

意見募集等の結果

計画の基本理念	2
第1部 第1章 道路交通の安全	5
道路交通事故のない社会を目指して	5
道路交通の安全についての目標	6
今後の道路交通安全対策を考える視点	7
道路交通環境の整備	9
交通安全思想の普及徹底	18
安全運転の確保	29
車両の安全性の確保	33
道路交通秩序の維持	36
損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	39
研究開発及び調査研究の充実	43
第1部 第2章 鉄道交通の安全	47
第1部 第3章 踏切道における交通の安全	49
第2部 海上交通の安全	50
第3部 航空交通の安全	51
その他	52

意見の内容の概要	意見に対する考え方
計画の基本理念	
<p>スウェーデンの「ビジョン・ゼロ」を参考にして欲しい。</p>	<p>スウェーデンのビジョンゼロを参考にして、今回、交通安全基本計画のサブタイトルとして、「交通事故のない社会を目指して」を新たに設けたほか、講じるべき施策として、「道路交通環境の整備」や「車両の安全性の確保」を盛り込んでおります。また、計画の基本理念において、「交通機関が原因となる事故の防止対策としては、人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。」(P2)と記述しております。</p>
<p>交通の三要素である人と車と道路を一元化する仕組みを構築すべきではないか。また、いわゆるPDCAサイクルを回して推進すべきではないか。</p>	<p>「計画の基本理念」において、「具体的には、交通社会を構成する人間、車両・船舶・航空機等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを国民の理解と協力の下、強力に推進する。」(P1)と記述しており、まさに第8次交通安全基本計画が、三要素を有機的に連携させたものであると考えております。</p> <p>また、PDSCサイクルについては、毎年度、交通安全白書を作成するとともに、各省庁において交通安全業務計画を作成しております。</p>
<p>「人は過ちを犯すものだ」という前提で対策をとらない限りは、事故は絶対に防止できない。そのために、IT や ITS が存在している。</p>	<p>「計画の基本理念」において、「第二に、交通機関が原因となる事故の防止対策としては、人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。」(P2)と記述しております。</p> <p>また、第1部第1章「道路交通の安全」の「今後の道路交通安全対策を考える視点」として、「ITの活用」(P14)を掲げたほか、「道路交通環境の整備」において「高度道路交通システムの活用」(P26)を記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>内閣府においては、「交通事故のない社会を目指して」という副題を単なるスローガンとしてではなく、今後の交通施策推進上の安全哲学として位置付け、この理念を目標や戦略の隅々まで反映させて欲しい。</p>	<p>「道路交通事故のない社会」を目指して、交通安全対策を推進して参りたいと考えております。</p>
<p>公共交通機関をもっと厳しく指導して欲しい。</p>	<p>「計画の基本理念」の「4 公共交通におけるヒューマンエラーへの対応」として、「このほか、平成 17 年に西日本旅客鉄道株式会社(以下「JR西日本」という。)の福知山線における列車脱線事故が発生し社会的に大きな影響を与えたところであり、陸海空すべての公共交通機関の分野において、交通行政や交通機関にかかわる者が安全の確保が最優先の課題であることを再認識し、真摯に交通安全対策や自らの交通安全に対する取組を見つめ直すとともに、ヒューマンエラーを単に個人の問題として捉えず、有効な対策を確立するために、そのエラーの背後関係を調査し、企業の体制やシステム全体の改善の観点から事故防止対策を充実することが重要である。」と記述しております。</p> <p>第1部第1章「道路の安全」において、「自動車運送事業者の安全対策の充実」として「企業全体に安全意識を浸透させ、より高い水準での安全を確保するため、経営トップから現場まで一丸となった安全管理の体制の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組みを導入する。」(P48)と記述しております。</p> <p>第1部第2章「鉄道交通の安全」において、「経営トップから現場まで一丸となった安全管理の体制の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組み等を導入する」(P78)「JR西日本福知山線列車脱線事故が発生したことを踏まえ、過去の指導に対するフォローアップの強化等、保安監査の強化・充実について検討を進め、結論の得られたものから速やかに実施する。」(P79)と記述しております。</p> <p>第2部「海上航空の安全」において、「経営トップから現場まで一丸となった安全管理の体制の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組みを導入する」(P95)と記述しております。</p> <p>第3部「航空交通の安全」において、「経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組みを導入することにより、航空機の安全な運航を確保する。」(P114)「航空会社の事業形態が複雑化・多様化する状況を踏まえ、これまでの立入検査実施体制を抜本的に強化し、航空会社における安全性の現状や将来のリスクを把握するなど体系的な監査を実施する。また、専門的かつ的確な監査の実現を</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
	<p>図るため、監査担当職員等の研修の充実等を図ることとする。」(P114)と記述しております。</p> <p>計画の最後に「特記 公共交通機関における総合的な安全対策」として、「安全マネジメント態勢の構築と継続的取組や ヒューマンエラー事故防止の技術開発を、分野横断的に推進する」(P119)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
第1部 第1章 道路交通の安全	
道路交通事故のない社会を目指して	
<p>国民の大半は、交通事故は別の世界の出来事のように考えているが、実は「ある日突然、失意の世界に引きずり込まれる確率が非常に高い」ということを知ることが、重要なのではないか。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「道路交通事故のない社会を目指して」において、「その際、道路上における危険性は、道路以外における危険性の約4.2倍と高いこと、(中略)、をも念頭に置きつつ、交通社会に参加するすべての国民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。」(P5)と記述したほか、「今後の道路交通安全対策を考える視点」において、「国民自らの意識改革」(P13)を盛り込んでおります。</p>
<p>被害者団体や交通安全に関心のある団体との定期的な意見交換の場を設定すべき。 計画の中に、「交通事故被害者・遺族たちの直接参加による推進を！」と追加して欲しい。 交通事故被害者や遺族の声を反映して施策の実効性を高める仕組みを構築して欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「道路交通事故のない社会を目指して」として、「中でも、交通事故の被害者やその遺族は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である」(P6)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
道路交通安全の安全についての目標	
<p>目標を「重大な交通事故ゼロを目指す」にして欲しい。 交通事故の発生件数自体も減少を目指して目標を設定すべき。 負傷者減少についての具体的数値目標を挙げるべき。 交通事故死者数の目標はゼロとして欲しい。 交通安全先進国のように、死傷者数または重傷者数の数値目標を設定すべきではないか。 数値目標は基本的にはゼロを目指すべきであるが、それは理想であって現実的ではない。そこで、一生懸命かつ真剣に取り組まないと達成できない数値である2割削減を目標とすべき。</p>	<p>交通安全基本計画のサブタイトルとして「交通事故のない社会を目指して」を新設したほか、「計画の基本理念」において、「人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。」(P1)と記述しております。ここに言う「交通事故のない社会」とは、交通事故死者はもとより、負傷者もゼロの社会であると考えております。 また、交通事故死者数の5,500人という数値目標は、あくまでも計画期間における目標であって、究極的には0人を目指すのは当然であります。決して5,500人の死者を容認したものではありません。</p>
<p>道路交通の量的拡大に対して、各論で述べられた施策がどのように対処するのは必ずしも明確ではないのではないかと。</p>	<p>運転免許保有者数、車両保有台数、自動車走行台キロ等の道路交通の量的拡大は、交通事故の発生件数や死者数の増加に働くが、(1)道路交通環境の整備、(2)交通安全思想の普及徹底、(3)安全運転の確保(4)車両の安全性の確保、(5)道路交通秩序の維持、(6)救助・救急活動の充実などの施策によって、発生件数や死者数の減少を図ろうとするものであります。</p>
<p>交通事故死者の減少分は負傷者となっており、しかも、その大半は重度障害である。重度障害者についての記述がないのはおかしい。交通安全対策が効果を上げていると見せかけなければならないからではないか。</p>	<p>重傷者(交通事故によって負傷し、1箇月(30日)以上の治療を要する場合を言う。)の数は、近年減少傾向にあるほか、重度後遺障害者については、第1部第1章「道路交通安全」の「損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進」において、「交通事故による重度後遺障害者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る」(P66)こととしております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
今後の道路交通安全対策を考える視点	
<p>国民全体に対して、新しい交通モラルを確立すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全の安全」の「今後の交通安全対策を考える視点」として、「交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、交通社会に参加するすべての国民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再確認すべきである。そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであるが、一方的な情報提供や呼び掛けにとどまるならば、効果は限定的であり、多くの国民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要である。」(P13)として、「国民自らの意識改革」の重要性を記述しております。また、第1部第1章「道路交通安全の安全」の「交通安全思想の普及徹底」(P35)において、交通ルールや交通マナーの遵守等の重要性が盛り込まれております。</p>
<p>安全装備の進化の中で、利用者に危険に対する感受性を失わせない教育を実施すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全の安全」の「今後の道路交通安全を考える視点」として、「あくまでもITは技術や手段であって万能ではないことから、ITを過信することなく、最終的には、人間一人一人の心掛けが重要であることは論をまたない。」(P14)と記述しております。</p>
<p>地域住民等の意見を交通安全対策により反映させるべき。 地域住民自身が交通安全について具体的な対策を提言することのできる仕組みをつくりあげるとともに、それらを道路計画に反映させてゆく自治体側の姿勢を確保すべきではないか。 国民から直接意見を聞けるような仕組みを考えて欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全の安全」の「今後の道路交通安全対策を考える視点」として、「このため、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、地方公共団体においても、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。」(P14)と記述したほか、「道路交通環境の整備」において、「道路交通安全は道路利用者の生活、経済・社会活動に密接に関係するため、対策の立案に当たって地域住民や道路利用者の意見を十分反映させる必要がある。また、地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通の状況が異なることから、地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を行う。」(P22)として、「地域住民等と一体となった道路交通環境の整備」を記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>少子化の中でこの国に生まれた子供達を、彼らに非の無い事故で命を奪ったり、取り返しのつかない後遺症を与えることは、国の損失である。子供達の安全確保に全力を尽くすべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「今後の道路交通安全対策を考える視点」において、「少子高齢社会への対応」として、「また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。」(P12)と記述しております。</p>
<p>EUのITS動向等も踏まえ、ITSを活用した積極的な事故予防対策を推進すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「今後の道路交通安全対策を考える視点」として、「ITの活用」(P14)を掲げたほか、「道路交通環境の整備」において「高度道路交通システムの活用」(P26)を、「車両の安全性の確保」において、「先進安全自動車の開発・普及の促進」(P53)を記述しております。</p>
<p>「命の大切さ」といった抽象的な題目ではなく、自分の周りの人を含めて、事故を起こさないように気をつけることが重要ではないか。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「今後の道路交通安全対策を考える視点」において、「国民自らの意識改革」として、「交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、交通社会に参加するすべての国民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再確認すべきである。そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであるが、一方的な情報提供や呼び掛けにとどまるならば、効果は限定的であり、多くの国民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要である。」(P13)と記述しております。</p>
<p>総花的な計画ではなく、今後5年間で、何を重点として対策を進めるのかを明確にすべき。</p>	<p>交通安全基本計画は、「交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱」(交通安全対策基本法第22条第2項)であり、限られた重点施策のみを記載するものではありません。また、第1部第1章「道路交通の安全」において、「今後の道路交通安全対策を考える視点」(P12)を記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
道路交通環境の整備	
<p>安全で円滑・快適な道路交通環境を整備するため、駐車場整備、自転車の走行環境整備、分かりやすい道路交通環境の整備を推進して欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「道路交通環境の整備」において、「駐車場等の整備」(P31)「自転車利用環境の総合的整備」(P29)を記述しておりますほか、「分かりやすい道路標識等の整備を進める」(P28)と記述しております。</p>
<p>交通安全対策の効果評価を充実させるべき。特に、市町村道を中心とした生活道路についても事前事後評価を推進すべき。</p>	<p>市町村道等の生活道路に関しても、市町村等の道路管理者と警察が連携して対策を実施することとしているところであり、事故発生状況や対策立案に必要な知見等について共有を図ることとしています。</p> <p>第1部第1章「道路交通の安全」の「道路交通環境の整備」において、「交通安全施設等の整備に当たっては、効果的・効率的に事故を削減する観点から、事故が多発しているなど道路交通安全の観点から問題が生じている箇所に対して重点的に実施することとし、当該箇所における事故の特性や発生要因について分析を行い、その結果を踏まえて対策を立案・実施する。また、対策の実施後においては、整備結果の評価を行い、対策の立案・実施段階にフィードバックすることにより、着実に事故削減を図ることとする。」(P15)と記述したほか、「効果的で重点的な事故対策の推進」として、「優先度明示方式」の活用(P23)、「事故危険箇所対策」(P24)の推進、「交通事故対策・評価マニュアル」や「交通事故対策事例集」の活用(P24)などの施策を盛り込んでおります。</p>
<p>地域を限定したパイロット的な交通安全対策を実施すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「道路交通環境の整備」において、「交通事故対策の重点実施」として優先度明示方式による対策箇所の重点化(P23)を図っているほか、「事故危険箇所」(P24)「あんしん歩行エリア」(P16)において、集中的な交通安全対策と効果評価の取り組みを実施しております。</p> <p>また、これらの箇所の対策で得られた知見については、今後の全国の対策に活用していきます。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>一つ一つの事故を「重大事故」として捉え、原因を徹底的に究明して対策を講じるべき。</p>	<p>交通安全基本計画は、重大事故であるか否かを問わず、およそあらゆる事故を防止するために存在するものであり、そのための対策が、「道路交通環境の整備」「交通安全思想の普及徹底」「車両の安全性の確保」など様々掲げられております。また、第1部第1章「道路の安全」の「道路交通環境の整備」において、「事故危険箇所等において、科学的分析に基づく事故対策を推進するため、「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」を個別の事故対策の立案・実施及び評価に活用していくとともに、実施された事故対策の情報を蓄積し、「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」へフィードバックし、充実する。」(P24)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>基本的には歩道幅を2mとするなど、歩道の存在を明確にして欲しい。 通学路の安全対策を推進して欲しい。 通学路における交通事故を防止すべきであり、事故が起こらない構造にして欲しい。</p>	<p>「計画の基本理念」において、「特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。」(P2)と記述したほか、第1部第1章「道路交通の安全」の「今後の道路交通安全対策を考える視点」において、「子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。」(P12)、「人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。」(P13)と記述しております。このほか、「道路交通環境の整備」の「これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。一方、歩行者の死者数は全死者数の約3割を占めており、その約7割は幹線道路で死亡している。このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。」(P16)「通学路等の歩道整備等の推進」において、「小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。」(P16)と記述しております。さらに、「歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車道等の整備を引き続き重点的に実施する。その際、快適な通行空間を十分確保した幅の広い歩道の整備に努めるとともに、既存の道路に歩道等の設置が困難な場合においては、その歩道等の代替として既存の道路と並行した歩行者専用道路、自転車歩行者専用道路等の整備を推進する。」(P17,18)と記述しているほか、歩道の設置が困難な場合について、歩車共存道路(歩道等の設置が困難な場合において、ランプや狭さく等を組み合わせることにより車の速度を抑制し歩行者等の安全な通行を確保する道路)の整備(P18)を記述しているところです。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
歩車分離式信号機を設置して欲しい。	第1部第1章「道路交通安全」の「道路交通環境の整備」において、「事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。」(P24)「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(平成12年法律第68号、交通バリアフリー法)の特定経路を構成する道路を中心に音響信号機、高齢者等感应信号機、歩行者感应信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と車両の通行を時間的に分離して歩行者と自動車との事故を防止する歩車分離式信号の導入を推進する。」(P17)と記述しております。
交通安全施設についての要望を出しても、改善されたものは4割弱にすぎない。すべての要望に応じて欲しい。	信号機や横断歩道の設置、歩道の拡幅等の交通安全施設等の整備については、道路構造、交通流、交通量、交通環境などを総合的に勘案の上、限られた予算の制約の中で、緊急性の高いところから順次実施しているところであります。
交通安全施設についての要望を受理した場合は、確実に返答をして欲しい。	第1部第1章「道路交通安全」の「道路交通環境の整備」において、「安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識BOX」(はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの)、「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。」(P22,23)と記述しております。
国土交通省道路局の「道の相談室」、総務省、都道府県、市町村、議会、警察など各役所間の窓口を一本化して欲しい。	窓口の一本化については、それぞれの事務の担当省庁等が権限と責任をもって、当該事務をきちんと遂行する仕組みとなっておりますことから難しいものと考えておりますが、どこに相談しても、当該担当窓口が責任を持って対応できるよう、関係部局間の緊密な連携を図るようにしたいと考えております。

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>計画にある「連絡会議などの活用」では、メンバーとして被害者遺族を加えて欲しい。</p>	<p>道路交通環境安全推進連絡会議やアドバイザー会議は、安全な道路交通環境の実現を図っていくため、関係機関の連携を図るとともに、学識経験者の専門的意見等を聴くこととしているものでありますが、その他の場において様々な立場の方々から意見をいただくことについても十分配慮していくとともに、交通事故被害者等からの御意見も踏まえながら交通安全対策に取り組んでいきたいと考えております。</p>
<p>ヨーロッパ交通大臣会議や世界保健機構の交通事故予防対策の動向を見ると、「データ分析に裏付けられた科学的交通事故防止対策の推進」、特に、「交通安全対策諸機関と医療機関との連携推進」が重要なのではないかと。</p>	<p>アドバイザー会議を活用する等して、学識経験者や関係機関等との連携を図っているところですが、医療機関等との連携強化についても検討して参りたいと考えております。</p>
<p>「地域に応じた安全の確保」という項目は良い。地方は交通網も整備されず、公共交通機関も生活の足になるほど発達していない。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「道路交通環境の整備」において、「道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停、バス感应式信号機、PTPSの整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等バスの利用促進を図るための施策を推進するとともに、これらの施策を関係省庁が連携して総合的に実施するオムニバスタウン構想を推進する。また、路面電車、モノレール等の公共交通機関の整備を支援し、鉄道、バス等の公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ること等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。」(P30)と記述しております。</p>
<p>公共事業に住民の声を反映させるため、計画段階からオープンにし、その後も透明性を保つべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「道路交通環境の整備」において、「道路交通の安全は道路利用者の生活、経済・社会活動に密接に関係するため、対策の立案に当たって地域住民や道路利用者の意見を十分反映させる必要がある。また、地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通の状況が異なることから、地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を行う。」(P22)として、「地域住民等と一体となった道路交通環境の整備」の重要性を記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>今回の計画策定に当たっては、クルマ使用の制限を念頭に置くべき。人間の歩行優先、公共交通や自転車の優先を考慮すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「道路交通環境の整備」において、「交通需要マネジメントの推進」が盛り込まれているほか、「人優先の安全・安心な歩行空間の整備」として、「これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。一方、歩行者の死者数は全死者数の約3割を占めており、その約7割は幹線道路で死亡している。このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。」(P16)と記述しております。</p>
<p>自転車道の整備を推進すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「道路交通環境の整備」において、「自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、交通流の純化を促進するため、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進する。」(P19)として、「適切に機能分担された道路網の整備」を記述しております。</p> <p>また、「自転車利用環境の総合的整備」において、「歩行者、自動車とも分離された自転車専用道路等、自転車が走行可能な幅の広い歩道である自転車歩行者道、路肩のカラー舗装化や縁石の設置等により自転車走行空間を整備する」(P29)と記述しております。</p>
<p>車歩道の区別の無い道路に申し訳程度の引かれた白線があるが、すぐ横を車が通って危険である。歩道を設置して欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「道路交通環境の整備」において、「歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車道等の整備を引き続き重点的に実施する。その際、快適な通行空間を十分確保した幅の広い歩道の整備に努めるとともに、既存の道路に歩道等の設置が困難な場合においては、その歩道等の代替として既存の道路と並行した歩行者専用道路、自転車歩行者専用道路等の整備を推進する。」(P18)「小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。」(P16)と盛り込まれております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>事故が何度も多発する箇所は、原因を調べて対処すれば必ず事故はなくなる。放置しているから何度も同じ処で事故が多発するのではないか。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「道路交通環境の整備」において、「死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を指定した「事故危険箇所」について、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して、歩道整備を始めとした集中的な事故抑止対策を推進する。事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。」(P24)と記述しております。</p>
<p>自動車の速度は、生活道路では時速 20km 以下、その他の一般道路では 30km 以下を原則とすべき。 誰も守らないような非現実的な速度規制を見直すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」において、「道路における危険を防止し、その他交通安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努める。」(P21)「主として地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせ、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を強化する。」(P22)と記述しています。</p>
<p>都市部の路面電車網復活・新設の基盤整備と運営補助を行うべき。</p>	<p>LRTの整備を推進するため、平成17年度より、関係局が連携して新規路線の基盤整備を含めた総合的な支援を行う「LRT総合整備事業」を創設するなどLRTに対する支援を行っております。</p>
<p>バスの運営赤字を補填し、過疎路線・本数の拡充を行うべき。</p>	<p>バスは地域住民、特に自らの交通手段を持たない老人や学童等いわゆる交通弱者にとって必要不可欠な公共交通機関であり、生活交通路線の維持・確保は重要な課題と認識しております。今後とも地方バス補助制度を維持し、所要の財源を確保することにより、生活交通の確保に引き続き努めて参る所存です。</p>
<p>運輸部門の規制緩和を見直すべき。規制緩和が過疎部の路線切り捨てや労働者の労働条件低下を招いている現実を直視すべき。</p>	<p>規制緩和により、バス事業においては、事業者の創意工夫を活かした事業運営が促進され、コミュニティバスの運行によるきめ細かい路線や運行ダイヤ設定など利用者の利便に適合したサービスの提供が工夫されているところです。また、タクシー事業における労働者の労働条件については、関係省庁が連携の上、適切な労働環境の確保について取り組んでいるところです。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>盲人用誘導ブロックや警告ブロックの敷設を推進して欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「道路交通環境の整備」において、「また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。特に、交通バリアフリー法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備が面的かつネットワークとして行われるよう配慮する。また、交差点等に設置する通信装置と高齢者、障害者等が所持する携帯端末等との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供や信号機の青時間の延長を行う歩行者等支援情報通信システム(PICS)の整備を推進し、高齢者、障害者等の安全な移動を支援する。さらに、バリアフリー歩行空間が有効に利用されるよう、高齢者を始めとする歩行者等に対して、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までのバリアフリー経路等を適切に案内する。」(P18)と記述しております。</p>
<p>音響信号機や盲導鈴の設置を推進して欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「道路交通環境の整備」において、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(平成12年法律第68号。交通バリアフリー法)の特定経路を構成する道路を中心に音響信号機、高齢者等感应信号機、歩行者感应信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と車両の通行を時間的に分離して歩行者と自動車との事故を防止する歩車分離式信号の導入を推進する」(P17)と記述しております。</p> <p>鉄道駅の改札口等における視覚障害者に対する音案内装置については、バリアフリーの観点から、公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン等に基づき、鉄道事業者を指導して参ります。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>公共交通機関において、照明を明るくし、文字も拡大をして、弱視の方が安心して社会参加できるようにして欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「道路交通環境の整備」において、「一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護さく等の整備を図る。」(P20)「事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。」(P24)「さらに、依然として多発している夜間死亡事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進する。」(P25)と記述しております。</p>
<p>道路行政を見直して欲しい。県や市が「縦割り」で勝手な道路工事を行っている。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「道路交通環境の整備」において、「道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。」(P29)と記述しております。</p>
<p>自転車専用の通行帯において、50cc未満の原付も走行できるようにして欲しい。</p>	<p>道路交通法第2条第1項第8号において、原動機付自転車は「車両」として定義されており、この趣旨は、原動機付自転車は、「軽車両」である自転車とは異なるものと考えられることから、御指摘のような道路交通法改正は難しいものと考えております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
交通安全思想の普及徹底	
<p>高齢者マークのデザインを新たに募集すべき。</p>	<p>高齢者マークについては、新しいマークを公募するつもりはありませんが、第1部第1章「道路交通安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識(高齢者マーク)を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。」(P43)と記述しており、また、同じく「道路交通安全」の「安全運転の確保」において、「高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。」(P46)と記述しております。</p>
<p>自転車は車道を走らねばならないということを小中学校では積極的に教えていないので、子供達は自転車も歩行者と同じつもりでいる。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。」(P35)「小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「体育」、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。」(P37)「中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「保健体育」、道徳、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。」(P37)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>中学生や高校生に対する自転車教育を充実させるべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「保健体育」、道徳、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした心肺そ生法も含めた研修会等を実施する。」(P37)「高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「保健体育」、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした心肺そ生法も含めた研修会、交通安全教育実践地域事業等を実施する。」(P38)と記述しております。</p>
<p>交通安全教育データベースを開設すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。」(P44)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>高校生年齢層(ブレドライバー層)に対して、正規授業として交通安全教育を実施すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「保健体育」、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。」(P38)と記述しております。</p>
<p>高校生の交通安全教育教材である「セーフティ・アクション21」を普及させるべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「交通安全思想の普及徹底」の「高等学校における交通安全教育」において、「高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした心肺そ生法も含めた研修会、交通安全教育実践地域事業等を実施する。」(P38)こととしており、セーフティ・アクション21についても、これらの研修等において文部科学省の資料と併せて活用するよう紹介したいと考えております。</p>
<p>高齢者に対する交通安全教育の環境作りを推進すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「高齢者に対する交通安全教育を推進するため、国及び地方公共団体は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など指導体制の充実に努める…」(P39)と記述しております。</p>
<p>「交通事故死者ゼロ」を目指す強い目的意識を伝える広報活動を推進すべき。 若者に対する交通安全教育について、マスコミによる交通マナー向上を目的としたキャンペーンを行うべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。」(P42)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>自動車工業会等の自動車メーカーが、若者向けの安全教育に関する広報を行って欲しい。</p>	<p>自動車の広告宣伝に関しては、不当景品類及び不当表示防止法第10条に基づいて公正取引委員会の認定を受けた(社)自動車公正取引協議会作成の自動車公正競争規約があり、同協議会に加盟する(社)日本自動車工業会会員メーカーや、自動車販売店もこの規約に準じた広告宣伝を行っております。具体的には、交通事故対策の一環としてスピード感をいわずらに助長することを避けるため、最高速度及び発進加速並びに最高出力は、新聞、雑誌、テレビ、ラジオ、インターネット等においては、アイキャッチャー、キャッチフレーズとして使用しないこととしております。若者に対する教育については、(社)日本自動車工業会では、事故率の高い16～18歳の若者を対象とした交通安全教育プログラムを開発し広く一般に提供しております。また、安全運転技能講習会や交通安全教材の政策・提供の他、TV・ラジオ・新聞などを活用した広報活動に努めており、今後とも継続・充実させることを表明しております。</p>
<p>市町村レベルでも、交通安全基本計画を作成して、学校や町内会への周知を図り、実際に事故多発地域を歩いて危険性を体感するなどの具体的な取組が必要ではないか。</p>	<p>市町村レベルでの取組については、交通安全対策基本法上、市町村においても、市町村交通安全計画を作成することとなっているほか、第1部第1章「道路交通の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」を作成したり、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような仕組みをつくったりするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。」(P44)と記述しております。</p>
<p>国による「交通事故犠牲者慰霊祭」を実施して欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、住民本位の運動として展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者のニーズ等を踏まえた実施に努める。」(P41)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>マンネリ化した春秋の交通安全週間を変えるために、内閣府の合同会議に交通事故遺族・家族達を参加させて欲しい。</p>	<p>交通安全運動については、運動の基本を設定したり、運動の重点を変更したりするなど、「マンネリ化している」とは考えておりませんが、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定をも踏まえ、交通事故被害者等の視点に配慮しながら、交通事故の悲惨さや生命の尊さを広く国民に訴え、理解の増進に努めたいと考えており、第1部第1章「道路の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、住民本位の運動として展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者のニーズ等を踏まえた実施に努める。」(P41)と記述しております。</p>
<p>悪質なドライバーによる車上からのタバコの投げ捨てを法によって規制して欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路の安全」の「交通安全思想の普及徹底」(P35)において、交通ルールや交通マナーの遵守等の重要性が盛り込まれております。 なお、車上から火のついたタバコを投げ捨てる行為の法規制については、道路交通法第76条第4項第4号に該当するものとして禁止されています。</p>
<p>学校教育において、歩行者の交通状況判断力を育成する指導が必要である。 交通安全教育では、何が危険かを教え、危険を発見する能力をアップすることが必要ではないか。</p>	<p>第1部第1章「道路の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「児童に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。」(P36)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>反射材の活用には違和感を覚える。何を着るかは個人の問題であり、衣服に反射材を用いるように呼び掛けるのはおかしい。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して国民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。」(P35)と記述しているとおり、自分の安全は自分で守ろうという気構えを持って行動していただけるようにすることが交通安全の推進につながるものと考えております。</p> <p>反射材の活用は夜間の交通事故防止に効果的であるほか、これを自ら進んで活用することにより交通安全意識の向上も期待できることから、「夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材の展示会の開催等を推進する。反射材の普及に際しては、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。」(P42)と記述しております。</p>
<p>官民一体の安全運動の推進母体をドイツのように明確に位置付けることが重要ではないか。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する国民挙げての活動の展開を図る。」(P44)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>イギリスの「シンク・シンク・シンク」のキャンペーンや、ドイツの「第七感キャンペーン」等を参考に、一人一人の国民の心に染み入るような政府の広報啓発活動が重要ではないか。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。」(P42)「交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する国民挙げての活動の展開を図る。」(P43,44)と記述しております。</p>
<p>ドイツの自転車安全教本を参考に、我が国においても、今の子供の実態に対応した交通安全教育を推進すべきではないか。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「幼稚園・保育所においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。」(P36)「小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした研修会等を実施する。」(P37)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>交通安全教育も予防安全と衝突安全の両面から構成されるべきであるが、前者は認知・判断系の能力向上に相当し、後者は社会人としての責務、事故時の対応、救急法知識等に相当するのではないか。</p>	<p>第1部第1章「道路の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、段階的かつ体系的な交通安全教育の推進という項目があり、同項の中に、交通安全教育の重点として、「危機の予測と回避」が盛り込まれております。また、同じく「道路の安全」の「安全運転の確保」において、「免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。」(P45)と記述しております。</p> <p>また、第1部第1章「道路の安全」の「救助・救急活動の充実」において、「加えて、学校においては、中学校、高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺そ生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺そ生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。」(P63)と記述しております。</p>
<p>自動車は速度を落とし、人に優しい運転を心掛けて欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「自転車は、本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。」(P41)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>バス、タクシーの停留所において、視覚障害者に対して「バスが来ましたよ」と一声掛けて欲しい。</p>	<p>御提案は交通安全というよりは、人間としての「思いやり」の問題であると考えますが、第1部第1章「道路交通の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。(中略)また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、他人の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。」(P35)「中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。」(P37)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>交通安全教育を行うべき対象を絞る必要がある。もともとルールを守る人に対しては、やる必要がないし、ルールを守らない人に対しては、徹底的にやる必要がある。</p> <p>交通規制を守らない人に対しては、おっせいということではなく、国が守らせるようにすべき。</p>	<p>交通安全教育はあらゆる人を対象に行うことが重要であると考えております。また、「交通安全活動にあまり積極的でない人」や「交通ルールを守らない人」を対象とした交通安全教育については、第1部第1章「道路交通の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「特に交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努める。」「交通事犯受刑者及び交通事犯少年に対する教育活動については、人命尊重の精神と、遵法精神のかん養並びに被害者の視点を取り入れた教育等に重点を置き、個別的な問題性や将来の生活設計に応じた指導の充実を図る。特に、被害者の視点を取り入れた教育については、「被害者の視点を取り入れた教育」研究会の成果を踏まえ、犯罪被害者等や支援団体から直接話を伺うゲストスピーカー制度の拡大や教材の開発、標準的なプログラムの策定に取り組むなど、被害者の心情等を理解させるための指導の一層の充実を図る。また、交通事犯少年に対する資質鑑別については、交通事犯少年の特性の的確な把握、より適切な交通鑑別方式の在り方等について、専門的立場からの研究を活発化するとともに、運転適性検査や法務省式運転態度検査等の活用により、一層の適正・充実化を図る。」(P40)と記述しているほか、「安全運転の確保」において、「取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実」に努める。」(P46)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>安全教育というのは体験が大事であり、市民が気軽に体験を通した教育が受けられるような施設を充実して欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、国民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。交通安全教育・普及啓発活動については、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子供、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。」(P35)「民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。」(P44)と記述しております。</p>
<p>若者に対する交通安全教育を推進すべき。</p>	<p>若者については、その多くが高校生、大学生、成人のいずれかに当たるほか、運転者や事業所従業員に含まれる者も少なくないことから、これらの者に対する教育を適切に推進することにより、若者への教育を行き渡らせることができるものと考えております。具体的には、第1部第1章「道路交通の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、高校生及び成人(大学生を含む)に対する交通安全教育の推進(P37～39)について記述しているほか、「安全運転の確保」において、運転者教育等の充実(P45)及び事業所における安全運転管理の推進(P48)について記述しております。</p>
<p>道路交通法第十条のただし書きの右側通行の例外の例示を政令で定めるとともに、交通の方法に関する教則でも左側通行の方が安全な場合を図示すべき。</p>	<p>道路交通法第10条第1項ただし書の例としては、交通の方法に関する教則第2章第2節「歩行者の通るところ」で「道路工事などで通行できない場合」と例示されています。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
安全運転の確保	
<p>認知・判断系の違反防止対策を充実させるべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全の安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、段階的かつ体系的な交通安全教育の推進という項目があり、同項の中に、交通安全教育の重点として、「危険の予測と回避」(P37,38)が盛り込まれております。また、同じく「道路交通安全の安全」の「安全運転の確保」において、運転者教育等の充実という項目があり、同項の中で、「免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。」(P45)と記述しております。</p>
<p>安全運転講習会受講者に免許更新時の教習受講義務を免除すべき。</p>	<p>道路交通法第108条の32の2の規定に基づく運転免許取得者教育の課程のうち、一定の基準に適合するもので公安委員会の認定を受けたものを終了した者については、更新時講習が免除されることとなっております。</p>
<p>世界一の長寿国として、高齢者の免許制度の根本的な見直しをすべき。 教習内容の強化や試験水準のレベルアップなど運転免許制度を見直すべき。 痴呆症老人の免許は返納させるよう、一刻も早く制度化すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全の安全」の「安全運転の確保」において、「安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努める。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。」(P45)「また、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行う。」(P46)と記述しております。</p>
<p>高齢者講習の内容を改善すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全の安全」の「安全運転の確保」において、「高齢者が安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる観点から、安全運転の能力を維持・向上させるための教育を充実させるとともに、個々の運転適性に応じて運転継続の可否をよりきめ細かく判断できるようにする必要がある。」(P46)「高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。また、身体機能の検査項目の追加、検査結果を効果的に自覚させる手法等の検討を行うなどし、高齢者講習を充実させる。」(P46)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>高齢運転者対策に関して、心臓疾患や脳障害のある高齢者に対しては、医師から免許証返納を勧めてもらおうなど、ソフト面での安全戦略を推進すべきではないか。</p>	<p>高齢運転者の身体機能の低下に関する自覚については、第1部第1章「道路交通安全の安全」の「安全運転の確保」において、「高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。また、身体機能の検査項目の追加、検査結果を効果的に自覚させる手法等の検討を行うなどし、高齢者講習を充実させる。」(P46)と記述しております。</p> <p>また、御指摘の医療機関の活用については、「今後の道路交通安全対策を考える視点」として、「高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会が多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。」(P12)と記述したほか、「交通安全思想の普及徹底」において、「また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。」(P39)と記述しております。</p>
<p>運転免許については、交付条件を厳格化すべきであり、「更新負担の軽減」は好ましくない。</p>	<p>「更新負担の軽減」とは、手続を簡素化することを想定しており、適性検査の基準を緩和するようなことは意味しておりません。なお、適性検査については、第1部第1章「道路交通安全の安全」において、運転者教育等の充実という項目があり、同項の中に、「運転免許証の更新時における適性検査の適正な実施に努める。」(P47)と記述しているとおり、今後も道路交通安全に資するよう適切に実施してまいります。</p>
<p>運転免許更新の条件を厳格化すべき。認知症、総合失調症、高次脳機障害、睡眠時無呼吸症候群、てんかん、白内障、視野狭窄、難聴など事故に直結する症状のうち、免許取得後に発症したものはノーチェックとなっている。</p>	<p>適性検査については、第1部第1章「道路交通安全の安全」において、運転者教育等の充実という項目があり、同項の中に、「運転免許証の更新時における適性検査の適正な実施に努める。」(P47)と記述しているとおり、今後も道路交通安全に資するよう適切に実施してまいります。また、現行制度の運用では対応できない病気等の問題については、引き続き、交通安全の確保及び障害者等の社会参加の観点から検討してまいります。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>大量輸送時代の到来に向けて予想される事故対策を予め取るべきではないか。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「安全運転の確保」において、「また、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全運転対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。」(P45)と記述しており、運転者教育等の充実、安全運転管理の推進、自動車運送事業者等の行う運行管理の充実、交通労働災害の防止等の施策が盛り込まれております。</p> <p>行政としては、今後とも、貨物自動車運送事業者に対し、交通安全基本計画に掲げる事項とともに、その他法令を遵守し、適正な事業経営を行うよう指導して参ります。</p>
<p>自転車の走行方法について、全国の自動車学校に教えるよう指示するとともに、免許更新時にも啓蒙して欲しい。</p>	<p>各種の機会をとらえて、自転車に関する安全教育を推進することについては検討していきたいと考えておりますが、現時点で、自動車教習所に対し指示をすること等について記述することは困難です。</p>
<p>運転できる者が多数いる(20名程度の)事業所にも安全運転管理者に準ずる安全運転の責任者を置くべき。</p>	<p>道路交通法第74条の2の規定は、多数の車両等を使用する事業所等については、運行管理の責任の所在が必ずしも明確でない場合がある上、車両等の安全運転は、その運行管理の適否に影響されることがきわめて大きいと考えられることから、車両等の安全運転を確保するため、その運行管理を制度的なものとして責任の所在を明確にする必要から、一定台数以上の自動車の使用の本拠ごとに安全運転管理者を選任しなければならないこととしております。</p> <p>なお、事業所の中には、基準台数以下でも自主的に安全運転管理者を選任しているところもあります。</p>
<p>交通事故後遺症等の悲惨な状況を啓蒙活動に取り入れて欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「安全運転の確保」において、「また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。」(P45)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>国土交通省は、運送業者に対して厳しい指導を行って欲しい。 自動車運送事業者に対する監督指導を強化するなどして、自動車運送事業者の事故防止対策を抜本的に強化すべき。</p>	<p>国土交通省ではこれまで、事後チェック体制の強化のため、監査要員の増強や処分基準の強化を行い、悪質な事業者に対しては車両停止や事業停止等の行政処分を行うとともに、新規事業者の許可書交付時の講習の実施や運行管理者に対する運行管理者資格者証の返納命令処分等を行うなど、事業用自動車による事故の防止に努めてまいりました。最近においても、新規参入事業者に対する早期監査や行政処分等を行った事業者に対する改善状況をフォローアップする監査等の予防的監査に重点を置いた監査方針の見直しを行うとともに、行政処分基準について、再違反の処分量定を引き上げる等の改正を行ったところです。また、本計画において、第1部第1章「道路交通安全の安全」の「安全運転の確保」において、新たに「企業全体に安全意識を浸透させ、より高い水準での安全を確保するため、経営トップから現場まで一丸となった安全管理の態勢の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組みを導入する。」(P48)と記述したところです。これらの対策を行うことで、事業用自動車による事故の防止を図るとともに、悪質事業者に対しては厳しい処分を行うこととしております。</p>
<p>ユーザーにとって安全な車造りを推進することも大切であるが、一方で、ユーザーは、自分が安全になればなるほど横着な運転をする可能性があり、その点についての対策も併せて推進すべきではないか。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全の安全」の「安全運転の確保」において、「また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。」(P45)と記述しているほか、「車両の安全性の確保」において、「万が一事故が発生した場合においても乗員、歩行者等の保護を行うための被害軽減対策、その際に火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。」(P53)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
車両の安全性の確保	
<p>安全性に関する基準等の改善と連携体制の整備を推進すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「車両の安全性の確保」において、車両の安全性に関する基準等の改善の推進(P53)を記述しております。また、関係省庁の連携については、今後とも内閣府を中心として、内容に応じて、緊密な連携を図って参りたいと考えております。</p>
<p>ハイテク機器装備普及のためにソフト面支援を推進すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「道路交通環境の整備」において、「産・官・学が連携を図りながら、研究開発、フィールドテスト、インフラの整備、普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図るとともに、ITS世界会議等における国際情報交換、国際標準化等の国際協力を積極的に進める。」(P26)と、「車両の安全性の確保」において、「エレクトロニクス技術やIT等の新技術により、自動車を高知能化して安全性を格段に高めるとともに、ITS技術の自動車としての受皿となる先進安全自動車の研究、開発の促進を図るべく、産官学の協力によるASV推進検討会の下で進める。また、ASV技術のうち実用化段階にある自律型のASVについては、技術指針の策定、安全上留意すべき事項についてのガイドラインの策定、ASV技術の効果評価の実施等により普及促進を引き続き進める。」(P53,54)と記述しております。</p>
<p>乗員の安全性を確保するために「フロントピラー」が従来のクルマに比較して、かなり太くなっている傾向がある。車両乗員の安全性も大切であるが、歩行者・自転車・二輪車等の交通弱者に対する危険度が増加するのであれば問題ではないか。</p>	<p>御指摘のとおり、衝突安全性能を確保するための車両の強度を保つため、「フロントピラー」等が太くなる傾向は見受けられます。このような状況に対応するとともに、幼児等が死角に入り発生する悲惨な事故を減らすため、前方視界基準及び直前側方運転視界基準を策定し、平成17年1月より施行しているところです。</p> <p>また、歩行者をはじめとする交通弱者の保護についても、既に歩行者頭部保護基準を導入しており、また、現在、歩行者脚部保護基準の策定に向けて検討を進めるところです。</p> <p>なお、第1部第1章「道路交通安全」の「車両の安全性の確保」において、「万が一事故が発生した場合においても乗員、歩行者等の保護を行うための被害軽減対策、その際に火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。」(P53)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>大型車の左折巻込み事故を防止するため、大型車に対してモニターカメラ設置を義務化すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「車両の安全性の確保」において、「エレクトロニクス技術やIT等の新技術により、自動車を高知能化して安全性を格段に高めるとともに、ITS技術の自動車としての受皿となる先進安全自動車の研究、開発の促進を図るべく、産官学の協力によるASV推進検討会の下で進めていく。」(P53)と記述しており、御指摘のモニターカメラについても、今後、検討して参ります。</p> <p>また、道路運送車両の保安基準において、直接視界及び間接視界(鏡、カメラ、画像表示装置等)による自動車の直前及び直左の周辺状況を確認できることについて基準が定められています。</p> <p>さらに大型車における運転者の視界確保のため装飾板を禁止する基準を導入したところであります。</p>
<p>業務用車両にドライブレコーダ等の装備を義務づけて欲しい。 全ての車にドライブレコーダの搭載の義務づけて欲しい。</p>	<p>ドライブレコーダーは、事故時の映像等をデータとして記録できる装置として開発されたものであり、事故の客観的な把握が可能となるなど注目していくべき新技術であります。装置の信頼性や改ざん防止対策、データの所有権など解決すべき点が多くあり、装備を義務付けることについては、今後検討すべき課題であると考えております。しかしながら、ドライブレコーダーは、装備することにより運転者の安全運転意識が高まり、事故防止に役立つものと考えられることから、当面、事業用の自動車を中心に普及を図り、事故防止効果や安全運転管理における効果的な活用手法等について分析・検討を進めることとしており、第1部第1章「道路交通の安全」の「安全運転の確保」において、「事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー等、安全運転の確保に資する車載機器等を効果的に活用した交通安全教育や安全運転管理の手法等について検討を進め、その普及に向けた働き掛けに努める。」(P48)「映像記録型ドライブレコーダーを事業用自動車に搭載し、その事故抑止効果等について調査・分析を行い、普及促進を図る。」(P49)と記述しております。</p>
<p>緊急信号や音声による指示を聴障者に適切に伝えられる手段を車両に整備して欲しい。</p>	<p>御指摘のような車両の開発については、その要否も含めて、今後、検討して参ります。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>大型貨物自動車にのみ義務化している速度抑制装置の装着を全車両に義務化すべき。 自動車の最高速度出力は 100km 以下と定めるべき。</p>	<p>御指摘の速度抑制装置については、高速道路における事故時の被害が大きい大型貨物自動車について、平成 15 年 9 月から新車に速度抑制装置を義務付けるとともに、使用過程車についても、平成 18 年 8 月 31 日までに順次後付けを義務付けているところです。 大型トラック以外の速度抑制装置の装備義務付けについては、今回の規制の効果、高速道路における事故の発生状況の推移を見ながら、今後の検討課題と考えております。</p>
<p>野生のカンガルーが 1 匹もない日本においてカンガルーバーのような危険なものをつけた自動車を販売するのはいかがなものか。</p>	<p>カンガルーバーを含む外装類は、車両に装着した状態において、車体からのみ出し、突起物の有無等の観点から規制を行っています。また、歩行者の安全性を向上させるための車両側の対策として、歩行者頭部保護対策として、車両のボンネット部(ボンネット及びフェンダー)の衝撃緩和性能を規定する歩行者頭部保護基準を平成 17 年 9 月から順次適用しています。また、歩行者脚部保護対策として、車両のバンパ部の衝撃緩和性能を規定すべき歩行者脚部保護基準の導入を目指し、世界統一基準として調査・検討を行っているところです。 なお、自動車工業会では、既に金属製のグリルガード(カンガルーバーを含む)は廃止していると聞いております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
道路交通秩序の維持	
<p>計画案の中に「捜査の合理化」と記述されているが、被害者遺族の立場からは、どんどん合理化を推進して「簡単に片付ける」という風感じられる。警察の杜撰な捜査で、証拠が不足している事実を認識して欲しい。</p>	<p>警察等の捜査機関における交通事故捜査は、第1部第1章「道路交通の安全」の「道路交通秩序の維持」において、「事故原因の徹底究明を求める国民意識の高まり等を踏まえ、各種の交通犯罪及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化並びに初動捜査及び科学的捜査の充実強化を図る。」(P58)「初動捜査体制及び科学的捜査体制を強化するため、事故処理車その他の車両、交通事故自動記録装置等の鑑識装備資機材、交通事故捜査支援システム等の整備を推進する。」(P59)と記述しておりますように、今後とも適正かつ迅速に行われるよう努めてまいります。</p> <p>ここに、捜査の合理化とは、「事故当事者の負担軽減や迅速な事故処理による交通渋滞の早期解消を図るため、交通事故自動記録装置等の各種捜査支援システムや、一定の軽微な物件事故の現場見分を省略する制度を活用する」ということを意味しており、手抜き捜査や加害者の一方的な供述に基づいた捜査を意味するものではないことは言うまでもありません。</p>
<p>手抜き捜査や加害者の言い分に沿った書類作成を招く結果となりやすいので、「捜査の合理化」をうたうのをやめるべき。そうではなく、「事務処理の合理化」を行うべき。例えば、現場見取り図を手書きで行うのをやめて空から撮影するとか、あるいは、現場の状況を写真ではなく動画によって記録するとかを行うべき。</p>	<p>捜査の合理化とは、「事故当事者の負担軽減や迅速な事故処理による交通渋滞の早期解消を図るため、交通事故自動記録装置等の各種捜査支援システムや、一定の軽微な物件事故の現場見分を省略する制度を活用する」ということを意味しており、手抜き捜査や加害者の一方的な供述に基づいた捜査を意味するものではないことは言うまでもありません。</p> <p>御提案の「実況見分」については、多額の予算が必要になること、現場における警察官の負担が増えるおそれがあることなどから、慎重に検討すべき事項であると考えております。</p>
<p>初動捜査においては、自動車メーカー等の専門家を交え、事故実態を的確に把握し、科学的に分析すべきではないか。</p>	<p>警察における事故捜査は、第1部第1章「道路交通の安全」の「道路交通の秩序の維持」において、「事故原因の徹底究明を求める国民意識の高まり等を踏まえ、各種の交通犯罪及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化並びに初動捜査及び科学的捜査の充実強化を図る。」(P58)と記述しており、今後とも必要に応じて専門的知識を有する者等も活用した事故原因の究明等が実施されるものと考えております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>口のきける加害者のみの証言ですべてが決まることのないよう、科学捜査をして欲しい。</p>	<p>警察における交通事故捜査は、第1部第1章「道路交通安全」の「道路交通秩序の維持」において、「事故原因の徹底究明を求める国民意識の高まり等を踏まえ、各種の交通犯罪及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化並びに初動捜査及び科学的捜査の充実強化を図る。」(P58)「初動捜査体制及び科学的捜査体制を強化するため、事故処理車その他の車両、交通事故自動記録装置等の鑑識装備資機材、交通事故捜査支援システム等の整備を推進する。」(P59)と記述しておりますように、今後とも適正かつ迅速に行われるよう努めてまいります。</p>
<p>基本計画においては「交通犯罪」という概念を明確に打ち出し、強力な抑止対策を講じるべき。</p>	<p>人の死傷を伴う交通事故や飲酒運転等が「犯罪」に当たり得ることは御指摘のとおりであります。交通安全基本計画においては特に、「交通犯罪」なる概念は明記しておりません。</p>
<p>児童や学生の安全を確保するため、生活道路においては、通学時間帯の取締りを強化して欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「道路交通秩序の維持」において、「指導取締り体制を充実し、児童、高齢者、障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化する」(P58)と記述しております。</p>
<p>交通事故防止のための違反取締りを実施すべき。</p>	<p>取締りのあり方については、第1部第1章「道路交通安全」の「道路交通秩序の維持」において、「無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、著しい過積載等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。」(P58)と記述しております。</p>
<p>飲酒での死亡事故は、最高刑を「死刑」にして欲しい。 飲酒事故を減らすために、飲酒運転を厳罰にすべき。 交通事故を業過事件として扱うことを廃止し、殺人・傷害事件と同等の刑罰に強化すべき。</p>	<p>これまで、平成13年の危険運転致死傷罪の創設など、飲酒の上での交通事故を含め、悪質な交通事故事案に対処するための法整備を行ってきたところであり、今後とも、新たな法整備の要否及びその内容について、社会・経済事情や犯罪情勢の変化、国民意識の動向、刑罰体系全体の中での整合性など種々の観点を総合考慮しながら慎重に検討をし、状況に応じて適切に対処して行きたいと考えております。</p>
<p>無免許運転者や飲酒運転者に対する取締りや罰則が手緩いのではないか。</p>	<p>無免許運転者や飲酒運転者に対する取締りの強化については、第1部第1章「道路交通安全」の「道路交通秩序の維持」において、「無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、著しい過積載等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。」(P58)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>子どもの注意力や身体能力は未成熟であることから、子どもを守るのは大人の責務である。子どもの事故においては、子どもの過失は問われないようにすべき。</p>	<p>道路交通法第71条第2号において、車両等の運転者の遵守事項として「監護者が付き添わない児童若しくは幼児が歩行しているときは、一時停止し、又は徐行して、その通行又は歩行を妨げないようにすること。」と定められており、車両の運転者に一定の義務を課しております。</p>
<p>事故が多いから警察が日常業務に追われており、捜査が手抜きとなり、内容のないマニュアルが作られ、交通事故が軽く扱われ、死亡事故で人を殺しても執行猶予になるという悪循環が発生している。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「道路交通秩序の維持」において、「交通事故事件の捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化を推進する」(P59)「要員、装備等の充実強化を図る。」(P59)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	
<p>捜査をいい加減にさせないためにも、捜査情報を被害者側に開示すべき。 捜査情報を被害者側へ直ちに開示することにより、被害者の受ける二次被害の軽減にもつながるのではないか。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進」において、「被害者等に対して、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れをまとめた「交通事故被害者の手引」を作成し、活用する。」(P68)等と記述しておりますように、今後とも捜査に支障のない範囲内で適切に行われるものと考えております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>多くの被害者が、簡単に「不起訴」とされることで、刑事裁判を受ける機会を奪われ、捜査情報、刑事記録を隠蔽される事で、民事裁判を公正に受ける権利も同時に奪われている。また、民事裁判にあっても、加害者側と対峙できる構図になっておらず、保険会社を相手にしなければならない現状では、悪質な加害者に真相を問う機会すらない。</p>	<p>交通事故に係る危険運転致死傷や業務上過失致死傷等の事件の処分に当たっては、検察当局において、被疑者の過失の有無・内容、被害者の負傷の程度、示談成立の有無、被害者の処罰感情の有無・程度等の様々な事情を考慮し、悪質な事案については刑事裁判において相応の科刑を求めるなど、個々の事案の内容に即した最も適切な対応に努めています。</p> <p>被害者等への情報開示については、第1部第1章「道路交通安全の安全」の「損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進」において、「交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報に乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。」(P66)「検察庁では、被害者等に対し、被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果等に関する情報を提供する」(P68)と記述しております。</p> <p>民事裁判について、御指摘の趣旨が(加害者ではなく)保険会社を損害賠償請求の被告とせざるを得ないとする点を指すものであれば、そもそも交通事故の被害者は、加害者を被告として損害賠償を求める訴えを提起することができるため(民法709条、自動車損害賠償保障法第3条本文等参照)、御指摘は当たらないものと解されます。</p> <p>また、加害者に真相を問う機会がないとする点についてですが、加害者を被告とする場合においては当事者尋問(民事訴訟法第207条第1項)が採用されることにより、また、加害者を被告としない場合であっても加害者が証人として採用された場合には(同法第190条以下)、同人から供述を求めることができるため(なお、いずれの場合であっても正当な理由がなく期日に出頭せず、又は虚偽の陳述をしたときには過料等の制裁がある)、御指摘は当たらないものと解されます。</p>
<p>死亡事故に準じる重大事故は正検事が担当すべきであるのに、交通事故に関しては、そのほとんどを副検事が行っており、しかも「不起訴処分」となっているのは問題ではないか。</p>	<p>交通事故に係る危険運転致死傷や業務上過失致死傷等の事件の捜査・公判については、事案の重大性や複雑性、各庁における捜査・公判体制等を考慮し、上司による指導の下、担当検察官において適切に対応しているものと承知しています。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>子供が被害者となった場合の事故では、加害者の刑罰を加重するようにして欲しい。</p>	<p>交通事故に係る危険運転致死傷や業務上過失致死傷等の事件の処分に当たっては、検察当局において、被疑者の過失の有無・内容、被害者の負傷の程度、示談成立の有無、被害者の処罰感情の有無・程度等の様々な事情を考慮し、悪質な事案については刑事裁判において相応の科刑を求めるなど、個々の事案の内容に即した最も適切な対応に努めており、例えば、何ら落ち度のない子どもを死亡させた事案では結果の重大性や遺族の処罰感情が適切に科刑に反映されるよう、事案に即した立証活動を行っているものと承知しています。</p>
<p>検察庁の「被害者等通知制度」について、やたら法律用語を使って対応態度が悪い。また、被害者家族として判決に不服の場合、上告審への控訴を希望しても、一方的に打ち切られた。</p>	<p>第1部第1章「道路交通の安全」の「損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進」において、「検察庁では、(中略)被害者等の心情に配慮した対策を推進する。」(P68)と記載しております。また、「検察職員に対しては、日常業務において、上司による個別の指導等を通じて、捜査・公判に携わる検察職員が、被害者等の心情に十分配慮するように努めているところ、各種研修においても、被害者等の心情に十分配慮した対応ができるよう、被害者や犯罪被害者支援に携わっている学識経験者等による講義を行い、被害者等の精神的状態に対する理解の増進に努める。」(P68)と記述しております。</p>
<p>検察庁や裁判所は、被害者の命や権利をもっとしっかり扱って欲しい。</p>	<p>交通事故に係る危険運転致死傷や業務上過失致死傷等の事件の処分に当たっては、検察当局において、被疑者の過失の有無・内容、被害者の負傷の程度、示談成立の有無、被害者の処罰感情の有無・程度等の様々な事情を考慮し、悪質な事案については刑事裁判において相応の科刑を求めるなど、個々の事案の内容に即した最も適切な対応に努めています。</p>
<p>法務省は、交通事故捜査の情報を開示するとともに、死亡事故の刑事裁判を増やして欲しい。</p>	<p>被害者等への情報開示については、第1部第1章「道路交通の安全」の「損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進」において、「交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報に乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。」(P66)「検察庁では、被害者等に対し、被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果等に関する情報を提供する。」(P68)と記述しております。</p> <p>また、死亡事故に係る危険運転致死事件や業務上過失致死事件の多くが刑事裁判に付されているものと承知しています。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>被害者対策についても、事故発生時の対応から、最終的には心のケアの一貫通貫でやらない限り意味がない。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進」において、「交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又は掛け替えのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。」(P66)「また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。」(P66)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
研究開発及び調査研究の充実	
交通事故データを積極的に開示すべき。	第1部第1章「道路交通安全」の「交通安全思想の普及徹底」において「国民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める」(P43)と記述し、また、同じく「研究開発及び調査研究の充実」において「官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を国民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する国民の意識の高揚を図る」(P72)旨を記述しております。
市町村道を中心とする生活道路を含めた「交通事故総合データベース」を整備すべき。	市町村道までを含むデータベースの作成については、各道路管理者の保有する道路に関するデータの電子化やデータベース作成に関する道路管理者の負担の増加等の課題がありますので、今後の検討とさせていただきます。
高度道路交通システム(ITS)を着実に研究開発すべき。	第1部第1章「道路交通安全」の「研究開発及び調査研究の推進」において、「最先端のITを用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、安全性を始め輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の道路交通の円滑化を通し環境保全に大きく寄与するものとして、以下の研究開発を推進する。」(P70)として、様々な研究開発を記述しております。
車・道路による安全運転支援システム実用化を推進すべき。	第1部第1章「道路交通安全」の「研究開発及び調査研究の推進」において、「ITSの推進により交通の安全を高めるため、道路上の車両感知器、各種センサーにより道路・交通の状況や周辺車両の状況を把握するシステムの研究開発を推進するとともに、自動車単体では対応できない事故への対策として、車車間及び路車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産・官・学が連携し研究開発等を行う。特に、DSSSの実証実験、AHSの社会実験、ASVプロジェクトの研究開発を推進する。」(P70)と記述しております。

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>研究開発及び調査研究の充実において、横断的な研究を目指し、多くの専門家を抱える民間団体と連携すべき。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全の安全」の「研究開発及び調査研究の推進」において、「研究開発及び調査研究の推進にあたっては、交通の安全に関する研究開発を分担する国及び独立行政法人の試験研究機関について、研究費の充実、研究設備の整備等を図るとともに、研究開発に関する総合調整の充実、試験研究機関相互の連絡協調の強化等を図る。さらに、交通の安全に関する研究開発を行っている大学、民間試験研究機関との緊密な連携を図る。加えて、交通の安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れるとともに、民間に対する技術指導、資料の提供等によりその成果の普及を図る。」(P69)と記述しております。</p>
<p>道路交通事故においても、鉄道事故・航空機事故調査委員会のような事故調査委員会を設置すべき。</p>	<p>鉄道・航空事故調査委員会のような第三者機関を設置することについては、現在、交通事故調査の専門機関として交通事故総合分析センターが存在しており、同センターの充実強化を図るべきであることから、慎重に検討すべき課題であると考えております。</p>
<p>(社)自動車技術会の調査研究についても、基礎研究項目として追加して欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全の安全」の「研究開発及び調査研究の推進」において、「研究開発及び調査研究の推進にあたっては、交通の安全に関する研究開発を分担する国及び独立行政法人の試験研究機関について、研究費の充実、研究設備の整備等を図るとともに、研究開発に関する総合調整の充実、試験研究機関相互の連絡協調の強化等を図る。さらに、交通の安全に関する研究開発を行っている大学、民間試験研究機関との緊密な連携を図る。加えて、交通の安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れるとともに、民間に対する技術指導、資料の提供等によりその成果の普及を図る。」(P69)と記述しております。また、車両安全対策分野における、事故の実態把握と各種安全対策の立案・実施並びに効果予測等に関しては、「車両の安全性の確保」において、「事故時における自動車の構造・装置、乗員被害等の状況を交通事故総合分析センターを活用して詳細に情報収集・調査し、自動車事故の実態を的確に把握するとともに、自動車使用の態様の変化、新技術の開発状況、諸外国の自動車安全対策の動向等を勘案し、具体的な安全対策を立案・実施する。このため、これらの安全対策に係る方針、対策の具体的な内容、対策の事前効果予測・事後効果評価、対策について継続的に検討するため、並びに効果的な対策策定の前提となる交通事故実態の把握・分析を行うため、産・官・学が参加する検討会で効率的・体系的に検討を進める。」(P53)と記述しています。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>欧州の死亡事故半減戦略のように、安全対策の効果を検証評価する仕組みを構築して欲しい。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「研究開発及び調査研究の充実」において、「交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。」(P72)と記述しております。</p> <p>また、「道路交通環境の整備」については、「交通安全施設等の整備に当たっては、効果的・効率的に事故を削減する観点から、事故が多発しているなど道路交通安全の観点から問題が生じている箇所に対して重点的に実施することとし、当該箇所における事故の特性や発生要因について分析を行い、その結果を踏まえて対策を立案・実施する。また、対策の実施後においては、整備結果の評価を行い、対策の立案・実施段階にフィードバックすることにより、着実に事故削減を図ることとする。」(P15)と、さらに、「車両の安全性の確保」については、「これらの安全対策に関する方針、対策の具体的な内容、対策の事前効果予測・事後効果評価、対策について継続的に検討するため、並びに効果的な対策策定の前提となる交通事故実態の把握・分析を行うため、産・官・学が参加する検討会で効率的・体系的に検討を進める。」(P53)と記述しております。</p>
<p>交通事故情報を統合して一元化すべきであるが、現実には「縦割り」となっている。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「研究開発及び調査研究の充実」において、「交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センターによるマクロデータベースの構築、ミクロ調査の実施等の充実強化を図るとともに、同センターを積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行う。」(P72)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>交通事故のデータベースについては、何のために作るのかを明確にしないと意味がない。</p>	<p>第1部第1章「道路交通安全」の「研究開発及び調査研究の充実」において、「交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センターによるマクロデータベースの構築、ミクロ調査の実施等の充実強化を図るとともに、同センターを積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行う。」(P72)と記述しております。また、データベースについては、「(6)効果的で重点的な事故対策の推進」(P23)において記述しました「優先度明示方式」(効果的、効率的に事業を進めるため、対策の必要性を示す客観的データを課題の高い順に並べて優先的に対策を実施すべき箇所を明示する方式)により、死傷事故率等や歩行者事故等特定の事故の発生割合の高い区間を抽出し、歩道整備等の交通事故対策を重点的に実施する。」(P23,24)こと等に活用しているところです。</p>
<p>「ETCをやりました」「ITSをやりました」などと施策がばらばらであるが、1つのフレームワークの中で重複しないようなやり方を考えるべきだ。</p>	<p>御指摘の総合的な調査研究については、第1部第1章「道路交通安全」の「研究開発及び調査研究の充実」において、「交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、3要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要である。」(P69)と記述しております。</p> <p>なお、ETCはITSを構成するシステムの一つとして位置付けております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
第1部 第2章 鉄道交通の安全	
<p>「乗務員の教育の充実と資質の向上」について、乗務員の精神衛生の面も配慮すべき。</p>	<p>第1部第2章「鉄道交通の安全」において、「なお、運転士の資質の向上を図るため、運転士の教育の在り方や職場環境の改善方策等について、検討を進め、結論の得られたものから速やかに実施する。」(P79)と記述しているところであります。具体的には、人間科学等の専門家により構成された「運転士の資質向上検討委員会」を設置し、運転士の教育のあり方やストレスを引き起こしにくい職場環境の改善方策などについて、検討を進めて参ります。</p>
<p>地方の鉄道事業者の中には財源問題から施策を実施できない面もあるのではないか。</p>	<p>第1部第2章「鉄道交通の安全」において、「地方中小鉄道については、事業者が緊急に整備する事項、中長期に整備する事項を定めた保全整備計画に基づき、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。」(P77)と記述しております。</p>
<p>地方中小鉄道の存続・拡充のために国がインフラ整備を行ない、運営赤字を補填すべき。</p>	<p>地方鉄道の維持については、事業者の様々な経営努力と地域の支援により、経営の維持・安定化が図られることが望ましく、地域の主体的、積極的な取組みが重要と考えております。このため、国としても地方鉄道の再生に向け、鉄道事業者と地域関係者による再生計画事業に対し、補助対象設備の追加や補助率のかさ上げなど、「近代化補助」を拡充し、重点的かつ効果的に支援することとしております。</p>
<p>物資の鉄道輸送網整備とその利用の義務化を行うべき。</p>	<p>鉄道貨物輸送網の整備については、これまで武蔵野線・京葉線の貨物列車走行対応化事業や門司貨物拠点整備事業による貨物ターミナル駅の整備などを実施してきました。また、現在、山陽線の鉄道貨物輸送力増強事業に取り組んでおり、これにより、既の実施した東海道線の鉄道貨物輸送力増強事業と併せて東京から北九州まで一貫して、長編成化による1,300トン輸送が実現するなど鉄道貨物輸送力の増強が図られ、モーダルシフトが促進されるものと考えております。なお、利用の義務化については、各輸送モードの特徴を活かした各々の役割があり、現実的には困難と考えております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>すべての鉄道駅プラットフォームにおいて、ホームドアまたは可動式ホーム柵の設置して欲しい。</p>	<p>「ホーム柵設置促進に関する検討会」において、ホーム柵を既存路線に設置する際の課題の検討を行いました。ホーム柵・ホームドアの設置がホームからの転落事故防止に対し有効であるものの、車両扉位置の異なる列車への対応が困難であるなど、既存路線に設置する際には様々な技術的課題が残されており、新幹線や南北線のような車両扉位置の統一された路線以外についての設置は困難であると考えております。</p>
<p>駅コンコースにおいて、誘導ブロックあるいは警告ブロックの敷設、音声案内や点字用の案内板の設置を推進して欲しい。</p>	<p>鉄道駅のコンコースにおける視覚障害者を誘導する設備等については、バリアフリーの観点から、公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン等に基づき、鉄道事業者を指導して参ります。</p>
<p>視覚障害者のために、公共交通施設の階段には、端から端まで縁取りをして欲しい。</p>	<p>視覚障害者の方々が階段を利用する際の対応については、「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造に関する基準」に階段の構造基準を設け、視認性の確保及び接触性による位置情報等を確保しており、「公共交通旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」を作成・配付し、事業者への周知を図っているところです。なお、ご指摘の階段の縁取りについては、当該ガイドラインに十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮すること、周囲の部分と明度の差を大きくし容易に段を識別できるようにすることとしております。また、鉄道については、国が定めたガイドラインを踏まえつつ階段の段差をわかりやすく表示する方法について各社が工夫を図っているところですが、駅や鉄道事業者によっては視覚障害者にとって、わかりづらいという声もあるため、個々の鉄道事業者において、より望ましい表示方法の検討を行っているところです。その一例として、JR東日本では視覚障害者団体からの要請を受けて、階段段差識別シールを実用化し逐次導入しております。これらの評価等も踏まえつつ、他の鉄道駅においても、よりわかりやすいシールの普及に努めて参りたいと考えております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
第1部 第3章 踏切道における交通の安全	
<p>踏切にはセンサー式列車自動装置を設置して欲しい。また、視覚障害者が踏切を横断するときは手をさしのべて欲しい。</p>	<p>視覚障害者が誤って踏切道内に進入しないよう、引き続き遮断機の整備を進めてまいります。また、二段型遮断装置やオーバーハング型警報装置など視認性の高い高規格化保安設備の整備を進めてまいります。今後とも、踏切保安設備の整備により踏切道における安全対策を推進することとしております。</p> <p>声かけについての御提案は交通安全というよりは、人間としての「思いやり」の問題であると考えますが、第1部第1章「道路交通安全」の「交通安全思想の普及徹底」において、「交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。」(P35)「中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。」(P37)と記述しております。</p> <p>また、第1部第3章「踏切道における交通の安全」の「その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置」として、「また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。」(P86)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
第2部 海上交通の安全	
<p>海上交通に関して、棧橋やタラップを安全なものにして欲しい。</p>	<p>第2部「海上交通の安全」において、「高齢社会に対応した旅客船ターミナル等の整備」として、「障害者等も含めたすべての利用者が旅客船、旅客船ターミナル、係留施設、マリーナ等を安全かつ身体的負担の少ない方法で利用・移動できるよう段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による施設のバリアフリー化を推進する」(P94)、また、「船舶の安全基準等の整備」において、「交通バリアフリー法に基づく旅客船のバリアフリー化の義務化に対して、旅客船事業者が円滑に対応できるよう、ユニバーサルデザインの観点も考慮した必要な対策を講ずる」(P98)と記述しております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
第3部 航空交通の安全	
<p>航空交通に関して、航空ターミナルの搭乗口のブリッジ化を推進して欲しい。 また、視覚障害者に対する人的な誘導や一般乗客の声かけをお願いしたい。</p>	<p>航空旅客ターミナル施設へのボレーディングブリッジ設置については、当該施設事業者が設置しているところですが、国土交通省航空局としては、より多くのお客様が利用出来るよう、設置の促進を指導しているところです。</p> <p>また、障害もたれた方々への人的補助対応等については、現在航空運送事業者等が随時対応を実施しているところですが、今後、国土交通省としては、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」と言うユニバーサルデザインの考え方に基づき、「心のバリアフリー」といった啓蒙活動を含め、ハード・ソフトの両面から整備・改善する施策を推進することとしております。</p>

意見の内容の概要	意見に対する考え方
その他	
何か突破口となるような対策がない限り、死者数や事故件数を劇的に減らすことはできないのではないか。	交通安全対策には特効薬と言えるものは存在せず、交通事故死者数を減少させるため、迂遠のようでも、第8次交通安全基本計画に掲げられた一つ一つの施策を着実に推進することが大切だと考えております。
本計画が目指す理想のイメージをまず共有化すべきではないか。	究極的には、「交通事故のない社会」が目指す理想イメージであります。また、道路交通安全のうち、8つの講じようとする施策の方向性については、それぞれの冒頭部分に記述しております。
聴覚障害者が車両接近通知装置を所持すれば安全という考えがあるが、この所持の有無で過失割合が変化されることのないように欲しい。	交通事故が発生した場合における第一当事者と第二当事者との過失割合については、ケースバイケースであり、個々具体的に判断されることになるものと考えております。
スウェーデン「ビジョンゼロ」を参考に、メーカー、運送業者、環境整備専門家、救急医療の医師、被害者・遺族も含めた専門の審議会を設置すべき。	交通安全対策基本法第15条第4項に「中央交通安全対策会議に、専門の事項を調査させるため必要があるときは、専門委員を置くことができる」と規定されており、現在、工学・教育学・心理学の有識者、医師、ジャーナリスト、被害者支援活動をされている方、交通安全指導員など、20名の方々が専門委員として任命され、これら専門委員からなる専門委員会が存在しております。
大型店舗の出店条件規制を強化すべき(大店法を見直すべき)。	大型店等の都市機能の適正立地も含め、まちづくりの制度の在り方については、関係省庁が連携して検討を進めております。
交通事故被害者遺族達の窓口となる内閣府担当者の人事異動を見込み、持続可能な引き継ぎ部門を設置すべき。	交通事故被害者遺族の方々からお話を伺うことは、個人としての行為ではなく、内閣府という組織としての行為であるため、仮に担当者が人事異動でいなくなったとしても、後任者が適切に引き継ぐものと考えております。
これまでの各交通安全施策のレビューがどのようになっているのかが不明である。過去の施策を反省するということが重要ではないか。	第7次交通安全基本計画の政策評価を総合評価方式により実施し、その結果を内閣府HPで公表しております。
本計画によって、これまでと何がどう変わるのかについて、国民一人一人が分かりやすく理解できるようにすべき。	【第8次交通安全基本計画における重点施策及び新規施策】という欄を設定するなど、形式面において大幅に修正を行いました。

意見の内容の概要	意見に対する考え方
<p>企業活動が交通流と安全に対して大変重要であるので、経済産業省が計画の検討に加わるべき。</p>	<p>中央交通安全対策会議の委員として経済産業大臣が含まれているほか、第8次交通安全基本計画の策定作業には、当然、経済産業省も加わっております。</p>
<p>計画を作成した際には、やりっ放しではなくて、実績や利用頻度を必ずフォローすべきである。</p>	<p>交通安全基本計画のフォローアップについては、第8次交通安全基本計画の総合評価を行う予定であるほか、毎年度、交通安全白書を作成するとともに、各省庁において交通安全業務計画を作成しております。</p>
<p>仮に計画の目標を達成しなくてもどこも責任を問われないということのないよう、責任を明確化して欲しい。</p>	<p>第8次交通安全基本計画の作成主体は、中央交通安全対策会議ですので、計画の目標を達成できなかった場合の責任の所在は、中央交通安全対策会議にあるものと考えております。</p>
<p>環境税を導入すべき。</p>	<p>平成17年10月25日に環境省から「環境税の具体案」が公表されたものと承知しており、今後とも、同省における検討の推移を見守りたいと考えております。</p>

- (注1) この「意見募集等の結果」においては、意見募集手続(9月15日から10月31日まで内閣府ホームページ上で実施)において寄せられた22名37件の意見のほか、公聴会における公述人の意見や、自動車団体及び遺族団体から寄せられた意見等も含めております。
- (注2) 意見の掲載に当たりましては、要約したり代表的な意見を取り上げたりするなど、適宜集約しております。