

かながわの交通安全を考える懇話会 第2回会議  
(令和7年11月20日開催) 議事録

**事務局（岡部主幹）**

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、報道関係者1名の傍聴がごございます。

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 「第12次神奈川県交通安全計画の作成スケジュール」
- ・ 資料2 「交通安全基本計画（中間案）」
- ・ 資料3 「第12次神奈川県交通安全計画の構成表」
- ・ 資料4 「第12次神奈川県交通安全計画（骨子案）」
- ・ 参考資料「県内の二輪車の移動傾向等」

以上の資料を配付しております。過不足等は、ございませんでしょうか。

それでは座長、よろしくお願いします。

**田中委員（座長）**

まず、本日の進め方ですが、まず事務局から、前回会議で出ていました質問について、それから、今回の資料について一括で説明していただき、その後、構成員の皆様から御意見などをいただくということで進めたいと思います。

（異議なし）

それでは、事務局より御説明をお願いいたします。

（事務局 資料の説明）

**田中委員（座長）**

はい、ありがとうございました。では、ただいま事務局の方からご説明いただきました内容につきまして、委員の皆様それぞれの立場からご意見をいただければと思います。ご発言される際には、挙手をしていただければ、私から指名させていただきます。いかがでしょうか？

**小島委員**

交通安全協会の小島でございます。

事務局の方から事前に資料をご提供いただき、また詳しいご説明をいただきましたので、事故の現状を踏まえた考えを若干お話をさせていただきます。

10 月末時点の交通事故の状況について、最新の情報を確認しましたところ、依然として二輪車事故及び歩行者事故の割合が高い状況です。具体的には、二輪車事故が 37.6%、歩行者事故が 36.7%といった数値が示されています。特に歩行者事故においては、高齢者が約 7 割を占めているという状況です。

この状況を受けて、事務局から示された施策内容につきましては賛成いたします。特に、重視すべき視点として「二輪車の安全確保」を最優先に挙げるべきと感じています。神奈川県の特徴を考慮しますと、それが適切ではないかと思われます。

ただし、道路交通環境の整備という章において、二輪車に関する項目がやや少ないように感じます。例えば、二輪車事故を防止するための道路環境整備について、もう少し具体的な施策を盛り込むべきではないでしょうか。交差点で発生する二輪車の事故が多いことから、交差点の構造を見直すことや注意を促す看板の設置など、事故防止に配慮した環境整備が必要だと思います。

また、二輪車の死亡事故についてですが、交通安全思想の普及や安全意識の向上が重要であると感じています。単独の事故も多く発生している現状を踏まえ、運転技能の向上を図る取組も強化すべきではないでしょうか。具体的には、交通安全教育の充実や二輪車安全運転対策の推進について、より詳しく施策内容を盛り込む必要があると思います。

二輪車のドライバーに対する意識付けや教育に関して、被害者側に着目することが多い傾向にありますが、実際には二輪車が原因で歩行者が死亡する事故も発生しています。今年に入って 1 月から 10 月までの間に、そういった事例が 7 件ほどありました。このような現状を重視し、二輪車ドライバーへの啓発や教育を手厚く実施するべきではないでしょうか。

また、リターンライダー（長年バイクに乗っていなかったが再び乗り始めた人）の事故も増加しています。こうした層への再教育を行うことも重要です。彼らへの交通安全研修や啓発活動を強化すべきではないかと思います。

全体として、大筋で事務局の計画内容には賛成です。非常に充実した内容だと思いますが、特に二輪車関連の施策については、もう少し詳細に盛り込む必要があると感じました。以上です。

#### **田中委員（座長）**

はい、ありがとうございました。神奈川県では二輪車事故が非常に多いという特徴がありますので、具体的なご提案をいただきありがとうございました。

それでは、その他の委員の皆様はいかがでしょう？

#### **正野委員**

安全運転管理者会連合会の正野でございます。

まず、事務局から「重視すべき点」についてのご説明がありましたが、神奈川県独自の特徴

や事故分析結果を踏まえれば、この序列は妥当であると感じています。

また、事務局から二輪車事故に関する現状についてもお話がありましたが、その要因として通勤時に二輪車を使用する方が多いという分析結果が示されたことから、通勤時の事故が二輪車事故減少のためのひとつのキーワードになると考えます。

これに関連して、11 次計画では「自家用自動車関係団体の育成指導」という項目で記載されていましたが、この分析結果を反映させるためにも、第 12 次計画の中で「通勤時の二輪車事故防止」をひとつのテーマとして取り上げてよいのではないのでしょうか。例えば、二輪車事故を減少させる指針や方針の中で、通勤時に焦点を当てることで、注意喚起や意識向上を促す効果が期待できると思います。

以上、私からの意見です。

#### 田中委員（座長）

はい、ありがとうございます。通勤時の事故に着目したご提案について、参考になるお話でした。ありがとうございます。では、その他のご意見はいかがでしょうか？

#### 鈴木委員

はじめまして、鈴木でございます。

まず、お詫びですが、第 1 回の懇話会に出席予定だったものの、新型コロナに罹患したため、本日が初めての出席となりました。どうぞよろしくお願いいたします。

弊社、相鉄線は神奈川県内で路線が完結しており、全長約 40 キロ、1 日あたり約 60 万人の方にご利用いただいています。また、2023 年春に新横浜線という新しい路線が全線開業しました。この路線では羽沢横浜国大駅および新横浜駅から都内まで相互直通運転を行っており、ネットワークを広げているところです。

鉄道事業者として、安全・安心・快適にお客様を目的地まで届けることは創業以来の根幹的な使命であり、第 2 章で触れられている「鉄道交通の安全」の内容には異存はありません。参考までに申し上げますと、鉄道での重大事故の大半は、ホーム上でのお客様と列車の接触によるものです。弊社では現在 27 駅あるうち 26 駅にホームドアを設置済みであり、残り 1 駅（海老名駅）については駅改良工事を進めており、2026 年 6 月頃には設置が完了する予定です。これにより、ホームドアは全駅で設置されることになります。なお、ホームドア設置後は弊社でのホーム人身事故（死亡事故）は発生しておりません。実際の安全効果が現れていると考えています。

次に、事故が多い箇所として「踏切」が挙げられます。自動車との接触よりも人身事故が原因となることが多いですが、根本的には「踏切をなくす」という施策が最も効果的であると考えています。

弊社では連続立体交差事業に積極的に取り組んでいます。天王町駅、星川駅、和田町駅間の約 2 キロを高架化し、2018 年 11 月に事業を完了しました。この区間では 9 箇所の踏切を除却しています。

また、現在取り組んでいる事業として、本線の西谷駅から二俣川駅までの区間（約 2.8 キロ）を地下化する工事に着手しております。この区間には 10 か所の踏切がございますが、事業完了後には全て除却される予定です。

さらに、この 10 か所の踏切のうち 9 か所が「開かずの踏切」と呼ばれるボトルネック踏切となっています。これが解消されれば、交通安全の観点からも非常に大きな効果を期待できると考えています。

ただし、地下化工事は時間が掛かる事業であり、現段階ではシールドトンネル入口部の掘削がほぼ完了したところです。これから順次工事を進めていきますが、完成予定は 2033 年度となっております。補助金などの支援をいただきながら、引き続き着実に工事を進めてまいります。

なお、鉄道交通安全に関するコメントをお伝えします。特に「記載をお願いしたい」という点はありませんが、いわゆる故意に発生する事象、例えば過去他社で発生した切りつけなどの障害事件やテロへの対応について触れる必要性を感じています。また、サイバーセキュリティや防犯対策の関連から、明らかに故意による犯罪も、鉄道の安全推進の視点から考慮すべきと考えます。

こうした行為への対策として、弊社では防犯カメラの設置を進めるなど抑止効果を図るほか、県警と連携したテロ対策訓練も実施しております。また、職員側にも有事の際の対応能力を磨く訓練を継続して行っています。このような取組は、今後鉄道安全を推進する上で欠かせないものだと考えております。少々長くなりましたが、以上です。よろしくお願いいたします。

#### **田中委員（座長）**

はい、ありがとうございました。鉄道観点での貴重なご意見をいただきました。内容を確認させていただきましたが、ホームでの事故は減っている一方で、踏切での事故が目立つという状況だということ、さらに、踏切事故では車との接触よりも、歩行者が踏切内に進入してしまう事故が多いということですね

#### **鈴木委員**

はい。踏切事故については、不慮の事故というよりも「故意の進入」が原因となるケースが多く見受けられます。例えば、歩行者が遮断中である踏切に進入し、列車と接触するといった人身事故が年に数件発生しております。他社でも同様の状況かと思います。

また、「開かずの踏切」に関係する危険性についてですが、特に西谷駅周辺の踏切では遮断時間が長いと、歩行者の「直前横断」による危険性が懸念されています。ただし、この踏切には障害物検知装置が設置されており、大きな事故に至るケースは現在のところありません。運転士にも「要注意の踏切」として認識させ、対応を強化しています。

さらに、弊社では夏休みや年末年始期間などの特定期間に「輸送安全総点検運動」を実施しています。この運動では、短期間ではありますが要注意踏切に職員を配置し、直接啓発活動

を行う取組も進めており、安全意識向上に役立てている状況です。

### 田中委員（座長）

ありがとうございます。歩行者が安全を守るための教育や啓発活動が交通安全教育にも関連していると感じました

### 福地委員

神奈川県老人クラブ連合会です。

前回の懇話会では、高齢者が運転免許を返納した結果、移動手段を失ってしまうという問題について議論しました。そういった中で、老人クラブでは自分たちが主体となり、出掛けられない高齢者を病院へ送ったり、買い物に付き添ったりといった活動を少しずつ始めています。

しかし、実際にこうした活動をする上で最も心配されるのは、「クラブの会員や地域の方が車を運転して事故を起こしてしまった場合、どう対処するか」という点です。この懸念を受けて、交通安全に関する教育や研修を充実させる仕組みを地域で作っていただきたいと、前回お話ししました。

本日の資料を確認したところ、高齢者の交通安全や移動手段に関する対策が多く盛り込まれており、具体的な提案がされている印象を受けました。特に 55 ページに記載されている「高齢者に対する交通安全教育の推進」についてですが、その内容を読み進めると、以下のような記述があります：

*高齢者講習および更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、老人クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成を促進し、老人クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。*

この記述について、補足させていただきます。現在、65 歳以上の神奈川県内の老人クラブの加入率は、横浜・川崎を除くと 4～5%程度と非常に低い状況です。横浜市でも加入率は約 8%と、昔よりも減少しています。老人クラブは弱小団体であり、交通安全教育や啓発活動を単独で進めることは難しいという現実があります。記載にあるように、老人クラブが関係機関・団体と協力して活動を進めることは重要だと思いますが、現実問題として、専門家が老人クラブ内にいるわけでもありません。

そのため、地域の自治会や市町村、基礎自治体、地域警察機関などと連携しながら進めることが必要不可欠です。老人クラブは地域を基盤とする団体であるため、自分たちだけでは推進が難しい部分を自治会などとの協力体制の中で補完していくべきだと考えます。

つきましては、国の計画を基に神奈川県で具体的な計画を作成する際、地域での連携促進を明確に記載していただきたいと思います。例えば、自治会や市町村警察などとの連携を明確に示す必要があると感じます。こうした連携がなければ、老人クラブだけでは十分な活動を

展開するのは難しいでしょう。計画を読みながらそう感じました。以上です。

#### 田中委員（座長）

はい、ありがとうございました。老人クラブの観点からご指摘いただきました。申し訳ありませんが、これまで委員の皆様にご発言いただいた後、事務局への回答を挟まず次に進んでしまっていました。このタイミングではありますが、これまでのご意見に対して事務局から何か回答があればお願いできますでしょうか。

#### 事務局（岡部主幹）

はい、事務局から回答させていただきます。

まず、小島委員よりいただきました「二輪車に関する項目が少ない」というご指摘ですが、確かにそのとおりと感じております。今後の計画骨子案を検討する中で、二輪車に関わる内容を更に充実させていきたいと思えます。

また、正野委員よりいただきました「通勤での二輪車利用に関する対策」についても、交通安全計画の中に組み込む形で検討を進めていきたいと思えます。

さらに、鈴木委員からいただいた鉄道に関するご提案についてですが、確かに社会的にテロや切りつけ事件などの問題が大きくなった時期もありました。そのような背景を踏まえ、鉄道の安全対策についても計画の中に盛り込む方向で検討したいと思えます。

最後に、福地委員からいただいた「運転免許を返納後の移動手段」や「老人クラブの加入率が4～5%と低い」という点についてもご意見として頂戴しました。実態をしっかりと把握した上で、計画策定を進めていきたいと考えています。以上です。

#### 田中委員（座長）

ありがとうございました。では、その他のご意見や補足がございましたらお願いいたします。

それでは、私も本日の議論について少し感想を述べさせていただければと思えます。

前回の懇話会では、二輪車の移動実態について質問をさせていただきましたが、今回、それについて資料を作成いただきありがとうございました。パーソントリップデータなどを集計した内容から、神奈川県が首都圏の他都県と比較して日々の移動量が多く、特に通勤利用者が多いという実態が示されており、大変興味深く拝見しました。

本日の資料には入りませんでしたが、事故の発生状況や統計データを見ると、通勤や買い物事故全体の約4割を占めているとのこと。このことから、通勤時に二輪車を利用する方が事故に遭うケースが、それなりの割合を占めていると理解しました。先ほど正野委員からご指摘があった通勤二輪車対策について、私も重要であると感じました。

通勤時に二輪車を利用する場面を具体的に考えると、混雑した道路で隙間を縫って走行する行動や安全装備の不備など、事故のリスクにつながる状況があるのではないかと思います。日頃から慣れているために油断し、安全意識が低下しているケースも考えられるでしょ

う。そのため、二輪車利用者を対象とした交通安全教育が重要と考えています。通勤時における危険性や注意すべき点を具体的に伝える働き掛けが必要です。

さらに、通勤時に二輪車を利用する方の勤務先である企業や事業所にも、その点を周知していく仕組みづくりが必要かもしれません。たとえば、従業員に通勤中の二輪車利用に関する注意喚起をする際、企業向けの安全対策を合わせて実施する取組も有効だと思います。

全体的に見て、今回の計画で「二輪車」が神奈川県の特徴として強調されている点については私も賛成です。しかし、それをより具体化し、実効性のある内容として計画に反映することが重要だと感じました。どうぞご検討をお願いいたします。以上です。

### 事務局（岡部主幹）

ありがとうございます。検討いたします。

事務局から1点訂正がございます。冒頭参考資料の中で「特定小型原動機付自転車の交通事故発生状況」について、「令和6年中は6件発生」と説明しましたが、正しくは「5件」です。資料の該当箇所に記載のとおりですので、訂正させていただきます。申し訳ありません。次に福地委員からご指摘いただいた高齢者の問題について、老人クラブ加入率が4～5%と低い現状や自治会、市町村、警察署との連携の重要性について、お話がございました。この件については、委員のご指摘のとおりと感じております。

自治会との連携については、高齢福祉課など地域福祉を専門とする部署とも連携しながら、計画に反映できるよう進めたいと思います。現状を踏まえた具体的な施策を模索してまいります。以上です。

### 福地委員

自治会との連携は確かに重要ですが、自治会自体が地盤沈下を起こしているという現状があります。加入率が非常に低く、地域コミュニティ全体で果たす役割が小さくなってきている状況です。

神奈川県の高齢者計画にも「地域共生社会の実現」という柱が掲げられていますが、今こそ地域コミュニティの重要性を再認識し、助け合いの意識を高めていくことが必要ではないでしょうか。こうした体制が整えば、交通の問題も地域の声を基に解決に向けた取組ができると思います。地域全体でどれだけ協力し合える仕組みを構築できるかが鍵になると考えます。以上です。

### 事務局（野口課長）

ありがとうございました。現状との乖離がないように留意しながら進めてまいりたいと思います。

### 田中委員（座長）

それではその他にご意見はございますでしょうか。

## くらし安全防災局竹之内安全安心担当参事監

すみません、くらし安全防災局の竹之内と申します。委員の皆様から非常に参考になるご意見をいただいております。

まず事務局から説明させていただいた内容について補足します。冒頭で「重視すべき視点」として挙げた項目ですが、その中で二輪車については、実態に応じて優先順位が高いものとして序列をつけております。これに伴い、二輪車関連を最初に位置付けるのは妥当と判断しています。

一方で、国の計画との比較をすると、県の序列では「(2)→(5)」や「(5)→(8)」のように順位が下げられている部分もあります。この点については事務局内でも議論がありましたが、国の序列に比べて下げた理由としては、子どもの事故に関するデータが少ない点が挙げられます。子どもの事故が減少していることを受け、県の計画としてはやや優先順位を低くした形になります。

しかし、この点について、ぜひ委員の皆様から御意見をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

## 田中委員（座長）

はい、ありがとうございます。この点に関しまして、委員の皆様から何かご意見はございますでしょうか。序列を少し入れ替える形での提案になっておりますが、子どもの事故や外国人の事故についても具体的な情報があれば、共有をお願いできますでしょうか。

## 事務局（岡部主幹）

神奈川県内の外国人の事故についてですが、その発生件数はそれほど多くはない状況です。全国的には逆走事案などが報道されることもあります。神奈川県内では特に大きな事案は発生していないのが現状です。

## 小島委員

子どもの交通事故についてですが、やはり「絶対に起きてはならない」という意識が重要だと思います。私たちも活動の中で、そのメッセージを強く打ち出しておりますので、計画の優先順位としてももう少し高く位置付けても良いのではないかと感じます。以上です。

## 田中委員（座長）

ありがとうございます。確かに、純粹に数字に基づいて優先順位を決める方法もありますが、「目指すべき姿」を示すことも計画において重要なかと思います。

## くらし安全防災局竹之内安全安心担当参事監

ご意見ありがとうございます。現段階で、数値だけを基準とするのではなく、目指すべき理



念や姿を反映する方向で計画を検討すべきだという認識でおります。実際、この点についても議論がなされているところです。子どもや外国人の交通事故に関する内容は、数値に加え、優先して検討すべき視点として改めて考慮してまいります。ありがとうございました。

#### **田中委員（座長）**

ありがとうございます。では、この点に限らず、その他についてもご意見がございましたらお願いいたします。事務局、オブザーバーの方からも何か発言がございましたら、ぜひお知らせください。

#### **福地委員**

専門的な知識ではなく、普段の生活者としての感覚から申し上げますと、自転車に関する交通状況について危険を感じる場面が多いです。特にコロナ後、自転車利用者が増え、自転車専用レーンが整備されつつある一方で、運転する側も自転車を利用する側もまだ十分慣れていないという状況があるように思います。

実際、自転車を運転していると車が接近することに恐怖を覚える場面もあります。また、自動車を運転する方も、後ろから来る自転車に対する配慮が不足していると感じることがあります。例えば、自転車専用レーンの整備が進んでいるエリアでも、生活者の感覚ではまだ安全とは言いきれません。

かつて外国人研修生と仕事をしていた際、彼らから聞いた話では、ヨーロッパでは自転車が交通手段として広く利用されており、専用道路の整備が進んでいる国も多いとのことでした。しかし、日本に来た際にその感覚が通用せず、事故を起こしてしまうケースがありました。これは、街中で自転車の利用に対する意識が日本と海外で異なることから来るものだと思います。

自転車専用レーンの整備を進めることは重要ですが、それに加えて、自転車利用者や自動車運転者への教育や啓発活動の強化も必要だと感じます。生活者として「危ない」と感じる現状を改善するためにも、更に力を入れて取り組んでいただければ幸いです。以上です。

#### **田中委員（座長）**

ありがとうございます。自転車に関するご意見について、事務局から補足をお願いいたします。

#### **事務局（岡部主幹）**

はい。国の第12次交通安全計画案では、自転車に関する部分が第11次計画よりも多く盛り込まれており、内容のボリュームが増加しています。これを参考にしつつ、神奈川県計画でも自転車に関する対策を十分に検討し、具体化していきたいと考えております。

#### **田中委員（座長）**

ありがとうございます。先ほど二輪車に関する話題で意見を申し上げましたが、1点補足させていただきます。

二輪車事故の中でも「右折車との衝突事故」が事故類型として多いと認識しています。この場合、直進する二輪車と右折する乗用車の動線が交錯することで事故が発生しています。ドライバーの注意を促すことも大切ですが、それとともに道路の構造面での改善も有効ではないでしょうか。

海外では、こうした事故を回避するために交差点自体のデザインを工夫している事例があります。例えば、ラウンドアバウト（環状交差点）や右折・直進の交差を除去した交差点（反転交差点）の導入が進んでおり、交通事故の発生を抑える効果があるとされています。こうした交通環境の整備を進めることは、二輪車事故対策として非常に有効だと考えます。

最近では、日本国内でもラウンドアバウトの導入が徐々に進んでいます。これに加えて、右折したいときに U ターンをして左折することで右折を実現するような道路構造もありますので、神奈川県的二輪車事故対策に有効だと思います。道路構造から事故防止に寄与することも検討していただきたいと思います。以上です。

では、その他皆様からありますでしょうか。

それでは、今回は終了としたいと思います。事務局から何かありますでしょうか。

#### **事務局（野口課長）**

ありがとうございました。とても参考になるご意見をいただきました。また、御発言に補足する点や、新たな御意見がございましたら事務局へ御連絡いただきたいと思います。

また、次回第3回会議は3月中旬を目途に開催する方向で、調整させていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

#### **田中委員（座長）**

それでは、すべての議題が終了しましたので、これもちましてかながわの交通安全を考える懇話会第2回会議を終了したいと思います。本日はお忙しい中ご議論いただきまして誠にありがとうございました。