

平成29年度芦屋市交通安全対策委員会 会議録

日 時	平成29年10月3日（火）15:00～17:00
場 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, 久保田 奈々, 柴沼 元, 高木 良彦, 岡村 和代, 山田 弥生, 伊藤 浩一, 宮本 博嗣, 白井 宏和, 丸岡 輝雄, 荒谷 芳生 事務局 山本建設総務課管理係長 天王寺谷建設総務課主任
事務局	建設総務課
会議の公表	■ 公 開
傍聴者数	0人

1 会議次第

- (1) 開会
- (2) 委嘱状の交付
- (3) 委員長挨拶
- (4) 委員紹介
- (5) 第10次芦屋市交通安全計画策定経過の説明
- (6) 第10次芦屋市交通安全計画に基づく平成29年度具体的施策について
- (7) 今後のスケジュールについて
- (8) 閉会

2 配布資料

- ・平成29年度芦屋市交通安全対策委員会次第
- ・芦屋市交通安全対策委員会委員名簿
- ・芦屋市における過去5年間の交通事故発生状況（平成24年～平成28年）と平成28年の交通事故発生状況検証【資料1】
- ・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】
- ・第10次芦屋市交通安全計画概要版
- ・第10次芦屋市交通安全計画本文

3 審議経過

<開 会>

委嘱状の交付（机上配布）

委員長より挨拶

委員の自己紹介

事務局より会議の成立，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

<議 事>

（辻委員長）それでは本日の議題に入ります。はじめに，「第10次芦屋市交通安全計画」の策定経過について事務局から説明をお願いします。

（事務局山本）【第10次芦屋市交通安全計画の策定経過について説明】

(辻委員長) 質疑がなければ、「第10次芦屋市交通安全計画」に基づく平成29年度の具体的施策について事務局から説明をお願いします。

(事務局山本) まず、平成29年度の具体的施策を考えるにあたり芦屋市における平成28年の交通事故発生状況を検証する必要がありますので、配布しております資料1をご覧ください。【資料1の説明】

この平成28年の芦屋市における交通事故発生状況の検証結果をもとに今回平成29年度の具体的施策を作成しています。資料2をご覧ください。【資料2の説明(赤字部分のみ)】

(辻委員長) 事務局からの説明に対して、質疑、意見等があればお願いします。

(三谷委員) 取り組みそのものに関しては問題はないと思いますが、何点かお話しさせてください。1点目は、28年12月に正式に計画を作成されてからなので28年度を評価するのは難しいと思います。29年度は基本方針に従い具体的な対策を実施し、30年度に入る前には一旦評価をする必要があると思います。その評価をする方法については、個々の対策ごとにいろいろ工夫が必要だと思いますので考えていただきたい。29年度に具体的な対策を実施し、それを評価して次を考え対策していくPDCAの流れを実施していかなければならないと思います。それぞれの対策が、効果が分からないままに継続されているものもあるのでは。「問題はないが効果ははっきり分からないので次の対策を考えるのは難しい」という事を今後検討すべきだと思います。もう一つは、評価と対策の間には必ず要因・原因があるので、評価と要因をセットで検討する必要があります。28年度の基本方針に従い、何が原因だからこんな具体的な対策をしましたという評価をして、その評価がどうだったのかを踏まえた上で原因を考え、次の29年度対策を行う。そして、29年度から30年度に同じことを繰り返していく、このプロセスを最終年度の32年度の目標達成に向けて早いうちに決めておかれるほうが良いと思います。

(辻委員長) ありがとうございます。

(伊藤委員) 資料2の1ページ交通弱者対策の充実④のところ、障がいのある方への交通安全対策の具体的な実施対策は、芦屋特別支援学校の交通安全教室がありますが、障害福祉課ともう少し広がった全体的な取り組みが何か出来ないかと思うところがありました。

(谷崎副委員長) 今、特別支援学校での交通安全教室は全生徒が同じプログラムです。今後は、ご自分で歩いて行かれるような方には外での歩行訓練のような訓練を、そうでない方には体育館で学んでいただくといった、障がいの程度に応じた教室ができればと考えているところです。そこから先の広がりは今後考えていく必要があると思っております。

(三谷委員) 今の話に関連して、障がいを持たれている方々の交通事故の実態を踏まえた上での対策が重要だと思います。今、実際に行われている対策が教育も含めて、本当に実態に合っているものなのかどうかを聞きたいと思います。そのために、障がいを持たれている方々の事故の実態をきちんと調べた上での教育、その視点で横断的に幅広い対象者に安全教育をしていく、中でも、そういった個々の詳細な要因・原因を調べた上での教育なり対策なりをしていただきたいと思います。

(辻委員長) 先生のご指摘に対して、荒谷委員から何かございますか。

- (荒谷委員) 現在、地域の小中学校、幼稚園を含めて支援の必要な子どもたちが交通事故に遭ったという事例は、私が知る限りではほとんどありません。特別支援学校の場合は、自力で通学出来る子どもたちとバスで通学出来る子どもたちとに分かれています。自力で通学出来る子どもたちは試験を受けて、その試験に合格しないと自力では通学できないのです。その他の子どもたちはバスで通学しますので、普段の学校生活の中だけでは事故は少ないという気はしますが、家庭生活の中ではまた別かなとは思っております。私も交通事故という視点で支援の必要な子どもたちを捉えたことがなかったので、今後はそういった視点でも見ていきたいと思っております。
- (柴沼委員) 調査によりますと、高齢者は買い物や趣味で外出する比率が高いです。最近、電動自転車が非常に流行ってきて、多くなっています。大変危険に思っていることが多いので、これに対する注意を喚起してもらいたいと思っております。自転車交通安全教室などは、特にそういう話をしていただきたいと思っております。
- (谷崎副委員長) 10月29日に自転車運転免許証等を発行する自転車交通安全教室がありますので、電動自転車についての注意事項などを踏まえた教室も考えていきたいと思っております。
- (久保田委員) 電動自転車のことに関連して、私は日ごろ車を運転していてすごく怖いと思うのが、車は絶対同じ方向にしか走らないですが、自転車は反対から走って来ることがあります。その場合、駐車車両があるときなど、突然出てくることが多いです。それに何度もドキッとしたことがあります。車の免許を持っている人はそういうことを勉強しているのですが、自転車に乗る人は勉強していないと思っておりますので、反対に走ったらいけないことを知らない方が多いのではないかなと思っております。この点も一緒にお伝えいただけたらありがたいです。
- (三谷委員) お二人とも良いご指摘ですので、これは積極的に取り入れられたほうが良いと思っております。高齢者の方々の電動自動車の利用に関しては非常に増えているという事を聞いています。メーカーも少しアシストの緩い高齢者向けの自転車を開発していると聞いています。現場で電動自転車の体験などが出来る安全教育をされると、実際にどの程度飛び出してしまうのかが分かります。可能なら、自転車メーカーや自転車の販売店などの協力を得ながら、高齢者の方々が実際に電動自転車で困っておられるところを見ていただき、販売やメーカーの開発にフィードバックしていただくような連携もあるのではないかと感じます。
- (谷崎副委員長) 10月にします自転車交通安全教室では、市内自転車販売店にも参加していただいて、自転車教室をする前に、タイヤの空気圧や適正なサドルの高さなど自転車の整備を一緒に体験してみるという事をします。電動自転車についての取り扱いもカリキュラムに入れられないかというのは検討していきたいと思っております。
- (三谷委員) ぜひお願いします。
- (辻委員長) 歩行者と自転車の事故は減っておらず、今自転車ネットワーク計画を策定していこうとしています。そうなると車道を走る自転車が増えることが予想されますので、ハード整備とともに、反対側を走らないなどの啓

発が必要ですね。

(三谷委員) 今の話に関連して、自転車の安全教育の1つとして、駐車車両を実際に置いてみて、左側通行と右側通行とでどれだけ危険なのかという事を体験する。先ほどの電動自転車と同じです。模擬的な交差点や運動場でも構わないので、実際に車両を置いて、右側通行がどれだけ危険かを体験してもらっても教育の1つだと思います。

(高木委員) 体験実践型の安全教育ですが、今年、阪神西地区の芦屋・西宮・甲子園の3署合同で交通機動隊の敷地を借りて、シルバードライバーズスクールをやりました。前の車に追突しない、事前に止まるという自動制御機能付きの車を持ってきてもらい、実際に乗車していただきました。車を持ってきて実施したのが今回初めてでしたが、非常に好評でした。芦屋市内の車両同士の事故で60%は追突事故です。そんな事故も半減できないかなという期待感もあります。自転車に乗っていただいて、電動自転車と普通の自転車の特徴の違いを体験出来るような教育、教室が必要でしょうね。私も電動自転車に乗ったことがないので、どれだけ楽なものかも分かりませんので、体験実践型は非常に良いと思います。

(辻委員長) 確かに、納得していただかないと効果が出ないですね。

(宮本委員) 資料1の5ページの自転車の安全確保のところで、自転車に関係した事故の経過というのが出ていますが、人対自転車の関係が非常に少ない印象を受けました。28年度は14件と増えていますが、これは、事故はあるけど、届出がないから少ないという認識ですかね。

(高木委員) 同じようにぶつかっても、自転車と車とでは受ける感覚が違うのでしょうかね。

(宮本委員) 実際に被害届が出された件数以外は知り得る手だてがないのですね。

(谷崎副委員長) 自転車が車両だという認識が増えれば、件数自体は増減していなくても人対自転車関係の事故件数は増えていく可能性があると言えますか。

(高木委員) そうですね。自転車保険が大きく報道されて、皆さんにも大分認識されてきたと思います。自転車保険がなぜ必要なのかというと、人と当たったときに相手の方を賠償するために保険を掛けましょうねという性格のもので、人と自転車が当たったときに届けておかなければいけないという意識を皆さんが持ち出したと思います。

(宮本委員) 今、自転車ネットワークを計画しているところですが、人対自転車より自転車対車両のほうが圧倒的に事故件数の多い中で、敢えて自転車を外に出すという事は、この数字だけを見ると矛盾するように思えます。これはもっと人対自転車の件数が多いという事の理解で良いのでしょうかね。また、6ページの幹線道路における安全確保のところで、幹線道路の全体事故に占める割合は40%弱です。市の幹線は国道2号と国道43号と山手幹線で6キロほどです。市内全部の道路が200キロある中で、国道の事故を減らすことが出来れば件数は減るのでは。国道の事故とは車対車なのかなと思います。何の対策が出来るかは持ち合わせていませんが、対策をして、効果が出れば数字としては下がるのかなという印象を受けました。それと、子どもの事故と高齢者の事故の割合という事で2ページと3ページを見比べると、やはり高齢者の事故が圧倒的に多いのかなという印象です。その中で今は子どもへの教育が重視されている

のかなと思います。高齢者に対する教育、指導も一層必要という事で、シルバー人材センターや老人クラブ連合会での講話などの取り組みをしておられると思いますが、こういうところに来てくれる人は意識が高く、問題は来てくれない人、興味がないと言っている人が危ないのでは。そういう人にどうアクションするかが資料2(1)①の取り組み「ホッと安心」訪問活動や福祉施設に出向くという事なのでしょうか。数字から出る次のアクションが出来たら良いと思います。

(谷崎副委員長) 子どもの事故については、教室を続けてきたからこそ少なくなっているとも言えると思います。子どもは活動範囲が広がる中で教育が大事だと思いますので、今後も重点的に続けていきたいです。高齢者の方に対する啓発として、イベント等に出掛けていって、興味を持っていただくことや警察がしている「ホッと安心」で各家庭に訪問するという事が交通安全や事故防止に繋がっているのか評価は難しいと思っています。ただ、明らかに高齢者の事故が多い数字が出ている中で、今のままで良いとは考えていません。

(柴沼委員) 高齢者スポーツ大会が10月21日にあります。これは800人ぐらい集まります。こういう機会を利用してもらうと良いと思います。

(辻委員長) 受け身ではなく主体的に取り組めるような仕掛けを作っていくという事が重要だと思います。

(柴沼委員) 自転車安全教室の参加者が少なくなっているのは、内容が変わらないからです。例えば、今の電動自転車の問題が出ていますよという事を言えば増えるかもしれません。

(谷崎副委員長) 以前は皆さん一緒にしていましたが、今年度からは、カリキュラムを変えて子どもと高齢者の方とを分けたプログラムにしようと思っています。今年のほうが良かったと言っていたのであれば続けていきたいと思っています。

(三谷委員) 幹線道路事故のデータのうち、地域内の人と地域外の人とを分けて確認をする必要があると思います。特に幹線道路は地域外の人の可能性が非常に高く、市がいくら頑張ってもなかなか手を出しにくいところです。それと、幹線道路は数が多いのでここを絞れば目標達成出来るという意見は、おっしゃるとおりだと思います。今の話のように、通過交通がかなり多いというところで何か対策を打っても手応えがないものばかりになりがちですが、2キロなり何なりの区間の市道との接点の交差点などは、何か対策を打つ方法はあると思います。信号交差点や無信号交差点の出会い頭事故等、特に自転車の対策が1つあると思います。ここで集計されている自転車関連事故の中で、幹線道路の事故がある程度の割合を占めるならば、実際にその場所に行って何か対策を考えると良いのではないのでしょうか。そうすると、自転車対策にも幹線道路の対策にも繋がってきます。評価の方法についても、事故件数で見ようとしてもかなり難しいと思います。何か教育をした直後でもしばらく後でも構いませんので、アンケートに「この教育を受けて意識は変わりましたか」のような項目を追加していただいて、意識や行動の変化を図る工夫があっても良いかなと思います。

(辻委員長) ありがとうございます。

(高木委員) 先生が言われるように、事故件数で効果測定をするというのは大変だと思います。本当に何か効果的な対策が取れて、そのおかげで事故が減ったと答えが出てくるのは5年も10年も後のことだと思います。例えば、警察が今年取り締まりを強化しました。強化したから事故が減ったのかというと8月末で6件ぐらい増えています。取り締まりと事故件数を捉えていつ効果が出てくるのかは分かりません。阪神芦屋駅南の駐輪場へ何回か市と一緒に啓発をさせてもらいました。最初はたくさんの方が自転車に乗ったまま歩道を通っていましたが、今は二、三十メートル向こうから降りて小走りである人が増えました。それが効果だと思います。そういう捉え方で良いのではないのでしょうか。確かに、数字はきっちりしたものが出てくるので考えやすいとは思いますが。

(久保田委員) 資料2の2ページの自転車対策の推進②のところに、平成28年度交通安全対策委員会における意見で、高校生以上の交通安全教育の場が少ないためどのように設けていくのかというのがありましたが、これに対して何か具体的な対策はありますか。統計を取っているのは、高齢者の方と子ども15歳以下という事ですが、中学生や高校生の方々は、すごいスピードで自転車に乗ります。それもイヤホンつけたままとかスマホをしながらすごいスピードで走っています。周りの方が若い方だったら、それでもさっと避けるので、事故にならなかったという事がたくさんあります。でも、高齢者の方で、すぐに避けられなかったら大きな事故になっていると思います。そうすると、高齢者の方は何にも悪くないのに高齢者の事故になるわけです。なので、それを高齢者の方に一生懸命ご指導されても仕方がないという事もあると思います。

(谷崎副委員長) 小中学校ですと学校教育課と連携し教室を開催出来ますが、学校を出た方々には、出前講座など依頼をいただいて教室を開催する、ホームページや広報を通じ啓発をする、イベントの中で自転車シミュレーターなどを使って教室を行うなどの方法があります。お子さんがおられたら、子どもを守るために親御さんとして交通安全に関わっていただくことは可能です。

(三谷委員) アイディアですが、まずは、芦屋市内の高校の全生徒にチラシを配るのはいかがでしょうか。ポイントは、ルールがあるのでルールを守らないと罰せられるという点。さらに、保険の話で、加害者になったときに損害賠償を請求されるという点など。今の自転車利用環境の大きな課題をうまくまとめたようなA4のチラシ1枚を全員に配布をして、それを家庭に持って帰ってもらう。もう一つは、防災や防犯、行政が絡んでいるようなことを生徒たちに知ってもらう機会として、文化祭などで何か展示をする。安全教育だけでなくとも良いと思います。あと、以前どこかの高校の放送部が自転車利用やその意識などを調査し、それを放送番組としてまとめてコンテストに出したという取り組みをされていました。こういった外部のコンテストへの参画を通して、自分たちの自転車利用について少し考えるきっかけを持ってもらうという事です。

(辻委員長) 高校生に対しては、大人が言っても難しいので、同じような年代の方からの体験談、失敗談みたいなものであれば聞いてくれるかもしれませんね。

- (高木委員) 今年、西宮東高校で、3署合同で自転車の啓発キャンペーンをやりました。高校の生徒さんに、一日交通課長をしてもらいました。生徒会が協力してくれたので生徒さんの反応は良かったです。
- (柴沼委員) 県立芦屋高校は最近、交通マナーが良くなってきましたね。先生がきちんち指導しています。それと、最近の生徒さんは昔から比べると先生の言うことをよく聞いていると思います。前はひどくて、道路いっぱいに広がって歩いていましたが、それがなくなってきました。ですから、今のような活動をされると、子どもたちは付いてくると思います。
- (荒谷委員) 通常は我々小中学校だけで生徒指導会をしています。市内の私立、公立の全高校の生徒指導の先生を呼んで、拡大で生徒指導の問題についての話をしたことが数年前にありました。そうすると学校の課題、高校の課題も見えてきます。県立芦屋高校は自転車通学についてもかなり厳しかったです。例えば通学で使う場合には、市の交通安全教室を必ず受けるというような事を、学校側と交渉が出来れば良いのかなと思います。駅に来る高校生たちのマナーのほうが悪く、教育委員会にも苦情の電話がかかってくるので、その辺の対応を連携出来ればと思います。
- (三谷委員) 今、地域外へ通学している高校生へアナウンスをすれば市内だけでは難しいので、周辺自治体との連携や、それこそ県警や県からさっきのチラシの話のように配ってもらっても良いのではと思います。平成29年度実施対策というところで資料2を1ページから順に確認させてください。まず1ページ交通弱者対策の充実①の下段、建設総務課の担当のところで、右端に「地域団体との連携」とありますが、どんな連携をされようとしていますか。
- (谷崎副委員長) これは地域防犯グループや、愛護協会など現在地域を見回っている皆さんに交通安全の話をさせていただいて、見回りの際に、交通安全の視点で地域を見ていただくという事です。
- (三谷委員) 分かりました。そのすぐ下「講習受講者へのアンケート調査及び活用」について、どう活用されるのですか。
- (谷崎副委員長) 生涯学習課が出前講座のアンケートを取りますので、そのアンケートに、交通安全の講習を受けて意識は変わったかどうかの項目を追加出来ないかという事と、アンケートを集計して「良かった」と言われたものは続けていき「良くなかった」と言われたものはやめるというように精度を上げていく事で活用したいと思っていますが、まだ実現は出来ていません。
- (三谷委員) 了解しました。続きまして、⑤のところにあります「小学校にて通学路合同点検を実施し、報告会にて安全対策を講じる」ここをもう少し具体的に教えていただけるとありがたいです。
- (谷崎副委員長) これは学校教育課主導で実施しています。通学路を学校、道路管理者、警察、地域の方々と回りまして、危険なところをご指摘いただきます。それに対して後日報告会の中で改善策などを説明させていただいております。
- (三谷委員) 何か対策をするという事は、原因があるので、その原因をその場で少し住民の方々と一緒になって考えていくべきだと思います。そのような報告会なり検討会をしていただきたい。その上で、理想を言えば、その問題

点を自分たちはどうしたいのかという事を自分で考え発案していただく。それに対して、行政として何が出来るかという事を判断していく方が良いのではないかと感じました。

(荒谷委員) 芦屋市内には今3つの中学校区がありますので、3年に1回の割合で回ってきます。各小学校区からもかなりの人数が出てきますので、多い人数の中で地図を見ながら通学路合同点検で細かいところまで対応していただいています。道路のカラー化も含めましてかなり丁寧に道路課が対応してくれますので、これをする事で本当に環境が変わるという事を保護者の方も実感出来ています。

(三谷委員) そう。私もすごく良いと思っていて、これを中心に、自転車対策も高齢者対策もどんどん幅を広げられる、良いきっかけになるような気がしています。皆さんで考えて、皆さんで答えを出すようなやり方に少し変えていければ良いのではないかと思います。

(荒谷委員) ありがとうございます。

(三谷委員) 次の3ページの道路交通環境の整備というところで、転落防止柵が事故防止に寄与出来ているだろうと思いますが、もう少し明確になるような対策の書き方をされるほうが良いと思います。

(谷崎副委員長) 交通安全計画を策定するときも、先生がお話になったところだと思いますが、結局、つける前も後も事故は起こっていないため、効果を書くことは出来ず、項目のみを載せています。事故はないけれど、より良くするため工事を行っているという事になります。

(三谷委員) 転落防止柵というのは、どこか高いところから転落しないための防止柵ですか。

(宮本委員) 川、水路、崖地などの柵は、今まで古い基準では80センチの高さでしたが、基準が変わって1.1メートルになりました。

(三谷委員) そうすると、高さ80センチだから、そこにぶつかり、跳び越えて落ちてけがをしました。これは交通事故になるのですよね。落ちなければそういったけがはなかった可能性が高いという事で、転落防止柵そのものが交通事故のけがの度合いを軽減させる効果があるという事ですか。

(宮本委員) それも効果の1つです。

(三谷委員) 事故防止というよりも、事故の被害程度を軽減させる効果等がある。そこを正確に書かれておくほうが良いのでは。

(宮本委員) 80センチであれば腰かけて座っていた人が後ろに体重をかけてひっくり返って落ちるという事もあり得ますが、1.1メートルであればそこに腰かける人はまずいないだろうというような事と、車がぶつかって、80センチならば落ちていたけれども1.1メートルならば助かっていた。そういう意味での防止、両方の側面があります。

(三谷委員) そうですね。ちなみに、交通事故で言うと、座って落ちるのは交通事故ではないので、交通事故に限定したほうが良いと思います。同じような観点ですが、無電柱化工事が交通事故にどう寄与するのかが分かるような書き方をされるほうが良いと思います。電柱があれば死角が出来ます。

(辻委員長) そうですね。歩道を確保するという事もあります。

(三谷委員) そういう事です。4ページは交通安全思想の普及や警察の話がたくさん

ありますので、これに対しても評価が出来るならある程度していただきたい。これでも良いと思いますが、何か評価したという形が取れないかなと思っております。一緒に考えましょう。

(谷崎副委員長) お願いします。

(三谷委員) 5 ページは冒頭にこれまでと同様という説明がありました。同様にしかないのかなという気もしますが、評価出来るならしていただきたいです。

(谷崎副委員長) はい。

(三谷委員) 以上です。

(辻委員長) ありがとうございます。今日いただいたご意見は、今後の施策に反映出来るものは反映させていただきたいと思っております。では、最後に今後のスケジュールについて事務局から説明をお願いします。

(事務局山本) 平成 29 年度交通安全対策委員会は本日で終了させていただきます。来年の平成 30 年度についてはもう少し早い時期夏ごろに開催しまして、平成 29 年度の具体的施策の検証及び平成 30 年度の具体的施策について協議させていただきたいと思っております。

(辻委員長) ありがとうございます。29 年度に実施したことを検証して 30 年度に生かしたいので、今年度より早くに開催するという事でしょうか。

(谷崎副委員長) そうです。そのときに 28 年度の評価を提示出来たらと思います。すぐ反映出来るご意見もあると思いますので、次年度はもう少し早い段階で開催させていただきたいと思っております。

(辻委員長) ではまたご案内させていただきますので、その際にはよろしく願いいたします。本日は、お忙しいところ、どうもありがとうございました。

< 閉会 >