

平成22年度第1回宇都宮市交通安全審議会会議録

- 1 日 時 平成22年7月30日（金）午後2時から午後4時まで
- 2 場 所 宇都宮市役所 16 中会議室
- 3 出席者 木村委員，南木委員，西委員，福田委員，横松委員，古池委員，森本委員，安藤委員，大塚委員，鹿嶋委員，櫛淵委員，佐藤委員，野澤委員，花田委員，麦倉委員，新井委員，湯沢委員（代理生井氏），渡辺委員（代理分田氏）（欠席委員 石嶋委員，五月女委員）
- オブザーバー 福田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，井上宇都宮南署交通課長
- 事務局 小平市民生活部長，小森市民生活部次長，半田生活安心課長，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総括主査，菅原生活安心課交通安全グループ主任主事，大草生活安心課交通安全グループ主事
- 4 議題 （1）第8次宇都宮市交通安全計画の実績評価について
（2）宇都宮市の交通事故の現状について

1 開 会（午後2時00分）

- ・坂本課長補佐が委員を紹介
- ・委員の互選により，会長に古池委員を副会長に安藤委員を選出
- ・古池会長の議事進行により，会議及び会議録について公開することに決する
- ・宇都宮市長より諮問，あいさつ

2 議 事

第8次宇都宮市交通安全計画の実績評価について

宇都宮市の交通事故の現状について

【別添資料1参照】

- ・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実績評価，宇都宮市の交通事故の現状を説明
- 会 長 事務局から資料の説明があったが，ご質問やご意見等があれば，ご発言をお願いしたい。
- A委員 現在，交通事故自体は減少しているが，「道路交通環境の整備」「自転車のまちづくり」について具体的な整備実績を教えてほしい。
- 事務局 「道路交通環境の整備」については，歩行者自転車通行帯整備は平成18年度にJR高架下，ユニオン通り西延伸，競輪場通り，作新前通り，平成20年度に材木町通り，蓬萊大黒通り，赤門通り，越戸通り，平成21年度に白楊高校通り，南大通りが整備されている。安心歩行エリアは駅西から中心市街地にかけて，駅東の今泉地区が整備されている。道路照明は平成21年度に延べ4，

504灯、防護策は平成21年度にさつき3丁目など23路線延べ1,283m整備されている。

- A委員 実績の数字だけ聞いても分からない。道路の状況により難しい問題はあるが、運転者側が細い道で中高生などの自転車に気を遣いながら運転している状況に対して、道路のデコボコをなくし、ラインを引き直し、自転車の乗りやすい環境をつくるのが子供たちのために必要。中学校、高校の近辺を優先的に自転車エリアの整備が必要だと考える。
- 副会長 通学時間帯のスクールゾーンでも、自転車がよけなければならないくらいの違法進入車が多く、交通指導員の指導等に困っている。
- B委員 取締りは定期的に行っているが、スクールゾーンの中の駐車場を利用する方もいるため、すべての車両の遮断はできない。自転車専用通行帯を確保する道路幅は法律で決められている。清住通りの自転車専用通行帯のように、現場や道路の状況に合わせて実施していく。
- C委員 道路交通環境の整備は、「宇都宮市道路見える化計画」を策定し、「道路交通円滑化」、「道路交通安全」の視点で整備している。自転車専用レーンの整備により、自転車の走行が確保され、歩行者対自転車の事故は確実に減っているが、若干交差点での事故が増えている場所もある。自転車専用レーンの整備箇所全てで事故が減少しているわけではない。地理情報システム化した交通事故データベースをうまく活用し、具体的に危険な箇所をピックアップしてから、「宇都宮市道路見える化計画」の中で議論し、道路整備へとつなげていけばいい。
- D委員 「地域住民との連携による道路交通環境の整備」とあるが、国県道整備において市は国・県とどのように関わっているのか。信号機の設置についてはどう関わっているのか。
- B委員 栃木県警察本部では要望箇所について現地調査し、歩行者や車の通行量や小学校の通学路であるかなどを踏まえ、危険性、必要性が高い箇所を優先に設置している。
- E委員 国や県は、交通死亡事故箇所などを交通危険箇所と位置づけており、現在、県道では119箇所ある。交通危険箇所の県独自の取組みとして、交差点内をあずき色にカラー舗装し、事故ができるだけ起きないように整備している。
- D委員 地域住民が意図していないところに信号機が設置される場合があり、もっと地域住民と行政の現場に則するべきではないか。県道でも市民が事故に遭っているので、県と市が連携し、安全対策を考えていくことも、重要な観点である。もう少し関わりをもって、事故が少なくなる対策が必要である。
- B委員 市等と連携していないことはない。必要により信号機設置の際に、地域住民に対する説明や市の担当者と現場確認を行っている。信号機設置の重要度

については、すべての箇所が重要であり、非常に難しい問題である。地域住民の意見、市、町との現場調査など、いろいろな人の意見を聞き、優先順位をきめて設置している。

- D委員 具体的に設置する時は、どこと連携するかは決まっているのか。
- B委員 市や町の交通安全関係、道路関係の部所と連携して行っている。
- C委員 地域住民の方に理解してもらうために、信号機設置、道路整備がどのような順番で行われているかということについて、PRすることも必要だと思う。統計的に整備されているならそれを周知し、要望であればどう要望していけば、優先順位が上がるか道筋をみせてほしい。苦情か要望か整理できなくなってしまうので、透明性を図っていく必要がある。
- また、最近、海外の事例で、「シェアド・スペース」という考え方があり、信号機が設置されれば必ず交通安全になるわけではなく、地域の中で住民が互いに注意することで、信号機がなくても、交通事故が減る事例がいくつかみられている。将来的に日本でも考えてほしい。要望した方がずっと待つのではなく、地域の中で改善できるものは、改善する努力をし、要望していく方がいい。
- 会 長 信号機がないと互いに相手の目を見るので、車両は減速し、歩行者や自転車利用者も相手を見る。注目されている取組みであり、日本でも話題になると思う。
- C委員 現在、信号機がなく、危ないと思われる箇所が、「シェアド・スペース」になっている可能性がある。みんなが危ないと思っているから、大きな事故が起きていない可能性もあり、そこがグレーゾーンでもある。うまく抑制されている交差点の要因を利用しながら、本当に信号機が必要かを考えてほしい。
- F委員 小学校で行われている交通安全教室では、ダミー人形による実験や講話、ビデオ視聴、車の死角の実験が毎年行われ、子どもたちも非常に興味を持っている。子ども自転車免許事業では、4年生を対象に子ども一人ひとりに応じた指導が行われている。大変良いことであり、家庭や地域の安全な取組みとして、交通安全教室実施後の子どもの感想を学校だよりに掲載している。
- 会 長 学校での交通安全教室は、「ブリッツェン」のメンバーもやっている。自転車競技のプロ選手が指導することは、かなり効果的である。
- G委員 年齢が上がるにつれて自転車の事故が増えているのはなぜか。また、シートベルト非着用の具体的な状況について教えてほしい。
- 事務局 自転車事故状況については、資料3の12ページの各世代別の事故統計に記載されている。シートベルト着用状況については、資料3の23ページの交通事故死者における着用状況に記載されている。小学生は親と車に同乗し

- 行動することが多いが、中学生や高校生は通学など単独で自転車で行動することが多いので、自転車事故の比率が高くなると推測している。
- B委員 シートベルト着用状況について、毎年全国で調査している。栃木県は全国でも平均を上回る着用率であり、運転席は約97%、助手席は約94%という状況である。後部座席も、全国第2位の着用率である。ただし、今年の死亡事故を観ると、乗車中に死亡した25人のうちシートベルト非着用は14人（56%）と死亡事故のなかでは着用率は低い。
- G委員 先ほどの着用率、運転席、助手席、後部座席のどの着用率か。
- B委員 全ての座席においての着用率である。事故の衝撃で後部座席でもドアガラスを破り、車外に放出されることもあるので、後部座席のシートベルト着用も重要である。
- H委員 歩行者が横断歩道のないところを横断し、歩道に上がる一步手前で車に轢かれる事故が身近であった。その歩行者は被害者意識から労災保険を請求したが、逆に罰金を請求された。車に轢かれた側は悪くないという考えは間違いであり、ここでは交通ルール・交通マナーを守らないことが悪い。夜間に外出する際は、明るい服装や反射材を着用することがマナーである。また、地域の環境点検により、道路標識など学校近辺を見回り、地区の交通安全推進協議会のストップマークを活用するなど、交通安全に関する地域活動を行っている。道路上の通行や信号機の視角障害になっている木々への対応なども自治会長の協力のもと行っている。
- I委員 高齢者の中にマイペースの方がいるが、やはり「自分の身は自分で守る」という意識を持たなければならない。また、道路の事情はあるが、どこの地区でも事故の多発地点があり、依然として改善されていないところは改善してほしい。
- J委員 反射材について、高齢者は購入するためになかなか店にまで行けず、持っていない人がいる。自治会単位で配布するとか、何か対処がないのか。
- 会 長 高齢者への自転車ヘルメットの推進では、栃木県トラック協会から栃木県警察を通じて、昨年度無料配布し、現在も安全協会で安価販売している。
- I委員 県の交通安全協会のドライビングスクールにて反射材の配布がされた。
- K委員 交通安全協会では、交通安全運動時の街頭活動などに反射材を配布し、交通安全啓発をしている。希望があれば、無料配布もできる。
- 会 長 交通安全協会での活動を老人クラブ、自治体等で広くPRすることが必要。
- L委員 全交通事故の46%が市道で起きているとはどういうことか。また、「交通指導員の確保」について、交通指導員の需要があるのに設置を制限せざるを得ないのはどうしてか。また、スクールゾーンやカラーペイントなど整備されているところの真中に電柱が立てられているのは、交通安全対策が活かさ

れていないのではないか。築瀬小学校通学路の歩道において、歩道上に電柱があり、雨天時には小学生が傘をさして通行するのが困難であり、地域の強い要望があっても対応が困難である。また、「高齢者へのヘルメット無料配布」を知らなかった。シドニーの人たちのように、スポーツタイプのヘルメットをもっと推進するべき。

事務局 市内で発生した交通事故の46%が市道で起きており、生活道路において多くの事故が起きている状況である。交通指導員は145名おり、また学校から設置の要望があり、今後の課題として、配置の見直しなどを検討するため、再調査が必要である。

会長 要望の状況はどれくらいなのか。

事務局 現在、要望は5件。

会長 歩道上の電柱の対応については、道路部門との連携による対応が必要になるが、今後の対応についてどうか。

事務局 何年も対応できないのは、何かの事情があると思う。環境点検などを通じ、できる限り連携をとって対応していきたい。

A委員 電柱の移動については、住民の方の理解を得て、個人の敷地内に電柱を移動しているケースがあり、それもひとつの対応である。

M委員 「全交通事故の46%が市道で起きている」というと、圧倒的に多く見えるが、市内全道路に占める市道の割合について教えてほしい。

事務局 資料3の4ページ「道路延長の推移」で、市道は市内全道路に占める割合は約89.7%である。

M委員 生活道路である市道の事故のうち55.3%が交差点で起きているのは、見通しが悪いなど、ハード面での要因があるのではないか。

会長 カーブミラーだけでなく、最近は発光灯の設置など道路上の整備がされている。特に発言がないので、質問や意見等については終了とする。

3 その他

第9次交通安全計画の策定スケジュールについて 【別添資料4参照】

- ・事務局から資料4に基づき第9次交通安全計画の策定スケジュールを説明

4 開会（午後4時00分）