

「第9次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」に関する関係団体等からの意見一覧及び回答

回答 1 現在実施しているところであり、引き続き実施してまいりたい。 2 今後、実施してまいりたい。
 選択肢 3 検討してまいりたい。 4 検討にはなじまない又は困難な点がある。

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
1	交通弱者に対する、国民でなく、国の意識改革について	第8次交通安全基本計画において、計画の基本理念中第三番目に「自動車と比較して弱い立場にある歩行者や、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する「人優先」の交通安全思想を基本とする。」とあるが、一国民としての立場から、一交通死亡事故被害者遺族の立場から、「人優先」が基本とされているとは感じられず、さまざまな場で「クルマ優先」思想が相変わらず横行していると感じる。国は言葉として「交通弱者優先」「人命最優先」の交通安全対策に乗り出す姿勢を基本理念に明確に謳い、第九次で鮮明にしていいただきたい。	3
2	交通事故死者数ゼロを目指した具体的で省庁横断的な取り組み	世界一安全な交通社会を目指して、10年で1/3、20年で1/10という数値目標を設定して、最終的な事故ゼロを実現する。事故発生過程の詳細分析、科学的検証により事故発生原因を解明する。その結果にもとづいて、省庁の壁を廃した対策を実施する。 事故を誘発する道路および周辺環境の改善、ゾーン30等のソフト対策、ISA等の介入制御も含めた高度な運転支援システムを導入する。 我が国の交通事故死者数は、大幅な削減を実現してきたが、欧州では、さらに、事故死者数ゼロを目指した取り組みが始まっている。これを実現するには、戦略的な数値目標を設定し、事故発生原因の解明にもとづいた根本的な事故対策が不可欠である。また、我が国の安全対策は省庁ごとに行なわれる傾向があり、これを廃して総合的な対策を実施することが重要である。	3 1、2 3
3	高齢者交通安全対策の更なる推進に向けた新たな目標数値の設定について	【具体的提案】 高齢者の交通事故死亡数及び死傷者数の数値目標を具体的に設定する 【提案理由】 第8次計画では、平成24年までに交通事故死者数を5,000人以下することを目標として設定され、各都道府県において交通安全対策を推進しているが、本県では、交通事故件数、交通事故死者数、負傷者数が4年連続して減少し、また、8次計画の目標数値を既に達成した現状にある。 今後、示される内閣府の第9次計画においては、本年1月2日の総理談話に基づき、さらに低い目標数値が設定されることと思われるが、全国の高齢者の交通事故死者は、全死者数全体の約48.5%（平成20年中）を占めており、今後、高齢者の交通安全対策がキーポイントになってくると考えられる。そのことから、高齢者に着目した具体的な数値目標（例：目標数値 人、または、全死者数の30%以内）を設定することにより、今後、団塊の世代が高齢者となる等、さらに超高齢社会が進んでいく中、目標達成に向けた高齢者の交通安全対策がより一層推進されると考える。	3
4	子供・高齢者など、交通弱者と呼ばれる人々を輪禍から守るため、死亡者、及び重傷者の数を5年間で3分の1にまで圧縮する。	交通事故の犠牲者をトータルで、かつ死亡者だけで見てはならない。加害者にはなり得ない弱者を守ってこそ、真の安全社会である。 安全生活ゾーンの拡充と、それぞれエリア毎の目標の設定を行う。 死文化しているスクールゾーンの再設定と、時間内侵入車の根絶。 生活ゾーンへの無関係外部車の侵入を規制する法整備と、物理的阻止装置。 ゾーン内での高速運転をさせないための、施策及び道路構造の改良。（エリア毎の速度制限・分離式信号・ランプなど） 低速安全車の普及。 歩行者優先を徹底するよう、教育の在り方を見直す。	~ 1 4 1
5	交通事故死者数、死傷者数の削減目標値について	交通事故死者数が第8次交通安全基本計画の目標を下回ったことに関する麻生太郎内閣総理大臣（中央交通安全対策会議会長）の談話（平成21年1月2日付）において下記のとおり前総理は明言された。 平成22年までに交通事故死者数を5,500人以下とする「第8次交通安全基本計画」の目標を、2年前倒して達成しました。私は、今後10年間を目標に、更に交通事故死者数を、半減させる決意をいたしました。この目標の実現は容易ではありませんが、政府、関係団体、国民を挙げて力を結集し、世界一安全な道路交通の実現を目指してまいります。そのためには、高齢化が更に進むことを考えると、高齢者に対する対策に重点的に取り組まなければなりません。また、飲酒運転の根絶、交通安全教育の推進、安全かつ円滑な道路交通環境の整備に力をいれます。 しかし、この目標設定は低すぎると言わなければならない。低い目標値を設定し、前倒したなどということは胸を張っていえることではない。目標は、あくまで交通事故死ゼロである。しかし、現実の結果としての削減達成値として、毎年20%の死亡者削減を目指すこと。そして、平成25年までに死亡者数は2000人以下にすべきである。また、死傷者数も毎年20%削減を目標とすべきである。	3
6	道路交通の安全についての目標は「ゼロ」とすべき	「24時間死者数を5,500人以下にする。」というのが第8次での目標であるが、目標はあくまでも「ゼロ」であるべき。実現可能な数を目標値としなければ達成感がないという意見もあるが、生命を最優先に人と金を注ぎ込めば「ゼロ」は可能な数字である。第8次と同様に、年初に麻生総理が発表した、今後10年で半減（2500人以下）を元に目標値を設定するのではなく、生命を尊重する理念として「ゼロ」を目標とし、全力を注ぐべきである。第8次においても「ゼロ」が目標となれば、5年間の達成は無理であっても、現在よりも死者数は減少していることは確実だと考える。人の生命を救うのに、「ぼちぼち」とやっていくということはあるべきではない。「全力を注ぐ」姿勢を前面に打ち出すべきである。	3

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
7	安全な道路交通の基準とする数値は歩行者の死者数とすべき	第8次では「世界一安全な道路交通の実現を目指す」とあるが、この「安全」の基準は「人口10万人当たりの死者数」でよいのであろうか。真に国民が「安全」と感じる感覚に近い数値基準は、これに状態別交通事故死者数の構成率の歩行者数値を掛け合わせたものと考え、この数値を基準とすると日本は先進欧米諸国との比較でワースト1となる。IRTADに統計のある29カ国中においてもワースト9位である。さらに「自動車走行キロメートル当たり交通事故死者数」で比較しても日本がワースト1である(IRTAD29カ国中ワースト5位)。これらの数値のほうが身近な感覚に近く、実際に危険な状態であることを表に出して警告していくことこそ、交通安全推進に繋がるのであり、現在の数値評価の扱いは、自動車産業を擁護し、国民の生命を危険にさらしているということなりかねない。	3
8	計画の達成すべき目標を、「交通死傷被害ゼロ」とすること	交通安全基本計画(以下「計画」)の達成すべき目標を「交通死傷被害ゼロ」と設定すべきです。人が移動の手段として作った自動車が、かくも多数の命と健康を奪い続け、時間的・空間的に分散して発生することから「静かな大虐殺」とも形容される事態は、正に異常と認識すべきです。日本学術会議は昨年6月、「事故死傷者ゼロを目指すための科学的アプローチ検討小委員会」の報告を受け、「交通事故死傷者ゼロを目指すためには、既存の施策の延長線では無理」であるとし「新たなパラダイム」設定が必要と提言しましたが、これまでの「死者数半減」や「死傷者数100万人以下」という目標設定は「事故はやむを得ない」「事故に遭ったら運が悪い」という現状追認につながる極めて不適切な数値目標です。公道上で、文明や進歩とは無縁の「事故」という名の殺傷が繰り返される事態は直ちに終わりにしなければなりません。スウェーデン政府は「ビジョン・ゼロ」という長期目標を国会決議し、壮大なとりくみを始めていますが、八次「計画」にあるような「究極的には」ではなく、長期的目標として明確に「ゼロ」を打ち出し、そのための抜本的施策を樹立すべきです。	3
9	歩行者の安全確保に対する対策の一層の推進について	交通事故死者数は8年連続して減少し、第8次交通安全基本計画の目標値を2年前倒して達成した。しかし、死者数に占める歩行者の割合は、平成10年の28.2%から徐々に増加に転じ、平成15年には30%を超え、平成20年は33.4%と、弱者といわれる歩行者の安全が年々脅かされている状況にある。このようなことから、第9次交通安全基本計画に盛り込むべき「歩行者の安全確保」の内容については、人優先の考えを更に強く訴え、関係機関団体等が連携して指導取締、交通安全教育、広報啓発、交通環境の整備等更に積極的な推進が必要と考えます。	2
10	高齢者を守る運動	高齢者社会の進展に伴い、全事故に占める高齢者事故の率は増加傾向にある。高齢者に対し安全教育等を行っているが、交通事故の主な原因は一般ドライバー側にあることから、一般ドライバーに、高齢者事故の状況や高齢者の特性の理解を促し、高齢者に対する保護意識を高めようとするもの。	1
11	高齢者事故の抑止	当県の高齢化率、後期高齢化率および免許保有者数に占める高齢者の構成率は全国平均よりも高い。また、高齢者が第1当の交通事故件数の構成率もかなり高い。これらのことから、今後さらに高齢者が加害者、被害者の両面にかかわる交通事故の増加が予想されるため、高齢者の交通事故を抑止する必要がある。	1
12	高齢者を交通事故から守るための施策のさらなる推進	【具体的提案】 高齢者の関与する交通事故が増加傾向にあり、高齢化社会への対応が喫緊の課題である。 全国レベルの高齢者事故防止広報(新聞、テレビ等広報媒体活用・統計データの公表) 地域ぐるみの高齢者事故防止活動の推進(交通安全の視点からの街づくり) 反射材の開発(低価格、ファッション性重視)	1
13	超高齢化社会における「高齢者」の目線に立った交通安全総合対策の強力な推進	【具体的内容】 以下 ~ の総合的な交通安全対策の推進 高齢者が被害者(歩行者・自転車・運転者)にならないための施策 高齢者が加害者(運転者・自転車)にならないための施策 高齢者が転倒(歩行者・自転車)や自損事故(運転者)を起こさないための施策 高齢者にも優しい歩行者用信号の在り方の提案 高齢者の生活空間としての生活道路の在り方の提案 高齢者用近距離移動用車輦(Low Speed Vehicle)の提案 高齢者向け限定免許の検討(日常生活に必要な交通権確保に限定した免許) 【提案理由】 来るべき超高齢化社会には、その主役である高齢者を標準とした固有の交通安全社会の構築が必要である。しかし、個別な交通バリアフリー対策はみられるものの、高齢者のリスクファクターに対応した社会全体としての包括的、統合的な対策は進んでいない。また高齢者を標準とした社会における価値観や、求められる移動の質を見極めた上で、短期・中期・長期的な観点で、それぞれに先手を打つ必要がある。地域コミュニティにおける生活者としての高齢者のライフスタイルや、当該コミュニティの特性に即した具体的な対策の樹立が迫られている。	~ 1 4 3
14	高齢者の交通安全の確保と交通安全教育の推進	全人口に占める65歳以上の人の割合(高齢化率)が、20%超になり、今後も上昇すると予測されているため、高齢者の交通安全対策、参加・体験型の交通安全教室、高齢者が安全に暮らせる道路環境整備をこれまで以上に推進する必要がある。	1
15	高齢者事故防止対策の推進	第8次計画にも盛り込まれているが、高齢化社会の進展に伴い、死者数に占める高齢者の割合が高く、高齢者加害事故が増加していることから、高齢者の交通事故防止を図るため、ハード、ソフト両面での対策を更に推進する必要がある。	1

整理 番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
16	総合的な高齢者の交通安全に関する項目を策定する	高齢者が関わる交通事故(被害者・加害者両方)が増えている。8次計画では各節ごとに高齢者対策の項目を作っているが、高齢者の交通事故の特徴や、その対策という視点から1項目としてまとめたほうが良いのではない。 また、高齢者対策の推進には交通安全活動に参加する意欲の薄い高齢者の参加を積極的に促すことが重要であり、老人クラブやデイサービス利用者等の交通安全教室へ参加を積極的に呼びかけたり、三世代交流型の交通安全教室への参加推進等の施策の強化について記載することが望ましい。	3 1
17	高齢者の交通事故防止対策の推進について	第8次交通安全基本計画の策定時から、交通事故の発生数、死者数、傷者数いずれも減少しているものの、高齢者が関与する交通事故は年々増加しており、本県においても、全死者数に占める高齢者の割合が約7割を占めていることから、高齢者の交通安全対策(高齢ドライバー対策を含む。)について、第9次計画においてはさらに重点的に取り組むべきであると思われる。	1
18	高齢者の交通事故防止対策の充実	【具体的提案】 第9次交通安全基本計画の策定にあたっては、道路環境整備、交通安全教育の充実とあわせ、加齢による身体機能の低下により運転に適さなくなった高齢者が自ら運転する代わりに利用できるコミュニティバスの導入促進等についても、交通事故防止の観点から盛り込まれたい。 【提案理由】 高齢者の交通事故防止については、第8次交通安全基本計画においても「少子高齢社会への対応」の視点を重視することが盛り込まれており、高齢運転者への認知機能検査も実施されるようになった。第9次基本計画期間中にも高齢化は一層進行することから、高齢者の事故防止についてより効果的な対策が講じられる必要がある。 都市部では公共交通機関が発達しているため、高齢者は自動車の運転をやめても日常生活に大きな支障はないが、地方では通院や日常の買い物に車が欠かせず、高齢者は自動車の運転を行わなければ生活を営めない状況にあるため、高齢運転者の事故の増加が懸念される。	1
19	高齢社会への対応	今後、高齢社会の進展は避けられず、高齢運転者及び高齢歩行者に対する交通安全対策は交通事故を抑止するためには欠かせない問題である。また、高齢者にやさしい交通環境の整備や高齢者が自主的に運転免許証を返納できる交通インフラの整備も急務となっている。 このような情勢から、第9次交通安全基本計画には「道路交通の安全」において高齢社会への対応としてハード、ソフト両面における交通安全対策の指針を示す必要があると考える。	1
20	高齢者に対応した乗員保護対策および歩行者保護対策の充実	交通事故での死者数の約半分は65歳以上の高齢者で占められており、それに対応した(的を絞った)乗員保護対策、歩行者保護対策を検討する必要があると考える。衝撃耐性が低くなっている高齢ドライバーの乗員保護対策や、行動や事故のパターンに対応した高齢歩行者の安全確保等、車両や道路環境での安全対策を促進する。 第8次交通安全基本計画でも高齢ドライバーの事故防止や予防安全対策(安全教育他)の検討も挙げられたが、現状でも、相変わらず高齢者が交通事故死者数の約半分以上を占めている。高齢化社会へと進む中で、高齢者に対応した安全対策車両の開発や道路環境の整備を加速させることが必要と考えるため。	1
21	高齢者の交通事故防止対策の推進	【具体的提案】 1 歩行者、自転車対策の推進 2 運転者対策の推進 【提案理由】 ・65歳以上の事故関与者増加 ・高齢化の進展	1
22	歩行者・自転車(特に高齢者)の安全確保と交通教育	平成20、21年と死亡事故件数は減少傾向に転じているが、高齢者の死亡者数は減少していない。平成20年の統計では、82人の死亡者に対し実に42人が高齢者の歩行者・自転車事故であり、高齢化が今後も進むことを踏まえると、高齢者の安全確保を図る対策が喫緊である。 一方、高齢者の事故内容を精査すると、被害者である高齢者が第1当となる事故も少なくなく、道路環境の整備だけでなく、高齢者に対する安全教育等関係機関が協力連携した総合的な対策が益々必要である。	1
23	高齢者交通安全対策の推進に向けたより明確な視点の記載について	【具体的提案】 交通安全対策を考える視点の大項目「(超)高齢社会への対応」を記載する 【提案理由】 第8次計画において、「交通安全を考える視点」項目の中に「少子高齢社会への対応」に関する記載がなされ、高齢社会に向け、高齢者の交通安全対策の必要性和少子化の進展に伴う子どもの交通安全対策等について記述されているが、平成19年に日本は、高齢化率が20%を超え超高齢社会となり、今後も更に高齢化率が進んでいくことが予想されている。よって、交通安全対策の柱として、「高齢者の交通安全」を最重要課題ととらえ、「高齢社会への対応」の項目を設け、「少子化」問題と切り離して、更なる高齢者の交通安全対策の推進を図っていく必要があると考える。「少子化」に関する記述は、「2歩行者の安全確保」に入れて整理してはどうか。	3

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
24	高齢者が安全に安心して外出・移動できるような交通社会の形成	<p>(1) 少子高齢社会への対応 高齢者に多くみられる加齢による体力の衰えや障害等に配慮したきめ細かな総合的な交通安全対策の推進。 交差点・自転車道・歩道・駅周辺・商店街における交通安全の点検、整備。 ・子どもや高齢者等が安心して歩行できる歩道等のバリアフリー化の整備。 ・人を優先的に考えた通学路・生活道路・市街地の幹線道路の段差等の整備が必要な場所を総点検して、改善していく必要がある。 ・自転車と歩行者共用の歩道については、分離することの検討とともに十分な道幅と歩行者の安全エリアの確保が必要と考える。 高齢運転者への事故防止対策。 ・高齢者が事故を起こさないようにするために、道路や交通標識等を改善し、整備をはかるとともに、高齢者運転者に対する思いやりのある運転の実践。</p> <p>(2) 交通安全に対する意識の向上 交通ルール理解及び交通マナー向上に努める。 地域の実情に応じた課題や具体的な目標を掲げて高齢者や子供だけではなく地域住民と一体となつたきめ細やかな交通安全運動の推進</p>	1
25	高齢者・自転車利用者の交通事故防止対策と交通安全教育の推進	<p>近年、高齢者・自転車利用者に係る交通事故が社会的にも問題となっており、事故件数も増加傾向にある。高齢者は運転中、自転車利用中、歩行中等、あらゆる状況で交通事故に関与するケースが多いことから、交通安全教育はもとより、高齢運転者の運転免許証自主返納等、総合的な高齢者対策を推進する必要がある。(運転免許証自主返納) 若者をはじめとする自転車利用者による交通トラブルや事故が社会的問題になっており、基本的ルールの周知や小中高生、高齢者を対象とした自転車安全教育等の充実強化を図る必要がある。(自転車安全教育)</p>	1
26	自転車の安全利用の推進	<p>【具体的内容】 自転車産業振興協会及び全国都道府県の自転車小売商協同組合が主催する自転車安全点検講習会において、自転車の安全な利用を指導推進するとともに、交通ルール、マナーの遵守に関する教育を行い、自転車利用者の意識啓発を図る。 【提案理由】 自転車は軽車両であり、道路を通行する場合には、軽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することが必要である。</p>	1
27	自転車対策の推進 自転車講習の義務化 ヘルメットの着用の推進	<p>近年自転車事故が増加している。自転車は手軽な乗物であることから、運転や交通ルールについて必ずしも専門家の指導を受けることなく、乗り回していることが多い。このため、運転技術の未熟さ・整備不良や交通ルールを熟知していないことによる事故が多い。また、タレントがテレビ等で自転車走行している場合、交通ルールを無視している場面が散見される。こういった状況にかんがみ、自転車講習の受講を努力義務として課し、自転車の安全走行を身につけさせるべきである。 自転車事故により頭部に損傷を負った場合、死亡する割合が極めて多きことから、現在子どもに対してのみ努力義務が課せられているヘルメットの着用を、成人に対しても広げるべきである。</p>	3
28	総合的な自転車の安全利用の促進	<p>自転車利用者の車両としてのルール()、自転車の交通マナー()、放置自転車の防止、自転車駐車場の整備、自転車走行空間の充実とネットワーク化、交通に関する温暖化対策、自動車の使用・利用の抑制、公共交通機関や自転車等の利用促進 () 成人・高齢者に対する交通安全教育にも含める</p> <p>自転車は手軽で身近な免許不要の乗り物であり、移動や運搬、そしてスポーツやレジャーの手段として国民に浸透しており、また環境・温暖化対策、健康増進等の観点から、今後更に利用の増加が見込まれている一方、自転車利用者の交通違反や交通マナーの低下が社会問題となっており、平成20年6月の改正道路交通法施行に伴う自転車の新しい通行ルールについても、国民に広く浸透しているとは言い難い。当県における自転車事故は、減少傾向にあるものの、他の事故に比べて減少率が低く、全事故に占める割合は年々増加している。また、年齢別負傷者は15歳以下と65歳以上を合わせると、全国平均をやや下回るものの、約36%と高い割合を占めている。また、道路環境面では安全通行に必要な自転車専用レーンの整備や、放置自転車防止に向けた自転車駐車場の整備が求められている。 そこで、第8次交通安全計画に引き続き、第9次交通安全計画においても、総合的な自転車の安全利用の促進に関する施策を、重点的な課題として位置付ける必要があると考える。</p>	1
29	幼児二人同乗用自転車の普及促進	<p>本年、幼児二人同乗用自転車が一般に販売され、一部の公共団体、行政機関等において、購入代金の一部補助及びレンタル制度が導入・検討されている。 幼児二人同乗用自転車の普及は、幼児期からという段階的かつ体系的な交通安全教育の最も最初の段階であり、幼児及び保護者の安全意識を醸成・高揚させるために不可欠の問題であることから、その普及促進を図るために、自転車の項目に「幼児二人同乗用自転車の普及促進」にかかる項目を追加、または、独立した項目とする。 内容(例) 幼児二人同乗用自転車の利用は、幼児の安全を守り、その保護者の安全意識の醸成・高揚につながる重要な問題であることから、公共団体及び各種ボランティア団体等は、その普及促進のため、購入助成制度及びレンタル制度の整備に努めるとともに、その安全性を体験できる参加体験自転車にかかる正しい交通ルールの実践するため、スケアードストレイト教育技法等を用いた参加体験実践型の交通安全教育を推進する。</p>	3
30	平成20年6月1日に施行された自転車の新しい通行ルールに対応した安全施策	<p>川崎市南部の3区は、神奈川県内における自転車交通事故多発地域としてここ数年指定されている状況にあります。自転車の関係する交通事故は減少傾向にあるものの、全事故に占める割合は年々増加しております。こうした中で、自転車の歩道上での危険な運転等、自転車利用者のマナーの低下が大きな問題となっております。つきましては、第9次交通安全基本計画において、歩道における自転車事故を減少させる有効な方策を、お示しいただければと思い、御提案させていただきました。</p>	3

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
31	自転車事故防止対策として、自転車専用道路の増設を促進。	通行量の多い道路において、自転車に乗車して車道と歩道をまたいで走行する危険な姿が見られる。これは、自転車の通行量と比較して専用の走行レーンが圧倒的に少ないことが要因に挙げられる。また、自動車・バイク・バス・自転車が道路空間を共有するためには、走行スピードや動線の違いを考慮に入れた道路環境の整備が必要である。特に、学校周辺で通行量の集中する通勤・通学時間帯を中心として、自転車による事故防止対策と乗車マナーの向上を図るためにも、欧州によく見られるような車道同様の幅広い自転車専用レーンを確保する等の道路環境の整備が急務といえる。また、政府の進めるCO2削減目標や近年の健康志向の観点からも、自転車利用に対する施策の推進が求められる。	1
32	自転車マナー 自転車と歩行者の分離	近年、自転車は、環境負荷の低い交通手段として見直され、健康志向の高まりを背景に、利用ニーズも高まっているところである。 その一方で、全交通事故件数の減少傾向に比べ、自転車事故は増加傾向にあり、特に歩行者と自転車の事故が増加(10年間で約4.5倍)している状況である。 事故の主な原因としては、携帯電話を使用しながら運転したり、スピードを出しすぎたりといった利用者のマナー違反が主な原因であるとされているが、歩行者や自動車と道路を共有していることも事故につながっていると考えられるため、自転車マナー向上の取り組みと併せて、自転車専用道路を整備し自転車と歩行者を分離することも重要である。 こうした中、本県でも歩行者と自転車の分離について社会実験を実施する等の取り組みを行っており、国土交通省においても、新たな中期計画の中で自転車利用環境の整備を進めていく方針を明らかにしたところである。	1
33	自転車が安全に走行できる道路環境整備	【具体的提案】 歩行者、車、自転車が安全に通行しやすい道路環境整備や街づくりを進めていく必要がある。 【提案理由】 環境への配慮と健康づくり等から自転車の利用者が増加しているが、自転車は軽車両であるにもかかわらず、交通ルールやマナーを守らず、事故の加害者や被害者となるケースも増加している。交通ルールの周知やマナー向上を図る必要があるが、それとともに現在、道路によっては、原則的に車道の左側を走ろうとしても幅員が狭く、危険な道路や自転車通行可の標識があっても歩行者が多く走りにくい歩道等、交通事故につながりやすい道路もあるため。	1
34	安全・安心な自転車通行環境の整備	昨今の自転車の普及及び事故の発生状況を踏まえ、自転車利用環境の向上を図るための通行帯整備等を行う必要が生じているため。 また、自転車利用時のマナー向上を図ることが、事故対策へともつながると思われるため、啓蒙活動についても盛り込むと良いと考える。	1
35	自転車同乗中の幼児及び児童、高齢者への安全確保	【具体的内容】 警察庁の安全要件に適合した幼児2人同乗用自転車の利用を促進するとともに、幼児用座席の適正な利用及び幼児、児童に対するヘルメット着用を促す等の注意喚起を行うとともに、高齢者による自転車事故の未然防止を図るため、自転車安全点検講習会を通じて意識啓発を図る等、幼児、児童、高齢者への安全を確保する。 【提案理由】 警察庁の安全要件に適合した幼児2人同乗用自転車の普及を図るとともに、幼児用座席に乗車させた幼児の転倒等による死傷事故及び高齢者による自転車事故が問題となっており、自転車産業振興協会では、同乗中の幼児及び児童、高齢者に対する自転車事故への安全確保を図るために、引き続き自転車利用者に対して安全・適正な乗車の指導を行うことが必要である。	1
36	自転車の安全対策の徹底	平成19年の道交法改正により、自転車は、歩道と車道の区別があるところでは原則として車道の左側端を通行しなければならないとされたが、依然として、逆走、併走や無理等無秩序な通行が常態化している。更には信号無視、携帯電話の走行中使用、無灯火等の法令違反が見受けられる。 平成20年中の交通死亡事故のうち、自転車乗用中の死者数は717人で、構成率は13.9%(平成10年の1.30倍)であった。また、自転車が関連した死亡事故件数を相手当事者別にみると、対自動車が大多数(88.3%)を占めている。 このため、自転車利用者に対する指導、取締りを強化するとともに、自転車と自動車を分離するための自転車専用道路、路肩部に自動車と分離するための縁石の設置等自転車利用者が安全かつ円滑に利用できる空間の整備等安全対策の徹底を行うことが死者数減に有効であると考えられる。	1
37	自転車への「ナンバープレート型登録制度」及び「交通反則通告制度」の導入	【具体的内容】 自転車交通の安全を確保するため、「ナンバープレート型登録制度」及び「交通反則通告制度」の導入のため必要な法改正を行う。 現状の防犯登録制度をナンバープレート型の登録制度に発展させ、あわせて強制加入の自賠責保険制度と加入時点検を、既存のTSマークと同程度の負担で導入することにより、当て逃げの抑止、事故時の迅速な補償を確保する。 自転車は運転免許に基づく減点や反則金といった交通反則通告制度がないため、即懲役刑や罰金刑となり、自動車等による違反等と比べバランスを欠くことから、現状、指導のみにとどまっている。その結果、歩道走行、携帯やヘッドホンの使用等への注意や指導警告が年々増加傾向であるものの、効果は出ていない。交通反則通告制度の導入により、取締りを徹底し、交通事故の原因となる危険な自転車運転の違反を減少させる。 【提案理由】 大阪市域の全交通事故件数は減少傾向にあるが、自転車が関係する交通事故件数が全体に占める割合は年々、増加しており、自転車の事故防止が急務となっている。 しかしながら、依然として、自転車による歩行者の多い歩道での傍若無人な走行や夜間の無灯火走行が多く見受けられ、こうしたルールを無視し重大な交通事故につながりかねない自転車の取り締まりを求める市民の声も多数届いている。 しかし、軽車両は道路交通法上で中途半端な位置づけとなっており、安全運転教育も義務づけられていないことから、ルールを守るどころか知らないことも多く、事故に対する意識は当然低い。一部自治体や学校では独自に免許制度等を導入しているものの、現状は意識ある人へのみの啓発にとどまっている。 防犯登録に関しても、未登録に罰則がないことや、標章が小さ過ぎて登録番号が見にくいこと、ステッカーが簡単にはがれることから盗難が横行し、強制の自賠責保険制度がないことも重なり、当て逃げを助長する等、現行制度の不備もある。 自転車交通の安全を確保するため、法改正を含めた相応整備を提案する。	4

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
38	自転車の安全性の確保	自転車の安全利用の確保と自転車事故の防止を図るため、次の施策等を強力に推進する。 ア 駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定制度を活用する。 イ 自転車の定期的な点検・整備を受ける気運を醸成するとともに、付帯保険により被害者の救済に資するTSマーク制度の普及に努める。	1
39	自転車による加害事故の防止・軽減対策	自転車に関連する事故の件数自体は平成17年から減少傾向にあるものの、人身事故全体に占める割合は平成19年から増加傾向にあり、自転車事故の防止対策は引き続き重要であると考え、とりわけ、自転車対歩行者および自転車相互の事故の件数は増加傾向にあり、自転車が加害者となった重大な死傷事故例も見受けられる。 自転車側の原因としては、交通ルールの無視・違反や損害賠償知識の欠如等が考えられることから、自転車による加害事故防止・軽減に向け、以下のような対策を講じる必要があると考える。 ・学校における交通安全教育について、交通ルールや交通マナーに加えて事故時の損害賠償の問題まで含める等、「自転車に乗ることにより発生する社会的責任」の部分に関する教育を一層充実させる ・携帯電話を使用しながらの運転や夜間の無灯火等、交通ルール違反への取締りを強化する (注)これらの問題に対して、損害保険業界は以下の啓発冊子を作成し、普及啓発に努めている。 冊子：「知っていますか自転車の事故」(対象：高校生～一般) 冊子：「小学生のための自転車安全教室」(対象：小学生)	1
40	安全な自転車の利用について、幼児期より継続して交通安全思想の普及啓発を図る	自転車利用者の交通違反、乗車マナーの悪さは目に余るものがある。大人が模範を示さないことが原因だとの声もあり、大人への啓発は取り締まりの強化を含め継続していくことは必要である。 一方、幼児期から一貫した自転車乗車ルールやマナー教育をすることで、児童・生徒への交通意識の啓発がなされると考える。学校教育の中で交通社会人を育成するという観点から、しっかりした枠組みを持った教育がなされるべきである。 昨今の健康増進としての自転車利用や、二酸化炭素の大幅な削減を打ち出した国の方針に従う環境保護(エコロジー)の観点からも自転車利用はさらに促進されると思われるが、それに伴う道路整備(自転車道の整備)、自転車賠償保険制度の創設、事故対策(例：児童のヘルメット着用)等多面的な取組が求められる。次世代を担う青少年の交通社会人としての育成は、それぞれの発達段階に応じて、適切な交通安全教育として継続されなければならない。	1 1 1、4
41	安全・円滑な自転車通行空間の確保	自転車事故件数は高止まり状況にあり、全事故に対する割合は増加傾向。 信号の無い交差点での出会い頭事故防止 ・車道左側に自転車通行空間の確保(視認性の向上) ・交差点部における自動車の一時停止厳守 信号交差点での右左折事故の防止 ・交差点内の自転車直進通行レーンの設置(視認性の向上) 一般道での事故削減 ・自転車の通行位置・方向の明示 他(逆走防止) 薄暮時・夜間等の安全対策 ・自転車通行空間の照度向上(視認性の向上) 自転車通行空間の確保(バスレーンの活用 他) ルール・マナーの教育、啓発 ・年少者、高齢者、自動車ドライバーへの教育・啓発機会の確保	1
42	自転車専用道の設置推進	日本において、自転車はいったいどこを走行すればよいのか？ 自転車による加害の急増が問題となっている。昨今、自転車を歩道から排除するのか？ そうすれば、自転車の犠牲が急増するのは明らかである。ドイツなどの自転車専用道が進んでいる国を参考に、日本においても自転車が安全に走行できる仕組みを作っていくべきである。	1
43	自転車の安全性の確保	【具体的内容】 自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者に対して定期的に自転車技士、安全整備士のいる店舗において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした専門技術者の拡充を図り、併せて、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険制度の普及に努める。 また、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けと点灯の徹底並びに反射器材の普及促進を図り、自転車の視認性の向上を図る。 【提案理由】 自転車の安全性を確保するためには、自転車利用者に対して専門技術者による定期的な点検整備の励行、正しく安全な乗用(特に夜間乗車時の安全性確保)、万が一事故が発生した場合の被害者救済が必要である。	1
44	自転車の安全走行及び事故防止に向けた教育・啓蒙並びに必要な措置の実施	近年、環境・省エネルギー・健康といった視点から、自転車の利用が増加・拡大している。様々な面で望ましいことではあるが、一方で、ルール無視・無知や性能の改善による高速化で、特に歩行者の危険が増大している。また、不法・無秩序な駐輪や放置は、事故・災害等の緊急時において救助の阻害要因にもなる。 1. 教育現場、職場、地域、免許更新時といった機会を捉えて、道交法上の自転車の走行ルール等を教育・啓蒙する。 2. 自転車走行レーン(車道・歩道)といった物理的・施設対応を行う。 3. 警察官、ボランティアによる実地指導に加え、悪質・危険な行為に対する取り締まり及び処罰を徹底する。 4. 重傷・死亡事故の発生も不可避であり、被害者救済の法令・制度の整備と保険制度の活用を図る。	1

整理 番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
45	自転車の交通安全教育の充実・強化。自転車交通事故による被害者の保護・救済制度の適正化	近年、自転車加害者となる交通事故が増えつつあること等に鑑み、高齢者を含めた交通安全教育の充実・強化を図るとともに、自転車の交通事故による被害者の保護・救済制度の適正化を図ること。 交通事故の死者数にも表れているように、高齢者がかかわる交通事故は今後も増加する傾向にある。自転車は、最も身近な交通手段であり、その利用が増加している。近年、信号無視や道路逆走行等交通ルールを無視した行為が見受けられることから、交通安全教育の充実・強化を図るとともに、自転車による交通事故についても被害者の保護・救済制度の見直しを行う状況にある。 自転車を含む飲酒運転の追放。	1
46	通学路のカラー舗装化などの推進	「通学路等の歩道整備等の推進」に、すべてのスクールゾーン(歩道、車道とも)をカラー舗装し、車両進入を減らすとともに注意を喚起する必要があることを付け加える。また、路側帯、マーク、停止線、横断歩道等の白線の定期的な改善も必要である。わずかな予算で実現できることであるので、早急に全面的推進を求める。	1、3
47	対人事故防止を目的とし「歩車分離信号」の普及促進	わが国の死亡交通事故は、全体の半数以上が交通弱者と言われる歩行中および自転車乗車中で占められている。これは、先進諸国の中では異常な比率である。 交差点は、交通事故の最も多発する危険な場所であるがここでは交通ルールを守り、青信号を渡る歩行者でさえ命を奪われる理不尽な事故があつてはならない。 その理由は、交差点の信号システムが、青信号の横断者の安全を同じ青信号で右左折する車両運転手の注意力に委ねているからに他ならない。当該事故の防止にあたっては、事故の根本原因を改善する「人と車の分離」。ヒューマンエラーを未然に防ぐ「歩車分離信号」の設置促進が望ましい。歩車分離信号は、「子ども」や「高齢者」が「安全で安心して渡れる」「人命優先の信号システム」であり「バリアフリー」で「低コスト」の費用対効果の高い事故防止策である。	1
48	歩車分離信号機設置推進の加速	生命を守る効果が大いであることが実証されている歩車分離式信号機は、確実に人命救済ができるものであり、予算がないということで普及が進まないのであれば、「目の前にある命が、金がないために亡くなる」ということになる。周辺住民の理解が必要ということであれば、被害者遺族団体などの協力も得て、啓発教育活動を推進することも考える必要がある。救える生命の数が読めるシステムであり、最優先課題として推進していただきたい。すべての信号機は歩車分離式であるべきである。	1
49	交差点には分離信号を設置していただきたい。	現在使われている殆どの信号は歩行者の安全を車両運転手の注意力のみに任せるという構造であり、歩行者自らがその安全を守るといった観点が皆無である事は極めて驚くべきことです。その運用を実施した結果から、歩行者は勿論、事故自体も大きく減少し、渋滞もむしろ減少しています。「交通死ゼロ」達成に近づく施策である事は明らかであり、早急に進めるべき事と考えます。	1
50	歩車分離信号をスタンダードな信号と位置づけ、全ての交差点に普及すること	人命尊重、歩行者優先を貫き、交差点での人身被害、とりわけ、歩行者、自転車通行者の被害を未然に防ぐため、交差点では歩車分離信号をスタンダードな信号と位置づけ全ての交差点に普及すべきです。 歩車分離信号の試行的実施から年数が経過していますが、安全性の効果が顕著であるという報告がなされながら、普及率が2%程度に留まっています。その理由はやはり車両の「円滑」な流れに「配慮」するからと聞きます。しかし、全ての交差点が歩車分離というイギリスの先進例もあります。パラダイムを転換し、道路上、それも交差点の横断歩道上で人が轢かれることはあってはならないことという、生命尊重を全ての基本として施策を講ずべきです。	1
51	人に優しい歩道の確保の推進(歩道幅を2メートルとし、車椅子等がすれ違える歩道拡張の推進)	一般生活道路では車両を優先するような形で区画線が引かれているだけの道路が殆どです。車線を減らしたり、用地買収も含め、道路幅の確保を第一に遂行して頂くこととし、止むなく共有する場合には歩道を優先し、カラー舗装やバリアー等の工夫をし、歩道の存在を明確にして頂きたい。	1
52	通学路等の歩道整備の推進について	通学路等の歩道の整備は早急に進められなければならないが、その際、可能な限りガードレールの設置をすべきである。 縁石で境界線を引くと、通行中の自転車がぶつかって転倒してしまったり、子供が縁石に乗って歩いたりして、危険が倍増してしまう恐れもある。	1
53	交差点の隅切りを推進する	「生活道路における交通安全対策の推進」に、生活道路内の交差点の隅切りを推進することを追加する。生活道路内の交差点には、日本の住宅事情の影響で道路境界まで塀で囲まれ、視界を妨げて交通犯罪発生の原因となっている箇所が多く見受けられる。	1
54	生活道路での速度制限を徹底する	生活道路における交通犯罪発生の原因のかなりの部分を、「車のスピード」が占めている。住宅街における自動車の速度に制限を図るハンプや車線の狭小化などの工夫、物理的な環境作りが必要である。 さらに、来年度から順次実施されていく予定の速度規制に関しても、生活道路の速度を30km/h以下に規制していく方向で進んで入るが、「標識のない道路の制限速度」に関しては依然として60km/hのままであり、これを30km/hに変更する必要がある。	3
55	生活道路流入車両を排除する	歩道が確保できないような狭小道路は、基本的に一方通行とするなどの対策を講じて歩道を確保する。土地の確保などで実現困難な場合は、周辺住民以外は進入禁止にするなどの、利便性を犠牲にしても人命を守る対策を講じること。	4
56	看板・広告塔などの規制を	店舗などの出入り口付近での、幟旗・看板などが死角を妨げ、交通犯罪の原因となるような箇所が多く存在する。何らかの法的規制と取締りの徹底が必要。	1
57	生活道路から、無関係な車両の進入を減らし、通学時間帯には交通指導の取り締まりの強化を。	現実には、幹線道路の渋滞を避け、生活道路へと侵入する車両が問題になっています。 このような車両は生活道路を走行しているという意識も薄く、周りの状況にお構いなしの我が物顔で走行するため非常に危険です。 この危険から、通学中の子供たちや弱者を守るためにも、外部からの進入を減らす規制と、通学時間帯を重点とした取り締まりの対策が急務です。	1

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
58	電柱が通行妨害になっている生活道路における歩道の整備	生活道路において白線が引いてあるだけかつ電柱があるために何度も車道にはみ出さなければ通行できない歩道は歩行者・自転車にとって非常に危険である。 この国土交通省の資料(p23)にもあるように(http://www.mlit.go.jp/road/ir/kihon/21/4.pdf#search)、日本の無電柱化率は非常に低く、この無電柱化を早期に推進する、あるいは無電柱化に時間を要するのであれば車道2車線を1車線にしてでも、歩行者が電柱を避けるべく車道にはみ出さなくても通行できるだけの歩道幅を早急に確保して、交通弱者が被害に遭う可能性を軽減すべきである。	1
59	歩行者優先の速度規制の徹底した生活道路の普及と徹底をはかること	歩行者や自転車通行者、とりわけ子どもやお年寄りが安全・快適に通行できる道路環境をつくることは、死傷被害ゼロを実現する上で、重要な課題です。幹線及び準幹線道路では歩車分離によって歩行者・自転車の安全を確保し、住宅地や商店街など生活道路では、自動車の通行速度を抑制(時速30km以下)し、通過交通を入れないなど自動車通行を規制して、歩行者優先を徹底すべきです。 この生活道路では、道路通行の優先権を自動車に与えず、本来の道路がそうであったように、子どもが遊び、住民が交流できるという道にすべきです。ヨーロッパで「ボンエルフ(生活の庭)」と呼ばれ定着し拡がりつつあるものです。 また、この歩行者と住人が優先の生活道路は、車両速度の抑制のためのハンブやクランクなど道路構造整備を前提とせず、「コミュニティ道路」などと特に指定した地区に限ることもなく、幹線や準幹線の道路以外全てのゾーンで直ちに徹底すべきです。直ちに実施すべきの一つに、現行の道路交通法と同施行令では、速度標識のない道(生活道路でも)の自動車の最高速度は時速60kmであるという危険な状態の見直し・改善があることも付け加えます。	1, 3
60	タクシーの役割と位置付けの明確化	特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正か及び活性化に関する特別措置法(平成21年法律第64号)により、タクシーは、鉄道・バス等とともに地域交通を形成している重要な公共交通機関として位置付けられた。特にタクシーは、ドア・ツー・ドアの個別輸送、機動性、移動の自由度が高い、深夜等時間を問わずにいつでも、誰もが利用できる、といったタクシーのみが持つ特性を活かして、深夜・早朝時間帯に他の交通機関がない地域や、過疎地域、新興住宅団地等路線バスの機能が十分に発揮できない地域等で個々の利用者のニーズに柔軟に対応することができる交通機関として、マイカー利用の抑制に重要な役割を果たしている。 第9次交通安全基本計画においては、交通需要マネジメントにおけるタクシーの役割を「地域公共交通機関」として明確に位置付けるとともに、鉄道駅・バスターミナル等の周辺にタクシー乗り場・タクシーベイ等の整備やバス・タクシー専用レーン(バスレーンへの実車走行のタクシー乗り入れ)の整備等を推進し、鉄道・バス等の他の公共交通機関とシームレスなネットワーク形成を図ることが必要と考える。	4 1, 3
61	カラー舗装(塗装)の全国統一指針の策定	標識令に定められた道路標示や区画線は、点、線、図形であり、交通関係者に対しより高い注意を喚起するために、色彩と面的広がりをもった「カラー舗装(塗装)」が交通安全対策に導入されてかなりの年月が経過している。しかも今日まで使用する色彩について統一する指針等が明示されたこともなく、現場は混乱した状況にある。 第8次交通安全基本計画においても、の1の(3)のイ「幹線道路の安全と円滑」で「カラー舗装による駐車禁止区域の明示」や、同(9)円滑・快適で安全な道路交通環境の整備のウの(ア)で自転車走行空間整備の為の「路肩のカラー舗装化」が記載されているがいずれにも色彩の指定は無い。警察庁においても、従前から、規制標示との紛らわしさから黄色の使用は好ましくないとの意向と最近では自転車走行レーンについては「水色が望ましい」ことが表明されているのみである。これ以上の混乱を生じないよう、道路管理者と公安委員会を含めた研究・調査会等による権威ある「指針」の制定を目指すべきであろう。	1, 3
62	道路交通環境の整備推進	事故防止のための歩車道分離対策として、市街地道路のガードレール、縁石の設置を推進していただきたい。また、高速道路における追突事故を防止するため事故多発地点、危険箇所について車線拡幅、待避スペースの確保、急カーブの改善をしていただきたい。さらに電光掲示板による情報提供を推進していただきたい。	1, 3
63	バス通りにおける交通安全対策の推進	停留所付近やバスレーン上における違法駐車等の排除はもとより、車内での転倒事故等を誘発する割り込み運転の排除等、公共交通優先の意識の高揚を図る必要があるため。	1, 4
64	生活道路での交通安全対策の充実	交通事故の約半数は、暮らしに密着した生活道路で発生、特に高齢者事故が多いこと、歩行中や自転車利用中の死傷者が多い。特に、市町村道では通学路の歩道整備率が約3割程度と極めて不十分な状況。 生活道路での事故予防のためには、歩道、自転車道、ガードレールの整備等が必要。(なお、幅員の狭い生活道路では「一方通行」の導入による歩道等のスペース創出に有効) 生活道路で道路スペースが充分確保できない場合でも、歩車共有道路として速度規制、ハンブ(段差)、クランク(ジグザグにする)、カラー舗装等、地域住民の合意形成を踏まえた上で、道路環境の安全性・快適性向上に向けた検討も必要。 なお、混雑する幹線道路の抜け道として生活道路を走行するドライバー対策として、幹線道路の拡幅や主要交差点の立体化、バイパス整備等を進める必要がある。	1
65	事故多発地点の解消	交通事故死者数の約7割、死傷者数や事故件数の約半数は、国道や県道等幹線道路で発生。 全国で事故多発地点は約数千箇所あるとも言われている。 事故多発地点の解消のためには、道路線形の見直し、右折レーンの設置等、事故分析を踏まえた上で様々な施策を早期に実施する必要がある。	1
66	事故多発現場の改善	事故多発現場には、交差点カメラなどの設置を推進するだけでなく、「交差点カメラ設置」などの看板の取付なども事故防止に寄与すると考える。さらに「右直事故多し(一例)」などの看板の設置だけでも事故防止に寄与すると思うので、予算が厳しい場合はそのような対策を講じることも有用である。	1

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
67	事故多発地点対策の推進(高速道路における「魔のカーブ」等への対策)	<p>高速道路上には、一般的に「魔のカーブ」といわれているように、事故が多発している地点がある。それらの地点とその原因を明らかにし、運転者にその情報を適宜・適切に発信することで事故防止につながると思われる。そのためには以下の対策が考えられる。</p> <p>高速道路上の事故多発地点情報の周知...道路交通情報やVICS等、ラジオやカーナビを通じて事故多発地点の情報を提供し、運転者への注意喚起を図る</p> <p>標識や路面表示等による注意喚起...事故多発地点のカラー舗装化・路面舗装による速度低減・標識等による注意喚起</p> <p>なお、大型車の重大事故が多発している「魔のカーブ」、急勾配等で重大追突事故が頻発している地点等については、直接・間接の甚大な損害を社会にもたらしていることもあり、道路構造の見直しを含め、抜本的な改善が必要と考える</p>	1 1、3
68	交通事故防止設備等の整備	<p>自動車事故の多くが「追突」、「人対車両」、「出会い頭衝突」の事故類型で占められており、特に「追突」による被害者数、損失額が最も高い。これら事故を防止することが効果的な事故対策に資するものであり、たとえば次のような対策を講じることが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・信号機の効果的な設置、高度化 ・わかりやすい道路標識の整備・高輝度化 ・視認範囲の改善(送電線等の地中化)等 <p>(注)「自動車保険データにみる交通事故の実態」報告書((社)日本損害保険協会)によると、2007年度中に発生した「追突」、「人対車両」、「出会い頭衝突」事故の3類型だけで、被害者数の77.4%を占める。特に、「追突」による被害者数が38%と最も多く、人身損失額でも3,005億円に上った。</p> <p>(注)信号機による交通事故の減少効果に関しては、信号機が正しく設置・運用され、周辺交通環境等の変化に対応して維持・管理されることを前提に、交通事故の70%が信号機により少なくとも減少するという調査結果がある。(齋藤威氏・TRS研究所・元警察庁科学警察研究所交通部長)</p>	1
69	エスコートゾーンへのブロックの設置	視覚障害者が横断歩道を歩行する際に、横断歩道からはみ出してしまうと、大変危険であることから、横断歩道を安心、安全に歩行するため、提案します。	1
70	信号機の音響案内装置の整備について	現在一部の信号機に設置されている音響案内装置は誰がいつ通っても音が鳴りっぱなしで近隣の住民にも迷惑をかけているので、利用者が必要なときに鳴らせることができる音響案内装置をすべての信号機に設置することを提案します。	1、3
71	信号機とその他公共交通機関すべての音声案内について	信号機、その他公共交通機関の音声案内が統一されていない、その情報収集の方法は様々で、利用者が混乱している。うまく情報が得られなければ、事故に繋がり命に関わるため、信号機その他公共交通機関すべての音声案内を全国統一規格にすることを提案します。	1、3
72	歩車道の段差2cmの確保	視覚障害者の単独歩行で、歩車道の段差がない場合、誤って車道を歩行し、命の危険があるため、歩車道には必ず段差を2cm確保していただきたい。	3
73		<p>文面の文字修正箇所「第8次交通安全基本計画」p25～26 第1部 陸上交通の安全、第1章 道路交通の安全、第3節 道路交通の安全についての対策、講じようとする施策、1 道路交通環境の整備、(7)高速自動車国道等における事故防止対策の推進、ア 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施 中の文面</p> <p>青字部分の追記 p25 下2行目 (略)に基づき中央分離帯強化型防護さく、道路照明施設、自発光式視線誘導標、高機能舗装、導入レーンマーク、高視認性区画線の整備等…(略) p26 上5行目 (略)止のための標識や路面標示の整備、大型動物侵入防止対策を図る等、総合的な事故防止対策を推進する。</p>	3
74	逆走による事故防止対策の推進	<p>【具体的内容】 逆走防止矢印路面表示、標識等の対策実施。</p> <p>【提案理由】 近年、高速道路における逆走による事故が多発しているため、その対策を引き続き実施する。</p>	1
75	わかりやすい道路案内の推進	<p>【具体的内容】 標識文字の拡大。</p> <p>【提案理由】 視認しやすい道路案内標識を提供するための方法として、標識文字の拡大を実施する。</p>	1
76	ロードキル対策の推進	<p>【具体的内容】 動物進入防止フェンス、注意標識の設置。</p> <p>【その提案理由】 タヌキ等の小動物が高速道路内へ入り込み、走行車両との衝突事故発生している。二次的な事故を防ぐため、交通管理隊が迅速に回収しますが、小動物が道路に入れないような対策を講じてロードキルを減少させる。</p>	1

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
77	交通安全生活空間におけるQOLの向上	<p>【具体的内容】 よりQOLの高い生活道路における交通安全安心文化の創造 安心して運転できる規制の提案</p> <p>【提案理由】 生活道路は、OECD資料によっても交通事故ハイリスク領域として、特段の対策が求められ第8次交通安全5ヵ年計画によってもその重要性が指摘され、その対策も講じられているが、まだ緒についたばかりである。 交通生活の安全充足感の創出を目指すためには、生活道路を生活安全空間と捉え、コミュニティの現場でいかに豊かな生活道路文化を創造すべきかを、スウェーデンやオランダ等の生活道路政策先進事例に学びつつ、日本に適合した新しい交通安全文化の創出が必要である。</p>	3 1
78	交通安全施設等に対する適正な維持管理の推進	<p>本年3月31日に閣議決定された「第二次社会資本整備重点計画」においては、4つの重点目標分野が定められたが、今回新設されたのが「ストック型社会への対応」であり、交通安全基本計画においてもこの考え方を導入すべきである。特に昨今の厳しい財政状況と既存の交通安全施設等の更新費用の増大に対処しつつ、交通事故防止効果を持続させるためには、既存の交通安全施設等のデータベース化と補修すべき物件の優先順位(代替え基準・塗替え基準)の選択を組み合わせた「アセットマネジメント」の導入も記載すべきであろう。</p>	1、3
79	住宅街での車両通行の規制ないし車両速度の低減化	<p>住宅街の道路においても、交通量が多く車両速度が速いところが多い。住宅街の道路は、かつては子どもの遊び場であった。住宅街で子どもが車両にビクつきながら通行するという状況は、子どもの健全な生育環境という観点から見た場合問題が多い。このため、住宅街での車両の通行禁止が無理であれば、住宅街の道路を抜け道として利用することを禁止する等通行車両の規制を図ったり、速度制限を課したり、交通静穏化策や四つ角では双方方向の車両に一旦停止を義務付けたりすべきである。</p>	1
80	事故多発地点対策の推進(一般道における、事故が多発する交差点への対策)	<p>人身事故の半数以上が交差点(付近を含む、以下同じ)で発生しており、死亡事故に占める交差点事故の発生割合も約半数となっている。このことから、交差点は事故が発生しやすく、また重大事故になりやすい場所といえる。各都道府県において、特に事故が多発している交差点を対象として以下の対策を行うことが、人身事故件数全体の減少のために有効と考える。</p> <p>事故多発交差点情報の積極開示と周知...道路利用者に情報提供を行い注意点を呼びかけることで、「危険箇所であること意識付け」につながる</p> <p>学校・地域住民を対象とした周知...歩行者・自転車等、ドライバー以外の道路利用者についても、マナー向上と交通法規の遵守を呼びかける(地域等での講習会、啓発冊子等の配布)</p> <p>道路改善状況の開示と周知...交通事故低減のために実施された対策等をより積極的に開示し周知することで、一般市民を巻き込んだ交通安全活動への協力を呼びかける</p> <p>道路改善検討に関する積極的な民間参加...一部の地域で既に実施されている「地域住民等を交えた道路検討協議会」等を全国的な規模で推進する</p> <p>(注)これらの問題に対して、損害保険業界は、全国の事故多発交差点情報をまとめ「全国交通事故多発交差点マップ」として損害保険協会のホームページ上に公開し、情報提供ならびに注意喚起を行っている。</p>	3 1、4 1、3 3
81	知的障害児・者への配慮	<p>道路交通環境の整備 障害の特性から、視野が狭いため、高い位置の信号が見づらい。歩行者用の信号機がもう少し低いと高齢者も子どもも見やすいのではないだろうか。</p> <p>地域における生活に密着した交通安全活動に充実の必要性 地域の高齢者、子ども、障害者を普段から見守る意識があると、事故防止にもつながると思います。</p> <p>通学路における歩道等の歩行空間整備の積極的な推進 歩道内の歩行者を優先するハード面の見直し、すなわち普通自転車通行指定部分の普及に努めていただきたい。オーストリア・ウィーンの街のように歩行者通路と自転車の走行路線の整備があると、交通事故も減少することと考えられます。</p> <p>障害者の自立した日常生活および社会生活の確保 そのために、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道の積極的な整備と更なる知的障害者への理解啓発が必要です。</p> <p>(理解啓発の必要な一例) 平成19年9月、佐賀市内の国道で、授産施設に通う知的障害者の男性が自転車で蛇行運転していたとされ、パトカーに追跡された。信号待ちしていたバイクに追突し、暴れ出したとして警官5人に取り押さえられ、その後死亡した。この事件で、佐賀県内の41の授産施設や福祉作業所で作る県授産施設協議会は、県警に対し、取り押さえられた状況や障害者への理解を促すために実施している警察官への指導等を明らかにするよう、文書で求めた。同協議会は「再発防止のためにも、知的障害者の男性の死の真相を明らかにすることが重要」とし、回答を求めた。同協議会は「警察官に知的障害者への理解があれば起きなかった。歩行や言動が少し異なっている、麻薬中毒者等と誤った見方をされない社会であることを願う」としている。県警は「調査を尽くし、適切に対応したい」と答えた。</p> <p>堀江まゆみ先生の見解 今回の事件は、知的障害者の権利擁護という視点が県警に欠落していたことを示した。これを機に、県警は障害者への対応について徹底して欲しい。</p>	1
82	駐車場対策の推進	<p>違法な路上駐車は走行速度低下や渋滞の原因となるばかりでなく、交通事故の要因となります。したがって、安全・円滑・快適な道路交通環境を実現するための対策として、違法な駐車車両の排除と共に、駐車需要の多い地域での路上、路外での駐車場(特に二輪車駐車場)整備の促進が望まれます。</p>	1
83	シニアの自立的な移動を支援する交通環境整備	<p>今後高齢者の運転免許保有率が高まることや高齢者のQOL(生活の質)向上のためには、自ら運転する車による移動を伴ったアクティブな活動が増加することが予想される。</p> <p>標識等の視認性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 標識の大型化、文字サイズ拡大、情報量や表示色の工夫 高輝度化、高コントラスト化、トンネルや交差点の照度アップ <p>道路や駐停車スペースの整備改良</p> <ul style="list-style-type: none"> 有効幅員の拡大 右折信号、右折レーン ゆとりある駐停車スペース 高機能舗装 	1

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
84	インフラ協調安全運転支援システムの実用化・普及促進	政府の「IT新改革戦略」において、2010年度から安全運転支援システムを実用化・全国展開することとされている。 同システムは、路車間通信によって信号情報や接近車両情報等ドライバーに注意喚起・警報等を行うことによって交通事故の防止に大きく寄与できる。	1
85	日本発視覚障がい者誘導用ブロックの国際標準化の推進	【具体的内容】 点字ブロックの運用統一ルールを作成し海外へも普及を図る。 【提案理由】 1. 点字ブロックは日本が生んだ障がい者のための安全装備であり、現在多くの海外に普及、活用されている。 1) しかしその設置の実態をみると国や地域で統一が図られておらず、障がい者の事故を招きかねないものも散見され、国際標準化が強く求められている。 2) 一方国内においても、その運用はマチマチであったところ、平成15年国土交通省において運用基準(「道路の移動円滑化整備ガイドライン<通称:道路整備ガイドライン>」)を作り、都道府県に通達したが、その普及徹底が喫緊の課題となっている。 2. 従って日本型の視覚障がい者誘導用ブロックの国際的な設置標準化(プログラムの作成、普及)を提案したい。	1
86	道路交通環境の整備	信号・交通標識等交通安全施設の整備 道路交通情報通信システムの整備促進・充実 都市圏交通円滑化総合対策・渋滞対策プログラムに基づく諸施策の推進 違法駐車取締り強化 バスの専用・優先レーンの拡充(バスカメラの早期導入) 自家用自動車の都市中心部への乗り入れ規制の研究と実証実験の実施 全国の事故危険箇所対策事業(道路)の実施 路上工事の集中化	1 1 1、3 1、4 1、3 1、3 1 1
87	プローブ情報を活用した局地的危険情報の収集と科学的な交通安全施策の検討	世界一安全な交通社会を実現するためには、事故多発地点等限られた場所での対策にとどまらず、あらゆる場所で事故を未然に防ぐ対策を打つ必要があるが、限られた資源の中でこれを行うためにはプローブ情報の活用が有効である。 プローブ情報を活用した局地的危険情報の収集と提供 車両のセンサー情報を情報源とするプローブ情報を活用し、山間部における凍結情報(ABS情報)や、大雨・地震等の被災地における道路損壊情報(Uターン箇所)等、情報収集インフラが十分に整備されていないエリアにおいて発生した危険情報をいち早く収集し、周辺車両に提供する仕組みの構築が望まれる。また、将来的にはプローブ情報を情報センターにあげるだけでなく、車両同士で直接交換(センターレスプローブ)することにより、局地的な危険情報の共有化が迅速にできるようになると思われる。 プローブ情報を活用した科学的な交通安全施策検討 現在プローブ情報は、民間にて混雑情報の収集・提供手段として実用化が始まっているが、単にドライバーへの情報提供サービスに用いるだけでなく、ヒヤリハット地点の把握、信号制御の高度化、住宅地(裏道)への流入規制等、交通安全施策検討に資する科学的な情報源としてさらなる活用が望まれる。	1、3
88	ITSを活用した混雑地域や生活道路への流入抑制や速度抑制施策の推進	世界一安全な交通社会を実現するためには、歩行者が多い道路への侵入や走行速度を制限することが必要であり、諸外国では既にそうした観点での取り組みを積極的に行っている国もある。一方、我が国におけるカーナビゲーションやETC等関連の車載機器の普及率は世界一であり、また携帯電話も老若男女に普及している。こうした状況を鑑みると、ITSを活用したシステムにより、都市部の混雑地域や生活道路への自動車の流入抑制や課金(ロードプライシング)、場合によっては外部からの速度制御(ISA)を行える技術的環境が整ってきていると言える。 具体的には、カーナビゲーションや携帯電話に搭載されているGPSでの位置把握やETC(DSRC)で使われている決済の仕組みを応用すれば、規制地域への流入の把握や課金を行うことは比較的容易であり、全国どこでも利用できる標準的なシステムを構築するとともに、都市計画や街づくりと連動した総合的な交通施策を作成した上で、関係者の合意を取りながら推進していく必要がある。	1、3
89	法定速度の時速60kmを、時速30km以下に。	交通死亡事故と速度との関係には非常に大きな因果関係がある事は明白です。時速40kmを超えると死亡事故が急増する事も周知のことです。 法定速度が時速60kmということは、標識のない生活道路等にも適用されるということです。このような道交法が法律として認められる事には違和感を覚えざるを得ません。法治国家であるはずの先進国日本として、このような法律を順守しなければならない事は如何なものでしょうか？ 早急に法定速度を時速30km以下にしてください。	3
90	生命尊重を貫き、自動車の抜本的な速度抑制と制御を「計画」の基本にすべきです	「事故という名の殺傷」が日常化している事態をその根本から変えるために、道路交通に関するパラダイムの転換が必要です。 転換の一つは、死傷被害ゼロの目標実現のために、「計画」の基本に生命尊重と安全を第一に置くことです。そもそも「計画」を定めた親法の「交通安全対策基本法」の目的には「交通の安全に関し」て定める、とだけあり、「円滑化」という文言はありません。これまでの「計画」では、「道路交通法」の目的に「安全」と併記されている「円滑」を意識的に使い、全体が交通の「円滑化」の視点で貫かれていることが大きな問題です。1年間に国民の100人に1人が事故に遭うという悲惨な現状は、「安全」が「円滑」の犠牲になってきたとも言えるのです。「安全」を第一義としないで「円滑化」を追求する限り、死傷被害ゼロは看板倒れです。その意味では、自家用車が円滑に走ることを前提とした現代の「高速文明」そのものを見直すということも求められます。 付言すれば、現行八次「計画」の現状把握において、「道路交通事故による経済的損失」として「人身損失、17,269億円」などと記述し、かけがえのない生命、健康の損失をお金に換算してしまうという感覚麻痺や、他の箇所で、死傷被害を伴う交通事故を、車両交通の円滑化を阻害する要因という捉えが在ることは極めて不条理です。現状認識、講ずべき課題など、「計画」の全体を生命尊重という基本で貫いたものにするべきです。	3

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
		<p>パラダイムの転換の二つ目は、自動車の抜本的な速度抑制と制御です。数々の交通死傷被害事件の分析にあるように、他者の生命や健康を奪う最大要因は、自動車を安全が担保されない過度のスピードで走行させていることにあります。モータリゼーションによる高速の移動、流通の効率化がスピードへの幻想をもたらし、生命・健康などへの不可逆的で甚大な被害を日常化させたのです。交通戦争をひきおこしている現代のクルマ優先のスピード社会そのものが問われなければなりません。</p> <p>自動車を真の道具として使うポイントは、危険速度での走行を禁止・制御する抜本的な速度抑制です。危険速度による犠牲を無くすため、生活と道路の環境に応じた制限速度を段階的に再設定し、自動車自体にもその設定最高速度を超えられない制御装置を義務づけることが必要です。</p> <p>この点で、これまで基本計画の中でも取り上げられてきた情報通信技術を活用した交通システム(ITS)は、「人間の認知や判断等の能力や活動を補い」などと過大な効果が喧伝されていますが、「交通死傷被害ゼロ」の要である速度抑制が基本に据えられないままのITS推進の効果は甚だ疑問です。いわば幻想をふりまき続け、根本的な速度抑制という対策を後送りするという悪しき役割を果たしているITS推進路線は早急に見直すべきです。</p>	1, 3
91	道路整備予算について	<p>民主党政権になり、事業仕訳けによって、国土交通省の予算が減らされようとしているが、必要な道路整備予算は、削減してはならない。</p> <p>むだな道路(農地用などの特定目的の道路や採算の合わない高速道路等)は不要であるが、交通事故防止のための道路整備は早急を実施すべきである。</p> <p>特に交通事故が多発している個所については、早急に集中的に改善を実施すべきであり、9次計画では、どの程度の規模(箇所、予算等)で実施するのか、明確に目標を設置すべきである。</p>	3
92	公共交通機関網を整備し、自動車に依存しない移動体系を確立すること	<p>自動車を持たない人も移動の自由が享受できるよう、鉄道やバスなど公共交通機関整備を重点施策と位置づけ、自動車、とりわけ自家用車に依存しない安全・快適な生活を実現すべきです。</p>	3
93	高齢社会を見据えた上での道路環境の改善(道路交通の安全)	<p>我が国人口の年齢構造をみると、65歳以上の老年人口比が22.58%に達する等(総務省「推計人口」平成21年5月1日現在)、高齢化が急速に進展している。それに伴い、いわゆる高齢ドライバー数や、交通事故に占める高齢者の割合も増えつつある。</p> <p>それに合わせて、高齢者の安全・安心な移動の確保を目指した各種計画や施策等が策定・実行されているが、これらは主として歩行者の立場である高齢者の安全確保を主眼としたものが多く、高齢運転者の安全・安心に資する施策については、その数も少ない上に、具体性のある対策は非常に限られているのが現状である。</p> <p>そこで例えば、高齢化に向け対策が進められている視認性の問題についても、単に標識や表示を大きくしたり明るくしたりすることだけが解決方法とは言えず、最適な文字サイズや具体的設置位置、予告のタイミング及び回数、車のヘッドライトの適切な照射範囲等について、各項目の効果的な組み合わせやその具体的内容の考察といった多角的な検討とあわせ、そのロケーションに応じたインフラ整備が必要である。</p>	1
94	第8次計画に示されている「道路交通環境の整備」を引き続き盛り込む	<p>【具体的提案】 ・通学路等の歩道整備等の推進(第8次交通安全基本計画の項目と同様) ・通学路等の自転車道の整備等の推進(通学路、自転車道)</p> <p>【提案理由】 登下校中に多くの交通事故が発生しており、それらを防ぐために、第8次計画に引き続き、通学路の整備を進めることは重要と考える。</p> <p>また、本県において、多数の高校生が自転車通学をしていることや自転車事故のほとんどが通学中に発生していることを考えると、自動車、歩行者との通行帯を分離し、自転車道の整備を推進することは交通事故防止に有効と思われる。</p>	1
95	飲酒運転撲滅対策の推進	<p>飲酒運転による交通事故は、平成18年8月25日福岡市東区で発生した幼児3人が犠牲となった飲酒ひき逃げ事故以降、全国的に飲酒運転撲滅気運が高まりを見せ、大幅に減少しているものの、県内においては月平均20件以上発生する等撲滅には至っていない状況である。</p> <p>また、このような背景について、医療専門家からは、アルコール依存症等飲酒習慣との関係があると言われることから、このようなアルコール依存者、いわゆる常習飲酒運転者に対する取組みを推進する必要がある。</p>	1
96	幼児からの交通安全教育 三世代交流型の交通安全教育	<p>交通ルールをしっかり学ぶには、幼児期からの教育が重要とされており、ぜひとも今後も幼児対象の交通安全教育を行うべきと考える。</p> <p>富山県では、三世代交流型の交通安全教室を行っている。その際、三世代が交通安全に関するさまざまな実験、体験を通して交通安全について考える良いきっかけになったと聞いた。保護者世代も子どもと一緒に交通安全に興味をもってもらえるため、今後も世代間が交流できる事業を行うべきと考える。</p>	1
97	交通教育の充実と推進 将来を見据えた安全・安心の街づくりの整備	<p>現在の交通安全教育は、道路交通における「自他の生命」を尊重した、自分や他者の安全を確保することに主眼が置かれた。</p> <p>これからの社会を考えると環境に配慮した社会や超高齢者社会の到来に伴い、そこに生活する人々の街づくりが優先され、安全で安心で快適な生活ができる、理想的な街づくりが求められている。</p> <p>その街に住む人々が街づくりにどのように関わり、創造することのできる交通教育が小学校・中学校・高等学校の系統立てた、発展的な交通教育が重要になっている。</p> <p>そのためには、交通安全教育プラス、環境や利便性や生活しやすい交通安全教育を総合的に含めた交通教育の構築が求められる。</p>	1
98	地域一体型の交通安全教育の推進	<p>交通安全教育は、学校において行われることが多いが、その他自治体・警察や交通安全関係団体・地域団体でも行われている。地域によっては、これらの組織が一体となって実施しているところもあり、地域の安全は地域で守るという観点から見た場合、こういった地域一体型の交通安全教育はより推進していくべきである。</p> <p>また、近年地域団体は活動が極めて不活発となっており、いわゆるコミュニティの崩壊が危惧されている。このような状況にかんがみ、地域一体型の交通安全活動を切り口として、地域コミュニティの再生を図っていくことが必要である。</p>	1, 3

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
99	生涯にわたる交通安全教育の推進	交通安全教育は、歩行から自転車、自動二輪車、自動車へと、幼児から子ども、青年、成人、高齢者と成長に応じて行っていくことが必要である。しかしながら、これらの交通安全教育は、学校においてさえ、部分的・断片的であり、一貫性や連続性が図られていない。人間の成長段階における特性に応じ、生涯にわたる交通安全教育の在り方を研究し、それを体系的・段階的に行っていくべきである。	1
100	高校での交通安全教育の充実強化	高校生年代は、本格的な交通社会人としての入り口に当たり、自転車事故件数も人口当たりで他の年齢層に比べ高い。一部の高校生にとっては既に二輪免許を取得し、また多くの高校生は四輪車の運転免許を取得する直前の年齢にあたる。自転車利用者としてのルール・マナーを身につけることはもちろん、将来の運転者としての心構えを習得させ、体系的な交通安全教育を行うことが重要である。 高校生に様々な形でより多くの交通安全教育の機会を設けるとともに、交通安全教育の実施に当っては、活動ノウハウ、教育教材、指導者等の充実に努めるべきである。 例えば、自工会では、「交通事故の現実に向き合う」、「自分で考え、実行できるようにする」、「生徒が参加する授業」、「交通安全教育をすぐに始められる」等を目標として、高校のホームルーム等で活用できる高校教師用参考資料「セーフティ・アクション21」を2005年7月に公表した。高校での交通安全教育を正規の授業やホームルーム等で取り上げるための具体策として、この教材を活用・普及に取組んでいる。	1
101	参加体験型の安全運転講習会の推進	交通事故死者数や交通事故発生件数については、漸減傾向が続いていますが、死亡事故件数の第一当事者別に見てみると、自家用普通乗用車、自家用軽乗用車で全体の約半数(平成20年度実績で51.1%)を占めている等、一般ドライバーが原因の事故は依然多い。 四輪、二輪の事故防止のため、車両の特性や性能の限界等を実践的に会得する参加体験型の安全運転講習会について、あらゆる機会を捉えて、国、地方自治体、交通安全対策関係者等において、幅広く実施する必要がある。 自工会では、JAF、全日本交通安全協会と共催にて、全国において参加体験型安全運転講習会として、一般ドライバー向けに「セーフティトレーニング」、高齢者ドライバー向けには「シニアドライバーズスクール」を開催しており、なお、安全運転講習会への参加意欲を高めるためのインセンティブの検討が必要である。	1
102	高速自動車国道の安全利用に関する広報の充実	【具体的内容】 高速自動車国道等の安全な利用を促進するため、高速自動車国道等を利用する場合に守らなければならないこと、危険な行為等について、各種広報媒体を通じて周知する。 【提案理由】 高速道路の休日割引等の実施により高速道路における休日の交通事故が多くなっている。交通事故の中には、路肩に車を駐車してタイヤ交換作業中に跳ねられる等、高速道路の安全な利用方法を知らないための事故も起きている。今後、高速道路の無料化が実施された場合、これまで高速道路をあまり利用したことのないドライバーも高速道路を利用する機会が多くなることが予想されることから、高速道路における安全な利用についての広報を行なう必要がある。	1
103	反射材利用の広報充実と製品開発	【具体的提案】 国民に対し、反射材使用の有効性をPRし、反射材を多くの人に身につけてもらう。 【提案理由】 第8次計画(P42 第1部第3節 2(3)オ)に既に記述があるところであるが、交通死亡事故の死者数の内、夜間の歩行者について、反射材を付けていない事例が多く、まだ広く普及していない状況である。 原因として、国民への有効性の周知が不足していることと、国民が使用したくなるデザインや素材の製品が少ないことと、入手しにくいことがあると考えられる。このため、更なる商品開発と販路拡大、広報に力を入れる必要がある。	1
104	「スロードライブ」による安全速度の徹底	スピード超過は交通事故の最大の要因であるため、交通事故を抑止するためにはスピードダウン対策に重点をおくことが必要不可欠である。また、当県は、速度違反に占める時速20km/h以上超過の割合が全国平均に比べ高いことから、道路を走行している車両の「スピードが高い」という結果が出ている。さらに、著しい速度での事故は、死亡事故率が非常に高いため、スピードの出し過ぎによる重大事故を防止するには、制限速度を遵守するとともに運転条件に応じた安全速度での徹底を推進していくことが重要である。	1
105	薄暮時・雨天時におけるライト点灯走行の推進	「魔の時間帯」とも言われる薄暮時は、急速にあたりが見えにくくなるため、運転のしづらい時間帯であり、交通事故の多発する時間帯である。歩行者・自転車をより早く発見するため、あるいは、歩行者に車の存在を早く気づいてもらうため、薄暮時の早めのライト点灯走行をより一層推進する必要があると考える。また、雨天時も同様の状況となるため、雨天時の点灯走行も併せて推進する必要があると考える。	1
106	交通安全教育の指導方法や指導者育成方法の研究	交通安全教育については、各地で行われている。しかしながら、受講した者の反応をみると、交通ルールやマナー等については周知が図られているが、何故そういった行動をとらなければならないかという点については理解されていないことが多い。例えば、道路を横断する場合、手を挙げて渡ることは浸透しているが、なぜそうしなければならないのか判っている人は少ない。このため、他の場面では、相手から見えるよう行動するという対応ができず、事故に遭う例も多い。交通安全指導者の指導方法や育成方法を研究し、交通安全という局面ばかりでなく、広く安全教育という視点にたった指導方法や指導者の育成方法を研究し、実践に生かしていく必要がある。 また、近年スクエアード・ストレイト教育技法等新たな交通安全教育指導方法が導入されているが、こういった新たな手法やその効果等を開発・研究する必要がある。	1
107	ボランティア対策の推進	これまでも、「関係民間団体」「地域における民間の指導者を育成」等の記載があるので、民間団体にボランティア団体も含まれると解するが、予算削減の中、ボランティアの活動の重要性は増大するので、ボランティア団体の名称を使用してその活動の活性化を図るべきである。	1、3
108	セーフティプロモーション&セーフコミュニティ	行政主導の道路交通安全施策を展開していくことは、予算の縮減等により、今後ますます厳しい状況が予想される。今後道路交通安全施策を進めていく上では、行政だけでなく、地域住民、NPO、関係民間団体等多くの主体の協働が必要となる。また、多くの主体と協働する必要があるのは、道路交通安全施策に限ったことではなく、地域の課題は、地域住民との協働で解決するという解決方法は多くの施策に共通であると考えている。そのような中、セーフティプロモーション&セーフコミュニティという考えは今後の行政のあり方の指針となる可能性があると考えている。「平成20年版 交通安全白書」96頁、97頁参照	3

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
109	ドライバーの安全運転意識の向上	事故多発地点への安全対策と共に、ドライバー自身の安全運転に対する意識の向上が、交通事故の総合的な減少に繋がる。	1
110	高速自動車国道等における交通安全対策の強化	本年3月から高速道路等における一部割引制度が開始され、これに伴う交通事故や交通渋滞が著しく増加した。また、現在高速道路等の一部無料化が議論されており、今後、無料化が拡大されることにより、これまであまり利用する機会が少なかったドライバーも、日常的に高速道路等を利用することとなり、交通事故や交通渋滞の増加が懸念される。このため、高速道路等の走行等に関する交通安全教育を一層強化するとともに、交通安全施設の整備・充実を図る必要がある。	1
111	幼児に対する交通安全啓発活動	幼児に対する交通安全教育については、基本的な交通ルール、交通マナー等を理解させ、交通事故に遭わない正しい交通行動を身に付けさせるため、交通事故実態を踏まえ、道路の横断の方法、飛び出しの危険性、自転車の正しい乗り方を、繰り返し指導していく必要があると思います。幼児に対する交通安全教育がより一層充実されることを望みます。	1
112	高齢者が明るい服を日常的に着用するような取組みの推進	本県においては、平成20年中の夜間(日没から日の出前まで)における高齢者の歩行中の交通事故死者が24人で、そのうち約8割に当たる19の方が暗い色の服装をしていたことから、運転者が歩行者に気付かなかった、あるいは気付くのが遅れたことが大きな要因のひとつと考えられる。よって、高齢者が明るい服を日常的に着用するような取組みを推進する。	1
113	後席シートベルトの着用促進及びヘルメットの正しい着用を訴求する啓発活動の強化	交通事故の被害軽減を図るには、四輪車は後席シートベルトの着用促進、二輪車はヘルメット顎ひものしっかりとした締結が重要。このため、あらゆる機会を利用して、これを訴求する安全啓発活動の一層の強化が必要である。警察庁・JAFによる全国調査では、後席でのシートベルト着用率は、一般道33.5%、高速道63.4%と依然として低い状況にある。また、本年1月～9月の二輪車乗車中死者630人のうち、ヘルメット離脱が174人(27.6%)と多く、顎ひもの不締結や緩めの締結が原因と推測される。	1
114	高齢者の交通安全教育の充実	近年、高齢者の交通事故問題が深刻化していることから、高齢者に対して様々な交通安全教育が取り組まれている。特に将来高齢の運転免許保有者の増加が見込まれるが、高齢者の加齢による影響は人それぞれで、制度による一律の施策だけでなく、日常的に個別の状況に応じた支援も必要。例えば、自工会では、安全意識を高めるため、高齢ドライバーの安全教育プログラム「いきいき運転講座」を開発し、その普及に努めている。このプログラムは、4つの交通安全トレーニングと「交通脳トレ」を組み合わせ、効果的に安全運転能力と脳機能を高める内容となっており、誰でもがリーダーとなって少人数で楽しく講座を進めることができ、実際に活用した団体等から好評を得ている。なお、警察庁高齢運転者支援検討委員会が2008年12月に取りまとめた報告書では、「教習所が地域での交通安全センターの役割を果たすべきであり、高齢運転者のリーダー役の養成に、自工会の『いきいき運転講座』の活用も考えられる」と指摘している。	1
115	幼児や児童に対する「体験型・実践型交通安全教育」の実施	乳児を除く青少年の死亡原因の1位は不慮の事故であり、交通事故がその半数以上を占める。また、15歳未満の幼児・児童については、平成20年中の交通事故による死傷者数は約7.3万人となっており、こうした層に対する交通安全教育の重要性については論を俟たない。幼児施設・小学校等で実施されている交通安全教育をより効果的なものとするため、現在は一部地域での実施にとどまっていると思われる「ヒヤリマップ」を更に発展的に拡大する形で、以下のような対策を行う必要があると考える。ア.通園・通学路を大人と一緒に実際に見て歩き、交通量の多い場所や見通しの悪い場所を教諭や保護者等とともに確認し、地図にして発表する「交通安全マップ」作成の全国的な推進(交通状況は随時変化するため、毎年定期的にマップの作成を行うことが望ましい)イ.作成した「交通安全マップ」をもとに、保護者や地域住民と意見交換する機会を設け、さまざまな年齢層の交流を通じて、地域ぐるみで幼児・児童の交通安全に関する意識の向上を図る	1
116	交通事故削減を目的とした、ドライバー主体のマナー啓発活動の推進	交通事故の削減は、道路管理者によるインフラ整備中心の対策では限界があり、各都道府県警による取り締まりと連携を取り進めている。しかしながら、「取り締まられないため」の行動はその可能性の低い場面では現れず、根本的解決には結びつかない。そこで現在首都高で実施中の東京スマートドライバープロジェクトのような、ドライバー自らが主体的に参加する安全運動啓発活動が効果的である。	1
117	国民に「交通死ゼロ」を目指す強い目的意識を伝える広報活動の推進。	交通安全思想の普及徹底として、テレビ放送やインターネット上での動画を利用し、危険予測等を学ぶことは、子どもや保護者さらには日本の交通事情を知らない外国人にとっても、交通安全に対する効果が高いと考えます。またすべての車両のメーカー及び販売店にも、安全性への啓もう・広報活動を義務化する事により、安全思想の普及徹底に努めていただきたい。	1
118	自動車メーカーの交通安全推進事業への協力義務化	不況により自動車メーカーの不振が深刻であるが、これは、儲けることだけを考えて肥大化してきた自動車メーカーの予測できた末路である。車はどこまでも増え続けるものでないことは当然である。必要とされるだけの車を「安全な車」へと転換していき、公共交通機関を充実させ、公道で娯楽のために速度を楽しむような車の製造を自粛し、これまでに80万もの人命を金に換えてきた反省をすべきである。今後は、人の命を奪わない外に対して安全な車を開発し、テレビのCMなどで、快適で速い車ではなく、「安全な車」をアピールするメーカーが発展していく方向に修正すべきである。自動車メーカーに、交通安全CMを義務化、年間に決められた数の歩車分離式信号機を寄贈することなど、何らかの交通安全への寄与を義務化できないものであろうか。義務化の前に、自主的にやろうというメーカーが出てきてもよさそうではあるが。	4

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
119	飲酒運転根絶に向けた取組みの強化	<p>【具体的提案】 各飲食店及び関係団体へのハンドルキーパー運動参加取組みを強化し、飲酒運転の防止を図る。</p> <p>【提案理由】 道路交通法の改正により、罰則、行政処分が厳罰化されたが、飲酒運転による交通事故が後を絶たないため。飲酒運転については、第8次計画(P58第1部第3節 5(1)ア)には取締り項目として、他の違反とともに記載があるが、飲酒運転対策の項目を起こしてもいいのではないかと。</p>	1
120	シートベルト着用の徹底	<p>後部座席シートベルトの着用は、着用していない場合に比べ、交通事故における致死率は減少され、シートベルト着用による被害軽減効果は大きいものの、後部座席シートベルトの非着用は、一般道では違反しても行政処分が科されないことにより、その着用率は全国的に約3割にとどまっている。</p> <p>当県も、平成21年度初めて全国平均を上回る結果が見られたが、今後も後部座席シートベルト着用率の50%以上着用を目指すとともに、助手席は運転席と同水準までの着用率向上の目標を設定し、全ての座席におけるシートベルト着用の徹底を図る必要がある。</p>	1
121	飲酒運転の撲滅	<p>飲酒運転は、死亡事故につながる危険性が非常に高いことが認識されているにもかかわらず、飲酒運転はいまだに後を絶たない状況にある。</p> <p>人身事故について着目してみると、当県においては、交通事故件数に占める飲酒運転事故の割合は全国平均よりも高い現状である。したがって、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態について積極的に広報し、飲酒運転を許さない社会環境づくりに取り組むことが重要である。</p>	1
122	二輪車用エアバッグジャケット・プロテクター等の普及促進	<p>【具体的提案】 二輪車事故発生時に軽減効果が期待できる二輪車用エアバッグジャケット・プロテクター等の普及を図るため、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、ヘルメットの正しい着用と併せ、エアバッグジャケット・プロテクター等の効果、使用方法等に理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力して普及促進を図る。</p> <p>【提案理由】 平成20年中に二輪車及び原動機付自転車の交通事故死者数は、全国で990人で全死者数の19.7%となっており、そのうち頭部・胸腹部が致命傷となったものは約80%であることから、衝突被害及び二次の被害を軽減するためには、ヘルメットの正しい着用とエアバッグジャケット・プロテクター等の装着が重要である。</p>	1
123	高齢者社会の進展に対する交通安全対策の拡充	<p>高齢者社会の進展に伴い、高齢者に対する交通安全教育はますます重要なものとなってきている。</p> <p>歩行中の事故防止はもとより、バス車内においてもバス停に着いて完全に停止してから席を立つ等の安全教育も必要と思われるため。(バス事故の約3割が車内事故であり、その多くを高齢者が占めている。)</p>	1
124	歩行者事故・自転車事故防止のための体系的教育手法の検討と実施	<p>歩行者事故・自転車事故防止のために、事故発生原因にもとづいた体系的教育手法を検討・実施する。まず、歩行者事故・自転車事故の発生原因を調査して、教育すべき内容を体系化する。また、この内容を教育するために効果的な手法、たとえば体験教育や最新のメディアを用いた教育手法等を検討する。さらに、学校等の場を利用してこれらを実施する体制を確立し、事故を予防する。</p> <p>世界一安全な交通社会を実現するためには、死亡事故に占める割合の高い歩行者・自転車事故への対策が不可欠であるが、自動車側からの対策には限界があるうえ、歩行者・自転車側からのハードウェア対策は限定されるため、安全教育が重要である。効果的な教育のためには、事故発生原因にもとづいた体系的教育手法の検討が必要である。</p>	1
125	高校生に対する交通安全教育の推進	<p>具体的内容 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」、ホームルーム活動の特別活動等を中心に、学校教育活動全体を通じて、交通安全について更に理解を深める。</p> <p>特に、自転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。</p> <p>提案理由 高校生に対する交通安全教育を行い、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行することを指導し、交通ルールを遵守し自他の生命を尊重する等、交通社会の一員として責任ある行動のとれる生徒を育成することが求められている。</p>	1
126	後部座席シートベルトの着用率向上に向けた対策	<p>後部座席シートベルト着用義務化以降、平成20年10月時点での後部座席シートベルトの着用率は30%程度(JAF調査)といったデータもあり、着用率は徐々に向上している。しかし、運転席や助手席では着用率が9割近いことと比較すると、依然として低水準であると言わざるを得ない。後部座席においてもシートベルト着用により事故時の人的損害が大きく軽減されることは明白であるため、着用率の向上に向けて以下の対策が必要と考えられる。</p> <p>教育面：学校等におけるシートベルト着用効果の指導徹底、自動車教習所や運転免許更新時講習等での教育</p> <p>啓発面：国家主導の積極的な啓発(国民運動になるレベル)</p> <p>法制面：高速道路上で非着用違反の罰則強化(違反点数の増加)、一般道での非着用に対する罰則化(違反点数、罰金)</p>	1 1 3

整理 番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
127	飲酒運転の根絶	<p>【具体的提案】 ハンドルキーパー運動の推進 事業所等でのアルコール検知器の活用 アルコール問題を所管する部署との連携(保健福祉関係) 等</p> <p>【提案理由】 平成18年に福岡県で発生した、幼児3人が犠牲となった飲酒運転による死亡事故を契機に、国民の飲酒運転根絶に対する機運がこれまで以上に高まり、飲酒運転の厳罰化等も行われたが、未だに飲酒運転による事故が後を絶たない状況にある。また、公務員による飲酒運転が大きな社会問題となる等、飲酒運転根絶には、ほど遠い現状である。このようなことから、「飲酒運転の根絶」について、国をあげて取り組む必要がある。</p>	1 1、2 1
128	飲酒運転防止の徹底	<p>刑法および道路交通法の改正に伴い、飲酒運転による事故は全国的には減少しているものの、依然として撲滅には至っていない。また、いまだに飲酒運転が多い地域等も見られる。教育面・法制面・自動車設備面から、以下のような対策が必要と考える。</p> <p>教育面：事業所等における飲酒運転防止教育の徹底や、免許更新時講習における「飲酒運転防止研修」の完全制度化 法制面：飲酒運転常習者に対する免許欠格期間の更なる延長や、車両購入時・保険加入時の違反歴申告の義務化 自動車設備面：アルコールインターロック装置の設置助成や、新車への設置義務化</p>	1、2 3 3
129	交通事故防止の啓発活動について	<p>「交通事故死ゼロを目指す日」の実施について 単発で交通事故死ゼロを目指す日を実施しているが、少なくとも最低毎月10、20、30日をゼロを目指す日として取り組んでいただきたい。 WHOでは、11月第3日曜を「世界道路交通犠牲者の日」に設定している。 日本でも内閣府がリーダーシップをとり、犯罪被害者週間と連携して、犯罪被害者の支援および交通事故の予防について啓蒙すべきである。</p>	3
130	世界道路交通犠牲者の日の追悼行事を核に国民自らの意識改革を	<p>「国民自らの意識改革」が必要であることは第8次でも述べられているが、2005年の第38回国連総会で決議され、WHOにおいて世界的に推進されている「世界道路交通犠牲者の日」を核に意識改革を進めることを求める。毎年11月の第3日曜日を「交通安全」の拠りどころとし、国、地方自治体による追悼行事に一般市民を動員し、効果的な啓発教育活動を推進することが必要である。</p>	3
131	交通事故犠牲者慰霊祭を実現していただきたい。	<p>毎日何十名もの命が奪われているにも関わらず、しかもそれが犯罪であるにもかかわらず、メディアにとりあげられることもほとんどなく、静かに、不気味に交通犯罪は行われていると言えます。これでは国民は交通事故の実態を知る事も無く、交通安全への気運もそがれるばかりではないでしょうか？ 全国民に交通事故の悲惨さを知ってもらい、「交通死ゼロ」を呼び掛け、実現していくためにも、慰霊祭の開催の実現を要望します。</p>	3
132	自動車運送業者に対する指導監督の甘さ改善について	<p>個人的に、某宅配大手業者が2008年の1年間に国土交通省に提出した重大事故報告書を情報開示で入手し、そこに書かれている事故原因を調べてみた。プロドライバーと言われる運転手達の重大事故を起こした原因の内容は初歩的なルール意識の欠如、プロ運転手意識の欠如、安全運転意識の欠如等の列挙であった。第八次交通安全基本計画発布以降、トラックによる死亡・重症事故は決して減少しておらず、プロドライバー意識も高まっていない。これらの原因は国の指導監督放置及び、指導不足に他ならないと言える。指導に甘さがあるからこそ、横断歩道で、高速道で、住宅街で、トラックプロドライバーによる重大事故が繰り返され続けている。 運送業者に対する指導に本腰を入れていただきたい。早急にプロドライバーに対する一般ドライバーから特化したより厳しい法を定めていただきたい。</p>	1
133	自動車運送事業者に対する取り締まり強化と新規参入制御	<p>一度に多数の犠牲が発生する可能性の高い自動車運送事業者に対しては、指導監督の充実はもとより、厳しく取り締まると同時に、新規参入に対して厳格な審査基準を設ける必要がある。規制緩和が多くの人命を犠牲にしたことに異論はないであろう。</p>	1
134	荷主責任を法律に定める	<p>貨物自動車運送事業者の場合、ほとんどが、運転手にだけ責任を問われているが、荷主の無理な要求(低運賃、短納期など)により事業者が無理を強いられることが事故に繋がる側面がある。荷主に対する責任を法律に定めない限り、コスト競争などによりこのような原因による事故は増え続けるであろう。</p>	1
135	自動車運送事業者の監督指導強化と、事業経営者自身への講習をお願いします。	<p>自動車運送事業の規制緩和によって、認可制から許可制に変わり、競争が激化し運転手は過労運転に陥り、事故につながっていきます。法定外労働や過積載等に対しては即刻許可を取り消す等の厳しいペナルティーを科す必要があり、現在の違反点数制度は軽すぎると言わざるを得ません。 さらに許可する時点で、経営者に対しては安全管理の講習を受ける事により、利潤の追求だけでは事業を続けることは出来ない事を知ってもらい、また経営者自身も自社が事故を起こした時には刑事責任を問われるようにする事により、安全な交通社会を構築すべきと考えます。</p>	1、4
136	自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の活用	<p>【具体的内容】 自動車運送事業者は、自動車事故対策機構の適性診断を運転者に受診させることで、運転者の特性を把握し、適切な指導を行うことが必要である。 特に今年度から、事故防止効果のさらなる向上を目的としたカウンセリング付き定期診断の普及・促進を図る。</p> <p>【提案理由】 自動車運送事業者は、個々の運転者の適性診断の結果に基づき、自らの運転行動の特性を自覚させるよう適切な指導を行うことで、運転者がより安全な運転行動をとれるようになり事故を未然に防止することが可能となる。</p>	1

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
137	運輸安全マネジメント制度情報の提供	<p>【具体的内容】 運輸安全マネジメント制度は、運送事業者自らが経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築し、事業者内部における安全意識の浸透・安全風土の構築を図ることをねらいとしたものである。その安全管理体制の構築を支援する安全マネジメントコンサルティング及び具体的な取り組み等に必要な情報を提供する場として、安全マネジメント関係講習を実施している。</p> <p>【提案理由】 運送事業者の安全管理体制を確立し、安全意識を向上させることにより、交通事故防止に貢献するため。</p>	1
138	運輸安全マネジメント評価の実施	<p>【具体的内容】 運輸安全マネジメント制度は、運送事業者自らが経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築し、事業者内部における安全意識の浸透、安全風土の構築を図ることをねらいとしたものであり、その安全管理体制の構築等を評価し、改善事項等について指導・助言する。</p> <p>【提案理由】 国が行う運輸安全マネジメント評価と自動車事故対策機構の行う運輸安全マネジメント評価が相まって運送事業者の安全意識が向上し、交通事故防止に貢献するため。</p>	1
139	安全運転確保に向けた自発的投資の奨励	<p>自動車運送事業者の安全対策の充実に向けた一つの方策として、運転免許の更新時講習に代わる運転免許取得者教育(道路交通法第108条32の2)の受講を奨励すること及びこうした努力を行う事業者が評価される仕組みの導入を盛り込まれたい。</p> <p>自動車運送事業に従事する職業運転者が、中型あるいは大型自動車の運転特性等、実技・体感に重点を置いた実践的教育を定期的な受講を受けることを奨励して、運送事業にかかる事故の抑制、交通安全の一層の推進をはかるべきであると考えからである。</p>	1, 3
140	指定自動車教習所の機能強化と指導育成等	<p>今後10年間を目途に交通事故死者数を2,500人以下とするという新たな政府目標が掲げられているが、その達成に向けた地域の交通安全教育センターである指定自動車教習所が果たす役割は大きく、その社会的責任も重い。各地域に存在し、施設、組織、人的資源において他にはない資質を備えており、その機能強化と社会的な有効活用、指定自動車教習所に対する指導・監督の強化を盛り込まれたい。</p> <p>指定自動車教習所の現状は、少子化を背景とする入校生の減少を受けて公益性と企業性の両立に苦勞している実態にあり、一部にみられる公益性軽視の設置者が目先の量(教習生の数)の確保ばかりに目を奪われて料金ダンピングに走るにより、質の向上に努力している多数の校所のその努力を霧消させ、教習、講習、その他の関連事業を通じた公益性のさらなる発揮、業界の健全な発展に対する阻害要因となっている。こうした実態を踏まえ、社会的責任の重さと指導育成方針についても明文化して盛り込むよう求めるものである。</p>	1
141	ドライバー教育訓練補助の推進	<p>大型車等運転技能向上のための、特に危険運転操作を体験できる施設の設置及び講習補助制度の創設を検討していただきたい。</p>	3
142	安全運転確保に向けた自発的投資の奨励	<p>安全運転確保に向けた自発的投資を奨励するものとし、その一助として運転免許取得者教育(道路交通法第108条32の2)の受講に関する広報の充実に盛り込まれたい。近年、ともすれば安全性を軽視してまでも効率性を追求する風潮があったことへの反省に立ち、最低基準を上回る自主的な安全への投資が奨励され、効果の期待度に応じてその投資が正当に評価される社会を目指すべきと考えからである。</p>	1, 4
143	自家用有償旅客運送における第二種運転免許の保有義務付け	<p>福祉有償運送や市町村運営有償運送といえども有償である以上は「他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業」であり、第二種運転免許の保有を義務付けることとされたい。</p> <p>平成18年10月から施行された改正道路運送法によって、福祉有償運送や市町村運営有償運送等自家用自動車の使用が認められる有償運送においては、国土交通省が認定する運転者講習の受講を条件に、第二種運転免許を保有しない者による運送を認める規制緩和が行われている。</p> <p>しかし、こうした運送サービスの利用者の視点に立てば、負担する運賃・料金の多寡に関わらず安全の担保に対する期待は同じであり、安全基準に差を設けることは交通弱者に対する不当な差別である。前記運転者講習の内容は第二種免許取得に際して求められる知識及び技能に比べて極めて不十分なものであり、こうした安全基準の引き下げによって交通弱者に対する運送サービスの維持を図るのではなく、これら運送サービスの維持が困難であるとすれば、助成措置等の他の手段によって支援すべきと考えからである。</p>	4
144	道路交通の安全	<p>(1) 道路交通事故のない社会を目指して「事業用自動車総合安全プラン2009」の実効ある施策の推進を図る。</p>	1
145	運転免許の取得を厳しく	<p>第8次では、「運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い、必要に応じ、改善を図る。」とあるが、的確に判定できていないからここまで交通犯罪が多いのである。車の普及のために運転免許の取得を簡素化しすぎたことが、交通犯罪をここまで増やした大きな要因であることは間違いない。にもかかわらず、第8次では「(更新)手続の簡素化の推進」など、さらに交通犯罪を増加させるような記述までされている。「走る凶器」を運転する資格は、もっと厳しい訓練と試験によって与えられるように改善すべきである。</p>	4
146	運転免許の交付条件並びに運転免許更新の内容を厳しくしてください。	<p>免許取得の簡素化は、交通事故の減少を謳う政策の逆となる政策である事を自覚し、むしろその逆に、取得する事が難しい制度とするべきです。</p> <p>また免許の更新に関しても、現行では殆ど何らの効果も見受けられない事から考えると、免許更新時、必須検査項目のリストを基本計画の中に明示していただき、不適切と診断された場合の、免許の取り扱いについての法制化を進めていただきたい。</p> <p>さらに高齢者に対しては、高齢者講習の対象年齢を下げる等の対策が急務です。</p>	4

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
147	交通死傷被害ゼロのため、自動車運転免許の付与条件を厳格にする	交通犯罪を撲滅し、交通死傷被害をゼロにするため、運転免許は安全運転のための専門的な技能をもった者に限るべきです。そのため、国民皆免許主義ではなく、運転免許取得可能年齢の繰り上げ(バイクも18歳へ)や教習課程の抜本的見直しなど免許付与条件を厳格にすべきです。 また、免許取得後の管理についても、免許者の違反行為はすべて重大な人身事故の原因や要因となるのですから、結果の重大性と人身被害の未然防止のため、安全確認違反など悪質な道交法違反は全て免許取り消しとし、その他の違反にも欠格期間を長期にする、重い罰金を科すなど適切な資格管理が行われるべきです。免許再取得の制限も厳しくし、重大違反で死傷事件を起こした場合は永久に免許取得資格を剥奪すべきです。	4
148	技能教育に偏した交通安全教育ではなく、総合的な交通安全教育を推進すること	交通死傷被害ゼロの実現のためには、徹底した事故原因の調査分析をもとに、道路環境の整備、速度制限の徹底こそが必要です。 しかし、これまでの「計画」は、被害者にしか成り得ない児童生徒に対し、「段階的かつ体系的な交通安全教育の推進」として、例えば幼児に「交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させ」「安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させ」など、生理的発達段階を考慮せず、無理な習得を求めています。こうした精神論では、結局被害に遭えばその責任を幼児・児童・生徒に転嫁することになります。子どもの「注意力の発達」に期待するといった「対症療法」とも言える交通安全教育の効果を過大評価することは、真の原因究明と対策を遅らせます。 合わせて、八次「計画」に見られる、国民皆免許を前提とし高校生に「免許取得前の教育」と位置づけて行う交通安全教育も不当です。現在のクルマ社会がもたらした負の側面も学ぶ総合的な交通安全教育を位置づけ、主体的に学び、免許を持たない自由も保障することが必要です。	1
149	自動車教習所	【具体的内容】 次の項目等は、残していただきたい。 第1部第1章第3節 2(1)オ中、「運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。」及び「免許取得後の運転者教育は、…自動車教習所、民間の…が受講者の特性に応じて行う運転者教育…」 第1部第1章第3節 3(1)ア(ア)の全文。 第1部第1章第3節 3(1)ウ中、「指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。」 第1部第1章第3節 6(1)ウ中、「自動車教習所における教習及び」 【提案理由】 次期計画においても継続することが必要であると考えられるため。	1
150	運転者に対する再教育等の充実	【具体的内容】 第1部第1章第3節 (1)イ中、「自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施する等、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める」を、「指定自動車教習所においては、既に運転免許を取得した者に対する再教育、特に、企業の従業員の安全運転のための研修の推進に努める等、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める」に改める。 【提案理由】 自動車教習所には、指定自動車教習所のほか、いわゆる届出自動車教習所があるが、「地域の交通安全教育センター」としての役割を果たしているのは、指定自動車教習所であるため、より、正確な表現とする。 指定自動車教習所における既得免許者に対する再教育は、特に企業の従業員に対する安全運転研修を重点に実施することを明らかにするため。	1
151	自転車・オートバイの交通安全対策の充実	自転車やオートバイとの接触事故が跡を絶たないため。	1
152	自動車運送事業に従事する運行管理者に対する指導講習の活用	【具体的内容】 自動車運送事業者は、運輸監理部長又は運輸支局長から運行管理者について研修を行う旨の通知を受けたときは運行管理者に当該研修を受けさせなければならない。 自動車事故対策機構では、国土交通大臣からの認定に基づき運輸支局長等が行う研修に代えることのできる講習として指導講習を実施している。 特に本年度については、飲酒運転防止の指導を充実させるため、運行管理者等講習会においてアルコールに関する記述内容の充実、飲酒運転によって発生した事故事例等を周知する。 【提案理由】 運行管理者は、運行管理実務や関係法令等の安全の確保に必要な知識等を指導講習の受講により習得し、これを活用した運行管理を実践することにより、事故を未然に防止することが可能となる。	1
153	「飲酒学校」を活用した飲酒運転違反者に対する再教育の充実	現在、飲酒運転違反者に対する再教育については、取消処分者講習、停止処分者講習により実施しているが、本県では、平成19年9月から、飲酒運転により免許停止処分を受けた違反者に対し、「飲酒学級」を開校して、再発防止に向けた効果的な対策を推進している。 飲酒運転による悲惨な交通事故の抑止と飲酒運転違反者による飲酒運転再発防止により交通死亡事故をさらに減少させていくには、飲酒学級を活用した再教育の充実が極めて効果があると認められることから、次期基本計画に盛り込んでいただきたい。	1
154	職場における交通安全教育の充実	【具体的提案】 自動車製造・販売、運輸業等以外の企業・団体の職場単位で、職員の交通安全研修の定期的実施を啓発するとともに、実施にかかわる支援団体等の体制を整備する。(DVDの作成・普及、研修資料作成(全国版)、アルコールに関する周知広報等) 【提案理由】 自動車・運輸関連業種では、交通安全教育が進んでいるが、それ以外の業種での取り組みは弱く、交通事故も少なくない。職場における交通安全教育は、効果も大きいため実施を推進するべきである。	1
155	運転免許の厳格化	高齢者ドライバーの事故の発生率が増加していること。特に高速道路での逆走する車による事故も発生しているため、高齢者の運転免許対応を厳格にすること。	1

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
156	シニア対策の推進	公共交通機関未発達の方においては、車は重要な生活手段であり、特に高齢者にとっては、買物診療、農作業に欠くことのできないものである。また、高齢者には、自らの運動機能の低下を過小評価し生活環境の変化を拒絶するという特徴がある。 高齢ドライバーに対する交通安全対策は、生活設計が必要となるという観点からも、その意思と能力のある30代位から定期的に継続して行う必要がある。 30～60歳の間に、4～5回の実技講習を数日の実技講習を実施し加齢による身体機能の低下等を早期から認識させることにより事故を防止するとともに、免許証の自主返納を促進する息の長い対策が必要である。なお、高齢者対策については、高齢者という言葉の中年の心情に配慮したネーミングにより実施すべきである。	4
157	高齢運転者に対する安全運転のための支援	【具体的内容】 第1部第1章第3節 (1)カに、次の事項を加える。 「特に、指定自動車教習所においては、高齢運転者が安全運転を継続できるよう個別的な支援に努める。」 【提案理由】 指定自動車教習所では、高齢運転者に対する安全運転継続のための個別支援を積極的に実施するため。	1
158	運転免許証を自主返納した高齢運転者に対する支援対策の推進	運転免許返納制度は、平成9年の道路交通法一部改正により、高齢や病気による身体機能の低下を感じるドライバーに対し、自主的に運転免許を公安委員会に返納する制度として、平成10年4月から実施している。 本県では、運転に不安を持つ高齢運転者に対し、運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりと高齢運転者による交通事故防止対策を推進するため、運転免許返納者に対する預金利子の割り増しや商品の割引、バス利用料金の無料化等により支援を実施している。 高齢運転者の中には、代替的な交通手段がない又は身分証明証として利用したいとの理由から運転免許の返納ができない実態が認められることから、運転免許返納者への各種メリット性の導入や運転経歴証明証の有効期間等の見直しによる支援対策の拡充を内容とする支援対策の推進を高齢運転者の交通事故防止対策及び運転免許を返納した高齢者に対する社会参加活動推進対策として次期基本計画に盛り込んでいただきたい。	1
159	高齢運転者による交通事故防止のため高齢者の運転免許の自主返納を促すための施策の実施	地方自治体にあつては、すでに何らかの施策を実施されている実情もあるが、講ずべき施策に盛り込むことにより、警察、行政、交通公共機関等交通関係団体が相互に連携を図り、積極的に自主返納をする機運の醸成を図れるような促進施策を実施する。なお、地域の交通事情等十分に踏まえたくうで実施する必要がある。	1
160	高齢者の事故防止に向けた抜本的な対策の検討	社会の高齢化の進展に伴い、全交通死亡事故に占める高齢者の割合が高まっている。状態別の死者数で見ても、自動車乗車中、自転車乗車中、歩行中の各状態で高齢者が高い割合を示している(平成21年 警察白書)。なお、最近では、自動二輪車や原付バイク乗車中の高齢者の死亡事故、高速道路を逆走した高齢運転者が原因となった大事故等も目にするようになってきている。 高齢化のより一層の進展が避けられない状況にあることから、既に実施している「更新時講習」「高齢者講習」「講習予備検査(認知機能検査)」「運転免許の自主返納制度」等に加え、高齢者に配慮した抜本的な対策が必要と思われる。 なお、一つの方策として、現在、各地で各県警による高齢者向け自転車安全運転教室、内閣府によるシルバーリーダーによる「市民参加型の高齢者交通安全学習普及事業」等の啓発活動が行われているが、ごく限られた地域での開催に止まっており、更なる充実が必要と思われる。	3 1、3
161	高齢者のモビリティ対策の推進	全国的に高齢運転者の交通事故は増加傾向にあるものの、高齢運転者の中には身体機能の衰えにより運転免許を返納したいが、他に交通手段がないため、やむを得ず運転を継続しなければならないという方もいると思われる。 よって、一部では既に検討、実施されている高齢者のマイカー以外のモビリティ対策(移動手段確保対策)を全国的に推進する必要がある。	1
162	安全運転・車両の安全性確保	過積載、過労運転、スピード違反等の取り締まりの強化。 悪質な違法行為については、厳正な処分と再発防止のために、背後責任の追及。 追突・衝突事故防止対策として、反射材の普及促進 デジタル式タコグラフや映像収録型ドライブレコーダーの普及促進 過積載防止のため、自重計の装着義務化。 片荷がわかる偏載監視装置付重量計の設置。 先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進 自動車運送事業者に対する監査の充実、安全性評価事業の促進等 貨物自動車運送事業者に対する監査の充実、安全性評価事業の促進等	～ 1 1、2 3 3 1 1 1
163	高齢者、歩行者、自転車等に対する思いやり、保護意識の醸成	交通事故死者は、歩行者、自転車といった交通弱者が約4割以上を占め、四輪死者を上回る状況にあり、また高齢者死者でも、歩行者、自転車の占める割合が高い。基本理念には、人優先の各種施策を推進することが明記されているが、「安全運転の確保」の項目には、その具体的内容が盛り込まれていない。 運転者の能力や資質の向上を図るために歩行者、自転車事故の相手方となる四輪ドライバー、一般成人等に対し、事故実態の周知や歩行者、自転車等を見かけたら減速する等の思いやり、保護意識の醸成を図る教育を推進する必要がある。	1
164	自動車アセスメント情報の提供等(車両の安全性の確保)	【具体的内容】 自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を自動車使用者に提供することにより、より安全な自動車の普及を図るとともに、自動車製作者等に対し安全な自動車の開発を促すことを目的とする自動車アセスメント事業を充実推進する。 また、チャイルドシートについても、型式ごとの安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供することにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。 なお、自動車アセスメント事業については、乗員や歩行者等の被害軽減の観点から、実事故の分析を踏まえて効果の検証を行いつつ、試験項目、試験内容等の改善を図っているところ。 【提案理由】 より安全な自動車の普及を促進すると同時に、より安全な自動車の研究開発を促進させることが交通事故の被害軽減に有効であるため。	1

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
165	車両の安全性確保のためASV導入の促進	大型トラックに係る前方視認性の向上、居眠り運転警報システムの実用化を推進していただきたい。また、衝突被害軽減ブレーキや車間距離警報装置の導入促進を図るため国の補助制度の充実、装着したユーザーへの自動車保険制度への反映等負担軽減対策を検討していただきたい。	1
166	今後普及が見込まれる電気自動車の事故対策および安全対策	電気自動車に対する既存試験法の適用性の確認と、使用の実態・環境に見合った改善の必要性等、従来からの事故対策および衝突安全対策の確認が必要と考える。また、比較的小型の電気自動車が増加した際の市場実態への影響や、そこで想定される事故実態に見合った乗員保護対策(救出性等も含む)を検討することが必要と考える。 従来の(エンジン)自動車の衝突安全性は着実に向上が図られてきたと考えるが、新たに電気自動車の参入により、電気自動車自体の衝突安全性(乗員および歩行者他)の確保とともに、市場事故の変化やそれに応じた乗員保護や歩行者保護の対策検討が必要となる。	3
167	安全運転を支える点検整備の重要性をPR	安全運転だけでは交通事故は減少しない。クルマの安全と安心を提供する整備業界も、クルマの整備を通じて社会に貢献している。ユーザーの方々も、自分のクルマの保守整備には責任をもって日常点検を励行していただきたい。このような趣旨を今後の交通安全基本計画に盛りこんでいただきたい。	2
168	道路運送車両の保安基準の拡充・強化について	【具体的提案】 現行の第8次計画では、「車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準について、上述の検討結果を踏まえつつ」との記載部分について、最近の技術の進歩はめざましいものがあるが技術進歩が必ずしも安全性を高めるだけでなく、マイナス面をもたらす場合も考えられるので、その場合の保安基準の見直しについても記述して欲しい。 (例)HIDランプは、明るく、長寿命、消費電力が少ないというメリットがある反面、一部でまぶしすぎて危ないとの意見もある。 (現時点で、HIDランプについて、保安基準の見直しがされていない点は承知している。)	3
169	車両の安全性確保の観点における「自動二輪車乗車中の死者数」の低減	「世界一安全な交通社会を実現するためには二輪車車両の安全対策は不可欠である。交通事故死者数は年々減少しているものの、死者数に占める「二輪車乗車中の死者数」の割合は増加傾向にある。具体的には、2000年初頭から17%前後の割合で横ばいで推移していた二輪車乗車中の死者数が、2008年に19.2%と増加に転じている。しかしながら、四輪車および歩行者に対するような政府および産業界による安全対策の取組みに対して、二輪車の安全対策は十分とは言えない面がある。 これまで実施されてきた「自動車アセスメント情報の提供」が四輪車の車両安全対策の推進に貢献してきたことから、二輪車車両安全対策についても同様な取組みの検討価値は高いと思われる。そのためにも、まずは二輪車車両安全に関する試験法の整備が急務と考えられる。近年、二輪車にはエアバッグが搭載される等車両安全対策が進んでおり、この動きを推進させるためにも、二輪車のアセスメント情報の提供は必要と思われる。	1、4
170	道路運送車両の保安基準策定等に係る国際的基準調和への配慮	交通事故防止のために快適な道路環境の整備や、車両の安全性の確保等が定められ推進されているところですが、これまでの実績によれば、ITSの整備に係る内外の使用電波や規格の違い、車両安全の確保に係る先進技術(ASV)の導入に関する内外の適用基準の違い等が、関連する技術を装備した車両を日本市場へ導入する際、障壁となっており、対応できるまでに数年を要している場合があります。自動車産業がグローバル化している中で、輸入車が日本市場においてスムーズに導入できるよう、道路交通環境整備や車両安全対策の策定に当たっての国際的基準への調和に配慮するようお願いいたします。	1、4
171	自動車盗難防止装置イモビライザの標準装備	自動車盗難の減少、ひいては交通事故の撲滅のために、道路運送車両法等の見直しを行い、イモビライザの標準装備を実現する。 自動車盗難が発生する要因の1つとして、いたずら半分に自動車を盗んでは乗り捨てる「ジョイライダー」の存在が挙げられる。「ジョイライダー」は盗んだ車で暴走行為を繰り返すため、善良なドライバーや一般市民を巻き込んで、多数の死傷者が出る「重大な交通事故」を引き起こすケースが少なからずある。 このような「ジョイライダー」の暴走行為が原因となった交通事故を撲滅するためには、そもそも自動車が盗まれないことが必要となる。しかしながら、「ジョイライダー」の中には自動車の構造を熟知している者がおり、キーを抜いた自動車でも容易に車を盗んでいくのが現状である。 現時点で自動車盗難防止に最も有効とされているイモビライザは、専用キーに埋め込まれたトランスポンダ(送信機)の電子IDコードと車両本体内の電子制御装置に登録された電子IDコードが一致しないとエンジンは始動しない仕組みである。そのため鍵の偽造が難しく、単に鍵山の形状が同一の複製キーを作っただけでは盗み出すことは不可能であり、既に欧州、オーストラリア、ニュージーランド、カナダ、中東湾岸諸国で、イモビライザの装着が義務化され、自動車盗難の減少に寄与している。 わが国においては、イモビライザの装備可能な車種は年々増加しているものの、標準装備の法制化にまでは至っていない。イモビライザの標準装備が実現すれば、「ジョイライダー」の盗難車による交通事故を撲滅することが可能となるので、法制化が急がれるところである。	3
172	交通安全対策を目的としたITSの更なる促進等	交通事故に対する道路側の安全対策には限界があるため、ドライバー1人1人にもっと注意を促す必要がある。そのためには、インフラ整備はもちろんのこと、ITS車載器等の機器を無償配布する等大胆な施策が必要である。また、大型車の事故は社会的影響が大きいため、デジタルタコグラフ装着の義務化や横転防止装置を車両装備の標準化する等の施策が必要である。	1、3 3
173	追突事故の防止手段として、ITSの開発と導入をお願いします。	大型車による悲惨な衝突事故を防止するために、「衝突しない車」の技術を導入する事により、未然に事故を防いで頂きたい。さらなる開発技術の推進を図り、運送事業者等への義務化を進めていただきたい。	3

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
174	高齢ドライバーの事故対策のための高度運転支援自動車の開発・普及と環境整備	<p>高齢ドライバーの事故を削減するために、高齢者の運転行動と自動車へのニーズを調査し、その結果に即した車両の開発・普及を図る。このために、従来の警報等の運転支援を、高齢者に使いこなせるように進化させるとともに、警報を使いこなせない場面では、介入制御や部分的自動運転等の高度な運転支援により、危険を回避する車両を実現する。車両は、小型車量等高齢者の移動ニーズに適合したものとす。専用の走行レーンの整備や小型車両の安全基準検討等、インフラと法も整備する。</p> <p>高齢者の免許保有人口急増にもない、事故件数も増加すると予想される。高齢者の移動する権利と安全を両立し、世界一安全な交通社会を実現するためには、公共交通の整備に加えて、高齢者でも安全に運転できる自動車と環境の整備が不可欠である。高齢者の事故原因や運転支援に対する反応は非高齢者と異なると考えられ、その特性に適合した対策、たとえば自律型・通信利用型を併用した介入制御等の運転支援や部分的自動運転等の開発が必要である。また、自動車へのニーズにも特徴があると考えられ、それに適合した車両、たとえば、短距離を比較的低速で走行する小型の車両等の開発が必要である。開発した車両を安全に使用するためには、専用レーンや安全基準等の整備も検討しなくてはならないと考えられる。</p>	1 1、3 1 1、3
175	大型車の左折巻き込み事故等の対策としてモニターカメラ設置義務化をお願いします。	<p>インターネットを核とした通販などは今後さらに拡大し、それに伴うトラック業界の競争による事故の増加が懸念されます。</p> <p>巻き込みの事故が後を絶たないのは周知のとおりです。このように明確な原因がわかっていながら、これといった対策が講じられないのは何故なのでしょう？</p> <p>大型車の死角にカメラを装備し、モニターに映す事により、左折時やバック時の事故を防ぐ事を、メーカーへの義務化とすることを要望します。</p>	1
176	自動車の安全構造が、乗員を守るだけでなく、他者(弱者)を犠牲にしてはならないか、確認して下さい。	<p>最近流行のコンパクトカーに見られるように、フロントピラーが、かなり太くなっていたり、また反対にサイドやリアのウィンドウが小さめになる事等により、運転者からの死角が増えているのではないかと懸念されます。</p> <p>メーカーにとっては、運転者の安全の確保は大事な要素ですが、車が頑丈になれば、一たび「凶器」と化したとき、他者(弱者)がより多く犠牲者となるのです。</p> <p>丈夫で安全な車を追求するために、他者の安全を脅かす構造になっていないかを確認して下さい。</p>	3
177	衝突しないクルマ	<p>高速道路無料化を前に、大型車による悲惨な追突事故を防止する手段を講じることは緊急を要する。すでに、かなりの部分が開発済みである「衝突しないクルマ」の技術を投入すれば、居眠り運転による大型車の悲惨な事故の大部分を防ぐことができる。早急に技術を完成させ、大型車から順次義務化をしていくことを求める。</p>	3
178	スピード制御	<p>日本の道路において100km/hを超える速度で走行できる場所はないと認識している。ナビの中に組み込まれているGPSでサーキットを判別、スイッチ操作により180kmで稼働する速度リミッターがコース内でのみカット可能というクルマも現存する。しかしながら、なぜ「180km/hで稼働するリミッター」なのであろう。この速度を110km/h～130km/h程度に下げ、日本中の車に装備し、義務化すべきである。さらに、「車両総重量8トン以上か、最大積載量5トン以上の大型車」となっている90km/hのリミッターの装着義務範囲をさらに拡大すべきである。さらに、押し進めてGPSからの情報で速度を制限速度に制御するソフトカー技術の導入も推進すべきである。</p>	3
179	スピード制御装置の義務化とその見直しをお願いします。	<p>スピード制御装置のリミッターの基準の甘さを見直して頂きたい。</p> <p>180km/hで稼働するリミッターを、110km/h～130km/hにし、全車に装備の義務化をして頂きたい。</p> <p>また「車両総重量が8トン以上か、または最大積載量5トン以上の大型車」に課せられている90km/hのリミッターは、その範囲をさらに拡大する事により、事故死ゼロへの実現を計っていただきたい。</p>	3
180	ドライブレコーダーの標準装備化とブラックボックス化	<p>ドライブレコーダーが業務車を中心に普及しつつあるが、これをブラックボックス化する必要がある。現在の状態では、携帯電話と同様、事故当事者に任意でのデータ提出を求めるしかないであろう。自身に不利な証拠の提出を拒否・隠滅する悪質ドライバーに対する対策を講じなければならない。そして、新車に関しては、ドライブレコーダーの標準装備の義務付けをする。今の車には進んだ電子機器が装備されており、ドライブレコーダーと共通する部品が多いため、標準装備とすることにより資源の節約、ユーザの金銭的負担軽減にも繋がる。既存車に取り付けの場合は、補助金や保険の割引などの推進施策を講じることも効果的であろう。</p>	2、3
181	事故原因を科学的に究明するため、ドライブレコーダーの義務化が必要で	<p>交通死傷被害ゼロの実現のためには、徹底した事故原因の調査分析をもとに、道路環境の整備、速度制限の徹底が必要で。</p> <p>複雑な要因がからむ交通事故の原因究明には科学的手法こそが求められます。航空機のフライトレコーダーに相当するドライブレコーダー(事故やそれに近い事態が起きた際、急ブレーキなどに反応し事故前後の映像等が記録され、分析によって速度や衝撃の大きさなど詳細が再現できる)の全車装着義務を法制化すべきです。</p>	3
182	交通取り締まりを厳しく	<p>横断歩道での徐行義務違反などは、ドイツなどでは厳しく取り締まられるが、日本においてはそのような取締りを見たことも聞いたこともない。道交法に定められていることが警察官の目の前で破られているといってもいいのではないか。交通取り締まりは生命を守ることに直結するものであり、もっと厳しく強化すべきである。そして、違反金などの収入は歩車分離式信号機設置などの交通安全推進資金とすれば安全効果は倍増する。</p>	1
183	走行中の電子機器使用に対する制限	<p>携帯電話に関しては罰則が定められたが、実際に携帯電話が事故原因として起訴立件される事件は少ない。これは、ドライバーの自己申告に頼らざるを得ない捜査手法の制限があるからであり、実際の被害はかなりあるのではないかと。同様に、カーナビ装置はテレビ視聴の機能がついていないものを探すほうが困難な現状であり、販売店で走行中のテレビ視聴やカーナビ操作ができるように改造するのが当たり前になっている。地デジの普及が進んでいるため、走行中のテレビ視聴は画質がよくなりさらに広まることが懸念される。携帯電話、カーナビなどの、走行中の使用が危険である電子機器の販売、改造、使用などに関しての厳しい法的規制が必要である。</p>	1
184	カーナビや携帯電話への規制を、より厳しくして頂きたい。	<p>数字にこそ拳がっていないものの、カーナビや携帯電話による事故は相当数あるものと推測されます。</p> <p>環境の変化から、カーナビのテレビを見たり、携帯電話をかけながらの走行が増える事が懸念されます。</p> <p>このような傾向に歯止めを懸けるべく、これらの電子機器の販売や改造、使用に関して、より厳しい法的規制をお願いします。</p>	3

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
185	交通関連法規の見直しの状況について	第8次交通安全基本計画期間(平成18年～平成21年)において改正された刑法,道路交通法,刑事訴訟法など交通事故犯罪に関わる法律で改正された内容,改正時期を明らかにし,いかに8次基本計画での検討が不十分であったかを示す必要がある。 なぜなら,第8次交通安全基本計画立案時において,交通事故被害者等遺族は,飲酒運転の厳罰化,住宅地内での速度規制,交通違反の取り締まり強化を訴えていた。法律の不備については,人災であると言わなければならない。 今回第9次の計画にあたっては,今後見直すべきものの法律,見直しの要望が出ている法律についてどのようなものがあるかを明らかにした上で,早急に対策をとることを計画で提言すること。	1, 3
186	暴走族対策の強化	近年,元暴走族構成員等が中心となって,「旧車會」(「暴走族風に改造した旧型の自動車又は原動機付自転車を運転する者のグループをいい,当該グループの集まる行事に参加する者のグループを含む。」をいう。)なるグループを結成して不法改造車両等により大規模集団で長距離暴走を敢行し,一般通行車両や周辺住民に多大な迷惑と不安を与えている(暴走族に関する110番通報等の大幅増加)ことから,旧車會対策を含めた暴走族対策を強化する必要がある。 本県の旧車會実態 全国最多の73グループ,775名のグループ員 ・平成20年 共同危険行為事件 3件59名検挙 ・平成21年(10月末)共同危険行為事件 2件41名検挙	1
187	交通事故自動記録装置の有効活用に関する研究	当協会は(社)損害保険協会とともに,警察庁の了承を得て交通事故自動記録装置(以下「TAAMS」という)の映像から事故の分析をおこない,有効な事故防止対策の提言と交通安全教育への活用を図る研究を行っている。 映像には事故のみならず,ヒヤリハットといったニアミス映像も多数記録されており,これらの映像をデジタル化し,独自に開発した解析ソフト等を用いて危険要因を発見し,その対策の提言と提言に基づいて実施された対策の有効性を再びTAAMSによって確認するという極めて現実的な研究を行っている。 さらには,複数に設置されたカメラの合成や,透視投影変換等の画像処理技術を応用して,効果的な安全教育資料作成技術を開発する試みも予定している。 これら技術開発の過程においては,車両位置の計測,車両形状の計測,音声の分析等の手法も確立されることになり,科学捜査への活用も期待される。 以上の試みは,第9次交通安全基本計画の基本理念に沿うものであるから,広く普及促進されるべき極めて有意義な研究と認められる。	1
188	交通事故自動記録装置のIT化と普及促進	(1) 現状 交通事故自動記録装置(以下「TAAMS」という)は,平成12年から現在まで全国の警察に約1,000基が配備され交通事故事件の捜査に活用されている。一方で,交通事故防止対策にはほとんど活用されていないという事情もある。また,TAAMSがスタンドアロンで動作しているため,映像テープの交換時期を誤ると貴重な映像が上書きされる事態となったり,交換の作業が煩雑であったり等々の欠点が少ない。 ところで,現在,交通事故の発生を警察や救急機関に即時自動通報するシステムは開発されていない。このため,単独事故・ひき逃げ事件等で,通報の遅れが人命救助に致命的な打撃を与えた事例も決して少なくはない。TAAMSは交通事故の発生を捉える機能を有しても自動通報はできないが,IT化することによってそれが可能となる。 (2) TAAMSのIT化と普及促進についての提案 TAAMSのIT化とは,TAAMSをインターネットで関係機関と連結し,事故発生時の自動通報,映像の配信,医療機関と現場のコミュニケーション等を可能にするシステムで,現TAAMSの高度化を意味する。IT化に必要なハード部分の技術は,ほとんど完成された分野であり,システムとして開発するには特に問題も見当たらない。現在配備されているTAAMSも10年を経過する更新時期となっており,普及促進のタイミングとしては適切な時期でもある。	3
189	交通事故捜査資料の早期開示と実況見分方法の見直しを含めた捜査技法の向上について	交通事故が発生した場合は,被害者及びその家族に事故の発生状況について捜査資料を早期に開示すること。 少なくとも,捜査資料が検察庁に送られた時点で検察官から被害者に対して事故状況について詳細な説明をする運営体制を整えること。 また,実況見分の方法を含めて捜査機関の事故原因調査能力を向上させること。	1
190	脳外傷重度障害者から供述調書を取ることは原則禁止にしてください。	脳外傷により重度障害を負い,高次脳機能障害者になった被害者本人は事件の真実を忘れていないのに,真実のような発言したり,想像や空想を真実のように話したりして,どこまでが真実なのか,作り話なのか,本人でさえも分からないことがあります。 このような状態の被害者から供述調書取ると,でたらめな調書が一人歩きし,後日の民事事件解決に際し,当事者は不当なエネルギー消費を強いられ,被害者家族の場合は介護や治療などの精神的並びに肉体的な重負担にあえいでいるのに,新たな火種が重なり苦痛を倍増されることになります。高次脳機能障害に詳しい専門医の意見を聞いて,調書を取るように,規則を改善してください。 我が家の事例について,以下に説明します。 私の実母は平成13年12月に受傷し,翌年5月に高次脳1級が自賠責保険から認定されました。添付した資料は,その後約2ヶ月後にとられた供述調書です。高次脳1級の実母が当然このような作文など書けるわけもなく,最後の署名の部分では,自分の名前を旧姓で書くなど,明らかに異常であるのに,このような供述調書をとるといっては,職務の怠慢としか思えません。 前述したとおり,損害賠償訴訟では,この供述調書が一人歩きをし,被告からは「被害者は自分で字が書けるほど高度な精神状態まで回復している」と反論材料になりました。たまたま旧姓で書いた文字を消している痕跡があったので,その場合はしのげましたが,このようなケースはまれで,多くの被害者は,供述証書だけが一人歩きをして,苦しんでいると思います。少なくとも脳外傷により精神に異常をきたしている患者からの供述調書については,高次脳機能障害に詳しい専門医の意見を聞いて,調書を取るように,規則を改善してください。	1
191	交通事故捜査情報の開示を求めます。	死亡事故にも関わらず,交通事故死の場合は略式起訴と不起訴が9割を占めるのが現状です。裁判すらなく,死亡事故など無かったかの如く,社会から葬られているのです。人権というものがあるのであれば,このような仕打ちを受ける事は無いのではないかと考えます。 このような非民主的な社会から脱却し,交通事故捜査体制の強化を実現する手段として,捜査情報の開示が必須です。 現状ではまかり通っている杜撰な操作やねつ造を防ぎ,被害者の人権を守り,加害者に二度と同じ罪を犯させないためにも,早急な情報開示への対策が必要です。	1

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
192	救急救命士の養成	救急救命士の処置範囲の拡大については、平成15年4月から医師の包括的指示下による除細動、平成16年7月から医師の具体的指示下での気管挿管、平成18年4月からは、医師の具体的指示下における薬剤(アドレナリン)投与が開始された。さらに、平成21年3月からは、救急救命士が傷病者に代わって、アドレナリンの自己注射薬(エピペン)を一定の条件下で打てるようになる等、救急業務の高度化は着実に進展していますが、全救急隊に救急救命士が乗務するには至っていません、このような状況を踏まえ、プレホスピタルケア(救急現場及び搬送途上における応急処置)の向上のために、引き続き、救急救命士の養成を図るとともに、上記の拡大された処置が実施可能な救急救命士を養成する必要がある。	1
193	応急手当の普及啓発	救急自動車の要請から救急隊が現場に到着するまでの時間に、救急現場に居合わせた一般市民による応急手当が適切に実施されれば、大きな救命効果が得られるため、住民に応急手当の知識と技術が広く普及するよう諸施策を積極的に推進する必要がある。自動体外式除細動器(AED)が公共施設や事業所等さまざまな箇所に配備されてきている。自動体外式除細動器(AED)の使用を含む一般市民への応急手当の普及啓発を推進する必要がある。	1
194	応急救護処置の普及	<p>応急手当の普及啓発活動は、消防、日赤、免許取得時をあわせても講習受講者数は年間300万人程度であり、国民1億3000万人の約2%に過ぎず、より多くの国民が応急救護処置を受講できる仕組みの構築が求められている。</p> <p>また、交通事故という特殊な状況下では、応急手当の内容が異なることから、医師向けの外傷プログラム(JATEC)、救急隊員向けのプログラム(JPTEC)がある。つまり市民に対しても交通事故に特化した内容の講習会を推進することが重要である。当協会は、昭和54年より交通事故を想定した講習会(交通事故救命救急法教育講習会)を開催している実績があり、今後更に推進したいと考えている。</p> <p>特に、交通事故現場に遭遇する機会の多い職業ドライバーに対して、もっと積極的に講習会を受講するような方策を行う必要がある(例えば、安全運転管理者及び運行管理者の法定講習等、安全マネジメントに交通安全教育の一環として応急手当の項目を入れる。)</p> <p>または、交通違反をする人は事故を起こす可能性が高いので、交通違反で免許になった人に対して、応急手当講習の受講を義務付けること等、救助・救急体制の整備の一環として、このような資格制度の導入も必要と考える。</p> <p>応急手当の普及は、人命救助の他、交通事故防止にも効果があるといわれていることから、両面での効果が期待できると考える。</p>	1, 4 4
195	交通事故車両における乗員救出性の向上	近年では安全対策のために車両構造の高強度・複雑化により、事故形態によっては救出活動時間が増加していることや、車両構造等の高度な知識が必要になってきている。車両構造を踏まえた救出を実施することによって消防(救助隊)による救助活動が安全かつ迅速に行われ、救命率を向上させる効果が期待される。以上から、世界一安全な交通社会を実現するためには、車両の予防安全対策、衝突安全対策とともに救助対策(救出性向上策)が不可欠である。このことから、救出性を考慮した車両構造にするとともに、最良の救出方法に関する情報提供が必要である。	1
196	効果的な死傷者数低減のための事故自動通報システムの構築	<p>死亡事故低減目標(中央交通安全対策会議 議長 内閣総理大臣 麻生 太郎)が提示されたなかで、今後、衝突安全、予防安全やITSの分野等において、さまざまな交通死亡事故対策が行われる必要がある。中でも自、工学と医学との連携した統合的な事故自動通報システムの構築とそれを活用した統合的な事故調査研究の取り組みは必須である。海外では、EUのE-callの法制化の動きがあり、USでも緊急通報システムの普及が促進されつつある。日本においても、世界一安全な交通社会に向かって更なる死傷者の低減を図るためには、工学と医学とがより緻密に連携した事故自動通報システムの構築と統合的な事故調査研究体制が不可欠であり、これを整備するための研究体制とシステム環境作りの構築が急務となっている。</p> <p>具体的には、現存する使用可能な自動車の衝撃度を評価できる電子情報と事故自動通報システムを有機的に統合し(統合的な事故調査研究体制の構築)、また、ドクターヘリを連動させることにより、死亡者数を効果的に劇的に低減できる。このことは、高齢化社会に対応した自動車乗員安全性の向上、救急医療へのデータ活用を推進し、死傷者数の大幅な低減に資する。さらに自動車賠償保険(強制、任意)を圧迫する可能性のある重度後遺症、ならびに重傷者の低減に関する方策策定のための有効な知見を得ることができる。</p>	1, 3
197	高齢負傷者に対する救助・救急体制の拡充	<p>交通事故における高齢者の致死率は、他の年齢層よりも高く、高齢者が被害者となった場合、当初、意識があっても骨盤骨折による出血、脳挫傷等の負傷により数時間後に容態が急変し、死亡に至るケースが見受けられる。</p> <p>そこで、医療、消防等の各機関が連携をとり、衝突状況や転倒の有無等の事故状況の確認、負傷部位、程度、容態変化等の情報を共有し、高齢者の負傷者に対する詳細な検査、治療体制の充実を図る。</p>	1
198	自動車事故被害者に対する様々な支援	<p>【具体的内容】</p> <p>独立行政法人自動車事故対策機構は、交通遺児等に対する育成資金の無利子貸付け、介護を要する重度の後遺障害者に対する介護料の支給及び自動車事故により脳に重度の後遺障害が残った方の失われた機能を回復させることを目的として専門に治療・看護する療護施設(病院)の設置・運営を行っている。</p> <p>また、「交通遺児友の会」を設置し、各種イベント等を開催する等交通遺児等家庭同士の交流や、様々な相談に応じる等の精神的な支援を実施するとともに、介護料受給者宅をNASVA職員が訪問し、介護に関する相談や各種情報提供等を行う訪問支援サービスを行い、介護料受給者及びその家族への精神的支援を実施している。</p> <p>さらに、自動車事故被害者に対する支援の充実・強化を図る目的で、NASVA交通事故被害者ホットラインを設置し、自動車事故被害者の相談、悩み等に応じた相談窓口を紹介している。</p> <p>【提案理由】</p> <p>義務教育時期の交通遺児等の健やかな成長を支援するため育成資金の無利子貸付けや友の会活動、介護料受給者や介護者の負担軽減を図るための介護料の支給や訪問支援等、自動車事故被害者に対する経済的な面並びに精神的な面について一体的に支援する必要があるため。</p>	1

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
199	道路交通安全対策のための総合的な調査分析研究の充実	<p>【具体的内容】 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。</p> <p>【提案理由】 交通事故総合分析センターは、交通事故と人間、道路交通環境及び車両に関する総合的な調査研究を通じて、交通事故の防止と交通事故による被害の軽減を図っており、多くの自主研究、共同研究及び受託研究の調査研究を通じて、安全、円滑かつ秩序ある交通社会の実現に大きく寄与している。</p> <p>その具体的な調査研究事例の一端を上げれば、 チャイルドシートの安全性に関する調査研究 後席シートベルトの着用効果に関する調査研究 アルコールが運転に与える影響の調査研究 車両総重量別の自動車交通事故実態に関する調査研究 等があり、これらは「チャイルドシートの着用義務化」、「後部シートベルトの着用義務化」、「飲酒運転に関する法改正」、「中型免許の新設」等の法制化の基礎資料として活用される等、国の交通安全対策に大きく寄与している。</p>	1
200	公共交通におけるヒューマンエラーへの対応	運輸安全委員会については、事故調査機関として、事故原因の究明のために独立した、公正・公明な調査を行い、再発防止対策の充実を図る。	1
201	研究開発及び調査研究の充実	人・道・車の3要素それぞれの分野における民間団体の行う研究開発を一層支援するとともに、総合的な調査研究を充実する。	1
202	交通量計測の高度化に関する研究	第8次交通安全基本計画の研究開発及び調査研究の充実の項目でナンバープレート・封印のIC化ということが研究されている。 交通管制システムでは、交通量、旅行時間計測のため等に車両感知器が利用されている。 ナンバープレートがIC化された場合、利用することが可能かどうか技術的に検討を行うべきことを提案する。	3, 4
203	ヒューマンエラーを考慮した交通事故対策の推進	<p>【具体的内容】 交通安全対策について道路管理者の構造に対する対策は従来通り推進されているが、公安委員会と連携しヒューマンエラーに対する事故対策を進める事でより一層の事故削減に繋がると思われる。</p> <p>【提案理由】 事故原因がヒューマンエラーの場合、道路管理者だけの対策でなく公安委員会との協働対策が必要と考える箇所が見受けられる。</p>	1
204	交通事故死ゼロを目指した事故調査・分析の拡充	従来の安全対策は自動車乗員の被害軽減対策を中心に実施されてきた、その対策の方向性・優先順位を検討する上では、人身事故の全国統計データを活用した。今後、交通事故死ゼロ社会を目指すためには、今まで以上に緻密な予防対策とこれまで以上に高度な被害軽減対策が必要である。そのためには従来の事故データに加えて、物損事故のデータ収集、事故に至るまでのプロセスを記録できるデバイスの開発、およびそのデータの活用、救助、搬送、救命救急医療との連携も必要となる。 世界一安全な交通社会を実現するためには、広範囲でレベルの高い安全対策が必要である。そのための基礎データとして、事故の実態をより広くより詳細に把握するための「事故調査・分析の拡充」が不可欠である。	2, 3
205	先進諸外国の法律について調査研究の充実を	『ドイツでは損害賠償法が改正され、2002年8月1日より満十歳までの子供が交通事故に遭った場合は、原因の如何を問わずドライバーが全ての責任を負うこととなりました。同様の措置は他のヨーロッパの国では早くからとられており、オーストリアとオランダでは14歳まで、フランスでは16歳までとなっている模様。自動車と歩行者・自転車とでは、力学的に見て、事故時の加害力に明かな差があり、両者が同じ平面上で共存せざるを得ない現状では、加害力の圧倒的に大きい自動車側が、その加害力に比例するだけの注意をはらい、事故責任を負うべきである。とくに子どもに対しては、五感の発達やとっさの判断力、危険に対する注意力等が未成熟な存在であることをふまえ、事故責任は全面的にドライバー側が負うべきである。』この情報を交通事故被害者遺族達はすでに得ています。国はこういった情報を先取すべく、早急な具体策を立て、国民に積極的に公開し、知らせていって貰いたい。	4
206	道路交通事故調査委員会設置の要望	これほどたくさんの命が奪われているにも関わらず、事故の調査をしていない事は考えにくい事です。最も再発防止を考えなければならない道路交通事故だけ、何故おきざりにされているのでしょうか？ 道路交通事故の被害者の人権を認め、真に事故を調査する事により、再発を防止するという強い思いがあるならば、早急な道路事故調査委員会の設置を要望します。	1
207	「路車協調システム」と「車々協調システム」との「統合協調システム」の実用・普及による交通安全の向上	欧米では、近年特に路車/車々の統合協調システムの実用化を精力的に進めている。 我が国ではこれまで路車協調システムと車々協調システムとは各々別システムとして研究・実験が推進され各々世界最先端のポジションに在る。 我が国でも欧米に遅れを取る事の無い様、これらの統合協調システムの実用化と普及を強力に推進すべきである。	1
208	道路交通秩序の維持効率的かつ機動的な交通違反取締りが行えるシステムの開発	従来、交通違反取締りが困難であった細街路や通学路等狭隘道路における違反取締り及び車間距離不保持等動的違反について効率的かつ機動的な取締りを行うため、映像処理技術等IT技術を積極的に活用した自動取締システム及び交通違反認知機能を自動化することで交通違反取締体制の省力化等効率的な交通違反取締システム開発について調査研究を行うべきことを提案する。	3

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
209	通信を用いた交通安全システムの効果予測技術の構築	通信を用いた交通安全システムについては、これまで路車間通信や車車間通信を利用したシステムが研究され、一部は実用化のフェーズに入っている。今後は高齢化の進展を踏まえて人車間通信等が研究の俎上にあがると思われる。一方こうした通信を利用するシステムは通信帯域の制約等から、条件によっては所期の性能を発揮できないため、個別の性能のみでなく、利用される環境や、他のシステムとの干渉等を十分に見越した上で、性能評価や効果評価を行う必要がある。 しかしながら、こうした交通安全システムの効果予測技術は、システムを構築する技術に比べて大きく遅れており、いまだに主体はドライバ(利用者)へのアンケートによって最終効果を推定するレベルに留まっている状況である。今後は、通信を用いた交通安全システムについて、関係者の合意が築ける公的な枠組み(評価機関)のもとで、科学的・定量的な有効性評価を行うことによって、適正なシステムを普及発展させる必要があり、評価指標を明確化するとともに、高度化されたシミュレーションツール等を用いた効果予測手法の開発を急ぐ必要がある。	1, 3
210	高速道路における逆走防止装置の開発と設置	近年の高齢者ドライバー等の急増により、全国で逆走事案による悲惨な正面衝突事故の発生が見られる。今後高速道路の無料化等で高速道路が開放されると、今以上の逆走事案の発生が懸念される。よって、逆走防止システムの研究、開発を急ぎ各インターチェンジや本線等に設置し、逆走事故防止を積極的に推し進めることを提案する。	1
211	歩行者事故に係わるヒューマンエラー解明とそれに基づく事故防止対策の推進	主な欧米諸国と比較して、国内における歩行中の交通事故死者の割合は突出して高く、大きな課題となっている。世界一安全な交通社会を実現するためには、死亡事故に占める割合の高い歩行者・自転車事故への対策が不可欠である。 現在、道路交通環境の整備、安全教育の充実、車両の安全性向上等の対策が進められているが、さらに対策効果を高めるためには歩行者事故の発生原因を客観的に把握することが必要である。 そこで、既存の交通事故データに加えて各種のIT技術を活用して歩行者事故の特徴や発生メカニズムの解明を進めると共に、得られた知見の共有化を行うことが望まれる。これにより、これまでの対策の効果向上を含めた事故防止対策の促進に繋がり、歩行者事故件数の大幅な低減が期待できる。	1
212	高齢者の運転を支援する自動車の研究開発と普及	【具体的内容】 高齢者が安全に運転を継続できるように高齢者の運転をサポートする機能を有する自動車の研究開発とその普及を図る。 【提案理由】 高齢運転者の増加とともに高齢運転者の事故が増加していることから、高齢者が安全に運転を継続できるよう、高齢者の運転をサポートする機能を持った自動車の研究開発と普及が必要である。 福島県交通安全対策協議会等が開発した高齢者運転支援装置があるので、更に先進技術を取り入れて機能を充実すれば、多くの高齢者が満足する自動車の開発は可能であると思われる。	1
213	ITSを活用した歩行者事故防止システムの開発と標準化の推進	世界一安全な交通社会を実現するためには、車両だけでなく、歩行者や自転車に焦点を当てた対策が必要であり、今後ますます高齢化が進み、歩行者事故増加が懸念されている我が国においては、ITSを活用した歩行者事故防止システムの構築が喫緊の課題である。 1)ITSを活用した歩行者事故防止システムの開発 夜間や見通しが悪い場所においては、車両側から歩行者や自転車の存在を認知した時点では間に合わず事故になるケースもあるため、ITSを活用した路側の設備で事故の可能性を予知したり、歩行者側に電子タグ等を持たせて余裕を持って車両にその存在を知らせることが有効である。 また、携帯電話やICカードが老若男女に普及し、電子タグ等の低コスト化も進んだ今が、まさにITSを活用した歩行者事故防止システムの開発を推進し、普及展開する時期に来ていると考える。 2)ITSを活用した歩行者事故防止システムの効果評価および標準化の推進 ITSを活用した歩行者事故防止システムの普及促進を図るためには、海外への展開を見据えた上で、幅広い観点から効果評価を行い最適なシステムを開発するとともに、歩行者・道路・車両を結ぶ通信システムのインタフェースの標準化や提供するメッセージの標準化を行うことが必要であり、その結果、誰もが、どこでも、安心して利用できるシステムが低コストで提供できるようになる。しかしながら、これを実現するためには、多くの関係省庁や企業等の協力が必要となるため、国をあげての推進方針を定めるとともに、効果評価や標準化を推進する仕組みの構築を早急に行う必要がある。	1, 4
214	「予防」交通安全から「予知」交通安全への発想の転換	【具体的内容】 ハイリスクグループ(歩行者、子ども、高齢者等人的なもの、交差点等道路環境、薄暮時、夜間等時間的なもの)の抽出と、そのリスクファクターが有機的・構造的に結合しないような事前安全対策の徹底 地域コミュニティの成員が主体となった国民交通安全運動の展開 【提案理由】 交通社会における安全充足感を国民一人ひとりが享受するためには、事故多発のハイリスクグループに対する科学的分析と、事故前の交通ハイリスクファクターの出現動向(ヒヤリハット手法の活用等)に対する実態把握との突合せにより、地域の実情に即したきめ細かい科学的根拠のある交通安全対策の推進が必要不可欠である。(参考:世界基準の予防予知安全対策手法をコミュニティレベルで取り組む必要がある。) <参考>・H20交通安全白書 P.096(セーフティロケーション&セーフコミュニティ)	1, 3 1
215	飲酒等による取消処分を受けた者に対する取消処分者講習受講前の医療機関での診断の制度化	飲酒等、薬物、病気等による取消処分を受けた者が、取消処分者講習を受ける前に医療機関の診察を受け、飲酒等に起因する病気による正常な運転ができないおそれがある場合、病気が治癒するまでは、取消処分者講習の受講資格を与えず、免許を再取得させないもの。 現在の取消処分者講習は、取消事由に関係なく、自らの危険性を自覚させ、その特性に応じた運転の方法を助言・指導することにより、運転態度の改善を図るものであるが、飲酒等の取消処分者の中には、アルコール依存症等の病気による要因があるものが含まれており、本人の自覚による運転態度の改善に馴染まない者もあると懸念されることから、講習受講前の医療機関での診断を制度化し、危険運転者を排除する必要があるため、提案した。	3

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
216	交通医療分野における態勢改善による交通死傷者の大幅削減	<p>【具体的内容】 常習飲酒運転防止のための、アルコール依存症の早期発見と対策の推進 無呼吸症候群に起因する事故回避策の提案 「命のトライアングル」の短縮を目指したプレホスピタル体制の改善</p> <p>【提案理由】 内閣府交通安全シンポジウム広島大会では有識者や依存症経験者の知見を参考に、重大事故ハイリスクグループであるアルコール依存症運転者の早期発見及びアルコールとハンドルとの分断対策が急務である。 トラック、タクシー等職業ドライバーによる交通事故原因の内、無呼吸症候群がその原因とされるものについては、早期発見や、医療措置によって事故を未然に防止することが可能である。 救急救命活動は、消防署、救急現場、病院を繋ぐいわゆる「命のトライアングル」の時間短縮は、死傷者の社会経済的損失を防ぐ有効な手法である。</p>	1, 3 1 1
217	交通事故当事者を取り巻く環境づくり	<p>認知症の高齢者が真夜中に徘徊し横断歩道外を横断中はねられたり、体の調子が悪いといて病院に行く途中事故を起こしたり、常習飲酒者が飲酒運転をしたり等、本人には止められないところで交通事故の当事者になるケースも散見される。 そこで、そういった交通事故当事者を取り巻く家族や事業所が支えなければならないことから、それら家族等の取り組むべき視点を盛り込む。 また、これら当事者の総称を定める。～ex:「交通事故予備軍」「交通要介護者」等</p>	3
218	環境問題と連動した交通安全啓発「エコ安全ドライブ」の推進	<p>「エコドライブ」に取り組んでいる事業者によると、取り組みにより実際に事故が減ったという調査結果もあり、エコドライブは環境問題対応および燃費経費節減だけでなく交通事故低減の効果もあるということが、事業者を中心に定着しつつある。これらの効果は、エコドライブ普及推進協議会に代表される国を挙げての普及促進によるものと思われる。 一方で、一般ドライバーに対しては、エコドライブと安全運転の関係性について十分に認識されていないようである。また、「エコカーに乗り換えなくてはエコドライブはできない」といった誤認識もあり、運転方法としてのエコドライブが広く浸透しているとは言いがたい。そのため、昨今の環境問題に関する関心の高さを受けて、一般ドライバーに対しても「エコドライブは交通安全につながる」という点を強調し、交通安全の観点から環境保全に貢献する運転方法である「エコ安全ドライブ」を広く普及させてはどうかと考える。 以上の点から、一般・事業者を問わず、自動車の使用者すべてに対し、以下のような社会的啓発を行ってほしい。 自動車教習所における教習カリキュラムへの「エコ安全ドライブ」の導入 運転免許証更新時の講習カリキュラムへの「エコ安全ドライブ」の導入 エコ安全ドライブ実践企業への助成 実践結果データのとりまとめと公表</p>	1 3
219	エコドライブの推進	<p>【具体的内容】 運転者に対する、エコドライブの推進等。</p> <p>【提案理由】 交通安全に資する環境対策であるため。 第8次計画では、「自動車運送業者の安全対策の充実」には盛り込まれているため、それ以外の「運転者教育等の充実」の項目にも盛り込んではどうか。</p>	1, 3
220	エコドライブの徹底普及による交通安全の推進	<p>【具体的内容】 ・エコドライブ測定機の標準装備の義務化 エコドライブの啓蒙とエコドライブによる燃費向上効果がすぐに認識できるエコドライブ測定機を各車に標準装備を義務付ける。</p> <p>【提案理由】 ・エコドライブは、二酸化炭素排出量削減による地球温暖化防止、地球環境保全の観点から重視され運動展開されているが、その原理は「人に優しく」、「車に優しく」、「環境に優しい」運転にある。まさにその効果は、環境保全及び 経費削減は言うに及ばず、交通安全と一石二鳥である。 ・エコドライブは、その効果を直接運転者が肌で感じるには、いくら講習等を受講し運転術を身につけたとしても、計数で直接確認することが大切である。 そのため、すべての車にエコドライブ測定機を標準装備させることが求められる。</p>	4
221	誰もが安心して利用できる自転車と電動車いすの安全対策と環境整備	<p>近年、環境への配慮、健康への関心から自転車の利用が増加しつつある。中でも、坂道等での負担を軽減する電動アシスト付き自転車は急速に普及しつつある。交通事故統計で見ると、平成20年の自動車乗車中の死者数は平成5年と比較して半数以下に減少しているが、自転車乗員の死者数は依然として横ばい状態である。一方、高齢者の移動の手段として、近年、電動車いす(セニアカー)の利用者が増えているが、年間200件の電動車いすの交通事故が発生しており、今後の普及に伴い、さらに増加することが危惧される。 このような自転車や電動車いすの普及に伴い、その使用環境(技術基準、保護員の必要性、道路環境等)を整備することが重要である。 以上のことから、世界一安全な交通社会を実現するためには、自転車と電動車いすの予防安全対策及び被害軽減対策の観点から、ハードとソフトの総合安全対策が不可欠である。</p>	1
222	鉄道交通の安全	<p>(1)ATS装置の設置や運転士異常時列車停止装置等、事故防止関連設備の整備 (2)ホームドア・可動式ホーム柵設置の促進。</p>	1
223	駅ホームの可動柵の設置について	<p>視覚障害者は、対面式の駅ホーム(右側が上り電車、左側が下り電車等)では、自分が乗車する電車の反対側の電車が来た場合、音が反響し、自分が乗車する側の電車が来たものと勘違いをして、線路に転落してしまうことがあり、命の危険があることから、提案します。</p>	1

整理番号	意見内容		回答
	事項	具体的内容及びその提案理由	
224	国民全体に対する鉄軌道交通の安全に関する知識の普及及び意識の高揚	<p>【具体的内容】</p> <p>(1)踏切道の安全通行、踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置について、踏切通行者への周知徹底</p> <p>(2)置石・投石等の鉄道妨害、線路内立入り禁止等について、学校、沿線住民等への周知徹底</p> <p>(3)駆け込み乗車による扉挟みや運行障害、車内での迷惑行為、ホーム端歩行禁止等について、鉄軌道利用者への周知徹底</p> <p>【提案理由】</p> <p>鉄軌道の運転事故には、泥酔者の軌道内転落や乗客の危険行為・不注意等外部要因によるものが多いことから、全国交通安全運動等の機会をとらえて、鉄軌道事業者自身がポスターの掲出、チラシ類の配布、車内放送等の広報活動をきめこまかく行うとともに、沿線の自治体、家庭、学校、道路運送事業者、自動車教習所等関係者においても、乗客のマナー向上、広報・啓蒙活動を積極的に行う必要がある。</p>	1
225	踏切道の交通安全対策の実施主体	<p>交通安全基本計画では、「2 踏切道における交通安全の対策」として、</p> <p>踏切道の立体化・構造の改良等</p> <p>踏切保安設備の整備及び交通規制の実施</p> <p>踏切道の統廃合の促進</p> <p>等を総合的かつ積極的に推進することとされており、鉄道事業者、道路管理者及び警察等による対応が想定されるが、当該計画への位置付けをもって、「踏切保安設備の設置」等を道路管理者の義務として、鉄道事業者より求められる場合があるため、これらの各対策について原則実施すべき主体を明確にできないか。</p>	1
226	踏切事故の防止	踏切障害事故は鉄道においては大きなリスクである。この種の事故の防止については、ドライバーの心理や行動も含め、総合的に施策を進める必要があると考えます。従って引き続き、踏切事故のない社会を目指すことを取り上げて頂きたいと存じます。	1
227	国民全体に対する鉄軌道交通の安全に関する知識の普及および意識の高揚	踏切道の安全通行、踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置について、踏切通行者への周知徹底	1
228	海難救助体制の充実・強化	海上保安庁の補完的救助組織である社団法人日本水難救済会の地方組織の育成を更に進めるとともに、これと連携をした救助活動を行う。	1
229	洋上救急体制の充実	洋上で発生した傷病者に対し、医師、看護師等の迅速かつ円滑な出動等が行われるよう、社団法人日本水難救済会を事業主体として実施している洋上救急事業について、その適切な運営を図るための指導及び協力を行うとともに、関係団体と協力し医療機関の参加の促進、医師、看護師に対する慣熟訓練を実施する等、洋上救急体制の充実強化を図る。	1
230	国、県、市町村等の役割の明確化	現在の交通安全施策は国・県（県・県警）・市町村で共同して実施している事業が多く、施策の役割分担を明確にするのは難しい。 第9次交通安全基本計画に盛り込む各施策については、国・県・市町村で進めるべき施策、果たすべき役割分担等を具体的に明確にすることが望ましい。	3
231	「健康」「環境」「子育て」等交通安全とは直接関係はないが、念頭に置くべき事項を盛り込む	交通事故に関する指数が減少する中、また、情報が氾濫する中、国民の意識を交通安全に向けるのは困難をきたすとともに、事業獲得へ向けても交通安全のみを掲げた取組みは厳しい情勢である。 そこで、「健康」や「環境」「子育て」等国民の関心の高い事項と関連付けた交通安全の取り組み方について、その指針を示す。	3
232	社会資本整備重点計画と年次を統一すべきでは？	本基本計画の内、「道路交通環境の整備」等のハード整備については、講じようとする施策は社会資本整備重点計画とほぼ同じである為、両計画年次にずれがある場合、今後、温度差が生じる可能性が十分ある。 社会資本整備重点計画と関連しない他の施策（車両の安全性の確保や被害者支援の推進等）との整合を取る必要があるが、「道路交通環境の整備」等のハード整備についてのみ考えると、第9次は社会資本整備重点計画と同期間である、H24までの間までの延伸にとどめることが望ましい。 (例えば、現行の社会資本整備重点計画において、旧計画には盛り込まれていた「あんしん歩行エリア」のバリアフリー対応が外れたこと等交通安全基本計画に係る施策の変更が挙げられる。)	3
233	交通事故総量抑制	8次5計において初めて交通事故の発生自体を抑えるべく指標が示された。しかし、車の安全性の向上等ハード面の対策や死亡事故に直結する事故を防ぐためのソフト面の対策も多く示されたが、交通事故形態で最も多い追突事故の防止に対するソフト面の対策が示されていない。 そこで、交通事故の件数を抑えるべく追突事故に特化した施策を示す必要がある。	1
234	交通安全白書における死亡事故原因(件数)の項目の「運転操作不敵」と「漫然運転」という抽象的な項目を、具体的な項目に改めたい。	この死亡原因には、安全運転義務違反の中の一つとして上記の二つを挙げています。沢山の事故死の中の一つの命の原因等、それほど重要ではないのでしょうか？ しかも「運転操作不敵」は10,3%、「漫然運転」は14,6%と、すべての項目の3位と1位を占めています。 これで原因が追求されたと言えるのでしょうか？より真摯な操作をする事により、この二つの項目を無くし、これに起因した具体的な事故原因を明示することを要望します。	3
235	連絡会議等には(第9次交通安全基本計画)被害者遺族も参加させてほしい。	被害にあった私たち遺族の声を、是非行政、司法に反映させてほしい。 裁判にも被害者が参加出来るようになりました。被害者は泣いているばかりではなく、2次被害からの脱却を望んでいます。心より「ビジョン・ゼロ」を願っているのは被害者遺族かも知れません。 そんな私達の声を遮るのではなく、交通安全にぜひ寄与させていただきたいと思えます。	1
236	交通安全基本計画の構成員の中に、経済産業省を加えてほしい。	前述してきたように、自動車メーカーと交通事故との関わりは非常に密接なものがあります。にもかかわらず現状はその反対に無関係の関係がまかり通っています。 経済産業省にも「交通死ゼロ」へ向け27%の関わりで御尽力頂きたいと思えます。	3