

第3回宇都宮市交通安全審議会議事録

- 1 日 時 平成17年11月1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, 尾高真佐子委員, 麦倉仁巳委員, 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 石嶋勇委員, 深澤伸久委員, 佐藤六夫委員)
事務局 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GL, 村山主任
- 4 議 題 (1) 第8次宇都宮市交通安全計画策定経過について
(2) 第2回審議会での主な意見について
(3) 重点施策, 目標(案)について
(4) 交通事故防止対策(案)について
(5) 計画の推進について
(6) 第8次宇都宮市交通安全計画骨子(案)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策定経過等について

- 事務局
- ・ 「第8次宇都宮市交通安全計画策定経過」「第2回審議会での主な意見」について説明

会 長

まずは「全体の流れについて」ご説明いただき, 次に「第2回の審議会の皆様からの意見について」事務局からご説明いただきました。

ご意見にもあった「違反なし」の第1当事者と死傷者についてですが, 第1当事者というのは加害者, 事故の原因のある方ということですよ。これは違反, つまり当事者として事故を起こした人の数で, ケガをした人の数は入っているのですか。資料のグラフによると, 全体を通して死傷者数のほうが多く, 第1当事者数の方が少ないです。私が興味ありますのは, 高校生までは両者の差が大きく, 19歳以上ではその差があまりない, ということです。これについて, 何か補足的にありますでしょうか。

事務局 車に同乗していた場合なども含まれているために、高校生以下の第1当事者の人数と死傷者数の人数との差が大きく出ていると言えます。

会長 加害者と被害者の差ではないかと思ったのですが、そうではないのでしょうか。

自転車に乗っていて巻き込み事故にあってケガしたなど。よほど、信号無視か何かでなければ、死傷者の方には入りますが、第1当事者の方には入りませんよね。ですから、車に同乗していたということだけではなく、何かもう少しないのでしょうか。と言いますのも、ここで加害者・被害者の関係が見えるのではないかと思ったのです。違反してれば第1当事者になるわけですから。いかがですか。何かないですか。

委員 一般的な統計と同じかどうかは分かりませんが、一般的には、おっしゃるように第1当事者は交通事故の主たる原因のあった方です。あくまでも加害者とは限りません。

会長 ここに書いているのは、第1当事者で死傷者なのでしょうか。ケガをしなかった第1当事者というのは出てこないのですか。

事務局 第1当事者というのは過失の高い方であり、第1当事者に比べて死傷者が多いというのは、会長のおっしゃるようにどちらかに違反があり、それでも事故に遭っている率が高いことと、事故で複数の死傷者が出たことだと思えますが、主には原因がないのではないかと思います。

会長 確認ですが、この第1当事者の中には、第1当事者であり、なおかつ死傷

者である人が載っていると、第1当事者でケガをしなかった人などは入っていないということでしょうか。

事務局 はい。

会長 分かりました。そこまで確認する価値があったことと、それから他は、だいたい同じような傾向ですが、高校生以下にこれだけ差があることが気になりました。

次に、死者数の資料ですが、よく言われる前期・後期高齢者を合わせると、40%を超えています。たしか全国的にも同様だったと思いますが、まさにそれが出ているのかなという気がします。

事務局 ・ 「第8次宇都宮市交通安全計画重点施策、目標（案）」について説明

会長 ただいま、重点施策と目標の案についてご説明いただきました。何かご意見、ご質問ございますか。

委員 交通問題については高い関心を持っています。これからのことだと思えますが、第8次計画において、「若者ドライバーの交通事故防止」など3つを重点的に行うというのは非常に結構なのですが、「事故防止」策というものをきちんと設けてやっていただきたい。そこで一つ、警察の方もいらっしゃるのですが、若者の交通事故についてお聞きしたいのです。若さも元気もあると思うのですが、その中で予備軍的なものがあります。皆さんでいろいろな対策をして、がんばっているのですが、私が見ても、これは危ないというのがあります。予備軍というのは改造車に乗っていることが多いですね。この改造車の徹底的な取り締まりや、予備軍への交通指導を重点的にやれば、より

効果が上がるのではないかと思います。そこで、例えば我々が改造車を目撃し、ナンバーが何番でと通報した場合、警察ではどのような対処をしていただけののですか。

会 長 いまおっしゃった予備軍というのは、年齢的なものでしょうか。

委 員 事故を起こす予備軍ですね。

会 長 ですから年齢層としては同じくらいの若者ですね。いかがでしょうか。

委 員 例えば通報があった場合に、行って指導するなど、そこまでやっているのでしょうか。

委 員 警察で取り締まりを行っているのは、改造車もあるでしょうが、通常は整備不良車両について、改善命令という形でやっています。通常の車両の保安基準に合った形に直して、戻すという決まりがあるためです。また、予備軍については、高校生から15、6歳の若者がオートバイ等で暴走行為をやっているというのが、宇都宮市内でも非常に目立っています。これに関しては、整備不良車に合わせて、車検切れや保険に未加入の車両に対して、事故防止対策を含めた積極的な取り締まりを実施しています。そして改造車については、取り締まりの時点で整備通告書を出しています。これが現在の取り締まりの方法です。

委 員 警察官の方も街頭活動を行っていただいています。目の前を行かれてしまう。こういうこともありますし、通報いたしますので、よろしく願いします。改造した業者、請負業者への罰則は設けられているのですか。

委員 不法改造に業者が手助けをすれば、整備不良車運転などの幫助罪として立件できるのです。

会長 騒音防止条例では、駄目なのですか。

委員 爆音暴走行為については、道路交通法違反として検挙することになります。具体的には、迷惑を受けた方の協力を得て騒音運転等の違反として検挙したり、騒音を測定した上で整備不良車運転として検挙します。

測定する場合は、「デシベル」という単位を用いて、検挙する基準を設けています。

会長 その取り締まりは警察ですか。

委員 そうです。やっています。機械により、何ホーン以上ということで。

会長 取り締まりが強化されて、暴走族はかなり減ってきたのではないですか。効果が上がってきたのでしょうか、これは何か理由があるのでしょうか。法律が変わったとか、取り締まりのやり方が変わったとか。

委員 従来の暴走族取り締まりは「具体的被害者」がいないと違反が成立しませんでした。それが、法が変わり、今は被害者がなくても、警察官がその状態を現認したことで、直ちに検挙できるようになりました。従来、ビデオで撮影していても、被害者がいないと共同危険行為は立件できませんでした。このように、取り締まりをしやすくなったため、最近、暴走族が減ってきたのです。

会 長 ここで取り上げることではないかもしれませんが、例えば飲酒運転であっても厳しくしたら淘汰できるので、場合によっては法律を変えることが、全体の死者数を減少させる効果があると言えるのではないのでしょうか。

委 員 まず、3 協議事項（1）の第 8 次交通安全計画での目標で、「死者数の目標」という表現になっていますが、死ぬ目標というのはおかしいのではないのでしょうか。例えば減少目標などに置き換えるべきではないのでしょうか。

次に、第 7 次交通安全計画の目標の「発生件数」と「死者数」のところの表現について。1 つ目は「死者数」には平成 17 年度までにと期限がありますが、「発生件数」には期限がないこと。2 つ目は「発生件数」に「さらに減少傾向に転じさせる」と書いてありますが、発生件数の目標は減少傾向に転じさせることなので、この表現だと、今までも減少しているが、これからさらに減少させるというように採られかねません。例えば「さらに」という言葉を取ってしまう方が良いのではないのでしょうか。

最後に、第 8 次交通安全計画の重点施策に、「死者数はシートベルトの着用率の向上などにより、やや減少傾向にある」とありますが、この文言が、その下の対策のところには全く生かされていません。文言の表現上の関連性はとった方が良いでしょう。気になります。このようにして解決が図られていると書かれていますが、その後の対策で全然触れられていないため、少しもったいないような気がし、そしてその結果どうなったのかと感じました。

会 長 ご指摘がありましたがおっしゃるように、あまり誤解を受けないよう、今のようなご意見を取り入れて直していただきたいです。

委 員 国の方は平成 15 年 1 月に内閣総理大臣より頂いた、過去十年間の死者数

の半減というものを高く掲げている。そして県も国から話があり、平成16年の死者数の3/4以下に変えて、都道府県も設定してほしいと言われています。本日データを持ってこなかったもので、平成16年の宇都宮市の死者数、そしてここ数年の死者数が分かりましたら教えていただきください。

そしてもう一点、今、死者数の目標について話が出ましたが、できるならば「死者数のビジョン0」というのを、建前でも入れてみれば良いのではないのでしょうか。

会 長

今、図らずも「ビジョン0」というのがありましたが、これは2002年からヨーロッパ各国で、本当に死者数を0にしようという非常に大胆な計画を立てています。日本もだいたいできるのではないかと思います。まさにおっしゃるとおりです。正直、私も「過去の最低値の22人以下とする」について、これまで最高200や最高150となっており、22人というのは少し気になりました。目標なので達成できなければそれは仕方がないものなのですが、市レベルでは一つ大きな事故があれば5人くらいすぐ変わってしまいます。ですから、過去は22人で最低値だったかもしれませんが、それにこだわる必要はないのではないのでしょうか。0という訳にもいかないのでしょうか、もう少し切れの良い数字にしてみてもいいかがでしょう。

今お話にありましたように、具体的に国のほうでも、トレンドをとってもどんどん減っているわけですから、過去最低の22人を目標値としても、下げないといけないのではないのでしょうか。これは最終的にご検討ください。

事務局

先ほどの、宇都宮市の死者数の推移を申し上げます。

平成元年が46人、平成2年が47人、平成3年が52人、平成4年が50人、平成5年が43人、平成6年が51人、平成7年が54人、平成8年が42人、平成9年が32人、平成10年が35人、平成11年が31人、平成12年が33人、

平成13年が22人，平成14年が36人，平成15年が22人，平成16年が27人。

このような傾向です。そしてお話のありました死者数の減少の目標についてですが，今回の第8次交通安全計画期間中においては，少なくとも22人を下回ると掲げておりますが，確かにおっしゃるように高い目標を捉え，国が半減するようと言っていることもあり，国等と整合性を図り設定していきます。

事務局 ・ 「第8次宇都宮市交通安全計画交通事故防止対策（案）」について説明

会長 交通事故防止対策ということで，第7次の施策と対比させるという形でご説明いただきました。全体として，重点施策やその実施状況は分かるのですが，実施した後の効果，評価というのがどうなったのか分からないのですがどうなっていますか。たぶん7次にあった重点施策が8次ではなくなっているものは何かしら効果があり，一方，引き続き実施するものは，努力したがまだ効果が見られないものであるということでしょうか。このようにした根拠，一般的な考え方はありますか。

事務局 前回の審議会で，施策の評価や成果を示すことができるか，という意見がありました。それぞれの施策がどのように関わって事故が減ったか，効果があったのか，というのはなかなか難しいものがあります。第7次の平成12年から16年まで，幼児や小学生などの交通事故の推移で，横ばいあるいは減少しているものについては一定効果があったのではないかと評価しています。

それ以外については，死亡事故やいろいろな問題により，やはり第7次の当初計画時と同じような事故が増えているため，それらについては第8次においてさらに強化をしていくとしました。

委員

まずは、道路事業における交通安全対策への取り組みという観点から、私たちの取組状況の説明をさせていただきながら、意見を述べさせていただきます。

本県を含めて、全国的な取組状況ではありますが、効果的に交通安全対策を推進するために、交通事故のデータと、道路の状況、交通状況等の相互関係等を調査研究しており、それらを通して交通事故の特徴を把握しながら、重点的な交通安全対策に現在取り組んでおります。

その交通事故の特徴として、今までに道路に関係した部分で報告されている項目があります。まず1点目として、幹線道路では特定の箇所、特定の区間に事故の発生が集中している状況です。具体的に、全国的な統計の結果では、全国の幹線道路の6%の区間に、事故の発生の約53%が集中しています。このため国と県では、平成15年度から県内の特に事故に関係の深い箇所、具体的には県内に76箇所ありますが、そこについては事故危険箇所として設定し、交差点の改良のほか、道路照明と、注意を促すような路面表示や看板等設置の対策を現在重点的に進めています。次に2点目ですが、身近な生活道路での死傷事故率が高いということです。ここで死傷事故率というのは、1万台の車が1万キロ走行した場合に起きる死傷事故の件数を表現したものであり、いわゆる道路自体の安全性、事故の件数を横並びで比較できる指数ということで設定しています。この生活道路での死傷事故率は、幹線道路の2倍となっています。最後に3点目としては、歩行中や自転車乗車中の事故が多く、死者数が全体の4割を占めていることです。

この2点目と3点目について具体的な対策として、全国的には3つの施策を推進しています。施策の1つとしては、本日の資料P7にも記載されている交通バリアフリー化、歩行空間のバリアフリー化です。2つ目の施策は、安全快適な自転車利用環境の整備の促進として、自転車道や駐輪場の整備を進めていくということで、この点についても第8次計画の中で継続していくと

いう記載がございます。そして3つ目の施策として、死傷事故率が高い生活道路について、「安心歩行エリア」という面的な整備により、交通事故対策を推進していくということで、具体的には市街地で事故発生割合の高い、県内では10地区が指定されていますが、そのエリアの中で歩行者優先の道路構造などによって歩行者の安全を確保する対策を自立的に実施していくことを現在取り組んでいるところです。

そこで1点目の質問ですが、今申し上げました「安心歩行エリア」については今後とも重要な施策なのですが、資料P7の「第8次交通安全計画での対応」の中では触れられておりません。どのように取り扱われるのでしょうか。そして2点目は、同じく資料P7の(2)「交通事故多発地点の交通安全施設整備の推進」に「これまでは、主に要望箇所の交通安全施設整備を実施してきたが、今後は交通事故多発地点の交通安全施設整備を積極的に推進する」の中の『主に要望箇所の交通安全施設整備』という表現があります。安心歩行エリア等の整備を進める際に地域の方々との協働により現状を把握して必要な対策を実践すること、これはP9にもある市民協働による推進という部分で重要ですので、地元の方々が主体的に事故などの危険箇所等を把握し、どのような対策が必要だということを要望として挙げてくること自体も市民協働と考えられるので、この『主に要望箇所の交通安全施設整備を実施してきたが』は、表現が誤解を生み、間違えて捉えかねないので、ご検討いただけたらと思います。さらに『今後は事故多発地点の』と続きますが、これにつきましても第7次の中で「事故多発交差点等対策の推進」ということで、すでに事故多発地点について取り組んでおりますので、『今後は』ではなく『今後とも』などの表現に検討いただけたらと思います。以上、2点でございます。

会 長

今ご説明いただいた国、県レベルでの要綱は非常に貴重だと思います。ぜ

ひ、これについては何か報告書なり資料に取り上げていただきたい。それと先ほどデータは事故分析センターの統計資料だと思うのですが。

委員　　そうです。そのなかで国土交通省より、開示資料として配布されているものです。

会長　　これはもうインターネット見られるなり、資料として皆さんに配布することは出来ますか。できればお願いします。

事務局　　インターネットで調べ、皆様のところへご送付させていただきます。

会長　　それと(2)「交通事故多発地点の交通安全施設整備の推進の実施状況」の「市内40箇所の『交通危険箇所』(警察庁、国土交通省指定)の点検整備を実施」とありますが、これは県内76箇所にある「事故危険箇所」のうち、宇都宮市にあるものが40箇所ということだと思うのですが、確認いただけますか。

事務局　　その通りですね。宇都宮市内が40箇所ということですよ。

会長　　岡田委員が最後におっしゃった、第8次のところの表現はやはり少し気になり、ご指摘のとおりだと思います。そして3つの施策のうち「生活道路」「安心歩行エリア」についてですが、県内10地区にあるということでしたが、宇都宮市内にはいくつあるかご存知ですか。

委員　　駅西に1箇所ありますね。

会 長

この生活道路では、幹線道路の倍の頻度で事故が起こっているとか、歩行中・自転車乗車中の事故が全体の4割を占めているとか、これは非常に由々しき問題です。いわゆる住宅地では30km/h出せないというのが、ある意味では国際ルールになっているものの、日本では相変わらずそういったものはほとんどなく、むしろ通り抜け路として、住宅地を高速で走るとというのが結構ある。これについては、規制なり条例で法律にさせていただき、どんどん取り締まっていきたいです。結局、スピードを速くするために、生活道路での事故率が高いというのは、そういうことではないのかと思います。発生率と言っていますが、生活道路は幹線道路に比べてそんなに頻繁に車が通るわけではないので、実際には幹線道路よりはるかに高い発生率ではないかと思えます。この問題についても、市民協働のところも含めて、やっていただきたいです。以前、NHK「ご近所の底力」という番組で、そういった道路にどのように対処するかとやっていました。これはまさに市民協働で、そこに住んでいる住民が声を上げ、通過交通を減らすことに貢献したという事例がいろいろ出ていました。このように、ぜひ市民の皆さんにも参加していただくことをお願いしたい。後にも出てくるようなので、またそのときお伺いしたいです。そして自転車・歩行者についても、ご指摘のありましたように、今の話を十分に踏まえ作成させていただきたいと思えます。

委 員

高齢者に対する交通安全教育ということについて、国の交通安全計画も高齢者を重点に置いています。その内容は、高齢者リーダーの育成と世代間交流の推進です。しかしこの第8次の計画を見ますと、世代間交流は入っていますが、高齢者リーダーの育成は入っていません。なぜこの2点を挙げているかというところ、交通安全教育に関して、高齢者の方に対しては同じ年代、または孫からでないとならば効果がありません。こういうことを捉えて、高齢者の中に安全教育をするリーダーを作っていくというのが、第8次の目玉になっ

ています。世代間交流は入っていますので、高齢者リーダーの育成を頭において、やっていただければ良いのではないかと思います。そして道路環境の関係については、国内でもさまざまな災害が発生しておりますので、災害時の効果的な交通規制や、その交通規制の情報提供体制を入れていただきたいです。さらに、駐車、駐輪に関する対策が入っていないのではないかと思いますので、この点もお願いします。最後に踏切道における交通安全の関係ですが、今年度、宇都宮市で大きな事故がありましたので、その実際にあった事故を頭において、踏切の統廃合や改良、リタイヤなど、踏切事故防止に向けたもっと具体的な施策が必要なのではないのでしょうか。

会 長

この審議会の最初の頃にもお話したと思いますが、今、国のほうで全国的な交通安全計画を作成しており、すでに第8次の中間が出ています。それら国や県との整合性をぜひとっていただきたい。国や県で推進していることが市で抜けていたら大変な問題です。むしろ、国や県でやっていないことを市がやるというのは大賛成です。抜けがないようお願いしたいです。それから駐車の話が出ました。本当は小林委員にご説明いただきたいのですが、来年の6月からでしょうか、駐車違反の民間委託が始まります。それで何か変化が出てくると思うのですが、そういうものを含めて、お話いただきたいです。

なかなかこれまで、警察の皆さんでは十分に手が足りず、おそらく本当は取り締まるべき相当の違法駐車見逃しているのではないのでしょうか。そのため、今後これがなくなるということは、警察の皆さんが本来の、例えば交通安全の取り締まりができるのではないのでしょうか。そして民間委託により駐車違反に対して能率が上がり、違法精神というか、規則は守らなくてはいという考えが徐々にですが完全に根付いて、結果として交通安全の推進に寄与するのではないかと、そういった希望を私は持っています。そういった意味

で、駐車の問題も入れていただけたらと思います。

委員 民間委託の駐車違反对策については、来年6月1日を予定しており、駐車違反に対する考え方が大きく変わるだろうと見ています。国会の答弁にて交通局長も、取り締まり件数が現在の倍になるだろうと言っています。今後は、警察官が2回確認して行う取り締まりではなく、1回の確認で取り締まりができるようになります。さらに、取り締まりの重点の時間や路線等を設けます。いずれにしても宇都宮市については、民間委託により、資格を持った一般の方が随時取り締まりにあたることとなります。

会長 ここに出てくる安全計画、施策が、市の生活安心課のコントロールできる範疇ではなく、おそらく関係部署にそれぞれお願い、連携出来ることが必要ではないでしょうか。記載のある項目について、関係課と連携してしかるべき対応をお願いします。

委員 第8次交通安全計画での対応の作り方については、どういうことをやると定性的に表現してあります。ところが、交通安全計画の中には数値的な目標があり、そのため計画に具体的な施策を項目的に落とすだけで目標の達成ができるのか、ということが分かりません。書きづらいものもあるのでしょうか、できるだけ定量的に表現したほうが良いのではないのでしょうか。例えばP6「高齢者に対する交通安全教育」に、交通安全教室を全老人クラブでの開催を推進するとありますが、できるだけこのような捉え方をしたほうが良いのではないかと。

会長 今のご指摘ですが、現在、行政でも行政評価というか、いろいろな意味で話題にもなっていることですが、このあたりについても、おそらくそのようなことが必要になってくるのではないのでしょうか。今、国、県のレベルでは

数値目標についてどのようになっていますか。何かほかに、県レベルで交通安全や道路維持の分野で、交通安全にからんで数値目標的なことを考えている、またはすでに実施していることはありますか。

委員 交通安全5か年計画という名称に変わって交通安全事業を推進しているのですが、その中の目標自体は、これまでは道路関係では何箇所整備するなどを成果に出していたのですが、例えば交通事故の発生件数を何割削減するなど、削減自体を具体的にしました。そのためには、毎年行っている資料を必ず評価して、例えば平成15年度から対策をしている事故危険箇所であれば限定すると76箇所指定されますが、これについて一つの指標としては、その対策を行ったことで翌年事故が減ったかどうかという視点で見て、事故が減ればある程度成果があったのではないかと、逆に増えれば繰り返し対策なり、場合によっては本格的な実体化が必要になってきます。先に申し上げた削減目標のほか、年度ごとでのプランを立てて実行しています。毎年行っているそのような対策の中での施策の推進ということで、事故危険箇所については取り組んでいます。

会長 いわゆる最近流行のPDCAサイクルにより評価もしていくことが、行政も世の中一般になりつつあります。それからいまの76箇所はどんなに一生懸命改善しても、交通上の流れが変わり、新しい事故が多発するかもしれません。そのため、常に見直しなどをする必要があると思います。また、今ご指摘のような評価、数値目標などは、ある程度は考える必要があるのではないのでしょうか。

委員 以前お話した「道路を明るくする運動」について、建設省当時にやっており、現在国土交通省としてもたぶん推奨されているのだと思うのですが、そ

れが第8次計画では「道路照明」という一言でくくられているとすれば、もったいない気もします。この第8次計画においても引き続き推進するというのですが、もう少し大きく取り上げていただきたいです。専門家ではないので分かりませんが、警察の方から見れば道路を明るくすることは、交通対策上からも防犯上からも効果があるということは評価していただけるのではないかと思います。こういったことも、特に交通安全の施策からすれば大きく取り上げて良いのではないのでしょうか。宇都宮市としては、これについてどのように評価しているのですか。そして、この程度で、引き続き実施していくという位置づけなののでしょうか、確認させていただきたいです。

さらに、各交番では事故マップのようなものを作り、配布していると思います。これは全市内同じ状況になっているのでしょうか。なっていないのであれば、各交番、または管轄範囲の事故マップや犯罪マップのようなものをお願いしたいのですが。

次に、右折レーンの整備が叫ばれ、昨年度、今年度あたりはずいぶん変わってきた気がします。右折レーンを改善することによって交通がスムーズになり、結果として交通安全に結びつくのではないかと思うのですが、改めて取り上げている部分がないのは、このようなことは無視していても良いとして記載がないのでしょうか。

最後に、広報啓発活動の推進の中で、交通安全ランドセルカバーの配布とあり、ずっと続けているのだと思うのですが、ある地区では黄色いヘルメットをどこかの団体が寄贈していると聞いたことがあります。1ヶ月か2ヶ月程しかやらないようですが、別にムダになるものではないですし、1年間着けていても構わないのではないですか。1ヶ月、2ヶ月でやめる必要はないのではないのでしょうか。それはどのようになっていますか。

委員

事故マップについてですが、地域の安全安心を図るために、交番連絡協議

会により発行し、地域住民に知らせています。交番によって、発行しているところと、していないところがあります。今後はやはり、全地域に、犯罪や交通事故の発生状況を地図に落とし、発行できれば良いですし、これからも継続してやっていきたいです。現在は、宇都宮市の中央・東・南の、交番、駐在所の全てが同じような状態でやっているの、ご理解いただきたい。

会 長 それに絡んで、10数年前から同じようなことをやっていますが、昔の警察に行くとき事故のあった地点に、死亡事故であれば赤というように、地図上にピンで表していました。これは1年でピンがどんどん増えていき、次の年になるとそれを全て変えてしまいます。このようなITの時代ですから、交通事故のデータをコンピュータに入れて地図上に表示させるようなことを、もう今はおやりになっていると思うのですが、県警もホームページをだいぶ変えられて、そこにはそういう情報は出ていないのですか。

委 員 全事故を載せることは、多すぎるため難しいですが、死亡事故については全部入っており、その地点をクリックすれば、その事故の概要と安全対策も見られるものです。

会 長 先ほどおっしゃったように、事故マップも良いのですが、これはある意味では一つの断面です。コンピュータであれば事故が起こるたびに新しく更新されて、事故の起こり方や危険箇所がリアルタイムで分かります。すぐには難しいでしょうが、これはぜひやっていただきたいと思います。そして、そういうことをやっているということ、ぜひPRしていただきたい。

次に、「道路を明るくする運動」はいかがですか。

委 員 いろいろな部門で、県のほうからもやっていただきました。相当の効果が

ありました。ただ最近は、ざっくばらんに申し上げると、予算の面でなかなか難しくなってきました。皆様いらっしゃるので、どうぞよろしくお願いしたいと思います。

会 長 私もその時いろいろお手伝いをしてやっていました。ここで一番難しいのは、警察はあまりお金を持っていないことです。そのため、実際に例えば商店街で蛍光灯をずっと付けるだけでも随分違います。仮に、ナトリウムランプを離れて設置するよりも、少なくとも蛍光灯をずらっと並べたほうが、はるかに交通安全上も防犯上も非常に効果があります。そういう意味では、警察だけをお願いするのではなく、自治会が行うとか、道路管理者も安全施設として関わるなど、一つの部署だけをお願いするのではなく、それぞれの連携が必要ではないかと思います。これはまた続けていただきたい。

事務局 今、道路照明についてお話がありましたが、第8次交通安全計画での対応では、きちんと取り上げていきたいと考えています。

会 長 右折レーンについては、おそらく道路管理者と交通管理者とが協議の上、必要なところに付けていくということだと思うのですが。

委 員 交通量にもよりますが、交差点のあるべき姿というものは、円滑な交通の確保であり、現実的には道路を拡幅する必要のある広い土地の買収であるため、関係するところの協力や道路管理者側の予算の関係などで、なかなか整備は難しいです。

会 長 いわゆる右折溜まりと言いますか、ちゃんとしたレーンではなくても、交差点なのでからそんなに交通は多くないので、何とかうまくやれば、1車

線や3車線でもできます。道路管理者でも、ああいう知恵を働かせれば、矢印も含め、何も拡幅しなくてもできるところはあるのではないのでしょうか。それとももちろん右折専用信号との組み合わせも大事です。

委員　もしやるのであれば、信号は一体としてやらなければ意味がありません。ただ信号だけやっても、後方へ車が繋がり、矢印の意味がなくなってしまうます。

会長　このあたりは、道路管理者、交通管理者のうまい連携をやっていただきたい。他に比べると私は結構うまくいっているとは思いますが。これも基本的に交通の円滑化の問題、あるいは安全の問題です。

事務局　先ほどの黄色いヘルメットの関係ですが、教育委員会に確認したところ、平成12年度に廃止したとのこと。その理由としては、各学校との話し合いの中で、「自分の命は自分で守るという」教育目標を推進しているという話があったほか、ヘルメットに変わり、ランドセルカバーやワッペン等を啓発物品としましたため、ヘルメットは廃止になったと聞いております。

委員　まだ私のほうの小学生はヘルメットをかぶっています。廃止になったというのは支給が廃止になったということでしょうか。私のところでは、入学から2ヶ月くらい新入学児童に渡してかぶせています。

事務局　昔から市で全て持っており、それを貸与しました。推測ですが、それを各学校で使っているところと、使っていないところとがあるのではないのでしょうか。

委員 「自分の命は自分で守る」ということは、我々でも思うようにいかないことがあります。ましてや小学校1年生にそのような話を聞かせてどうなりますか。そういうのこそ、お役所仕事と言われるのです。「お」をつけられるのですよ。市民から馬鹿にされているのですよ。事の重要性を考えれば、このようなことを言うのが極めて嫌です。子供が社会に出て、つまり学校で生活を送るようになって、交通意識の高揚が図られます。それまでは家庭教育です。この事の重要性を考えれば、いろいろな施策がありますが、極端な話、そこで急所を押さえれば、後は黙っていたって良いのではないですか。そこをないがしろにして、自分の命は自分で守るのだからヘルメットはいりません、という弁解では、私には通用しません。

事務局 私は教育委員会にりましたが、ヘルメットについては新しいのが廃止になったのではないかと思います。今、「自分の命は自分で守る」ということと、ヘルメットの間係を結びつけて話しましたが、これについては教育委員会と十分に話し、真意を明らかにしたいと思います。ですが、そのような結びつきはないと思います。

会長 今回の議論について、最近自己責任というのが新たな言葉として流行りつつあります。ただ、それをきちんと教育できれば良いのですが、子供たちをどのように教育するのか、このあたりは教育絡みで重要なことでもあります。

事務局 ・ 「第8次宇都宮市交通安全計画の推進(案)」「第8次宇都宮市交通安全計画骨子(案)」について説明

会長 計画の推進の考え方、体制についてはすでにお願ひしたところです。それから計画骨子(案)ですが、国や県とのすり合わせ、整合性についてはご配

慮いただきたいと思います。先ほど県からご指摘いただきました、例えば防災絡みの安全性や、鉄道の踏切のことなど、ここに入っていることでもあるので、これはぜひ国・県と合わせた形に、そして宇都宮市独自の、他にないような案がもし出てきて、その中で効果的なものがあれば、盛り込んでいただきたいと思います。

そして国の交通安全計画で、第3節の1「今後の道路交通安全を考える視点」に、(2)「国民自らの意識改革」とありますが、具体的に国や県からどのような案が出てくるのでしょうか。このあたりで伺いたいのですが、それが出てくるタイミングと、この審議会ですとまとめようとする案との、時間的な整合性はどのようになっていますか。こちらが先になり、国や県が後になってしまってはまずいですよね。そのあたりはどのようになっていますか。

事務局 国のほうはだいたい3月ごろではないかと思います。それを受けて県のほうが6月くらいですか。

委員 最終決定は5月末になります。3月に国が最終決定をした段階で、案を決定できるよう、県では進めています。

会長 3月の時点で国や県の大まかなものが出てくるということなので、それに合わせられるのではないのでしょうか。それでこれからのスケジュールを見ますと、来年のことにはなりますが、パブリックコメントの1回目が2月にありますね。そのパブリックコメントを受け付けている段階で、おそらく国や県の大枠、骨子が出てくるのではないかと思うのですが、行けそうですか。

委員 国のほうは、今、中間発表していますが、この中間のままいくということを行っていますので、大幅な変更はないと思います。

会 長 ということは、かなり細かいものが出ていますか。では、県のほうはいかがですか。

委 員 現在、作成しているところです。もうしばらくかかります。

会 長 いずれにしても市と県とで緊密な連絡、連携をとっていただきたいです。

委 員 国や県のものを重視するのであれば、我々はさほどここで一生懸命議論する必要もないと思います。我々は、国や県の様子を視野に入れながらも、新しいものを盛り込むくらいの考えがなくては、会議自体がもったいないと言いますか、市の施策を審議することが審議会の目的だと思しますので、骨子や大筋は良いのですが、頼りすぎてしまわないほうが良いのではないのでしょうか。

事務局 宇都宮らしさや独特のものとしていきたい。

事務局 先ほどのヘルメットの件で、「自分の命は自分で守る」ということ話がありました。会長のおっしゃるように「自分の命は自分で守る」ことができれば一番良いのだと思います。平成12年に教育委員会にて父兄にアンケートをとりました。その中で、そのヘルメットの着用について、ランドセルカバーやワッペン、各学校独自で使用する帽子、反射テープなどで、カバーできるのではないかと、そしてそのヘルメット自体、事故に遭った際に守ることができるほどの機能はそれほどないのではないかと、また、「自分の命は自分で守る」ということとマッチングしたわけではないのですが、申し上げた物品で代替することができるのではないかと、ということで、ヘルメットの貸与

は廃止になったとのこと。この様にやっていきたいと思いますというところが、平成12年の宇都宮市教育委員会と校長先生との会議の中で決定しました。

安藤会長がおっしゃったように、学校によってはまだ保管してあり、使用しているところも確かにあると思います。小さい子供なので、命は大切です、自分で守ると言っても守れない場合もあります。そういったことについては、また教育委員会のほうに安全についてよく話をしてみたいと思います。計画では、ヘルメットは今のところ廃止といたしますが、廃止のままではなく、それに変わるものを行っているのが現在の状況であります。

会 長 自転車のヘルメットは、転倒したときやねられたときのために重要ですが、その黄色いヘルメットではあまり聞いたことはありません。注意を喚起するという意味では良いのだとは思いますが。小中学生への自転車乗車中のヘルメットの着用を推進するとありますが、それとは分けて考えるべきなのかなと、今思いました。全てやっていくというわけではなく、小さい子供のためですから、何かできるのではないかと思います。

閉 会 (午後4時10分)