

第2回宇都宮市交通安全審議会議事録

- 1 日 時 平成17年8月30日(火)午後2時00分から午後4時00分まで
- 2 場 所 宇都宮市役所14A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, 篠崎光男委員, 古池弘隆委員, 亀井英委員, 安藤幹夫委員, 石嶋勇委員, 尾高真佐子委員, 佐藤六夫委員, 野澤不二夫委員, 栗山正道委員, 岡田保行委員, 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 深澤伸久委員, 麦倉仁巳委員)
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, 大嶋防犯交通GL, 村山主任
- 4 議 題 (1) これまでの経過
(2) 宇都宮市の交通の現状について
(3) 宇都宮市の交通事故の状況について
(4) 交通事故の特徴と課題について
(5) 死亡事故の特徴と課題について
(6) 第7次宇都宮市交通安全計画の施策の評価について
(7) 第8次宇都宮市交通安全計画の基本的な考え方について

1 開会(午後2時00分)

- ・ 会長が開会に当たって挨拶

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

- ・ 「これまでの経過」「宇都宮市の交通の現状について」「宇都宮市の交通事故の状況」について説明

会 長

前回第1回目の時には確か16年度の単年度のものだったのですがけれども,それをこの過去5年あるいは,さらに昭和45年からなど,もう少し長期的にどういうふうに変化していったのかというのをお調べいただいて,今ご説明いただきました。P13までのところで何か質問はございませんでしょうか。それからこの参考資料として,今,特にご説明はなかったけれども,一緒に拝見していくと両方に渡るところで,大体今のところP10あるいはP11あたりに対応する資料が出ております。まったく同じではなくて片方,例えば,ただいまご説明いただきましたP12の発生件数の指数の推

移ですけれども、発生件数の全国と栃木県との比較で、これは参考資料 P 10 のところにあります全国と栃木県の比較、こちらは実数が出ております。同じことを実質言っているのですが、表現を少し変えて、資料の P 12 では発生件数を指数で、宇都宮市・全国・栃木県と 3 つを比較している。それから下の (イ) は死者数を、参考資料のほうはそれぞれ、例えば全国・栃木県・宇都宮市の交通事故とその組み合わせを変えてみるのだと思います。ということで P 13 までで何か質問はございますでしょうか。

それでは私のほうから一つ。P 13 最後のほうでご説明いただいた、16 年中の中核市の人口 10 万人当たりの発生件数、あるいは死者数は、35 の中核市のうちでワースト 9 位とあります。例えば栃木県全体としてはどうでしたか。ワースト 3 位ですか。また去年も 3 位ですよ確か。県全体ではかなり悪くなっているのですけれども、中核市の比較になると 35 位中 9 位ということで、平均より高くなっており、これだけのモータリゼーションの県であり市であるので、他に比べると事故が多いのは、ある程度はやむをえないのかもしれませんが。ということで全国的な比較、他との比較、それから時系列的な比較、その両方が今の説明から見えるかと思えます。

特に何かございますでしょうか。もし補足的に言うとしたら、先ほどの P 12 の全国・栃木県・宇都宮市を指数にした場合、市が、県や全国に比べると凸凹が大きいですでしょうか。これはある程度やむを得ないというか、やはり市単位になると人口そのものも、1 件事故が増えると大きく変わりますから、県や国に比べると変化が大きいというのも市の一つの特徴かもしれないですね。

それでは協議事項の方に入りまして、交通事故の特徴と課題、死亡事故の特徴と課題、まずこれだけお願いします。ですから P 14 から P 31 ですか。どうぞ。

事務局 ・ 「交通事故の特徴と課題について」「死亡事故の特徴と課題について」
説明

会長 今、P 1 4 から P 3 1 までが協議事項として、交通事故の特徴と課題、事
故類型別や年齢別等色々な項目についてご説明いただきました。色々ご質
問があると思います。ご質問、ご意見を自由にお願いたします。

委員 研究発表のようで、協議事項と言えるのか。報告事項ではないか。協議の
仕様がでないが。

課長 このような事故の分析の中、このような課題の捉え方でよろしいのか。ま
た、このような課題に基づく認識で間違いないかを確認、ご協議いただき
たい。

会長 資料の最後、そしてそれぞれの項目に「課題」とありますが、このような
認識で間違いないか、これが協議事項という理解でよろしいでしょうか。こ
のようなことでいかがでしょう。これも非常に難しいことではあります。

委員 第 1 回の会議を欠席し、資料を送っていただきました。それを読んでまい
りました。そして今回の P 1 に前回の審議会での主な意見等の「年齢別の事
故分析を詳細に行うべき」とありますが、資料により、まったくそのとおり
だと感じました。これだけの資料を作成するのは大変苦労だと思います。P
1 4 から協議事項が入りましたが、このコメントの取り方も非常に難しい。
こちらでは、全国が 8 5 % 前後で宇都宮市より 5 % ほど低い状態にあるとい
う切り方をしていますが、平成 12 年と 16 年を比較すると、それぞれの事故の
総数を、12 年を 100 とした場合に 16 年は指数では宇都宮市は 101.6、全国は
102.5 である。全体として宇都宮市は、努力の結果減っている。しかも、車

両単独が77，人対車両85.7，車両相互は全国的には若干おさまっている。このコメントの取り方も，こういう見方をしてくると非常に難しいと感じた。特に老人の問題については，積極的に交通安全教室を行っておりますので，その成果があらわれている（それにより事故件数等が減っているのではないか）と思っていたのですが，そうではなかった（件数等多かった）。なぜかと思ったが，老人の人口（分母）が増えているため，事故件数だけ見ると小学生の方が多（参考資料による）。そのため，何人中何人で，ということも含めてご検討いただきたいと感じました。

さらに，P 15の「車両相互の事故主な状態別発生件数の推移」が，P 14の「事故類型別発生件数の推移（宇都宮市）」中の「車両相互」のものにあたると思うのですが，合計が違うのですが，どういうことでしょうか。

課 長 （佐藤委員の「質問」について）P 15の「車両相互の事故の主な状態別発生件数の推移」には，状態別の発生件数のうち，主なもののみを記載しております。

（佐藤委員の「コメント」について）確かに，件数だけ見ると高齢者の事故が増えていると言える。指数で分かるよう，次回，審議いただきたいと思ひます。

委 員 16年，指数では，車両単独が77.0，人対車両が85.7と，非常に効果が現れている。事務当局や警察等の努力の結果が現れているとして，もっと自慢しても良いのではないか。

会 長 指数で分析すると，絶対数で出すよりも，より違った結果が出せるのではないかと申うことでした。

会長 年齢別について、高齢者は増え、若者、特に子供の人口は減っている。そこで教えていただきたいのだが、P 2 1 に幼児と小学生、P 2 2 に中学生、P 2 4 に高校生、そしてP 2 5 に高齢者と、それぞれ折れ線グラフで人口が書いてあります。明らかに高齢者は64,642人から73,845人へと上がっており、中学生と高校生は下がっている傾向であるが、幼児や小学生は変わっていない。これはどういうことでしょうか。単純に幼児の人口約27,000人を5（0～5歳）で割ると約5,000/歳、小学生の人口約30,000人を6（6～12歳）で割ると約5,000/歳となり、ところが中学生は非常に減っており、人口約12,000人を3（13～15歳）で割ると4,000/歳、高校生は約14,000人を3（16～18歳）で割ると4,000/歳である。宇都宮市では少子化は止まっているように見えるのですが。どうなのでしょう。高校生は、ほとんどが進学しているので全員入っていると思うのですが、この母数の人数が少し気になります。後からお調べいただきたい。先ほど、指数という話がありましたが、これだけ母数がそれぞれ違っていると、やはり人口10万人当たりや、1万人当たりという標準化、基準化をして、比較する必要があるのではないのでしょうか。思ったよりも、実数を出していただき分かりやすいのですが、前にも申し上げたように全国・県レベルで比較することに比べると、市レベルでは母数そのものが小さくなるので、増減が非常に大きく出てくる。そのため、なるべく基準化・標準化をしたほうが良いのではないかと。全事故件数に対する割合についても、例えば、幼児や小学生等の当事者数が、全人口に対しては多いのか、少ないのか、そういう比較も必要ではないのでしょうか。

会長 最初、藤井委員からもありましたように、何を協議するのかという、課題の設定が適切かどうか、おそらくこの課題の決め方次第で、第8次の目標等に関係してくると思うので、そういう分析で良いのかも協議したい。

委員 事故の場合，大人社会の中でドライバーの加害者的な立場を何とかしようということに違いないでしょう。年齢別に見ると幼児・子供・中学生・高校生を含めて，もちろん自転車事故もであるが，被害者的な立場である。一方，高齢者に対しては，このまとめのほうでは，加害者的な立場として書かれており，もみじマークで運転している方を指していると思うのですが，ドライバーばかりではないので，幼児や小学生と同様に被害者的な立場として捉えるべきなのではないでしょうか。前回の第1回会議の2日後の下野新聞の読者相談欄に要望（歩行者用信号の横断時間の延長について）が出ていた。これは間違いなく，高齢者の被害者的立場，つまり歩行者的立場から交通安全に活かそうということだと考える。高齢者だけが，ドライバーの立場からしかまとめがされておらず，片手落ちだと思う。ですから，高齢者が増えているということは，車ももちろん増えているが，依然として歩行中の事故もある。これも，この交通安全審議会の範疇に入るのではないか。特に高齢者を云々するそういう仕組みであれば，なおさら，歩行者の立場からの取り扱いも必要ではないでしょうか。

会長 今，お話を伺いながら，P25の高齢者の交通事故を見ていました。これによると，いわゆる弱い立場，歩行者と自転車は被害者になります。その被害者的な立場からの視点は非常に大事だと思います。それから，それに関連して，P26の高齢者の事故原因に「違反なし」とあります。そしてP25の高校生の事故原因にも「違反なし」とあり，どちらももっとも多い割合です。この「違反なし」で事故に巻き込まれた場合，これはある意味では被害者なのか，どうなのか，これについてどう考えるのか。高齢者の場合の「違反なし」については，反応が遅い，耳がよく聞こえない，目がよく見えないという身体的なもの，あるいは場合によっては認知症などが理由なのか。これだけ「違反なし」が多いのが気になります。違反して事故を起こすのであ

れば、それを取り締まるのは分かりますが、違反しないでこれだけ事故に巻き込まれているというのは、加害者だけでなく、四輪車同乗中もかなり入っているのではないかと思います。一概に加害者・被害者と言えない。原因も違反のあるなしで言えない。高校生に対しても、マナーが悪いとも言われていますが、違反なしがこれだけ多いと言うのが、どのように解釈すれば良いのでしょうか。

課長 交通事故の原因として、同じような事故形態でも、自動車に過失があるのか、歩行者に過失があるのか、分からないところである。例えば、もみじマークをつけた車がいた場合、周りのドライバーは、それに配慮しなくてはならない。高齢者の人口が全国的に増え、運転者の事故も増えてくるため、重点を置いてと明記しておりますが、もちろん高齢者については交通弱者でもあるので、今後の施策の中で反映していきたい。

会長 今の、加害者・被害者、あるいは高齢者の話について、専門的な立場で、県警・各警察署の皆様、これまでの議論で感想、ご発言ありますでしょうか。後で、取締りについて、少しお話ししたいと思います。

委員 70歳以上になると、免許更新時に運転免許試験場で適性検査を受けることになり、私もやったのですが、非常に危険な運転をする人がいた。しかし結果的には受講した全員が終了証はもらっていた。あれは一体何のためにやるのだろうと感じた。適性検査があまりにひどい人に対しては、免許証の返納を含めた指導的な助言があっても良いのではないかと。このようなものを検討していかないと、先ほどのもみじマークの事故が減らないのではないかと。

委員 制度から申し上げると70歳を超えると免許更新時に特別に高齢者講習を受けなければならない。これは、教習所で実技と学科をやり、実技では教習所の指導員から具体的に指導がある。

そして免許証の返納についてですが、制度上では「申請による免許証の取り消し」と言い、本人の申請、自発的返納でなくてはならず、「危ないから、どうでしょうか」とは言えるが、「返しなさい」と免許を取り上げることは出来ない。

佐藤委員のおっしゃっていたものは、別の講習ではないかと思います。高齢者講習は、教習所でしかできず、免許センターでは、高齢者を集めてやること自体が利便性等を含めてできない。

会長 今回の問題は、日本だけでなく、世界中で、特に高齢化が進んでいるところにおいて、これからの一番の大きな問題になるのではないかと。そこで、なぜ70歳なのか。70歳でも、20、30歳の若者のより安全運転の方もいれば、50歳でも危ない人がいる。そのため、70歳になったら高齢者講習というのは、それ自身がある意味で差別である。人間の身体的・精神的な衰えというものは、人それぞれである。これは学会でも異論になっている。もうひとつは、自発的な返納でなくてはならないということ。法律の上で強制できないというのは問題である。これまで無事故無違反で、自分では大丈夫だと思っけていても、客観的には非常に危ない場合もある。人口が増えるにつれて、運転免許を持つ高齢者の人口が増えるわけですから、この身体的・精神的衰えに関する問題については、おそらく今後、さらに深刻な問題になり、これを解決しなくては、高齢者の交通事故は増え続けると思う。これは、宇都宮市で何か先進事例が出せれば別だが、日本全体で対処しなくてはならない問題である。こういった意見が出たことは非常に重要なことであり、こういった形で実現できるか分かりませんが、何らかの形で記録には残していた

だきたい。本当にこの問題は難しく、高齢者の方が郊外に住んでいて、移動手段が車しかない方の免許を取り上げた場合、どうやって移動するのか。買い物にも病院にも行くことが出来ない。非常に深刻な問題になる。安全という側面だけでなく、生活も普通に関わってくることなので、この問題は非常に難しい。まさに、前回もこのような議論が出ましたが、今後、ますます深刻な問題になるのではないかと思います。

委員 P 2 1 の課題には、幼児に対しては親に対する交通安全意識の向上が必要であると言っているが、そのほかの小学生や中学生、高校生、お年寄りについては、学校や老人会で対処すると書いてある。小学生、中学生等の未成年者やお年寄りについては、家庭における指導や気をつかうことが必要ではないか。未成年者やお年寄りのところに、家庭に対する情報提供や交通安全についての子どもや老人に対する配慮という文言が入っても良いのではないか。

会長 学校に任せるのではなく、家庭でもきちんとやっていただきたいということである。

委員 (私たちは)主に小学生への登校時の指導を行っている。P 2 1 に小学生の交通事故に対しては、学校の交通安全教育が必要であるとなっています。地域の皆さんと話し合う機会が多いのですが、交通安全は行政が主導でやるべきという考えがまだある。後から出てきますが、小学生の事故は、下校してからの事故が数多く発生している。やはり「交通安全教育は家庭から」をモットーに、もっと親にもこの辺を理解いただき、自分の子どもたちの命を守るため、活動を勧めていきたい。

会 長 これは、小学生だけでなく幼児，中学生，高校，全ての分野において重要なこと。そして野沢委員のおっしゃった，高齢者については，三世代同居であれば良いが，今，単独や夫婦だけの高齢世代が非常に増えている。一緒に住んでいれば別だが，そうでなくては，家族がなかなかできないのではないか。先ほどの免許返納についても言えることだが，一緒に住んでいれば，家族が免許センター等へ連れて行けるが，単独世帯や高齢者だけの世帯である場合，そこが問題ではないか。

委 員 単独・夫婦世帯は，栃木県で全世帯の 22.5% という状態に直面している。老人クラブでも交通安全の講習会を開催しているが，お子さん等ご同伴で来てください，という形で，これから講習会を計画していけば良いかと，今，考えながら聞いていました。その中で，行政がやるべきだというお話が出ましたが，老人クラブの役員が非常に戸惑っているのが，安全協会と推進協議会という二つの組織が地域にあり，片方は各警察署管内で交通安全をやっている。両方から通知等が来るのだが，活動は一緒にやっっている。以前から，一緒には出来ないかと考えていた。現場では戸惑っている。

会 長 前にもこの話は出たが，組織が二つあり，なかなかその連携がうまくいってないという意見なのですが。

会 長 推協は，あくまでも地域での活動であり，安協と共同ではやったりしている。確かに，市の推協と安協とで両方からきて，戸惑ってしまっていることでしょう。（私たちは）地域での行事の中で交通安全の指導を行っている。行政関係・警察関係両方が，お互い共通してやれる場合は良いのだが，なかなか難しい問題である。

会 長 これは、宇都宮独自の問題なのか、それとも日本全体どこでも抱えている問題なのか。たぶん日本全体共通の問題だと思いますが。（勝手なことを言いますが）警察庁・県警の流れでできている交通安全協会と行政サイドの流れの交通安全団体とは、それぞれの上部から来ているのではないか。交通安全は国レベルでは、警察庁と建設省、内閣府とがバラバラにやっていたのを一体してやっていくという動きになってきている。これが地方ではバラバラというのは効率が悪い。よろしければお願いしたいのだが、すぐに直らないとは思いますが、他県や他自治体で、関係がうまくいっている事例があれば、ご紹介いただきたい。安管を含め、同じ目標の団体が、いろいろなアプローチをし、それがいろいろなところが地域へ来る。これらが連携し、うまく相乗効果が図れれば良いのだが、今、バラバラになっており、結果戸惑うことになる、善意が生かせなくなる。これについても、ぜひご検討いただきたい。

会 長 老人クラブへ入っていない人へ、クラブから働きかけるということはあるですか。

委 員 老人クラブ主催でやるときは、回覧で会員へ通知が行くが、入っていない人へはいかない。自治会で回覧をまわすと、老人クラブへの加入促進をやっているのではないかと誤解されてしまうため、やっていない。

会 長 老人クラブへ入っている人へは情報がいって、安全であると言える。クラブへ入ること自身が、交通安全に対する意識があると言える。問題は入っていない人。今、自治会の加入率も下がっている。自治会に入っていない人へは、そういった情報がこない。市の広報等へも出ているだろうが、厚い中に小さく書いてあっても誰も見ない。これもひとつの大きな問題である。一人

でも多くの高齢者に交通安全教室の開催について等の啓蒙活動も必要ではないか。これについては、今後の課題かもしれません。県警のほうでは、この件について何かやっていますか。

委員 高齢者に対する安全教室とありますが、問題は、高齢者の安全教室を開催しても、そこに来ないことである。そういった人の内、日頃から夕方出歩いたり、自転車・原付に乗っている人について、地元の自治会長や班長、民生委員等に聞き、直接訪問指導を行っている。潜在的交通事故の被害者と呼び、広報活動をし、本人への指導のほか、家族への指導、三世代ということで孫にも話をしている。

会長 認知症の方が行方不明になり、交通事故でなくなるというのが予想以上に多いと聞いた。まさに、今おっしゃった、潜在的交通事故被害者が増えていくだろう。それに対する、なんらかの対応は、今後考えていかなければならない難しい問題である。

委員 訪問指導は警察だけでは難しく、また、地域に精通している安全協会の女性部や教育指導員の方、交通安全母の会の協力を得てやっているのが現状である。

委員 私のところでは、2年くらい、東警察署活動推進委員とあるモデル地域を設定して、家庭訪問をやっている。

会長 いまお話のところは、資料のP36基本的な考え方についての(4)「市民協働による交通安全対策の推進」ということで「各地区の自主的な交通安全運動の推進」にかかってくる。この基本的な考え方で十分議論していきたい。

事務局 ・ 「第7次宇都宮市交通安全計画の施策の評価について」「第8次宇都宮市交通安全計画の基本的考え方について」説明

会長 (4) 第8次宇都宮市交通安全計画の基本的な考え方については、この審議会の一番大きな目的であるので、次回以降、さらに深めて議論をしていきたい。第7次の施策の評価についてですが、さまざまな施策をやり、その結果どれだけ事故が減ったか等の、施策の効果、分析が一番必要。

「交通事故の減少に対して交通違反取締りは有効か？」についてご説明させていただきます。栃木県は平成8年くらいまで、過去20年、25年くらいはワースト3位くらいに入っていた。一度、ワースト12位まで下がり、その次の年には8位、そしてまた現在3位くらいになったが、なぜこれだけ増減が激しいのか。「交通事故と交通違反の取締りの関係」で分かることは、簡単に言うと、取締りを強化すると死者数が減り、緩めると増える。これらによりさまざま分析を行った。そこで、どのようにすれば効果的な取締りができるか。量ではなく質的な問題を、なんとかできないか。

先ほど「違反なし」というのがあった。これは違反があれば取り締まることのできるが、違反なしで事故を起こすというのは、これから、特に高齢者が増えていくのではないだろうか。そこで、取締りを厳しくするだけでなく、どのような取締りをやったら効果的なのか。このようなことも考えなくてはならない。

今日は、行政や学校に任せるのではなく、家庭での安全教育が必要であるとか、地域の交通安全推進体制を検討する必要があるなどが出てきた。その中、P31の課題に明記されているのは、安全教育、ソフトがメインである。生活安心課では、なかなかハードには踏み込めないが、もちろんハードも大事である。P36には「道路交通環境整備の推進」とあり、交通安全の見地からハードの推進も必要になってくるとしている。ハードとソフトの両

方をうまく合わせることによって、交通安全を何とか推進していく必要があるのではないか。

今まで、現状と課題についてご説明いただきました。次回以降、この第8次の中に、そういった施策を盛り込むべきかについて、引き続き議論をお願いしたい。

委員 詳しいデータもありますので、16年度までの結果、第7次がどうだったのかという検証ができるか。その取り組みによって、この分野は減った、増えたなど評価を分かりやすく示していただきながら第8次に継続していく施策なのか、新たに盛り込む施策なのか、という議論ができれば良いと思う。

会長 おっしゃるとおりだが、これはなかなか難しい。各分野で減ったり増えたりしているが、いろいろな施策の中で、どれが効果があったかというのはなかなか分からない。いろいろな施策によって、交通事故の減少にどれだけ効果があったかという検証は難しい。ある程度、理由付けができれば良い。それは、こういう施策をすればこれだけ効果あると分かればそれを進めていけば良いし、いろいろやったがあまり効果がないもの、安全運動等のマンネリ化したもの等、出来る限り、分かれば、次回ご報告いただきたい。

課長 指標化して、施策の効果をご提示したい。

会長 基準年度を決めた指数評価や全国・県・他中核都市との比較によって、少しは見えてくるのではないかと思う。

委員 高校生を中心とした自転車通学中の携帯電話と事故の因果関係について分かれば、次回お願いしたい。

会 長 ・・・ これは、高校生だけでなく、中学生、大人もやっている。次回できるところだけで結構です。

閉 会 ・・・ (午後4時10分)