

(様式第 1 号)

■ 会議録 □ 会議要旨

会議の名称	令和 6 年度第 1 回芦屋市交通安全対策委員会
日 時	令和 7 年 1 月 2 8 日 (火) 午後 1 : 3 0 ~ 午後 3 : 3 0
場 所	芦屋市役所 東館 3 階 災害対策本部室 (中会議室)
出 席 者	委 員 長 足立 覚 副委員長 吉泉 里志 委 員 三谷 哲雄、鞍田 反省、岡村 和代、小川 智瑞子 三崎 英誉、柴田 陽子、濱田 康男、石濱 晃生 欠席委員 細谷 倫子、片岡 篤、濱田 理
事 務 局	道路・公園課 係長 篠崎 紘志 課員 松岡 秀和、梅林 健祐、山本 侑乃
会議の公開	■ 公開 ----- □ 非公開 □ 一部公開 会議の冒頭に諮り、出席者全員の賛成により決定した。 〔芦屋市情報公開条例第19条の規定により非公開・一部公開は出席者の3分の2以上の賛成が必要〕 <非公開・一部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) 議 題

ア 第10次芦屋市交通安全計画（改定）の目標および達成状況について

イ 第10次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表について

(3) その他

(4) 閉 会

2 提出資料

(1) 次第

(2) 委員名簿

(3) 芦屋市交通安全対策委員会設置要綱

(4) 第10次芦屋市交通安全計画（改定）概要版

(5) 資料 1 : 第10次芦屋市交通安全計画（改定）の目標および達成状況

(6) 資料 2 : 重点施策整理表の評価一覧表

(7) 資料 3 : 第10次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

(8) 資料 4 : 目標別実施内容一覧表

(9) 資料 5 : 第10次芦屋市交通安全計画（改定）取組内容および達成状況について

(10) 当日資料 1 : 青矢羽根チラシ（クルマを運転される方へ）

(11) 当日資料 2 : 青矢羽根チラシ（自転車運転される方へ）

3 審議内容

事務局／松岡： ただいまより令和 6 年度第 1 回芦屋市交通安全対策委員会を開催します。

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。私は事務局の道路・公園課、松岡と申します。よろしくお願いいたします。

<配布資料の説明から委員の異動、委嘱及び紹介まで省略>

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足立委員長にお願いします。

足立委員長： 本日は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。まず会議の成立について、事務局より説明をお願いいたします。

事務局／松岡： 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 名が出席しております。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。

足立委員長： 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、事務局より説明をお願いいたします。

事務局／松岡： 本委員会は、芦屋市情報公開条例第 19 条の規定に基づき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公開されることをご了承いただきますようお願い申し上げます。

足立委員長： それでは内容に入っていきたいと思います。まずは事務局より次第の議題（１）及び（２）について、まとめて説明をお願いいたします。

事務局／松岡： 事務局より、議題に入る前に本日の会議の確認事項について説明をさせていただきます。本日の会議の確認事項は 2 点ございます。

まず 1 点目が、計画の進捗管理になります。詳細は後ほど説明させていただきますが、計画改定後の令和 3 年度から 5 年度までの取組について確認をお願いします。

次に 2 点目が、今後の取組についてです。進捗を確認いただいた後、今後の取組について確認をお願いします。

本日の会議では、何かを決定するということではなく、委員の皆さまで意見交換や情報共有をしていただきたいと思います。

続きまして、議題（１）第 10 次芦屋市交通安全計画（改定）の目標および達成状況について、議題（２）第 10 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表について及び配付資料について説明させていただきます。

右上に資料 1 と書いた資料をご用意ください。こちらは左側に第 10 次計画の目標とその達成状況、右側に改定後の計画目標とその達成状況を記載しております。第 10 次計画で 10 個ありました目標については、計画改定時に 7 個を引継ぎ、改定後の計画目標としました。また、同じ目標については件数の推移が確認できるように、同じ行に記載しております。

続きまして、目標の達成状況について説明します。右側の改定後の目標①令和 7 年までに年間の交通事故死者数を 0 人にする。こちらは令和 4 年に 1 件、令和 6 年に 2 件発生しております。次に②令和 7 年までに年間の交通事故死傷者数を 300 人以下にする。こちらは令和 5 年に目標を下回り、令和 6 年についても目標を達成しております。次に、③令和 7 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。こちらは改定後、一度も目標を達成した年がなく、重点的な対策が必要な目標になります。次に、④令和 7 年までに市内の子どもの交通事故死傷者数を 14 人以下にする。こちらは令和 5 年には達成しておりましたが、令和 6 年は未達成となりました。次に、⑤市内の自転車に関わる事故件数を令和 7 年までに 82 件以下とする。こちら④と同様、令和 5 年には達成しましたが、令和 6 年は未達成となりました。次に、⑥令和 7 年度までに市内の自転車利用者賠償責任保険加入者割合を 100%にする。こちらは兵庫県のアンケート調査を評価基準としておりましたが、令和 3 年度を最後にアンケートが廃止されたため評価不可としております。ただし、交通安全教室や街頭啓発では自転車利用者の賠償責任保険加入促進に向けた取組は現在も引き続き実施しております。最後に、⑦交通安全計画期間の踏切事故件数を 0 件とする。こちらは改定後の踏切事故は 0 件であり、現時点では達成しております。

次の資料の説明に移ります。資料 2、重点施策整理表の評価一覧表と資料 3、第 10 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表をご用意ください。まずは資料 2 をご覧ください。先ほど説明いたしました目標を達成するために、計画改定時に資料 2 に記載のとおり左側 7 つの柱を（1）から（7）まで設定し、それらに紐づく形で柱ごとの重点施策を整理しました。

次に資料 3 をご覧ください。こちらは、実際に所管で取り組んでいる実施内容 48 項目がどの重点施策に対応するかを整理した資料です。

また、各実施内容の評価についてもこちらの表で行います。

次に資料 4 を説明しますが、資料 1 と資料 3 も併せてご覧ください。資料 4 の表は、先ほどの資料 3 の評価を資料 1 の目的別に集計した表になります。資料 3 と資料 4 では、第 10 次計画と比較し、今回評価が良くなったものを青色、悪くなったものを赤色で色づけしております。資料 4 において評価が良くなった項目が多いほど目標の達成に近づいており、評価が悪くなった項目が多いほど目標の達成から遠ざかっているという想定で進捗管理を進めております。

最後になりますが、資料 5、第 10 次芦屋市交通安全計画（改定）取組内容及び達成状況をご用意ください。こちらの資料については、各所管に回答いただいた令和 3 年度から令和 5 年度までの取組状況とその自己評価です。こちらの資料については、記載内容を先ほどの資料 3 の重点施策整理表に落とし込んではおりますが、より詳細な所管の取組や自己評価を確認される際にお使いいただくための参考資料としてご用意しております。各資料の確認方法や関係性については以上となります。

続きまして、資料 3、重点施策整理表についてです。今回、計画改定後、初めて進捗の確認と評価を行いました。その結果、計画策定時に想定していた効果検証が難しい項目がありましたので、事務局より抜粋して 2 つの項目を説明させていただきます。資料の 2 ページ目をご覧ください。

1 つ目が、No.17 交通安全教室についてです。こちらは計画策定時には小学校区ごとに交通事故の件数を抽出し、発生傾向を確認して評価を行う予定でした。しかし、右側の課題にも記載させていただいており、警察庁が公表しているオープンデータカタログで確認したところ、年齢区分が 25 歳未満で一括りの情報だったため、想定していた検証方法による検証が困難でした。そのため、今後はこちらの課題に記載した方法で検証、評価することを検討しております。また、現時点での評価については、データを利用した定量的な検証が困難であることから、実際の交通安全教室の内容について定性的な評価を行い、その評価を記載しております。このため、ほかの項目も含めて想定していた効果検証が実施できず、定性的な内容で評価を行った結果、評価が良くなり、青色で色づけされた項目が複数あります。

続きまして、4 ページをご覧ください。No.32、自転車ネットワーク計画に

基づいた整備に関する関係機関との協議をご覧ください。こちらの自転車ネットワーク計画は、平成30年10月に策定されておりますが、具体的な対策が未実施だったため、対策の実施後に改めて評価をするということを第10次計画の評価に記載しておりました。その後、右端の評価理由に記載のとおり、令和4年2月に芦屋中央線、稲荷山線に矢羽根型路面標示を設置したため、今回評価を試みました。しかし、現時点では検証用のデータが十分にそろっておらず、矢羽根型路面標示の周辺で起こった事故についても精査ができていないため、評価不可としております。今後は課題に記載のとおり、事故の発生箇所を詳細に確認し、個別の事故について精査を進めます。また、矢羽根型路面標示の整備に関して、整備のみで終わらず、その使い方や、自転車における交通ルールの啓発にも取り組んでおります。

1つ例を挙げますと、今年度の取組内容ですが、本日配付した赤色と青色のチラシを兵庫国道事務所と警察と共同で作成し、市内の学校園やそのほか公共施設にて配布いたしました。また現在、高島市長が出演する啓発動画も作成中です。

続きまして、資料1と4をご用意ください。先ほど資料4の説明で、目標ごとの評価に青色が多いと目標達成に近づいており、赤色が多いと目標から遠ざかっていると説明しました。しかし、資料4の2ページ目から③、④、⑤の目標を見ていただくと、青色の評価が多くありますが、3つとも未達成という状況です。計画の改定時に各取組の評価について、できる限りデータを活用した効果検証を行い定量的に評価することを進めてきました。しかし、今回初めて効果検証を行う中で、データによる検証が困難な項目が幾つかあり、それらを定性的な内容で評価をしたため、第10次計画と比べて相対的に高い評価となり、資料4では青色の評価が多いが、目標達成には至らなかったと考えております。

最後に資料4の目標③高齢者の交通事故死傷者数を減らす取組についてです。出前講座をはじめシルバー人材センターでの講話や、待ち受け型安全教育など、一つ一つは充実した内容で実施できていると考えておりますが、実際に高齢者の交通事故を減少させるという結果には至っておりません。そのため、高齢者の交通事故を減らすための新しい取組や、今までの取組内容の改善について、委員の皆さまから何かお気づきの部分がありましたら、ご意見を頂戴できればと考えております。

足立委員長： それでは、議題（1）、（2）を併せて説明いただきましたが、何かご意見や、こういったことを教えてほしいということがあれば挙手をお願いいたします。たくさんの資料で、説明が多岐にわたるような形だったので、何か気づいた点とかあればご意見いただければと思います。

柴田委員： 課題認識としても十分されている③の高齢者の死亡のところが大変だというような説明をいただきました。資料1の平成28年からの数字をずっと載せていただいている中では、長い目で見たら減少傾向だと思います。この高齢者は65歳以上ということですか。

事務局／松岡： そのとおりです。

柴田委員： 高齢者の方が増えてきていると思いますので、率としては減っていると感じています。取組として説明いただいた、資料4の、改善しているかのような評価になったというのは、やはりハード整備、ソフト整備とも数字の実績に挙げるのは難しい要因があるのかと思いました。県下とか、他でもされていて、何か特段効果的だというようなものがもしあるのであれば、参考にしたらどうかと思います。これが効果的だということは私のほうから出ないで

すが、皆さんされているような啓発活動や、そのほか③のところに○がついているハード整備を見ても、されているのだろうなと思います。特段、芦屋市が高いとかいうわけではなく、ほかの自治体ですとか、この阪神間でこうした交通状況、似通ったところでは大体同じような状況にあるのでしょうか。

事務局／松岡： プロジェクターに資料を出させていただきます。こちらの資料が高齢者の交通事故の統計になります。芦屋市の過去5年分と、比較のため東灘区、西宮市、兵庫県を令和5年のみ表示しております。第一当事者が高齢者のケースですが、芦屋市の場合、高齢化率がほかの自治体に比べて高いため、高齢者の人口当たりの第一当事者の人数も高くなります。しかし、兵庫県と比較すると1%程度しか高齢化率に差はないが、高齢者が第一当事者になる事故が兵庫県は22.6%、芦屋市は25.8%と高齢化率の差以上に多いということが分かります。次に、第二当事者が高齢者のケースです。兵庫県が18.3%に対して芦屋市は13.3%。このため、市内では高齢者が交通事故の被害者となる割合が兵庫県と比較し低いと言えます。今後、こういった統計データや内容を踏まえ、高齢者の事故を減らす効果的な対策を進める必要があると事務局も把握しております。

柴田委員： ありがとうございます。

吉泉副委員長： 実際に他市のどのような取組と比較するか、というところまで、情報はまだ持ち合わせておりません。しかし、交通安全教室は毎年実施していく中で、その取り組んだことがすぐに事故防止の結果として数字で現れるかという、啓発の分野は難しいと思います。芦屋市ではシルバー人材センターの高齢者の方々に対する交通安全教室や、出前講座がある場合はそちらでお話をさせていただいています。また、交通安全協会で、高齢者の方々に対して取り組んでいるという状況があるので、例えば交通安全協会、岡村委員から少し内容をご説明いただけたらと思います。より広く市民の人に知れ渡るにはどうしたらいいか、その辺りのご意見もお聞きできたらと思います。

岡村委員： コロナのため中止の期間はありましたが、高齢者の対策を東灘区と灘区、芦屋市の3者合同で、東灘区の教習所で取り組んでおります。また今年が芦屋市の当番になっておりまして、今のところ4月の下旬に実施予定です。今回は芦屋交通安全協会の役員等が出まして、自転車シミュレーターを持参します。こういった対策を去年から再開しました。もし協力いただけるのであれば、いろいろな団体の方に何人か芦屋の方を募っていただいて、一緒に教習所に行っていただけたらと思います。他はシルバー人材センターで、それもシミュレーターを持参し、高齢者交通安全教育隊（STUS）です、そういう対策もしております。また、喜楽苑等の老人福祉施設にも行かせていただいて、安全教室もやっています。こちらが、高齢者を中心に力を入れた取組です。以上です。

足立委員長： そういった施設にも行かれて、高齢者の方にも啓発をするということもされてるということですね。

岡村委員： はい。

三谷委員： 確認したいのですが、自転車のシミュレーターを使った安全な乗り方の練習や、危険な状況の確認とかをされていると思います。そのことが芦屋市で

実際に起こっている高齢者の自転車の事故とリンクしているかどうかが大事で、実際に事故がここで起こっています、ということを知らせつつ、それを防ぐにはどうすればいいか。要するに、その内容の改変といいますか、工夫というのにも必要ではないかなと思います。その意味でいうと、実際自転車のこういった訓練をしているのか、と実際事故でこういった高齢者の、自転車事故が起こっているのかとをすり合わせれば、その内容が正しいかどうか分かります。そんな取組も、今日この場でやる必要はないと思いますが、実際に市役所と連携しながら、そういった内容の工夫も今後やっていただけると、より効果的な取組になると思います。

岡村委員： 啓発は警察と一緒にやっており、何日にこんな事故がありましたと、警察から説明していただいております。高齢者交通安全教育隊（STUS）もありますので、自転車だけではなく実際に歩く、そういうのも今やっています。

三谷委員： しかし、この達成度です。これは結局その教育をやっているだけで終わっているような気がしています。一体どうすればいいかがその結果から読めない状況にはなっており、そこは現場のご苦労があると思います。

岡村委員： いろいろな意見は出ています。例えば国道43号。すごく長くて高齢者の人が渡りづらいから、そこに休憩所を置くとかいう意見もあります。色々な意見はありますが、それを達成するにはいろんな問題があると思います。課題は皆さまに言っていただいて、そこが達成できるかどうかいうことは今実際やっているところです。

三谷委員： そうすると、ここから先の話は、交通事故のより詳細な分析が必要になってくるような気がします。芦屋市内で高齢者のどんな事故が具体的に起こっているのか、その分析が必要なのかなと思います。安全教育の中で、警察からあんな事故やこんな事故がありましたと言うと、その場所ではそのような事故が偶然起こったのではないかと思われてしまう。そうではなく、芦屋市内全域のマクロ的な分析も合わせて、芦屋市全体として見ても、高齢者の事故が3割あるということを示すとか、教育の際の出だしのつかみの部分の工夫などがやはり大事だと思いました。

岡村委員： 啓発のときにそういうのを言ったほうがいいですね。啓発でも気をつけて、そこはやっていきます。

足立委員長： そうですね、高齢者の方も自分は大丈夫と思っている傾向があります。

三谷委員： 思っている方もいらっしゃる。

足立委員長： 言われているように、例えば出会い頭の事故がこれだけあって、何割を占めていて、その中で高齢者がこれだけあります。だからそういう注意が必要ですということをお伝えして、そういったところに自分事になってほしいということですね。

そういうことができれば、もう少しその人も考えて行動してもらえし、そういうことも今後もしてくださいということですね。

三谷委員： そのほうがいいと思いました。

岡村委員： ありがとうございます。

柴 田 委 員： 数値で出る死亡者数が第一当事者、第二当事者どちらが多いとか傾向はあったりしますか。

事務局／松岡： 高齢者に限ってということですか。

柴 田 委 員： 高齢者の、第一当事者は高くて第二当事者は低いというのは事故の割合ですか。

事務局／松岡： そうです。事故の割合になります。

柴 田 委 員： 死亡まで至る重大な事故はどうですか。

事務局／松岡： 芦屋では第一当事者のケースで令和元年に高齢者の死者が1名。第二当事者では死者はおりません。負傷者は一定数ありますが、重傷者の内訳はオープンデータカタログでは確認できず、死者と負傷者という区分になります。そのため、芦屋では高齢者の事故に関しては死者はおらず、負傷者が多いとなります。

三 谷 委 員： 今の死者数で見ることができない、これはまさにそのとおりで、ではどうするかというと、やはり重傷者数が重要になります。重傷事故、その区別ができるデータを入手しないと、ここから先の話、何もできない気がしました。それと同じことが年齢についても言えます。特に先ほどの子どもの年齢区分が取れない、これはあり得ない話で、そこは警察と協力しながら芦屋市内で起きた事故に関するそれぞれの当事者の年齢データ、詳しいデータを頂き、そして先ほどの、それぞれの事故の重傷度合い、要するに死亡事故、重傷事故、軽傷事故、この3種類については区別をできるようなデータをもらう。それだけでも随分分析が違ってくると思います。

事務局／松岡： 現在、この計画の検証に当たりデータの分析を行い、こういった問題が出てきたという状況です。阪神各市のいくつかに確認を取ったところ、2市は警察からデータを提供頂いていると回答がありました。しかし、個人情報の問題や、警察の手間がかかるという問題があるため、現状を芦屋警察に相談し、どの程度のデータであれば提供いただけるのか、また、頻度についてもこれから協力依頼を行う予定です。

鞍 田 委 員： 高齢者の死傷者数が59人とありますが、これの発生場所は調べられていますか。

事務局／松岡： 発生場所は、オープンデータカタログのデータをGISという地理情報システムに入れ、芦屋市の地図の上にピンポイントで表示するということが可能です。今回その資料は出しておりませんが、以前の交通安全対策委員会では、事故マップを作成し、お配りしました。高齢者の事故は令和何年にどこそこで発生しており、第一当事者が車だったり自転車だったりという種別で分けたマップをお配りしたことがあります。

鞍 田 委 員： 場所の問題で、例えば幹線道路が多いのか、路地が多いのか。芦屋市も山手側は、結構細い道路があります。例えば県道奥山精道線でも、歩道がないような状態のところもあって、そういう歩道の細いところで事故になる。それとも通行量からしたら幹線道路の事故が多いのか、その比率が分かれば、何か対策が取れるのかなと思います。

事務局／松岡： データを準備しますので、しばらくお待ちください。

岡 村 委 員： おそらくスーパーとかから出て、信号機のある横断歩道まで行かないで急に道路を渡って、そこで車と接触する。どうしても歩くのが遅いので、結構そういうのが多い。信号機のないところでの事故が多い。

三 谷 委 員： そんなことを知るためにも事故マップというのはかなり重要だと思います。ご希望があるならやはり積極的にこういう会議とかでも、作って出されたいと思います。

足 立 委 員 長： こういうところで事故が起こっているとか、乱横断、やはりここを渡っているとか、そういう傾向があるならお見せして、こういうところ注意したほうがいいですということですね。

三 谷 委 員： それは1つの分析の、要素の1つですね。

吉泉副委員長： 例えば、本日配付いただいている資料の中で、自転車の啓発。これは兵庫国道事務所と警察と芦屋市が一緒に取り組んでいる内容です。この内容としては、先ほども説明にあった芦屋市の道路と国道2号を結ぶ矢羽根を令和4年2月に整備しました。しかし、矢羽根自体の認知度が低く、改めて啓発するため、今年度この取組をしております。その中で、なぜチラシが2種類あるかということ、青色が自転車利用者に向けた内容、赤色が車の利用者に向けた内容になります。自転車というのは歩道の中は強者ですが、車道では逆に車のほうが強くなり、弱者になってしまうため、車の利用者への啓発や理解をいただくということも必要だということで、赤色のチラシも作成しました。法律上では、自転車は基本は車道を走行してくださいということですが、やはり意見としては国道を自転車で走るのは怖いということもアンケートの結果からも出ています。そこで、車の利用者も自転車が近くにいたら、意識して通っていただきたいということも含めて、このチラシを作っています。令和5年9月から、学校園などで配り、車の利用者の方には教習所、免許の試験場でも配ってもらっています。ドライバーの方々にも周知しているような状況です。その他の周知として、先ほども事務局から説明があった、市長も含めて動画を撮影し、広く周知する取組も進めています。

赤色のチラシの裏面をご覧ください。交差点では、教習所でも習ったと思いますが、左折巻き込みを防止するために左側に寄りましょうという考え方で通行します。それはそのとおりですので、この青矢羽根は車が踏んでは駄目というわけではありません。青矢羽根は自転車のためだけのものではないと、自転車の方と車の方、両方にお伝えすることもチラシの中に書かれております。あとは、赤色のチラシの3番、自動車が自転車を追い越すときは、やはり自転車から見ると怖いので、そこは速度を落とし、十分な間隔を空けて通ってくださいとか、そういったような注意事項です。国の方々と話しをするときに、どこまで盛り込むか話し合い、たくさん盛り込んでも意図が伝わらないところがあるので、必要最低限の内容にはしています。それでも分かりにくいところもあるかも分かりませんが、継続的に、いろんな関係団体の方々にも、まずは知っていただきたいと、今日はこの資料をご用意させていただきました。また、それぞれの所管や団体にも持ち帰っていただいて、いろんなネットワークを通じて、こういったことをやっているということも、まずは周知していただきたいと思っていますので、よろしくお願いします。

事務局／松岡： 鞍田委員からの質問に対する資料の準備ができました。こちらが高齢者の方の2019年（令和元年）から2023年（令和5年）までの事故を地図上に落としたものになります。第一当事者、第二当事者を含めた、ここで高齢者が事故を起こしている、事故に遭っているというような地図になります。先程の鞍田委員がおっしゃった幹線道路という意味では、確かに幹線道路も一定数の事故が起こっていますが、大きく目立つのはやはり交差点、大きな道路と大きな道路の交差点で事故が起こっています。あとは山のほうも1番は幹線道路の交差点。あとは少し細かいところで幾つか事故が起こっています。

今回マップをご用意しなかった理由は、ここまで詳細にお話をするより、今回の会議で出た課題についてマップを作り、次回に検証できたらと考えていたためです。事務局としては、先ほど三谷委員がおっしゃった、これから事故の詳細な検証が必要ということは把握しております。その中で、オープンデータカタログを加工した結果がこちらになります。これを踏まえた上で、これ以上の詳細なデータが必要というところまで把握しております。

繰り返しにはなりますが、芦屋警察に協力を依頼して詳細なデータで検証すること。あとは危険箇所を具体的に見える化することは大切だと思いますので、事故マップの活用も今後検討してまいります。

三 谷 委 員： 分析に必要なデータについては随分前のこの委員会の中でも指摘したと思いますが、1つは、今、追加で欲しいというデータとしてあげられた年齢区分の詳細なもの。あと事故内容です、死亡・重傷・軽傷。それと、あともう2つあり、1つは当事者の居住地、もっと広く言えば市内なのか市外なのか。冒頭資料1のところで説明のあった死亡事故件数が1件、2件と、4年と6年にそれぞれ起こっている。それぞれが話を聞いた限りでは市内の人ではないのではないかと思った。第二当事者は市内の方も可能性は十分ありますが、第一当事者側は違うかもしれない。そうなると、市内で起こった事故ではあるが、安全対策をする対象を市内の人限定にしてやっているのは駄目です。それぞれの事故がどういう当事者が起こしているというのを第一当事者、第二当事者それぞれで詳細に見ていかないといけない。そのためにはそれぞれの当事者の居住地の情報もあったほうがいい。年齢と事故内容と市内外ですね、この3つは最低必要になってきます。

あと1つは事故類型、もう少し細かいデータが欲しいです。今、オープンデータカタログの中で公開されているものは割とラフな車両相互みたいな区分しかないが、車両相互の中にも20個ぐらい細かい分類がある。そういった細かいその事故の内容が分かる類型の情報も欲しい。この4つぐらいの項目があると、およそ芦屋市内で起こった全ての事故の傾向というのが分かる。鞍田委員がおっしゃったように、事故マップさえあればいろんな啓発ができる。そのためにも、やはり今の4つの情報というのは追加で頂けたらいいと思います。

石 濱 委 員： 三谷委員におっしゃっていただいた必要なデータの居住地、市内・市外みたいな、そういうところも少し関連する、情報提供的な要素もありますが、県道奥山精道線の坂道が急なところで令和5年にフェード現象が原因と思われる事故が複数あり、そこで今の居住地の話も出てきて、住まわれている方、普段から行き来する方というのは、既にどういうところかある程度分かっています。そのため、事故を起こされた方の分析を警察に協力いただくと一見さんとか、あまり通り慣れてない方、そういうのも1つ要素としてありました。ではどうしていくかという、啓発を初めて通る人や、当然お住まいの方、地域の方にもフェード現象ってこういうものだと、ブレーキ踏んだらいいというものではない。エンジンプレーキの使い方を、住んでない人にも分かってもらうことが対策の一つのテーマとなりました。

地域や関係団体の方々と話合う協議会を設けて対策をしましたが、警察の窓口や、市の工事の届けの部署を通じて啓発していく形をつくっています。

三 谷 委 員： それ今現在されているわけですね。

石 濱 委 員： はい、そうですね。

三 谷 委 員： この5年のときのデータについて、私もちらっと聞きましたので、覚えています。ただ、そのときはまだ、どういう対策がというところまではできてなかったのですね。

石 濱 委 員： そうですね。

三 谷 委 員： その結果、今、お話しいただいたように、それぞれの情報をキャッチできるところで情報提供していこうというところをしてもらえていると。
それ以降は、その関連の事故というのは減ったのですか。

石 濱 委 員： はい。頻発するものではないので。それ以降フェード現象が原因と思われる事故は起きていませんが、そこに警察・行政だけではなく地域の方、自治会にも工事の届出が出て来るから、施工業者に自治会の方が注意を促す。そういう仕組みができてるのが1つのポイント。それがどういった効果で現れてくるかというのは、あってはいけないことですが、そういう発生の状況は見守っていくことになると思います。

関連ですが、資料3の48番、データの分析の項目があります。データ等を活用した分析の具体化というところで、実際ETC2.0は使わなかったのですが、この効果の検証を行いました。

兵庫県の取組になりますが、県道の事故があってから、路面標示や看板をつけるなど、いろいろな対策を実施しました。それらがどのような効果があったのか、事故が起こる起こらない以外で検証するということは難しかったのですが、コネクテッドカーという、ビッグデータを活用して現在と、対策をするよりも前のデータを計測、分析した結果、速度が全体で下がりました。また、速度が下がるだけではなく、今回の事故のポイントは、ブレーキ踏まずにエンジnbrake使ってくださいという趣旨がどこまで伝わったのか。計測でエンジンの回転数を見て、減速のかけ方、急ブレーキの数、ブレーキを踏む量、そういうものを分析して、一定啓発の効果が出ているとなりました。取組の効果が見えたのはビッグデータを活用してよかった点です。

三 谷 委 員： 今の点で言うと、何も対策の効果を測る方法が事故件数だけではないですね。事故というのは何らかの悪い挙動が起こったときに偶然が重なって起こります。その悪い挙動というのを捉えてあげれば、その増減を効果として見られる。石濱委員の発言にあったような、平均速度が下がれば、狙いどおりの効果出ていると捉えられる。そうすると事故の有無や件数のデータを使わなくても効果ありと判断ができるはずです。

定量的な評価の仕方として、そのような挙動から導き出す評価もあるということ、今、暗に示されているので、それは今後、評価をする方法の1つとして検討されてはどうかと思いました。

石 濱 委 員： その効果を拾うためにデータを活用しましたが、やはり簡単ではなく、それなりに費用がかかってしまうのがネックと感じています。もう少しETC2.0でできる項目が増えて使いやすくなれば、そういう費用をかけずに分析

ができれば、もっと見える化が進んでいいなというのは、これはまだ先の大きい部分になるので、また三谷委員に、そういう大きいステージで言うていただくことになるのかと思います。その辺の活用が、まだ簡単に出来ないことが難しいと、現場で感じています。

三 谷 委 員： そういう意味で言うと、今、ここに挙げられたE T C 2.0の活用ですが、まさに活用されていると思います。これは効果ありと書いてもいいのではないですか。ただ全てというわけではなく、その特定の路線に対する効果検証にE T C 2.0使いました。それによって現場でキャッチして啓発することの効果が見えましたという、効果があったと評価ができると思います。

足 立 委 員 長： 今後そういったことも工夫しながら取り組んでいけたらいいということですね。

三 谷 委 員： 特にE T C 2.0は、いろいろな挙動把握にも使える可能性があるので、その可能性のところをうまくつかみながら、使えるところには使っていく。チラシの下に書いてある安全推進連絡会議、私この会議のアドバイザーですが、今、別の地域で、市街地の交通挙動の変化をこのE T C 2.0で取ろうという取組をもう既に何箇所かでやりました。この幹線道路だけではなく、指摘のあった細街路の路地のところで挙動がどうなっているのか。対策したらどうなるのかというものも、このE T C 2.0を活用すれば捉えられる可能性があるので、48番のE T C 2.0の活用というのは、全ての対策の効果評価に使える可能性があるので、そういった目を見ていただけたらと思います。

この項目をこの施策の中に入れたときに、そのことを一応お伝えしました。時間がたっているので、改めて今お伝えしています。E T C 2.0の活用というのは、ほかの効果評価にも使える可能性があるということを認識しておいていただきたい。

E T C 2.0の活用、こういった取組を国としてはやろうとしている。ただおっしゃっていたように、なかなか使いづらいという側面もあります。費用も発生する。もう少し使いやすいデータに改良されつつあるみたいなので、その辺りのことを待てば、現場サイドでも使えるような、特にこの芦屋市で使われているG I Sにそのまま乗っかるようなデータになる可能性はまだ残っている。ただし、そのためには事例を集めてこないといけない。そういった意味では私からもサポートしますので、安全推進連絡会議に言ってください。

足 立 委 員 長： 力強い発言ありがとうございます。ほかに何か聞きたいことがありますでしょうか。

吉泉副委員長： 話題提供も含めてとなりますが、資料3のNo.35番をご覧ください。

自転車免許教室を毎年実施しております。これは子どもたちに対して自転車運転免許証を発行することで自転車利用の意識を高めてもらうという取組で、令和5年度までは小学3年生以上を対象に実施しております。今回の取組は令和3年度から5年度までの取組ということで、書いていないのですが、令和6年度は年齢を引き下げて小学1年生以上を対象に実施しました。その関係もあり、予約の枠がいっぱいで、予約待ちの状態になりました。そのため、今年度の取組についてはこれまでの課題を生かした取組ができたと思っています。

今年度も鞍田委員に老人クラブ連合会からご協力いただきました。実際にその時に感じたのは、小学3年生以上のときは1人で交通安全教室に来る子どもが多かったです。対象年齢を引き下げたことで、1年生・2年生の子

もたちを1人で会場に送り出すのは心配な親御さんも多かったのか、今回は教室の中も保護者の方がいらっしゃって、授業参観みたいな形でした。子どもたちだけではなく、子どもに分かりやすい説明を親にもしているので、すごく親の方の理解につながったのかなと。そういう意味では、もともとそこまで想定してなかったですが、副次的な効果で、より親に対する自転車利用というところにもつながったのではないかと、今日この場で共有させていただきたいと思いました。

岡 村 委 員： 今年には参加してないのですが、警察の方とよく話しをします。実際には自転車に乗れない子どもがこの教室に来て、結局乗れない。だからやはり乗れる子どもを対象にしないと、もうがたがたになる。去年から指導員を経験している兵庫県交通安全協会の方に来ていただいているのですが、やはりコースのことですね。去年からコースを引かせてもらったので。

足 立 委 員 長： コースを改めたんですね。

事務局／山本： そうです。

岡 村 委 員： 交通安全協会の自転車教室を実施している人に教室の職員として来てもらった。それで直線にしてからかなり見直されたと思います。ただ、そのときもやはり乗れない子どもが来るのはちょっとどうかと疑問があります。実際、ルールどころではない状態になるという点は改善されたほうがいいのかと思います。

親御さんが来られるのは絶対いいと思います。苦情があるのは子どもだけではなく、親に対しても教育してほしいという苦情がたくさん来ます。開森橋付近では、左右の確認をせずに飛び出していく。お迎えのときにお母さんがルール守らないで自転車の前と後ろに子どもを乗せている事例もあるので、親御さんが来るというのは効果的だと思います。

事務局／山本： 対象としては今年度からは小学生以上の自転車に乗れる方というのを前提で募集をしましたが、普段砂地を走ることがまずないので、どうしてもふらふらしてしまう子はいました。また、今年度は、教室に行く前に怪我してしまい、自転車に乗れない子がやはり大事なことから受けないということで、お話を聞きに来てもらい歩いてコース体験してもらいました。できる限り対応はさせていただいたと考えています。

やはり普段と違う状況でコースを走るというのに関しては、なかなか難しい部分もあるのかなとは思いつつ、その辺りは保護者も含めて大人でフォローしていけたら、そこまで問題はないと思っています。

岡 村 委 員： 交通安全協会の職員は自転車の指導員の資格を持っています。ですので、指導する方々にも知識がある方が指導しないと、少し危険かと思います。

事務局／山本： 免許教室だけではなく、普段の小学校の交通安全教室に関しても時代とともに変えていかないといけない部分はどんどん更新していきながら、教育委員会の先生や、警察、交通安全協会の知識のある方にもお話を聞きながら、一番いいものをと日々取り組んでいるので、また、いろいろと教えていただけると助かります。

岡 村 委 員： 芦屋市は1学年だけで自転車教室をしていますが、他市では複数の学年で自転車教室、1年から3年までが歩行者教育としています。そのような考えもしたほうがいいと思います。そうすれば自転車に乗れる子も多くなると思

います。

吉泉副委員長： 資料3の33番に学校での自転車教室がありますが、実技で体験をしてもらうというのが一番効果的であるのは、先生の方々も理解はしていただいていると思います。通常の授業との兼ね合いについては我々も課題として考えていますので、個々に先生たちと相談しながら実施します。

事務局／山本： 基本的に小学4年生を対象にしていたのですが、ここ数年は3、4年生を対象に実施しています。保護者のニーズもあるので、3、4年生ぐらいの自転車乗りながら周りも見られる年齢を対象にということをお願いしています。

吉泉副委員長： 学校のカリキュラムに合わせながら、また相談していくということですね。

足立委員長： ほか、時間もありますが、聞きたい方はありますでしょうか。

三谷委員： 子どもの自転車って話になりましたけど、自転車事故の内訳って分かりますか。年齢が25歳未満と25歳以上の、その比率がどうだとか、もし分かれば簡単に。

事務局／松岡： 今、一覧表として、自転車事故かつ若年者、自転車事故かつそれ以外というデータをご用意してないです。

三谷委員： 今ちょうど、お母さん方のそういった乗り方に少し問題があるという話はされていたので、それを事故で裏づける何かがあると、それをもって、どうですかということと言える、と同時に、こういったものも併せてチラシを配布していく。その中で、幼稚園などの送り迎えの自転車利用が多い地域に対しては、幼稚園などにもチラシなどを積極的に配布するのもやはりありだと思います。そこは配布されたのですね。

吉泉副委員長： はい、今回配布させていただきました。

三谷委員： それと、これだけではなくて今の2人乗り、3人乗りの、その自転車の安全な乗り方の周知みたいなものを啓発と併せて実施する。これだけだとなかなか受け取られないかもしれない。自転車の総合的な安全な乗り方集みたいなものを併せて、そういった場面で配布するのもありかと思います。いずれにしても、データを今のような点でも少し分析されると、傾向が分かるかと思います。

事務局／松岡： 今後の参考にさせていただきます。

足立委員長： ほか、ありますか。本日たくさんご意見いただいて、いろいろと深まった部分、それから次回につながるようなところも大分深まった。次回の交通安全対策委員会で話そうかと考えていたような資料にまで議論が行ったということは非常に有意義だったと思っております。次第に戻りまして、その他といたしまして、事務局から説明をお願いいたします。

事務局／松岡： 今後の予定についての説明（省略）

足立委員長： 全体を通してご意見があれば、よろしく願いいたします。

鞍 田 委 員： 高齢者の事故が多いということで議事にあったのですが、芦屋市独自で、例えば今回配られた青矢羽根のチラシ、こういった注意のチラシを作成されたことはありますか。私たち老人クラブ連合会でも、例えば行政に資料があればできるだけもらって配るとかはしたいなと思う。

1つ例を挙げると、この青矢羽根のチラシは、逆に高齢者の場合は、もう道路よりは歩道が安全だということで、自転車の方もほとんどが歩道を通行されると思う。そういう方が多いのかと思って、このチラシはもう関係ないなというふうに理解されてしまうかもしれません。車の方は当然、自転車も車道を走るという認識は必要ですが。特に芦屋市に絞った形の啓発用のチラシがあれば、ぜひお知らせしていただきたいなと思っております。作られた場合はよろしくお願いします。

足 立 委 員 長： そういった形で協力していただけるなら、ご協力よろしくお願いします。

鞍 田 委 員： 今、教えていただいた、幹線道路の交差点、これは注意喚起する大きな1つのポイントかと思います。

足 立 委 員 長： ありがとうございます。それではよろしいですか。ご意見ももう出尽くしたようですので、今回、第1回の芦屋市交通安全対策委員会はこれで終了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。

以 上