

平成 25 年第 2 回定例会 防災警察常任委員会

平成 25 年 6 月 27 日

鈴木委員

久しぶりに防災警察常任委員会の委員になったのですが、数年前の治安状況の報告書とは内容が大分違っていて、特に、自転車の交通問題やDVの問題、また、振り込め詐欺等々の問題というのが出ていて、やはり社会の変化というのが著しく関係しているだろうと思います。

そういう状況の中で、神奈川県警の皆様方には本当に御苦勞をお掛けしますが、一つ県民の治安のためによりしくお願い申し上げたいと思います。

それで、今日は2点ほどお伺いしたいと思います。

第1点は、京都の亀岡で起こった児童の学校の登校時における悲惨な事故で、道路問題というのが今大変問題になっています。

何で最初にこういうお話をさせていただいたのかというと、時代の変化とともに、カーナビが抜け道を全部教える。また、抜け道に関する本がすごく売れていて、今まで関係なかった生活道路にどんどん車が入ってくる。そうすると、こういう状況下で、今本当に学校に通う子供たちや高齢者の方々の生活道路というのは大変に脅かされているのと同時に、何か地域で一つ変化が起こる。

例えば、私は鶴見が地元なんだけれども、鶴見にある牛井屋ができた。そうすると、その裏を通らないと反対車線に出られない。そうすると、今まで全然通ったこともないところで、もう既に6件近い追突事故が起こっているんです。

この中で、警察庁等々も取り組んでいらっしゃるゾーン30という大変すばらしい制度があるので、このことについて少しお伺いしたいと思います。

はじめに、ゾーン30というのはどんなものなのか、概略を教えてください。

交通規制課長

ゾーン30とは、住宅地域等の生活道路が密集している地域をゾーンとして区域設定しまして、その区域の自動車の抜け道利用や走行速度の抑制をすることで、歩行者等の安全を確保する対策でございます。

ゾーン30は、本来の最高速度時速30キロの区域指定のみを前提としておりますので、さらにその他の対策については、住民の方の意見や財政的な制約を踏まえつつ、実現可能なものから順次実施していくということを想定しておりまして、当初から多くの予算を使わなくても実現可能であるため、実効性の高い施策でございます。

本対策は、子供や高齢者を悲惨な交通事故から守るために有効な対策であると考えておりますので、県警察では積極的に整備を推進しているところでございます。

鈴木委員

警察庁の資料を見ると、幅員が5.5メートル以下となると自転車や歩行者の事故等も大変多いということが分かり、ある意味では生活道路の中でゾーン30の

必要性というの、私もそのとおりだと思うんですが、実際に選定をする上での選定基準みたいなものを聞かせてください。

交通規制課長

ゾーン30は、生活道路が集まった住宅地域等の中で、自動車の抜け道として利用されている又は車の走行速度が速いなどを理由にして、子供や高齢者をはじめとした歩行者の安全な通行を確保する必要があると判断されるような場所を選定しております。

また、選定に当たっては、住民の方からの最高速度の抑制や通過交通抑制の要望を着眼点としておりまして、これらの要望については、地域住民の参加する各種会合やスクールゾーン協議会等をはじめ、あらゆる機会を通じて積極的な把握に努めている状況でございます。

鈴木委員

私も数年前に、スクールゾーン対策協議会、県土整備局、警察及び教育委員会と一緒に、スクールゾーン対策に取り組みました。

そういうことの中で、現場に行くと、スクールゾーンでの問題というのがいろいろありまして、何箇所か回ってみると、やはりこの30キロ道路というところをものすごい勢いで、朝走っていくわけです。これに対する恐怖というものをお母さん方が語っていて、そういう意味ではこのゾーン30の選定基準のお話を伺いましたけれども、今後、例えばスクールゾーン対策としてもかなり有効になるのではないかと思いますけれども、その点はいかがですか。

交通規制課長

ゾーン30は、住宅地域等における歩行者の安全を確保する対策でございますので、委員御指摘のとおり、通学児童の安全を確保するためにも大変有効なものであると考えております。

したがって、県警察では、スクールゾーン等につきましても、積極的な整備を進めていきたいと考えております。

鈴木委員

やはり、スクールゾーンの対策というものを警察が打っていただければいただくほど、住民の方々の思いというのは感謝に変わっていくと思いますので、是非ともスクールゾーン対策の一環としても見ていただきたいと思います。

そうは言いながらも、私の地元ではゾーン30を見たことがないんですけども、現在、県下にはどれくらいのゾーン30があるんですか。

交通規制課長

県警察では、これまでに県内31箇所において整備を実施するなどしております。内訳につきましては、横浜市磯子区内に7箇所、栄区内に4箇所、泉区内に5箇所、瀬谷区内に2箇所、都筑区内に4箇所、川崎市麻生区内に5箇所、横須賀市内に4箇所となっております。

鈴木委員

今後のゾーン30の整備計画について教えてください。

交通規制課長

県警察では、平成 25 年度中に新たに県内 52 箇所を整備することを予定しております。また、平成 28 年度までに県内全体で 200 箇所以上を目標に、順次整備を進めている状況でございます。

鈴木委員

平成 28 年度までに警察庁が 8,000 箇所整備すると言っているんで、これは予算のことだからなかなか言えないでしょうけれども、ゾーン 30 の増設ということに是非ともトライしていただきたいのと同時に、ゾーン 30 というのは、正直言って私もスクールゾーン対策という中で初めて知ったんですけども、これに対する今後の広報というのはどのような形でしていってもらえるのか。県民の方々にもっと知ってもらいたいと思うんですが、そういう中では、今後の広報、例えばホームページだとかいうだけではなくて、全般的な広報としてどんなことを考えていらっしゃるのか、お伺いしたいと思います。

交通規制課長

県警察では、県民の皆様にゾーン 30 に対する認識を深めていただくために、具体的な取組として、これまで、テレビ、新聞、タウンニュースを活用した広報活用、ゾーン 30 設定開始に合わせた道路利用者に対するキャンペーン活動などを実施しているほか、ゾーン 30 付近の道路を走行する自動車のカーナビゲーションにゾーン 30 の規制情報を提供する取組を実施しております。

鈴木委員

今の話に出たカーナビはどんなイメージなのか。ゾーン 30 の設定地域の近くを通るとカーナビに印が出るということなのか、どんなイメージなのかお伺いします。

交通規制課長

規制情報の提供につきましては、具体的な例を申し上げますと、横須賀市内に整備した小川町地区、日の出町地区のゾーン 30 の規制情報について、情報提供装置である光ビーコンというものを警察で整備しておりますが、その下を通過した車両に対して、そのエリアがゾーン 30 のエリアであることをカーナビゲーションに図柄で表示するという仕組みを 5 月 31 日から実施しております。

これについては、将来的にゾーン 30 の整備を進めていく中で、順次拡大して周知に資していきたいと考えている次第でございます。

鈴木委員

とてもすばらしい試みですが、マスコミ発表は行ったのですか。

交通規制課長

マスコミ発表については、試験的に進めているということで、まだでございます。

鈴木委員

ゾーン 30 という流れがあって、そういう一つのアラームらしきものが出るというのは、すごく大事なことだと思うんです。そういう意味では、画期的な流れ

の中で、今後とも是非、ゾーン30の表示がカーナビ上で出るというものを進化させていただきたいというのと同時に、最後にお聞きしたかったことは、それ以外にゾーン30に私自身がこだわっているのは、スクールゾーンとの兼ね合い等もあって、広報以外に、例えば、ゾーン30の入り口等々には、通学時間帯に警察官の方に立っていただくとか、ある意味ゾーン30に特化するというのはどうかとも思うんですけれども、通学時の問題はすごく今問題になっているので、ある意味では、制服の方々が自主的にゾーン30等には定期的に立っていただくとかいうことも考えて施策を打っていただければと思いますけれども、この辺はいかがですか。

交通総務課長

現在、ゾーン30に対する周知方策ということで、ただいま交通規制課長が答弁しましたように、ホームページや各種の広報媒体により、広く県民への周知を図っているところでございます。

委員御指摘のいわゆる生活道路での交通事故を防止する上で、このゾーン30という施策が更に周知されることによって、既に整備した地域への更なる交通安全意識の向上が図れるほか、今後28年までに計画しております整備箇所の整備を進めるに当たって、迅速な整備ができると考えております。

したがって、県警察といたしましては、今後も引き続き各種媒体を活用した広報に加えまして、例えば、強化日というようなものを設定して、通学時間帯での子供の見守り活動ですとか、あるいは、ゾーン内での高齢者の保護誘導活動等を強化して、これを県民にアピールしていくことが必要であると考えております。

鈴木委員

是非ともゾーン30について、更なる整備と同時に進化をよろしくお願い申し上げます。

次に、今ゾーン30についてお話しさせていただきましたが、生活道路の中で高齢者の方々の事故が大変に多くなっていると私は認識しています。そういう状況の中で、高齢者が関係しています運転免許経歴証明書、早い話が運転免許を返したら頂けるというものですが、これについて、昨年改正があったとお聞きをしたけれども、どういう改正だったのでしょうか。

免許課長

運転免許経歴証明制度とは、運転に不安を感じている高齢運転者等が、運転免許証を自主的に返納した際、その求めに応じて運転経歴証明書を交付する制度でございまして、平成14年6月から導入されております。

昨年4月1日にこの制度の改正が行われまして、記載事項変更手続や再交付手続が可能となったほか、申請することができる期間が運転免許証の返納後1箇月以内であったところを5年以内に延長されました。さらに、金融機関における本人確認書類として原則的にこれが認められることになるなど、運転免許証を返納した方に対する利便性が向上いたしました。

鈴木委員

実際に、現時点での返納状況というのはどうなんですか。

免許課長

先ほど申しあげました改正によりまして、利便性が向上して運転経歴証明書の交付需要が高まった昨年4月から今年の3月までの1年間を見ますと、運転経歴証明書の交付件数が6,866件で、昨年同期が997件でございましたので、約7倍となっております。

また、運転免許証を自主的に返納した件数も7,649件で、前年同期が3,071件でございましたので、約2.5倍と増加をしております。

鈴木委員

今のお話の中で大事なことを数点だけお願いしておきたいと思います。

自主返納や経歴証明書について、多くの方とお話すると、免許証の代わりに使えるということで、身分証明がない人にとってはとても大事なものだというお話でした。ところが、あと数年するとナンバー法案が通って、各自にカードが来るようになると、これは必要なくなるだろうと。そうすると、果たしてこのような状況の中で、運転経歴証明書がある必要性がどうなるだろうというのが一つあります。

もう一つは、自らお金を出して取った資格を自主的に返納してなくしてしまうのは嫌ですと言う方もいる。また、ある意味では不適格という言い方は変ですけども、運転するのは大変厳しいという方もいらっしゃる。ところが、現実には、社会そのもの自体が、老老介護等が始まって、緊急時に車を運転したいという思いも当然ある。

そういう状況下で、自主返納については、当然、警察庁が考えることなんですけれども、県としても、例えば特典等、今必要とされている状況の中で、また社会の中から見れば、ぶつからない車や運転しなくてもそのまま目的地に着ける車というのもアメリカ等ではもうできているので、そういう状況の中でこの自主返納というのは大変難しい問題になってくるだろうと思います。

そういう中で、速やかに気持ち良くお返しいただきながらで、それに代わる代替案も考えてまいりたいと思いますので、よろしくお願ひ申し上げたいと思います。