

令和4年度第1回宇都宮市交通安全審議会会議録

- 日 時 令和4年7月19日（火）午前10時から午前11時40分まで
- 場 所 宇都宮市役所 14A会議室
- 出席者 平松委員，保坂委員，矢古宇委員，小平委員，今井政範委員，古池委員，長田委員，木村委員，大塚委員，加藤委員，山崎委員，稲川委員，大貫委員，今井キヨ委員，五十嵐委員，小林委員（代理大島氏），高山委員（代理松本氏），高橋委員（代理井上氏）
- オブザーバー 細谷宇都宮東警察署交通総務課長
菊池宇都宮南警察署交通課長
- 事務局 鈴木市民まちづくり部長，神谷市民まちづくり部次長，久保生活安心課長，本田生活安心課長補佐，阿久津生活安心課主査，前沢生活安心課防犯・交通安全グループ係長，青野生活安心課防犯・交通安全グループ総括，杉山生活安心課防犯・交通安全グループ主任主事，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 「第11次宇都宮市交通安全計画」の進捗状況と今後の取組について
- 会議経過
 - 1 開会（午前10時）
 - 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，副会長に木村委員を選任
 - 4 議事
「第11次宇都宮市交通安全計画」の進捗状況と今後の取組について【別添資料，別紙1～4，参考資料2参照】
事務局から資料に基づき，「第11次宇都宮市交通安全計画」の進捗状況と今後の取組について説明
- 会 長 第11次宇都宮市交通安全計画の進捗状況と今後の取組について説明いただいた。皆さんから質問や意見をいただきたい。
- A 委員 高齢者の交通事故について，アクセルとブレーキの踏み間違いなどによる交通事故はどれくらい発生しているのか。また，運転に不安がある高齢者に対し運転免許証の自主返納を促進する取組は市の施策としてどのようなものがあるか。
- 事務局 高齢者の交通事故の原因として何件踏み間違いがあったのかなどは把握していないが，交通事故の状態別では自動車乗車中が多いことから，高齢運転者への交通安全教育などに取り組んでいく必要があると認識している。高齢者やその家族が，日頃の運転者や移動手段を見直すきっかけづくりとして，

- 自身の反応速度を測定できる身体機能測定器を活用した体験型の交通安全教室などに取り組んでいるところである。
- A 委員 身体機能測定器や自転車シミュレーターはどういうものか。体験会は常にやっているのか。
- 事務局 身体機能測定器及び自転車シミュレーターは市で保有しているものである。どちらの機器も常設しているものではなく、交通安全運動期間等に合わせ体験会を開催しており、開催にあたっては広報紙などでお知らせをしている。身体機能測定器は高齢者を対象とした交通安全教室で活用しており、御要望をいただければ都度体験していただくことも可能である。
- 会長 交通事故全体の発生件数が減少している中、高齢者の交通事故だけが対前年比で増加しているのは、交通安全教室や身体機能測定器体験会が十分に開催できなかったことが原因として考えられるのか。
- 事務局 御意見のとおり、高齢者への取組として交通安全教室などが十分に開催できなかったことが原因と考えている。
- 会長 身体機能測定器を御存知ない委員のためにもどういった機器なのか説明をお願いします。
- 事務局 身体機能測定器とは、運転に必要な「認知」、「判断」、「操作」の反応速度を測定するもので、正面に4色のランプ、足元に4色の板があり、点灯したランプの色と同じ色の板を踏み、その動作に要する時間を複数回測定するものである。結果は「あなたの反応速度は何歳です」と出る。
- B 委員 高齢者をはじめ、多くの方に身体機能測定器などを体験していただく機会を持つことが望ましいと考えるが、それらの機器は持ち運びが容易なものなのか。
- 事務局 御意見のとおり、市としても機会の拡充が必要だと考えている。身体機能測定器は職員1～2名でも持ち運びが可能なものだが、自転車シミュレーターは自転車、モニター、フレームなど大型の機材のため、持ち運びには複数名以上が必要である。
- B 委員 持ち運びが容易なものであるなら、地域コミュニティセンターに持っていくなど、多くの地区で体験していただくよう取組んでいくと良いと考える。
重点的に対応すべきターゲットの指標などについて、施策を絡めて評価をしているが、交通事故全体の発生件数が減少していることについて、事務局としてはどういった分析をしているか。
- 事務局 交通事故全体の発生件数について、自動車等の技術革新や、ソフト・ハードの各施策を着実に実施したことが要因として考えられるものの、事故全体に対しての分析はしておらず、子どもや高校生、高齢者、自転車が関係する交通事故など、交通事故全体の内訳となるものについて個別施策に絡め評価したところであり、その積み上げた結果が事故全体の発生件数に表れているものと考えている。
- B 委員 今後、目標値の達成に向けさらに細かい調査・分析をしてみても良いので

はないか。例えば、高校生の自転車の交通事故について、発生場所の自転車走行空間の整備状況や、利用者のルール遵守の状況などを調査し、対策を講じることで交通事故の減少につなげていくと良いと考える。

会 長 交通事故発生件数については減少傾向にあるものの、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による市民の行動変容も考えられるため、それらも踏まえ、評価していく必要がある。また、先ほどの免許返納を促進する取組について A 委員からの質問に対し事務局から説明があったが、身体機能測定器を活用した取組以外に何かあれば追加で説明をお願いしたい。

事 務 局 運転免許証の自主返納に関わらず、誰もが安全・安心に移動できる環境づくりを推進し、自動車に過度に依存しないまちづくりを推進することが重要だと考えていることから、鉄道や L R T、バス、地域内交通が連携した階層性のある公共交通ネットワークの整備に取り組んでいるところである。

A 委 員 高校生の自転車の交通事故の原因はどういうものがあるのか。道路の陥没や段差、ひび割れなどの道路の損傷によりハンドル操作などを誤り、転倒や交通事故につながっているのではないかと考える。また、道幅が十分でない道路では自転車と十分な距離をとって追い抜きができず危険を感じる。道路交通環境の整備や維持が事故防止に必要なだと考えている。

事 務 局 高校生の交通事故の原因の多くは「安全不確認」によるものであることから、各種交通安全教室や街頭活動においてルール遵守の大切さを周知しているところである。また、自転車走行空間の整備について、自転車専用通行帯や矢羽根の路面表示などの整備手法を用いて取り組んでいるところであり、道路の損傷等への対応としては、市民通報システム「宮ココ」により市民がスマートフォンなどから市に道路の損傷の状況を通報する手段を取り入れ、対応に当たっている。

C 委 員 視覚障害者と歩くときはどうしても横並びに歩くことになり、路側帯などが消えかかっていると自動車や自転車の往来もあり、非常に危険を感じる。また、横断歩道において轍などの凹凸があると、視覚障害者は渡ることが難しいため、道路の損傷等への修繕は重要だと考えている。

アクセルとブレーキの踏み間違いについては高齢者だけの問題とせず、高齢者以外の成人の方々にも周知する必要があると考える。踏み間違いの危険性などを意識付けることが重要であり、そのために免許センターなどに運転シミュレーターを設置すると効果的かもしれない。

会 長 誰もが安全安心に移動できる環境づくりのため、音響信号を設置するなど、視覚障害者等への配慮も必要である。アクセル・ブレーキの踏み間違いについては踏み間違い時急発進抑制機能を搭載したいいわゆる「サポカー」への乗り換えや、後付けのペダル踏み間違い時急発進抑制装置を取り付けることも有効だと考える。

オブザーバー A 年々県内の運転免許証の自主返納者数は増加している。免許返納はせずとも、「サポカー限定免許」に切り替え、サポカーに限り運転を続けていくこ

とや、「サポカー限定免許」での運転はできないが、ペダル踏み間違い時急発進抑制装置を後付けで装備するなどが、交通事故を防止するための選択肢として挙げられる。

会 長 サポカーや後付けの装置について御存知ない市民もいると思われるため、そういったものの周知に取り組んでいくことも有効であると考えている。

D 委員 今後の高齢者人口の増加も見据え、計画において重点的に対応すべきターゲットに高齢者を設定していることや、今後の取組に高齢者の交通安全に関する取組の機会の拡充などを挙げていることは評価したいところであるが、これまでの交通安全教育だけでは交通事故を防止することは難しいと考える。高齢者の免許更新において、一定の違反歴のある方を対象とした運転技能検査の義務化などは有効な取組だが効果の発現まである程度時間を要するものと思われる。このようなことから、交通安全教育と併せ、公共交通を利用したライフプランの提案などが重要なのではないかと考える。市民の方々に、車以外の交通手段について認識していただきながら、運転に不安を抱えている方は公共交通の利用にシフトしていくような公共交通ネットワークの整備、利用促進、情報発信に取り組んでいく必要があると考えている。市の公共交通利用促進の施策でもある「MOVE NEXT UTSUNOMIYA」キャンペーンなどの機会を捉えながら、自動車から公共交通へシフトしていくライフプランの提案などが大切だと考えるが、事務局の見解を伺う。

事務局 御意見のとおり、本市においては自動車に過度に依存しないまちづくりを推進しており、LRTの整備やバス路線の再編などの公共交通ネットワークの整備及び上限運賃制度や乗り継ぎ割引制度などの導入による公共交通の利用促進に取り組んでいる。それらの取組を推進することで自動車運転者が公共交通にシフトし、交通事故防止が図れるものと考えている。公共交通利用促進施策の「MOVE NEXT UTSUNOMIYA」キャンペーンの機会に併せ、庁内一体となり効果的な情報発信に取り組んでいく。

D 委員 地域の方々から御相談いただくことがあるが、地域内交通などを知らない市民の方もいるような現状である。市民が自身のライフスタイルに適切な移動手段の選択ができるよう、市や県、県警と連携し、公共交通の周知及び利用促進に取り組んでいただきたい。

A 委員 「LRTの交通安全教育実施地区数」を活動指標としているが、LRTの交通安全教育の実施状況について伺う。

事務局 活動指標となっている部分については、今年度から小学生や高齢者、企業等を対象とした交通安全教室においてLRTの交通安全教育を組み入れ実施しているところである。

A 委員 活動指標に39地区と設定しているが、連合自治会の単位自治会などで交通安全教室を実施するということか。

事務局 LRT沿線だけでなく、市内全域からLRT沿線道路を利用されることが考えられることから、市内全域を網羅するための指標として地区数を目標値

として設定したところであり、単位自治会毎に交通安全教室を開催するとい
うものではない。

A 委員 鬼怒通りはL R T専用の信号機が設置されるなど工事が進んできたが、「信
号がわかりにくい」、「交差点が危なくなった」と市民から声が聞こえてくる。
L R T沿線道路はL R T沿線地域以外の市民も利用される道路のため、広く
L R Tの交通安全教育に取り組んでいただきたい。

事務局 御意見のとおり、L R Tの交通安全教育は市内全域において広く取り組んで
いくことが必要であると認識しており、交通安全教室や、ルール周知のため
のパンフレットの全戸配布、啓発動画の活用など、集中的に取り組んでいく。

会 長 他に何か意見があれば発言をお願いします。

E 委員 高校生くらいの年頃になってくると、「ルールは知っているが、教師や警察
などが見ていないところではルールを守らない」という生徒が増えてくる。
市のスケアードストレイト方式による交通安全教室や宇都宮ブリッツェンと
連携した自転車安全利用教室などを通じ、ルール遵守の大切さについては学
んでいるはずだが、大人の見ていないところではルールを守らない生徒がい
るのが現状であり、指導する側としても苦慮しているところである。最近で
はワイヤレスイヤホンの普及などにより、イヤホンをしているかが遠目では
わからず、見逃してしまうことがある。

また、歩道は双方向の通行が可能だが、路側帯は進行方向左側しか走行で
きないなど、ルールが混同してしまう生徒がいるのも事実である。

高校生の交通事故は春休み・夏休み明けのほか、中間・期末テスト明けの
時期に発生している傾向がある。そういった時期も見計らいながら、警察等
の関係機関の御協力をいただき高校生の意識啓発に取り組んでいきたい。

会 長 他に何か意見があれば発言をお願いします。

F 委員 高齢者の交通事故防止について、身体機能の変化には個人差があるものと
認識している。それぞれが身体機能の現状を確認することができる身体機能
測定器に関心がある。地域の方に身体機能測定器を体験していただくよう話
ができればと考えていることから、本日の審議会終了後に身体機能測定器を
体験させていただきたい。

会 長 是非体験していただくと良いと思う。

今回の計画ではI C Tを横断的な手法として活用していくこととしている
が、V R技術を活用することで、スケアードストレイト方式を活用した交通
安全教室が代替できるのではないかと考えている。I C Tについて、意見が
あれば発言をお願いしたい。

G 委員 I C Tを活用した人流などの調査研究は実際に行われているが、交通安全
の施策に反映できていないのが現状である。自転車に乗車したスタントマン
目線の交通事故を再現したV Rコンテンツの開発に映像制作の事業者が取組
んでいると伺っている。高校生の自転車のマナーについて、高校生の自転車
のマナー向上を図るため、頭ごなしにルール遵守を押しつけるのではなく、

「褒めて伸ばす」手法を取り入れた「マナーポイントアプリ」を大学で開発している。完成した際には交通安全に役立てていけるよう展開していきたいと考えている。

会 長 「マナーポイントアプリ」とはどういうアプリか。

G 委員 高校生の自転車の交通事故の原因では「安全不確認」が多いとされていることから、交差点部での一時停止と安全確認させることが事故防止に必要である。利用者の位置情報から停止の判定を行い、ポイントを付与する仕組みになっている。

会 長 他に何か意見があれば発言をお願いします。

H 委員 高齢者の交通事故防止としては、反射材を用いた啓発品の普及促進が有効であると考えている。街頭活動などで配布するなど取り組んでいたが、新型コロナウイルス感染症の影響で街頭活動の実施回数が減少している。反射材を用いた啓発品は様々な種類がある。夜間において上下黒の服装では視認性が悪いことから、自動車運転者からの視認性向上のため、是非反射材を用いた啓発品を身に着けていただきたいと考えている。また、自動車運転シミュレーターなどを体験していただくことも自身の運転技能の確認のため有効なツールだと思う。

会 長 自動車と歩行者の交通事故について、歩行者への事故防止の取組について発言いただいた。対して自動車運転者への取組としては、信号機のない横断歩道における自動車の一時停止率を向上させるため、「止まってくれない栃木県」からの脱却に向け、栃木県警察と交通安全協会が啓発動画の第4弾を制作するなど、意識啓発を継続的に取組んでおり、県内の一時停止率が向上したように感じる。引き続き、歩行者の保護意識の啓発に取り組んでいただきたい。

副 会 長 地域の交通安全意識の高揚に日頃から取り組んでいるが、自転車の並進など、依然としてルール違反が見受けられる。交通ルールの安全教育のほか、道路はみんなで使うものであり、思いやりを持った交通行動ができるよう「譲り合いの精神」の意識醸成が必要なのではないかと考える。

会 長 自転車の通行マナーについては引き続き課題であるが、今後は電動キックボードなど新たなモビリティへの対応も考えていかなければならない。宇都宮市では電動キックボードとシェアサイクルの実証実験が行われる。電動キックボードに係る法整備などが進んでいるが、利用者へのルール周知はもちろん、自動車運転者への周知も必要であろう。

6 その他

会 長 本日は皆様から大変活発に御意見いただいた、引き続き委員の皆様へ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 (午前11時40分)