

## 令和2年度第2回帯広市交通安全市民会議 議事要旨

1 日時 令和2年10月1日(木) 15:00～16:28

2 会場 帯広市役所10階第5B会議室

3 出席者

委員

太田 義彦、奥野 一男、佐竹 信也、高島 寿、武田 光史、塚田 茂男、塚本 俊二、  
寺山 康浩、平舘 善明、船迫 郷子、前田 敏、與坂 樹代二、米森 洋子

(以上13名、敬称略)

欠席者

浅野 慎哉、猪子 莊太郎、村岡 克己 (以上3名、敬称略)

事務局

総務部長 廣瀬 智、危機対策室長 石田 智之、危機対策課長 岡田 剛、危機対策課長補  
佐 佐藤 真樹、危機対策課主任 上野 智子、危機対策課主任補 千田 真実

(以上6名)

4 会議次第

(1) 開会

(2) 帯広市より第11次帯広市交通安全計画について諮問

(3) 新任委員紹介

(4) 議事

①第11次帯広市交通安全計画策定に係る諮問について

②今後のスケジュールについて

(5) 意見交換

(6) 閉会

5 議事

事務局から①、②を一括して説明

質疑なし

6 意見交換発言要旨

○市民の交通マナーに関しては、変化はないと感じている。

帯広・十勝はのんびりしたロケーションが続く道が多い。このような道では、通行量が少なく、他の車両等に配慮しながら走行する機会が少ないことから、自分のペースを崩さないで走行できる。このような感覚のまま通行量の多い市街地に入ってくると、利己的・自己中心的な運転につながる。

周りに配慮する、譲り合うという気持ちがなければ交通の安全・円滑化につながらない。こうしたことを帯広市の住民は理解できないのだろうと感じている。どのように市民に伝えていくのか、ドライバーに認識させていくのか、というところが課題。

○市民の交通安全意識は高くなく、それは昔から変わっていない。帯広市は北海道内においても交通マナーが悪いように感じている。意識の変革をしていかなければ、交通マナーは良くならない。

○交通安全の概念的なものについては、市民に根付いていると思う。

しかし、多くの市民は、日々のニュースで交通事故について報じられていても、「自分はそうならない」と考え、それを忘れていってしまう。そう考えているうちは危機管理能力の欠如につながってしまうと考えている。

免許取り立ての頃のような原点回帰ができるような、継続的な教育の工夫が必要。

幼少期からの教育が重要であり、有効なものとする。小さな子から自分の親や祖父母に対して伝えていくと、大人や高齢者の心に強く残るものである。

○「たとえ青信号でもそのまま進んで良いというわけではない」といわれるが、信号機が黄色になってからスピードを上げて通過していく車が多く、事故につながってしまうことを懸念している。

○昔はデイルイトをしている車はほとんどいなかったが、ハイヤーやトラックなど、営業に関わる車両の多くはデイルイトを実践しており、それに影響されているのか、最近ではデイルイトを実践している一般車両が増えてきているように感じている。

また、幹線道路に出るときなどは、昔はなかなか道をゆずってもらえず合流できなかったが、最近はその道に入れてくれる車両が増えてきたような気がしている。

○最近、ドライブレコーダーが普及してきているが、他の車両が搭載しているレコーダーに写ることを意識しているドライバーは少なくないと感じており、ドライバーの意識向上につながっていると感じている。

予算の関係もあろうかと思うが、ドライブレコーダー購入の助成をする制度などがあれば、さらに普及が進み、ドライバーの交通安全意識向上につながることを期待できるのではないだろうか。

○安全運転義務違反が多くなっているが、昨今の法改正により、スマホやナビなどを操作しながら走行する「ながら運転」の厳罰化により、ドライバーの意識に若干の改善があるように感じられる。

○ドライブレコーダーをはじめとする監視機能が社会に定着してきている。それが事故の自主規制につながっているのではないだろうか。

ながら運転、あおり運転や飲酒運転などについては、法的な罰則が厳しくなっている。それらの違反について、トラック業界をはじめ、事業者の間では経営に関わる重大な問題であるとし、経営者自身が危機感をもって従業員等に指導をしているところであり、そうした取り組みは昔から大きく変化しているところであると思う。

また、ドライブレコーダーについては、多くのトラックには搭載しているが、一般車両でもつけるようになってきている。それによる自主規制も強くなっていると感じている。

○ドライブレコーダーや法改正による違反の厳罰化は抑制的に働いているという面がありつつも、厳罰を避けるためにというより、さらなるマナーの向上、コミュニティの安全のためにという意識の変化は見られないように受け取れる。

○高校生くらいの若者が、自転車に乗って3人が横に並び会話をしながら走行してくる。歩行者が自転車をよけているような状況。

○若年層の交通事故発生件数の減少率の高さは、少子化の進行も関係していると考えられる。そもそも車を持たない若者が増えているのではないだろうか。

高齢者については、身体機能の低下や判断力の低下などが、事故が多い要因と考える。

○高齢者の事故について、今後ますます増えていくと考える。

高齢者に対する教育や啓発活動は今後さらに重要となっていく。高齢者対策がうまくいけば間違いなく全体の交通事故は減っていく。

高齢者に対しどのように教育していくか、交通安全意識を向上させていくか。サポカーの普及なども進んでいるが、そうした道具に頼っているばかりではなく、高齢者自身へアプローチしていくことが大切である。

○高齢者の事故について、自分の母もかなり高齢になるまで運転していた。運転に不安を抱える高齢者には運転してもらわないことが一番の交通事故防止策だが、母は運転免許の返納について足をもがれる思いだと話していた。

免許を返納した高齢者に対し、その家族が支援をできれば良いが、そうすることが難しい家庭もあると思う。免許返納したあとの高齢者に対するサポート制度や取組についてさらに周知を願う。

若い世代の事故の減少だが、そもそも運転していない。昔は、若者がスピードの出る車を好む傾向があったように思うが、現在は若者の好みが変わっている。

○自転車の並走が多いといった意見があったが、教育現場では自転車のルールをはじめとする交通安全について子どもに徹底的に教えている。子どもへの交通安全意識の啓発については、学校における教育をお願いすることもできると思う。

一方で、高齢者への教育は難しい。身体機能の低下に加え、長年の運転経験を過信していることもあると思う。どのように防止策を打つか難しいところであり、特効薬はないと感じている。地道に教育・啓発を進めていくことが大切である。

○高齢者への教育については、実際に体験させることが大切であると考えられる。市が主催している高齢者ドライビング体験会は非常に重要である。ある高齢者からは、運転していて手前の信号を見落とし、先にある信号をみていた、という話を伺ったことがある。そういった状況把握の錯誤について、体験を通して認識してもらうことが大切であると思う。

○若年層の減少率が大きいことは、少子化という背景もあり、取り組みの成果とは一概に言えないというところがある。

街中の横断歩道上で自転車を降りて押して横断している子どもを見かけた。それが正しい乗り方であるが、正しいルールが市民の間で認識されていないように感じており、やはり幼少期からの教育や、団体と学校との連携というのが、今後の必要な視点になってくるのではないだろうか。

高齢者の人口は今後も増加していくことから、高齢者の方が移動に関して少しでも不便を感じないように、取り組みの周知や対策をとっていくことが必要という視点も必要となるのではないだろうか。

○50歳代の事故の減少率が低いことについて、単純に人口が多いことが要因の一つであると思う。

○50歳代については、運転技能の過信があるとともに、徐々に身体機能が低下していく世代であるということも一つの要因と考えられる。

今後高齢化が進むにつれ、高齢者の免許保有数も増えていくことが考えられる。高齢者がなかなか免許を返納できないことについては、免許返納のメリットを感じにくいことが一つの要因であると考えている。車の生活が主だった方が車を失うことが足をもがれるような思いであることもわかる。

免許を返納したあとに受けられるサービスなどのメリットについて、もっと情報が広がれば良い。

○四輪車と比較し二輪車の交通事故件数は多くない。二輪車における若年層の事故が多い要因としては、免許を取ったばかりで運転技能が未熟であることなどが考えられる。

自転車の事故については、車に乗れるようになったら自転車には乗らなくなるため、自転車を主な移動手段としている高校生の割合が最も多くなっているのだと思う。

20歳代の事故が大きく減少している要因として、昔のようにスポーツカーなどのスピードが出る車を好まなくなったことのほか、車自体の性能も上がっていることが考えられる。

○自転車は高校生の負傷者が最も多い、交差点での事故が最も多いということについて、通行する人が最も事故に関わってしまう危険がある場所というのは交差点である。

バスの運行の視点から話すと、歩道を走っている自転車がバスの右左折時に接触することが予測されるため、バスは交差点進入時にいったん停止している。このように危険を予測した対策を取っている。

また、自転車乗車中の負傷者数が最も多い高校生などへ、自転車事故の特徴や危険箇所などをピンポイントで教えてあげたら良いと思う。

○先端技術車と免許返納の関係について、「先端技術車があるから免許を返納しない」のか、「先端技術車を活用しても、運転技能が伴わないから免許を返納する」のか、この選択をする時がいつか来る。これは交通安全対策を進めていくために必要な視点であると感じている。

○先端技術は交通事故の抑制に対する効果が期待できることから、今後も普及していったほしいと思う。また、走行中の車間距離や速度調整などをする技術も普及しているが、この精密性はどうか

うと疑問を持つ人もいて、なかなか売れていかないのではと懸念している。

警察の方が欠席しているので聞けないが、免許更新の優良者講習のオンライン化について、意識低下につながらないか心配している。

○高齢者が各団体において役職を持つと会議等に出向かなければならず、なかなか免許の返納に踏み切れないという実態がある。

先端技術の普及と高齢ドライバーの関係については、どれだけ高性能な車が普及しても、運転者の意識が最も重要であることには変わらない。自分は事故を起こさないと思い込んでいる高齢者が多いように感じているため、意識向上を進めていくことが必要である。

○最近新しい車に変えたところだが、白線等に反応して勝手にハンドルが動く。自分の意識が間違っていたなら助かるが、白線が消えかかっていたとしたら、その機能は正常に働かないと思われる。環境整備と先端技術については関わり合っていると思う。

○帯広市の中央分離帯や植樹帯について、街路樹の枝や雑草が伸びており、標識にかぶっていたり見通しが悪いため、環境整備をしてほしい。市から町内会へ整備のお願いをするということも一つの方法であると思う。

○交通事故発生場所等のハザードマップを広報おびひろに掲載するのはどうだろうか。市民に危険箇所を周知・認識してもらいたい。

○一般的に「キープレフト」といわれるように、直進するときには左側を走行することが基本的なルールであると思うが、市内には、左車線を走行していると突然左折専用レーンになる場所がある。左折専用レーンに変わることを知らせる標識が設置してある場所から、車線を変更するために余裕をもった距離がない。このようなわかりにくい道路形状や標識により、急なハンドル操作などを引き起こし、交通事故につながってしまう。

道路を新たに作る時や整備するときには、専門家と相談しながら、整備後の交通の流れをイメージしてほしい。

○北海道の取り組みとして、高齢者運転免許自主返納サポート制度が開始されている。道内に在住する65歳以上の免許返納者は、経歴書を提示すると、指定の店などでサービスを受けられる。ホームページにも掲載しているので、ぜひ参考としてほしい。

○今後の方向について、これから啓発活動の活発化による、市民の意識向上、広報活動の充実、そして公共機関の利用促進を大いに進めていってほしい。

○帯広・十勝は、生活していく中で車が必要不可欠な地域になっている。高齢者が免許を返納することで車を運転することがなくなり、その結果交通事故につながらない、ということは良いことであるが、生活に必要な車の代わりとなる移動手段をどのように確保していくのか、ある程度高齢者に示さなけ

れば免許返納させることは難しい。

費用がかかるため非常に難しい課題とは思いますが、高齢者が納得できるような取り組みが望ましい。

○今後は、運転免許返納とその後のサポートを含めた高齢者への対応、市民の主体的な交通安全意識向上に向けた啓発、事故が起こる前に危険が予測される場所などの環境整備を進めていくこと、厳罰があるから守ろうという負の意識からではなく、交通ルールやマナーを守ろうという正の意識の啓発などが主な取り組みの方向であると考えている。

以上