

## 平成22年度第4回宇都宮市交通安全審議会会議録

- 1 日 時 平成23年1月27日(木)午後1時30分から午後3時30分まで
- 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, 福田委員, 横松委員, 古池委員, 安藤委員,  
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(代理生井氏),  
渡辺委員(代理阿久津氏)  
(欠席委員 西委員, 森本委員, 石嶋委員)
- オブザーバー 福田宇都宮中央警察署交通総務課長, 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 (1)第3回宇都宮市交通安全審議会の意見概要及び対応について  
(2)計画の成果指標及び重点施策等の設定について  
(3)計画案について

### 1 開 会 (午後1時30分)

### 2 議 事

#### (1)第3回宇都宮市交通安全審議会の意見概要及び対応について 【別添資料1参照】

- 会 長
- ・事務局から資料1に基づき「第3回宇都宮市交通安全審議会の意見概要及び対応について」を説明
  - ・ご質問, 意見がなければ, 次の議事との関連もあるので, その際にご意見等をいただきたい。

### 3 協議事項

#### (2)計画の成果指標及び重点施策等の設定について 【別添資料2, 参考資料参照】

- 会 長
- ・事務局から資料2に基づき「計画の成果指標及び重点施策等の設定について」を説明
  - ・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
- ・交通事故の発生件数, 死者数について, 本市は都心部と比べると乗用車の保有台数が多い等の地域性があるので, 保有台数あたりの交通事故発生件数は把握できるのか。
- 会 長
- ・全国的には人口10万人当たりといった比較が多いが, これを補足するものとして, 保有台数あたりの交通事故発生件数の資料はあるか。

- 事務局
- ・計画書案6ページに「市の総車両保有台数の推移」を掲載しているが、平成19年以降保有台数については横ばい。全国的なものについては現時点で資料はない。
- 会長
- ・保有台数や走行距離を加味した発生件数もあるが、走行距離等の調査は困難である。確かに、10万人当たりで比較すると栃木県は発生件数ワースト1と不名誉な結果となっているが、ただ単に絶対数ではなく同じベースで比較すると人口10万人当たりの比較が全国的には一番分かりやすいのではないか。車の使われ方や公共交通の普及等色々な要素があるため、そのような意味では議論は必要だろうが、国・県・市町村と細かくなればなるほどそのような調査は困難である。
- B委員
- ・死者数について、事故発生から24時間以内の死者数を設定しているが、医療技術の発展により24時間を過ぎる可能性が高いことから海外では30日以内の死亡を死者数と設定しているところもある。交通安全教育を実施する際や、小・中・高校生など若い世代への情報提供については、死者数14人というものでなく、30日以内の死者数も示すなど、交通事故が大変なことだということを理解してもらえるような情報提供の仕方を実施してほしいと思う。
- C委員
- ・警察では、30日以内の死者数に関する統計も所有しているが、24時間以内の死者数と大きな差はない。
- 会長
- ・グローバルな時代なので日本と海外を比較する場合は同じスケールで比較しないと日本だけが少ないという結果にはなる。24時間以内、30日以内、両方の見方があるということは示唆すべきところである。
- D委員
- ・活動指標において、中学、高校での教室開催数が6回とされているが、市内の中学校は公立で25校である。25校すべてに行くことで1回と数えるのか、それとも異なるか、ここで意味する1回とはどのような数え方をするのか。この6回の算出方法はどのようなものか。
- 事務局
- ・市内の中学校・高校を併せると49校の学校がある。交通安全教育については、事故の再現等の方式を導入した交通安全教室を開催するにあたり広い会場が必要となる。対象としては中高生全員で考えているが、実施する回数として広い高校の校庭を活用して開催していきたいと考えているため、それを踏まえ高校の数17校について、3年で割り返して1年で6回という算出の仕方である。指標は市が関係機関等と連携して開催する回数を記載している。中学生については、会場から最寄の中学生にお越しいただき高校生と一緒に教室を見ていただく。実施に当たっては、関係機関と十分に調整を図っていくが、最寄の中学と合同による集合型を検討している。
- B委員
- ・指標については、教育委員会と調整は図っているのか。

- 事務局
- E委員
- 事務局
- F委員
- 会長
- G委員
- 会長
- G委員
- 会長
- B委員
- F委員
- H委員
- I委員
- 会長
- ・指標については、教育委員会と調整を図っている。
  - ・自転車の走行空間の指標となっている自転車通行帯の延長は、通学路等を中心にカラー舗装をしていくことであると思うが、距離数をもっと増やせないか。
  - ・通学路の安全対策の中で通行空間の確保は重要である。距離数については、自転車のまち推進計画との整合を図って設定しているため、カラー舗装等を有効に活用して関係課と調整しながら推進していきたい。
  - ・自転車乗用時のヘルメットについて、地域の小学生が交通事故にあいヘルメットを着用していたため、大事には至らなかった。ブリッツェンの選手のように格好の良いヘルメットを推進していくべきであると考えます。
  - ・この件については計画書にヘルメットに関する施策を位置付けられている。
  - ・高齢者が交差点を横断中に信号が変わってしまう。横断中は信号が変わらないような設定を図ることはできるのか。
  - ・警察が、信号の変わる時間設定の見直しを行い、だいぶ交通渋滞が減ったという話を聞いている。それについては市内何箇所かに押しボタン式で高齢者専用のものである。それを押すと横断できる長さが長くなる。
  - ・押しボタンは押さないで渡る人が多いと思うので、渡りきれないうちは自動で感知して信号が変わらないようにできないか。
  - ・歩行者の信号を長くするという事は全体の長さも長くするという事。つまり渋滞が増える。高齢者が通るようなところはそのような配慮が必要とも考えるが、それはなかなか難しい。
  - ・また、ヘルメットについてだが、昨年の県内統計を見ると自転車事故で亡くなった方は20人、内13人が高齢者である。自転車事故自体は少ないが高齢者の致死率が高い。高齢者ほどヘルメットをかぶった方が良い。ヘルメットについては、警察にトラック協会から約2200個の高齢者ヘルメットが寄贈されたが、被られていない状況にある。着用促進の啓発を併せて実施していった方が良い。
  - ・中学生の通学用ヘルメットは、あまり格好が良くない。高齢者がヘルメット着用 of 先導役になるのも良いと思う。
  - ・ファッション性も重要である。
  - ・清原中学校でヘルメット着用が進められている。
  - ・学校によって着用推進の取り組み方が異なっているのが現状であるため、学校から積極的に行ってほしい。
  - ・学校の校則でヘルメットを着用させている場合もある。研究で、学校でヘルメット着用していた生徒達は成人後も交通ルールを守るといった結果がでている。

- J 委員
- ・高齢者の横断の件であるが、信号が変わる間際に横断を始める方がいる。当然横断し終える前に信号は変わってしまうので、老人クラブ等の集会を活用して、信号を1度待ち、青になってから横断することが安全であることを啓発してほしい。
- K 委員
- ・高齢者への訪問指導では、そのような指導を実施している。
- 会 長
- ・海外では、信号の時間が短いため、分離帯のところに待機場所を設け2度に分けて渡す方法が多い。
- J 委員
- ・地域の方と話した際に、場所によって自転車が歩道を通ることができる場所とできない場所がある。標識がない場合もあるので自転車の通行場所が分かりづらいといった話があった。カラー舗装等は有効な手段であると思う。
- 会 長
- ・自転車は法律では車両に区分されている。原則車道通行となるが、歩道を通ることができるのは自転車歩道通行可という標識がかかっているところのみ。全国で4割の歩道にこの標識があり、残りの6割は標識がないため、標識のない箇所については歩道を通りしてはならないということになっている。標識や道路標示があれば歩道を通りできるが、これについても歩行者がいるときには一時停止をしなければならない等色々ルールがある。現状では、このようなルールを多くの人が理解していない。こうしたことも交通安全教育の中で教えてほしい。
- B 委員
- ・資料1の障がい者対応の信号機についてであるが、**携帯用発信機による遠隔操作が可能な障がい者用音響式信号**といった新しい信号機がある。信号機の設置は警察の所管であるが、携帯用発信機は、身体障害者福祉法に定められている日常生活用具に指定されており、市が給付することとなるため、市と警察が連携を密にして、積極的に取り組んでほしい。
- 会 長
- ・市が設置するとなれば、できるものなのか。
- L 委員
- ・これは歩行者支援情報通信システムの話であると思うが、県内での導入事例はない。
- F 委員
- ・要するに、突然信号機の変更をするのではなく、利用者と地元の方に対して十分に説明し、納得した上で変更することが重要。バリアフリー社会を目指す中で、どんな人でも生きる権利があり、安全を確保できることが最重点。行政や警察はそのような点を配慮して安全な社会を作っていくべきである。

### (3)計画案について 【別添資料3参照】

- 会 長
- ・事務局から説明があったが、このような形でよろしいか。意見があれば発言をお願いしたい。
- D 委員
- ・子ども自転車免許事業については、現在も実施しているが新規事業といった扱いになるのか。

- 事務局
- ・第8次計画においては、子ども自転車免許事業といった名称での記載をしていなかったため、新規掲載といった意味である。
- F委員  
事務局
- ・交通事故多発地点について、市と県等との関わりを教えてください。
  - ・市で県警からいただいた交通事故のデータを地理情報化して所有している。データに基づく対策としてハードなものに併せて、ソフト面では環境点検等の活動をしていただいている地域の方にも情報提供を行い、事故が起きている箇所を認識していただいた上で活動に取り組んでいただく。また、国・県道でも事故は起きているので、県等にも提供していく。
- F委員  
A委員
- ・連携を密に実施していただきたい。
  - ・交通安全教育に関して、障がい者について記載をしていただきありがたい。現在、障がい者に関しては、施設型の支援から在宅型への転換の動きがあり、障がい者が地域に出ることが多くなっていく。そのため特に視覚障がい者が外出する際の支援が必要である。点字ブロックの上に自転車が停まっているだけで、衝突し転倒することもある。障がい者と自転車の交通事故が多いことも教育してほしい。また、計画案に記載のある障がいの程度に応じた教育とはどういった意味であるのか。
- 事務局
- ・市では、特別支援学校や福祉の場で交通安全教室を開催しているので、事前に打ち合わせを行い、障がい者の状況に応じてわかりやすく、きめ細かい内容の交通安全教育を実施していくということである。
- 会 長
- ・交通事故による全国の死亡者の半数以上が高齢者であるため、高齢者や障がい者を含めた交通弱者への対応が重要になってくる。
- H委員
- ・障がい者等への具体的な事業があるが、基本施策として、障がい者の方々に対する対応を入れた方が良いのではないかと。
- 会 長
- ・もともとは車があるということで交通事故が増加した。本来は、車社会に対する見直しが必要なのかもしれないが、なかなか難しい。現在、国の方針では人優先の考え方になっており、国では策定中の「交通基本法」により検討している。
- G委員
- ・高齢者への交通安全対策としては、高齢者部会を利用してドライビングスクールの繰り返しの受講等を勧めていきたい。
- 4 その他
- 会 長
- ・事務局からスケジュール等を説明してほしい。
- 事務局
- ・今後、2月下旬からパブリックコメントを実施し、3月末に答申の予定である。
- 会 長
- ・委員の皆様から意見があれば、事務局に伝えていただきたい。また、その整理については、会長と事務局に一任していただきたい。
  - ・長時間にわたり慎重なご審議をありがとうございます。これをもって閉会とする。