

文教警察企業常任委員会会議録

平成20年 1 月23日

場 所 第3委員会室

平成20年 1月23日（水曜日）

午前10時0分開会

会議に付託された議案等

○教育及び警察行政の推進並びに公営企業の経営に関する調査

○その他報告事項

・平成19年中の交通事故発生状況及び初日の出暴走取締り結果について

出席委員（9人）

委員	長	太田	清海
副委員	長	河野	安幸
委員		米良	政美
委員		福田	作弥
委員		野辺	修光
委員		宮原	義久
委員		西村	賢
委員		長友	安弘
委員		井上	紀代子

欠席委員（なし）

委員外議員（なし）

説明のため出席した者

警察本部

警察本部長	相浦	勇二
警務部長	橋本	昌典
警務部参事官兼 首席監察官	松尾	清治
生活安全部長	柄本	重敏
刑事部長	鬼束	昭己
交通部長	柄本	憲生
警備部長	谷口	数雄
警務部参事官	椎葉	今朝邦

警務部参事官兼
会計課長

中原 雅男

生活安全部参事官兼
地域課長

山中 勇一郎

総務課長

松井 宏益

生活安全企画課長

黒木 憲生

少年課長

柏田 和彦

交通規制課長

今井 和久

運転免許課長

徳留 勝次郎

事務局職員出席者

政策調査課主幹

田中 浩輔

議事課主査

湯地 正仁

○太田委員長 ただいまから、文教警察企業常任委員会を開会いたします。

まず、委員会の日程についてであります。

お手元に配付いたしました日程案のとおりでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○太田委員長 それでは、そのように決定いたします。

執行部入室のため、暫時休憩いたします。

午前10時0分休憩

午前10時1分再開

○太田委員長 それでは、委員会を再開いたします。

本委員会への報告事項について説明を求めます。

なお、委員の質疑は、執行部の説明がすべて終了した後にお願いいたします。

○相浦警察本部長 おはようございます。本年最初の常任委員会でございまして、旧年中は、警察業務各般にわたりまして御理解をいただき、また、御指導、御鞭撻を賜りまして、まことに

ありがとうございました。本年も引き続き、安全で安心な宮崎を目指して、職員一丸となって一生懸命取り組んでまいりたいと思っておりますので、旧年同様、御指導のほどよろしくお願い申し上げます。

本日は、お手元のほうに資料が参っておりますけれども、旧年中の交通事故の発生状況と、年末年始にやりました初日の出暴走取り締まりの結果について、担当部長より御報告させていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○柄本交通部長 それでは、平成19年中の交通事故の発生状況、それから、初日の出暴走取り締まり結果について御報告をいたします。

お手元の資料の第1をごらんいただきたいと思います。初めに、平成19年中の交通事故発生状況についてでございます。

まず、1の発生状況でございますが、あらかじめお断りしておきますけれども、死者数を除く発生件数と負傷者数は概数でございます。

まず、全国の発生状況でございますけれども、表にございますとおり、人身事故の発生が83万3,019件、前年比マイナス5万3,845件、6.1%の減でございます。それから、死者は5,744人、前年比マイナス608人、9.6%の減、負傷者につきましては、103万4,515人、前年比マイナス6万3,684人、5.8%減ということになっておまして、いずれも減少いたしております。特に死者につきましては、7年連続して大幅に減少してきております。

既に、新聞報道等で御案内のとおりでございますけれども、全国の交通事故死者が5,000人台にとどまりましたのは、昭和28年以来54年ぶりのことでございます。国の第8次交通安全基本計画に掲げられております「平成22年までに全国の交通事故死者を5,500人以下、死傷者を100

万人以下にする」という政府目標の実現に向けて、順調な成果を上げてきているということでございます。

次に、県内の発生状況でございます。

発生が表にございますとおり9,930件、前年比マイナス160件、1.6%の減、それから、死者につきましては80人、前年比マイナス16人、16.7%の減でございます。負傷者も1万2,261人、前年比マイナス224人、1.8%の減ということで、本県もおかげさまでいずれも減少いたしております。これもひとえに、委員の皆様を初め関係機関・団体の皆様、それからボランティアの方々が、一丸となって交通事故防止対策を推進していただいた結果と、深く感謝をいたしております。

しかしながら、人口10万人当たりの死者数にいたしますと、本県は6.94人でございます。全国平均が4.50人でございますので、全国平均を大きく上回っておるということで、全国ではワースト9位、九州では残念ながらワースト1位ということで、死亡事故の発生率はまだ非常に高い、まだまだ厳しい情勢が続いておるということでございます。

次に、2の「県内の死亡事故の特徴」でございます。

特徴の1つ目、依然として高齢者が非常に多うございまして、高齢者が45人、全死者の56.3%、半数以上を占めておるということでございまして、この56.3%の割合、これは過去最高の割合となっております。中でも、歩行中の高齢者が車にはねられるという事故が最も多うございまして、高齢死者の半数以上に当たる25の方が車にはねられて亡くなっておられる。そのうちの21人、8割強の方でございますけれども、この方々が道路横断中に車にはねられるという

事故でございます。

なお、高齢者の事故につきましては、後ほど過去10年間の推移等を詳しく御説明いたします。

それから、特徴の2つ目でございますが、原因別に見ますと、運転者のわき見ですとか安全不確認、これを原因とする事故の死者が、44人で全死者の半数以上、55%を占めております。

それから、特徴の3つ目でございますけれども、発生の場所でございますが、やはり国道、県道、こういった幹線道路で発生した死亡事故が49人ということで、約6割を占めております。いわゆる幹線道路でございますけれども、事故当事者からしますと、初めて通る道路ではなく、ふだんから通勤や業務で通りなれている道路で発生した死亡事故が大半を占めております。

また、高齢者が車にはねられて死亡する事故でございますけれども、自宅付近の買い物等で通りなれた道路で約6割が発生しておるという状況でございます。

それから、特徴の最後でございますけれども、死亡事故を起こした第一当事者が飲酒しておいた、「飲酒絡みの事故」と表現しておりますけれども、この死者が7人ございまして、全死者の8.8%ということになっております。前年比では、マイナス5人と減少はしておりますけれども、死者7人は、九州では、福岡の15人、長崎の8人に次いで、熊本、沖縄と並んで3番目に多いということでございます。昨年、厳罰化されました9月以降も、飲酒運転による死亡事故が1件発生いたしておりまして、まだまだ飲酒運転の根絶には至っていないという状況でございます。

次に、3の「県内の高齢者事故の推移」についてでございます。

過去10年の、全死者、高齢死者数、高齢死者

の占める割合、そして高齢免許保有者数をグラフであらわしております。

高齢死者数につきましては、平成12年の49人をピークに、おおむね40人前後で推移しておりますけれども、全死者数が減少傾向にある中で、高齢死者の占める割合が増加傾向にあるということでございます。

また、確実に増加しておりますのが、高齢免許保有者でございます。平成10年が約8万6,000人ございました。これに対しまして、昨年は過去最高の約13万7,000人ということで、約60%、6割ほど増加してきておりました。高齢化社会を迎えまして、今後も高齢運転者が増加を続けるということは確実にございます。

一方、高齢者といいますと、被害者というイメージが非常に強いのでございますけれども、高齢運転者の増加によりまして、高齢者の加害事故も増加してまいっております。このグラフではお示ししておりませんが、平成15年を境に、加害事故が被害事故を上回ってきておりました。昨年は概数で1,525件が加害事故ということで発生しております。これも平成10年と比較いたしますと、約3.5倍、高齢者による加害事故が増加してきておるということでございます。

次に、4の「平成20年の死亡事故抑止対策」についてでございます。

本年の交通事故防止重点対策は、「交通死亡事故抑止“^{ナナジュウ ゴーエス}チャレンジ70・5Sプラン”」ということで、高齢者対策を最重点に掲げまして、何としてでも高齢死者を減少させて、年間の交通事故死者、まずことしの目標は70人以下を目指すというものでございます。

^{ゴーエス}「5S」と申しますのは、資料にありますとおり、高齢者の「SILVER」を初め、事故

防止のポイントとなる「5つのS」を重点に、各種施策を推進する計画でございます。

その内容につきましては、資料の2枚目をご覧いただきたいと思っております。

まず、「高齢者の交通事故防止」についてでございます。

先ほど御説明いたしました高齢者事故の特徴等を踏まえまして、推進項目といたしまして、一般運転者対策、高齢運転者対策、高齢歩行者等対策——自転車乗りも含めてでございますけれども、この3本柱を基本に推進してまいります。

まず、高齢者対策の1番目、「一般運転者対策」でございますけれども、高齢者保護の観点から、お年寄りにやさしい「^{スリーエス}3S運動」を推進してまいりたいというふうに思っております。

「^{スリーエス}3S」と申しますのは、ここにありますように、S e e、わき見、油断をせず前をよく見て運転する、S l o w、お年寄りを見かけたら速度を落としてゆっくり進行する、S t o p、横断歩道とかその他危ないと判断したら必ず一時停止をする、こういう基本的な運転の励行を県民運動として定着させまして、高齢者を交通事故から守ろうという運動でございます。

また、高齢者事故の実態をすべての運転者に知っていただくために、一般ドライバーの方々を対象に、昨年12月から、更新時講習に高齢者事故に関する小テストを実施するなど、講習の充実を図っているところでございます。

次に、高齢者対策の2つ目、「高齢運転者対策」でございます。

加齢に伴う身体機能の低下や認知症が招く交通事故を防止するために、あらゆる機会をとらえまして安全教育を推進してまいります。あわせて、関係機関・団体と連携いたしまして、運

転免許証を自主的に返納した高齢者の方々に対しまして、例えば、バス、電車あるいはタクシー料金の割引とか、温泉入浴料あるいは商店街の割引、こういったメリット制度を構築してまいりたいというふうに考えております。

また、本年6月から、75歳以上の高齢運転者に、もみじマークの表示が義務化されますので、広報啓発に努めまして、表示促進を図っていききたいというふうに考えております。

次に、高齢者対策の3つ目、「高齢歩行者等対策」でございますけれども、高齢歩行者が車にはねられる事故のうち、歩行者側に過失が全くなかったという事故は非常に少のうございます。ほとんどの事故で、歩行者側の安全不確認による道路横断等の過失が見受けられるところでございます。このような点を踏まえまして、道路の横断方法を重点とした、参加・体験・実践型の安全教育を、より多くの高齢者を対象に実施してまいります。

また、県下一斉の高齢者宅訪問とか公民館単位での交通教室、こういったものを開催いたしまして、高齢者の方が安全教育を受ける機会をこれまで以上にふやしまして、事故防止を図っていききたいというふうに考えております。

5Sの2つ目、「飲酒運転の根絶」でございます。

飲酒運転取り締まりの強化はもちろんでございますけれども、自治体、関係機関・団体と連携した飲酒運転根絶運動を積極的に展開いたしまして、県民の飲酒運転根絶機運の醸成に努めてまいります。

ことしも2月1日から10日間、飲酒運転根絶運動が展開されますので、こういった機会を通しまして、広報啓発に努めてまいりたいと思っております。

また、昨年、道路交通法が改正されまして、飲酒運転者に対する車両提供、酒類提供、同乗罪、こういった飲酒運転幫助行為の取り締まりをさらに強化いたしまして、飲酒運転の根絶を目指したいというふうに考えております。

次に、3つ目の「速度抑制等被害軽減対策の強化」でございます。

事故多発路線における速度違反取り締まりを強化するとともに、被害軽減効果の高いシートベルト装着義務違反の指導取り締まりを実施してまいります。

特に、本年6月までに義務化されます後部座席のシートベルト装着義務は、全席シートベルト着用義務ということになりますけれども、これにつきましても、広報啓発及び指導取り締まりを計画的に実施したいと考えております。

次に、4つ目の「信号の遵守等交通マナーアップの推進」でございますけれども、重大事故に直結する信号無視、一時不停止、横断歩行者妨害、こういった交差点違反ですとか、最近特に目立っております運転中の携帯電話使用等違反、こういった違反に対する指導取り締まりをさらに強化していきたいと思っております。

また、道路管理者との連携をさらに強めまして、交差点のカラー舗装ですとか、あるいは減速マーキング、こういったものを設置いたしまして、交通安全施設の整備に努めてまいりたいと思っております。

5Sの最後、「薄暮時の街頭活動の強化」についてでございますけれども、御案内のとおり、交通死亡事故の発生が一番多い時間帯、これは薄暮時から午後9時ごろまででございますので、この時間帯の街頭活動を強化して、重点違反の取り締まりを実施してまいります。

また、夜間、車にはねられて死亡した歩行者

が20人いらっしゃいますけれども、そのうち反射材をつけていた人は、残念ながら1人もいらっしゃらなかったという結果が出ておりますので、引き続き、反射材の普及促進を図るための広報啓発と正しい道路の横断を重点とした安全教育や街頭指導を実施いたします。

さらに、本年6月までに施行されます、自転車の通行方法の変更にかかわる道路交通法の改正を踏まえまして、安全教育や指導取り締まりを強化いたします。

自転車の事故でございますけれども、全国的に加害事故が増加しております。本県では、今のところ、目立った増加傾向はございませんけれども、自転車のルール無視ですとかマナー違反、これに関する苦情等が非常に多くなってきております。昨年12月には、宮崎市内で自転車が歩行者と衝突して、歩行者の方が亡くなられるという事故も発生しております。

こういった現状を踏まえまして、自転車は車やバイクと同じ車両という認識を持って運転していただくということの周知徹底を図るとともに、指導取り締まりや、より効果的な安全教育を実施して、交通秩序の確立を目指したいと考えております。

以上が本年の交通死亡事故抑止対策でございます。

資料の1枚目にお戻りいただきまして、次に、第2の「初日の出暴走取り締まり結果」についてでございます。

初日の出暴走と申しますのは、御案内のとおりでございますけれども、暴走族や暴走をするおそれのあるグループが、大みそかから元旦にかけて、初日の出暴走と称する集団暴走を敢行する、あしき風習でございます。

特に本県は、迎光に適した日南海岸などの観

光地がございますので、迎光客にまじって県外から流入した暴走族が集団暴走を敢行したり、過去におきましては、県内の暴走族と県外の暴走族が乱闘事件を引き起こしたということもございます。

しかしながら、近年は、徹底した取り締まりによりまして、大規模な集団暴走はあっておりません。小集団あるいは単発の暴走行為が散見される程度に沈静化してきております。

資料の実施日時・概要等にありますとおり、今回も12月31日の午後7時から翌元旦の午前7時までの12時間、警察本部に実施本部、県下13警察署に現地本部をそれぞれ設置いたしまして、交通部長以下570名、車両194台の体制で、県境検問11カ所を含む県内計28カ所での検問と、県内全域でパトカー等による機動取り締まりを実施いたしました。

その結果でございますけれども、結論から申し上げますと、集団暴走とかあるいは特異な事件事故の発生はございませんで、近年例を見ない平穏な年明けでございました。

検問台数は、一般車両を含めまして1,926台、そのうちの3台を整備不良等で検挙いたしまして、軽微な整備不良等の違反265台に対しまして指導警告をいたしております。

それから、えびの市の加久藤と五ヶ瀬町の県境検問におきまして、熊本から宮崎に入ってきました車両13台を阻止いたしまして、その場から熊本のほうに帰県させております。

それから、取り締まり中の110番通報でございますけれども、これも年々減少傾向にございまして、騒音や若者の蟬集、こういったことで今回は11件110番がございました。前年比では、マイナス3件でございます。

このように平穏な結果となった要因でござい

ますけれども、昨年1年間、特に年末にかけてまして、暴走のおそれのあるグループ、こういった違反行為の検挙、あるいは事前の情報収集を徹底いたしまして、グループ等の指導者といえますか、そういった者に対する個別指導、こういった対策が効果があったのではないかと考えております。

それから、徹底した県境検問を毎年行っておりますので、県外からの暴走族の流入、これは年々減少しております。特に、ことしは寒波でございまして、県境の国道4本が凍結によってチェーン規制が行われたということも、その理由の一つではないかというふうに思っております。

暴走族につきましては、日ごろから徹底した取り締まりや少年の健全育成のための個別指導等を実施しているところでございますけれども、今後も、危険性、迷惑性の高い暴走行為の根絶を目指しまして、取り締まりをさらに強化するとともに、関係機関・団体と連携した諸対策を講じてまいる所存でございます。以上でございます。

○太田委員長 執行部の説明が終了しましたが、報告事項について質疑はありませんか。

○米良委員 今、部長からいろいろ御報告がございましたが、それぞれの地域で一生懸命取り組んでいかないといけないにもかかわらず、こういうふうに交通事故が発生するという、実際は私はまだもっともっと多いと思うんです。警察に被害届が出されたのが9,930件と理解しますが、死者が80人、そのうち高齢者が45人ということではありますが、内容的にどうでしょうかということをお尋ねしたかったんですけれども、部長がそれぞれ説明をされましたので……。

もう一つは、この45人という死者に至った内

容的なもの、飛び出しとか、いろいろお話しになりましたけれども、部長、具体的に45人の事故の内容はわかりませんか。例えば、飛び出し事故はもちろんそうでしょうけれども、信号機のないところを渡ってはねられたとか、私は事故をされた高齢者、亡くなった高齢者が、物すごく気の毒でなりませんけれども、運転をされておって過失がないのにはねたという事例も、加害者側に回ってしまうわけですから、かわいそうだなという話もよく耳にしたりするものですから、やっぱり高齢者の皆さん方の自覚の問題だと思うんです。前の委員会でも私はちょっと言いましたけれども、そこ辺を考えますと、今、部長も話をされましたけれども、いろんな機会と場所において、高齢者の皆さんたちに、そういう自治会を中心とした教室という話もありましたけど、そういうのは積極的に、これでもか、これでもかという、そういう教室なるものの開催というのは不可欠だと思いますので、もし45人の事故の内容が具体的にわかりましたら、わからなければいいです。

○柄本交通部長 45件の事故の詳細な分析は、まだ今、分析の途中でございまして、ただ、状態別に申し上げますと、歩行中が先ほど申し上げました25人でございます。それから、自分で四輪を運転中の方が6人、バイク、二輪を運転中の死亡事故が6人、自転車、それから手押し車、こういったいわゆる軽車両に乗っておられた方が6人、いずれも6人ずつです。それから、四輪同乗中の方が2人ということでございまして、委員御指摘のとおり、特に歩行中の25人の中には、やはり安全をよく確認しないまま道路を横断してはねられたという事故が非常に多うございます。ですから、ドライバー側だけの過失ではなくて、どちらかという、お年寄りの

道路横断方法の不適というのが、歩行中の事故は大半を占めておるという状況でございます。

○米良委員 きょうは非常にいい資料をいただきましたので、私どもは高齢者の前でいろいろお話をする機会がありますから、こういう資料をもとにして、いろいろまたお話をさせていただきたいと思えます。

それからもう一つ、私は、日ごろ気がついておることを申し上げておきたいと思うのですが、特に10号線なんかを走っておりますと、中央分離帯に植栽がありますよね。これは私は要らんのじゃないかなと思うんです。最近、少なくなりましたよ。警察署のそういうのがあって少なくなっておるのかわかりませんが、あそこあたりに高齢者の皆さんが立っておるんです。車が来ないの見計らって、ぽっと出てくるという事例を私は何回も見ると。ですから、そういう観点からして最近では少なくなったのかと、むしろ私はいいい傾向だなと思っております。植栽の陰でこうやってますので、私もおばあちゃんに注意したことがあります。20～30メートル先に横断歩道はあるけれども、行かないんです。中央で待ってます。だから、そういう点では、確かにくどいようではありますが、中央植栽は要らんのじゃないかなと。環境を配慮してあるんでしょうけれども、最近は大分少なくなりました。気がついたので、申し上げておきたいと思えます。

○柄本交通部長 確かに植栽は、運転する側からは非常に視認性が悪くなるんです。あの陰からぽっと出てこられて本当に私もはっとしたことがございます。先生の地元門川には、植栽じゃなくて鉄製のものがついていきますよね。あれは非常にいいと思うんです。ですから、植栽も横断を自粛させる意味合いもあるんですけども、

確かに視認性から考えますと、委員御指摘のとおり、ああいった鉄製のポール式のものが非常にいいのではないかとこのように思っています。また道路管理者といろいろ協議を重ねてまいりたいと思います。

○**福田委員** ちょっと教えてほしいのですが、きょうの事故発生状況表、これは人身でございますね。ほかに物損の事故がかなりあると思いますが、この統計はあるのでしょうか。県内で結構でございます。

○**柄本交通部長** 物損が昨年1年間で2万1,351件でございます。けがなしの事故です。

○**福田委員** 全く人身を伴わない物損事故ですか。

○**柄本交通部長** そうでございます。

○**福田委員** それから、もう一つ教えてほしいのですが、こういう人身事故が特に大事なんです。人身事故で任意の保険が掛けられていない無保険者、もちろん自賠責かかっていますよね、強制、これはどれくらいの件数あるのでしょうか。統計はとっておられないのでしょうか。

○**柄本交通部長** 統計はないそうでございます。

○**福田委員** 実は、私は今、JAの組織の非常勤をしまして、事故処理センターがあるんですね。警察のOBの皆さん方に来ていただいてやっているんですが、一番悲惨なのは、やはり自賠責の範囲をオーバーする人身事故、この場合、なかなか救いようがない。事故を起こした人が資力があれば問題ないんですが、往々にしてそういう方々はない場合が多いんです。これは任意とはいえ、自動車保険なり共済が付保されておりますと、後、非常に救済がスムーズにいくということを考えてものですから、ちょっとお聞きしたところでございまして、これは統計ないですね。結構でございます。

○**長友委員** 昨年、私も事故を起こしまして、物損のほうの1件に入って、まことに申しわけない限りですが、たまたま物損で終わりましたよかったですけれども、つい2～3日前の報道だったと思いますけれども、全国的な認知症の数が、耳を疑うような多さではなかったかなと思うんですよ。それで、高齢者の交通事故がこういうことになってくれば、先ほど認知症のお話もちよっと出ましたけれども、大体宮崎県で認知症の方々の推定値とか、そういうものはお調べになっているのでしょうか。なければいいです。

○**柄本交通部長** 認知症の方が何人いらっしゃるかというのは、ちょっと私どものほうでは把握いたしておりません。

○**長友委員** ちょっとこれは正確さを欠くかもしれませんが、認知症、また、認知症予備軍まで入ったのかわかりませんが、全国的に100数万人か110数万人かという数値をちょっと耳にしたんですね。それで、意外と多いなど。そうしますと、宮崎でも数百分の一にはなりませんけど、1万人ぐらいみたいな数になるのかなと。そうしますと、これは高齢者の10人に1人というか、恐らく高齢者が10万人ぐらいいらっしゃるとして、75歳前後、それで、その10分の1ぐらいだという統計になってくると、これはもう大変だと。10人いて1人ぐらいそういう危険性をはらんでくると、高齢者の交通事故に相当響くなと思いますので、これは今後のことでありますけれども、また、これは医療機関との連携もあろうかと思っておりますけれども、そのあたりもできれば調べて一つの参考にしていただければありがたいなというふうに思います。以上です。

○**西村委員** 昨年から、飲酒に対する取り締ま

りが非常に厳しくなったと思いますが、ここでも飲酒絡みの事故による死者が7名ということが書いてあります。その中で、お店とか同乗者に対する厳罰化によって、検挙と言うかわかりませんが、事故を起こしたり捕まった本人以外で検挙されたとか、関連してそういうふうに捕まった方はどのぐらいいらっしゃるのでしょうか。

○柄本交通部長 本県では、昨年1件でございました。これは、飲酒運転の車に同乗した事件でございまして、同乗罪で高鍋のほうで検挙を1件いたしております。それから、全国の件数、ちょっとお待ちください。

○西村委員 交通部長、これは法改正後が1件ということですか、去年1年間で1件ということですか。

○柄本交通部長 法改正後でございます。

○西村委員 全国の件数は調べてからで結構です。

○太田委員長 時間はありますので、ゆっくり調べてください。後でまた出してもらいますが、ほかにあれば。

○野辺委員 今の関連ですが、この飲酒絡みの事故による死者7名というのは、飲酒運転をしての事故は1件だと言われたような気がするんですが、例えば、死んだ人は飲酒で自転車をひよろひよろと……、そういう状態も入っておるんですか。それとも、この7人というのをもうちょっと教えてください。

○柄本交通部長 7人中5人は自損事故、自分で飲酒運転をして、ガードレールにぶつかったとか電柱に衝突して亡くなったという、いわゆる自損事故が5人です。あとの2件につきましては、飲酒運転をして人をはねたとか自転車をはねて相手を死亡させたという事故でございま

す。

○野辺委員 ということは、これはあくまでも、7人というのは、飲酒運転が原因での死者ということですね。

○柄本交通部長 あえて飲酒絡みとしておりますのは、例えば自損事故を起こして亡くなった場合、果たして飲酒運転が原因なのか、あるいは、飲酒しておったことは間違いないのですが、わき見をしたとか、そういったことでガードレールとかで自損事故を起こしたと。当人がもう亡くなっておるものですから、そこ辺の原因が特定できないものですから、あえて飲酒絡みという表現にしております。

○野辺委員 ほかの問題ですが、一概には言えないと思うのですが、全国の発生件数、死者・負傷者数は、大体6%から9%の範囲ぐらいで下がっておると思うんです。宮崎県は、発生件数が1.6%、負傷者数が1.8%下がっているんですが、そういう中で、死者数は16人少なくなっておるというのは結構なこと、16.7%大幅に減ったということは、大変いいことだと思うんですが、これは例えば、死亡事故につながるか助かるかというのは、危機一髪だと思うんですが、例えば救急体制が整っていたために命が助かったというケースも結構多いのでしょうか。この辺はどうなんでしょうか。

○柄本交通部長 委員の御指摘のとおりでございまして、救急医療の発達で非常に全国的に死者が減少してきておると。これだけではございせんけれども、これも一つの大きな要因だと考えられます。あと、シートベルトの着用率が非常に上がってきたとか、車自体の安全構造が非常に充実してきたとか、エアバッグとか、もちろん飲酒運転とかの厳罰化もございせんけれども、そういったもろもろのいろんな要素が複

合的に死亡事故の抑止につながっておるといふように、私どもも解釈をいたしております。

○宮原委員 死亡事故のほうじゃなくて、初日の出暴走の検挙のところで、整備不良が3件というふうに書いてありますが、前年比で3件マイナスということなんですが、正月あたり、整備不良の車というのは、自分たちが目を見たとき、結構たくさん走っているような気がするんですけど、その整備不良の基準というのが、昔はタイヤがはみ出ているとか、また、マフラーの音が大きければ整備不良だということで、よく警察からとめられるという話を聞いていたんですが、基準がちょっと変わってきているんですかね。そのあたりはどんなものなんでしょうか。違法改造というのが、前からすると、かなりふえているような気がするんですけど。

○柄本交通部長 整備不良に関する法改正は、ここ最近はあるので、基準が変わったとか、そういうことはございません。

○宮原委員 整備不良を促進させるような雑誌等も出ていますよね、いろいろ改造のやり方とか。正月だからということではないのですが、通常よく警察の方に、自分たちが知っているのでもとめられて、整備不良でやられたというのをよく聞いていたのですが、このごろは余り聞かないなというふうにも思いますし、自分たちが明らかにこれは整備不良だなと思っても、パトカーがすれ違ってもとめることはないなというふうに思うものですから、基準が多少変わってきているのか。普通はきつくなるんですけど、たくさん出過ぎて、余りそういったものは摘発する状況にないのかなというのを感じたものですから、話をさせてもらいました。

○柄本交通部長 取り締まりのほうを緩めているということではございませんで、今回の初日の

出暴走の取り締まりにおきましても、検挙は3件でございますけど、あと250～260台に対しましては、軽微な違反ということで指導・警告はいたしておるところでございます。

○太田委員長 ほかにありませんか。

先ほどの質問の答えは出ますか。

○柄本交通部長 酒類提供の西村委員の御質問でございますけれども、これは12月18日現在でございますけれども、法改正以降、全国で309件、車両提供とか酒類提供とか同乗、同乗がほとんどで、224件になっております。

○太田委員長 私のほうから、先ほど説明の中で、運転免許返納メリット制度の推進ということで説明していただきましたが、バス、電車割引とか温泉の、ということではありますが、これは具体的にもうされているということですか。それを推奨するという意味なんでしょうか。

○柄本交通部長 これはまだ実施の段階ではございません。それぞれ地域の実情がございますので、いろんな関係機関・団体と連携して、その地域の実情に合ったメリット制度を立ち上げるように、今、各署のほうでいろいろ準備をしておるところでございます。県下一斉にスタートということも、これはなかなか難しい問題がございます。できるところから先にやっていくということで、今、進めておるところでございます。

○太田委員長 ほかにありませんか。本日の報告の件ではありませんか。

それでは、ないようですので、その他、何かありませんか。

○宮原委員 その他でなんですが、今、軽車両で、四輪でヘルメットもかぶらなくていいという、バギーというんですかね——が走っていますよね。結構目にするんですが、普通の乗用車

がオープンカーだというふうに考えれば、シートベルトをしているということは、必ずオープンカーであってもせなならんと思うんですね、普通の車であれば。だけど、このバギーについては、ヘルメットをかぶらなくても別に捕まらないというその基準、これは宮崎県だけの問題じゃないと思うんですが、そのあたりはどういうふうに考えておられるのかなというのを聞いてみたいと思ったんですが。

○相浦警察本部長 ちょっと中途半端にお答えしてもあれなので、よく煮詰めてまた、後ほどでもよろしゅうございますでしょうか。

○宮原委員 はい。小さいことなんですけど、たしかハーレーみたいなのもあると思うんですよね。三輪はヘルメットをかぶらなくていいですよ、というのがあるようですから、一方ではどんどんきつくなってくるんだけど、一方ではそこはまだ整備はないのかなと思ったものから、済みません。

○柄本交通部長 バギー車で、50cc以下の四輪バギー、これは三輪も含むとなっていますけれども、これは道交法上では原動機付自転車、いわゆる原付バイクと同じでございまして、これはヘルメットの装着義務があると、50cc以下のバギーは。それから、250cc以下の四輪バギー、大きなバギー車になりますと、これは道交法上では普通自動車ということで、普通免許が必要でございますけれども、ヘルメットの着用は必要ないという解釈でございます。

○河野副委員長 今、高齢者の方がよく電動の車いすみたいなものに乗っておられますが、あれは講習か何かを受けられた方なんでしょうか。あれは非常に危険を伴うような感じがするんですけど。

○柄本交通部長 道交法上では何も規制はござ

いません。それで、講習を受ける必要ももちろんない、免許の必要もないんですが、道交法上は、あれに乗っておられても歩行者という位置づけでございます。

○太田委員長 ほかにありませんか。きょうは交通部長だけに集中しておりますが、ほかの方もせっかくおいでだから、この際、聞いておいたほうがいいというのがありましたら……。いいですか。

それでは、以上をもって警察本部を終了いたします。

執行部の皆様には大変御苦労さまでした。

暫時休憩いたします。

午前10時55分休憩

午前11時0分再開

○太田委員長 委員会を再開いたします。

そのほか何かありませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○太田委員長 何もないようですので、以上で委員会を終了いたします。

午前11時0分閉会