

令和3年度第1回 芦屋市交通安全対策委員会 会議録

日 時	令和3年6月29日(火) 13:30~14:30
場 所	芦屋市消防庁舎3階 多目的ホール
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 泉 慶治 岡村 和代 川口 弥良 岡本 和也 柴田 陽子 欠席委員 村上 民恵 小川 智瑞子 濱田 康男 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
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) 委員長挨拶
- (3) 委員会委員照会
- (4) 事務局紹介
- (5) 議題1 第10次芦屋市交通安全計画重点施策の実施状況について
(平成28年度～令和2年度)
議題2 第11次兵庫県交通安全計画(案)の概要
および今後の芦屋市交通安全計画の進め方について
- (6) 今後のスケジュールについて
- (7) 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重点施策の実施状況について【資料1】
- (4) 第11次兵庫県交通安全計画(案)の概要
～交通事故のない社会を目指して～【資料2】
- (5) 第10次芦屋市交通安全計画(概要版)

3 審議経過

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3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。

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、資料1、資料2、第10次芦屋市交通安全計画（概要版）の以上5点となります。おそろいでしょうか。

次に、芦屋市交通安全対策委員会委員3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。芦屋市都市建設部建設総務課長に三好一示委員が、芦屋市都市建設部都市計画課長に柴田陽子委員が、本日は欠席でございますが芦屋市消防本部救急課長に濱田康男委員が、それぞれ新たに芦屋市交通安全対策委員会委員に就任いたしました。

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。

その上で本日も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と芦屋市都市建設部建設総務課長 三好（みよし）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。芦屋市老人クラブ連合会副会長鞍田委員です。芦屋警察署交通課長泉委員です。芦屋交通安全協会岡村委員です。芦屋市企画部市民参画・協働推進室長川口委員です。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PTA協議会副会長村上委員、芦屋市こども・健康部子育て推進課長小川委員、芦屋市消防本部救急課長濱田委員及び芦屋市教育委員会学校教育部学校教育課長木下委員は、本日欠席です。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寺尾です。どうぞよろしくお願いたします。それではこれより議事に入りますので、進行を辻委員長にお任せいたします。

（辻委員長） お忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。それではお手元の次第に沿いまして議事を進めさせていただきます。まず会議の成立について事務局より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9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。（1）資料1の「第10次芦屋市交通安全計画重点施策の実施状況について（平成28年度～令和2年度）」の説明を事務局からお願いします。

（事務局山本） まず冒頭に、昨年8月開催の令和2年度芦屋市交通安全対策委員会にお

いて、今回は今年2月ごろに開催し、第10次芦屋市交通安全計画全体の総括と第11次芦屋市交通安全計画に向けての考え方等をお示しできたと申し上げましたが、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全体の総括という観点でご説明申し上げます。資料1「第10次芦屋市交通安全計画重点施策の実施状況について（平成28年度～令和2年度）」をご覧ください。これまでの委員会では、単年度ごとの振り返りと次年度の実施予定を説明してまいりましたが、令和2年度が第10次計画の最終年度にあたるため、5年間の計画全体を振り返るために1枚にまとめたものがこちらになります。これまでの単年ごとの振り返りでは、お手元の第10次芦屋市交通安全計画（概要版）の右端縦の列にあります「7つの柱－重点施策」に沿った事業・対策の内容とそれぞれの実施件数を報告してきましたが、5年間実施してきた対策と具体的な内容にしばってまとめたものです。具体的な内容の欄には、それぞれの事業を実施した年度もあわせて記載しました。何年度～と記載のあるものは、その年度から現在まで引き続き実施されているもので、何年度のみまたは年度の数字だけの記載のものは、当該年度のみ実施された事業になります。また、令和2年度につきましては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、実施できなかった、あるいは規模を縮小した事業がございます。この令和2年度の芦屋市内での交通事故発生状況や重点施策の実施状況につきましては、第2回の交通安全対策委員会で報告させていただきたいと考えています。

本日は、この表の中で、特に交通事故の発生と関連が深いと思われる対策（右端の列に○がついている対策）について、ご説明申し上げます。

まず1ページ（1）③「地域の特徴に応じた子どもの交通安全教育の実施」と4ページ（4）①「参加・体験・実践型の交通安全教育、普及啓発活動の推進」の項目です。いずれも交通安全教室や下校指導、校外・園外における歩行訓練があげられています。交通安全教室は、下は幼稚園・保育所から上は中学生までの子どもたちを対象に、交通指導員である職員が学校園に出向き、それぞれの年齢に応じた教材を使うとともに、園庭や校庭に横断歩道と信号機を設置し、子どもたちが実演しながら交通ルールに関する知識を学ぶという取り組みです。下校指導、校外・園外における歩行訓練は、実際に外に出て歩道や車道を通る際に注意すべきことを学ぶ取り組みです。いずれも正しい交通ルールを体験することによって、日常生活の中で実践してもらおうという取り組みです。

次に、1ページ（1）⑤「通学通園路等における歩行空間の確保」と3ページ（3）②「通学通園路などの歩行空間の整備の推進」の項目です。いずれも通学路交通安全プログラムに基づき、警察、市道路・公園課、市学校教育課等が、通学路の中で要望の出ている箇所を歩いて合同点検を行い、実現可能な安全対策を講じるという取り組みです。

続きまして、2ページ（2）自転車対策の推進①「子どもの発達段階に応じた自転車マナー啓発活動の推進」と4ページ（4）交通安全思想の普及徹底①「参加・体験・実践型の交通安全教育、普及啓発活動の推進」及び③「自転車の安全利用の推進」の項目です。この項目は自転車の利用に関する啓発になります。小学校4年生を対象に実施する学校での自転車教

室や年に1回小学生以上を対象にした自転車運転免許を発行するにあたって川西グラウンドで講習を実施する取り組みです。いずれも自転車に乗るにあたって注意すべきこと、正しい交通ルールを学ぶことにより、自転車による交通事故を未然に防ぐ取り組みです。以上がソフト面に対する取り組みで、ハード面の取り組みとしましては、2ページ(2)⑤「自転車駐車場の改修及び整備」の項目で、各年度ごとの自転車駐車場設備の改修状況をあげています。交通事故の発生と関連が深い対策の説明は以上です。

続きまして【資料1】の最後のページ「第10次芦屋市交通安全計画の目標値および達成状況についてご説明いたします。こちらは第10次計画の中で数値目標としていたものを一覧表にまとめ、昨年12月末時点での実績値と目標の達成状況を載せたものです。9項目のうち、達成は2つにとどまり、未達成は7つとなっています。【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。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) ご報告ありがとうございます。今、お話を伺ってまず確認をさせていただきたいのですが、資料1の右端の列にある「交通事故の発生と関連が深い対策」と書かれた項目の○印のついたところだけを説明されたのですが、ついてないというところは関係が深くないという理解でしょうか。

(事務局山本) 決してそういう意味ではないのですが、今日特に取り上げて説明させていただく項目という意味でございます。

(三谷委員) ということであれば、やはりこの見出しは適切ではないと思います。ここに書かれてあることは、全て交通事故に十分関係がある内容です。今後この評価をされていく際には、それぞれの実施された施策がどういった事故をターゲットに定められ実行されているのか、それが分かるような整理をまずされることが重要ではないかと思えます。

その上で、芦屋市職員の皆さんの努力でこれまで何年間かの事故の精緻な分析結果がどんどん出てきていますので、それらを十分に活用するためには、各々の施策と事故の発生状況との関係というのを緻密に分析しないといけない。そのためには、今申し上げた施策とターゲット事故との関係を整理した上で分析・評価をされるといいのではないかと思います。

それと、ここに書かれてある具体的な施策の実施時期についても、今回はそれぞれの開始年度だけが記載されていますけれども、これも継続的にやっているものはいいのですが、ピンポイントでやったところが少し見えにくくなってしまいますので、できればそれぞれ年次ごとに項目分けされた表の中で施策が実施された年に○をつけてもいいんじゃないかと感じました。

といったところが、今回まとめられている表に対して手直しすべきところかなと思いました。

(辻委員長) ありがとうございます。それでは今、先生からご指摘のあった右の欄の表現を考えていただくのと、ハード対策ということで、おそらくこの表に対して、道路・公園課長からご意見があろうかと思えますので、岡本委員お願いいたします。

(岡本委員) ハード対策という観点で、道路の管理をしておりますので、所管している道路・公園課の立場で申し上げます。

今回重点施策の中で、特に我々の掲げる項目として、防護柵の改良工事であるとか、無電柱化というところを今回具体的な内容として掲げております。当然防止策というのは、重要なものだということは当然認識した上で工事を実施しているとともに、年次ごとに場所を変え、延長を変えというところで実施しているところです。

また、それ以外の対策というと、ソフト的な対策も当然やっているのですが、ここでは具体的に掲げることはあまりされていないのですが、ハード面では通学・通園路、主には通学路になるわけですが、構造点検をする中で、年々手を加えて実施しているところになっております。

ですので、こちらの書き方というのも当然あるんでしょうけれども、柵の改良工事と併せて、ほかの交通安全対策について、こんなこともやっています、というのを示させていただくのがいいのかな、とも思っております。当然柵をつけることで、人の安全を確保するというのに併せて、ほかにも区画線を引き直すことで対策を取ったりといったこともやっておりますので、そのあたりの書き方というのは、これから改めてやっていくということも必要なのかな、とこの表を見て感じているところです。

また、自転車の関係でいきますと、ネットワークの計画を作りましたので、これから順次自転車ネットワークの施策に併せた環境対策というのでも実施していきますので、それは今後盛り込んでいくような形になるかなと思っております。

(辻委員長) ありがとうございます。そのほかご意見とかどうでしょうか。

(三谷委員) 今の道路関係のハード整備も、ここに書かれてある以上にやっていますとのことですが、まさにそのとおりだと思います。それについて効果検証をされているのであればお教えいただきたいのですが、整備の前と後で何か大きな変化があったかどうか、もしご存知でしたら教えて下さい。

(岡本委員) 実際のところ、我々でやっている工事というのは、通学路点検の中でというのもそうなんですけれども、ピンポイントで対策しているものが多いことでもありますので、なかなかその前と後というのは分かりづらかったりというところがあります。実際に何か問題があったから実施するという場合もありますし、危険性を感じているからこうしてほしいというご要望をお聞きする中で、対策として実施していくという場合もありますので、前と後ということで、検証し切れてないところはあるかなとは思っています。

(三谷委員) そうすると、この10次の計画の評価をする際に、おっしゃられたようなそういう評価ができていないというのは、少しやはりもったいない気がしていて、可能ならばその路線なり場所なりがある程度決まっていれば、その事故の発生状況、整備前と整備後、少し期間を延ばさない件数は拾えないかもしれませんが、そうでないと、せっかく実施されている整備の内容が埋もれてしまって、効果がないと見られてしまうのはもったいないなと感じました。

(辻委員長) どうでしょうか。

(泉委員) 警察として取り組んでいる交通事故防止については、主に交通規制、安全教育、交通の取締り、また交通事故の処理によって、人身事故を起こされた方に点数が入って、その免許を停止したり、取消したりとか、こういったことで交通社会から悪質危険な運転を排除するというような、こうい

った大きな4つの作用がございます。昨年だけに特化して見ますと、実際、安全教育という面でも、学校に行ったりとか高齢者クラブにお伺いしていろいろご指導させていただいたりとか、いろいろ情報共有したりとかということが、実際のところできてないのは事実でございます。ただ、取締りとかの件数については、これはプラスに転じております。毎年、ずっと増えてはいるんですけども。

しかし、交通事故の件数は約2割ぐらいで、大きく減っております。これはコロナの影響なんだろうなということは、ざっくり見えてくるんですけども、安全教育は対処できている一方で、事故は減っています。かといってそこに相関関係は、今のところ認められません。

ではなぜ事故が減ってるのかというところが、やっぱり去年の1年間だけを見ると非常に捉えづらいのかなというところがございます。実際、今年に入ってどうなのかというところ、この5か月間なんですけれども、1から4月までの間では、人身事故の統計では約4割ぐらい事故が増えております。

これは何が原因なのかと言われましても非常に難しいところもありまして、芦屋市の事故の特徴は、大体3割以上4割ぐらいまでは、芦屋市以外の運転者の方が事故をされてるというのが特徴で、悪く言えば、その市内で安全教育を一生懸命やっても、でも、4割の人はほかの区域に住まわっている方になってしまって、こういったことを複合的に今後やっていかないといけないのかなというところと、あと、この去年の1年間というところを全く無視するわけではないんですが、異質な1年だったと捉えて、今まで着実に減ってたのが、今年に入っては増えているということですので、今までの施策は全く間違えてないとは思いますが、今後さらに、同じように取り組むべきところは取り組む。

コロナの中で、どうしてもワクチンを接種していただいても、いろいろな制約は出てくるかと思っておりますので、その中で多くの人に周知していったり、取締りしていったりということを、このコロナの中でできることを警察としても模索していかないといけないなと考えさせられた1年でございました。

今後とも皆様のご協力を頂きながら、一生懸命頑張っていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

(辻委員長) ありがとうございます。

(三谷委員) たびたびすみません。1点確認です。今年4月までの人身事故件数が、プラス40%というのは、これは2020年と比べてということですか。

(泉委員) はいそうです。

(三谷委員) その前の年からと比べるとどうですか。

(泉委員) それでもやや増えています。コロナの中で、逆に公共交通機関に乗りたくないと感じられる方がもしかしたらおられるかもしれませんし、芦屋という土地柄ですね、車を所有されている方がたくさんおられますし、奥池とか車でないとどうしても移動できないという方もおられますので、そういったことももしかすると関係しているのかもしれないですね。

(三谷委員) そうしますと、今説明いただいた点も関係するのですが、2020年の事故の扱い方をどうすべきかというのを少しここで決めておかないと、変な方

向にいつてしまいますね。今のお話を聞くと、やはり外して考えた方がいいのではないかというご意見のように聞こえたのですが、そのあたりを少し意見をいただいたらどうかと思います。

(辻委員長) 今まで年齢の傾向というのを見てきましたけれども、去年はイレギュラーだったと思います。そうすると、具体的なデータを出しながら今後議論をしていただくということにしましょうか。

(三谷委員) 2020年のデータについては、効果評価をするときに外すのか組み込むのかということですか。

(辻委員長) 入れるとなると議論がおかしくなるので、外すことを視野に入れてデータを整理して、その上でどうするか次回確認をしていただくということにしましょうか。

(三谷委員) まずは全体の傾向としては、2020年は外す方向がいいだろうと思います。ただ一方で特殊な年だとはいえ、おそらく特有の事故が起こっていると思います。それが何かというのは今突き止めておかないと、今後もうしばらくコロナの状況が続くとすれば、そのような事故が起こり得る可能性があります。単年度で件数が非常に少なくて分析がしづらいのですが、2020年度はその部分だけを取り出して、分かる範囲で分析をするのもやっておかれる方がいいなと思いました。それを含めて、次の第11次の期間の計画を考えるということです。次期計画の5年間でコロナの影響というのは完全になくなるわけではないような気がします。

その意味では、コロナ禍であった2020年の状況から対策を、そして、全体的な傾向から見た長期的な対策を、この2つの対策を考えておかないといけないのではないかと思います。

(辻委員長) ありがとうございます。そのコロナの影響ですけれども、高速道路の交通量はおそらく減っていると思います。それとは反比例して、緊急事態宣言が出た当初は、本当に外出を控えておられましたけれども、最近の土日は逆によく市内で混んでいることがあります。何か反比例現象というか、コロナだから交通量がすごい減ったという単純なことでもなさそうな気がします。高速の交通量はもうオープンになっていますので、何かそのあたりで探してみます。

そのほかにご意見のある方どうでしょうか。そうしましたら、またご意見があれば最後に出していただくことにしまして、資料2の県の第11次計画の概要について、ご説明をいただきたいと思います。まず、国は3月29日に第11次交通安全基本計画が固まったということで、それを受けて県が計画案を策定して、パブコメを実施しているということです。それでは、県の概要も織り混ぜてご説明をお願いいたします。

(事務局山本) 資料2の「第11次兵庫県交通安全計画(案)」の概要の1枚目の資料をご覧ください。こちらは兵庫県が県民への意見募集を実施した際に提案されたものでございます。基本的には前期、第10次計画の内容を引き継いでいるということで、このアンダーラインが引いてある箇所が前期計画の変更点ということになっております。右側の列に記載をしております基本理念として、「高齢化が進展しても誰もが安全に移動できる社会の構築」ということでうたわれておまして、基本的な考え方として10次では交通弱者というように区分されていたものを、

それぞれ高齢者、子ども、障がい者に細分化して対策をするということとされています。また、最近では技術革新が目覚ましいということで、昨今では自動車の自動運転であるとか、そういった先端技術についても言及をされているところです。

先ほど委員長からも説明があったように、県の計画の前に国の計画が策定をされておりまして、兵庫県の計画は、この国の計画を踏まえて策定しているということで考えております。一方でそれに対して、今回市の計画につきましても、この県の計画の内容に抵触しないようにという規定がありまして、あくまでも市の計画は、この県の計画の範囲内で策定をするということになります。

以上の状況を踏まえた上で、令和2年度で切れました芦屋市の計画について、今後どう考えていくかということにつきまして、委員の皆様のご意見を伺いたいと考えております。

事務局としましては、県の11次計画の内容が先ほども申し上げたように、それほど大幅な改定ではないと捉えておりまして、今後の市の計画を11次計画として策定するのではなく、10次計画の変更という形でできないかと考えております。具体的には、10次計画でうたっております基本理念は維持をしながら、これまでの計画期間の5年間を振り返る中で、しっかりと見直すべきところは見直す必要はあると考えておりますし、その上で5年間たっておりますので、新たに提示あるいは追記すべき内容であるとか、現時点で修正すべき内容を加えた上で、10次計画の期間をもう5年間延長するという10次計画の変更で進めさせていただけないかということで考えております。要するに、10次計画を全面的に作り変えて11次計画を新たに策定する必要までには至らないのではないかと考えております。

資料2と今後の計画の進め方についての説明は以上となります。

(辻委員長) ありがとうございます。そうしましたら、今のご説明に対して何かご意見や質問があればお願いいたします。どうでしょうか、日頃のこんな取り組みが足りないのではないかと等、思っていることがあれば、ご意見いただけたらと思います。

(鞍田委員) 取り組みという話からは少し外れるかも分かりませんが、先ほど第10次の結果ということでは、特に通学路とか子どもの話が出たんですけれども、先だつての千葉の大きな事故について、子どもが原因ではなく、運転者の原因というのが一つあると思うのですが、構造的に悪い道路とか、そういう非常に気になるところが、芦屋市内でも私はあるのではないかなと思っています。根本的に道路を変えよという話ではないですが、車の運転者が錯覚を起こしやすいとか、勘違いしやすいとか、そういうところは、できるだけ構造的な問題で改善してほしいなという気はしています。具体的に子どもの事故というのは、いかなる状況であれ防げるような方法を施策としても持つべきかなと思っています。

それから、高齢者の事故が多いところは私たちも非常に気になっているところはありますが、例えば高齢者の中でも芦屋市の場合、私たち老人クラブに入っている方が、高齢者のうちの1割ぐらいしかいないので、対象が非常に少なくなっているのかなと思っています。老人クラブの中では、例えば広報紙の紙面を使って、できるだけ啓発をしていこうというこ

とで、交通安全的なルールの話は、いろいろと啓発するようには心がけてはいるのですが、市内の路地等を見ていると、ほとんどルールを守っていない人が非常に多い。高齢者以外でも特に子どもを連れた親について、そういうところが非常に気になります。例えば交差点においても、歩行者用の信号があるところとないところで、市民のルールを守るという意識が低下するところが非常に気にはなっています。

年間 300 件ぐらいの事故が起こっているという話なので、できるだけそういうハード面も改善しながら、これまでの高齢者等に対して、注意喚起するような施策は、今後もやっていく必要があるかなとは思っています。

新しい話は私も分からないですが、ルール改正によって新しい施策を取り入れたり、そういうこともやっていく必要があるのではないかなと思っています。

(辻委員長) ありがとうございます。昨日の千葉県のあの事故で、やはりニュースの主題というのは、当然飲酒運転していた人が悪いという話になっているのですが、ガードレールがあつたらなというのが、どの放送局も言っていたので、今後、国はそういう方向を打ち出してくると思います。ただハードがあれば全て解決するのかというと、それだけではないので、なかなか難しい問題かなと思います。

(鞍田委員) ただ、大津であつた園児の話は、やはり事故の蓋然性が高いので、そういうところはやはりハードでもフォローしていく必要は私はあると思っています。芦屋市内でも気になって、交差点をあちこち見るのですが、交差点のコーナーには、ガードレールであつたり、縁石を高くしたりという何らかの工夫をしています。それはやはり必要かなと思います。何もなしでは、利用する側もやはり不安を感じると思いますので、交通量の多いところからでも取り入れていくべきかなとは思っています。

(辻委員長) 三谷先生にお聞きしたいのですが、先進国の中で、交通事故で亡くなった方の中で歩行者や自転車の占める割合が、日本はすごく高いんです。先進国の倍ぐらいなんですけれども、どういう理由で諸外国は抑えられているんでしょうか。一つはハードの整備みたいなこともあるのでしょうか。

(三谷委員) 私の個人的な感覚ですけれども、ハード整備の違いというよりも交通参加者としての意識の違いがあると思います。歩行者を最優先すべきという意識が、日本の中ですごく薄らいでいるというか、もともとなかったのではないか。日本は自動車が先に道路を占有し始めましたので、自動車優先が交通参加者の標準意識となって、結果、自転車も車両であるのに、自動車ではないという点で歩行者として取り扱われてきたのではないか。それがやっと数年前に自転車走行環境の整備をしていこうという中で、自転車を車両としてちゃんと位置づけましょうという動きになりました。このような経緯から、もともとの交通参加者としての意識、特に自動車側のドライバーの意識というのが、歩行者や自転車などの自動車から見た弱者優先の意識がすごく低いのではないか。ハード整備の不足が原因というよりも、そこが原因ではないかなと思います。

飲酒運転についても同様だと思います。飲酒運転による事故については、私は事故というよりは事件だと思っています。そういう事件である飲酒運転は、事故として扱ってはいけませんし、きちんとしかるべきところで

対処しないといけないと私は思います。ということなので、そういう飲酒運転に対して道路を整備するということが、果たしていいのかどうか。ここは、非常に私は疑問を感じるころでもあります。まずは、そういった事件を起こした側の責任をきちんと問うていく。あるいは、それを防ぐような対策を取っていくというのをもっと重点的にやっていく必要があるということです。特に飲酒運転に関しては、検知器などを義務付けるとか、そういう取り組みは行われていますが、なかなか普及していない。まだまだやれることはあるのではないかと思います。答えになっていないかも知れませんが以上です。

(辻委員長) ありがとうございます。確かに日本では、横断歩道でほとんどの車が止まらないです。私も公用車に乗っていて、子どもたちが下校していて横断歩道の前で待っているのに、プロのドライバーであるタクシーは止まらない。そんな状況があります。それが外国の場合はほとんど止まる、ということを知ったことがあります。意識がやはり全然違うんでしょうか。

(三谷委員) 今ご指摘頂いた点の中で、よかったなと思う点を少しお話ししますとふだん生活している中で、危険だと思ふ挙動をよく見る場所、ここを点検するというのは、かなり大きな意味があると思います。やはり、そういった挙動、つまり意識の低いドライバーが多く通行している場所の可能性が高いですので、例えばそこを重点的に警察が何かソフト的な取り組みをする。それでも減らないのであれば、ハードの方で警報装置などの対策をしていくとか。そのためには、今ご指摘のあったような、合同点検といった公道を共同で問題のあるところを点検する、そういったところでも少し幅広く見ていかれるとすごくいいのではないかなと感じました。

(辻委員長) それと、県の方でも交通安全計画を立てていまして、生活道路での事故は、幹線道路が混んでいて、生活道路に入ってきて急いだために発生するというケースもあるように聞いていますので、何も市だけで対策できるということではなくて、できれば県で移動の円滑化のようなことをある程度図っていただければ、逆に市内での事故も減りますし、当然、生活道路でできる施策もあります。というようなことを総合的にやっていくことが大切なんじゃないでしょうか。

(泉委員) 兵庫県警が横断歩道を渡る方に対して、合図運動を展開しております。手を挙げて下さい、車に合図を送って下さいということをやっています。これを去年の夏ぐらいからやっております、実際に手を挙げて渡ると、車は止まってくれるんですね。これを交通部長とも実践して、にこっと笑ったら止まってくれるということで、すごく言っています。これまでも子どもの場合は、横断歩道を渡るときにすごく手を挙げて、一生懸命通してくださいというアピールをすると思うのですが、大人も実際効果がありまして、こういう活動も重要なのではないかと思います。

長野県が非常に止まってくれる率が高いというデータが出ておりますけれども、長野県は手を挙げて止まってくれてから、渡り終わったあとに、車の方を見て一礼するそうです。そういう小さい頃から、安全教育の啓発の中で、人と車の関係性の構築というか、お互いに尊重し合えるような、こういう状態を小さい頃から作るという、身に染みたまものというのは大事だと思います。小さい頃に母親から教えられた何か家庭内のルールのような

なことは、今でも実践していることがありますので、そういう非常に長期的な目線にはなるかと思いますが、今までやってきたことをずっと積み重ねていくということが重要なのではないかなと思います。

(辻委員長) 確かに好循環になりますね。私も止まった時に、子どもたちがありがたうって言って渡ったら、次も止まろうかなって思います。

(三谷委員) まさにその話が意識醸成には大事だなと思って聞いていたのですが、ただ実現のためにはそうやって長期的な話にはなりません。先ほどのお話の中で、大人がルール無視をしてるというお話がありました。意識改善のアプローチとしては真反対のことを今話されていて、合図を出すなどの、きちんとそういう関係性を小さい頃からつくっていけば、うまく回るようになる可能性も出てきたということは、今ご指摘のあったその挙動、行動に問題があるところでは、そういった意識を醸成するような何か対策を家庭内からやっていくというのは、やはり大事になってくるのかなという気がしました。

(辻委員長) ありがとうございます。何かほかにご意見がある方はおられませんでしょうか。

(三谷委員) なければよろしいでしょうか。第10次が終わった次の第11次計画を考えていく中で、どうしていくかという先ほど事務局の投げかけがありましたが、最終的なご判断は市の方で考えていただければいいかなと、私は個人的には思っています。

ただそのときに、この5年間にこの会議を通して、いろいろなご意見が出されたような気がします。私が記憶に残っている中でいうと、去年でしたか、一昨年でしたか、事故マップを使って実態を捉えるということのを他の市ではやっていないのか分からないですが、先進的にそういった取り組みをされているのは、すごくいいなと思いました。それを見られた委員の皆様方も、すごく分かりやすいということで、持って帰って説明に使いたいというご意見もあったように思います。そうなってきますと、現状取り組まれている7つの柱の優先施策のどこかに、そういった事故マップの活用のような、それに限らないですが、これまでの5年間の中で出てきた、いろいろないい意見、今日も出ましたので、そういった意見を反映できる場所は、極力明記されていくのがいいのではないかなということを感じました。それについて何か今ここで思い出されることがあれば、どんどん言っておかれると、反映しやすいのではないかなと思います。

(辻委員長) ありがとうございます。事務局の方から11次の計画をとということで、どうしましょうというご提案を頂きました。それについて8月ぐらいに第2回の委員会を開かせていただいて、この場のこともそうなんです、具体的な数値も示していただきながら、このときに11次を作るのか10次の変更とするのか、次回にある程度の数値を見ながら判断をし、決めさせていただきたいということでよろしいでしょうか。仮に11次を作らないということであっても、いろいろな施策を展開しないということではなくて、10次の検証の上で何が必要かという作業はしていくということです。基本的な作業は全く同じなのですが、あまり大きく変わっていないので、パブリックコメント等の手続きは取らないという、事務局としてもそういう意味合いで提案していただいているんですね。

- (事務局山本) 策定と変更とどう違うのかということになりますと、結局そういうことで、手続が簡略化できるので、計画の変更でどうでしょうかという、そういう意味合いがあります。
- (辻委員長) わかりました。そうしましたら、今後のスケジュールを先にご説明いただいて、最後に何かご意見があればお伺いをしたいと思います。
- (事務局山本) 今後のスケジュールにつきまして、次第の下のところ載せていますように、次回第2回の交通安全対策委員会は8月ごろに、あと9月あるいは10月に第3回の交通安全対策委員会を開催しまして、それぞれの次第に記載をしております議題で実施、開催させていただきたいということで考えております。日程は決まり次第、またお知らせをさせていただきます。
- (辻委員長) そうしましたら、第2回目はいろいろ検証を加えて、その検証結果の上で、今後何をやっていったらいいのかという議論を第3回目で議論していただくということでしょうか。
- (事務局山本) はい、そのとおりでございます。
- (辻委員長) そうしましたら、全体を通じてこの流れはこうした方がいいとか、どうでしょうか。ご意見があればお伺いいたします。
- (鞍田委員) 最終目標は、いわゆる11次の決定はいつ頃を目指してるんですか。
- (辻委員長) いつ頃を目指していますか。
- (事務局山本) 第3回のときに決められればと思っておりますが、場合によっては、第4回以降も開催する可能性もあるということでは考えております。3回目で決めたいということまでは考えておりません。
- (辻委員長) 大体の目標としては、3か月に一度議会が開かれますので、このスケジュールでいきますと、12月議会に何らかの報告ができればいいのかなと、ただし、12月に絶対報告しないといけない、ということではないので、意見がまとまらなければ、3月でもいいんですが、おおむね12月ぐらいを目標にというイメージでしょうか。
- (事務局山本) そうですね。
- (三谷委員) 細かい話ですが、次の11次計画が決まっていない現段階では施策として何をするのでしょうか。というか、10次の施策をそのまま維持するというか、実施していくのでしょうか。
- (辻委員長) 基本的に新しい計画ができていない場合は、前の計画をそのまま継続させるということになります。何もやらないということではございません。
- (三谷委員) それでしたら安心しました。ありがとうございます。分かりました。
- (辻委員長) よろしいでしょうか。そうしましたら、ご意見もないようですので、これで第1回の交通安全対策委員会を終了したいと思います。今日はどうも本当にお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。