

かながわの交通安全を考える懇話会 第1回会議

(令和7年8月25日開催) 議事録

司会 (守屋副課長)

定刻になりましたので、ただいまより「かながわの交通安全を考える懇話会」を開催いたします。

本日は、お忙しい中、当懇話会にご出席いただき、誠にありがとうございます。

はじめに、資料の確認をさせていただきます。

- ・次第、出席者名簿、座席表に続きまして、
- ・資料1「かながわの交通安全を考える懇話会運営要綱」
- ・資料2「国・地方公共団体の交通安全計画の概要」
- ・資料3「第12次交通安全基本計画の目次(新旧対照表)(案)」
- ・資料4「第12次交通安全基本計画の骨子(案)」
- ・資料5「第12次交通安全基本計画の目標値について」
- ・資料6「交通事故発生状況」

以上の資料を配付させていただいております。よろしいでしょうか。

それでは、最初に、神奈川県 暮らし安全防災局 参事監の竹之内より、ごあいさつ申し上げます。

(竹之内参事監挨拶)

司会 (守屋副課長)

引き続きまして、本日御出席の皆様をご紹介します。

はじめに、委員の皆さまです。

お手元にお配りさせていただいている名簿の順にご紹介いたします。

・相模鉄道株式会社取締役経営統括部長 鈴木昭彦様でございますが、体調不良のため、本日は御欠席でございます。

・公益財団法人神奈川県交通安全協会代表理事兼専務理事 小島伸治様でございます。

・一般社団法人神奈川県安全運転管理者会連合会専務理事 正野正樹様でございます。

・横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院教授 田中伸治様でございます。

・公益財団法人神奈川県老人クラブ連合会常務理事事務局長 福地賢一様でございます。

・パラリンピック自転車競技元日本代表特定非営利活動法人自転車活用推進研究会 九代目自転車名人 石井雅史様でございます。

以上で委員のご紹介を終わります。

続きまして、オブザーバーをご紹介します。

- ・県警察本部 交通総務課 木村事故対策官でございます。
- ・県 福祉子どもみらい局 高齢福祉課 加藤グループリーダーでございます。
- ・県 県土整備局 道路管理課原主幹でございます。
- ・県 教育局 保健体育課 大矢指導主事でございます。

次に事務局をご紹介させていただきます。

- ・くらし安全交通課 課長の野口でございます。

私は、副課長の守屋でございます。

以上でございます。

なお、本懇話会は、「附属機関等の設置及び会議公開等運営に関する要綱」の規定に基づき、公開とさせていただきますので、ご了解下さい。

また、議事録は、同要綱により、県のホームページに掲載することとなっておりますが、その際、各構成員方の氏名、役職等も併せて掲載させていただくこととしてよろしいでしょうか。

（異議なし）

ありがとうございます。

続きまして、座長の選出をお願いします。

座長は、お手元の資料1にございます、「かながわの交通安全を考える懇話会運営要綱」の第3条第2項により、構成員の皆様の互選により選出することとなっております。いかがでございましょうか。

正野委員

事務局の考えがあればお示しいただけると選出しやすいと思います。

司会（守屋副課長）

事務局といたしましては、交通工学をご専門としておられ、土木学会、交通工学会、世界交通学会に所属されるなど、国内外の交通に精通されており、交通全般に精通されている、田中様にお願いしたいと考えております。

（異議なし）

ただいま、異議なしのご発言がございましたので、田中様に座長にご就任をお願いしたいと思います。田中様、よろしいでしょうか。

田中委員

承知しました。

司会（守屋副課長）

それでは、田中様に座長をお願いいたします。田中様には、そのままのお席でお願いしたいと思います。それでは、以降の進行につきましては、座長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

田中委員（座長）

座長を務める田中です。

それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。

まず、議事の進め方ですが、事務局から資料について一括説明していただき、その後、構成員の皆様からご意見などをいただくということで進めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（異議なし）

それでは、お手元の資料に従いまして進めます。事務局から説明をお願いします。

（事務局 資料の説明）

ありがとうございました。

それではただいま事務局からご説明をいただきましたが、これから、その資料を参考にしながら、皆様から自由なご意見をいただきたいと思います。

本日は第1回目ということですので、ご発言いただく際に、簡単に、自己紹介いただきつつ、ご意見あるいはご質問など、いただければと思います。

どの資料についてでも、結構ですので、ご質問、あるいはご意見、何かございますか。そうしましたら、皆様にお考えいただいている間に、私から少し、自己紹介と、ご質問など、させていただこうかと思います。

私は先ほどご紹介いただきましたように、大学で交通工学という研究をしています。この交通工学というのは、交通事故をいかに減らすか、あるいは交通渋滞をいかに減らすかといったことを研究する学問分野であるのですが、そうした中で、交通安全に関する研究もやっております。例えば、交差点での事故を防ぐということで、右折と直進の事故というのはよく発生しているわけですが、そうしたものを防ぐような道路の構造、交差点の構造というのはどのようにしたらよいかという、新しい交差点構造の提案をするような研究であるとか、あるいは横断歩道、特に信号のついてないようなところで、本来は歩行者が優先ですが、それが守られていないというような実態もありまして、そうした場合にそれを、どのような構造にしたら、より、渡ろうとしている人がいるときに、車が止まりやすくなるかと、そういったことのアンケートをとったり、あるいはドライビングシミュレータのような機械を使ったりして、分析するとか、そういった研究などを行っており、それに関する論文発表もしているところであります。

本日ご説明いただきましたこちらの神奈川県交通安全の状況について、まずは感想で

すが、1 つには、第 11 次計画における目標値について、交通事故死者数が年間 130 人というものがおおむね達成されている。また、交通事故死者数以外にも、事故の件数ですとか、負傷者数についても、着実に減少しているような状況にあるように拝見いたしまして、非常に良い傾向であると思っておりますので、今後これをさらに減少させていきたいと思えます。そのためにどうするかということを今後議論するわけですが、現状で、直近の令和 6 年の交通事故死者数が 109 人であったということですので、やはり次の段階としては、年 100 人以下を目指すというところになるのかな、と思ったのが一点であります。

それから死者数の内訳を見ますと、こちらはグラフにも出ていますが、高齢の方の割合が多いという、これは全国的にも、どの県もそうだと思いますが、神奈川県の特徴として二輪車乗車中の事故が非常に多いということがあります。これは昔から言われていることではありますが、このグラフの中でも、二輪車乗車中の事故が歩行中と同じくらい多いということで、やはり、これは神奈川県の特徴的な傾向だと思いますので、それに対する対策というのは考えないといけないのかなと思ったところです。そこで、それに関するご質問なのですが、資料 2 の 1 2 ページのグラフについて、これは交通死亡事故の全国の構成率と神奈川県の構成率を比較しているものですが、これを見ますと、神奈川県では自動車乗車中の割合が少ない分、二輪車乗車中が多い。自転車、歩行者については、全国と同じような傾向だということがわかると思います。ここでひとつ気になったのは、神奈川県内ではそもそも、自動車に乗る代わりに二輪車・バイクを利用している人というのが結構いるのではないかと、いう気がしています。理由としてはたいへん道が狭くて、混雑も多いので、二輪車の方が、より早く目的地まで行けるとか、そういったことがあるのかもしれません、このあたりその利用の実態として、交通手段の利用の仕方が、自動車の代わりに、バイクに乗るという選択をする人の割合が、全国平均と比べて多いのではないかと、いうところが少し気になったところです。そこで、こういうのは交通のパーソントリップ調査とかを調べると、データとしてわかるはずですので、少しこのあたりのデータを確認いただけると、そもそも二輪車の利用が多い、だから、二輪車事故も多く発生しているという因果関係があるのかと思いますので、その辺りを少し背景データとして、調べていただけると良いのかなと思ったところです。この辺いかがでしょうか。何かわかりますでしょうか。

事務局（岡部主幹）

事務局の岡部と申します。詳しいデータは今、手元にないのでお答えはできないのですが、先生のおっしゃる通り、そういうところも重要となってきますので、次回の懇話会でデータ等をお示しできるように、準備させていただきます。

田中委員（座長）

はい、ありがとうございます。ぜひよろしくお願いいたします。

では他の皆様からもぜひ、いろんな観点から、ご質問、あるいはコメントいただければと思いますが、いかがでしょうか。

小島委員

神奈川県交通安全協会の小島でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

私は令和3年に交通安全協会に入りまして、その2年後の令和5年から専務理事ということで、協会の運営にたずさわっています。

神奈川県交通安全協会の会長は俳優の石坂浩二であります。この方は、非常勤なので、会議等の行事のあるとき以外はいらっしゃらないのですが、たいへん地元のことを大切にされて、交通安全に非常に関心が高い方であり、いろいろご指導いただきながら協会を運営しているところです。

それから、協会ではどんなことをやっているかと申しますと、主に、交通安全活動のすそ野を広げるような広報活動等をメインに取り組んでいます。

運転免許センターは皆さんよくご存じだと思いますが、二俣川にあります運転免許センターで講習をやっている人間、これはすべて、神奈川県交通安全協会の職員です。

こういった講習も、交通事故の実態に即して、募集を行っているところです。

日々、交通事故の状況を県警さんから交通事故日報等いただきながら、把握、分析しているところです。

今、お話がありましたように、神奈川県の特徴として、二輪車の交通事故が多いことがあげられると思います。来る前に確かめてきたのですが、令和6年中は、約35%で、令和7年、今年の7月末までの数字ですと、37.3%ということで、さらに比率が上がっています。

それから、ちょっと死亡事故の内容を分析してきましたが、今年は自過失の単独事故、車ですとどこかにぶつかってしまうとか、バイクですとぶつかったり、あるいは転倒したりというような事故が、割合的に増えているようです。

令和6年中は自過失単独が全体の22.9%のところ、今年の7月末は30.7%となっております。また、その自過失単独のうち二輪車の割合は、6年中は36%のところ、今年は何と52.2%ということで、あります。

いかに注意力の欠如、緊張感の欠如、あるいは速度超過、運転技術の未熟さ、というところが見えてるのかなという感じがします。

神奈川県交通安全協会としては、やはり二輪車の交通事故の防止に、力を入れていかなくてはならないということで、3年前から当方独自で、かながわバイクリカレントスクールということで、バイクの講習を、法令遵守あるいは運転の技術というものを学んでいただくということで行っています。これは無料でやっていますが、お休みの教習所ですとか、あるいは運転免許センターの二輪車のコースで、年間6回行っています。

その他にも、県警察が主催となって、セーフティライダーズスクールというのが年間8回、民間の二輪車普及安全協会が行っているベーシックライディングレッスンが年4回あります。ということで年間18回の講習を、我々も参加して行っています。

しかしながら、比率が増えてしまっているという、ちょっと残念な結果なのですが、これから地道にやっていきたいと考えています。

やはり、事務局からの説明にもありましたように、高齢者、二輪車そういった重点事項をより効果的に取り組みをしていかななくてはいけないのかなと思います。

そして、やはりドライバーの意識というものが大事になります。広報啓発、多くの人に交通安全意識を持ってもらうことが、大切になってきますので、神奈川県交通安全協会といたしましては各地区の交通安全協会と連携して、より一層充実した活動をしていきたいと考えております。計画の中にも少し、具体的なスタンスのようなものを少し入れてもらえるとうれしいと思います。

田中委員（座長）

はい、ありがとうございました。

事務局から何かありますでしょうか。

事務局（岡部主幹）

はい。専務理事が言われた通り、二輪車の事故が今年非常に多いということで、特に自過失の事故が多いということを県でも認識しておりますので、5年後を見据えて減少させていけるような形に、計画にも盛り込むような形で検討していければと思います。

田中委員（座長）

はい、ありがとうございました。いろいろなライディングスクールなどを実施されているというお話で、こういった取り組みが広く知られるということが非常に重要だと思いますので、二輪車の事故対策を進めていただければと思います。

ありがとうございます。

それではその他の方。

福地委員

神奈川県老人クラブ連合会の福地といいます。

資料を見ていきますと高齢者の事故が増えているというようなことで、大分そこに注目されて、計画を作られていると思います。

高齢者社会のことで、若干ご説明させていただくと、老人クラブの関係を担当する厚生労働省の方でも言われていることですが、これから高齢化が進んでくると、心配されているのは、認知症の方や認知症までいかなくても、認知機能が低下してくるということ

があるのだと思います。

それから、一人暮らしの高齢者や、高齢者だけのご夫婦が増えてくるということにも注目しておかなくてはいけないと思います。

また、一定の年齢になると運転免許を返されるので、移動手段が限られてしまいます。そうすると、自分で買い物や病院に行くことができないとか、そういう方がだんだんだんだんと増えてきます。そこをカバーするために、今、老人クラブの方で動きが出てきているのは、高齢者の方どうしで支えあって、日頃の生活のお手伝いをします、例えばゴミ出しを手伝います、買い物に付き添ってあげますとか、病院に行くのに一緒に送ってあげます、というような動きが少しずつ出てきています。

当然、車を運転して高齢の方を乗せていくということで、それはそれで家族の方からは事故が起きたらどうするんだ、ということで心配されますし、実際やられる方たちも、事故を起こしたらどうしようと、それが心配で一步踏み出せないでいるようなところがあるようです。

運転される方自身も決して若い人が運転しているわけではなくて、同じ老人クラブのメンバーですから、もう 70 代以上の場合も多いのだらうと思います。

考えていただきたいのは、高齢者同士で支えあって送迎などをやる、そういうグループを対象に積極的に講習会をして欲しい。日頃の運転の仕方みたいなことについて、気軽に講習を受けられるようになれば、そういう助け合いの活動も安定してくると思います。国の方でもいろいろ検討はされていて、有料でそういうサービスをやってしまうと、タクシーとかバスとの競合の問題もあってなかなか難しいのですが、最近は保険の問題とか、有料ということも一部認められてくるようになってきたと聞いています。高齢者同士で送り迎えをしている人たちも、交通事故を起こさないように、自分たちの中で不安定を抱えながらやっていると思いますので、ぜひ講習が地域の中で受けられればいいと思います。

それからもうひとつは、高齢者の事故というのは思わぬ事故がいろんなところで起きうることです。

私が個人的に経験したのですが、駅でエスカレーターに乗っていたのですが、エスカレーターの右側をおばあさんが両手に荷物を持ったまま歩き出したのですね。この人大丈夫かなと思っていたら、心配した通り、私のちょっと先に行ったところで完全に体のバランスを崩して、ぱったり倒れて、頭がエスカレーターの階段のところぶつかる音がバーンとするほど、大きな音がして、そのまま起き上がれなくなりました。

エスカレーターが停められましたが、なかなか私 1 人では持ち上げられなくて、私の前にいた若い女性が手伝ってくださり、駅員さんもとんできて、車椅子が運ばれてきて、車椅子に座らせました。

これからどうするのですかと話しかけたら、ちょっと答えられないような状態でした。歩くのは無理ですから、タクシーで行った方がいいですよと言いましたら、その方もち

よっと頭が混乱していたようで、私は、〇〇駅まで行かなくちゃいけない。いや、ここが〇〇駅ですよというような会話をしながら、駅員さんが救護室へ連れて行ったというようなことがありました。

私も事務室までは付き添ってお預けしたのですが、特に駅員さんとは詳しい話もできなかったもので、あの状態でどうなったか、もうちょっと駅員さんに説明をすべきだったかとか、気になっていましたが、私がバスに乗って、ちょっと走り出してから、救急車が走っていきましたから、多分、送られて行ったのだと思います。

ああいうハプニング、高齢者の方がどこで倒れるかというのは、ちょっと予測がつかないようなところもあります。横断歩道を見ている、信号が青の間に渡りきれないのではないかなと思うような、すり足で歩いている方もいます。きっとお一人暮らしだから自分で買い物に行かざるをえなくて、何かバックを引きずりながら歩いている方とかを見かけたとき、周りの人がどれぐらいフォローしてあげられるか、今回の例でいうと、駅員さんとうまく協力して連携ができる、あと道端だったら、交番に連絡をして、その交番の方とうまく協力して高齢者を見守ってあげる。そんな、体制が求められてくると思います。駅員さんはいつも、そういう訓練を受けていますし、交番の方も受けているでしょうけど、やっぱり周りにいる市民、が、その専門の方と一緒に、どう連携・協力をして、高齢社会を支えていくか、そういう辺りの意識啓発とか講習ができればいいなと感じています。以上です。

田中（座長）

はい、ありがとうございます。ご経験、お話いただいて、確かにそうだなと私も思ったところです。また前半にお話いただいた高齢の方が免許を返納した後、交通手段をどうするかという、そういった話は私の所属する学会でもよく話題になるトピックでして、これはこれで交通安全に限らない問題ではありますけれども、非常に重要なところでもありますので、そうした移動手段を確保しつつ、さらに安全に移動していただくといったところでも、やはり非常に重要な視点なのだと思います。

ありがとうございます。

それでは、続いて、お願いします。

正野委員

安全運転管理者会連合会の正野でございます。

最初に当連合会の活動をお話ししますと、当連合会は昭和 45 年に設立されました。今年で 55 年目を迎えております。

主な活動としましては、県下に約 2 万 2 千人いる安全運転管理者などの方々に対する法定講習を行ったり、交通安全功労者に対する表彰ですとか、交通安全情報の配信と交通事故リスク低減対策ということで、事故防止コンクールや自動車安全運転競技大会の開

催、こういった事業を行っている団体であります。

そこで私の方からは、先ほど小島委員から話がありましたが、二輪車の事故が多いという中で、単独による事故の割合が多いというところ、私も非常に懸念していたところでもあります。

この点を押さえながら、対策を考えていかなければいけないのかなというふうに感じました。

それともう1つは第11次交通安全計画作成時の議事録の中では、二輪車事故が多い理由として、県外から観光地へツーリングで通行される方が多い、ということが考えられると記載されています。確かに観光地ということで、来訪される方がインバウンドを含めて非常に多いと思っております。

実態としては、県外の方が二輪車で来て事故を起こす割合はどういう状況なのか、実情を教えてください。

また、今後12次の交通安全計画を策定するときに11次計画から見直す点と新たに取り組んでいく項目について、事務局でどのように考えているかについても次回でもいいので示してほしい。

田中委員（座長）

はい、ありがとうございました。

今のご質問の件につきましては、いかがでしょうか。

事務局（岡部主幹）

県外から来訪者の事故の状況ですが、こちらもちょうと今、詳しい状況の統計はありませんので警察の方と連携して次回までにお示しできればと思います。

また県外からの観光の方が多いということで、県や、特に県警察の方では、箱根だとか鎌倉やツーリングで訪れるような場所でキャンペーン等を行って、二輪車に対して交通事故防止の普及を行っているところです。

今後も引き続き県内だけではなく、県外からの人に向けてもそういった交通安全意識を高めていただけるようなことが何かできないか検討を行っていければなというふうに思っております。以上になります。

田中委員（座長）

はい、ありがとうございます。

結果等については次回、見せていただければと思います。はい。ありがとうございました。

お願いいたします。

竹之内参事監

正野委員からご質問あった上で、11 次との違い、次期の計画の中で新たに盛り込むべき点ですが、国の第 12 次の交通安全基本計画の審議会の案は資料 3 に記載あります通りです。前回の 11 次と比較しますと、これまで高齢者および子供の安全確保が 1 つの項目となっていました。また、歩行者及び自転車の安全確保、遵法意識の向上という項目がそれぞれ 1 つでしたが、12 次計画ではそれを分けて、基本計画を策定するような形になっていますので、そういった変更点の意義も含めまして、内容よく見て、また新たに変更された部分、左側の下線部になりますが、特定小型原動機付自転車を始めとして小型モビリティの安全対策の推進、それから外国人の交通安全対策、こういった項目は特に中身をよく見て、さらに、神奈川県の様式として変えるべき点があれば、導入したい、と考えています。以上です。

田中委員（座長）

はい。ありがとうございました。

野口課長

それでは 1 つだけ、先ほど福地委員からお話があった通りでございますが、やはり超高齢社会の中での交通環境という問題は非常に大きな話でございます、くらし安全交通課でも以前にちょっと話し合ったことがありました。高齢者の免許返納を推奨している中で、例えばバスの運転手がいなくなる原因になっている問題などは、街中よりも地方の方が深刻な問題となっているという状況の中で、なかなか市町等の行政もその支援をできていない、という負の連鎖が続いているということでございます。

これは環境だけではなく、すべてに通じることでございますので、これはやはり、超高齢社会になっている現状で、段階の世代ももちろん増えてくる状況の中ですので、全庁的にいろいろな意見を踏まえながら、今回、この計画の中にも反映させるような形を模索させていただければと思います。よろしくお願いします。

福地委員

ぜひよろしくお願いします。

田中委員（座長）

はい、ありがとうございました。

はい。その他いかがでしょうか。

県警交通総務課（木村事故対策官）

では、オブザーバーからです。

交通総務課で事故対策官という、統計や対策を扱っている木村と申します。

先ほど話に出ましたが、ちょっと今手元に詳細な資料はないですが、皆様方の検討の参考にお話しいたしますと、二輪車の事故が多いひとつの原因としては、二輪車の保有台数は東京に次いで神奈川県は全国二番目に多いことがあげられます。やはり、先ほどから言われている通り、日常の中でオートバイを使う人が多いということがあります。使用目的も、これも詳細はまた次回に向けて分析しなければなりませんが、今年の傾向ですと、ツーリングで来ている他県のライダーよりも、県内、日常生活における、二輪車乗車中の事故における死者が多い。

原付二種など、ピンク色のナンバー、気軽に乗れる、気軽な服装での利用者、しかも、ヘルメットがしっかりしてないものだったり、半袖で、グローブもしてないような状態で通勤、買い物時に事故を起こしている傾向がみられる。彼らに対して二輪車の安全スクールに行って講習を受けろと言っても、日常生活で自転車の代わりに乗っているような扱い方ですので、なかなか心に響きにくいという点が我々としてももどかしいところです。

また、高齢者に関しては、やはり今年の傾向の中で、認知症の方であったという事故が数件ありまして、深夜、なぜか車道を歩いていて轢かれてしまったというような事故があり、これも今後、さらに増えてくると思うと同時に、車もしっかりハイビームも活用し、歩行者を事前に発見することが大切です。

高齢者なので、認知症の方がいきなり車道に飛び出すというよりは、もともと車道に佇んでいることが多い。しっかりと、ながら運転などせずに、ハイビームを活用すれば事故に遭わなかったと思われるケースもある。

あと、乱横断では、私の母親もそうだが、80代ぐらいで膝が痛くなれば横断歩道が100m、何百m先にあっても、横断歩道をまわって向かいのお店に行くより、直近で渡ってしまうということが非常に多い。今年も何件かそういう形で亡くなられています。

車の隙間を渡ったら、その先で車の脇を走ってきたオートバイに轢かれてしまったというような事故があった。

そういう人に遠くまで歩いて行って横断歩道を渡ってきなさい、というのはなかなか難しい面もありますので、その辺も道路工学的に何かいろいろ、委員の方にお話しいただければと思います。

田中委員（座長）

はい、ありがとうございました。

非常にわかりやすく説明いただきました。

はい。その他、いかがでしょうか。

よろしければ石井委員も何か一言いただけますか。

石井委員

それではちょっとお話をさせていただきます。

以前、警視庁の方から子供たちに交通安全を教えてくれということで、2年ほど講師をやらせていただいたことがあります。最初の小学校、東京都の小学校でしたが、そこではまず、先生方が子供たちの事故が多い箇所を子供たちに聞いて、こんなところが危ないと思う、という箇所をスライドで取ってきてもらい、子供たちにスライドを見せながら、どこが危ないか、一緒に考えていったのですが、そこでの注意の仕方、そういうものをちょっと助言しながら、授業をやったところ、県警の方から、その後の講師をやった後の2年間では、事故らしい事故の報告が入っていません、と報告を受けたことがあります。

そんな経緯があって、それから何個か講師をやらせてもらっていますが、やはり、子供たちに、自ら考えてもらいたい箇所、スクールゾーンとか、学校の周り、或いは自宅の周り、

その前に危ないなと思うところを自分たちで挙げて、自分たちでどうしなきゃいけないかということと合わせながら授業をやっていくということがその子供たちの頭の中に入っていくてくれたのかなと思っています。

今、私の地元の藤沢市の交通安全教室とか、自転車の乗り方教室でも講師をやっていますが、やはりここで子供たちに、上から押さえるだけの教育ではなくて、考えさせていく教育がすごく重要だと感じました。

私からは以上です。

田中（座長）

ありがとうございます。はい。そうですね確かに子供に限らず、高齢者の方とかも、自ら考えていただくような形の講習や授業だとかも大切なのだな、とお聞きしていました。

石井委員

あともうひとつ、うちの近所の小学校で、校門の前に横断歩道があるのですが、やはりなかなか車が止まってくれないことがありましたが、地域の方で、信号ではないのですが、子どもが渡る絵が描いてあって、光ったら止まってくださいという装置が、ちょうど2ヶ月ぐらい前から付いたところがあります。最初はわからなかったのですが、ボタンを押すとその絵がすごく光るのですね。そういう車に対して訴えるような装置が付くというのもいいと思います。横断歩道があっても、立ち話をしている方もいるので、止まってもなかなか渡らないという方も見受けることもあるので、信号だけじゃなくて、そういう装置も有効なのかなと感じました。

田中（座長）

はい、ありがとうございます。そうですねおっしゃる通り、横断しようとしているのかどうか分からない、というのは、ドライバーが困ることの1つだと思いますので、そういった、何かボタン押すと、光って伝えるようなしくみというのは非常に効果があるのかなと思います。実際に外国に行きますと、そういった、信号機ではないのですが、横断者が渡るときに点滅して知らせるというような装置をつけているところが結構ありますので、日本では信号をつけようとするとなかなか大掛かりになってしまうのですが、もっと簡単な仕組みで、横断者がいるということや、横断する意思があるということを知らせる仕組みができるといいのかなと思います。同感です。

ありがとうございました。

その他、皆さんからいかがでしょうか。

はい。それでは一通り皆様からもご発言いただきましたので、今回はこのあたりで終了したいと思います。事務局から何かございますか。

野口課長

はい、ありがとうございます。大変いろいろな観点からのご意見ご発言いただきましてどうもありがとうございました。本日皆様からいただいたご意見を今後の計画づくりに活かしていきたいと思っております。

次回の懇話会では、県の骨子を整備しまして、皆様にご意見をいただきたいと考えております。実施は11月に開催したいと考えておりますが、その間にも国の専門委員会の動向などの情報をお送りしたいと考えております。また、今日の御発言で補足する点や新たな意見等がございましたら事務局へお知らせください。

どうぞよろしくお願い申し上げます。以上でございます。

田中（座長）

ありがとうございます。では以上をもちまして第1回の神奈川の交通安全を考える懇話会を終了したいと思います。お忙しい中ご出席をいただきまして、大変ありがとうございました。