

施策 1 3 2 : 交通安全のまちづくり

担当部: 環境生活部

基本事業	事務事業	意見	当初予算要求への反映状況等
1	交通安全企画調整費	<p>●「施策に関する総合的な意見」の項で述べる「交通事故情報システム」あるいは「交通事故マップ」を他の画像・映像ツール等と併用することで、リスク情報の共有化を図り、議論の深化が期待できる。具体的には、事故情報とGoogle EarthおよびStreetViewの活用が考えられる。今後会議での効率的な議論を実施するには、大画面での討議が可能なコンピュータ画面や映像が利用可能な施設が望ましい。</p> <p>●負傷者数は減少したものの、死者数は大幅に増加しており、厳しい情勢が続いていると感じる。それにも関わらず「見直しの方向」が「現行通り」であることに違和感を覚えた。現行通りの取り組みでは抜本的な改善は難しいと思うので、改善策の検討を望む。</p>	<p>○「交通事故情報システム」の導入検討を行うため、有識者を交えた検討委員会を設置し、平成29年度以降の導入を視野に活用方法を含めて検討を行います。</p> <p>・交通安全企画調整費については、交通安全対策会議等や班の運営にかかる経費が含まれ、事業的な予算は、主にプレジャーボート関係予算であり、これについては、海上における交通安全対策であり、現行どおりとしています。</p>
2	交通事故相談事業費	<p>●相談事業は今後も必要である。さらに、交通事故被害者や時には加害者の心のケアや生活の悩み相談を心理学専門家あるいは研修を受けた相談員が実施できるような体制も今後は求められる。</p> <p>●交通事故件数に比して相談件数が少ないような気がする。引き続き、交通事故の被害者や加害者及びその家族の方に、この相談窓口の存在を周知いただきたい。</p>	<p>・メンタルや悩み相談といった面からも適切に対応できるよう、相談員のスキルアップのための研修の機会を今後検討します。</p> <p>・近年、弁護士特約付きの保険が普及してきており、事故相談件数が減少傾向にありますが、引き続き、広報紙やホームページ等で周知していきます。</p>
3 13201 交通安全意識と交通マナーの向上に向けた啓発・教育の推進	交通安全運動推進事業費	<p>●春と秋の交通安全運動は全国で行われるものであるが、とすれば画一的となり、効果の乏しいものが含まれる恐れが高い。三重県の重点目標を定めるだけでなく、県内の地域ごとの重点目標を定め、特色化を図るべきである。特に、事故情報を地域ごとに県民に提供して啓発活動も推進する必要性が高い。県内運輸企業や団体とタイアップして、近年普及しているドライブレコーダの事故映像を、マスコミ等を通じて提供することも必要であろう。</p> <p>●春夏秋冬の交通安全運動の実施期間だけではなく、県民の交通安全意識の高揚に対しては、不断の努力をしていただきたい。「取組結果」欄に書かれていることは、結果というよりは取組内容であり、取組が「成果」(県民の意識の高揚)にどのように結びついたのかが明確ではないように思う。県が行う他の意識調査などの際に、県民の交通安全意識についても問うなど、成果を測定できるような工夫が有っても良いのではないか。</p> <p>●他の啓発プログラムにも当てはまるが、このような会に来る参加者の人数、例えば150名という数値は多いと評価してよいのか。県内の総人口からすると、大した数値ではないように思われる。仮に、彼らが持っている波及効果に期待しているのならば、それを数値化できる指標を当てて、評価するべきではないか。</p>	<p>○県内一円に広域的な広報を行うことが、県の役割として求められています。その上で、地域ごとの特色化については、市町と連携して推進していきます。特に高齢者対策については、別事業で地域を限定してモデル事業を実施します。また、企業・団体と連携した取組についても今後検討していきます。</p> <p>・防犯のアクションプログラム策定のための意識調査に交通安全に関する項目も入れて調査します。</p> <p>・各運動の出発式等については、資料提供し、マスメディアを通じて広く県民に広報しています。会場スペースの制限もあり、関係団体等の代表者にご参加いただいておりますが、各地域で行われる行事をあわせると、相当波及効果があると考えています。その効果の測定については、今後の参考とします。</p>
4	交通安全地域活動育成費	<p>●必要な事業を展開していると評価する。しかし、経費削減の傾向は続くと思える状態で、今後の施策をどのように効果的に推進するかの記述がない。交通安全研修センター等の事業として、ホームページでパソコンや携帯電話への情報提供アプリを開発することも検討すべきである。観光用に開発されたアプリを活用すれば比較的安価にできるのではないか。</p> <p>●過去3年間、予算額も決算額も減り続けており、しかも前年度は予算の消化率が7割であるにもかかわらず、新年度も「見直しの方向」は「現行通り」で予算額もほぼ前年度と同額である理由が良く分からない。</p> <p>●交通弱者の交通事故防止事業費と併せて実施すれば、効率的だと思う。交通安全意識高揚事業では、主に高齢者をターゲットにしているが、高齢者の安全を守るには高齢者本人だけではなく、地域全体としての取り組みを併せて実施することがより効果的であると考えられる。</p>	<p>・地域活動を活性化するための経費であり、「交通安全は家庭から」を趣旨に世代間の交通安全メッセージ運動を効果的に展開していきます。情報提供アプリの開発等については今後の参考とします。</p> <p>・予算執行残は主に旅費であり、必要額を要求していきます。</p> <p>○交通弱者の交通事故防止事業のなかで、モデル地区を指定し、市町、警察、民生委員、交通安全母の会等の地域で活動する機関や団体と連携して、地域全体の取組として高齢者宅訪問やパトロールを実施します。</p>
5	飲酒運転0(ゼロ)をめざす推進運動事業費	<p>●必要な事業である。アルコール依存症の運転者だけでなく、仕事の関係等で飲酒習慣の強い運転者に対して、コンサルティングやカウンセリングができる体制を構築することが、アルコール依存のグレーゾーンの者の飲酒運転防止につながる。より実効性を高めるためには、飲酒運転防止のプログラムの活用や専門家の支援体制を構築すべきと考える。</p> <p>●飲酒運転の根絶に向けては、郊外型の飲食店を狙い撃ちした啓発・取締りや、公共交通機関とも連携しての飲酒運転をしないで済むような環境づくりなど、社会全体を巻き込んだ広範な取組が必要なのではないかと考える。</p> <p>●免許更新にあたって、再発防止受診に来なかった人には更新料を通常より高めに設定することはできないか。</p>	<p>○飲酒運転防止相談員の各種研修受講の機会を設け、カウンセリングスキル等を身につけるなどの資質向上を図るとともに、アルコール健康障害対策基本法の取組と連携し、専門家の支援体制を確立できるように検討していきます。</p> <p>○免許更新者への周知や飲酒運転0メッセージの募集等の取組により、社会全体で飲酒運転の根絶に取り組む機運を高めていきます。</p> <p>・受診義務については、厳罰化ではない取組として行っており、現在のところ罰則は考えていません。</p>

基本事業	事務事業	意見	当初予算要求への反映状況等
6	交通安全研修センター管理運営費	<p>●目標設定として受講者数などの人数が記載されているが、ターゲットとすべき対象者を「児童」「高齢者」「小学高学年の自転車利用者」などのように特定して、対象者数を設定する。たとえば、「対象者が一万名として、その2割（2千人）を2年間で研修する（目標値として受講率20%を設定）」のように記載してほしい。受講率を前提として教育的施策を考えないと、教育効果が想定できないことになる。全体への教育が無理ならば、県民（あるいはターゲット）を対象にするのではなく、県民（ターゲット）にアクセス可能な指導者育成、さらには教材開発に重点を置くようにする。新たな施設等の有効活用には、利用者の満足度などのプロセス評価指標のみならず、事故率減少やマナー向上などの目に見える効果（アウトカム指標の向上）が求められる。そうした効果測定も継続して実施してほしい。</p> <p>●研修センターは重要な施設として機能させてほしい。そのためには、不断の教育効果の評価と見直しが不可欠である。最新かつ最高の教育を行うためには、ハードの整備、ソフトの充実、人材の育成が連動しなければならない。</p> <p>●「研修により行動変容・意識変容があったと回答した受講者の割合」を見ると、一定の効果が上がっていることが伺えた。</p> <p>●最新の設備でリニューアルした研修センターなので、団体利用者に100円ずつ使用料を取ってはどうか。例えば、一部はセンター管理運営に充てるとともに、交通事故などの被害者などへの寄付も行うという形で進めれば、団体利用者の理解も深まると考えられる。</p>	<p>・目標設定の仕方や効果測定について、今後の参考とします。</p> <p>○ハードの整備は計画終了したので、今後ソフトの充実や人材の育成を指定管理事業として実施していきます。</p> <p>・引き続き100%めざして取り組みます。</p> <p>・団体利用者の目標が達成していない中で、有料化は現在考えていません。今後の中長期的な課題として検討していく必要があります。</p>
7	13201 交通安全意識と交通マナーの向上に向けた啓発・教育の推進	<p>●高齢者への事故防止対策として重要な事業である。シルバーリーダーとしての資質向上のための研修も重要な課題である。さらに、リーダーへの支援として、研修以外にも、支援に必要な教育プログラムの提供、研修機器の充実などが不可欠である。さらに、高齢者事故防止には、高齢者自身への働きかけだけでなく、安全な道路や街づくりのために、リーダーの連絡会議等から道路行政への提案を行うといったアプローチができるようにすべきである。</p> <p>●地域でリーダー的な役割を果たす方は、町内会・自治会の役員や民生・児童委員など、他の役職もかねて多忙であることが多いので、そうした方々に過度の負担を強くないように、防犯・防災などの取組と一体化した運用を図るなどの工夫を期待する。</p> <p>●交通安全地域活動育成費と併せて実施すれば、効率的だと思う。</p> <p>●高齢者をターゲットにした政策は、他の分野と連動して進めるのがよい。高齢者に、最新の安全装備が付いた車の購入を促すのも一つの手ではないか。</p>	<p>○年1回、警察、市町の担当者、シルバーリーダー等が参加する県主催のシルバーリーダー連絡会議において、交通安全に関するさまざまな情報交換を行っていますが、この連絡会議を発展させ、「交通安全のまちづくり会議（仮称）」として、地域課題の情報交換の場とできないか今後検討していきます。</p> <p>・高齢者の事故防止の観点から、他部局と連携した取組も今後検討していきます。</p> <p>○当該事業において、モデル地区を指定し、市町、警察、民生委員、交通安全母の会等の地域で活動する機関や団体と連携して、地域全体の取組として高齢者宅訪問やパトロールを実施します。</p> <p>・他分野との連携については施策の参考とします。</p>
8	運転免許費		
9	運転免許センター維持管理費		
10	交通環境整備事業費		
11	交通安全意識高揚事業費	<p>●マスコミを活用して、対策を通じて、いかに事故が減少したかも積極的に情報公開すべきである。地域の道路で事故の多い地点もニュースに取り上げられるように、働きかけをする。</p>	<p>○安全運転管理者等講習において、交通事故の発生状況をまとめた資料を活用し、交通事故情勢等の説明を行っています。</p> <p>○交通事故死者の半数以上を占める高齢者の交通事故抑止対策として、高齢者事故の発生が多い地域を「高齢者交通安全教育ステップアップ地区」に指定し、チラシや夜光反射材等を配布しての広報啓発及び交通安全教育等を重点的に行い、その活動がマスコミに取り上げられています。</p> <p>○交通弱者（歩行中、自転車乗用中）の死者が全体の約4割を占めていることから、交通安全教育のノウハウのある交通安全アドバイザーによる主として子どもを対象とした出前型の実践教育を民間に委託しています。</p>
12	13202 安全で快適な交通環境の整備	<p>●国補交通安全施設整備費</p>	
13	県単交通安全施設整備費	<p>●県道や市町村道の整備に対して、限られた予算を有効に活用するためには、「事故情報の見える化」が重要である。事故多発の地点への事故パターンに応じた対策を優先的に実施することで効率が高まる。</p>	<p>○交通事故多発箇所対策においては、道路管理者等と連携し、管理者対策と並行して交通安全施設整備も集中的に実施しています。</p>
14	交通安全施設維持費		
15	13203 交通秩序の維持	<p>●指導取締りについて、悪質な違反取締りは当然として、初心者が犯しやすい合図不履行や携帯電話の使用などの軽微な違反にも目を向けることや、悪質違反では常習性の高い運転者への張り込み等の犯罪捜査に準じた手法も求められよう。違反取締りへの理解や取締りの効果を高めるためにはマスコミの理解が不可欠である。</p> <p>●シートベルト着用率と取り締まりとのBC（Benefit-Cost）分析を一度、検討してほしい。その意図は、「取り締まり率⇒シートベルト着用率⇒死亡率」の因果関係を検討したことがあるのかということである。さらには、死亡率の観点からみる取り締まり率の最適化値はどの程度なのかを意識しているのかが気になる。</p>	<p>○飲酒運転ゼロをめざす条例の広報啓発と飲酒運転取締りを推進するなど、規範意識の定着や飲酒運転を根絶するための取組を行っています。</p> <p>○平成25年8月1日から開始した「追突“ゼロ”作戦」の取組として、携帯電話使用等の交通指導取締りを始めとした街頭活動を実施しています。</p> <p>○交通事故発生状況、交通規制、交通指導取締りの実施状況等を表示させたGIS（地理情報システム）を活用して、高度な交通事故分析を行い、将来を予測した先行的な交通事故抑止対策、交通事故実態に即した指導取締り計画の策定・実施等、的確な分析に基づいた効果的な諸対策を一層強力に推進するために、「交通情報総合管理システム（T I A S）の再構築」に取り組んでいます。</p>

	意見	当初予算要求への反映状況等
<p>施策に関する総括的な意見</p>	<p>●進展度がCであった理由として、そもそもの目標値の推計が合理的であったかについて、やや疑問が残る。もちろん、国全体の目標値があるので、そこから三重県の事故件数等の推計値は容易に算出できる。しかし、事故類型別や高齢者率などの三重県の特異性を考慮した推計値でなければならない。同じ事故発生件数であったとしても、高齢者ほど事故件数あたりの致死率は高い。また、歩行者事故や自転車事故の致死率も高い。高齢者人口は増えるので、死者数の増大要因として作用する。これらの要因別の推計をある程度反映させていないと、結果として目標が達成できなかったときに、その要因を特定することが困難となる。</p> <p>●事故件数が低下したのに、死者数が増大したという結果で考えられる理由は、a)高齢者率の高さ、b)歩行者・自転車利用者率の高さ、c)衝突時走行速度の高さ、d)夜間事故率の高さなどである。これらについて、そもそもの設定(あるいは比較年のデータ)があると、予想が異なった原因がある程度推定できる。たとえば、「走行速度が上昇したことで致死率が上昇した」という事実があれば死者数増大の理由として成立する。しかし、こうした分析結果がほとんど示されておらず(これは三重県だけでなく、全国的な傾向である)、死者数の増減の理由が不明のまま終わってしまうことが多い。</p> <p>●それゆえ、事故分析については専門家の意見を活用しつつ継続的に実施する必要がある。平成26年度の成果と課題の記述はその通りであるものの、より深い事故分析がなされるべきである。そのためにも、香川県や埼玉県で行われている人身事故の交通情報システムのように、県警あるいは県庁のホームページで、交通事故情報を公開し、地図等の情報と組み合わせることで広くリスク情報を県民が共有する方が良い。そして、県や専門家が実施した分析をマスコミや県民が検証することで、安全対策や施策への理解が深まる。</p> <p>●高齢者対策であるが、高齢者を画一的にとらえるのではなく、健康状態を踏まえて、「正常加齢」と「病的加齢」を区別することや、免許の有無により「免許保有者」と「免許非保有者」を区別するなど、より詳細な個人特性の把握とそれに応じた対応の仕方を検討すべきである。</p> <p>●長い歴史を有する交通安全教育や運転者教育であるが、これらをより効果的に実施するためには教育手法の検討が求められる。さらに、交通指導員等の教育担当者の資質向上、とくに教育技法の習得による人材養成に力を注ぐべきである。</p> <p>●13201, 13202, 13203の活動指標は、確かに数値で達成度を測ることができる目標であるものの、その水準が大きく異なっている。次期計画では、より細部の目標を積み重ねることで、全体の13201「交通事故死傷者数の減少」に結び付けるように構成したほうがよいと考える。例えば、a)交通参加者の行動改善(シートベルト等の違反率の減少、走行速度の低下等)、b)対策への満足度の向上(ホームページアクセス数の増加、交通安全活動への参加率の向上、参加満足度の向上等)、c)事故率の改善(高齢者事故等の類型別での改善、衝突速度の低下、事故時の違反率の低下等)のような区分である。</p> <p>●県民指標の実績値は、これまでと同様の取組みを継続するだけでは、底を打ってしまい大幅な改善は難しいのではないかと感じる。人口当たりで見ると、事故数や死傷者数はそれほど多くないにもかかわらず、死者数はワースト3位となっており、致死率の高さの改善に焦点を当てた取組が求められるのではないかと。また、交通事故の減少に向けては、一般市民のヒヤリハット体験を常時受け付け、市民目線も入れながら、危険箇所を把握し対策を講じることが有効なのではないかと思う。なお、次期の指標の設定に当たっては、全国の動向も念頭に置いたものとされるよう希望する。</p> <p>●県の活動指標の目標達成結果とは切り離して、県民指標の結果だけで施策を評価するのは理解できない。</p> <p>●県民指標である「交通事故死者数」だが、目標値の設定に問題があったのではないかとと思われる。次期の目標にあたっては再検討が必要ではないか。 (⇒死者数=0が最も望ましいということは、情緒的には理解できる。ただし、あえて乱暴な言い方でいうと、政策を運営するときにはモニタリングコストとの兼ね合いを考慮しないといけない。その意味で、この数値目標はどうなのか。)</p> <p>●死亡者数の推移資料によれば、H21:112名、H22:135名である。今回の数値とあまり変わらない。なんらかの共通点があるのか。</p> <p>●基本事業13201:「活動指標」だが、目標項目に死傷者を置いてあるが、13201の事業を行ったことがどのように目標項目の達成に寄与しているのかがよくわからない。つまり、死傷者数が減ったことには、この啓発・教育事業以外の原因もあるのではないかと。</p> <p>●交通安全に関する施策は長年取り組まれてきたが、手法の新しさが求められている時代ではないかと思う。一例に、JR西日本では、酔っ払いの線路転落事故を減らすため、ホームの椅子をたてに配置換えしたらしい。実は、防犯カメラのデータを解析してみると、酔っ払いが線路に落ちるのは線路に沿って歩いて落ちる割合よりも、椅子から落ちる割合が高いことが明らかになったとのことである。このようなあらゆるビックデータ(例、ドライブレコーダーや防犯カメラなどのデータ)などを用いて、経験や勘だけではなく、事実ベースで検討することも必要ではないかと思う。</p>	<p>・目標設定の参考とします。</p> <p>○事故分析について、専門家の意見を活用して継続的に実施する仕組み等を検討していきます。</p> <p>○「交通事故情報システム」の導入検討を行うため、有識者を交えた検討委員会を設置し、平成29年度以降の導入を視野に活用方法を含めて検討を行います。</p> <p>・高齢者の詳細な個人特性の把握とそれに応じた対応の仕方については、今後の検討課題とします。</p> <p>○三重県交通安全研修センターにおける重点施策として指導者養成に取り組んでいきます。</p> <p>・参考指標として、活用できないか検討していきます。</p> <p>・市民目線を取り入れて危険箇所を把握する仕組みなど、今後の施策の参考とします。</p> <p>・切り離して考えたのではなく、活動指標だけならBですが、県民指標がCであるので、指標のバランスを考えてCとしました。</p> <p>・全国の目標値や県の状況を勘案した上での挑戦的な目標値であり、達成出来なかったからといって、目標値の設定が間違いとはせず、次期の目標設定にあたっては、十分検討のうえで適切な目標値の設定をします。</p> <p>・死亡者にかかる共通点は特にないが、短期的な数値は上がり下がりがあり、長期的にはここ10年で40%の減少が見られ、この傾向は続いています。</p> <p>○13201の活動指標については、国の目標項目でもある「死傷者数」を引き続き設定して、交通事故自体を抑止していくとともに、さらに「高齢者の交通事故死者数」を2つ目の教育・啓発のアウトカム指標として特別に設定し、高齢者の交通安全死者数を減少させることにより、県民指標達成をめざしていきます。</p> <p>・手法の新しさ、ビッグデータの活用など、今後の施策の参考とします。</p>

注) ○は当初予算要求に反映したものを示しています。