

## 平成22年度第3回宇都宮市交通安全審議会会議録

- 1 日 時 平成22年11月24日(水)午後3時から午後4時45分まで
- 2 場 所 宇都宮市役所 14A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, 石嶋委員, 大塚委員, 鹿嶋委員, 櫛淵委員, 佐藤委員, 野澤委員, 花田委員, 湯沢委員(代理山田氏), 渡辺委員(代理分田氏)  
(欠席委員 五月女委員, 麦倉委員, 新井委員)
- オブザーバー 福田宇都宮中央警察署交通総務課長(代理矢野係長), 田所宇都宮東警察署交通総務課長(代理大根田係長), 井上宇都宮南警察署交通課長
- 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
- 4 議 事 報告事項  
・第2回宇都宮市交通安全審議会の意見概要及び意見に対する本市の考え方と現状について  
協議事項  
(1)計画の基本的な考え方について  
(2)今後取り組むべき事項について

### 1 開 会 (午後3時00分)

### 2 報告事項

#### 第2回宇都宮市交通安全審議会の意見概要及び本市の考え方と現状について

##### 【別添資料1参照】

- ・事務局から資料1に基づき第2回宇都宮市交通安全審議会の意見概要及び本市の考え方と現状について報告【別添資料1参照】
- ・前回自転車のヘルメット着用ということで,トラック協会から寄付をいただいていると,トラック協会の会長と話をして去年は1000個寄付してくださった。今年も1000個寄付してくれると伺った。それに加えて県警のほうで160~180個用意し,2000個以上の高齢者用のヘルメットが県内に配布されている。まだ全部が配布されているとは聞いていませんが,他でこれだけ大規模にやっているところはないので,トラック協会の好意を踏まえて,活用していただきたい。

### 3 協議事項

(1)計画の基本的な考え方について

【別添資料2参照】

(2)今後取り組むべき事項について

【別添資料3, 3-2参照】

- ・事務局から資料2に基づき「計画の基本的な考え方について」、資料3及び資料3-2に基づき「今後取り組むべき事項について」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 「基本的な考え方について」に「人優先の交通安全思想を基本とする」という表現があるが、「交通基本法」の考え方が入っているといいと思う。
- 目標値については、これから検討するのだと思うが、第8次宇都宮市交通安全計画の目標が死者数20人以下であるため達成していないように見えるが、人口10万人当たりの死者数で見ると栃木県の目標値である145人は、人口10万人当たりにすると7人程度、宇都宮市の20人は、人口10万人当たりだと4人程度であり、かなり厳しい目標を掲げている。人口10万人あたりの数値等も参考にして、国の基準、県、市と基準を明確にしながら検討いただければ良いと思う。
- 会 長 「交通基本法」の考え方には、「交通権」というものがあり、以前にも議論があった「公共交通機関の整備」にも関わるものだと考える。「目標」については、国、県、市を人口10万人当たりという共通の指標で見てもどうかということ。達成可能な数値を設定してはどうかということ。
- 事務局 「交通基本法」のコンセプトについて、研究しながら内容を適宜修正していきたい。「目標」については、人口当たりの数値も踏まえ、次回の審議会ですべて具体的なものをお示ししていきたい。
- B委員 障がい者への安全対策の視点が抜けていると思う。また、高齢者の電動いすでも歩道を走行できる、電動いすの事故がかなり有ろうかと思うが、宇都宮市の場合どうなのだろうか。
- 会 長 重要な視点であるので事務局でお調べ頂ければと思う。
- 事務局 障がい者への対応については、表現として抜けている。交通安全教室等は特別支援学校等でも開催している。計画の中では書き込んで行きたいと考えている。
- C委員 障がい者を周りの人たちが見守っていくことが重要であると考えている。差別という意味でなく、一般の人が障がい者であると分かる何かしるしのようなものがあって、たとえば初心者マークのようなものがあって、それを見れば皆で、守ってあげるといった環境づくりが必要ではないかと考える。深夜徘徊などをしている高齢者について、家庭では危ないと思えば外出させないような状態をつくる。それを夜中に外出していくので意図的に明るい服装をさせるとか、反射材を着用させるというのは、難しいので、周囲の人たちが守ることが大切だと思う。
- 会 長 幼児については、保護者に関する記載があるがある意味同じような考え方

- だと思う。保護者が幼児を見守ることと共通する部分があると思う。
- C委員 保護者を見ていると、自転車に子どもを乗車させるときのヘルメットの着用が定着してきたと思う。自転車も幼児二人同乗用自転車を利用している方が増えている。しかし、居酒屋などに行くと自転車がたくさん置いてあり、みなさんお酒を飲んで自転車で帰る。明らかに違反行為であるので、交通安全教育をしていく必要があるのではないかと思う。また、中高生の自転車に乗りながら携帯電話すること等についても計画に位置付けていただきたい。当たり前のことが出来ていない状況なので、是非、記載してほしい。
- 事務局 障がい者マークについては、道路交通法で『障害者マーク』『聴覚障害者マーク』が指定されている。着用の促進と意味合いの周知を広報啓発の中で実施して行きたいと考えている。高齢者マークも同じようにあるので、啓発していきたい。自転車については、資料4で自転車の交通ルールに関する交通安全教育とある。素案で具体的に表現していきたい。
- 会長 委員のご意見は、歩行中の障がい者についてであるので、歩行者の面からも検討していただきたい。
- D委員 今後取り組むべき事項の3ページにおいて、高齢者宅戸別訪問に関する記載があるが、実施者を「民生委員」に限定しないほうが良いと思う。テレビの報道で、お弁当を配布しながら、高齢者宅を訪問し様子をうかがうというものを観た。お弁当屋などとも提携しても良いのではと思う。
- E委員 交通安全協会でも訪問活動を実施しているが、高齢者の方が警戒してしまいお会いすることができない場合がある。警察官が一緒の場合だと会えることが多いが、忙しい中で全て同行するのは難しい。
- 会長 昔は、隣組などで高齢者の状況等を把握していたが、自治会や老人クラブなどでは把握できるのか。
- F委員 老人クラブの場合、会員であれば気付くが、会員以外だと難しい。793自治会のうち老人クラブが結成されているのは、半数以下の362クラブであり、健康づくり活動をはじめ、児童の安全見守り活動など地域へ果たしている役割は大きい。また、組織拡充のため、クラブへの加入促進を最優先の課題として取り組んでいる。
- 会長 市の関係課との連携体制や地域との連携などネットワークを広げるような形で検討していただきたい。
- G委員 計画の目標設定の考え方について確認したいが、客観的な指標ということで発生件数、死者数、負傷者数とあるが、国や県、他との比較をしなければならぬからこの3つなのか。
- 事務局 国、県との整合という点で、比較の視点もある。また、これまでのものとの経年変化、施策の検証という観点も踏まえ、3点を設定した。

- G委員 交通事故死者数については、医療技術の進歩による影響もあると思う、そのような中で死者数が減少してきたというのは、少し安直すぎると思う。本市独自の目標となるような数値を設定できれば良いのではと考える。
- 会 長 国では、30日以内の死者数の統計を取っている。国際的には30日以内である。
- H委員 交通事故多発地点の安全性向上事業についてですが、新聞報道で事故多発地点に青色の発光ダイオードを設置し青色の光などで、非常に効果が上がっているという記事を読んだ。宇都宮市もそのような取組みがなされたら良いと感じた。
- I委員 宇都宮市の戸祭での事例を新聞で報道されたものである。これまでの道路管理者は、左側が白、右側がオレンジが基本であった、最近では自発光式の青や赤といった目立つ色を使っている。県道でも死亡事故現場において、警察と現場診断を実施しており、青いものを付けたのが記事になった。危険箇所には、ドライバーから目立つものを設置するなど工夫している。
- J委員 視覚障害者対応の信号機が有るときから音が出なくなってしまった。背景としては、近隣の住民が音によって日常生活に支障を来しているということだった。障害者にとっては大変厳しい状況であることを伝えたが、団体からの要望であるので、変わらないとの回答であった。障害者の安全対策と近隣住民の日常生活との優先順位というものがあると思うが、交通安全対策という観点から考えたことが優先されるということが大切だと思う。
- 会 長 もう一点は、多発している事故のなかで、アクセルとブレーキを間違えるというのがある。車の改造に関する交通安全対策というのがどの程度できるものかわからないが、必要なのではないかと考える。
- 会 長 音については、個別に障害者が自分しか使用できないようなレシーバーのようなものを持って、信号機にアプローチすれば、変わるようなもの、ブレーキとアクセルについては、色々な研究が進んでいる。今後対策が出てくるのではないかと思う。
- B委員 最近話題となっているものであり、今後進む高齢化社会も踏まえ、どのように盛り込んでいくのか新しいタイプの事故に対する考えも必要だと思う。
- B委員 ブレーキとアクセルの問題については、裁判となっている事例がある。電磁波の影響でブレーキを踏んだにもかかわらずアクセルが作動するといったものです。もう一つはお年寄りの電動車いす、これも携帯の電磁波によって誤作動して事故を起こしている。
- K委員 通学路の安全確保で、進入禁止を無視して入ってくる車が後をたたない。子どもたちの安全を確保するために、通学路を最優先にした空間の整備を含めた対策を含めてほしい。

会 長 警察の方に取り締まりについて伺いたい。

事務局 規制がかかっているならば取締ることが出来ます。ただし、区域内に駐車場や自宅、勤務先がある場合には、許可を得ている車両もある。進入してくる車全てが違反ではない。

会 長 通過する車両が、スピードを抑えて走行するなどすれば、すぐ事故につながるわけではない。通学児童の安全確保は何としても守るものだと思う。

副会長 スクールゾーンなどの進入禁止区域内に住んでいる住民も許可をとらなければ本来は通行できないはずであるが、殆どの方が許可を得ていないのが現実である。地域の自治会等を通じて徹底できればと思う。

会 長 制度の周知が必要なのではないかと思います。これは、安全教育でありマナーの問題であると思う。

G委員 通学路の安全確保について、一つの例として築瀬小学校の南側の通学路の歩道に電柱があり、幅員が狭く児童が通れない状態であった。40年近く学校と地域の課題であったが、今回、L委員のご尽力で、学校、地域、関係業者、で電柱を動かすことになった。そのような場所は多分にあるのではないかと考える。行政と地元と業者と連携すれば、素早く解決できる。そのような仕組みづくりが必要なのではないかと考える。

会 長 L委員より具体的な説明をお願いしたい。

L委員 この審議会でもG委員から話を頂いた。生活安心課から情報を収集し、N T Tに私とG委員で伺った。道路沿線の民家の敷地内に電柱を移設したいということだったが、歩道と車道の境界線上に電柱を移設するといった案でN T Tと道路管理者の了解を得た。

会 長 行政と住民とが、あるいは事業者が話し合った結果このようなことができたということは、大いにPRすべきだと思う。まさに市民協働であると思う。

K委員 電柱は、そもそも道路以外の敷地内に設置させていただくのが良い。原則的なことを道路部門が注視し、情報収集していく必要があると思う。道路にあつて当たり前でないという原則を管理者が周知していく必要がある。

M委員 自転車関係で、自転車の二人乗りなど違反行為を取り締まるということでマナーの改善が図られるのだと思う。

会 長 自転車で事故を起こして賠償金を請求されている事例もある。安全を推進する必要があり、教育も必要、法律を厳しくすることも方策である。

N委員 毎日車を運転しているが、自転車が暗い農道を前照灯も点灯させずに走行しているのを見る。どうしてこのような暗い場所をそのように走行しているのかを関係者に話を聞くと、不審者対策であり、ライトをつけていると不審者に見つかってしまうので前照灯を点灯させずに走行しているとのことであった。そのようなことも踏まえて幼稚園や小学校中学校にかぎらず、高校や

若い世代のお子さんをお持ちの方を含めて色々な指導が必要だし、学校の交通安全教室では保護者にも声をかけて一緒に受講できる機会をもてたらいと思う。

会 長            ありがとうございました。課題が多いので事務局は整理をお願いします。これを踏まえて、次回、お示し頂ければと思います。

4 その他

会 長            パブリックコメントはいつ実施するのか？

事務局          第4回審議会の後考えている。次回は年明けを考えている。

会 長            長時間にわたり慎重なご審議をありがとうございました。これをもちまして閉会いたします。