

議 事 録

件 名	久留米市セーフコミュニティ再認証現地審査会 交通安全対策委員会	
日 時	平成 30 年 7 月 30 日（月）11:20～12:40	
場 所	久留米市庁舎 401 会議室	
出 欠	委 員	出田委員長、石井副委員長、村上委員、権藤委員、穴見委員、松本委員、中村委員、井上委員、堤委員、吉野委員、石井浩委員、田中委員、今村委員
	事務局	安全安心推進課（今村主査、霧久）
	欠 席	赤松委員、西野委員、小原委員、轟委員
傍 聴 者		
次 第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 開会</li> <li>2. 出席者紹介</li> <li>3. プレゼンテーション発表 「交通安全対策協議会の取り組みについて」</li> <li>4. 質疑応答</li> <li>5. 閉会</li> </ol>	
質 疑	資料のとおり発表	
審 査 員 ①	<p>報告ありがとうございます。5年間いろんな活動をして数字として結果が出ているが、簡単ではなく、多くの時間を使った取り組みをされたことが結果として表れているということに敬意を表します。</p> <p>今の報告で3つのすばらしいポイントがあると感じた。</p> <p>まず、強みとして、市民の皆様が積極的に自分のこととして主体的に取り組んでいることが感じられた。行き当たりばったりでなく、何が問題なのか、どこをよくしていかないのかしっかりと整理して市民の方たちが主体的に取り組んでいることです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1つの事例として、安全マップは人にもらうだけであれば使わないだろうが、自分たちで使う前提で作る市民参加型ですばらしい。</li> <li>・また、経験に頼るのではなく、データを活用した取り組みを良くしていく点がすばらしい。</li> <li>・成果が出ており、データの整理もして取り組んでいるが、次のステップとして国・県の平均よりも数字が大きいところに対して、原因を住んでいる人が思い当たることがあるだろうから、何が原因であるのかを話し合っていくことを勧めます。</li> </ul> <p>私は韓国で10年ほど調査しているのだが、まずチェックしたことは特定の事故が多い背景には特別な環境が原因なのか、人的な問題があるのか、ほかの地域より教育の量が違うのかということ。久留米市でも同じように違いが見つかればそこに集中して取り組むことができると思います。</p>	

議 事 録

審 査 員 ②

すばらしい報告ありがとうございます。交通事故を減らしたいという皆様の尽力に感銘を受けた。特に若い人の事故が多いということはどういう風に減らすか工夫されていることに心強く感じた。

全体的な点として、皆様の協働の連携の仕組みが拡大していることが心強く感じました。

P. 32 の左側写真を見ると、1 回目の認証と今回の違いを示しているのかなと思います。昨日から久留米に到着したのだが、久留米の道路環境を見る限り問題点が見つけられた。

具体的などこについては一緒に出掛けたらお伝えできると思います。

道路環境は行政の担当だということなのでここでは割愛したいと思います。

p. 8 をお願いします。高齢者の事故が数は減っているけれど、割合は増えている。半数以上は高齢者で歩行者が最も多いということ、特に暗がりの中で認識されにくいので反射材を着用しましょうということ。ただ、高齢者の数を考えると高齢者全員へのアプローチは対策委員会だけでは難しいと思うので、高齢者が別の高齢者へアプローチできるかを考えていったほうが良いと考えられる。もしかしたら、高齢者からのほうが説得というか、伝わりやすいと思います。

反射材の着用はスウェーデンでは義務となっている。暗がりでは着用しなければならない。スウェーデンでは努力義務として、罰則はないが、行政がプロモーションし、反射材購入の助成金を出すなど姿勢を見せています。コミュニティでは高齢者が高齢者へアプローチしていることから反射材の着用率が上がっています。スウェーデンは暗い時間が長いので重要です。久留米市でも対策委員のメンバーだけでは活動が活発であっても人数的に全員を説得するのは難しいので、まずはきっかけとなる高齢者へアプローチし、その高齢者から次の高齢者へと繋がっていきけるような仕組みを考えられるとよいと思います。

質問ですが、

p. 8 他のページと違い、情報が古いのはなぜですか？

→後のページに載っているのがわかりました。次に進みます。

p. 9 について、久留米市の報告を受けてすばらしいなと思ったのは、ギャップアナリシスが明確に示されていた点です。

p. 12 どこで事故が起きているのかわからないのではないかと、というところについて。安全マップを作っていますが、危険箇所と書いてあるが、実際に事故が起きたのかわからないのでコメントしているが、実際にどこで事故が起きたのか 3 つ以上同じ場所で事故が起きたらブラックスポットというが、それが分かれば環境に対してアクションを具体的に起こしやすいのではないかと思います。

## 議 事 録

もっと情報が欲しいなと思ったのは、事故の重傷度です。

交通事故全体の件数は減っているが、スピード超過の事故が増えているとすれば数は減っていたとしても、ケガの重傷度を見ると問題は深刻かもしれない。次のステップとして、数でなく重傷度に着目するとよいかもかもしれません。

p. 17 既存の取り組みのすばらしさを実感したページですが、どの自治体もそうだが、資源には人材も、時間も、お金も限界があるので、設定している対象の中でも優先順位をつけていくと良いです。例えば、反射材を高齢者へ配るにしてもどのような高齢者につけてもらわないといけないか、情報をどのような人に届けなければいけないかを考えていくと、今までの工夫の次のステップとして深みが出るのではないかと思います。

環境の話となるが、交差点で気を付けるのは車には資格があるということ。自転車の停止線を車の資格に被らないようにしてみるのがよいのではないか。あるいは、内輪差が危ないので自転車のスペースを広げるような、交差点自体を変えるのではなく、ラインを変えるのが効果的だと思います。

p. 21 について、同じようにキャンペーンするのも大切だが、暗くなったらつけなければならないと義務とするのが効果的だと情報提供します。

p. 25 について、写真内の男の子が自転車安全教室だがヘルメットを被っていないので、ヘルメットを被るようしてもらいたい。

p. 27 について、特に子供たちからアプローチするのが大切なので、反射材の見えやすいところを教えること、付けなければならない義務であると周知してあげると成果が出ます。

縁石が横断歩道から離れすぎているので、横断歩道の手前で渡り始める高齢者を見かけたので、縁石を長めにしたり、線を伸ばしたりすることで意識させることがよいのではないかと思います。

できていないからいろいろ言ったのではなく、できているから、素晴らしいからこそ重箱をつつくように細かい点を話したことをお伝えします。