

ご参加いただいた皆様の感想など

地域住民

- ・議論を始めた当初は、ブレーキの温度計測が難しいという情報があったが、実際に計測が可能ということであればメーカーへ進言することができる。
- ・行政が地元の声を引き取って動いてくださったことにありがたく感じている。現在進行形のもの、これから取り組むものも扱っていただき、将来的に記録に残る事業ではないかと感じている。
- ・皆様が子どもの命を一番大切に思ってくくださったことが一番勉強になった。民生委員・児童委員、青少年育成愛護委員が長い間取り組んできたことを共有できて有意義な時間だった。
- ・芦屋ハイランドでは騒音も問題になっているので、自治会で取り組んでいくのでご協力願いたい。
- ・奥池町自治会での「開発及び建築工事協定書」に車両整備やドライバーへの注意喚起なども付け加えて、業者との協定書を締結するよう改革していきたいのでご指導お願いいたします。
- ・ここが終わりではなく、ここから先に。命が亡くなる前に事業を始められたことが大事だと感じる。これからも活動を続けられたらと思う。
- ・この活動に参加して、普段の生活から見えないアプローチや皆さんのご協力で安心して過ごせる場所になればいいと思う。私自身もコツコツ見守り活動を続けていく。
- ・事業に際してあらかじめリスクが想定できる場合は、地域にご相談いただければ対応や解決策を検討できるので事前に共有いただければと思います。
- ・勉強会と協議会の進め方がすごく楽しかった。最初はぼんやりしていたものが、テーマが決まって、それにみんなで意見を出していくのが楽しかった。

学校関係

- ・学生を連れてライト坂を通った時にガードレールが設置されているのを見て感慨深く感じた。生徒たちの安全に対する取り組みにご尽力いただき感謝している。学びが多かった中で「打ち上げ花火」で終わらないようにと生徒にも話している。今後とも学ばせていただきたい。

- ・学校では啓発がメインになるが、地域の大人たちがこんな取り組みをしているというのを伝えることで、自分たちの安全意識につながる。
- ・ガードレールの設置に関してはありがたい一方で環境や景観がどうなるのかと心配していたが、とても素敵な仕上がりになっていた。道幅も広がり歩きやすくなったと聞いている。

関係団体

- ・奥池町での啓発活動を通して、啓発だけでは話を聞いて終わってしまうので、ブレーキ温度の計測で、温度が上がっているというのがわかることが大事と感じたので今後も継続して計測を実施してほしい。
- ・協会の立場としては周知徹底していくということで、ホームページ等にアップしている。今後は神戸支部だけではなく協会本部、協力会社を含めて引き続き周知を図っていききたい。

警察・行政

- ・勉強会ではみなさんがフラットな場で自由に意見交換できたことが今回の成果になっていると思う。また年に1回の共有の場を開くことを継続的にしていきたいと思います。
- ・協議会では地域の方や団体が参画して頂いて、いろんな主体、いろんな視点で話を聞いたのは新鮮で有意義と感じました。
- ・今日がスタートという形でもいいかなと思う。今後とも、県警本部も含めていろいろなアイデアを出しながらさらに対策を進めていきたいと思っております。
- ・「ライト坂での交通まちづくり、交通安全まちづくり」というのが今、スタートに立った。継続してやるということが大事です。



令和6年9月20日 於：芦屋市役所消防庁舎3階多目的ホール

第3回県道奥山精道線交通安全対策協議会を開催しました。

令和6年9月20日に行われた第3回協議会では、これまでの2回の協議会と5回の勉強会の議論の成果としてとりまとめた「ライト坂安全ビジョン（案）」の内容を確認し、一部文言の追加をすることで協議会として承認しました。

第3回協議会次第

1. ライト坂安全ビジョン（案）について
2. 報告事項
 - (1) ライト坂での工事について
 - (2) ビッグデータの解析について
3. 今後の取り組みについて
4. その他
5. 閉会

発行元：県道奥山精道線交通安全対策協議会

問合せ先：兵庫県西宮土木事務所 道路第2課 0798-39-6126

芦屋市都市政策部 道路・公園課 0797-38-2118

高田座長の挨拶

ライト坂の安全をどのように守っていくのか、そのためにそれぞれができること、やるべきことを昨年の11月から10か月の間における2回の協議会と5回の勉強会を通して、濃密な議論を行いました。そのまとめた成果が「ライト坂安全ビジョン」であり、それぞれのやるべきこととかスケジュールなどが整理されて、具体的に語られており、素晴らしいものになっていると感じています。

今日で協議会自体は最終回になります。ビジョン策定に向けての議論は、美しい対話がなされたと感じています。成果そのものだけでなく、こういった議論をしたこと自体が誇れるもの。市民が声をあげて、行政がそれに本気で応えた、このプロセスがこれからライト坂の明るい未来を切り開いていくことを本当に確信しています。今日来られていない多くの関係者も含めて実現できたビジョンです。これからがスタートなので一緒に頑張っていきたい。

ライト坂安全ビジョンについて

(1) 「ライト坂安全ビジョン」の概要

・勉強会で検討してきた取組みの大枠は以下の3つとした。

- ①フェード現象防止の啓発
- ②子どもたちを守るための交通安全対策の実施
- ③法令での対応・機器の開発等

・取組みの大項目を「～する」と動詞としており、実際に動かしていくことが明確になっている表現としている。

・着手時期は、既に動いているものについても明文化している。

・今回の協議会で承認を得て（案）を外して、「**ライト坂安全ビジョン**」として取組みを実行していく段階へ移行する。

・ビジョンの発行元を県道奥山精道線交通安全対策協議会とし、自分たちで作ったビジョンであることを明確にしており、地域での告知の際もそのようにしてほしい。

(2) 安全ビジョンに対する意見

・前文の協議会の立ち上げ経緯に『「ライト坂」の交通安全対策を求める会』など地域住民の発意と活動が契機となったと記述してほしい。

→高田座長に一任で文章の変更を行う。

詳細は、別途発行する「ライト坂安全ビジョン」をご確認ください。



今後の取組みについて

- ・今後は、議論ではなく各主体でライト坂安全ビジョンの取組みを実行していく。
- ・定期的に取り組みを行う人たちが集まって意見交換をする場が必要。
- ・年に1回、報告会を開催し、取組の状況について共有する。
- ・**次回は、来年の秋ごろに報告会の開催を予定。**

報告会について

・各取組みの報告のフォーマットは、ポラード設置を例として事務局で作成した。(右図参照)

報告会や報告フォーマットへのご意見

・今後の取組では、主体が多い部分ではどのように連携を取り、誰が音頭を取って動いていくのかがイメージできないのでどのようにすればいいか。

→回答) 特に1-①は、たくさんの主体の名が連なっているが、

基本的に各主体や個人で取組む。取組を進めていく中で連携して取組む方がいいことも出てくる。大切なのは自発的に活動することで、それがライト坂安全ビジョンの方針である。活動していく中で難しい部分が出てきた時には行政にご相談いただきたい。

・1年間の活動ですべてが綺麗に収まることは少ないということを共通認識としておく。

・今後の展望なども記載できる欄があった方がいいし、団体の中で担当者が変わる時の引継ぎもしやすい。



取組みの報告フォーマット (案)

報告事項

(1) ライト坂での工事について

- ・ガードレールの設置工事は、令和6年4月から各種調査等を行い、6月半ばに着工。
- ・8月末に完了予定だったが、資材製作や現地で新たに発生した他の工事との兼ね合いで来年1月まで工期延長。

- ・現在、西側の設置工事は完了。東側の工事に取り掛かっており、ガードレール自体は11月中旬に設置完了、その後舗装工事等を行い、12月中旬に現場作業は完了予定。
- ・現在、交通規制は、終日片側交互通行とし、東側の歩道は通行できないため西側へ迂回。

- ・通学路として影響の大きい区間は、学校、地域の協議により夏休み中に工事を実施。
- ・年末にかけて工事が続くため、引続き工事への理解、協力をお願いしたい。



工事に関する質問と回答

・開森橋交差点では朝の時間帯に人が歩道にあふれている状況がある。一時的にスクランブル交差点にするなどの対応はできないか。

→混雑していることは認識しているが、開森橋交差点の西側にも信号があり、連動させた誘導は複雑で難しい。影響のある工事区間はあと1週間ほどで完了するため、その間は警備員による誘導などで事故が無いように対応したい。

・橋を通行するための信号の部分で逆走になっている事例がある。規制できないか。

→規制で対応するのは難しく、道路構造の問題になってくる。

→今後、ライト坂安全ビジョンの取組みの中で検討すべき課題としたい。

(2) ビッグデータの解析について

■分析結果の概要(対策実施前後のデータを比較)

○:改善 ×:悪化 -:変化なし

分析項目	区間	芦有ドライブウェイ	芦屋料金所～芦屋浄水場	芦屋浄水場～阪急高架下
平均速度(大型車)		— ほぼ変化なし →	○ 速度低下 ↓	○ 速度低下 ↓
平均速度(小型車)		○ 速度低下 ↓	— ほぼ変化なし →	— ほぼ変化なし →
マニュアルモード※1使用率(小型車)		— ほぼ変化なし →	○ 使用率増加 ↑	○ 使用率増加 ↑
低速ギア※2使用率(小型車)		○ 使用率増加 ↑	○ 使用率増加 ↑	○ 使用率増加 ↑
フットブレーキ使用率※3(小型車)		○ 使用率減少 ↓	○ 使用率減少 ↓	○ 使用率減少 ↓
急ブレーキ発生回数(大型車)		○ 発生回数減少 ↓	○ 発生回数減少 ↓	— ほぼ変化なし →

※1:AT車とMT車と同様に、運転者自身が手動でギア変速を行うモード
 ※2:マニュアルモードを使用した車両のみで集計 1～8速のうち1～3速を低速ギアと定義
 ※3:全走行時間に対して、フットブレーキを使用した時間の割合を集計

