

平成 26 年第 3 回定例会 安全安心推進特別委員会

平成 26 年 10 月 2 日

赤井委員

お昼に先ほどの資料要求の資料をいただきました。少し見方でよく分からないのは、2番目の重点対策別死者数であります。備考欄1番の構成率は全死者数に占める割合であるということで、この構成率は、上を合計しても死者数の136人に合わないし、子供、高齢者は確かに4名と53名と分かるのですが、自転車の事故は確かに21名でしょう。でも、自転車の中でも高齢者とか子供もいると思います。二輪車でも高齢者がいると思うし、そういう意味で、この構成率と、これはこういう並べ方で何か意味があるというか、こういう作り方をするものなのか。これは百分率で合わないですよ。

交通総務課長

委員御指摘のとおり、例えば自転車ですと、自転車が関係する事故ということで各関連がありカウントされますので、きちりとした数字にはならないです。

赤井委員

だから、何でこういう構成率を出すのかなと思って、これは確かに今言ったように、自転車の中には高齢者もいるし、普通の方もいる、飲酒運転の高齢者もいるかもしれない。そういう意味で、これは横並びにこういうふうに並べて構成率というふうに出すということがこれは確かにこれだけ見ると高齢者は39%ですごく多いのだけれども、二輪車と比較をすとか自転車と比較をすとかということ自身、この比較対象が意味がないのではないかなというふうに思うのですが、別の、何かとる意味があるのですか。

交通総務課長

ここに並べております二輪車、それから子供・高齢者、自転車、飲酒運転、この四つが県警の死亡事故抑止総合対策の四つの重点になっております。したがって、本県の交通事故死者は二輪車、それから高齢者が多いという、そういう意味で構成率を出しております。

赤井委員

四つの抑止という、そういう意味で、確かに二輪車、自転車、飲酒、そして子供・高齢者というこの四つを重点的に死者数を減らそうよという、そういう意味でこれを作られた。それについては理解いたしました。

その下に市町村別の発生状況とあります。この横浜市、川崎市、相模原市、特に死者数で見ますと、横浜が43名、増減というのは、多分これは前年だと思っておりますが、前年比でマイナス1名、川崎が24名、前年比がプラス10名、それから相模原が14名、前年比プラス10名。相模原はそういう意味では14名になった、前年比に対してプラス10名というのは、相当、相模原は事故が多いのかなというふうには思います。

もう一つはこの発生件数と死者数の構成率を見ますと、川崎市が死者24名で相

模原は14名ですか、川崎の場合は発生件数の構成率12.2%、死者数の構成率が17.6%、相模原の場合は、発生件数の構成率が9.8%で、死者数の構成率が10.3%ということで、川崎の発生件数に対して死者数が非常に増えている、多いという点、と同時に去年に比べて10名ということで、非常に川崎市自体が他の地域と比べて多くの方が亡くなっているのかなというふうにも思います。

そういったことで、副委員長が川崎区なのですが、川崎市の中でも川崎区の中で特に死亡事故が多いというふうにも伺っております。そういう意味で、特に川崎市の川崎区内における事故についての交通事故の発生の状況についてお伺いいたします。

交通総務課長

川崎区内に特化してお答えいたします。

今年の9月末までの川崎区内の交通事故発生状況でございますが、発生件数が530件、これは前年比でマイナス56件です。けがをされた方が599人、これも前年比マイナス6人、ただ亡くなられた方が9人ということで、前年比プラス1というふうになっております。

川崎区内も県内全体の発生状況と同様に、事故の発生件数、それからけがをされた方が減少している中で、亡くなられた方だけが増加していると、こんな状況でございます。

赤井委員

亡くなられた方が非常に増えてきているという中で、先ほど来あった死亡事故四つの抑止という、こういうような観点だとか、あるいはまたそれ以外の死亡事故、例えば全員が歩行者だったとか、あるいはまたそれ以外何か特色と言いますか、川崎区が区の中で特にこれだけ増えて、その中にもあっても、特にこの死亡事故の特色、特徴についてお伺いします。

交通総務課長

川崎区の交通死亡事故の特徴としましては、二つ挙げることができます。

一つ目が貨物車、トラックが加害者となった死亡事故が目立つということです。亡くなられた方の半数以上を占める5人以上の方がトラックにひかれて亡くなっております。これが1点目です。

二つ目がこれが路上に寝込んでいる状態で車にひかれてしまったという事故が、他の地域では発生していないのに対して、川崎区内では2人亡くなっている。こういった特徴が挙げられます。

赤井委員

まず、最初の方の貨物車等で亡くなられている方が4人というふうな話がありました。

ちなみに、貨物車では全県的に亡くなったところでは、去年が21人ほどの死者だったのが今年すでに倍近い40名の方が亡くなられているというふうにも伺っております。

そういう意味では、貨物車もいろいろなナンバーとかあると思いますが、この

貨物の自動車、貨物自動車での事故、これが非常に増えているという点につきまして、具体的に貨物の自動車の特徴というのですか、ここら辺について何かあれば、その状況について伺います。

交通総務課長

貨物車が多いという特徴を踏まえまして、県警では川崎区内をはじめ、県内全体の職業運転者による事故がやはり多いという状況を踏まえまして、交通死亡事故が急増したこの4月になります。神奈川県トラック協会、あるいはタクシー協会、バス協会といった事業用の緑ナンバーの車両を取りまとめる協会、これは職業運転手が多いということを押えています。

さらには、神奈川県安全運転管理者連合会、自動車交通共済組合等に対しまして、交通事故が増加している発生自体を情報提供するとともに、ドライバー一人一人の方が安全運転の励行はもとより、特に速度の抑制等、交通事故につながるような具体的には遵守事項、これを再度実践していただくように注意喚起のチラシを配布いたしました。

また、来週でございますが、10月9日は全日本トラック協会が指定するトラックの日ということになっておりますので、この日は大和市内のトラックステーションで、長距離トラックの運転手さんを対象としました広報啓発キャンペーンの開催を予定しております。

赤井委員

今のお話では、トラック協会等に4月の時点でいろいろと注意喚起を行ったということですが、特に川崎区内で起こっているトラックの事故が7月、8月、9月、最近こうやって徐々に死者が増えてきているということで、4月以降には特にまた何か対応はしたのですか。

10月9日、10の9でトラックと言うのでしょうけれども、トラックの日ということで、これは当然毎年やっていることであろうから、というよりも、今年こういう形で非常に増えてしまったという点、またもう1点は先月、21日から30日まで、交通安全週間でした。秋の全国交通安全運動期間中でしたが、この間でのトラックの事故というのは、これは神奈川県内の管轄での事故だとかというのはあったのでしょうか。

いずれにしろ、4月に注意喚起を行って、しかしその後こういう事故が起きているという点では、そういう事故が非常に増えた、ということについての対応はされたのでしょうかということです。

交通総務課長

安全運動期間中におきましては、日没が早くなるものですから、営業する貨物自動車等、安全運転管理者、いわゆる白ナンバーのトラックですけれども、こちらの事業所に各署担当者が出向きまして、注意喚起を行うと。4月以降、急増と言いますか、増加の傾向を見せたときも、断続的に事業所回りというのはやらせていただいております。

赤井委員

交通安全週間中は、事故はなかったのですか。

交通総務課長

死亡事故に限って言いますと、去年期間中、5人の方がお亡くなりになったのですが、今年は4人、期間中はマイナス1人、トラックの職業運転手さんの事故はございませんでした。

赤井委員

そして、最後にもう一つこれは川崎区独特だというふうな話がありました。路上の寝込みという話がありましたが、これは今お話があったように、これは川崎区独特かもしれないのですが、この辺についての状況とこれについての予防策と言いますか、対応策については、どうなっているのでしょうか。

交通総務課長

酒に酔って、路上に寝込んでいて車にひかれてしまうという交通死亡事故、これを防止するために、警察車両による警戒、パトロールの強化による泥酔者の早期発見、保護の対策を川崎区内に限って強化しております。この他に、トラック協会ですとかバス協会、タクシー協会等に酔っ払いが寝ているよということを通報依頼、それからさらには一般のドライバーの方に対しましては、夜間における前照灯の小まめな切替え、これをお願いしたい。小まめな切替えの促進といった広報、啓発に努めております。

赤井委員

これから寒くなりますから、路上で寝込むなどということはずないと思いますが、特にまたこれからあと3箇月、年末に向けまして、交通安全週間は終わりましたが、川崎の方ではクリスマスも近づいてくると、また年末が近づくとまた酔っ払いが多くなると思いますので、川崎区に限らず、思わぬこういう意味での交通事故というか、路上に寝てしまうだとかという点、これは普通だったら考えられないのですが、何があるか分かりませんので、その辺については十分交通事故等の防止について、様々な状況を勘案しながら対応していただきたいということをお願いをしておきます。

さらに、先ほど来いろいろな方が質問をされておりましたが、私の方からもまた交通安全対策についての、特に交通安全部会での内容で、自転車のマナーアップ運動というのがあるというふうに伺っております。この辺について何点か伺ってみたいと思いますが、まずこの自転車に関連をする交通事故の発生、この状況について県内ではどうでしょうか、お伺いいたします。

交通総務課長

今年の9月末までの自転車に関係する交通事故の発生につきましては、発生件数が5,098件、けがをされた方が5,017人、亡くなられた方が21人おられました。昨年同時期と比べますと、発生件数、それからけがをされた方がここ数年減少傾向で推移している中であって、今年は亡くなられた方のみ昨年より6人増加している状況でございます。

赤井委員

事故は減っているのだけれども、亡くなられた方が増えているという点、これは自転車に関連する事故ですから当てられてしまう方、被害者という点では減っているのかもしれないけれども、乗車中の事故で死者が増えているということ自体、これは大きな問題かなというふうにも思います。

そういう意味では、先ほど話がありましたように、自転車に乗りながらスマホを見るだとか、いろいろなマナー違反、こういうようなこともいろいろな形で考えられると思うのですけれども、特に自転車での事故で特徴的なものがあるならば、それについてどんなものがあるのか、伺います。

交通総務課長

委員御指摘のとおり、自転車のルール、マナー違反、これは今社会問題となっております。道路交通法では、自転車の位置付けですけれども、軽車両というふうに位置付けております。自転車も乗れば車の仲間入りという車両であるという感覚が薄いということがルール、マナー違反の原因になっているというふうに考えられます。

自転車事故の特徴としましては、自転車乗車中に亡くなった方の約6割を占める12の方がまず高齢者でありました。また、自転車に関係する事故、これは5,098件、このうち約7割の方に信号無視ですとか、あるいは一時不停止などを含む自転車側にも何らかの違反がございました。

赤井委員

高齢者が6割という点、これが先ほど来話がありますこれからの高齢者対策という点で非常に大事なのかなと思いますが、と同時に先ほど話をしました運転マナーという点、この辺については交通安全部会が自転車マナーアップ運動と、こういうようなことで進めておりますけれども、この自転車マナーアップ運動、この運動というのはどのような内容なのか、その辺について伺います。

くらし安全交通課長

自転車マナーアップ運動ですが、神奈川県交通安全対策協議会の年間を通じて行っている運動の一つでございます。運動のスローガンにつきましては、自転車も乗れば車の仲間入りとしまして、県内各地でいろいろな普及啓発活動を行い、県民総ぐるみの運動として位置付けております。

具体的には、自転車安全利用五則、自転車は車道が原則、歩道は例外、あるいは車道は左側を通行すること、歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行すること、安全ルールを守ること、子供はヘルメットを着用することということで、交通ルール、交通マナー、そして交通事故防止を呼び掛けるための各種イベント、それからポスターのチラシの作成、配布、こうしたことを活用いたしまして、県が全域で広報、普及啓発活動を行っております。

特にこの5月は、自転車マナーアップ強化月間といたしまして、東京都、千葉県、埼玉県、そして神奈川県、それから政令市からなる千葉市、さいたま市、横浜市、川崎市、相模原市、この九都県市一斉で運動に取り組んでまいりました。

赤井委員

今の左側通行という点、これについては道路交通法の改正で義務化されているのですけれども、それがなかなか守られないという、これは本当に特に法律が決められたからといって、それが自分たちの生活の方にどうなのかという点、特に高齢者の事故が多いと言っていましたけれども、高齢者の方々、学校に通っているわけでもなく、会社に行っているわけでもありませんので、こういうような法律が改正されたらと、なかなか分からないと思うのですね。

そういう意味で、この左側通行が義務化されているよ、こういうような点についての周知の方法、これについては県の方の協議会として、どういうふうな形で取り組んでいるのでしょうか。

くらし安全交通課長

昨年12月1日付けで道路交通法の一部が改正されました。自転車が道路の右側の路側帯を通行してはならないということでございます。これまでは、自転車が道路の右側でも左側でも双方に路側帯を通行することが可能だったのですけれども、この12月1日をもちまして、左側のみを通行しなければならないとされたものでございます。

県の交通安全対策協議会におきましては、この法改正に併せまして、自転車ルールのお知らせとしてチラシを作成し、機関紙等に添付して、関係の機関に配布したほか、県の方ムページにも掲載して周知に努めました。さらに、対策協議会の関係機関・団体を通じまして、家庭、学校、職場、そして地域における広報、普及、また個別に行っていただいております交通安全母の会の高齢者家庭の訪問、この際に会話によって自転車は左側通行ですよということを周知する普及啓発活動を行ってまいりました。

赤井委員

今の周知、啓発は組織等に属している方々は結構ですけれども、先ほどから話がありますように、高齢者に周知という点がなかなかできないのではないかなと思いますので、その辺については、しっかりどういう形で、高齢者連絡協議会だとか、様々な場もあると思います。また、高齢者の方々の会合なり何なりのときに、皆さんの方から、あるいはそれなりの方法で周知するとかという、こういう形をしっかりとしていただきたいと思います。

と同時に、少し観点は違うのですが、自転車が走る通行空間というのですか、この空間についての拡充という点をこれから考える必要があるのかなというふうにも思いますが、例えば国道134号、今平塚区間が4車線の整備をしています。この4車線の整備ができますと、それこそ鎌倉、藤沢方面から小田原方面に、西湘バイパスは乗りませんが、大磯まで4車線できれいになります。非常にサイクリングロードとしても走りやすい道路になるのですね。

ところが、2車線の道路ですから、車も相当思い切り走っています。そこに自転車に乗った方々が一生懸命走っているということで、今のところ大きな交通事故というのはそれほど聞かないのですけれども、これから先考えると、自転車が

走る通行空間というのですか、これを広げてあげる。今、路側帯はたしか50センチメートルだと思います。車線が3.25メートルと3.25メートル、中央分離帯が1.1メートルだとかという形になっていると思います。例えば3.25メートルを3メートルにして、1車線ずつ25センチメートル、25センチメートル詰めることでもって路側帯が50センチから1メートルになるのではないかと思います。道路構造令だとか、いろいろな法律の問題があるかもしれないのですが、自転車を特に国道134号の場合は海岸線を走りますから、砂が結構路側帯にたまるのですね。

自転車はみんな砂の上を走るのが嫌なものだから、どうしても中央線寄りを走って来てしまうのです。そうすると、車もみんなよける。この車がよけることによって、車同士の接触とかと、結構こんなようなことも考えられるし、自転車にぶつけてはいけないということで、車がよけるのはよいのですが、車同士が事故を起こすという、こういうことになってしまうので、この自転車の通行空間の拡充ということについては、例えば法律上これはできないものなのか、その辺についての今の状況とまた今後そういうことが検討できるのかどうなのか、いかがでしょうか。

道路整備課長

現在、整備しております国道134号での4車線化の事業でございますが、ここにおいて海側のお話と思っておりますが、50センチメートルの路肩しかないというお話があったかと思っております。

現在、今、委員おっしゃったとおり、車線が3.25メートルで路肩が50センチメートル、それから中央分離帯が1.1メートルという形で整備を進めております。こちらについて、山側には3メートルの歩道を設置する計画で進めていて、現在3メートルの歩道もすでに造っているわけですが、確かに海側には50センチメートルの路側帯しかないという状況でございます。

先ほども委員お話がありました車線を少し狭めるとかというお話、これもお話の中にありました道路構造令、国道でございますので、国の定めている道路構造令に従っているわけでございますが、こちらの方に従ってまいりますと、なかなかそういった対応は難しいというふうに思っておりますので、国道134号の今の整備につきましては、どうしても海側に御存じのとおり砂防林がございますので、これを極力いじめない形でというふうにやってみました結果、今ぎりぎりの幅で整備しております。自転車が今後交通が増える場合につきましては、山側の歩道に渡っていただくなど、看板とか、そういったサイン、表示等を工夫していくように、地元の市町や関係の機関の皆さんとよく相談してまいりたいと思っております。

赤井委員

国道134号については、藤沢、茅ヶ崎方面は両側に歩道があるのですが、相模大橋、湘南大橋を渡ったとたんに、高浜台交差点でぷつんと切れてしまって、海側に何もありません。そういう意味では、みんな車道に入ってくるのは当たり前のことであって、こういうことも考えないで、ただ車線だけを4車線にしてし

まったということについては、ちょっとこれはこれから広げるというのは難しい問題でしょうけれども、せめて自動車の車線帯を少し狭めてでも、自転車の路側帯の幅を少し広げてもらえるような方向というのが道路構造令等、いろいろあるかもしれないけれども、今後考えていただきたいというふうに、これは要望しておきます。

それで、この自転車の事故の防止を進めるために、これは県警察でチリリン・スクール、こういうようなものもやってきております。交通安全の講習、これを実施しております。小学生や中学生、学校でこういうようなことをしっかりと学ぶことができると思うのですけれども、これらの事業の進捗、そしてまたこれからの対応というのですか、こういうような状況について伺います。

交通総務課長

県警では、委員御指摘のとおり、小・中・高校生、これを対象とした通常の自転車安全教室、この他に幅広い年齢層を対象とした自転車安全講習、これをチリリン・スクールという名称で、平成24年の4月から開催しております。

このチリリン・スクールですけれども、自転車の運転者としての賠償責任ですとか、自転車の通行方法等について、講習を行うと同時に、実技指導で交通ルール、マナーに関する知識を深めるための講習会でございます。また、受講者に対しては、特典付きの受講済証、チリカというカードを交付させていただいています。このカードを協賛していただいている自転車店に提示しますと、自転車の点検を無料で受けることができると同時に、自転車傷害保険、それから賠償保険が附帯するTSマークがございます。このシールを自転車に貼ってもらうことができる。このようにチリリン・スクールは、自転車の走行、安全性の確保とTSマークの普及により、安全・安心な自転車の利用につながることを目的とした、こういった施策でございます。

チリリン・スクールの実施回数でございますが、今年の8月末現在、回数にして640回、受講人員として7万5,046人が受講しております。

赤井委員

今、このチリリン・スクール、それで修了後にチリカをもらって点検が無料になって、TSマークがもらえるということなのですが、なかなか自分たちが現場で自転車にTSマークを貼っているというのを見たことないのですが、さらにはTSマーク、幾らでTSマークを貼ってもらえるのかなというふうにも、いろいろと調べて見たのですが、お金が書いてないのですね。ですから、お店によって全部違うのかなと。

それと、TSマークにもブルーとレッドと2種類あるというふうに伺っているのですが、この辺についての内容について御説明願います。

交通総務課長

TSマークでございますが、自転車安全整備士、この資格を持った方による点検、整備が行われて、そしてこの自転車は安全だと確認された自転車に貼られるシールでございます。購入店や自転車安全整備店で点検・整備を受けることに



より貼ってもらえます。料金は店によって異なり、おおむね1,000円から2,000円程度ですが、他に自転車整備にかかった部品代ですとかは別料金となります。

このシールは委員御指摘のとおり、青色と赤色の2種類がございます。いずれも交通事故の加害者となった場合の賠償責任保険が付いております。

限度額なのですけれども、青色マークのTSマークの限度額は1,000万円、それから赤色マークの限度額は現在5,000万円になっております。赤色マークの限度額につきましては、自転車事故による高額な賠償請求がなされるといった昨今の社会情勢を踏まえまして、昨日、10月1日から限度額が2,000万円から5,000万円にちょうど引き上げられたという状況でございます。

赤井委員

赤色マーク5,000万円ということ、ただこれは毎年、毎年点検をして、毎年、毎年更新をしなければいけないみたいな、こういう内容なので、実際にTSマークを付けている自転車で毎年更新を点検をして付けているというのはどれだけあるのかな、というのも非常に疑問なのです。

そういう意味では、せっかく賠償金額も増えたわけですから、チリリン・スクールをしっかりと開いていただいて、多くの方にTSマークを付けていただくように、ちなみに自分の自転車も付けていませんけれども、この辺をしっかりと普及してもらいたいと思います。

この間の5月に、森委員と一緒に平塚警察署に行きました。サイクルポリスという、これは神奈川県下で初めて、現役の警察官、お巡りさんに自転車に乗ってもらって、市内を循環してもらおうという、こういう専門の部隊を結成していただきました。非常に成果も出ているのではないかなというふうに思いますが、現状での成果とまた今後の平塚市内と同時に神奈川県下をどうするつもりなのか、その辺について伺います。

交通総務課長

お尋ねの湘南平塚サイクルポリスでございますが、平塚警察署に制服警察官による自転車部隊ということで発足させたものでございます。

この部隊ですが、警察官が専用の自転車10台を使用して、市民の自転車利用者と同じ目線で管内を走って、交通の指導、取締りを含めて、交通ルールの遵守とマナーアップなどを呼び掛ける、こういった活動を行っております。これまでに交通違反の取締りを98件、自転車に対するルール、マナー違反に対する指導、警告を263件、こういった成果を上げております。

次に、今後の方向性としましては、この平塚警察署での自転車事故の推移ですとか、あるいはひったくり等の街頭犯罪の認知件数、さらには地域住民の方々の御意見、反響等、総合的に検証しまして、成果ありと認められる場合には、今後必要性の高い警察署への自転車部隊の拡大、設置を検討してまいりたいと考えております。

赤井委員

成果がある、なしというよりも、非常に市民にとっても身近にお巡りさんを感じ

じるといふふうに思うのですね。白バイやパトカーなどで巡視しているのではなくて、自転車で回っているから、近所にお巡りさんがいるという点で、非常に身近に感じるというふうなことを言っておりました。

確かに、結果としてそういう街頭犯罪が減る、交通事故が減る、こういう形が出るでしょうけれども、身近にお巡りさんがいるということは非常に大事だと思いますので、是非この辺については進めていただきたいと思います。

と同時に、道路の環境の整備、充実、これを推進していくべきだということで、交通事故が多発している交差点、先ほど来話がありました。事故防止対策を推進しているということですが、対象箇所の選定は、どのような形で住民の声を反映しているのでしょうか。

くらし安全交通課長

交通施設部会におきまして、交通事故多発交差点等の改良、改修を必要とする対策箇所の候補地につきましては、各警察署から警察本部に上申され、警察本部から示された対策箇所が基本となります。

各警察署では、管内で発生した人身交通事故件数、物件交通事故件数の多い地点や区間を優先的に選定するほか、スクールゾーンなども生活道路や幹線道路の中でも、市町村に寄せられた相談、地元自治会や町内会等の意見や要望を取り入れまして、交通事故の発生を防止する必要性が高いと認めた地点等を優先に選定しているものと承知しております。

赤井委員

交差点での事故だとか、それから県内各地での様々な自転車事故、交通事故、こういうようなものについて、最近特に来年度の予算要求で国交省の方がネットワークを賢く使うということで安全・安心、特に交通事故の克服ということで、ビッグデータを活用して潜在的な危険箇所を改善しようという、こういうようなことを来年度の夏ぐらいいままでにいろいろとまとめ上げて、取組方針をまとめるというふうにも出ています。実際にたしか埼玉県で、本田技研工業といろいろと提携をして、ビッグデータを活用して交通事故とか、様々な事故のデータをまとめて、ここの場所は非常に事故が多いと、こういう原因について調べようではないかと、こんなことで、埼玉県がすでに始めているというふうには伺っています。

今まで自転車、そして通常の交通事故等の対策、いろいろな形で神奈川県でも考えて来られ、またこれまで安全対策についてやって来られたと思いますが、今みたいなビッグデータの活用なども含めながら、今後この交通安全対策、どのような形で推進していくつもりなのか、最後にお伺いいたします。

くらし安全交通課長

自転車は子供からお年寄りまで、幅広い年齢の方が運転する乗り物であります。それぞれの年代に応じた広報、普及啓発活動が大変重要なものでもあります。県の交通安全対策協議会では、構成する227の関係機関・団体と連携して、学校、職場、各種会合、そしてイベント、キャンペーンにおいて広報、普及啓発活動を

行うとともに、関係機関・団体が開催する自転車安全教室で、交通ルールの遵守とマナーの向上を図りまして、自転車の交通安全対策を推進してまいります。

道路管理課長

ビッグデータのお話ありがとうございました。私どもも埼玉県がホンダと提携して、ナビゲーション、道路が持っているデータ、そのデータのやりとりをしながら、連携して交通事故対策、安全対策を進めていく話は伺っておりまして、一定の効果を上げているという話も聞いているところでございます。

これについては、今、国の方で検討会を設けまして、今後データを使って、どういうふうに、安全な実際の施策に結び付けていくかということで、検討している最中と聞いておりまして、方向性について、来年度の夏ぐらいに一定の方向性を出していただけるというふうに聞いておりますので、神奈川県としては、このビッグデータの活用については、いろいろ個人情報等、なかなか難しい問題がいろいろありますので、そういった国の示される方向性などを踏まえながら、対話をしていきたいと考えているところでございます。

赤井委員

ビッグデータ等については、時間がちょっといろいろかかると思うので、そこら辺でも埼玉はすでに取り組んでいるということを考えれば、神奈川県はこれだけ交通事故が非常に増えている、特にまた自転車の事故、この辺も何かいろいろな理由、また原因等も分かりますので、その意味ではビッグデータの活用等もしかりと考えていただきたいことをお願いして、私の質問を終わります。