

平成30年度第1回芦屋市交通安全対策委員会 会議録

日 時	平成30年8月10日（金）10：00～12：00
場 所	東館3階 小会議室4，5
出席者	委員長 辻 正彦 副委員長 谷崎 美穂 委員 三谷 哲雄，鈴木 みのり，柴沼 元，苫田 彰宏， 岡村 和代，浅野 令子，白井 宏和，野村 滋一， 木下 新吾 欠席委員 伊藤 浩一，宮本 博嗣 関係課 畑 洋次（道路課工事係長） 事務局 山本 かつみ（建設総務課管理係長） 天王寺谷 正裕（建設総務課主任）
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) 委員長あいさつ
- (2) 委員会委員委嘱
- (3) 委員会委員紹介
- (4) 議題
「平成29年度交通安全対策実施報告と平成30年度の具体的対策について」
- (5) 今後のスケジュールについて

2 提出資料

- (1) 平成30年度芦屋市交通安全対策委員会（第1回）次第
- (2) 芦屋市交通安全対策委員会委員名簿
- (3) 芦屋市における過去5年間の交通事故発生状況（平成25年～平成29年）と平成29年の交通事故発生状況検証【資料1】
- (4) 第10次芦屋市交通安全計画重点施策における対策について【資料2】
- (5) 補足資料
- (6) 第10次芦屋市交通安全計画（概要版）
- (7) 芦屋市自転車ネットワーク計画（原案）概要版

3 審議経過

<開 会>

委員長のあいさつ

委嘱状の交付

委員の自己紹介

事務局から、芦屋市交通安全対策委員会設置要綱の規定により、議題内容説明のため道路課職員の出席を依頼していることの説明

事務局から、会議の成立、会議運営上、芦屋市情報公開条例により、本日の委員会は公開が原則であることや、議事録及び委員名も公開になることの説明

<議 事>

（辻委員長） 議題「平成29年度交通安全対策実施報告と平成30年度の具体的対策について」事務局から説明をお願いします。

(事務局:山本) 資料1では、芦屋市における平成25年から平成29年までの過去5年間の交通事故発生状況と平成29年の交通事故発生状況を検証しております。この中で特に注目していただきたいことが、高齢者の事故、子どもの事故、自転車の事故です。【資料1の説明】

これらの事故発生状況から芦屋市は、特に高齢者への交通安全対策、子どもへの交通安全対策、そして自転車対策の充実を図ることが必要と分析します。続きまして資料2と補足資料をご覧ください。

補足資料は、昨年度開催の委員会にて指摘のありました事項に対して平成29年度に実施した交通安全対策の報告と平成30年度の具体的対策について、特別に取り上げて掲載したものです。

資料2では平成29年度実施した対策のうち、平成28年度と比較して変更部分は赤字、平成30年度予定の対策については、平成29年度と比較して変更部分は青字に色づけしております。平成30年度実施対策の中でも実施済みのものもいくつかありますが、この色づけしている部分を中心に説明させていただきます。【資料2の説明】

(事務局:山本) 資料2の3ページにある道路交通環境の整備について、平成30年度は自転車ネットワーク計画を策定予定です。策定後は警察と連携して、自転車利用についての交通安全啓発を充実させていく必要があると思っております。その点も踏まえ、道路課から自転車ネットワーク計画について御説明いただきたいと思っております。

(道路課:畑) 【自転車ネットワーク計画(原案)概要版の説明】この計画は5年ごとに見直しをしてより良い計画を作ることを目指します。整備して終わりではなく、交通安全教室や広報ビラのようなものを利用して市民の方の御理解と御協力を得ながらより良い自転車の走行環境、空間を作っていくことを目指しております。

(辻委員長) ありがとうございます。では事務局からの説明について、質問があればお願いします。

(三谷委員) 資料については以前に比べ実際の実態をきちんと捉えられるような資料になっているように思いますが、もう少し工夫できると思いますので改善点をお伝えします。まず、資料1について、1ページの時間帯別の事故発生状況ですが、件数で議論するのではなく、割合で議論すべきです。できれば全体の時間帯別の全体の構成比で議論するほうが良いと思います。また、県下全体の動きも比較できるように整理するほうが実態を捉えられると思います。高齢者の安全確保については県下全体の高齢者の人口当たりの集計結果をつけておくと芦屋市の傾向がよりはっきり見えてくると思います。子どもの人口に対する事故発生状況も、高齢者と同じように県下全体の集計結果をつけておくほうが良いと思います。幹線道路、生活道路における事故状況も同じです。

時間帯別事故発生状況については、日没前後の時間帯が集中していると思いますが、今後は構成比で見た方が良いでしょう。

また、交通事故全体に占める高齢者事故件数の割合が県下全体よりもやや高くなっていることから、高齢者の事故が発生しやすいと思われました。子どもについては、子どもの事故の占める割合は県下全体よりもかなり高く注視すべきだと思います。ただ、第1当事者の割合は県下全体

よりも若干低いので第2当事者を重視すべきと思います。それから自転車事故についてですが、これは構成率も1当に占める割合も県下全体でもかなり高い状況なので、自転車ネットワークの整備が重要になってくるかもしれません。ただし、やり方は色々考える必要があります。いずれにしても、自転車事故が起こりやすいというのが芦屋市の特徴だと思います。その中で、1当の割合が高い理由を考えると、資料データから細街路の小交差点における一時不停止が要因と思われる。これを減少させると事故件数がかなり減る可能性があります。また、芦屋市は幹線道路を挟んで分断されていて、駅まで幹線道路を通らずに行くことができるので幹線道路の事故というよりも生活道路の事故というのがかなり高くなっています。それから幹線道路の事故については、事故を起こした人が芦屋市外の人か市内の人かによって対策が異なります。市内の人が起こした事故ならば何か対策が必要ですが、市外の人同士の場合は啓発をしたところであまり効果はなくどうしようもありません。ですので、当事者の居住地のデータを集計して、内々と内外の事故（正確には1当・2当の組合せで、市内・市内、市内・市外、市外・市内、市外・市外、の4種類あります）について検証したらどうかと思いました。

(辻委員長) 先生のご指摘に対して、御意見があればお願いします。

(谷崎副委員長) 兵庫県下に比べて、芦屋市は高齢者事故が増えているところがあります。傾向が分かれば、より効果的な啓発や教育が出来るのではないかと思います。データを取り始めました。市内で多数事故が起こっている場所の地図の作成も検討しています。

(三谷委員) 地図は非常に良い資料となりますが、作成の際は、歩行者、自転車、自動車、二輪の4種類の手段の分類をされたほうがいいです。第1当事者側と第2当事者側ごとに4種類の手段別の事故マップがあると、事故の要因が捉えやすくなります。どこでどんな事故が起こっているか効果評価も出来るようになります。

お手数でなければ、関係者で実際に現場に行つて、具体的な交通安全対策が出来るかを考えてみてもいいかもしれません。

(谷崎副委員長) ありがとうございます。では、警察からもデータ提供していただき、現地確認もして啓発の方法やハード対策なども検討できればと思っております。事故発生状況の県下比較データについては今回不足がありましたが、今後は掲載して比較検討していきたいと思っております。

(辻委員長) 高齢者事故件数というのは歩行者、自転車、車の乗用が含まれているということですか。

(事務局:山本) はい。

(辻委員長) そうならば、車の事故が多ければ免許返納、自転車や歩行者の事故であれば啓発といったように分析できますか。

(三谷委員) 県で管理しているデータには全て入っているので、もう少し細かいデータを提供いただくと分析できるのではないかと思います。一つの事故に対して、第1当事者と第2当事者それぞれの種別4種類（自動車、二輪、自転車、歩行者）の事故データがあれば集計できます。

(辻委員長) 他に御意見あればお願いします。

(菅田委員) 交通事故の死亡件数について、連続して発生していないという説明が

ありましたが、24時間経過後に亡くなるという事故は昨年の年末に2件、また今年3月も発生しています。24時間以内の死者が少ないのは医療の発達や車の性能の向上も要因の1つだと思っています。大きな事故が起こっていることは覚えておいていただきたいです。また県警でも今キーポイントは高齢者と自転車ということで対策を色々行っています。高齢者対策について、芦屋市の場合は高齢者関係事故が県下に比べて高いですが、居住をみると市外居住者のほうが高く、市内居住者の事故割合は低くなっております。これは安全教育の成果が出ていると思っております。それから自転車関係ですが、幹線道路でなく信号のない見通しの悪い交差点で、車と自転車がぶつかるという事故が多いです。これは自転車が徐行や一時停止をしていないためです。警察が見ていないところではルールを無視しているので、自転車も取り締まられるということ意識づけしていく必要があります。

(辻委員長)

ありがとうございました。

(三谷委員)

高齢者については、市外居住者の事故が多いのであれば、市内外居住のデータで分けないと本質を見失いますね。自転車については、先日、交通工学の学会で発表したのですが、出会い頭事故防止の警報装置というのがあります。車両や自転車が来たら一時停止のほうに光を出す、単に来たら光るだけですが、自転車の運転者がハッとするらしいです。単なる機械ですが、見られているという意識が少し運転行動に良い影響が出ているということが分かりました。

(谷崎副委員長)

街中の光る点字ブロックや個人宅の門柱についているセンサーライトのようなものですか。

(三谷委員)

私が光らせた対象は一時停止標識と自転車も止まれというプレートです。自動車にも効果がありましたし、自転車にも、一時停止線で止まるようにはなりません、ハッとして通行挙動が良くなる効果、意識を変える効果がありそうだと分かりました。

(辻委員長)

どのくらい費用がかかりますか。

(三谷委員)

自転車も止まれのプレートは特注だったと思います。問題はセンサーで、安くても数十万円、高いと数百万円かかります。装置駆動用の電気供給の問題もあります。事故の多い交差点に全部入れるのは難しいのでこの事故マップは役に立ちます。特に事故が多いところだけ実験的に付けてみるという使い方が出来ます。

(辻委員長)

では何か他に御意見はありますか。

(三谷委員)

自転車の利便性は国をあげて行っていることなので高めていかなければいけないのですが、事故実態からも分かるように、細街路などの小交差点での一時停止すべきでの自転車対策も行う必要があると思います。自転車ネットワーク計画にある走行空間の創出についてもこの対策をするべきだと思います。例えば交差点間近では路面標示するなど工夫できるところは積極的にしていく、安全面と利便性の両面からしっかり目標を立てて実行していただきたいと思います。計画の話聞いた限りでは利便性の面が強かったような気がしますので、安全面も少し考えていただきたいです。ガイドラインと言う点では、私がメンバーになっている県の道路交通環境安全推進連絡会議でガイドラインの補足事項をまとめた

資料を作成中です。それを参考に安全面の整備を進めていただきたいと思います。

(道路課：畑) 分かりました。ありがとうございます。

(辻委員長) 恐らく利便性も上がるのですが、自転車ネットワーク計画は歩行者と自転車の利便性よりも安全性ですね。

(三谷委員) そうですね。道路空間上での歩行者と自転車の混在をやめるという意味では安全ですが、国がしようとしていることは自転車利用の促進みたいな話なので。

(辻委員長) それもありますね。

(三谷委員) それから、小交差点の何か対策をこの計画の中でも立てていただきたいです。

(谷崎副委員長) 交通安全教室を続けていく中で、子どもの自転車マナーは良くなってきているように思います。しかしながら、大人の自転車マナーはどのように伝えるべきか啓発のタイミングが難しいと感じておまして、自転車ネットワークの整備をする場合に、事前に地域の方々に説明するタイミングが通常よりも伝わりやすいのかなと思っているのですが。

(三谷委員) そうですね。そういう機会に周知していくのもいいと思います。

(柴沼委員) 私は老人クラブに所属していますが、老人クラブに入っている人は割と一生懸命やります。それで実はこの間自治会の役員会で自転車の安全教室があるよという話をしたら大変興味を持たれました。ですので、今後は伝達の仕方、PRの仕方考えたほうがいいと思います。

(辻委員長) ありがとうございます。補足しますと、この自転車ネットワーク計画は歩道から自転車を出そうとしています。今まで歩道上では死亡事故につながらなくても、歩行者対自転車事故は減っていません。ですが、自転車を車道に出すと死亡事故は起こる可能性もあります。国の流れもあるので、しっかり検証して計画実行していきたいところです。

(三谷委員) 自転車を車道に出すことにより危険が高まるというのはそのとおりだと思います。そのときに自動車のドライバー側も自転車も車道を走るということを知っておけば対応できます。だから、車道混在型の路線では自転車利用者に車道を通りなさいと言うと同時にドライバーに対しても自転車が走行する路線だと周知させることが大事です。

それから、自転車の通行可能な道路において自転車は車道左端を走るのが原則です。その上で自転車ネットワークとして一部の路線だけを選定した理由をきちんと伝えておく必要があります。国の方針を踏まえて私が「利便性では？」と言ったのは実はそこを知りたかったからです。ちなみに選定理由は何ですか。

(道路課：畑) 交通量が多いということが理由です。そこを整備すれば事故を減らすことが出来るのではないかとということです。

(三谷委員) であれば、この路線は特に交通量が多いので集中的に整備しており安全に通行可能です、自転車交通を集約することで他の路線の安全性を向上するためにも整備路線をたくさん利用してください、ときちんと説明をお願いしたいです。

(道路課：畑) はい。

(辻委員長) この資料は概要版なので、本編にはもっとくわしく載っております。

ホームページにも公開します。

(三谷委員) 予算も限られているので今までの慣例で行っていることも効果がなければ別の何かに置き換えていくべきです。そのために、これまでの自転車対策の効果について事故の実態から捉えていただきたいと思います。

(谷崎副委員長) 効果はどこと関連づけたらいいですか。子どもの場合は実行してもらえると手応えがあって分かりやすいですが、大人の方は繰り返しの啓発が本当に効果があるのかどうか難しいと思います。

(三谷委員) 以前もその御質問を受けましたね。今答えを出すのは難しいですが、先ほどの警察からの話にもあったように市内か市外かという面があります。

(三谷委員) 恐らく市内の人は意識が高まっているので、それだけ事故が減っているのだと思います。事故の効果を検証する場合は、市内に関わる人たちだけの効果をみるのも一つの指標になるのではないのでしょうか。

(辻委員長) あとは全市的な意識調査を行うとか。

(三谷委員) そのとおりですね。

(辻委員長) どの課題でも同じですが、次の第11次交通安全計画策定という節目で行うことが効果的かもしれません。

それでは、本日皆様から出た御意見については事務局のほうで取りまとめいただけますか。大きな課題については次年度以降になるかもしれませんが、今年度実施できることは今年度実施するということになりますか。

(事務局:山本) はい。今後の施策に反映出来るものは反映させていただきたいと思っております。

(辻委員長) 最後に、全般を通して御意見があればお願いします。

なければ、今後のスケジュールについて事務局から説明をお願いします。

(事務局:山本) 平成30年度交通安全対策委員会は本日で終了させていただきます。平成31年度についても今年度同様夏ごろに開催しまして、平成30年度の具体的施策の検証及び平成31年度の具体的施策について協議させていただきたいと思っております。

(辻委員長) では、本日の交通安全対策委員会は終了させていただきます。どうもありがとうございました。

<閉会>