

ソフト・ハード両面にわたる 広範・多彩な対策を継続

事故の原因究明と分析、自動車教習所での実技研修、意識啓発を通じた職員
の安全意識向上、ドライブレコーダーなどハード面の充実と、考え得るあらゆる
交通事故防止対策を講じている鳥取県。その詳細と効果などを紹介する。

交通事故防止に向けた 「オール県庁」の取り組み

鳥取県が公用車事故防止対策を強
化したのは、平成23年度のこと。年
間60件前後で推移していた事故件数
が、80数件へと急増したことがきつ
かけだった。年度途中の23年12月に
は、副知事をトップとする、公務に
おける交通事故ゼロをめざした「幹
部会議」を開催、さらに具体的な交
通事故防止対策を検討する「担当者
連絡会議」を設置した。この連絡会
議は、知事部局に加え、企業局、病院
局、教育委員会、警察本部などから
も担当者が出席するという「オール
県庁」で構成されている。現在も定
期的に開催され、各組織の交通事故
防止対策とその効果などについて、
情報交換をしている。

ここでは、総務部行財政改革局の

職員支援課と人事企画課が主導する
知事部局の取り組みを紹介する。
まず、各職域の安全衛生委員会で、
毎年度、必ず「公用車の事故防止」を
重点項目に位置づけ、それぞれ独自
の対策を講じている。また知事部局
全体に共通する対策は、「公用車に
よる自動車事故対策事業」として予
算化し、広範な取り組みを継続して
いる。以下、その詳細を見ていく。

事故現場に赴き 「現場検証」も実施

取り組みのなかで、何より注目さ
れるのは、事故原因を徹底して究明
する姿勢だ。

事故当事者は「事故報告書」と「交
通事故原因分析シート」を作成し、
所属経由で職員支援課など関係課に
提出する。これらの情報は事故原因
分析だけでなく職員に対する注意喚

起用文書(資料1)の作成にも活用さ
れ、庁内LANで公開される(後述)。
報告書とシートには、事故の状況

など重複する項目もあるが、シート
には、当事者の身体や時間外勤務の
状況などの記入欄がある点異なる。
。前夜の睡眠時間や飲酒の有無、
事故発生前1週間の日ごとの出退勤
時間と時間外勤務の業務内容、発生
前1カ月間の時間外勤務の総時間数

と業務内容と、かなり詳細な内容だ。
時間外勤務の状況は、事故発生直前
に時間外勤務や休日出勤が多かった
職員がいたことを踏まえ、30年度に
新たに追加されたという。

加えて、前述の2課と会計指導課
の担当者が事故当事者とともに現場
に赴き、事故の状況などを改めて聞
き取る、いわゆる現場検証も行う。

資料 1

職員に対する 注意喚起文書

事故報告書と交通事故分析シ
ートを基につくられる。図や写真
が入り、事故の状況がよくわか
るようになっている。

発生日時	令和元年5月28日(水) 午後3時30分頃
事故発生場所	赤松町国分寺下道(区道214-3)交差点
担当者	1人
事故の概要	<p>状況： 農業用ため池の管理道路上で方向転換しようとして、車両直前から管理道路脇の草むらに進入した際、ハンドルを右に切って直進したところ、車両右側の草むらの中にある境界杭に接触し、車体右側下部を損傷させた。</p> <p>原因： 障害物の有無を確認せずに管理道路脇の草むらに進入したため。また、同乗者がいたにもかかわらず、乗車誘導を行わなかったため。</p>
写真	

発生日時	令和元年5月28日(水) 午後3時30分頃
事故発生場所 <td>鳥取県庁内</td>	鳥取県庁内
担当者 <td>1人(ただし、先に停車して目的地に向かったため乗員は同乗していません)</td>	1人(ただし、先に停車して目的地に向かったため乗員は同乗していません)
事故の概要 <td> <p>状況： 視界確認時、思い通りに方向転換するためアリの駆除に入ったが、傾斜が急で1回で方向転換するのには難しいと判断し、一旦元の車線に戻そうとバックした際、車両右側が鳥取県庁内管理道路にぶつかり損傷した。</p> <p>原因： 傾斜の強い街道をバックする際、後方確認が不十分で、鳥取県庁内管理道路にあることに気付かなかったため。また、同乗者がいたが、先に停車して目的地に向かったため、誘導ができなかった。</p> </td>	<p>状況： 視界確認時、思い通りに方向転換するためアリの駆除に入ったが、傾斜が急で1回で方向転換するのには難しいと判断し、一旦元の車線に戻そうとバックした際、車両右側が鳥取県庁内管理道路にぶつかり損傷した。</p> <p>原因： 傾斜の強い街道をバックする際、後方確認が不十分で、鳥取県庁内管理道路にあることに気付かなかったため。また、同乗者がいたが、先に停車して目的地に向かったため、誘導ができなかった。</p>
写真	

発生日時	令和元年5月28日(水) 午後3時30分頃
事故発生場所 <td>八幡郡新田町(区道279号付近の町道)</td>	八幡郡新田町(区道279号付近の町道)
担当者 <td>2人</td>	2人
事故の概要 <td> <p>状況： 用務終了後、ゆっくりと直進しながら方向転換ができる範囲まで移動しようとした際、左前輪が道路脇の溝に落ちたため車両右側下部が路面に接触して損傷した。</p> <p>原因： 道路が狭く、電柱や道の内側の動物避けの柵に意識が集中し、左前輪と路面への注意が不十分になったため。また、同乗者がいたにもかかわらず、乗車誘導を行わなかったため。</p> </td>	<p>状況： 用務終了後、ゆっくりと直進しながら方向転換ができる範囲まで移動しようとした際、左前輪が道路脇の溝に落ちたため車両右側下部が路面に接触して損傷した。</p> <p>原因： 道路が狭く、電柱や道の内側の動物避けの柵に意識が集中し、左前輪と路面への注意が不十分になったため。また、同乗者がいたにもかかわらず、乗車誘導を行わなかったため。</p>
写真	

技能に合わせた 2種の実技研修

県内9カ所の自動車教習所と連携し、技能に合わせた2種類の実技研修を用意しているのも、注目すべき取り組みといえよう。

一つは、「基本的運転技術スキルアップ研修」だ。駐車場内での後退や方向転換など、文字どおり基本技能と安全運転の基礎知識を学び、路上走行も行う。27年度に始まり、毎回、60人の参加予定人数に対し、40〜70人前後が受講している。6〜7月の間、教習所1校当たり3回、全校で計27回実施していることから、県内のどこの職場にいても、自分の都合に合わせて受講できる体制だ。「運転に不慣れであったり、不安を感じたりしている職員」が応募することになっているが、今年度は事故の傾向を踏まえ、運転経験が少ない新規採用職員と、非常勤職員の中にも運転する機会が多い職員に対し重点的に参加を呼びかけた。

もう一つが「安全運転マイスター研修」だ。路上走行しながら、死角特性や狭路の走り方など、実践的な運転技術を学ぶ。県内のタクシー事業者や運送事業者からのヒアリン

グ、また過去の事故分析から、「ベテランドライバーの慣れ」への対策が必要との判断に至り、さらに、より多くの職員に安全運転研修を受講してもらうため、28年度から実施している。本庁から5人程度、県内各地の総合事務所、試験場などの安全衛生委員会から各1人が推薦され、毎回総計30人前後が受講し、「マイスター」となる。その後、各職場では集合伝達研修を実施。マイスターが講師となり、自ら受けた研修内容を職員に伝え、事故防止の組織的な推進をめざす。実際に路上走行する様子を撮影したビデオ映像を見ながら



本庁地区での伝達研修の様子

の研修で、路上走行時の注意点がわかりやすく伝達できるようになっている。



総務部行財政改革局職員支援課課長補佐の衣川貴志さん

職員支援課課長補佐の衣川貴志さんは、「年を追うごとにマイスターも伝達研修受講者も増えていくことから、事故防止効果の広がりに向けてしていきます」と語る。ちなみにマイスターおよび伝達研修受講者の累計は、30年度でそれぞれ95人、延べ2,601人に達している。

交通事故(公務外も含む)を起こした職員に対しては、過失割合や事故の種類に応じた「安全運転指導研修」(資料2)を実施。さらに事故の程度に応じ、一定期間(7日間・15日間・1カ月間)公用車の運転を自粛させる措置もある。

多彩な意識啓発 ハード面の対策も進める

職員に対する多彩な意識啓発に

資料2 安全運転指導研修の概要

◆前進中の事故	職員の過失大 (過失割合50%以上)	人身	違反者講習	鳥取県安全運転学校講師による集合研修
		物損	CRT研修	鳥取県自動車運転免許試験場による、CRT運転適性検査(画面に表示される文字や記号を使用して、反応の速さや動作の正確性などを検査)
	職員の過失小		安全運転適性診断	運転時の特性を診断する自己診断テスト等を各所属において実施
◆後進中の事故			運転技術確認	後進時における運転技術の確認及び確認結果に基づく指導を、各所属において実施

も、触れておきたい(資料3)。

その一つが、事故の発生状況や原因、事故防止のポイントなどをまとめた文書の庁内LAN掲示板への掲載である。文書は職員支援課で作成し四半期に一度公開しているが、30年度からは、すべての事故について、発生の都度、作成・公開している。また、全職員のパソコン起動画面に、

交通事故防止のメッセージが出るようにしたこともあった。さらに今年度からは、定期的に交通事故ゼロの継続期間を掲示板に表示し、安全運転の意識を高める工夫も行っている。

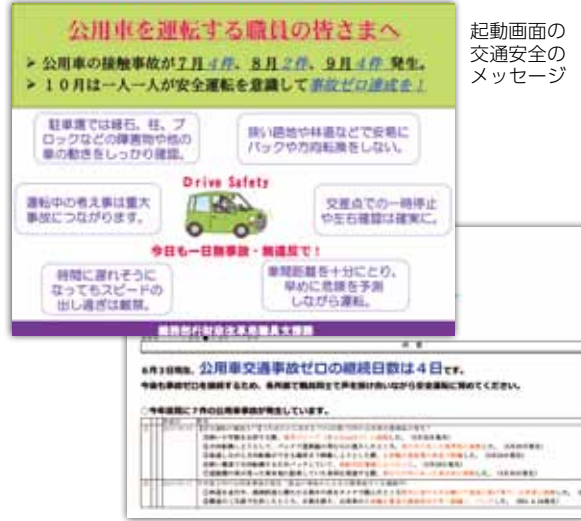
そのほか、「安全運転5則」のカードを作成、各所属に配布もした。カードを使って朝礼の際に唱和したり、公用車で出張する職員に所属長が渡したりする。また無事故・無違反が続いた所属には、それを表彰す

るステッカーも配っている。さらに、安全運転運行管理者協議会が主催する「とっとりM(無事故)・M(無違反)ラリー」への参加も各所属に促している。5人1組でチームをつくり、毎年6月から10月までの期間中、チーム全員の無事故・無違反をめざすイベントで、今年度は、本庁からは15チームが参加し、地方機関も独自に参加している。

また、車庫入れ時の軽微な事故が多いことから、県施設内の駐車場について車を当てやすい鉄骨柱に緩衝材入りのトラマートを巻いたり、車庫を整理整頓し、車を入庫しやすくしたりするなどの対策を講じた。同時に安全点検を各職域安全衛生委員

資料3 意識啓発の工夫について

●庁内LANでの情報発信



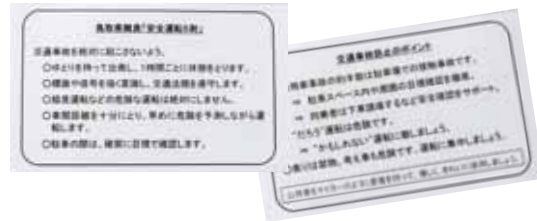
起動画面の交通安全のメッセージ

掲示板に表示された交通事故ゼロの継続期間



事故についての情報発信文書の表紙。この後に事故の詳細 (P13・資料1) が続く

●安全運転5則カード



●無事故・無違反達成所属表彰ステッカー



修に活用することも検討しているという。また、車庫入れ時の軽微な事故が多いことから、県施設内の駐車場について車を当てやすい鉄骨柱に緩衝材入りのトラマートを巻いたり、車庫を整理整頓し、車を入庫しやすくしたりするなどの対策を講じた。同時に安全点検を各職域安全衛生委員

会に要請している。職員一人ひとりに届く情報発信の工夫が必要

近年、事故件数は、年間60件台という以前のレベルに戻り、それを維持している。ここに挙げた取り組みは一定の効果を上げていっていると考えられるが、さらに事故を減らしていくためには、どうすればよいか――。

衣川さんは、「すぐに効果が表れる対策は、なかなかない。公用車を運転する機会が多い地方機関の交通安全担当者も頭を悩ませています。事故をさらに減らすためには、意識啓発が重要と考えています」というので、「職員一人ひとりに確実に届くような情報発信を行い、安全意識の向上につなげてもらうこと」の重要性を強調する。前述したような庁内LANでの情報発信の工夫も、こうした考えに基づいている。