

## 政策研究レポート

# コロナ禍の犯罪・交通事故実態からみた安全・安心なまちづくりのこれからとは？

## ポストコロナ時代における地域政策の展望 シリーズ

公共経営・地域政策部 [東京] 研究員 土方 孝将

### ■ポストコロナにおける刑法犯認知件数、交通事故発生件数のリバウンドに警戒が必要

我が国の刑法犯認知件数、交通事故発生件数は年々減少しており、令和3年の刑法犯認知件数及び交通事故発生件数はいずれも戦後最も少なくなった。

一方で、令和3年中の刑法犯認知件数、交通事故発生件数は、過去5年間でみれば最も減少幅が小さい。刑法犯認知件数、交通事故発生件数ともに減少しているものの、アフターコロナの人々の行動回復により、刑法犯認知件数、交通事故発生件数のリバウンドに警戒する必要がある。

### ■「犯罪・交通事故全体を減らす」ことから「特定の犯罪・交通事故を減らす」ことへ

刑法犯認知件数や交通事故発生件数の総数が減少し続けている一方で、個別の犯罪や事故の種類でみると、横ばいあるいは増加しているものもあり、わが国のあらゆる犯罪・交通事故が一様に減少していると言い切ることはできない。加えて、例えば人口減少・超高齢化社会の進行といった社会情勢の変化は、地域の見守り活動とその担い手の減少や高齢ドライバーによるヒューマンエラーの増加などが懸念される。

このような中で、安全・安心なまちづくりに向けた取組は、これまでの「犯罪・交通事故全体を減少させる」取組から、「より個別・具体的な犯罪・交通事故を減少させる」取組への転換期にあると考えられる。これまでの犯罪・交通事故の実態や、社会情勢の変化を見据え、これからの安全・安心なまちづくりを検討する必要がある。

### ■安全・安心なまちづくりのこれからの求められること

これからの安全・安心なまちづくりに向けては次の4つの取組が重要と考えている。

- ① 犯罪、交通事故の実態を的確に捉え、根拠に基づく施策を展開すること
- ② 地域の見守り活動等の担い手不足に対し、人々のライフスタイルに合わせて、一人一人が無理なく、日常生活の中で“ながら見守り”の意識を持つこと
- ③ AI や IoT、スマートシティなど、安全・安心なまちづくりの実現に寄与する新たな仕組みを活用・導入すること
- ④ ナッジを活用し、犯罪や交通事故の被害回避に向け人々の行動・意識変化を後押しすること

## 1. はじめに

刑法犯認知件数は平成 14 年、交通事故発生件数は平成 16 年にそれぞれ戦後最多を記録して以降、国・地方公共団体・地域住民等が連携して、犯罪や交通事故の少ない「安全・安心なまちづくり」を推進し、刑法犯認知件数、交通事故件数いずれも減少を続けている。特に、令和 2 年の刑法犯認知件数及び交通事故発生件数の前年比の減少率は、いずれも過去最大となったが、これは、新型コロナウイルス感染症拡大による人々の行動変化が一因と考えられる。

しかしながら、令和 3 年の刑法犯認知件数及び交通事故発生件数の前年比は、過去 5 年間で最も低い水準にあり、いずれも減少しているが、過去 5 年間でみれば大きく減少しているわけではない。また、犯罪・交通事故ともに、全体ではなく個別の被害の特徴ごとにみれば、被害の減少率が鈍化しているものがあるほか、少子高齢化に伴う地域を見守る人々の減少など、一概に、現在の安全・安心なまちづくりに関する取組だけで十分とは言い切れない。加えて、新型コロナウイルス感染症拡大が収束し、人々の日常生活が感染拡大以前に戻ると、刑法犯認知件数、交通事故発生件数のいずれも減少率の鈍化や、最悪の場合は被害のリバウンドを引き起こす可能性も否定できない。

図表 1 刑法犯認知件数と交通事故発生件数の前年比

前年比 (当年件数/前年件数×100(％))	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	令和 3 年
刑法犯認知件数	91.9%	89.3%	91.6%	82.1%	92.5%
交通事故発生件数	94.6%	91.2%	88.5%	81.1%	98.7%

資料:警察庁「警察白書」(各年)、警察庁「犯罪統計資料(令和 3 年 1～12 月分【確定値】)」、警察庁「道路の交通に関する統計(令和 3 年中)」より作成

本稿では、これまでの犯罪・交通事故の推移と現状、及び犯罪予防・交通事故予防の基本的な考え方を整理するとともに、今後の社会・経済情勢を踏まえた「安全・安心なまちづくり」のポイントについて論考する。

なお、犯罪や事故が多い・少ないと感じる基準や、治安がよい・悪い、安全である・安全ではない等の評価は主観的なものであり、一人一人の家族構成やライフスタイル、価値観によっても異なることから、本稿では、あくまで犯罪統計に基づいた客観的な状況に関する考察のみを行うこととする。

## 2. これまでの犯罪・交通事故の推移

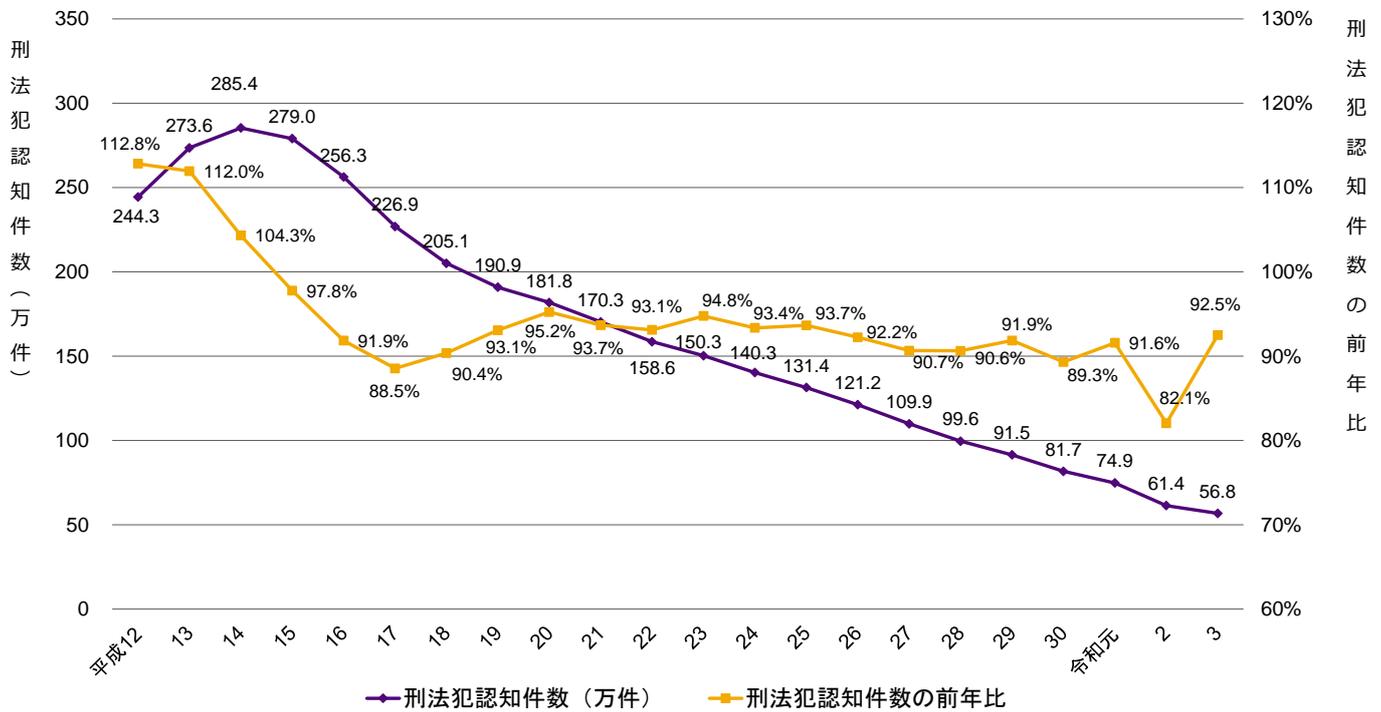
### (1) 刑法犯認知件数の推移

#### ① 刑法犯認知件数は一貫して減少

刑法犯認知件数は戦後増加し続け、平成 14 年に最多となる年間約 285 万件を記録したが、同年以降、各自治体においては安全・安心なまちづくりに向けた方針や自治体の責務を定めた条例(安全・安心なまちづくり条例)が制定されるなど、罪被害低減に向けた取組が推進され、以降、一貫して減少し続けている。平成 28 年には年間 100 万件を下回り、令和 2 年には年間約 56.8 万件となるなど、平成 14 年に比べ約 229 万件、約 80.1%減少した。とりわけ新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言や、まん延防止等重点措置が多く都道府県に複数回、長期的に発出された令和 2 年においては、刑法犯認知件数が前年の 82.1%となるなど大きく減少した(図表 2)。

約 20 年の間に、刑法犯認知件数が減少し、治安が大きく改善されたことについて、直近については新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあるが、全体としてみれば官民連携による安全・安心なまちづくりに向けた取組の推進が大きな要因の一つといえよう。

図表 2 刑法犯認知件数の推移と前年比



資料: 警察庁「警察白書」(各年)、警察庁「犯罪統計資料(令和3年1~12月分【確定値】)」より作成

## ② 刑法犯認知件数は一貫して減少

刑法犯認知件数が大幅に減少したことは確かであるが、罪種別にみると、すべての犯罪が同様とは言いがたい。

警察白書における「刑法犯罪種別認知件数の推移」のうち、背任、賭博、汚職等を除く 22 罪種についてみると、平成 14 年に比べ減少した罪種は 18 罪種であり、合計約 229 万件減少している。そのうち、最も減少数が多いのは「非侵入盗」であり、次いで「乗り物盗」、「侵入盗」となっている。これら上位 3 罪種の、平成 14 年から令和 3 年にかけての減少件数の合計は約 200 万件であり、減少した認知件数のうち 87.0%を占める。

一方で、刑法犯総数の平成 14 年比は 19.9%であるが、これを下回った罪種は、21 罪種中 7 罪種に留まる。加えて、認知件数が増加した罪種は「暴行」「脅迫」「公然わいせつ」「略取誘拐・人身売買」の 4 罪種である。つまり、約 20 年前と比較して刑法犯認知件数の減少の大部分は非侵入盗、乗り物盗、侵入盗の「窃盗」の減少によるものであり、また、約 20 年前に比べて増加した罪種も存在するといえる。

以上のことから、これまでの犯罪被害低減に向けた取組が効果的であった罪種と、効果的であったと言い切ることは難しい罪種が存在している。今後はより一層、どのような犯罪を減らす必要があるのか、また、そのために効果的な取組を的確に検討し、施策を実行することが求められる。

図表 3 罪種別認知件数の減少数

罪種	平成 14 年	令和 3 年		
	認知件数	認知件数	増減数	平成 14 年比
総数	2,853,739	568,104	-2,285,635	19.9%
非侵入盗	1,263,759	225,193	-1,038,566	17.8%
乗り物盗	775,435	119,336	-656,099	<b>15.4%</b>
侵入盗	338,294	37,240	-301,054	<b>11.0%</b>
うち器物損壊等	196,018	56,925	-139,093	29.0%
うち占有離脱物横領	71,782	11,746	-60,036	16.4%
うち住居侵入	33,872	9,780	-24,092	28.9%
傷害	36,324	18,145	-18,179	50.0%
恐喝	18,403	1,237	-17,166	<b>6.7%</b>
詐欺	49,482	33,353	-16,129	67.4%
偽造	10,883	1,893	-8,990	<b>17.4%</b>
強盗	6,984	1,138	-5,846	<b>16.3%</b>
わいせつ	9,476	4,283	-5,193	45.2%
放火	1,830	749	-1,081	40.9%
強制性交等	2,357	1,388	-969	58.9%
殺人	1,396	874	-522	62.6%
うち逮捕監禁	630	271	-359	43.0%
賭博	300	116	-184	38.7%
凶器準備集合	30	6	-24	20.0%
うち略取誘拐・人身売買	251	389	<b>138</b>	<b>155.0%</b>
わいせつ	2,052	2,431	<b>379</b>	<b>118.5%</b>
脅迫	2,374	3,893	<b>1,519</b>	<b>164.0%</b>
暴行	19,442	26,436	<b>6,994</b>	<b>136.0%</b>

注:平成 14 年比で増加した罪種を太字下線、減少比の少ない順に 5 罪種を太線下波線とした。

資料:警察庁「警察白書」(平成 15 年)、警察庁「犯罪統計資料(令和 3 年 1~12 月分【確定値】)」より作成

## (2) 交通事故発生件数の推移

### ① 交通事故発生件数は一貫して減少

交通事故発生件数は平成 16 年に戦後最多の約 95 万件を記録して以降、一貫して減少している。平成 29 年に約 47 万件とおおよそ半減しており、令和 3 年には約 31 万件にまで減少するなど、令和 3 年の発生件数は、平成 16 年に比べ約 65 万件減、68.0%減少した。

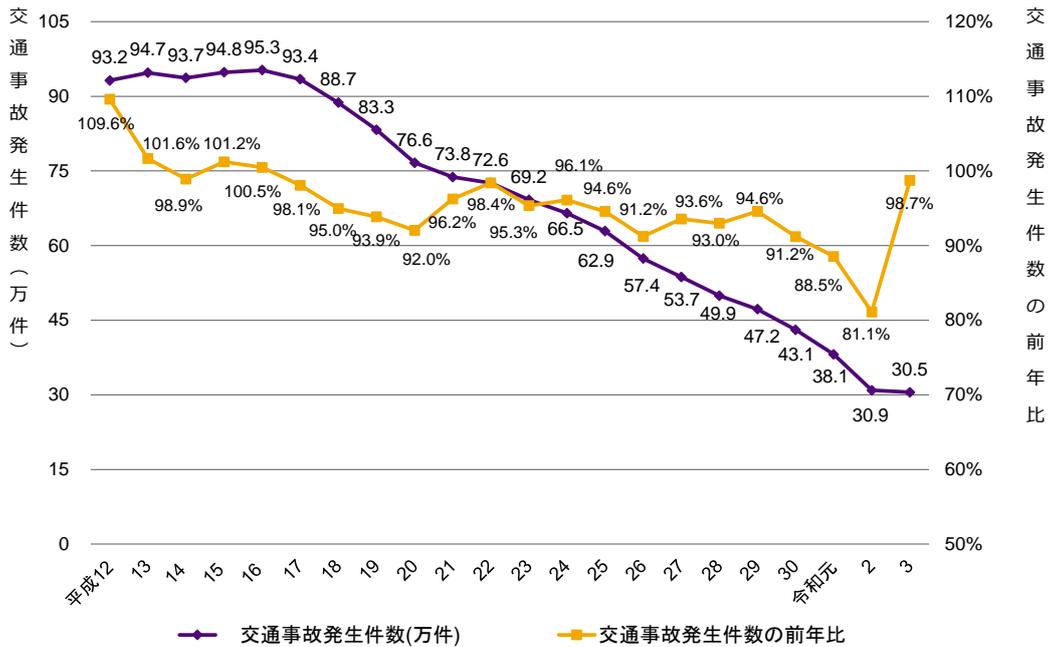
人口 10 万人当たり死傷者数(以下、「死亡率」)についてみると、平成 12 年以降最も多かった平成 12 年の 7.15 に対し、令和 3 年は 2.09 であり、70.8%減少している。

同様に負傷者数(以下、「負傷率」)についてみると、平成 13 年の 928 に対し、令和 3 年は 287 であり、こちらも 69.1%減少している。

こうした交通事故の減少の背景には、飲酒運転の厳罰化等の道路交通法の改正や、自転車利用者対策、高齢者対策といった制度の整備、交通安全に対する意識啓発の強化、安全・安心な自動車の開発・実用化、道路環境の整備等の基盤整備が一因と考えられる。

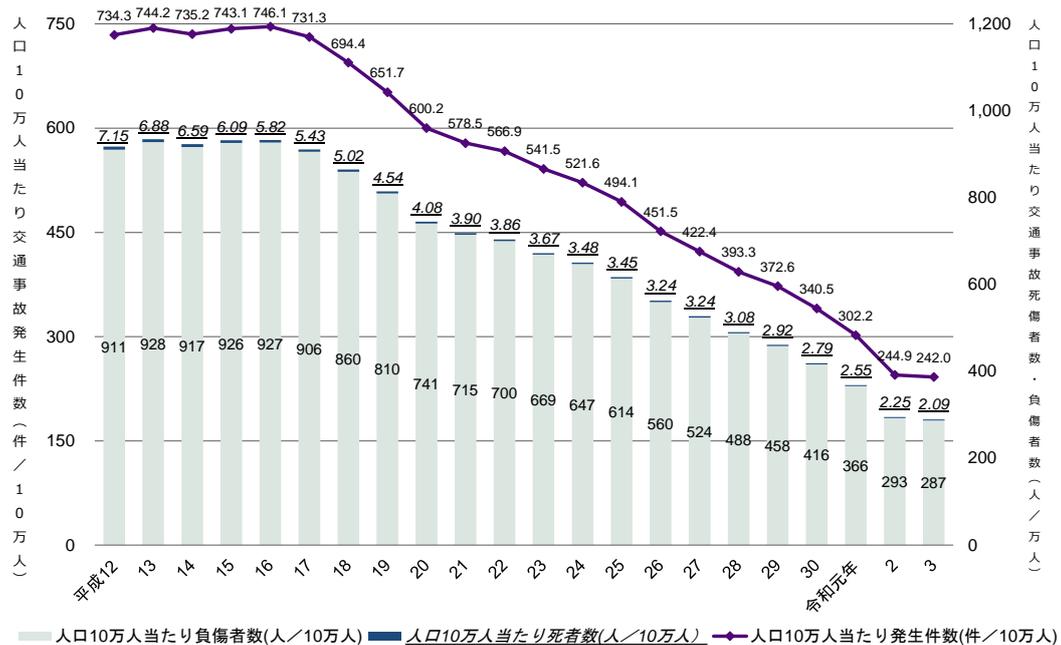
なお、刑法犯認知件数と同様、令和2年中の対前年比交通事故発生件数は81.1%となるなど、戦後最も減少率が高くなったが、令和3年中の対前年比交通事故発生件数は98.7%であり、ほぼ横ばいの交通事故発生件数であった。

図表 4 歩行者の死亡率(死亡者数/人口10万人)



資料:警察庁「警察白書」(各年)、警察庁「道路の交通に関する統計(令和3年中)」より作成

図表 5 歩行者の死亡率(死亡者数/人口10万人)



資料:警察庁「警察白書」(各年)、警察庁「道路の交通に関する統計(令和3年中)」より作成

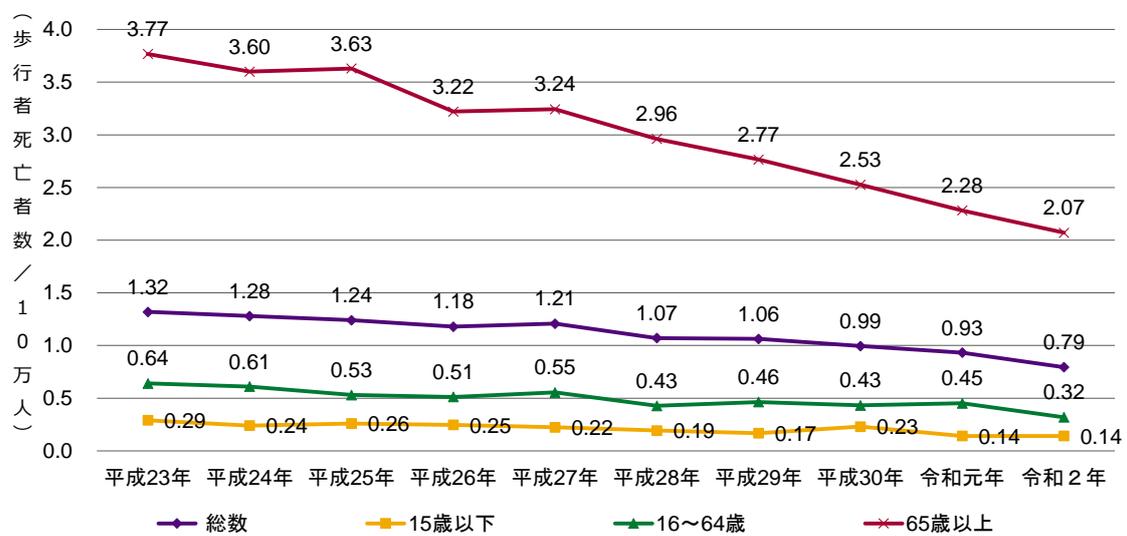
## ② 歩行者の交通事故負傷者の減少率は緩やか

平成 23 年以降、歩行者の死亡率、負傷率はいずれも減少傾向にある。特に新型コロナウイルス感染症拡大を一因として、令和元年、令和 2 年の減少が大きい。

一方で、年齢別の歩行者の死亡率、負傷率の減少率についてみると、死亡率はすべての年齢で全交通事故の減少率を上回っているが、負傷率は 15 歳以下を除き下回っている。歩行者の負傷率は低下しているが、全交通事故と比較した場合には、減少傾向は緩やかである。

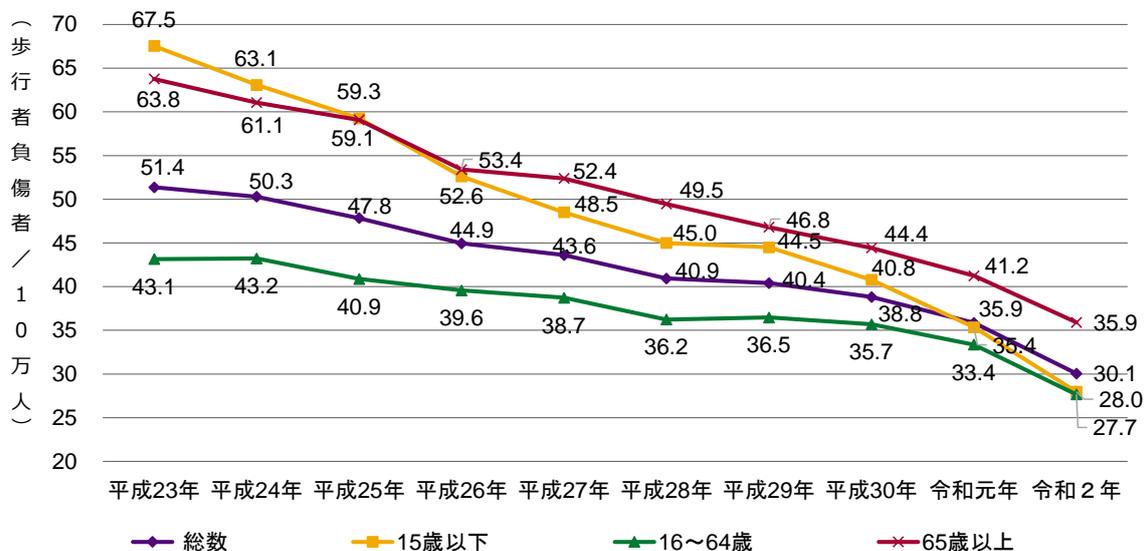
今後は、交通事故全体を減らすだけでなく、どのような交通事故を減らすべきか、その時どのような対策が必要であるか検討し、施策を実行することが求められる。

図表 6 歩行者の死亡率(死亡者数/人口 10 万人)



資料:警察庁「警察白書」(各年)より作成

図表 7 歩行者の負傷率(負傷者数/人口 10 万人)



資料:警察庁「警察白書」(各年)より作成

図表 8 死亡率と負傷率

		死亡率			負傷率		
		平成 23 年	令和 2 年	減少率	平成 23 年	令和 2 年	減少率
全交通事故		3.67	2.25	38.7%	668.7	292.7	56.2%
歩行者	総数	1.32	0.79	39.8%	51.4	30.1	41.5%
	15 歳以下	0.29	0.14	51.5%	67.5	28.0	58.6%
	16～64 歳	0.64	0.32	50.1%	43.1	27.7	35.9%
	65 歳以上	3.77	2.07	45.0%	63.8	35.9	43.7%

注: 死亡率、負傷率いずれも人口 10 万人当たりの死亡者数、負傷者数

資料: 警察庁「警察白書」(平成 24 年版、令和 3 年版)より作成

### 3. 犯罪・交通事故の予防の基本的な考え方

前章では、犯罪・交通事故の推移の全体像を整理するとともに、それぞれの推移と特徴を述べた。

本章では、犯罪予防、交通事故予防について、要点を絞って簡単に整理する。

#### (1) 犯罪予防

##### ① 犯罪発生の一因

犯罪は、基本的に犯罪を行おうとする者(以下、「犯罪企図者」と)、被害対象となる人や物(以下、「被害対象」)が存在し、被害者を守る人や物が不在となると、犯行に及ぶ機会の条件(以降、「犯罪機会」)が満たされ、犯罪が実行される。

なお、当然、過失によって意図せず罪に問われる場合や、犯罪企図者の心理的要因が強いことに起因する犯罪もあるが、これらのケースは議論の対象外とする。

##### ② 防犯環境設計理論(CPTED)

犯罪機会を与えないことによって、多くの犯罪は予防できると考えられており、こうした犯罪予防の考え方の一つとして「防犯環境設計理論(CPTED=Crime Prevention Through Environment Design)」がある。

CPTED は「被害対象の強化・回避」「接近の制御」「監視性の確保」「領域性の確保」「地域コミュニティ力の向上」の手法に基づき、ソフト・ハード両面から犯罪予防に取り組むことで、被害を低減しようというものである。奇しくも、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛・移動制限は、被害対象者が犯罪被害を受ける場に現れず「被害対象の(強化・)回避」と、犯罪企図者に被害対象者を近づけない「接近の制御」が実現したことにより、急激な被害減少に繋がったものと考えられる。

図表 9 防犯環境設計理論の考え方

	手法	考え方
①	被害対象の強化・回避	被害対象を物理的に強化する、もしくは回避させること
②	接近の制御	被害対象に犯罪企図者を近づけさせないようにすること
③	監視性の確保	被害対象に対して、人の目を増加させること
④	領域性の強化	犯罪のしづらい空間であると思わせること
⑤	地域コミュニティ力の向上	社会的凝集性の向上や文化の尊重
⑥		社会的な連携の推進
		住民一人一人が地域の一員であることを意識し、CPTED の効果を高めようとする
		地域のあらゆる団体等と連携し、CPTED の効果を高めようとする

資料: 文部科学省「地域における通学路の安全確保の方策等についての調査研究 報告書」(令和 3 年 3 月)より作成

## (2) 交通事故予防

### ① 交通事故発生の一因

交通事故は、犯罪と異なり、基本的に交通事故を行おうとする者はおらず、日常生活における人や車両等の過失によって生じるものである。なお、希に意図して交通事故を発生させようとする企図者もあるが、こうしたケースは議論の対象外とする。

交通事故予防においてはヒューマンエラー及びシステムエラーの制御が求められ、中でも特にヒューマンエラーの改善が重要である。これについては②にて触れる。

システムエラーについては、車両に搭載する新技術や新たなシステム開発に依存し、これはどちらかというヒューマンエラーを補完する役割が強い。なお、ヒューマンエラーやシステムエラーのリスクがゼロではないことを踏まえ、被害拡大防止に向けた対策(例えば、シートベルトの着用率の向上等)も必要となる。

### ② 事故ハザード知覚と被害回避行動

ヒューマンエラーと言っても、交通事故の要因となるエラーは多種多様であるが、ここでは危険に対する認知に着目し、ハザード知覚と回避行動について述べる。

ハザード知覚とは、目に見えて危険な状況を把握する「顕在的ハザード知覚」と、直接目には見えないが危険な状況を推測しようとする「潜在的ハザード知覚」が存在し<sup>1</sup>、これらの知覚が交通事故の発生にも影響するとされている。これらのハザード知覚は、犯罪においても同様のことが言えるが、ここでは交通事故の一因として取り上げる。

あくまで筆者の考えであるが、特に前者は高齢者の交通事故、後者は子どもの交通事故との関係が強いと考えている。一般に、高齢になるほど身体的機能が低下する。視覚機能の低下や、注意機能の低下、有効視野の縮小といった影響により、顕在的ハザードを知覚しづらく、回避行動がとれない、あるいは回避行動の遅れが交通事故のトリガーの一つとなるであろう。

子どもについて言えば、潜在的な危険性を察知するための「経験や知識」が不足しているため、大人に比べ回避行動をとることができない、あるいは回避行動が遅れることが一因となるであろう。

もちろん、高齢者においても、これまでの経験から望ましくない事態は起こらないと認識し、自分は大丈夫と見積もる「正常性バイアス」などの認知バイアスにより、潜在的ハザードを適切に捉えられない可能性もある。また、子どもにおいても、視界や注意力の不足により顕在的ハザードを捉えられない可能性もある。ただし、こうした状況は高齢者や子ども以外であっても、同様のことが言えると考えている。

なお、犯罪と同様、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛・移動制限は、ヒューマンエラーを起こす以前に、人の行動そのものを抑制したことにより、急激な被害減少に繋がったものと考えられる。

## 4. 社会情勢の変化と犯罪・交通事故

犯罪や交通事故には、人口動向、社会保障、福祉、財政、経済、労働、災害等の様々な情勢が影響する。ここでは、今後特に重視すべきと考えられる人口減少と超高齢化、新型コロナウイルス感染症の影響に伴うライフスタイルの変化の2点について、犯罪・交通事故に及ぼす影響を整理する。

### (1) 人口減少、超高齢化

#### ① 要点

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、日本の人口は2019年に12,617万人であったのに対し、2030年に

<sup>1</sup> 公益財団法人国際交通安全学会「交通・安全学 第8章交通心理学」(平成27年3月31日)を参考

は 11,913 万人、2065 年には 8,808 万人に減少すると見込まれている<sup>2</sup>。

また、65 歳以上高齢者人口の割合は、2019 年に 28.5%であるのに対し、2030 年には 31.2%、2065 年には 38.4%に増加すると見込まれ、加えて、2065 年には 65 歳以上高齢者のうち 75 歳以上の割合が 66.5%となるなど、超高齢化社会のさらなる進行は避けられないと考えられる。

## ② 犯罪予防への影響

犯罪予防においては、前述した CPTED における人の目を増加させることで犯罪機会を与えないようとする「監視性の確保」が困難となる。とりわけ地方郊外など、人口減少に伴う低密度化が懸念される地域においては、こうした人の目が行き届きにくくなる。

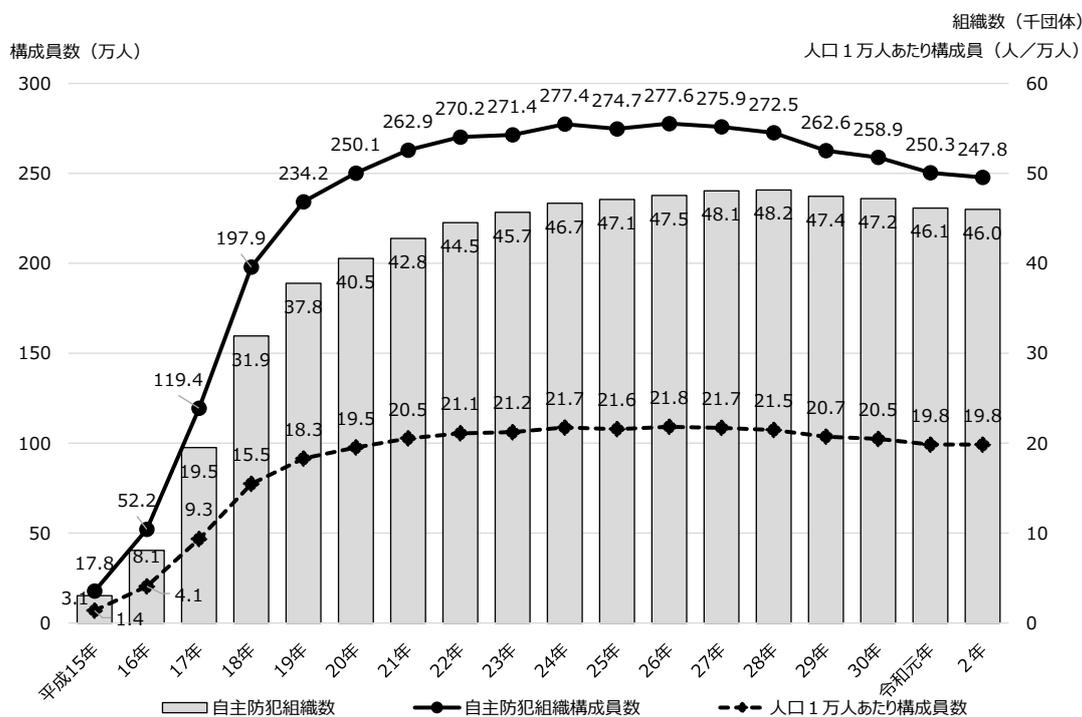
また、超高齢化社会のさらなる進行による、地域の見守り活動の低下と守り手の減少があげられる。平成 15 年以降、全国各地で自主防犯組織が結成され、地域の見守りにおいて重要な役割を果たしてきた。しかしながら、組織の高齢化や人口減少に伴う担い手不足により、自主防犯組織数・自主防犯組織構成員数は減少しており、今後の高齢化社会のさらなる進行は、地域防犯力の低下を加速させる可能性がある。

さらに、昨今増加している特殊詐欺被害の一層の増加などにも懸念がある。

## ③ 交通事故予防への影響

交通事故予防については、昨今の高齢者の死傷者は減少しているものの、超高齢化社会のさらなる進行により、増加に転じる可能性も否定できない。現在取り組まれている施策を引き続き継続するとともに、さらなる超高齢化社会の進行に向けた対策が必要である。

図表 10 自主防犯組織数と構成員数の推移



資料: 警察庁「防犯ボランティア団体の活動状況等について」(令和 3 年 3 月)及び警察庁「警察白書」(令和 3 年版)より作成

<sup>2</sup> 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成 29 年推計)」(出生中位(死亡中位))より

## (2) ライフスタイルの変化

### ① 要点

新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴い、在宅勤務やテレワーク、オンライン会議の増加など、人々の日常生活とその行動は大きく変化した。

しかしながら、これまで緊急事態宣言やまん延防止等重点措置に伴う外出自粛が続いた一方で、感染拡大初期に比べ人々の外出行動は増加していると思われる。

### ② 犯罪予防への影響

犯罪予防においては、人口減少と同様に「監視性の確保」が困難となる。都心部・地方郊外等にかかわらず、屋外に目を向ける時間が少なくなればなるほど、人の目は減少する。そもそも外にいる人が少ないため、人の目が低下しても問題ないという意見もあるが、今後、特に子どもたちが通常どおり登下校を開始し、コロナ禍以前のように外で遊ぶようになれば、人の目の低下は犯罪機会を与えてしまう要因となる可能性もある。

### ③ 交通事故予防への影響

交通事故については、外出自粛や移動制限などが重なり、そもそもの移動が少ないが、移動自体の制限がなくなる、あるいは公共交通機関の利用控えが続けば、路上の交通事故が増加する可能性も否めない。

また、通学や、外遊び等における路上での歩行、自転車移動等によりハザード知覚の経験を積んできた子どもたちにとっては、コロナ禍の状況により経験が積めず、今後、コロナ禍以前のように通学、外遊びに伴う移動が開始された場合に、被害が増加することもありうる。

## 5. 今後の犯罪予防、交通事故予防に向けたポイント

これまで述べたことを踏まえ、今後の犯罪予防、交通事故予防に向けたポイントを次のように整理する。

まず、犯罪・交通事故減少に向けては、犯罪・交通事故全体を減らすということだけでなく、犯罪・交通事故の特徴を的確に捕捉し、効果的な取組を推進することが求められる。

また、社会情勢の変化に伴う、人の目や地域の見守りの減少、子どもや高齢者の犯罪・交通事故被害の増加が懸念されることから、これらの対応が求められる。

図表 11 今後の犯罪予防、交通事故予防に向けたポイント

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 対策すべき犯罪・交通事故の状況を的確に捉え、犯罪、交通事故減少に効果的な取組を検討・実行 (→6(1))</li> <li>✓ 人口減少やライフスタイルの変化と人の目(監視性)の減少に対応 (→6(2))</li> <li>✓ 人口減少・超高齢化に伴う、地域を見守る組織・人々の減少に対応(→6(3))</li> <li>✓ 犯罪・交通事故に関する日常生活での学びの機会や経験の減少に対応 (→6(4))</li> </ul> |
|--|

## 6. 安全・安心なまちづくりのこれからの求められること

### (1) 課題の的確な捕捉と EBPM の推進

これまでの安全・安心なまちづくりに向けた取組によって、犯罪や交通事故全体が減少している。一方で、犯罪種別によっては減少幅が少ない罪種や、増加傾向にある罪種があり、交通事故の被害特徴によっては、被害の減少幅が小さいものもある。

このような状況の中では、客観的なデータの分析により、これまで以上に犯罪・交通事故の特徴を的確に捉え、課題を分析・抽出するとともに、改善すべき事項を正しく設定するなど、根拠に基づく政策・施策立案(EBPM)の推進が重要である。

### (2) 新たな働き方・ライフスタイル下での見守り活動

人口減少や超高齢化社会の進行は回避できない見込みであるとともに、働き方・ライフスタイルの変化に伴い、人の目や地域の見守り活動の減少が懸念される。安全・安心なまちづくりの推進に向けては、こうした人の目や地域の見守り活動は非常に重要である。

文部科学省においては、登下校中の子どもたちの見守りに対し、一人一人ができる範囲で、無理なく子どもたちや地域に目を向けること、また、地域全体で子どもたちの安全を守る環境の創出が必要としている。

時差通勤、在宅勤務、オンライン会議など、新たな働き方がさらに定着することで、これまで自然と注がれていた人の目が減少することにつながる。特に通学時間帯に少し外に出てみる、移動時には子どもや高齢者に目を配るなどの意識を持つとともに、犬の散歩をしながら、散歩しながら、ジョギングしながらといった“ながら見守り”を行うなど、一人一人が少しずつ、できることを行うことが求められる。

図表 12 登下校中の子どもたちを地域全体で見守る体制



資料:文部科学省「やってみよう!登下校見守り活動ハンドブック」(令和3年3月)

### (3) AI や IoT の活用やスマートシティと安全・安心なまちづくりの連動

人口減少、少子高齢化の到来に伴う担い手不足が懸念される中で、今後の安全・安心なまちづくりに向けては、新たな技術による取組も重要であり、その一つがスマートシティの実現による安全・安心なまちづくりの推進である。

現在、地域内に設置された防犯カメラと AI(人工知能)、BLE タグ(ビーコンタグ)を活用した新たな見守りシステム<sup>3</sup>の構築や、過去の交通事故データから交通事故危険度が高いエリアでドライバーに注意喚起を行うシステム<sup>4</sup>などの開発・整備が進められている。人の目が届かない場所も見守ることができるほか、不審行動や不審物、危険情報の予測による犯罪・交通事故の未然回避にも効果が期待される。

#### (4) ナッジの活用による効果的な回避行動の促進

犯罪や交通事故の被害回避に向けては、被害対象者が危険を学び、適切な回避行動を取ることも重要である。一方で、コロナ禍やライフスタイルの変化等により、日常生活の中で学ぶ機会が減少しているものと思料する。

こうした状況下では、日常生活での機会や経験に頼らず、人々の行動を変容させる「ナッジ」が有効な手段の一つであると考えられる。

ナッジとは、「そっと後押しする」という意味があり、ちょっとした工夫で、人の行動をよい方向に導こうとデザインする行動経済学の理論である。イギリスでは、たばこの吸い殻を使った投票箱を設置することで、吸い殻の路上ポイ捨てを劇的に改善したと言われている。

日本においても、交通事故予防に向けて電柱に顔の形をした反射板が貼られていたり、横断歩道に通学中の子どもを模した人形が置かれていたり、パトカーを模した看板が設置されていたり、様々目にすると思うが、これもナッジの一つである。犯罪・交通事故の回避とナッジは非常に相性がよく、ナッジを活用してデザインすることを意識し、犯罪・交通事故予防に取り組むこと自体が重要である。このとき、ナッジを活用して取り組むだけでなく、先に示した EBPM の推進に向け、取組の効果検証を適切に実施するなど、PDCA サイクルを実行し続けることも重要となる。

## 7. まとめ

刑法犯認知件数、交通事故発生件数いずれも減少傾向にあり、特に令和元年から令和 2 年にかけての減少率は、過去に類をみないほど大きかった。これまでの安全・安心なまちづくりに向けた取組を継続することで、今後も一定程度の減少が見込まれるものと思われる。

一方で、令和 2 年から令和 3 年中にかけての減少率は小さく、犯罪や交通事故の発生状況を種類別にみれば、全刑法犯認知件数、全交通事故発生件数と同様に減少しているとはいえないものもある。また、コロナ禍での急激な減少に伴う刑法犯認知件数、交通事故発生件数のリバウンドの可能性も否めないほか、人口減少、超高齢化社会の到来やライフスタイルの変化などの社会情勢の変化により、犯罪・交通事故の様相が変わる可能性もある。

犯罪や交通事故の発生状況を的確に捉え、社会情勢を見据えて新たな手法や技術にて施策を補完するなど、これから時代に即した、新たな安全・安心まちづくりに向けた取組の検討と施策展開が必要である。

<sup>3</sup> 加古川市では小学校の通学路とその付近に、当該場所を通過すると通過を検知する「BLE タグ(ビーコンタグ)内蔵の見守りカメラ」を設置し、保護者や家族等への見守りサービスを提供している(加古川市 HP

(<https://www.city.kakogawa.lg.jp/soshikikarasagasu/shiminbu/shiminseikatsuanshinka/ICT/mimamori.html>))

<sup>4</sup> 高松市では交通事故の発生場所や発生形態、住民から提供された情報を総合して危険場所を特定し、通過するドライバーに対して音声にて注意喚起する実証事業を実施している。(高松市 HP

([http://www.city.takamatsu.kagawa.jp/udopen/press/press\\_infopage.html?pressid=145810](http://www.city.takamatsu.kagawa.jp/udopen/press/press_infopage.html?pressid=145810)))

－ ご利用に際して －

- 本資料は、信頼できると思われる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一的な見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客様の決定、行為、及びその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客様ご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所：三菱UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当社までご連絡ください。