

「第 12 次山形県交通安全計画（案）」に対して意見表明

～ 予防型交通安全への転換や自転車損害賠償責任保険等の加入促進を要請 ～

日本損害保険協会東北支部山形損保会（会長：後藤 圭吾・損害保険ジャパン株式会社、山形支店長）は、2026 年 8 月 25 日付で山形県から公表された標記パブリック・コメント（募集期間：8 月 25 日～9 月 15 日）に対し、意見表明を行いました。

＜パブリック・コメントの概要＞

交通安全対策基本法に基づき、山形県において、交通安全対策推進を図るため策定している 5 か年計画について、現計画の後継となる令和 8 年度から令和 12 年度までを計画期間とする「第 12 次山形県交通安全計画」の策定が進められており、その案をとりまとめたとして意見募集がなされたもの。

＜意見の概要＞

No.	該当 ページ	該当箇所	意見内容	意見の理由
1	P3～4、 P13、 P40、 P45、 P59	P3「先端技術の積極的活用」 P4「EBPMの推進」 P13「交通実態等を踏まえたきめ細かな対策」 P40「急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所対策」 P45「ビッグデータによる潜在的危険区間の指定」 P59「GISを活用した交通事故情報の見える化」	事故発生後の分析に加え、事故が発生する前の潜在的な危険を把握し、先回りして事故を防止する「予防型交通安全」への転換を一層進めることを提案します。 具体的には、警察・道路管理者等が保有する事故情報に加え、保険会社、自動車メーカー、運送事業者等が保有するテレマティクス・ドライブレコーダー等の急ブレーキ、急ハンドル、速度超過等の情報を、個人情報等に十分配慮しながら官民で活用し、潜在的危険箇所の把握・改善につなげる仕組みの構築を提案します。	計画案には既に、EBPM、GIS活用、急ブレーキデータ等のビッグデータによる潜在的危険箇所対策が盛り込まれています。これを官民データ連携まで具体化することで、「事故が起きた場所への対策」から「事故が起きそうな場所への先回り対策」へ進化でき、重大事故の未然防止に資すると考えます。
2	P10、 P14、 P19、 P42～43	P10「こどもの安全確保のための環境整備」 P14「こどもの交通安全対策の推進」 P19「小学生に対する交通安全教育の推進」 P42～43「通学路等における交通安全の確保」	小学校入学に伴い、それまで保護者と行動していたこどもが一人又はこども同士で道路を歩く機会が増えることを踏まえ、「小学校入学前後・低学年」を交通安全教育の重点対象として位置付けることを提案します。 横断歩道での安全確認、駐車車両の陰からの飛び出し防止、自動車の死角、右左折車との関係、危険予測・回避などについて、実際の通学路も活用した参加・体験・実践型教育を、県・警察・学校・地域・企業等が連携して推進することが有効と考えます。	計画案では、こどもの安全確保や「危険を予測し、回避する能力」の育成が明記されています。一方、事故リスクが大きく変化する小学校入学前後の年代を重点化する記載は明確ではありません。年齢特性に応じた重点対策を加えることで、より実効性の高いこどもの事故防止につながると考えます。
3	P9～10、 P14～15、 P22、 P32	P9～10「高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策」 P14～15「高齢者の交通安全対策・高齢ドライバー対策」 P22「高齢者に対する交通安全教育」 P32「高齢運転者対策の充実」	高齢者対策について、免許返納の促進だけではなく、①安全に運転を続けられる方への安全運転継続支援、②適切なタイミングでの自主返納支援、③返納後の代替移動手段確保、を一体的に進める「高齢者モビリティ安全支援」の考え方を提案します。 運転適性診断、サポカー、テレマティクス等を活用した運転特性の見える化、家族を含めた安全運転相談、オンデマンド交通等との接続を組み合わせることが考えられます。	計画案でも、安全運転を継続するための教育、サポカー普及、自主返納、支援制度の拡充が掲げられています。これらを個別施策としてではなく、「安全運転継続から返納後の移動まで」の一連の政策としてつなぐことで、高齢化が進む山形県において、交通安全と移動の自由を両立しやすくなると考えます。

4	P4、P21、P30～31、P34～36	P4「経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化」 P21「事業所における安全教育の推進」 P30～31「民間団体・企業等との連携、地域における参加・協働」 P34～36「安全運転管理・事業用自動車の安全対策」	企業を交通安全啓発の「対象」とするだけでなく、地域交通安全の「担い手」として位置付け、「交通安全経営」の考え方を県内に広げることを提案します。 例えば、県内企業が「事故ゼロ」「飲酒運転ゼロ」「ながらスマホゼロ」「全席シートベルト着用」「横断歩道での歩行者優先」等を自主宣言し、優良な取組を県が認証・表彰し、好事例を横展開する仕組みが考えられます。	青年ドライバーを含め、多くの県民が通勤・業務で自動車を利用しており、企業・事業所は交通安全への大きな接点を持っています。経営トップが交通安全をリスクマネジメントや人的資本の課題として捉えることで、従業員だけでなく家族や地域にも安全意識を広げる効果が期待できます。
5	P4、P8～9、P13、P16、P30、P45、P59	P4「EBPMの推進」 P8～9「第12次交通安全計画における目標」 P13「交通事故情報の見える化」 P16「衝突時の被害軽減対策」 P30「GIS等を活用した事故データの提供・発信」 P45「対策効果の分析・評価」 P59「交通事故データ解析等統計分析の高度化」	計画全体の最終目標である「24時間死者数18人以下」「重傷者数280人以下」に加えて、中間KPIを設定し、毎年度進捗と施策効果を県民に見える形で公表する仕組みを提案します。 KPI例として、高齢者交通事故死者数、こどもの歩行中事故件数、横断歩道一時停止率、自転車ヘルメット着用率、後部座席シートベルト着用率、飲酒運転事故件数、生活道路重大事故件数、潜在的危険箇所の発見・改善件数等が考えられます。	計画案はEBPMを明確に掲げていますが、最終成果指標だけでは、5年間の途中段階で個々の施策がどの程度効果を上げているかを把握しにくい面があります。中間KPIを毎年確認することで、施策の改善・重点化がしやすくなり、県民参加型のPDCAにもつながります。例えば後部座席シートベルト着用率は65.1%と、運転席99.8%に比べ改善余地が明確です。
6	P11（4）自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備 3段落目 「また、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、自転車損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進していきます。」 P19ア 小学校における交通安全教育の推進 「・・・自転車利用中に加害者となる事例を捉え、賠償責任等への備えとして、自転車保険の加入を促進します。」 P20ア 中学校における交通安全教育の推進 「・・・自転車利用中に加害者となる事例を捉え、賠償責任等への備えとして、自転車保険の加入を促進します。」 P20④ 高校生に対する交通安全教育の推進 3個目の○ 「・・・自転車乗車中におけるヘルメットの着用、自転車利用中に加害者となる事例を捉え、賠償責任等への備えとして、自転車保険の加入を促進します。」 P26⑤ 自転車の安全利用の推進 2個目の○ 「・・・関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合の備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発を推進します。」 P53（2）自転車の安全性の確保 「・・・自転車事故による被害者の救済及び加害者の負担軽減に資するため自転車の損害賠償責任保険等への加入を促進します。」	山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（2019年12月24日（一部2020年7月1日）施行）において、損害賠償責任保険等への加入は義務となっています。条例が施行されて6年が経過していることから、「促進」や「推進」といった表現ではなく、もう一段階踏み込んだ表現が適切と考えます。 なお、第12次岩手県交通安全計画（素案）では、「関係事業者と連携を図りながら損害賠償責任保険等への加入を加速化する。」といった表現が用いられている箇所があります。		
7	P15（5）外国人の交通安全対策の推進 4段落目 「加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進して、交通安全への意識変容を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要があります。」	山形県のデータによると、県内における在留外国人数も増加しています。交通事故抑止の対策と並行して、交通事故による被害軽減のための対策についても記載してはどうでしょうか。 具体的には、交通事故による被害者の保護や運転者が損害賠償責任を負った場合の経済的負担軽減の観点から、自賠責保険や自転車損害賠償責任保険等への加入義務、また、自動車保険への加入について、外国人への周知広報を実施すべきと考えます。		
8	P17 1 交通安全思想の普及徹底 4段落目 「特に中高生に対して、自転車事故が最も多くなる年代となることを踏まえた基本的な交通ルールを周知徹底するとともに、ヘルメット着用促進等の交通安全教育を強化します。」	記載のとおり、15歳～19歳において、自転車乗用中の死傷者数や事故割合が、他の年代に比べて圧倒的に高くなっています（警察庁統計）。 例えば、「自転車通学時のヘルメット着用要件化等について、学校等と連携して推進する。」といった、強化のための具体的施策を記載してはどうかと考えます。 なお、第12次福島県交通安全計画（案）では、「学校等と連携した自転車通学時のヘルメット着用促進等による着用率の向上を図る・・・」といった表現が用いられています。		

東北支部では、今後も行政や関係機関と協力し、地域の安全・安心に資する取組みを推進していきます。