

令和2年度第1回宇都宮市交通安全審議会会議録

- 日 時 令和2年7月17日（金）午後2時45分から午後4時20分まで
- 場 所 宇都宮市役所 14A会議室
- 出席者 平松委員，今野委員，成島委員，小平委員，古池委員，長田委員，大野委員，大塚委員，加藤委員，小池上委員，佐原委員，宮井委員，新井委員，今井委員，五十嵐委員，松川委員（代理小池氏），谷委員（代理橋本氏），高木委員（代理若林氏）
- オブザーバー 青木宇都宮中央警察署交通総務課長
矢吹宇都宮東警察署交通総務課長
宇賀神宇都宮南警察署交通課長
- 事務局 小関市民まちづくり部長，坂本市民まちづくり部次長，神谷市民まちづくり部副参事，會澤市民まちづくり部副参事，荻原生活安心課長，大嶋生活安心課長補佐，小林生活安心課主査，高久生活安心課防犯・交通安全グループ係長，前沢生活安心課防犯・交通安全グループ総括，青野生活安心課防犯・交通安全グループ主任，杉山生活安心課防犯・交通安全グループ主事
技術監理課職員1名，道路建設課職員1名，学校健康課職員1名
- 公開・非公開の別 公開
- 傍聴者 なし
- 議 事 「(仮称)第11次宇都宮市交通安全計画」策定に向けた現状及び課題について
- 会議経過
- 1 開会（午後2時45分）
 - 2 委員紹介
 - 3 会長，副会長の選任
 - ・ 互選により，会長に古池委員，副会長に大野委員を選任
 - 4 諮問
 - ・ 宇都宮市長より諮問，あいさつ
 - 5 議事
 - 「(仮称)第11次宇都宮市交通安全計画」策定に向けた現状及び課題について 【別添資料，別紙1・2参照】
 - ・ 事務局から資料に基づき，第10次交通安全計画の実績・評価，第11次交通安全計画の策定に向けた現状及び課題等について説明
- 会 長 | 交通安全計画における目標の達成状況と，交通安全施策の進捗状況，今後の課題について御説明いただいた。皆さんから御質問・御意見をいただきたい。
- | 自転車ヘルメットの着用率について，特に高齢者のヘルメットの着用率は

重要である。私自身も自転車で転倒した際、ヘルメットを着用していたおかげで大怪我に至らなかった経験があることから、自転車ヘルメットの利用推進は重要だと考えている。栃木県トラック協会から県を經由して各自治体にヘルメットが寄贈されており、高齢者へ配布するという取組も行われているが、所持率に対して着用率が低いことが非常に悩ましい。

A委員 運転者側のマナーだけでなく、歩行者側のマナーも重要ではないかと感じている。例えば、信号機のない横断歩道を渡る際に、歩行者は停止した運転者に対し会釈をして感謝の意を伝えるなど、相互のマナーアップを図ることで心理的な要因が働き、信号機のない横断歩道での一時停止率の向上や、あおり運転の防止に繋がるのではないかと考えている。

会長 不名誉なことに一昨年、信号機のない横断歩道における車両の一時停止の調査において栃木県は全国ワースト1位であった。対して、47都道府県で最も良い結果だったのが長野県であった。長野県では信号機のない横断歩道に歩行者がいた場合、7割近くの車両が一時停止している。横断する歩行者は一時停止した車両の運転者に会釈をするのが当たり前ということになれば、運転者の交通安全意識も向上していくのではないかと考えている。栃木県では、県警と県交通安全協会で啓発動画を作成するなど対策を講じており、昨年は29位と改善傾向にあるので、今後も継続していくとよいと考えている。

B委員 点字ブロック上に自転車などが停めてあり、その自転車に気が付かず、倒してしまうことがある。その様子を見た人から、「どうして一人で出歩くんか」と言われたことがあり、悲しい思いをした。

会長 点字ブロック上に自転車が停めてあったり、物が置いてあったりすることは大きな問題であることから、厳しく取り締まっても良いのではないかと。点字ブロック以外にも、矢羽根や自転車専用通行帯に自動車が停車していることがあるが、非常に危険だと感じている。障がい者の方々も健常者と同じ様に生活できる社会であってほしいと思う。

C委員 日頃より、高校生の交通マナーについて御協力いただき感謝申し上げます。高校生も自転車走行におけるルールについて理解はしており、教員の目が届くところでは素直に注意を聞いてくれているが、目が届かないところでは自転車の並走や、走行中のイヤホンの装着をしている生徒がいるようで、地域からも御指摘をいただいている。我々教員も校門に立ち、指導に当たっているが、最近ではワイヤレス型のイヤホンなど、装着しているかどうか近くまで来ないとわからないものもある。また、指導する際、素通りされてしまったり、無視されたりすることも多く、自校の生徒であれば後日呼び出して指導ができるのだが、他校の生徒だとそうはいかないため、指導の難しさを感じている。

高校生の自転車による交通事故は例年4～5月の期間が最も多い。特に1年生は行動範囲が中学生の頃よりも広くなり、不慣れな点もあるため事故が

多い傾向がある。今後、あらゆる機会を捉え、交通安全教育に取り組んでいきたいと考えている。

会 長 人が見ていなくとも交通ルールを守るという習慣を身に付けられるよう、今後とも継続的に交通安全教育に取り組んでいただきたい。

また、4～5月における高校1年生の自転車事故が多いことについて問題意識を持ち、引き続き御指導いただきたい。

D委員 第10次計画において課題であった高齢者と自転車の交通安全については第11次計画においても継続して取り組んでいく必要があると考えている。

また、スケアードストレイト方式などの教育手法について見直す時期にあるのではないかと考えている。スケアードストレイト方式を用いた交通安全教室は受講できる機会が少なく、数年に一度しか教室を受けられない。VR動画を用いた疑似体験など、ICTを活用した教育の機会を増やすことも検討してみても良いのではないかと考えている。

また、高齢運転者の交通事故防止について、技術的な革新による安全性能の向上が交通事故の減少に効果的であることから、サポカーの普及促進に取り組んでいくべきと考えている。令和2年3月末時点でサポカー補助金の活用が対予算1割程度との報道があり、補助金が十分に活用されていないと感じている。

会 長 スケアードストレイト方式を用いた交通安全教室について、専門家の中ではそのリスクと効果について研究がなされているところであり、施策として見直す必要もあるのではないかと考えている。D委員から意見もあったとおり、VR動画など、ICTを活用した交通安全教育について検討してみてもどうか。

E委員 VR動画については交通安全教育に有効なツールであると考えており、大学においても着実に研究を進めている。これまで、LRT導入イメージのVR動画を作成したところであり、自転車の交通安全教育についても開発を試みているところだが、動画内の人の動作が滑らかに動かないことや、開発に係る費用など、実用化するには課題がある。

会 長 サポカー補助金制度について、多くの高齢者は制度そのものを知らないのではないかと感じている。サポカー補助金制度のさらなる周知・啓発について、検討していただくようお願いしたい。

F委員 昨年、東地区交通安全協会においてサポカーの試乗会を開催した。ホンダ、日産、トヨタなどの自動車メーカー4社くらいのサポカーを用意し、多くの高齢者の皆様に体験していただいた。参加者からはとても参考になったとうかがっており、他の地区においても実施できれば良いと考えている。

また、交通安全協会女性部において、スケアードストレイト方式を用いた交通安全教室を開催し、とても有意義だった。

会 長 交通安全協会において体験会を実施するなど、サポカーの技術を体験して

いただく機会をつくることは重要だと考えている。今後ともそういった取組を続けていただきたい。

G委員 日頃より、小学校児童の交通安全について、関係者の皆様には大変お世話になっており、感謝申し上げます。小学校において、市の事業では交通安全教室や子ども自転車免許事業を実施されているが、毎年内容も工夫していただき、非常に有効な事業だと学校側でも評価している。

児童の登下校の際は、地域や保護者の方々による見守り体制を構築しているが、地域のボランティアの皆様方の高齢化が深刻となっており、後任も中々見つからないのが現状である。学校側でも地域への声掛けを行っているが、市からも地域ボランティア人材の発掘に御助力いただけるとありがたい。

また、大谷スマートICの整備に併せて、通学路などの整備についても相談させてもらう機会をいただいて非常にありがたく思っている。他の市内小学校からも通学路における危険箇所などについて要望が出た際には今後ともお話させていただけるとありがたい。

会長 地域ボランティアの高齢化については交通安全に限らず、防犯パトロールなどについても同様の事態に陥っているように感じている。市でボランティアポイント事業（高齢者等地域活動支援ポイント事業）の活用を促すことで、積極的に参加をいただけるのではないかな。

また、道路環境の整備については地域や小学校などと積極的に情報を共有し、対応していくとよいと考えている。

H委員 幼児の交通事故発生件数の減少については、非常にありがたく思っている。幼児の関係する交通事故では、幼児が単独で外出していることはあまり考えられない。近年記憶に新しいのが、滋賀県大津市において発生したお散歩中の園児を巻き込んだ交通事故である。この事故を受け、警察と行政が危険箇所の整備や、キッズゾーンの設定を進めてくださり、迅速な対応に感謝している。

しかし、キッズゾーンに関して運転者の認知度がまだ低いと感じている。スクールゾーンについては運転者も十分認知していると思うが、キッズゾーンについても、周辺に保育施設があり、園児がお散歩で利用する道路だと周知していただけるとありがたい。

また、自転車ヘルメットの着用については、レジ袋を有料化したことでエコバッグを持つ人が増えたように、義務化など強制力のある方法がヘルメットの着用率の増加に必要なのではないかと感じている。

会長 宇都宮市内の中学校において、自転車通学の生徒にヘルメットの着用を義務化していることは前進とみている。

キッズゾーンについて、今年度から始まった新規事業であることから、事務局から説明をお願いしたい。

事務局 令和2年4月1日から保育施設周辺の交通安全対策の強化を目的として

「キッズゾーン」を設定した。キッズゾーンは保育施設の周辺半径500メートル。ゾーン内に運転者に注意喚起を促す路面標示や注意喚起看板、キッズガードを設置するなどし、安全な道路環境の整備を進めている。

対象施設は市内の保育所や保育所型認定こども園、児童発達支援事業所など約240箇所である。

会 長 キッズゾーンとはどういったものか知っていただくことが重要であると考ええる。キッズゾーンの認知度向上に向け、運転者をはじめ、市民に対して周知・啓発に取り組んでいただきたい。

I 委員 栃木県トラック協会からの自転車ヘルメットの寄贈について、高齢者にヘルメットが配布されているとは初耳である。自転車ヘルメットの普及にあたっては、高齢者向けの軽量タイプのサンプルを用意していただき、値段などについて教えていただけるといいのかもしれない。

会 長 現在トラック協会から自転車ヘルメットの寄贈はどれくらい受けているのか。

事務局 令和元年度は県を通し、本市には110個いただいた。

会 長 栃木県トラック協会からの自転車ヘルメット寄贈は、始めて10年ほどになる。協会から県を経由して自治体へ配っている。始めの頃は県内の自治体に平等に配布しており、その後宇都宮市と足利市、小山市の3市に集中して配布するようになったが、近年の配布状況はいかがか。

事務局 昨年度は、県が全市町に希望調査を行い、配分を決定した。本市においては、宇都宮市交通安全推進協議会を通じて各地域の方に配布しており、市内39地区ある推進協議会を中央、東西南北の5ブロックに分け、5年間かけて配布を行ってきたところである。推進協議会から地域の方へということもあり、広く行き渡らなかつたこともあるかと思うが、昨年度で各ブロックを一巡したことから今年度は交通安全推進協議会全39地区のうち、希望する地区に配布することを考えている。

会 長 5年かけて一巡したということであるが、市の広報などを通じて広く募集することなどは考えているのか。

事務局 自転車ヘルメットの配布については、ヘルメット利用推進員の任命と一体的に取り組んでいる。ヘルメットを配布して終わりではなく、ヘルメット利用推進員として積極的にヘルメットを利用し、地域のモデルとなっただけの方にはヘルメット利用推進証とともにお渡ししている。利用推進員の任命にあたっては交通安全推進協議会と連携して取り組んでいる事業であることから、広報紙などを通じて広く募集することは予定していないが、今後必要に応じて検討していく。

J 委員 昨年、富屋地区においては私を含む10名が利用推進員として任命された。ヘルメットは有効に利用させていただいており、今後も推進員として地域のモデルとなるよう取り組んでいくところである。

会 長 ヘルメットを無料で配布すると、お孫さんにあげたり、そのまま玄関に飾ってしまったりする人などもいて、着用率の低さが課題であると考えている。ヘルメットの有用性について、どうしたら伝わるものか、悩ましいところである。

K委員 私は桜地区に居住しており、大通り沿いで商売をしているが、朝は高校生も一列で自転車走行しており、挨拶もきちんとしてくれている。しかし、帰りの時間においてはC委員の言っていた通り、2列、3列と並走しているような状況である。高校生への交通ルールの意識づけとして、交通安全教室の回数を増やし、高校生心に強く繰り返し訴えていくことが有効なのではないかと考えている。

また、高校生の自転車の交通事故発生件数について、JR宇都宮駅西側にもLRTが開通すれば、生徒の通学手段が自転車からLRTに転換されることが予想され、交通事故の減少も期待できる。令和4年には駅東側のLRTが開業することのだが、駅西側LRTの整備も積極的に進めていただきたい。

会 長 過去のバイロロジー運動の取組などのように、生徒同士が自分たちの問題として考えるような風潮ができると、高校生も自発的に交通ルールを守るようになるのではないかと思う。

B委員 自転車の走行マナーについて、オリオン通りはJR宇都宮駅方面へ下り坂となっているため、オリオン通りを走行する自転車のスピードが出ており危険を感じる。なんとか減速していただけないものだろうか。また、バス停においてバスを待っている際、近くを通り過ぎる自転車もかなりスピードが出ているので同じく危険を感じる。介助者がいる場合は自転車が来ていることを知らせてくれるのだが、一人で待っている際は自転車の接近に気が付けない。バス停の周辺は減速していただけるようお願いできないだろうか。

音響信号について、午後8時から午前8時の間は音響信号の音が鳴らない。視覚障がいのある生徒など、7時台に信号を利用する方もいるので、利用可能時間の拡大をお願いしたい。また、近隣住民からの要望で音響信号の音量を下げると、自動車の音と重なって信号の音が聞こえないことがある。県警へのお願いとなってしまうが、音響信号の時間の拡大や音量の確保など、近隣の方のご理解を得ていただき、対応していただけるとありがたい。

会 長 音響信号についてはこれまでもご意見をいただいているところであり、音を頼りにされている方のためにも是非対応していただきたい。

バス停付近の安全性については大きな問題であるが、今後LRTの開業後は電停付近についても同様に安全性の確保が必要だと考えている。私が委員として参画し、宇都宮国道事務所において策定した「栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン」があるので、今後参考にしていただきたい。

E委員 オリオン通りにおける自転車の通過台数や速度帯別の通過台数について2

～3年間調査をしている。調査を通じて、朝の時間帯や高校生の帰宅時間であろう時間帯においては自転車の速度が上がると認識している。

最近では新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点から、オープンカフェで営業している店舗も多いが、その間を自転車が通過することに関して危険を感じており、対策を講じなければならないと考えている。

また、自転車安全利用の推進の取組として、ポイント事業を導入することも良いと考えている。自転車ヘルメットを着用したときや一時停止した際にポイントを付与し安全利用を促すアプリなどが作れるのではないかと。宇都宮市はスマートシティモデル推進計画を策定しており、スマートシティの取組の一部として位置づけることで情報の収集や発信がしやすくなることから、スマートシティ推進計画と連携しながら、交通安全を図れるとよい。

会 長 開放感のある場所でお茶を飲んでいる人のそばを高速で自転車が通過し、怖い思いをするのは非常に残念である。オープンカフェ空間では押しチャリの協力を呼び掛けているが、浸透していない。今後、インセンティブを与える仕組みなどを検討していただきたい。

L委員 自転車ヘルメットの利用を推進している「自転車安全利用応援店」のように、自転車ヘルメットを見せることで施設利用料や商品の割引などのサービスを受けられる取組が効果的であると考えている。

M委員 本日、各団体・関係機関の代表の方々と交通安全について意見交換することができて大変ありがたい。我々だけではなく、例えば高校生同士や、保育園の保護者同士などで意見交換の場を設けることにより交通安全意識を高められるのではないかと。

会 長 先ほど申し上げたバイロロジー運動などにおいて高校生同士で取り組ませるなど、交通安全意識を高めるために市民参加を図ることも有効だと考えている。

N委員 毎朝小学校の通学路において立哨活動をしているが、自転車専用通行帯があるにも関わらず、歩道を走行する自転車に危険を感じている。児童には自転車が接近している旨注意を促すが、自転車利用者に対して注意喚起の対策を講じる必要がある。

会 長 自転車は原則車道を走行しなければならないとされている。交通事故の最も多かった昭和45年ごろに、緊急避難的な措置として自転車は歩道を走行するようにしたところであったが、近年、警察庁や国交省で自転車は車道を走行するべきだという動きが強くなってきている。また、3年前に自転車活用推進法が施行され、自転車の活用の推進に関して、自転車専用通行帯等の整備の検討及び実施などが基本的な方針として示されており、全国的に自転車を歩道から車道に戻そうという傾向にある。

6 その他

事務局： 次回の審議会開催は12月中旬を予定している。引き続き御協力をお願いする。

会長： 本日は皆様から大変活発にご意見いただいた。今回の議論を踏まえ、次回は次期計画の中身をまとめていくことになるので、引き続き委員の皆様の御協力をお願いしたい。他に意見が無ければ、本日の会議は終了とする。

7 閉会（午後4時20分）