

令和元年第1回芦屋市交通安全対策委員会 会議録

日 時	令和元年8月1日(木) 10:00~12:00
場 所	芦屋市役所東館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, 大谷佳子, 柴沼元, 苫田彰宏, 岡村和代, 浅野令子 廣瀬香, 宮本博嗣, 白井宏和, 野村滋一, 木下新吾 関係課 長岡良徳(子育て推進課子育て施設担当課長) 澁谷倫子(学校教育課学校教育指導担当課長) 事務局 山本建設総務課管理係長 山下建設総務課主任 小村建設総務課交通指導員
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
- (2) 委員長挨拶
- (3) 委員会委員委嘱
- (4) 委員会委員紹介
- (5) 事務局紹介
- (6) 議題1 芦屋市における過去5年間の交通事故発生状況(平成26年~平成30年)と平成30年の交通事故発生状況検証について  
 議題2 平成30年度交通安全対策実施報告と令和元年度の具体的対策について
- (7) 今後のスケジュールについて
- (8) 閉会

2 配布資料

- (1) 令和元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26年~平成30年)と平成30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) 第10次芦屋市交通安全計画(概要版)

3 審議経過

- ・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, 要綱の規定により, 議題内容説明のため子育て推進課及び学校教育課職員の出席を依頼していることを説明
- ・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を説明

- (辻委員長) 議題1「平成30年度交通安全対策実施報告と令和元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) 昨年度開催した交通安全対策委員会において、兵庫県と比較してのデータが必要ということと、市内で発生した交通事故のうち芦屋市在住者の割合が不明であるという指摘を受けましたので、今年度はその2点について改善した資料を作成しました。【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。
- (三谷委員) 今回の資料は、今後の交通安全対策を立てるにあたって、過去の対策に対する効果がある程度見える数値を示した良い資料になったと思います。特に市内在住者の方が第1当事者として起こした事故が4割弱、残りは市外ということが明らかになったので、芦屋市では市外の人事故がかなり多いということがわかります。これは市内でいくら対策をしても仕方がないので、隣接市との連携や、国道、県道においては、それぞれの管理者との連携を考えていく必要があると感じました。
- 具体的に、時間別の事故発生状況については、円グラフよりも帯グラフにして、その比率がどう変化してきているのかを見やすくするほうが良いと思います。また、過去に私が分析した結果によると、日没前後の1時間の間にかなりの事故が発生していることがわかりました。季節的には10月の16時～18時の事故件数が多かったと思います。10月は16時～18時に日没時刻と交通量のピークが重なること、またライト点灯の状況が悪くなる月です。この3つの要因が重なって事故件数が多くなります。時間別だけでなく季節別のデータも示した方が良いと思います。
- 高齢者関係事故については、顕著に増加したわけではないことがわかります。高齢者人口1千人当たりの事故件数、死傷者数を兵庫県下と比べてもやや少ないです。26年からの推移をみても大きな変動はありません。できれば5か年の平均値も掲載した方が今までの変動が分かりやすいです。芦屋市の高齢者人口の増加に伴っての事故増加と思われませんが、対策をしなくいいわけではありません。参考に配布した新聞記事にも、高齢者と非高齢者の事故理由が明らかに異なり、高齢者は操作ミスによる事故が多いという数値が出ています。これは全国の数値ですので、できれば芦屋市の高齢者と非高齢者の要因別の事故発生状況を示したほうが良いですが、高齢者には操作ミスに関わる安全対策や指導という取組みが必要になると思います。
- 子ども関係事故については、子ども人口1千人あたりの事故件数を兵庫県下と比較して3～4割程度少なくなっています。交通安全教室を多く実施されていて啓発の成果があらわれていると思います。
- 歩行者関係事故は、兵庫県下と比較して3～4割高くなっていますが、このデータだけで芦屋市の歩行者関係事故が多いとは言いきれません。数値を表し難しいですが、歩行で移動する回数当たりの事故割合が分かれば傾向もつかめるかと思います。
- 自転車関係事故についても、兵庫県下と比較して高い割合の数値が出ていますが、恐らく芦屋市は自転車利用率が高いためではないかと思われます。
- 幹線道路事故は、できれば幹線道路全体はもちろん、単路部、交差点、交

差点付近の3種類の場所ごとの事故件数を示すほうがより傾向がつかみやすいです。そして場所ごとにどのような事故が起こりやすいか集計するほうが対策を考えやすいです。また、3路線だけでも全区間の事故もしくは隣接市の区域までの集計結果との比較が分かれば芦屋市の区間の特徴がよりはっきりわかります。生活道路も同じで、兵庫県下の生活道路全区間の事故との比較を示すほうが傾向がわかります。具体的には、幹線道路に着目すると、事故全体にしめる主要幹線道路事故はやや減少傾向が見られますが、幹線道路はその時の交通状況が影響してきますので、たまたま減少している可能性もあります。

それから全体を通しての要望として、事故発生地点の情報もほしいです。例えば、前期高齢者事故と後期高齢者事故の分布、子ども関係事故、自転車関係事故の分布というような、それぞれの地図が分かっているのもいいので、事故発生場所がわかるような事故マップがあるほうが考察しやすいです。

(辻委員長) 市民は危ない箇所を知っているのでは若干少ないと思います。市民という形で着目したら、市内と市外で事故を起こされる割合などを研究されたデータはありますか。

(三谷委員) 過去に詳しく分析したことはないですが、市内に住んでいる人の起こした事故の場所と市外に住んでいる人が起こした事故の場所を比較すると、少し違う傾向が出る可能性はあります。その意味では、市内向けの安全対策、重点すべき箇所と市外の当事者に対する対策としては別の観点になる可能性があるのでは、事故マップなどを見ると傾向がわかると思います。

(谷崎副委員長) 事故マップを出すメリットは何ですか。

(三谷委員) 地図には色々な情報が入っています。その地図にすでに我々の頭に入っている(地図にはない)情報を重ねて、発生要因をさぐることができます。発生場所は対策を考える際に重要になってきます。恐らく発生場所は幹線道路周辺に集中していると思いますが、幹線道路以外の場所でも、高齢者、子ども、歩行者、自転車の4種類について地図上で発生場所がわかると今後の対策に繋がります。

(宮本委員) 事故種別ごとの死傷者数は掲載されていますが、事故全体の死傷者数は何人ですか。

(谷崎副委員長) 今回資料に掲載していないので、今回は死傷者数を掲載するようにします。

(苫田委員) 芦屋市の時間別事故状況について今年6月末の事故発生状況をみると、通勤時間帯の8時~10時の次に12時~14時の事故発生件数が多い状況です。16時~18時は突出して多くはない状況です。9、10、11月に日没が重なる16時~18時が多くなっています。また、芦屋市の人身事故の内、交差点と交差点付近事故が約8割を占めています。信号のない交差点での出会い頭事故、車と自転車の事故についても出会い頭事故が多いです。現在警察は交差点関連事故を重点的に取り締まっていますが、警官が立っている間はルールを守っていますが、警官がいないと守らない、交差点で減速や停止しないので事故を起こすという状況です。創意工夫した取締りの必要もあるかと思います。自転車関係事故は平成30年は兵庫県下よりも大きく上回っていますが、今年6月末でいえば、県下平均を下回り20%を切るかどうかまで下がってきています。市と警察が連携して重点的に啓発などしてきた効果が出てきたと実感しています。こうした自転車関係事故の減少が人身

事故の減少にも繋がっています。ただ、7月は人身事故が多く7月末では昨年よりも増加しています。15歳以下の子ども関係事故では、当事者として自転車に関係してきます。小学校3、4年生以降の当事者年齢が多く、6歳未満の当事者事故は0件です。減少してはいますが横断歩道歩行中の者または自転車に対する横断歩行者妨害、特に信号がない横断歩道上で車が減速しない、停止しないことによる事故などが起こっています。車に対しての横断歩道前での減速、停止など、啓発や取締りを徹底する必要があると思っております。

(三谷委員) 今の話を受けて、横断歩道上での衝突、出会い頭事故は生活道路の中で起こっている事故になると思います。大きな交差点を中心とした車と自転車、自動車同士の事故は幹線道路での事故になると思います。集計方針として、生活道路においては、少なくとも人対車両や、出会い頭事故などの多い種別ごとの集計をすること、幹線道路では、今回のように幹線道路全体、単路・交差点・交差点付近ごとの主要な事故類型ごとの集計を入れるようにすると現在の傾向がより明確になります。発生場所の結果を見てから時間別や高齢者、自転車などの細かい数値を見ていくほうが分かりやすいと思います。

(辻委員長) 資料2「30年度の実施報告と令和元年度の具体的な対策について」事務局から説明をお願いします。

(事務局：山本) 令和元年度は、昨今高齢運転者の事故が大きく取り上げられる機会が多いことから、高齢者への交通安全対策と、ながらスマホなど大人の自転車利用者のルールやマナーの悪さが目立っているため、自転車対策の充実、そして5月に大津市で保育園児を巻き込んだ交通事故が発生したこともあり、継続して子どもへの交通安全対策を重点的に取り組んでいきたいと考えております。【資料2】の説明

(辻委員長) 大津の事故を受けて本市でも未就学児の集団で移動する経路の安全点検を行うということになっております。子育て推進課子育て施設担当の長岡課長から、説明をお願いします。

(子育て推進課：長岡) 5月8日の大津市の事故発生後、5月10日付で国から配布された園外活動における園児の安全管理体制の徹底についてという文書に基づいて、本市は、5月16日以降、私立の園長会、保育所関係の園長会及び公立の保育所関係の所長会を通じ、全ての園において公園等の集団で移動する際の経路の安全について安全点検の実施をお願いしました。検証後は、多少距離は遠くなくてもより安全な経路を採用された園や経路について地図を作成して保護者の方に周知をしたという園もあります。本市は非常に早い取り組みをしたと認識しているところ、今般6月18日付で、国から改めて未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検を行うようにという通知がありました。本市は一旦、ある程度の取り組みを進めているところですが、改めて全ての保育所、認定こども園、幼稚園等々に、再度別の視点から集団で移動する際の危険な箇所についてデータをいただいたところです。今後は、可能な限り、8月中に道路管理者や警察に協力していただき、各園の代表の方と教育委員会を含めて一緒に危険な箇所の点検をし、保育所側、幼稚園側から道路管理者や警察に具体的な対策を依頼する予定です。

(三谷委員) 各園のほうから指摘を受けた危険箇所や、その状況に何か特徴や多かった情報というのがありましたか。

- (子育て推進課：長岡) 代表的なものとして「歩道がない」「ガードレールがあればいい」というような意見があるかと思います。ただ、芦屋は他市に比べると街路樹、植栽の割合が非常に多いので安全性が高いと感じるというご意見もあります。
- (三谷委員) 今後、出された要望に対して、道路管理者や交通管理者として何ができるかを詰めていくと思います。その中で、道路利用者に対する周知も大事になってきます。少なくとも地域住民の方には園児が通行する路線をマップのような形で配布することもできると思います。芦屋市にはスクールゾーンというのはないのですか。
- (辻委員長) あります。
- (三谷委員) 生活道路上の事故が3分の2を占めているので、事故の未然防止のために注意すべき路線箇所の周知徹底というのも大事になってくると思います。
- (辻委員長) キッズゾーンを作るとのことですか。
- (宮本委員) 国がキッズゾーンを作ると言っていますが、今の段階では道路管理者、警察、教育施設、園のどこが定めるのかの調整をしていると聞いています。
- (谷崎副委員長) 市内には8つの小学校がありますが、子どもたちが通るところをゾーンにすると芦屋市の市街地のほとんどがゾーンに入ってしまう、規制する意味がなくなってしまいます。通学路点検する中で、小学校の通学路を利用される方々に、「車が通るから危ない」ではなく自分自身を守るためにルールを守る、例えば先ほどの「遠回りになっても危険でない道を選ぶ」という考え方のような交通安全教育を行っていく機会が必要と思っています。
- (辻委員長) 全国的に行っているように通学路の中では厳しく取り締まるなど、きめ細かな取り組みが必要になると思います。通学路は取り締まっているという意識がないと交通ルールを守る意識もだんだん薄れてくるような気がします。
- (三谷委員) 取り締まられないと安全に運転できないというのはおかしな話です。今回の機会を捉えて、子どもたちを守る意味で、市を挙げて交通ルールを守ることを定着させる教育をしっかりとやっていく必要があると思いました。
- (子育て推進課：長岡) 今回の事故を受けて、園児が集団で移動する際に、今まで以上に市民の方からの声かけをいただく機会がとて増えたというのもあります。やはり、市民の方も意識が高まっているのかなと感じています。
- (三谷委員) それはいい傾向だと思います。今の遠回りをしてでもということ、その園の方は幹線道路を渡る場合のことを言っているのですか。
- (子育て推進課：長岡) 具体的に言うと、できるだけ歩道があるところを歩くこと、横断歩道がないようなところであれば遠回りして陸橋があるようなところということを知っています。
- (三谷委員) 今回の大津の事故は、それほど大きな信号交差点ではなかったにも関わらず、本来、起こり得ないような事故がそこで起こってしまったと思います。道路施設である程度事故を防ぐことができるかということ、実は対策は難しく、結局はそのドライバーの意識を変えていかなければならないと思います。少しでも被害を軽減するとすれば、新聞報道にもありましたが、待機場所、信号待ちをする場所を少し工夫するというのも今回の調査の中でも出てきたのでしょうか。
- (子育て推進課：長岡) 今までも十分に気をつけてこられたのですが、待機場所についても考えていただいて、実際に取り組んでいただいています。
- (三谷委員) ちょっと引いた場所で待つと、時間の余裕があるので交通の状況なり危険

な車の状況を把握できます。その間に防いだり逃げたりする可能性もあるので、できれば少し交差点から離れた場所で待避するのがいいと思います。ただ、子どもたちは、横断歩道の手前まで行くのに時間がかかりますし、そこから横断歩道を渡るのも少し時間がかかります。そのときに信号交差点であれば青時間を延長させる信号機も設置されています。青時間を調整することで子どもたちも少し離れた場所からでも安全に渡れるような取り組みもあっていいのかなと思います。

(柴沼委員) 高校生の問題ですが、今までは、先生が注意して見ておられました。マナーが良くなったと思ったら、今度はまた悪くなる、これは定期的に何か対策を立てていただく必要があると思います。先生が注意されているときはいいのですが、1年か2年たつと、だんだんまた悪くなってしまう。これの繰り返しですね。

(谷崎副委員長) 警察の交通課が高校生自身で啓発をする活動を継続的に行っています。この前もクラーク高校の学生に自転車啓発を一緒にやってもらいました。

(柴沼委員) そのような活動をしていただけるといいですね。

(辻委員長) 生徒が受け身でなく能動的に取り組むことが必要と思います。また、高齢者の免許返納については、市長からも自ら関わるのでしっかり対応するようと言われていています。

(三谷委員) 返納しても芦屋市であれば比較的公共交通がしっかりしていますので、何とかかなという気がしますが、芦屋市も南北に広いので生活が不便になってしまうという方々もいると思います。それを補うような対策、要するに車でなくても移動できる高齢者向けのタクシーチケットのようなものがあると思います。

(谷崎副委員長) 高齢介護課が高齢者に対してバスの半額助成をしています。

(三谷委員) 場合によれば、タクシー会社のサービスやあるいは自動運転はまだ普及しているわけではないですが、そういった民間の活力を先進的に取り組んでいくことも考えられます。返納したら不便になって、ますます家に閉じこもるような高齢者を増やしてはいけないと思うので、対策は考えていくべきです。

(谷崎副委員長) 高齢者は免許返納しなければいけないというわけでなく、年齢が上がるにつれて、ご自身の身体機能も変化していくので、その身体状態を把握したうえで、例えばサポートカーがあることや免許返納という選択肢もあるよということを周知する役割があると思っています。

先日、市のケーブルテレビのコーナーで高齢者免許返納制度のことを取り上げました。実際に返納した方のインタビューをしましたが、若干不便にはなったけれども、事故を起こす不安がなくなったこと、また車のランニングコストもかからなくなったので返納して良かったということでした。車の維持費分でもってタクシーで出かけたなら節約できることや車がなくても芦屋市内で生き生きと暮らしていけるモデルを紹介することができたらいいなと思っています。

(三谷委員) 何かアドバイスを受けられるような窓口、仕組みというのはいいいと思います。その中でも電動アシスト付自転車は、坂道でもある程度移動が可能なので一つの選択肢になります。ただ、自転車は事故の問題もありますので、十分注意して色々な選択肢を示されることはいいいと思います。

(木下委員) 教育委員会としては未然防止が一番大事だと思います。市内の事故が多い

場所がわかれば、その情報を流すことによって担任の先生方が意識を持って子どもたちに話もできるし、保護者の方にも話をするができます。

(谷崎副委員長) 昨年は29年度に特に事故の多かった場所を地図にして情報提供させていただきました。市内全域でなくても事故の多いところの情報共有ができればと思っています。

(大谷委員) 小学校では安全マップを各学校で掲示しているので、子どもたちは自分たちの住んでいるところの危険な場所を知っていると思います。ただ高学年になってくると自転車で塾や習い事など安全マップ以外の世界に出ていってしまいます。芦屋市全体で事故の多い場所のマップのようなものがあれば、子どもたちも自分の通る道で「ここは事故が多いかな」というのを理解できると思ったので、ぜひそういう物ができたらいいなと思いました。

(辻委員長) 事務局のほうから今後のスケジュールについて説明をお願いします。

(事務局：山本) 来年令和2年度も夏ごろに交通安全対策委員会を開催予定です。令和元年度に実施した交通安全対策の検証及び令和2年度の具体的対策について協議したいと考えております。

(三谷委員) この委員会は28年度の開始でしたね。来年度に次の第11次交通安全計画の準備をするということですか。

(谷崎副委員長) 来年度に過去5か年の総括をして、次の第11次交通安全計画の準備をすることが理想ではありますが、国や県の計画がこれまでは初年度の中旬に策定されておりました。その策定を待って準備をすると市の計画策定が非常に遅くなってしまうので、来年度は令和元年度の検証を夏ごろに、過去5か年分の総括を1月か2月ごろに開催できればと考えております。

(辻委員長) 国や県の方向性がこれまでと全く異なることは考えにくいので、来年度から準備を進めてください。それでは、これをもちまして、令和元年度芦屋市交通安全対策委員会を終了いたします。

【閉 会】