

令和元年度第5回行政評価委員会（暮らし部会）会議録

1 開催日時

令和元年8月8日（月） 午前10時～午前11時40分

2 開催場所

生涯学園都市会館 3階第4学習室

3 出席者

(1) 委員 4名

鈴木健委員（部会長）、久保田廣美委員、福盛田弘委員、曾我紀子委員

（欠席：高橋徳好委員）

(2) 説明者（施策主管課） 1名

市民生活総合相談センター 畠山夕子所長

(3) 事務局（施策及び事務事業担当課） 2名

秘書政策課：瀬川千香子企画調整係長

財政課：松田隆課長補佐兼経営財務係長

4 議題及び報告事項

市が実施した施策評価のうち、花巻市行政評価委員会の評価対象施策である「交通安全の推進」について評価を行った。

(1) 施策主管課による説明、質疑応答

(2) 委員会の評価結果集約

5 議事録

(1) 施策主管課による説明、質疑応答【主な意見・質疑等】

鈴木健委員：「高齢者運転免許返納支援事業」は平成30年度に開始したのか。

畠山夕子所長：平成29年9月から開始しており、対象者は平成29年4月以降に返納した高齢者としている。

鈴木健委員：免許を自主的に返納した方に、1万円分のバス・タクシー助成券を助成するというのは、免許を返納しても困らない人が中心になっているのか。

畠山夕子所長：交通安全の観点からは、高齢者の生活を支えるというよりも免許を返納するための一助として実施している。

鈴木健委員：1万円分のバス・タクシー助成券の交付について、予算が200万円程度であるが、利用者は311人となっている。この計算だと予算が不足しそうだが、どうなっているのか。

畠山夕子所長：バス・タクシー助成券は、1万円分を渡すが、年度内にバス・タクシーを利用した金額で精算する。また、助成券は交付の翌年度末を利用期限としており、1万円を1年度で使い切らない人もいる。

鈴木健委員：交通安全教室はどのような場所で、どんな形で行われているか。

畠山夕子所長：対象者は幼児、小中高生、高齢者、成人者など幅広い。幼児や小中高生であれば保育園や各学校から、高齢者であれば老人クラブからの要請により実施している。成人者は振興センター等から教室開催の要請があれば実施している。

鈴木健委員：「3 成果指標の達成状況」について、D 評価はかなり厳しいと感じる。達成度 a が1つで c が2つだと、厳しく見ても C 評価になりそうである。なぜ D 評価としたのか。

瀬川千香子企画調整係長：評価のルールがあり、機械的に当てはめると D 評価になる。数値で表せない部分はあるが、説明を聞いた上で内容を考慮いただきたい。

久保田廣美委員：免許を自主返納したことによって、後悔したような声はあるか。また、1万円のバス・タクシー利用券のために返納したが、返納しないほうがよかった、というような声はあるか。

畠山夕子所長：申請手続きをしに来たからは、いい制度がありよかったという声は聞いている。他市町村には、免許返納支援事業はあまりなく、返納しなければ良かったという声は窓口では聞いていない。ただ、公共交通がなく、返納を決断できない方はいると思う。また、長寿福祉課の事業で、80歳以上には、高齢者福祉タクシー券事業を行っている。さらに、今後高齢者の生活を支える取組として、国では限定免許制度の創設を検討しており、今後は限定免許に切り替わる際の過渡期において、どのような支援をしていくかという方向に進んでいくことが考えられる。

久保田廣美委員：公共交通を利用できる人は、返納しても大丈夫という意識で行うため後悔しないが、まちなかから離れると移動手段として車が必要であるため、免許返納のきっかけを作っても、返納につながらない地域もあるという理解で良いか。

畠山夕子所長：そのような理解で良い。地区別の返納者を見ると、平成30年度では、花巻が220人返納、大迫は20人、石鳥谷は46人、東和は25人返納している。公共交通がないところはなかなか返納が進んでいない。

久保田廣美委員：農業をやっている人は自分で運転しないと仕事にならないため、そうした人に対して自主返納を求めることも難しい。

曾我紀子委員：免許を返納する際に家族が説得すると思うが、本人は免許保有が甲斐性と思っているような場合、なかなか返納してくれない。そうした際に家族が説得する際の支援はあるのか。

畠山夕子所長：高齢者が自分の体力の衰えに気づかない場合がある。自分は大丈夫と思っていても、交通安全教室などで、自分の体力を認識して、夜や、交通量の多い時間は運転しないよう促すことも方法にある。運転が生きがいという人もいるので、それを奪わないようにする方法もある。

曾我紀子委員：東京都でやっているような制度の導入を花巻市でも考えているか。

畠山夕子所長：国では、今後高齢者向けの運転免許制度を創設するという考えがある。その内容を見ながらだが、新制度に移行するまでの猶予期間があると思うので、その期間で出来る支援は何かを考えたい。

東京都の制度は、アクセルとブレーキを踏み間違えた際の加速抑制装置の購入費用

を補助するというもの。これは高齢ドライバーの重大な事故が多発したため導入されたが、停止・発進・低速走行時に加速を抑制するのみで、ブレーキ装置ではなく、補助制度自体も1年間限定ということである。衝突軽減には自動ブレーキ装置が有効だが、現在この装置を後付けできる車はない。ペダル踏み間違い時加速抑制装置など、様々出てきており、今後性能認定制度が創設される予定と聞いている。その性能が認定された装置がどのようなものなのかを見ながら支援を検討していきたいと考えている。

福盛田弘委員：都会とは事情が異なり、花巻では生活や仕事のために、車は必須である。免許返納後のバス・タクシー助成券も1回限りの交付であり、家族に説得されて返納したものの、返納して後悔した人もいと聞いている。車がなくなると自分で出歩けなくなり、引きこもりになる可能性や、認知症につながる可能性もあることを考えると、長寿福祉課と連携した取り組みも必要で、センター単独での対策は難しい。まちなかでも、公共交通を頼みにした生活は難しい状況である。

畠山夕子所長：国でも、新車には安全性の高い機能を義務付けていく方向で動いている。今後は安全運転をサポートする車を持っていない方へ、支援を行うことが大事になってくるかと思う。

福盛田弘委員：交通指導員について、高齢化が進むとともに、指導員になる魅力を感じなくなっているのではないかと思う。

畠山夕子所長：勤務形態が多様化しており、中々交通指導員のなり手がいない。一度退職した方も仕事を続けている方が多く、交通指導員のなり手が増えない。交通指導員養成講座の参加者を広報で募集しても来ず、交通指導員による声掛けによって、今年度1名来てもらった。高齢化や、担い手不足はどんなところでも課題であり、効果的かつ効率的な事業をしましょうという話をしている。例えば交通安全の街頭指導場所などを見直すことを考えている。人口減少の中で交通指導員の担い手が増加していくことは考えにくいので、今いる人数でやれる仕組みを考えていく方向に向かっている。

鈴木健委員：交通指導員は仕事なのか。また、どのような活動をしているのか。

畠山夕子所長：交通指導員はボランティアである。活動内容は、朝、制服を着て交差点に立ち、横断歩道で登下校中の子供たちへの交通指導や、交通安全教室を行っている。一番の任務は、地域への交通安全思想の普及や、登下校時を重点とした歩行者の誘導保護や安全歩行の習慣化、正しい交通ルールの指導、交通安全指導などを行っている。常時活動することは難しいので、交通安全週間のタイミングや季節をとらえて啓発活動している。

福盛田弘委員：交通指導員の中でも、スクールガードを兼任している人はいるのか。

畠山夕子所長：スクールガードとの兼任をしている人はいると思う。

福盛田弘委員：出動回数は増えているのか。

畠山夕子所長：街頭指導は平成29年度が延べ5,167人、平成30年度が延べ4,504人と減少しており、交通安全教室についても平成29年度が237回、平成30年度が221回と少し減っている。

福盛田弘委員：イベントでも出動要請があるのか。

畠山夕子所長：交通指導員は駐車場係や車の誘導係ではないので、断っている。イベントでは主催者がその業務を行う人を雇って対応することをお願いしているが、花巻祭り等の交通混雑時の街頭指導は現在も続いている。実行委員会などへは交通指導員への出動以来を減らしていくことをお願いしている。

久保田廣美委員：交通指導員の現在の人数は何名か。また、必要な人員は何名か。

畠山夕子所長：現在の人数は68名であり、定員は89名以内である。

福盛田弘委員：人数の決め方はどのような考え方に基づいているか。

畠山夕子所長：合併時の人数を踏襲しており、花巻では50名、大迫では10名、石鳥谷では16名、東和では13名となっている。

久保田廣美委員：交通安全指導員の制服は新しいものを貸与しているのか。

畠山夕子所長：基本は新しいものを貸与しているが、注文してからすぐ出来上がってこないで、その前に出動がある場合は、サイズが合えばあるものを貸している。制服のコストは大きいですが、子供たちに対して研修を行う立場でもありととも、本人のモチベーション向上のためにも、新しいものにしていく。

久保田廣美委員：ボランティアだとは思いますが、年額のような形で報酬は出ているのか。

畠山夕子所長：出動手当があり、1回の出動につき、1,800円を支給している。ただし、1回の出動が2時間を超える場合は、1時間ごとに900円を加算して支給している。この他、隊長や班長の任にあたっては、別途年額報酬を支払っている。隊長については、年額25,200円の報酬を支払っている。

福盛田弘委員：防犯隊にも、同じように報酬が支払われているのか。

畠山夕子所長：防犯隊には、出動手当のみを支給している。出動回数も多くはない。

久保田廣美委員：「3 成果指標」の「交通事故（物損）件数」について、2,240件という実績が示されているが、この実績について年代構成はどうなっているか。

畠山夕子所長：「交通事故（物損）件数」の年代構成の集計はしていないが、平成30年度では、高齢者の事故率が50%になっている。この事故率は歩行者の場合と運転手の場合を合わせた割合であり、高齢者の事故率は年々上がってきている。運転だけではなく、歩行者としての事故も多くなっている。

久保田廣美委員：交通指導員の男女の割合はどうなっているか。

畠山夕子所長：男性が44人、女性が24人である。

福盛田弘委員：「3 成果指標」の「高齢者交通事故（人身）件数」について、交通死亡高齢者における加害者と被害者ではどちらが多いのか。

畠山夕子所長：30年度には死亡事故が6件発生しており、そのうちの5件に高齢者が絡んでいる。そのうち4件が運転手としてではなく、道路横断中に発生した事故である。交通安全教室では、時速40kmが1秒にどれくらい進むかを聞くことをしている。自動車は持続40kmでは1秒で11m進む。高齢者は自分の体力の衰えに気づかずに、自分では渡れると思うが、横断できず事故につながっている。

鈴木健委員：事故の発生を防止している、ということの成果を測ることは難しいと思う。また、免許は個人の財産であり、返納はそれを放棄するということでもある。自主

返納を促すことは、価値観が変わっていかないと難しいだろう。様々な啓発活動を通じて意識を変えていくとともに、ある面では公共交通の整備や、事故が起こらないよう、歩道を広くするといったことも併せて考えなければならない。

曾我紀子委員：説明を聞くと、その通りと思うが、若い人の運転も危ない。施策評価シートには「あおり運転」についての記載がない。花巻市でも、「あおり」運転の防止について考えてほしい。

福盛田弘委員：免許の自主返納による、バス・タクシー利用券の交付について、1年だけではなく、2年目からは半額を支援するなど、継続的な支援を考えてほしい。

畠山夕子所長：高齢者の暮らしを支える仕組みとして、国では高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実を考えているようである。現在においても、高齢者へのタクシー券交付は、長寿福祉課で実施している。

福盛田弘委員：現在のタクシー券交付対象は高齢者の単身世帯であり、子がいれば対象外になる。子は日中に家にはいないので、家族の支援はあてにできない。

(2) 委員会の評価結果集約【施策評価検証シートの整理】

- 「◎前年度評価の振り返り」において前年度の「Check＝評価」⇒「Action＝見直し」が機能しているか

久保田廣美委員：「前年度の評価の方向性」と「反映状況」の内容が対応するように記載すべきである。交通指導員を確保する、という方向性に対し、反映状況では、交通指導員の負担軽減に努めたという記載になっている。例えば、「負担軽減に努めた結果、1名委嘱できた」という記載であれば良いと思う。

鈴木健委員：「前年度の評価の方向性」と「反映状況」の内容が対応するように記載すべき、という点については指摘を行う。

- 「5 施策を構成する事務事業の検証」が的確に行われているか

久保田廣美委員：「努める」とはどういうことを言っているのか。例えば交通指導員の確保のために何をするのかを記載する必要がある。

鈴木健委員：本項目は「4 施策を構成する事務事業一覧」の記載内容を受けて、記載するものであるため、4の成果がよくないことが出てくれば、成果を向上させるために具体的に何をするのかを書く項目である。

交通指導員の確保にあたって、なり手がいない理由があり、それに対する解決策が具体的に「成果の向上を図る事業」として記載されていると、的確な検証が行われているといえる。

久保田廣美委員：交通指導員の人数が少なく、人数が増えれば定数で事業に取り組めるから、指導員を増やすことを解決策とするのか、現行いる人数で可能な取組をしていくのであれば、それに向けた取組の記載が必要である。

鈴木健委員：交通指導員の人数を確保に努める、ということであれば、今の事業では人数が増えないということなので、交通指導員確保のために新たに取り組む事業が記載されて良い。

福盛田弘委員：交通指導員が増えれば事故は減っていくものなのか。

久保田廣美委員：施策としては、「交通安全の推進」なので、交通安全を推進するための交通指導員が、現状不足しているので、更なる確保に努めるということである。

●「3 成果指標の達成状況」の「(達成状況に関する背景・要因)」の分析が的確に行われているか

久保田廣美委員：交通安全コンクールについては、老人クラブだけではなく、事業所にも働きかけていくことも有効であると考えます。

鈴木健委員：達成度がc評価になっている「交通事故(物損)件数(暦年)」、「高齢者交通事故(人身)件数(暦年)」について、c評価となった理由の分析は必要である。

久保田廣美委員：高齢者と言っても、被害者のほうが多く、事故の発生は、高齢者免許人口の増加が理由である、とは一概に言えない。運転者も横断する高齢者がいるということについて注意をしないといけない。

鈴木健委員：高齢者免許人口の増加以外の要因について、考えることはできないか。

●「6 施策の総合的な評価」が的確に行われているか

鈴木健委員：ある程度課題と今後の方向性は、対応して記載されている。

久保田廣美委員：「交通事故を身近にとらえる」という表現ではなく、受講者が交通安全、安全運転の必要性を認識するなど、事故にあうと、大変なことになるので注意をしてほしいという意図が伝わるような表現のほうが良い。

鈴木健委員：高齢者は「交通安全については、分かっている」という状態であるため、交通安全に興味関心を持って聞いてもらえるようにするなど、積極的に交通安全の価値を作り出すようなことが必要である。難しいところはあるが、記載されている評価としては、的確であるとして整理する。

●「シート記載内容全般について」

久保田廣美委員：高齢者の問題に着目して記載されているが、高齢者だけが問題ということではない。物損事故について、高齢者が50%ということは、それ以外が50%ということである。施策の目指す姿は「交通事故が少なくなっています」であり、高齢者以外の視点で考えることも必要である。

鈴木健委員：高齢者だけが事故の原因であるかのような、誤解を与えないような配慮が必要ではないか、ということについて指摘する。

●事務連絡

鈴木健委員：施策評価検証シートについては、色々な議論があったので、どう表現すれば良いかを整理して、委員の皆さんに確認いただくこととしたい。