

第4回宇都宮市交通安全審議会議事録

- 1 日 時 平成18年1月16日(月)午後2時00分から午後3時30分まで
- 2 場 所 宇都宮市役所16中会議室
- 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, 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, 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, 尾高真佐子委員, 佐藤六夫委員, 小林武雄委員)
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, 大嶋防犯交通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3回審議会での主な意見について
(3) 第8次宇都宮市交通安全計画の特徴について
(4) 第8次宇都宮市交通安全計画(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

- ・ 資料の(素案)(案)の(素案)を削除
- ・ 「第8次宇都宮市交通安全計画策定経過」「第3回審議会での主な意見」について説明

会 長

何か, ここまでのところでご意見, ご質問ございますか。
では, 先ほどおっしゃっていた, 計画の「素案」と「案」の違いですが, どう違うのでしょうか。

事務局

今まで両方を使ってきたので, 説明がつかないのですが, 「案」に統一させていただきました。

会 長

「素案」というと, もう少しであり, まだできあがっていない, そして「案」というと, 次が最終という, そのような認識でよろしいでしょうか。

事務局

はい。

会 長

では, 本日の協議事項であります, 「第8次宇都宮市交通安全計画の特徴について」, 「第8次宇都宮市交通安全計画(案)について」, 事務局よりご説明を。

(2) 第8次宇都宮市交通安全計画の特徴等について

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

会長 ただいま、計画の特徴と43ページにわたる計画(案)について、ご説明いただきました。お気づきの点、ご質問等ございましたら、ご自由にご発言をお願いします。

委員 計画(案)のP22に「交通安全運転管理者協会」とありますが、これは間違いで、「安全運転管理者協議会」の事業所となるのではないのでしょうか。そして、この「安全運転管理者協議会」には、全事業所が入っているわけではないので、「安全運転管理者専任事業所」と修正したほうが、事故防止を図る上では良いのではないのでしょうか。つまり、「安全運転管理者協議会」とするか「安全運転管理者専任事業所」とするかです。車が5台以上あると、安全運転管理者を専任しなくてはならないのです。しかし協議会への加入は自由になっています。

会長 県の立場としては、どのようなお考えでしょうか。

委員 幅広く安全教育を行っていくというのであれば、「安全運転管理者専任事業所」の方が「安全運転管理者」を専任している事業所が全て対象になっているので良いのではないのでしょうか。

事務局 安全運転管理者協議会に加入している事業所に対しましては、全て交通安全教育を実施していくというのを目標に挙げています。今のお話で専任事業所に入っていない事業所もあるということですが、そういったところに、具体的にどのように働きかけていけば良いのでしょうか。

協議会に加入していない事業所で、安全運転管理者を専任している事業所は分かるのですか。

委員 届けていただいているので分かります。

会長 その安全運転管理者協議会への加入率というのは分かりますか。

委員 9割くらいは加入していると思います。

会長 県では、計画の中でこの件については、どのようにお考えでしょうか。

委員 安全運転管理者協議会に加入している事業所の具体的な名前は出していますが、安全運転管理者協議会に対する交通安全教育を推進していきたい。

- 会 長 どちらを対象にするかは、事務局でお考えいただきたい。
他に何かございませんか？
- 委 員 1つは、8ページに「高齢ドライバー」とありますが、これは「若者ドライバー」のように「高齢者ドライバー」ではないのでしょうか。このような言葉の使い方は統一させた方が良いのではないのでしょうか。
2つ目は、「目標の設定」方法についてですが、重点施策をはじめ、様々な施策がありますが、第7次計画で達成できなかったため、更に第8次でも同様の目標にするという論法ですが、その目標とここに掲げている施策との関係で、このように施策を実施したからこの目標になると言うように、整理した方が良いのではないのでしょうか。施策の内容との関係でこの目標を達成しようという中身になると思うのですが。
- 会 長 1つ目の“高齢”にするか“高齢者”にするかについては、国の方に合わせれば良いのではないかと思います。
2つ目については、要するに第7次で目標達成できなかったので、第8次でそれを更にとり、考えでよろしいのですか。むしろ事務局にお聞きしたいのですが、7次で出来た、出来ないということと、8次の目標設定とは関係があるのでしょうか。先ほどお話があったように国の方では、死者数を5,000人以下という、今のトレンドを見て、それ位出来るだろうということで設定し、むしろ過去どうであったかというものではないと思います。それが確かに市では、7次で達成されなかったことからという表現にしていますが、いかがでしょうか。
- 事務局 まず、“高齢”と“高齢者”の表現についてですが、これまでは「高齢者ドライバー」という使われ方もされておりましたが、通常、国等では「高齢ドライバー」となっています。また、“若者”については、“高齢”に合わせるのであれば“若年”というようになるかもしれません。“若者”の表現について確認をします。
- 会 長 国の方では“若年”と表現されているのですか。
- 事務局 通常、統計上では16～24歳を“若者”としていますが、本計画では事故の発生件数の多い20～29歳の対策を実施していくということで、20～29歳を“若者”といたしました。このように統計上になると、“若者”定義が合わなくなってしまうので、“高齢”に合わせた“若年”の表現について確認をいたします。

事務局 若者は「若」だけでは意味を成さないので「若者ドライバー」とし、「高齢ドライバー」については、これで高齢者のドライバーという意味になると考えます。高齢に「者」と付けなくても、「高齢ドライバー」で人を表し、これが一般的に使われているので、これで良いのではないかと考えます。

会長 この“若者”か“若年”かは、定義が曖昧なところがあるので、国でどのような使われ方をされ、どういう年齢層になっているのか確認して、市では整合性を図ることが必要であることから、再検討をお願いします。

そして後半の達成されなかったことから、引き続き同様の目標としていくということですが、それでよろしいのでしょうか。

事務局 基本的には第7次も第6次と同じ目標でやってきたところですが、現実的には達成されず、相変わらず右肩上がりで増加傾向にある状況にあります。そのため、この増加基調に歯止めをかけ、減少させるというのが、今度の第8次においても重要なものとしているというところから、このような目標とさせていただきます。これについて、これまでどのようなことをやって、それを踏まえて今後第8次でどのようにやっていくかのかが問題になってくると思うのですが、やはり事故分析の中でも、車相互の事故が全体の9割以上を占めており、中でも若年ドライバーの事故が多いということから、市では、特に若年ドライバーについての施策を強化したいと考えています。

さらに、死者数20人以下ということについてですが、第7次では25人以下と目標を設定し、平成13年、15年にはそれを下回る22人でした。全体的には、長いスパンでは減少傾向にあると思います。国や県の目標が例えば10人以下であれば、本市においてもこのような目標は立てることができませんが、22人が最低となっていますので、20人を目標として設定いたしました。

委員 この審議会として整理しておいた方が良いのではないかと思ったのは、施策と目標というものは、まったく別のもではなく、今回の宇都宮市の目標と、国や県の目標とを整合させるということが一つ大事なことだと思います。そこで、それがどのようにして達成するかについては、目標数値と関連付けておかななくてはならないと考えます。その時に、例えば7次よりも増加基調に歯止めをかけるや、死者数を減らすといった時、施策的に今度の計画と前回の計画との違いを整理しておく必要があるのではないかと、ということです。それぞれを独立して挙げるものではないのではないのでしょうか。だから、考え方としても整理しておかないと、前回達成しなかったのに、今回その目標をどうして達成すると思うのかと言われた時、答えができなくなってしまう。そのために整理する必要があると考えました。

事務局 概要版の7ページにこれまでの総括として、交通事故の特徴と今後の課題でまとめた上で、重点施策が成り立っています。つまり、今までの7次の評価として、第8次での重点施策を設定していることになっています。ですから、今までのことを抜きにしてではなく、今までの反省をもとに、8次ができていくわけです。

会長 死者数に関してですが、22人というのは切れが悪く、2人というのはすぐ変わるからと、切れの良い20人としたのではなかったかと記憶しています。しかし、今、理由付けをしていただいたので、これはこれでありがたいと思っています。その表現をお使いいただければと思います。

また、統計的には無理かもしれませんが、全ての資料が16年で終わっているのです。この計画は18年からということを見ると、17年中の統計資料も、もし最終的に計画が出させるときまでに入れられれば、入れていただき、最新のデータにしていいただければと思います。

委員 概要版の4ページ、8ページに「高齢者マーク・もみじマーク」についての記載がありますが、あまり知名度のない「障害者マーク・クローバーマーク」についても、広報活動の中に入れていただきたいと思っています。と言いますのも、バリアフリーで各公共施設など大きい建物には、障害者の駐車スペースがありますが、なかなかモラルが守られていません。ガードマンが言いづらいということも聞きます。そこで「障害者マーク」があれば問題ないのではないかと思います。

次に、電動車イスの安全教育についてですが、利用者のモラルが守られていない部分があり、信号が遅れても入り込んでしまうことのほか、自動車ドライバーからすると、スピードも遅く、低いので見にくく視界に入りづらいというものもあります。これらも合わせた教育も必要なのではないのでしょうか。

さらに10ページに交通安全意識の向上として具体的に広報啓発活動のなかで、チャイルドシート・シートベルトの着用の徹底とありますが、それに合わせて、まだ、徹底されていない携帯電話使用の危険性についても入れていただけないでしょうか。

会長 3点のご意見をいただきましたが、まず、「高齢者マーク・もみじマーク」ですが、あれは貫うにはどういう手続きがあるのですか。

委員 安全協会ですかね。どうも「車イスマーク」の方は知名度があり、「クローバーマーク」の方は、まだ知名度が低いと感じます。先日、免許の更新に行った際に、その説明がなされていたので、「もみじマーク」と合わせてやっていただければと思います。

会 長 「クローバーマーク」のPRをすれば、ということですね。確かに、まだ認知度は低いですね。「車イスマーク」は見てすぐ分かりますし。その「障害者マーク」を付けたときには、車イスでなくても、「車イスマーク」のところに止められるのでしょうか。それとも、これはまた別の話でしょうか。

これについては、アメリカが進んでおり、大きな遊園地などでは入り口に近いところのほとんどがそれになっています。問題は、許可証を偽造するなど悪用する人がいるということです。その点、日本ではきちんとなっているのでしょうか。警察の方はご存知ないですか。この「障害者マーク」や「車イスマーク」を付けた車しか止められないなど、法的な整備はできているのですか。

委 員 法的な規制はありません。駐車場の中であるので。

委 員 そもそも、「障害者マーク」と「車イスマーク」の違いは何ですか。

委 員 車イスマークは、通常は車イス利用者だけであり、原則的に車イスを乗せていないと駐車できません。

委 員 障害者手帳を持っていても、車イスがないから駐車できないということは、宇都宮市に限ってはないですね。

委 員 宇都宮市に限らず、いろいろなところで「クローバーマーク」を見かけるが、どのような位置づけなのかと思ひまして。

会 長 せっかくバリアフリー法ができたにもかかわらず、そのあたりがまだ混乱しています。これは、今回の計画でどのように触れていくのでしょうか。

事務局 「障害者マーク」のお話がありましたが、いわゆる三本柱の高齢者のところ重点施策ではあくまでも「もみじマーク」であり、「クローバーマーク」を交通安全計画の第4章のところに入れるかどうかです。今回の計画では、「高齢者マーク」については、重点施策なので高齢者に付けていくよう推進していきたい。そこで「クローバーマーク」については、計画のなかで強く打ち出していくべきなのか、逆に消極的なものになるのか、お伺いしたい。

会 長 それについては、第4章で触れてはいないですね。バリアフリー社会ということからすれば、ある程度、書き込んでも良いのではないかと思います。特に宇都宮市は「人に優しいまちづくり」をやっていますから。第4章のところが良いと思うのですが、事務局で検討ください。

次に電動車イスについてですが、電動車イスと電動スクーターとは同じも

のですか。電動スクーターは高齢者の方が最近よく乗っていますね。あの事故が最近多いです。ここで言っている電動車イスはどちらですか。電動車イスと電動スクーターは別のものですよね。どっちが正しい言葉なのか、統一してください。電動車イスというのは、車イスにバッテリーがついているものですよね。

事務局 両方を電動車イスと言っています。

委員 それが国の見解ですか。

事務局 道路交通法上ですね。

会長 よく電動スクーターという用語があると思うのですが。

委員 新聞広告では、電動スクーターですよ。

会長 電動車イスは、かなり重症の自分で動くことが難しい人が、利用するものですよね。レバー一つで。だから、たぶん違うのではないかと思います。言わんとしていることは分かります。両方含んでいるということですから、表現がもし違っていれば、修正をしていただきたいです。

事務局 表現を分かりやすいようにいたします。

会長 場合によっては、電動スクーター、及び電動車イスというように言っても良いのではないのでしょうか。そのところについては検討してください。

委員 交通事故の今後の課題のところ、幼児の交通事故が二輪・四輪車乗車中に事故に遭っているとあります。このことで最近気になっているのが、親の自転車に乗せてもらっている幼児・園児が全く無防備であることです。そこで、幼児ヘルメット着用の義務化など、そのあたりを具体的に施策の中に入れて反映していただきたい。そして義務化したときに、そのヘルメットは親が買うのか、市で買うのか、あるいはどこからか寄付いただくのか、施設の方で用意するのか、さまざま議論があると思います。また、道路交通法の一部改正などもささやかれており、その中で二輪または三輪自転車の運転者の遵守事項に関する規定の追加ということで、自転車運転者は幼児用ヘルメットをかぶらない幼児を乗車させてはならないとあります。このことが、近い将来に出てくるのかどうかも少し気がかりです。いずれにしても、事故がかなり多くなっており、また大きな事故に繋がります。現在少子化で、子供の命は大切ですので、もう少し、幼児や子供の安全安心のようなものを前面に出していただけたらありがたいです。

会 長 小中学生についてはヘルメットの話が出ておりますが、幼児、特に自転車に乗せてもらっているときのことはいいですね。他は全部6割なのに、その幼児の事故が全体の7割を占め、非常に高い割合にありますね。四輪車の場合には、チャイルドシートがあるのですが、自転車には何もありません。これについては、他県では積極的にやっているところもあると聞きます。ですから、幼児の安全について、親に対する交通安全教育とありますが、ぜひ、その教育の一環として、子供にはヘルメットをかぶせるよう指導していかないといいでしょう。実際そのヘルメットは、いくら位するのでしょうか。幼児のだからそんなに高くはないでしょうが、これもぜひ書き込んでいただければと思います。

次に、27ページに道路交通環境の整備ということで、道路照明の整備が挙げられ、そこに薄暮時とありますが、薄暮時に道路照明はほとんど見えませんよね。これはむしろ、ヘッドライトを付けるということではないですか。ヘッドライトについては、二輪車やバスではほとんど義務化されていますね。確かに道路照明を行政側で付けることも必要ですが、自動点滅の道路照明が付かない薄暮時での事故が一番多いので、個々の運転者がヘッドライトを付ければ良いのではないのでしょうか。

委 員 早めの点灯ですね。

会 長 そうですね。早めの点灯を促進すれば、事故の防止に繋がる。そのことをどこかに記載いただきたい。

事務局 交通安全意識の向上のなかで触れることで、皆さんよろしいでしょうか。

会 長 そのようにお願いします。

それと39ページの上に道路交通環境の整備として、効果的な交通規制の推進とありますが、具体的に何をやれば良いのですか。他のところにも共通しているのですが、精神論というか、抽象論的な表現であり、もう少し具体的にどうするのでしょうか。書きにくいかもしれませんが、何かご意見ありませんでしょうか。

規制関係の方は、この審議会には入っていませんが、警察の方ではいかがですか。交通規制の推進について、このような表現でよろしいでしょうか。

委 員 このような抽象的なもので良いのではないですか。交通死亡事故は、本人が気を付けるもので、指針を出してもそれで解決するものではない。なかなか推進できない。こうなってくると、国の問題になる。軍隊が多いとか、警察が少ないとかいろいろ問題がありますが、警察の方を多くして、交通取締りではなく、何時間か、時間帯で交通指導を要所でやっていただければ一番効くと思います。今は、なかなか交番に人がいないなど、難しいと思います

が、国、県でやらないと死亡事故を減らすことなどは、できないのではないですか。ですから、ここで提言するのは、このくらいの内容で良いのではないのでしょうか。

会 長 他にはいかがでしょうか。

委 員 27ページに「他の世代に対する高齢者に配慮した交通安全意識の向上」とありますが「他の世代に対する」がなくとも意味が通るのではないのでしょうか。要するに高齢者以外の方が、高齢者に対して配慮しろということですから。

会 長 確かにそうですね。いかがですか。

事務局 お互いが事故を起こさないようにしましょうという意味ですから、確かにそこがなくても、高齢者に配慮した交通安全意識の向上という意味は通じると思います。

委 員 例えば、「他の世代が高齢者に対する」などとすれば良いのではないですか。どうしても入れたいようだから。

会 長 表題の中では「他の世代」を抜いて、説明の方では残すということでしょうか。前後を見ても、これが少し長いように感じます。修正をお願いします。

会 長 他にはよろしいでしょうか。それでは、本日の皆さんからご意見を踏まえて、この案をもう一歩進め、パブリックコメントにすることになります。パブリックコメントはどのようにするのですか。

事務局 ホームページのほか、広報紙や出張所等の窓口で意見を募集します。

会 長 一つの考え方として、今皆さんは各種団体から来ていただいているのですから、そういうところにも積極的に検討を願って、そして関係機関のメンバーからご意見があれば募集した方が良いでしょう。せっかく自分たちの問題ですから、関係諸機関にも積極的にコメントも求めるようお願いしたい。

閉 会 (午後3時30分)

