

令和7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7年12月22日（月） 9:56～10:53

2 会場

ソネビル 6階 講習会室

3 出席者

（1）委員

小森 明仁、秋山 和仁、塚本 俊二、本間 悅子、遠山 美津子、土谷 賢一、
河瀬 正直、吉村 典子、湯浅 光優、高谷 政伸、高倉 美恵子、中村 博明
(以上 12名、敬称略)

※欠席委員 中馬 いづみ、村岡 克己、太田 義彦、佐藤 寛之
(以上 4名、敬称略)

（2）事務局

総務部長 河原 康博、危機対策室長 尾澤 琴也、
危機対策課長 野崎 実、危機対策課長補佐 田口 賢祐、
危機対策課主任補 千田 真実、危機対策課主任補 手塚 優人、
危機対策課主任補 相野 裕介
(以上 7名)

4 会議次第

（1）委嘱状交付

（2）開会

（3）委員紹介

（4）正副会長選出

（5）議事

- ①帯広市交通安全市民会議の概要について
- ②帯広市の交通事故実態
- ③令和6年度帯広市交通安全実施計画実績報告

（6）閉会

5 議事・発言要旨等

(1) 正副会長選出について

委員の互選により、会長に中馬いづみ委員（再任）、副会長に塚本俊二委員（再任）が選出され、承認された。

(2) 議事1 帯広市交通安全市民会議の概要について

資料2（帯広市交通安全市民会議について）に沿って事務局より説明した。（参考：資料3（帯広市交通安全市民会議条例・帯広市交通安全市民会議条例施行規則）、資料4（第11次帯広市交通安全計画））

(3) 議事2 帯広市の交通事故実態

資料5（帯広市の交通事故実態）に沿って事務局より説明した。加えて高谷委員（帯広警察署）より、下記のとおり補足の説明があった。

○高谷 委員

全道的な傾向であるが、65歳以上の高齢者が第一当事者または被害者となる事故とともに多い。帯広市においても同様であるため、高齢者に対する教育や啓発など、継続して対策を行っていく必要があるということは、警察署でも重視しているところである。

また、昨年同期比で交通事故の件数自体は減っているが、資料5の「7事故類型別発生状況」を見ていただくと、自転車と車両が衝突する事故が前年同期比で増えている。さらに見ると、自転車利用者の負傷者数は学生など、20歳代未満が多い。自転車の事故は自転車利用者側にも違反がある場合が多い。幸いにして本年に入ってから自転車利用者の死亡事故は発生していないが、自転車利用者への交通安全教室など、交通安全教育に力を入れていくことで、こういった事故を減らしていきたい。

(4) 議事3 令和6年度帯広市交通安全実施計画実績報告

資料6（令和6年度帯広市交通安全実施計画実績報告）に沿って事務局より説明した。

議事について、一括で質疑応答を行ったほか、委員から交通安全に係る取組について紹介いただいた。※以下発言要旨（○：委員、●：事務局）

- 令和6年度帯広市交通安全実施計画実績報告の交通安全教育推進事業のうち、交通安全教室の実施について、具体的に何年生に、どのくらいの時間で実施されているのか。通勤時間帯に逆走する自転車利用者をよく見るので、どのように教育をしているのか気になっている。
- 交通安全教室については、市内全ての小学校、中学校、義務教育学校へ教室開催のご案内をしており、小学校は毎年度全ての学校から申し込みをいただき、全学年を対象に実施している。時間数については学校と相談の上、基本的には各学年1コマ、場合によっては2コマ実施している。
中学校については申し込みをいただけていない学校もあるが、教室を開催する場合には、学年に応じた内容で実施している。
このほか、保育所・幼稚園、特別支援学校、高校などにもご案内をしており、ご要望に応じて交通安全教室を実施しているところ。
- 自転車利用に関する教室は全ての小学校で実施しており、車道が原則であるが、歩道を走行する場合は車道寄りを走行すること、歩行者の通行を妨げないことなど、自転車利用のルールについて伝えている。
- 所属団体で実施している交通安全に関する活動について、簡単に説明する。
毎年、十勝管内の2つの小学校に出向いて、交通安全教室を行っている。本物のトラックを持ち込んで、トラックの死角について伝えている。そして、トラックで走行し実際に自転車を跳ね飛ばし、トラックと衝突したときの衝撃を目にする形で伝えている。自転車利用に関するルールの詳細を伝えるところまでには至っていない。資料5に記載の交通事故実態を見ると、自転車乗車中の高校生がこんなに交通事故で負傷しているのかと思うが、自転車利用者が交通安全ルール遵守を徹底していないような場面が非常に目につく。

また、帯広・十勝でも外国人労働者が増えていると感じている。今後減ることはなく、ますます増えていくのだろう。彼らの交通手段は、基本的には自転車なのだろうと思うが、正しく自転車で走行しているところは、あまり見ないように思う。

自転車利用についてもう一つ気になるのは、児童や生徒の利用である。小学校のクラブ活動や中学校の部活動等は学校の手から離れて地域に委託される形になりつつあり、小学校低学年と思われる小さな子が学校から完全に離れた場所に自転車で移動している。活動を終え、自転車で帰宅する時間が、夕方の退勤時間にぶつかっている。

自転車利用者への交通安全教育について、誰がどのように対策していくのかが抜けてしまっていると感じている。

もう一点、令和6年度の交通安全実施計画の実績報告の1ページ目に記載されている、交通事故の発生状況の推移の中で、おかしいと思っているところがある。

令和5年は、帯広市内では交通事故による死者は0人であった半面、交通事故の発生件数が366件、負傷者数が410人と他の年と比較して突出している。死者が出なかつたのは、運が良かったとしか言いようがない。交通事故自体をどのように減らしていくのか、今後、第1・2次帯広市交通安全計画の策定をしていくが、第1・1次計画の総括をしていく際にそういった視点をもって進めていただきたい。

- 交通安全教育については、市内の保育所・幼稚園、小学校、中学校、義務教育学校、特別支援学校、高校などに交通安全教室の開催を呼びかけ、開催に応じていただいたところに伺って実施しているところである。このほか、自転車利用者への啓発も行っており、今年は帯広警察署・帯広市交通安全推進委員連絡協議会のご協力をいただき、稲田方面で高校生の登校時間に合わせて街頭に立ち、正しい自転車利用を呼びかけ、啓発グッズを配布させていただいた。私たちのできることは、教育と啓発が中心になるが、子ども達への投げかけを通じて、保護者にも交通安全について知っていただければと思っている。

外国人を対象とした交通安全啓発や教育等については、実施できていない現状であるため、何ができるかという部分もあるが、今後検討していく必要がある。

令和5年に死亡事故がなかったことは良かったところであるが、委員がおっしゃったとおり、交通事故自体を減らすことで、負傷者数・死者が減っていくものと考える。今後も、事故をどうやったら減らせるのか、実態を分析し、委員の皆様よりご意見をいただきながら今後の事業を検討していきたい。

○ 所属団体の取組みについて紹介する。

令和6年度帯広市交通安全実施計画実績報告の3ページに掲載されている、学校・家庭・地域関係事業と関連しているのかもしれないが、ボランティアとして保護者が通学路に立って、児童の見守りをするほか、危険個所を洗い出した安全マップを作成し、「ここは気を付けるように」などの啓発を行っている。

先ほどから自転車の話が出ていたが、小学校では、自転車の利用は交通安全指導を受けてからではないと乗っていけないこととしており、多くの児童はルールを守って走行していると思っている。学校によっては自転車を利用しての通学が許可されているところもあるが、そういった学校も同様である。自転車利用者の交通事故が増えていることに加え、来年から新たに自転車の交通反則通告制度が導入されることもあるため、改めて勉強したいと思う。

○ 外国人の方が自転車に乗っている場面は、よく見るようになったと思う。

また、日本で自動車や自転車を利用する外国人の方が増えていく中で、新たな課題も出てくることと思う。

○ 市内に外国人の方はとても増えている印象がある。

運輸業界は現在深刻な運転手不足であり、バスは減便したり、トラックドライバーは法律により運転できる時間の限度いっぱいまで運転していたり、タクシーは乗車したいお客様を待たせてしまったり、予約が取れなくなってしまったりしている。お客様のご要望に応えたい気持ちは山々であるが、運転手のなり手がないという現状が続いている。コロナ禍により運転手の数が減り、コロナ禍が明けてからも運転手の数が戻らない。

そうした中で、運輸業界では外国人ドライバーを採用していこうという動きがある。ただし、ハードルが非常に高い。

タクシー運転手となると、乗客と会話する必要があるため、会話ができる程度には日本語を理解していなくてはならない。

また、運転免許証の切り替えが必要となる。外国人ドライバーが自国で取得した運転免許証を持っていても、日本で改めて免許の切り替えが必要となるほか、タクシーを運転する場合は普通第二種免許の取得が必要となり、免許の切り替えだけで3～6か月はかかる。

外国人ドライバーを採用する際は、まず会社関係者が現地へ行き、そこで採用してから、実際に日本でハンドルを握るまでに1年はかかり、会社側の費用負担は数百万円にのぼる。

一概に「外国人ドライバーの運転は心配」ということではなく、緑ナンバーがついている車種の外国人ドライバーは、これほどに高いハードルをクリアし、安全を担保している。

一方で、観光に訪れている外国人ドライバーは、心配になる点もある。自国で取得した運転免許証をすぐに切り替えられる国もある。そうした中で、トマムやサホロといったリゾート地周辺では、雪道をレンタカーで走行している外国人を多く見かける。外国人ドライバーが雪道を運転しているところを見かけると、雪道を運転した経験はあるのかな、と思うことはある。

こうした昨今の状況では、自治体レベルではなく、国として制度をどうしていくかという、高いレベルでの話になってくるのではないかと思う。

○ トラック業界では、農作物の輸送繁忙期に合わせて、本州のドライバーにも来てもらう。最大の繁忙期は秋頃であるが、12月を超えてまだ輸送業務がある。本州からは腕のいいドライバーが来てくれるが、冬道運転が怖くて帰っていってしまう。

先ほど外国人観光客の方が冬道を運転しているお話をあったが、「冬に自動車に乗るな」とは言えないもので、できることと言えば道路状況をどこまで整備できるのかということしかないと考える。除雪をどこまでできるのか、もっともっと予算を投入していただきたいという思いがある。

- 以前、市民会議の場で歩道の街路樹を切ってほしいこと、古い縁石が削れて砂利が道路に落ちているので対応してほしいことを伝えた。

すると、街路樹が整備され、縁石の砂利もきれいにされていた。町内会の人と一緒に確認し、皆で安堵したところ。

春になると、除雪車等によりまた縁石が削られて砂利が落ちている心配がある。自転車通学をする生徒もあり、車道の左側を通行するので、また点検していただいて対応していただきたいと思う。

- 混雑する道路について、右折の矢印信号で待機せずに、交差点を通り越してからUターンする車をよく見かける。分離帯をUターンして交差点を左折する。

帯広市から平原大橋を渡ってきて、音更町木野の方へ曲がる車が、右折を待たずに交差点を通過し、分離帯が途切れているところでUターンして左折で木野の方へ進んでいく。

自衛隊前を南下して、右折で大空方面へつながる交差点も同様である。

一度、道路管理者の会議にて相談したことがあるのだが、矢印信号の時間の調整等の対策が必要ではないだろうかと、この場でもお話をさせていただいた。

- 当該箇所について個別には把握していなかったが、道路交通法でいうと違反にはならないので、運転者のマナーの問題になってくる。

また、信号機のサイクルに絡んでくる部分があるのかもしれないが、信号機の要望については、北海道警察として信号機の情報ボックスを設置したり、個別に要望を受け調査を行ったりしているので、何が適正なのか考えた上でご要望のあったときには対応していきたい。

質疑応答終了。

6 閉会