

令和4年度第1回 芦屋市交通安全対策委員会 会議録

日 時	令和5年2月9日(木) 10:00~11:30
場 所	芦屋市役所北館4階 教育委員会室
出 席 者	委員長 辻 正彦 副委員長 三好 一示 委 員 三谷 哲雄 宮本 洋乃 鞍田 反省 岡村 和代 小川 智瑞子 岡本 和也 柴田 陽子 増田 義明 欠席委員 橋本 富二男 川口 弥良 野村 大祐 事 務 局 山本建設総務課管理係長 西垣建設総務課主事
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) 委員の異動
- (3) 議題1)第10次芦屋市交通安全計画(改定版)重点施策整理表の改定について
- (4) その他
 今後のスケジュールについて
- (5) 閉会

2 提出資料

- (1) 令和5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) 第10次芦屋市交通安全計画(改定版)重点施策整理表【資料1】
- (4) 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) それでは、定刻を過ぎましたので、ただいまから令和4年度第1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と申します。

始めに、一斉改選をされたということで、本委員皆様につきましては委嘱状の交付をさせていただきますので、その御説明をさせていただきます。

本来、市長から委員の皆様へ委嘱状を交付させていただくべきところですが、本日、伊藤市長は公務により出席できませんので、あらかじめテーブルの上に置かせていただいております。恐れ入りますが、これをもって委嘱状の交付と

させていただきます。

次に、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、第10次芦屋市交通安全計画（概要版）の以上4点となります。おそろいでしょうか。

次に、本委員会の委員長及び副委員長につきましては、芦屋市交通安全対策委員会設置要綱第5条第2項の規定に基づき、委員長は辻都市建設部長、副委員長は三好建設総務課長を充てることとします。本日の会議の進行は、委員長の辻都市建設部長にお願いすることといたします。

その上で本日ご出席いただいております委員の皆様を、配布しております委員名簿順に御紹介させていただきます。まず、芦屋市都市建設部長、辻委員長、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PTA協議会副会長、宮本委員です。芦屋市老人クラブ連合会副会長、鞍田委員です。芦屋交通安全協会、岡村委員です。芦屋市こども・健康部子育て政策課長、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。芦屋市消防本部救急課長、増田委員です。芦屋警察署交通課長、橋本委員、芦屋市企画部市民参画・協働推進室長、川口委員および、芦屋市教育委員会学校教育部学校教育課長、野村委員は本日欠席となっております。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西垣です。どうぞよろしくお願いいたします。

(辻委員長) それではお手元の次第に沿って、会議を進めさせていただきます。まずは、会議の成立について事務局よりご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10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という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いたします。

(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。そのため、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、3の協議事項に入っていきたいと思います。

まずは、第10次の芦屋市交通安全計画（改定版）重点施策整理表の改定について、取り扱いたいと思います。

事務局から御説明をお願いいたします。

(事務局山本) まず初めに、令和3年度中は、4回にわたりまして本委員会を開催し、お集りいただきました。おかげさまで、第10次芦屋市交通安全計画（改定版）を作成することができました。改めて御礼申し上げます。

とはいえ、前回、令和4年1月に令和3年度第4回の委員会を開催後、その後の開催が今日まで開催がずれこんだことをお詫びいたします。

それでは、第10次芦屋市交通安全計画（改定版）重点施策整理表の改定についての御説明を申し上げます。

これまでの委員会の流れとしましては、第10次芦屋市交通安全計画、もともと最初に策定した第10次計画が令和2年度までの計画でして、令和3年度以降の計画について御審議をいただきまして、第10次の計画を改定する形で策定をいたしました。

第10次計画の改定版を策定した後に、次の段階といたしまして、これまでの計画に基づいた事業の実施状況を振り返る資料として、この重点施策整理表も合わせて改定する必要がございます。その上で、資料1の重点施策整理表を御覧ください。

まず、この整理表は、改定前の第10次芦屋市交通安全計画で用いた様式をベースにしまして、改定版策定の際に、本委員会が出された御意見や改定版の内容を踏まえて、事務局で案として作成したものです。一番右端の列に、改定内容とその理由という欄を設けまして、改定する項目につきましては、内容と理由を明記しております。この場では、改定あるいは新規の項目につきまして、順に説明をさせていただきます。

1ページ、NO.1「ホッと安心訪問」活動につきましては、引き続き、改定版には事業としては実施内容として挙げておりますが、重点施策としての位置づけを外し、今後はこの整理表には載せないことを検討しています。

4番のシートベルト・チャイルドシート着用運動も、(2)自転車対策の推進の項目から外すことを検討しています。

同じく、シートベルト・チャイルドシート着用運動(4)交通安全思想の普及徹底では、一部施策に応じた対策、毎月15日、強化の日の啓発を実際は連日実施しているわけではありませので、こちらの部分を削除します。

次の飲酒運転根絶運動、重点施策としても位置づけを外させていただいて、整理表に載せないことを検討しています。

7番のJR芦屋駅北側の交通規制見直しと、それに伴う啓発活動の、見直し自身が既に実施をされているために、実施内容を啓発活動のみにさせていただきたいということです。

8番と同じく9番、愛護委員との交通安全に関する懇談会と交通事故抑止に資する指導取締りの推進、こちらも重点施策としての位置づけを外し、整理表には載せないことを検討しています。

2ページ目の下の部分と3ページ目がまたがっております。内容とその理由が見にくくなっておりますが、こちらは転落防止柵及び横断防止柵の改修工事の実施と無電柱化工事の実施です。

もともと改定前の整理表では細かく明記されておりましたが、改定後の計画では様々な数値目標を挙げており、駅周辺の歩道切り下げ部のバリアフリー化率、防護柵の改修率、市道部分の無電柱化率の数値、といった数値目標を改定版ではなくしており、所管である道路・公園課と協議をした上で、変更させていただきます。

4ページ、NO.38の街頭啓発、この後でも出てくるのですが、自転車ネットワーク計画策定に向けた関係機関との協議や、ネットワーク計画を策定という項目が従来あったのですが、自転車ネットワーク計画が策定をしましたので、策定に向けた協議等の、表現を一部削除するという事です。

5ページ、41番の四季の交通安全運動。春、夏、秋と年末、それぞれ四

季の際に、交通安全運動に取り組んでおりますが、日常実施している施策を四季ごとに特定の期間を設けて運動を盛り上げるという趣旨のため、日常実施している各施策はそれぞれ別で項目が上がっているため、それと重複し、この運動独自の施策ではございませんので、この項目は削除させていただきますという意味です。

43 番、高齢者運転免許自主返納サポート協議会への加盟を芦屋市商工会へ依頼。こちらは、重点施策としての位置づけを外し、整理表では載せないことを検討しています。

45 番の広報紙とケーブルテレビにて高齢者免許返納についての案内を掲載、放映の部分と、48 番、49 番は、先ほど申し上げた、自転車ネットワーク計画が策定されたことに伴うもので、この 2 つについては削除することです。

50 番、自転車安全利用推進運動。こちらにも、四季の交通安全運動と同じような考え方ですが、「ストップ・ザ・交通事故」県民運動という、兵庫県が呼びかけている運動に賛同しており、他で施策を実施しているため、削除します。

6 ページ目。5 ページ目からまたがっております、自転車教室のことで、これも自転車ネットワーク計画策定に伴う変更ということで、この部分については削除させていただきたいということです。

53 番、56 番、58 番、59 番の加入状況アンケート、あと、自転車保険の案内パンフレット設置、自転車保険加入の啓発で、7 つの柱の項目を変更します。

お配りしております、A 4 の計画改定（概要版）を御覧いただきたいのですが、右側の列、7 つの柱－重点施策があります。（7）は今現在、データ分析に基づくきめ細やかな対策の推進になっておりますが、改定前はこちらが自転車保険、自転車賠償責任保険の損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進という内容となっていましたが、そちらを（2）の自転車対策の推進の項目に変える方針です。

7 ページ、62 番のシルバー・ドライバーズ・スクール。こちらは重点施策としての位置づけを外させていただいて、整理表には載せないようにしたいということです。

66 番から 70 番、こちらはいずれも市内の自転車駐車場に関する項目ですが、もともと自転車駐車場の改修及び整備は、10 次の計画当初から重点施策項目には入っておりません。おそらく 9 次には入っておりましたので、その流れで入れていたのだと思いますが、もともと 10 次計画には入っていなかったこと、また、今後の改修整備計画が流動的なために、整理表から外させていただきたいということです。

次のページ、71 番と 72 番、暴走行為阻止のための環境整備、暴走族等に対する指導取締りの強化。これにつきましても重点施策としての位置づけを外させていただいて、整理表には載せないことにしたいということです。

8 ページの 73 番と 74 番、最後の 2 項目につきましては、新規で今回挙げる事業になりますので、この 2 つの内容について説明をさせていただきます。

まず、NO.73、横断歩道合図（アイズ）運動の推進、横断歩道合図（アイズ）運動につきまして、この運動は、信号機のない横断歩道において、歩行者は手を挙げるなどして運転者に横断する合図をする。運転者は、横断歩道手前においてあらかじめ速度を落とし、横断しようとする歩行者を認めた場合には、確実に一時停止する。歩行者、運転者双方が視線を合わせるといった、いわゆるアイコンタクトを行う。歩行者が運転者に対して、手と目で横断する意思を表す合図（アイズ）をすることで、横断歩道における交通事故の抑止を図るという目的で、兵庫県が取り組んでいる運動です。

今回、改定版として策定された計画本体の中でも、「芦屋市でもこの「横断歩道合図（アイズ）運動」に賛同し、自動車と歩行者の事故をなくす取組を進めます」と記載しており、機会を捉えて啓発に取り組んでいるところです。

昨年度の安全対策委員会において、委員から例としまして、長野県では、運転者が横断歩道手前で止まる割合が全国で一番高いそうで、その要因としまして、止まってくれた車に対して、歩行者が横断後に車を見て、一礼する地域もあるという意見がございました。

本市でも、子供を対象にした交通安全教室において、横断歩道の渡り方を指導する際に、合図（アイズ）運動の趣旨に加えて、ドライバーに感謝の意を表すよう促していこうと考えております。

本日、ほかの公務で欠席ですが、教育委員会学校教育課の野村課長にも、事前に学校園での交通安全教室での取組について伺っておりまして、内容についてはご理解をいただいているところです。

最後の NO.74 のデータ等を活用した分析の具体化につきまして、今回の改定版によって、重点施策（7）として7つ目の柱に新たに加えましたので、新規として挙げさせていただきました。

特に現在考えておりますのが、ETC2.0 というシステムを使って、ETC車載機に蓄積された車の走行に関する様々な情報を、何とか活用できないかというものです。

このシステム自体は、国の国土交通省が所管しているものですが、その出先機関である兵庫国道工事事務所の協力を得ながら、例えば通学路で注意すべき区域や事故につながる恐れのある急ブレーキが多い交差点など、そういった市内のデータがこのシステムによって抽出できれば、今後の交通安全対策に生かせるのではないかと、そのような視点で、今後働きかけていきたいと考えているところです。

特に2つの新規項目の取組につきまして、今日、お集りの委員の皆様からご意見やご提案をいただければと思っております。資料1の説明は以上です。

（辻委員長） ありがとうございます。この重点施策整理表ですが、計画策定後、具体的に何を行うかを定めるものです。こちらの表をベースに、進行管理していくというものです。言い換えると、表に未記載の内容については積極的に関与していかないこととなります。それでは、資料1について、質疑や意見等があればお願いします。

（三谷委員） 今、ご説明をお伺いして、そちらの方向について全く異存はないことが、

まず私の意見です。確認をさせていただきたいのですが、まずは、今、説明があったこの表の各施策、重点施策として挙げられたこちらの項目は、第10次の計画の中で掲げられていた項目が、基本全て記載されているということで間違いありません。

(事務局山本) 仰る通りです。

(三谷委員) 加えて、今回、10次の改定版をつくった際に、新規に出てきた重点施策については、先ほど御説明のあったとおり、最後に追加されているという理解でいいわけですね。

もう一つは、この表の中に記載されている、今、御説明いただいた資料資料1の表で右から2列目、施策評価の欄ですが、ここが10次の計画における評価の結果で間違いありませんか。

(事務局山本) 改定前のものです。

(三谷委員) そうですよ、改定前の10次の結果ですね。

こちらの表をどう使っていくかですが、もちろん不足している部分は、これにどんどん付け加えればよく、必要ないものはここからカットしていく、いろんな方針はあると思いますけど、それを行うための資料で間違いありませんか。

そう考えたときに、その対策が事故削減に効果的だったかどうかを、施策評価の欄の、たしか「優」、「良」、「可」の3種類、3レベルで評価されていたような気がします。

全く関係のないものがここに掲載されることは、もちろんありませんが、その中でも、「可」のところは、ちょっと微妙だよという評価が、恐らく出た項目ではないかなと思います。一方で、「良」や、「優」は今回ないですけど、よかったという結果が出ているものは、それなりの事故防止につながったと思われる、あるいはそういったデータがあることが、多分示されているものだと思います。

改定前の、10次の計画での評価結果も、その追加削除に大きな影響を及ぼすはずですよ。これを少し参考に、追加削除を検討していただいたらどうかと思います。

今、事務局から御提案のあった改定内容とその理由については、改定前の10次の施策で不整合が生じていたところを手直しするということが多分中心だったのではないかなと思います。そういう意味では、ちょっと消極的な改定提案ではなかったかなと。

その一方で、もうちょっと踏み込んで、先ほどの評価の項目だとか、あるいは現実の、ここ最近の事故の傾向を踏まえて、もう少し強化すべき項目があるならば、積極的に付け加えるべきではないかなと思いますし、逆に効果ないよと、これ何度やってもほとんど効果ないよということならば、ある意味、積極的に落としていく。

落とす理由は簡単です。対策効果があるところに、資源を集中するだけです。そうすることによって、さらに事故防止を図ることができるのではないかと個人的には思います。そういう意味で、積極的な追加削除という考え方もあるのではないかなと思いました。

そういったところも、皆さんで少し議論いただいて、ご意見いただいて、改定していけばいいのかなと思います。細かい話は後ほどしたいと思います。

す。以上です。

(辻委員長) 今、先生から御説明いただいた項目については、事務局としても同感されますでしょうか。

(事務局山本) 仰る通りです。

(辻委員長) 分かりました。

(三谷委員) 消極的な、改定の方針として掲げられた改定内容と理由ですが、私は基本的には異存ありません。この方向で問題ないかと思っています。

(辻委員長) では、そのほかご意見はありますか。

(三谷委員) まず、新規のところを除く、改定前の施策を中心に、加筆、あるいは追加削除がもしあればと思います。

もう一つ申し上げます。私が資料をざっと見て、やはり積極的な追加削除という方針で考えると、「可」となっているところって、どうでしょうかと個人的には思います。

言葉は悪いですが、惰性で施策に取り組むのは、継続するという意味で言うところと重要だとは思いますが、でも、資源は限られていますから、集中的に投下するためには、やっぱり「可」となっている部分をもっと積極的に落として、本当に効果のあるところに集中するという考え方もあっていいのかなと、個人的には思います。取組まれている各事業の方に申し訳ないですが、そういう方法も必要ならば取っても良いかと思っています。

(辻委員長) そうですね。

この項目の中で、例えば事務局が中心となって働きかける項目もあるでしょうし、ほかの団体が代わってやっていたりしている項目もあるでしょうし、その辺りを勘案しながら、ここは載せずにおく、ここは置いておくと判断されたという理解でいいですか。

(事務局山本) そうです。結局、重点施策ということなので、数が多くなってしまうと、それぞれに重点的に取り組めない部分があるので、そういう観点で外していこうと考えています。

(三谷委員) 「可」の部分についてはもう一つ考え方があって、「可」の理由が、施策に問題があるのではなくて、施策の取り組み方に問題があるとするれば、そこを改定していかないと、中身を変えていかないといけないと思うのです。そうすると「良」に変わるかもしれない。そういう考え方で、内容の部分の少し改定していく考え方もあるのかなと思います。

ただ、項目が非常に多いです。

(辻委員長) そうですね、なかなか議論が絞りにくいというか。

(三谷委員) 先ほどの委員長のお話の通り、基本的には各委員の方々に見ていただいて、これが抜けているよというところがあれば言っていただき、それを付け加えるかどうかですね。そして、これは不要じゃないかと、もしお気づきのところがあれば、ここで議論して、落としていく方向で基本的にはいいかなと思います。ただ、そうは言っても、私が先ほど申し上げたような方針で、ちょっと積極的にいったほうが良いというご意見があれば、そういう取組はしてもいいかと思っています。

(辻委員長) では、今までの事務局の御説明の中で、ちょっと違和感があるかなとか、そんなのがあれば言っていただけたらなと思います。

なかなか出にくいようなので、実際に、事故の現場を見ておられる岡本

課長から、ここはもうちょいこうしてくれたほうがいいのか、ここはなかなか難しいのかなとか、お気づきの項目があれば、お願いいたします。

(岡本委員) 正直なところ、この整理表の項目ってかなり数が多いので、どこをと言われると、何とも探しにくいと言えば探しにくいですけど、一番分かりやすいというか、我々が実際に施策として行っているところで、今回、改定にも入れております、18番から25番ですね。

こちらは、交通安全施設の整備の推進になりますが、今回改定で入れさせていただいて、さらに転落防止柵、横断防止柵の改修工事の実施にターゲットを絞ってという書き方にさせていただいております。

これについて、何となく消極的な格好に見えるのかなというところもあるかなとは思いますが、道路・公園課で実際に実施している対策は、当然、こういう柵の対策だけではなくて、様々な対策は実施しております。

主に、通学路の点検は、毎年、教育委員会で実施される中で、いろいろお声をいただいて、それに対する対策を、ソフト・ハードを含めて実施しているところです。

実際、計画的に我々で実施しているものとなると、柵の工事が十分ではないところを把握して、計画的にやっております、数字で分かる目標にさせていただいております。

決して、安全対策の整備を、これまでより後退させようではなくて、今後も実施していくのは、変わりはないかなと思います。

あと一方、整備で申し上げますと、16番の歩行空間の整備で「可」という評価をいただいておりますが、実際のところ、今、我々が管理している歩道で、今後、整備を進めていくところは、なかなか、正直なところ難しいかな。ある程度、整備は、できているのではないかと考えております。積極的に何か整備をしていく形が取りづらいところで、こういった評価になっているのかと考えております。

通学路点検をすると、いろいろな声を聞いて、こういう対策できないのというお話もお伺いする中で、整備も必要であれば当然行うのですが、それに伴った啓発や、交通安全の教育を、併せてやっていくことで、効果も生まれていくところはあるのではと思っておりますので、この項目に関しては、後退させたわけではなくて、我々が着実に施策を進めていっている部分の改定になっております。

ですので、整備の声はいろいろあって、どんどんというのものもあるかと思いますが、ソフトとハードと両面で、この重点施策の中でも表せたらいいのではないかなと思います。

(三谷委員) 少し確認ですけど、今説明いただいた、主にハード整備のところ、16番から25番。本当は、この表の中にハード・ソフトの項目がもし入っていたら、少し見やすかったなという気はするのですが。

ここに書かれてある内容は、改定前の10次の重点施策表にはなかった、もしくは別の書き方をされていたということでしたか。

(事務局山本) ここだけが改定案を記載しており、それ以外は改定前のものです。

(三谷委員) 了解です。

本来であれば、改定前を残した上で、ここは外しますと書いといていただ

かないと、ちょっと議論ができないです。

しっかりと取り組んでいきたいところを、この2点に絞ることに關しては、私は大いに賛成です。それとともに、御説明の中であった、ハードを整備するだけではなくて、そこをどう使ってもらおうと思っているのかを、きちんと周知する、教育する、そういったことも大事だと思っておられるのは、非常に重要なことかなと思いました。

そういう意味では、そのことをちゃんとここに入れといたほうがいいと思います。ハード整備に加えて、それをどう使うかをきちんと周知する。それがどこかの項目に既に入っているなら、それを拡充するのもいいですし、この中に直接書き込むのもいいのではないかと思います。

非常にいい御指摘だったと思います。

(辻委員長) なかなか交通安全計画って、ソフトが中心の計画なので、具体例を申し上げますと、例えば2番、JR芦屋駅周辺で迷惑駐車が非常に多いので、月に1回、停めないでくださいとお願いしているのです。地域の方も出ていただいて、お願いをしている。7番は、それだけではなかなか足りないもので、交通規制かけているということですけども、これだけでは抜本的にも解決しないです。

そういうこともあって、JR南の再開発をして、バスのターミナルをつくって、一般車の駅への送迎の車が何台も停められるような停車帯をつくる。

今はほとんど北側にバス停が集中しており、それがごそっと南へ移ると、バス停が空く可能性があるのです。空いたバス停をもう一回活用するハード対策も必要だろうということで、令和9年ごろに完成をさせる目標でやっているのですが、そのような状況と併せて見ないと、大変な状態になっているのに、運動だけではと思われると思うのです。

若干、見にくい形になっているのは確かなので、お気づきの点があったら、またご指摘をしていただけたらと思います。

(三谷委員) そういう指摘も、そうやって情報収集して、ここに反映していくことも大事ですが、先ほど私、ソフト・ハードの項目が表示されていてほしいと言いましたが、今の点は、ハードの施策には全て当てはまると思います。

ですので、ハードの施策を全て点検いただいて、それとともに、ソフト施策、要するにハード整備をどう使っていたのかを周知することが特に重要な、重要施策については、それもきちんと明記をする。ソフトとセットでやることも大事ではないでしょうか。

先ほどの駅前の件も同様だと思います。単に運動するだけではない、喚起するだけではない、単にそれだけではなくて、教育もしていく、周知もしていくといったことも、この重点施策の中に盛り込んでもいいのではないかと思います。

(辻委員長) どうでしょう、お気づきの点があれば出していただいて、なければまた後から出していただくことにして、今回の新規の項目、合図(アイズ)運動はどうですか。

事務局からも御説明がありましたけれども、長野県はすごく特化して取り組んでいる。好循環を生んで、ドライバーがみんな止まる。だから、JAFが調べた調査では、全国1位だということです。

兵庫県はアイコンタクトだけしか言ってないですけど、ほかにも大阪府下の自治体でも取組を進めています。ですから、芦屋でも一歩進んで取組ができないかなと思っていますが、PTAの立場から、宮本さん、どうですか。なかなか難しいですかね、どうでしょう。

(宮本委員) そうですよ、難しい。

(三谷委員) その話に入る前に、少し確認をしておきたいのが、ご説明のあった資料1の中では、想定している事故防止への道筋が書かれてない、表示されていないので分かりにくいですけれども、小さい字についてはそこも明記されていて、今回、73番と74番についても、これを交通安全にどうつなげていくかという道筋が書かれてあります。

それを見ると、今の合図（アイズ）運動については、交通規制の遵守を促し、交通安全につなげるという、ドライバーに対して行うということですよ。お礼を言わないといけないというのは、別にルールになっているわけではないので、その辺りの整合をちゃんと取っておいたほうがいいかなと感じています。

同様のことが、次のデータ活用についても同じことが言えて、もう少し具体的にどうそれを活用するか、あるいはどういう道筋を考えているか、もうちょっと丁寧に書いたほうがいいかなと感じました。その点は、後ほどまたお話しします。

合図（アイズ）運動に戻りますと、合図（アイズ）運動いいと思います。お礼を言うことも大切だと思うのです。ただ、法律上はドライバー側に止まる義務があるので、お礼を言う必要はない。基本的には。ただ、気持ちとして、私も常に、ありがとうと挨拶はしています。ただ、それを強要するような形は、私個人的にはどうかなという気がします。

どちらかというとなら、法にのっとって、義務があるということで、それを周知するとともに、実際、横断歩道で渡るときに危険が生じるのは、意思表示がないとき。つまり、渡る意思があるかどうか分からないままそこに立っていると、ドライバーからすると通るかどうかわからない。でも、渡る意思があると判断できれば、止まらないといけないです。その判断ができない状況の中で、双方が止まる止まらない、どうしようかと言っている間に衝突してしまうことも結構あるし、私自身もそういったことで、常に注意をしています。渡る意思があるかどうか常に確認しながら。

そういう意味でいうと、ここで取組もうとしている合図（アイズ）運動の、より効果的な取組方法としては、子供たち、もちろん子供たちだけではないですけど、渡る意思をきちんと示すことを徹底することも大事ではないかと。

もちろん、後でありがとうと言ってもいいと思います。ただ、渡る意思をちゃんと表示する、手を挙げる、ドライバーのほうを向く。そういった具体的な意思表示の仕方をちゃんと考えて、それを徹底していくほうがいいのではないかと感じました。

そういったところであれば、子供たちを指導していく中でも、ちゃんと意思表示をしなさいよ、手を挙げるのが大事ですよって周知しやすいのではないかなと感じました。すみません、横から。

(宮本委員) そうですね。子どもたちには難しいかなって。例えば私も運転していた

ら、横断歩道とかで、子どもにどうぞと言っているのに、来なかったりして、行っていいのかなと思っても、子どもが来そうになるし。そういう、やっぱ危ないところがあるかなと思います。

でも、子供たちに合図（アイズ）も結構難しいのでは。意思表示というか。手が一番いいのかな。曖昧なときが一番怖いよなって思うし、私達でも、歩いている時に、ついついどうぞとか言ってしまったりします。子どもにとったら、いや、自分が優先だろうって、ばって行ってしまう、そういうのはあるかなと思うので

(三谷委員) 判断に迷う状況をなくすために意思表示をする、手を挙げましょうという、割とシンプルで分かりやすいのかもしれない。

(辻委員長) そうですね。最後に、挨拶をするという積極的な行動に出るので、恐らく挨拶をする子は、何かシグナルを送るはずです。だから、お礼を言ってもらうのが究極の目的ではなくて、お礼を言うことは、結局ドライバーに対して合図を送ることになるのでということですけどね。

(三谷委員) 意思表示をするということを、きちんと明記したらいいのではないでしょうか。挨拶をするだけが、表になっていますので。

歩行者は意思表示をして、ドライバーも合図を見れば止まるという習慣ができるといいですね。

(辻委員長) どこもかしこもやったらいいかという、多分そうではなくて、二車線あるような場所でも、信号機がないのに、横断歩道が引いてあるところがあります。そんな場所では、多分、全員が気づかないので。あれは、何で消さないのですかね。

(三谷委員) 危ないですね。高砂警察署の真ん前で見ました。昨日、一昨日と高砂の委員会に行っていました。毎回、そこを通るのは非常に危険に感じています。片側二車線の道路で横断歩道だけというのは、非常に危険を感じます。

(辻委員長) 危険ですよ。

(三谷委員) ただ、そうは言っても、信号機がなかなかつけられない現状があります。それを考えると、ああいう横断歩道を確保する、横断場所を確保する意味では、無信号の場所が必要だと。となると、やはり意思表示、ドライバーと歩行者との合図（アイズ）です。そういったところを徹底するのは大事だという気はします。それで、どこまで事故防止につながるか分かりませんが、重要だと思います。

(三好委員) 交通安全教室を、就学前児童とか小学校の2学年で行っている中で、特に小さい子に対しては、まず手を挙げて、ちゃんと横断する意思表示をしましょう。ドライバーさんの目を見て、ちゃんと確認して渡りましょうという形で継続的にやっています。

ただ、今回、兵庫県で力を入れているところもありましたので、特にご指摘されているようなところは、意思表示をもっとしっかりするようとか、指導方法を少しずつ改良していくという工夫はできると思います。

(三谷委員) その点を子どもたちにだけではなくて、我々、大人にも徹底すべきだと思います。

それこそもっと問題があるのは、スマホ見ながら横断歩道を渡っていることです。今日、警察署が来てないので分からないですけども、歩行者側にある程度の過失を認められる可能性があるもので、そういう意味で、

我々、大人に対しても意思表示をすることが徹底されている芦屋市であるということが、1つの売りになるのではないかなと思いますので、我々大人に対しても、そういったことを徹底する取組をぜひここでやっていただけたら、事故の抑止につながるのではないかなと思います。子どもだけじゃなく。

(辻委員長) そうですね。最後は多分、全市民がということになるのですが、大人の方に啓発をするとすると、なかなか難しい問題が、岡村さん、ありますよね。何でそんなことまで言うのかとか。どっちかという、まずは子どもから。子どももやっているのだから大人もということになればいい。

(三谷委員) それもいいですが、ここに掲げることは、1つの理由になるのです。それをうまく使う手もあるのではないかな。掲げられていますと、やりましようみたい。強引にでも、そういったやり方も1つあるのではないかなと思います。それがないと、県警の取組の1つでは、なかなか市民の方々に説明しづらいところがあると思います。ここに掲げてあると、1つの根拠が出てくるのかなという気はします。

(辻委員長) 芦屋警察署さんも結構力を入れていただいて、警察署のホームページの中で、ユーチューブで、合図（アイズ）運動の実際の取組の例みたいなのを載せられているので、分かりやすいかなと思います。

実際に啓発活動していただいている、岡村さんの立場からどうですか。

(岡村委員) 昨年、この取り組みには力を入れてということで、2年になるのですが、警察で子どもにも分かるような看板を作って、JRの芦屋駅の南側でずっと立っています。

あと、子どもの件では、あゆみ橋から学校に帰ってきますよね、ずっと南に。あそこに横断歩道がない交差点があるのです。ちょうど特別支援学校のバスがすごく通るのです、帰りとか行きます。そこでは子ども用に、今は立たせてもらっています。

特に警察が、横断歩道上で事故をやりますと、強い罰則があることをアピールしています。必ず止まらましようというチラシもありますので、今、配ったりもしております。

一番力を入れているのがJRの南、ちょうどいかりスーパーとかありますよね。あそこからちょっと渡ってきて、今、エレベーターとバス停がありますので、毎月1回は、そこには行くようにしております。

(辻委員長) 県警も横断歩道でそこに立っているのに、止まらない車両を検挙することで、相当数検挙されていますので、重点的にやられていますよね。

(岡村委員) そこが今、兵庫県警が一番力を入れているところなので、チラシも新しく兵庫県警がうちに持ってきています。その啓発で、そのチラシも配るようになっています。

(辻委員長) 取締りでドライバーにも啓発をするけれども、歩行者側にもということで、それも相乗効果になりますからね。

(三谷委員) ドライバーと歩行者双方への周知も、今取り組まれているならば、そこにそれを明記しといてもいいと思うのです。

(辻委員長) そうですね。

(三谷委員) 歩行者だけの施策ではない、ドライバーに対する施策でもあるということで、そこもちゃんと書かれておくほうがいいかなと思います。

(辻委員長) では、合図（アイズ）運動も、言い忘れたということがあれば、後から言っていただくことにして。

データ等活用した分析の具体化、事務局からも御説明ありました、先生から具体的に、こういうことなんだよと、分かりやすく教えていただけたらと思います。

(三谷委員) ETC2.0のデータを簡単に説明すると、ETC2.0の装置をつけている車が、いつどこを通過したか、その装置そのものが記録しているのです。それを、主に高速道路のゲートをくぐるときに、料金のデータだけではなくて、その情報も送っているのです。ETCのゲートを通過した車両の、過去の移動軌跡のデータが集約されてきているということです。それを、国交省は交通ビックデータと言って、それをいろんな交通挙動を分析することに使おうとしている。

挙動の分析の方法としては、どこを通過したかだけではなくて、急制動を発生させたり、急ハンドルを切ったりしたときの情報も合わせて記録されるようになっていて、どこで急ハンドルを切っているのか、どこで急ブレーキを踏んでいるのか、という分析もできます。

このデータを、もともとは高速道路の事故対策に使おうという発想でつくられたシステムだったのですが、それを一般道でも使っていこうという取組が数年前から行われています。

その一環で、市街地内の安全対策、あるいは事故防止対策の実施箇所の検討などで、そういった軌跡のデータを地図の上に表示して、急ブレーキの多い箇所、速度の高い場所、そういったところを視覚的に把握し、箇所選定に使う道具として使おうとしています。それを、芦屋市でも実際に導入することによって、事故防止につなげていこうと、そういう取組を今からやろうとされている。

そのときに、ETC2.0のデータをどう使っていか、を検討すると、GISの活用がどうしても必要になってくるのです。今、芦屋市でもGISの活用に積極的に取り組まれていると数年前から聞いているので、ETCのデータをGISに取り込んで、各種様々な情報とリンクさせた安全対策もできるようになると思います。

そうなってくると、具体的なハード整備を行った場所と、実際の挙動と、事故のデータを上に重ねて、その効果がどうなのかが分かるようになってきます。

ですので、74番に掲げられている、データを活用した分析の具体化は、ETC2.0データの分析だけではなくて、そこに整備の内容だとか、事故のデータだとか、市の持っている様々な情報を重ね合わせることによって安全対策につなげていく、そういう取組が掲げられていますので、そういう書き方を少ししておいたほうがいいのではないのか。これだと、具体的にどうするのか、ちょっと見えにくいところがあるので。

(辻委員長) そうですね。ETC2.0は新しいETC、だから古いのとはできないです。最近、ETCを整備された方は2.0になっているかと思いますが、それを活用できるということと、車のメーカー、ホンダもホームページで、ホンダのナビを使っている車が急ブレーキを踏んだ箇所みたいなのを地図上で落としているのです。あと、事故と、ここら辺の交差点でこうだよねと

いうドライバーの声みたいのも落とせるようになっているのです。

芦屋市の地図を見てみたのですが、やっぱり事故が多い交差点は急ブレーキを踏んでいるのが分かったんです。そういう箇所を、主に通学路になると思いますけど、洗い出して、啓発なり、ハード対策なりをしていくのかなと。

ただ、ビックデータなので、なかなか絞らないと、うまいこと活用できないかなと思います。

(三谷委員) 今の点、少し補足すると、要するにE T C 2.0は、車の挙動のデータだと思ってください。車がどう通行したかというデータだと思ってください。

それとは別に、それを分析に使おうと思えば、事故のデータが要ります。それこそドライバーの声だったら、そのドライバーの声みたいなデータがもう一つ要ります。

さらに、道路整備の前後の情報もそれに必要になってきます。いろんな層の1つに、車のデータがある。それを活用していこうということですので、これだけでは何もできません。これにいろんな情報を重ね合わせることによって、先ほどの話のとおり、初めて活用ができます。G I Sを使った分析はどうしても必要になってくる場所ですので、もう少し書いておられたほうがいいのかと思います。

G I Sの活用においては、4点、活用する場面があります。E T C 2.0だけではない、G I Sそのものを使った分析が4点ありまして、1つは「事故の分析」です。どこでどういう事故が起こっているのか。事故の分析が1つです。

大体、それとセットで使われる場合が多いですけど、「対策の検討」です。事故の分析と対策検討、これらがG I Sでできます。

こうなってくると、情報が全てG I Sの中に入っていますから、「対策評価」もできます。具体的に何か整備した、ソフト対策を打った、ハード対策をした、そういった箇所に着目をして、そこで事故の件数が増えているか減っているか、このG I Sで分析できます。

最後、4つ目が、これまでの芦屋市の交通安全対策委員会の中でも積極的に活用を進められてきた、「情報提供」、事故マップの作成です。情報提供にも、このG I Sが使えます。事故分析、対策検討、対策評価、情報提供、この4つにG I Sの活用できます。その活用のための1つのデータ層がE T C 2.0のデータだと。

具体的なG I Sの活用のイメージも、もしそれで問題ないようであれば、書かれておく方がやりやすいのかなという気がします。ただ、そこまで書いてしまうと、なかなか身動きが取りにくいならば、排除していただいても構わない。そこは判断いただいて、具体的な活用のイメージも書かれておくほうがいいのかと思います。

ただ、改定版の文章での書きぶりでは、あまり細かいこと書いてなかったような気がするので、書かないほうがいいのかという気はします。

ということであれば、特に文章の中では、確か検討という言葉が使われていたような気がするのです。特に、E T C 2.0の活用に向けた検討。恐らく、その活用の中にはG I Sの活用が入っているし、いろんな層を収集して、分析に使っていかうということも入っているのだと思います。

その辺りの情報共有のために、何かをここに明記しておくほうがよければ、書いてもいいのではないかなと感じました。

(辻委員長) ETC2.0のことでも結構ですし、振り返っていただいて、何かあればお願いいたします。鞍田さんから、何かないでしょうか。

(鞍田委員) 重点施策の整理表ではないのか、分からないです。今、急遽おっしゃった、事故分析ができる話の中で、ちょっと気になっているのが、ライト坂がどうなのか。

施策の中では、ほとんどが県道なので、県の話になってしまっているのが、芦屋市が直接関係されているのかどうか分からないのですが、あその事故は、つい最近、大きな話になっていて、車がどこに飛び込んでくるか分からない。

例えば、すぐ横に通学路があって、通学路側に飛んでくるのではないとか、地域の方が非常に心配されていて、何か施策をされたい。私、見た感じでは、通学路のマーク、学校のマークですか、学校ではないところに結構打っているの。

あの辺の施策はどういう考えであつたのか、ちょっと分からなかった。ライト坂の話は市の管轄ですか。

(岡本委員) ライト坂の事故ですけれども、おっしゃっていただいたようにライト坂は県道奥山精道線、県道になっております。

実際、その話の中でもありましたように、地元の方々に、かなりご心配の声が上がっておりまして、県の西宮の土木事務所が管理しておりますが、西宮土木事務所のかたを中心に、地元の方、自治会であるとか、自治会の交通安全の関係のかた、学校にも入っていただいて、実際現地を歩いて、どういった対策が必要かというところを検討、事故を受けて、事故の検討会みたいな形で実施されております。

おっしゃっていただいたように、直近で何かというのが、なかなか見えないお話もあったのですが、事故があったのは昨年。昨年は今、委員長が説明のあったように、トラックが横転してという事故であったのですけれども、その前年には、歩道にダンプトラックが突っ込んでという事故もありました。

いずれも事故の原因となるというのは、警察にお伺いしたところ、ブレーキの踏み過ぎによる加熱によって、要はブレーキが利かなくなったということで、事故が起こったと聞いております。

要は、エンジンブレーキではなくてフットブレーキを使うことで、ブレーキの過熱が起こって、ブレーキが利かなくなって、事故になったということですが、それに伴う対策で、まず一昨年の事故のときに、その直近のところで啓発をするような看板を、県と西宮土木事務所で設置されております。

今回、事故が起こったのを受けて、かなり山のほうですが、通学路であるという表示が分かるような路面表示の施策をされたのと、さらにもっと山の上のほう、芦有道路を出たところ辺りに、フットブレーキではなくて、エンジンブレーキを使いましょうみたいな啓発の看板を設置する予定と聞いております。

そういった対策と、改めて、間もなくにはなるとは思いますが、山手小学

校につながる歩道橋に啓発の横断幕も設置すると聞いております。

実際、事故の対策が正直なところなかなか難しいところもあり、看板の設置が中心にはなっているのですが、結局、警察でも指摘はされていたのですが、急な坂がずっと続いておりますので、フットブレーキを使い続けると、どうしてもそういったことが起こってしまって、その知識不足が事故につながっていることが原因になっています。その啓発で、警察とも西宮土木事務所さんが協議された上で、そういった看板を設置する対策を実施すると聞いております。

あと、近隣の方から、柵の設置も言われておりましたが、かなり狭い歩道であり、設置が難しいというお話も、西宮土木事務所は地元のかたにご説明もしていしたし、今、基本的には通学路で指定されているところはガードレールの設置を積極的にしていただいているところではありますので、今回の対策は看板の設置、啓発物の表示の対策をされたと聞いております。

(辻委員長) 市の管轄ではないですが、一応、芦屋市民の交通安全という切り口でしたら、県であろうと国道であろうと、ここで議論すべきかなと思います。ここで議論して、あとはお願いしないと駄目ですが。

(鞍田委員) 基本的には運転者の、富士山でもバスの事故がありました。要するにブレーキばかり踏んで、エンジンブレーキを使わず、下り坂をずっとおりてくる。

確かに奥山精道線、奥山の住宅街付近から、ほとんど下りばかりです。フットブレーキだけだったら、変な話、焼きつくじゃないですけど、利きが悪くなるのがあって、最後の山手小学校のそこからは本当の急坂になって、あそこで止まろうとしても、なかなか時機を逸する、そういう感じは受けているのです。

運転者への注意喚起は、恐らく今、県のほうでされている掲示板とか、そういう形で出てくるのかなと思っておりますが、運転者の知識不足が、その付近の住民とか小学生の通学路に危険を及ぼすと非常に強く感じていまして、あそこも大きな事故が結構頻繁に起こっているのではないかな。

さっき言われた、データ蓄積。本当の要注意点で、ぽんと出てくるのではないかと、私はそれを感じたのですけどね。

そういうところは、芦屋市で対処できない、県であれば県に、やはりある程度強くプッシュするぐらいの話にしとかなないと、被害を受けるのは、当然、芦屋市民になってくるかなと。

(辻委員長) そうですね。1つお願いをするでも、具体的なデータがあると、県もある程度動いていただけることもあるので。内容は分かりました。

ほかに、全般的に何かあればお願いをいたします。

最後に事務局から、今後のスケジュールをお願いいたします。

(事務局山本) 今後のスケジュールにつきましては、次回の委員会は、時期的に令和5年度になろうかと考えておまして、できるだけ早い時期に開催したいと考えております。

内容としましては、第10次の計画の改定版が令和3年度からの適用になりますので、それを5年度に入ってからやるということで、時期が大きくずれて申し訳ないですけど、今日、ご審議いただいた改定版の整理表に基づきまして、令和3年度事業を振り返る内容にしたいと考えております。

日程は、決まり次第お知らせさせていただきます。

- (柴田委員) 今日の整理表は、こういうふうに変更しますよということで、一部分は書き換えられていることですか。整理されたものは、今日の会議を受けて、事務局側から、次回ではなくて、書面だけで送っていただくということですか。
- (辻委員長) そうですね。本来なら会議の1週間前ぐらいにお示しをして、目を通していただいて、ここで意見をいただくのが本来だったのですが、ちょっと作業が遅れて、今日お示ししたということになってしまったので、これを持って帰っていただいて、もう一回、お気づきの点があれば出していただくこととして、今日いただいた意見も反映させて、もう一度整理をして、各委員会さんにお送りをすることにしときましましょうか。事務局、それよろしいですか。
- (事務局山本) はい。
- (三谷委員) それに絡んで、そうなってくると、第10次の改定版向けの重要施策整理表が、多分それででき上がるのですよね。
そうすると、今日は記載のあった対策評価の欄が、10次の改定前のときのものなので、そのときには空欄の状態になることで間違いありません。
- (事務局山本) はい。
- (三谷委員) 毎年、つまり、令和3年度分、令和4年度分で、この部分の評価がつけられていくのだと思います。そのときに、できればその欄を少し増やして、経年変化が少し分かるような形にしておかれると、良し悪しがよりはっきりするのではないかなと思いました。以上です。
- (辻委員長) 特に何もなければ終わりたいと思いますが、よろしいですか。本日はどうもありがとうございました。今後ともよろしくお願いいたします。