

## 第10次交通安全基本計画(中間案)に対する意見及び対応等一覧表(公聴会及びパブリックコメント)

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
1	-	-	-	-	計画の基本理念	-	「自動車は危険」という基本認識はすべての人に求められるもので、計画上でも明示すべきである。	道路交通環境は、自動車を始めとする車両、道路等の交通環境、運転者を始めとする人間で構成されており、交通事故を防ぐためにはそれぞれの安全性を向上させる取組が必要と考える。これを基本理念に明記するとともに、施策についてもそれぞれの視点から取組を記載しております。
2	-	-	-	-	計画の基本理念	-	事故を無くすには、なぜ事故が起きたのかを調査することが必要であり、各交通における事故調査体制を充実させることが肝要であることから、「理念」に「事故調査体制の充実」という項目を設定し、大きな目標に挙げることが必要。また、「事故情報の共有・公開」という項目を立てるべき。	計画の基本理念「4. 情報通信技術(ICT)の活用」に「交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化」を記載しているとともに、本文において、調査・分析に係る情報の共有や、調査報告の共有について記載しております。
3	1	1	2		交通安全基本計画における目標	-	道路交通の安全についての目標に、(3)として、歩行中、自転車乗車中の死亡者を全死者の4割以下にするを加える。	交通事故には様々な要因があり、また地域性もあるため、交通事故の一部を取り上げた目標の設定はしていないが、諸外国と比べて自転車乗車中、歩行中の死者数が多い状況に鑑み、全体の減少割合以上に減少させるとしている。歩行者、自転車の安全確保についてなお一層取り組んでまいります。
4	1	1	2		交通安全基本計画における目標	-	死者数、死傷者数の目標は、施策効果を踏まえた数値とすべき。	施策効果を個別に把握することは困難であり、各施策の相乗効果も考えられることから、複数の分析モデルによる長期予測をベースに、専門委員会での御意見を踏まえ目標値を設定しております。
5	1	1	2		交通安全基本計画における目標	-	交通死傷被害ゼロを明記した目標計画とすること 「究極的には」でなく、中期目標としてゼロの実現を明記し、政策の基本に据えるべき。根絶するにはどうするかという観点から、刑法や道路交通法など法制度、道路のつくり、対歩行者を重視した車両の安全性確立、運転免許制度、交通教育など関係施策の抜本的改善を求める。この度改正施行された自動車運転処罰法も、人の死傷という結果の重大性に見合う内容へと運用も含めさらに見直しが必要。	交通事故のない社会を目指すことが究極の目標ですが、第10次交通安全基本計画の5か年という計画期間での達成可能性を踏まえる中でも意欲的な目標値を設定し、先進諸国の中でも最も安全な道路交通を目指すこととしたところです。

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
6	1	1	-	-	-	<p>交通事故死者数のさらなる低減をはかるため、高齢化対策をより一層重点化すべき</p> <p>交通事故死者数のさらなる低減をはかるため、高齢者向け交通安全教育、高齢運転者の支援体制作りや運転特性の把握、安全・安心な次世代の交通環境作りなど、効果が高く効率的な高齢化対策を重点化すべき。</p>	<p>・高齢者対策については、交通安全対策の最重要課題の一つであると認識しており、重点的に対応すべき対象として高齢者を取り上げ、高齢運転者、高齢歩行者等への各種対策を実施していくこととしております。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底」(1)力(高齢者に対する交通安全教育の推進)において、高齢者に対する交通安全教育を推進する旨、「第1部第1章第3節 の3安全運転の確保」の(1)運転者教育等の充実(高齢運転者対策の充実)において、高齢者講習の効果的実施等を内容とする高齢者に対する教育の充実について記述しているほか、「第1部第1章第3節 の3安全運転の確保」の(1)運転者教育等の充実(高齢運転者支援の推進)において、運転免許証を自主返納した高齢者に対する支援措置として「公共交通機関の運賃割引等の支援措置の充実に努める」旨などを記述しており、さらなる高齢者対策に引き続き努めてまいります。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備(高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備)における記述のとおり、高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して活動できる社会を実現するため、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン等の整備を引き続き推進し、あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を引き続き推進してまいります。特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関のバリアフリー化と連携しつつ、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を継続的・面的に整備しネットワーク化を引き続き図ってまいります。</p>
7	1	1	3	-1	道路交通環境の整備	<p>高速道路の出入り口やバイパスとの接続点が歩行者や自転車にとって危険や不便になっていることがあるので改善すべきである。高速道路の中と同じ構造や車中心の考え方を外部に作ってはならない。</p> <p>速度規制がない道路の制限速度を40キロ(両側歩道あり)・30キロ(その他)に引き下げる。状態が悪い場所は20キロとする。</p> <p>生活道路の横断歩道を飛躍的に増やし、道路照明の基準を明確にする。特に横断歩道では周辺より明るくする。歩行者・自転車の通行が少ない道路では通行を感知して点灯すれば歩行者・自転車の前方が明るくなるだけでなく運転者の注意を喚起することになる。反射材を身に着けるのは実用的ではない。LEDなら可能。横断歩道は常時点灯。</p> <p>生活道路での速度取締りを強化する。</p> <p>横断歩道の信号を連動式にすれば渋滞を起こさず速度の抑制にもなる。</p>	<p>・道路標識等による速度規制がなされていない道路において、典型的に制限速度を設けることは困難であるが、「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(7)効果的な交通規制の推進における記述のとおり、引き続き速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものになっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進してまいります。</p> <p>また、「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(3)幹線道路対策における交通安全対策の推進(交通安全施設の高度化)における記述のとおり、交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多数系統化等の信号制御の改良を引き続き推進してまいります。</p> <p>・生活道路を含めた一般道路における取締りについては、「第1部第1章第3節 の5道路交通秩序の維持」の(1)交通の指導取締りの強化等(一般道路における効果的な指導取締りの強化等)において、交通事故実態の分析結果等を踏まえ、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進するとともに、取締り場所の確保が困難な生活道路においても速度取締りが行えるよう、新たな速度取締り機器の導入を図ることとしております。</p> <p>・道路照明は、夜間において、道路状況、交通状況を的確に把握するための良好な視環境を確保し、道路交通の安全、円滑を図る上で重要であると考えており、道路照明施設設置基準等に基づき適切に設置しております。</p>
8	1	1	3	-1	道路交通環境の整備	<p>二輪車や小型モビリティの安全な走行空間を確保すべき</p> <p>(1)幹線道路:自動二輪車が「バス専用通行帯」を含む複数の通行帯を走行できるよう、通行規制の見直し</p> <p>(2)生活道路:多様なモビリティが共存できる走行空間の確保に向けた検討の推進</p>	<p>・バス専用通行帯の規制は、単にバスの専用通行帯を確保するというだけでなく、バス以外の車両の通行すべき通行帯を指定して車線変更を抑制し、交通の流れを整えることにより、安全・円滑化を図ろうとするもの。したがって、二輪車についても、これが走行すべき通行帯を指定して安全と円滑を確保する必要があることから、二輪車であればいずれの通行帯でも通行できるようにすることは困難であります。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備)において、「自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な交通環境を形成する」と記述しております。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
9	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	-	<p>道路は地域の人だけが使うのではないということを前提にすべきだ。</p> <p>自転車重要な移動手段として位置付ける。自転車道を物理的に分離し、不可能な場合は交差点の停止位置を横断歩道より交差点側とする。自転車専用信号をデザイン(逆三角形など)を変えて設置する。</p> <p>正面衝突は注意しても避けられないので中央分離帯(ガードレール)を設ける。</p> <p>取締りを「識別・分析を含めて」自動化し、違反を見逃さない。事故対策には福祉関係者、分析の専門家を加える。</p> <p>広い道路での横断では歩行者の負担を少なくする信号制御、安全地帯での休息を考慮する。</p>	<p>・自転車の停止位置や自転車専用信号機のデザインについて慎重な検討が必要と考えています。第1部第1章第3節「1道路交通環境の整備」の(8)自転車利用環境の総合的整備(安全で快適な自転車利用環境の整備)における記述のとおり、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置等を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの形成により、自転車利用環境の総合的な整備を引き続き推進してまいります。</p> <p>また、「第1部第1章第3節「1道路交通環境の整備」の(7)効果的な交通規制の推進における記述のとおり、信号制御については、歩行者自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、信号表示の調整等の運営の改善を引き続き推進してまいります。</p> <p>・交通違反の取締りについては、「第1部第1章第3節「5道路交通秩序の維持」の(1)交通の指導取締りの強化等(一般道路における効果的な指導取締りの強化等)において、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、その検証結果を取締り計画の見直しに反映させることとしております。</p> <p>なお、取締りの「識別・分析を含めた」自動化については、多種多様な違反行為があることから、取締り機器の開発・整備、取締りの対象となる運転者及び車両の特定方法等の課題が挙げられるところであり、現時点での対応は困難と考えております。</p> <p>・「第1部第1章第3節「1道路交通環境の整備(3)幹線道路の交通安全対策の推進」において、「自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道の整備等の道路の安全に寄与する道路の改築事業を推進する」と記述しています。また、「1(8)自転車利用環境の総合的整備」において、「自転車の役割と位置付けを明確にする」と記述しております。</p> <p>・「第1部第1章「1道路交通環境の整備(3)幹線道路の交通安全対策の推進」において、正面衝突対策として「中央帯の設置」等を記述しております。</p> <p>・「第1部第1章「1道路交通環境の整備(4)交通安全施設等の整備事業の推進」において、「都道府県警察と道路管理者が設置している「都道府県道路環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けてつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る」等を記述しております。</p>
10	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(1)	<p>路側帯の設置状況について総点検を実施し、規定以上の幅員となるよう早急に改善する。路側帯幅員を確保するためには車道幅を削減・制限することも断行する。場合によっては自動車は一方通行化するか通行禁止(歩行者専用化)する。それができなければ「人優先」を標榜するべきではない。</p>	<p>・「第1部第1章第3節「1道路交通環境の整備」の(4)交通安全施設等の整備事業の推進(イ歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進)における記述のとおり、生活道路対策として、最高速度30キロメートル毎時の区域規制、路側帯等の拡幅等による速度抑制や通行禁止等による通過交通の抑制を組み合わせたゾーン30を推進しているところであり、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保に引き続き努めてまいります。</p> <p>・「第1部第1章第3節「1道路交通環境の整備」の(4)交通安全施設等の整備事業の推進(イ歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進)において「生活道路において人優先の考えの下、車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の交通事故対策を推進する」と記述しており、都道府県公安委員会のゾーン30等と連携を図りながら、ハンパや狭さくの設定等、ハードとソフトの両面から必要な対策を進めてまいります。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
11	1	1	3	-1	道路交通環境の整備	(1)	<p>地域の課題に応じた対策の重点化と継続的な住民参加を促すことのできる仕組みを構築すべき</p> <p>・地域の課題に応じた対策の重点化による効果的な施策の推進</p> <p>今後の道路交通安全対策を考える視点として、「交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項」として、「地域ぐるみの交通安全対策の推進」を取り上げており、地域における安全安心な交通社会の実現のために、国民主体の意識を醸成していくことなどを記載しております。</p> <p>地域住民等と連携した交通安全対策の取組が重要であると考えており、「第1部第1章 1 道路交通環境の整備(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ア 生活道路における交通安全対策の推進」において、「科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、自治体、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。」等を記述しております。</p>
12	1	1	3	-1	道路交通環境の整備	(1)	<p>幹線道路と生活道路を区分した対策が記載されているが、実際には分別困難な事例が多いものと思われる。そこで対策の基調となるべきは「人優先の交通安全思想」である。</p> <p>対策の実施当たっては、人優先の交通安全思想の下、道路の利用状況を十分に踏まえた取組を行うよう努めてまいります。</p>
13	1	1	3	-1	道路交通環境の整備	(1)	<p>「ゾーン30」について「時速30キロで走行する道路」という誤解がしばしば見受けられる。しかし趣旨は安全確保のため十分低速で通行するゾーンということであり、時速20キロ台以下の走行が想定されているはずである。このような認識ギャップを埋めるためには、特段の周知啓発が必要である。</p> <p>・ゾーン30は、人優先の考えの下、車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策として実施されているものであり、30キロメートル毎時という速度規制については、自動車の速度が30キロメートル毎時を超えると歩行者の致死率が急激に上昇するとの研究結果、諸外国における導入事例、普及状況及び効果の検証結果等の議論を踏まえたものです。引き続き、ゾーン30の趣旨及び設定箇所を周知し、歩行者自転車等の通行空間の確保に努めてまいります。</p>
14	1	1	3	-1	道路交通環境の整備	(1)	<p>歩車分離式信号の安全効果は明白であり、歩車分離式信号の必要性周知、設置推進は行政・警察が主導的に行うべきである。少なくとも歩行者の事故があった交差点については歩車分離式信号を検討する仕組みにすべきである。</p> <p>「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備(ア生活道路における交通安全対策の推進)及び「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(3)幹線道路における交通安全対策の推進(イ事故危険箇所対策の推進)における記述のとおり、生活関連経路を構成する道路、事故危険箇所を中心として、歩車分離式信号機の整備を図ってまいります。</p>
15	1	1	3	-1	道路交通環境の整備	(1)	<p>生活道路における自動車対歩行者・自転車の事故削減のため、歩行並びに自転車走行空間の重点的整備、ゾーン対策を強力に推進すべき</p> <p>・生活道路において歩行者・自転車が安心して通行できるスペースの創出</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備における記述のとおり、生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、「ゾーン30」の整備等を引き続き実施してまいります。</p> <p>・生活道路において通過交通の進入抑制と速度低減を図る対策を推進することが重要であると考えており、「第1部第1章 1 道路交通環境の整備 (1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ア 生活道路における交通安全対策の推進」において、「ハンブやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンブや狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。」等を記述しております。</p>
16	1	1	3	-1	道路交通環境の整備	(1)	<p>「国、警察、自治体、地域住民等が連携し、歩行者の安全を第一優先課題として徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に前向きに早急に取り組み」とし、警察の前向きな関与を明確に位置づけてください。</p> <p>「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(4)交通安全施設等の整備事業の推進における記述のとおり、生活道路においては、速度抑制対策や通過交通の抑制・排除等の対策を引き続き積極的に推進してまいります。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
17	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(1)	<p>講じようとする施策の1、道路交通環境の整備の(1)のアにおいて、「最高速度30km毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施する」とあります。理念はわかるのですが、日本は大小の道路や住宅、学校、ビル等が入り混じっている所が多く、ゾーン30を設置できるエリアが極めて限られています。ゾーン30にできないエリア、トラックが疾走するような道路を子どもや高齢者が日常的に往来しているのが現実です。ごく一部のエリアだけ速度制限をしても、一歩外れればクルマが疾走していきなら、逆に危険でもあります。そもそも日本のドライバーは歩行者優先理念を欠いており、ゾーン30の意義も理解されていません。このように混沌としたまちの構造とドライバーの意識の低さを考えると、我が国においてはゾーン30よりも「まち全体を時速30キロ未満の低速走行区域」とする対策が必要と感じます。</p>	<p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(7)効果的な交通規制の推進における記述のとおり、ゾーン30に指定されていない道路であっても、生活道路においては、速度規制対策を引き続き積極的に推進してまいります。</p>
18	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(1)	<p>通学路や駅周辺だけを特別扱いするのではなく、すべての道路で問題のある箇所を抽出し、ランク付けし、ランク毎の達成年数を明確にすべきである。</p> <p>最大の問題は横断できない交差点で、歩道橋、横断地下道は廃止して信号機付の横断歩道を設けるべきである。車の交通量が多い交差点では車の方を立体交差とすべきである。</p> <p>路側帯は歩行者を保護できないだけでなく、車椅子の通行、傘の利用もできない。路側帯一杯に止めるのが「当然」となっている。従って物理的に分離した歩道が必須である。路側帯を残す場合でも1m以上とし駐停車を認めるべきではない。</p>	<p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(7)効果的な交通規制における記述のとおり、地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、引き続き安全で円滑な交通流の維持を図ってまいります。</p> <p>・生活道路の交通安全については、「第1部第1章 1道路交通環境の整備 (1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ア生活道路における交通安全対策の推進」において、「科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリア」において取り組むことを記述しています。幹線道路の交通安全については、「第1部第1章 1道路交通環境の整備 (3)幹線道路における交通安全対策の推進」において、「事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間」、「急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所」において取り組むことを記述しております。</p> <p>・「第1部第1章 1道路交通環境の整備 (1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備」において、「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」等を記述しております。</p>
19	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(7)	<p>生活道路における歩行者優先と交通静穏化を徹底すること 幹線道路以外のすべての生活道路は、通行の優先権を完全に歩行者に与え、クルマの速度は少なくとも30キロ以下に一律規制(「ゾーン30」など)し、さらに必要に応じて道路のつくり工夫を加えて、クルマの低速走行を実現しなくてはならない。横断歩道のあるすべての交差点を歩車分離信号にすることも重要課題。</p>	<p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(7)効果的な交通規制の推進における記述のとおり、生活道路においては、速度規制対策を引き続き積極的に推進してまいります。また、「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備(ア生活道路における交通安全対策の推進)における記述のとおり、「高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律」(平成18年法律第91号)にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、歩行者等と自動車が行き交う時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号機等の整備を引き続き推進してまいります。</p> <p>・生活道路において通過交通の進入抑制と速度低減を図る対策を推進することが重要であると考えており、「第1部第1章 1道路交通環境の整備 (1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ア生活道路における交通安全対策の推進」において、「ハンブやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンブや狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。」等を記述しております。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
20	1	1	3	-1	道路交通環境の整備	(7)	<p>歩行者(たまに自転車)の目線、自動車に乗らないものの目線としては、現在の自動車中心の社会に違和感かつ、憤りを覚えます。普段考えていることを申し上げます。</p> <p>・ゾーン30というが、根拠が分からない。住宅街で自動車が30Km/hで走ると、歩行者の感覚ではかなり早い。30というロードバイクが巡航するくらいだが、脇を走られると怖い。自動車ならもっと圧迫感がある。ゾーン20、できれば15が妥当。</p>	<p>ゾーン30は、人優先の考えの下、車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策として実施されているものであり、30キロメートル毎時という速度規制については、自動車の速度が30キロメートル毎時を超えると歩行者の致死率が急激に上昇するとの研究結果、諸外国における導入事例、普及状況及び効果の検証結果等の議論を踏まえたものです。</p> <p>引き続き、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、「ゾーン30」の整備等を実施してまいります。</p>
21	1	1	3	-1	道路交通環境の整備	(1)	<p>通学路については、スクールゾーン設定による自動車規制を原則とするべきである。自動車の迂回ができずスクールゾーン設定が困難な場合でも、十分な速度規制を実施し、自動車通行の抑制を行うべきである。</p>	<p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備(イ通学路等における交通安全の確保)における記述のとおり、通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を引き続き推進してまいります。</p> <p>・文部科学省交通安全業務計画では、学校等においては関係機関の協力を得てスクール・ゾーンの設定および定着化を積極的に推進する旨記述しており、今後も実情に応じて対策を進めてまいります。</p>
22	1	1	3	-1-2	道路交通環境の整備 交通安全思想の普及徹底	-	<p>行政が丸となり「通学路での子どもの死傷ゼロ」の実現に向けた、安全な通学路の確保、さらなる取り締まりと啓蒙を徹底してほしい。</p>	<p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備(イ通学路等における交通安全の確保)における記述のとおり、通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を引き続き推進してまいります。</p> <p>・通学路における取締りについては、従来から、交通事故発生状況、道路環境、住民からの要望等を分析して実施しているところではありますが、今後も、取締実施時間帯を児童の登下校の時間帯に合わせるなど、通学路における児童の安全確保に資する交通指導取締りを推進してまいります。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の5)2交通安全思想の普及徹底」の(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進に記載のとおり、幼児から高齢者にわたるすべての交通参加者に対して交通安全意識の向上を図ることで、通学路を含めた安全な道路交通環境の実現に引き続き努めてまいります。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底」の前文において、「通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。」と記述しており、今後とも交通安全教育を推進して安全な通学路の確保に努めてまいります。</p> <p>・通学路の交通安全の確保に向けた継続的な取組を徹底することが重要であると考えており、「第1部第1章 1 道路交通環境の整備 (1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 イ 通学路等における交通安全の確保」において、「高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・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とともに、ランプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、立体横断施設等の整備等の対策を推進する。」等を記述しております。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
23	1	1	3	-1	道路交通環境の整備	(1)	<p>通学路については、スクールゾーン設定による自動車規制を原則とするべきである。自動車の迂回ができずスクールゾーン設定が困難な場合でも、十分な速度規制を実施し、自動車通行の抑制を行うべきである。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備(イ通学路等における交通安全の確保)における記述のとおり、通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を引き続き推進してまいります。</p> <p>・文部科学省交通安全業務計画では、学校等においては関係機関の協力を得てスクール・ゾーンの設定および定着化を積極的に推進する旨記述しており、今後も実情に応じて対策を進めてまいります。</p>
24	1	1	3	-1	道路交通環境の整備	(1)	<p>子供やお年寄り、障害や病気を抱えている方を十分に考え、歩行の安全のため、国、都道府県そして市区町村は、地域の声をよく聞き、人優先の「まちづくり」をしていただきたい。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(4)交通安全施設等の整備事業の推進(カ道路交通環境の整備への住民参加の促進)における記述のとおり、引き続き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、「標識BOX」、「信号BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映してまいります。</p> <p>・道路交通環境整備への住民参加の促進が重要であると考えており、「第1部第1章 1道路交通環境の整備 (4)交通安全施設等の整備事業の推進 カ 道路環境整備への住民参加の促進」において、「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、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者が日常から抱えている意見を道路交通環境整備に反映する。」等を記述しております。</p>
25	1	1	3	-1	道路交通環境の整備	(1)	<p>柵や段差で区切られた歩道は廃し、自動車運転者に常に緊張感を持たせる道路構造へと改めるべきである。</p> <p>歩行者の安全を確保する上で、歩行者と自動車を分離する歩道整備は有効であると考えていますが、市街地など歩道の整備が困難な地域もあることから、「第1部第1章 1道路交通環境の整備 (1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ア 生活道路における交通安全対策の推進」において、「歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、都道府県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンブやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンブや狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。」等を記述しています。御提案いただいたいわゆるシェアスペースについては今後の参考とさせていただきます。</p>
26	1	1	3	-1	道路交通環境の整備	(1)	<p>歩道設置による歩車分離は幹線道路に限り、商店街や住宅地などのいわゆる生活道路においては歩道ではなく段差の無い路側帯に変更し、同時に歩車混在道路において歩行者を最優先する道路構造および規制に改めるよう求める。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(4)交通安全施設等の整備事業の推進(イ歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進)における記述のとおり、引き続き人優先の安全・安心な歩行空間の確保を図ってまいります。</p> <p>・歩行者の安全を確保する上で、歩行者と自動車を分離する歩道整備は有効であると考えていますが、市街地など歩道の整備が困難な地域もあることから、「第1部第1章 1道路交通環境の整備 (1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ア 生活道路における交通安全対策の推進」において、「歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、都道府県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンブやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンブや狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。」等を記述しています。御提案いただいたいわゆるシェアスペースについては今後の参考とさせていただきます。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
27	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(1)	歩行者の円滑な移動の妨げとなっている歩道橋や地下跨道などの、クルマを優先して歩行者を迂回させる、歩きたくなくなる構造物の撤去を進めるよう求める。	「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備(ウ高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備)における記述のとおり、「高齢者や障害者等を含め全ての人々が安全に安心して活動できる社会を実現するため、引き続き、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺中心に昇降装置付立体横断施設等を推進する。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、スロープ化等が図られた立体横断施設を推進し、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、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、公共交通機関のバリアフリー化と連携しつつ、連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。」と記述しております。
28	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(1)	欧州と同様、歩行者を閉じ込めるバリアを撤去する方式への転換を求める。	歩行者の安全を確保する上で、歩行者と自動車を分離する歩道整備は有効であると考えていますが、市街地など歩道の整備が困難な地域もあることから、「第1部第1章 1道路交通環境の整備 (1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ア 生活道路における交通安全対策の推進」において、「歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、都道府県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンブやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンブや狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。」等を記述しています。御提案いただいたいいわゆるシェアスペースについては今後の参考とさせていただきます。
29	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(1)	高齢社会を見据えた、安全・安心な次世代の交通環境整備を行うべき	・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備(ウ高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備)における記述のとおり、高齢者や障害者等を含め全ての人々が安全に安心して活動できる社会を実現するため、引き続き音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン等の整備を推進し、あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進してまいります。特に、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、公共交通機関のバリアフリー化と連携しつつ、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を連側的・面的に整備しネットワーク化を図ってまいります。  ・少子高齢化が一層進展する中、子供を事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図ることが重要であると考えており、「第1部第1章 1道路交通環境の整備 (1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ア 生活道路における交通安全対策の推進」において、「科学的データや、地域の顕在化したニーズに基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、自治体、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。」等を記述しております。
30	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(2) (3)	通過する自動車を高速道路へ誘導するためにも、高速道路に並行する地上の道路は歩行者、自転車利用者および路線バス等が優先される空間とし、通過する自動車を排除する速度制限、信号現示等を行うよう求める。 バイパス道路についても同様に、バイパスが存在する区間においては、旧道を、歩行者、自転車および路線バス利用者が優先される規制や構造へと改めるよう求める。	・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(7)効果的な交通規制における記述のとおり、引き続き地域の交通実態等を踏まえつつ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ってまいります。  ・「第1部第1章第3節 1道路交通環境の整備(3)幹線道路の交通安全対策の推進」において、「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し、「バイパスの整備と併せた道路空間の再配分を推進する」と記述しております。

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
31	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(3)	<p>幹線道路の更なる利便性向上を図り、生活道路への不必要な車両の流入の抑制するべき</p> <p>・幹線道路の整備による生活道路への不必要な車両の流入の抑制</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備における記述のとおり、生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの対策を引き続き実施してまいります。</p> <p>・生活道路における通過交通の進入抑制のためには、道路の機能分化を図り、安全性の高い幹線道路等へ交通転換を図ることが重要であると考えており、「第1部第1章 の1道路交通環境の整備 (3)幹線道路の交通安全対策の推進」において、「高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切な機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進する」と記述しております。</p>
32	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(7)	<p>人と交わる道路は、すべて時速30キロ未満とし、常に低速走行をする教育や通達を徹底し、監視体制も厳しくするなど、対策を盛り込んでください。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(7)効果的な交通規制の推進における記述のとおり、引き続き速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものになっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めるとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進してまいります。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の3安全運転の確保」において、「運転者教育、その他広報啓発等により、高齢者や子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る」旨を記述しており、運転者に対する歩行者等保護意識の徹底に引き続き努めてまいります。</p>
33	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(3)	<p>幹線道路の更なる利便性向上を図り、生活道路への不必要な車両の流入の抑制するべき</p> <p>・事故率の高い危険箇所の解消</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備における記述のとおり、生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの対策を引き続き実施してまいります。</p> <p>また、「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(3)幹線道路における交通安全対策の推進(イ事故危険箇所対策の推進)における記述のとおり、事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等の対策を引き続き推進してまいります。</p> <p>・生活道路における通過交通の進入抑制のためには、幹線道路の安全性を向上し、道路の機能分化を図ることが重要であると考えており、「第1部第1章 の1道路交通環境の整備 (3)幹線道路の交通安全対策の推進」において、「事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。」と記述しております。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
34	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(1)	<p>生活道路における自動車対歩行者・自転車の事故削減のため、歩行並びに自転車走行空間の重点的整備、ゾーン対策を強力に推進すべき</p> <p>・ゾーン対策の推進</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備における記述のとおり、生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの対策を引き続き実施してまいります。</p> <p>また、「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」(8)自転車利用環境の総合的整備(ア安全で快適な自転車利用環境の整備)における記述のとおり、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備を引き続き推進してまいります。</p> <p>・生活道路において通過交通の進入抑制と速度低減を図る対策を推進することが重要であると考えており、「第1部第1章 1道路交通環境の整備 (1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ア 生活道路における交通安全対策の推進」において、「ハンブやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンブや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。」等を記述してまいります。</p>
35	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(10)	<p>「交通円滑化対策」では歩行者、自転車および路線バスの利用者の円滑化を第一に位置づけるよう求める。</p> <p>例えば、連動青信号は自転車や路線バスの平均速度に合わせる、押しボタン式信号機は押したらすぐに歩行者側が青になるようにする、住宅地等では歩行者側が青で車両接近時のみ切り替える感应式信号機にする、といった施策をするよう求める。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(4)交通安全施設等の整備事業の推進(工交通円滑化対策の推進)における記述のとおり、交通安全に資するため、信号機の改良を推進するほか、「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(7)「効果的な交通規制の推進」における記述のとおり、信号制御については、歩行者・自転車の視点からも、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を引き続き行ってまいります。</p> <p>・路線バス等の公共交通機関の利用促進については、第1部第3節 1(10) ア 公共交通機関の利用促進」において、「駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。」等、今後の取組の方向性を記述してまいります。</p>
36	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(13)	<p>標識や電光掲示板などの構造物の設置基準を明確にしてゆとりある運転ができることを目指して頂きたい。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備における記述のとおり、道路標識の高輝度化・大型化・可変光・自発光化、標識板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・標示の整備を引き続き推進してまいります。</p> <p>・高速道路でのインターチェンジの案内は、目的地を知らせる重要なものであり、利用者に誤りなく運転して頂けるよう、2km手前、1km手前、500m手前、出口分岐部を全国標準として設置してあります。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
37	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(5)	<p>歩行空間はバリアフリー化ではなくユニバーサルデザイン化とする。            駅周辺など特定の場所だけでは生活空間の移動を制約することになるので、少なくとも人家がある場所は検討対象とする。特に地方では幹線道路が移動の妨げになっている。            立体横断施設は廃止して信号付横断歩道を設ける。(移動円滑化法の基準でも負担が大きい)            車の通行の円滑化を安全より優先させてはならない。            住民の意見「尊重」が少数者、弱者の切り捨てにならないようにする。            標識BOX、信号機BOXだけでは不十分で、規制と道路構造の改善も対象とする。審議は公開し、パブコメを「地域的にも広く」求める。</p>	<p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備(高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備)における記述のとおり、高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、音響式信号機や歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーンの整備等を引き続き推進してまいります。            また、「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(4)交通安全施設等の整備事業の推進(カ道路交通環境整備への住民参加の促進)における記述のとおり、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引き続き積極的に推進してまいります。</p> <p>・「第1部第1章第3節 1道路交通環境の整備(5)歩行者空間のバリアフリー化」において、「高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅・公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。」と記述しており、必要な箇所において適切に整備することとしております。</p>
38	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(7)	<p>ハンブなどの対策も重要だが、住宅ゾーンの生活道路ではもう一步踏み込んだ全面徐行とすべきではないか。            また、信号機についても、全て定周期式にすべきである。速度抑制にも効果があると思われる。</p>	<p>・ゾーン30は、人優先の考えの下、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な交通事故対策を行うものでありますが、自動車の速度が30キロメートル毎時を超えると歩行者の致死率が急激に上昇するとの研究結果、諸外国における導入事例、普及状況及び効果の検証結果等の議論から、現在の最高速度規制の実施状況等を踏まえ、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を前提としたものとしております。            引き続き、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、「ゾーン30」の整備等を実施してまいります。</p>
39	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(7)	<p>規制速度の引き上げは「人中心」の考え方に反する。            運転手の法順守を先に行うべきである。            交通規制の検討では弱者、自転車の立場から問題ないかを必ずチェックする。            押しボタン信号は交通弱者には負担になるので、できるだけ廃止する。横断者がいない場合にも車を止めないと横断歩道が無い場所では渡れない。            夜間も系統式にすれば速度違反を抑制できる。            横断禁止場所では、左右共に横断できる場所までの距離を示す。            横断禁止区間の長さの上限を定める。</p>	<p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(7)「効果的な交通規制の推進」における記述のとおり、地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について、常に点検・見直しを図ってまいります。また、引き続き交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図るとともに、速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることとし、また、生活道路においては速度抑制対策を積極的に推進してまいります。            さらに、信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を引き続き推進してまいります。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
40	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(8)	<p>高速度で走行する自転車によって引き起こされる事故が重大な結果をもたらすことは、多くの自転車事故でも明らかであり、自転車と歩行者との安全対策の面で、自転車にも速度制限を設けるなど、特に坂道における安全な通行を確保するための具体的な措置を実施してほしい。</p> <p>・警察では、地方公共団体、学校、自転車関係事業者等と連携し、「交通の方法に関する教則」や「自転車安全利用五則」を活用するなどして、全ての年齢層の自転車利用者に対して、自転車は車道通行が原則であること、車道では左側通行すること、歩道では歩行者を優先することなどの自転車の通行ルールの周知に努めております。</p> <p>また、危険な違法行為を反復して行う自転車運転者に対しては、自転車の運転による交通の危険を防止するための講習を、27年6月から導入しております。</p> <p>・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.11国交省、警察庁)に基づき、また、その周知を図りつつ、歩行者、自転車等のそれぞれの交通が分離された安全な道路交通環境を形成することが重要であると考えており、「第1部第1章第3節 1道路交通環境の整備 (8)自転車利用環境の総合的整備」において、「歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する」と記述しております。</p>
41	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(8)	<p>自転車の走行空間整備にあたっては、自転車利用者の意見を十分に反映し、実効性の高い設備となるようにすべきである。自転車は本来「車両」であり、自転車と歩行者が混在するような通行区分は根本的に解消すべきである。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(8)自転車利用環境の総合的整備(安全で快適な自転車利用環境の整備)における記述のとおり、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を引き続き推進してまいります。</p> <p>・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.11国交省、警察庁)に基づき、また、その周知を図りつつ、歩行者、自転車等のそれぞれの交通が分離された安全な道路交通環境を形成することが重要であると考えており、「第1部第1章第3節 1道路交通環境の整備 (8)自転車利用環境の総合的整備」において、「歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する」と記述しております。</p>
42	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(8)	<p>自転車専用通行帯や自転車の目線の標識などを積極的に設けるなど、歩道との区別をより一層明確にし、「暮らしの道」の機能分化を徹底してほしい。その際、自転車専用通行帯を、子供やお年寄りにもわかるよう、もっとわかりやすく表示し、他方、道路標識については、自動車だけでなく、自転車を運転する者にもわかりやすいよう表示してほしい。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(8)自転車利用環境の総合的整備(安全で快適な自転車利用環境の整備)における記述のとおり、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を引き続き推進してまいります。</p> <p>また、「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備における記述のとおり、道路標識の高輝度化・大型化・可変・可変光化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を引き続き推進してまいります。</p> <p>・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.11国交省、警察庁)に基づき、また、その周知を図りつつ、歩行者、自転車等のそれぞれの交通が分離された安全な道路交通環境を形成することが重要であると考えており、「第1部第1章第3節 1道路交通環境の整備 (8)自転車利用環境の総合的整備」において、「歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する」と記述しております。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
43	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(8)	<p>歩行者(たまに自転車)の目線、自動車に乗らないものの目線としては、現在の自動車中心の社会に違和感かつ、憤りを覚えます。普段考えていることを申し上げます。</p> <p>・自転車道の整備の徹底 = 歩道内に作る自歩道タイプではなく、道交法上完全な「自転車道」の整備。車道左端のカラー舗装によるレーンは自動車追突の恐怖がある。自動車の車線をつぶしてちゃんとしたものを作ってほしい。自転車専用信号の創設。</p> <p>・自転車の停止線等については、慎重な検討が必要と考えられますが、「第1部第1章第3節の1道路交通環境の整備」の(8)自転車利用環境の総合的整備(安全で快適な自転車利用環境の整備)における記述のとおり、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を引き続き推進してまいります。</p> <p>・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.11国交省、警察庁)に基づき、また、その周知を図りつつ、歩行者、自転車等のそれぞれの交通が分離された安全な道路交通環境を形成することが重要であると考えており、「第1部第1章第3節 1道路交通環境の整備 (8)自転車利用環境の総合的整備において、「歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する」と記述しております。</p>
44	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(8)	<p>自転車の車道通行を本当に安全とするために、「1m ルール」が必要です。自転車を車道通行させる場合の安全確保が担保されていません。</p> <p>道路交通法 第18条(左側寄り通行等)に、教則本では指導されている様に「車両は、前項の規定により自転車道と車道の区別のない道路を通行する場合その他の場合において、自転車の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔1m以上を保ち、又は徐行しなければならない。」の様に自転車を加えてください。</p> <p>道路交通法の改正がベストですが、少なく共各地方自治体の第10次計画に盛り込み、自動車運転者へのキャンペーンの実施、および市条例を制定する様に考慮する事」と国から地方への指示を頂ける様に期待します。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の3安全運転の確保」において、「運転者教育、その他広報啓発等により、高齢者や子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る」と記述し、また、道路利用者が適正な交通の方法を容易に理解することができるようにするために作成している「交通の方法に関する教則」(昭和53年国家公安委員会告示第3号)においても、自動車の運転の方法として、「自転車のそばを通るときは、自転車のふらつきなどを予想し、自転車との間に安全な間隔を空けるか、徐行しなければなりません。」と記述しており、引き続き自動車教習所における教習等を通して、自動車の運転者に対し、自転車等の安全に配慮した運転を行うよう教育、広報啓発に努めてまいります。</p> <p>・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.11国交省、警察庁)に基づき、また、その周知を図りつつ、歩行者、自転車等のそれぞれの交通が分離された安全な道路交通環境を形成することが重要であると考えており、「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備(8)自転車利用環境の総合的整備において、「歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する」と記述しております。</p>
45	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(8)	<p>自転車講習の検討会議に提出されたアンケートでも明らかなように、環境が整備されていないのに交通法規を守れというのは無理である。</p> <p>歩行者が困る場所と自転車が困る場所は一致することが多い。自転車の通行は都市だけに限定してはならない。</p> <p>愛好家から子供、高齢者まで、幅広い利用者を対象とする。</p> <p>自転車が車道を走行するためには、道路構造や規制・信号を自転車考慮したものに変えるだけではなく、運転者の質の向上が必須となる。</p> <p>「歩道通行可」は歩道を通行してもよいということなのに、歩道通行を前提とした道路構造や規制を当然と考える警察、道路関係者が多い。</p> <p>自転車の停止線を横断歩道より交差点寄りとして左折巻き込みを防止する。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(8)自転車利用環境の総合的整備(安全で快適な自転車利用環境の整備)における記述のとおり、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を引き続き推進してまいります。</p> <p>・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.11国交省、警察庁)に基づき、また、その周知を図りつつ、歩行者、自転車等のそれぞれの交通が分離された安全な道路交通環境を形成することが重要であると考えており、「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備(8)自転車利用環境の総合的整備において、「歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する」と記述しております。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
46	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(8)	<p>自転車に関わる事故削減のため、事故多発箇所を中心に道路安全対策を行うべき</p> <p>(1)車道左側への自転車レーンの整備と一時停止の注意喚起 (2)交差点での自転車の直進通行を促すマーキング等の設置 (3)道路左側への自転車の通行位置、方向の明示</p>	<p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(8)自転車利用環境の総合的整備(ア安全で快適な自転車利用環境の整備)における記述のとおり、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を引き続き推進してまいります。</p> <p>・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.11国交省、警察庁)に基づき、また、その周知を図りつつ、歩行者、自転車等のそれぞれの交通が分離された安全な道路交通環境を形成することが重要であると考えており、「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備(8)自転車利用環境の総合的整備」において、「歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する」と記述しております。</p>
47	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(8)	<p>交差点進入禁止は廃止し、ガードレールなどで物理的に分離すべきである。</p> <p>突き当りのT字路では2段右折を止め、大外を回るようにする。</p> <p>Y字路や変形交差点では自転車の通行方法が明確になるようにする。</p> <p>感知式信号では2段右折用の押しボタンを設ける。</p> <p>事故防止や信号確認のために、歩道がある道路でも車道の左端を自転車専用とし、車の走行、駐停車は禁止すべきだ。</p> <p>交差点での自転車横断隊の通行義務は「交差点付近」ではなく、「交差点の車道部分」に限定すべきである。</p> <p>右側の路側帯通行禁止は道路構造、車の通行の現状に合わないで廃止する。</p> <p>現行のラウンドアバウトは危険なので、車と同じ車線を走る(1列で走る)か、自転車レーンを物理的に分離するだけでなく距離を空けて設置すべきである。</p> <p>自転車を持ち込める鉄道、LRTを推進する。</p>	<p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(8)自転車利用環境の総合的整備(ア安全で快適な自転車利用環境の整備)における記述のとおり、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を引き続き推進してまいります。</p> <p>・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.11国交省、警察庁)に基づき、また、その周知を図りつつ、歩行者、自転車等のそれぞれの交通が分離された安全な道路交通環境を形成することが重要であると考えており、「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備(8)自転車利用環境の総合的整備」において、「歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する」と記述しております。</p> <p>また、自転車の持ち込める鉄道等を推進することについては、御意見として賜ります。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
48	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(10)	<p>ヨーロッパで路面電車(LRT)が復活したり郊外線との乗り入れが実現しているのは車優先ではないからである。地下鉄やモノレールに比べて乗降の負担も少なく、乳母車の利用も楽である。トランジットモールは賑わいを取り戻す鍵である。車社会では目的地以外には寄らないので交流を生まない。 東京オリンピックの参考にロンドンを視察した報告書には歩行者、自転車の視点が欠けている。 免許を返上した高齢者の受け皿、運転が不適格な性格の者(=交通法規を守らない者。実際には非常に多い)の社会参加を考えるべきである。 運転しなくても済む社会を目指すべきだ。</p>	<p>・「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(10)交通需要マネジメントの促進(公共交通機関利用の促進)における記述のとおり、引き続きバス専用・優先レーンやPTPSについて、公共交通機関の利用促進の観点及び高齢者の移動手段確保の観点からも整備の推進を図ってまいります。</p> <p>・交通安全以外の交通に関する総合的な施策については、交通政策基本計画に基づき、推進することとしています。 当該計画の基本的方針Aにおいて、「地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しすることとしており、自家用車から公共交通機関への転換に向けたLRT・BRTの整備や、自転車の利用環境の創出に向けた数値目標を設定しています。今後、個々の地域の実情に応じ、多様な交通手段のベストミックスを目指してまいります。</p>
49	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(10)	<p>「推進する」と記すだけでなく、鉄道やバスは事業者の自助努力だけに任せず、人々が暮らす上での基本インフラであり福祉でもあるとして税金を投入し、現状より増加を図る(増加率の具体的な数値を示す)ことを明記すべきです。</p>	<p>交通安全以外の交通に関する総合的な施策については、交通政策基本計画に基づき、推進することとしています。 当該計画の基本的方針Aにおいて、地域の生活の足の確保のために、デマンド交通の導入数などの数値目標を定めています。当該計画に基づき、地域公共交通網形成計画を作成する自治体を総合的に支援する体制を構築し、地域交通ネットワークの再構築を目指してまいります。</p>
50	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(10)	<p>本案でも掲げられているように、旅客は公共交通利用へ誘導し、貨物は共同配送や鉄道などへのモーダルシフトを促進するといった施策は重要であり、この優先順位を高めるとともに、自動車走行量の削減に数値目標を掲げて取り組むよう求める。</p>	<p>今後、貨物の共同輸配送やモーダルシフトの促進等の物流効率化に向けた取組の強化に取り組んでいくとともに、自家用車から公共交通機関への転換を目指してまいります。 なお、最適な交通ネットワークの実現に必要な、交通モードの組合せは、地域によって異なるため、一律に走行量の削減目標を設定するのは、困難と考えます。</p>
51	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(11)	<p>「災害に備えた」高規格幹線道路の整備という項目は災害対策につながらず不適切であるから削除するとともに、災害時に自家用車を増やさないよう、日頃より徒歩、自転車および公共交通の利用を前提とした市街地・街路形成にこそ注力するよう求める。</p>	<p>地震による津波等の災害発生時における広域交通への影響を回避する代替性確保のため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進しております。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
52	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(12)	<p>違法駐車車両にはシール貼付するなどして片端から取締り、排除するべきである。</p> <p>一般市民が違法駐車車両の写真を撮って通報できるようなシステムができないだろうか。</p>	<p>・駐車違反については、歩行者等の安全な通行の障害となり、国民生活全般に大きな影響を与えるものと認識しております。駐車違反の取締りについては、「第1部第1章第3節」の「1道路交通環境の整備」の(12)総合的な駐車対策の推進(イ違法駐車対策の推進)において、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、メリハリを付けた取締りを推進することを記述しております。駐車違反の移動措置については、道路交通に与える危険等を踏まえ、必要に応じ、移動保管し、道路上からの早期排除に努めております。また、平成18年6月から放置車両の確認事務を民間の法人に委託することができることとなり、確認事務の公正かつ的確な遂行を確保するため、委託法人の要件を定めるとともに、駐車監視員資格者証の交付を公安委員会から受けた駐車監視員が放置車両の確認等を行えることとなり、引き続き適切な取締りに努めてまいります。</p>
53	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(12)	<p>歩行者(たまに自転車)の目線、自動車に乗らないものの目線としては、現在の自動車中心の社会に違和感かつ、憤りを覚えます。普段考えていることを申し上げます。</p> <p>・歩道駐車、路側帯駐車が相当多い。歩行者軽視の風潮の象徴。関連して街に交通警察官が少なすぎる。取り締まりはあまり見ない。</p>	<p>・「第1部第1章第3節」の「1道路交通環境の整備」の(7)効果的な交通規制の推進における記述のとおり、パーキングメーター等を含めた駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要の対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細やかな駐車規制を推進しておりますが、パーキングメーター等の利用率が低い場合には、これを撤去し、自転車の走行環境の整備を図ることとしております。</p>
54	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(12)	<p>歩道に止めるのは通行区分違反であり、直ちに切符を切るべきである。(駐車違反ではない)強制移動も可能とすべきである。</p> <p>地域住民(自治会、商店会を含む)には歩道に止めることを容認する人も多いので不当な要望を聞いてはならない。</p> <p>・駐車違反より停車違反の方を罰を重くすべきである。</p> <p>物流より安全を優先すべきだ。物流のためには道路内の駐車場所や道路外の駐車拠点を整備する。</p> <p>パーキングメーターは自転車の安全が確保される場所だけとする。</p> <p>運転免許証を入れないとエンジンがかからないようにし、最後の記録を呼び出せるようにすれば違反者を特定できる。</p> <p>商用車(緑ナンバー)と交通安全管理者がいる事業所の罰則は強化すべきである。</p>	<p>・安全運転管理者については、「第1部第1章第3節」の「3安全運転の確保」(3)「安全運転管理の推進」において、使用者や安全運転管理者等による下命・容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な安全運転管理を図る旨を記述しています。また、道路交通法施行規則第9条の10において、安全運転管理者の業務として、放置駐車違反の防止等に留意して運行計画を作成すること、運転日誌の備え付けと運転者に記録させることが規定されています。今後とも事業所等における安全運転管理が推進されるよう講習の充実等に努めてまいります。</p> <p>・赤色灯を装備した緊急自動車として運転されることがある自動車や、黄色灯を装備した道路維持作業用自動車が、法定の除外規定を満たさず駐車違反をした場合は、他の自動車と同様に、態様に応じ、罰則や放置違反金制度、使用制限命令の対象になることから、特別に更なる措置をとることが必要とは考えておりません。なお、緊急自動車及び道路維持作業用自動車以外の車両に道路運送車両の保安基準に規定される灯火を備え付け運転する行為は、道路運送車両の保安基準により禁止されています。</p> <p>また、緊急自動車の運転資格については、道路交通法により、運転する自動車の種類に応じて免許を受けていた期間等の要件が規定されています。道路維持作業用自動車の運転資格については、道路交通法上の規定はありませんが、同法により、使用者の義務として、当該自動車の運転者に対し、当該自動車の安全な運転を確保するために必要な安全教育を行うように努めなければならないとされております。</p>
55	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(12)	<p>黄色ランプ、赤ランプの車両や様々な特別許可の対象車の違反は許可を取り消す。無許可でランプを付けた場合(簡易装着を含む)は使用停止とする。</p> <p>黄色ランプ、赤ランプは対応する資格を持った人だけが運転するようにすべきである。</p> <p>事業用の車両(白ナンバーを含む)は毎日の運行計画書を義務付け、駐車場所を予め用意させる。</p> <p>コインパーキングの使用状態をオンラインで知ることができるようにする。</p> <p>店舗などに利用客(自社車両を含む)の違反を抑制するように義務付ける。悪質な違反は営業停止とする。</p> <p>建築工事では車両の運用計画の作成を義務付け、違反は工事を停止させる。悪質な場合は業者免許を取り消す。</p> <p>歩道への駐車車を抑制するためのガードレールを整備する。</p>	<p>・駐車場所については、「第1部第1章第3節」の「1道路交通環境の整備(12)総合的な駐車対策の推進」において、「地域住民等の意見要望等を十分にふまえて、物流の必要性にも配慮し」、「地方公共団体や道路管理者に対する路上荷捌きスペース整備の働きかけ等の総合的な駐車対策を推進する」と記述しております。</p> <p>御意見を踏まえ、改正都市再生特別措置法における駐車場法の特例制度に関する内容を追記しております。</p> <p>・バス・トラックの事業用自動車については運行の開始及び終了の地点や休憩地点等を記載した運行指示書を作成し、運転者に対して指示を行わなければならないこととしているところで、今後とも適切な休憩場所の確保等について指導してまいります。</p> <p>・歩道の防護柵については、地域住民等の意見要望等を十分にふまえて、物流の必要性や高齢者の乗降にも配慮し、防護柵の設置基準(H16.3.31国土交通省道路局長通知)に基づき、適切に整備しております。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
56	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(12)	現在の駐車場政策は見直すとともに、既存の駐車場を自転車駐輪場に転換する。駐車場利用者からの費用徴収を強化するといった施策を実施することで、町中に入り込む自動車を削減し、他の交通手段への転換を促す施策に改めるよう求める。	・御意見を踏まえ、第1部第1章第3節 1 道路交通環境の整備 (12)総合的な駐車対策の推進に、改正都市再生特別措置法における駐車場法の特例制度に関する内容を追記しております。
57	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(13)	情報提供が生活道路への侵入につながらないようにすべきである。 時差式信号、歩車分離信号は全国共通の表示とし、文字による表示を止める。 規制担当者への研修を強化する。	「第1部第1章第3節 の8研究開発及び調査研究の充実」の(1)道路の安全に関する研究開発の推進((ア)ナビゲーションシステムの高度化)における記述のとおり、交通情報の提供に関する指針(平成14年国家公安委員会告示第12号)に基づき、経路誘導情報が、当該情報に従って通過する交通の安全を阻害することのないよう働き掛けを行っております。また、運転者に対して、正確できめ細やかな道路交通情報を分かりやすく提供するため、都道府県警察に対する指導等を行っております。
58	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(14)	道路使用許可書の原本を現場に置くことを義務付ける。週末でも警察で照合できるようにする。 特殊車両などの道路使用許可を徹底し、指定条件を守らせることで事故を未然に防ぐ。販売業者は道路使用許可についての説明責任を負う。 道路工事の責任者、現場責任者には資格を必要とするように変更する。 歩道が切り下げになっていることによって歩道への違法駐車が増える場合は切り下げを廃止して出入りできないようにする。 不要になった切り下げを復旧させるために「敷金」を拠出させ、復旧を自主的に行った場合には返却し、行わなかった場合には「敷金」を工事費用に充てる。	・道路使用許可の内容に即し、道路使用、許可条件の履行等がなされていることについて確認できるようにするため、許可を行った警察署長において、申請者の方に許可証を携帯するよう指導が行われています。 ・歩道の切り下げを行った道路について、原状回復を行うかどうかは、各道路管理者が個別箇所の状況に応じて判断することとなります。また、原状回復を行うこととした場合の費用についても、各道路管理者が個別箇所の状況に応じて適切に対応するものと考えております。 特殊車両の通行については「第1部第1章第3節 1 道路交通環境の整備 (14)交通安全に寄与する道路交通環境の整備 工 道路法に基づく通行の禁止又は制限」において、「道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る」と記述し、指導取締りの推進を図ることとしております。
59	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	-	Distracted Driving(ながら運転)の危険性、中高年ライダーの増加など、今日的課題を踏まえた啓発活動に注力すべき ・スマホ操作等、運転中の注意をそらす行為の危険性についての啓発	・漫然運転等の安全運転義務違反に起因する事故が依然として多いことなどから、本計画では、先端技術の活用や交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進等を要素とする「交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項」を新たな視点としております。 ・「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底(3)(ク効果的な広報の実施)において、「交通事故の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、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」と記述しており、交通事故実態等に基づき、今日的課題を踏まえた広報啓発活動に引き続き努めてまいります。

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
60	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	-	Distracted Driving(ながら運転)の危険性、中高年ライダーの増加など、今日的課題を踏まえた啓発活動に注力すべき ・二輪ライダー、四輪ドライバーへの対二輪車事故の防止についての啓発	「第1部第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底」(3)(ク効果的な広報の実施)において、「交通事故の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、具体的に訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施する」と記述しており、交通事故実態等に基づき、今日的課題を踏まえた広報啓発活動に引き続き努めてまいります。
61	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	-	ボランティア、警察への協力者、交通安全協会会員の中には誤った特権意識を持ち、自分は「良いこと」をしているのだから違反は許されると勘違いしている者がいるので注意が必要である。 バイク店、自動車販売店、修理工場、ガソリンスタンド、新聞配達、郵便、タクシー、その他車関係の職業では若い人の手本になるような経営姿勢、従業員教育を行うべきなのに逆になっている。宅配業者は牽引自転車や台車を含めて交通法規を守っていない、他人の迷惑を顧みないことが多い。法規を守るのは当然として、CSR(企業の社会的責任)の本業での社会貢献の在り方を考えるべきである。 交通安全管理者だけでなく、運行管理者も交通法規を守らせることが仕事であることを徹底させ、国土交通省も監督責任を果たすべきである。摘発されない場合でも違反をしないようにして行くべきである。	・企業の社会的責任については、「第1部第1章第3節」の3安全運転の確保」において、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する旨を記述しています。また、使用者の義務等については、道路交通法第74条において、車両等の使用者は、運転者及び安全運転管理者等に、道路交通法等に規定する安全な運転に関する事項を遵守させるよう努めなければならないと定められており、「第1部第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底」(1)「段階的かつ体系的な交通安全教育の推進」において、使用者は、事業所における自主的な安全運転管理の活性化に努める旨を記述しております。 ・自動車運送事業者には、車両数に応じ、営業所ごとに国家資格を有する運行管理者を選任することが義務づけられています。 運転者が過労運転、酒気帯び運転、速度違反、過積載運行などの違反行為を行い、運行管理者がこれらの行為を命じたり、容認していた場合、また、運行管理者自らが、これらの違反行為を行った場合には、運行管理者資格者証の返納命令を発令することとしており、今後とも違反行為があった場合には厳格に対応してまいります。
62	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	-	医療・福祉関係だけではなく、メガネ店、スポーツ店、保険会社なども、年齢や身体の状態が悪い場合に運転をしないよう勧めることができるような資料・パンフレットを整備すべきである。 国際免許証だけで運転を認めるべきではない。 一方的に教えるのではなく、対話や討論を通して、納得しながら理解するようにすべきである。疑問点に対しては誠実に対応しなければならない。 自転車については、交通法規が守れるような環境を早急に整える必要がある。法規の改正、道路構造の改良、規制や信号の見直し、そして何よりも運転者が自転車に危ない(客観的)・怖い(主観的)と思わせない運転をすることが必要である。	・「第1部第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底」(2)「効果的な交通安全教育の推進」において、「交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにする」とともに「交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める」と記述しており、教育の効果の確認・見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めてまいります。 ・「第1部第1章第3節」の1道路環境の整備」の(8)自転車利用環境の総合的整備(ア安全で快適な自転車利用環境の整備)における記述のとおり、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を引き続き推進してまいります。 ・国際運転免許証については、主として観光客や短期滞在者の利便を図る観点から、道路交通法上、道路交通に関する条約の締約国が発給する国際運転免許証を所持する者は、我が国に上陸後1年間、当該国際運転免許証で自動車等を運転することができることとされております。外国人観光客等が我が国で安全に運転するためには、我が国の交通ルール、交通事情等を理解することが重要であることから、引き続き、国土交通省等と連携して広報啓発に努めてまいります。

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
63	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	-	<p>「赤ちゃんがいます」というステッカーが示すように、遅い車や農耕車を煽る行為が横行しており、警笛も道交法に違反して使用されており、事故の背景の一つとなっている。警笛を鳴らす行為自体が危険となることを理解させるべきだ。(標識の指定箇所を除く。)</p> <p>住民の多数が良識を持つと期待してはならない。もしそうなっていれば多くの問題がとくに改善されていたはずである。耳を傾けるべきは少数者の意見である。</p>	<p>・「第1部第1章第3節」の2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、良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している」と記述しており、人優先の交通安全思想の下、交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むため、交通安全教育・広報啓発活動の推進に努めてまいります。</p> <p>なお、警音器については、一定の標識がある場所を通るときや、危険を避けるためやむを得ない場合を除き、鳴らしてはいけないこととされており、「第1部第1章第3節」の3安全運転の確保」の(1)運転者教育等の充実(ア運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実及びイ運転者に対する再教育等の充実)のとおり、更新時講習等における各種運転者教育の充実に引き続き努めてまいります。</p>
64	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(3)	<p>「各論」普及啓発活動の推進への「横断歩道の歩行者優先」追加横断歩道での歩行者優先について追記を要望する。</p> <p>追記例P.45 コ その他の普及啓発活動の推進へ(キ)横断歩道、特に信号のない横断歩道での歩行者優先について周知徹底をする。運転免許保有者だけでなく児童から高齢者まで幅広く啓蒙することで横断歩道の歩行者優先への理解を社会全体で深め、車が横断歩道の歩行者を尊重し、歩行者が横断歩道で渡るメリットを享受できる交通環境をつくる。</p>	<p>御意見を踏まえ、「第1部第1章第3節」の1交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象」(P14)(2)「歩行者及び自転車の安全確保」及び「第1部第1章第3節」の3安全運転の確保」(P47)に「横断歩道における歩行者の優先」について追記しております。</p>
65	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(1) (3)	<p>年代やライフステージに応じた体系的な交通安全教育を推進すべき</p> <p>・小・中・高等学校など発育段階に応じた教育プログラムの充実と普及</p>	<p>・「段階的かつ体系的な交通安全教育の推進」について記載しております。</p> <p>・「第1部第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底において「心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う」とともに、「第1部第1章第3節」の2(1)(段階的かつ体系的な交通安全教育の推進)において、ア(幼児に対する交通安全教育の推進)イ(小学生に対する交通安全教育の推進)ウ(中学生に対する交通安全教育の推進)エ(高校生に対する交通安全教育の推進)について記述しており、年代やライフステージに応じた体系的な交通安全教育を推進するため、発達段階に応じた効果的な交通安全教育の実施に引き続き努めてまいります。</p> <p>・「第1部第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底」の前文において、「交通安全教育指針等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。」、「学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努める」と記述しているとともに、同Ⅱの2(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進において、児童、生徒等に対する交通安全教育の推進についてそれぞれ記述しております。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
66	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(1)	交通安全対策では、教育の果たす役割は非常に大きなものがあると思われる。子供の安全のためには、学校において、年1回の自転車の安全な走行に関する講習を義務化するなどの方策が講じられるべきである。	「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底」の前文において、「学校においては、学習指導要領等に基づき(関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努める)」、「通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。」と記述しております。
67	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(1) (3)	年代やライフステージに応じた体系的な交通安全教育を推進すべき ・高齢者向けの効果的な交通安全教育の実施	・「段階的かつ体系的な交通安全教育の推進」について記載し、「高齢者に対する交通安全教育の推進」について記載しております。  ・「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底」において「心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う」と記述し、「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底」(1)(段階的かつ体系的な交通安全教育の推進)において、「高齢者に対する交通安全教育の推進」について記述しており、年代やライフステージに応じた体系的な交通安全教育の推進の一環として、高齢者に対する効果的な交通安全教育の実施に引き続き努めてまいります。
68	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(3)	交通安全母親活動と、母親に限定するのは適切でない。よって、「母親」の部分を削除してほしい。また、交通安全ボランティアの募集にあたっては、活動内容によって、性別を指定しないよう明言してほしい。	御意見を踏まえ、「交通ボランティア等」と記載しております。
69	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(3)	自転車教育は、年齢心身発達とともに体系的段階的に行われることが必要で、そのための各レベルの指導者養成が必要である。	・自転車を含めた交通安全教育の指導者の養成等を推進していくこととしております。  ・「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底」(2)(効果的な交通安全教育の推進)において、「受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保に努める」と記述しており、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うため、引き続き指導者養成に努めてまいります。
70	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(3)	すでに成人である自転車利用者に対しては、TV広告などにより繰り返し自転車交通ルールの啓発を実施する。職場ぐるみでの講習、学校での保護者対象の講習を普及させることも重要である。	・大学等における自転車に関する交通安全教育の充実や、様々な交通安全教育の機会や広報活動を通じて成人に対する自転車交通安全教育を推進することとしております。  ・「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底」(3)(効果的な広報の実施)において、「テレビ等の広報媒体を活用して具体的で訴求力の高い広報を行う」と記述しております。また、「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底」(1)「段階的かつ体系的な交通安全教育の推進」において、「保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する」と記述しており、「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底」(5)「住民の参加・協働の推進」において、「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する」と記述しており、地域の実情に応じた積極的な広報に努めるとともに、職域や学校における保護者を対象とした交通安全講習等の積極的な開催に引き続き努めてまいります。

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
71	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(3)	<p>自転車が被害者となる事故も加害者となる事故も、自転車の走行に問題のある事故が多々あることも否定できない。そこで、自転車の道交法違反に対し厳しく処罰し、違反常習者に対しては講習を義務化することが望まれる。</p> <p>・「第1部第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底(3)イ(自転車の安全利用の推進)において、「自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する」と記述しており、平成27年6月1日から開始された同制度の適切な運用に努めるとともに、必要に応じ、実施状況を広報しています。</p> <p>また、自転車利用者に対する指導取締りの推進については、「第1部第1章第3節」の5道路交通秩序の維持の(1)交通の指導取締りの強化等(ア一般道路における効果的な指導取締りの強化等)において、無灯火、二人乗り等の違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進することとしております。</p>
72	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(3)	<p>本家で掲げられている学校等での教育を推進することに加え、成人に対する教育まで幅広く充実させるためには、警察頼みや教習所頼みの施策だけで行き詰まることにならないよう、会社や町会などにおける自主的な研修の機会を増やすなど、並行して民間の主体的な取り組みも支援していく施策になるよう求める。</p> <p>・「交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進」(P.45)において、民間団体等が主体となった交通安全教育等の促進を図るため、指導者を育成するためのシステムの構築等に努めることとしております。</p> <p>・「第1部第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底(4)(交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進)において、「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」と記述しており、民間の主体的な取り組みの支援等に引き続き努めてまいります。</p>
73	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(3)	<p>(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進に歩車分離式信号の積極的な広報の実施を追加項目として盛り込んでいただきたい。</p> <p>・「第1部第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底(1)(段階的かつ体系的な交通安全教育の推進)において、「日常生活において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る」とともに、「第1部第1章第3節」の3安全運転の確保において、「運転者教育、その他広報啓発等により、高齢者や子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る」と記述しており、人優先の交通安全思想の下、交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むため、歩車分離式信号等各種交通安全施設の周知を始めとする積極的な交通安全教育・広報啓発活動に引き続き努めてまいります。</p>
74	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(3)	<p>飲酒運転で検挙された運転者すべてに医師による治療を義務付け、アルコール依存症治療証明(または非該当証明)をもって運転を再開させるべきである。</p> <p>・「第1部第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底(3)(力飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立)において、「アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める」と記述しており、アルコール依存症対策を視野に入れた取組を行うこととしております。</p> <p>また、飲酒運転により免許の取消処分を受けた者が免許を再取得しようとする場合には、全国の警察において、問題飲酒行動の改善のためのカリキュラムを内容とする飲酒取消講習を受講させており、「第1部第1章第3節」の3安全運転の確保の(1)運転者教育等の充実(イ運転者に対する再教育等の充実)において、同講習の確実な実施等について記述しております。また、道路交通法上、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある一定の病気等については、その症状により、免許取得の可否等に直結するものであることから、免許証更新時等において、一定の病気等の症状に関する質問票の提出を義務付けており、アルコール依存症の症状についても質問項目に盛り込まれております。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
75	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(3)	<p>「交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。」とあるが、この推進に当たって自動車メーカーの積極的な協力を強く求めてほしい。</p> <p>また、コマーシャルの最後には必ず「クルマは凶器です。安全運転をお願いします」ともいう文言を入れなければならないといったルールを決めるなどの方策を考えていただきたい。</p>	<p>・義務ではなくとも、すでに自動車メーカー・販売店は個別または業界団体を通じて、地域に密着したイベントなど工夫しながら交通安全啓蒙活動を実施しております。</p> <p>・放送番組におけるCMの内容を含む放送番組の編集については、放送法第3条において「放送番組は、法律に定める権限に基づく場合でなければ、何人からも干渉され、又は規律されることがない」と定められているところですが、放送事業者においては、放送法第4条第1項第1号「公安及び善良な風俗を害しないこと」をはじめとする放送法の規定を踏まえ、放送の公共的な役割や社会的責任を自覚して放送番組の編集が行われることが期待されるものです。</p>
76	1	1	3	- 1	道路交通環境の整備	(3)	<p>毎年11月の第3日曜日は国連総会決議による世界共通の「世界道路交通犠牲者の日」であり、この日に行なわれる追悼・関連催事について、政府は積極的に共催・後援を行うべきである。</p>	<p>政府においては、長年春・秋の全国交通安全運動を実施しており、国民の間にも広く定着しているところですが、また、交通安全関連行事の中で黙とうを行うなど、交通事故被害者への哀悼の意を示しているところであり、世界道路交通犠牲者の日に慰霊祭を行うことは困難と考えます。ただし、複数の交通事故被害者等の団体において、世界道路交通犠牲者の日にちなんだ取り組みが行われていることも承知しており、今後、このような取り組みが行われる場合には、その内容等について所要の検討を行ったうえで、必要に応じて協力させていただきます。</p>
77	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(3)	<p>「世界道路交通犠牲者の日」の国民への周知、犠牲者を慰霊することによる全国民への交通安全の啓発に注力していただきたい。</p>	
78	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(5)	<p>地域の課題に応じた対策の重点化と継続的な住民参加を促すことのできる仕組みを構築すべき</p> <p>・住民参加型の継続的な交通安全活動の推進</p>	<p>住民の参加を促す仕組みの構築のためにも、住民自らの意識改革を進めることが重要であることから、交通安全思想の普及徹底の中で、住民の参加・協働の推進に関する記載をしております。</p>
79	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(5)	<p>行政は町内会に出向いて積極的にPRすべきであるし、住民の意見も聞くべきではないか。</p> <p>また、交通被害者の団体も参加させるべきである。</p>	<p>・行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、各地域における実情に即した身近な交通安全活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進めることとしております。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底」(5)(住民の参加・協働の推進)において、「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する」と記述しております。</p> <p>また、交通事故死者数の半数以上を占める高齢者に対しては、地域の町内会等に出向いた「出前型の交通安全教室」を開催しているところであり、「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底」(1)カ(高齢者に対する交通安全教育の推進)において、「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、各種の催し物等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する」と記述しております。</p> <p>加えて、「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底」(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進のア(交通安全運動の推進)において、「市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める」と記述しており、今後も行政、民間団体等、住民の参加・協働を積極的に推進するとともに、地域の町内会等に出向いて行う積極的なPR等に引き続き努めてまいります。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
80	1	1	3	- 3	安全運転の確保	-	国内には約7500万台の「車」が存在しています。一方で交通事故件数は平成26年度で約57万件発生しており、更なる交通安全性を確保するためには、ドライバーへの「エコドライブ」意識定着が有効な手段であると考えます。	・エコドライブについては、交通事故抑止にも一定の効果が期待されるとの認識の下、関係省庁と連携し、「エコドライブ推進月間」等の実施を通じて普及促進を図っているところです。 ・エコドライブについては、関係省庁との連携の下「エコドライブ推進月間」等の実施を通じて普及促進を図ってまいります。
81	1	1	3	- 3	安全運転の確保	-	免許取得時の交通教育は、「自動車を運転することは、他人に迷惑をかける、他人に危険を及ぼす。」と言うことを最初に徹底して教えるべきである。	「第1部第1章第3節 の3安全運転の確保」の前文において、高齢者や障害者、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚について記述しており、教習等を通して、運転者への周知に引き続き努めてまいります。
82	1	1	3	- 3	安全運転の確保	(1)	運転免許を取得・更新する者に対しては、自動車が危険物であると認識させるとともに、歩行者や自転車利用者の立場になって、速度や幅寄せといった危険な運転を疑似体験させるなど、「ドライバー目線」ではない人中心の教育を行うよう求める。	「第1部第1章第3節 の4安全運転の確保」の前文において、高齢者や障害者、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚について記述しており、教習等を通して、運転者への周知に引き続き努めてまいります。
83	1	1	3	- 3	安全運転の確保	(1)	高齢運転者の自由で安全な移動を確保するため、高齢者個々の状況に応じた支援体制づくりを行うべき	高齢者を含め、利用者にとって身近で利用しやすい交通手段の確保や交通バリアフリーの充実にに向けた取組を進めてまいります。
84	1	1	3	- 2	交通安全思想の普及徹底	(1) (3)	年代やライフステージに応じた体系的な交通安全教育を推進すべき ・後席シートベルト、チャイルドシートの適正入用など、全乗員の保護の訴求	・「後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底」の項目を設けて記載しております。 ・「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底」(3)ウ・エにおいて、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底・チャイルドシートの正しい使用の徹底について記述しており、全ての座席におけるシートベルトとチャイルドシートの着用の徹底を図るための交通安全教育、広報啓発活動に引き続き努めてまいります。 ・「第1部第1章第3節 の2交通安全思想の普及徹底」の前文において、「交通安全教育指針等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。」「学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努める」と記述しております。

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
85	1	1	2	- 3	安全運転の確保	(2)	技能や性格、病気の有無等の検査をすべて義務化し、合格基準を厳しくすることを計画に盛り込むべきです。免許更新時や違反発覚時はこちらも、より安全を高めるには年1回は検査の義務化が必要です。	自動車等の運転は、それ自体危険を伴う行為であることから、運転技能や事故実態に照らし、運転免許が区分され、それぞれに応じた必要な取得要件を定めているところであり、自動車等が生活手段の一部となっている現状や、諸外国における運転免許制度の状況に鑑みると、取得要件等の更なる厳格化には慎重な検討を要するものと考えております。
86	1	1	3	- 4	車両の安全性の確保	(1)	クルマ自体には、段階ごとに設定された規制速度を超えられない制御装置(段階別速度リミッター)や、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の装着を義務化し、速度と安全操作の管理を徹底するべき。さらに、ISA(Intelligent Speed Adaptation 高度速度制御システム)の実用化を急ぎ、二重三重の安全装置を施すべき。	ドライブレコーダーの義務化については、自動運転技術の高度化等を踏まえ、当該装置を含めた車両情報記録装置の効果・役割について、国際的な枠組みの中で議論を行っているところであり、その中で検討してまいります。 アルコールインターロックについては、呼気等が運転者のものであることについての特定性や定期的なメンテナンスが必要となるなど、その実用性に関して課題が多く、導入の要否等について検討を要するところですが、引き続き、実用化に向けた開発促進を実施して参ります。 ISAについては、道路及び制限速度に係る情報が必要となるなど技術的課題があります。一方、「第1部第1章第3節 8 研究開発及び調査研究の充実 (1)道路交通の安全に関する研究開発の推進 ア 高度道路交通システム(ITS)に関する研究開発の推進 (イ)安全運転の支援」において、「自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩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。」と記載しているところであり、引き続き、ICTを活用した道路交通安全に関する取組を実施してまいります。 衝突被害軽減ブレーキや車線逸脱警報装置、速度抑制装置(スピードリミッター)などについては、我が国の交通事故実態等を踏まえ、特に事故時の被害が大きくなる大型車への装備義務付けを実施しているところです。
87	1	1	3	- 4	安全運転の確保	(1)	アルコールインターロック装置、衝突予防・軽減ブレーキ装置、最高速度遵守装置、アクセル・ブレーキ踏み間違い防止装置、トラックのふらつき注意喚起装置、後方視野確認支援装置、ドライブレコーダー、デジタルタコメーター等、開発されている装置は装備義務化を計画に盛り込むべきです。また、事業用トラックには助成をして早急に装着を進めることも計画に盛り込んでください。	その他の先進安全技術を活用した安全装置の開発・普及促進等については、「第1部第1章第3節 4 車両の安全性の確保 (1)車両の安全性に関する基準等の改善の推進 イ 安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進」において、「先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車(ASV)について、産官学の協力によるASV推進検討会の下、車両の開発・普及の促進を一層進める。」「ASV技術のうち衝突被害軽減ブレーキ等の市場化されたASV技術については、国際的な動向も踏まえつつ、義務化も含めた保安基準の拡充・強化、補助制度の拡充を図る」などと記載しているところであり、引き続き、予防安全技術の活用による交通事故の削減に向けた取組を実施してまいります。 また、映像記録型ドライブレコーダー及びデジタル式運行記録計等については、平成22年より自動車運送事業者について導入に対する支援を行っており、「第1部第1章第3節 の3安全運転の確保(4)エ」において記載しております。
88	1	1	3	- 4	車両の安全性の確保	(1)	現在の技術水準で容易に実現できる安全装置として、まずはデッドマン装置(例えばAT車において、クラッチペダルの位置にデッドマンペダルを設置して、足が離れるとアクセルも切れるなど)の全車装備を義務づけるといった、自動車を暴走させないための対策を求める。	突発的な意識喪失等によって運転の継続が困難となった運転手に代わり、車両を緊急停止させるドライバー異常時対応システム(デッドマンシステム)については、車両安全対策の一環として、第5期ASV推進計画(平成23~27年度)の中で、実用化に向けた技術課題や技術要件に係る最終的な検討を行っているところです。

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
89	1	1	3	- 4	車両の安全性の確保	(1)	<p>「ITSの推進」などが掲げられているが、安全対策は名目だけで、現時点で自動車利用の促進につながるような項目ばかりが掲げられている状況にある。路車間通信などが想定されているようだが、公共空間にこうした設備を整備するのであれば(ましてやそれに公金を支出するのであれば)、安全対策を最優先し、明確な成果を求めねばならない。</p> <p>例えば、自動車の速度上限は30km/hとし、いわゆる幹線道路においては発出されるビーコンを受信できる場合に限りそれより速度を上げることができるようにするといった速度規制遵守装置、交差点手前で停止するまでアクセルが切れる一時停止無視を防ぐ装置なども実現できると考えられるが、このような機能は自動車メーカー任せでは実現し得ないので、政策的に位置付けるよう求める。</p>	<p>ITSは安全対策にも活用される技術です。その上で、「第1部第1章第3節 8 研究開発及び調査研究の充実 (1) 道路交通安全に関する研究開発の推進 ア 高度道路交通システム(ITS)に関する研究開発の推進 (イ) 安全運転の支援」において、「自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩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。」と記載していることとあり、引き続き、ICTを活用した道路交通安全に関する取組を実施してまいります。</p>
90	1	1	3	- 4	車両の安全性の確保	(1)	<p>自動車メーカーは安全性の向上を研究開発の最優先事項とすべきである。</p> <p>高速をうたうような広告は禁止すべきである。</p> <p>事故の際に歩行者の怪我が少なくなるようにすべきである。</p> <p>ブザーなどによって危険回避の責任を運転手から他者に転嫁するようにしてはならない。</p> <p>自動運転は高速道路以外では行うべきではない。運転補助技術も設計に見落としや不具合があれば事故に直結するので、自動車関係者以外の他分野の人たちと十分な検討を行うべきである。見切り発車は決して許されない。</p> <p>車検は予防保守のために行うべきである。検査時点で基準を満たしていればよいという考え方を改めるべきだ。</p> <p>ナンバープレートは前後とも封印し、一度外したら新しいものと交換する技術を開発すべきである。カバーは禁止する</p>	<p>自動車メーカーは、車両の安全性の向上のため、各種技術開発を進めており、これら技術は、これまでの交通事故死者数の削減に貢献しているものと承知しております。</p> <p>「第1部第1章第3節 の4 車両の安全性の確保 (1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進 ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等 (イ) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化」において、「死者に占める割合が高い歩行者・高齢者を保護する対策に加えて、交通事故を未然に防止する予防安全技術の開発促進等を行うことにより、より安全な車両の開発等を推進する」と記載しているところとあり、引き続き、衝突時の歩行者保護対策に取り組むほか、交通事故自体を未然に防ぐ予防安全技術の開発・普及を促進してまいります。</p> <p>歩行者等に対する車両安全対策については、安全運転の一義的責任がドライバーにあることを前提に、引き続き、総合的かつ効果的な対策を推進してまいります。</p> <p>自動走行については、産学官による幅広い連携の下で実用化に向けた検討を行っているところです。今後とも、自動走行技術の開発・普及促進のため、安全確保を前提とした環境整備を推進してまいります。</p> <p>自動車の使用者が車両を点検し必要に応じて整備をすることにより安全・環境の技術基準(保安基準)に適合するように維持しなければならないとされており、自動車検査は、使用者が適切に点検・整備を実施し、保安基準に適合するよう維持しているかどうかを一定期間毎に確認するというものです。また、点検・整備の実施については、使用者の保守管理意識の向上を図り、自動車の車齢、使用状況に応じた整備が行われるように、使用者による実施時期の選択を可能としております。使用者の自主的整備の徹底こそ自動車の保安の確保の上で最も重要であると考えており、これからも使用者による適切な点検・整備が行われるよう努めてまいります。</p> <p>道路運送車両法(昭和26年6月1日法律第185号(以下、「法」という))第11条第1項の規定により自動車とナンバープレートの真正な関係を確保するために、後面のナンバープレートに封印が施されております。前面のナンバープレートについては、仮に前面と後面で相違があった場合、後面のナンバープレートと異なるものであっても、容易に偽りのものと判別できるため取付義務を課していません。</p> <p>また、法第19条により、ナンバープレートは「見やすいように」表示することが義務づけられており、ナンバープレートの視認性を阻害するナンバープレートカバーについては現在も取付が禁止されております。</p> <p>また、「見やすいように」の規定を明確化した道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律(平成27年6月24日法律第44号)が本年6月24日公布され、来年4月1日から施行されます。これにより、来年4月1日からナンバープレートカバーの取付は全面的に禁止されることとなります。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
91	1	1	3	- 4	車両の安全性の確保	(1)	<p>スピード違反をさせないようにすることは容易。それ以外でも違反をさせない、違反をすれば判る、ようにする。 横断歩行者は車から認識できるようにする。 側方、後方の監視を人と機械の両方で行い、即時停止機能を組み込むべきだ。バックのブザーは聞こえない人、逃げられない人に責任転嫁するものである。 歩道、横断歩道への駐停車は阻止できる。 交差点システムは相互通信ではなく画像認識で行うべきだ。 自動運転は高速道路に限定すべきだ。 デッドマン(鉄道で採用)によって、不注意、居眠り、飲酒、病気などによる事故をなくす。 運転免許証を入れないとエンジンがかからないようにし、データをセンターに送る。無免許運転を防止し、事故・違反当事者を特定できる。不正使用は懲役刑。</p>	<p>・「第1部第1章第3節 の8研究開発及び調査研究の充実(1)道路の交通安全に関する研究開発の推進 ア 高度道路交通システム(ITS)に関する研究開発の推進(ケ)において、「安全な自動走行の実現のための制度の在り方に関する調査研究」に取り組むことを記載しています。現在、自動走行システムの実用化に向けて、我が国としても必要な検討を進めるため、有識者を交えた検討委員会を設置し、法律上・運用上の課題の整理等を行っているところであり、今後、更に有識者の意見を踏まえつつ、事業者からのヒアリングや国民に対する意識調査を行うなどして、交通の安全と円滑を図る観点から検討を深めていくこととしております。</p> <p>・「第1部第1章第3節 8 研究開発及び調査研究の充実 (1)道路の交通安全に関する研究開発の推進 ア 高度道路交通システム(ITS)に関する研究開発の推進 (イ)安全運転の支援」において、「自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩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。」と記載しているところであり、引き続き、ICTを活用した道路交通安全に関する取組を実施してまいります。</p> <p>また、突発的な意識喪失等によって運転の継続が困難となった運転手に代わり、車両を緊急停止させるドライバー異常時対応システム(デッドマンシステム)については、「第1部第1章第3節 の4 車両の安全性の確保 (1)車両の安全性に関する基準等の改善の推進 イ 安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進」において、「ドライバー異常時対応システム等の実用化間際の新技术については、技術指針の策定、事故データに基づくASV技術の効果評価を行う等により普及促進を引き続き進める」と記載しております。</p>
92	1	1	3	- 4	車両の安全性の確保	(1)	<p>クルマ車体幅の制限や、より小型車への転換へ誘導する政策は必要である。</p>	<p>車両は基準で定められた寸法内で製作されている一方、車両の大きさに関わらず、運転席からの死角を減らす等の安全対策は重要であり、引き続き、総合的な対策を進めていく必要があると考えております。</p>
93	1	1	3	- 4	車両の安全性の確保	(1)	<p>社会ニーズに合致した安全技術の開発・普及を促進させるべく、国際標準化、基準調和を推進すべき</p>	<p>・引き続き関係省庁間で連携し、車両の安全性に関する基準等の改善の推進をしてまいります。</p> <p>・「第1部第1章第3節 4 車両の安全性の確保 (1)車両の安全性に関する基準等の改善の推進 ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等 (イ)道路運送車両の保安基準の拡充・強化」において、「保安基準の拡充・強化の推進に当たっては、保安基準が自動車の国際的な流通を阻害することがないように国際的に連携して検討を進める」などと記載しており、引き続き、自動車基準の国際調和を進めてまいります。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
94	1	1	3	- 4	車両の安全性の確保	(1)	<p>ASV技術等安全装備の普及拡大を図るための制度を拡充すべき</p> <p>「第1部第1章第3節 4 車両の安全性の確保 (1)車両の安全性に関する基準等の改善の推進 イ 安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進」において、「ASV技術のうち衝突被害軽減ブレーキ等の市場化されたASV技術については、国際的な動向も踏まえつつ、義務化も含めた保安基準の拡充・強化、補助制度の拡充を図る」と記載しております。ASV技術の普及促進については、安全基準の拡充・強化や使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等との総合的かつ有効な連携を深めてきたところですが、今後もより一層の連携を図ってまいります。</p> <p>また、事業用自動車の安全対策として、「第1部第1章第3節 3安全運転の確保 (4)事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 エ IT・新技術を活用した安全対策の推進」において、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討・実現し、更なる事故削減を目指す旨記載しており、今後とも、IT等を活用した事故防止対策を推進してまいります。</p>
95	1	1	3	- 4	安全運転の確保	(1)	<p>自動車の自動運転について、現段階でこれを積極的に推進することについては、さまざまな意見があり、単にこれを進めようとするのではなく、多方面から幅広く意見を聞き、慎重に検討してもらいたい。</p> <p>「第1部第1章第3節 の8研究開発及び調査研究の充実」(1)道路の安全に関する研究開発の推進のア高度道路交通システム(ITS)に関する研究開発の推進(ケ)において、「安全な自動走行の実現のための制度の在り方に関する調査研究」に取り組むことを記載しています。現在、自動走行システムの実用化に向けて、我が国としても必要な検討を進めるため、有識者を交えた検討委員会を設置し、法律上・運用上の課題の整理等を行っているところであり、今後、更に有識者の意見を踏まえつつ、事業者からのヒアリングや国民に対する意識調査を行うなどして、交通の安全と円滑を図る観点から検討を深めていくこととしております。</p>
96	1	1	3	- 4	安全運転の確保	(1)	<p>自動走行技術の開発は至急推進すべきだが、厳格に交通規則を守ることをめざし、曖昧な解釈や、多少の逸脱は良いという開発思想にならぬよう指導することが望まれる。</p> <p>・経済産業省は国土交通省と共同で「自動走行ビジネス検討会」を設置しました。産学官連携の下、高度な自動走行の実現に必要な技術や事業環境の課題と対応方針に関する検討を加速し、国際競争が激化する自動走行分野の発展に向け、我が国として積極的に貢献してまいります。</p> <p>・御指摘のとおり、自動運転車であっても交通ルールは遵守されるべきであり、そのために必要な基準等を整備する必要があるものと認識しています。今後とも、自動走行技術の開発・普及を促進するため、安全確保を前提とした環境整備を推進してまいります。</p>
97	1	1	3	- 4	車両の安全性の確保	(2)	<p>道路使用者(乗用車・自動二輪車・自転車・歩行者)への安全対策として、AACN(先進事故自動通報システム)に関する記載をした方がよいと考えます。</p> <p>「第1部第1章第3節 4 車両の安全性の確保 (2)自動車アセスメント情報の提供等」において、事故自動通報システム(ACN)に対する評価手法の確立について検討を行うこととしていくところです。先進事故自動通報システム(AACN)については、ACNの普及状況やその効果等も見極めつつ、積極的に検討を進めてまいりたいと考えております。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
98	1	1	3	- 4	車両の安全性の確保	(3)	<p>車体整備を点検整備とは別の独立した項目として取り扱うことで「車体整備そのもの見える化」を積極的に実施し、その業としての重要性や技術高度化の必要性を国民に広く啓蒙する役割を果たす必要がある。</p> <p>新技術・材料に対応した車体整備における技術の高度化について、業界との勉強会を通じ意見交換を実施しており、国土交通省としても重要性を認識し業界の見える化を実現できるように支援しているところだ。</p> <p>事故車両の修復後の操縦安定性能の確保や衝突安全性の確保、ヘッドライトの光軸調整等、自動車の適切な維持管理については、車体整備を含めた適切な点検整備によって成立するものです。従って、車体整備を含めた自動車整備業全体が、自動車新技術に対応するための整備技術の高度化を推進する必要があり、御意見の項目中のウ(工)を記述しております。</p>
99	1	1	3	- 4	車両の安全性の確保	(5)	<p>・第1部第1章第3節 2(3)イ「自転車の安全利用の推進」第1部第1章第3節 4(5)「自転車の安全性の確保」第1部第1章第3節 7「被害者支援の充実と推進」に、「関係事業者の協力を得つつ、損害賠償保険等への加入を加速化する。」と記載しております。</p> <p>・第1部第1章第3節 の4車両の安全性の確保の(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進(イ自転車の安全利用の推進)において「自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。」と記述しているとおり、自転車事故による被害者救済に資するため、各種広報啓発の場等を活用し、引き続き自転車に係る損害賠償責任保険の加入促進に努めてまいります。</p>
100	1	1	3	- 4	車両の安全性の確保	(5)	<p>・自転車対歩行者・自転車の交通事故は依然多発傾向にあり、中には死亡し、重度傷害を負う被害者もいます。対自動車等の事故であれば、自賠責保険によりほぼ100%救済されますが、保険の加入率が低いことから、死者を含め賠償を得られない多くの人たちがいます。このため、自転車に係る保険の加入を促進することが必要ですが、中間案では、単に「加入を促進する」とあるだけで、どの省庁によりどのような方法で促進されるのか明確にされていません。また、保険の加入が促進されたとしても、どうしても存在する無保険者、そしてひき逃げによる事故による被害者は救済されません。このため、罰則なしでも結構ですので法令で自転車保険加入を義務化する旨、あわせて無保険者及びひき逃げによる事故の被害者の救済のための制度検討を開始する旨、基本計画に盛り込むことを強く要望します。</p> <p>・自転車事故の損害賠償をてん補する任意保険が既に存在している。さらに強制的な自転車賠償保険制度を創設するか必要性については、自転車交通安全対策の担当省庁において判断されるべきものであり、金融庁としては判断できる立場にはありません。なお、仮にそのような制度を創設するのであれば、保険加入を強制するためには、自動車の登録制度のように、加入の対象となる自転車利用者が特定され、強制加入につき実効性があることが必要と思量するが、現在、そのような状況になく、技術的にも困難と考えられます。</p> <p>・自転車の無保険車やひき逃げの場合において、自動車では、政府保障事業があるが、政府保障事業は、ひき逃げや無保険車による事故被害者を自動車ユーザーの共同負担で救済することが妥当であることから、自動車ユーザーから徴収する賦課金により運営されている制度であり、同制度を自転車に適用することについては、費用負担の妥当性の観点から、適用拡大は困難であります。</p> <p>また、自転車にも同様の制度を設けることについては、様々な意見があるところであることから、現時点では現行の自転車保険への加入促進に努めてまいります。</p>
101	1	1	3	- 5	道路交通秩序の維持	(1)	<p>一時停止の指導教育、取締り、違反者への罰則強化など、有効な対策を検討し、文中にも盛り込むべきだと思います。</p> <p>「第1部第1章第3節 の5道路交通秩序の維持」の(1)交通の指導取締りの強化等(ア一般道路における効果的な指導取締りの強化等)において、交通事故実態の分析結果等を踏まえ、交差点関連違反等、交通事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進することを記述しており、一時不停止の指導取締りについても引き続き推進してまいります。</p> <p>また、罰則の法定刑等については、違反行為の可罰性の程度に応じた相当のものであることが必要のため、その強化については、慎重に検討する必要があると考えております。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応		
	部	章	節	番号			項目名	(番号)
102	1	1	3	- 5	道路交通秩序の維持	(1)	<p>交通違反の取締りでは統一基準を設け、現場警察官に裁量を与えるべきではない。 故意の違反に対しては厳しく取り締まるべきである。過失については記録を残し、累積で違反とすべきである。 故意か過失かを量的な判断にすることは不適切である。なぜなら法規は片側(基準以上または基準以下)としていて、両側(範囲を基準とする)の規定にはなっていないからである。また、警察官が現認しなくても違反を合理的に証明できる場合は違反と認定すべきである。 運送業者の牽引自転車の違反は厳しく取り締まるべきである。判例について見直し、法規の変更など、不合理な状態が続かないようにすべきである。 公共交通機関の運行を支援するように法改正や規制を行うべきである。路面電車の軌道内への進入については再検討すべきである。 事故原因の解明には客観的事実をより重視すべきである。</p>	<p>・交通違反の取締りについては、道路交通法等に基づく公平・公正な取締りを行っているところであり、警察官個人が恣意的な取締りを行うような裁量権が与えられているものではありません。 警察官が交通違反を現認していない場合であっても、これを立証し得る客観的資料があれば検挙措置を講じております。また、交通違反の取締りは、特定の業種、車体形状に限定することなく、交通事故実態等を踏まえ実施しています。</p> <p>・交通事故事件の捜査については、「第1部第1章第3節 5 道路交通秩序の維持」の(2)交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進において(ウ交通事故事件等に係る科学的捜査の推進)を盛り込み、常時録画式交差点カメラやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等の整備資材材等の整備による、客観的な証拠に基づいた捜査を推進することとしております。</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1 道路交通環境の整備」の(10)交通需要マネジメントの推進(ア公共交通機関利用の促進)に規制の活用を含めた公共交通機関の運行支援について記述しております。また、公共交通機関の運行の支援については、道路交通法第20条(車両通行帯)、第20条の2(路線バス等優先通行帯)等において規定が設けられています。</p>
103	1	1	3	- 5	道路交通秩序の維持	(2)	<p>道路交通事故原因の調査は、「再発防止」をより追求し、具体的な改善策を提示・提言するものであるべきである。</p>	<p>・交通事故の再発防止策については、現在、都道府県警察が道路管理者等の関係機関と連携して交通事故現場の状況を詳細に調査し、その結果を踏まえて立案し、実施に移しているところであり、また、交通事故総合分析センターにおいて、分析結果を報告書等により公表しています。</p> <p>・交通事故が多い顕在的危険箇所のみならず交通事故が起こる可能性のある潜在的危険箇所の対策も重要であると考えており、「第1部第1章 1 道路交通環境の整備 (3)幹線道路の交通安全対策の推進」において、「事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。」と記述しております。</p> <p>また、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、客観性がありより質の高い再発防止策の提言を得ることが求められているため、平成26年6月、「交通事故総合分析センター」を事務局として、各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置しており、「第1部第1章第3節 3 安全運転の確保(4)カ」に記述しております。</p>
104	1	1	3	- 5	道路交通秩序の維持	(2)	<p>重大な事件においては「道路交通事故調査委員会」を設置し、捜査、調査、分析をし、その結果を公表すること。</p>	<p>「第1部第1章第3節 の5 道路交通秩序の維持」の(2)交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進において、自動車運転における事故については、交通事故事件として犯罪の捜査を実施し、適正かつ緻密な事故事件捜査等を通じ、道路交通秩序の維持を図ることとしております。</p>
105	1	1	3	- 5	道路交通秩序の維持	(2)	<p>自動車運転における事故は犯罪・事件としての側面が重要であり、犯罪対策としての捜査・立件などの面における改善対策が交通安全実現のために必要である。</p>	<p>「第1部第1章第3節 の5 道路交通秩序の維持」の(2)交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進において、自動車運転における事故については、交通事故事件として犯罪の捜査を実施し、適正かつ緻密な事故事件捜査等を通じ、道路交通秩序の維持を図ることとしております。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
106	1	1	3	- 5	道路交通秩序の維持	(2)	<p>重大交通事故は危険運転致死傷罪適用を躊躇しないでどしどし立件してもらいたい。</p> <p>また、法改正して警官の指示に従わなかった場合は重罪とするようにしてもらいたい。</p> <p>・交通事故事件等の捜査については、「第1部第1章第3節 の5道路交通秩序の維持」の(2)交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進において、(ア危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底)を盛り込み、初動捜査の段階から危険運転致死傷罪の積極的な立件を推進することとしております。</p> <p>また、道路交通法第67条(危険防止の措置)において一定の交通違反をした運転者に対する警察官の指示が規定されており、この規定に違反した場合には罰則が科されることとなっておりますが、罰則の強化の是非については、違反の実態等を踏まえ、慎重に検討してまいります。</p> <p>・危険運転致死傷罪を含めた交通関係法令の罰則を適正に適用してまいります。</p>
107	1	1	3	- 5	道路交通秩序の維持	(2)	<p>・「第1部第1章第3節 の5道路交通秩序の維持」の(2)交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進において、(イ交通事故事件等に係る捜査力の強化)を盛り込み、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の向上に、引き続き努めてまいります。</p> <p>・法務省において、検察官に対する研修の中で、交通事件の留意点等を熟知した専門家等による講義を行うとともに、被害者及び被害者遺族の立場等への理解を深めるための機会を設けるなど、交通事件をテーマとした科目の内容について一層の充実を図ってまいります。</p>
108	1	1	3	- 6	救助・救急活動の充実	(1)	<p>前段、「医師の迅速な現場投入」については、救急業務の主業務ではなく、付帯する業務と考えられるが、有効ではあることから、「及び医師の迅速な現場投入」とご意見のとおり反映します。</p> <p>後段、消防防災ヘリコプターの24時間体制は、望ましいものと考えております。現在操縦士不足の問題を抱えており、検討会等により関係省庁と連携して議論を進めている状況であることから、夜間帯における救急活動を推進する旨の記載は現時点において時期尚早であると考えため、現行のとおりとします。</p>
109	1	1	3	- 6	救助・救急活動の充実	(1)	<p>p66「コ」の題名を「事故自動通報システムの整備」に改め、「緊急通報システム(HELP)の普及を図る。」を「事故自動通報システム(ACN)の普及を図るとともに、衝突方向や衝突時の速度変化等から乗員の傷害程度を推定する先進事故自動通報システム(AACN)の実用化、更にはAACNが起動するドクターヘリシステムの実用化に向けた取組を強化する。」に改める。</p> <p>御意見を踏まえ、「第1部第1章第3節 6. 救急・救助活動の充実 コ 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備」において「交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合いの判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム(HELP )や事故自動通報システム(ACN)の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。」と記述しております。</p>
110	1	1	3	- 6	救助・救急活動の充実	(1)	<p>第1章第3節II6コの記事は賛成。但し、欧州e-Call標準化の検討やEDR情報等を活用したドクターヘリ実証等が進みつつある中で緊急通報サービスの格段の普及が求められ、そのための環境整備が課題と認識しており、現在の技術動向やサービス運用の進展等を踏まえ、以下の修文を提案。</p> <p>P. 66「コ 緊急通報システムの整備」</p> <p>交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図に表示させる技術、重症度合いの判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の司令室の地図画面に表示できるよう通報すること等により緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム(HELP)の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
111	1	1	3	- 8	研究開発及び調査研究の充実	(2)	<p>「世界一安全な道路交通社会」の実現を目指し、安全運転システムの実用化、普及計画を着実に実行すべき (1)安全運転支援システムの実用化・普及 (2)主要交差点等への通信インフラ整備と車載機器の普及</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路環境の整備」の(9)高度道路交通システムの活用(ウ交通事故防止のための運転支援システムの推進)における記述のとおり、交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報として提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりをもった運転ができる環境を生み出すことにより、交通事故等を防止することを目的とした安全運転支援システム(DSSS)の導入・整備を引き続き推進してまいります。</p> <p>・「第1部第1章第3節 今後の道路交通安全対策を考える視点」の「2 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象」において、「運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。」と記述しております。</p> <p>また、「第1部第1章第3節 講じようとする施策」の「1 道路環境の整備(9)高度道路交通システムの活用」において、「安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。」と記述しております。</p> <p>・「第1部第1章第3節 8 研究開発及び調査研究の充実 (1)道路の安全に関する研究開発の推進 ア 高度道路交通システム(ITS)に関する研究開発の推進 (イ)安全運転の支援」において、「ITSの高度化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、路車間通信、車車間通信、歩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、ITSスポットを活用した安全運転支援システムの研究開発、ASVプロジェクトの研究開発を推進する。」と記載しており、引き続き、安全運転支援システム実用化等に向けた取り組みを実施してまいります。</p> <p>・第1部第1章第3節 1(9)「高度道路交通システムの活用」において、「ETC2.0サービスの普及・促進を官民一体となって展開していく」旨を記載しております。</p>
112	1	1	3	- 8	研究開発及び調査研究の充実	(1) (2)	<p>交通安全対策への自動車走行情報の活用を進めるべき (1)交通事故削減に資する、公共データオープン化の推進 (2)活用上の課題を官民で共有化しつつ、プローブ情報の活用を推進</p> <p>・「第1部第1章第3節 の1道路環境の整備」の(9)高度道路交通システムの活用(ア道路交通情報通信システム整備)における記述のとおり、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン等インフラの整備を推進するとともに、リアルタイムの自動車走行履歴情報(プローブ)情報等の広範な道路交通情報を集約・配信することにより、インフラから提供される情報を補完する取組を推進してまいります。</p> <p>・第1部第1章第3節 1(9)「高度道路交通システムの活用」において、「詳細な道路交通情報の収集・提供のため、ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴(プローブ)情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する」旨を記載しております。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
113	1	1	3	- 8	研究開発及び調査研究の充実	(2)	<p>安全技術開発の基となる事故マイクロ調査と医工連携統合事故データベースの拡充を図るべき</p> <p>・マイクロ調査及び医工連携による新たな交通事故データベースについては、「第1部第1章第3節の8 研究開発及び調査研究の充実」の(2)道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化において、「マイクロ調査の実施等の充実強化を図る」、「救命救急医療機関等との医工連携による新たな交通事故データベースの構築及びその活用に向けた検討を行う」と記述しております。</p> <p>・「第1部第1章第3節 8 研究開発及び調査研究の充実 (2)道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化」において、「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、マイ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ことに加え、救命救急医療機関等との医工連携による新たな交通事故データベースの構築及びその活用に向けた検討を行うとともに、車載式の記録装置であるイベントデータレコーダー(EDR)や映像記録型ドライブレコーダー等のマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用について検討を行う。」と記載しております。</p>
114	1	3	1	-	交通安全基本計画における目標	-	<p>なぜ事故が減少したのか検討し、どんな対策が効果をあげたのか検討するならば、一層事故を減少させることができる。「平成32年度までに踏切事故件数を平成27年度と比較して約5割削減することをめざす」と目標を設定すべき。</p> <p>これまでに講じてきた施策の取組状況、これに伴う踏切事故の減少傾向、今後の取組の見通しなど総合的に勘案し目標を設定してまいります。</p>
115	1	3	2	- 4	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	-	<p>踏切対策を一層強化して頂きたい。具体的には、踏切前後の道路以上の幅員の確保と、安心して列車の通過待ちができるように、踏切前後に歩行者等の待ちスペースの確保。</p> <p>御意見を踏まえ、第1部第3章第2節 1踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進に、反映させております。</p>
116	1	3	2	- 4	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	-	<p>道路管理者と鉄道事業者が協力して「踏切安全通行カルテ」を策定・公表することにより、重点的に対策を推進していくことも重要。</p> <p>御意見を踏まえ、検討していきます。</p>
117	1	3	2	- 2	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	-	<p>全ての踏切に遮断機の設置を義務化</p> <p>第9次計画に基づき、第3,4種踏切への遮断機の設置及び統廃合の対策を進めてまいりました。引き続き、第10次基本計画においても、第3,4種踏切への遮断機の設置、統廃合を推進してまいります。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
118	1	3	2	-	-	被害者支援について、鉄道交通及び道路交通では項目をとり詳細に記載されているが、踏切交通については記載がないので、踏切道も鉄道交通のように、公共交通事故の被害者である場合は、支援の対象と考え、対策を講じるべきであり、「被害者支援の実施」という項目をたてていただきたい。	御意見を踏まえ、「第1部第3章第2節 4その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置」において、「踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。」と記述しております。
119	-	-	-	-	-	交通事故被害当事者・遺族・家族が、国・地方公共団体・関係民間団体と共に参加・協働していくために、門戸を広げ、且つ協働参加の具体的施策を文言で示してほしい。5年に一度、このような公聴会で意見を述べ、また聞いて頂くのではなく、年に一度交通事故被害者団体を集め、基本計画の進捗状況の周知や、被害当事者ならではの事故撲滅への有益な意見交換に耳を傾け拾い集めてほしい。	交通安全対策は、地域の事情に応じて具体化されるべきもので、一体の協働型を示すことは困難であるが、計画上は道路交通の理念でも交通事故被害者の参加・協働について言及し、他にも被害者の視点を取り入れる「被害者のニーズ」を踏まえるなど記述しております。公聴会は基本計画の作成に当たり、交通事故被害者の方々を含む国民の皆様から幅広く御意見を頂くために開催しているものであります。また、その前年にも計画の検討を開始するにあたり、被害者の意見を聞いております。毎年の施策の推進状況については、白書等を通じて広く国民の皆様にご公表しているところであります。さらに、日常的な行政に対する御意見は、国政モニターを通じてお寄せいただけることになっております。
120	-	-	-	-	-	国と国民が一体となる目標設定のために、交通事故死者・重症者ゼロを謳う「ビジョン・ゼロ」を国会決議すべく第10次で取りかかってほしい。	第10次交通安全基本計画(中間案)において、「究極的には交通事故のない社会を目指す」「悲惨な交通事故の根絶に向けて、踏み出すことなどを計画の基本理念とし、5年という計画期間での達成可能性も踏まえる中でも意欲的な目標を設定し、スウェーデンを含む先進諸国の中でも最も安全な道路交通を目指すこととしているところであります。
121	-	-	-	-	-	中央交通安全対策会議専門委員の中に交通犯罪被害者・遺族の代表を参加させてほしい。	専門委員は、交通事故被害者・遺族の方も含め、様々な分野の方に就任して頂いているが、全ての分野を満たすことは難しいため、パブコメ等を通じて計画策定に際して広く御意見をお伺いしているところであります。
122	-	-	-	-	-	24時間内死者数を中心に据えるのではなく、ヨーロッパと同じように30日以内死者数をより前面に出し国民により真実に近い数字を示すべき	・24時間死者数については、交通死亡事故の発生状況に応じた効果的な交通安全対策を実施するため、交通死亡事故の実態をできる限り早く把握、分析する必要があることから、統計計上し、速やかに広報を行っているところです。また、30日死者数についても24時間死者数と同様に国民への周知を図っているところです。  ・交通死亡事故の実態を早期に把握・分析し効果的な交通安全対策を迅速に実施するとともに、国民に対して早期に情報発信する必要があることから、24時間以内の死者数の速報・公表を行っておりますが、30日以内死者数についても公表しているところです。

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応
	部	章	節	番号		
123	-	-	-	-	-	<p>お年寄り、障害のある方、医学上の理由で運転を制限されている方の問題である。これらの方々は、移動手段に困り、孤独な生活を余儀なくされたり、引きこもり状態に陥ったりすることが考えられ、また、運転をすることが重大事件の引き金にもなりかねない。そこでまずは、医療や福祉が積極的に動き、サポートする体制が望まれる。</p> <p>・交通安全対策に限らず、厚生労働省では、移動の支援が必要な方々に対して、通院等乗降介助等の支援を行っているところであります。 いただいたご意見も踏まえ、引き続き、必要な方々へ支援してまいります。</p> <p>・自家用車を運転できない高齢者等の移動手段を確保するため、自治体をはじめとした交通に関わる様々な主体が相互に協力し、多様なモードを組み合わせた交通ネットワークを形成する取組を推進してまいります。</p>
124	-	-	-	-	-	<p>道路交通法が全ての基本になると思うが、第1条(目的)には、これが明記されていない。当時は、未整備の都市の道路で陸上物流を優先しなければならなかった事情があった。今は「人の安全を最優先」と言われながら、法は昔のまま変わっていない。先ず「この法律は、人の安全を最大に尊重して、道路交通における危険を防止し、および全ての人が、安全を阻害しない限り、必要とする移動を自由に行なえることに配慮して、安全な社会生活と、関連な経済活動を行なえることを目的とする。」の様に、法の基本理念を、「人の安全を最優先」と変える見直しを行わねばならない時期にあると思う。人より物(車)優先の法の基では、部分的な条文改正を試みても一貫性が保たれなくなる。</p> <p>道路における具体的な危険を防止することは、人の生命、身体の保護に直結するものであります。この観点から道路交通法第1条(目的)において、交通の安全を図ることを明記しており、人の安全を最優先する基本理念は、既に同法において具体的な形で反映されています。なお、道路交通法第38条(横断歩道等における歩行者の優先)及び第71条(運転者の遵守事項)においても、歩行者を優先し、高齢者、障害者等を保護する規定が設けられています。</p>
125	-	-	-	-	-	<p>都道府県や市区町村において、より身近で生活支援につながる犯罪被害者支援条例を制定し、きめ細かな支援をしてほしい。</p> <p>平成27年11月18日に犯罪被害者等施策推進会議において決定された第3次犯罪被害者等基本計画案骨子に、地方公共団体における犯罪被害者支援の充実促進を図るための具体的施策として、地方公共団体に対する犯罪被害者等に関する条例等の制定状況の適切な情報提供などが盛り込まれています。</p>
126	-	-	-	-	-	<p>ナンバープレートは誰でも検索できるようにした方が良い。</p> <p>自動車の登録制度は所有者の所有権の保護等を図るためであり、登録を受けた場合にナンバープレートを表示することとしています。 自動車の所有者の照会については、登録事項等証明書等の交付請求において、登録番号及び車台番号、請求の事由の明示、本人確認を行うことにより、誰でも交付を請求することは可能です。</p>
127	-	-	-	-	-	<p>交通規制等については秘密主義から脱皮して住民に情報公開と説明を積極的に行うべきである。</p> <p>「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(4)交通安全施設等の整備事業の推進(1)道路交通環境整備への住民参加の促進)における記述のとおり、引き続き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、「標識BOX」「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映するほか、「第1部第1章第3節 の1道路交通環境の整備」の(7)効果的な交通規制の推進における記述のとおり、引き続き一般道路においては、速度規制について、規制理由の周知措置等を計画的に推進してまいります。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
128	-	-	-	-	-	<p>警察の広報などでは、歩行者や自転車に対しては細かく述べているのに、運転者が交通法規を守っていないという現実を無視している。パトカーの乗員にも基本的な交通法規を知らないのがある。</p> <p>運転者が交通法規を守らないことは歩行者、自転車の危険に直結するので積極的に取り締まる。</p> <p>ハインリッヒの法則では大事故の背景には多数の小事故と問題点があることを示しているが、事故に直結する点だけではなく、問題点を丁寧に除去することが事故防止につながる。</p> <p>この観点から交通法規の細かい点の見直し、罰則の強化、取締り方法の改善が必要であり、さらに免許取得者への実技と知識のテストを毎年行うべきである。自身の問題点が判ることは事故を未然に防ぐことになるので運転者にとっても利点がある。</p> <p>現行法にある通り、歩行者、自転車の保護の責任が車にあることを明確にしなければならない。</p>	<p>・「第1部第1章第3節 の5道路交通秩序の維持」の(2)交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進において、(イ交通事故事件等に係る捜査力の強化)を盛り込み、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の向上に努めることとしています。</p> <p>・自動車等の運転は、それ自体危険を伴う行為であることから、運転技能や事故実態に照らし、運転免許が区分され、その取得要件等にも一定の差異が設けられているところであり、自動車等が生活手段の一部となっている現状や、諸外国における運転免許制度の状況に鑑みると、取得要件等の更なる厳格化には慎重な検討を要するものと考えています。</p> <p>・歩行者、自転車に対する運転者の責任については、「第1部第1章第3節 の3安全運転の確保」において、「運転者教育、その他広報啓発等により、高齢者や子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る」と記述しております。</p>
129	-	-	-	-	-	<p>(1) ・トラクターはロータリーを装着したまま走行するので、特例として認め、安全基準を明確にすべきである。</p> <p>・農用機械全般に、ナンバープレートがない、道路走行が可能か不明、運転資格を確認できない、ということが起きている。コンバインの方向転換で道路を走行するなどの特例をどこまで認めるかを検討すべきである。</p> <p>(2) 警察を含めた関係者は、事故が起きる前に対処すべきである。</p> <p>(3) 公安委員会が一般の行政から独立しているのは政治的な中立を保つためであるが、交通に関しては適用する必要が無いように思う。</p> <p>数名の、本業と兼務の公安委員では交通問題に対処することは難しい。</p> <p>交通規制(信号を含む)は警察から切り離し、行政機関(中央、都道府県)とすべきである。</p> <p>また、交通規制の制定・変更の手続きが不明確なので抜本的に改めるべきである。</p>	<p>・警察では、関係機関・団体と連携した危険箇所の点検や適切な交通規制の実施、交通事故実態に応じた指導・取締り活動、交通安全教育等の各種啓発活動、適正な運転者管理等を行い、事故の未然防止に努めてまいります。</p> <p>また、交通規制の実施については、交通管理の専門的な知識及び責任を有する警察が、複数の市町村にまたがる道路網ネットワークを最適に機能するよう体系的に行う必要があります。交通規制の内容は地域における交通状況等を総合的に勘案して定める必要があるところ、こうした情報を一元的に収集・集約している機関は警察のみですので、交通規制については警察が行うべきものと認識しております。</p> <p>「第1部第1章第3節の 1道路交通環境の整備」の(4)交通安全施設等の整備事業の推進(力道路交通環境整備への住民参加の促進)における記述のとおり、引き続き「標識BOX」「信号機BOX」等を活用して、道路利用者が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映し、するほか、「第1部第1章第3節の 1道路交通環境の整備」の(7)効果的な交通規制の推進における記述のとおり、引き続き速度規制について、規制理由の周知措置等を計画的に推進してまいります。</p> <p>・農耕用トラクターに係る安全基準については、道路運送車両の保安基準に明確に規定されていません。従って、ロータリーを装着した農耕用トラクターであっても、その状態において保安基準に適合しているものであれば、公道走行が可能です。</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画(中間案)における項目				意見	意見への対応	
	部	章	節	番号			項目名
130	-	-	-	-	-	我が国では、最近、東海道新幹線内での焼身自殺事件やJR東日本の鉄道施設を狙った放火事件が相次ぐなど、外部からの侵害により、鉄道の安全・安心や信頼性が脅かされる事案が続いております。鉄道や航空施設がテロリストなどにより攻撃された場合には、多くの死傷者が出る可能性があります。計画には、テロや犯罪などによる外部からの侵害に対する対策についての記述が見当たりません。我が国においては、2016年の伊勢志摩サミットや2020年の東京オリンピックを控えており、国際テロ情勢を鑑みるならば、今次の交通安全基本計画にテロや犯罪などによる外部からの侵害に対する対策を盛り込むことは、不可避であります。鉄道や航空等の公共交通機関の安全・安心なくして、オリンピック、パラリンピックの成功はあり得ないと考えます。次期計画に鉄道、航空等公共交通機関に対する外部からの侵害に対する対策を盛り込んでいただくよう強く求めます。	御意見を踏まえ、基本理念の「8.公共交通機関等における一層の安全の確保」において、「また、2020年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されることを踏まえ、公共交通機関等へのテロや犯罪等の危害行為により交通の安全が脅かされることのないよう、政府のテロ対策とあいまって公共交通機関等の安全を確保していくものとする。」と記述しております。
131	-	-	-	-	-	鉄道交通及び航空交通の「救助・救急活動の充実」に「大量負傷者の迅速・広域的な搬送にヘリコプターを活用する。」を加える。	鉄道交通及び航空交通の「救助・救急活動の充実」に、「救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため」等の記載がされており、救助・救急活動におけるヘリコプターの活用についても、本記載に包括されているものと考えております。また、鉄道事故及び航空事故における負傷者の搬送については、現在も状況に応じて救急車と同様にヘリコプターの出動も搬送手段の一つとして活動を行っているため、ヘリコプターによる搬送を特出しすることは相応しくなく、現行のとおりとします。

注1)この意見一覧表は、意見募集(10月20日から11月18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意見のほか、公聴会における公述人(8人)の意見を含んでおります。

注2)意見の掲載に当たっては、要約したり代表的な意見を取り上げたりするなど、適宜分割等しております。