

第1回奈良県交通安全対策会議幹事会 議事録

日時：令和2年12月24日（木） 10：00～11：30

場所：奈良県コンベンションセンター 2階 会議室 203（奈良市三条大路一丁目 691-1）

出席者：別添の通り（出席33名 欠席5名）

公開の有無：公開（傍聴者0人）

●次第

1 開 会

2 挨 拶

3 議 事

(1) 第11次交通安全基本計画（案）について

(2) 第11次奈良県交通安全計画の作成について

(3) 第11次奈良県交通安全計画の作成スケジュールについて

(4) 意見照会について

4 閉 会

●議事録

（事務局）

只今から「第11次奈良県交通安全計画」作成に係る第1回奈良県交通安全対策会議幹事会を開催させていただきます。

本日まで出席をいただいております幹事のご紹介につきましては、お手元に配布させていただいております出席者名簿をもちまして、ご紹介に代えさせていただきます。また、本日は「第11次奈良県交通安全計画」作成に際し、中央交通安全対策会議専門委員として、国の「第11次交通安全基本計画」の作成に携わられました、帝塚山大学 蓮花学長にお越しいただき、中央交通安全対策会議においてどのような議論がなされたのか、また、話題にあがったことなどを議事(2)でお話ししていただくこととしております。本日はよろしく願いします。

では始めに奈良県交通安全対策会議委員であります杉中奈良県危機管理監からご挨拶を申し上げます。

（危機管理監）

ただいまご紹介にあずかりました奈良県危機管理監の杉中と申します。本日は大変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。本日は第11次奈良県交通安全計

画策定のための第1回幹事会ということで、交通に関する状況を申し上げますと、本日現在で今年の交通事故死者数は24人となっており昨年の総数と比べて10人減少しています。また、負傷者数は3,352人となっており昨年と比較し693人の減少となっております。コロナ禍における出控えが影響していると思われるため、決して安心できる数字ではないと考えています。

令和3年度から新たな5ヶ年の計画が始まります。本日はその策定のためにどういった考え方で、どういう状況の中でといった事について説明させていただきます。

現在進行中の第10次計画の期間中の5年間を振り返ると、交通の状況が大きく変わってきています。高齢者による事故増加、大津での痛ましい事故のような通学路の安全確保に関する問題など対応すべき課題がでてきています。それを踏まえて次の5年間の交通安全計画を策定していくこととなりますので、忌憚のない意見を聞かせてほしいと思います。

本日は中央交通安全対策会議の専門委員として実際の国の策定にも携われた帝塚山大学蓮花学長においでいただいております。非常に参考になる意見をお聞かせいただけると思うのでよろしくお願いいたします。

今年を振り返ると「コロナに始まりコロナが終わらない」という状況にあります。昨年1月28日に感染者が奈良県で発生しました。そこから始まり、第一波第二波、第三波と続き現在に至っています。コロナ対策は長い戦いであり、当会議も密とならないレイアウトとなっています。各関係機関の感染症対策についての御協力に感謝申し上げるとともに、今後とも感染拡大を防ぐための協力をお願いしたいと思います。

本日の幹事会におきましても交通事故防止のために一丸となって取り組むため御協力をお願い申し上げまして挨拶とさせていただきます。本日はありがとうございました。

(事務局)

杉中危機管理監におかれましては公務の都合のためここで退席とさせていただきます。

それでは議事に入らせていただきます。はじめに議事(1)第11次交通安全基本計画案について安全・安心まちづくり推進課末武課長より説明させていただきます。

(安全・安心まちづくり推進課 課長)

安全・安心まちづくり推進課の末武と申します。平素は交通安全対策にご尽力いただくとともに大変お忙しい中ご出席いただき誠にありがとうございます。

私からは中央交通安全対策会議が中間案を発表しました「第11次交通安全基本計画」について簡単に説明させていただきたいと思います。

奈良県交通安全計画につきましては、この国の計画をもとにして作成させていただきます。また、国の計画と比べ、奈良県独自の対策が必要な課題が多々ありますので皆さまと検討したいと考えていますのでどうぞよろしくお願いいたします。

交通安全計画中間案について説明する前に、交通安全対策会議と交通安全計画の概要を

説明させていただきます。

お手元の資料1頁、「奈良県交通安全対策会議及び交通安全計画」についてをご覧ください。

まず、奈良県交通安全対策会議についてご説明いたします。

当会議は交通安全対策基本法を設置根拠として昭和45年に設置されたものでございます。所掌事務としましては、同法第16条第2項により交通安全計画を作成及びその実施の推進をすることとなっております。組織構成としては、会長は、奈良県においては奈良県知事をもって充てることとされているほか、委員についても個々具体的に定められております。こちらは、資料1の6頁、構成員名簿を御参照ください。

では、資料1の1頁に戻りまして、「交通安全計画の作成」について説明します。

内閣総理大臣を会長とする中央交通安全対策会議は交通安全対策基本法第22条に基づき、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めた「交通安全基本計画」を作成しております。

同法25条には「都道府県交通安全対策会議は、中央交通安全対策会議が定めた「交通安全基本計画」に基づき、「都道府県交通安全計画」を作成しなければならない。」と計画の作成に関する義務規定が定められており、奈良県は、昭和46年以降、10次にわたって「交通安全計画」を策定してまいりました。

本年、中央交通安全対策会議が令和3年から令和7年を計画期間とする「第11次交通安全基本計画」の策定を開始し、国が中間案を11月に発表したことに対応し、この度奈良県も第11次計画の策定を開始することとなりました。

それでは、交通安全計画の概略について説明させていただきます。

中間案については冊子とともに末尾のA3のカラー刷資料の確認をよろしく申し上げます。概略や前回からの変更点について記載しておりますのでご参照ください。

計画の基本理念については、「交通事故のない社会を目指して」「人優先の交通安全思想」、そして第11次計画において追加となった「高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」の3つとなっています。高齢化社会が進展し、高齢者の交通事故の割合が高くなってきていることを踏まえ、新たに基本理念として追加されています。

また、基本計画のうち、陸上交通の安全「①道路交通」、「②鉄道交通」「③踏切道における交通」を奈良県においては抜粋し、計画を策定していくこととなります。航空、海上交通については奈良県では該当しないため計画策定からは省いております。

まずは道路交通の安全についてですが、交通安全基本計画における目標について、国では「令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とする。」「令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする。」という目標を設定しています。

第10次計画においては、奈良県は本年末までに年間の死者数25人以下と目標設定していました。先ほど危機管理監からの説明があったとおり、現時点での本年の死者数は24人となっております。また、死傷者数を4,500人以下にするという目標も掲げていまし

たが、これについては令和元年に達成し、また令和2年においてもさらに減少しており目標を達成する見込みとなっています。

国としては死者に直結する極めて重い事故を減らすという観点から、目標となる数値を死傷者数から重傷者数へと変更しております。

この目標の設定については関係機関と調整しながら設定していきたいと考えております。続きまして、道路交通の安全について6つの視点、8つの柱の記載をご確認ください。

大きな変更はありませんが、特に、高齢者及び子どもについて、通学路、未就学児が集団で移動するような場所、道路の安全対策が重要となっています。本日も集団登校の事故の報道があったように、それらの安全対策は喫緊の課題となっています。

また、高齢化が進む中で、高齢者の安全確保が重要な課題となっております。これにつきましては、高齢者の交通安全だけでなく、これからの高齢者の移動手段をどうしていくか、公共交通のこれからのを考えていく必要があります。

その他の安全運転の確保では、道路交通法の改正等による妨害（あおり）運転等の対策、車両の自動運転等交通事故防止対策となる先進技術や道路環境におけるITS、高度交通システムの推進について記載されている。

これらを踏まえた交通安全を推進について、中央交通対策会議での交通安全基本計画には示されています。

続きまして、鉄道交通の安全でございます。

鉄道の運転事故については長期的には減少傾向にあり、警察の統計によりますと10次計画の期間中の奈良県の死者は1名と聞いております。ただ、ひとたび列車の衝突事故や脱線事故が発生すれば大きな事故となることから、鉄道交通の安全性の確保が計画に記載されております。主な変更点としましては、既に鉄道事業者取り組んでいらっしゃる計画運休の取組等が新たに記載されていることが挙げられます。

最後に踏切道における交通の安全について、こちら事故は減少傾向にありますが、第11次交通安全基本計画における目標として、令和7年までに踏切事故件数を令和2年と比較して1割削減することを目指すということが掲げられており、当県においてもこれに沿うような形で計画を立てていきたいと考えております。

(事務局)

ありがとうございました。続きまして、議事(2)「第11次奈良県交通安全計画の作成」について、中央交通安全対策会議においてどのような議論がなされたのか等について、蓮花学長よろしく申し上げます。

(帝塚山大学 蓮花学長)

よろしくお願いします。

交通心理学の分野を専門としておりまして、中央交通安全対策会議の交通安全基本計画策定には第7次から20年以上関わっております。

計画については、全国の各分野の交通安全の専門家が中心となり、一年前より協議を重ね、また関係省庁の20名ほどの課長級を含む職員がオブザーバーとなり原案を作っています。今年に入り、正式な専門委員会となり、更に多くの委員の方の意見を踏まえ、細部にかなりこだわった議論を行ってまいりました。

もう一方のワーキングとしては長期予測、将来予測に関するチームがあります。ここでは、長期間のトレンド分析や年齢層別分析の統計を行っており、その方々の予測を踏まえて、最終的な目標値を設定しています。

様々な意見があり、特に前書きや基本理念に対しては専門委員の中でも相違があり、またかなり細かい表現に対して要望、議論がありました。それだけに、高齢運転者や子どもの記述等前書きにある文章、言葉は非常に大事な部分になっていると言えます。

死者数、数字の観点では年々高齢化が進んでおりますので当然高齢者の事故をどう減らすかが大きなテーマになります。

一方、子どもの事故は年々少なくなっていますが、一度大きな事故が起これば非常に世の中の関心を呼ぶように、子どもが犠牲になることあってはなりません。ただ、そこだけに資源を投じると全体の事故を減らすことにはつながらないことから、資源投資のバランスが難しいことが非常に大きな課題となっています。

交通事故被害者がいるという現実から目を背けてはならないと前書きにありますように、交通事故被害者の会が全国に多くあります。その方々は肉親を亡くされていて、その死を無駄にしたくないという思いが強いことから、公聴会で意見を聞く機会も多くあります。よく勉強されており、世界の交通情勢や対策、日本の状況などについてよく考えておられます。

そういった方々からの意見としてスウェーデンの「ビジョンゼロ (Vision Zero)」、つまりは重大事故をゼロにするという目標を日本も掲げるべきというものがあります。また、専門家の中からも強い目標設定を行うべきではないかという意見もありました。ただし、スウェーデンよりも遥かに人口の多い日本での5カ年計画でゼロを目指すというのは非現実であろうということから、ゆくゆくは交通事故のない社会を目指すという表現に落ち着きました。このように基本理念の「交通事故のない社会を目指して」の一言だけでもかなりの議論がございました。

また、基本理念の「人優先の交通安全思想」について、OECD諸国のなかでこれだけ歩行者と自転車、いわゆる交通弱者と呼ばれる方の交通事故の死者が多い国は日本のほかになく、発展途上国並であります。それだけに、政府の危機感がここに表れています。歩行者、自転車の死者・重傷者を減らしていくというのが、非常に大切であることから、人優先の交通安全を推進していかなくてはなりません。モータリゼーションが立ち上が

ったころは車優先となり、車や道路が増えた一方で、人優先の考え方がなおざりになってきたという状況があります。それをもう一度立て直さなくてはなりません、このことは実際には非常に難しいことでもあります。

また 「高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」というのは当然その通りで、高齢歩行者、高齢運転者、事業用の自動車の運転者も高齢化が進んでおりまして、私は高知で7年ほど高齢者の研究をしているのですが、高知ではタクシーのドライバーも80代が当たり前で、なかなか怖い運転をされるのですが、尋ねてみると何歳であってもやってくれるならどんどん採用しますとおっしゃっていました。高知だけでなく、日本全国至る所でそういった実態がありますので、事業用の自動車に関しても高齢運転者に対するシステムをどうするかといった話が出てきます。

基本理念の中で、3頁に住民参加という表現が出てきます。「交通事故被害者の声を直接聞く機会を増やす。それと同時に住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定し、交通安全の各種活動に直接関わっていく」という表現がありますので、この仕組み作りをどうするかというのが国全体で必要なことだろうと思います。これまでも、交通安全協会や母の会など多くの団体が活動してきましたが、もう一步安全対策といったことに参加していただく、そのために、例えば交通事故の情報をオープンにしてどこでどういう事故がおこっているか、対策を立てるときにどうしたらいいのかということについて一緒に考えようという考え方です。これもできそうでできていないですけども、以前の第10次基本計画の頃よりもその必要性が強くなってきたと思います。

3頁「(3)交通環境に係る安全対策」では、通学路生活道路等に係る問題が大きくなってきておりまして、これについては後の方で詳細な記述が多くあります。

4頁「(2)先進技術導入への対応」は、奈良県だけでの問題ではありませんが、俗に自動ブレーキと呼ばれている「衝突被害軽減ブレーキ」等の安全支援技術の普及を踏まえて、どのように対策を策定するかが課題となっております。例えば衝突被害軽減ブレーキにより、追突事故は激減しており、事故件数、負傷者数で目標が早期に達成できたというのはやはり、追突事故が非常に減ったことによると思います。ただ出会い頭事故などは現状、このような装置ではほとんど減らないので、そのメリハリをどうしていくかというところですか。いずれは技術が進歩することで効果が高まってくると思いますが、安全支援技術を踏まえつつ、それが効かないようなところへ重点的に対策を立てるといったことが必要になってきます。

12頁の目標設定について、長期予測よりも厳しめの交通事故死者数を2,000人以下とするという目標が立てられております。そもそも、第10次の2,500人の目標も相当厳しく、第10次基本計画中には実現できないのですが、今回の2,000人はある程度切りのいい数字を設定するということになります。今まで死者数は約5%ずつ減っていますが、今年の死者数は約2,800人でそこから5%減った場合でも2,000

0人にはならないので、毎年7%ほど減らさなくてははいけません。実は、新型コロナウイルス感染症拡大の前から最近の傾向は7%ほどの減少率にはなっていました。これは衝突被害軽減ブレーキ等の車両の安全サポート機能の充実が一つの大きな理由だろうと思います。2,000人という目標はそういった傾向も踏まえて設定されています。

ただし、奈良県の状況について、国の目標が満たせない中、奈良県の目標が達成できたということは、コロナの影響が地方では強く出ていて、その結果、事故の減少につながっていると考えられます。例えば、東京などは去年より増えています、愛知は例年どおりです。現時点で東京が最も交通事故が多く、愛知といずれがワースト1位かを競っている状況です（注：最終的には東京都がワーストとなった）。令和2年の交通事故死者数は、都心部が相対的に多く、地方ほど減っている状況にあります。したがって、今年を基準として5年間の目標値をどうするかについて、奈良県などは苦しいのではないかと思います。つまり、コロナの影響で通常よりも事故死者数が減っているという状況でスタートすると、来年以降変わらないか増える可能性もあります。仮に今年の死者数が25人であったとして、5年後の死者数の目標を25人として出せるのかというのは無理なので、分かりやすい20人などにせざるをえないのではないかと個人的には思います。死者数の設定は非常に難しいと思います。

重傷者も新しく目標値になりましたが、救急医療、シートベルト・エアバッグ等の身体防護装置等の充実により死亡することは少なくなりましたが、重傷となる方が数多くいらっしゃいます。重傷となると障害や後遺症の関係で、被害者の人生における影響が大きいので、重傷者を減らすことが生活の質の確保という面で大事であることから、重傷者が指標として入ったということになります。

16頁の高齢者の対策で、自動運転を奈良県の場合はどこからスタートするかということは難しいですが、自動運転は高速道路や遊園地など一定の閉鎖された道路空間からスタートする場合の他、能登や京丹後で社会実験が行われているように、過疎地域からスタートする場合があります。車があまり走っていない過疎地域では自動運転がしやすくそういった所からスタートしようという動きがありますので、奈良県でも社会実験等を進めて、過疎地の自動運転を重視するのも良いと思います。

また、奈良県は公共交通がそれほど充実していないので車を使わざるをえない人もいますので、高齢者が車を運転する際、サポカー等をいかに組み込んでいくかという点が重要です。再来年に改正道交法が施行されますのでサポカーの限定免許、運転技能の試験の導入などが奈良県ではどのように進むのか気にかかっています。

22頁の「生活道路等での人優先」について、今までは、地点で対策を立てる場合、ラインで対策を立てる場合、エリア・ゾーンで立てる場合がありますでしたが、生活道路では様々なゾーンの対策が重要になってきます。ゾーン30、キッズゾーンなど様々なゾーンがありますが、かなり入り乱れていますので、それらを統括して安全のためにはどういうものを進めていけばいいのかということを是非考えてほしいと思います。

23頁のハンプ、クランクについてですが、以前のハンプは騒音、振動で不評だったのですが今のハンプは性能が上がり、そうした問題点が解消され、本格的な普及が始まる年になるので、最新の知見に基づいて、これらの物理的対策を積極的に活用していただきたいと思います。

通学路の交通安全プログラム等も既に行われていますが、すでに実施してきた対策の有効性について検討の余地がありますので、検討された上で今後の対策の実施を考えていただきたいと思います。

最後に奈良県独自の事項について、安全対策については全国的にすることが決まっているものですが、奈良県独自のものを考えていただきたいと思います。28頁に3行目(カ)に「歴史的町並み」「歴史的環境の残る」といった記述がありますが、その地区での生活道路の安全対策をどうするかということについて課題となりますので、他の仕組みと上手く組み合わせて奈良県の交通安全対策に活かしていただきたいと思います。警察庁でも、持続可能な交通規制のあり方として、経済面から負担となっている信号の維持について整理し、それに代わるような仕組みを作ろうという動きがありますが、そのような仕組みづくりの面でも、こうした考え方が活かせるのではないかと思います。説明は以上となります。ありがとうございました。

(事務局)

ありがとうございました。続きまして、議事(3)・(4)について、当課、徳丸課長補佐より説明いたします。

(安全・安心まちづくり推進課 課長補佐)

安全・安心まちづくり推進課の徳丸でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

私からは、議事の(3)・(4)について説明させていただきます。

まず、(3)の「第11次奈良県交通安全計画の作成スケジュール」について説明させていただきます。

お手元の資料3、「第11次奈良県交通安全計画策定事業スケジュール(案)」をご覧ください。表中の左側が奈良県交通安全対策会議、右側が国の中央交通安全対策会議のスケジュールとなっております。

国の動きですが、11月に内閣府が、第11次交通安全基本計画(中間案)に関する公聴会及び都道府県・政令指定都市主管課長会議を開催しました。その後、3月末の計画の決定に向けて現在準備が進められております。本県においても、この計画(中間案)に基づいて第11次奈良県交通安全計画の作成を行っていく予定でございます。

12月下旬の部分をご覧ください。本日、第1回奈良県交通安全対策会議幹事会を開催し、幹事の皆様に国の基本計画(中間案)をもとに修正等の意見照会を行い、ご回答いただきました内容をとりまとめて第11次奈良県交通安全計画(案)を3月中旬頃までに作成す

る予定でございます。

そして、4月上旬頃知事へ説明を行い、そこから約1ヶ月間パブリックコメントを行う予定となっています。併せて交通安全の関係機関・団体への意見照会を行い、最終案を作成いたします。

この最終案を5月下旬開催予定の第2回幹事会において、ご了承いただき、その後、6月末に奈良県交通安全対策会議委員会を開催し、決定したいと考えております。

場合によっては、このスケジュール（案）から変動があることも考えられますが、何卒ご理解のほどよろしく願いいたします。

議事(3)については、以上です。

引き続き、議事(4)「意見照会について」説明させていただきます。

まず資料4「第11次交通安全計画（案）作成に係る新旧対照表」をご覧ください。

県の交通安全計画は、国の基本計画（案）をもとに作成していくこととなりますので、「意見照会」の作業の際、参考としていただくものです。

対照表の①は、第10次奈良県交通安全計画の各項目を記載しています。②につきましては、第11次交通安全基本計画（案）の項目を記載しております。なお、赤字及び赤いアンダーラインで示している部分について、①においては、前回の国の第10次交通安全基本計画と第10次奈良県交通安全計画を比較し、奈良県独自の項目（表現）を、②においては、国の第11次交通安全基本計画における新規項目及び変更項目を示しています。

また③については、②の担当課（室）等を概ね「令和2年度交通安全実施計画」に記載されております担当課（室）等を参考にして項目毎に事務局にて記載しております。これはあくまで参考であり、担当課（室）等に誤りがある場合も考えられますので必ず資料2「第11次交通安全基本計画（案）」全体を確認いただき、個別施策を含めた担当箇所をご回答のうえ、修正意見のあるところは全て修正・追加・削除を行っていただきますようお願いいたします。

次に作業をお願いします「意見照会」について説明させていただきます。お手元の「第11次奈良県交通安全計画（案）作成に係る意見照会について」をご覧ください。

国の第11次交通安全基本計画（案）に基づいて第11次奈良県交通安全計画（案）を作成するにあたり、奈良県交通安全対策会議の幹事であります皆様に、ご担当されております箇所を回答いただき、該当箇所について奈良県の地域性や特殊性を加味いただいて修正をお願いするものでございます。お配りしております、「第11次奈良県交通安全計画（案）作成に係る意見照会について」をご確認いただき回答していただきますようお願いいたします。

なお、提出期限は、スケジュールの都合上、令和3年2月3日（水）までとなっておりますので期限内の提出のご協力をお願いします。

2枚目をご覧ください。こちらは担当課確認（様式1）でございます。資料2「第11次交通安全基本計画（案）」を確認いただき、資料4「第11次交通安全計画（案）新旧対照表」や様式1内の「担当課」欄の記載を参考に、ご担当されている箇所の「担当課確

認」欄へ担当課である場合は様式にご記入ください。修正意見のある場合は、次の回答様式2への記入をお願いします。

3枚目をご覧ください。こちらは修正意見の回答様式（様式2）となっております。記載例にありますとおり、回答様式には「第11次交通安全基本計画（案）」の修正意見の該当部分を記入していただきますようお願いいたします。

意見照会の提出につきましては、後ほど様式データをメールで送付させていただきますので、記入いただいた様式データを当課あてメール等にてお送りいただきますようお願いいたします。

また、後日になりますが、蓮花学長の意見等をまとめました議事録を送付いたしますので、意見照会の回答をする際のご参考にしていただければと思います。

お忙しい中、誠に恐縮でございますが、ご協力よろしく願いいたします。

以上で説明を終わらせていただきます。

（事務局）

ありがとうございました。本日の議事等について、何かご質問等がございますでしょうか。ご質問等はないようですので、最後に安全・安心まちづくり推進課課長末武から挨拶させていただきます。

（安全・安心まちづくり推進課 課長）

本日は長い間ありがとうございました。第11次交通安全計画を策定するにあたりまして第10次計画の振り返りとなりますが、先ほどから申しあげているとおり本年の交通事故死者は24名、負傷者についてもかなり減少をみているということで皆様方それぞれのお立場で努力していただいた結果であります。今度の第11次計画の5年は更に交通安全を進めて参りたいと思いますので、皆様の御協力をよろしくお願いいたします。そして計画にあたっては多くの意見を出していただければ非常に幸いですので、よろしくお願いいたします。本日はありがとうございました。

（事務局）

それでは以上を持ちまして会議を終了させていただきます。本日はありがとうございました。