

## 平成 30 年第 3 回定例会 防災警察常任委員会

平成 30 年 9 月 28 日

鈴木委員

私のほうからは 2 点ほど、直近のいろいろな県民の皆様方の声とか、また私自身がちょっとうだつたらどうなのかなというような疑問等がありますので、何点か、また疑問も呈しながら進めてまいりたいと思います。

まず第 1 点は、去年の 3 月と 11 月、県内でパトカーが絡む結構大きな事故があつて、それ以降、最近全国的にパトカーの絡んだ事故というのがテレビ等々でかなり散見されるような気がしてならない。先行会派の方々が交番で大変に痛ましい事件があつたことをお話しされましたが、私は、もう一つ警察官の方の身柄というのを、見ていかなければいけないと思ったのが、実はパトカーなのです。最近、すごく運転が荒い。

一節によると、私も何人か警察の方ともお話しさせていただいたことがあつたのですが、白バイ等々も、急停車をして白バイを倒すというような悪質な事件等もあるということをお聞きしたりしていて、もう一方、パトカーの方たち、私みたいな素人の人間が思うことですから、プロの皆様方からしたらそんなことないよとおっしゃるかもしれないが、現実には、例えば交差点等々で、追っているパトカーの信号が赤だったと、それに対して、どうしても追跡しなければならぬわけだから、行かなければいけないわけですが、本来、他の車両というのは、義務に従ってよけていなければならないが、平気で突っ込んでくるとかという事故があつたような気がしてならないのです。

現実には、私は多くの方たちが、社会がどんどん運転免許証というのを若い方が取らないような時代になってきていて、果たして県警等々でも、きっとこのパトカーの、要するに運転資格という言い方をしているのか分からないのですが、その件について、今日は本当の素人が聞いているのですが、大事な観点ではないかと思ったものですので、ちょっと今日はそれを取り上げさせていただきたいと思っております。

その第 1 点が、県下で大体、基本的にパトカーといっても 2 種類あるわけですね。普通の私たちが見るパトカーと、あと覆面パトカーという。あまり人気がないのではないかと思います。この覆面パトカーというのと、基本的に地域課ですか、属していらっしゃるの。普通のパトカー、二つあるわけですが、この覆面というのは、当然よくテレビで出てくる刑事さんがつけて、いかにも格好いいあれと、もう一つは、それ以外の当然車両としてのパトカーとあると思うのですが、県下では全体でどれくらいあるのでしょうか。

地域総務課長

県内の警察署の地域課、いわゆる委員がおっしゃる白と黒のパトカーなのですが、その配置状況にありましては、今年の 4 月 1 日現在で 172 台が配置されております。

鈴木委員

ついでに覆面といわれる方たちは、どれくらいいらっしゃるのですか。これは、管轄は県警ですか、それとも各署の管轄になるのでしょうか。

地域総務課長

私がお答えする立場の部分ではないのですが、覆面パトカーというと、例えば本部の機動捜査隊の人間が乗っているのは覆面パトカーですし、警察署にも刑事の使っている、私有車両というか、白黒ではないパトカーが赤灯をつけて緊急自動車として運行しているものもございます。

鈴木委員

実際に、それではパトカーそのもの自体に乗車される、ある意味では資格を持っていらっしゃる方というのは、どれくらいいらっしゃるのですか。

地域総務課長

パトカーには2人乗車をすることが原則としておりますので、地域の警察官にありましては3交代、いわゆる当直、非番、週休の3交代を行いますので、172台で換算いたしますと、今年の4月1日現在で勤務員数は1,032人となります。

鈴木委員

実際に1,032人の方、時間的にはどれくらい車には乗られるのですか。1乗務はどれくらい時間を乗られるのですか。

地域総務課長

当直のときには24時間で勤務をしていますので、基本的には当直は8時間30分、休憩時間がございますので、残りの時間はパトカーに乗務しているという状況になります。

鈴木委員

大変ハードなお仕事だということが分かりますよね。専門の方でもなかなか24時間、ある意味では8時間30分を除いたところは、緊張の連続だということですね。実際にはテレビでやっているような、ああいうような追跡24時みたいな感じではないわけですね。

それではちょっと、パトカーの実際の勤務員の方々の年齢構成なのですが、何歳ぐらいの方々がその資格というのですか、乗車されていらっしゃるのでしょうか。

地域総務課長

パトカーの勤務員の年齢構成は、ことしの4月1日現在で、最も多い年代が30代の523人で、全体の約5割を占めております。続いて多いのは20代の409人で、約4割となっております。20代と30代で合わせて約9割を占めている状況であります。そして、40代と50代が合わせて100人でありますので、約1割という状況になります。

鈴木委員

大変失礼な聞き方ですが、50代の方も、今、この24時間シフトに入っているのでしょうか。

地域総務課長

少ないです。実は、50代の人ですと、現在18人が勤務員として行っております。100人ですので、残りの82人は40代ということになります。

鈴木委員

詳細を教えてください、御年配の方でも頑張ってくださいという、

大変ハードな勤務状況の中でやってくださっていると、有り難いことだと思います。

あと、そのほか、一応今回聞かせていただきたかったのは、パトカーの勤務員になるために、具体的にどういう資格が必要なのかということについて、ちょっと聞かせてください。

地域総務課長

パトカーの勤務員となるためには、警察部内における自動車運転技能検定A級に合格すること、さらに警察署長は、その検定に合格した者の中から実務経験や運転適性、性格などを総合的に勘案して、指定することが条件となっております。

鈴木委員

ということは、Aということは、またBとかCもある。

地域総務課長

委員御指摘のとおり、Aというのは緊急自動車、いわゆるパトカー、赤灯をつけて緊急運行をする車に乗ることができるのがA検定でございまして、Bというのはそれ以外の警察車両、例えば通常に物を運ぶとか、そういった緊急自動車でないものは、B検定を合格すれば運転できるという状況になります。なおCは、交番のオートバイ、自動二輪です。小型の自動二輪に乗ることができるのは、C級というものを取ると運転できることになります。

鈴木委員

改めて聞きますが、ということは、警察官の方が基本的に公務車両に乗るときには、この技能検定を受けなければいけないということになりますよね。

地域総務課長

はい、委員指摘のとおりでして、それを受けて合格していないと、車両を運転することはできないということになります。

鈴木委員

私は、もう普通の免許を持っていれば、何らかの、失礼ですが、普通の荷物車の運転ができるのかと思ったら、A、B、Cになっていらっしゃるわけですか。

失礼ですが、例えばAの難易度というのはどれぐらいなのですか。きっと白バイと同じでそれに乗りたくて警察官になった方だっただけいらっしゃるよね。パトカーで追跡したいと言ってなった方、当然いらっしゃいますよね。

地域総務課長

平成29年度の自動車運転技能検定は通常、普通自動車というパトカーのことを申し上げますと、A級を受験した者が980人で合格者はそのうちの607人、合格率は61.9%でありました。逆に、普通の先ほど言ったB級ですと、33人が受験して合格者は27人、81.8%。全体でA、Bに合格する率といたしましては、1,013人が受験して合格者は634人ですので、合格率は62.6%になります。

鈴木委員

新しい知識をいただいて有り難いと思います。そんなに難しいことなのですね。

ところが、実際には事故等々もこうやって散見されるわけですが、課長から

御覧になってこの事故についての近年の状況を簡単に御説明いただいてよいですか。

地域総務課長

警察署のパトカーによる事故は、大別して通常運行中の事故と緊急運行中の事故に分類しております。今年の1月から8月末までに発生したパトカーを第一当事者とする事故にありましては、全体で37件ございまして、そのうち緊急運行中の事故は1件でございます。逆に、通常運行中の事故は36件であり、そのほとんどが通常運行中の事故になっております。

この傾向にありましては、過去5年さかのぼりましても、緊急運行中の事故は少なく、大半が通常運行中の事故という状況になっております。

鈴木委員

突っ込んで申し訳ないが、パトカーで緊急の時は1件の事故で、通常の時が大半というのは、どのような事故なのか。疲れ切っちゃっているのか。

地域総務課長

今年に入ってから8月末までに発生したパトカーを第一当事者とする事故のうち、最も多い態様は、民家の塀やガードレール、あるいは電柱への接触事故が大半になります。割合としては、7割強の72%がそういった物に対する事故になります。

鈴木委員

この分析ってされたのですか。例えば、私なんかからすると、パトカーという大きな高級車に乗っていらっしゃるわけではないですか。そこから先に、費用対効果なんて私は言いませんが、そうではなくて、大きな車だからがゆえに、本来だったら軽自動車などで行ったほうが捕まえやすいところを行かなくてはならないからこのようになった等はないのですか。

地域総務課長

通常運行中、緊急運行中の事故とも共通していることがございまして、これは事件、事故現場へ向かうときや職務質問など、職務執行を急ぐあまり周囲の安全確認の怠りとか、いわゆる不注意が大きな事故の原因となっております。

鈴木委員

少し安心しました。私はもうちょっと軽自動車を導入したらどうかと、今、提言しようかと思ったぐらいです。

ある意味では、今、もうちょっと突っ込んで聞かせていただきたいのは、今、職質などとおっしゃいましたよね。そうすると、追っかけてということなのですか。そうしたら緊急ではないですか。緊急のときには、先ほど1件とおっしゃったが、基本的には37件中、大半が緊急ではないですか。通常と課長がおっしゃるから、通常、普通に運転していてぶつかると思ったら、これはおかしい話ではないかと思って聞いたのですが。

地域総務課長

委員おっしゃるとおりのところもあるのですが、実は110番で、例えば突然交通事故の現場に向かえといったときにも、早く行ってやらなければいけないという意識が先に先行してしまって、周りの状況を把握せずに接触してしまったとか、そういうのが大半の事故になります。

鈴木委員

逆に、それに対しては、どのような形でもって御指導いただいているのですか。

地域総務課長

地域総務課では、春と秋の定期人事異動後の年2回、新たにパトカー勤務員として登用された者を対象として、車両感覚や運転技術を習得させるための警ら用の全自動車乗務員研修を開催しております。また、各警察署では、平素より自所属における訓練を実施しているほか、警察本部から発出される通達や執務資料に基づく指示、各級幹部による指導教養、さらには、先ほど答弁させていただきました、事件事故現場へ向かうときには、無線などで注意喚起を行って、落ち着いて行けということで、事故防止の徹底を図っている状況でございます。

鈴木委員

今、お聞きしていて、私は二つほど心配があるのですね。一つは、もちろん皆さん方どなたも正義感持ってください悪に向かう、また困っている方がいらっしゃるから一刻も早くとおっしゃるのだが、でもこれ、警察官の方々というのは、ある意味では緊急というのが宿命みたいところがあるではないですか。

ところが、今、道路上、例えば救急車も結構ゆっくりですよ。最近交差点で止まったりしながら行っているという状況下の中で、私はちょっと、もう一度抜本的な何か対策をして差し上げないと、緊急で待っていらっしゃる方が、ひょっとしたら命を落とされるかもしれないという現場に行かれるので、私みたいなこういう第三者の言い方をしてはいけないのかもしれないのですが、ただ、もう一つ、とても何か目立つ車両でもあるがゆえに、何か事あれば、即市民の方の思いというのが、ものすごく複雑なものになるのではないかと思います。

もう一度、緊張ということについての御指導を、していただきたいということが一つと、もう一つは、願わくばですが、もう一度緊急車両ということの在り方というのを、地域総務課長に言うことではないと思いますが、警察として広報の在り方を今後何らかの形で、課長の直のお仕事ではないかもしれませんが、関係部局とお話しいただければと思っていますところでございます。私なんか正直言って、遠くからサイレン来たけれど、止まるべきか行くべきかなんていうときも、時にはあるようなところもありますので、これは途中の私の要望としてですが、2点ほど伺いました。

もう一つ、私がお聞きしたかったのは、具体的な警ら用無線の自動車乗務員の研修ですが、具体的にどのようなことをやられるのでしょうか。

地域総務課長

警ら用無線自動車乗務員研修は、警察本部の地域指導課と自動車警ら隊から経験豊富な訓練指導員を招致して実施しております。

具体的な訓練内容につきましては、まず、私的な運転で身についてしまった誤った乗車姿勢やくせを矯正することから始まります。次いで、車両感覚を養うために、前進や後退時におけるスラローム走行や狭路走行、緊急回避要領やオペレータとの連携訓練などを実施して、実践に即応できる運転技術等の習熟

を図っております。

鈴木委員

その中で、素朴な疑問ですが、皆さん方は各署でその研修の場所というのを選ぶというか、自ら見つけてやられるのですか。それとも、県警として、場所を指定してやられるのですか。

地域総務課長

警ら用無線自動車乗務員研修にありましては、本部を主管としてやっておりますので、一度に多くの者が訓練に参加できることができる場所、それから同時に複数の車両が走行することができる場所、広さを持っているところ、あと舗装されたところの要件を満たしている民間の大型の大規模な駐車場を借り上げて実施しているのが現状でございます。

あと、警察署で独自でやる訓練にありましては、例えば自動車教習所の空いている時間や自分のところの中庭等を使って実施しております。

鈴木委員

私が言うことではないかもしれませんが、24時間の勤務の中これだけやられるのでしょうから、それになおかつまた技に磨きをかけてというのは、大変な御苦労だろうと思うのですね。

また、今、自動車教習所とおっしゃったが、自動車教習所だってそんなに年中空いているはずもないと思います。空いているといたら、夜間だとかそういうことになってくると思いますので、後ほどまた要望で私も述べさせていただこうと思っておりますが、県としてもこういう対応もしていかなければいけない時代が来たのかなというような思いがいたします。

もう一点は、その中でも、最後の質問にします。

パトカーの勤務員の運転技術向上に向けて、今後の方針について聞かせてください。

地域総務課長

この秋の定期人事異動により、新たにパトカー乗務員として登用された者を対象とした、先ほど申し上げました警ら用無線自動車乗務員研修を10月に開催いたします。また、各警察署における自所属訓練にありましては、警察署からの依頼に応じて自動車警ら隊から経験豊富な訓練指導員を派遣しまして、より充実した実践的な訓練を実施してまいります。

鈴木委員

課長も既に御存じだと思いますが、茨城の日立にある安全運転中央研修所というのを、私も近いうち視察に行きたいと思っておりますが、ホームページを拝見した限りでは、なかなか優秀なコースをいっぱい持っていると思うのですね。今回、10月にできますディザスターシティの中にも、消防だけですが、障害物がある中にジグザグ経路をいっぱいつくってそこを走らせるという、消防団の方々の運転走行の施設をつくるのだそうです。

願わくは、県警の中でも、多分私はいろいろまた運転の場所というか、こういう訓練の場所というのは必要な時代が来たのではないのかなと。私も最近、自ら車を運転していても、皆さん、相当スピードを上げていますし、結構、昨今話題になっているあおり運転等というのは、あのような方々は、取り締まる

となってから、相当な技術が今後必要となってくるだろうと。

そういう意味では、ますますこの需要というのが高まってくるかと思いますので、どうぞまた課長中心に、また警察官の方も、一刻も早く場所へ着かなければならないという思いは、尊いことだと思うのです。だが、そこで事故があったら、一つの事故が、申し訳ないが今まで皆さんがいっぱいつくってきた実績というのが、飛ぶとは言いませんが大きく損なわれてしまう。その部分では、私もすごく心配になりまして、この点お願いをしておきたいと思いますので、よろしくお願い申し上げたいと思います。

続きまして、私、ずっと平成 25 年ぐらいから追いかけてきました自転車について、自転車の取締りについてお伺いをしたいと思います。

今回、自転車の条例ができるということで、各種マスコミ等々でも全国で何番目とありますが、どちらかというと、そうは言っていますが、事故を、ある意味では事故減少を目的としたものではないと私は思うのです。どちらかというと、被害に遭った方々にきちっと手当ができるような条例と思うのです。ところが、現実にはこの自転車の事故というようなもの、起きやすそうな事故について日々多くの県民の方から、私はこれでいいのかという御指導をいっぱい頂いているわけでございます。

その中で、今日はもう何点か皆様方に、専門家の方にお伺いすると同時に、具体的に今後取締りをしっかりお願いしたい、こういうこともひっくるめて御質問をさせていただきたいと思います。

最初に、最近の自転車事故の特徴について伺いたいと思います。

交通指導課長

まず、本年 8 月末現在の自転車関係の交通事故の発生件数は、第一当事者となったものが 816 件、第二当事者が 3,203 件となっております。

次に、特徴といたしましては、年齢層別で申し上げますと、20 歳未満が 1,084 件と最も多く、約 27%を占めております。次いで 40 歳代が 642 件、65 歳以上の高齢者が 616 件という状況となっております。

通行目的別では、通勤時や通学時が 1,148 件で最も多く、約 29%を占めております。また、自転車側にも何らかの交通違反が認められた事故が 2,855 件で、全体の約 71%を占めているという状況にあります。

鈴木委員

今言った第一、第二って、どういう区分け方のことを言っているのですか。

交通指導課長

第一当事者というのは、交通事故の主な原因で原因の大きいもの、つまり過失の大きいものという、加害者と被害者と分けますと、加害者であっても、けがをさせた場合でも原因が大きい、少ないという、そういうちょっと複雑な区分けになりますので、第一当事者というのは過失の大きい者、第二当事者というのは過失の小さい者と、簡単に申しますとそういう説明になります。

鈴木委員

その中で、特に、ちょうど平成 26 年だったですか、当時の交通課長に御配慮もいただいて、当時の警察本部長にもお願いをして、しっかりとした、自転車に対する安全指導並びに講習をしたほうがいいのかという代表質問

をたしか平成 26 年 2 月に、させていただいて、毎月 5 日、チリリン・デーというのを、つくってくださいました。

最初にお聞きしたいのは、こういう今まであった第一、第二もひっくるめて、指導件数、今まで、過去に指導していただいている警告というのですか、警告と警告以外でもまたいいのですが、それについての内容について、また数はどれくらいあるのか、ちょっとお聞かせください。

交通指導課長

検挙に至らないルール違反等につきまして、指導警告票を交付しルールの遵守とマナーアップを図っているところであります。

本年 8 月末現在における指導警告票の交付状況につきましては 7 万 2,133 件で、前年度比でプラス 6,002 件となっております。主な種別につきましては、イヤホン使用が 1 万 9,231 件で最も多く、次に無灯火が 1 万 6,994 件、続いて携帯電話使用が 7,974 件の順となっております。

鈴木委員

ついでに、イヤホンと携帯が同時にやっていたという人もいるでしょう。そういうのは見ていませんか。

交通指導課長

両方足した違反の統計というのはありませんで、どちらかの違反で指導票を交付していますので、申し訳ありません、その数字はございません。

鈴木委員

今、すごくえっと思ったのは、警告、いろいろ指導していただいているケースって、こんなに多いんですね。言い方は失礼ですが、なかなかここまでしていただいて減らないというのは、どうしてなのですか。鶴見だけですか。

私がこの質問をさせていただいたのは、こんなに警告件数があると思っていなかったのですよ。というのは、今日も朝来るときも、危ないスマホとイヤホンをやって運転している方が多いですよ。昨日もっとびっくりしたのは、少し雨が降っている中、お子さんを前と後ろに乗せられた御婦人が、イヤホンしながら雨の中で傘差して運転しているのですよ。それはこの前、3 人の方、前に抱っこして、横浜市であった事故について神奈川県警として明確な基準を出してくださったが、それ以上に危ないのではないかという方でした。それも夜ですよ。

私はそれで見ていて、どうやったらこれはなくなるのか。もうこれだけ県警の皆さんがこうやってくださっていて、これだけの一応指導件数があるのに、なぜなくなるんだろうという素朴な疑問を今日はぶつけたいという思いで、私、質問させていただいているのですが、専門家としていかがですか、

交通指導課長

平成 26 年に自転車の取締りを強化しようということで、委員おっしゃったように、チリリン・デーをはじめとして自転車の取締り強化してまいりました。その中で、年々件数が増えているというのは、取締りを強化した結果でありまして、違反は従来からあったということが推測されます。

ただ、街頭に出る警察官が自転車の違反に目を向ける機会が多くなったということで、検挙あるいは指導の件数も増加していると考えられます。



鈴木委員

その中で、例えば取締りしていただくではないですか。警告しますよね。指導したときの、例えばトラブル事例といったらおかしいですが、警察官の方はどんなことで困られているか、何か例があったら教えていただけますか。

交通指導課長

困った例は、私のほうに大分入ってまいりますが、特に街角アドバイスといまして、交差点に警察官が徒歩で交通整理をしております。その前を自転車で違反して通る者がありまして、中には、警察官が注意しても、うるさいとか暴言を吐いてそのまま走り去ってしまう。警察官は徒歩ですから、追っかけても当然捕まらない。こういう一例もありますし、特に最近、高齢者が頑固でありまして、警告をすると何かと文句をつけるといった事例が散見されます。

鈴木委員

大変な御苦労だろうと私は思うのですね。一つ一つ警察の方が話をすれば、おっしゃるとおりうるさいと言う。私もちょうど昨年だったかと思いますが、鶴見に地下道がありまして、自転車が通る道がないぐらいすごく歩道も狭いところで、車で来たらいきなり対向車線に自転車が来て、危ないですよと言ったら、どこ通ればいいのかとどなられたのを今でも忘れないですが、そういう流れの中で、皆様方の流れとしては、大変な中やってもらっていると思うのですが、今後の取締りについて、どのような方針で臨まれますか。

交通指導課長

自転車に対する交通指導、取締りの方針につきましては、交通ルールの遵守意識を定着させるため、指導警告を強化するとともに、交通事故に直結する危険性の高い違反や、指導警告に従わず違反行為を継続する悪質な自転車利用者に対しては積極的に検挙するなど、適正に対処していくことを基本方針としております。

具体的に申し上げますと、交通事故に直結する危険性の高い違反として、まず遮断踏切の立入り、酒酔い運転、ブレーキ装置不良のような違反行為自体が直接交通の危険を生じさせる行為、また信号無視により歩行者や他の車両に具体的な交通の危険を生じさせた場合、スマートフォンを見ながら運転している者が再三の警察官による警告に従わず違反行為を継続する場合など、積極的に検挙したいと考えております。

鈴木委員

これで私、締めの方に入ってまいりますが、実際にはチリリン・デーもありますように、県下一斉の自転車取締りというようなことは、やっていらっしゃるのでしょうか。

交通指導課長

県警察では、毎月1日と15日の交通安全日がございます、その活動の中で取締りを実施していることと、委員から今、お話のありました5日のチリリン・デー、これは自転車安全利用強化日といたしまして、交通事故防止を図ることを目的に、交通指導取締りを実施しているところでございます。

鈴木委員

これは私からの提案なのですが、私もチリリン・デーを設けていただいたと、

なおかつまたこういう形で、自転車の安全日という形でしていただけるのであれば、是非とも県下一斉に、イヤホンをすることや、また携帯を持ってやることは駄目なのだよという、県下一斉のこの取締り日みたいなものを是非とも設けていただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

交通指導課長

毎月5日のチリリン・デーに合わせ、この日を県下一斉自転車違反取締り強化日として、自転車の交通事故が多い通勤、通学時間帯に警察官をシフトいたしまして、引き続き自転車に対する交通指導取締りを徹底して、事故防止に努めてまいりたいと考えております。

鈴木委員

私も自分でチリリン・デーをつくっていただいた、私も少し関わった人間として、是非とも県下でどうしても、このような言い方はいけないかもしれませんが、条例はつくりました、だが自転車の事故はそんなに変わりありませんというのでは、これは何のためなのか分からない。ですが、多くの県民の方は、自転車条例という形でできれば、当然事故の撲滅にも触れる条例だろうと思っています。

そういう意味では、警察の管轄かとは思いますが、是非とも事故撲滅のために、具体的に警察の制服を着た方から、それ、いけないのだよということを言ってもらって日として、是非とも定着を今後していただいて、県警として大きな成果を挙げていただくようお願いしまして、私の質問を終わります。