

平成28年度第2回芦屋市交通安全対策委員会 会議録

| | |
|-------|--|
| 日 時 | 平成28年7月12日（火）10:00～12:00 |
| 場 所 | 東館3階中会議室 |
| 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, 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 | 0人 |

1 会議次第

- (1) 開会の挨拶
- (2) 第1回交通安全対策委員会会議録及び第9次芦屋市交通安全計画の評価報告
- (3) 議題1 第10次芦屋市交通安全計画の素案について
議題2 今後のスケジュールについて
- (3) 閉会

2 配布資料

- 資料1 第1回芦屋市交通安全対策委員会会議録
- 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（素案）

3 審議経過

<開 会>

事務局より挨拶。

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ない旨確認。

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。はじめに、第1回交通安全対策委員会の会議録及び前回様々なご意見をいただきましたので、第9次芦屋市交通安全計画の評価について報告をしていただいた後、本日の協議事項にあります「第10次芦屋市交通安全計画の素案」について説明していただきたいと思います。それでは事務局の方から説明をお願いいたします。

【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）前回の資料に比べて、今後計画が立てやすいものになったと感じています。

その点良かったのではないかと。個々の対象事故の集計をされています。その表の中で、対象となる事故の中に占める割合を集計されているのですが、芦屋市全体の事故に占める、例えば高齢者の割合がどう変化しているのか。あるいは先ほど、後半のほうの話で言うと幹線道路の事故、総数に対して幹線道路の事故が何割なのか、そのあたり計算されている部分とされていない部分があります。

10ページの幹線道路の表を見ますと上に事故全体に占める割合、これは計算されているのですが、下の交差点付近の事故については、全事故に対する割合が計算されていないんですね。できればここは同時に計算されているほうが事故全体の変動に対して、どう作用してきたのかより分かりやすい。今のままだと、幹線事故に占める割合なので、その部分が見えにくくなっているのではないかと。その他にも、全事故に対する割合が抜けているところがあったので、そのあたり補足されているほうがいいかと思います。その他の考察で述べられている点については、何も言うことは無いです。

（宮本委員）5ページ、6ページに通学通園路における合同点検の実施状況を挙げていただいているんですけども、この表は道路課の管轄のものが絞られているものです。教育委員会や警察も含めたもっと多い数字のものがあるんです。先ほど説明でありました信号の説明はこちらには入っていないんです。だから全体の方で詳しく説明したほうがいいのか、市管轄のみでいいのかご相談させてもらえればと思います。

（辻委員長）市管轄だけでなく全体のもの載せておいただくほうがいいのではないのでしょうか。

（宮本委員）分かりました。

（辻委員長）主な改善点というのは、ほとんど道路課でパーセンテージを占めるんでしょうけれども、そこはやっぱり全体を踏まえておいたほうがいいのではないかと思います。

（越野委員）前回の時も申し上げたんですけども、自転車の安全教室が4年生だけでは少ないのではないかとということをおっしゃって、やはりこの評価で、子どもの事故の中で26年から27年にかけて1当事故件数の割合が26%から40%とかなり上がっていますので、もう少し低年齢から自転車に乗れなくても知識として講習をしてもらうことが必要なのではないかと。あと自転車運転免許証を発行する自転車交通安全教室のような自由参加の自転車教室には低学年の児童も参加可能ということになっているんですけども、自由参加ですと参加する人は意識の高い方だと思います。そうすると普段、普通に乘っている子どもたちは安全の知識がないまま乗っていることになります。

（辻委員長）それでは事務局のほうから、まず8ページの今言っていたいただいた免許を交付していただく教室について、その参加者が平成27年度は39人となっていますけれどもこれは全体の数字ですよ。

（事務局中川）全体です。

（辻委員長）高齢者、小学生含めて39人ということですので、人口比率でいいますと本当

に少ないということですが、今後回数を増やしていくとか、そのあたりはどうですか。

(事務局中川) 回数を増やすということは検討しておりませんが、現在、高齢者と子どもが一緒になって行っておりますので、教室の内容を改善して対象者を増やしていくことや、過去に小学4年生未満の子どもを対象に講習を実施したこともあります。自転車に乗れなくてもルールを知ってもらうことは非常に大切だと思いますので、そのような対応をしていきたいと考えております。

(辻委員長) 4年生に対しては、自転車教室を各学校で行っていますが、4年生からでなくてということですが、その辺はどうですか。

(事務局中川) こちらのほうは、学校(現場)と相談のうえで4年生になっているかと思えます。ただし、保育所や幼稚園の教室では、最近自転車に乗っている子どもが増えてきているということを知っており、警察からの講話の中で自転車のマナーについてお話をさせていただいておりますので、そのような対応をしていきたいと思えます。また、ご要望等があれば、教室の内容も改善していきたいと考えております。

(辻委員長) そうしましたら、自転車については、教室のあり方をもう一度検証していただくということですかね。それと1年生4年生の学校へ教室に行っていた件については、警察や学校の意見を踏まえて、もう一度どうすればいいのか、効果的なのかということを検証していくということですか。

(谷崎副委員長) 例えば自転車教室も25年度までは中学生に対してはしていなかったんです。けれどもやはりニーズが高まってまいりましたので、中学生に対しても行っていくようになったんです。これから10次の計画の中でも啓発の内容をもっと細やかにという視点を入れていこうかと思っているんですけども、おっしゃられたように、今は1年生と4年生で実施しているんですけども、現場のほうから1年生にはこういう事を入れてほしいだとか、ここの学校ではもっと早くとか。山手のほうでしたら4年生までの子どもはあまり自転車に乗られていないと思うんです。坂が急なので。そうした地域性を踏まえて啓発の内容を精査していくということを今後の計画の中に反映できたらなと思っております。

(三谷委員) 今の件で、今日こういう形でまとめられて具体的な課題がみえてきていると思えますから、それについて10次のほうでどのようにしていくのかという目標立てに使えるれば、今後敢えて調査する必要はないかと思えます。

それと道路のほうからお話のありました5ページ、6ページの何点かありまして、ここでの実績は歩行者空間の確保という整理目標を立てて実際に整備が行われた所なのか、それとも地域ごとに意見があったものに対して整備したものなのか、どちらでしょうか。

(宮本委員) パターンが2つありまして、24年度は細かい話で言いますと、亀岡の事故によって芦屋市内すべての学校を道路課が中心で行ったもので、道路関係で後半おっしゃられたものは、指摘の受けたところを箇所ごとに対策を立てた結果がこちらになります。26年度、27年度に関しましては、通学路安全プログラムで教育委員会を中心に回った結果で、こちらも同じく1つ1つ指摘を受けた箇所に対する対策を行ってきた結果になります。

(三谷委員) たしかにそのように指摘された箇所を対策ごとに整理していくという方法というのはもちろんあるんですね。その一方で、地域ごとの歩行者空間のある

べき姿、これの目標を立てたうえでやっていくべきではないかと思います。そのあたり何か市として考えがあるならば少し教えていただきたいと思いません。

(辻委員長) その件については、6月議会でもお尋ねがありました。やはり自転車と歩行者の事故が多いと。啓発も必要ですが、自転車ネットワークを考えたいということで。要は宝塚や西宮をイメージしてもらったら分かりやすいと思いますが、一例ですけれども、歩道の所に青いラインでそこは自転車が通行する所を明示する。そういうネットワークを来年から考えていきたいですね。ネットワークを考えることができれば工事を実施していくことを考えています。

(三谷委員) 自転車に関しては、今の計画のもとネットワークを造るという目標のもとで整備していこうと、それはいいと思います。今ここで表にまとめられている歩行空間、これに対しては何か目標に向かって行っているのか教えてもらえませんか。

(辻委員長) 歩行空間というと基本的には歩道が設置できるような幹線はすべて設置していますので、なかなか対応というのは難しいんです。1つは、今後芦屋市は無電柱化をしていきたいと思います。幹線で電柱が立っているのは大体歩道なんです。だからある程度歩行空間は広がります。あとは地域のお話を聞いて対応していくんですけども、必ずこれだというのはなかなか難しいと思います。

(三谷委員) 分かりました。そういう捉え方をすると、ここにまとめる方法なんですけど、現状のストックとして防護柵が総延長に対して何割設置できているのか。これ以上増やせるのか、増やせないのか。そのような実情をまとめたうえで、今おっしゃっている、もうお手上げですと、これ以上できませんということを示さないと今の話につながらないですね。指摘されてやったことに加えて、どのような整備状況にあるのかまとめて、今後整備の余地が残っているのが何割程度あり、それについて長期的にこういう形でやっていこうというふうな課題がみえた。これが9次の道路安全に対する評価だと思います。

(宮本委員) 防護柵の設置目標は、総合計画や素案の9ページにも数字としては挙げておりますけれども、今おっしゃられたパーセンテージがありませんが、数字を出すことはできます。それと併せて歩道のバリアフリーということで高さの切下げを進めておまして、それも総合計画で数字を挙げておりますので、併せて挙げさせてもらうことは可能です。

(三谷委員) 分かりました。

(辻委員長) 今後の歩道の形態については、いろいろと地域のご意見を聞いてということにもなりますが、今までは緑化に取り組んでおり、街路樹を入れたり、植栽を入れたりして「緑豊かな」ということを目指して行ってきたんですけども、本当にそれでいいという地域もあるでしょうし、やっぱり今、歩行者や自転車が増えてきているので、緑をなくすとまでではなくても、形態を変えたほうがいいのではないかというところもあると思います。自転車道ネットワークを考えるうえで、いろいろな視点で考えていかなければならないと思っています。

(三谷委員) 今の点について、その際に道路安全の視点から考えた場合、歩道側の空間を絶対にいじめないという方針だったらいい。これは守っていただきたい。自転車の空間を整備するために歩道を狭くするような空間再配分を絶対にして

はいけない。やるのであれば、今おっしゃっていた植栽の部分を削りつつ、できれば車道も削りつつ、より多くの空間を歩行者、自転車に割り振るような環境整備をやっていただいたほうがいいのではないかと思います。

(谷崎副委員長) 先ほど言っておられたバリアフリー化等、今の目標、対策を行うところは、10次の計画にバリアフリー化や防護柵の設置として盛り込んでいたのですが、9次の評価にもそれを載せた方がいいということでしょうか。

(三谷委員) そうです。課題に対する目標を見つけ出す。その際におそらく市としての道路整備の考え方というものを盛り込まないと評価できないと思います。

(谷崎副委員長) 分かりました。

(辻委員長) そうしましたら9次の評価について、まだ何かありましたら後から出していただいても結構ですので、次の第10次の素案について事務局の方から説明していただけますでしょうか。お願いします。

【事務局より、第10次芦屋市交通安全計画の素案について説明】

(三谷委員) 各章、節、細目において、9次の計画の評価があつて明らかになった課題や9次の目標にはなかつたけれども、最近の社会情勢の変化によってでてきた課題、それらがすべての目標、計画に盛り込まれていると、課題を踏まえて盛り込まれているというふうに理解してよろしいでしょうか。

(谷崎副委員長) はい。

(三谷委員) そうすると、お聞きしながら感じたことでいきますと、例えば最後の踏切の安全について、基本事故がないのでということもあるんですけども、たまたま事故が起きていないだけかもしれない、何か周囲に踏切を通行するような施設ができたり、あるいは通行者が増えたりすると、いきなり事故が増えてくるかもしれない。つまり何が言いたいかといいますと、15箇所ある踏切の実態、どういうタイプの踏切なのか。そういったタイプの踏切が何か所くらいあつて、それぞれのタイプごとにどんなリスクがあるのかということ为例え9次の評価で可能であればしておき、何らかの課題が出てくれば、課題に対して10次で何か目標を立てる。もし何もなければ、現状どおりでいいという判断のもとでこうなっているのであれば、それで構わないと思います。そのあたり先ほどの9次の評価の中で何か課題があつたのか、無かつたのか。

(辻委員長) たしかに踏切の事故は、ほとんど無いんです。事故という切り口では無いんですが、例えばJRの楠町の踏切は通学路になっているんです。その対策についてご要望をいただいているんですが、なかなか。阪神も踏切が多くて、高架していけばいいんですけども、高架をしようと思うと阪神電鉄だけが費用を負担するのではなくて、国や県や市が負担していかなければならないコストの問題と横に道路が走ってないと、要は横の道路で高架を造って、順番に工事をやっていかないと高架ができないんです。そこら辺の地形の問題。JRはアンダーにするのであれば大分手前から潜っていかないといけないので、道路構造上の問題等がある。だから、そういうのは課題として受け止めています、ただ10次の32年度までにやっていけるかという、相当費用がかかりますので、現在JRの再開発を進めようとしている中で、今から進めましょうという判断にはなかなかならないということです。

(三谷委員) 踏切道における交通安全の課題としては、やはり物理的に分離をしてそこを

通行することが一応最終的な目標であると。ただし、今、整備費用の観点、スペースの観点から難しい状況にあると。じゃあ、その課題に対して何か対策がないのか。安全に通行する対策がないのか。そういうことを考えないといけない。

(辻委員長) たしかにおっしゃるとおりですけれども。

(谷崎副委員長) 前の5か年ですと、阪急の寺田踏切というところは、法線がずれていたことがあって対策を行った。市内の踏切については、そういうことは無くなっていきまして「対策が進められてきているので、今事故が減ってきている。」という評価を9次に入れておけばよかったということですよ。

(三谷委員) そうですね。

(谷崎副委員長) 過去の改修の経過と今の状態そういったところが、今あるかないか。ないのであれば、もちろん啓発活動もしておりますので、そういったことを続けていくという様につなげたほうがより説得のある計画になるということですね。検討してみます。

(三谷委員) それから24ページのところで、踏切の場合と同じなんですけれども9次の時の実績、課題があったうえでという理解をしているんですけれども、もう少し補足していただけるとありがたいなと思うんですが、例えば防災ヘリコプターの活用が9次の課題であれば入れていいと思うんですね。そのあたり補足いただけますでしょうか。

(松代委員) 例えば、ドクターヘリ、防災ヘリは、県が推進して活動をしているんですが、芦屋市で考えられるのは多重事故、高速道路であれば活用できると思います。

(三谷委員) そうなると、そういった事故が芦屋市域で起こりそうだということになると、この積極的な活用ということをやっておかないといけない。

(松代委員) 高速道路であればあるのかなと思います。

(谷崎副委員長) 過去、件数はありますか。

(松代委員) 過去の件数はないです。

(谷崎副委員長) 大きな事故というのはないんですけれども、この項目は将来起こるかもしれないということで計画の中から外しにくい部分になります。特に消防からみれば、事故がないほうがいいわけですが、実際に起こった時という計画になりますので、ドクターヘリも同じような形になります。何か起こった時の体制という観点で交通安全計画には残しておきたいということです。

(三谷委員) 必要不可欠な体制という位置づけであればいいと思います。

(松代委員) 芦屋市で高速道路に行くことはほとんどないんですね。43号線の上の芦屋の料金所付近であれば、上りだけですけれども可能性はあります。あとは、西宮、神戸のほうになります。活用ということになれば、西宮、神戸が多くなると思いますが、その辺は臨機応変に対応すると。多重事故等であれば対応していくということになると思います。

(三谷委員) 11ページ(4)の交通安全思想の普及徹底というところで、これも随分悩まれてこの形になっているのかなという理解はできます。切り口としていいなと思う点をお話ししますと、段階的かつ体系的なという切り口はすごくいいと思います。

ただ、筋の通ったと言いますか、全体を通しての普及徹底の基本方針のようなものがどこかに書いているんだろうなと思うんですが、例えば、私が交通安全教育において、重要だと思っているのは、やはり事故の実態を「見る」

「知る」「考える」。それから「次の行動を起こす」。こういったことが非常に大事だと思っています。その流れで、1つの方法として、身近な地域、生活空間の中で危険な箇所を自ら点検をし、その中で意識啓発も行っていいのではないか。そのような普及徹底の基本方針が何かあるのかどうか。

(谷崎副委員長) おっしゃられていたことは、どこに盛り込もうかと考えたのですが、3ページのところに、3の地域の実情を踏まえた施策の推進、一番基本のところでは地域の交通状況や人口構成などの実情に応じて、また事故分析結果を反映させという一番はじめのところに盛り込ませていただいております。個々に分析と書くよりは、最初を書いておきたかったということになります。ただ、交通安全思想の普及徹底というところで、もう少しこの文章がよくなるヒントがあれば教えていただけたらと思います。

9次の評価をさせていただいた中で、方向性としては、高齢者であったり、子ども、自転車等地域の特性に合った、そして今おっしゃられた事故の分析という視点を入れて、10次の計画につなげていきたいと思っています。

(辻委員長) 総合的な計画ですので、私のほうから5点、10次に向けて取り組んでいきたいなと思っている点について、ご説明させていただきます。

1点目は、三谷委員からもご指摘いただいたように、9次の分析をもとに立案をしていくということで、基本的な点になります。

2点目は、先ほどお話ししましたように自転車道ネットワークの歩道空間を再構築するというのを10次に盛り込んで、実施していきたいなということです。

3点目は自転車損害賠償責任保険について、平成32年度までに加入割合を100%にしますと言っていますけれども、入ってくださいというだけでは入ってもらえないので、何かインセンティブが必要だと思っています。まだその方法は、具体的に打ち出せていないんですけれども、インセンティブなしでは100%にならないので、必ずやりたいなと思っています。

4点目は、三谷委員からご指摘があったように交通安全教室の質を向上させ、より実効性のあるものにできないかと考えています。

5点目は、地域と協働して何か啓発ができないかなと思っています。警察の方や市役所の職員が行って、こうして下さいと言うだけでなく、皆さんと一体となったものを模索していきたいと思っています。今後、議会にもご説明いたしますので、大きな柱として議会に対して説明していこうと思っています。

(宮本委員) 9ページのところで無電柱化を進めていくんですけれども、無電柱化というよりは、電線類の地中化をしていこうとしていますので、電線類の地中化の推進と芦屋川両岸などの電線類の地中化の整備を行いますという表現に変えてもらったほうがいいと思います。

(谷崎副委員長) 対応いたします。

(三谷委員) 先ほどの無電柱化についても、今、地中化がどの程度進んでいるのかということをお9次の評価に入れておけば、うまく10次につながっていくと思います。

(辻委員長) 今、市道部分においては、12.4%進んでいます。東京でも10%を超えている所は無いんです。今後さらに増やしていきたいと考えております。

(三谷委員) これは要望になるんですけれども、地中化をする際に、安全の目標を立てるわけですから、安全上優先すべきところをしっかりと考えていただきたいなと

いう気がします。自転車道ネットワークの整備においても重要な所を優先的に空間をつくるために行うとか、あるいは歩行者の事故が多い区間については、優先的に歩道を確保していくような目標立ても可能であれば、書いておかれると整備しやすいのではないかと。

(辻委員長) 電線類地中化について、切り口が3つあります。1つは景観面、それから防災面、緊急輸送道路と言いまして、電柱が倒れたら、幹線道路なのに全然資材が運べないという実態があるんです。そういったことを防止したい。3つ目は三谷委員が言っていたように歩行空間の確保になります。そして今、国土強靱化地域計画というものを今年度策定しようとしていますので、そこでネットワークをどうするかという議論をして、縦割りでなくて、その他の計画と重ねていかないといけないんです。そういう作業を今年度していきます。

(三谷委員) 今おっしゃられたことを書いておかれるといいんじゃないですか。

(辻委員長) そうですね。

(宮本委員) 7ページの自転車対策の推進の中で、真ん中のほうになりますが、平成32年までに188件とすることを目標としていますが、この数字の根拠は何でしょうか。

(事務局中川) こちらの数字は、平成26年の自転車対人、自転車対車両の事故件数が人身、物損あわせて251件ありまして、そこから25%減少させるということで188件としています。25%という数字は、国の目標の5年間相当の割合になります。

(辻委員長) 平成21年に自転車だけでなく10年間に半減させるという目標がある中で、5年間ですから25%減少させるということですね。

(宮本委員) 分かりました。

(越野委員) 6ページの真ん中のほうに平成32年までに市内の高齢者の交通事故死傷者数を15人以下にする、下の方に子どもの交通事故死傷者数を14人以下にするがありますが、こちらも同様の考え方でよろしいでしょうか。

(事務局中川) まず高齢者のほうは、平成21年から平成26年までの減少幅を見たらうえて、平成26年の49件から平成32年までにどれくらい減少するのかという判断をしています。子どもにつきましては、政府方針で平成21年から半減させるという目標がありますので、それに準拠して平成21年の28件から14件以下に半減させるという目標を立てております。

(三谷委員) 高齢者のほうは、9次の分析で高齢化率が上がっていく、高齢者が増えていくという結果がでていっている中で、この目標が正しいのかということが気になります。それよりか人口当たりで何%下げるといった目標にするほうが妥当な目標になるのではないかとという気がします。

(岡村委員) 先ほどおっしゃっていましたが自転車保険の件なんですけれども、6月20日から30日まで、兵庫県ほうから安全協会が委託されて、アンケート調査を実施したんです。その結果が出ると思いますが、芦屋は64件という割当てがありまして、南宮町のピーコック前、今名前が変わっておりますけれども、実施してもらった結果、悪い状況だったんです。また、事務局のほうにお渡しさせていただきます。

(辻委員長) ちなみに何割でしたか。

(岡村委員) 64件中20件くらいでした。また分からないという方もおられました。対象者は高校生の子どもの子どもさんがいる父兄の方です。

- (辻委員長) 県が調査された平成25年度は全県で29.3%, それより少し下回っているかもしれませんね。
- (荒谷委員) 自転車の対策が書かれているんですが, これは私の勉強不足ということもありますが, 子どものヘルメット着用は決まっているんですか。
- (谷崎副委員長) 努力義務になっています。
- (荒谷委員) そういうことであれば, ここの自転車対策のところ盛り込んだほうがいいのではないかと思います。今, 全幼稚園で通園時に自転車を使ってもいいということになっていますので, 必ず着用するように指導しています。努力義務であれば, 計画に載せたほうがいいんじゃないかと思います。
- (越野委員) 7ページの2行目から3行目にかけて自転車の関係する事故が減少する中, 自転車対歩行者の事故は増加傾向にありますと書かれていますが, 自転車の関係する事故は減っている? 自転車対歩行者の事故が自転車の関係する事故ということではないんですか。
- (事務局中川) 自転車の関係する事故には, 項目として, 自転車対車両, 自転車対歩行者, 自転車単独等があり全体としては減少傾向にあるんですけれども, 内訳を見た時に自転車対歩行者は増加傾向にあるということになります。
- (越野委員) 分かりました。
- (三谷委員) その結果が評価の8ページにあって, 自転車と歩行者の交通事故, 自転車と車両の交通事故, 自転車単独の交通事故という形で集計されていて, これを見ると, よくあることなんですけれども, 交通事故の件数というのは, グラフにするとわりと波打つんですね。これをもって増えていると言えるかどうか。
- (谷崎副委員長) その辺は悩んだところなんですけれども, 芦屋市は母数が少ないので, 例えば1件が2件になったからと言って倍増になったと言えるのかどうか。ただ, 全体の事故件数が90件, 117件, 87件, 87件となっていることに関しては, 減少してきていると言えると思います。自転車対歩行者の件数だけで増えていると言えるのかどうかは悩んだ点であります。
- (辻委員長) こちらは, 芦屋市はあまりにも件数が少ないので, 全県下の数字を載せておいたほうがいいと思います。全県下であればある程度母数があるので, 年度によって多少違いがありますが, 概ね増加傾向だというのは見て取れるんです。だから芦屋だけでは難しいと思います。
- (三谷委員) 変化の論点を出す場合, 数が少ない場合は県下の推移をあわせて出しておかれると, 傾向としてはこうだと言えますし, その傾向と合致しているということが分かりやすくなると思います。
- (辻委員長) そうしましたら, ボリュームもありますので, 今後の進め方について事務局のほうから説明していただけますでしょうか。
- (事務局中川) 今後のスケジュールにつきまして, 8月上旬に第3回交通安全対策委員会を開催いたしまして, 協議事項としては第10次交通安全計画の素案の決定になります。その後9月議会にて所管事務調査を行い, 10月中にパブリックコメントを実施する予定としています。パブリックコメント終了後, 11月上旬に第4回交通安全対策委員会を開催し, パブリックコメントの結果を踏まえ最終案をまとめたうえで12月議会にて報告いたします。以上です。
- (辻委員長) 内容がたくさんありますので, 再度ご確認いただき, 何かあればご意見をいただくという形でよろしいですか。

(事務局中川) はい。

(三谷委員) あと、5年後を考えると、前回もお話しさせていただいたんですけれども、自動車の性能、自動運転といったものが出てくる可能性があって、どう盛り込むかは難しいですが、芦屋の場合だとそういった車両が増える可能性があるのかなど。そうなった時にこれまでとは違った事故が増えるのではないかという気がして、じゃあ、どうするのかということはなかなか出せないんですけれども、例えばアメリカの電気自動車のメーカーのテスラーの事故が話題になっていて、自動運転だと言っていないんですけれども、ドライバーは自動運転だと認識して使ってしまう。それによって起こった事故なんですけど、このようなことは、高速道路はもちろん一般道路でもいろいろな状況が考えられますから難しい。でも5年後、自動運転と言っているような売り方をする車が出てくるかもしれない。そうした場合にドライバーは、例えば一般道路の中で、特に住宅地は自動で運転せず手動で運転しましょうといった啓発をすとか、街の特徴に合わせた使い方を提案しなければいけない時代になってくるかもしれない。なかなか答えはでないと思いますが。

また、パーソナルモビリティという言葉についてお話をしましたが、例えばセグウェイのような乗り物が出てくると。あれは道交法上走ることができないけれども道路を走ることができるようになった時、今の電動アシスト自転車よりも高速に走れるようになる。そうなった時に、今の道路空間、法律、使われたかを前提にした道路整備でいいのかどうか。なかなか難しいとは思いますが、芦屋市でそういった先進的なユーザーが多くなるかもしれないので、先手を打っておく必要があるのではないかと。今の話を総合すると、今後新しい交通手段を踏まえた適切な使い方、適切な利用の促進を図っていく、それを考えていく必要があるかもしれない。

(谷崎副委員長) ご参考にさせていただきます。

(辻委員長) 他になければこれで第2回の交通安全対策委員会を終了させていただきます。

<閉会>