

## 平成19年度宇都宮市交通安全審議会会議録

1 日 時 平成20年2月28日(木) 午後2時から午後4時まで

2 場 所 宇都宮市役所14階A会議室

3 出席者 駒場委員, 高橋委員, 小林委員, 金子委員, 藤井委員, 古池委員, 森本委員,  
亀井委員, 安藤委員, 櫛淵委員, 石嶋委員, 高田委員, 麦倉委員, 花田委員,  
佐藤孝委員, 五家委員(代理廣田), 郡司委員, 柴田委員

(欠席委員 岡村委員, 佐藤六夫委員)

事務局 星野宇都宮中央警察署交通総務課長, 星野宇都宮東警察署交通総務  
課長, 浅井宇都宮南警察署交通課長, 菊池市民生活部長, 大竹生活安  
心課長, 大竹生活安心課長補佐, 坂本生活安心課交通安全グループ係  
長, 垣生主事, 大家主任

4 議 題 (1) 会長, 副会長の選出について

(2) 会議の公開について

(3) 報告事項について

①第8次宇都宮市交通安全計画の概要について

②平成19年宇都宮市交通事故発生状況について

③第8次宇都宮市交通安全計画の進捗状況について

④平成20年度における重点項目及び重点事業について

(4) その他

### 1 開会(午後2時00分)

- ・ 菊池市民生活部長が開会に先立ち挨拶

### 2 委員紹介

- ・ 大竹生活安心課長補佐が委員を紹介
- ・ 大竹生活安心課長補佐が事務局を紹介

### 3 議事

#### (1) 会長, 副会長の選出について

- ・ 大竹課長補佐の進行により, 古池委員を会長に選出
- ・ 会長の議事進行により, 安藤委員を副会長に選出

### 3 議事

#### (2) 会議の公開について

- ・ 会長の議事進行により裁決し, 会議を公開することに決する。

### 3 議事

#### (3) 報告事項について

##### ①第8次宇都宮市交通安全計画の概要について【別添資料1参照】

会長

- 事務局から資料1に基づき、第8次宇都宮市交通安全計画の概要について説明

ただいま、「第8次宇都宮市交通安全計画の概要について」説明がありました。何かご質問等はありませんか。

特に無いようでしたら、引き続き「報告事項②平成19年宇都宮市交通事故発生状況について」事務局からご説明をお願いします。

##### ②平成19年宇都宮市交通事故発生状況について【別添資料2参照】

会長

- 事務局から資料2に基づき、平成19年宇都宮市交通事故発生状況について説明

ただいま、事務局から昨年の交通事故発生状況についての統計資料を引用してのご説明がありました。これにつきましてご質問、あるいはご意見ございましたら、どうぞ自由にご発言いただきたいと思います。

交通安全計画の進捗状況につきましては、次の項目でご説明いただくことになっておりますが、事故の発生についてかなり色々特徴的なところが見えるのではないかと思います。何かご意見ございますか。

では一つ私のほうから。高齢者という表現と、75歳以上というものと、出てくるのですが、この場合の高齢者は65歳以上と考えてよろしいですか。

会長

- 事務局からデータの取り扱いについて説明

ということで、高齢者も前期と後期があるようで、後期の方につきまして少し問題があるようでございます。何かお気付きの点等ございますでしょうか。

G委員 一点だけ確認で質問させてください。説明の中で平成18年までは宇都宮市のデータは合併前のものとコメント入っているのですが、これは今日頂いた資料の中の全て18年は合併前で、19年は合併後の全域としたデータと考えてよろしいですか。

- ・ 事務局から掲載データについて説明

G委員 分かりました。そうすると単純に比較すると19年のものは合併後で2町が入ってエリアが増えているので、18と19を比較して大きくなっているから増えてるかどうか、というのは単純には分からないということよろしいですか。

- ・ 事務局説明（状況が大きく変わることは無いので、宇都宮市のデータとして取り扱うことで問題ないとする。）

会長 ということでよろしいですか。経年で15年からずっと5年間にわたって出ている3ページの2-1と、それと7ページの2-3、これは19年は合併後のデータで、それより前は合併前であると。そして、18年と19年だけの前年比較はどちらですか。

- ・ 事務局説明（どちらも合併後の新しい宇都宮市のデータである。）

会長 他にはいかがですか。何かお気づきになった点ありますかでしょうか。

では私からもう1つ。5ページのシートベルトの装着状況のデータですが、96%がシートベルトを使用していたと、そして事故時の被害軽減するためにシートベルトの着用率をあげる必要があるとありますが、96%が着用というわけではないのですね。これは事故にあった事故全体ですから、一般のいわゆるドライバー全体の着用率がいまどのくらいかというのは分かりますか。すぐ分からなければ良いですけど。

Q委員 昨年10月に調査をした結果では、栃木県で96%でした。

会長                    そうすると、シートベルトの着用率を上げる必要があると書いてありますが、それは96%をさらに97、98にしていくという風にとってよろしいですか。

Q委員                そういう面もございますが、実はこれは一日中調査したものではございません。ある時間帯に、県内何箇所かで調べたものでございます。そうしますと、やはり私どもの感覚といたしまして、朝・昼・晩でかなり違う、夜間もかなり違うと考えます。

                          ですから、これも全ての時間帯について、高い着用率を数字でアップさせるような事が必要ではないかと思えます。これは本当に昼間の時間帯に調査した結果でございますので、早朝とか夜間などは残念ながらもっと低いと思えます。この高い着用率を全ての時間帯で上げる必要があると考えます。

会長                    それでは、また後からデータに立ち戻ってご議論いただくということにしまして、次の「③第8次宇都宮市交通安全計画の進捗状況について」、事務局から説明をお願いします。

### ③第8次宇都宮市交通安全計画の進捗状況について【別添資料3参照】

- ・ 事務局から資料3に基づき、第8次宇都宮市交通安全計画の進捗状況について説明

会長                    ただいま報告事項の③としまして、最初にご報告いただきました報告事項①の交通安全計画の進捗状況ということ、昨年度に続いてご説明いただいたわけですが、何か今ご報告いただきましたところでご質問、あるいはご意見ありますでしょうか。

D委員                いま、道路交通環境の整備という中で、事故多発地点の抽出及びその特性の分析ということで、宇大との共同研究を実施中ということが書いてありますけども、これが非常に大切な事ではないかと思えます。実際事故が起きて

いる地点というのはだいたい同じような所で起きる、しかもだいたい同じような原因で起きているのが非常に多いのではないかなと思います。したがって是非これは、早急に実施してほしいと思います。そして、先程の資料の報告②の交通事故概況の中で年齢別に色々その状況が出ているのですが、まず事故の当事者の住居と言いますか、要するに事故現場と同じ、周辺地域に住んでいる人なのか、それとも市外とか県外とか、当該地から離れて住んでいる人の事故がどのくらいの割合なのかというのが分かる資料があるのかどうか、ちょっとお尋ねしたいのですが。

会長 一点目は後にして、二点目の方を先にお答えいただけますか。住んでいるところと、実際の事故の関連性について。

・ 事務局説明（第一当事者の発生件数について、その65%が県内に居住地がある。）

会長 委員からのご質問は、例えば自宅のすぐそばとかね、もっとキメの細かいレベルの距離、場所ですよ。

Q委員 宇都宮市内のデータは無いのですが、高齢者に限って歩行者自転車等でお亡くなりになった場合、居住地等、事故現場の距離関係などは追跡調査を行っております。ただ、本日はデータを持ってこなかったものですから、必要でしたら問い合わせていただければと思います。

・ 事務局説明（歩行者自転車の死者の自宅から事故現場までの距離について、もっとも多いものが500m以下で5名、そのうち高齢者が3名を占めている。そして1km以下3名、100m以下2名となっている。）

会長 D委員の最初の質問でございますけども、これは宇都宮大学で実際にそれをやっておられるG委員がいらっしゃっていますので、補足的にご説明をしていただけますか。

G委員

現在、共同研究を実施させていただいて、概ね結果がまとまりつつあります。まず1つ、これまで交通事故のデータが散在していたので、1つのものに入れるということでコンピューターの地理情報システムの中に、過去数年分の事故の、どこで起きたか、原因は何か、というのを、いま入れ終わりました。これを使うと事故多発地点が一目瞭然で、すぐ見える。かつ過去起きた事故が、どういう傾向であるかというのを、まず調べる事ができるということです。それと、いま原因別に少し類型化して対策を考えようということで、追加の分析をしております。場所によってかなりタイプが違います。やはり通過交通の多い幹線道路のタイプと、住区内で起きている事故のタイプとで、だいぶ違います。通常、事故多発地点というと、数からいうとやはり幹線道路の方がどうしても多くなるんですが、住区内道路で起きている事故についても、いま全部調べ上げている最中でございます。もう1つ補足的ですが、昨日、宇都宮市の道路見える化の審議会がございまして、そこで事故多発地点については抽出して、その場所についてこれから道路整備をしていくという形で、来週月曜日に市長にその提言書を提出する予定になっています。

会長

今のGISを使って、住んでいる所と事故が起こった場所との距離、それも例えば死亡事故だけでなく、それ以外の人身事故等もたぶん分かるはずですけどね。

G委員

そうですね、全事故を取り扱っていますので、相当数がございます。

会長

これは、是非分析を進めていただいて、その安全に向けて把握して、多発というとただ単に件数が多いだけではなくて、交通量が全然少なくてそれで事故が多いという、相対的に多発ということも有り得るわけで、その辺りも色々と研究していただけたらと思います。

他にはいかがでしょうか。今の進捗状況ということについては、何かお気づきの点、ご質問ありますか。

先ほど三枚のチラシ、ヘルメットののですが、これはどういう風に見たらよろしいですか。クリーム色が幼児向けですか。

・ 事務局説明（クリーム色が幼児向けで保護者対象に配布、緑色が小学生、中学生用、ピンク色がそれ以外となっている。）

会長 併せてこちらのチラシについてもご説明いただけますか。

Q委員 まず高齢者の事故多発とあるチラシですが、今年の2月に入りまして、県内で交通死亡事故が多発しております。9人で前年と比べて7人多い状況であり、そのうち高齢者が8人を占めています。特に薄暮から夜間にかけての事故が多発しており、反射材の着用を、手押し車と言いますか、カートにも反射材を付けていただくよう、働きかけていきたいと考えております。

会長 2月中の高齢者の交通死亡事故で、前年同期比＋8人というのは、平成18年の時は0人だったということでしょうか。

Q委員 そういことです。

K委員 ヘルメットのことについてお聞きしたいのですが、まずヘルメットの着用が努力義務として規定されたわけですが、これはどういったものなのでしょうか。罰則等があるものなのでしょうか。また、ヘルメットはいくら位で買えるものなのでしょうか。そして、これについて市の方で、購入する際に保護者に補助を出すというような考えはございますでしょうか。

Q委員 小学生以下、これは努めなければならない。しかし強制はできないので着けるようにしてくださいと言うにとどまらざるを得ない状況にあります。

会長 そのパンフレットに値段でも書いてあれば良いのですけど。このあたりは議員の、一号委員の方々はいかがですか。このような、法律では努力目標の

レベルまでしかいっていないと、それを例えば条例など、もう少し強制することによって宇都宮の子ども達の安全性を確保するという事も考えられると思いますが。

E委員           それは十分、考える余地はあるのではないかと思います。半強制的な指導を。高校生になるとなかなか難しいと思いますが。

会長             そうですね、高校生は難しいですよ。いま一番問題になっている、確か東京都だったかどこだったか自治体で、東大の医学部の先生が、ママチャリに子どもをベビーカーか何かに乗せて落ちてその後幼児が頭を打って、ということキャンペーンをやって確か数年前に東大の総長賞と言うものをもらったのですね。それから都は推進していると思いますが、幼児に対しての補助制度なり、強制はかなりやっているのではないかと思います。この間もちょっと事務局の方に調べていただいて、そういう可能性があるのであれば、是非今年は無理にしても来年以降に繋いでいけないかなという気はいたします。

課長             現在私どもの方で掴んでいる数字ということをお話を申し上げたいと思います。本市の小中学校におけるお子さんに対するヘルメット着用の指導につきましては、教育委員会があるいは各学校がそれぞれ取り組んでいただいている所でございます。まず小学校につきましては全部で68校、その内4校が子ども達に、それは学校の判断だと思いますが、自転車に乗る時にはヘルメットを被りなさいと義務付けていると聞いています。小学生の場合はおそらく登下校に自転車の通学を認めていないと思いますので、家に帰って自転車で遊びに行くときに、ちゃんと被りなさいと指導、義務付けをしているのが4校です。中学生につきましては登下校に自転車を使いますが、25校の内10校で義務化されているとお聞きしています。25校のうち1校

は自転車通学を認めていない市内の中心部の学校ですから、実質24校の内10校が義務化しているということでございます。現在教育委員会といたしましても、全校で登下校の義務化ということで、教育委員会内部では検討をさせていただいております、ただまだなかなか実際には各学校現場で難しい問題もあるということから、できれば新年度には一斉にという考え方もあったのですが、そこまでは踏み切れないという実情だと聞いております。また、先ほどから出ておりますヘルメットの単価はいくら位するのだろうということですが、私どものほうでもヘルメット着用の関係で色々調べましたところ、幼児用につきましては2,500円前後で購入できると考えております。もちろんピンからキリまでであると思いますが。

会長

小中学校はいくら位ですか。

課長

小学校も頭の大きさがあまり変わらなければ、同じ程度買えるのかなと。2,500円から3,000円程度で買えるのかなと思っております。私どもといたしましたは、内々の検討といたしましては、先ほどご意見がありましたように、努力義務化されたことでもありますし、これを一挙に促進するために、例えば補助制度的なものがないだろうかという検討は内部ではいたしました。ただやはり、先ほど申し上げました、保護者の努力義務であること、それから金額的にも2,500円から3,000円程度で購入できるものであるということ、こうしたことから補助制度にはなじまないのではないかなということで、現段階ではそのような見解にいるところでございます。ただ、自転車組合がありますので、自転車販売の業者の方々と話し合っております、もう少し安価に、あまり利益を取っていただかない、原価に近い形で提供いただける方法がないだろうか、そういうご相談は今、させていただいているところでございます。

会長

よく外国の自転車に乗っている写真とかを見ますと、皆ヘルメットを被っていて、ほとんどヘルメットが常識になっているんですけども、日本の場合はヘルメットを被っているとむしろオタク的などと言いますか、自転車の愛好者じゃないとなかなかそうはできないというところもございまして、これは本当にもっと推進すべき問題ではないかなと思っております。引き続きそれでは事務局のほうに、いま私もお聞きして感じたのですが、教育委員会と緊密の連携をとって、ご検討を頂きたいと思います。では、ヘルメットの話はそれくらいで、できるだけ来年度に向けて少しでも進展を期待したいと思います。ほかには何かございますでしょうか。

M委員

私の住まいは清住町なのですが、私の家のそばはスクールゾーンでございまして、一方の道の進入が禁止されたのです。そうしますと、すぐそばの道が今度は逆に回りまして、親御さんが凄いスピードで子ども達を乗せて朝来ます。そして私どもの門の前で3回も交通事故がありまして、自治会長をやっているものですから、何かミラーとか信号機とか無いかと近所の交番に言いました。昨日も行きました、とりあえずミラーだけで勘弁してくれと、なかなかそこは進められないというお話をいただきました。じゃあなるべく早く、結構ある事故ですから、特にスクールゾーンなので対処してくださいと言いました。それはそれでよろしいのですが、あと一つ良いことは、道路に白線を引いてもらったのです。そうしましたら、私も見ていますと、白線があるために子ども達はそれをきちんと守って、誰も言わないのにその中で登校するわけです。もちろん父兄もその中で歩いていると。やっぱりこの白線というのは心の戒めで、誰も言わなくてもその中で行動しなさいという、何も言わない戒めなのかなと感じまして、なるべくでしたら学校のそばの道路には、歩道がない場合は白線を引いてくださいますと、言わずもがな

子ども達、また他の方たちもその中で交通に気をつけながら歩けるというよ  
うな。だから白線はとてもよろしかったのかなと、つい今年になって引いて  
もらったので気が付きました。

会長            いわゆる道路標示と言うのですが、白線、特にスクールゾーンには、そう  
いうものを引くのは非常に効果的だと思います。M委員に伺いたいのですけ  
ど、その道は交通量は多いですか。

M委員           朝夕は。

会長            朝夕ね、そうですか。分かりました。何か今のことについて、補足的に追  
加でご意見を。

副会長           路側帯のことですよね。

会長            路側帯でしょうね。おそらく。

M委員           そばに宇大附属小がありまして、朝なんかは結構、子どもを乗せて学校ま  
で送るのが習慣のようなのです。それなので、お母さんは慌てて子どもを乗  
せて来て、家の前辺りで子供を下ろして、そして子どもは黙って学校に入っ  
ていくという習慣が長く続いているわけですから、私たち見ている分かるわ  
けです。

会長            例えば住宅地とか、幹線でないところは、欧米では制限速度30km/h以  
下とか、いろいろな制限があります。それから、路面を凸凹にすることによ  
って高速が出せないようにするハンプと言うのですが、そのようなことも  
色々ございますけども、まずやはり事故が起こっている、ある意味では事故  
多発地点ですから、それこそ森本先生のところをお願いして検討してもら  
うというものもあるのかもしれない。

星野中央警  
察署交通課  
長            その箇所、宇大附属小の南側のところで、いま交通規制の見直しを行っ  
ているところです。この地域については、道路が狭いのと、段階的にスクー

ルゾーン化したものであり、袋小路規制があったり、問題点があった場所です。今回見直して一方通行にすると言うのもあったのですが、北進一方通行だけで、南進のペアになる道路が無い、そういうところがあったものですから、南進北進の交通規制をかけさせていただいた。ご要望いただいた箇所は、北進の昔からの道路のほうの交差点ですよ。ここはカーブミラーを設置する、今も一つあるのですが角度が悪いのですよね。そこは変更して角度を直すようにしています。信号については予算の問題もありまして、すぐに付くというのは難しいものです。上申はさせていただきます。学校近くの狭い道路については、ある程度ラインを入れて、いわゆる路側帯を付けて、車と歩行者を分離することが必要なのだらうと思っています。確かに、朝方交通量調査しますと、一方通行のところに車が相当数、30分くらいの間に100台以上通っています。学校の方は送り迎えを原則として認めていないということなのですが、やっぱり子どもさんの体の調子とか天候なんかの関係で、送り迎えをなさる方もいらっしゃるようで、そういった部分で交通量が多い様になっているようです。もう少しよくなるように、考えますのでお願いします。

会長

是非よろしく願いいたします。今のことは、この交通安全計画の中の第2章「現状と今後の課題」で、市民と関係機関・団体が連携し、危険箇所点検等を実施し、地域の実情に見合った道路交通環境の整備など、死亡事故防止対策をと書いてありますが、死亡事故以外の一般の交通安全確保と言いますか、そういう拡大解釈をすれば、是非市民の自治会とか防犯パトロールとか、色々と市民団体が警察と密接に連携し、ここは危ないよとか、いまおっしゃったようなカーブミラーの向きがおかしいとか、そういうのをどんどん市民のほうから出してもらおうような、そういうことが必要なんじゃないかと

思いますね。それで道路管理者、交通管理者ご覧になっていると思いますけれども、やはり実際にそこで生活している人々の視点でもって、ここは危ないんだということを、是非提案、通報してくれば、少しずつでも安全が進んでいくのかなと思います。

他には何かございますでしょうか。時間の都合もございますので、もしよろしければ次に参りたいと思います。また、いまの3つの項目について後からご発言いただいてもよろしいのですが。もう一つ、今日は議題がございまして、「平成20年度における重点項目及び重点事業について」ということでございます。これにつきまして、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

#### ④平成20年度における重点項目及び重点事業について【別添資料4参照】

・ 事務局から資料4に基づき、平成20年度における重点項目及び重点事業について説明

会長

「平成20年度における重点項目及び重点事業について」ということで、いまご説明いただきました。状況と課題、それから社会背景、それで来年度の6項目にわたる重点項目と、それから重点事業が13ページから14ページに書いてございます。これにつきまして、どうぞご質問あるいはご意見をお願いしたいと思います。

E委員

それでは警察の皆さんもいらっしゃいますから、お聞きしたのですが。それと市の対策と含めて交通事故多発地点の安全性の向上事業ということなのですが、私が不勉強であるということもあるのですが、今日、白沢街道の交通事故について、その後どうなっているかをお伺いしたい、それがどうなるかということでありまして。地元の議員もお出ででございますので恐縮でございます。数年前に白沢街道の拡幅が完了した後から、交通事故が増えたとい

うが、確か下野新聞に大きく取り上げられて、連続して10件くらい交通事故があったということが記憶にあるかと思います。そのときは、読者からの投書もございまして、あと数歩歩くところで赤になってしまう。そのために危険が絶えないということが確か訴えられており、前の審議会の時にも私は同じ質問をしました。数年経っているわけですがけれども、最近とりせん前の信号近辺で、信号の無いところを渡るという問題も出ているようですけれども、信号がもう少し時間が何秒間かだけ延びれば事故が防げるのではないかという声もあったように記憶しております。この速報を見ただけでも分かりますが、薄暮から夜間にかけての事故が多いということも、確かそのとき指摘をされていまして。そして高齢者の事故が多いということについて、ミクロ的な問題でありますけれども、何か状況の変化があるのかどうか、分かればちょっとお聞かせいただきたい。

星野東警察  
署交通総務  
課長

事故の多発地点ということで、いま昨年 of 事故の概況について資料化しまして、まもなくできてくる予定になっております。ただ、その白沢街道につきましては、バスの専用路線というところがございまして、あそこの信号の管理自体は管制センターで管理していると、まずそれが柱にございます。さらに先ほど出ました、とりせん関係にはいろいろ要望等ございます。例えば、もう少し青の信号を時間的に長くしてくれないかとか、あるいは横断歩道の歩行者用信号を長くしてくれないかとか、そういったものはその都度、私のほうで確認しまして、すぐに対応できるものは管制センターに連絡しまして、交通量とカメラとで確認しながら早急にできるものには早急に対応しております。それ以外の警察で管理している信号機というのもございます。この辺は、朝夕の交通量や事故の発生状況等を含めまして、対策できるものは順次対策を進めているという現状でございます。

A委員

14ページの③自転車走行空間の整備事業というところで1点ご質問させていただきます。先ほど事務局のほうから、競輪場通りに自転車専用道路で、カラー舗装と路面標示がされた自転車の専用区分ができたと思います。たまたま私は通勤途上でございまして、朝見させていただいております。主に学生だと思うのですが、その通行区分を走っている方と走っていない方、半々という割合でございまして、せっかく、こういう良いものを作ったにも関わらず、そういうところを走行しないというので、学校関係者に自転車専用道路だということをお知らせしているのか、またしていなければ、何らかの方法でお知らせする必要があるのではないかと考えておりますが、その辺どのように考えてらっしゃるのかお伺いしたいと思います。

- ・ 事務局説明（担当部署の者が来ていないため、詳細は不明である。）

星野中央警察署交通総務課長

中央警察署では、管内の中学生、高校生の校長先生や学校指導の先生との協議をもって、自転車で違反をした方や生徒さんとかに来てもらって、指導したりもしています。そして通行帯があるところでは通行帯を通過してくださいというお話はしてはいるのですが、徹底していない部分というのはあると思います。また子どもさんについても、自転車の乗り方について子どもの頃から体系的な教育を受けてないということなのですね。そのため、左側通行の原則とか、横断歩道は自転車に乗って横断してはいけないよとか、そして基本的なこと、歩道を走るときには標識のあるところで、車道側を通らなくちゃ行けないよ、しかも徐行が原則で歩行者をベル鳴らして追い立てるような走り方は違反だよということを、はっきり言って全然教育を受けてないということが現状です。そういう状況なので、徹底していない部分というのはあると思いますが、これからまた春から始まりますので、そういった部分も指導を強めていこうと思っています。

会長

私の方からも一つそれに関連しましてお話させていただきます。実は大通りに平行して、あれは南側が大町通り、そして北が宮島町通り、その両方に我々グリーンゾーンと呼んでおりますが、両側に緑色に色を塗った路側帯がございます。私のところの学生に測定をさせました。自転車の台数のカウントと実際にどこを走っているか、ビデオを使って、ある程度長期にわたって細かく記録し、その分析をやりました。その結果として分かったことは、まず本来でしたらやはり軽車両ですから左側走るべきものが、結構な学生が右側を走っているのです。本当に歩道の場合が、まさに先ほどの通行ルールの資料がそうなのですが、大通りの歩道はどちら側を走っても良いのですね。いま道交法で決められているというのは、歩道の半分よりも車道側を走るということになっており、どっち向きに行っても良いのです。その延長上で、せっかく緑色のグリーンゾーンでも右側通行、左側通行ごちゃごちゃなんです。もちろんそこを走っていない学生もいます。だいたい高校生ですが。そういう意味でいま中央署の星野さんがおっしゃられましたように、子どもたちと言いますか、いわゆる自転車利用者全般に、正しい自転車の走り方が徹底しないわけです。これは私、市で催しました「大学生によるまちづくり提案」で、昨年12月に提案いたしました。せめて歩道に矢印を付けることによりまして、どちら側を走れば良いか、分かるのではないか、という提案を一応出してはございます。いま事務局からお話ございましたように、これは交通政策課で対応しております。そういうアイデアは出してはありますが、やはり正しい走行の仕方についての教育は非常に必要だと思います。それにつけてもちょっと思いますのは、この自転車のルールの資料を学生たちに配って、中学生、高校生がこれを理解できるかというのが、かなり問題なんじゃないかと考えていました。（ヘルメットのチラシの様に）マ

ンガ的な絵だと分かりやすいのですが。これは県警の柴田さんのところでお作りになったのだと思いますが、お金がかかるかもしれませんが、もう少し分かりやすい、新しい道交法に基づいた正しい走行の仕方が分かるようなルールブックと言いますか、パンフレットを、県警が作るのか市役所が作るのか分かりませんが、ちょっと工夫をしていただけないでしょうか。一番分かりにくいのは最初のページでして、最初私がこれを発見した時にえっと思ったのですが、先ほど花田さんからお話のあった白1本の路側帯があるところは、左側通行はOKなのです。ところが、点線で書いてある一番左の線もOKなのです。そしてその横で車道のほうを走っているところが「原則」となっており、上は「OUT」、×と言うことですが、つまり逆走になりますから。ただこの、例えばですね、路側帯をずっと走って上から来たとしますね、それでもし電信柱かあるいは駐車車両を避けるために車道に出ますと逆走になってしまうのです。そこで違反になるのです。そういうことを、私も少し勉強しまして、やっと分かったのですが、どれだけの自転車利用者が理解しているか、非常にまだ少ないのではないかと思うのです。そういうことはやはり、マナー向上、あるいはルール遵守の一環として正しい走行方を自転車利用者に伝える必要があると思います。小学校、中学校で、特に、先ほどお話にもありましたように、免許証を出すために小学校で正しい走行方を教えると、小学校で全員が免許を持っていけば、かなり避けられると思います。ただ、中学、高校以上、あるいは高齢者は、自転車はどこでも走れるというつもりで走行していますから、これは是非新しい道交法の施行とともに、十分PRしていただきたいなと思っております。

Q委員

ただいま先生ご指摘の自転車の走行方法ですが、これはかなり難解というか分かりにくいものであることは間違いありません。私どもにおいても、な

かなか理解が難しいものです。路側帯が3本ありますけれども、この路側帯のほかに自転車通行帯というものがございまして、競輪場通りは自転車通行帯になっております。これは車道の一部でございますので、逆行は厳禁です。ところが路側帯の場合は、支障がなければ、逆行しても違反にはならないわけです。かなり法律で入り組んだ難しい面がございまして。そのため、これを周知徹底するというのは難しい問題でありますけれども、やらなくてはいけないことでございますので、よく指導して事故等無いように整然と通行していただけるようにしたい。そして先生から先ほどありました調査の結果につきましては、見させていただきました。確かに矢印を付けるというのは良い方法であると思っておりますので、標示令の関係もございまして、また市当局の方とよく検討させていただきたいと思っております。

会長 ついでに、こういう機会でありますから、柴田課長にお伺いしたいのですが、先ほどの競輪場通り、大町通り、宮島町通りなど、あれは道交法上、自転車通行帯と考えてよろしいのですか。

Q委員 あれは路側帯ですね。

会長 路側帯に色を塗ったのですよね。路側帯であれば歩行者はあそこを歩いて良いのですよね。

Q委員 路側帯は、本来は歩行者のものであります。

会長 歩行者も、じゃあどっちを歩くのと、右側か左側か。

Q委員 路側帯では右側通行の原則が適用されませんので、どちらでも構わないこととなります。

会長 そうなのです。ですから路側帯は、自転車もどちらでも構わなくて、そこが非常に混乱するのです。ですから私どもがちょっと提案したのは、矢印、自転車マークを付けておけば、自転車は左側を走ってくれるのではないかとい

う淡い期待があるのです。

星野中央警  
察署交通総  
務課長

私どもも、教える時にここまで細かくしてしまうと混乱してしまいます。横断歩道を渡る時はどうするか、自転車横断帯があるところではそこを渡ることになっているわけです。そのときに信号はどれを見るの。道路の左端を走ってくる時には自動車用の信号を見るんだよ。だけど、自転車横断帯を通行する時には、自転車歩行者専用という標示のある信号を見て渡るんだよ。と、非常に複雑なのです。はっきり言って、自転車が日本の道路を通行するような法体系になっていないわけです。ですから教える時にはしょうがないので、歩行者は右側通行、自転車は原則左側通行だから、路側帯もそういうふうに走った方が危なくないねという教え方をして簡略化しないと、とても理解できないですね。

会長

いま本当にそういう意味では、皆さんご苦労なさっていますけども、本来でしたらやはり車道と歩道との間に自転車道があるべきなのですね。アメリカ、ヨーロッパでも皆そうなのですが、日本だけこういう車道と歩道しかなくて、自転車はどこを走れば良いのという分からない状況がずっと続いてまして、今回の道交法の改正でも、あまりまだいまいち稊然としないところもあります。これは何としてでも言い続けるしかないと思います。

それでは時間も迫ってまいりましたので、ほかに何かございますでしょうか。今までのこの4つの報告について、報告事項、特に来年度の重点項目、重点事業です。

K委員

要望ではなくて、感想の言葉と言いますか、子ども自転車免許事業についてですが、本校はモデル校4校の内の1校に割り当てました。12月の大変寒い中だったのですが、部長さんも寒い中、1時間校庭で見届けていただきました。今回大変ありがたかったのは、模擬道路や自転車を全部、部の方で

用意していただきました。我々は子どもと担任が校庭に出て、しっかり指導をいただけるという非常に万全の体制の中で、今回この授業が展開されました。終わってから聞いてみたら、4年生も非常にためになったと、そして楽しかったと、何より終わってから免許証をもらえるのですね。休んだ子もいますし、自転車に乗れない子もいますので、それについて心配していましたが、これから乗れるようになるのだからと期待を込めて、ちゃんと一人一人に名前が入った免許証をいただきました。非常にこのアイデアも素晴らしいなと思います。3年生も、教室から外を覗いており、早く4年生になって免許証もらいたいなという期待の言葉も聞いたところでございます。是非これを経年、単発ではなくて、4年も5年も続けることによって、どの子も宇都宮の子は免許証制度でしっかり勉強して、ルール、マナーのしっかり取れた子ども達になることを期待しているところであります。よろしくお願いたします。

会長

是非4年生全員が、宇都宮の子はみんな免許証を持っているという風になることを期待したいと思います。

その他ということでございますが、事務局から何かございますでしょうか。

- ・ 事務局から来年度以降の審議会開催時期及び議事録について説明

会長

是非来年の審議会には、森本先生と協同でやっている「道路見える化」の結果がたぶんその頃は出ていますよね。是非ご披露いただければと思います。ほかに無いようでしたら、これをもちまして、平成19年度宇都宮市交通安全審議会を終了にしたいと思います。長時間にわたりまして、ご協力ありがとうございました。

閉会

(午後4時)