

令和3年度第1回豊橋交通安全対策検討委員会議事録（内部委員）

日 時	令和3年7月1日（木）11：00～12：00
場 所	豊橋市役所 東館8階 東85会議室
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1回豊橋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頂いていますが、6月9日に既に外部委員のみでこの会議を開いていますので、本日は関係課長のみの出席で開催す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。よろしくお願いいたします。

委員長：それでは議事の「第11次豊橋市交通安全計画策定に向けて」事務局より説明願います。

事務局：【資料に基づき説明】

委員長：只今、事務局より説明がありました重点施策以外について何かご意見などございますか。

委 員：今回、策定する計画は法定又は努力義務であるか。また、資料に記載のあるキーワード「アクティブモビリティ」の意味を教えてください。

事務局：計画の策定は努力となっています。

「アクティブモビリティ」とは、過度に自家用車に頼らずに健康等に資する移動手段で、国の計画にも出てきており、注視していきたいと考えております。

委 員：計画における目標値「子どもの交通事故死者数を0人」及び「交通事故重傷者数を40人以下」は国・県と同様であるか。

事務局：今回お示ししている目標値は主なもの2つを記載しております。国・県と同様に市内の交通事故件数や交通事故死者数も目標値に盛り込んでいきます。

委員：「子どもの交通事故死者数を0人」及び「交通事故重傷者数を40人以下」の目標値は厳しい目標と考えているか教えていただきたい。

事務局：厳しい目標とは考えていません。特に子どもの交通事故死者数については、H23とH30に2人ずつ出ているが、それ以外は0人であり、徹底して「0人」を目指していきたいと考えております。

委員：子どもが重症化する事故が発生しているとあるが、理由が分かれば教えていただきたい。また、子どもの自立的行動を促す環境整備で子どもころの徒歩や自転車での移動が大人になってからの自家用車依存の影響を及ぼすとあるが、もう少し噛み砕いて説明いただきたい。

事務局：子どもや歩行者が重症化する事故の明確な理由については、分かりかねます。ただ、子どもの事故は自転車利用時が多いため、今後も一層、自転車の乗り方を教室により周知していきます。子どもの自立的行動を促す環境整備については、どこに行くにも車で移動することが多く見うけられます。また、子どもによっては、学校へ行くにも車で行くという事も聞いております。歩く又は自転車で移動するという感覚・意識を芽生えさせていただくことにより、近いところは車で移動するのではなく、歩く又は自転車を活用するなどし、すみ分けできる意識を植え付けることが重要でとっております。

委員：今回、策定する交通安全計画の指標について、総合計画の指標「市内における交通人身事故件数」とリンクしているという認識でよいか。

事務局：問題ありません。

委員長：続きまして、先ほど事務局が説明しましたが、重点施策については、豊橋市交通安全計画アクションプランに相当する内容となっております。そのため、より深い議論をこの場でしていきたいと思っております。まず、①高齢者及び子どもの安全確保ですが、高齢者の運転免許の自主返納に関してですが、どのような取組をすれば返納者が増えていくと考えられるのでしょうか。外部委員からは足の確保が重要だという意見が出ております。

委員：足の確保についてですが、こういった地域で免許返納をためらっているのか、分析していれば教えていただきたい。また、マイカーと同じレベルで公共交通を求められるのは厳しい。自家用車であれば、乗車するたびに費用は不要だが、公共交通に関しては、乗車するたびに費用が発生する。このほか、自転車を使用する際、坂がきついと意見があったとのことですが、電動アシスト自転車を活用してはどうか。価格も昔に比べ下がってきている。

事務局：令和元年10月より運転免許自主返納支援事業を実施していますが、返納をためらっている地域がどこかまでは分析できていません。また、外部委員から出た意見に関しては、西郷校区の話となります。コミュニティバスがあるが本数が少なく、利用しづらいとの意見がありました。電動アシスト自転車に関しては、再生可能エネルギーのまち推進課が実施している補助金に上乘せするという取組を実施していますが、申請されるのは少ない状況にあります。

委員：電動アシスト自転車の申請が少ない理由がわかれば教えていただきたい。

事務局：免許返納者は75歳以上の方が多く、足腰が弱くなり、自転車に乗ること自体に不安があるのではないかと考えております。

委員：昨年度、改定した「自転車活用推進計画」に急に自転車に乗ろうとしても乗れないと記載しています。マイカーを使用している内から近いところは自転車を使用するなどのすみ分けをすることにより、マイカーを手放しても自転車で移動できるようにすることが大事である。年をとってから急に自転車に乗り換えるのは怖いので、その前から利用できるようにすることが大事である。

委員：免許返納について、ずっと公共交通を利用してきた方はいいが、マイカーを利用してきた方に関しては免許返納しにくい状況にある。自動ブレーキが付いた自動車に切替えていくのも手である。

委員長：子どもの安全確保についてです。外部委員より通学路点検期間が短く、点検作業ばかりになってしまっているとの意見がありましたがいかがでしょうか。

委員：通学路安全対策連絡協議会でも同じ意見をいただきました。その際、例として3年に1度の点検にしてはどうかの意見がありましたが、間隔があき、改善の状況が変わってくるため、引き続き2年に1度の点検としていきたいと考えている。また、通学路点検については、内部的な見直しを実施している。今までの点検に

については、関係機関が状況や場所を把握するのにかなりの時間を費やしてしまう課題を踏まえ各学校へ提出資料の見本を示し、依頼しているところである。このほか、要望箇所への回答については、実施可、実施不可だけの回答にとどまらず、実施不可の箇所については、関係機関に同行いただき、現地調査を実施の上、通学路の変更やその他の対策について、助言をいただいている。

委員長：外部委員より抽出される箇所が膨大すぎる。優先順位をつけた方がよいとの意見がありましたがいかがでしょうか。

委員：抽出される箇所は膨大である。内容については、信号機の設置要望から道路の維持・管理など多種多様になります。教育委員会との調整の中でも優先順位をつけて報告するよう依頼している。また、担当される先生の異動に伴い、前回、実施不可と回答するも、同じ場所をあげてくる学校もあります。このまま実施しても、報告件数は膨大のまま改善されないの、前回実施不可と回答したものについては、報告しないよう学校に周知いただく必要がある。また、通学路の危険箇所解消について、保育園との関係も一緒に検討いただきたい。

委員長：通学路の安全については、関係機関と調整を密にし、取組んでいく必要がある。また、外部委員から危険箇所の優先順位を考える際には、ただ単に危ないからという観点ではなく、論理的に判断する必要があるとの意見をいただいています。次に歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上についてです。歩行者の横断中の事故が多いということで警察より取締を重点に実施しているとのことでした。

委員長：重点施策についての生活道路の安全確保についてです。生活道路を抜け道として利用し、生活道路内で出合頭の事故が発生しているとの意見がありました。こういった状況を踏まえ、ゾーン30のエリア対策の強化などの意見が出ていましたが、いかがでしょうか。

委員：国より、ゾーン30のエリア対策については、物理的デバイスを設置し、効果がでるような対策を実施するよう通達があります。市内でもすでにゾーン30を設定している校区もありますが、実際には、30キロ以内で走行していない車両や抜け道利用が多いなどの現実が浮き彫りとなっている。また、物理的デバイスを実施するにも地元の合意が必要であり、道路管理者のみの判断で実施できるものではありません。すでに実施している路面のカラーや標示については、日々、更新しているが、実際、ゾーン30を設定したからといって効果があるかは疑問である。新しくゾーン30を設定するにも地元や警察の同意を得ないと実施できな

いため、非常にハードルが高い状況にあります。エリア対策の強化の中に新たなゾーン30の選定を含むということであれば、道路管理者が主体で進めるのはハードルが高いため、市民と協働の観点からも市民協創部も一緒に検討いただきたい。

委員長：主で道路管理者にやっていただきたいという事ではなく、関係課、警察、道路管理者と連携し、進めていきたいと考えている。また、ゾーン30については、警察の取締といった観点も重要になってくる。本日は、警察より出向いただいている安全生活課の向井主幹の意見を伺いたい。

事務局：ゾーン30が選定されている区間内のスピードの取締は重点的に実施しています。ただ、取締環境により、できるところとできないところがあります。パトカーによるパトロールを実施することにより、スピードの抑止を図るなどしております。また、警察でも把握しきれない箇所については、地元からの相談・要望をもとに、取締を実施しています。

委員長：先端技術の活用や交通利用実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進についてです。国の方でもETC2.0のデータを活用しているが、今のデータは幹線道路が中心となっています。現在、安全生活課の方でもビッグデータを活用した交通安全対策に取り組んでいるので、事務局より説明願います。

事務局：市・豊橋技術科学大学・J21の三者協定のもと、予防型交通安全対策に取り組んでいます。内容は公用車等に設置している「モバイル・アイ」から得られた情報を豊橋技術科学大学に分析いただいています。本事業により、過去に8箇所の危険箇所が抽出され、道路管理者や警察の協力のもと2箇所（3路線）に対して対策を実施しています。また、課題点としまして、情報量をより多く収集していく必要があると考えおります。

委員長：ビッグデータということでデータを集めなければ施策に反映しにくい。具体的には市内をまんべんなく走行している郵便局の車両に「モバイル・アイ」を設置すれば、より精度の高い情報が得られるのではないかと。次に地域が一体となった交通安全対策の推進についてです。外部委員より交通量の多いところから事故が発生することを踏まえて、幅の広い長期的な取組を考えていく必要があります。湖西、新所原の渋滞対策について意見が出ましたが、いかがでしょうか。

委員：過去に通勤バスがある企業と通勤バスのない企業が同乗して通勤する社会実験を実施しております。様々な課題があり、1年でやめてしまった経緯があります。公共交通については、二川や新所原駅が近くであるところはいいが、離れているところに関しては利用しにくく、自転車についても道路環境がよくないところもあるため利用しにくいとの意見をいただいています。いろいろな課題が少しずつ見えてきている中で、どのように実施していくか模索しております。また、自転車通行空間に路面標示を分かりやすく示すことにより、地元の企業から評価いただいています。

委員長：自転車通行空間があると、安心して車を運転することができる。

委員：学識経験者からも通行空間があることにより、車が左に寄りすぎないように走り、自転車も通行空間を走る意識づけにつながるとの意見をいただいています。

委員長：その他、なにかご意見等ございましたか。

委員：路線別交通事故発生件数に市道が48%と記載があります。これはこれで市道が多いとの解釈になるが、道路延長を分母にして表現いただきたい。道路延長で割り戻してもらおうと市道が一番、小さくなる。市道対策も重要だが、国・県道の対策も重要であることが分かり、よりよい分析ができる。

事務局：只今、ご指摘いただいた内容については、認識しています。また、道路別によって事故の発生の違いが分かっております。国及び県道に関しては、警察の聞き取りによると、追突と大きな事故が多く、市道に関しては、出合頭の事故が多いとのこと。道路別による事故の違いがあるという認識のもとで計画を策定していきたいと考えています。

委員：国・県・市道で気をつけることを盛り込んでくという事でよいか。

事務局：市の計画であるため、国や県に確認し、どこまで記載できるかも踏まえて、計画を策定していきたい。

委員：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。