

平成28年度第1回芦屋市交通安全対策委員会 会議録

日 時	平成28年5月9日（月） 13：30～15：30
場 所	北館4階教育委員会室
出席者	委員長 辻 正彦 副委員長 谷崎美穂 委 員 三谷哲雄， 越野睦子， 柴沼元， 高木良彦， 岡村和代， 山田弥生 伊藤浩一， 宮本博嗣， 白井宏和， 松代洋史， 荒谷芳生 事務局 山本建設総務課管理係長 中川建設総務課主事
会議の公表	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部公開 <非公開・部分公開とした場合の理由>
傍聴者数	1人

1 会議次第

- (1) 開会の挨拶
- (2) 委嘱状の交付
- (3) 委員長挨拶
- (4) 委員紹介
- (5) 事務局紹介
- (6) 議題1 第9次芦屋市交通安全計画の評価について
議題2 第10次芦屋市交通安全計画の対策を進める視点について
議題3 今後のスケジュールについて
- (7) 閉会

2 配布資料

- 資料1 芦屋市交通安全対策委員会委員名簿
- 資料2 第9次芦屋市交通安全計画（平成23年度～平成27年度）に関する評価（案）
- 資料3 第10次芦屋市交通安全計画（素案）概要
- 資料4 第10次芦屋市交通安全計画（今後のスケジュール）
- 資料 第4次芦屋市総合計画（後期基本計画）【交通安全計画関連部分抜粋】

3 審議経過

<開 会>

事務局より挨拶

委嘱状及び任命書の交付

委員長より挨拶

委員及び事務局の自己紹介

事務局より会議の成立，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を説明

委員長より傍聴の希望者がいる旨説明し，委員長より入室の許可を得る。

事務局より配布している資料の確認。

<議 事>

(辻委員長) それでは本日の議題に入っていきたいと思います。まずは、「第 9 次の芦屋市交通安全計画（平成 23 年度から平成 27 年度）の計画ですが、これについての評価ということで事務局から説明をお願いします。

【事務局より、第 9 次芦屋市交通安全計画（平成 23 年度～平成 27 年度）に関する評価（案）について説明】

(三谷委員) はい。改めまして三谷でございます。少しだけ自己紹介させていただくと、私は、20 年近く交通安全の研究をやっておりまして、兵庫県警の今は無いんですけども、交通研究所と一緒に、兵庫県下の高速道路から生活道路まで、いろいろな交通安全対策の取組をやってまいりました。その一方で、兵庫県の道路交通環境推進連絡会議というところがございまして、そこでも委員をやっておりまして、そこで主に国土交通省が中心となって、国道を中心とした安全対策が取組をやっていっているところですけど、その中に県内の大規模な市については、そこに入り込んで、市道などの安全対策なんかもそこで同時に検討していると。そういうことで、わりと交通安全に関しては、長く取り組んでおりまして、実は芦屋でも何度か調査をしたり、分析あるいは対策などもやった経験がございます。

芦屋市内の事故の状況については、今ここにあるように、この 5 年間の 27 年までの 5 年間の評価のところにあるような程度で、ある種、事故そのものは多くない地域でして、ただですね。起こり方といいますか、その事故の類型も含め、どのように起こっているかというのはやはり芦屋市特有のものがあるのではないかと感じていました。具体的な話は、追々これからお話しさせていただこうかなと思いますけれども、まずは今日ご説明いただいた評価（案）の内容について、少しご質問させていただきたいことがありましたので、それを絡めてお話しさせていただこうかなと思います。

まず資料 2 の 1 ページにございます、これは目標なのか。左側のフローチャートの中の 2 番、道路交通安全についての目標がこの 5 年間立てられていたということなんですけれども、実は、この死者数そのものは、特に小さな地域で、この死者を扱うというのは、かなりリスクで、間違った対策にもっていってしまう恐れがかなりあると。そういう意味では、死者数よりは、死者及び重傷者数、これがどう変化してきているかということを見ないと、実際に問題がある事故というのはなかなか浮き彫りにできない。もちろん国が立てる目標に関してはですね、それなりの目標にできるんですけども、一市の中での死者を扱うというのは、かなり問題があるというように私は随分感じております。そういう意味で死者及び重傷者数、この 2 つの合わせた数で目標を立て、評価をしていかないといけないのではないかと感じています。その中で、次のページに事故件数や死者数、傷者数の 5 年間の推移のグラフがございました。ここでご質問させていただきたいのは、先ほどの死者数は、この程度の数で推移していることは分かりましたが、重傷者数がどう変化していっ

ているのか、少しお伺いしたいなと感じております。昨今の救急医療の技術の進展などによって、この死者に至らず重傷で止まってしまう。何とか命を留めるといような事故も増えてきているようです。これは大変非常に良い事だと思います。ただ、後遺症が残ったり、それ以降の生活にかなり支援がいるような事故に至っているケースも多々あります。こういうことを考えると、やはり重傷者の事故件数、人数というのは、きちんと評価の対象にし、それが増えているのか、減っているのか、横ばいなら効果がないんですね。そのようなところも少し見ていかないといけないのかなと感じています。という重傷者の扱いをしっかりとしていかなとけない。もし数があれば教えていただきたい。

その同じ 2 ページの中で、もう一点お話ししておきたいのは、芦屋市は、もうご存知のとおり、南北に長い市ですから、東西の通過交通がかなり多いわけですね。そこに国道が何本か走っております。そういうことからすると通過交通による事故が多いことは、これはもう仕方がないこととして、となってくると、それをきちんと分離して交通安全対策における評価をしていかないと、いくら地域内で対策しても、通過交通に一切影響がないような、あるいは効果がないような対策になってしまうかもしれない。また一方で通過交通ばかりやっていると、地域内が疎かになってしまうこともあり得ますので、特にこの芦屋市に関しては、その 2 つの事故を少し明確に分離して対策を考え評価していかないといけないかなと、こう感じました。もし、事故件数についても地域内の事故そして通過交通の事故など、数値があれば教えていただきたいなと思います。

3 ページは、これは単純で、他のところと同じですけれども、高齢者の数が増えてきている。これ一見問題があるようですが、高齢者の数が同様に増えております。つまり何を見て評価しないといけないかということ、高齢者の数に対して、事故が何件起こっているのか考えないといけないということです。この数も一見増えているようですが、高齢者の人口あたりに換算すると、それほど増えていないかもしれないし、逆に減っているのかもしれないですね。このあたりのところを厳密に見ていかないと、人口、高齢者人口あたりの事故件数。そういう指標を使わないといけないかなと思います。

それと同じ 3 ページで、下の個別対策というところで、いくつか実施された対策や交通安全教育の実施回数なども示されておまして、これも他の子どもや自転車等の安全対策と共通することですが、事故の対策というものの効果が発現する、つまり表に出るのに時間がかかる対策があります。特に教育はまさにそれで、すぐには効果が出てこない。一方で、何らかの道路側の原因、ほとんど無いですが、密にハード的な対策をすれば、明らかに効果は短期間で発現してくる。対策によって効果を評価する場合、時間のかかる対策もありますので、そのあたりをそれも分離して、対策に対応した適切な期間で事故の評価をしていかないといけない。今お話しした人口あたりに換算するということや、対策の評価の際に効果の短期間で出るものや長期にかかるものもある。それらをきちんと分離して評価しないといけないということは、高齢者もそうだし、

子どももそうだし、自転車もそうですね。ここで扱っているすべての事故がそういう形で扱っていかないと、本当の評価はできないということです。子どもに関しても実は同じで、先ほどと同じような人口あたりに換算してみると、少し違った見方をできると思います。

それから、特に子どもの教育の効果の際に一般的によく言われていませけれども、体験型がいいということは、皆さんご存知のとおりですけれども、我々も研究所と一緒に共同研究をやっている際にも、いくつかの地域に現場に入り込んで、住民の方々と一緒に安全対策を考えたということをやりました。その際に、驚いたのは、地域の方々が実際に身近な場所で、身近な交通事故をどうするかということを考えることが、安全対策につまり意識の変革にかなり効果的だったということです。つまり学校教育の中で、安全教育をいくらやっても駄目で、仮想的な空間の中では駄目なのです。いくら実体験型だったとしても。やはり身近な、自分たちが住んでいる街で、それを体験、経験を通じて、ルールやマナーを身に付けていく、これが重要なのかなと。特に子どもに関しては、重要ではないかなと感じます。だから、この評価に関しても、もしそういう見方ができるのならば、具体的にどういう安全対策をやったのか。地域に入り込んだのか、学校でやったのか。その辺を少し整理されておかれると、今後につながるのかなと感じます。

次の 5 ページの歩行者の安全確保につきましては、これも同様ですが、ただこれについては歩行者の数がどうこうということは、なかなか言えませんので、これについては、個別の実施状況でいくつかのハード対策、ハードと言えばハードかな、ゾーン 30 はハードとは言えませんが、具体的に道路を少しいらうことによって、注意喚起を図り、安全対策につなげていこうという取組をなされているわけですが、芦屋市内でこの 5 年間に発生した事故の原因がこの対策で本当に減少させられたのか見る必要があるように感じます。もちろん死亡件数というもので評価するのは、長期間かかるのでなかなか難しい。となると何で調査するかというと、そういう安全対策を行った場所での通行者の挙動、これがどう変わったのか。この中にはですね、ゾーン 30 のように 30 キロ規制をかけるということが行われていますが、本当に 30 キロ以下になっているのかどうか。その路面標示をした所だけしか 30 キロ以下に落ちておらず、そうでない所は元に戻っているということもあり得る話ですから、そうすると局所的な効果にしかならない。それで本当に良かったのかというところを考えないといけない。そのようなことを考えるうえで、個々の対策の箇所ごとの評価も必要となってくるのかなと感じます。また、これを県下全域でやろうとすると困難ですが、市内であれば 3 箇所、4 箇所ある程度限られた所ですから、そんなことにも対応でき、よりきめ細やかな対応ができるのかなという期待も私はあります。

それから、自転車これは先ほどと同様です。高齢者や安全教育、子どもたちへの教育というのも同様で、できれば自転車あたりのっていう計算ができれば、芦屋市は自転車が多いので、自転車台数あたりに変換すると、それほど増えていないのかもしれない。あるいは減っているのかもしれない。効果があったのかもしれない。そのような可能性があるの

で、評価できるならば、そうされているほうが良いかと思います。

あと、1 当自転車の問題、責任のある自転車の事故が増えてきていると。そうすると、ここの事故のそういった目線で、1 当事故が何件、2 当事故が何件、自転車の関わる事故が何件というような評価をされるほうが、より正確な評価になると思います。

次の生活道路、先ほどの歩行者の安全確保の対策のところと同様ですが、その安全対策が本当に生活道路の事故防止につながっているのかどうかをきちんと評価しておかないといけない。つながっているというのであれば、次年度以降、10 次においても同じようにやっていけばいいと思うんですけども、無いならそのことを考えないといけないと思います。防護柵、現場を見ないと何とも言えませんけれども、本当にそれで事故を防げているのかどうか、そこで起こっている事故に関して、防護柵があったら防げていたのかどうか、そんなところまで評価の対象にしておかないといけないかなと思いました。幹線道路は、先ほど、冒頭お話ししたとおり、通過交通なのか、地域内の事故なのか分離できるのであれば、されておかれるほうが良いかなと思います。

7 番、ここは救急の出動件数というのが集計されておまして、主に事故の数と相関、他相関ありますので、これを減らすことがというよりも、これは結果でしかありませんので、よく考えなければならない。ただ一方で現場での一次救急というか、現場でできる救急対策というものをもっと周知するということは、救急医療を手助けするうえで、かなり効果があるのかなと個人的には思いますので、例えば実施ということだけで、何回実施されたのか書かれていない。それとどこで実施されたのか。やっぱり事故の多い地域にそういったことを実施することによって、一次救急か何かそういう一人でも助けられる可能性が出てくるかもしれないので、評価するならば、場所と数みたいなものも対象にし、評価のために整理されておかれると。

あと踏切ですよね。踏切に関しては、ちなみになんですけれども、この 1 件というのは、どういう事故だったのか聞きたいなど。もしすぐに分かれば。どうでしょう。

(事務局中川) 詳細までは把握できておりません。

(三谷委員) 分かりました。我々がこの場で考えて対策しなければいけない事故なのか、それともそうでない事故なのか、これをきちんと分離しなければいけないと思います。これは何も踏切の事故だけでなく、明らかに信号無視をしている原因、それが原因で起こした事故は、これは対策すべきではないのです。違反ありきで起こしている事故というのは、どうすることもできない、ある意味。もしやるとしたら、例えば一時停止を無視して、事故を起こしましたと。本当は一時停止する側をきちんと停める対策をしないとイケない。私は、実は研究で、一時停止しない車両に警告を出すシステムなんかを作っていてまして、そんな物を置いてみるとか。一時停止しないことをまず防ぐ。それでも事故は起こります。そういった違反をして。そうなった時に何をするのかという今度は、優先側、2 当側、事故を受ける側に対して、危険な車両が来ているよというような注意喚起を促すだとか、あるいは、そういった事前に仮にそういった

危険な車両がとび出して来ても、停止あるいは避けることができるような徐行を促すであるとか、本来そういうことをする必要はないですよ。でもそんな場所ならばそういう 2 当向けの対策というのも必要ではないかということです。ちょっと話反れましたけれども、要するに対策をすべき事故としてはいけない、すべきでない事故というのをきちんと分離して考えていかないと効果的な対策につながらないということです。その 1 つとして、踏切のとも同じで、もう少し整理されておかれたほうが良いかと思います。以上です。

(辻委員長) ありがとうございます。そしたら事務局のほうから今、先生ご指摘の点について、回答できる点は回答していただいて、無理であれば次回までに分析していただいて、報告をしていただくという形にしたいと思いますが、どうですか。

(事務局中川) 詳細なところは、事故統計等を確認して報告させていただきたいと思います。また、交通安全教室を地域、身近な場所でやっているかということにつきましては、学校のほうで行っているのが現状です。

(三谷委員) そうですよね。よく分かっています。

(事務局中川) ご指摘いただいた地域で行うという点については今後の課題となってくると思います。

(三谷委員) そしたら、その旨、書いておかれると第 10 次のところで、もし可能な地域、可能な場所があれば、そういった事も試験的にやってみるというのも 1 つの手だと思います。

(辻委員長) ありがとうございます。

(松代委員) 参考になるか分からないですけども、昨年の救急出場の部分であれば分かります。ここにもありますように、交通事故に対する昨年の救急出場の 277 件中の搬送した人員が 258 件、19 件については不搬送ということですね。異常なしとかそういう場合もあります。

(三谷委員) それは、年々変化はしているのでしょうか。あまり変わらないですか。

(松代委員) 昨年の分しかありませんので、分かりませんが、年齢区分にしても乳幼児が 2.3%、年齢区分で言いますと生後 29 日以上満 7 歳未満、少年が満 7 歳以上満 18 歳未満で 23 人、一番多いのは成人ですね。満 18 歳から満 65 歳未満ですので、幅広いですから。満 65 歳以上の高齢者の方が 60 人で 23.3%あたり。種別傷病程度のほうで、258 件の中で重症が 8 人で 3.2%、78.8%の 203 人が軽症、軽症というのは、診療を受けて自宅にお帰りになられた方ということになります。

(三谷委員) この軽症というのは、警察で扱っている軽傷とちょっと違うのかもしれないですね。どうなのでしょう、そのあたり。

(高木委員) 軽傷というのは、出てきた診断書の 30 日以下ということですね。それを軽傷として計上しますので、1 か月を超えてしまうとすべて重傷。その日に帰られて一旦搬送されて初診だけ受けて帰られても、その次の時に診に行ってもらって骨折が判明したというような時は重傷に入ってきます。

(松代委員) 消防のほうは、軽症というのは、入院加療を必要としないもの。それから中等症というものは、入院加療を必要とするもので、重症にいたらない 3 週間以内、3 週間以上になると重症になります。

- (三谷委員) もしも、その数値をこの評価に盛り込まれるならば、今の基準の違いを少しおさえておく必要があると思います。
- (三谷委員) ちなみに、この救急救命講習というのは何回行われているのでしょうか。
- (松代委員) 目標は、芦屋市内在住、在勤の方を対象で、年間 2000 人を目標にやっていますので。この 3 つの講習で。去年は 1600 人くらいやったと思いますが、正確な数字はちょっと分かりませんが、目標は 2000 人です。
- (三谷委員) リピーターも多い。
- (松代委員) リピーターはおられます。ここで上級救命というのは、2, 3 年ごとに受講してくださいと言っていますので、リピーターの方もおられます。
- (三谷委員) 今、ご説明あったように、こういった取組というと、現場ではかなり有効だと思うので、これをもっと使わない手はないかなという気がします。そのあたりもっと詳細な提案があったほうがいいと思います。
- (辻委員長) 分かりました。そしたら芦屋警察にもご協力いただいて、事故を分析して次回に先生に言われたような視点で、もう 1 回数字をお出ししたいと思います。
- (辻委員長) その他何か。単純な質問でも結構ですし、何かないでしょうか。
- (越野委員) はい。
- (辻委員長) どうぞお願いします。
- (越野委員) 4 ページの子どもの安全確保というところで、小学生だったら 1 年生に対して、交通ルールの指導があって、4 年生で自転車マナーっていうことが書いてありますが、この 1 回きりではなかなか子どもたちに身に付いていくのは難しい。子どもたちは、私たちが日常注意をしても、また同じことを繰り返すようなことがありますので、できれば毎年、定期的にこういう講習を行っていただいたほうがいいと思います。交通ルールも 1 年生から 2 年生になって、ちゃんとルールが解っているかというところ、ちょっと不安があります。あと自転車マナーが 4 年生になって、初めてあるというのが、できれば低学年から自転車に乗っている子も多いので、早いうちから自転車講習等も行ってもらったほうがいいのではないかと感じました。
- (三谷委員) かなりいい指摘だと思います。そのためには、今のような 4 年生だと遅すぎるといったような評価をやっておいたほうがいいと思います。そうすると今のことが次年度以降に取り込める可能性があります。あと 1 年生だけということが、年々そういった 1 年生、2 年生、特に 1 年生のルールと 3 年生のルールを比較した時に、これだけ悪くなっていますよというようなことがもし出せば、10 次の時には、もっと継続性のある取組にもっていきやすいのではないかと。もし何かそういう情報があれば整理いただけると。
- (辻委員長) これ、登下校の指導などを行っていますけれども、ある程度自転車に特化してですね、全体というのを 1 年生と 4 年生ではさすがに少ないのではないかと。それで先生のほうでは、その教え方の質と言いますか、そういうのを工夫すべきではないかというお話をいただきましたので、そこについて事務局のほうからどうですか。実際は、体制などの関係で、とかあって難しいんですかね。その辺はどうでしょうか。

(事務局中川) 実際は、現場との兼ね合いもございますので、1年生と4年生で交通安全教室を行っているところです。また、4年生の自転車マナーの実施時期ですけれども、阪神間は、大体3年生か4年生です。やはり学校現場で行いますので、乗れない子がいますので、学校でやるとなりますと、ある程度自転車が乗れるという状態が4年生ということになりますので、4年生を対象に行っています。

ただ、早い段階から自転車に乗られる子どももいますので、幼稚園、保育所では簡単な自転車のルールの説明を行っています。また、教室以外には、自転車運転免許証を発行する講習は、4年生以下であっても、自転車に乗れる子は、参加できるようになっていますので、そちらのほうで対応しているところです。

(三谷委員) この報告の中で、そのことが少し分からないので、分離して対策しているということを書かれていたほうがいいと思います。あと自転車、県警本部で自転車の安全教育に関するテキストみたいなものを昨年だったか、一昨年だったか企画で。

(高木委員) そうですね。交通企画課が主管で安全強化をしています。それから自転車シミュレーターでありますとか、ああいったものを活用して、いろいろなところでさせていただくべきなのですが、なかなかスペースがなく、人が集まっていだけないということがありまして、あまり芦屋市内で使っているということは少ないと思います。ただ、せっかく高価な物を買って、準備しているものですから、有効活用していかないといけないということです。この先週の週末も使わせてもらって、小さい子どもさんを対象に行いましたが、結構、皆さんゲーム感覚で、遊んでもらってしまっていて、事故したとかね。

(三谷委員) なるほど。シミュレーターだけの問題でなくて、いろいろな教育のネタは、県ではわりと持っています。どこまで市内で使えるかということのを少し検証して、使えるレベルのものを受取ってやれる。そういう意味では、自転車の対策のところ、今県が持っている安全対策、安全教育の教材やシステム等の状況を少し整理されておくと、10次の活用方法、方向性なるものを見出せるのではないかと。

(辻委員長) 特に、芦屋市は人口が少ないです。そこら辺の強みを活かして、神戸市の小学校や中学校ではできないような取組を何とかできないかなと思っておられますので、そこら辺もいろいろな意見を言っただけならなど。4年生で1回だけですけれども、何か子どもたちにインパクトがあるような教室ができないかということで事務局のなかでは言っております。

(越野委員) 単学年でなくても、低学年、高学年という感じで大きく分けて、運動場とかでできれば、すべての学年に指導できると思います。

(柴沼委員) いいですか。

(辻委員長) どうぞ

(柴沼委員) 今、小学校の話が出たんですけれども、私が感じていますのは、小学生の皆さんはわりと守ってくれています。

(辻委員長) なるほど。

(柴沼委員) ところが、今、高校生の問題ですね。高校生にはおそらくされていな

いと思います。教育を。これは別の話ですけれども、高校で防災訓練をして、幼稚園、保育所も入ったんですね。幼稚園、保育所はきちんとやっておるんですよ。逆に高校生が保母さんから怒られているんですよ。その辺のことをどうやったらいいのか。私は高校生でなくて、先生に注意します。

(辻委員長) そうですね。今、高校生ということではいただきましたが、私たちがよくお叱りを受けるのは、大人の方です。はっきり言って大人のルールはひどいと。何としてくださいということ、いつもお叱りを受けています。

(柴沼委員) 朝、通勤で、自転車で行く人、たくさんおりますけれども、マナー悪いですよ。物を捨てますし、食べながら行きますし、食べ物を捨てて行きますし、ひどいのになりますと、自転車のかごに煙草を入れていて、途中で捨てて行きます。

(三谷委員) 大人の自転車、高校生以上ですね。大人の自転車の問題に関しては、なかなか手が付けられない。つまり教育をする場がなかなか無いというところが一番多くて。となってくるとそこから手を付けていかないと、実際、大人への自転車安全教育というのは難しいんですね。何かそういう仕掛けを10次の中で、もし考えるなら、すぐには難しくても、参加できるような。先ほどのタウンミーティングのお話しであれば、意識の高い方が来られるので、そこに自転車の教育、安全教育をセットにしながら取り組むとか、例えばですよ。あるいは地域の安全点検などの取り組みをもしやられているのであれば、そこに犯罪、防犯、防災だけでなく、交通安全の面で、何か一緒にそれをやると。できれば自転車に乗りながら、講師がそこに同時に参加をして、自転車に乗りながら自転車の乗り方も教育できる。安全点検もすると。そんな仕掛けも1つ。

(伊藤委員) すいません。評価の軸が何なのかよく分からないのですが、あるものは減ってきたから達成している。あるものは、減ってきているけれども計画期間中でみると減っていないから対策が必要とか、あるものは減ってきているけれども、自転車は高額な賠償事例が発生しているから、更なる対策が必要であると。何をもちて達成、何をもちて更なる対策が必要なのかというのを見ながら、各施策群は、題目があつて、実際の取組があるということは、元々目標やねらいがあつて、こう取組みをやって、こう統計が出たから目標に対してどうなんだということでもないのですか。書き方がこういうものなのかも分からないので。

(辻委員長) どうですか。

(事務局中川) こちらの評価は、国のほうがすでに評価を行っておりまして、そちらのほうを参考に評価を行っております。まず大きな3つの視点というのは、芦屋市も国も共通していますので、高齢者、子ども、歩行者、自転車、生活道路、幹線道路という項目で評価しています。効果があつたのかどうかということにつきましては、基本的には事故が減っているのかどうかで判断しています。ただ、全体では減少していますけれども、項目別で見ますと、減少していなかったり、自転車ですと自転車と歩行者の事故が増えている。それによって高額な賠償事例が発生する恐れがあるということがあり、このような場合には対策が必要だというふ

うに判断しています。

(辻委員長) また後から事務局から説明があるかと思いますが、総合計画、要は市の一番トップの計画、その後期の計画です。最近、今、伊藤委員が言っていたように、抽象的な表現で、それが本当に達成できているのかということ、よく分からないので、今後は数値化しようという流れになってきています。当然こういうのは、弊害がありますけれども、数値で出てきますので、達成できたか、できていなかったというのは、はっきりするわけです。ただこの9次の計画では、全体的な数字の目標はありましたが、個々については、細かい数字はなかったという理解でいいですかね。だから漠然とした評価になっているということですかね。

(谷崎副委員長) 数値に関しては、数値を下回れば評価の効果があつたと書かせていただいていますけれども、9次の時から情勢が変わっているということもありますので、減ってきて、クリアしたけれども、それがいいとは思っていないということも付け加えて書いたもので、ぶれているんだと思います。三谷先生が最初おっしゃられたように、何でそうなってしまったのかというのは、要素をもう少し細かく分析していませんでしたので、下がってきているけれども、更なる対策が必要だという書き方になったので、ぶれが出ているのではないかと思っているんですけれども。そこをもう少し、人口も減っていて、人が減っているだけなので、新たな対策が必要だとか、そういったようにご指摘があつたような分離をさせていただくと、ご指摘があつた分ばかりにくさというのは、解消されるのではないかなと思います。

(辻委員長) 次回にもう少し分析を進めていただいて、先生からアドバイスもいただいたように、皆さんに評価していただきやすい数字のご提示をお願いいたします。じゃあ、この9次について何か。よろしいでしょうか。そしたら、また最後まで結構ですので、またお気づきの点があれば言っていただくということでお願いいたします。

(辻委員長) 次は、第10次の安全計画の対策を進める視点について、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【事務局より、第10次芦屋市交通安全計画の対策を進める視点について説明】

(三谷委員) 本当はですね。資料3の上段にあります計画の基本理念の中の2つ目、人優先の交通安全思想という言葉だと思いました。どういうことかと言いますと、下に書いている計画の素案、概要。道路環境の視点しかないんですね。どういうことかと言いますと、つまり、人、道路利用者も人優先の交通安全思想にならないといけないんです。このことが抜けていますね。この両輪でいかないとよくなりません。これまで、過去ハードばかりでした。歩道を作ればいいと。規制をかければいいと。そうじゃないんですね。本当の意味で安全にしていくためには、利用者全体の人優先の意識、そういった思想に変えていかないといけない。これがどうも抜けているような気がして、気になりました。どう盛り込むか、どういう文言にするかはお任せします。

最後の対策を進める視点についても同様だと思います。よく見ると、自転車と言うと、共存と言っておきながら、自転車の走行区間を確保する、走行環境を確保するというハードな。どちらかと言うと、自転車よりなんですよ。もちろん分離することによって、分離することが目的であればいいですけども、そのようことができる空間ってほとんどないんですね。それを考えるとこうじゃないんですよ。人、利用者側、自転車利用者の意識改革をしていかないと、安全は高められないという気がしました。それをもう少し盛り込んだものにしていただければいいと思います。

(辻委員長) それでは、他の委員さんからはどうでしょうか。なかなかこれだけじゃ漠然として、意見が言いづらいかもしれないですね。

(三谷委員) すいません。もう1つよろしいでしょうか。

(辻委員長) どうぞ。

(三谷委員) 細かい話をさせていただくと、高齢者の安全確保というのは、子どもも含めてですが、2当側の対策になっているような気がします。実は1当側も今後どんどん増えていくのではないかという気がします。それがハード対策では、どうすることもできないと。もちろん自動車の開発によって、高齢者向けの自動運転なども含めて、安全に高齢者の移動ができる、自由にできるかもしれませんし、おそらくこの5年間には自動運転のレベルが4段階ありますけれども、いろいろな記事を見ると、4段階の一番うえまでなかなかいきづらいただろうと。法律の問題もあるし、システムトラブルはないようで、法律をどう変えていくかという問題があります。だから、いって3まで。現状は1くらいですけど、確実にいくのは2までというふうに言われています。ですので、完全に高齢者の方が安全に運転できるということにはならない。

となると、5年後、10年後を考えた時にもやはり、1当になる側の対策も考えていかないといけない。となってくるとやはり、これまでの安全教育というものをもっと、もっとやっていかないといけないのかなと。すぐに運転免許をもった高齢者がどんどん増えてきますから、そんな中で、いかに安全に道路利用者として、その場所を通行してもらうか。おそらく世代もあるのだと思います。これまでの高齢者世代とこれからの高齢者世代はちょっとちがうと思います。そうした世代を踏まえた安全教育の在り方変えていかないといけないという気がします。以上です。

(辻委員長) ありがとうございます。そしたら先に事務局のほうから今後のスケジュールも明らかにしていただいて、最後、いろんな全般的なご意見をいただきたいと思います。それでは今後のスケジュールを説明していただけますか。

【事務局より、第10次芦屋市交通安全計画の今後のスケジュールについて説明】

(辻委員長) ありがとうございます。もうじき県のほうもパブリックコメントを実施されるということで、県の素案がもうじき分かると。それを盛り込んで、7月の下旬に今日いただいたご意見とともに、素案をお示しすると。それで意見を言っていただいて、もう1回修正する形になりますので、

大きな論点をもしお持ちでしたら、今日出していただけたら助かります。今後は9月に議会のご意見をお聞きしますし、パブリックコメントで市民の意見もお聞きするというので、案として成立させたいなと思っております。

(越野委員) すいません。

(辻委員長) どうぞ。

(越野委員) 資料3の対策を進める視点のところ、通学路などにおける歩行空間の確保を図るといったことや下の自転車の安全確保の自転車の走行区間を確保するということが対策として載っているんですけども、多分第9次の計画にも同じものが載っていたと思うのですが、こういうことに関しては、評価は出さないのですか。通学路のことに関しても、山手の通学路の安全点検もありましたので、危険箇所等をどのように見直したとか。今の評価では、数字的なものしか出ていないので。

(辻委員長) そうですね。三谷先生からも詳細にもっと分析して、要はその対策が本当に効いているのか。今言っているように、通学路もカラー化も本当に効いているのかどうかを分析して、どれくらいしたのかとか、今後どうするのかとか、その辺もちょっと明らかにしていきたいなと思えます。道路課長から何かご意見ありませんか。

(宮本委員) 先ほど先生がおっしゃられたように、ハード面の限界がきているというのは、つくづくそうだなというのはありますけれども、通行区間を確保するという意見がありましたが、実際そのスペースがないのが現状で、自転車、歩行者、自動車をすべて区分すれば、それ以外の衝突事故というのは激減すると思えますけれども、実際難しい状況です。それでも何とか自転車ネットワーク等の対策も進められていますので、徐々に計画を立てていかなければいけません。道路管理者としては、ハード面を引き続きやっていかなければいけませんけれども、やはりソフト対策ということで、いろいろ交通マナーの改善であるとか、意識の変化というのが、どうしても両輪でいかなければいけません。これ以上の改善というのは難しいのかなというのは、実際こういった業務に携わってですね、限界を感じているようなところですので、そういったところとあわせて対策を行っていききたいと思えます。

(辻委員長) ありがとうございます。では、何かもしありましたら先生のほうはどうですか。

(荒谷委員) 先ほどから三谷先生のお話を聞いていて、なるほどと思ったのは、子どもたちについては、かなり見守りをしていただき、安全対策をしていただけていて、いろいろな方面でやっていただけて、でも越野委員がおっしゃったように、まだまだ子どもたちに継続的にやっていかなければいけないことはありますけれども、やはり昨今の芦屋というとらえだけでなく、広くみると高齢者の方の事故も突っ込んでいって、子どもたちよりもどちらかというと、車を運転するほうの事故が非常に気になるなど。子どもの不注意よりも、運転者側の不注意が多いのではないかなというふうに考えています。例えば、芦屋であれば、交通網も発達していますので、ある程度年齢がいったら、積極的に免許返納をどんどんやっていく、進めていく、そんなことも可能なのかなと。私の立場からすると、もっと子どもたちに

安全教育をしなければいけないのですが、今そのように考えていました。

(辻委員長) ありがとうございます。

(高木委員) 直接こういった対策的なものではないですけど、ご存知のとおり今実際にもこの芦屋市内にもついている標識でありますとか、交通信号機であったこうした安全施設と言われるものですけど、ご存知のとおり全国的に非常に老朽化が進んでいまして、中にはそんなものが倒れきて、当たった、怪我をした、あるいは亡くなったという事案が全国…数はそんな多くはないですが、出てきている状態で、他府県であればトンネルの崩落と言ったものから始まって、国もようやくこのような老朽化対策に手を付けてきたまさにこういうとき、芦屋市内ももちろん例外ではありませんで、新しく立っていった信号といったものは、今のところ心配はないのですが、やっぱりなかなか目につかないところ、例えば木の陰になって見るべき標識が見えない、あるいは西日や朝日でその信号の灯火が非常に見にくい。そういったところで疑似点灯などを起こして、何色がついているのかわからないというふうなところも無きにしもあらずと思うのです。

そのようなところを公安委員会が設置すると思うのですが、任意設置や管理の責任はあるのですが、せっかくこういう会がありますので、ぜひともみなさん交通参加者の方ばかりですので、ここの横断歩道薄かったよとか、あとここの標識根本が腐りかかっていたよとか、いうのがあれば、こういった機会に教えていただければと思います。自分も気がつくところは更新していくのですが、なかなかそういったところまでは見れていないというのが現状になりますので、最低限守っていただかないといけない道路交通法、規制というものを守っていただきやすい状態においておきたいと思いますので、その辺のご協力をいただけたらと思います。

(三谷委員) 私も賛成で、以前あれは加古川市でカーブミラーの調査をしたことがあって、半分以上が設置から 20 年・30 年経って老朽化していて見えないというものが結構ありました。その時以降ですかね、県か市か管理番号をふって、いつ設置されたのかを確認しながら更新しているようなのですが、なかなか全域難しいとおっしゃっていて、それをどこに盛り込むかで基本的な考え方に学校、家庭、地域、ひょっとした地域に入るかもしれませんが、道路管理者・交通管理者だと思うのですが、そういった管理者側も関わって連携しながら地域の安全性を高めていくその為に、施設のことも当然含まれるし、教育に積極的に参加してもらおう両面から連携をしていければ、高木委員がおっしゃったこともくみ取れるのでないでしょうか。

(辻委員長) 芦屋地域は狭いのと、みなさん意識が高いので道路課長に毎日電話がかかってきて、ここがこうやと言っていていただきますので、職員よりよく知っていただいている状況ですので、また信号等の情報がありましたら当然すぐに提供させていただきます。

(三谷委員) もう一点だけ、道路管理者・交通管理者で要望受けるだけでは駄目なんですね、どういうことかという、そういう情報を得たと、じゃあどうするかを、住民のみなさん方全員で考えましょうと。道路管理者・交通管理者・利用者、三点セットで一緒になって考えましょうと連携のなかにはそういうことも含まれていると思います。受けるだけではなくて、逆にいえば道路利用者も意識を変えて、要望を出しっぱなしではなくて、自分たち

も考えていくという雰囲気はこの計画の中から作り出していけるといいのではないかと、当然そこには子供も入ってきます。お年寄りのみなさんも入っていきます。みなさんと一緒になってこの芦屋市全体を安全にしていきたいと思いますという雰囲気作りをそういったことにもなるのではないかと。

(辻委員長) 今通学路の安全点検で、各中学校単位でPTAのみなさんや地域のみなさんで、ここが危ない等いろいろな議論をしていただいています。それが通学路だけではなくて全般的広がればいいのかもしれないですね。全体的に意見があれば出していただきたいと思います。

(岡村委員) 先ほど、自転車教室が4年生だけというご指摘がありましたが、指導する人数がどうしても限られてくる。それで今芦屋市は指導員の方2名、神戸市の場合は指導員がたくさんいますので手伝うことができる、そういう面で指導する人数が少なすぎるということと、ここにきてビックリしたのが、芦屋市の場合は校外で歩行訓練を行っています。神戸市などはやはり危ないということで歩行訓練をしているときに車が突っ込んでくるとか、そういうのが怖いので、やっていません。芦屋市だけされているようです。そうする場合でしたらボランティアの方に来ていただけますが、やはり道路交通法を知らない方、まったく違うところに立ってたりとかされているので、これが一番怖いのかなと思います。神戸市などは運動場などでされています。信号機を使って。それと自転車の分なのですが、山の方では自転車に乗って来られる人が少ないので、どうしても手薄になる感じで、自転車免許をされたときにも、下の方の海の方の小学校でしたときは人数がそろっていると思うのですが、岩園で以前したときは、自転車に乗って来られないので、どうしても手薄になるようになっていきます。それともう一点、ほかの市ですけれども、一日にその学校で1,2年生は安全教室、3,4年生は自転車教室というふうに1日使って指導員とボランティアさんでやっている所もあります。それも効果的かなと。一学年に一回ずつだと時間的にもちょっとしんどいかなと思います。以上です。

(辻委員長) ありがとうございます。

(三谷委員) 今のご指摘はかなり重要かと思いますが、先ほどから安全教育についてかなり強く申し上げているんですが、実行する際に今のような課題は我々知らないんです。課題を整理することや、あと、周辺の他市の取り組みなんかを参考にできるものがあれば取り組んでいきたい、そういった調査なんかを入れられればいいのではないかと。

(辻委員長) 確かに神戸市は指導員の方がたくさんおられるのでしょうか、学校数も多いはずなので、そこら辺も一回どんな工夫をされているかとか調査してみまじょうか。

(三谷委員) それに関連してもう一点、指導員の数が少ないという話があったのですが。

(岡村委員) 指導員もそうですが、ボランティアの方も確かに少ないですね。

(三谷委員) 以前ですね、何年前でしたか、県警交通研究所と共同研究したときに高齢者の事故防止の話をしていまして、その際安全教育スタウスの取り組みは非常にいいと私も思いましたし、それをどんどん広げていくためには、そのスタッフの数が限られているので、どうするかという議論になって、その時にサポーターのような方々、つまり高齢者で一度その研修を受けた

人には何か免許状みたいなものを渡して、サポーターとして来ていただけるような形を作っていく。全員が全員ではなく特に意識の高い方や何回か講習を受けた方限定で、そういったサポーターみたいな仕組みを設けて、どんどん広げていくことによって安全教育の人員を確保していったらどうか。今の子ども向けも同じようなことが言えて、少なければ少ないで、そう少し広げられるような仕組みを考えられるような仕掛けを考えておかれるといいかなと。

(辻委員長) 私、防災も所管していますので、災害時に一人では逃げられない方がたくさんおられまして、行政の手では絶対に助けられないのです。何千人とおられるので、地域で一緒に逃げてあげるとか、今自治会とか自主防災会さんなどを中心にそのユニットを作っています。だから、その交通安全版みたいなのができたら地域の目も光るのでいいかもしれないですね。ただ、いろいろなところでユニークな取り組みをされている事例があれば参考にさせてもらうということで、一回調査してみましようか。

(柴沼委員) 老人会でも、一度講習を受けましてカードをみなさんいただきまして、実際にその活動をしてもらおうと。神戸水上ショー、以前私の先輩が交通総務で、交通安全教育の担当をしておりまして、そのとき、ポートアイランドに神戸学院大学でありますとか大学を招致しましたよね。あそこら辺の大学生のサークルみたいなものがあるって、そこの生徒さんに安全教室をしてもらう。若い学生さんが集まって、ああでもないこうでもないと話しながら子供たちに向けてどうしようかと、こっちとしてはちょっとでも興味をひいてもらおうと、例えばハーレのサイドカーのクラブチームとか、それはもちろんお金がかかることは困りますので、みなさんボランティアでもらっているんですが、そういった取り組みで非常に活性化したと話を聞いて、最近お巡りさんになる人も少ないのでそこから勧誘もしたいなということもあって成功したということもあります。

(辻委員長) 確かに高校生以上のルールが守られていないということで、全然響かないから逆に高校生に啓発してもらって側面から回ってもらうとかということと、大学とコラボしてやりましょうと企画してやっていますので、大学生に考えていただくとかということもあるかもしれないですね。あれば出していただいて、なければ終わりたいと思いますが、よろしいですか。

この場ではなかなか言いづらかったことがありましたら、また事務局の方へ言っていただけたら助かります。そしたら、第一回の交通安全対策委員会をこれで終わりたいと思います。どうも、ありがとうございました。また、二回三回とよろしくお願いします。

<閉会>