

令和5年7月6日

○小野寺慎一郎委員

公明党の小野寺です。よろしくお願いいたします。

私からは、道路交通法の改正を踏まえた交通安全対策についてお伺いをいたします。

改正道路交通法の一部施行により、本年4月1日から、全ての年齢層を対象に自転車乗車用ヘルメット着用の努力義務が課せられることとなりました。今回の改正を機会に着用率の向上に努めていただきたいと考えています。当常任委員会では、くらし安全防災局に対する質疑で今回、取り上げられましたけれども、私からは、改めて警察本部に何点かお伺いをしたいと思っています。

また、本年7月1日からは、いわゆる電動キックボードの交通方法に関する新たな規定が施行されています。これによって、一定の基準に該当する電動キックボードについては、16歳以上であれば運転免許不要で運転できるほか、歩道を通行できる場合もあるということであり、今後さらなる普及が進むことが予想される中で、交通事故やルール違反の増加も懸念されるところであります。

そこで、道路交通法の改正を踏まえた交通安全対策について伺ってまいりたいと思います。

まず初めに、自転車の乗車用ヘルメットに関してお伺いをいたしますが、まず、県内における自転車乗車中の交通事故の発生状況についてお伺いをいたします。

○交通総務課長

本年6月末現在、県内における自転車乗車中の交通事故の発生状況につきましては、暫定値となりますが、発生件数は2,575件であり、昨年と同じ時期と比べて81件減少しております。また、亡くなられた方は4人で、昨年と同じ時期と比べて半数以下に減少しておりますが、このうち小学生以下の児童が3人被害に遭われています。

○小野寺慎一郎委員

分かりました。それでは、県内で自転車乗車中の交通事故で亡くなられた方のうち、どのぐらいの方が頭部、頭に致命傷を負っていたのかお伺いをいたします。また、頭部に致命傷を負って亡くなられた方の世代別の特徴があれば、それもお伺いをしたいと思います。

○交通総務課長

県内で過去5年間に自転車乗車中の交通事故で亡くなられた72人のうち、頭部に致命傷を負われていた方は52人であり、全体の約7割を占めております。このうち65歳以上の高齢者が31人で最も多く、約6割を占めており、次いで50歳代が7人となっております。

なお、15歳以下の子供につきましては、4人となっております。

○小野寺慎一郎委員

高齢者の割合が最も高いということですね。また、全体の7割が頭部に致命傷を負っていたということでもありますので、ヘルメットの着用によって被害

を軽減するということが非常に重要だということは、改めて認識をさせていただきました。ただ、私どももまちで見ていると、高齢者の方で自転車運転中にヘルメットをかぶっていらっしゃる方は、ほとんど見かけないんですね。なので、そういうお子さんに限らず、高齢者まで幅広く着用促進、これを図るために、県警察としてはどういうふうに取り組んでいくのか、そこもお伺いをしたいと思います。

○交通総務課長

県警察としましては、これまでも子供から高齢者まで幅広く自転車利用者に対する乗車用ヘルメットの着用を推奨してきましたが、改正法の施行に伴い、交通街頭活動やキャンペーンを通じて一層の促進を図っております。また、自転車競技選手と連携し、キャンペーンやSNS等を活用して周知に努めたほか、県内の高等学校や企業との協働により作成した食品パッケージによる広報啓発活動など、関係機関等とも連携した取組を推進しているところです。

○小野寺慎一郎委員

それでは、4月1日のいわゆる改正道路交通法の施行後に、県内における自転車乗車用ヘルメットの着用状況に変化があったのか、お伺いをしたいと思います。

○交通総務課長

県警察では、本年5月に県内で自転車乗車用ヘルメットの着用率調査を実施しました。調査の結果、着用率は約11%であり、昨年11月に実施した調査結果と比較すると約7%上昇しております。引き続き関係機関等と連携しつつ、着用率の向上に向けた取組を推進してまいります。

○小野寺慎一郎委員

まだまだ啓発が必要だということだと思います。また、手軽に買える価格のヘルメットが市場でちょっと今、不足しているというようなこともあると思いますので、そこら辺も、これは警察の仕事じゃないと思いますけれども、しっかりと普及させるための条件を整えていただきたいと思いますので、よろしくお伺いをしたいと思います。

また、7月1日から改正道路交通法が施行されて、先ほど申し上げた電動キックボード、これは最高時速20キロメートル以下などの条件を満たした車両は、16歳以上なら運転免許がなくても乗れるようになりました。当然、違反や事故の増加、これが懸念される場所がありますけれども、令和3年9月の統計開始以降、本県における電動キックボードの交通違反の検挙状況がどうなっているのかお伺いします。

○交通総務課長

令和3年9月から本年6月末現在までの間における県内の電動キックボード等による交通違反の検挙件数は、64件となります。また、交通事故の発生件数は5件であります。

○小野寺慎一郎委員

分かりました。恐らくまだまだ東京都が、警察庁の数字なんかを見ても、やっぱり東京都が特に多いという傾向が見られると思うんですけども、本県にそれが及んでくるのも時間の問題だというふうに思いますので、よろしくお願

いをいたします。

また、これまで電動キックボードは、例えば、シェアリングサービスで使われていたのは小型特殊自動車として扱われていました。それと、原付として扱われていたものもあるわけですが、今後はそれは継続する形になっていくのか、その辺りをお伺いしたいと思います。

○交通総務課長

シェアリング用の電動キックボードを小型特殊自動車として扱う特例措置については、改正法の施行に伴い終了したところです。そのため、これまで原動機付自転車に区分されていた電動キックボードについては、一定の基準に照らし、従来の原付と同じ一般原動機付自転車、いわゆる一般原付と、今回新たに設けられた特定小型原動機付自転車、いわゆる特定原付の2つに区分されることとなり、継続することとなります。

○小野寺慎一郎委員

分かりました。シェアリングサービス、これは実証実験は終了したので、もうこれはなくなっていくということで、今の御説明で、あと、一般原付と特定原付という区分に分けられるということなんですが、これは特定原付の場合、一般原付とナンバープレートなどは違うのでしょうか。あと、自賠責保険の加入、これはどういうふうになっていくのか、その確認をしたいと思います。

○交通総務課長

特定原付についても、ナンバープレートの取得及び自賠責保険への加入が必要となります。

なお、ナンバープレートについては、安全性の観点から、車体幅に収まるよう、一般原付よりも小型のものを市町村において順次、交付するものと承知しております。

○小野寺慎一郎委員

分かりました。5月の常任委員会で、特定原付の交通方法についてもいろいろ御説明がありました。原則として車道の左端を通行する、ただ、最高時速を6キロメートル以下に制御した場合には、その表示を行っている場合について、自転車の歩道通行可としている歩道、これを通行できるという説明もございました。極めて自転車に近いルールが適用されるというふうに理解をしているのですが、この特定原付が一般原付とも自転車とも違うというところ、主なところを教えてくださいたいと思います。

○交通総務課長

特定原付は、一般原付や自転車と異なり、最高速度表示灯を装備しなければならず、この表示灯が点滅している状態でなければ、特定小型原動機付自転車として歩道を通行することはできません。また、特例特定小型原動機付自転車が歩道を通行できる場合の通行方法等については、自転車の通行が可能であることを示す道路標識等が設置された歩道に限られており、それ以外の歩道では、一部例外がある自転車と異なり、児童・幼児や70歳以上の高齢者等であっても通行することはできません。

○小野寺慎一郎委員

そうですね、自転車とはやっぱり明らかに違うところがしっかりとあるとい

う、これを、理解促進を図っていかないといけないのかなというふうには、御答弁をお聞きして思いました。特定原付については、違反をするといわゆる青切符、反則金の切符ですね、これが適用されるということでありませけれども、政令で定められた違反というのは具体的にどういうものがあるのかお伺いをしたいのと、あと、この反則金の金額、一般原付と特定原付では違うというようなことがあるのかどうか、その辺りも併せてお伺いしたいと思います。

○交通総務課長

委員お尋ねの17種類の違反については、公安委員会から講習の受講を命じられる対象となる特定小型原動機付自転車危険行為に該当するもので、具体的には道路における交通の危険を生じさせるおそれのある信号無視、一時不停止、通行区分違反等となっております。

なお、特定原付の交通違反における反則金については、一般原付と同額となります。

○小野寺慎一郎委員

分かりました。この交通違反について、いろいろ私もホームページ、いろんな団体のホームページなんかを見ると、例えば、日本電動モビリティ推進協会、一般社団法人なんですけども、そこのホームページを見ると、交通違反通告制度の対象ではないと書いてあるんです。ちょっとお伺いしたいのは、交通違反通告制度というのは、今、御説明いただいたいわゆる青切符のこととして理解していいんですか。

○交通総務課長

委員御指摘のとおり、交通反則通告制度は青切符のこととなります。

○小野寺慎一郎委員

そのホームページを見ると、反則金などの軽減措置、いわゆる軽微な反則金で済ませるよという話ですよ、その措置が受けられないので、軽微な違反でも行政処分、嚴重処分、罰金の対象となるみたいなことが書いてあるわけです。私ここ以外にも今回、特定小型原付ですか、これについてのいろんなことを調べていくと、意外と警察が言っていることと違う説明がしてあるというところが散見されるんですね。ですので、正しい情報、正しい知識というのをしっかりとまた周知徹底をしていただきたいというふうに思います。

次に、事故の扱いについてもお伺いしたいと思うんですが、特定原付を運転中に、例えば歩行者の方を死傷させるなどの事故が起きた場合、起こした場合、改正道路交通法ではどのような扱いになるのかをお伺いしたいと思います。

○交通総務課長

特定原付を運転中に人身交通事故を起こした場合は、他の自動車と同様に過失運転致死傷罪が適用されることとなります。また、特定原付でいわゆるひき逃げをした場合につきましても、他の自動車や自転車と同様に救護義務違反が適用されることとなります。

○小野寺慎一郎委員

分かりました。最後に、道路交通法の改正を踏まえた自転車乗車用ヘルメットの着用促進と、今いろいろお聞きした電動キックボードの交通安全対策について、県警察としての今後の取組をお伺いいたします。

○交通総務課長

県警察としましては、引き続き関係機関等とも連携しつつ、子供から高齢者まで全ての年齢層に対する自転車乗車用ヘルメットの着用向上を目的とした周知啓発に努めてまいります。

また、電動キックボードについては、信号無視等の悪質、危険な違反行為に対する重点的な指導取締りや、シェアリング事業者等とも連携した実効性のある交通安全教育を推進してまいります。

○小野寺慎一郎委員

それでは、最後に要望を申し上げたいと思いますが、自転車のヘルメットについては、これは子供だけではなくて、高齢者をはじめとする大人に対する着用促進に力を入れていただきたいと考えております。また、電動キックボードについても、今後、事故や違反の増加が懸念されると考えております。私は、運転免許を持っている人間ですけれども、それでもなかなかこのルール仕組みというのがまだ完全に頭の中で理解できていないところがあるんですね。しっかり交通ルールの周知、また安全教育に努めていただくとともに、本当に悪質、危険な交通違反に対しては、しっかりと指導取締りを行うなど、安全対策を推進していただくことを要望申し上げまして、私の質問を終わります。ありがとうございました。

## 意見発表

### ○小野寺慎一郎委員

私からは、公明党神奈川県議団を代表して、当常任委員会における質疑を踏まえ、意見、要望を申し上げます。

初めに、神奈川県石油コンビナート等防災計画に基づく取組について申し上げます。

本県のコンビナート地域は、特別防災区域となっている京浜臨海地区、根岸臨海地区とともに規模が大きく、市街地に隣接していることから、コンビナート災害対策は大変重要な課題であると考えています。昨年7月から8月に行った防災対策の取組状況の調査を見ると、コンビナート事業者による災害予防対策は着実に進んでいるようではありますが、取組が進んでいない事業者も一定程度、残っていることから、必要に応じて技術情報を提供するなどの支援を行うとともに、今後も調査を継続の上、災害予防対策の進捗管理をしっかりと行っていただくことを要望いたします。

次に、受援体制の強化について申し上げます。

大規模地震が本県で発生した場合、他の都道府県から派遣される緊急消防援助隊の応援を受けることとなります。県外からの緊急消防援助隊を円滑に受け入れ、その力を存分に発揮してもらうためには、支援を受けるための訓練が非常に重要であると考えます。しかし、他の都道府県の消防本部に、本県に集まっていたいで実動訓練を実施するというようなことは難しく、図上訓練と県内機関による実動訓練が中心となるようです。

本県では、100年前の関東大震災以降、大規模な自然災害が発生しておらず、受援についての経験はないに等しいと思います。大規模災害時の受援体制を整えるために、県内市町村と協力して図上訓練の充実を図るとともに、消防庁や他の都道府県と連携し、より実践的な訓練を重ねていただくことを要望いたします。

次に、道路交通法の改正を踏まえた交通安全対策についてです。

先ほど質疑を行ったばかりですけれども、初めに、自転車乗車用ヘルメットの着用促進について申し上げます。

自転車事故で頭部に致命傷を負って亡くなる方を世代別で見ると、高齢者の割合が最も高いということでありました。にもかかわらず、高齢者のヘルメット着用率は、他の世代と比べて低いと感じています。全ての世代への啓発が必要であることは言うまでもありませんが、特に高齢者を含めた大人への着用促進には力を入れていただきたいと思います。

続いて、電動キックボードの事故防止について申し上げます。

2018年から電動キックボードのレンタルサービスが始まったフランスの首都パリ市では、3つの事業者が1万5,000台を所有し、月に延べ40万人がこのサービスを利用しています。このパリの事案については、もう既にテレビ等で報道されていますので御存じかもしれませんが、重大事故の増加、二人乗り、飲酒運転、不法駐車などが目立つようになって、その賛否を問う住民投票が行われる事態となりました。その結果、レンタルサービスの廃止に賛成する人が9

割を占め、これは投票率が8%ということで、本当にこれが有効なのかどうかという疑問は残りますが、そういった結果になりました。法的拘束力はないものの、パリ市長は、この9月から個人所有のもの以外のレンタルサービスの廃止を決めたようであります。

本県ではそうした状況に陥らないよう、法令やマナーの徹底した周知・啓発をお願いしたいと思います。摘発される違反についても確認をさせていただきましたけれども、何が違反になるのか、運転免許を持っていない人は、例えば、横断歩行者等妨害等違反などというものは分からないというふうに思います。16歳になれば運転免許なしで乗れるわけですから、15歳までに道交法を一通り理解しておく必要があるというふうにも思います。警察本部、教育委員会やくらし安全防災局が連携して、さらなる交通安全教育の推進に取り組んでいただくことを要望いたします。

以上、意見、要望を申し上げ、当常任委員会に付託された諸議案に賛成を表明し、意見発表といたします。