

警 察 署 協 議 会 議 事 録

協 議 会 名	令和7年第3回宮城県石巻警察署協議会
開 催 日 時	令 和 7 年 1 0 月 3 日 （ 金 ） 午 後 3 時 3 0 分 か ら 午 後 5 時 0 0 分 ま で
開 催 場 所	石巻警察署 3階大会議室
出 席 者 等	1 協議会委員～10人 ・ 出席委員（10人）～甲谷会長、佐藤副会長、武田委員、山本委員、大森委員、千葉委員、遠藤委員、伊藤委員、阿部委員、川西委員 ・ 欠席委員～なし 2 警 察 署 側～19人 署長、副署長、刑事官、副参事、会計課長、警務課長、留置管理課長、生活安全課長、地域課長、刑事第一課長、刑事第二課長、交通課長、警備課長、少年健全育成官、水上警備派出所長、警務係長、生活安全係主任、生活安全係員（2人）
議 事 概 要	別紙のとおり
備 考	

備考 所定の欄に記載することができないときは、別紙に記載の上、添付すること。

【別紙】

1 報告事項等

(1) 「宮城県警察速度管理指針」に係る説明と意見聴取

交通課長から、「宮城県警察速度管理指針」について説明の上、委員からの意見を募った。

大森委員：生活道路などゾーン30における範囲では、30キロメートル制限について、運転者が目で見てわかるような表示等をしているのか。

交通課長：ゾーン30は、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つであり、区域（ゾーン）を定めて時速30キロメートルの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、区域内における車の走行速度や通り抜けを抑制している。

ゾーン30の入口には、最高速度30キロメートルの規制標識があり、「区域 ここから」と表示されているほか、路面に「ゾーン30」と表示をしている。

また、ゾーン30の区域の中には、狭さくやスラローム等の物理的デバイスの適切な組み合わせによって、更なる交通安全の向上を図ろうとするゾーン30プラスと呼ばれる区域がある。

当署管内には、ゾーン30プラスとして、路面をなめらかに盛り上げて、時速30キロメートル以上の速度で走行する車両の運転者に不快感を与えるハンプと呼ばれる構造物を使用している区域もある。

甲谷会長：ゾーン30プラスの構造物として、路面の盛り上がっている箇所や道路にスラロームが設けられている箇所については、流留や鹿妻等、万石浦付近の生活道路で何カ所か見かけるが、それほど多くはないように感じている。

交通課長：道路に段差を設けるハンプは、車両が段差を通過する音が発生し、夜間の騒音の元となりうることから、あまり多く設置することは難しいと考えられる。

替わりに、段差のように錯覚して見える絵を道路に描くのが主流となっている。

また、車道の通行部分を局所的に狭くする狭さくや道路をカーブさせるスラロームという構造物で速度を落とさせる方法があるが、いずれも通常の道路よりもお金がかかることが一つの問題となっている。

甲谷会長：道路の構造物のほか、いつどこで行われているかわからないような速度違反取締りを実施することも効果的と思われる。

交通課長：令和8年9月以降、改正道路交通法施行令の施行により、ゾーン30（センターライン・中央分離帯がない幅員5.5メートル未満の生活道路）における自動車の法定速度が時速60キロメートルから時速30キロメートル毎時に引き下げられることから認識いただきたい。

2 協議事項

(1) 特殊詐欺被害の現状と対策について

生活安全課長から、特殊詐欺被害の現状と対策について説明がなされた。

※ 生活安全係3名が、特殊詐欺の被害者と犯人の役をそれぞれ演じる形で寸劇を行いながら、特殊詐欺被害の現状を解説した。

甲谷会長：最近、国勢調査が行われているが、それに乗じて国勢調査の案内メールを装った詐欺メールが自分のスマホに何度か送られてきた。

犯人側も流行などを素早く捉えて、それを利用していることを肌で感じた。

(2) 令和8年の「おもてなし運転十か条」の広報重点について

警務課長から、「おもてなし運転十か条」の制定経緯、令和7年の「おもてなし運転十か条」の広報重点の制定経緯について説明した後、令和8年の「おもてなし運転十か条」の広報重点の標語（10 運転は、気配り目配りおもてなし）について提案がなされた。

千葉委員：広報重点に関連して質問だが、車両の運転者が、横断歩道を渡ろうとする歩行者を発見して、横断歩道を渡らせようと停止した際、歩行者が「先に行け」という仕草をすることがある。

このとき、運転者が歩行者の言うとおりに、歩行者を渡らせずに先に進んだ場合、歩行者妨害の違反となるのか。

交通課長：ケース・バイ・ケースであり、一概には言えないが、横断歩道では歩行者を優先すべきであることを念頭に置いて、歩行者に渡らせるように運転者が気を遣うべきである。

違反として告知するか否かは、危険性・迷惑性が重要な判断要素となっていることから、場合によっては違反に該当しても告知せず、口頭指導のみ行って終了する場合もある。

協議の結果、令和8年の「おもてなし運転十か条」の広報重点は、提案のとおり、
（10）運転は、気配り目配りおもてなし

に決定した。

3 意見・要望等

大森委員：予備信号の設置の可否について伺う。

場所は、図書館から総合体育館に向かう道路であるが、夏場から秋口にかけて西日が強く信号機が見えにくい時期がある。

例えば羽黒山神社の西口辺りに予備信号をつけることができるか。

交通課長：予備信号については、交通量等、設置するための基準を満たすことができるかを、警察官が現場に直接赴き、確認・調査した上で、設置の要否を検討することとなる。

結果的に、設置を要すると判断されれば設置されることもある。

山本委員：自転車の通行で危険性を感じる箇所についてだが、開北橋をランニングしていると、大学生や高校生が、自転車で下り坂を猛スピードで降りてくることがある。

危険であることから注意できないか。

交通課長：注意することも警察の仕事の一つである。

令和 8 年 4 月から、道路交通法の一部を改正する法律で、16 歳以上の自転車の運転者を交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）の対象とする規定が施行され、一定の要件を満たせば告知の対象となる。

法改正前であっても、取締り以外に、パトロールによって自転車の通行者に注意喚起することができることから、実施していきたい。

阿部委員：午後 7 時頃、感应式信号機のある丁字路交差点で、感应せずに信号が一向に青色にならないことがあった。

交通課長：同様の話があった場合には、感应式信号交差点の現場を直接警察官が確認しているが、結果的に車の駐車位置が停止線から離れすぎているためにセンサーが反応しなかったケースが多い。

センサーの角度を調節することで、幾分改善されることもあるが、なるべく停止線の近くに停止することを要する。

ただし、センサーも機械なので絶対に故障しないとは言えない。

遠藤委員：路上駐車についてだが、渡波郵便局前には駐車場があるにも関わらず、どの時間帯でも駐車場が空いていても、路上に駐車している車両が見られる。

交通課長：路上駐車車両の情報をいただいた際は、交番等でパトロールし、マイクで移動するように付近に広報する等、地道な活動を実施して対応させていただく。