

令和3年度第2回豊橋市交通安全対策検討委員会議事録（内部委員）

日 時	令和3年11月9日（火）10：00～10：30
場 所	豊橋市役所 東館13階 講堂
出席者	別紙のとおり
傍聴者	0名

司 会：本日はご多用中、ご参集頂きまして誠にありがとうございます。

それでは、ただいまより「令和3年度第2回豊橋市交通安全対策検討委員会」を開催させていただきます。会議に先立ちまして、委員の皆様をご紹介するのが本意ではございますが、時間の都合上、お手元の「豊橋市交通安全対策検討委員会名簿」をもって紹介に代えさせていただきます。なお、この検討委員会には、市役所外部の方も委員を担っていただいておりますが、10月12日に既に外部委員のみでこの会議を開催していることを申し添えます。それでは、これより議事に入りたいと思います。「豊橋市交通安全対策検討委員会設置要綱第4条の規定」により委員長が議事を主宰することとなっておりますので、委員長に議事の進行をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

委員長：それでは議事の「第11次豊橋市交通安全計画（案）」について事務局より説明願います。

事務局：【計画（案）に基づき説明】

委員長：計画の策定経緯については、資料29頁のとおり、10月に外部委員の会議を開催し、ご意見をいただいております。本日、配布している計画（案）は委員の意見を踏まえたものとなります。今後については、本日の会議で皆様にお諮りし、策定会議を経て公表となりますが、先に市長にも計画（案）を見せており意見をいただいております。資料17頁の目標値について、もう少し高い目標値にしてはどうかとの意見をいただいております。交通事故死者数は平成28年から令和2年の平均値が10.4人とありますが、目標値を8人以下とした根拠を教えてください。また、豊橋警察署と協議した際、どのような意見があったか併せて教えてください。

委 員：豊橋警察署からは1割減を示されましたが、愛知県の第10次交通安全計画の目標値が155人以下、第11次交通安全計画では125人以下の2割減となっており、本市も10.4人の2割減を目指し、8人以下としました。

委員長：計画（案）について、何かご意見などございますか。

委員：計画の趣旨について同意いたしますが、内容の一部について意見させていただきます。資料10頁、（2）第10次豊橋市交通安全計画の実施状況の①道路交通環境の整備の「主な取り組み内容」に道路反射鏡の設置と記載があるが、「交通安全施設の整備状況」及び「課題点」には記載がないため、内容にあった表記に見直した方がよいと思われます。「主な取り組み内容」の文書を路面カラー標示や道路照明灯等の交通安全施設の整備などとした方がよいと思われます。

資料15頁に今のトレンドを示した良いコラムがあるので、四角で囲む、フォントを変えるなどの工夫をすれば、より読みやすくなると思われます。

資料22頁、取組項目1「事故危険箇所対策の推進」とあるが、国の事業名でもあり、必ずしも横断箇所を指していないため、取組内容に合わせ、横断危険箇所対策の推進などとした方がよいと思われます。

資料23頁、取組項目5「生活道路における交通安全対策」の取組内容に事故多発地点における重大事故の再発を防止するため、道路反射鏡や防護柵の設置等と記載があるが、ほぼ対策を実施しているため、交通安全施設の見直しを図るなどとしたほうが適切です。

資料24頁に記載のある「交通事故危険箇所」、「交通危険箇所」について、どちらかに統一した方がよいと思われます。

事務局：資料10頁について、ご指摘いただいたとおり表記を改めます。

資料15頁のコラムについては、表記を検討してまいります。

資料22頁、取組項目1「事故危険箇所対策の推進」につきましては、事務局の方で再度、検討してまいります。

資料23頁及び24頁については、ご指摘いただいたとおり表記を改めます。

委員長：このほか、何かご意見などございますか。

委員：アクションプランの内容も計画の後半に含まれていますか。

事務局：計画（案）の20～24頁がアクションプランに該当する内容となっております。

委員：資料7頁の下にJAFが調査した信号機のない横断歩道での一時停止率の表記があるが、解説にも見えるため、本文に入れてもよいと思われます。

事務局：本文については、豊橋警察署からの情報を基に記載しております。JAF の調査結果は本市の状況ではなく、愛知県内 2 箇所の交差点での情報になるため、このように記載しております。

委員：資料 1 3 頁の下段に交通安全計画アクションプランの評価が記載してありますが、交通安全計画の評価同様、リード文に記載してもよいかと思われます。
資料 1 5 頁の「先端技術を活用した交通安全対策の推進」の趣旨についてですが、通常の交通安全対策の課題抽出にビッグデータを活用することだと思われませんが、一段落目の生活道路、2 段落目の幹線道路の内容については、全体像であり、先端技術の活用に限ったことではないため、書き口を変えるか、削除してもよいと思われま

事務局：資料 1 3 頁のアクションプランの評価については、ご指摘のとおり改めます。
資料 1 5 頁についてです。過去には漫然と対策を実施していた時期もありましたが、そうではなく、予算的な制約がある中で、いかに効果的・効率的に実施するかが重要であると考えております。道路管理者や警察の経験のある中の補完的な位置づけとしてビッグデータを有効活用すべきだということもあり、この表記は必要であると考えております。

委員：資料 1 5 頁の「ながら運転」に関する内容を本文ではなく、コラムにした意図を教えてください。

事務局：「ながら運転」が厳罰化したことに伴い、検挙件数が減っているのに加え、文書全体の中で細かく表記するのは難しいこともあり、トピックス的に上げさせていただきました。「ながら運転」は車だけではなく、自転車、歩行者が移動する際の携帯電話使用をいかに危険かということに特化して進めていくためにも表記しております。

委員長：今年実施している通学路一斉点検の状況を教えてください。

委員：通学路一斉点検を実施した結果、各小中学校より 900 件を超える改善及び要望が上がってきました。警察、道路管理者等に改善できるところを検討いただき、各小中学校へ回答しておりますが、中には、周辺の環境により対策の施しようがない箇所も 3 割程度あります。対策の施しようがない箇所については、学校での子どもたちの安全指導を強化し、通学路の安全を確保するよう努めています。例として、交差点の手前で信号待ちをするのではなく、少し手前で止まり、信号が青になった後も、車が来ないことを確認してから渡るよう指導しています。

委員：通学路一斉点検について、10年前から関わっておりますが、当初の要望は800件程度であり、増えている状況ではあるが、大半は路面標示の塗り直しなどがあります。また、2年に1回、通学路一斉点検を実施しているが、警察及び道路管理者に大きく負担がかかっているため、より効果的な方法を検討していく必要がある。

学校から子どもたちに安全指導をしていただいているが、PTAを通して家庭からも指導いただければ、より効果的のものになります。

委員長：外部委員より自転車はどこを走行すればよいか分からないため、周知をする必要があるとの意見がありました。また、公共交通の利用促進について、インセンティブがなければ進まないのではないかと意見も出ております。

委員：自転車の乗り方について、中高生を中心に冊子等により周知をしているところがあります。公共交通の利用促進について、インセンティブはありませんが、高校進学を控えた中学3年生を対象に受験だけでなく、今後の通学手段を積極的に考えてもらうため、通学手段を考えるヒントを集めた冊子を配布するなどして、啓発しております。

委員長：キッズゾーンを新たに選定する際はどうか教えてください。

委員：地元、道路管理者、警察の合意が必要となります。計画期間中にキッズゾーンを何箇所選定して進めていくなどの具体的な数値化は難しいが意向があれば保育課が窓口となり、前向きに調整していきます。

委員長：続いて、「予防型交通安全対策について」に進みます。松尾委員から説明をお願いします。

委員：【資料に基づき説明】

委員長：只今の説明について、ご質問はなどございますか。

委員長：道路管理者が市内全域の改良をする際は、どのように場所を選定しているか教えてください。

委員：主に通学路点検や地元からの要望になります。地元の要望については、毎年、小さいものから大きなものまで含め、10,000件程度あり、このような箇所を重点的に実施しています。また、予防型交通安全対策で抽出された危険候補箇所

については何ができて、何が効果的であるか検討を加えていきます。

委員長：議事は以上です。円滑な進行にご協力いただき誠にありがとうございました。

司 会：本日はお忙しい中、会議にご出席いただき誠にありがとうございました。委員の皆様から大変貴重なご意見を頂戴し、改めてお礼申し上げるとともに、交通安全対策の更なる推進に役立てたいと存じます。本日はありがとうございました。