

令和3年度第2回 芦屋市交通安全対策委員会 会議録

日 時	令和3年8月6日(金) 13:30~15:00
場 所	芦屋市役所南館4階 第1委員会室
出席者	委員長 辻 正彦 副委員長 三好 一示 委 員 三谷 哲雄 鞍田 反省 泉 慶治 岡村 和代 川口 弥良 小川 智瑞子 岡本 和也 柴田 陽子 木下 新吾 欠席委員 村上 民恵 濱田 康男 事務局 山本建設総務課管理係長 寺尾建設総務課主事
事務局	建設総務課
会議の公開	■ 公開
傍聴者数	0 人

1 会議次第

- (1) 開会
- (2) 議題1 第10次芦屋市交通安全計画重点施策執行状況について
(平成28年度～令和2年度)
議題2 今後の芦屋市交通安全計画の進め方について
- (3) 今後のスケジュールについて
- (4) 閉会

2 提出資料

- (1) 令和3年度芦屋市交通安全対策委員会(第2回)次第
- (2) 芦屋市交通安全対策委員会委員名簿
- (3) 第10次芦屋市交通安全計画重点施策執行状況【資料1】
- (4) 地図【資料2・3】
- (5) 第11次兵庫県交通安全計画(案)の概要 ～交通事故のない社会を目指して～
- (6) 第10次芦屋市交通安全計画(概要版)

3 審議経過

開会

(事務局山本) 出席予定の委員がおそろいになりましたので、ただいまから令和3年度第2回芦屋市交通安全対策委員会を開催いたします。本日はお忙しい中、本委員会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。私は事務局を担当しております芦屋市建設総務課の山本です。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、お手元に配布しております資料の確認をさせていただきます。次第、委員名簿、資料1、資料2、資料3、第11次兵庫県交通安全計画

(案)の概要、第10次芦屋市交通安全計画(概要版)の以上7点となります。おそろいでしょうか。

それでは、本日まで出席をいただいております委員の皆様を、お座りの席順にご紹介させていただきます。芦屋市都市建設部長辻委員長と芦屋市都市建設部建設総務課長三好副委員長です。続きまして、流通科学大学経済学部教授三谷委員です。芦屋市老人クラブ連合会副会長鞍田委員です。芦屋警察署交通課長泉委員です。芦屋交通安全協会岡村委員です。芦屋市企画部市民参画・協働推進室長川口委員です。芦屋市こども・健康部子育て推進課長小川委員です。芦屋市都市建設部道路・公園課長岡本委員です。芦屋市都市建設部都市計画課長柴田委員です。芦屋市教育委員会学校教育部学校教育課長木下委員です。芦屋市PTA協議会副会長村上委員及び芦屋市消防本部救急課長濱田委員は本日欠席です。事務局としまして、私山本と、同じく都市建設部建設総務課の寺尾です。どうぞよろしく願いいたします。

それではこれより議事に入りますので、進行を辻委員長にお任せいたします。

(辻委員長) お忙しくまた、暑い中お集まりいただきましてありがとうございます。お手元の次第に沿いまして議事を進めさせていただきます。まず会議の成立について事務局より説明をお願いします。

(事務局山本) 本日の芦屋市交通安全対策委員会の出席状況でございますが、委員定数13名中11名出席しており、芦屋市交通安全対策委員会設置要綱第6条第2項の規定に基づき、委員全体の過半数の出席がありますので、会議は成立しております。

(辻委員長) ありがとうございます。この委員会は成立していることを確認させていただきました。それでは会議及び議事録の公開について事務局より説明をお願いします。

(事務局山本) 本委員会は、芦屋市情報公開条例第19条の規定により原則公開となります。よって、会議における発言内容、発言者のお名前は、後日、議事録として市のホームページ等にて公開されますことをご了承いただきますようお願いいたします。

(辻委員長) それでは2番、協議事項に入りたいと思います。1つ目、「第10次芦屋市交通安全計画重点施策執行状況について(平成28年度～令和2年度)」の説明を事務局よりお願いします。

(事務局山本) 資料1、第10次芦屋市交通安全計画重点施策執行状況をご覧ください。当資料は、第10次芦屋市交通安全計画を総括するに当たり、前回の委員会でお示ししました資料に一部修正を加えたものです。「時間軸」、「想定する交通安全に寄与する道筋」「施策評価の考え方」「施策評価の検証可否」という列を新たに加えております。これにより各施策が目指す到達点が明確になり、計画の効果検証をする際の判断基準になるものとして作成いたしました。ただし、本日お配りしている当資料の主な施策対象は自転車とじていますので、自転車のみ絞った資料となっています。なお、この会議の場で委員の皆様からこの表についてご意見を伺い、反映させた上で対象者を高齢者や若年層にも広げた資料を活用したいと考えておりますので、本日は自転車に限らせていただいております。

資料1の内容説明ですが、項目が多くあるため実施内容の一部についてご説明させていただきます。1ページ目の下から3行目の「交通安全教室」について、時間軸の左側までは前回にご説明したとおりです。対象と実施した年次に○を入れ、所管課、重点施策のどこに当たるか及びそれに対する対策ということで、前回お示しした内容になっております。また、新たに今回追加した時間軸を①としております。時間軸はこの事故が発生した時点を基準とし、この施策がどのタイミングを対象としているのかということを表しています。交通安全教室は概ね事故発生前を想定して実施をしています。交通安全に寄与する道筋は、ルールを身につけさせることで事故発生につながる行為の自制を促し、交通事故防止を図るというものです。

次にこの施策評価の考え方についてですが、自転車関連事故の内、対象者が関連する件数を追跡することで評価ができるのと考えています。施策評価の検証可否について、△としましたが、検証するに当たって何に基づいて検証するのか問題となり、交通事故に係るデータ、市が持ち合わせているデータ、そして交通安全教室との関連性を明確に評価することが難しい部分もあるのではないかとということで、△としています。

2つ目ですが、2ページ目、上から3行目の「四季（春、夏、秋、年末）の交通安全運動」を年4回の節目に芦屋警察署と芦屋市交通安全協会さんと共に実施させていただいております。

こちらも時間軸は事故前の予防観点でなります。交通安全に寄与する道筋は、特に交通弱者が安心して通行できるような状況を維持し、事故発生を抑制するということです。施策評価の考え方については、市内での交通事故発生状況を追跡することで、ある程度数値的な評価ができるのではと考えています。施策評価の検証可否も、これも同じくデータで明確に検証できない部分もあるのではないかとということで、△としています。その他、項目が多くございますが、2つ取り上げて説明をさせていただきました。

次に「自転車事故に関する解析結果の概要及び政策評価」をご覧ください。1、解析結果の概要はそれぞれどういう観点で、どのように解析をしたかを記載しています。幹線道路は、国道2号、43号、山手幹線を規定しており、それ以外の道路は主に生活道路と規定しています。当事者や路線別の傾向ですが、例えば（1）の下から2行目の自転車が第1当事者である事故の場合、第1当事者は加害者を意味します。よって、この場合は自転車が加害者である事故の場合、近隣市や兵庫県全体と比較して芦屋では特に自転車同士の事故が多い傾向が見られました。

その他の芦屋市の特徴ですが、特に大きくは変わらない部分もありますが、（3）の第2当事者、いわゆる被害者のみが自転車であった事故の傾向として、交差点での事故では特に、第1当事者は本市も近隣市ともに約8割が自動車でした。ただし、単路での事故では、自動車が加害者である件数が他市に比べて低かったという傾向が見られました。裏面の信号機の設備別では、自転車関連事故の7割から9割が交差点で発生しており、信号機の有無に着目して解析を行ったところ、大体他市も信号機のある交差点が35%、無い交差点が65%の割合で事故が生じていました。

2番目の政策評価ですが、以上の解析や芦屋での事故発生状況を考える

と、自転車の関連事故の特徴は幹線道路ではなく、生活道路で第2当事者（被害者）となりやすいということや、比較的小さい交差点や道路の直線で起こりやすいということが挙げられるのと分析しています。

第10次芦屋市交通安全計画で実施した内容では、上記の特徴に沿った実施内容が行われた一方で、各実施内容と事故発生件数との相関性を見出すことができないケースもありました。今後も上記の発生傾向を注意喚起しながら、自転車関連事故の減少を目指すことが望ましいという評価をしています。

地図の資料ですが、第10次計画の期間である平成27年から令和2年に市内で発生した自転車関連事故の発生地点を地図に落としたものです。それぞれ縮尺を変えて、市内全体と市の中心部だけに限った地図になります。素人では見分けがつきにくいところもありますが、年度ごとに形状を変えて載せています。資料1から3の説明は以上です。

(辻委員長) ありがとうございます。それでは、第10次計画の重点施策の執行状況を総括し、次の5年間につなげるため、まずは一度自転車で検討し、歩行者などその他対象についても今後、検証していきましょう。ご質問やご意見があればご発言ください。

(事務局寺尾) 1点補足をいたします。単路という項目ですが、この解析結果の概要及び政策評価が書いている中、1ページ目①第1当事者の箇所に単路での事故の場合という項目がありますが、単路とはいわゆる道路の形です。主に交差点か、交差点と普通の道路のあいこの部分になっているつながりの部分。あるいは普通の道路、曲がっている真っ直ぐとは関係なく道路の部分という、3通りの分かれ方が警察の公開しているデータベース上では載ってしまっていて、ここでは主に単路とは道路ということです。交差点ではなく、交差点の付近でもなく、道路の部分挙げております。他に、道路以外であれば、一般交通の場所といったような、駐車場のようなものもありますが、ここでは単路といえば普通のいわゆる道です、枝分かれのない道の部分です。以上です。

(辻委員長) ありがとうございます。それでは三谷委員、お願いいたします。

(三谷委員) 交差点部・単路部・交差点付近部の3種類があることを補足いただきました。その部分だけで判断すると、若干、近隣市が少ないとなります。単路では事故が起こりにくいことは、良い傾向だと思いますが、なぜそのような傾向になっているのか。逆に、交差点付近といった単路以外のところで、事故が多くなっているかもしれない。今後、分析するときにはその辺りを少し詰められると、よりはっきりと特徴が出るのではないかと思います。

総じて芦屋市内の自転車関連事故の特徴をよく表していますので、今後の政策を考えていくとき、とても有効な結果になるのではと理解しました。非常によかったと思います。

今回のまとめていただいた資料のうち、特に資料1について。先ほどご説明のあったように、ここからそれぞれの施策を評価し、それを踏まえて今後の自転車対策をどうするのかを考えていかないといけない。そのために、少し気づいた点をお話します。

まず、ご説明のあった交通安全教室と四季の交通安全運動のところで説

明します。

今回の付け加わった時間軸から右側の4項目の列、これが今後の施策を考える上で非常に重要な役割を果たしていると思います。時間軸の位置に関しては、それぞれの施策がどういう意味合いを持って掲げられているのかということを示す1つのヒントになります。そして、そこから具体的な事故防止という点で、その施策がどう寄与しているのかというのを道筋のところに書いてある。さらに、それに基づいて、実際の施策の評価方法を考え方のところで示されている。一番右端はそれで評価できるかどうかということを書いてある。評価の際、この安全教室のところで記載されている道筋のところを読むと、ご説明のとおり交通参加者に対して規則を身につけてもらうことによって、事故発生につながるいわゆる危険行為の自制を促す。つまり、受講後、そういった行動変容をしてもらう、自分の行動を変えてもらうことが施策の直接的な狙いになります。それを受けて、利用者が実際の交通行動をする際に事故防止につながるような行動に変えてもらうと、こういう2段階で事故防止につながっていると考えられるわけです。その場合、施策の評価をする際、施策実施のタイミングから随分離れたところを評価しようとしている。そのため、どうしてもぼやけた結果になってしまいます。それしか方法がないのであれば、それでも構わないのですが、考え方としてはおそらく2種類あって、最終的な事故防止にどう寄与したのかという事故件数ではかる方法とともに、受講後に規則が身についたかどうかを現場でヒアリングやアンケートなどを取って、どの程度知識が高まったかを評価することもこの施策評価の1つだと思います。そういった評価も織り交ぜると、より正確な施策評価ができるのではと感じました。これと同じようなことが、ほかの施策についても当てはまるどころがいくつかあるのではないかと思います。つまり、今の施策の評価の考え方ですが、結局大きく分けると2種類あります。事故データによる直接的な方法と、その事故に至る前の段階での、教育を受けてその安全知識が高まったかという部分の評価の2種類あるということです。どちらではかるかはそれぞれの施策によって決めればよいと思います。

後者のような間接的なことを評価する場合、これはまた大きく2つに分けることができ、1つは、その内容が良かったのかどうかということの評価する。その安全教育によって、その規則に関する知識をどれだけ得られたか、その内容を評価することも1つの方法としてある。それともう一つは、教育を受けた人たちがどの程度その教育効果をもたらされたかという視点です。これらが評価できるのではないかなと思います。そうすることによって、科学的な分析に基づく施策評価、そして、今後の対策というのが出てくるのではないかなと思います。

そのようにして見ると、交通安全運動の項目も同じような枠組みになります。①の時間軸のところは同じような考え方ができます。交通安全運動の基本的な考え方として、交通弱者の人たちが安心して通行できる状況をつくってほしい。つまり、交通参加者全員が交通弱者に優しい道路環境というのをつくり上げていきたいと思います。これを基に事故を減らしてほしいということ。これも先ほどと同じような構想で、運動した結果、安心できる状況になったかどうかを交通弱者の目か

ら見て評価をしていただく方法などもあります。そして、記載にあるようなそれを踏まえて事故がどう減ったかということ。ただ、この方法ではぼやけてしまいますので、その辺りを考慮した上で使っていくといけないとは思いますが。

よって、①に関しては、できれば今の直接的な狙いである安全教育の効果や、交通弱者が安心して通行できる状況ができたかどうか、そういったものをヒアリングやアンケートしたほうがいいのではと思います。

ご紹介にあったように、2件の施策についての評価の考え方の部分で、少し改良すると、より正確で効果的な評価ができるのではと思いました。そういった点で、他項目も点検していただいたほうがいいのではと思いました。以上です。

(辻委員長) ありがとうございます。三谷委員のお話をお伺いし、交通安全教室の場合は直後のアンケートでは「すごく良かった」と記入しがちになりますので、例えば1か月後などに、登下校時に行動変容があった部分などを実体的に聞くということも考えられるのかなと感じました。その結果を今後の教室の内容に反映できるのではと思います。

(三谷委員) そうですね。おっしゃるとおりです。

(辻委員長) 交通安全教室は1年生や4年生も対象としています。芦屋市は母数が少ないため検証できませんし、加害者や被害者に対して安全教室の受講履歴を確認することは難しいと思いますが、そのようなデータの取り方もあるのかなと感じました。

(三谷委員) そうですね。そうすると、直接的な安全教育の効果が出てきます。

(辻委員長) では、その他に何かご意見とかご質問があればお願いします。学校現場からは何かありませんか。

(木下委員) 今の話をお聞きし、確かにそうだと思います。受講直後は、子供達は意識が高まっていますし、「気を付けようね」と伝えます。学期の最後に校外集会的なことで集まることが多いので、その際にみんなで集まり、効果をしっかり検証することも一つの方法かと思いました。

(三谷委員) そうですね。今の効果検証とともに、子供たちは、交通安全教室のことを思い出すのですね。

(木下委員) そうですね。より効果は高まりますね。

(三谷委員) 評価をしながら効果も高めていく可能性があると思いますね。

今のような提案を盛り込んでいくべきだと思います。よって今の話は、評価とともに効果の向上も狙っており、実際に安全教育の一環としての評価もしていくことだと思います。すごくいい流れだと思います。

(辻委員長) なるほど。では泉委員お願いします。

(泉委員) 行動変容というのは非常に素晴らしい結果だと思いますが、規則を身につけ、守ってもらい、そこから事故を防ぐための行動に移してもらうことが、本当に難しいと思います。例えば、一時停止の標識があり一時停止をしていても最後の安全確認ができていなければ、事故は起こってしまいます。自身の行動を変えるためには、人間心理として、自分が怪我をしないことや相手に怪我をさせないというメリットがあるか。あるいは、ペナルティがあるかどうかに関係していると思います。さらには、性善説の善のところに訴え掛けるところになってくると思います。取り締りをしていて

よく感じることは、警察官が交差点などに立っていると止まってくれます。しかし、それは一過性のことが多いです。さらに、止まったからといって安全確認をしていないこともあります。不十分な確認で発進し、危ない場合は警察官が止めます。規則を理解し身につけ、事故を防ぐまでに至るには3つほどのプロセスがあると思います。個人の資質や、理解させるための他者から働きかけが大事になってきます。様々な教育方法があると思いますが、小さな頃から母親に教育されたことで、意識づけされていることでもありますので、社会や学校、家庭など多角的に、教育や身につけることをやっていかないと、最終的に事故を防ぐことや事故を無くすところに結びついてこないと思います。我々がここで議論することももちろん大切ですが、その輪をいかにして広げていくかというところが大事なのではと思います。以上です。

(辻委員長) ありがとうございます。

(三谷委員) 非常にいい御指摘でした。多角化、それと輪を広げていく。つまり施策の連携ですね。教育だけではなく、意識啓発の施策も多く実施されています。そういったものと連携して、そういった学んだルールや知識を適切に使っていかうという意識づけを、意識啓発等とセットで施策を展開していかないといけないと。そういうことだと思いますので、今後の施策の中で、もし何か書き込めるなら入れておいたほうがいいのではと感じました。

(辻委員長) それでは、何かほかにご意見やご質問があればお願いいたします。柴田委員お願いします。

(柴田委員) 今のお話からすると、この表にある政策評価の考え方やその検証の可否という部分が変わってくるということになりますか。

(三谷委員) そのように理解しています。

(柴田委員) この資料では事故が減らないから評価ができないとも思えるので。そうではないという中で判断していかないと、必要と思うことが必要ではないかのような評価になっています。啓発や保険への加入などが評価されない形になっていたりしますので、全て事故件数の減少だけで結果や成果となるのではないというように見ていかないと、重点施策の位置づけが成立しないのでは思いました。

(三谷委員) 良い御指摘ですね。今後の施策を考えていく上で、その評価を工夫しなければいけません。その時に、その時間軸の考え方で、どのタイミングでの評価をするかが重要になります。そして、それを受けて事故件数で評価できる分についてはそれではっきりします。ただ、それではできない部分についても、何らかの方法で評価を入れていかないといけないということをまさに私も思いました。

時間軸についてですが、①、②、③、④と書いてありますが、②と③の間に事故が発生しているというような時間軸で捉えていただけるといいのかなと。①、②に関しては、対象の事故から随分離れたタイミングのところで、過去に交通安全教育を受けたりした。それが少し近場でとなると、例えば、取締りや事故が起こる直前のタイミングで、きちんと指導していく。あるいは警報装置などもこれに該当するような気がします。そして③番、④番は、おおむね24時間と記載があるのは、おそらく24時間死者数の絡みで記載されているのではと思います。まさにここの部分は事故を起こした後です。

死者を出さないためにどうすることができるか、何ができるか、これを考えてもらうとこだと思います。そして④番、これはまさに書いてあるとおりで、当事者、第1当事者、第2当事者が社会復帰していくために何ができるか。保険はおそらくここに入ってくると思います。

このように、①から④まで、それぞれのフェーズにおいて、どういった対策が組まれて、これまで行われてきたかを整理いただいていますので、その中で、特に③、④のところをどのように評価するかというのは少し議論が必要と感じています。③、④について挙げられている箇所でご説明できそうなところあったら、議論ができると思います。

(事務局山本) ③で言いますと、1ページ目の4つ目のシートベルト・チャイルドシート着用運動です。これが交通安全に寄与する道筋として、事故発生時や回避時の損傷程度の軽減を図る。評価の考え方は、事故発生時のシートベルト・チャイルドシートの着用率を統計的に追えれば、数値的な評価は可能であると。これも事故件数に照らしてという評価で、△としています。

(三谷委員) ③となっているということは、事故発生直後に怪我をしないようにという位置づけでシートベルトの着用を考えられているのですか。

(事務局山本) はい。

(三谷委員) シートベルト・チャイルドシートは、自転車の場合、子供用のシートのベルトのことでしょうか。

(事務局寺尾) もともと自転車のみを対象とした資料ではなかった経緯もあり、主に自動車についての記載かなという思いはありましたが、チャイルドシートは自転車の後ろ部分や、前かごの部分につけられているものもあるので、そこに関しても、安全施策の意味はあるのかなというのをおっしゃるとおりだと思います。接触したときに仮に死亡事故にならなかったとしても、なるべく擦り傷程度で終わるような施策として追えないかなという意味もありまして、ここに挙げています。

(三谷委員) ただ、その想定が自動車側のシートベルトだとすると、自転車のことが記載されているのは少し問題があるのかもしれませんが。他の項目でも別の対象の記載があったようにも感じましたので、点検していただくべきではと思います。

その他の箇所で説明いただける場所はありますか。

(事務局山本) ④はいくつかありますが、やはり保険の関係になると思います。

(三谷委員) 県の計画でも記載がありますが、何を目的に保険が必要になってくるか。そもそも事故防止ということを考えたときには、やはり保険は事故後を対象としていますので、評価しづらい気がします。ただ、そうはいっても、やはり社会復帰の際には必要だと思います。そうであるなら、市内の自転車関連保険の加入率などを評価の視点として取り入れれば、加入率が増えれば増えるほど、その社会復帰のサポートが充実していることになるわけですから、加入率を市内で集計できれば評価できるかもしれません。

(辻委員長) 加入率は、県がアンケート調査をされていてまして県民局単位でデータを出されています。阪神南県民センター内は県内でも高水準となっています。

(三谷委員) それは使えますね。保険に関しては評価できうるのではないのでしょうか。

(辻委員長) 柴田委員からもありましたように、評価できないとなると、必要性がないのではとなってしまいますので、三谷委員の発言にあったように、切り

口を変えた方がいいのかなと思います。

(三谷委員) 間接的でも構わないので、事故件数以外で評価する。それができないなら、施策としてどうなのかという視点をもつ。そういう施策も混ざっている可能性がありますので、それを今回、緻密に点検されていることはすごく意味のあることなので、これを機会にそういった必要のない施策はないということ証明するためにもやられたほうがいいのではと思います。そういう意味では、③番、④番とは違いますが、②番の取締りに関する項目が幾つか出ていますが、それはどう評価されようとしていますか。もし例があれば紹介していただきたい。

(事務局山本) 取締りということであれば、違法迷惑駐車や追放運動という道路交通の障害を取り除くことで、道路上の自転車の通行安全性や、歩道上の歩行者の通行安全性を向上させ、特に対策実施路線での事故防止を図る。これも周辺の自転車関連事故や自動車関連事故件数を追跡することで評価します。

(三谷委員) 割と事故に近いので、事故件数で捉えられる可能性があるという考え方ですね。交通事故では、1ページ目の下から2つ目と1つ目でしょうか。2つ目のほうが取締りの推進ということでは。

(事務局山本) そうです。この項目の主な所管は芦屋警察署さんになりますので、具体的にどういう取締りかは事務局でご説明できる状況にはありませんが、芦屋警察署さんから概要の報告をいただいております。

(三谷委員) その相関性が不明であるから評価できないということが分からないのですが。

(事務局山本) 取締りをしたからといって事故件数に変動があったのかという事故の結果にこだわると、相関性が分かりにくいということです。

(三谷委員) つまり取締りは「ある場所」で「ある時間帯」にしかできないので、事故防止にはたどり着けない。ただ、その瞬間は安全になっていることは間違いないと思いますので、そういった箇所がいくつぐらいあるのか。そして、これも先ほどのアンケートやヒアリングに近いのかもしれませんが、取締りによってその行動変容が起きたかどうかを調べ、もし可能ならば評価をすることで、この施策に対する評価と、今後の方向性がはっきりと見えてくるのではと思います。

それともう一つは、事故以外の間接的な評価をするためにどんな取締りをされているのかというところは、押さえられておくといいのではないのでしょうか。例えば自転車の場合、一時停止中心の取締りになるのか、あるいは走行位置の違反なのか。対象を整理することで、その施策の内容が評価できるのではないのでしょうか。

(泉委員) 自転車の取締りは免許制度のない中でとなりますので、ベースとしてはいきなり信号無視したからといっても取り締りをするのではなく指導がベースになります。よって、事故件数と取締り件数が一概に結びつかない面があります。

また、警察官は対象を絞って車だけを、または自転車だけを取り締りするのではなく、通常の警ら活動の中において、違反車両などがあれば取締りをするのが通常です。一過性であっても、この交差点で以前に警察官が取締りをしてきたなということや、色々な場所で時間帯を変えることで抑止力につながっていくことが、大きな結果の1つではと思っています。

警察官の目がどこにあるかわからないからルールを守らなければならないということで事故が減っているとの評価の仕方もあるのではと思います。

取締り件数が大きく増えることで、事故が必ずしも減るわけではありません。直接の違反ではありませんが事故になることもあります。例えば、追突事故などは違反ではないですが少しぼうっとしていた場合にも、事故になることがあります。相関性が分かりにくいですが、警察の仕事が全く評価されないというのは悲しく思います。

(三谷委員) そうですね。何とか評価をしたい。

(事務局寺尾) 語弊のないように申し上げますと、これを編集しているときに考えていたのが、潜在的に事故になりそうなものが圧倒的に少ない。善人しかいないため取締りをいかに強化しても件数があがってこないという状態なのか、あるいは、悪人がたくさんいるにもかかわらず、まだ表になってないため、取締りをした表面上、事故の件数はあがってこないが、事故が起きているということといった背景があまり分らなかったのです。事故件数はあくまで表に出てきたものでしかないので、偶然に、その善人のいい人ばかりのところでも事故が立て続けに起こってしまった結果なのか、もともとその事故になりそうな要因は多くあるにもかかわらず、たまたま事故の件数が少なくすんでいるのか。この区別が数値を追っている以上は相関がわかりづらいという考えをせざるを得なかったということです。

(泉委員) これも一概には申し上げられないと思います。例えば、幹線道路などで速度の取締りをする場合、アピールのつもりではなくても実施しているなとももちろんわかります。しかし、速度の取締りの件数はレーダーを固定して実施する場合や白バイで追いかける場合もあります。また、警ら中のパトカーや地域警察官のパトカーももちろん速度の取締りもできますので、そこまで細かく分けた資料を今、持ち合わせておりません。先ほど、評価がしづらいとおっしゃっていましたが、今後、警察が全く取締りをしない場合、皆さんは速度や規制を守られるのでしょうか。もちろん、警察が色々な場所で交通違反、速度超過、一時停止、信号無視、歩行者妨害といったことを取締っていることを皆さんご存じなので、抑止力や抑制力が働いていると思います。評価をするには難しいのかもしれませんが、効果が全くないわけではないですし、警察としても、もちろん効果があると信じています。

(三谷委員) そうすると、例えば小交差点の出会い頭事故は典型的です。一時不停止の自転車取締りを近年多く実施されているのであれば、評価は◎です。よって、今後も続けていかなければならないということになりますので、こういう数値が少しでもあれば、ここに入れられるのではないのでしょうか。

(泉委員) そうですね。令和2年末であれば、自転車の取締り件数は増えています。一時停止については積極的にやっておりましたので。

(三谷委員) その積極的な数というのがあれば、この内容評価の視点で○と評価できる気がします。可能なら調べていただきたいと思います。

(泉委員) また提供させていただきたいと思います。

(三谷委員) このようなデータから、一時停止の取締りが急増した結果、例えば事故の件数が減っているのであれば、相関性はあるのと思います。そういったデータがあれば○になるのではないかと思います。

(辻委員長) スクールゾーンで頻繁に取締りを行った後、平均スピードを測ってみるとスピードが落ちていた。そういう実証された論文のようなものもありますので、そういったものも活用して評価していいのかもわかりませんね。確実にスピードは落ちていました。

(三谷委員) 徐々に戻ると思いますが。

(辻委員長) そうでしょうね。

それともう一点。例えば、自転車のシミュレーターですが交通安全のルールを学んでいただくということを主軸に置いたものもありますし、VRで事故を疑似体験し、「交通事故の恐怖」を実感できるようなものもあると思います。非常に難しいと思いますが、項目を残すのか残さないのかではなく、項目を更にランクアップすることで評価につながればいいのかもしれない。

(三谷委員) 仮に実施するならば、シミュレーターの内容が芦屋市内の事故実態とマッチしている場合に、継続的にやるべきだといった判断がなされる。そして、事故の疑似体験を伴うとその安全意識は高まり、行動変容が起きやすいということがあれば、さらなる改善のために内容を取り込む必要があるという流れになると思います。

(辻委員長) なるほど。

もし、まだ御意見や御質問があるようでしたら、後ほどご発言ください。

それでは、2番目、「今後の芦屋市交通安全計画の進め方について」議題を移したいと思います。事務局からご説明をお願いします。

(事務局山本) 前回の第1回委員会では、次期の芦屋市計画について、第11次計画を新たに作成するのではなく、現在の第10次計画を修正するというご提案がでしようかという考え方をご提案させていただきました。その前提として、前回と今回で第10次計画の総括と効果の検証を、資料1を用いてご説明申し上げたところです。

その上で、市としましては第10次計画の大きな方向性は間違っていなかったという認識の基に、また、新型コロナウイルスの影響で交通事故の件数が減少傾向にある中で、新たに計画を策定するのではなく、これまでの第10次計画を修正・改良しながら、この第10次計画を5年間延長するという考え方で、今後取組みを進めさせていただけないかと考えております。

本日の委員会において、改めて委員の皆様からのご質問、ご意見をいただいた上で、新たに第11次計画を策定しないことを決定させていただきたいと考えております。説明は以上です。

(辻委員長) ありがとうございます。第1回目の委員会の中で、この方針について第2回目でご意見をお聞きしようということにしておりました。それでは、ご質問やご意見があればお願いいたします。

(三谷委員) 策定しない理由が必要です。その理由はいったい何なのか。私はその方針で全く反対ありません。ただし、5年の延長ということがこれまでなかった取組ですので、きちんとした理由付けが必要ではないかと思います。

(辻委員長) 事務局はどのように考えていますか。

(事務局山本) そのとおりだと思いますので、理由付けをしっかりと行いご理解いただけるように、皆様にご提案していかなければと思っております。

(三谷委員) 現時点で明確な理由付けを行うことはおおよそ難しいということはよく分かります。ただ、今作成されているこの資料1に○×△といった評価結果を

記載する。そして、それをそのまま踏襲するのかどうかという今後の方針をさらに追加し、資料1が完成すれば、理由付けとして十二分に活用できると思います。手間はかかるでしょうが、私も可能な限りお手伝いします。

(辻委員長) それに加え、第1回目の資料にありましたが、国や県の第10次計画から第11次計画で変更になった部分や、新たに付け加えられた部分があります。通常であれば、国や県の計画がこのように変わりましたが、市はどのように変えましょうかという議論をしていきます。1回目で検証していただいたときには、国は例えば自動車の自動運転の推進といったハード面の分野について大きく加筆修正されています。県では、国ほどではありませんが、県内広範囲に施策を実施しているので、多少加筆修正されています。ただ、基礎自治体の市町村レベルで考えると、全く変わらない。そういう背景があるということもあり、三谷委員からもありましたように、第10次計画の検証を総合的に勘案すると、第10次計画の延長でいいのではないかということに結論付けられるのではと思います。

(三谷委員) おっしゃるとおりだと思います。県の計画案概要の裏面では、主な施策が非常に多く書かれてあります。ただし、交通事故防止に直接関わる施策はもちろん多いのですが、例えば利便性を高めるような交通システムの提案や導入といった項目も多く記載されています。県の意図や本音についてははかりかねますが、その方向が打ち出されている限りは、その結果事故防止にどうつながるかという理由付けをしていかないといけません。まさに資料1と同じで、もし入れるならば、それがどう事故防止につながるのか。先ほどの時間軸の①、②、③、④のどれにつながっていくのかということをちゃんと示した上で、加筆修正を加えていかないといけなかなと思います。以上です。

(辻委員長) ありがとうございます。そのほかにご質問やご意見はないでしょうか。

(岡本委員) 県の第11次計画案概要では、三谷委員からも発言がありましたが、主な修正点は先進技術を用いた施策になっていると感じました。ただし、県では高齢者への施策について考えなければならぬなっています。県同様、芦屋市も高齢化は同じように考えていく必要があるのではと思いますので、芦屋市の第10次計画延長の中でも意識を持って取り組みますということを示す必要があるのではと考えます。

(辻委員長) ありがとうございます。国や県の第11次計画で当然意識をしていかなければならない部分は、第10次計画延長の中でも意識をします。例えば、県の計画概要案にある自転車レーンの整備をこれから芦屋市も実施していこうとしていますので、自転車レーンに対する評価も今後は必要になるのでは思います。今日、自転車同士の事故が多い傾向にありますので、それは減少するかもしれません。しかし、少し懸念されることは自転車と車の重大事故が起こる可能性もあるので、もし事故があった場合は、当然、起こらないように原因を追求していくことになろうかと思います。自転車レーンを設置したからといって、必ず問題が解消するというわけではないのではと思います。後のフォローが恐らく要ることになるでしょう。

(三谷委員) 自転車レーンはレーンですから、車道内に作られる。

(辻委員長) そうですね。

(三谷委員) これまで歩道上をゆっくりと走っていた方もレーンを走り出すとなってくると、速度差が結構大きくなります。子供、高齢者、ゆっくり走られている

方が、高速の車両と同じ空間を共有することになります。そのとき何が大事になるのかというと、双方の理解や認識だと思います。自転車は自転車レーンを走るルールになっているということを、車のドライバーもきちんと理解しなければいけない。自転車側も車道を共有しているということを理解しないとイケない。特に交差点部、交差点付近では左折時の巻き込みなど、重大事故になる可能性が高いです。先ほどからもあるように、意識改革や行動変容といったこともセットにしていかないとイケない。

このことは自転車交通のガイドラインのようなものにも書かれてありますが、改めてこういった施策の中にも記載しておかれるといいのではと思います。

(泉 委員) 県の計画概要案の裏面、主な施策(3)歩行者の安全で、「横断歩道おもしろい日」や、横断歩道合図運動を県警として、かなり強力で推進しております。なぜかといいますと、警察は交通事故防止の最大目標を、やはり死亡事故をゼロにすることが最終地点であると認識して取り組んでいるからです。昨年、令和2年に発生した110件の死亡事故のうち、3割以上を占める35件は車と歩行者の事故です。死亡事故に一番近い事故であると思いますので、先ほどから自転車に議論が偏っていますが、車と歩行者の事故をいかになくすかというところもテーマの一つに置いていただけたらなと思います。鉄の塊と人がぶつかれば結果は明白です。以上です。

(辻委員長) ありがとうございます。今日は自転車に特化して議論をさせていただきましたので、これをベースにして自転車の部門をもう一回見直し、今日いただいた御意見を参考にして歩行者の部分も次回に反映させていただきたいと思えます。

(泉 委員) 分かりました。

(辻委員長) それでは、そのほかにありますか。大丈夫でしょうか。

それでは、3「その他」の「今後のスケジュール」の説明をお願いします。

(事務局山本) 本日の資料1の対象は自転車のみの内容であったので、対象を高齢者や歩行者とした資料を作成し、後日郵送させていただきます。ご意見がございましたら、また郵送にてご返送いただきたいと思います。

本日、議論になりました第10次計画を延長するのか、新たに策定するのかということにつきましても、その理由付けの資料等も併せてお送りし、皆さんにお考えいただければと思っております。

今後の開催予定ですが、10月に第3回を開き、次期計画の取り扱いについて事務局から考え方を提示させていただき、11月の第4回において、正式に計画案を決定したいと考えております。委員会の日程は決まり次第、お知らせさせていただきたいと思えます。以上です。

(辻委員長) ありがとうございます。スケジュールについて何か御質問などはないでしょうか。

(辻委員長) それでは、第2回芦屋市交通安全対策委員会を終わりたいと思えます。お暑い中、どうもありがとうございました。