

平成22年度第2回宇都宮市交通安全審議会会議録

- 1 日 時 平成22年8月27日（金）午後2時から午後3時40分まで
- 2 場 所 宇都宮市総合福祉センター 4階 視聴覚室
- 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，安藤委員，石嶋委員，大塚委員，鹿嶋委員，櫛淵委員，佐藤委員，五月女委員，野澤委員，花田委員，麦倉委員，新井委員（代理高橋氏），湯沢委員（代理山田氏），渡辺委員（代理分田氏） （欠席委員 森本委員）
- オブザーバー 福田宇都宮中央警察署交通総務課長（代理森本係長），田所宇都宮東警察署交通総務課長，井上宇都宮南警察署交通課長（代理秋山係長）
- 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，横山交通政策課長補佐，田代交通政策課交通計画グループ主任
- 4 議 事 （1）第1回宇都宮市交通安全審議会議事録について
（2）第1回宇都宮市交通安全審議会の意見概要及び現状について
（3）交通事故のない社会の実現に向けた課題と施策の方向について

1 開 会（午後2時00分）

2 報 告

第1回宇都宮市交通安全審議会議事録について 【別添資料1参照】

第1回宇都宮市交通安全審議会の意見概要及び現状について 【別添資料2参照】

- ・事務局から資料1に基づき第1回宇都宮市交通安全審議会議事録の公開を報告
- ・事務局から資料2に基づき第1回宇都宮市交通安全審議会の意見概要及び現状を報告

3 議 事

交通事故のない社会の実現に向けた課題と施策の方向について 【別添資料3参照】

- ・事務局から資料3に基づき「交通事故のない社会の実現に向けた課題と施策の方向」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。

国の骨子案について，目標は5,000人以下から3,000人以下へと非常に明確であるが，今後の4つの視点については，①高齢者及び子どもの安全確保と②歩行者及び自転車の安全確保のそれぞれの方向性のなかで「交通安全教育」が，また①高齢者及び子どもの安全確保と③生活道路における安全確保

- の方向性のなかで「高齢者や子ども」と、重複している部分があるようだが、国の計画はこのようなものなのか。
- A委員 県、市も今年が第8次交通安全計画の最終年であるが、県では2年前に第8次計画目標値の145人以下を達成している。第9次計画の方向はこの4つの視点であり、その中身についてはある程度の素案は出ているが、詳細について国から明確に示されるのは10月以降である。その素案のなかでは、高齢者と子どもへの対策関係がメインになってくると思う。
- 会 長 高齢者と子どもは歩行者と自転車の立場であり、切り口は違うが、重複している感じを受けてしまう。いずれにしても、10月以降に明確になる。
- 副会長 ある程度、具体的な方向性が示されないとなかなか意見を出すのも難しい。
- B委員 栃木県、宇都宮市では交通事故が多く、事故発生件数がワースト1位または2位であり、他県より何故多いのか、他県と何が違うのか考えたときに、他県では宇都宮市で見られる急な追い越しなどはなく、譲り合いの精神が徹底しており、走行しやすいと感じる。逆に他市からの転入者に宇都宮市での道路走行は怖いと聞く。道路整備上の遅れや渋滞の緩和によるドライバーのイライラ感の解消など、具体的、専門的なことが比較検討されていると分かりやすいと思う。
- 会 長 運転マナーの悪さについては、ソフト面の意識向上や教育の問題なのか、それともハード面の道路構造上の問題なのかがはっきりしていない。現在、栃木県は10万人あたりの事故発生件数はワースト2位であり、何故事故が多いのかが見えてこない。以前、取締りと事故発生件数の関係が研究されており、取締りが行われた箇所が、事故発生件数が前年ワースト1位からその翌年には10位以下になった事例があった。これは取締りにより事故発生件数が減った例だが、取締り強化のために交通警察官を増員すれば、犯罪に手が回らなくなってしまう。そのときの結論は、いかに効果的、効率的な取締りをやっていくかに至った。
- C委員 栃木県は公共交通機関が未発達な部分があり、特に高齢者は加齢に伴い、目が見えなくなったり、耳が聞こえなくなったりと、危険を回避できない状況がある。その安全対策としては、公共交通機関の整備が一つであり、もう一つは歩道、自転車道などの道路整備である。
- 会 長 高齢者の認知症対策として免許証更新時の講習予備検査が導入されたが、高齢者の運転せざるを得ない状況への対策として、公共交通機関の整備は必要である。
- D委員 資料3「課題と施策の方向」のなかで、自転車や歩行者の走行空間の整備とあるが、歩道に街路樹、緑は必要であるが、狭い歩道に太い樹木が植えられると歩行の妨げになり、危険であり、狭い歩道に植えるのであればなるべく細い

- 樹木を植えるようにしてほしい。場所によっては、植え込みのコンクリートが盛り上がってしまい、歩行する際に危険であり、歩道に樹木を植える際には工夫してほしい。
- 会 長 宇都宮市では「緑の基本計画」に基づいて、緑化事業を行っており、それも必要なことである。道路の樹木管理の担当部所へ歩道の樹木に関する意見内容を伝えてほしい。歩道における歩行者と自転車の事故に関する事で、国、県はいろいろなところで社会実験を行っている。県で行っている実験内容を紹介してほしい。
- E委員 県では、自転車専用通行帯のカラー舗装に関する社会実験を2ヵ年、3月から4月にかけて1ヶ月間設けて、場所は宇商前通りと東通り、埴田4丁目交差点から宮島町十文字交差点にかけて約250m区間において実施した。実施の内容は歩行者、自転車の交差点、バス停付近における交通量、交通ルールの遵守率の調査、アンケート調査を実施し、自転車については39%から48%、歩行者については76%から89%へと安全性が向上し、アンケート調査では地元の高校生を対象に570件回収し、安全の有効性を確認できた。また、カラー舗装については、「安全である」という回答が7割、「走りやすい」という回答が7割、「有効である」という回答が96%という状況であった。今後の整備方針は、市とのネットワークづくりに基づいた整備を実施していくこと、市内の高校生の自転車利用者が多い箇所を優先的に整備していくことの2点である。
- 会 長 社会実験の内容については新聞にも取り上げられ、カラー舗装、自転車専用通行帯の整備について効果があったと出ていたが、日本中いろいろなところで社会実験が行われ、歩行者、自転車の安全対策がとられている。市では「自転車のまちづくり推進計画」を策定し、県、関係機関、団体と連携、協力が進んでいる。
- F委員 本日配布された「GR 反射リボンループ」はとてもいい交通安全物品である。夜の交通事故防止のために、今月県の交通安全協会により「クリップライト」が無料配布され、このことが新聞に掲載された。このクリップライトは常に持ち歩け、身軽に自分の身を守ることができ、優れたものである。
- 事務局 今日、サンプルとして交通安全協会より配布された現物をもってきたので、皆さんに見てほしい。
- 会 長 この「クリップライト」の配布の計画はどのようなものなのか。
- G委員 このクリップライトは地域に5千個無料配布されており、県内全域に渡るまで無料配布することはできないので、今後、交通安全協会にて250円/個で販売される予定である。48時間使用できるものである。
- H委員 宝木地区では、地区の敬老会でこのクリップライトを配布するために、交通

安全協会から800個購入する予定である。

会 長 　他の自治会等でも購入の試みがあるのか。このクリップライトは夜間遠くから見ても分かりやすくかなり有効であるので、まずは如何に多くの人に身に付けてもらうかの足がかりが必要であり、自治会、老人クラブがいろいろなところで流行らせることが必要である。使用できる時間が48時間だとしても、動きに反応してライトがついたり、また、暗くなると反応してライトがつくなどの開発があればいい。

H委員 　ライトを付け続けると48時間であるが、日常生活に普通に使えば100時間は使えると聞いている。電池は交換可能であり、身近で購入もできる。

I委員 　市から小学1年生を対象に防犯ブザーの無料配布があり、壊れた場合は自分での購入になる。中学生になると部活動終了後、暗くなってからの下校になってしまうので、防犯ブザーのようにクリップライトの無料配布があればよいと思う。

会 長 　自転車の無灯火対策として、このようなライトを自転車のハンドル等前方に付けるとかなり有効であり、いろいろな安全の道具として地域で利用してほしい。そんなに高価なものでもなく、交通安全、防犯の確保できるものであれば有効である。高齢者の自転車利用者へのヘルメット配布、歩行者へのクリップライト配布により事故が減れば非常に効果があると思うので、ぜひ事務局で検討してほしい。

J委員 　街路樹について、仙台市では2万本／年、予算1億円／年と、森の都にふさわしいまちづくりをしている。歩道や車道の空間は一つの空間であり、街路樹は緑豊かな空間を造っており、そのような空間では交通事故が少ないという話も聞いている。街路樹はある程度大きくなったら、入れ替えているし、樹木の剪定もただ剪定するのではなく、自然のかたちを残して剪定しており、それにより歩道、車道などの総合的空間を担っている。街路樹は日差しから守る役割もあるが、視界を防ぐような樹木は剪定が必要であり、街路樹を含めた道路の総合的な管理が必要である。「緑の基本計画」と連携を取りながら進めてほしい。また、小、中学校までは交通安全教育に力を入れているが、高校生になると突然、傘差し、無灯火、二人乗り運転などの状況が見られるので、高校も含めた一貫性のある教育の実施が必要であると思う。また、ヘルメット着用の啓発についても、子どもと高齢者のみ対象なのは一貫性がないと思う。

会 長 　自転車利用者は全員ヘルメットを着用したほうがよいと思う。自転車の大会などプロスポーツ選手からの影響を受けて着用する高校生が出てくれば、ヘルメットの着用が広まると思うので、もっとヘルメットの推進をしてほしい。

K委員 　小、中学生までやってきたことが、高校生でやらなくなることは交通安全教

育に限らずいろいろあると思うが、本校では父兄協力のもと生徒が主体となって交通安全運動を実施しており、自分たち自身で活動をすることで、交通安全マナーなどが向上している実績もあり、自分たちの交通安全意識の向上に力を入れている。

会 長 高校生は自覚を持って、自分が参加して、自分がマナーを実践する立場に立てば、意識が変わっていくと思う。先ほどの歩道などの樹木の植え替えに関すること、緑の景観を活かした樹木の剪定の仕方など、交通安全の面から市の担当部所に確認してほしい。

C委員 「自転車のまちづくり推進計画」について、歩行者と自転車の立場を考慮して自転車の走行空間を整備していると思うが、先ほどの県の社会実験のようなことを踏まえた整備計画になっているのか。

事務局 県、関係機関などにおいて自転車のネットワークをつくり、そのなかで市内で走行空間の確保されていない危険な箇所を優先的に整備する計画を検討し、交通安全計画にも反映していきたいと考えている。

副会長 カラー舗装整備の計画内容について教えてほしい。

事務局 「自転車まちづくり推進計画」の中では、自転車事故の多い区間、自転車交通量の多い区間、自転車利用者の多い高校周辺、駅周辺を自転車専用通行帯の優先整備箇所として特定し、カラー舗装などの整備計画を検討している。

会 長 カラー舗装整備することで事故が4割減った例があり、また、社会実験により効果がわかるので、自転車のまちづくり推進計画策定委員会と交通安全審議会と連携を取って安全な自転車環境の整備を図ってほしい。

L委員 自転車の安全利用を図るためには、どうしたら車を減らせるのかだと思う。自転車を普及させるために、道路整備による自転車が安全に利用できる場所の確保、公共交通機関の確保が必要であり、また、自転車ヘルメットの啓発には有名人によるキャンペーンを全国放送で流すなど、全国的な啓発をしてもよいと思う。

会 長 今、日本中で自転車について見直されている。海外では、ロンドンで最近5千台のレンタサイクルが始まり、パリでは既に2万台のレンタサイクルが行われている。長距離には公共交通機関、短距離には自転車が浸透すれば、少しでも車から別の交通機関への転換が図られ、宇都宮市が目指している「人に優しい、環境に優しいネットワーク型コンパクトシティ」へとつながる。

M委員 インターロッキング（ブロック詰めによる）の歩道を自転車で走行していると敷詰めてあるブロックがめくれてしまう箇所があり、そのブロックに歩行者がつかずいてしまうので、歩道の舗装整備の際は、インターロッキングではなく、カラー舗装による整備をしてほしい。自転車、歩行者、車椅子の方が安心して利用できない。

以前、審議会で歩道と車道の交差部分の段差解消について意見したが、自分の理解不足であることが分かった。あの段差が視覚に障がいをもった方にとっては命綱であることを障がいを持った方から教えてもらった。

会 長 これはとても重要なことである。ある一定の人たちにとって不利なことが、別の人たちにとってはとても大切なことであるということは様々なところに散在しており、これらのなかには折り合いを付けなければならないことがある。インターロッキングの歩道があることにより自転車が減速するという効果は少なからずあると思うので、全てなくしてしまえばよいのか、一部解消すればよいのかを含めてインターロッキングの歩道の意見については担当部所へつなげてほしい。

3 その他

第3回の交通安全審議会の日程について

・事務局から第3回交通安全審議会の日程を説明

4 開 会（午後3時40分）