

## 平成 20 年 12 定 防災警察常任委員会

### 益田委員

それでは、私はまず一つ目は、災害発生時における警察の迅速な対応といいましようか、こういうテーマでお尋ねをしたいと思います。

本来ならこれは、両部合同で安全防災局と両方でやって、きちっと答弁していただきたかったんですが、今回は警察に関してだけやらせてもらいます。災害時、特に大震災、地震ということを前提でお願いしたいと思います。

これが起きた時に知事を軸にして県警本部長等で組織する災害本部がすぐ横にできる。その場合に警察署というのが非常に大事になる。だから指揮を執る警察署長というのが非常に重要になるのではないかというふうに思っています。安全防災局の方は県政総合センターを軸にやるんですが、警察では 54 署あるわけで、更に機動的に動けるのではないかというふうに私は思っているんです。その場合、それはそれでいいんですが、実は指揮を執る、この場合は本部長でいいんですけども、指揮を執る警察署長、この方たちがどういう形で指揮を執れるのかということをいろいろ考えてみました。いわゆる通常の執務時間内ならば問題ないのではないかと、しかしながら夜間、休日等に地震がきた時に、さあ一体どうするのか。こういうふうになるわけでごさいます、私が事前にもらった資料があるんですが、これは後で聞いていきますけれども、これを見ると署長さんが公舎に住居があって、それから署に行くまで、この時間が中には 30 分から 40 分、徒歩で、もっとかかるかなというところもあるんです。これで本当に指揮が執れるのかということが心配になってくるわけです。特に道路が損壊したりする可能性もあるわけですから。そこで、今日は署長の公舎に絞ってお伺いしたいということで、いわゆる災害時に指揮を執る警察の署長は大丈夫かという前提でいきたいと思います。

まず、署長公舎からそれぞれ 54 ある、みんなばらばらなんですが、警察署に行ったら指揮を執るしかありませんから、それまでの距離の実態について最初にちょっと話していただけますか。

### 施設課長

署長公舎から警察署までの距離についてでございますが、直線距離で見ますと最も遠い警察署が磯子警察署の 5.1 キロメートル、近い警察署は同じ敷地内に署長公舎のある瀬谷警察署、大和警察署となっております。県内 54 警察署の平均距離では 1.4 キロメートルとなっておりますのでございます。

### 益田委員

平均距離ありがとうございました。でもいまのやつは直線距離ですよ。磯子の 5.1 キロなんてどうなっているのか、あんな山坂の中でどうやってたどり着くのって思うんですけども。そうすると、これは着かないのではないかと、ところが結構あるんだよね。起きてからかなりの時間、しかも今直線距離ですからね、地図上ぴゅってやっただけの話だから。曲がり角あるし山坂あるしということになったらこれは更に距離が伸びるということをお考えますと、非常におっかないなと思っているんですが、それはそれとしておいて、警察ではこういう災害時の参集の訓練というのはやっているのかどうかということが一つと、もう一つ、今私が聞きたいのは、署長さん、この人たちのいわゆる参集時間の実態を分かたら教えてください。

警察本部危機管理対策課長

参集訓練は実際に実施しております。特に署長であります。徒歩での訓練結果でございます。15分以内が20警察署、15分から30分以内が25警察署、30分から1時間以内が8警察署、おおむね1時間30分が御指摘がございました磯子警察署でございます。

益田委員

この前、ちょっとありましたよね、参集にかかる地震が。安全防災局ではあの時にここに幹部、いわゆる陣頭指揮を執る人がどのくらいで集まったのか、ほとんど集まらない、1時間で。あれ、真夜中。タクシーも駅に行ってもないとか、それで来た人は指揮を執る側よりも指揮を執られる側が来たんだよ。だけれども指揮を執れないわけよ、陣頭指揮を執る人がいない。という事態が起こった。警察もやっぱり、特に警察の署長がどう指揮を執るかというのは非常に重要になってくるわけございまして、今言ったような状況で15分から20分、これはかなり早いと思う。15分が20署ですか。磯子なんていうのはとんでもない時間がかかって、これは署長としては機能を果たさないのではないかと、災害時ですよ。というふうには私は思うんです。

それでは、署長さんが来られないで指揮を執れない、そういう場合は、その間はだれがどのように指揮をお執りになるのでしょうか。

警察本部危機管理対策課長

まず署長公舎から警察署までの間には大きな河川等もなく、夜間、鉄道や道路が寸断されるような大震災が発生した場合であっても、徒歩による参集が可能であると考えております。ただし、実際に発生した場合は訓練より多少時間を要する場合もあると認識しております。ほとんどの警察署長はおおむね1時間以内に参集し指揮を執れると考えております。警察署長が警察署に赴くまでの間の指揮態勢についてであります。当直主任の指揮の下、当直員による警察署警備本部を設置し、被害実態の早期把握のための情報収集、伝達活動、被災者の救出、救助及び避難誘導活動、緊急交通路確保等の交通対策等の初動措置を行うこととなります。

益田委員

副署長さんというのはどういう立場になるんですか。

警察本部危機管理対策課長

副署長は自宅に居住しておりますので、遠い地域につきましては、若干到着が遅れる可能性はあります。

益田委員

僕は皆さん方の人事に口を出す気はさらさらありませんが、これだけ署長の公舎と非常に離れている署の副署長さんは、なるべく近くに住んでいるとか、なおかつ副署長になるべき順番があるでしょうから、そういったところまで考えるのが県民のいわゆる身の安全を考えることではないかと思えますよ。これは知事部局にも言ったんですが、いろんな人事をやるときにやっぱり災害というのは頭のどこか片隅になれば絶対駄目なの、今後は優秀だからそこに行ってもらっていいんだけど、それはそれで大事なんですよ。しかし、片隅でもいいからそういうもので対応できるようなものを、今当直主任の方がやるということはそれはそれでいいんだけど、日常的な業務というのはそういう形ではなくて動いているわけですから、災害の時なんか特に大事なんで、考えてもらった方がいいのではないかなという感想はこの場では言っておきます。このことについては。

そこで、署長公舎は遠いところであるということなのですが、これは昔からの一戸建てが多いんですけれども、マンション、これは近くのマンションということを僕は頭の中に描きながら聞くわけですが、署長公舎の一戸建てとマンションの数、これをちょっと教えてもらえますか。

施設課長

県内の署長公舎ですが、一戸建てが 43 箇所、集合住宅が 11 箇所の 54 箇所でありまして、集合住宅 11 箇所のうち 2 箇所が幹部公舎でございます。9 箇所が民間の賃貸マンションとなっております。

益田委員

そのマンションと言われているものはこっちに置いておいての質問でございますが、43 箇所ある公舎ですが、すごい古い公舎もあるんだよね。僕は資料ももらったし、実際に、別にこのことを調査に行ったわけではないけれども、署長の公舎に行ったことがあるんだけれども、これを見るとどえらく古いのがあるんですよ。一応質問の過程で、これは資料を見ながらパッと質問するというのも変なんで、一応、築 10 年以下、10 年以上、それから 20 年以上、これの数を教えてください。

施設課長

一戸建ての築年数につきましては、築年数 10 年未満が 2 箇所でございます。10 年以上 20 年未満が 2 箇所でございます。そのあとは 20 年以上 30 年未満ですが 19 箇所でございます。30 年以上 40 年未満が 18 箇所、40 年以上が 2 箇所でございます。昭和 42 年 12 月に建築された港南警察署、それから津久井警察署の署長公舎が最も古い建物となっております。

益田委員

さらにそこで、30 年以上随分あるわけですが、これは今地震の話をしているんだけど、耐震性は大丈夫なんですか。まず、御本人が住んでいるところ。行くも行かないも指揮を執る前に自分のところがいっちゃったのでは話にならない。そのところはどうか。

施設課長

署長公舎につきましては、耐震診断については実施しておりませんが、昭和 53 年の宮城県沖地震を教訓にして、建物の耐震構造が見直されました。昭和 56 年に建築基準法が改正されております。その建築基準法の改正を境にして旧基準で建築された署長公舎は 28 箇所ございます。新基準に基づき建築された署長公舎については 26 箇所となっております。

益田委員

耐震診断していないと、それは皆さん方がいけないのではないのよ。提供している方が悪いんだから。今僕は実態を浮き彫りにしておいて、また別のところで違うことやろうと思って聞いているわけだな、皆さん方を責めているわけではないのでのびのびと答えてほしいんだけど、今言ったとおり旧基準のところは 28 箇所。これ人を助けるどころではなくて自分がどう逃げるかという話になるだろうね。公舎ですから署長が代わろうともそこへ住むわけで、だからこれは特に老朽化して耐震性がないであろうという公舎が数多くあるということはもう分かっているわけで、そちら側として、この災害を前提として署

長公舎をどういう形にしていこうというふうに今お考えになっているのかちょっと話してください。

施設課長

平成20年度ですが、予算においても老朽著しい署長公舎4箇所を賃貸マンションに切り替えております。今後ですが、老朽化し耐震性が憂慮される署長公舎、それから警察署から遠い署長公舎につきましては、警察署近くの賃貸マンションへの移転を考えております。

益田委員

そうね、それが一番いいと思うんだけど、マンションでも相模原北署なんか3.5キロも離れているところをわざわざ借りているんだよね。何で、北署のそばにマンションがないわけではないと思うのにわざわざ3.5キロも先のところに借りた、恐らく答えは分かっています、できたときにはマンションがそばになかったみたいな話ではないかと思うけれども、だとしたら近くに借り替えるとか、こういうことは考えられませんか。いかがですか。

施設課長

委員御指摘のとおりですが、マンションのいわゆる選定基準につきましてはですが、これちょっと申し上げますと、基本的には警察署で行います。そういう中で基本的には警察署からの距離、それからマンションのセキュリティなど考慮して決定してございます。その中で相模原北におきましては、委員の御指摘のとおり当時は賃貸マンションがございませんということで、若干長距離になったものでございます。そういう中で、賃貸マンションですので、今後近くに賃貸マンションで適当な物件があれば、そこへの移転を考えていきたいと思っております。

益田委員

適当な場所がありますか。これはいいです。

それで、私はこの問題はタブーではなかったけれども、意外と署長さんの公舎の問題というのは論じられてこなかったと思う。それから実際に古いところの公舎でお住まいになるというか、そこに仕事場の延長線がある人は結構使い勝手が悪いんだよね。地震が起きてからえっちらおっちら雨戸開けたり閉めたりしてふっとなで来たってしようがないんだよ、もう。本当に。それから、いろんな犯罪なんかもこういう形で起きていて、できるだけ僕は職場に近いところに、しかもだからってそんなのに住むわけいかないわけだよ、そんなのというのは大和とかもう1箇所のところみたいに、中にあるというところは別にしてですよ。僕はかぎ一つで出てくるようにした方がいいと思います。これは見直しをした方がいいと思う。それはいわゆる県民の命を守るという視点からこの問題を検討して、そしてやっぱり僕は、財産管理課なのか知事部局かちょっと分からないけれども、そちら側との連携をとった方がいいと思うんですが。この公舎の問題でいわゆる知事のそちら側のどこの部局か分からないけれども、このことをテーマに連携をとったことがあるんでしょうか。

施設課長

予算の編成に当たりましては、署長公舎を廃止しますと除却という処分をとりますので、県の財産管理課とは連携をとっております。そういう中での連携についてはあると思っております。

益田委員

要望しておきますが、陣頭指揮を執ってもらうという意味で、災害から県民を守るという意味で僕は提案しておきますが、マンション化した方がいいと思うし、できるだけそばに借りた方がいいと思う。このことを僕はどちら側が引き金を引くか知りませんが、財産管理課からそちらにアプローチするのか、そちら側からここへいくのか分かりませんが、少なくとも使用しているのは皆さん方の方ですから、このことをテーマに、来年の予算でどうこうしろと、1年、2年でできるとは思えないけれども、やっぱり署長公舎を見直すという何かの、協議会というほどのものではないにしても何かつくった方がいいと思いますよ。それで、特に県西部地震なんていうのは結構、みんな何となく来るのではないかと思っているわけだね。だからそういう何となく危険度高そうなところでも何でもいいから、これは科学的根拠はないんだけど、そういうところからやっぱり僕はちゃんとやった方がいいと思いますよ。

僕は、県民の命と財産を守るんだという視点でもう一回、対災害との兼ね合いを考えて御検討いただきたいと思います。

それで、知事部局の方がどうもすっきりしないというなら、それは僕ら議員の方の仕事ですから、それはそれでまた頑張って、僕らはとにかく何でもいいから県民のために指揮を執るために執りやすい環境にいてほしいというふうに思っておりますので、是非頑張ってくださいよ。

次の質問ですが、いわゆる自転車を利用している人に対する交通事故等の問題でございます。

これは、実はこの6月に道交法の改正があって、いわゆる自転車の問題、通行方法が新しく定められたということはみんな知っていることでございます。この時に自動車の後部座席のシートベルトだとか、それからいわゆる高齢者の運転の表示等々あったわけですが、今日は自転車の問題でちょっと皆さん方と議論していきたいと思いますが、この自転車は原則的には車道を走るということになっているわけでございますけれども、僕らも実際に車を運転していて非常に車道を走っていると危ない気がするんです。それはそれでしょうがない。一方で、大体そこらのところが余り分からなくて自転車乗っている人が多いものですから、歩道に来る、なおかつ非常にスピード出してきて、後ろから堂々とチリンチリン鳴らしてどけ、なんていう感じのことが起こっている。

実は、これはそちらに教わったことでもあるんですが、12月5日の東京新聞には無灯で走っていることに対する投書が読者欄に出ておりました。ライトぐらいつけて走ってもらいたいということですが。それだけではなくて、実際にかなり自転車の事故が起きている。皆さん方実感しているわけですから。実は一昨日、僕の友人が自転車と接触事故がありまして、自転車に乗っていた者がどうやら高校生らしいんだけど、倒れて自分で何でもありませんと行っちゃった。その人いい人なものだから2キロも追いかけてその子を捕まえて、あんた何かあったら大変だから救急車呼ぶからと言ったら、いりません、いりませんと行っちゃった。それで名前聞いて、わざわざその人は人がいいものだから行かなくてもいいのに厚木署まで行って全部やってきたという、こちら側にもそういう確認があればいいけれども、向こう側もその程度だ、そういうことなわけです。ちょっと何か接触したというのは体がぶつかった程度にしか感じていないというのが非常におっかない話で、この自転車の問題はちゃんとやらなければならないというふうに私は思っております。

前振りが長くなりましたが、皆さん方の方から事前に自転車の事故に関する資料を頂きました。これを見ると、交通事故の全事故件数は毎年減ってきているんですが、私が頂いたのは各年度10月で切ってあるやつです。ですが、いわゆる自転車に関係した事故というのは逆に増えているんです。増えているというのはパーセンテージがですよ。全体の事

故が減っているから自転車事故も減っているんですが、いわゆる事故が起きている構成率は逆に増えている、自転車は。

それから自転車の事故で死亡した人たち、これも交通事故全体の数は減ってきて、したがって死者の数も少しずつ減ってきているんですが、これも実は自転車で接触事故で亡くなった方は増えている。それから負傷者、事故を起こした、これも同じ傾向が、これも増えている。要するに自転車の事故が結構交通事故のウエイトを占めている、こういうことでございます。しかも、やっぱり自転車ですから、そうだなと思ったのは、圧倒的に発生時間が昼間、いわゆる午後6時までが多い。夕方ですね。夜は少ない。それ以外は出会い頭とかいろいろあるわけですけれども、年齢を見るとやっぱりお年寄りが多い。この60歳以上、41%ちょっとがやっぱり年寄りの自転車ですよ。こういうことになると、やはりこの問題は放っておけないな、もっともっと深刻にとらえなければ駄目なのではないかというふうに私は思っております。

実は、現場のお巡りさんに聞いてみました。取締りの話を。二人乗りを発見した瞬間に注意はするんですが、そうすると注意された時は後ろの人が降りるけど、角を曲がるとすぐに乗っかって行ってしまふ。非常にそのことを注意したり取り締まっている方も内心じくじたるものがある、どうしたらいいか分からないみたいなどころで困っているようでございます。

そこで、まず自転車に関する道交法の改正の要点を最初に言ってもらいたい。

#### 交通総務課長

本年6月1日に施行された改正道交法における普通自転車に係る主な改正要点でございますけれども、4点ほどあります。一つは、自転車が歩道を通行できる場合がより明確化されたことであります。従来自転車は歩道を通行できるのは、道路標識等により歩道を通行できることとされている場合に限られておりましたが、これに加え、今回の法改正により自転車の運転者が13歳未満の児童や幼児、70歳以上の高齢者、目の不自由な方、耳の不自由な方、あるいは肢体不自由など、一定の障害を有する身体障害者である場合や、道路工事や駐車車両などにより歩道を通行することがやむを得ないと認められる時については、歩道を通行することができることとなりました。

二つ目は、普通自転車の通行方法についてでございますけれども、従来は歩道を通行する場合は必ず徐行をし、また歩行者の安全を妨げる時は一時停止をしなければならないこととされておりました。今改正によりまして、今回これに加えまして、歩道上でも自転車が通行できることとされていた部分については、歩行者がいないなど道路の状況に応じて直ちに徐行できる安全な速度で走行することができることとされました。

三つ目でございますけれども、児童等を自転車に同乗させる場合、または児童等に自転車を運転させる場合は乗車用ヘルメットを着用させる努力義務が課せられたところでございます。

四つ目でございますけれども、警察官は歩行者の安全を確保するため、必要があると認めるときは自転車の運転者に歩道は通行していけない旨を指示することができることとなりました。

#### 益田委員

今、過去にさかのぼってもしようがないので、本年の県内における自転車に関する事故の特徴、さっきのようなことで若干分かっておりますが、ちょっと説明してもらいましょうか。

#### 交通総務課長

10月末現在までの自転車に関する交通事故の特徴につきましては、時間帯では午前8時から午前10時までの間、午後4時から午後6時までの間の事故がそれぞれ全体の約20%で、合計40%を占めているところでございます。形態では出会い頭の事故が全体の約40%を占めているところでございます。原因でございますけれども、交差点に進入する場合等の左右の安全不確認が最も多く、全体の約30%、一時不停止が約20%、信号無視が約10%などとなっております。

益田委員

それは結果的にそうなっているわけですが、皆さん方はかなり苦勞されながら、いわゆる安全教育だとか指導とかといろいろとやっていらっしゃるようですので、この場でその辺を披露していただいてもよろしいでしょうか。具体的にどんなことをやっていらっしゃるか。

交通総務課長

具体的な安全教育でございますけれども、県警察で行っている自転車利用者への交通安全教育につきましては、小学校・中学校・高校生を対象に学校において参加体験実践型の自転車交通安全教室、あるいは子供自転車大会及び三世代自転車大会などの機会を通じて、交通ルールをクイズ形式などで楽しく学んでもらう交通安全教育、あるいは朝夕の通勤通学時間帯を利用して自転車の通行方法を定めた自転車安全利用五則の周知を図るためのチラシの配布、あるいは高齢者施設、自治会などに出向いて自転車事故あるいは事故に遭いそうになった、ひやっとしたというひやり映像等を取り入れた視覚を活用した映像教育、関係機関団体と連携しての事故等アドバイスやパトロールを通じた現場での指導、啓発など創意工夫をした分かりやすい交通安全教育を推進しているところでございます。

益田委員

今のような本当に大変御苦勞されていると思いますが、それは警察官がおやりになっているのでしょうか。私が頭の中に今あるのは安全教室はOBの方たちが参加したりしているのかしらというのを思いつつ、それを聞きたいです。

交通総務課長

交通安全教育というものは警察だけがやるものではなくて、市町村の方でも交通安全教育を現在実施しているところでございます。

益田委員

ということは、今ずっと話をしていただいたことは、警察との協力の中でそういったことをやっていますよと、こういうことですか。そこで返事してくればいい。そういうことですよね。

交通総務課長

はい。

益田委員

次に、自転車は当然道路がないと走れないわけございまして、問題は走行環境、走る環境の整備というのは非常に重要になってくる。実はここが最後のところなのではないかと僕は思いますが、その辺の取組についてちょっとお話しいただきたいと思います。

交通規制課長

自転車の走行環境の整備につきましては、昨年7月から全国におきまして、警察と道路管理者が共同いたしまして自転車通行に係る危険箇所を抽出し対策を講じているところがございます。本県警におきましても、緊急に対策が必要な箇所を選定するため、道路管理者と現地調査を実施したほか、神奈川県道路交通環境安全推進連絡会議を開催いたしまして、道路管理者との連携を強化したところであります。

このように、現地調査や道路管理者と調整を行った上で、昨年12月に緊急に対策が必要な箇所として130箇所を選定いたしまして、本年10月末までに125箇所の対策が終了しております。また、自転車道や自転車専用通行帯の設置等を内容とします、自転車通行環境整備モデル地区を県内で5箇所設定しており、国の支援を受けながら道路管理者と連携して対策を推進しております。

益田委員

自転車通行環境整備モデル地区とはどのようなことか伺いたい。

交通規制課長

自転車通行環境整備モデル地区とは自転車の通行環境整備の模範となる事業を実施することにより、自転車通行環境整備の推進を図るため、都道府県警察と道路管理者が連携して、上申した箇所から本年1月に警察庁と国土交通省が全国98箇所を指定したもので、神奈川県内で指定されたのは、横浜市金沢区の金沢地区、横浜市鶴見区の向井町地区、川崎市幸区の新川崎地区、茅ヶ崎市の茅ヶ崎地区、相模原市の相模原駅周辺地区の5箇所でございます。モデル地区内におきましては、自転車道や自転車専用通行帯などの整備を今後2年間で実施することとなりますが、金沢地区につきましては、本年4月25日に自転車道が完成しているところでございます。

益田委員

これはモデル地区の、今の神奈川県にたった5箇所という議論もあるんですが、それはそれとしておいて、道路管理者の方にこういうふうに整備してほしいということを知らせる意味では大事なことだと思いますので、これはこれでいろんな国との関係があるからやってもらいたいというふうに引き続きやっていくということで、それをお願いしたいと思いますが、それで今度は自転車の事故防止について具体的にどんな対策を今までとってきて、それと比較して、では将来どういう対策をとっていかうとしているのか説明してもらいましょうか。

交通総務課長

事故対策の具体的な方策、また今後の対策でございますけれども、自転車事故防止対策につきましては、県内の交通事故の特徴から二輪車、高齢者、自転車、飲酒運転、生活道路の五つの重点課題の一つとして取り組むよう現在強化しているところでございます。具体的には、先ほどお話ししました交通安全教育、街角アドバイス、交通指導取締り、関係機関団体等と連携した広報・啓発活動を推進しているところでございます。また、施設面の整備といたしましては、歩道上での歩行者の安全を確保するための歩行者優先の補助標識、歩行者や自転車と自動車及び原動機付き自転車を分離する信号機の設置など、交通安全施設の整備に努めているところでございます。また、歩行者と自転車は分離してお互いに安心して通行できる自転車道等、通行環境の整備などを道路管理者等の関係機関と連携して推進しているところでございます。

今後も引き続き、同様の対策を強化して1件でも悲惨な交通事故、自転車事故もそうでございますけれども、その抑止について推進していきたいということでございます。



益田委員

特に整備をしていく、道路の整備というのはえらく金のかかる話で、これは道路管理者にお願いするしかないわけで、警察としてはいろんな要望をしつつ取締りの方をちゃんとやらなければならないということになると思いますが、自転車の取締状況についてちょっと話をしてもらいましょうか。

交通指導課長

自転車利用者による交通ルール無視、危険な行為に対しては交通違反警告カード、それを活用いたしました指導、警告を行っております。10月末現在、22万5,792件、前年比プラス2万3,273件の指導、警告を行っております。また、指導、警告に従わず検挙した事案は2件ございまして、前年比マイナス4件でございますが、2件の検挙となりました。

益田委員

検挙まで入れてかなり頑張っているということですが、我々の実感としては本当にこれ効果は余り上がっていないのではないかと、そう言ったら申し訳ないけれども。それくらい日常的に自転車を使われているわけございまして、そういうふうになっているわけです。だから今いろいろやっていますが、効果が上がらないのではないかと感じているんです。

違反警告カード、僕は事前にももらいました。これも私はこの使い方が非常に大事だと思いますけれども、やっぱり実際に注意された人にも僕は会ったんです。その特定の人物ですが、その人がどこでまずいなと思ったかということ、これだったんです、実は。それまでは注意されても、まあいいだろうと、自転車だからと思っているわけです。僕はやっぱりやるならやるでやっぱりいけないよといった人の、例えば名前と住所を聞くとか、こういうようなことだけでも僕はすごい抑止力になると思うのよ。それはだからどうこうするわけではなくて、こういうのを切るか切らないかはまた後の問題だよ。そういうことも考えた方がいいと思うんですが、実際に取締りを行っている現場のお巡りさん、この人たちが僕は何かアイデアを持っていらっしゃると思うんですよ。だってやっているんだもの。すごい苦労しているんだから。こういうことを組織的にこういうアイデアでやったらいいよと、自転車の取組について、そういうようなアイデアというか、そういったようなものを募って、そしてその現場での対策にするというようなことが必要だと思いますが、そういうことをやったことはありますか。また、今後どう考えますでしょうか。

交通指導課長

現場の警察官の意見の聴取につきましては、私の知る限りそういったデータがないと存じております。委員御指摘のとおり、現場のアイデアを吸い上げて、それを施策に生かすということは非常に大事なことだというふうには思われますので、今後積極的に検討してまいりたいと思います。

益田委員

絶対やった方がいいです。かわいそうだ、現場のお巡りさん。だって、かっかするどころの話ではないんだから。注意したって目の前でいきなりまた同じことをやられるというような状況の中で、その人をいじめるわけでも捕まえるわけでもないわけだ。交通事故をなくしてその人の命を守ってやるという中で、僕は絶対に大いに各署でやるのかどこでやるのか分かりませんが、是非やっていただきたいというふうにここで申し上げておきます。

それで、とは言っても警察の力だけでは限界があるわけよ。これは僕は前から言っているんだけど、何があっても全部警察だから、24時間稼働している、動いているのは警察だけだから、消防もあるんだけど、市町村の役所なんか閉まっちゃっているんだから。猫がひかれて転がっていますといたって警察、中にひどいのは夫婦げんかだって来てくださいと、警察、こういう状況の中で負担がかかるばかり、したがってこういう取締りの問題、いわゆる指導だ警告だ、先ほどの指導ですよ、警告だ取締りだというのは、僕は実は民間の力を借りてもいいのではないかと、これだけの件数があるわけですから、こう思うんです。何で僕がそう考えたのかというと、駐車違反ですよ。あれも民間の力を借りて地域的にやっているところがある。やはり僕は、それがボランティアなのか何なのかちょっとよく分かりませんが、例えば交通安全指導員とか交通安全協会とかというらしいわけではないですか、それからまたOBの方もいらっしゃる。こういうことを考える時期にきているのではないかと思うんです。

これについて後で答えをもらいますが、実は先日テレビを見ておりましたら、横浜駅西口の禁煙ゾーン、あそこで堂々と、ここの地域は禁煙ですと書いてある看板の前でたばこを吸っているんだよね。何をかいわんやと。これを横浜市はどういう形でやっているかという、大勢のいわゆる注意する人とともに警察官のOBが付いていたりなんかしているわけです。やはり僕はOBの人たちがいるかいないかというは、こういった現場に対する対応、逆切れするからね、相手は。こういうことも大事だと思いますが、それはそれとしておいて、いわゆる民間の人たち、どこまで権限を与えるかは別にして、例えば警告カードというのは、本質的にどのようなねらいかは分からないけれども、こういうものは、中見ただけでも、あなたは下記の違反をしました、交通事故に遭わないように注意しましょうという程度の話だよ、これ。ただこれ上に住所と氏名を書くから結構大変だなと、受け取った方は。こういったものは警察官でなければ駄目なのかしら。民間の人たちにそういうことを、皆様方考えられませんか。みんなでやるといふ、現場の警察官に負担をかけるかという意味で、その辺はどうでしょうか。

#### 交通指導課長

交通違反をしている自転車の運転者に対する指導、啓発につきましては、民間ボランティアの方、現在でも積極的に行っているということでございますが、指導よりより厳しい警告あるいは取締りというのは権限がないということでございます。自転車の運転者にルールを遵守させること、これは警告や取締りが非常に有効だとは思われますが、民間ボランティアの方が警告や取締りを行うことにつきましては、現在法改正が必要だと考えられますので、これは上部機関であります警察庁と調整をとりながら、今後研究してまいりたいと思います。

#### 益田委員

権限がないって僕はどういう意味なのかよく分からない、素人だから分からないんだけど、こういう警告カードを、これかどうかは別にして、あなたこういうことをやったから、何か書いたものを渡すとか、そういう渡して駄目ですよという権限もないという意味ですか。

#### 交通指導課長

指導とか注意のレベルでは、事実上の行為に関しては民間のボランティアももちろん実施できるということですが、取締りを前提とした警告とか、そういったことについてはできないというふうにご考慮されているところですか。

益田委員

理屈っぽくて申し訳ない。指導、注意はできるけれども、警告はできませんよと、こういうことですか。

交通指導課長

そうですね。警告、その注意する方の主体がすぐ公務執行妨害が成り立つとか、一定の権限を持たれた方というふうに理解するか、あるいは検挙措置の前に行く警告措置というふうに、そういう判断ということでございます。

益田委員

よく僕は分からないけれども、そここのところを聞いてもしようがない、僕はそこを聞きたいわけではないので。要は、上部の警察庁とやった方がいいと思うのは、これだけ恐らく日本全国この問題はそれこそたくさん起こっているはずですよ、自転車がこれだけ動いているんだから。だから僕はやっぱりその辺のところも考えた方がいいのではないかと思う。確かに法律というのはこっちかこっちかということを決めなければならないというのがあるから、何でもいいですよというグレーゾーンはつくれないという基本的な考え方があるけれども、これはグレーゾーンといたってその人たちの命を守るためにいろいろ注意をしてやろうという話なわけですから、それはそれでちょっと、いわゆる人に与える力といえましょうか、権限といえましょうか、その辺のところを一回検討してもらったらいいのではないかということをおきます。

それから、もう一つ、今度は違う角度での話ですが、いわゆる自転車の取締りをちゃんとやっているんだよという、これが大事だと思うんだよね。例の酒酔い運転がぐっと減ったのは、酒酔い運転はまずいんだよと最初から分かっていたんだけど、自分だけは見付からないと思っていてやっていてああいうことになってきて、ああいう罰則が強化されてかなり減ってきているということがあるわけですから、やっぱり見張っている、取り締まられているということは、非常に重要な抑止力になると思う。そういうことになった時に、僕はどういう名称にするかは別にして、神奈川県警が自転車のマナーアップ週間みたいなものをどんと打ち出す。この週間はやるよと。いわゆる交通安全月間とかと関係なく。そういうことも考えた方がいいのではないかというふうに思うのですが、いかがでしょうか。

交通総務課長

委員御指摘のとおり、週間、旬間というようなことでございますけれども、神奈川県においては自転車のマナーアップ強化月間として、毎年5月、県交通安全対策協議会主催の県民運動とタイアップした月間を推進しているほか、今年は6月にも月間に準じた取組を実施しているところでございます。また、毎月1回、自転車街角アドバイス強化日を指定して、全署で自転車に対する指導、啓発を強化しているところでもあります。今後はほぼ毎月実施しております交通死亡事故抑止5日間対策の機会に併せて、自転車マナーアップ対策を加え、自転車の関係する事故防止対策を強化してまいりたいと考えております。

益田委員

これは大きい声で言わなかったら県民に届かないから。だから横の幕をするとか、いろいろやっているじゃない、交通安全週間ですとか、そういうようなことも。これは市町村にもやらしてもらえばいいんだよ。市町村だってこういうことをやっているんだから。お金を警察の予算で出そうなんていうことを考える必要はないんで、なるべく人の財布で相撲をとろうということで、そういうものに協力してもらって、やっぱりやった方がいいと思

いますよ。やっぱりこの自転車に対しては結構きついなというイメージを与えるしか、善良なる市民には申し訳ないけれども、マナーという問題が問われたらこれはやっぱりやらざるを得ない。だからといっていきなり罰則にいくという問題でもないだろうから。そういうことでその辺のところはまたいろいろ考えてほしいということをおきます。

最後に、先ほどもちょっと話が出ただけけれども、いわゆる道交法が6月に変わって今動き始めてきています。しかしながら、現実にはやっぱり道交法をもうちょっといじった方がいいのではないかと思う部分がある、これも時間がないから言わないけれども、そういう部分は皆さん方感じているはずなんですね。こういうことを含めて、僕はやはり国の方にも働き掛けて、よく自転車の交通事故撲滅のための道交法の問題というのは、一回決めて現場に下りてきているわけですから、もう一回フィードバックして法律も変えるべきところは変えた方がいいと僕は思っています。具体的に言えというなら僕も言いますが、それはそれとしておいて、そういうことをやったらいいと思いますが、その辺の決意だけ聞かせてもらいましょうか。

#### 交通総務課長

今、委員御指摘のとおり、いろいろと警察庁の方からも法改正等いろいろ照会等があります。また、本庁においても、あるいは管区においても各種会議が開催されております。委員の御指摘の内容をそのような会議を通じて、こういう意見もありますよというようなことで、現場の警察官が取締りをやりたいようにというようなことで、その点は踏まえて意見を述べていきたいと思っております。また、先ほど委員の方、現場の警察官からいろいろ要望等が上がってきてというような関係でございますけれども、これにつきましても、業務適正化委員会あるいは装備資機材につきましても、県警等においても装備資機材開発コンクールというようなことで、現場の警察官の意見を入れていろいろと改善にこたえているところでございます。

#### 益田委員

是非頑張ってやっていただきたいと思っておりますし、やっぱりここを、自転車の事故を徹底的になくしていく、命を守っていくということがない限り交通事故は減りません。

もう一つ心配しているのは、最近、電池がすごい高性能になってきて、いわゆる電池のついた自転車、これが開発されて、これから大変に売り出されます。これは原付きとはまた違うはずなんだよね。でもこれは原付きに近いような自転車ではないかと僕は思うんだけれども、こういった警察側からするとややこしい乗り物も出てくるわけで、やっぱり自転車は自転車としてきちっとやるとか、そういうある一定の電気を利用しながら動くものをどう対応するか等、今後出てくる問題なので、お互いに知恵を出し合って頑張りたいと思っておりますから、是非よろしくお願ひしたいと思っております。