

平成21年度宇都宮市交通安全審議会会議録

1 日 時 平成21年11月20日(金) 午前10時から午後0時まで

2 場 所 宇都宮市議会棟 第2委員会室

3 出席者 菊地委員, 櫻井委員, 小林委員, 西委員, 半貫委員, 古池委員, 森本委員, 安藤委員, 九津見委員(代理栗田氏), 鹿嶋委員, 野澤委員, 花田委員, 櫛淵委員, 佐藤委員, 麦倉委員, 湯沢委員(代理生井氏), 村上委員, 佐々木委員(代理弓田氏)  
(欠席委員 石嶋委員、岡村委員)

事務局 益子宇都宮中央警察署交通総務課長, 田所宇都宮東署交通総務課長, 大澤宇都宮南署交通総務課長, 小平市民生活部長, 小森市民生活部次長, 須藤生活安心課長, 星野生活安心課主幹, 坂本生活安心課長補佐, 鈴木生活安心課交通安全グループ係長, 鈴木生活安心課交通安全グループ主任, 菅原生活安心課交通安全グループ主任主事

4 議題 (1) 開会

(2) あいさつ

(3) 委員紹介

(4) 会議公開

(5) 議事

- ・第8次宇都宮市交通安全計画の進捗状況
- ・交通安全対策に係る次年度の取り組み方針

(開会) 坂本補佐

(あいさつ) 古池会長

(委員紹介) 坂本補佐より紹介

(会議公開) 古池会長

(議事)

会長 : まず始めに報告事項「第8次宇都宮市交通安全計画の進捗状況」について事務局の方から説明してほしい。

事務局 : 「第8次宇都宮市交通安全計画の概要と進捗状況」により説明

【資料1参照】

会長 : 事務局紹介

事務局 : 自己紹介

会長 : 事務局から資料の説明があったが、質問や意見等はあるか。

A委員 : 歩道の状況について、車道は舗装してきれいになっていて、平らでデコボコはないが、歩道はデコボコである。歩道を自転車が走っていると道路を横断するところは何箇所もあり、その度にガタンと落ちて、またガタンと上が

る。縁石をつくり、わざわざそこに段差をつけると非常に自転車が乗りづらい。高校生から年に2, 3台自転車が壊れると聞くと、なぜあのような段差をつくるのか。それと、市役所の前もそうだが、北側にレンガが埋めてあり、ガタガタするが、なぜもう少し自転車が上手に乗れるように整備しないのか。それと説明にあった若草3丁目のバリアフリー整備はどのような整備なのか。今私が言ったことはバリアフリー整備ではないのか。宮の橋から白沢街道にかけてのところがひどく、タバコの吸殻がブロックの間に入ってしまい、踏みつけられるからなかなか取れない。平らならそういうこともなくなると思うが、その状況について回答をいただきたい。

会長 A 委員からの質問は、道路のデコボコ、それからレンガを敷き詰めた歩道、段差があること等についてだが、ご意見を頂戴したい。

事務局 道路の整備については、道路見える化計画により、建設部門で段差の解消を含めたバリアフリー整備を対応しており、ただ、地元から個々に、また、例年の連合自治会単位の環境点検時に、交通上危険な箇所として意見をもらった際にはそのような部分については逐次、建設部門に要望、意見等を繋いで、改善できるところは改善しているという現状である。

会長 B 委員からは何か意見があるか。

B 委員 交差道路の段差、縁石の巻き込み部分については考え方が二つあり、一つは完全に平らだと、目の不自由な方が交差する部分を認識しづらいという考え方、もう一つは、段差は2センチ位になっており、逆に車椅子の方にとってはないほうが良いという考え方もあり、立場、立場での感覚の違いから現状のような設置をしている。あと、歩道部分で、応急的にレンガ舗装などで復旧することがあり、多少の段差は出ているが、その部分はできるだけきれいに復旧するよう指導している。

会長 自転車の走行環境調査で、自転車の振動計を付けて走ったが、道路が交差しているところでまったく縁石がないと、ノンストップで進んでしまい、かえって事故の危険があるという研究結果があり、今 B 委員の説明のようにいろいろな立場からすべて取り除いてしまうことはかえって危険である。しかし、昔に比べ、最近、縁石のフラット化はずいぶん広がってきているのではないのか。

B 委員 かつては、地方部ではフラットの形もあったが、市街地部では歩道部分が車道部分よりも20センチ位高いマウントアップという構造のところがあり、非常に危険であったが、最近では走行上での構造とかいろんな形に対応して造られ、地方部で見られる若干歩道側が高いセミフラットな構造になっており、大幅に改善されている。残念ながら、極めて狭い歩道では民地の取付けの関係等から全部整備しきれてない現状があり、そのあたりも整備して

いく必要があると思う。

会長

以前、石井街道は段差がある走行状態だったが、今はスムーズに走行できるようになっており、自転車が走りやすくなっているが、左右に道路が交差する時に完全に縁石をなくしてしまうと、かえって危険である。電動カートを利用する高齢者にとっては非常に安全面ではいいと思うが、車椅子の方も含めて、C委員から意見はあるか。

C委員

確かに昔に比べて歩道と車道の段差が低くなったが、ものすごい段差があると、自転車では乗り上げられない。今、車輪のついているバッテリーカーを利用している老人の方がいるが、段差があるとなかなか外出できなくなってしまう。だいた、最近では車道と歩道の段差がなく、縁石だけおいておくようになっている。確かに目の見えない人にはフラットだと、どこまで行ったら境目になるのかと、車道と歩道の境目、区別がついていないと逆に危険であり、車椅子の方と、目の不自由な方との歩み寄りが必要であり、できれば景観の問題も含めて、フラット化の方向性で今後検討してほしい。

会長

もうひとつA委員からの若草3丁目のバリアフリー整備について説明してほしい。

事務局

こちらについては、やさしさをはぐくむ福祉のまちづくり条例に基づいたバリアフリー化ということで、点字ブロック、歩道の段差部分の解消が含まれており、ただ、詳細についてはわかりません。

会長

他には意見があるか。

D委員

交通事故防止のために様々な取り組みをやっているが、資料1の具体的な目標に対する今年度の実施回数が少ない気がする。たとえば、高齢者における交通安全教育の推進の具体的な目標回数が39自治会だが、今年はまだ2回というのは、あまりにも目標に対して少ない。年間39回という目標なのか、それとも全自治会数に対しての39回なのか、分からないので説明してほしい。もう1点、電動スクーター教室の推進について、交通安全フェアなどで講習会をやっているが、電動スクーターはこれからの高齢化社会に利用される方がどんどん増えてくる現状で、高齢者の方々がどういう教室に参加、受講して、どのような感触をもっているのか、また、その参加人数等の現状を説明してほしい。利用者が増えてきた場合には、それぞれの教習所でも講習会などが開催されることになると思うが、現状の動機を説明してほしい。

事務局

連合自治会単位の教室開催については、毎年、年間に39全自治会で開催するということである。連合自治会単位の案内しているが、老人クラブ単位でも案内している状況もあり、なかなか自治会単位での要望がない。また一方で、独居老人の訪問事業についても展開しており、なかなか要望がない。働きかけが弱かったと思うので、今後、展開、手法等を検討していきたい。

会長 毎年39全自治会で教室をやるのか、それとも5年間に渡ってやるのか。  
事務局 毎年39自治会ということである。同じようにその上の老人クラブについても、全老人クラブという目標数値にしている。

会長 いくつあるのか。  
事務局 20年度現在で368クラブと把握している。これについても、毎年368クラブ実施するという目標値であるが、他の教室も開催しているため、なかなか数値的なものを達成できない状況である。

会長 2点目について、電動スクーターの講習会を1回やっているが、その内容と、今後の電動スクーターの必要性への対応についての説明を。  
事務局 今年度交通安全フェアを実施し、150名の高齢者の参加があった。電動スクーターになかなか触れる機会がなく、この機会を通して、だんだん普及していくと参加者から感じた。

会長 これから増えていくから、その規制等が必要かもしれないが、ただ電動スクーターは時速6キロであり、人の歩く早さ以上にはスピードが出ないようにできているから、むしろ自転車とか、最近開発された高齢者向けの四輪自転車が電動スクーターより危ないと思う。最近、特に高齢者の電動アシストもずいぶんと普及し始めており、そういう状況に対しての安全教育も必要かもしれない。他の方で、質問ある方は。

E 委員 こないだ母の会として講習を受け、歩道での自転車の走行は駄目と聞かされたが、どういうことか。もう一つ、自治会の高齢者講習の回数について、こちらの資料では非常に少ないと思うが、いろんな形で、各地域で行われており、自治会単位ではないが、昨日私の地域では、65歳以上の方を対象とした「老人のふれあい救助」という講習会にて市や警察の方から自転車のひたくりについて話を伺った。そういう機会に、いろいろな所で市を通して交通の講習を受けているので、細かく実施しており、母の会では今年も宇都宮市内で、高齢者宅300世帯を目標に訪問事業をやっていくから、交通安全での啓発、活動はしている。

会長 これは非常に重要なことであり、ここに出てきている統計はあくまで市でやっていることで、警察、県、母の会、交通指導員連絡協議会と、各々が教室をやっており、この統計が全てではない。逆に、国の事業仕分けのように、別の部所で同じようなことやっていたらカットされることもあるが、いろいろな所でやっていることを認識したうえでのもので、しかし、この回数だとまだ少ないかもしれない。それと、自転車は歩道を通行すべきで、車道を通行してはいけないという原則について、F委員から説明をお願いしたい。

F 委員 歩道は、自転車歩道通行可の標識があるところ以外は、自転車が通行しては駄目で、車道を走るのが大原則である。市役所の前の南大通り等にある青

いマークの自転車歩道通行可の標識があれば、そこは自転車が自由に通れるというのが大原則。但し、歩行者に配慮するという要件があり、2年前に法改正があり、幼児、児童、それから70歳以上のお年寄りは、標識がなくても歩道を走ってもいいと変わった。だから、大原則は車道だが、交通の状況に応じてという追加事項がある。交通が頻繁な場所、例えば雀宮の旧4号線のメイン通りは歩道通行可がないが、高校生などはほとんど車道ではなくて歩道を走っており、これは、交通上危険な面から歩道を走っている。2年前、警察庁の会議で、今までは車の対策がメインであったが、これからは自転車対策に乗り出していくと話していた。自転車に対しては、まだまだ問題点がたくさんあり、これからも出てくるはずだから、自転車対策として警察、市、道路管理者の方と協力しながら、一つでもよくしていくスタンスで仕事をしている。

会長 自転車通行可の歩道は、全国で全体の4割であり、残りの6割の歩道は通行してはいけないはずだが、恐らく10割の歩道はみんな通行している。このように一般の利用者に法律が普及していないという問題があり、新しい道交法のもと、正しい自転車の乗り方を指導してもらいたい。他の方で、質問ある方は。

G委員 3点あり、まず1点目、事業仕分けで事業が重複しても意味がないと言われており、現在の第8次計画の施策を来年度22年度に実施するに向けて、また来年度に第9次計画を考えられる時にぜひ考えていただきたいことがある。それは、宇都宮市としては交通安全対策の対象を誰にするかを明確にしたうえで事業の目標を立てること。宇都宮市は自治会、地域に事業を振る傾向が多く、自治会連合会でも、老人クラブでも参加者が一緒であり、その状況が続くと全体の啓発の底上げには非常に難しい。各種団体での対処は決まっており、警察は警察として、交通安全協会は免許更新対象者に、宇都宮市はそれ以外の対象者に対処すればいい。免許を持っていないために免許センターに行かない人、老人クラブ、地域活動に参加しない人たちにどう対処するのかという事業展開をしないと、多数実施しても、多くの人への啓発を満たしていない。第9次計画作成の際の要望について。資料1の交通安全教育の推進で、中学生の教室開催数が1回600人と、小学校は68回、53回とほとんど全校でやっているのに、中学校の1回という開催数は際立っている。授業時間の確保の難しさなど要因はあると思うが、中学生という世代に交通安全教育をやるのであれば、こういう所に重点的に力をいれ、老人クラブ、地域連合会の世代間交流の事業などをやらなくてもいいと思う。そのようにやれば、平成22年度には1回、1校とはならないと思う。2点目は、私たち議員の立場からすると、交通安全については歩道、看板と、非常にハ

ードの要望が多い。生活道路で歩道をつけるとなると、道路の拡幅が難しい。車と歩行者、自転車が共同しているところだと歩道がなく、既に、道路の中心にセンターライン、道路の両脇にもラインが引いてあるが、人の歩く所は両側10センチも幅がない所が多数ある。若松原通りはまさにその状態であり、車を優先させてきたように思う。信号をつけるためには、車がすれ違えるくらい道路幅の確保やセンターラインが引いてあることが必要だが、歩道を自転車が走れないときはどうするのか。センターラインの引き方の対応を考えれば、道路を買収して歩道をつけるよりもはるかに安上がりで交通安全が図れると思う。今後、環線道路では場所によって時速80キロという法改正がなされるが、生活道路については、県警では徐行なので事故は起きないというが、事故が起きることはあり、なんとかならないのか。歩道に歩行者注意と書いてあっても、まず注意しない。

会長 今の提案はセンターラインを引けということか。

G 委員 センターラインを撤廃すべきということである。3点目は意識啓発について。原則横断歩道は横断者がいる場合、歩行者の横断を妨げてはいけないと道交法で決まっているが、片車線の車が止まっている一方で、片車線の車は手を上げて走っている子供に対し、急ブレーキをかけ、怒鳴っている場面がよくある。横断歩道が乱発されている可能性があり、見直すのか、減化するのか対応する必要がある。毎朝、お互い急いでいる状況のなかで、どちらを優先するのかどうもうまく通達されておらず、歩道は原則止まらなくてはいけないことを免許更新時に厳密に教えなければならない。

会長 交通安全教育について中学校の1校、1回開催についてはどうなのか。

事務局 確かに、豊郷中学校で開催した1回のみであり、これについては、県警で58回ほどやっている実績はございますが、ご指摘のようにどこに重点を絞って本市の交通施策を展開していくのかを、第9次計画を策定する際に重要なポイントであると考えている。

会長 警察で残りの中学校をやっていればいいが、この資料のような表記ですと、いかにも1回しかやっていないように見える。いろいろな所で実施し、重複してもいいと思うし、1回ではなく何回でもやるべき。ただ問題は、警察は警察、市は市でバラバラにやっているところである。お互いに連携して役割分担が分かっているといいと思う。また、幼児、小学生、中学生、成人の教室はあるが、高校生の教室がない。一番事故が起きているのは高校生である。

G 委員 小中校は市教育委員会の役割であり、高校は県教育委員会である。

会長 高校生については、宇都宮市の役割の圏外というのはおかしい。

G 委員 県の分野である高校生は、市がやらなくていいと言っはいけないが、県の教育委員会の分野で対応し、あとは市で対応すればいい。オリオン通り街

- 頭活動など合同で実施している所でカバーされており、市としては、他の団体によってカバーされていないところを重点的に実施し、本市の交通安全教育の底上げをしていくほうが、第9次計画の作成において必要である。
- 事務局 機能の分担が必要であり、どこの部分がウィークポイントになっているのかを見極めた上で、今後の施策展開や目標値の設定を、さらには第9次計画作成においてその評価を踏まえる必要がある。
- 会長 センターライン撤廃のように、車、ドライバーがお互いに譲り合える意識改革は重要である。たとえば、ヨーロッパのほとんどの住宅地では30キロ以上出さないように厳しく取り締まっている。日本では、道路に徐行と標示があるが、徐行というのは何キロ以下が徐行なのか。
- F委員 すぐに止まれるスピードである。
- 会長 曖昧な所がいっぱいあり、歩道、車道の区別ができないような狭い道路については、スピードを出させないようにいろいろ方法があると思う。他に意見はあるか。
- H委員 歩道には危険な箇所が多数あるが、2列縦隊で自転車走行している人が結構おり、また、ベルを鳴らせばいいのに、直前でブレーキをかけるなど、意外とベルを鳴らす学生が少ない。歩道、田川ロードなど、直前でブレーキをかけるようなひやりとした経験がある方もおり、間違えればかなり大きな事故になる。
- 会長 現に大きな事故が多数起きており、自転車事故はすごく増えている。
- H委員 自転車の安全教育については、高校生のマナーアップを重点的にする必要はある。
- 会長 当然並進は法律上禁止だから、4列縦隊というのはとんでもないことだが、実際そういうことが行なわれている。また、スピードを出しているから急ブレーキになるわけで、本当は歩道では徐行と標示してあり、徐行しなければならない。今の高校生の徐行は相当高速であり、徐行ではない。自転車に関しては、さきほど話があったように、これからいろいろと厳しく取り締まっていたきたい。それから、高校生を中心に啓発活動、安全教育をやっていたきたい。
- H委員 もう1点、老人クラブでの交通安全教室の開催について、単位老人クラブでやる場合と、地域での高齢者部会（従来のドライバークラブ）でやる場合とあるが、南署管内では、高齢者部会にて毎年やっている。
- 会長 もうひとつの議題である資料3「交通安全対策に係る次年度の取り組み方針」について、事務局から説明してほしい。
- 事務局 資料2「宇都宮市の交通事故発生状況」について説明（特に高齢者、自転車の事故状況について説明）

- 資料3「交通安全対策に係る次年度の取り組み方針」について説明
- 会長 次年度の交通安全対策について意見、質問はあるか。
- I 委員 高齢ドライバーの事故件数、死亡事故の統計を見ても、高齢者の件数は非常に増えており、私の知り合いの話では、90歳で免許更新ができた方が二人おり、実際に運転は大丈夫か心配である。ただ、公共交通機関がないために、病院に行くにも自分で運転しなくてはならないという人が相当いる。毎日乗っている85歳くらいの方は4号線で蛇行運転をしたために、見ていた人が酔っ払い運転ではないかと通報され、自宅にパトカーがきたということもあり、本人はまったく気づいていない状況で毎日乗っているのは危ない。免許更新時には講習を受けるが、次の更新までの期間は講習を受ける機会が無く、非常に心配である。自分に自覚症状がないのが一番危険であり、高齢ドライバーの安全運転講習会を市民センターなど地域ごとに細かくやっていく必要があり、強化してもらいたい。
- 事務局 現在老人クラブ等での講習、広報紙等での運動機能、反射機能、身体機能の低下についての啓発をしており、今後さらに強化していきたい。それから、今年の6月から免許更新の際に75歳以上の方の機能、知能、反射などの機能を検査する講習予備検査が導入されている。
- A 委員 免許更新について、平成20年4月2日免許交付だと、期間は平成24年5月4日までの4年間であるが、その前の更新は5年間であった。今回の更新（75歳以上）は4年間になってしまうのはどうしてか。
- F 委員 これは法律で決まっていること、また加齢に伴う能力低下は実際にあることからだと思う。実際に講習予備検査にひっかかった人はおらず、皆が免許更新できており、人の権利に関わってくる部分もあり、非常に難しいところである。また、県主催の高齢ドライバー対策を少し紹介してほしい。
- J 委員 県の高齢ドライバー対策として、「しあわせ高齢ドライバースクール」を開催しており、今年度は県内300人位を対象に、ツインリンクもてぎにて実技講習専用車を使用し、一時停止などビデオ等に撮影した自分の運転行動を確認し、頭で思っていることと実際の行動のギャップを認識してもらい、それを認識した上で再度運転するという身に付く研修を目指しており、来年も継続予定である。
- 会長 車を運転しなくても好きなところにいける自由、運転免許を持っている時と同じような生活ができるような世の中であれば問題ないわけであり、東京など大都市はそうであるが、地方都市では、車を運転しないと病院にも、どこにも行けないことが本当の問題であり、これからの高齢化社会では、この問題が大きくなると思う。ただ、この交通安全審議会では、車に代わる交通手段を審議するところまではできない。高齢者の免許更新のように、法律や条

例で決まっていることではあるが、多くの高齢者は時によって本当は車を運転したくはないが、せざるを得ない状況になっており、これからも非常に多くの問題がでてくると思う。

事故発生状況の3ページ目の高齢者の状態別をみると、歩行者の去年の交通事故死は7.6%、それと比較して6割が自動車乗車中、2割が自転車乗車中の事故であり、自動車や自転車の乗車中の事故が非常に多くなっている。死亡事故の高齢者の割合が国全体としても増えており、国家的な大きな問題ではないかと思う。他に意見はあるか。

K 委員 今後の取り組み方針について。中学生の交通安全教室の開催1校は豊郷中学校であり、平成19年度に非常に自転車事故が多く、PTAの中でも問題になり、何か対策を立てなければならないということで、平成20年度に交通安全教室を実施した。すると、自転車による事故が全く無くなり、今年も引き続き事故はない。実は、大変丁寧な交通安全教室を行ない、事前に現地調査をし、豊郷中学校管内の危険な状況や場所で、実体験をもとに丁寧な教室をやり、それが今回の1回という回数の原因だったのではないかと思う。教室を地域の特性に合わせた、丁寧なやり方でやっていくことは大変効果があり、教室のやり方も含めて、今後の事業展開を進めていけば、非常に効果がある。また、自転車通学を始める中学生に全ての中学校で毎年やっていくと、高校生のマナーアップに繋がっていく。

会長 今の中学校の交通安全教室は市、県警とやる主体は違っても、その地域に合わせていたことが大切であり、ヒヤリハットマップ作りのように子供自信自ら気をつけることが大切である。

K 委員 事前調査の際の写真撮影など、その場所がどのように危ないのか認識することが大切である。

会長 このような安全な効果については、地域だけではなく、どんどん情報を発信していくことも必要である。他に意見はあるか。

A 委員 資料3中の自転車乗車中の事故が県内に比べて宇都宮市の割合が高いのはどういうことか。また、交通事故が多発している所の事故防止対策が必要であるとあるが、多発地点というのは具体的にどのような所で、どの程度あるのか。

会長 L 委員より説明をお願いしたい。

L 委員 まず、自転車の数、利用率において県全体よりも、宇都宮市の方が多く、高い。他のところは市街地が拡散していて、自転車ではなく車で移動しており、市の割合が県の割合より高いのは、自転車利用率の高い宇都宮市の方が当然相対的に自転車事故が多くなることからである。あと、事故多発地点については、宇都宮市の「道路見える化計画」において、事故の多発地点を抽

出し、それに対して対策をとる。道路見える化計画の資料の中にある移動性向上とは、渋滞解消のことである。また、安全性向上とは、交通事故の多発地点のピックアップの仕方は2通りあり、一つは交差点の中で事故を計測し、ある一定の数になると事故多発地点と定義し、上から計測値が高い順に並べていくやり方。もう一つは、そのエリアで非常に多く起きていればそこは非常に危険なエリアだと抽出するやり方である。この対策は、事故が多発しているところを抽出し、そこに対して行っている安全対策のことである。

会長

道路見える化計画の資料中の越戸通りのカラー舗装化が導入されたことにより、歩行者の安全性が確保され、人身事故が4割減り、今日本中で宇都宮市は大変注目されている。つい昨日、今度国交省からアメリカに自転車の調査団が出かける際に、宇都宮市の事業を紹介したいと電話があり、大変話題になっている。他に意見はあるか。

L委員

一つは、宇都宮市は自転車レーンを非常に一生懸命整備して効果が出てきているが、本当に自転車レーンの整備によって自転車事故が減っているかを宇都宮大学で調べている。道交法改正により、軽車両の自転車は歩道ではなく車道を走らなければならないとなった時に、自転車レーンを車道側に造ると、歩道側では当然、自転車と歩行者の事故は少なくなる。問題は、車道側に造った時に車との接触事故が増えているのではないかとチェックしなくてはならない。今それを行っており、暫定的であるが、統計的に観る限りでは増えているとは言えず、少なくとも歩道側の事故は減っているので、効果はあるというのが今の段階である。これを含めて次年度への課題は、対策を打ったことに対しての効果を検証し、効果のあるものとならない物とを仕分けするような仕組みを作っていくのが一つ。

もう一つは、高齢ドライバーについて、抜本的な解決策としては車に頼る都市構造に踏み込まないようにしないとどうしようもなく、交通安全審議会の中で、公共交通がもっと充実した都市構造を展開して、高齢者が無理をして車に乗ることのない社会に変えていくアプローチを交通安全審議会からも少しずつ取り上げていく体制をとってもよいと思う。

会長

やはり車を運転しないでも済むような社会に変えていかなければならない。宇都宮市は一番の車社会で、ガソリン消費量は日本一だから、少しずつ車以外の交通機関が使える街づくりをやっていかなければならない。

それから、来年の取り組みには入っていないが、第8次計画の中にもあるヘルメット着用の推進について、説明をF委員にお願いしたい。

F委員

配布したこのチラシは、県警で9月の交通安全運動から自転車を乗車する高齢者にヘルメットをかぶってもらう運動を始めた。交通事故は全般的に減っているが、その中で唯一増えているのが高齢者の自転車乗車中の死者数で

ある。資料「平成21年10月末の交通事故発生状況」の高齢者の事故の全体の件数、死者数は前年対比で減っているが、死者状態別では自転車が17人と、これは前年対比で+9人。事故の内容は自転車と車の事故のうち半数近くが頭を打って死亡しており、多くが車も自転車も壊れてない事故で、転倒した時に頭を打って死亡している。この状況に対して模索した結果、ヘルメットをかぶることで死亡事故を防ぐようと、業者に非常に軽く、通気性のいいヘルメットを依頼し、栃木県交通安全協会に9月の時点で210個購入してもらった。特に自転車の死亡事故が多かった県南地区の足利、小山、佐野に30個ずつ、各警察署にも配った。これをモニターに登録した高齢者に無償で配り、かぶってもらっている。この狙いは、高齢者の事故防止、頭を守ることだが、これをかぶり、周囲の人に交通安全の意識を広めることもある。また、このヘルメットをかぶっている高齢者をみたドライバーに交通安全の意識を広める効果もある。今月末から栃木県交通安全協会を通じて各警察署にて2,500円で買えるようになり、また栃木県トラック協会から県にヘルメット1,000個寄贈され、各市町村に今月末から来月にかけて配布される。宇都宮は市と警察で協議して、モニター登録した高齢者に165個無料でさしあげている。自動車免許を持っていない75歳以上の方で、かつ頻繁に自転車に乗り、必ずかぶる人に配ることで広がっていくと思う。値段がかなり安く、反射材など安全性も適合されているので、ぜひ皆さんに購入してかぶってもらいたい。これは、全国で初めての取り組みで、特に自転車のまち宇都宮市が発信源となって推進していただきたい。

会長 大々的に、新しい運動としてやっていただきたい。この啓発に対しての効果をぜひ検証していただきたい。ヘルメットはいいものだと1万円位するのに比べ、2,500円というのはかなり安く、それで命が助かるわけだから、いい投資である。次年度の取り組みとしてもいいと思う。

G 委員 高齢者ヘルメット着用の啓発を図る旨を今後の方針に入れていいと思う。  
会長 いかがか。特に異議はないか。高齢者のヘルメット着用の啓発を図る旨を今後の方針に入れる。

閉会 予定の時間になった。特に発言がないので、今回の交通安全審議会はこれをもって終了とする。