

## 平成25年度以降の行政評価局調査テーマについての意見募集の結果

平成25年 4月23日

総務省行政評価局

「平成25年度以降の行政評価局調査テーマ候補案」について、平成25年2月8日（金）から同年3月9日（土）までの間、国民の皆様から広く意見を募集したところ、6件の御意見を頂きました。頂いた御意見の概要及び御意見に対する考え方は次のとおりです。

| No. | 御意見の概要   | 御意見に対する考え方  |
|-----|--|---|
| 1   | <p>●●市生活保護担当に、生活保護受給者の不正受給情報を伝えたが、調査を実施しないとされた。</p> <p>市によって、調査や審査の厳・甘があり、一律して厳しくし社会保障制度費の節約を、消費税をあげるより、すべきである。</p>                                  | <p>ご意見も踏まえ、生活保護の決定や生活保護費の支給に係る福祉事務所の業務実施状況に関し問題点が明らかになるような調査を行うよう検討してまいります。</p>   |
| 2   | <p>国土交通省気象庁の各地気象台は、防災対策等において地方公共団体との連携が欠かさないことから、即時対応、地方との垣根をなくすためにも、地方自治に位置付けてはどうか。</p>   | <p>近年、地震、台風、集中豪雨など自然災害による甚大な被害が多数発生し、防災対策の面からも、気象予測の精度向上や関係機関への情報提供機能の向上が求められております。</p> <p>今回、頂いたご意見は、今後の調査設計等に当たっての参考とさせていただきます。</p> |
| 3   | <p>1 「生活保護」の調査事項には、「窓口を訪れた人への対応の状況」も入れて欲しい。そして、自治体側だけを調査するのではなく、訪れた人の側にも調査を行って状況を把握して欲しい。</p> <p>受給要件を満たしている人が3回生活保護窓口を訪れたのに、申請に至らず、死亡した実例があるため。</p> | <p>ご意見も踏まえ、福祉事務所における生活保護申請の事前相談の実施状況や、生活保護費支給中のレセプトの管理状況等に関し問題点が明らかになるような調査を行うよう検討してまいります。</p>  |

|   |  |   |
|---|--|---|
|   | <p>2 「生活保護」の「要保護者に対する保護事務の実施状況」や「生活保護の適正支給に係る取組の実施状況」の事項の中では、医師の診断書に関わる状況も入れて欲しい。自治体が不自然な診断書だと感じながらも医師に問合せや意見がしづらい状況がないかなどを調査して欲しい。</p> <p>以前、遠く離れた病院へのタクシー通院が必要である旨の診断書を使った巨額不正受給事案があり、自治体は責任を問われたが、その医師は何も責任を問われていないので、再度類似の事案が発生する可能性もあるため。</p>   |   |
| 4 | <p>「道路交通安全対策（自転車安全対策）」の調査報告書において、以下の点に触れてほしい。</p> <p>1 道路交通法令改正による最高速度の制定について</p> <p>自転車は「車両」でありながらも、最高速度が制定されていない。一般道路における最高速度を現行の60km毎時から30km毎時と変更することとし、その枠組みの中での走行速度とされるように改められたい。</p> <p>2 交通整理の行われていない交差点における右折方法並びに手信号の在り方について</p> <p>交通整理の行われていない交差点における右折方法のあり方については、自転車横断帯もない交差点においては、「交差点の内周を外大回りで右折する」とされているが、かえって危険であるため、対向車等に注意して、「交差点の内周の外回り寄りを右折する」と改められたい。</p> <p>また、道路交通法53条において、「右左折・進路変更・転回・徐行・停止において合図を行いかつ行為終了まで合図を続けな</p> | <p>本行政評価・監視では、自転車の歩道通行要件の見直し等を行った改正道路交通法の遵守、更には良好な自転車交通秩序の実現に係る関係機関の取組状況を主に調査することになると考えています。</p> <p>この取組の中には、通行環境の確立に関するものもあり、自転車専用の走行空間の整備、自転車と歩行者との分離といった観点からの各種施策が含まれています。</p> <p>今後、当局におきましては、頂いたご意見も参考としつつ、実効性のある自転車安全対策の推進に向け、具体の調査内容を企画・立案していく中でどのようなことができるか検討してまいります。</p> |

|   |   |   |
|---|---|---|
|   | <p>ければならない」（趣旨）とされているが、時間的な取扱いについて改めるほか、自転車を製造するメーカーに右左折指示器の整備を強力に働きかける等、大変有効な取組を大いに期待する。</p> <p>3 路側帯の通行のあり方について</p> <p>路側帯の幅員については、場所によりまちまちである実態をふまえ、適切に整備し、整備完了までは、自転車の通行を「道路の左側に設けられた路側帯の車道より」とし、整備完了後には、改めて法改正を行い車両の大原則に基づいた、通行方法の徹底を行うといった、2段階により行うことが望ましい。または、法で路側帯通行を政令委任し、当初は「道路の左側」に限定し、歩道化の整備進捗をふまえ、政令改正により「車道通行の徹底化」を図る方法もあると考える。</p>  |   |
| 5 | <p>「高齢者、障がい者等の移動の円滑化（バリアフリー）対策」（政策評価）について</p> <p>バリアフリー基本構想については、主として以下の課題あり。</p> <p>1 総括的分野</p> <p>国としても毎年の定期調査に、PDCAサイクルを速く回すことを含めた、自治体の適切なバリアフリーの取組が促進されるような質問事項を含ませることを含め取組強化を図るべきである。</p> <p>2 個別分野</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 視覚障害者誘導用ブロックの在り方</li> <li>・ 柱を有する構造物（道路照明灯・交通信号機・大型標識・それらの複合柱等）の在り方</li> <li>・ エスコートゾーンや警察所管構造物関係の在り方</li> <li>・ 鉄道駅のプラットホームと車両の高さ</li> </ul> | <p>本政策評価は、平成26・27年度実施予定テーマであり、頂いたご意見は、今後の調査設計等に当たっての参考とさせていただきます。</p> |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   | <p>の差及び隙間の縮小対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停留所やバスターミナルにおけるノンステップバスと停留所の高さの差の改善</li> </ul>                         |  |
| 6 | <p>「社会資本の維持管理」について、特に道路については、道路法第28条において、台帳整備が義務化されているところである。しかし、「橋とトンネル」を除く道路構造物等については、台帳整備が義務化されていない。必要な規定の整備と台帳整備の取組を行うべきである。</p> | <p>本行政評価・監視は、平成26・27年度実施予定テーマであり、頂いたご意見は、今後の調査設計等に当たっての参考とさせていただきます。</p> |