

令和2年度第1回 芦屋市交通安全対策委員会 会議録

日 時	令和2年8月19日(水) 10:00~11:45
場 所	芦屋市役所東館3階 中会議室
出 席 者	副委員長 鹿嶋 一彦 委 員 三谷 哲雄 村上 民恵 鞍田 反省 泉 慶治 岡村 和代 川口 弥良 小川 智瑞子 岡本 和也 白井 宏和 木下 新吾 欠席委員 委員長 辻 正彦 野村 滋一 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) 副委員長挨拶
- (2) 委員会委員委嘱
- (3) 委員会委員紹介
- (4) 事務局紹介
- (5) 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27年~令和元年)と令和元年の交通事故発生状況検証について
- (6) 議題2 令和元年度交通安全対策実施報告と令和2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

2 提出資料

- (1) 令和2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27年~令和元年)と令和元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) 令和元年 交通事故発生地点図(市内全域)【地図1】
- (6) 令和元年 交通事故発生地点図(幹線道路及び周辺の拡大図)(当事者別事故類型)【地図2-1】
- (7) 令和元年 交通事故発生地点図(幹線道路及び周辺の拡大図)(人対車両のみ抽出)【地図2-2】
- (8) 令和元年 交通事故発生地点図(幹線道路及び周辺の拡大図)(車両相互のみ抽出)【地図2-3】
- (9) 令和元年 交通事故発生地点図(幹線道路及び周辺の拡大図)(時間帯別事故類型)【地図3】

- (10) 令和元年 交通事故発生地点図（幹線道路及び周辺の拡大図）（高齢者関連のみ抽出）【地図4】
- (11) 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） 今日，御出席予定の方が全員おそろいとなりましたので，ただいまから令和2年度芦屋市交通安全対策委員会を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては，お忙しい中，また大変な猛暑も続いておりますが，本委員会に御出席いただきまして，ありがとうございます。

本日は，本委員会の委員の皆様，一斉改選後，初めての会議となりますので，議事に入りますまでは事務局で進行させていただきます。私は，都市建設部建設総務課の山本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず始めに，委嘱状の交付につきまして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，資料の確認をさせていただきます。本日の資料といたしまして事前に送付をさせていただいておりますが，今日の次第と委員名簿，資料1がA4サイズの両面5枚。資料2が，A3サイズの両面の3枚です。あと，地図としまして，地図1から地図2-1，2-2，2-3，地図3，地図4，合計A3サイズが片面6枚の資料と，あとA4サイズ1枚の第10次芦屋市交通安全計画（概要版）で，6種類，計17枚の資料を配布させていただきます。

続きまして，本委員会の委員長，副委員長の選出についてです。芦屋市交通安全対策委員会設置要綱第5条第2項の規定に基づきまして，委員長は辻都市建設部長で，副委員長は鹿嶋建設総務課長を充てることとさせていただきます。ただし，本日は委員長の辻都市建設部長は公務により欠席ですので，副委員長の鹿嶋建設総務課長に本日の会議の進行をお願いすることといたします。

次に，本日御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をさせていただきます。まず，芦屋市都市建設部建設総務課長，鹿嶋副委員長です。

（鹿嶋副委員長） 建設総務課長の鹿嶋です。主に防犯，また交通安全等，担当させていただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

（事務局山本） 続きまして，流通科学大学経済学部教授の三谷委員です。

（三谷委員） 三谷です。流通科学大学経済学部の地域まちづくりコースに所属しております。交通安全と都市計画を専門にしております。どうぞよろしくお願いいたします。

（事務局山本） 芦屋市PTA協議会副会長，村上委員です。

（村上委員） PTA協議会の副会長を担当させていただいております村上と申します。よろしくお願いいたします。

（事務局山本） 芦屋市老人クラブ連合会副会長，鞍田委員です。

- (鞍田委員) 老人クラブの鞍田です。よろしくお願ひします。
- (事務局山本) 芦屋警察署交通課長，泉委員です。
- (泉委員) 芦屋警察署交通課長をしております泉と申します。よろしくお願ひいたします。
- (事務局山本) 芦屋交通安全協会，岡村委員です。
- (岡村委員) 芦屋交通安全協会の専務理事をしています岡村です。よろしくお願ひします。
- (事務局山本) 芦屋市企画部市民参画課長，川口委員です。
- (川口委員) 市民参画課の川口です。よろしくお願ひいたします。
- (事務局山本) 芦屋市こども・健康部子育て推進課長，小川委員です。
- (小川委員) 子育て推進課の小川と申します。よろしくお願ひいたします。
- (事務局山本) 芦屋市都市建設部道路・公園課長，岡本委員です。
- (岡本委員) 道路・公園課の岡本です。よろしくお願ひいたします。
- (事務局山本) 芦屋市都市建設部都市計画課長，白井委員です。
- (白井委員) 都市計画課，白井でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。
- (事務局山本) 芦屋市教育委員会学校教育部学校教育課長，木下委員です。
- (木下委員) 学校教育課の木下といいます。昨日から小学校，中学校ともに始まりました。どうぞよろしくお願ひします。
- (事務局山本) 芦屋市消防本部救急課長，野村委員は本日欠席でございます。最後に，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，寺尾です。どうぞよろしくお願ひいたします。
- これより議事に入りますので，進行を鹿嶋副委員長にお任せいたします。
- (鹿嶋副委員長) 本日，委員長が欠席ですので，私の方で進行を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。
- 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，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，2名欠席の11名が出席されており，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。
- (鹿嶋副委員長) 今，事務局から説明がありましたように，この委員会は成立している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条の規定によりまして，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御了承いただきますようお願いいたします。
- (鹿嶋副委員長) 今，事務局から御説明ありましたように，本会議は公開という取扱いとさせていただきます。よろしくお願ひいたします。
- それでは次第3，協議事項に入っていきたいと思ひます。まず，(1)資料1，芦屋市における過去5年間の交通事故発生状況と令和元年の交通事故発生状況の検証について説明をお願いいたします。
- (事務局山本) 本日は一斉改選後の初めての会議でありまして，初めて御出席される委

員の方もおられますので、まず初めに交通安全対策委員会の目的、役割を御説明申し上げます。

本委員会は、芦屋における交通事故の発生状況を分析した上で、今後の交通対策に関しまして御提言いただくのが役割になってございます。それを踏まえまして、まず芦屋市内における交通事故の実態を見ていただくための資料が、お手元の資料1のA4サイズ、両面刷りの5枚の資料です。芦屋市における過去5年間、平成27年から令和元年の交通事故発生状況と令和元年の交通事故発生状況検証になります。

この資料の各事故データの出典は、平成27年から平成30年につきましては交通年鑑データに基づきまして、令和元年は交通年鑑が現地点ではまだ公表されておられませんので、芦屋警察署から御提供いただきましたデータ並びに兵庫県警が公開している交通事故統計データに基づいて作成をしております。

1ページを御覧ください。一番上の上段の表は、交通事故の死傷者数、事故発生件数です。この表の令和元年の黄色に塗っているところ、令和元年の事故発生件数が332件になっております。この発生箇所を地図に落とし込んだものが、別添資料の地図1となります。一連の地図資料につきましては、後ほど一括して説明させていただきます。

資料1に戻りまして、その下の令和元年事故類型（第1当事者・第2当事者）と書いてある表です。これは今回新たに作成をしたものですが、芦屋で起きた交通事故を類型別に分類した表になっております。事故の当事者をそれぞれ自転車、自動車、バイク・原付、歩行者等に分類をしまして、それぞれ第1当事者、表の下に説明書きがありますが、分かりやすく言いますと第1当事者は加害者、第2当事者が被害者と思っただいて結構です。第1当事者、第2当事者に分けて、それぞれ事故の種類である車両相互、車両単独、人対車両の事故類型別に件数をカウントしたものです。この表によって、芦屋市で発生した交通事故の大まかな特徴はお分かりいただけるのではないかと思います。

特徴としましては、やはり加害者、被害者ともに自動車が絡んだ事故が大変多いことと、また被害者で言いますと、自転車やバイク、歩行者が多くなっていることが件数から見てもお分かりいただけると思います。ただし、この表につきましては令和元年のみのデータになっております。

この表の分類を基に、市内の全体の発生箇所を地図に落とし込んだものが、先ほどの別添資料の地図2-1になります。また、事故類型のうち、この表の下段の人対車両の事故だけを抽出して、発生箇所を地図に落とし込んだものが地図2-2になります。同じく、車両相互、3つあるうちの一番上の段の車両相互のみの発生箇所を地図に落とし込んだのが地図2-3になります。

次に裏面の2ページを御覧ください。一番上の表は、先ほど1ページの死傷者数合計と同じ表になります。その下の時間別事故発生状況を御覧ください。これは事故の発生時刻を2時間ごとに区分をして、芦屋市は過去5年分、兵庫県は令和元年分のそれぞれ発生件数を載せております。

表の中に○や●がついた数字がありますが、※印で説明文を載せておりますが、これは統計学上、2.5%以下の低い確率でしか出現しない珍しい

値で、○が兵庫県の傾向と比べて多い、●が兵庫県と比べて少ない、大変珍しい数字が出ているということでありませぬ。

令和元年の黄色のマーカーですが、市内交通事故件数は、平成30年に比べまして増加し、332件発生しました。時間別事故発生状況の特徴としては、緑の時間帯、通勤通学の時間帯である午前8時から10時と退勤下校の時間帯である16時から18時が、ほかの時間帯と比べましても多い状況です。兵庫県も同じような状況で、この傾向は過去の傾向と変わっておりませぬ。

この時間帯の表を基に、同じく地図に落とし込んだものは、別添資料の地図3になります。事故類型の記号の形と時間帯の色を変えて地図に落とし込んでおります。

3ページは、高齢者の安全確保についてです。令和元年は、兵庫県全体と比べまして高齢者人口1,000人当たりの高齢者関係事故件数は少ないですが、事故全体に占める高齢者関係事故件数割合は兵庫県と比べて高くなっています。4割近く、この表で3行目、39.2%で4割近くとなっています。また、高齢者関係事故に占める高齢者第1当事者事故件数割合、いわゆる加害者の事故全体に占める高齢者の割合が6割、63.1%となっております。これらの状況は、前年の平成30年度と余り変わっておりませぬ。

これに関連しまして4ページに載せておりますのは、これも先ほどの類型別の表を高齢者に限って分類した表です。高齢者が絡む事故のみを取り出した表になります。特徴的には、全体の交通事故とそれほど変わりはありません。この表の高齢者が絡む事故を取り出した事故を、全体の発生箇所を地図に落とし込んだものが別添資料の地図4になります。

5ページは、子どもの安全確保です。こちらにつきましては、子どもの関係事故の表を載せておりますが、子どもに関係する事故そのものの絶対数が少ないこともありまして、こちらの表につきましては、特に特徴的に取り上げて説明するほどの傾向は、読み取るまでには至りませぬでした。※印は、先ほど御説明しました確率上、珍しい数字ということて説明した○、●の○と同じ意味で、兵庫県の傾向と比べて大きな値です。平成28年についていますが、県と比べて値は大きいという意味でございます。

6ページは歩行者の安全確保です。歩行者関係事故につきまして、昨年に引き続いて事故全体に占める歩行者関係事故件数の割合は17.5%と、2割近くありまして、これにつきましては28年からずっと○がついていますように、兵庫県の傾向と比べても、かなり歩行者に占める割合が高い状態になることが分かると思います。特徴としては、そういうことになると思われます。

7ページは自転車の安全確保です。すぐ下の自転車関係事故を御覧ください。事故全体に占める自転車関係事故の割合は、前年と比べ少し下がりましたが、3割を切って27.4%になりましたが、依然として兵庫県と比べても少し高くなっている状況です。その前、30年までは4年間連続して白丸がついているということて、県と比べるとかなり高い状況が続いていたのが、令和元年はそこまでの状況には至りませぬが、まだ県を上回っている状況です。

事故の内訳としましては、やはり自転車対車両の事故件数が大部分を占

めているということで、令和元年で91件中86件が対車両で大部分を占めている状況です。令和元年につきましては、自転車の第1当事者事故件数割合はさらに減少しまして、年々下がってきておりますが、さらに減少して3割を切った状態です。以上が特徴的なところになっております。

8ページの生活道路における安全確保で、2つ目の表の幹線道路における安全確保を御覧ください。事故全体に占める生活道路事故件数の生活道路と幹線道路の両方です。事故全体に占める生活道路の割合が減少しまして、約57%。両方で100%ですので、生活道路の割合が減少したということは、逆に主要幹線道路の割合が上昇し、43%となっています。

主要幹線道路事故のうち、交差点事故の割合が15%減少して33%で、割合が平成30年と比べて15%減少しているところが特徴的なところかと思えます。

9ページは、8ページに掲載した生活道路、幹線道路における安全確保の2つの表をグラフ化したものです。それぞれ生活道路と主要幹線道路のどこで起きたか、割合が分かるように棒グラフ化したものです。こちらは今回新たに追加した資料になります。

最後に10ページですが、重視する視点に特化しない包括的な安全確保でまとめております。まず救急出場件数ですが、こちらはやや減少している状況です。

次の応急手当講習等受講人員ですが、減少幅が大きく合計人数は過去5年間で最少の人数となっております。

以上、資料1の特徴について御説明をさせていただきました。続きまして、別添の地図1から4までの資料の説明を寺尾から説明いたします。

(事務局寺尾) では、A3サイズ、表面6枚からなります地図1から地図6までを御用意ください。それぞれの地図ですが、可能な限り資料1のページが若い順に沿うような形で編集をしております。

まず、地図1を御覧いただければと思います。地図1のみですが、芦屋市全域を1枚に落とし込むために2万分の1スケールにしております。それ以外、地図2-1以降は1万分の1スケールとしておりまして、特に事故の発生が著しいと思われる中心部の部分をピックアップするために、あえて1万分の1スケールにして拡大をしております。

地図1に関しましては、青、黄、赤と、それぞれ車両相互、車両対車両なんですけれども、自転車対自転車とか、あるいは自転車対車であったとしても、自転車は車両扱いになります。ここで言う車両は車だけではないので、人対車両、赤の点もそうですが、中には人対自転車・原付なども含まれる、という点を頭の片隅に置いていただいて、この地図1を御覧いただきたいと思えます。

傾向としましては、大幅に青点が全域的に広がっておりまして、特に幹線道路の辺りに沿うような形で青の点が点在しているのが読めるかと思えます。また凡例に、各点は大まかな事故発生地点を示すとあります。事情がございまして、地図1の場合ですと、兵庫県のホームページが公開しているひょうごオープンカタログからデータを取ってきて、それをそのまま地図に落とし込んであります。

ところが、このオープンデータカタログに関して、2019年（令和元

年)のもののみですが、1件合わないわけです。ひょうごオープンデータカタログで上がっている事故件数が331件。ところが、資料1の1ページの上の黄色で塗られているところを御覧いただくと、事故発生件数は332件となっております。どうしても1件だけ追えていない状態ではありません。ところが、このひょうごオープンデータカタログは、緯度と経度が非常に精密に書かれているので、事故の発生点という意味では非常に有用なものと認識しておりますので、あえて※印をつけて、大まかな発生地点という形で書かせていただいております。

地図1だけでは、どうしても中心部が分かりにくいというのがありますので、次の地図2-1を御覧ください。地図2-1に関しましては、第1当事者、加害者と被害者が何対何、誰対誰が事故を起こしてしまったのかに着目しまして、それぞれの●、▲といった形と、あとは色分けをもって、何対何の事故であったのかをこの地図上に落とし込んだものです。凡例にもありますように、形は加害者側です。責任が重い方です。色に関しましては、被害を受けてしまった、事故に遭ってしまった方のパターンを示しております。

これを見ますと、幹線道路において■の緑、自動車対自動車になるんですが、事故が起きていることが見えます。当然、幹線道路になってきますと、自動車が第1当事者、加害者側を示す■が目立ちますが、相手はおおむね自動車の事故が多く、その次に自転車とか歩行者、あるいは原付といった形で事故が起きているというのが、この地図から読めると思います。

地図2-2を御覧ください。こちらは、先ほど資料1、あるいは地図1で、3通りに事故の類型を分けたと思います。車両相互、車両単独、あるいは人対車両です。その中で、人対車両に、特に歩行者相手の事故に対して、着目したものです。

この地図2-2、地図2-3、地図3に至るまでの3枚の地図は、芦屋警察署にデータ提供の御協力をいただいております。ここでも※印で説明していますが、先ほどのひょうごオープンデータカタログとは事情が違いまして、こちらに関しては事故が起こったときの詳細はいただいております。ただし、いただいた事故の発生地点の情報を住所としていただいております。緯度経度ではないわけです。点の情報である緯度経度と違い、住所になりますと建物という面の情報になりますので、ピンポイントで特定できないため、ほかに上がっている情報から、住所が示す建物の目の前の道路であろうと打った点を移動させる作業を事務局側でやっております。したがって、先ほどのひょうごオープンデータカタログ由来の情報に比べると、発生地点の精度としてはやや落ちます。

その一方で、地図2-2を見ていただいたらお分かりのように、例えば横断中であるとか対面通行中といったような、実際に事故が起きたより詳細な状況は、どうしても芦屋警察署からの情報でなければわかりませんので、その情報を基に作成をしております。

地図の2-2を見ると、青が非常に目立ちます。横断中にひかれてしまったり、ぶつかってしまったといったことが多いのではないかとという傾向が、この地図2-2から見てとれると思います。

地図2-3を御覧ください。今度は○だけを打っている地図ですが、こ

れも芦屋警察署より御協力いただきまして、いただいた情報を基に作成しております。こちらは、車対車もしくは自転車対自転車などです。いわゆる車両と呼ばれるもの同士が事故を起こしたものを基に点を打っております。これを見ておきますと、追突あるいは追い越しのようなものが、特に43号線辺りに多く見てとれますし、あとは緑ですので、交差点での右折、左折のときの事故が頻発しているということが、これから読み取れると思います。

次に地図3を御覧いただけますでしょうか。打ってある各点の形は、先ほど申し上げた3種類の事故の種類です。車両相互、車両単独、もしくは人対車両と、この3種類に分けておまして、色分けは時間帯を表しております。青が濃いほど午前0時に近く、逆に赤が濃いほど夜の22時とか24時に近いという色分けをしております。先ほどの資料1の2ページ目にもありますように、午前8時から10時を表す少し薄めの緑であったり、16時から18時を表す少し濃いめのオレンジが目立つのではないかとということが見てとれると思います。

最後に地図4を御覧ください。これは高齢者関連、高齢者を巻き込んでしまった、あるいは巻き込まれてしまったものに焦点を当てて、地図に点を打っていったものです。この地図に関しては考え方を特殊にしまして、高齢者の立場に立って考えたときに、高齢者が事故を起こしてしまった場合が赤もしくは黄色。逆に、高齢者が歩いていただけなのに巻き込まれてしまった場合は青にしております。ですから、高齢者が巻き込んだ、あるいは高齢者が巻き込まれた、高齢者関連の事故という視点でとらえた資料になります。凡例に関しましては、そのときの巻き込んでしまった側、もしくは巻き込まれてしまった側、赤とか黄色でしたら、何に乗っていて、自転車に乗っていて巻き込んでしまったとか、あるいは自動車に乗っていて巻き込んでしまったのかを表しています。逆に色が青であった場合、歩いていたときに巻き込まれてしまった、あるいは自転車に乗っていて巻き込まれてしまった、といったあくまで高齢者が巻き込まれたという視点で考えておりますので、このような色のつけ方をしております。こちらもひょうごオープンデータカタログからデータを取ってきております。

6枚の地図についての説明は以上となります。

(事務局山本) 資料1の説明は以上になります。よろしく申し上げます。

(鹿嶋副委員長) 今、事務局から資料1と、それに応じて作成した地図についての説明がございました。事故の発生地点が地図上で見えるということで、前回の御議論の中でそういったものがあれば、より有意義な議論ができるのではないかとということで、今回作成をしていただいております。こういった資料を見ていただきまして、質疑また意見等ございましたら伺いたいと思います。いかがでしょうか。

(三谷委員) 今後の議論のため、ベースをそろえるために、私から少し疑問点や指摘事項がありますので、それをまずお話をさせていただきたいと思います。資料1の1ページです。今回このような形で集計されたのは非常にいい、今後議論する上で、非常に重要な示唆が得られるのではないかなという期待が持てます。今後もしもこういった形で、単に数だけではなくその内訳も示されることを、ぜひとも続けていただきたい。

数字に対するコメントはまた後ですとして、2ページの資料で、ここから具体的な事故特性の項目ごとの年次変化を集計されています。今回、その集計結果に対して、少し細工がされていました。それぞれの年次ごとに、兵庫県全体の傾向に比べて、その数字が多いのか少ないのか、それを少し検証されていたと思います。それが●、○で表現されていたんですね。これに関しては、下の※印の説明に書いているのを読んでみると、「統計学上、2.5%以下の確率でしか見られない値」と、少し難しそうなことが書いてあるんですが、まさにそのとおりです。その確率でしか見られないということは、まれな現象である、つまり、その数字の出現はすごくまれだということです。多ければ、やはり県下に比べて多い、少なければ少ないと見ることができます。そのように理解をするといいと思います。統計学上、2.5%の低い確率でしか起こらないという非常にまれな現象において、事故発生の数字が多い、少ないというのは、県下と比べたときに、やはり特殊な数値になっている、つまり事故は明らかに多い、明らかに少ないということ、その印のついているところは、そのように見ていただけないかというと思います。逆に印のついていないところ、これは県下とそれほど傾向は変わらないと見られます。このあたりを、以降の資料の見方と考えていただければと思います。ということで、記号がついてないところは、そのように理解してよろしいですね。まず確認をさせてください。

(事務局寺尾) そうですね。今回、○と●しかつけなかったように見えていますが、実はつけられなかったのが実態です。と言いますのも、県と比べることができるのであれば、2ページ目の時間帯、2時間ごとの数字がございます。これは、過去の時間帯と同じ時間帯と比べて、非常に珍しく多い、もしくは少ないという見方もできるんです。実はその見方でも計算したんですが、唯一ぎりぎりまで近いと言えるかなと思いつつも、いつもどおりの範囲に収まってしまうものが、令和元年の8時から10時の75という件数です。これは確かに大きいですが、飛び抜けて珍しいかというところまでは、ぎりぎり行きません。同じように、他のところも検証してみたんですが、県としか比べてないわけではなく、同じ時間帯とか同じ条件がそろそろ、芦屋市以外の別の都市のデータとも比べたんですが、突出したものとは言えません。それ以外に関しましては、今、三谷先生がおっしゃったとおりです。

(三谷委員) そうすると、記号がついていないところも検証はされて、ついていないということが結果だったというように見ればいいわけですね。

(事務局寺尾) そうです。

(三谷委員) つまり、先ほど私が言ったように、記号がついているところは非常にまれなことなので、明らかに多い、明らかに少ないという結果だと見ればいいわけですね。分かりました。

3ページからの表において、統計的な検証をされた箇所と言いますと、どこが検証されているんですか。

(事務局寺尾) 3ページの上から3行目、事故全体に占める高齢者関係事故件数の割合、パーセンテージを検証しております。これは、兵庫県の推移とそれぞれの対応する年を検証しております。

(三谷委員) 記号がついてないということは、それほど変わらないということですね。

- (事務局寺尾) おっしゃるとおりです。
- (三谷委員) それ以外には検証されていないですか。
- (事務局寺尾) それ以外で検証したものとしては、5段目の比率に関しては、検証はしております。
- (三谷委員) そうすると、結果は見てのとおりで、記号がついていないということは、県下の傾向とそんなに変わらなかったということですね。分かりました。
それと、検証されているかどうかだけをまず見ると、例えば5ページでは、子どもの安全確保のところで、交通事故全体に占める子どもの関係事故の割合の段に※印が入っています。これは、○でしたという話だったと思います。それ以外がついてないということは、平成28年の6.5%は、県下と比べてもかなり多かったと読めるということですね。
- (事務局寺尾) そうです。3ページと5ページは、高齢者か子どもかということで対象を変えているだけですので、表の作りも基本同じにはしています。ただし、5ページの5段目、先ほどの高齢者のときも検証したとお答えしていますが、子ども関係事故に占める第1当事者事故件数割合に関しても、同様に検証しようとしたんですが、基となっている生のデータが、1桁台ということで、これでは1件前後したときのぶれ幅が非常に大きくなります。兵庫県で言えば、子どもが第1当事者になった件数が421件、子どもの関係した事故件数は、1,000件を超えているので、これと比較して本当に珍しいと言い切れるのか。4段目と5段目、特に4段目の子ども第1当事者事故件数を見ていただくと3件なので、1件前後したときのまぐれの可能性が非常に強くなるわけです。さすがに5段目のパーセンテージ13.6は、兵庫県の39.8と比べると明らかに低いですが、これをまぐれ抜きにして、低いと言えるのかまで考えた時に、これは検証には向かないという判断に至りまして、ここは検証しないことにしました。
- (三谷委員) 統計的な話ですが、そこを検証するのが検証なんです。数が多かろうが少なかろうが、それを検証するのが統計上の検証なんです。ですから、少ないからやらないのはおかしい話で、それでも、恐らくかなりまれな現象が出るはずなんです。それは、ぜひやってもらいたかった、という思いがあります。ただ、この数字を見ると明らかに少ないので、県下と比べると、今回の結果だけ見ると、おそらく子どもの事故は県下と比べるとかなり少ない、良好な地域であるということは間違いなく言えます。今後、そういうところで検証の仕方、考え方は、また後ほどお話しします。
そういうことで、今回は検証していないことが、今、明らかになりましたので、そこは注視いただけるといいかなと思います。
6ページに、歩行者の事故の結果が出ています。これについてはそれぞれ検証されていて、3行目、歩行者関係事故の割合が県下と比べて、これは明らかに多い。ここ数年、続いていると出ています。これは何とかしないといけません。
7ページの自転車のところもそうです。ここも自転車関係の事故が占める割合が、4年間ずっと多く、県下に比べて高い傾向を示していました。ところが、令和元年は同じ傾向になりましたと読めます。そうすると、県下並みに落ち着いてきたのかなというのが、ここ1年、令和元年の動きではないかと見られます。

ただ一方で、自転車が第1当事者になる割合はちょっと違った動きをしていて、平成27年は●ですから県下に比べて少ない傾向だったんですが、次の年にぼんと増えています。ただ、それ以降は県下とそんなに変わらない傾向になっているというのことが見えます。つまり、第1当事者のうち自転車に関しては、ほぼ県下並みに数年前から移行してきているんだと読むことができます。

8ページの生活道路、これも交通事故の事故原票のデータベースです。あのカテゴリでいうと、県下の生活道路、そのデータがないからここに掲載されていないんだなと思ったんですけども、それがもし可能ならば、前のページまでの整理と同じように、県下の傾向と芦屋市の傾向を比較してみて、どれほど違いがあるのかということは、ぜひとも見ていただくとありがたいなと思いました。

今の話に少し関連して、今回は県との比較をしました。これはこれで意味があります。県下の動きと比較して、この芦屋市がどうなっているのか、これは考える必要があります。もう一つ大切なことは、安全対策を今後考えていく上で、類似する市との比較。特に芦屋市の場合、南北に長く東西には短いということは、隣接する市の交通とほぼ同様な東西の動きが見られます。そこで行われている対策が芦屋市内で行われていないとすれば、それが原因で何か事故を起こしている可能性がある。その逆もちろんあります。芦屋市特有の対策が有効に働いているということも有り得ます。その対応を検証するためにも、県下全域との比較と類似する市との比較、この2つをあわせてやると、より市の特徴が見えてくるのではないかと感じました。可能であれば、隣接する2市については、少し比較のために検証されてはどうかと思います。

少しデータの件についてお話をしました。その関連で先ほどの地図の件で、これもデータの話になりますが、具体的な内容を少し話します。今回、結局のところ発生地点のデータが2種類出てきてしまったという理解ですね。

(事務局寺尾) そのとおりです。

(三谷委員) 1つは、オープンデータにある緯度経度のデータを使って、事故の発生場所を地図の上に描いたという地図と、もう一つは芦屋警察署からいただいた住所のデータを使って、手作業で描いたという地図。本来同じ事故なので、どちらかに統一すると非常にいいと思います。今後もし可能ならば、やはりオープンデータの緯度経度の情報にそろえていいと思います。そのときに、その事故が県警が持っているデータのどの事故なのか、ということを示したコードを使ってちゃんと連携してやれば、非常に簡単に結びつけられることができると思います。そうすると、緯度経度のデータは一般に公開されているオープンデータから取ってきて、その事故がどんな事故だったのかは、芦屋警察署で管理しているデータを連携すれば非常にいい地図ができ、分析にも使えます。例えば、広報紙等にも使える可能性がある地図が出来上がると思いますので、このあたりは連携していただくといいのではと思いました。

(泉委員) 交通事故の統計、人身事故の統計については、自動車の過失傷害事件として事件送致しましたというのをベースにデータを組んでいますので、そ

ういう場合、どうしても犯罪事実を組みますので、基本的には住所番地に基づいて検察庁に送検しますので、緯度経度ではなくて、住所番地に基づいた統計データで作成しているというのが、県警上のデータベースになっています。

(三谷委員) 県警の抑止システムの中には、一応、緯度経度のデータが入っていて、送検用のデータでは、それを住所に置き直しているんですね。ただ、住所に置き直す前の座標はあるので、それが今のオープンデータに公開されていますので、あとはその事故に結びつけられるようなデータさえいただければ、市の方でおそらくできると思うので、今後調整して、出せそうなデータを出していただければありがたいなと思いました。

実は事故関係のデータを県警と共同研究を一緒にやっているときにたくさん使いました。細かいところまで分かっているので、方法も含めて御相談いただければと思います。

(泉委員) ありがとうございます。

(三谷委員) データに関しては、今まで説明したような形で共通認識していただいた上で、そこで今回見えてきた内容に従って、少し御議論いただければいいかと思います。

(鹿嶋副委員長) 分かりました。ありがとうございます。今、三谷委員から、表の見方、特徴的なところの着目点などのお話をいただいたところです。それでは、着目点を踏まえまして、どこからでも結構かと思えますけれども、皆さん市内に住まわれている方からすると肌感覚として同じだなと思うところ、また、こんなことになっているんだと意外に思われるような点も、地図を見ていただくと感じられる部分があったのではないかなと思います。そうした肌感覚的なところであるとか、違いであるとか、そういった御意見でも結構ですので、資料を見ていただいて、お気づきになった点、お考えになられた点がありましたら、よろしくお願ひしたいと思います。

私から1点だけよろしいですか。事故で、地図の2-2を見ていただきますと、人対車両の部分です。人対車両で起こっている事故でいうと青印、横断中の事故がほとんどを占めているところで、最近ニュース等でも、やはり歩行者優先の信号のない横断歩道でも、ちゃんと一時停止を徹底しようということもされているようなところもあると思います。警察署でも、いろいろそのあたりの取締りとかもされているかと思いますが、そういった状況を教えていただけたらと思います。

(泉委員) 地図では横断中という表現になっておりますので、皆さんの感覚からすると、例えば信号のない横断歩道を横断している歩行者を車両がバーンとはねてしまうようなことを想像される方も多いかと思いますが、実際のところ、交差点で車両が青信号で通過しているとします。この車両が右折、左折の時に両側にある横断歩道を歩行者が渡られているときに、歩行者を巻き込むわけです。横断歩道もちろん青です。車両も歩行者もどちらも青ですが、横断中の歩行者を車両がはねてしまう事故が、かなり今多い状況がございます。加えて、歩行者と車両ですので、かなり負傷される率が高い。一たび間違えたら、やはり重傷事故、死亡事故につながりやすいということで、歩行者妨害という違反になるんですが、県警としても取締りを今、強化している状況です。この事故の怖いところは、やはり信号が青

であるということです。要は気をつけていただくしかないのですが、目の前に歩行者がいる状況ではないですから、視野を広く取って運転していただくということが、事故を防ぐ要因になるかと思います。この地図を見てくださいとお分かりいただけると思うのですが、基本的に交差点の付近で発生している青色の口がほとんどだと思えます。ですので、この地図から読み取れるところは、やはり右左折の際に事故が起こっているのです、この取締りを今強化する対策を取っているところでございます。

(鹿嶋副委員長) そのほか、何か御意見ございますか。

(村上委員) 保護者の立場から意見を申し上げたいと思います。すごく見やすい分析で、特にこの地図2-1は、形状でいろいろな、同じ車両の中でも自転車、自動車、バイクと分けていただいて、加害者も色分けしているので、すごく分かりやすいなと思えました。

それに付け加えて1つ要望をするとすれば、地図2-3について、こちらも車両相互で抽出していただいて、場所が色違いで作って下さっているんですが、この車両がどういう車両だったかを、もっと具体的に形状などで分けていただければ、どういう箇所を注意すればいいか非常に分かりやすいと思います。と言いますのは、子どもも高学年になってくると塾通い等で、自分たちで自転車で行ってしまうので、いつも親としては「車に気をつけて」と言っています。信号のない交差点での出会い頭事故が一番怖いんです。結構、まだカーブミラーがない、信号のない交差点が住宅街にたくさんありますので、親としたらそういったところも非常に怖いです。子どもは向こう見ずに、塾に遅刻するからというように慌てますので、そういったところが心配です。特に自転車です。どういう箇所が自転車で事故が多いのか分かりやすく明記したうえで、それを参考にカーブミラーを設置していただくように改善していただければと思います。

(三谷委員) それに関連して、今見ていただいていた地図2-3で、出会い頭事故の箇所を黄色で表していて、今おっしゃっていたように、まさに信号のなさそうな小規模の交差点で起こっています。これは統計で、数値で見てもそうです。生活道路になると半分が出会い頭事故です。幹線道路だとあまりありません。ただ、幹線道路に出ていく小さな交差点のところの出会い頭は結構多いわけです。そういう信号のないところでの出会い頭事故は、実はこれまで必ず指摘をされています。ただ、そこでの対策は非常に難しく、安全教育を中心にやっていくしかないのではないかと考えています。

ただ、私の過去の研究によると、進入してくる側が停止しないとイケない、つまり一時停止になっているところに進入してくる車が、停止をせずに通過しようとして事故を起こしているんです。そういう車を見つけて警報を出したりする装置は、今、一部の車には搭載されているものもありますけれども、道路側からそれを警報する装置を開発しました。それを使うと、出会い頭事故が6割減るんです。つまり、警告を受ければ減るということは、きちっと安全教育をして、そこは止まるころだ、と思わせると事故は減る可能性があるんです。警告をしても減らなければ、これは多分何をやっても意味がないわけですが、警告をされると減るということは、恐らくしっかりした教育をきちっとやれば減るのではないかと。そして、それが実は自転車にも若干効いてる、という研究もしてきました。自動車部

品メーカーと一緒にやったんです。ある交差点に、接近する自転車に対してピカピカと光る装置をつけたんです。そうすると、その光ってるのを自転車は見るんです。つけた場所が、ちょうど停止標識のところにつけたので、それを見るわけです。そうすると若干の減速をしたり、やっぱり左を走らなきゃと思って左の方へ寄ったりして、割と正常な右左折、直進の動きに変わるというのが、見えました。つまり、自転車に対しても何らかの警告を出す、すなわち、きちんとした教育をしてやれば、事故を減らせる可能性がかなりあるのではないかと思います。そのため、出会い頭事故をなくすためには、ちゃんとした通行をさせるための安全教育、それを促すための警報装置の設置が必要なのではないかと。

また、先ほどミラーという話が出てきたんですが、これは、実は随分前に研究した経験があって、カーブミラーをつけたところとつけなかったところで、事故がどう変わるかを分析したんです。これを聞くと、つけたほうが事故が減るのではないかと思われる方が大半だと思うんですけども、逆なんです。つけたほうが事故が増えるんですね。理由は単純で、ミラーの使い方です。つまり遠くに見えているのが、実は近くだったと誤解を与えてしまうことが結構あります。それが、子どもたちであればなおさらです。ちゃんとした見方、あるいはその使い方を学んでいませんから、遠くに見えてるから行けると行って行ってしまうんです。しかも一時停止がかかっている側で。こういったことでカーブミラーをつけたところは、事故を増やすと同時に、重大事故につながっているんです。そういうこともあって、私に関与する会議の時には、ミラーはつけないでください、つけるのはやめましょうと常々言っています。そういう研究の実績があります。私自身も、自分の住んでいる自治会でミラーをつけましょうという話になったんです。その結果を見せながら断固反対しました。事故増えますからやめましょう、と。それと特にT字路によくミラーをつけているようなんですけれども、もっと重大な事故になります。やめてください。ただし、カーブミラーは、接近時ではなくて発進するときにミラーがあると、かなりの視認性が高まりますので、それはオーケーです。ただ、接近時にそれを見せてしまうと、安心とか誤認とかで事故を起こしてしまいます。このような発進時の正しい使い方を徹底するならば、つけてもいいです。発進時の安全確認に使うということです。実際、自動車メーカーは鼻先にカメラをつけて、そのカーブミラーに代わるような安全装置も製品化していますから。そういう使い方ならオーケーです。ただ、接近時に見せることによって、通過を促すようなことはやってはいけない、ということ。カーブミラーに関しては、導入に当たっては、そのあたりを十分注意して導入しないといけない。そして、利用者側としてはミラーの見方、使い方も、併せて教育をしていかないといけない。これらを併せて実施することによって、正しいミラーの使い方できて、安心につながっていきます。ただ、そこまでなかなかできないので、ミラーをつけるのはやめませんかということもまず提案します。

ということで、これまで私が出会い頭事故の安全対策の研究をずっとやってきて分かったことのいくつか御紹介しました。そういった点を踏まえて、子どもたちへの安全教育だとか、あるいは自動車に対する安全教育が

必要だと思えます。止まらない車両，まだまだいます。私の家の前の交差点でも，止まりません。それを見ていたら，自分の子どもは本当に心配です。ですので，生活道路に関しては，おそらく地域の市民の方々が利用していると思えますので，そういった安全教育の中で，一時停止の標識のあるところでは，きちんと止まる。そしてないところでも，減速をして徐行して通行する。ルールどおりのことをやっていく安全教育をぜひともやってください。ということをお補足させていただきました。

(鹿嶋副委員長) その他御意見等ございましたら，お願いいたします。

(白井委員) 1点，確認になります。地図2-1で，当事者別の事故類型を示していただきまして，●印が，自転車第1当事者の事故になっています。その中で，対車であつたり原付を示す緑と黄色が何か所かありまして，結構，交差点でその傾向があるんですが，例えばこれはどういった事故ですか。自転車が第1当事者になっている事故で，対車はどういったパターンになっているんでしょうか。

(事務局寺尾) これ自身は，第1当事者と第2当事者の定義からの，こちらの推測でしかありません。資料1の1ページの2つ目の表の下に，それぞれの定義が書かれています。第1当事者で言いますと違反が同程度の場合，被害が軽いものを第1当事者，逆に過失が同程度で，なおかつ被害が重い方が第2当事者ということになります。

例えば，両方一時停止の交差点なのに，止まらずに出合い頭事故を起こしてしてしまった場合，自転車対バイクだとして，自転車側の人は無傷でした。ところが，バイク側の人は危ないと思って急いでよけた結果，別のところに衝突して大けがしました，となつたりすると，被害が重い，傷が深い方は明らかにバイクになります。自転車は無傷なので，第1当事者，第2当事者の定義から考えると，自転車に乗っている側が，被害が軽いので第1当事者。バイク側は，重症を負ったとすれば被害が大きくなるので，第2当事者になるというパターンではないかなと推測します。あくまで，私個人の推測でしかないので，実際そうなのかと言われると，不明な点もあります。

(白井委員) 結構，対車でも何か所かありますので，バイクのお話でしたら，今の御説明でも，何となくそういうパターンもあるのかなと思つたんですが，対車で，自転車が軽傷で済むパターンが，ちょっとイメージが湧かないですけども，そのあたりの細かいところまではわかりませんか。

(事務局寺尾) そうですね，定義ぐらいしか確認はできていませんので。

(泉委員) 私もあまりこういうことは申し上げにくいのですが，ざっくり言いますと，事故でけがをした人としていない人がいます。基本的にはけがをした側は第2当事者で，しなかった側が第1当事者になります。なぜかといいますと，けがをした人は被害者になりますので，けがをしていない人は加害者側。要は事件と一緒に書類送検される側，これが第1当事者になります。両方けがをしている場合。これは，けがの軽重は別にして，どちらもけがをしているとなると，過失の割合が重い方が第1当事者になります。両方けがをしたという事故になると，赤信号で入った側であるとか，一時停止の標識があるのに停止せずに交差点に入つただとか，追突をした，といった側が第1当事者になる，というのがざっくりした定義です。

(三谷委員) おっしゃっていたとおり、基本的には過失の多い、つまり違反をしているのも含めて、過失の多い方が第1当事者になって、少ない方が第2当事者になります。ただ、両方過失がある場合は大小で判断しますし、ありなしという場合は、ある方が第1当事者になります。自転車が第1当事者で起きている事故とは、どんな形態かという御質問ですが、見ていただくと、結構交差点で自転車に色がついていたり、●がついている事故は多いです。そういった箇所は、自転車の一時不停止で過失が取られている場合が、最近は増えているようです。つまり、自動車ではなくて、自転車が一時停止をしなかった結果、歩行者と衝突をしたり、あるいは自動車と衝突したということです。けがが大きいけれども、やはり一時停止していないことが大きな原因、過失であることから自転車が第1当事者になります。今の御質問に対する答えとしては、おそらく自転車の一時不停止が主な形態ではないかと思います。

(白井委員) イメージからしますと、自転車と車との事故でしたら、自動車の方が、過失割合がおのずと高くなるのかなと思ってたんですけども、先ほどの観点でいきますと、自転車も重大な過失を負うことが多々あるんだということ、自転車の利用者にもっと教育していく必要がある、そういうことになりますか。

(三谷委員) おっしゃるとおりです。

(鹿嶋副委員長) そのほかございましたら、お願いいたします。もう一点だけ伺っても、よろしいですか。基本的に交通安全計画の第10次が令和2年度までということで、今年度の計画に基づいた対策をしてきているんですが、基本的な大きな方針として、人優先の交通安全を確保していきましょうという中で、いわゆる交通弱者で、歩行者、また子どもであるとか高齢者の安全確保を1つの柱と考えた計画で、これまで取り組みをやってきたところです。高齢者の安全確保ということで、資料1の3ページを見ていただきますと、事故全体に占める高齢者の割合を見ると、令和元年度でいくと4割弱ありまして、そのうちの半分以上が第1当事者になっているということで、第1当事者イコール加害者ではないというところで、今お話もあつたところですけども、やはり事故を起こす要因になっているケースも非常に多いのではないかと、この資料を見て思いました。守るべき存在でありながら、逆に事故を起こす要因にもなっています。非常に多くの高齢者が、交通事故を起こしている側にもなっているわけです。その中で、高齢者、特に交通利用の状況を見ると、自動車乗車中の事故が多く、そのあたりの対策として、市としましては交通安全教育、特に子どもたちに向けての交通安全教育に力を入れてやっているところです。しかしながら、高齢者の方への安全運転の取り組みが、市単独ではなかなか難しいところがあり、そういう取り組みは、国でも高齢者の免許更新のときには講習があつたり、率先してされているところですが、何かその点について、有効な取り組みの事例がもしありましたら、お教えいただきたいと思います。

(三谷委員) 実際に安全協会でもやっておられたり、いろんなところで取り組まれています。今回非常によかったのが、地図4、高齢者関係連事故のみを抽出した場所のマップ、これで何が分かるかという、こんなところで高齢者の方々が事故を起こしているのかというのが分かるんです。例えば、皆さ

ん地元だったら、恐らくその場所の様子もよく御存知なんではないでしょうか。つまり、どういったことが原因で高齢者の方が事故を起こしているのかというところを、こういった地図から推測できます。場合によっては、高齢者事故の多い現地に行って、そこから要因を探りながら、どういった安全教育が必要なのか、どういった視点での訓練が必要なのか、を考えられます。そういったところを芦屋市独自にされたらどうかと思います。一般的な方法で行うのはもちろんですが、同じ安全対策や安全教育をやるにしても、実際に自治体から見て、芦屋市の高齢者の方々に必要なものを見つけ出すことが大事かなと思います。

そういう点で、今、地図4をざっと見ていて、はっきりとは言えないですけれども、大規模な交差点で事故を起こしがちというのは、他のほとんどの年齢層も一緒だと思いますが、幹線道路の出口だとか、あと小交差点でも、自転車事故と同様に事故を起こされている傾向があるのかなと思われる。詳しい集計をしてないので分からないですけれども。幹線道路の追突事故よりも、何か行動を起こすとき、あるいは小交差点に進入しようとしているときに、高齢者の方々は事故を起こしがちなのかな、といったところが読み取れます。それが自動車の場合、自転車の場合、原付、歩行者の場合、それぞれこの地図から分かりますので、そういったところをもう少し詳しく見ていただいて、場所の特徴から安全対策を考えていく。こういうことが1つの方法ではないかなと思います。

(鹿嶋副委員長) せっかく今回地図を作成していますので、現地と照らし合わせながら、事故の要因が何かあるのではないかなという点も見ていただきたいと思います。

そのほか、資料1について何かございましたらお願いいたします。今、特に御意見等ないようでしたら、また後ほどお聞きするとしまして、資料2がございましたので、こちらの説明を事務局からお願いいたします。

(事務局山本) 資料2、「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」の資料を御覧ください。資料2につきましては、概要版、A4 1枚の資料ですが、第10次芦屋市交通安全計画概要版の右側にあります7つの柱を重点施策として掲げております。(1)から(7)の項目ごとに掲載をしております。資料2で、一番左端の縦の欄に(1)から(7)までの項目ごとに掲載をしております。

実績としまして、右側2列の令和元年度実施した対策と令和2年度実施対策、この欄を今回追加しております。この2列を中心に御説明を申し上げます。

まず、右端の令和2年度実施対策の特徴といたしまして、新型コロナウイルス感染症対策によりまして、従来、これまでやってきた対策の内容を見直さざるを得ないという施策が幾つかございます。例えば、屋内であれ屋外であれ、ある程度まとまった人数を集めて行うといった内容の対策は、令和2年度につきましては感染予防の観点から取りやめているところでございます。

それ以外についても、そういう情勢に鑑みまして、これまでの対策の内容を追加したり、拡充することは、基本的には、今年度は控えるという状況になっております。そのため、本日の説明では、対策内容を新たに追加

なり変更して、実施する施策の御説明をさせていただきます。

まず、資料2の1ページ目の(1)交通弱者対策の充実です。⑤通学通園路等における歩行空間の確保としまして、令和2年度は精道小学校区、宮川小学校区、打出浜小学校区で通学路合同研究を実施し、報告会において安全対策を講じることとしております。3ページの(3)道路交通環境の整備を御覧ください。まず、①生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備といたしまして、平田町地内外にて転落防止柵の改修工事を実施予定としております。②通学通園路などの歩行空間の整備の推進につきましては、同じく精道・宮川・打出浜小学校区において通学路合同点検を実施して、要望箇所について安全対策を講じてまいります。⑤安全で快適な自転車利用環境の整備につきましては、令和2年度は、平成30年度に策定した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行いまして、稲荷山線及び中央線、国道2号線～鳴尾御影線間にかけて、中央線において自転車走行環境整備工事を実施予定としております。⑦災害に備えた道路交通環境の整備につきましては、令和2年度は芦屋川地区において無電柱化工事の実施、またさくら参道において、無電柱化工事に伴う水路横断引込管工事の実施。さらに、精道中学校周辺地区において、無電柱化詳細設計の実施の予定をしております。

資料2につきましての説明は以上になります。

- (鹿嶋副委員長) 第10次交通安全計画に基づいた柱に沿って取り組みを進めている、令和元年度に実施した対策と令和2年度の対策で、基本的には継続した取り組みを行っている状況での御説明があったかと思えます。これについて、何か御意見等ございましたらお願いいたします。
- (村上委員) 資料2の3ページの⑤安全で快適な自転車利用環境の整備で、稲荷山線及び中央線(国道2号線～鳴尾御影線間)においてですが、それは2号線から稲荷山線までの南北の筋全てですか。
- (岡本委員) 補足で説明させていただいたんですが、稲荷山線と中央線2つの路線の国道2号線から鳴尾御影線の間を整備することになっておりまして、路線にしたら稲荷山線と中央線の2路線になります。
- (村上委員) 中央線の意味が、勉強不足でよく分かってないんですけども、どちらになるんですか。
- (岡本委員) JR芦屋駅から下って、宮塚公園のところ、あの南北の通りが中央線になりまして、その道路の2号線から鳴尾御影線の間を整備することになります。
- (村上委員) そちらと稲荷山線の2本ということですね。
- (岡本委員) はい。
- (村上委員) 分かりました。ありがとうございます。
- (岡本委員) 補足で申し上げますが、工事予定と、実際運用される時期ですが、今、芦屋警察署と国土交通省、2号線で国土交通省が絡みますので、そちらとも協議をしているところです。一応、年明け、1月から2月をめどに、今、準備を進めているところでございます。
- (村上委員) その時期に工事着工予定ということですか。
- (岡本委員) そうです。工事自体はそれほど期間がかかりませんので、工事するのと、今回、路肩部分に矢羽根といたしまして、三角の矢印のはかまみたいなもの

を路肩部分に埋めるような工事をするんですけれども、それがどういったものかを、啓発していかないと、なかなか利用者に分かっていただけないところもありますので、それも同時にできるような形で実施ができたかなと考えています。

(鹿嶋副委員長) その他いかがでしょうか。

(三谷委員) 今説明のあった内容について、反対というわけではありません。ただ、それに加えて、今日御指摘いただいた幾つかの点で、その施策が本当に必要なものなのかどうかを、1回棚卸しして、点検をされる方がいいのではないかと思いました。特に高齢者向けの安全教育にしても、どうも交差点が苦手そうだということならば、それに特化した教育をやっていくとか、あるいは子どもたちの自転車教育においては、一時停止を徹底的にやらないといけないということなら、それを中心にやったり、そういう内容について、少し手を入れられるところがあれば、手を入れた方がいいのではないかなと感じます。子ども、高齢者、自転車、そのあたりの事故実態に応じた対策、あるいは施策の部分をどうするかを、できれば検討されてはどうかと思います。第11次計画が待ちかまえているので、それに向けて課題として置いておくのも、一つの手だとは思いますが。ただ、事故はいつ起こるか分からないので、今年度からでもできるところはやっておいた方がいいのではないかなと感じました。

(鹿嶋副委員長) 先生の方から見て、事故の発生状況とこれまでの取組状況、資料2ですが、これと見比べていただいたときに、非常に有効に働いているなという施策と、わからない部分も当然あるかとは思いますが、そういった視点で見ていただいた時に、どういった感想をお持ちなのか、お聞かせいただけたらありがたいなと思います。

(三谷委員) 今、私がお話ししたように、安全教育に関して言うと、その内容によるんです。それがどんな内容かまでは書かれていないので、そこは読み切れないところもあります。ただ、この資料から見える点では、安全環境を整備していく、これは非常に重要なことであり、特に自転車の安全、走行空間の整備はやった方がいいと思います。ただその際に、自転車の安全対策をする上で、自動車のユーザーに対しても、自転車との共存の仕方、安全な左折の仕方も併せてやっておかれる方がいいのではないかと思いました。特に今回、矢羽根を入れるということだったんですけれども、混在型でいかれるようになってくると、自動車側の教育（自転車との正しい共存の仕方の教育）を併せてやっていく、その点を注視していった方がいいのではないかな。矢羽根の周知のときに、できればやられた方がいいと思いました。それが抜けているならば、今の御質問に対しての答えはそこかなと思います。

高齢者、子どもの安全教育に関しては、効果があったかどうか、ちょっと分かりにくいところで、なかなか判断が難しいですが、例えば交通安全思想の普及徹底で言うと、反射材の配布はこれまで継続的にやってこられましたので、効果は出ているのかなという気はするんですが、見せるという効果はもちろんあるんだけど、使う側の正しい使い方をもっと重点的にやっていく必要があるかなという気がしました。無駄ではないと思いますが、それで安心してしまうと困るところがあります。見られて

いるから安心だという。そうではなくて、見られていることプラス自分の行動も安全な行動ができるようにしていく。そのように、少し足りないところはあると思います。これまでの県民運動のところで、この資料に書かれてあること、それから安全利用推進（要するに適切な使い方を周知していこうということ）、飲酒運転、シートベルト、夕暮れ時の早め点灯、違法駐車、四季の運動、どれも大切ですけども、実態（事故マップや発生状況）に合ってるかをきちんと点検しなきゃいけないかなという気はします。いずれも大事なことで、特に飲酒運転は事故と言っても犯罪ですので、これは徹底的に取り締まっていかないといけない。ただ、それを言い出すと、取り締まりにどんどん付け加えていくことになるので、なかなか難しいところではあります。要するに季節ごとの安全運動の内容を、今回の事故マップも踏まえて、適切にそれを周知、広報に使っていくところもやっていただくと、この実態が見えてくるのでいいかなと思います。

（鹿嶋副委員長） いろいろ今、御意見をいただいているところですが、その他、資料2、資料1に対してでも結構です。全般的なことで何か御質問、御意見等ございましたらお願いいたします。

もしないようでしたら、その他で、今後のスケジュール、事務局から御説明いただきたいと思いますが、よろしいですか。では、事務局からお願いいたします。

（事務局山本） 今後のスケジュールにつきまして、実は第10次芦屋市交通安全計画自体が令和2年度までということで、第10次計画全体の総括と、令和3年度からは、次の第11次芦屋市交通安全計画の策定を予定している関係で、今年度中に第2回目の交通安全対策委員会の開催を予定しております。第2回目につきましては、第10次の総括と、次期の第11次交通安全計画策定に向けまして、それまでに国なり県から次期の計画に向けての考え方が示される予定になっておりますので、その策定の柱に基づきまして、次期計画の考え方や策定に向けてのスケジュールをお示しできたらと思っております。時期的には、年が明けた来年2月頃の開催を予定しておりますので、また時期につきましては決まり次第、調整させていただきますのでよろしくお願いいたします。

（鹿嶋副委員長） 先ほどからたびたび申し上げますように、第10次芦屋市交通安全基本計画、令和2年度、今年度をもって一旦終了するというところで、次期の第11次交通安全計画の策定に向けての取り組みを芦屋市で進めていくところです。市の交通安全計画について、その上部の兵庫県は兵庫県で交通安全計画を作られる、国は国で計画を作られるということで、国の大きな方針を受けて、兵庫県に特化した形でまた作られる。それを受けながら、市として地域の事情に応じた計画を策定していくこととなります。

国の動きが、いろいろ見てはいるんですが、コロナウイルスの関係で、国の専門家会議の開会が、どうも当初予定よりもずれているところがあるようなので、国の考えがまだ見えてない部分もあります。年明けぐらいには国の考え、県の考えも踏まえながら、市としてどうしていくのかという大きな柱、そういったところを御議論いただけるかなと思っております。

総括で、まず第11次を作る前に、第10次の計画がどうだったのか、その取り組みが本当に効果があったのかどうなのかも踏まえて、第11次を

作っていく必要があるということですので、第2回対策委員会を開催したいという事務局からの報告がありました。総括をしていくときの視点でありますとか、こういったデータをお示ししながら御議論をいただくのいいのかなと、今、フリーな形でお話ししていますが、事務局としても悩んでいる部分がございます、大きなところでこういった視点があればいいのかというところで、三谷先生から専門的な見地で、もし今、課題でも触れていただけるようなお話があるのであれば、お願いしたいと思います。

(三谷委員) なかなか難しいですが、第10次計画の概要版が今回配布されていたかと思えます。基本的にはここに掲げられている目標の数値がありますので、それをまずデータとして示す。さらに、対策を進める視点に今回3つ掲げられていますので、歩行者と自転車と生活道路。これも同様に、これらの事故件数が過去どう推移してきているのか、この計画の初期から終わりの段階に向けて、どう推移してきているのか。それを、先ほどと同じように、県下全域との傾向と、あと類似する地域との比較によって、それらの地域よりも減っているところ、増えているところ、総合的な評価にしかならないですけれども、そういうところも併せてやられるといいのかなと思えます。

あとは、それらの3つの視点に関わる7つの柱に置かれた対策全般や、3つの視点との関連性の強いところの対策、その両者の効果（増えているか減っているか）によって、増えた要因は何だと考えられるのか、あるいは減った要因は何か、そういったところを照らし合わせて、検証されるいいのではないかと思います。方法論的な話になりますけど、そういう形でやると次への課題がある程度見えてくるかと思えます。

(鹿嶋副委員長) 今、ヒントをいただいたところですので、そういった視点を持ちながら、次回の議論していただく資料ということで、データを提出したいと思います。それでは、予定しておりました議事としましてはこれで以上となります。全般を通して、特に御意見があればお伺いいたします。もしないようであれば、これで閉会とさせていただきますと思いますが、最後にいかがでございましょうか。

それでは、以上をもちまして令和2年度第1回交通安全対策委員会、終了させていただきます。本日は非常に暑い中、皆さん御参集いただきまして、誠にありがとうございました。また今後ともよろしく願います。これにて閉会とさせていただきます。

閉会