番感じることは，今の子供達全体の気質の様などころもあると思いますが，「規則を守る」ことや，「真面目である」ことに対して，変に格好つけている年代でもあると思います。それが特に高校生あたりから強くなってきていると感じ，各学校では，人と関わって生きているという指導をしていますが，高校生の場合には自分の仲間以外は人ではないという，自分が人と関わって生きているのだというような自覚そのものが薄い子供達が増えてきていると思いま

す。それがやはりこういう統計の中にも出てくると、改めて感じました。そして特に宇都宮市内で感じるのは、各学校の高校の状況というのが非常に多種多様であるということです。私ども宇都宮地区高等学校生徒指導連絡会は、私立5校と県立が市内10校と周辺5校、それから盲聾養護校合わせて26校で組織をしており、それぞれの学校の課題も非常に違うという厳しさもまた感じながら、この様な会議の中でも、また改めてお願いをしていきたいと思ったところです。さらに高校生には、男子の場合の二輪免許取得の問題、自転車マナーが、やはり大きな問題になっています。これらについて、命の大切さも含めての指導の徹底は、今後より一層強めていきたいと思いますが、地域との関わり深めていくためにも、地域の方々により一層いろいろな形でご指導いただきたいと思えます。

会 長 前回、5年前のこの審議会の際にも似たような話が出ました。当時、中学校では自転車に乗るときにヘルメットをかぶる学校と、そしてそれを規則として決めている学校とそうでない学校がありました。それが高校生になると、ヘルメットをかぶっていた学生や通学距離が長かった学生の方が、規則をよく守るという明らかな結果が出ていました。これは高校の頃だけの問題ではなく、小学校・中学校のときに、どのような教育を受けてきたかに関わってくると思えます。これは高校からさらに、大人になり、社会に出たときに影響が出てくると思う。

次に、国、県の計画についてお聞きしたい。国の第6次の計画の時に、国の提言委員をお手伝いさせていただきましたが、県ではどのような状況になっているのでしょうか。

県交対 国の交通安全対策基本法は作成が始まっておりますが、まだ素案等も何もできておりません。大体10月頃にはある程度固まってくるのではないかと、現在聞いております。素案が固まった後、県に説明があり、その説明後、県の交通安全計画を作成する予定となっています。県では、交通安全対

策会議という、知事が議長になっている会議があります。これは委員23名と監事28名で構成され、行政単位が主となっており、指定行政機関と交通関係機関、庁内関係機関もおります。その交通安全対策会議において、最終的に了承を得て、その計画案が成立するという形になっております。

会 長 国、あるいは少なくとも県では、関係する行政単位の会議になっており、住民・市民の入った審議会はこの場が中心である。そういう意味で、実際に生活している我々が、いろいろと自分たちの似た問題を持ち合って、ご意見をいただきたい。特にそれぞれの組織を代表している皆様方、そのそれぞれの立場からご意見いただきたくほか、それを離れて一市民として交通安全についてのお考えをお聞きしたい。できるだけ、合わせるということではなく、整合性を十分考える必要があるのではないだろうか。また、道路交通法の改正以来、携帯電話の使用禁止等、新しい法律ができた。そして携帯電話のように新しい技術・道具が出てきたほか、高齢者の問題等、いろいろな意味で激変する社会状況に対応した交通安全政策・計画を立てていく必要がある。次回以降、皆様から十分な意見をいただきたい。

委 員 交通安全施設の設置件数が、年度ごとに減少しているのはどうしてでしょうか。もうほとんど指導が充足されたのかと思いました。それらハードの部分と、先ほど点字ブロックの上に自転車や物を置いたりするという、人の教育、マナー、つまりソフト面はどのようになっているのでしょうか。また、先ほど携帯電話の話についてですが、歩行中に携帯電話をしている人が結構多く、ヒヤッとすることがあります。そして高齢者・障害者のバッテリーカーが歩道を通行する機会が多く見られます。今はかなり低くなりましたが、昔の歩道ですと段差が結構高くなっていたり、狭く多少坂になっているところなどがあったりして、バッテリーカーや車椅子では動けない部分があります。これらハードの部分、交通バリアフリーの部分に入ってしまいますが、併せて今後の課題にしていただければと思います。

ソフト・マナーの問題が出ましたが、高校生だけでなく社会一般に、そのようなハードだけでなくマナーをどうするかという問題があります。また（道路工事に関し）市は市だけのところをやる、県は県だけのところのみなど、点字ブロックが補修されていないことも含めて、障害者にとって一箇所でも切れているとその先に行けなくなってしまいます。バリアフリーでも問題になりましたが、この点につきましても次回からもご意見をいただきたい。

## 2 議事

### (5) 第8次宇都宮市交通安全計画の策定スケジュールについて

事務局 ・ 「第8次宇都宮市交通安全計画の策定スケジュール」について説明

閉 会 （午後3時45分）