

令和3年度第3回 芦屋市交通安全対策委員会 会議録

日 時	令和3年11月12日（金） 13:30～15:00
場 所	芦屋市役所分庁舎2階 大会議室1
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 橋下 富二男 岡村 和代 川口 弥良 小川 智瑞子 岡本 和也 柴田 陽子 濱田 康男 欠席委員 村上 民恵 木下 新吾 事務局 山本建設総務課管理係長 寺尾建設総務課主事 兼光建設総務課主事
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の総括について  
 (平成28年度～令和2年度)  
 議題2 次期の芦屋市交通安全計画について
- (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3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整理表【資料1】
- (4) 7つの柱ごとの評価別施策一覧表【資料2】
- (5) 第10次芦屋市交通安全計画改定案（概要版）
- (6) 第10次芦屋市交通安全計画（概要版）
- (7) 第11次兵庫県交通安全計画（案）の概要

3 審議経過

開会

（事務局山本） ただいまから令和3年度第3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。

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、第10次芦屋市交通安全計画重点施策整理表（資料1）、7

つの柱ごとの評価別施策一覧表（資料2）、第10次芦屋市交通安全計画改定案（概要版）（資料3）、第10次芦屋市交通安全計画（概要版）、第11次兵庫県交通安全計画（案）の概要、の以上7点になります。

また、三谷委員から追加で資料提出がありましたので、施策整理表（施策数・7つの柱ごとの評価別施策数・実施型ごとの評価別施策数・実施タイミングごとの評価別施策数・施策対象ごとの評価別施策数）も併せて配布しています。

次に、芦屋市交通安全対策委員会の委員1名の異動がございましたのでご紹介させていただきます。芦屋警察署交通課長の人事異動を受け、橋本委員が新たに委員に就任されました。

（橋本委員） 9月13日付で西宮警察署から転勤して参りました、交通課長の橋本と申します。よろしくお願いいたします。

（事務局山本） 委嘱状の交付につきましては、本来、市長から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のでご承知おきください。

それでは、本日まで出席いただいております委員の皆様を、配付しております委員名簿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、芦屋市都市建設部建設総務課長三好副委員長、流通科学大学経済学部教授三谷委員、芦屋市老人クラブ連合会副会長鞍田委員、芦屋警察署交通課長橋本委員、芦屋交通安全協会岡村委員、芦屋市都市建設部都市計画課長柴田委員、芦屋市消防本部救急課長濱田委員、芦屋市こども・健康部子育て推進課長小川委員、芦屋市都市建設部道路・公園課長岡本委員、出席の方は以上です。芦屋市PTA協議会村上委員、芦屋市企画部市民参画・共同推進室長川口委員、芦屋市教育委員会学校教育課長木下委員は欠席となります。

事務局といたしまして、私、山本と同じく都市建設部建設総務課の寺尾、兼光です。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、これより議事に入りますので本日の会議の進行を辻委員長にお願いすることといたします。

（辻委員長） お忙しい中、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。それでは次第に沿って議事を進めてまいります。まずは会議の成立について、事務局よりご説明をお願いいたします。

（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すが、委員定数13名中10名出席しておりますので、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。この委員会が成立していることを確認いたしました。それでは、会議及び議事録の公開について事務局よりご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) ありがとうございます。それでは内容に入っていきたいと思います。

まずは1番目「第10次芦屋市交通安全計画の総括」について、事務局よりご説明をお願いいたします。

(事務局山本) 前回の第2回委員会におきまして、次期の芦屋市交通安全計画については第11次計画の策定ではなく、第10次を改定するという事務局の説明に対し、策定と改定の違いが分かりづらいという意見がございましたので、改めて第10次計画の施策に対する実施内容がどうであったのかということを総括と評価をもってご説明させていただきます。

資料1をご覧ください。この資料はこれまでもお示ししました資料に右から2列目の評価結果を付け加え、かつ従前からの部分を見やすくした資料となっております。内容の説明については時間の制約もございますので、一部の実施内容についてご説明申し上げます。2ページ目31番の交通安全教室を例に取って説明をさせていただきます。「実施内容」は交通安全教室、「所管及び関係機関」は学校教育課、建設総務課、芦屋警察署となっております。第10次計画の重点施策に7つの柱というものがあり、その7つの柱のうち交通安全思想の普及徹底という項目に該当する施策になります。「柱ごとの施策」は、この2つに該当するということです。具体的にどのような対策を実施したのかを、「施策に応じた対策」に記載しています。「実施型」では対策のタイプ別に、啓発等意識の向上等であった場合はソフト、道路などに対する対策の場合はハードとし、当項目はソフトに該当します。交通安全にどのように寄与するのかということが「想定する交通安全に寄与する道筋」ですが、交通安全の規則を身につけさせることで事故発生につながる行為を防止する、そういう意識の向上を図るということです。「施策の実施結果の検証方法 交通事故での検証の可否」では、この施策の結果を交通事故で検証できる施策であるとしています。検証するに当たって、警察署が公開しているオープンデータや、位置情報のデータであるGISを用いています。「検証結果 施策評価」では可としております。見出された課題としては、概ね若年層の0歳から24歳の事故のうち、自転車及び歩行者関連事故数を追跡したところ、各小学校区とも事故発生傾向は横ばいであることをデータで確認しました。今期の第10次計画に限らず、交通安全教室は概ね第6次計画以降、継続して行っており、活動の効果が一定出ているのではと考えています。このように5ページにわたりまして、施策ごとに整理しております。

次に資料2「7つの柱ごとの評価別施策一覧表」をご覧ください。これは7つの柱とそれぞれ柱ごとの施策を載せており、その柱ごとの施策の検証結果を「良」、「可」、「不」としています。「不」は不可、「-」は検証評価ができないという意味です。全部で106項目あり、「良」と「可」を合わせて87個、「不」が2つ、「-」が17で、概ね各施策の評価は良好と判断しております。ただし、2つの「不」についてはいずれも高齢者に対する施策になります。具体的には資料1、4ページ64番「シルバー・ドライバーズ・スクール」が「不」に当たりますが、その評価指標はいわゆる高齢者の自動車運転事故の件数の推移を基にしておりまして、高齢者の運転事故件数は増加傾向のため「不」の判定になってしまいました。この施策につきましても、次期の計画ではより効果的な内容がどのようなものかという観点で見直そうと考えております。

一通り説明させていただきましたが、以上のことから第10次計画で実施してきました施策評価として、おおむね良好であると判断しております。

次に、第10次計画の目標達成状況についてご説明します（第10次芦屋市交通安全計画概要版の中段、オレンジ色で示した目標）。平成32年（令和2年）までに年間の交通事故死者数を0人にするのが1つ目の目標でしたが、実際は第10次計画の対象期間である平成28年から令和2年までの5年間の平均死者数は0.6人でした。残念ながら死者数が一人出てしまった年が2年間ありました。

2つ目の令和2年までに年間の交通事故死傷者数を300人以下にすることを指すという目標につきまして、同じく5年間の平均人身事故死傷者数は372人だったということがございます。踏切道における交通の目標は、踏切事故件数で0件を目指すということでしたが、同じく5年間で1件発生しているということになります。結果として、3つとも目標は達成できませんでした。事務局としては、目標の達成はできませんでした。先ほど申し上げたような施策の方向性は間違っていなかったと総括しております。説明は以上です。

（辻委員長） ありがとうございます。

では、皆様の意見を伺う前に質問させていただきますが、今説明していただいた資料1の交通安全教室は31番のところですよ。その上の29番にも交通安全教室がありますが、分けている理由はありますか。

（事務局山本） 意図的に分けているわけではございませんが、7つの柱の対象が29番は（1）に該当するということと、その2つ右の行の施策に応じた対策が小学校における下校指導や校内、園外の歩行訓練と交通安全教室となっているところの違いによるものです。

（辻委員長） 分かりました。その他、質疑やご意見があればお願いいたします。

（三谷委員） 理解しやすいように、整理しながらお話しさせてください。まず、現計画の最終目標達成に向けた道筋がどのようなものなのか、改めて確認しておきます。この概要版に示されているような目標が立てられ、それを達成するための対策を進める視点、そして、そこから導き出されている7つの柱と重点施策という構造が見えてきますが、実際の目標達成に向けた流れでは、下から上がってきます。それぞれ7つの柱と、それに該当する多くの重点施策、さらに重点施策の下にはより細かい施策が106個用意されています。施策の実施結果がここに書いてある対策を進める視点のそれぞれの項目に何らかの形で寄与していきます。その結果、最終的な目標につながっていく。つまり事故を減らすということにつながっていく。あるいは、救急対応によって死者をできるだけ減らしていく。そのような形に結ばれていくということだと思います。そう考えると、資料1と資料2をどのように整理していくかが重要になると思います。望ましい結果は、全てが良になることだと思います。ただし、その施策の中で行われた具体対策の内、うまく機能していないものや十分に効果を出せなかったもの、あるいは評価できないものも含めて多くの状況があります。それを考慮したうえで、この7つの柱ごとの施策の良し悪しを判断していくことになると思います。それを踏まえて新しい計画をどうしていくかを考えないといけません。資料では7つの柱ごとにしか集計されていませんが、次の計画を立

てる上で、もう少し細かい集計をしておくべきと思いましたので、今後の計画を考える上で必要だと思われるもう少し細かい通信簿を作ってきました。1枚目では、単にそれぞれの7つの柱と重点施策ごとのソフト対策、そしてハード対策、さらにそれぞれの内側に①から④まで数字がついていますが、これは前回の会議の中で説明のあった、対策を行う時期の①から④を書いてあります。②と③の間が事故の発生時点だと思っていただけると結構です。②はまさにその直前ですので、現場での対策となり、③は救急対応などの事故が起こった直後の対策を意味します。①は時間的にさかのぼって、安全教育などが行われるような遠い段階での対策。④は時間的距離というよりも、事故後の被害者や加害者の復帰を促すような保険対策などを表しています。このような形で各施策のソフト、ハード、対策の時点ごとの数がいくつあるのかを単純に集計したものです。この数をベースにP2には、資料2と同じ集計結果を掲載しています。P3には縦軸にソフト・ハードを、横軸に「良」「可」「不」と書いてありまして、それぞれの7つの柱ごとに行われたソフト対策、ハード対策の通信簿です。P4では、①から④までの対策のタイミングごとに通信簿を整理したものです。P5では先ほど概要版のところにも少しありました別の対策を進める視点ごとに、対象者も細かく分けています。ここでは、歩行者、自転車、生活道路、高齢者など、それぞれの対策を進める視点の中にある内訳の対象や事故防止の対象ごとに通信簿をつけています。この表を使いながら、次の計画をどうしていくかを考えていくことになるかと思います。

(辻委員長) ありがとうございます。皆様いかがでしょうか。施策を評価する際、判断するものが非常に難しく、特に交通問題は事故数などになりがちです。母数が大きい場合は、良い施策を実施すれば、ある程度数字として現れますが、芦屋市で良い施策を展開したとしても、母数が少ないため、たまたま事故が発生すると評価が悪くなる。このようにも考えられますので、適した評価の方法はあるでしょうか。解決策の1つは、対象者にアンケートを取るなどが考えられますが、アンケートを取ると非常に煩雑になるという欠点があり、非常に難しい。何かヒントはありますか。

(三谷委員) そうですね。大きく分けると2つあると思います。1つは意識調査ですね。芦屋市内で生活している方々が、交通に対して安全性を感じるようになったかを調査する。

2つ目はビッグデータです。色んなビッグデータがある中で、国が積極的に活用を進めているETC2.0があります。ETC2.0の装置を使って車の挙動データを収集し、分析します。例えば、走行場所や速度などの走行軌跡が分かります。さらに、例えばカーブを曲がる際、どのように曲がっているかもデータとして記録されます。また、事故に直接つながる可能性のある挙動の急制動、急ブレーキもデータに記録されます。そのような挙動のビッグデータから、市内全域の安全性を評価する方法もあります。

(辻委員長) ありがとうございます。では、何かご意見やご質問があればお願いいたします。

資料1は本日初めて事務局からお示しいただきましたので、表の個々の細かい点については、お持ち帰りいただき、お気づきの点があればご指摘を頂ければと思います。大きな枠組みの中で、このような欄を追加した方がいい

のではないかなど、お気づきの点やご質問はありませんか。例えば、29番と31番は交通安全教室という仕分けになっていますが、29番は切り口を変えた方が分かり良いかもしれません。その他、ありませんか。

では次の項目に移ります。「次期の芦屋市交通安全計画」についてご説明をお願いいたします。

(事務局山本) 前回の委員会で、次期計画は第11次計画を新たに策定せず、現在の第10次計画を改定するという考え方をご提案させていただきました。前提として、前回に引き続き今回の委員会で第10次計画の総括と効果の検証についてご説明を申し上げたところです。

その上で、市としては第10次計画の方向性は間違っていなかったとの認識でございまして、また近年、新型コロナウイルスの影響で交通事故件数が減少傾向にありますので、これまでの第10次計画を改定し、5年間の延長をはかるという考え方で進めたいと考えております。

それを踏まえ、第10次計画をどのように改定するのかということについて、資料3をご覧ください。変更した箇所を赤字で表示しております。「芦屋市における交通事故の状況」では、現在の第10次芦屋市交通安全計画の期間中（平成28年～令和2年）の交通事故の状況です。死傷者数及び人身事故傷者数の平均値、踏切事故件数の計上期間を平成28年から令和2年に変更しています。また、「目標」においても、5年間延長し、期間を令和7年に変更しています。目標の内容は、先ほど申し上げたとおり達成できておりませんので、引き続き同じ目標の死者数0人、死傷者数300人以下としています。最後に右端（7）を以前は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ことで、自転車賠償責任保険の加入促進を記載していましたが、データ分析に基づくきめ細かな対策の推進と変更しました。県の第11次計画でも取り入れられておりますし、これまでの委員会でもGISを用いた交通事故マップを活用して説明してきましたように、データを用いた取組は既に取り組んでおります。三谷委員から説明のあったETC2.0といった新たな技術の活用についても検討していると考えています。それがこの柱の中になかったのが今回追加しました。もともとの記載であった自転車賠償責任保険については、(2)の自転車対策の推進に移しました。

本日の委員会におきまして、この改定案について皆様からのご質問やご意見を頂いた上で、次期芦屋市交通安全計画について、第10次計画の内容をバージョンアップさせながら、5年間延長するという方針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。事務局の説明は、時点修正すべきものは時点修正しつつ基本的に第10次計画の骨子を変えずに継続させる。さらに、データ活用についての記述を盛り込むということによろしいでしょうか。

また、三谷委員から発言がありましたETC2.0は、芦屋市内で設置している場所は高速道路だけです。国道43号、2号には西宮や神戸にはありますので、データを収集できませんが、走行距離約70キロのデータは保持しているそうです。ビーコンというポイントを通った際にそのデータを収集することになります。ETC2.0を装着している車は増えてきており、一般車も増えているのかもしれませんが、運送会社などは管理用に使用してい

ます。国土交通省からも交通安全施策での活用のために、データ提供の意向がありますので、それを活用していこうというところです。

(三谷委員) 事務局と私から検証に使えるデータをこの場でお示しました。その検証結果を確認していくと、現行の第10次計画の目標達成状況は未達です。未達ならばどこかに問題があると思います。その問題にはおそらく2種類あると思います。

1つはこの概要にも示されているような目標到達までの道筋に何か問題があったのではないか。例えば、対策の進め方の視点に漏れがあるのではないか、あるいは実際の対策内容に漏れや問題があったのではないか。

2つ目はここには書かれていませんが、この施策のさらに末端にある106個の具体対策です。その内容に何か問題があったのではないか。実施内容がまずかったのではないか。そういったことが考えられます。この2種類があるのではないのでしょうか。

それを前提に私なりの見解を述べさせてもらいます。まず目標達成については未達の項目で20%を超えます。死亡事故に関しては、0にすることはかなり難しいと思います。ただ、努力はしていくべきだと思います。未達であることを踏まえ、具体的にどこに問題があったかを考える際、私は通信簿を確認しました。可がかなり多いです。ぎりぎりの合格点、いわゆる大学の評価でいうC評価のような箇所が多くありました。一方、効果が出ているというものも、35項目あるわけです。よって、今回の各対策の取組によってもたらされたであろう結果は、それほど悪くない。しかし、事故件数は増えている。そのことをどう解釈するか。それを解釈するために、これだけを見ていたのではおそらく分かりません。

そこでP3に移ります。ここではソフト、ハード別に集計をしています。具体的に行われたソフト施策を「良」、「可」、「不」で見たときに、柱ごとに集計していますので「良」の割合が高いところは効果が出ている。ただ、割合が全部の平均に対して低いところというのは、重点施策に何か足りないのではないかと読み取れます。「交通弱者対策の充実」が「良」が7、「可」が13、「不」が2ですので、「良」が35%、「可」が50%、残りが2%ぐらいになる。「可」は5割を超えているので交通弱者対策のソフト面ではわりと効果が出ていると読めます。このように見ていくと、道路交通環境整備のハード面ではかなり積極的に進められている。これは非常に評価できる場所だと思います。しかし、使う人間に問題があって事故につながっている可能性があるとも読めます。行政として一生懸命整備していますが、使う側に問題がある。さらに「交通安全思想の普及徹底」は「可」が多いので、控えめに評価したというところもあるのでしょうか、もっと積極的に「良」になるようなソフト施策内容をやっていくべきだと思います。「道路交通秩序」は数が少ないので何とも言えません。「救助・救急活動の充実」は「良」が4、「可」が2であり、割合的にかなりしっかりと取り組まれていることがよく分かります。このようにソフト、ハードそれぞれの切り口で見たときにも各柱の良否が見えてきます。

P4ではタイミングに焦点をあてています。②、③が事故の前後を示しますが、そこを境に見てみましょう。これも柱ごとに集計しています。「交通弱者対策の充実」では①が非常に多い。つまり、現状、事故の随分前の教育

でしか対策ができていないのです。「自転車対策の推進」では、これも②・③のタイミングではある程度施策が実施されていることが見えますが、それでもやはり①が多い。「交通安全思想の普及徹底」ではソフト施策が基本になるので、①が多くなることは仕方ありません。ただ、その他については①に偏りがあることは少し気になります。

最後のP5「対策を進める視点との関係から見た施策対象」について。ここではもう少し細かい対象者ごとの「良」「可」「不」が出ています。例えば、「歩行者当交通弱者の安全確保」の「歩行者」では「良」が非常に多い。効果が出ているのだと思います。逆に「自転車」は「可」が非常に多い。直接的な安全対策につながる施策がうまく実施できていないのではと感じます。特に「自転車の安全確保」では、おそらくハード整備等を加えていると思いますので、数が多いです。ただし、「良」の比率はそれほど高くない。「可」が多くなっている。「生活道路」では逆に12対2と、かなりの効果が出ています。つまり、この「生活道路」における交通安全対策はしっかりできていると見える。「横断的な視点」で「高齢者」を見ると、5対12で「可」の割合が大きい。このような形で、通信簿を見ると何か見えてきます。

それらのことを踏まえて整理します。まず、各対策それぞれ「不」がついているところは何らかの改善をしていかないといけない。「可」については許容の範囲ではありますが、何らかの改善の必要はあるのではないかと。「良」はそのままでも「良」いです。しかし、私が事務局と話をしている中では、「良」の上に「優」「良」「可」の「優」があるはずなのですね。「優」を目指して改善できるところは改善したほうがいいのではというのが、この評価に対する考え方です。

次に具体的に個別施策の問題点をいくつか挙げてみます。1つは、「自転車」向け施策は「可」がとても多いので、もう少し「良」に変わるような改良が必要ではないかと。「高齢者」向け施策も同様です。2つ目に、実施のタイミングでは想定施策が多いので、どうしても①が増えることは仕方ない点ではありますが、もっと「高齢者」・「自転車」向けの直前②の際にできることがないのかと考えることも必要ではと。今のところが、個別の重点施策の中の各対策から見えた問題点であろうと思います。

次に道筋について、これも改めて第10次計画を確認しました。確認して思ったことと、これまでに開催された委員会の場での皆様のご発言も少し振り返ってみて、思ったところを少しお話しします。先ほどの事務局のお話にあった点も含まれますが、1つは市外の当事者による事故への対応が十分できていないのではというところが少し気になります。

2点目は、事故マップ。これまでのGISを使った分析結果は非常に良い結果が出ていますし、使い勝手のある成果だと思います。その有用性は十分認識していますが、活用する位置づけが不明確になっている。これが道筋上の1つの問題かなと思います。おそらくETC2.0などについても、同じような考え方で問題点として挙げられるのかと思います。

3点目は、この第10次計画には県の第11次計画に示されている視点や施策の対象（自転車対策、高齢者対策、生活道路など）が、私が見る限り全て含まれているのではないかなと感じました。

この3点が道筋に対する私の見立てです。つまり、前半に施策に対する



結果の解釈や道筋に対する問題点の話をしました。今のことを踏まえて、この次期計画をどうするのかということを考えなければならない。これは現時点での個人的な意見となりますが、先ほどの個々の施策の問題をいくつかお話したとおり、現状でもある程度対応できるのではと思いました。それと道筋の問題点。問題点というよりも印象も含まれていますが、市外の当事者による事故への対応ができていないということや、事故マップの作成が少し不明確だということですが、これについては7番目の項目案の中に既に組み込まれていますので、私はそれでクリアできていると思います。ただ、市外の当事者に関してはまだ、この中に十分な明記はありません。やり方は2つあると思います。重点施策の中に入れるか、もしくは具体の対策の中に盛り込み、そういったことも含めて対策をしていくか。どちらにしても、示されている案を大幅に変える必要はないと私は感じました。以上が、改定案に対する私の意見です。

(辻委員長) ありがとうございます。では、事務局の説明や三谷委員の発言について、何かご意見はありますか。三好副委員長どうぞ。

(三好副委員長) 市外の当事者に対応というお話で、例えば、交通事故に遭われた方や亡くなった方の居住情報を一時的なデータではおそらく把握できないのではないのでしょうか。後々に警察から亡くなった人の居住先は「市内」や「市外」でしたという報告をもって分かるかと聞いています。よって、積極的に「市外」の方のデータをデータベースから確認できない実情があります。

(三谷委員) 事故データを見るという意味では、今の問題はおそらくあると思います。私がイメージしている市外当事者向けの対策は、速度を規制して交通安全対策を図っていこうという「ゾーン30プラス」の考え方に似ていると思います。「ここから芦屋市内です。安全対策に力を入れています」という形で、外部から入ってくる人たちに注意喚起を促すような方法もあるだろうと思います。特に重点的に対処したい場合には、それこそ「ゾーン30プラス」などを導入できるところは導入し、安全対策をしていく。要するに、外から来た人に対して芦屋市はしっかり市外の当事者に対しても対策していますよということをPRすることも1つの手法ではないかと思います。データに関しては、市内居住者か市外居住者は、おそらく原票のデータに入っていると思いますので、そのデータを頂ければ、分離したり集計したりすることは可能だと思います。

(辻委員長) 市外の人が市内で事故を起こすパターンの1つは幹線道路。2つ目は、幹線が混んでいる場合は細街路を通行するため、その際事故を起こす。大きく、この2パターンだと思います。よって、幹線道路で渋滞しないような施策を国や県に実施していただく一方で、万が一細街路に入っても事故が起らないように対策するという整理になると思います。

(三谷委員) そうですね。

(辻委員長) では他にご意見はございますか。三谷委員から発言のあった自転車の施策の充実について、必ずしも解決策にはならないですが、自転車ネットワークの計画も策定していますので、これから対策を進めていくところです。車に対して自転車が重大事故に巻き込まれるという可能性は0ではありませんが、ハード整備を進めていきますので、歩行者と自転車の事故は徐々に減っていくと思います。それと、交通安全思想の普及徹底の評価が低く

なっていることに関連して、しっかりやらなくては駄目ですが、事故を起こさないと思っていただけるような施策を展開していくことが大事かなと思っております。例えば防災部局では防災対策を実施しようとなっても、なかなか市民の方に浸透しないため、地区の中で話し合っただく取組をしています。交通安全施策も自分事と捉えていただけるような施策展開をしていければ、効果が上がると思います。

(三谷委員) 全く同感です。地域で問題になっている交通安全の問題を皆さんと一緒に考えるきっかけの一つになり、意識が大きく変わると思います。その材料として国からも積極的に取り組もうとしているゾーン30プラスを紹介しながら、課題を抱える地域の人たちが、その対策を考える。その一つの面でゾーン30があり、ハンプがある。様々なことを考える機会を設け、サポートできるような対応が必要になると思います。

(鞍田委員) 地域と一緒に実施するのなら、自分の身近なデータが無いと自分事として認識できず、盛り上がりには欠けると思います。交通事故死0人がずっと続いているというイメージがあり、逆に市民へ安心感を与えているのではという気がします。データの出し方を考えないと、意図する方向に進まないと思います。以前見せてもらった事故マップを地域ごとに出すなどはいかがでしょうか。

(辻委員長) なるほど。ありがとうございます。

(三谷委員) ここの最後に付け加えてもいいですし、重点施策に意図的に追加してもいいほどの非常に重要なご指摘だったと思います。そこは考えていただけますか。

(辻委員長) そうですね。では、ハード施策を主に担っている道路・公園課長はどうお考えですか。

(岡本委員) 三谷委員の説明の中でゾーン30プラスというお話も頂いていますが、国の施策として取り組んでいきたいと思います。これは十分に承知しております。現在、市内でゾーン30を展開しているところもありますが、今、言われているゾーン30プラスのように、物理的対策を伴ったところまではできていません。そのため、実効性を上げるために物理的対策も含めたゾーン30プラスを、エリアを決めて展開する流れになることは理解しています。しかし、効果は予想されますが、住宅地や細街路が多いという市内事情があり、なかなか物理的対策に踏み込めないところでもあります。当然、対策には費用も必要という財政面の問題もありますが、実際にハンプやポールなどを設置しようとしたところ、いずれもその付近には家があって難しかったことがありましたので、道路・公園課としてゾーン30プラスに積極的に踏み込めない部分と考えています。

(辻委員長) ハンプとは異なりますが、狭窄や立体的に障害物があるように見せかけるようなものがあります。施工した当時は皆さんも気をつけられますが、細街路は同じ人が毎日通られるので、数回通れば実際はスピードも落ちていないというデータもあります。一長一短のようで、なかなか難しいです。

(三谷委員) 市外当事者が抜け道として利用する際の高速車両を防ぐために、無理やり設置するという手もあると思います。

(辻委員長) そうですね。

(三谷委員) 道の奥はおそらく必要ないと思いますので、取りあえず入り口をある程

度進入しづらくしておく。ただし、少し入りづらくなるため地域の方と合意形成しなければなりません。しかし、抜け道対策にある程度効果があると思います。

(辻委員長) 他にご意見はないでしょうか。

では、「その他」の「今後のスケジュール」を事務局から説明していただいた後に、全般的にご意見を頂くことにします。今後のスケジュールについてご説明をお願いいたします。

(事務局山本) 芦屋市の次期計画につきましては、第10次計画に修正を加えた形で改定し、5年間延長するというにさせていただきます。今後のスケジュールは、次回の第4回の委員会で、本日決定いただきました改定後計画概要版に沿った形で計画本文の修正や、個々の具体的対策の実施内容を見直したものを決定したいと考えております。日程は、12月中旬以降又は1月を予定しております。日程は決まり次第お知らせをさせていただきます。どうぞよろしく申し上げます。

(辻委員長) ありがとうございます。

では、今、事務局にご説明いただいたのは、資料3の改定案をベースに第10次計画の本文も修正すべき点があれば修正をする。最終成果物を今年度の最終開催となる第4回でお示しし、確認をしていただくという理解でいいですか。

(事務局山本) はい。

(辻委員長) では、ボリュームのある計画ですので、当日に配るのではなく1週間前に配布し、それに対する意見もお聞きし、最終会議で議論していただくという形にしたいと思います。その際、資料1も見てくださいご意見も頂くということにしましょう。

では、最後に全般的にご意見があればお願いいたします。

(三谷委員) 先ほどあった貴重なご指摘（地域ごとの事故マップの作成）については、例えばデータの活用のところ、地域での活用みたいな形で入れられるかどうか、考えていただきたいです。可能ならぜひ明記していただいたほうが、良いのではと思いました。私も含めて、これまでの会議の中でたくさんのご意見がありましたので、それはぜひ反映していただきたい。また、資料1については5年後の検討の際にも活用できると思いますので、今回の改定版向けに更新されていかれた方がいいと思います。

(辻委員長) ありがとうございます。他にご意見があればお願いいたします。

では、ご意見も出尽くしたようですので、第3回芦屋市交通安全対策委員会を終了とさせていただきます。次回が最後になります。それではどうもありがとうございました。