

平成 29 年第 1 回定例会 防災警察常任委員会

平成 29 年 2 月 27 日

渡辺(ひ)委員

私の方からは、大きく 2 点質問をさせていただきたいと思います。まずはじめに質問させていただきたいのは、高齢者の事故防止と運転免許の自主返納について質問いたします。

これに関しては、9 月のこの委員会でも、免許制度が 3 月に変わるということに伴って、高齢者対策としての体制整備をどのように行うのか、特に認知症の判断を行う認定医の確保と更なる体制整備を中心に質問をさせていただいたところですが、今回は自主返納を中心に質問をさせていただきたいと思います。

昨今の高齢者の事故を見ていると、認知症の疑いから自主返納という形になるケースだけでなく、例えば運動機能の低下等に関連した事故が起きていると思います。その意味では、高齢の方々が納得し、御家族も含めて自主返納をして、車を活用しないという流れが促進されることが、一番自然で良いと思います。

自主返納の質問に入る前に、今年の 2 月 19 日の毎日新聞に、高齢者の事故防止に逆行するという大きなタイトルの見出しがあり、高齢者講習の予約待ちが各県で非常に厳しい状況になっているという内容の記事がありました。この記事を見ると、自動車教習所での高齢者講習は、岡山県では 117 日から 126 日、4 箇月以上待ちで、近隣でいうと、埼玉県でも 110 日から 114 日待ちという状況です。神奈川県も調査に入っておりまして、約 60 日弱待ちという記事が出ていました。

今後、高齢者の運転免許を取得している方も当然対象になってきますので、この高齢者講習を受ける方がだんだん増え、3 月から制度が変わると更に様々な対応整備が必要になってくるということで、この 2 月の記事は非常に気になるのですが、まず、この高齢者講習の待機待ちの長期化の問題について神奈川県はどのようになっているのかお伺いします。

免許課長

当県では、高齢者講習は指定自動車教習所協会等に業務委託し、指定自動車教習所 38 校、届出自動車教習所 2 校で実施しております。

受講待ちにつきましては、本年 1 月末の時点で、県内各校の平均が約 50 日となっております。

渡辺(ひ)委員

現状でも 50 日ということだと、この 3 月以降の改正を考えたときに非常に心配なところもあるわけです。例えば、高齢者の方の誕生日が来て、送られてきた通知を見て、いよいよやらなければならないと気付いてから受講するということについて、何らかの配慮がないと、50 日という日数も、実は非常に厳しいものになると思うのですが、これに対して何か方法はありますか。

免許課長

委員御指摘のとおり、混在期の対策等につきましては、我々も非常に心配し

ているところではございますが、様々な対策を考えております。

従前は、高齢者講習の受講案内はがきに、受講者の住所地近隣の自動車教習所1校のみを記載した案内を行っていましたが、昨年の9月からはこれを改め、近隣の自動車教習所3校を記載し、講習箇所の選択肢を広げるなどの対策を講じたところでございます。

また、県警察といたしましては、自動車教習所等に対し、講習回数及び1回当たりの受講者数を増やすこと、2点目として講習指導員の充実を図ること、3点目として専用室の設置等、講習施設を改善することなどを、機会あるごとに働き掛けております。

今後も指定自動車教習所協会等と連携を図りつつ、受講待ち対策を継続して行ってまいります。

渡辺(ひ)委員

しっかりとお願いしたいと思えます。

同じ新聞記事の中に、埼玉県のある教習所の方々に聞いた話ということで、指導員も教育室も足りないとありました。また、ある教習所では、特に2月、3月は免許を取る学生が優先で、高齢者講習は受けられないということです。要は、季節的な問題も含んでおり、3月とかゴールデンウィークとかということにかかってくると、更にそういう問題が出てくるということなので、そのことも踏まえながら、しっかりと対策をお願いしたいということを要望させていただいて、次の質問に入ります。

次に、自主返納の質問に戻りたいと思いますが、運転免許の自主返納数として、神奈川県の状態を教えてください。

免許課長

運転免許の自主返納の推移につきましては、平成28年中は2万6,797件で、前年と比較しますと8,307件の増加、率にしますと44.9%の増加となっております。

渡辺(ひ)委員

今年、また数値が多くなっているということですが、他県と比較して、どの程度の状況なのでしょう。

免許課長

平成28年中の件数では、東京、大阪に次ぐ3番目となっております。ちなみに昨年の増加率ですが、主なところでは、東京が約17%、大阪が約9%のところですが、神奈川が44.9%ということで、大幅に増加しております。

渡辺(ひ)委員

それでは年齢別の返納状況を教えてください。

免許課長

自主返納された方のうち、65歳以上の方が2万5,258件と、全体の94.3%を占めております。その65歳以上の内訳としましては、65歳から69歳が4,296件で、率でいうと約16%、70歳から74歳が1万877件で約41%、75歳以上が1万85件で約38%となっております。

渡辺(ひ)委員

関連した新聞記事を見ますと、この自主返納は、特に神奈川県で伸びている

わけですが、昨年10月も、港南区での悲惨な交通事故の報道が全国的にされましたので、こういうことを踏まえて伸びていると思いますが、この自主返納者数が増加する原因について、県警察ではどのように把握しているのでしょうか。

免許課長

この増加の要因といたしましては、委員御指摘のとおり、昨年10月の港南区での事故だけではなく、当県や全国的に多発した高齢運転者による重大な交通事故が要因の一つと考えられます。これにつきましては、昨年1年間の増加率が、先ほど申し上げましたとおり44.9%のところ、昨年11月から今年の1月までの増加率は、いずれも80%を超えていることなどから推測されます。

このほかには、来月から高齢運転者対策の推進を柱とした改正道路交通法が施行されることや、自主返納の促進に向けた諸活動などが影響したものと考えられます。

渡辺(ひ)委員

今の御答弁で大体分かりましたが、今度は違う角度で、その自主返納した理由について、県警察としてはどのように把握しているのか御答弁願います。

免許課長

自主返納する際の申請用紙に、申請理由欄を設けてこの理由を記載していただいております。なお、平成28年中に自主返納された方の主な理由につきましては、運転免許の必要がなくなった、これが1万8,733人で69.9%、身体機能の低下を自覚したが4,875人で18.2%、家族、友人の勧めを受けたが1,619人で6.0%となっております。

渡辺(ひ)委員

次に、神奈川県自主返納制度の特徴について教えていただきたいと思っております。

交通総務課長

県警察といたしましては、高齢の運転者対策として、運転免許の自主返納というのが有効な施策の一つと考えておりますので、免許更新時や交通安全教育の際、また、あらゆる機会を通じまして、自主返納制度の周知を図っております。そのほかにも、運転免許試験場での日曜日の返納窓口の開設ですとか、自主返納サポート協議会を通じました運転経歴証明書による様々なサービスの充実等、自主返納しやすい環境整備に努めております。

渡辺(ひ)委員

今の御答弁の中にありました取組の中で、日曜も含めて取り組んでいるということでしたが、その中で私が気になっているのは、サービスの向上ということなのですが、自主返納サポート協議会の概要についてお伺いします。

交通総務課長

自主返納サポート協議会は、高齢運転者の交通事故を防止するという取組に賛同していただいた企業、団体により構成をされております。本年1月末現在で、68の企業等に加盟していただいておりますが、今後もホームページや広報室等を通じまして、賛同していただける企業、団体を募り、拡充を図ってまいりたいと考えております。

また、自主返納サポート協議会では、運転免許を自主的に返納された方に対して、希望によって運転経歴証明書を交付し、自主返納サポート協議会に加盟している企業、団体に提示することで、各種優遇サービスを受けられるということになっております。具体的には、高齢商品の割引や自宅までの無料配送、宿泊料金、温泉施設等施設利用料金の割引などのサービスを行っているところでございます。

渡辺(ひ)委員

神奈川県として、その自主返納サポート協議会をつくっていただいて、様々なメリットがある体制整備をさせていただいていることについては、一定の評価をしたいと思っております。しかしながら、この後の質問に関連をしますが、そういったサービスの運用をすることが、自主返納の促進につながっていくのかどうかということに対しては、若干疑問があります。

次の質問に入りますが、新聞の報道でもありましたけれども、昨年、相模原警察署が高齢者を対象としたアンケート調査を行ったという記事がありました。この調査についての背景についてお伺いします。

交通総務課長

相模原警察署では、昨年10月に横浜市港南区で発生しました、高齢運転者が通学児童の列に突っ込む死亡事故を受けまして、高齢運転者対策として、運転免許証の自主返納を進めるに当たり、その阻害要因を把握するために、独自でアンケート調査を実施したものと承知しております。

渡辺(ひ)委員

今、阻害要因ということで調査をしたということですが、なぜ相模原市だったのか、よく分からないところがありますが、今回のアンケートの実施対象者についてお伺いします。

交通総務課長

アンケートにつきましては、相模原署独自で実施したものでございますが、実施の対象の地域につきましては、相模原市中央区の田名地域と上溝地域に居住する70歳以上の方を対象に実施したものと承知しております。

渡辺(ひ)委員

この調査は終わっているわけですが、この調査の内容についてお伺いします。

交通総務課長

アンケート調査の内容につきましては、自主返納制度の周知度、自動車の運転頻度や代替交通手段が整備された際、利用するか否かなどについての質問となります。アンケートの質問内容につきましては、桜美林大学の協力を得て作成したとのことでございます。

渡辺(ひ)委員

このアンケート調査は、桜美林大学が関係機関と連携して行ったということですが、特に行政が関わっているのかどうかについて明確にしてほしいと思っております。

交通総務課長

アンケートの実施につきまして、相模原市は承知しております。アンケートの実施に際しては、田名地区と上溝地区の自治会の協力をいただいて配付し、

また、回収に際しては、両地区の高齢者宅の個別訪問や、公民館、まちづくりセンター等の協力を得たものと聞いております。

なお、アンケートの結果につきましても、質問内容の作成に協力をいただいた桜美林大学に分析を依頼していると承知しております。

渡辺(ひ)委員

新聞報道を見ると、もう調査結果を基に、公共交通機関や介護事業者、同市などに働き掛け、自主返納者に対する送迎サービスの拡充などを検討しているという具体的な記事があるのですが、このアンケート結果をどのように活用していくのか、御答弁いただきたいと思っております。

交通総務課長

アンケートの結果はまだ出ておりませんが、相模原警察署では、田名地区や上溝地区の自治会、青年会議所、病院などと、代替交通手段の確保に向けた準備委員会というのを設立しております。この準備委員会におきまして、このアンケート結果を基に、対策を協議していく方針であると承知しております。

また、アンケートにつきましては、関係行政機関にも提供しまして、この代替交通手段の確保を働き掛けるなど、運転免許を返納しやすい環境を構築していく方針であると承知しております。

渡辺(ひ)委員

非常に大事な取組を行っていただいていると思っております。そういう意味では、この調査は、今回は相模原署が行ったということですが、今後、更にどのような展開をされていくのかお伺いします。

交通総務課長

この相模原警察署での実施結果を踏まえまして、県警察といたしましても研究をしてまいりたいと考えております。なお、引き続き県警察として、運転免許の自主返納制度の広報啓発活動を進めるとともに、代替交通手段の確保につきましても、あらゆる機会を通じまして、関係機関等に対して働き掛けを行ってまいりたいと考えております。

渡辺(ひ)委員

是非、そういう取組を県警としてお願いしたいと思っております。今回、相模原署で行った取組については評価いたします。そのことについては、9月の委員会で質問させていただいたときも、具体の質問ではないのですが、移動手段の確保がセットとなる取組でないと、なかなか進まないことであるということは述べさせていただきました。その折にも、昨年時点ですが、滋賀県警が交通利用手段についても、しっかり体制整備をしていくという先手的な取組があるということを御紹介させていただきました。今回の相模原署のこのアンケートをしっかりと活用していただいて、その取組を進めていただきたと思っております。

今回のアンケートは田名、上溝地域という限定した地域で、交通の便が余り良くない地域で行ったということだったのですが、警察が把握している地域別の自主返納率についてお伺いします。

免許課長

県内の地域別の統計はございませんが、各警察署で運転免許の自主返納を受理した件数の統計によりお答えいたします。

同統計の分析によりますと、横浜や川崎などの都市部に所在する警察署では、比較的高齢者の返納率が高く、それ以外の地域では返納率が低い傾向が見られます。

渡辺(ひ)委員

一概には言えませんが、今の御答弁は重要な御答弁だったと思うのです。私は藤沢の中でも交通利便性がいいか分かりませんが、ある地域にいますけれども、福祉という面からしても、横浜市等は、様々な公共交通に対するサービスを行政として持っています。そのため、車がなくても、交通機関が発達しているし、こういう高齢者向けの様々なサービスを受けることができるという背景があり、必然的に返納率も上がってきているのではないかと思います。そういう意味からすると、私はここで何が言いたいかというと、要は地域別の傾向がないまでも、署別にそういう問題が分かっているということであれば、やはり自主返納を促進していくという意味からすると、地域別の対策が自主返納につながっていくので、個別の取組を行っていく必要があると思います。今回の予算の中にも、教育車の予算が入っていましたが、例えばそれを使って、そういう返納率の低い利便性の悪いような地域の方々に理解を促進していくということを戦略的に取り組んでいく必要があるのではないかと思いますので、この辺は要望として言わせていただきたいと思います。

次の質問は、今回の説明にもありました茅ヶ崎警察署の新築工事についてです。

資料には、主な機能評価ということで、何点か挙げられていますが、その中に、地域住民への行政サービスの充実強化という項目の中で、駐車場の拡充を図るという説明がありました。これに関連をして、茅ヶ崎警察署だけではありませんが、警察署全体の駐車場の状況、課題について質問をさせていただきたいと思います。

まずはじめに、茅ヶ崎警察署では、住民への行政サービスの充実強化として来庁者用の駐車場を拡充するということですが、どのくらい拡充するのかお伺いします。

施設課長

現在の茅ヶ崎警察署は、敷地が非常に狭いので、来庁者の専用駐車場が確保できない状況でございます。そのため、公用車の駐車場の一部や周辺の民間駐車場の利用をお願いしている状況であり、新しくなる茅ヶ崎警察署につきましては、来庁者の専用駐車場を現在のところ14台設置する予定でございます。

渡辺(ひ)委員

この駐車場問題は、特に茅ヶ崎警察署は厳しいとっておりましたので、今回14台に拡充していただくということで、それは評価するわけですが、本当に14台でいいのかという課題は今後もあると思うのです。その観点で、県内54警察署の来庁者用の駐車場の平均駐車台数は何台ほどあるのか教えてください。

施設課長

県内54警察署の来庁者専用の駐車台数につきましては、平均で14台でございます。

渡辺(ひ)委員

平均で14台で、確かに茅ヶ崎署はこれまではなかったところを、今回14台確保したということですが、茅ヶ崎署が平均値の14台にするということは、これは拡充に当たるのでしょうか。

施設課長

警察署につきましては、署員の定数、車両台数等から、警察庁の算定基準により建築規模が算出され、容積率、建ぺい率、緑化率等の建築条件を検討し、車などの出入りに配慮して、庁舎の配置を決めております。来庁者駐車場につきましては、庁舎車庫棟などの必要面積を確保した上で、最大限利用可能な面積を今回整備したものでございます。委員御指摘のとおり、十分とは申せませんが、何とか県内の平均台数まで確保を図ることができました。

また、新しい茅ヶ崎警察署の周辺につきましては、大型の商業施設や市役所等、駐車設備も周辺にございます。そのため、必要台数としましては確保されており、周辺の渋滞発生は起きないものと考えております。

渡辺(ひ)委員

私も地域の事情はよく分かっているので、今までと比べて14台が確保されれば、周辺駐車場がかなりあるので、何とかなるという気がします。

現在、藤沢には、警察署が2署ありますが、藤沢署の方も周りには有料駐車場がなく、実態としては、周辺の駐車場を利用して来庁しているという実態があります。藤沢北署につきましても、地域に有料駐車場がないという状況で、同様の実態があるのです。

今後、整備をする警察署については、どのように駐車場を整備するのか、改めて伺います。

施設課長

警察署の敷地面積につきましては、先ほどの答弁と重複いたしますが、署員の定数、公用車の車両台数を警察庁の算定基準に当てはめ、建築面積を算定いたします。その後、庁舎の配置や緑地等、配置条件を踏まえて規模が決まってまいります。地域性などで全ての条件を満たす十分な敷地の確保がなかなかできない状況も現実ですので、来庁者用の駐車場は、使用できる面積の最大限を活用して整備しております。

渡辺(ひ)委員

いろいろな基準を満たした上で、残ったところが駐車場みたいな印象で、来庁者用駐車場としての明確な基準があるわけではないというように聞こえたのですが、この点はいかがでしょう。

施設課長

駐車場につきましては、公用車用としての車庫棟を整備する際に、1台当たりの面積は示されておりますが、警察署の基準におきましては、来庁者用という基準は示されておられません。

ただ、各自治体におきまして、まちづくり条例ですとか駐車場条例により、駐車場の設置義務が付されており、警察署もその条例の対象になります。この場合、警察署で使用する車両も駐車場台数に含まれておりますので、来庁者用の来庁者専用駐車場につきましては、条例等に従い敷地利用可能な台数を設置

しているのが現状でございます。

渡辺(ひ)委員

県も警察も条例に従って台数を確保しているということですが、それは公用車だろうと来庁者だろうと変わらないので、やはりその辺は大事な視点だと思うのです。

警察の立場は、地域開発で大型の商業施設ができるということになると、それに対して、必要な駐車台数について法令遵守の指導をする立場にあって、車の入退場について、様々な視点から意見を述べる立場にあります。そういう立場でありながら、実際には警察署の駐車場利用者が空くのを待つことがあるという状態が現実的にあり、また、それに起因する事故が起こってしまったのではよくないと思うのです。

国の示している様々な基準がないのであれば、やはり神奈川県のような基準をつくるべきだと思うのです。基準をつくってほしいとは言いませんが、各署の駐車状況がどうなっているのか、地域によっても様々だと思うのですが、そういう実態を把握しているのでしょうか。

施設課長

県内 54 警察署全ての来庁者駐車場の必要性について、現状の調査をしたことはございません。しかしながら、警察署を建て替えるに当たりまして、現在は移転用地を確保する際の基礎資料として、免許更新や車庫証明などで警察署に来庁される方々の年間の統計件数を基に、来庁者用の駐車場の必要台数を算出し、必要となる敷地面積の規模を決定し、関係機関と調整しております。

また今後は、入庫待ちの渋滞等が具体的に発生している警察署につきまして、更に詳しい調査を行いまして、物理的に困難な部分もあろうかと思いますが、必要な対策を講じていきたいと思っております。

渡辺(ひ)委員

前向きな御答弁、ありがとうございました。

今後については、例えば新しく建て替える場合と、現行の警察署の中で対応していく場合の二つの課題があると思うのです。その上で、確認させていただきたいのは、現在敷地が不足している場合は、地下駐車場が有効だと思うのですが、それを持っている署はあるのか教えてください。

施設課長

警察署専用の地下駐車場を整備した警察署はございません。ただ、加賀町警察署に併設している独身寮の機械式の地下駐車場の一部を、公用車の駐車場として利用しているのが現状でございます。

渡辺(ひ)委員

なぜ地下駐車場は整備されていないのか、御答弁願います。

施設課長

現行の基準で古い警察署を建て替えますと、延べ床面積が敷地面積の約倍以上必要になるのが現状でございます。そういった中で、委員御指摘のとおり、地下駐車場は有効な方法であると考えますが、建設面のコストから考えますと、従来以上の費用が見込まれるといった点を考慮しながら、今後の計画を進めてまいりたいと考えております。

渡辺(ひ)委員

今後、新しい駐車場が順次更新されるわけです。建物は新しくなったけれど、こういった課題が解決できなければ、せっかく建てた意味が半減するということがあると思います。そういった意味では、コストという話が出て、そのとおりだと思いますが、場所によっては地価が安いところもあれば、容積率がしっかりとれているところもあります。さらに、地下駐車場でなくても、1階を駐車場にして2階から建屋にするとか、若しくは半地下状態を造るとか、コストを考えながらいろいろな知恵があると思うのです。

なかなかすぐにはできにくいことですが、当局とも連携をしながら、土地を取得するのではなくて、隣接地に土地を借りるというようなことを考えていかなくてはならないと思うのです。現行で駐車場が不足しているところは、新築ではなく、そういう方式も検討しながら、県民サービスのための警察の在り方を考えていただきたいということを要望させていただいて、私の質問を終わります。