

内閣官房・内閣府本府等事業レビュー「公開プロセス」

②犯罪被害者等施設推進経費

交通安全対策推進経費

(担当部局：政策統括官（共生社会担当）)

日 時：平成 25 年 6 月 10 日（月）

場 所：内閣府本府庁舎第 3 特別会議室
（東京都千代田区永田町 1-6-1）

○大臣官房長 それでは、議題2の「犯罪被害者等施策推進経費」「交通安全対策推進経費」に入らせていただきます。

2事業、続けて担当部局からの説明をお願いします。10分以内ということですので、時間厳守でお願いいたします。

それでは、お願いします。

○説明者 先に、犯罪被害者等施策推進室のほうから御説明申し上げます。

私どもの資料、横になっておりますものからスタートさせていただきます。

最初に、犯罪被害者施策をどのように政府において進められてきたかという点でございますが、平成16年12月に犯罪被害者等基本法が成立いたしまして、この基本法の中で推進会議を立ち上げて、5か年計画を政府として作成し、その5か年計画の中で関係省庁にそれぞれ宿題として施策が下りていく。それを推進していくという枠組みが決められてございます。その最初の5か年計画ができ上がりましたのが平成17年12月、現在は平成23年3月に閣議決定を受けました第2次犯罪被害者等基本計画の3年目ということになります。

そして、平成17年12月に最初の基本計画ができてからいろいろな施策の推進がスタートしていくということもあまして、次のページですけれども、予算取りの関係でいきますと、平成18年度からさまざまな施策を推進させていただいております。

内閣府は、基本的には推進会議の事務局ということと、基本的には地方公共団体向けに被害者施策を推進していく。あとは、国民に向けて被害者施策の重要性をアピールしていくというところに主眼がございます。

19年、20年と予算がどんどん上がっていったところですが、これはスタートしたばかりで、啓発用のDVDやホームページをつくるなどの作成費がかかっていたものでございまして、20年度をピークにどんどん下がって行って、現在はピーク時の3分の1程度ということになっております。

おめくりいただきまして、平成24年度の予算額、全体像としては6,000万ちょっとというところがございます。左側に3つ大きく分けられておりまして、調査研究費、連絡推進経費、それから理解促進経費です。一番上の研究経費というのは、犯罪被害者白書というものがメインで使わせていただいております経費でございます。2番目が、主に地方向けの取り組みなのでございますが、地方自治体に被害者施策を御理解いただくための都道府県担当者会議、あとは地方公共団体職員向けの研修経費、それから地方公共団体でそれぞれ工夫を凝らしてその地域、その地域の連携の促進を図っていただくような事業をワークショップ的にさせていただいております普及促進経費、それから犯罪被害者団体等の情報交換等の実施のための経費ということになっております。

それから、理解促進経費は11月25日から12月1日までが「犯罪被害者週間」ということに基本計画上、定められておりますので、犯罪被害者週間を中心としました啓発事業の実施にかかる経費でございます。

おめくりいただきまして、次に「地方公共団体向け研修経費」につきましの事業概要

と、具体例などを掲げてございます。こちらにつきましては、毎年数か所、手を挙げてくれた地方公共団体とともに、基本は県で手を挙げていただきまして、管下内の市区町村の職員も含めての研修ということになってございます。

その次のページは、この研修経費の基本法及び基本計画上の、これを事業として推進しなければいけないという根拠規定でございます。

続きまして、「地域における犯罪被害者等支援の普及促進経費」でございますけれども、こちらにつきましてもやはりアイデアを持って地方公共団体に手を挙げていただいたものに私どもと一緒に事業をさせていただいているというところでございます。関係団体や関係機関と一緒に連携をどういうふうにして図っていくかというマニュアルづくりを行ったり、あるいはでき上がった連携体制を広報啓発してみたりというようなものを実施しているところでございます。

その次のページが、この普及促進経費に該当いたします基本法及び基本計画上の根拠規定でございます。

最後に、「犯罪被害者週間」事業経費でございますが、先ほども申し上げましたように「犯罪被害者週間」の前後を挟むときもたまにあるんですけれども、やはり各地方で数か所プラス東京という形で被害者施策についての広報啓発活動を行っております。

その次のページが、「犯罪被害者週間」の関係での基本法及び基本計画上の記載でございます。

最後に、執行率についての表をつけさせていただきました。以上です。

○説明者 では、続きまして交通安全対策関係の御説明をさせていただきます。お手元に資料1～7がございます。

まず、資料1が「政府の交通安全対策の推進体制」でございます。昭和45年、交通安全対策基本法が制定されております。当時はいわゆる交通戦争等、交通事故、交通安全が社会的な問題であり、基本法ができたところでございます。

内閣府は主に交通安全対策の総合調整、あとは国民運動としての普及啓発、地域の交通安全のボランティアの方々への研修事業と、大きく2つの内容の事業を行っているところでございます。5年ごとの交通安全の国の基本計画を定めておりまして、現在第9次の平成23年度～27年度ということで、27年までに24時間死者数を3,000人以下とする。同じく27年までに死傷者数を70万人以下にするということを道路交通については目標を立てているなど、長期計画を定めております。

あとは、下のほうに都道府県や市町村においても総合的な陸上交通についての交通安全の計画等を定めるということは法律に書いているところでございまして、交通安全についての総合調整を計画等で、法律で位置づけているところでございます。

次のページは、現在の国の「第9次交通安全基本計画の概要」でございます。説明は割愛させていただきます。

資料2でございます。平成24年の交通事故の発生状況及びこれまでの交通事故等のデー

タの推移でございます。めくっていただきまして1ページでございます。赤い折れ線グラフが一番わかりやすいところでございますが、24時間以内の死者数、24時間死者の交通事故は昭和45年に1万6,765名ということで、これはピークでございます。その後、若干平成になって増えた時期もございますが、大体減少傾向で、昨年平成24年は4,411名ということになってございます。

一方で、負傷者数のほうは軽減傾向でございますが、まだまだ多いというところがございます。

2ページでございます。年齢別層でございますが、いわゆる高齢者65歳以上については昨年51.3%ということで、過去最高の割合になってございます。

3ページは、その推移でございます。

4ページは状態別、どういう状態のときに交通事故に巻き込まれて亡くなられていったかということですが、歩行中というのが37%ということで割合が最も高くなっております。

5ページは、高齢者の状態別で歩行者がほぼ半数というデータでございます。

6ページは、状態別と年齢層をクロスさせたグラフでございます。自動二輪車乗車中を除き、65歳以上の高齢者の割合が高いということでございます。

7ページは、警察庁の資料による作成です。平成14年を100にした場合、飲酒運転、最高速度違反による事故件数、死者数の推移でございます。いずれも減ってはおりますが、白い枠に書いてございますように、飲酒なしの場合と飲酒運転の場合、法令違反の平均の場合と最高速度違反の場合では死亡事故率の違いに大きい差があるということが示されております。

次に、資料3でございます。今年になってどうかという途中状況でございます。今年の平成25年1月～4月までの交通事故の発生状況でございますが、特徴的なのは今年になりまして死亡事故件数及び死者数が前年同期比でプラスに転じている。死亡事故件数1,320件プラス43、プラス3.4%、死者数が1,359プラス35、プラス2.6%ということで、例年、年の下半期になると死亡事故等が増加傾向にございますので、極めて厳しい状況にあると認識しております。

2の「特徴的事項」をつらつら書いてございますが、ポイントはやはり高齢者、特に歩行中の割合が高い。ことしになっても高いということと、ことしは飲酒運転による交通事故件数が対前年比で16件プラス、22.9%プラスという増加の状況を示しています。

その後に、警察庁の資料をつけてございます。御説明は割愛させていただきます。

次に、資料4でございます。これは、「自動車走行キロ当たりの事故率の推移について」でございます。上のグラフをご覧いただきたいのですが、昭和31年から平成23年までということで、1億走行キロ当たりの負傷者数、死者数について赤と青の折れ線で載せております。減少傾向を示しつつ、最近はやや横ばい状態ということでございます。

それから、資料4の下のグラフをご覧いただきたいのですが、ちょっと色が見づらくて恐縮です。水色っぽい折れ線グラフが走行キロでございます。後ろに1枚つけてございま

す。これは交通統計の実際のデータでございますが、最近であれば平成15年をピークにふえて、最近はまたちょっと減少傾向でございます。赤と青の事故件数、負傷者数は全くこれに比例しているというわけではございますが、ピーク時にやや増えて、その後やや減少という傾向が見られるところでございます。

一方で、黄緑色の死者数でございます。こちらは、走行キロ数の若干ふえてまた減ってという傾向に関係なく、死者数が減少している状況でございます。シートベルトの着用率ですとか救急体制の充実、その他いろいろな状況によって死者数というのは影響されるのかと考えているところでございます。

資料の5は、月別の24時間交通事故死者数の推移でございます。水色が過去10年の平均でございます。赤と緑が一昨年と昨年でございますが、10月、11月、12月、夕暮れ時が早まることもあると一般的に我々は思っておりますが、年末になると事故死者数がふえる傾向が過去10年見られるところでございます。

○大臣官房長 時間が過ぎておりますので、簡潔にお願いします。

○説明者 それでは資料6、最後でございますが、執行率でございます。少額月を除き競争契約等に伴って行っているところですが、下から3つ目の「高齢者安全運転推進協力者養成事業」につきましては、昨年は1か所、台風の影響でできなかった関係で7割弱の執行率の予定が63%に落ちたところで、変更契約をしたところでございます。以上でございます。

○大臣官房長 ありがとうございます。

次に、主な論点について会計課長から説明いたします。

○会計課長 まず、犯罪被害者等施策のほうでございますけれども、これは近年の予算執行率が低い中で政策評価において平成22年度、それから23年度の評価結果が目標未達成となっております、次年度の効果について検討すべきではないか。

それから、特に23年度の政策評価の総括において国民の理解や関心を深める取り組みを一層強化する必要があるとしているため、24年度の事業計画や執行率について検証すべきではないか。それから、事業の最終的目標は何か。目標に指標が合っているかどうかというところが主な論点でございます。

それから、交通安全対策のほうでございますが、これについては長期的に予算規模が大きく、執行実績も減少傾向となっていることから、事業内容を検証すべきではないか。それから、事業効果の分析をどのように行うのか。それから、交通事故死者数は12年連続して減少していることから、これまでに蓄積されたノウハウ、あるいはその育成された人材の活用を勘案しつつ、事業内容を見直す必要があるのではないか。例えば、交通ボランティア等の人材育成事業については、地方がノウハウを学んで効果が見られるのであれば地方に任せてもよいのではないかとといったところが主な論点でございます。

○大臣官房長 ありがとうございます。

それでは、引き続き議論に入らせていただきます。御意見等がございましたらお願いい

たします。

では、山谷先生からどうぞ。

○山谷先生 それぞれに1つずつ、御質問がございます。

まず犯罪被害者のほうですが、アウトカム、狙っている成果が犯罪被害者支援に関心を持っている人の割合ということで出されているのですが、しかし、実際に行っていることが白書を出したり、国民の集いを開催するとか、あるいは地方自治体、地方公共団体での研修事業という形で、つまりアウトプットとアウトカムというものがつながらないのではないかと。ですから、もう一度アウトカムを再定義する必要があるのではないかとという気がするのですが、いかがなものでしょうかというのが質問でございます。

それから、交通安全のほうでございます。これは、シートを見るとすぐ気づくのですが、例えば22年度は目標が105%達成されている。しかし、予算の執行率が71.9%、23年度は目標達成が100%で予算執行率が66.9、それから24年度は達成度が98%で予算の執行率が71.0、これはどう考えても何か数字がおかしいのですが、どういう説明ができるものなのかということをお教えいただきたい。以上でございます。

○大臣官房長 では、回答をお願いします。

○説明者 まず、犯罪被害者施策のほうから御回答申し上げます。

仰るとおり、政策評価での目標値につきましては、私ども現在の施策と合致していないと考えております。この目標値で調査を始めてからずっとこの質問事項で調査をしていたようなのですが、そもそも犯罪被害者の施策に関心があるかどうかならまだしも、二次被害があることを知っているとか、自分自身にかかわる問題だと思うかというような、ちょっと回りくどいような設問になっておりますので、そもそも回答者が混乱するのではないかと。せいぜい、例えば犯罪被害者等施策を知っていますかなどの問いかけのほうが相当かと思っております。

また、私どもが地方事業との関係で進めようとしております地方施策が推進しているのかどうかという観点から、例えば総合的な対応窓口の設置がどれくらい進んでいるのかとか、そういった数値で出せるような設問についても考えていきたいと思っております。

○山谷先生 今、地方公共団体のお話が出ましたけれども、これは前もお話をしましたが、最終的に地方にどういうことをしてもらいたいのかという具体的なイメージはございますか。

○説明者 犯罪被害者施策につきましては、国と地方公共団体それぞれ被害者に対する責務を負っているという形になっております。

地方公共団体につきましては、まさにその施策を窓口として国民に接しているということもありまして、市役所の中でさまざまな福祉分野の窓口でありますとか、福祉でなかったとしても住民票あるいは死亡届とか埋葬許可とか、あるいは学校、医療、さまざまに地方行政が被害者の生活にかかわるというところでございます。なので、地方行政として被

害者施策について総合的に調整を図ること、その地方に応じた施策を推進していただくと、最初は被害者に二次被害を与えないということで御理解をいただくということなのですから、さらに発展して被害者のために、被害者が使いやすい地方行政にさせていただくということを目指しているところでございます。

○説明者 交通安全対策の関係でございます。

先生御指摘の面で申しますと、交通安全の意識という指標を今までとってきております。これは、意識という指標でいいのかどうかというところは私自身も今回改めて検討課題かと思っております。アウトプットとアウトカムがつながるのかどうかにもかかわるかと思っております。

それから、予算の執行額との関係でございます。少額随契を除き、競争契約をしております。資料の6に23年度、24年度の予算、決算の執行率も掲げております。印刷費とか、そういったものは適宜、積算単価ですとか見直しをしておりますが、例えば高齢者の安全運転の地域のリーダーの研修事業ですとか、世代間交流、親子、おじいさん・おばあさん、三世代交流で交通安全を進めるリーダーの育成事業等、企画立案的なものもあり、業者数も多くはないんですけれども、複数の者が競っている中で執行率といいますか、落札率が若干ぶれているというところが実態でございます。

もちろん、今後とも積算の仕方等、執行の仕方も含めて課題があるかと思っております。

○大臣官房長 では、太田先生どうぞ。

○太田先生 レビューシートを1枚めくっていただいて重複事業の排除というところが上から4つ目にあると思うのですが、いずれの事業もそちらは何も書いていないようです。

が、これは明らかに重複事業はあるはずでありまして、直接的に全く一緒の事業はないと思いますけれども、かなり重なったものがあるはずで、例えば交通安全であれば当然警察がかかわっており、あるいは犯罪被害者の支援ということであれば何らかの形で法務省で類似事業があるのではないかと思います。

そういう点も踏まえて考えると、そもそもこの事業は2つとも内閣府でやる必要があるのか。もちろん、事業目的自体は大事ですからどこかでやる必要はあると思うんですけれども、内閣府でやる必然性というものが見えてこないのですが、その点についていかがでしょうか。

○説明者 内閣府と犯罪被害者等施策に関しましては、大抵、犯罪被害者の支援は警察がやるんでしょうというのが結構いろいろなところで反応として出てくるのですが、やはり犯罪被害者の支援には実際には社会福祉であったり、医療であったり、あるいは公営住宅であったり、そういった形でのさまざまな支援体制が必要になってくるところでございます。

ですから、逆にむしろ警察だけではないんだというアピールを関係省庁にも働きかけなければいけないという意味におきまして、内閣府の存在意義があるのかなと考えております。

す。

○太田先生 実際に今、公営住宅あるいは社会福祉医療と、そのような連携は図られているんですか。事業の御説明を伺った限りでは、そういうふうには聞こえなかったのですが。

○説明者 国レベルにおきましては、基本計画におきましてその政策が幾つかの省に、これこれを推し進めなさい、あるいは検討していきなさいといった形で宿題が落ちている形になっております。それがどのように昨年度果たされていたかというのを犯罪白書のほうで私どもとして国会に御報告申し上げるといった形で、それぞれの省庁の基本計画に沿った施策の推進をお願いしていただいているところでございます。

加えて地方公共団体に、国でやっていることは結局は地方公共団体のほうに窓口として落ちていっているわけなのですが、地方においてさまざまな関係機関と地方行政機関が連携するように、連絡ネットワーク的な形でいろいろ会議を持っていただいたり、マニュアルをつくっていただいたりということをしていただきます。それは、それ自体も基本計画の中に施策として入っているところではあるのですが、私どもの事業で連携促進事業というような形で応援させていただいているところもでございます。

○太田先生 今、伺った形ですと、基本計画に書いてあるから内閣府でやる必要がある。基本計画のほうには書いた、あるいは犯罪白書で書いたということで、省庁横断的なので内閣府でやる必要がある。

ただ、実際にやっている事業のほうは地方公共団体の支援をしたということで、内閣府がやる必然性と実際にやっている事業が重なっていないとか、つながっていないように聞こえたのですが。

○説明者 個々の政策は政策官庁、主務官庁のほうでしていただいているところでございます。それで、内閣府の事業としては推進会議の事務局であるということと、推進会議に沿った形で基本計画が進められているかどうかということで、白書の御報告を国会のほうにさせていただくということが国レベルとしてはそうなんですけれども、あとは被害者週間あるいは地方公共団体を通じて被害者施策の浸透を図っていくというのが私どもの事業と考えております。

○太田先生 今、伺っている感じでは、内閣府がやる必然性というものがわからないのですが、白書で報告しているから内閣府でやる必要があるということですか。

○説明者 交通安全のほうも御説明させていただきます。

1つは、内閣府の総合調整の中で交通安全もしております。資料の1に法律もありますけれども、法律の当時の制定の背景及び今もその意義を私ども認識しておりますが、当然先生が御指摘の県警だったり、警察だったり、道路管理者だったり、自動車メーカーさんなり、いろいろなところ、民間企業も含めていろいろな交通安全施策をやっておりますし、普及啓発もしております。また、交通安全対策のハード面の整備もされております。

現在もそうなんですけれども、やはり縦割りの交通安全対策をするだけでなく、何らかの総合調整をする必要があるだろうということも法律でできているところであります。

昨年、いろいろ児童が犠牲になるとか、バスの事故とかございました。あのときも、国レベルでも地域レベルでもそれぞれの道路管理者とか警察だけではなくて、国として、自治体として、地域として総合的に交通安全対策をしてほしいといったようなニーズがございます。法律上も、県や市町村でも県警などの警察の部署と違うところが交通計画をつくり、進捗管理をして次の交通安全対策をどうするかという議論をする仕組みになってございます。

あともう一つは、内閣府の交通安全対策で地域の交通安全指導員等のいわばボランティアの方々の研修事業、啓発事業等を行っております。交通安全は、当然地域の問題であるのとは否定いたしません。ただ、やはり高齢者の事故が多い。自転車の事故が多くなっている。児童の安全、通学中の安全をどうするかといった全国的な共通的な課題を都道府県の域を超えて研修をするとか、そういったことでまた地域に戻って、特にボランティアの方々は交通安全に生かすという面が、今の事業として内閣府がしているところでございます。

○太田先生 内閣府さんが総合的におやりになることによって、このアウトカムは改善するんですか。警察、あるいはほかの部局がされるということに比べて、内閣府が関与することによってこの結果は改善するのでしょうか。

○説明者 もちろん、道路管理者とか交通規制とか、そういったいろいろなもののウェイトも高いということは、我々は否定いたしません。

ただ、高齢者とか児童とか、やはり交通安全の意識を維持して向上していくという意味で、当然それぞれの部署、団体等も努力しているわけですが、地域、地域のボランティアの方々の維持向上という面が大事だろうということと、あとは総合調整的に計画をどういうふうに見直していくのかといったことは必要かと思っております。

○太田先生 アウトカムとの関係はどういうふうに図られますか。アウトカムは、ほかの事業の効果も入ってくるわけですね。

○説明者 そこは、率直に言ってアウトカムが究極的な交通事故を減らす。死者、負傷者数を減らすというのは究極目標だと交通安全については思います。

それで、先生の御指摘の趣旨を私なりに理解しますと、そこにいろいろな各省庁の施策、自治体の要素がある。いわば、外部要因が働くということをお否定はいたしません。したがって、そのところで難しさはありますけれども、総合調整という意味とどういうふうに安全意識を強めていくか。あとは、高齢者とか児童の場合は地域の見守り、ネットワークをどういうふうにボランティアの方々に維持していくかといったところは現場の声も聞きながら、国としても自治体、民間団体と連携して施策を進めていきたいと思っております。

○大臣官房長 ほかの先生方、いかがでしょうか。

では、上村先生どうぞ。

○上村先生 交通安全対策推進経費のほうの成果実績は、このアウトカム指標でいくんだとしたら、もう私は事業が要らないと自ら言っているとしか思えないのですけれども、それ

はちょっと置いておいて予算のことを聞きたいんです。

交通安全対策推進経費は、25年度は1億4,400万、昨年度の執行額が1億900万です。それで、犯罪被害者等施策推進経費のほうが25年度が5,700万で、昨年の執行額が3,700万です。昨年の執行額よりも今年の当初予算は結構増額なわけです。ところが、過去の執行率は非常に低いということで、25年度も低い執行率になってしまうのではないかと危惧されるわけですが、その辺りはどうですか。

あとはもう一つ、概算要求は一体幾らだったんですかということをお聞きしたいと思います。

それと、2つとも白書を作成されているわけですが、白書の単位当たりコストがかなり違います。交通安全白書のほうは1単位当たり2.6百万円で、犯罪被害者白書の作成経費が4.5百万円ということなので、ここはどう説明されるのかということです。以上です。

○大臣官房長 では、回答をお願いします。

○説明者 交通安全の関係でございます。安全意識の指標については、一応チャレンジ的な指標にしたつもりではございますけれども、意識を問うというだけでいいのかどうかというのは今後の検討課題かと思っております。

それから、執行率の関係でございますけれども、印刷費についてはいわゆる一般競争で行いますので、そこで業者さんのほうが手持ち業務量その他も見えてどういうふうに入札を入れるかというところはあるしまして、そここのところはもうどうなふうにお考えで入れているのかというのは、競争の結果ではないかと交通安全白書については思っているところでございます。

それから、執行率のところでございます。少し反省がありますのは、例えば資料6の下から2つ目、3つ目で高齢者のドライバーの啓発を地域とするリーダーの方々の研修事業、それからおじいさん・おばあさん、お父さん・お母さん、子供、三世代一緒になって地域で交通安全教室を行うためのリーダーの研修事業などは、それぞれ地域で要望を聞いて行っているわけでございますけれども、そここのところで一度聞いたらそれでいいだろうといった形で執行していた面もあり、執行の仕方として年度途中の状況変化などを踏まえずに執行した面もあるかと思っております。

ただ、もちろん、企画立案的な要素が多いので、競争計画の結果だと思えます。数がまだ10も20も業者が手を挙げる状況ではございませんで、人材研修だとかコンベンション事業等の会社が手を挙げてきているのですけれども、競争の中でも数が余り多くない中で競争して下げている面もあるかなと思っております。

○上村先生 概算要求の金額は幾らだったんですか。

○説明者 今年度の予算については、積算単価等の見直しが査定されましたけれども、要求と今年度の予算額ではほぼ同額でついたところでございます。

すみません。手元に詳細がございませんが。

○説明者 まず、最初に執行率の関係で御説明申し上げたいと思えます。

私どものほうで執行率が著しく低いのが、研修経費とワークショップ事業になります。研修経費につきましては、幾つかの地域でやるという自治体数を前提に積算をしているところなんですけれども、ワークショップもそうです。

ただ、残念ながらこういうふうな形で研修を一緒にやりませんかと声をかけて手を挙げていただけた自治体が少なかったというところがございます。特に研修事業につきましては、地方公共団体として市区町村レベルできちんと被害者対応窓口みたいなのところできていない自治体もまだまだ多く残っているところがございます、逆をいえば余りそこまで被害者施策にまだ熱心ではないので、では研修をやりたいと手を挙げてもらえないという、ちょっとジレンマ的な状況でございます。

それで、昨年それでも研修を続ける必要があるのかと思ひまして、今まで研修をやった自治体の担当者さんと呼んで、どんな形で研修は役立っていますかというような話し合いをさせていただいたのですが、その場合はむしろいろいろな他の地方公共団体の話も聞いてみたいとか、その研修をやったことによって確かに啓発作用は県内であったというような意見もありました。

なので、引き続き研修という形で自治体に働きかけると同時に、今年も残念ながら地方自治体はあまり手を挙げていただけなかったのですが、不足分についてはブロック単位で全国で幾つかのところでは県の職員を集めて、ほかの公共団体ではどんなことをやっているか、お互いに教え合うような研修事業という形で、ちょっとフォーマットを変えたものを促してみようかと思っているところがございます。

それで、ワークショップ事業につきましても、昨年までは向こうが企画を持ってくるのを待っていたという形でしていたんですけれども、今年は幾つかこちらの方でこういう形の連携体制をやってみませんかとか、プログラムを提示してみたところがございます。それに若干手を挙げてはいただいたのですが、ちょっと意味を誤解されているのか、あまりこれにお金をつけても意味はないかなという形で手を挙げていただいた自治体もあったので、むしろお断りをした自治体があって、今年もちょっと執行率は低くなりそうなのですが、逆に希望を募りましてやりやすいワークショップというか、私どもとして推進できたらいいなという形のワークショップをまた事後的に募ってみようかとは思っているところがございます。

概算要求等につきましては、担当者のほうにかわります。

○説明者 先生がおっしゃった、予算額が増えているというのは研修事業のことをおっしゃっているのでしょうか。ここは、箇所数は変えていませんで、いわゆる統一単価といひまして、会場借料とか、そういうものが上がった関係で上がってしまっているということで、箇所数自体は変わっていません。

それと、25年度の概算要求については要求どおりお認めいただいたというところがございます。

○上村先生 あとは、白書の単価についてはどうですか。

○説明者 白書も、交通担当が申しましたように競争入札なんですけれども、犯罪被害者関係は非常に入札する業者が少ないものですから、逆に競争相手があまりいなくて単価が上がってしまっているのではないかと思います。

○大臣官房長 上山先生、どうぞ。

○上山先生 両事業とも国と地方の役割についてお聞きしたいのですけれども、まず交通安全対策のほうで資料6を見ると、挙げていらっしゃる事業の中で国がやらなければいけないことというのが必ずしも全てではないように思えます。

白書だとか、調査研究の一部は国がやらなければいけないとは思いますが、基本的にはやはり交通事故、交通安全というのは先般の事前の勉強会でもお話を差し上げたと思うのですが、かなり地域の特性によって異なってくるものだと思うので、指導員の養成にしてもやはり都市と田舎、郊外では随分違ったことがあると思います。そういった意味でいくと、もっと地方のほうに事業を移管してもいいんじゃないかと思うのですが、その辺りはいかがでしょうか。

○説明者 交通安全の関係でございます。先生が御指摘のように、交通安全、交通事故防止、地域の問題という面も強いと思っております。

ただ、例えば交通事故被害者サポート事業というのはやはり地域においてまだ根づいていないところもあり、広域的な対応が必要かと思っております。交通事故相談員総合支援事業につきましては、最近では自転車事故の増加による過失相殺損害賠償の問題など、非常に複雑多岐な問題の中で都道府県単位、政令市単位での研修よりは全国的に一括して弁護士さん、大学の先生から研修、講習をしていただくという形が現時点では効果的かと思っております。

交通安全指導者養成講座、高齢者安全運転推進協力者養成事業、参加体験実践型交通ボランティア養成事業、御指摘のとおり確かに地域においてやれる分もあるかと思っております。

ただ、安全指導者養成講座は地域固有の問題であることも否定しませんが、例えばブロック単位で集まってもらって都道府県の域を超えて共通する課題もあるかと思っております。そういったことを意見交換、情報交換して現場に戻ってするというところに意義があると思っておりますし、参加者もそういう御意見をいただいております。

○上山先生 すみません。逐一、全部説明いただかなくても結構です。要は、全国共通の課題というものが無いとは全然言わないので、その部分はその部分でももちろん内閣府の調整能力、調整を担うという役割が必要かと思うんですけれども、全部が全部内閣府がやらなくてもいいんじゃないか。

かつ、この執行率などを見ても、相当現在の事業規模は縮小できるのではないかと思います。ぱっと見た感じの印象です。ですので、ここで逐一説明していただく必要はないのですが、もう少し細かに各事業の中を見ていただいて、地方に移管できるもの、国でやらなければいけないものと切り分けをしていくことは必要んじゃないかと思っております。

○説明者 事業の内容については、地域から要望がある、提案があるようなものについて

は行っていくなどの検討も必要ではないかと思ったところでございます。

○大臣官房長 ありがとうございます。そろそろ時間ですので。

○上山先生 すみません。犯罪被害者のほうもちょっとお聞きしたいのですけれども、簡潔にします。

こちら、基本的にはやはり被害者というのは自治体が一番窓口になると思うので、将来的には自治体に移管していくということだと思っておりますが、現在のところでは自治体も十分に意識もノウハウもないということで、その啓蒙活動的なところが事業になっているのか。なかなかそれで集まってくれないで苦労しているというようなお話だと思っておりますが、そうは言いつつ、やはり将来的には自治体に移管していかなければいけない部分が多いのかと思っていて、どのくらいのスパンでこれを自治体に移していくか。そういった目標なり計画なりというのは立てていらっしゃるんですか。

○説明者 今はとりあえず総合的対応窓口、自治体としての責任を持てる部署というものがきちんと市区町村レベルで100%設置になるということを目指しているところです。

それで、白書でも特集を組んだり、いろいろ働きかけはしているところでございます。近年中に、できればこの研修事業というものについては少なくとも性格は変わらないといけないというふうに仰るとおり思います。いつまでもテイクオフするための研修ということではなくて、全国的な統一を図っていくとか、あるいは新しく出てきた政策課題について知っていただくための情報共有の場という形での切り口には変わり得るかなと思っておりますが、今のところは残念ながら自治体同士の体力差でありますとか、意識差が激しいというところがございます。

○上山先生 いろいろな苦労をされている部分は非常にわかりやすいのですけれども、目標の定め方というのは恐らく積み上げていくやり方と、目標を設定してそこから逆にブレークダウンしていくやり方とあると思うので、一方である程度の期間でこうするということを決めた上で、目標を具体的に定めていくということも考えられたらいいかと思っております。

○大臣官房長 時間ですので、コメントシートの記入をお願いいたします。

では、石堂先生。

○石堂先生 前回も申し上げたのですけれども、この犯罪被害者対策も交通安全対策も目標が非常に高邁ですから、誰もこの対策をやることについて異を唱える人間というのはいないということで、逆にいうとそれが非常にマンネリ化した政策を打ってもそれが通ってしまうというリスクが非常に大きい分野だと思っております。

ですから、今たくさん議論がありましたけれども、やはりやっていることの効果が上がっているんだろうかということとは一体どうやったらわかるのか。その効果を確かめようということについて非常に真剣に取り組んでいただく必要があるのだろうと、両方とも共通してそういう問題を持っているように思います。

それから、交通安全のほうの資金の流れのシートの中で、一般競争入札でG. パシフィックコンサルタンツ株式会社というところが交通安全基本計画の総合的な効果分析手法に

関する調査というものをやっているんですね。これは何か役に立っているんですか。

○説明者 これは今、第9次です。それで、27年度あります。28年度に向けて第10次をつくるための現在の計画の課題だとか、アイデアとして昨年度はどういった指標ないしはモニター指標的なものがあるかということや大学の有識者さん、関係省庁と一緒に勉強を始めたという1年目でございます。将来的には、次の計画見直しのための第一歩を調査したというものでございます。

○石堂先生 ただ、何次にもわたって効果分析手法と書いてあるわけですがけれども、打った政策の効果がどうかということや分析する手法がだんだん積み上がってきていると考えてはいけないんですか。

○説明者 昨年は、アイデア出しをして始めたというのが率直なところでございます。例えば、同じ死者数と言っても年代別だとか、負傷者数についてもいろいろな重い方、軽い方といますので。

○石堂先生 そういうことでなくて、皆さんがやっている交通安全対策がどういう効果が上がっているかということとは関係ないでしょう。このコンサルタントに委嘱しているのは、全然関係のない話なんですか。

○説明者 まさに次の10次計画に向けての現在の9次計画の評価、現状分析をするための調査でございます。

○石堂先生 そうすると、その分析結果というのがこのアウトカムにこういう成果がありましたということや載せるようなことができるものともまた違うんですか。

○説明者 内閣府の総合調整の一環ではございますけれども、国全体の施策の中の分析という形になります。内閣府の啓発事業自身の効果だけを見るわけではないということやでございます。

○大臣官房長 では、記入をしながらということで、南島先生。

○南島先生 コメントでございますが、共生社会の2つの施策、両方とも共通のお話としてコメントしたいと思います。

犯罪被害者の二次被害防止、交通事故死亡者の減少ということ、要するに究極的なアウトカムだというお話でした。それで、そこを追いかけておられる。それが政策効果だというお話だったと思いますけれども、内閣府の総合調整ということや考えた場合には、自治体での対応の充実、それから交通ボランティア等の安定的運用というところが最も重要な部分ではないかと思われるのです。そこの体制整備ができて、間接的な効果として最終的に二次被害の防止だとか、あるいは交通事故の減少だとか、そういうふうな話になるということで、行政体制の整備こそがまさに確認すべき内閣府の総合調整機能の上での事業の効果、成果ということに私はなるのではないかと感じて伺っておりました。

もしそうであるとするならば、そこを確認しなければ、その成果、実績、効果の議論はできないのではないかと私は聞いていて思ったのですけれども、そのお話と、最終的に国策として国全体として、例えば交通事故に関して交通施策に資するような、企画立案に資

するような調査をするというのはまた別の話なのかと思って伺っておりました。その2つが入り乱れているところが、山谷先生がおっしゃったアウトカムと、そこに至る経路の議論の区分けということで、重要な意味を持つのではないかと思います。

それで、私が申し上げたいことは、普及啓発の段階を超えますと、その次は体制整備の段階をきちんと確立しなければいけない。最終的に政策効果の段階、確認の段階というふうにステップがやはりあると思うんです。もしその最初の段階、普及啓発が不十分であれば普及啓発をアウトカムといいますか、ここでいう実績にしなければならないし、それからも体制整備がテーマだということであれば、そのための予算確保、成果の発現ということにいかないといけないのではないかと思います。それを、最終的な交通事故死亡者数に話を持って行ってしまっているところが、間の議論が抜けてしまっている部分ではないか。

意見としては、山谷先生の補足のような、あるいは上山先生の補足のよう話になってしまいますけれども、そのように感じましたのでコメント申し上げたいと思います。

○大臣官房長 太田先生、お願いします。

○太田先生 春と秋の全国交通安全運動について伺いたいのですが、これは春と秋にやっている事情は何かあるのでしょうか。

○説明者 交通対策本部で決定しておりますけれども、社会的な要請としては、春は通園、通学の開始時期であることと、9月も2学期が始まることと、子供だけではないでしょうけれども、社会的に新しい勤務先の関係等で交通事故に特に安全面で気をつけようということで、社会的な動機から定めたものでございます。

○太田先生 これは事前勉強会で申し上げた点ですけれども、当然冬のほうが事故の発件数が高いということですので、特に春と秋にするのは事故を減らすという意味でいうと効果的な時期なのかという疑問がありました。

○説明者 そこは、御指摘としては踏まえませす。

例えば、鉄道関係であると12月くらい、忘年会のシーズン等に鉄道事故の対策を事業者さん等がされているやに聞いておりますし、自治体によっては夏休みとか、いろいろな時期にも安全週間をしたり、ないしは最近事故が多いという緊急的状況であればそれぞれの地域でやっているということはございます。

御認識は課題として踏まえませすが、国民運動的に全国一律でするのは春と秋で当面はしたいと思っているところでございます。

○太田先生 これは、運動自体は内閣府さんがされていて、中央大会は警察がされているというのは何か住み分けとして意味があるんですか。

○説明者 率直に言うと、中央大会は警察と交通安全協会共催でやってきたという経緯だと思います。そういったところで住み分けしているということでございます。

○太田先生 それは、先ほどの私の質問に戻るわけですけれども、やはり警察がここをやり、ここを内閣府がやるというところの住み分けの必然性がないというのは、事業全体に

内閣府がやる必然性がないからじゃないですか。

○説明者 そのこのところの住み分けはなかなか難しいということは現実問題あるかと思いますが、交通安全協会とは警察として組織だってやれる部分と、自治体から交通安全指導員等で委嘱を受けているとか、地域のボランティア的に自主的にやっているというところに現実問題、警察とか県警のほうで手が回り切れないという部分を内閣府のほうで研修をしてきたという経緯がございますし、今もそういう現状でございます。

○上村先生 とすると、重複排除欄はなぜ空白になっているんですか。

○説明者 レシート上は、そのこのところで大体住み分けができていると思って書かなかったところがございますけれども、そこにいろいろな課題があるようでありますら今後考えたいと思います。

○石堂先生 春、秋の交通安全運動のものがあつたんですけれども、先ほど来、効果を調べるのが難しいという話ですが、事前勉強会するときにも言ったんですが、春、秋の運動をやったときに、その運動の直前の1週間、運動をやっている間、そして終わった後の1週間、その間で事故がふえるかどうかというのは、非常に運動の効果があるならばあるということが見えてくる可能性が高いところではないかと思うんです。そういうどこかしらをつかむようなことでも、とにかく自分たちのやっている施策に効果があるかどうかということを実際に考えていったらいかがかと思います。

それから、先ほどこちらの説明の中で、1月～4月の本年の状況は非常に厳しい状況にあるとこのペーパーの中に書いてあるんですが、それによって本年度の交通安全全体の計画について何か緊急に見直しをしようとか、そういう動きはあるんですか。

○説明者 昨年もことしも高齢者ですとか、交通事故の状況がよくないということがございます。今後政府内でもいろいろ議論をする必要があるかと思っております。

それから、先生御指摘のマンネリにならずに効果検証をしていく、効果を見ていくということは研修事業とか、春、秋の運動についても行っていく必要があるかと思っております。

○太田先生 ことし増えているというのは、原因は特定されているんですか。

○説明者 率直に言ってまだ分析中で、政府内でもいろいろ議論をしているところがございますけれども、通学路の安全ですとか、高齢者対策という意味では、地域での交通安全の見守り体制、そういったところをどういうふうに継続、充実させていくかというところは一つの課題ではないかと思っております。

○太田先生 それは、昨年からその部分が急に手薄になったということなんですか。

○説明者 手薄になったとは、交通安全の関係者は思っていないわけでございますけれども、データの的には厳しいデータというところで、そこをどういうふうにしていったらいいのかというのは今、勉強しているところでございます。

○太田先生 基本的に死者数が減ってきたというのは、医療の改正とか、そういうことですか。この交通安全運動の効果なんですか。

○説明者 当然、安全意識もあるかと思えますし、シートベルトの着用率などは一つのサンプルではございますけれども、着用率が高いことによって死亡までにはつながらなかったのではないかというのは警察のデータ等でもあるところでございます。

○太田先生 そういう何が死傷者数の削減に効いて、何が効かないのかということの分析が全般にされていなくて、何が効くかわからないから満遍なくいろいろやってみているという印象がどうしてもあるんです。

急にふえているのであれば、なかなか難しいとは思いますが、その原因を特定することに集中して、それに対して効果的な安全運動を計画していくというような変化といえますか、機動性みたいなものが確保されているほうが望ましいのではないかと思います。

○説明者 御指摘のとおりだと思っています。従来はシートベルトの着用率だとか、きょうの資料にもちょっとありましたが、事故を起こす前の速度はどうだったかとか、あとは飲酒運転等が減っているかとか、そういったところで例示的に示してきているところでございますが、今後どういった形で分析していくかというのは課題だと思っています。

○事務局 他にいかがでしょうか。

○上村先生 少し時間があるようなので、犯罪被害者の施策のほうですけれども、やはりこのアウトカムをどう設定するかが非常に問題で、23年度に45%、24年度に41%と4ポイント下がっているんですが、この下がったということは事業に意味がなかったというふうに思われてしまいますので、やはりここはどういうふうにアウトカムを設定するのかということを実際に考えないと多分いけないと思います。

○大臣官房長 では、取りまとめを石堂先生からお願いいたします。

○石堂先生 まず、犯罪被害者推進の関係でございまして、これは「事業全体の抜本的改善」というものに2人の先生が入っております。それから、「事業内容の改善」ということで4人でございます。結果としては、「事業内容の改善」のほうの比重は高いんですけれども、これもこういう意見があったということも両方書いて出す形にいたしたいと思います。

取りまとめのコメントでございまして、議論全体として見ると、この施策については地方自治体等における体制整備というものが非常に重要と思われる中で、中長期的なビジョンを持ってその辺の整理をどう考えていくかという感じで、その事業全体を見直していただく必要があるのではないかと思います。

それから、交通安全対策の関係でございまして、これは「事業全体の抜本的見直し」と「事業内容の改善」が3人、3人と実は分かれております。この件につきましては、内閣府の総合調整、取りまとめといった役割が施策全体の中でどの程度の役割を果たしているのかが明確に見えてきていないのではないかと思います。各所管部あるいは地方自治体との業務の住み分けといいますか、その関係を今後全体的に見直していく必要があるのではないかと思います。

先生方、いかがでしょうか。

○上山先生 結論に全然異論はないんですが、多分皆さんいろいろとコメントを書かれていますと思うので、できたらある程度皆さんが書かれたコメントも、従前の行政事業レビューのときのように紹介いただけるといいのかなと思います。

○大臣官房長 いろいろありますので、どれか取り上げるのはあれですから、では全部読み上げましょうか。

○上山先生 全部じゃなくてもいいんですけども、代表的なものとかを挙げていただければ、そのくらい判断できますよね。

○石堂先生 そういう意味では、事務局と私で目を通して、全体的にこの辺だなというところでまとめたつもりでございますので。

○上山先生 それはもちろんそうだと思いますけれども。

○太田先生 いろいろな意見はあったけれども、最終的にこう取りまとめるということでもいいんだと思うのですが、そのいろいろな意見、こういう意見があってこういう議論があったということを、せっきくの公開プロセスですので、そちらで代表的なものを読み上げていただくというのが通例だったと思うのですが。

○石堂先生 ヒアリングの公開というのはあるんですか。

○会計課長 これは全部公開です。

○石堂先生 そうですよ。いかがでしょうか。

○会計課長 では、代表的なものだけ読み上げさせていただきます。

まずは、上山先生ですけれども。

○太田先生 それは誰のコメントというのは一応言わないことになっていると思いますが、まずはほかの方から読み上げていただいて、上山先生のコメントはわからないようにしていただければと思います。

○会計課長 わかりました。大変失礼しました。

まず犯罪被害者の方ですけれども、適切なアウトカム指標になっていない可能性がある。内閣府の事業である必要性が小さいのではないかというようなコメント、あるいはこれは議論でもありましたけれども、事業実施に異議を唱えることが難しい分野であって、マンネリズムに陥りやすいというような意見がございました。

あとは、最終的にこの施策を将来どういう形に落ち着かせたいのか。そのイメージが見えないというような御意見とか、地方公共団体職員に対する研修は国でやる必要があるか疑問である。白書作成に限定すべきではないか。あるいは、より自治体との距離を物理的にも接触頻度をふやして自治体の意識向上を図ってほしいとか、将来的には自治体に移管すべきという御意見とか、地方公共団体の窓口の対応体制を整備充実させることが目的であるとするならば現在の方法が最適なのかといった御意見がございました。

それから、交通安全の方です。これも、自治体の方に移管を図るべきではないか。警察庁の本来業務ではないか。あるいは、内閣府の事業である必要性が小さいのではないかといったこととか、交通ボランティア等に関する制度は安定的に運営をするためにはどうい

う方向が必要なのかといった御意見がございました。

○大臣官房長 それでは、取りまとめは先ほど石堂先生からお話させていただいたような形にさせていただきます。

それでは、「犯罪被害者等施策推進経費」「交通安全対策推進経費」につきましては、以上で終わらせていただきます。

引き続き、次の議題は準備ができ次第開催したいと思いますので、よろしく申し上げます。