

## 「第10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

道 路 交 通				
整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
1	交通死傷ゼロの社会実現	計画の基本理念と目標	計画の基本理念に交通死傷被害ゼロの社会実現を掲げ、中期目標として死亡および重傷被害ゼロを明記し、第10次計画を中期目標実現へのステップと位置づける。	憲法が第13条で定めているように、人命の尊重は第一義の課題です。現在の第9次交通安全基本計画の基本理念は「究極的には交通事故のない社会を目指す」とされていますが、「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です。これまでの「死者数半減」や「死者数3,500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。パラダイムの転換をはかり、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。減らせば良いではなく、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が必要です。スウェーデンでは、「ヴィジョン・ゼロ」という国家目標を決議し、壮大なとり組みを進めていますが、大いに学ぶべきです。
2	(基本理念)		交通事故による被害者数が災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると(第9次交通安全基本計画原文)	文言の追加・変更を希望 交通犯罪による被害者数が、災害や他の刑法犯罪によるものと比べても圧倒的に多いこと、また、交通犯罪による被害は明らかな人災であることを考えると ※ 交通事故の場合、死亡を含む重症事件の場合は、明らかに人災である
3	(第1部 第1章 道路交通)		(第9次交通安全基本計画) P. 5 最上段の囲みの2番目の項目 ○ 今後は、死者の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。	文言の追加・変更を希望 ○ 人災である事故そのものの減少を第一に、結果として特に死者数 および、重傷者の減少を目指す。また、物損事故と人身事故は紙一重である場合が多いので、負傷の有無にかかわらず、交通事故そのものの撲滅を最終目標とする。
4	(Ⅱ. 交通安全基本計画の目標)		(第9次交通安全基本計画) P. 11 Ⅱ. 交通安全基本計画の目標 ① ② の直後に以下を追加	文言の追加・変更を希望 文言の追加 目標値3000人そのものが異常な数値であることを肝に銘じなければならない。
5			[目標の考え方について] ・交通事故のない(ゼロ)社会は、究極的な遠い目標ではないと考えます。発生件数の減少は、国、行政など各関係者の継続した努力によることであり一定の評価はできるものの、死亡事故はゼロを目指し、到達可能な目標と位置づけるべきです。	
6	—	—	・抑止目標数値の設定	・達成可能性のある現実的な数値設定

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
7	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	道路環境の整備	(第9次交通安全基本計画)P.18 ウ. 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間の整備 (ア) …、駅、公共施設、…の周辺を中心に平坦性の確保された幅の広い歩道を積極的に整備する。	文言の追加・変更を希望 追加: 最終的には、すべての歩道がそのように整備されることを目指す。
8	①交通安全教育 ②高齢者及び子どもの安全確保 ③歩行者及び自転車の安全確保 ④生活道路及び幹線道路における安全確保 ⑤交通事故事件被害者に対する支援	道路交通環境の整備	1道路環境の整備 2速度規制の在り方	○道路環境の整備 ①交通弱者にスペースを取り戻し、生活道路では「脱スピード」の徹底を 人優先の思想に基づき、車両と共存を図るなら、まず、車から物理的スペースを人側に取り戻すべきである。そして、生活道路では「人優先」に加えて「脱スピード」が安全へのキーワードであると認識し、それに沿った環境整備を進めていただきたい。第9次計画にある「あんしん歩行エリア」に通じるかもしれないが、例えば、歩行者が並んで歩ける程度にゆったり通行できるスペースをまず道路サイドに確保し、色分けなどで区分するようにしてから、中央に自転車を含む車両が譲り合いながら通行できる車道を設けることは出来ないか。歩行スペースとの間にところどころ低木の植栽などのある特徴スペースを設け、譲り合って走行させれば、車両のスピードは自ずと落ちる。抜け道利用も減るだろう。 ②自転車から歩行者を守る環境整備を 歩行者と自転車の通行区分を十分に確保したうえで、色分けなど両者間の区別もある程度明確にしていくなどの取組が必要である。そして、交通安全の考え方の基本は「人優先」の思想に基づき、車両との共存を図ることであり、車両である自転車が、歩行者に交じって歩道や横断歩道を走行する場合の危険性や安全な通行方法についての教育の徹底が必要である。歩車分離信号では、横断歩道を歩行者とともに自転車が通行する場合は、自転車から降りて歩くこととする、などである。 ③地域・被害者の声を聴き危険個所の解消を 歩行者が通行するスペースがない部分が通学路になっている場合や、明るくないために歩行者の発見が比較的難しい場所が通学路になっている場合、あるいは、信号・横断歩道・カーブミラーなどの設置が必要な場所など、改めて地域の声を聴き取組をしてほしい。また、すでに交通事故が発生した箇所なのであれば、その具体的な改善意見を被害者側からきちんと聞き取り、生かすべきである。 ④歩車分離信号、ラウンドアバウトの普及推進を 歩車分離信号は、交通弱者の被害を減らすには効果的であり、特に全国の小中学校の近くについては早急に整備を行い、自動車、歩行者、自転車が安全に通行できる環境整備をすることが求められる。また、ラウンドアバウトについては、信号に頼らなくても済み、脱スピードにも有効であり、歩行者と自転車の安全を確保しつつの導入であれば、今後進められるべきではないか。 ○速度規制の在り方 ⑤生活圏や商業圏など歩行者の多い場所については少なくとも30キロメートル毎時に制限すべきである。同時に現在の最高速度規制が、実情に合致しているかの検討を進め、法定最高速度とされている道路についても、道路状況に合わせた見直しを早急に進めるべきである。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
9	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	道路環境の整備	①歩行者・自転車乗用中死者数が諸外国と比し2～3倍になっていることの原因の詳細を調査する。 ②諸外国との道路事情の比較及び分析を徹底して実施する。 ③16～24歳の若者の死者数が大きく減少し安堵する。一方、登下校時等の子どもの死亡・重傷等が後を絶たず悲惨極まりない。早急な分析及び見直しと対策を推進する。 ④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形成の具体的な進捗状況が見えないので、見え易くする。 ⑤上記の④が今後どのような形で進められていくのか知りたい。 ⑥計画策定に、高齢者・子どもの意見を集め両者の目線の対策として生かす。 ⑦路肩のカラー舗装は判り易く、目に見えて各地で増えてきているので、さらに推進する。 ⑧「事故ゼロプラン」の言葉と内容について今回認識するところとなったが、ほとんどの国民は知らないのではないかと考えられ、周知を推進する。 ⑨コミュニティサイクルをさらに使い易くするために、供給場所・台数を増やし、料金面を安価にする。 ⑩スウェーデン「ビジョン・ゼロ」の理念や骨子を道路環境の整備に取り込み生かしていく。 ⑪総合的街づくりや、事故ゼロプランetc.を図解化して分り易くする。	
10	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	①道路交通環境の整備 ②交通安全思想の普及徹底 ③安全運転の確保 ④車両の安全性の確保 ⑤道路交通秩序の維持	①バスロータリーでの高齢者の車道の横断や、夜間の道路における横断歩道以外の場所での高齢者の斜め横断等による事故が発生しており、対策が必要である。 ②歩行者や自転車との接触事故が発生しており、対策が必要である。 ③バス停留所付近やバスレーン上における違法駐車や、バス車内事故を誘発する一般車両の無理な追い越しや割り込みを排除する必要がある。バス車内事故は、バス事故全体の約3割を占めており、負傷者の多くは高齢の乗客が占めている。 ④日頃運転者の健康管理には十分注意を払っているものの、運転者の健康に起因する事故が発生しており、運転者の具合が悪くても安全に停止できるような車両側の対策も必要と思われる。	①高齢社会の進展に伴い、交通安全教育が重要となる。 ②道路環境の整備も重要であり、幹線道路への街路灯の設置、車道と歩道のガードレール等による分離、バスロータリーでの車道の横断をしないような機能的な整備が必要と思われる。 ③交差点の横断歩道における右左折事故の減少のため信号システムによる歩車分離(スクランブル式等)が効果的と思われる。 ④自転車専用道路の整備等が必要と思われる。 ⑤社会全体における公共交通優先の意識付けが必要と思われる。 ⑥運転者の生体感知によるバス自動停止システム等の早期開発が望まれる。
11	①高齢者の安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保	①道路交通環境の整備 ②交通安全思想の普及徹底 ③安全運転の確保	・高齢者人口が年々増加していることにより、高齢者の交通事故死者数が減り少なくなっており、近年、全体の死者数の約半数を占める傾向が続いている。	・引き続き、自動車及び自転車の高齢運転者並びに高齢歩行者について、 ①道路交通環境の整備 ②交通安全思想の普及徹底 ③安全運転の確保に関する対策が必要。
12	高齢者の安全確保	道路環境の整備	・駐停車車両の前後横断を防ぎ、横断歩道を高齢者に利用しやすいものとする。	利用頻度の高い、病院・スーパー周辺の道路環境整備 ①歩道幅員 ②バス停位置 ③信号サイクル(歩車分離、横断歩道を長め)

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
13	高齢者及び子どもの安全確保	・道路交通環境の整備 ・交通ルールの遵守・交通マナーの向上	○交通事故死者数の約半数を占める高齢者の交通事故防止対策(特に、薄暮時から夜間にかけての事故防止対策として、ドライバーによる早めのライト点灯と歩行者等の反射材の着用促進) ○通学路の安全確保(道路交通環境の整備、交通安全教育の充実、立哨や見守り活動などを地域全体で取り組むための体制整備)	○衣料品・靴等メーカーに対して「魅力的な反射材製品の開発・普及」を要請
14	現3項目(視点)の継続を要望	現8項目(柱)の継続を要望	死亡者数の減少	車両や道路インフラにおける交通事故予防安全装置・装備の普及。
15	高齢者及び子どもの安全確保	交通安全思想の普及徹底	県内の交通死亡事故に占める高齢者の割合は過半数を超え近年高止まりで推移しており、主な事故原因を見ると前方の安全確認不十分や横断歩道を利用していない等の基本的な交通法規を遵守していなかった点があげられる。今後は歩行者・自転車・運転者それぞれの立場で交通法規を遵守していく意識を高め、交通事故の無い安全な交通社会を実現する必要がある。	①高齢者に対する歩行者・自転車・運転者教育の推進 ②幼児期、若年期における交通安全教育の充実強化の推進
16	高齢者及び子どもの安全確保	交通安全思想の普及徹底	交通安全教室等普及活動への不参加者の対応(参加方策)	—
17	高齢者及び子どもの安全確保	交通安全思想の普及徹底	○交通事故死者に占める高齢者の割合が高く、また、今後も高齢化が進むことから、高齢歩行者・運転者が事故に遭わない、事故を起こさないための対策を強力に推進する必要がある。	①高齢歩行者・運転者等それぞれの道路利用者に応じた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。 ②道路環境の整備と併せて、幼児、児童に対して早い段階から交通安全教育を推進し、子どもの交通安全意識、規範意識を高める。
18	高齢者及び子どもの安全確保	交通安全思想の普及徹底	①急速に進む高齢化の中で、既に高齢者が交通事故の被害者に占める割合が増加するとともに、加害者になるケースも問題となっている。年齢が高くなるにつれ、身体機能等の衰えにより事故に結びついているとともに、健康上の問題で意識を失ったり、認知能力が低下したりすることにより、危険な運転をしまい、重大な事故につながる例なども発生している。高齢者自身にも危険性をよく認識してもらい、事故の発生を防ぐ必要がある。 ②子供に対しては、義務教育等で一定の交通安全教育の普及がなされているが、上記①に関連し、特に自転車使用時等に高齢者に被害を与えてしまうことや、危険な運転の結果として起きた事故に巻き込まれること、更に昨今はスマートフォン等の普及により歩行時・自転車使用時の注意力が散漫になる等の新たなリスクが生じている。その一方で、特に都市部の道路事情は厳しく、通学路等においても歩道の整備が十分ではない場合があるため、早期から危険に対応し事故を防ぐような思想の教育が望まれる。	①前回の第9次交通安全基本計画より重点・新規施策として実施している高齢者に対する交通安全教育の推進について継続して取り組み、高齢運転者に対する各種講習を充実させること。 ②子供に対しては、既に教育の取り組みが実施されて久しいが、幼児期からの交通安全教育に始まり、小中高生に対しては自転車の安全運転(被害者にも加害者にもなり得ることを踏まえ)、更に成人後の自動車等運転時の安全意識を強めるような将来を見据えた内容としていくこと、高齢化社会における道路交通上の危険についても認識できるような教育が望まれる。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
19	高齢者の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全思想の普及徹底</li> <li>安全運転の確保</li> <li>研究開発及び調査研究の充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者による交通事故防止・削減(加害者となる場合、被害者となる場合の両方)</li> </ul>	<p>○高齢者に対する教育・啓発 ①年々増加している高齢者の交通事故は心身機能や判断力の低下が特徴的な原因と考えられるが、高齢者自身は自らの機能の低下等は認めにくい側面がある。高齢者が自らの状態について自覚し、交通安全に対する気付きを与えるような教育(更新時講習における指導等)・啓発活動を行うことで、高齢者による交通事故の防止削減を図る。</p> <p>○高齢者の交通事故に関する調査研究 高齢者の交通事故防止・削減に効果的なアプローチをするために、道路交通環境の整備を中心としたハード面、交通安全に関する教育・啓発を中心としたソフト面の両面から、高齢者に関する調査研究を実施する。 例えば、ハード面では ②高齢者が事故を起こしにくい道路環境整備について交通工学の観点からの調査研究、ソフト面では ③高齢者に対する効果的な教育・啓発活動について(交通)心理学の観点からの調査研究 ④認知症等の病気が原因で発生する事故への対策について医学の観点からの調査研究それぞれアプローチし、高齢者の交通事故防止・削減に役立てる。</p>
20	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者及び子どもの安全確保</li> <li>生活道路及び幹線道路における安全確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全思想の普及徹底</li> <li>安全運転の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本県では高齢化の進展に伴い、交通事故死者数に占める高齢者の割合が12年連続過半数を超えており、平成26年は8月末現在で約8割を占めている。</li> <li>また、高齢死者の状態別ではそれまで歩行中が多かったが、平成24年からは車運転中が歩行中を上回っている。</li> <li>※H25高齢死者の車運転中割合:41%</li> </ul>	<p>第9次交通安全基本計画にある「高齢者に対する交通安全教育の推進」や「高齢運転者対策の充実」の各施策は、継続することが重要であると考えます。</p>
21	高齢者及び子どもの安全確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全思想の普及徹底</li> <li>安全運転の確保</li> </ul>	<p>今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備</li> <li>②反射材等の普及促進</li> <li>③高齢運転者対策の充実(高齢者に対する教育の充実、臨時適性検査の確実な実施、高齢者マークの活用)</li> </ul>
22	高齢者及び子どもの安全確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全思想の普及徹底</li> <li>安全運転の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通事故死者に占める高齢者の割合が約半数を占める。</li> <li>○高齢人口及び高齢者免許人口の増加に伴い、高齢者の交通事故が今後さらに増加することが予測される。</li> <li>○高齢歩行者が横断歩道以外の道路を横断時に遭う形態の死亡事故の割合が高い傾向にある。</li> </ul>	<p>○老人クラブ等に対する交通安全教室の実施のほか、老人クラブ等の団体に属さない在宅高齢者に対し、交通安全母の会等の交通ボランティアによる個別訪問型の交通安全啓発を実施し、高齢者自身に身体能力の変化、危険性を自覚させ、交通事故防止を図る。</p>
23	高齢者の交通事故防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全思想の普及徹底</li> <li>運転免許返納促進と代替車制度の充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通事故死者のうち高齢者の占める割合が約6割を占める。</li> <li>○高齢者の道路横断中の死亡事故が多い(運転者から見て右から左横断が多く、歩行者は夜光反射材非着用、運転者は下向きライトで衝突するまで歩行者に気付かない。)</li> <li>○高齢者の第一当死亡事故、単独死亡事故が多いが、地方においては、農作業、通院、買物等に自家用車は欠かせない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①高齢者に対して、あらゆる機会(会合、集会等)における交通安全教育の実施</li> <li>②高齢者を講習へ参加させるための工夫(ポイント制度の導入など)</li> <li>③高齢者宅訪問活動(見守り活動)等による一ロアドライブの実施(免許を持たない、講習を受けることのない高齢者が道路横断中に犠牲となっていることから、市町村が委嘱する地域見守り隊や民生委員等による訪問活動による教育が必要)</li> <li>④高齢者の運転免許返納メリット制度の充実</li> <li>⑤免許返納に伴うタクシー、バス等代替車の充実</li> </ul>



整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
24	高齢者及び子どもの安全確保	交通安全思想の普及徹底	依然として、高齢死者の占める割合が高く、高齢者が1当となる交通事故も増加傾向にある中で、今後、さらに運転免許を所有する高齢者が増加する状況にあることから、 ○ソフト面対策として、 ・事故を起こした高齢ドライバーに対しては、実技を含む認知症の予備検査を実施して、予備軍の早期発見をする統一的なシステムを構築するとともに、一般運転免許の返納対策を強化していくもの。 ・歩行者・自転車対策としては、交通安全講習を受ける機会の少ない運転免許を持たない高齢者に対する交通安全教育が重要であると考えられることから、居住実態を含めて対策を行うもの。 ・子どもの安全対策としては、自転車に乗った際には、交通ルールの遵守とともに、歩行者の優先意識を浸透させ、将来に向けて安全意識を子どもの時期から醸成していくもの。 ○ハード面対策として ・通学路や生活道路を中心に、安心できる歩行空間整備を推進していくもの。 ・環境にやさしい乗り物として、今後さらに小型電気自動車や自転車等の増加が予想されることから、限られた交通空間の中で歩道と車線の再配分を行うなど、進化する車両に対応した人と車両の空間の見直しの必要がある。	①高齢1当ドライバーに対する認知機能予備検査の実施 ②運転免許を所持しない高齢者に特化した交通安全教育の推進 ③市町村と連携した高齢者宅の把握と出前型安全教育の実施 ④シニアカー等が通行しやすい道路のバリアフリー対策の推進 ⑤通学路における歩道整備の推進と、一方通行を効果的に活用した交通流の見直し対策の推進 ⑥自転車等の通行帯確保のための交通空間の見直し ⑦生活ゾーンにおける速度抑制対策の推進
25	高齢者及び子どもの安全確保	交通安全思想の普及徹底	高齢化の更なる進展に伴い、国、県、市区町村においては「高齢者の実態」を的確に把握し、省庁、部局などの枠組みを超えた横断的な対策・施策が必要である。	それぞれの所管事項に係る高齢者対策ではなく、所管対策・情報を一元化するなど総合的又は枠組みを設定の上、諸対策を効果的に推進すべきと考えます。
26	高齢者及び子供の安全確保	交通安全思想の普及徹底	高齢者に対して、安全行動を実践するよう広報啓発活動を実施し、ドライバーに対しては、高齢者の行動特性を理解させ、高齢者保護の機運を高める効果的な広報啓発活動の推進 ※高齢者にいかに交通安全行動を実践する意識を醸成させるか。	—
27	高齢者の安全確保	交通安全思想の普及徹底	本県は、高齢者の死者の占める割合が極めて高く、今後も本県の高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出したり移動ができるような交通社会の形成が必要である。 そのためには、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細やかな総合的な交通安全対策を推進するべきであり、また、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築するべきである。特に、後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。	高齢者に対する交通安全指導担当者の育成等、指導体制の充実に努めると共に、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。 特に、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及に努める。 また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における講習内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
28	高齢者の安全確保	交通安全思想の普及徹底	すべてのドライバーや自転車利用者が、高齢者をはじめとした交通弱者に配慮した通行を心掛けるよう、高齢者以外の世代に対する交通安全教育・意識啓発活動を推進する。 また、高齢者の交通事故の多くが居住地の近くで発生していることから、高齢者ひとりひとりが交通事故に遭う又は交通事故を起こす危険性を自覚し、安全な行動に努めるよう、各地域における生活に密着した交通安全活動を推進する。	①高齢者交通事故防止キャンペーンの実施 ②参加・体験・実践型の交通安全教育の推進 ③高齢者世帯訪問活動の推進と反射材用品の普及 ④高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の充実 ⑤運転免許証の自主返納の促進と支援 ⑥高齢者標識(高齢者マーク)の使用促進 ⑦高齢者保護の観点に立った指導取締りの推進 ⑧10次計画策定時には、これまでの計画に定めている「交通事故死者数の目標値」は定めず、「交通事故死傷者数の目標値」のみを定めることはできないでしょうか。 理由 ○現在、発生から24時間以内の死者を計上しているが、事故発生現場による救命措置の時間差や、医療機関の延命処置技術の格差等により、現実的には死亡事故と重傷事故の境界が曖昧であること。 ○「死者の数」を目標として設定し、他の被害者と区別を行うこと自体が、道義的ではない側面もあること。 ○現在ほとんどの都道府県において、交通事故死者の半数以上を高齢者が占めており、高齢化社会が年々深刻化することに伴い、交通事故死者数における高齢者の割合も年々増加傾向になることが見込まれ、今後交通死亡事故件数が減少傾向に推移することは難しいと考えられること。 ○死傷者数に占める死者数の割合は0.6%程度であり、さらにその中で推移する死者数の増減は、統計学的には誤差と認められる範囲と思われること。 以上から、死者数を目標数値に定める必要性はないと考えます。
29	高齢者及び子供の安全確保	交通安全思想の普及徹底	高齢歩行者が被害者となる交通事故のほか高齢運転者による死亡事故についても年々増加傾向にあり、高齢歩行者・高齢運転者対策が喫緊の課題となっている。 また、少子化の進展からも安心して子供を産み、育てることができる交通環境の整備が必要である。	①段階的かつ体系的・効果な交通安全教育の推進 ②各種マナーアップ対策の推進 ③普及啓発活動の推進 ④市町村の交通安全活動に対する活動の推進 ⑤各種機関、団体等の主体的活動の推進 ⑥高齢運転者運転免許自主返納支援の推進 ⑦住民の参加・協働の推進
30	高齢者の安全確保	家庭における交通安全教育の充実	全事故に占める高齢者事故の割合が年々増加しているなか、高齢加害事故の抑止が重要な課題となっています。 高齢者に対する様々な交通安全施策を講じていますが、今後さらに高齢者人口が増加することを踏まえ、実効性ある施策を講ずることは非常に困難であります。 また、これまで運転免許を所持したことがなく、交通安全教育に接する機会が少ない高齢者が事故に遭うケースが多いことから、こうした高齢者に対して交通安全意識をいかに普及させるかも今後の課題であると考えます。	毎月10日を「交通安全家庭の日」と定めており、家庭においても交通安全について話し合う機会を設けてもらうよう広報啓発活動を推進しております。 行政機関も引き続き広報啓発活動を推進する必要はありますが、今後は、家庭においてもできる限り交通安全の話題を取り上げ、夜光反射材の着用や運転免許証の自主返納等を積極的に呼びかけてもらうことが重要であると考えます。 今後は、家庭内における交通安全意識の醸成について特化した事項を盛り込んでいただければ幸いです。
31	高齢者及び子どもの安全確保	交通安全思想の普及徹底	近年、交通事故件数は減少傾向にあるなかで、高齢者事故の占める割合は増加傾向にある。今後の高齢社会に向けて、より一層の高齢者自身の交通安全意識の高揚が必要となってくるため。	—

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
32	高齢者及び子供の安全確保	交通安全思想の普及徹底	介護施設等における送迎時の交通事故防止の徹底について ○現状 高齢化社会の進展を受け、デイサービス等介護業務に伴う送迎中の重大交通事故が散見するようになった。 ○問題点 小規模施設は安全運転管理体制の対象外であり、交通安全教育がなされていないところが実情である。	①-1事故実態の把握 ①-2介護組織実態の把握 ②老人福祉施設関係機関及び自治体主管課等関係機関団体との連携(協議会の設立等) ③交通安全教育の実施体制及び実施要領の検討 ④各種媒体を通じた施策の周知へ向けた広報活動
33	高齢者及び子どもの安全確保	安全運転の確保	高齢者対策の充実として、高齢者に対する安全教育、臨時適性検査の確実な実施、運転経歴証明書の充実等がある。都市部と異なり、公共交通機関が発達していない本県のような地方での生活には、車の運転が必要不可欠なため、その中でも、高齢運転者対策として、運転免許証の自主返納を促すための更なる支援対策を推進する必要がある。 そのため、高齢者のみならず、いわゆる「一定の病氣」に該当する者も含めた支援対策(自ら、車の運転を必要としない生活の支援)を推進し、運転免許証の自主返納の促進、臨時適性検査等により運転免許の取消し等を受ける者の不安の解消につなげ、これらの者に係る交通事故を防止する必要がある。	現在、各自治体において、高齢者に対するバスやタクシー等の割引制度や各団体に運転免許証返納者に対する割引支援等を行っている。 これをさらに強化するため、自治体が主体(国からの補助も検討されたい)となった「デマンド交通」などの交通政策(対策)を推進するなど、より一層、車を運転しなくても外出しやすい環境を整える。
34	生活道路及び幹線道路における安全確保	安全運転の確保	超高齢社会に伴い、交通安全活動においても主体的かつアクティブな高齢者の活躍が必要である。高齢者は交通事故の防止の対象であるとともに事故防止の推進役としても活用を図るべきである	高齢者、特に社会貢献活動を行いたいと考えているボランティアによって交通事故防止や道路環境の改善を図ってはどうか。 (JAFでは全国の支部でドライバーの視点から道路交通環境の改善要望を道路管理者に行うボランティア組織「JAF交通安全実行委員会」を活動)
35	高齢者及び子どもの安全確保	安全運転の確保	高齢者が事故に巻き込まれるケース、また高齢者が事故を引き起こすケースが多発している。 夜間に反射材等をつけておらず、急に飛び出して事故が発生した。	①高齢者に対して反射材をつけるよう徹底する取り組みが必要と考える。 ②夜間には出歩かないことや、高齢となり運転が困難な場合には運転免許証の返還を勧めるなどの対応が必要。
36	高齢者及び子供の安全確保	安全運転の確保	・高齢運転者対策の充実	・高齢運転者教育の充実(高齢運転者としての自覚)
37	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保	安全運転の確保	今後、高齢者の増大、在宅医療・介護の推進により、 ①青信号を時間内に渡れない ②自動車をよけきれない といった歩行者が増加するものと思われる	—
38	高齢運転者の安全確保	運転免許制度の改正	国民の高齢化に伴い、運転免許保有者も高齢化し、高齢者が高齢者をはねたり、単独事故を起こして死亡したりする事故が増加傾向である。 運転免許取得年齢の下限はあるのに、上限がないことは矛盾しており危険であるため、制限が必要である。	年齢別の事故発生状況や免許保有状況等を調査し、事故の危険が高い年齢を上限と定める。 当該年齢に達する日が運転免許の有効期限となるよう調整する。
39	高齢者及び子どもの安全確保	安全運転の確保	高齢者の増大、在宅医療・介護の推進により、電動車いすを利用する高齢者等の公道での事故が多発しているのではないか。	—



整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
40	高齢者及び子どもの安全確保	歩行者及び自転車の交通安全確保	高齢化の進展とともに、認知症患者数も増加している。厚生労働省の推計では、65歳以上の高齢者の認知症有病率(平成22年推定値)は15%、約439万人となっており、7人に1人程度が認知症有病者といえる。 このような中、本県でも認知症患者(高齢者)の徘徊による重大交通事故が発生しており、また、その増加が懸念されているところである。(本県では、高齢死者に占める徘徊高齢死者の割合が、平成24年は3.5%、平成25年は11.1%、平成26年6月末現在で13.6%) そのため、これらの者の早期発見・保護・通報といった総合的な対策を推進し、これらの者に係る交通事故防止を図る必要がある。	一部自治体でも実施している徘徊者の行方不明(所在不明)対策(認知症徘徊高齢者位置探索機器の貸与)とあわせ、その早期発見・保護を図る(関係課等との連携)。また、徘徊者のほか、酔っ払い等を含めた「危険歩行者(自転車利用者)」に対する目撃通報対策の浸透により、交通事故の未然防止を図る。 このほか、認知症関係団体をはじめとした、関係機関・団体と連携した対策を総合的に推進する。
41	高齢者の安全確保	—	高齢化が急速に進行している地方の現状では、交通事故死者の減少を目指す上で、高齢者の安全確保が最優先課題となっている。	—
42	高齢者の安全確保	救助活動	・昼夜、天候にかかわらず徘徊する認知症高齢者対策	①関係する機関との連携、常習徘徊者の把握 ②通報システムの確立
43	高齢者の安全確保 生活道路における安全確保	研究開発及び調査研究の充実	○高齢者の安全確保 近年は交通事故死者数が減りにくい状況にあり、中でも高齢者は他の年齢層と比較して致死率が高いことや、今後ますます高齢者人口が増加していくことを考えると、今後も高齢者の安全確保を大きな課題と捉えて諸対策を講じていく必要があると考える ○生活道路における安全確保 いわゆる生活道路における交通事故発生件数は、他の道路と比較して絶対数は多くないものの、全体の発生件数と比較して減少幅が小さい状況にある。歩行者や自転車の交通事故も生活道路で多く発生しており、すべての人が日常的に利用する生活道路の安全確保を今後も大きな課題と捉えて諸対策を講じていく必要があると考える。	○研究開発及び調査研究の充実 急速に発展するIT技術をさらに積極的に活用した交通安全対策を実施するため、官民が一体となって交通安全に関する研究開発及び調査研究を進めていくことが必要であると考え。 具体的には、 ①交通事故総合分析センターの保有するマクロ統計データ、特に平成24年から付与された交通事故発生場所の緯度経度データを活用し、事故発生地域の特性や人口構成等も加味した空間的な事故分析を進めるとともに、プローブデータ等のビックデータとも連携した総合的な研究開発を推進していく。 ②高齢者を始めとする様々な交通当事者の身体特性及び心理特性に応じた安全支援技術の開発や道路環境の整備に資する調査分析を推進していく。
44	通学路の安全確保	歩車分離式信号の普及促進	交差点で青信号を横断する歩行者が、同じ青信号で右左折してくる車両運転手によって理不尽に命を奪われる事故があとを絶たしません。 被害に遭う方々は、みな青信号に裏切られるようにして命を絶たれています。 これは、一般交差点が同方向の人と車を同じ青信号で流し、横断者の命を不確実な人間の注意力(右左折する車両運転手の注意力)にゆだねるシステムであるからに他ありません。 日本は、先進国の中で歩行者自転車等の交通弱者死亡率が最も高い国です。少子高齢化が進む中、子どもたちやお年寄りにあつては、より確実に命が守れるバリアフリーで費用対効果の高い歩車分離式信号の普及が望まれます。2013年3月末現在の歩車分離信号は、7,986基となりましたが、まだまだ少ないのが現実です。特に通学路においては、一人の子供も失うことのないよう歩車分離式信号の普及促進に努め、より安全な歩行空間の確保と人命尊重の思想、を徹底していただきたい。	①歩車分離信号を、費用対効果が高く、バリアフリーで人命尊重の思想を促進する設備として広報に努める。 ②交通弱者を守る思想、歩行者保護の交通教育を推進する ③通学路の安全対策要望に歩車分離信号設置を推奨する。 ④歩車分離式信号の表示板が未設置(東京都など)の信号機には、表示板を設置し周知徹底を図る。(右左折車両が進入してこない側の信号柱に) ⑤安全設備増加の成果として交通安全白書に歩車分離信号の設置数を明記する。 ⑥学校教育では、教科書に歩車分離信号を記載。意義や分離信号・非分離信号の違い、横断の仕方を教える。 ⑦ドライバー向けには、免許更新時の教本「人によさしい安全運転」に歩車分離式信号を記載、周知徹底を図る ⑧道路状況に即した歩車分離方法の研究に努める
45	高齢者及び子どもの安全確保	道路交通環境の整備	登下校中における児童生徒の交通事故が依然として後を絶たないことから、通学路の安全環境の整備を引き続き進める必要があると考えます。	事故多発地点等にガードレールを整備する。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
46	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	道路交通環境の整備	(第9次交通安全基本計画)P.18 イ. 通学路等の歩道整備の推進	①学校周辺は、原則車両進入禁止とする ②立体横断施設(歩道橋)は、これほど車優先の物はない。したがって、特に学校周辺に設置することには大反対。
47	高齢者及び子どもの安全確保	道路交通環境の整備	(第9次交通安全基本計画)P.32 ウ. 子どもの遊び場等の確保	文言の追加・変更を希望 追加: 子どもは、家の前や公園などの出入りときに犠牲となることが多い。 この視点からの対策が求められる。 したがって、住宅地の道路は、すべて相当きつい規制をかけなければならない。
48	—	道路交通秩序の維持	交通の指導取締りの強化等(県・第9次計画 5(1)関連) ・通学路における指導取締りの推進	・毎月1回県下一斉取締日を指定し、一般に公表した上で、児童の登下校時間帯に合わせ、通学路を抜け道として通過する車両に対する取締りを継続的に実施する。
49	子どもの交通安全の確保	子どもの交通安全教育の充実	近年、子どもの交通事故は減少傾向を示しているが、依然として多くの子どもたちが交通事故により死傷しているのが現実である。 子どもを交通事故から守るためには、発達段階に即した交通安全教育の実施が重要であることは論をまたないところであるが、学校現場では「指導時間が確保できない」「指導内容・方法がわからない」等の理由により十分な交通安全教育が行われていないように見受けられる。 交通安全教育は、交通ルール・マナーは勿論のこと、その根底には「人命尊重」「遵守法」「思いやり」といった道徳的価値を含む心を耕す教育、人間教育そのものであり、その普及徹底により、交通安全のみならず、今、社会問題になっている「いじめ」の防止や、地域社会の基礎を成す「絆」の醸成などにも寄与するものと考えている。 「生涯にわたる交通安全教育」での子ども(幼児～高校生)に対する教育が適切に行われ、その素地をつくることができれば、以後のライフステージでの指導・啓発も、砂地に水が染み込むが如く容易になると考える。 少子化対策の一環としても、学校を中心とした子どもに対する交通安全教育の充実を切に望むものである。	①学校における各教科及び特別活動での交通安全指導展開案の提示と指導時間確保の明示 交通安全教育指導者の養成 ②教員養成課程における安全教育の必修化 ③教員対象の交通安全教育研修会の開催 ④保護者に対する啓発活動・情報提供活動の展開 ⑤自動車教習所の「地域の交通安全センター」としての役割の強化 ・自動車教習所指導員を対象にした交通安全教育研修会を開催し、指導者の養成を図る。 ・学校、地域との連携協力により、学校への出前型講習、教習所コースを活用した実技体験講習(歩行、自転車、バイク)を実施することにより、子どもへの交通安全教育の機会・場を増やす。
50	①高齢者の安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保	・交通安全思想の普及徹底 ・安全運転の確保	全国各中学校においては、生徒に対して交通安全に関わる指導を行っているが、現在の交通事故件数等の状況を踏まえ、子どもの安全確保や生徒に対する交通安全思想の一層の普及徹底が必要と考える。	—
51	高齢者及び子どもの安全確保	交通安全思想の普及徹底	○児童生徒を取り巻く地域・家庭及び関係団体が連携した地域ぐるみでの交通安全活動の推進 ・子ども会やPTA等の関係団体と連携した、児童生徒の交通安全に対する意識の高揚と実践的態度の育成を図る学習機会の充実	○子ども会活動と連携したKYT(危険予知トレーニング)研修会の実施 ○PTA活動(県PTA連合会、各単位PTA)の一環としての交通安全に対する実践活動の推進

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
52	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	交通安全思想の普及徹底	<p>①交通事故被害者等の痛みを思いやる課題であるが、死亡事故被害者遺族になった子供は学校で家族を喪ったことを誰にも言えない状態となる。その原因は「気を使われるのが嫌だ」「話すことで暗くなると嫌だ」「知られたくない」などの理由が考えられるが、被害者遺族の心情を理解したり、思いやれる仲間を増やしていくことは重要であるので、被害者遺族による「生命の授業」を活用し、子どもが話し易い環境づくりを整えていく。</p> <p>②「世界道路交通犠牲者の日」の国による周知と推進を諮る。</p> <p>③「交通事故死ゼロを目指す日」を毎月10、20、30日に合わせて増やし取組む。</p> <p>④スウェーデン「ビジョン・ゼロ」の理念を基に、国民全体が交通安全意識を持てるよう方向づけ高めていく。</p> <p>⑤交通安全意識向上の呼びかけやマナー遵守をテレビetc.といった公共媒体を通し周知を語り、その頻度回数をさらに増やす。</p> <p>⑥子どもへの普及の仕方として「あれをしてはダメ」「こうしなさい」方式ではなく、道路開放日を設け路面に絵を描いたり、身体を動かす遊びを通した方法で考える。</p> <p>⑦交通事故死者の年間死亡者数を今後毎年発表することにより、国民の安全意識向上につなげる。</p> <p>⑧幼児：子どもにとって道で走り回ること、飛び出していくことは事前の摂理であることを国はもっと理解し、子どもの安全・安心を守るために交通安全思想の根本を見直すと共に再構築を諮る。</p> <p>⑨幼児・子どもに対しては、車両側の責任が重大であることを大前提とした交通安全思想に原点を置き直す。</p> <p>⑩幼児・子どもの交通安全ルール作りにおいて根本的な反省と見直しをする。</p> <p>⑪幼児・子どもの死亡事故について、親の責任を安易に問わない。それでなくても親は生涯自分自身を責め続けるのであるから。</p>	
53	高齢者及び子供の安全確保	交通安全思想の普及徹底	<p>【高校生に対する二輪車安全運転指導の推進】</p> <p>○高校生にとって、初めての運転免許となる二輪車(原付自転車)運転免許を取得した後における安全運転指導は、近い将来に普通免許を取得することが予想される本人にとって、将来に渡っての安全運転意識の高揚及び安全運転技量の向上に大きな影響を持っていることから、今後の交通事故防止上、二輪車運転免許を取得した高校生に対する二輪車安全運転指導の推進は重要である。</p>	<p>○教育委員会、高等学校、PTA、二輪車の安全運転を推進する機関や団体が緊密な連携の元、意思と指導方策の共有化を図り、一体となった安全運転指導の推進を図る。</p> <p>○二輪車による通学許可生徒に対する安全運転講習の内容は、座学指導に止まらず、より実践的で効果的な実技指導の積極的な推進を図る。</p>
54	交通死傷ゼロの社会実現 ※関連①高齢者及び子どもの安全確保②歩行者及び自転車の安全確保③生活道路における安全確保	交通安全思想の普及徹底	<p>学校教育における交通教育は、技能教育に偏した交通安全教育ではなく、クルマ社会の負の側面も学ぶ総合的な交通教育を推進する。</p>	<p>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、例えば幼児に対し「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。</p> <p>合わせて、9次「計画」にも見られる、国民皆免許を前提とし高校生に「免許取得前の教育としての性格を重視した」交通安全教育ではなく、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教育として位置づけ、生徒が主体的に学び、免許を持たない自由も保障する必要があります。</p>

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
55	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	車両の安全性の確保	①営業用に使われている白ナンバー車の事故時の罰則等、取扱いがあいまいである。「人命尊重」の理念に基づき、白ナンバー車を営業・業務等で使用する場合は規定を厳格に設けると同時に、事故時には緑ナンバー車と同じく厳罰を科す。 ②学校周辺での速度30キロ制限の制御システムの標準装備化を推進する。	
56	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	研究開発及び調査研究の充実	①スウェーデン「ビジョン・ゼロ」の理念や骨子を調査研究し積極的に計画の中に取り込み生かしていく。 ②刑事・民事における海外のよりすぐれた法律を研究する。特に子どもたちに関する両法律がある場合、活用すべく対策をとる。	
57	歩行者及び自転車の安全確保	①道路交通環境の整備 ②交通安全思想の普及徹底	視覚障害児・者が安全に歩行するために点字ブロックや音声信号等の環境は重要である。また、自転車が舗道を走行する際に呼び鈴や声掛けを適正に活用することが視覚障害児・者にとって安全に歩行するために大切なことである。	①点字ブロックの整備と点字ブロックの上に物を置かないようにしてほしい。 ②信号設置場所に音声装置を整えてほしい。 ③舗道を自転車で行く場合に呼び鈴や声掛けを適正にしてほしい。また、呼び鈴を取り付けることの義務化や視覚障害児者への理解啓発を広く社会に働きかける。
58	歩行者優先	歩行者優先の徹底	日本のドライバーの歩行者優先意識は欧米に比べて格段に低く、多数の歩行者が被害者になっています。訪日外国人の数が増加傾向にあり、訪日外国人を交通事故の被害者、加害者にしないための施策、特に「歩行者優先」を徹底する対策が必要です。	①信号のない横断歩道等での警察による取り締まり強化や、 ②外国人を含むすべての交通参加者に向けた「歩行者優先」の意識を高める広報・啓発が積極的になされることを求めます。
59	交通安全思想の普及徹底	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	・自転車利用者に限らず、歩行者の歩行中のスマホ利用	・各段階における交通安全教育 ・自転車乗用中のスマホ利用の具体的規制
60	歩行者及び自転車の安全確保	交通安全思想の普及徹底	交通事故の中には、歩行者や自転車利用者のルール違反が主たる原因となっている場合が少なくない。今後、スマホの普及や、健康志向による自転車の増加などから、さらに歩きスマホや無謀な自転車利用者による事故が増加するものと予測される。	基本理念は、道路利用者が限られた公共の道路空間を、それぞれの立場で安全かつ円滑に利用し、安全安心の社会を構築する。そのためには、幼児の段階から交通ルールと人に対する思いやりの大切さを身につかせ、その後は高齢者に至るまで、各段階において交通ルールとマナーの遵守を心に響くように啓発する。
61	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	・道路交通環境の整備 ・交通安全思想の普及徹底 ・道路交通秩序の維持 ・損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	①自転車走行空間の確保とネットワーク化 生活道路における歩行者、自転車利用者の安全確保 ②歩行者、自転車利用者、ドライバーへの安全教育 ③違法駐車撲滅と自転車走行帯の確保 ④自転車事故の損害賠償制度の確立	①車道における自転車レーンの整備、パーキングメーターの撤去、ゾーン30地域の拡大 ②ルール遵守の励行、弱者優先(歩行者>自転車>車)思想の徹底、ドライバーへの自転車車道走行の周知徹底、警察官等による自転車模範走行と指導徹底 ③-1違法駐車取締りの強化 ③-2駐車場の設置推進 ④-1自転車の損害賠償事例の周知、保険加入の励行、 ④-2政府の保障事業への自転車事故適用拡大



整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
62	歩行者及び自転車の安全確保	①道路交通環境の整備 ②交通安全思想の普及徹底	①自転車道の整備について ②自転車のルール・マナー向上(自転車安全利用五則など) ※ 近年の自転車需要や法改正等を踏まえ、可能であれば歩行者と自転車が別の視点であってもよいかと思います。	①自転車道の整備計画等の検討 ②自転車に関する交通安全教育や普及啓発活動等の強化
63	自転車の安全確保	道路交通秩序の維持及び道路交通環境の整備	自転車の安全対策の徹底 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ているが、依然として、逆走、併走や無理なすり抜けなど無秩序な通行が常態化している。更には信号無視、無灯火、携帯電話やヘッドフォンの走行中使用などの法令違反が見受けられる。	①自転車利用者に対する指導、取締りを強化する。 ②自転車と自動車と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緑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える。
64	歩行者及び自転車の安全確保	道路交通環境の整備	自転車は自動車と歩行者の中間にあり、被害者にも加害者にもなりうる存在である。原則車道走行だが、一部歩道を走ることもできる。埼玉県が平成25年に実施した「自転車交通安全県民意識調査」によると、主に道路のどこを走行するかとの問いに対して「車道と歩道半々くらい」が42.7%と最も多く、自転車の利用実態を反映している。しかし、他の調査項目を見ると、このような中途半端な現状に満足している訳ではないことがわかる。歩道を走行する一番の理由は「車道が危険だから」が71.5%、交通ルールを守らない一番の理由は「通行環境が整っていないから」が48.2%、特に取り組むべき対策は「自転車走行レーンの整備」が38.6%とそれぞれ最も多くなっている。安心できる自転車の走行空間が求められていると言える。	第9次交通安全基本計画の25ページ(5)アでは「…自転車の役割と位置付けを明確にし、…」とあるが、現状では役割と位置付けが明確になっているとは言えない。位置付けが不明確なままでは自転車利用環境の整備を強力に推進することは難しい。第10次計画では計画の中で明確に位置付けた上で、その視点から諸施策を記述すべきと考ええる。
65	歩行者及び自転車の安全確保	道路交通環境の整備	○我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比較して約2～3倍となっている(※平成26年版交通安全白書より) ○都市部の駅前や繁華街の歩道上など放置自転車が問題となっている	第9次交通安全基本計画(P26)に記載されている下記の対策を引き続き講じる。 (5)自転車利用環境の総合的整備 ・自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に自転車駐車場の整備を推進する。 ・大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の設置を義務付ける条例の制定の促進を図る。 ・自転車駐車場等を整備する民間事業者を地方公共団体とともに国が支援することで、更なる自転車等の駐車対策を図る。 ・鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。
66	歩行者対自転車の交通事故防止	—	歩道は歩行者優先、自転車は左側通行など、自転車の交通ルール・マナーの遵守が低く、自転車関連事故は減少傾向にある中、歩行者対自転車の交通事故件数等増加傾向にある。	①小学生から高校生に対する交通ルール周知と交通安全教育の徹底を図るため、学校の授業において、年1回は座学と実技指導の実施を義務付ける。 ②自転車のスピード抑止対策を講ずることにより、事故防止に努めることができる。



整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
67	①交通安全教育 ②高齢者及び子どもの安全確保 ③歩行者及び自転車の安全確保 ④生活道路及び幹線道路における安全確保 ⑤交通事故事件被害者に対する支援	交通安全思想の普及徹底	1「人優先」の思想に基づき、車両との共存を図るための交通安全教育の充実、徹底 2自転車の位置づけの明確化 3「事故」からの名称の変更と意識改革 4アルコール類のCMの在り方に対する検討	①「人優先」の思想に基づき、車両との共存を図るための交通安全教育の充実、徹底 中学生以上の学生や、免許更新時の講習、交通犯罪を犯した者に対する刑務所や少年院での講習、家庭裁判所における交通事犯を犯した少年に対する講習などの場において、交通事故事件被害者やその遺族の生の声を聴き、結果の重大性について学ぶ機会を増やしていくことが重要である。 ②中学、高校、さらに成人層になると、交通弱者の立場からの講習を受ける機会がほとんどないので、これらに対する教育も充実させていくべきである。なお、自分を含めた命の大切さを感じ取れることが期待できることから、小学生以上の学校教育の中に、「生命(いのち)のメッセージ展」のパネル展示や「いのちのミュージアム」への訪問を組み入れることを望む。 ③自転車の位置づけの明確化 第9次基本計画の「研究開発及び調査研究の充実」の項目を見ると、「人・道・車」の3要素それぞれの分野における研究を一層推進する」とあるが、自転車は別個に位置づけるべきではないか。 自転車については、「歩行者と一緒にわたる場合は、自転車から降りて歩く。乗ったままなら自動車と一緒に渡る。」「歩行者気分ですら走らない」など、社会に向けてその立場を明確にした上で、幼少期から徹底した「人優先」の安全教育を行うべきである。 ④-1「事故」からの名称の変更と意識改革 「事故」という名称では極めて軽く受け止められてしまうので、「交通事故」や「交通犯罪」などに名称を変更し、危機意識を高めるべきである。 ④-2 交通事故「処理」とされているものについては、「捜査」と改められるべきである。 ⑤アルコール類のCMの在り方に対する検討 飲酒運転による悪質重大事故が後を絶たない状況を見ると、自主規制に任せるのではなく、企業の責任として、より積極的に飲酒運転撲滅に向けた取組をすべきであり、CMの在り方についても諸外国の例を検討し、改善していくべきである
68	歩行者及び自転車の安全確保	道路交通環境の整備	春から自転車の交通法が変わりましたが周知されておらず、走っていても身の危険を感じる人が多いです	路面に歩行者、自転車のマーク入りの色違いの塗装があれば、昔のマナーしか頭に無いご年配の方にも分かりやすいと思います。 ○広告の昇り旗が、歩道にはためいて、自転車に乗っていると、相手の体が見えず、危ない時が多々あります。
69	歩行者及び自転車の安全確保	道路交通環境の整備	【自動二輪車駐車場の整備を推進する】 ○自動二輪車(以下「二輪車」という。)の駐車が都市部の特に駅周辺・商店街・繁華街などにおいて、需要に対する絶対数が少ない。路上駐車を防止するため二輪車駐車場の整備を推進する。 ○二輪車は省エネ、利便性に優れ、駐車も省スペースで済むため、通勤等のため自宅から最寄りの乗降駅までの往復に利用されているが、郊外の駅近辺に二輪車駐車を整備することにより、郊外部から都心部への車両の流入を抑制するパークアンドライドの普及にも役立つと思われる。	①駅前スーパー、コンビニ等の各種商業施設等の駐車スペースについて、当該施設利用者のみならず、通勤、通学用の二輪車駐車場として提供してもらうなどにより、既存駐車場の空駐車スペースの効率的な運用を図る。 ②現行の四輪用駐車場について、1台の駐車枠を線引きなどにより分割して複数の二輪車が駐車できるよう整備し、四輪用駐車場の有効活用を図る。 ③路上の二輪車等駐車場設置を推進する。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
70	歩行者及び自転車の安全確保	交通安全思想の普及徹底 ・損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	・自転車による交通事故防止・削減	・自転車安全運転に関する普及・啓発 警察庁データによると平成25年の自転車事故件数は交通事故全体の二割を占めているが、身近な乗り物故に「車両」であるという意識や安全運転に対する注意は自動車よりも低いものと考えられる。 ①自転車のマナーや安全な利用について、効果的な広報活動や推進運動、幼少期からの交通安全教育の実施や児童・学生を対象とした交通安全教育の更なる拡充等を行うことで、普及・啓発を図る。 ②その際、自転車の加害事故についても警察に届出を行い、「交通事故証明書」の発行を受けるよう、周知・啓発し徹底を図る。 ③併せて、近年、自転車の加害事故による賠償額が高額な判例も出されていることを受け、自転車事故で問われる責任について認識させ、特に被害者救済の観点から、民事上の責任である「被害者に対する損害賠償責任」を果たすために「個人賠償責任保険」への加入の必要性についても周知を図る。
71	歩行者及び自転車の安全確保	交通安全思想の普及徹底	自転車のルール違反については大きな問題となっており、マスコミに取り上げられることも度々である。 埼玉県が平成25年に実施した「自転車交通安全県民意識調査」によると、自転車の主な交通ルールの認知度は9割程度となっており、ほとんどの県民がルール自体は知っていることが分かった。一方、遵守状況については、「いつも守っている」人の割合は項目により1割～7割と大きな差があった。認知状況ほどは守られておらず、「分かっているけれど守らない(守れない)」という実態が推定できる。これまでの啓発活動により、ルールはかなり浸透してきていると思われる。今後はルールの周知よりも如何にしてルールを守らせるかの方が課題であると言える。	第9次交通安全基本計画の40ページ(3)イでは「…「自転車安全利用五則」(平成19年7月10日中央交通安全対策会議 交通対策本部決定)を活用…」とあるが、「自転車安全利用五則」は第10次計画の計画年次中に制定から10年を経過することになる。自転車の利用環境も変化してきており、新たな安全利用原則の制定が望まれる。その際にはルールの周知より遵守させることに重点を置いたものとするべきと考える。(現在の五則は五則と言いながら8行あるので使いづらい面がある。その点でも改定が必要である。)
72	歩行者及び自転車の安全確保	交通安全思想の普及	—	自転車交通安全教室のほか、自転車の通勤・通学利用に着目し、事業所、学校に対して点検整備及び保険の付与を積極的に働きかける。
73	歩行者及び自転車の安全確保	交通安全思想の普及徹底	自転車の交通ルールについては、「なんとなく知っているが、体系的に学んだことはない。」という人が大多数なのではないかと推測される。自転車の交通安全教育の対象は学校を通じた小中高校生が中心となっているが、社会人については学校のような教育機関がないため、交通安全教育を受ける機会に乏しい。 埼玉県が平成25年に実施した「自転車交通安全県民意識調査」によると、自転車の交通安全教室を受講したいかとの問いに対して、「必要性は感じるが面倒だから受講しない」が24.7%だった。特に20～24歳は46.7%、25～29歳は37.3%、30～39歳は34.6%と高くなっており、これらの世代の意識の低さが顕著に表れた。 20代、30代を重点に、社会人が自転車の交通安全について学ぶ環境が必要である。	第9次交通安全基本計画の37ページオでは「成人に対する交通安全教育の推進」として記述しているが、自動車免許取得者の記述が中心で、自転車の視点が無い。自転車に直ちに免許制度を導入することは困難であるが、体系的にルールを学ぶ何らかの機会が必要である。 パソコン・スマホなどのネットワーク環境を活用し、いつでもどこでも学べる交通安全講習の仕組みを構築すれば、忙しい社会人も費用を掛けずにルールを学ぶことができる。講習終了が自転車通勤・通学者の常識という社会になれば、交通環境はさらに向上すると考える。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
74	歩行者及び自転車の安全確保	交通安全思想の普及徹底	<p>○我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比較して約2～3倍となっている(平成26年版交通安全白書より)</p> <p>○自転車利用者は、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多い</p> <p>○都市部の駅前や繁華街の歩道上など放置自転車が問題となっている</p>	<p>第9次交通安全基本計画(P40)に記載されている下記の対策を引き続き講じる。</p> <p>(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進</p> <p>自転車の安全利用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。</li> <li>・「自転車安全利用五則」を活用するなどにより歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。</li> <li>・自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。</li> <li>・自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、着用の徹底を図る。</li> </ul> <p>【新規検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用時のヘルメットについては成人層を含めて普及啓発を実施する。</li> <li>・2020オリンピック・パラリンピックを見据え急増することが予想される来日外国人に対する交通安全教育を展開する。</li> </ul>
75	歩行者及び自転車の安全確保	交通安全思想の普及徹底	<p>「自転車は、車道が原則、歩道は例外」と自転車安全利用五則に掲げ、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定するなど、自転車が車道を走行するなどの通行ルールの徹底が必要と考えます。これまでも自転車利用者に対し様々な取組みを進め、自転車の安全利用の推進を図ってきたが、自転車利用者以外の道路利用者に対し、自転車の通行ルールを徹底させるような取組みも重点的に進める必要がありますが、第9次計画においてはそのような視点や施策が弱いことから第10次計画においては強化していくべきと考えております。</p>	<p>①運転免許取得時や免許取得後の運転者教育において、自転車の交通ルールの教育を徹底させる。</p> <p>②また、全ての道路利用者に対し自転車の交通ルールの周知に繋がるような、実効の挙がる広報が必要で、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、重点的かつ繰り返し実施する。</p>
76	歩行者及び自転車の安全確保	交通安全思想の普及徹底	<p>自転車の安全利用を確保し、自転車の事故防止を図るため、全国の都道府県自転車小売組合が実施する自転車安全点検講習会において自転車利用者に対する安全意識の啓発を図るため、交通ルール、マナー遵守についての実践教育を行う</p>	<p>①全国規模による安全講習会の拡充</p> <p>②駐輪施設の整備</p>
77	歩行者及び自転車の安全確保	交通安全思想の普及徹底	<p>自転車は利便性が高く、近年健康的な交通手段として見直されている一方、自転車利用のマナーが問題となっている。今後、自転車利用者の増加が予測されるなか、自転車は車両であり、車両としてのルールを遵守するという意識づけをすることが自転車の安全利用を推進していくなかで必要となってくる。</p>	—
78	歩行者及び自転車の安全確保	交通安全思想の普及徹底	<p>県内でも歩行者や自転車利用者が交通死亡事故被害者となる事故が多く発生しており、形態では自転車の単独死亡事故、歩行者の道路横断中の死亡事故が看過できない比率を占めている。なお、歩行者や自転車利用者は子供と高齢者であることが多い。県内では歩行者の横断中の事故の多くが夜間に発生している。また自転車事故では、高齢者の場合、運転免許を保有していない方が多数を占め、子供の場合は頭部に損傷を負うことが多いものの未だにヘルメット着用が徹底されていない状況が見受けられる。これらのことから歩行者や自転車利用者に対する交通安全思想の普及徹底が引き続き必要である。</p>	—

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
79	通学路の安全確保	通学路の整備と自転車マナーの普及啓発	通学路での交通事故が増加しており、特に中学生や高校生の自転車マナーの悪さも事故の要因になっている。また、県道や市町村道の通学路では自転車の通行スペースが限られており、早急な改善が必要である。	①中学生や高校生には、最近の自転車事故にかかる高額賠償事例を示して、自転車のルールとマナーを遵守する大切さを、心に響くように啓発する。 ②道路管理者には、自転車の通行空間を確保または明示するよう働き掛ける。
80	歩行者及び自転車の安全確保	安全運転の確保	本県の過去5年間(平成21年から平成25年)における自転車乗用中の死者の割合は、平成22、23年(11～13%程度)を除き、17～18%程度で推移しており、そのうち、高齢者が高い割合を占めている。また、当該死者のヘルメット着用状態を見るに、全て非着用であった。そこで、子どものみならず、高齢者に対するヘルメット着用の推進対策をはじめとした、自転車安全利用について徹底する必要がある。また、本県では、昨年、中学生が死亡事故の当事者になる交通事故が発生しているが、学校での保険加入があったため、賠償の対応ができるようである。このことから、自転車の安全利用対策のみならず、被害者対策(賠償責任)の推進も強化していく必要がある。	①現行の「自転車安全利用五則」の見直しを図る。(「子どもはヘルメットを着用」に「高齢者」を加える。) ②参加・体験・実践的な交通安全教育の徹底。 ③関係機関・団体と協力して、自転車利用高齢者にヘルメットを配布するなど、ヘルメット着用推進対策の強化を図る。 ④自転車保険加入の促進。
81	自転車の安全確保	安全運転の確保	自転車は、道路交通法に従って乗用しなければならない車両の一種であるにもかかわらず、自動車や二輪車のような免許制度がないためルールや運転技術の習熟度に関係なく乗ることができてしまう。また、地域によっては児童・生徒向けに学校独自の免許制度を導入しているところもあるが、その基準は統一されていない。ルールを知らない、運転技術が未熟な自転車乗用者は、事故を誘発する可能性が高いと考えられる。	自転車を乗用するために必要なルールの知識度や運転技術の基準を設け、それらを習熟するための教本を作成し、地域で運用する免許制度を確立する。また、自動車や二輪車の免許取得時と同様に地域の交通安全センターである自動車教習所で練習・試験が受けられるようにし、試験の合格者に対して自転車免許証を発行する。
82	共生社会実現に向けた歩行者と自転車の安全と責任	交通安全教室の徹底	道路を利用するのは健康な大人だけではなく、子ども、お年寄り、障害のある人、病気を患っている人など様々である。すべての人が社会の中で安全に暮らしていくには、道路においては、自動車はもちろんのこと、自転車を利用する人すべてが交通安全の意識を高め、安全運転を実践する必要がある。歩行者もまた、同様である。近年、自転車による事故が増加し、加害者としての責任を課せられるケースもある。また、高齢化社会に向かい、歩行者同士の接触により傷害事件になるケースもある。自転車においては、免許制度がないことが安全運転の意識の低下を招く原因であると考えられる。	実際に自転車運転免許制度を作ることが現実的であるとは思わないが、自転車運転、乱暴な歩行により、被害者となり、また、加害者となることは誰もが脅威である。したがって、自転車に乗る時期(おおよそ学童期)から安全教育を町ぐるみで行う必要がある。 ①教育機関では、道徳での人権尊重教育に加え、交通安全教室、救急処置を毎年、悉皆授業とする。 ②地域では、警察、地域コミュニティでの交通安全認定制度等、安全に向けての意識を高める教育と制度の創設を望む。
83	歩行者及び自転車の安全確保	安全運転の確保	交通事故全体の件数の減少に伴い、自転車に関わる交通事故の発生件数も減少しているが、割合が年々高まっている。自転車のルールやマナーについての市民からの苦情は毎年数多く寄せられており、いかにして自転車利用者にルールやマナーを守ってもらうかが課題。	自転車のルールやマナーを知らない人も多いかと思うので、政府広報などで啓発するののも一つの手と考える。
84	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保	安全運転の確保	自転車による追突事故等の発生。	①自転車の安全運転に関する啓発活動 ②自転車専用レーンの整備。



整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
85	歩行者及び自転車の安全確保	車両の安全性の確保	<p>○我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比較して約2～3倍となっている（※平成26年版交通安全白書より）</p> <p>○自転車利用者は、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多い</p> <p>○自転車利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることにかんがみ、被害者救済の十全を図ることが課題となっている。</p>	<p>第9次交通安全基本計画(P56)に記載されている下記の対策を引き続き講じる。</p> <p>自転車の安全性の確保</p> <p>①自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成する</p> <p>②損害賠償責任保険等への加入を促進する。</p> <p>③灯火の取付けの徹底と反射器材やヘルメット等の安全器具の普及を促進する。</p>
86	歩行者自転車の安全確保	車両の安全確保	・自動車の安全装備は標準装備化がすすんでいるが、自転車についてはそうではない	・自動点灯ライト車の整備、普及
87	歩行者及び自転車の安全確保	車両の安全性の確保	<p>無灯火自転車対策</p> <p>自転車は、夜間、道路を通行するとき前照灯をつけること(法52条1項、令18条1項5号)とされ、更に、灯火の色が白色又は淡黄色で、夜間、前方10メートルの距離にある交通上の障害物を確認することができる性能を有すること(県細則7条)と詳細が決められているが、自転車販売(購入)時に前照灯の装備は義務づけられていない。</p> <p>自転車の無灯火運転に罰則があるのに、前照灯の取付けが利用者任せにされている。結果、夜間における無灯火自転車が道路交通の安全を脅かし、交通事故を誘発しているなど、県民からその危険性が指摘されている。</p>	<p>①法整備：自転車販売(購入)時における、一定の基準に合致した、自転車前照灯の装着義務</p> <p>②ヒューマンエラー対策：自転車販売(購入)時におけるオートライト自転車の推奨</p> <p>③点検整備：自転車整備店、会社、学校、家庭における点検整備の推進ほか</p>
88	歩行者及び自転車の安全確保	車両の安全性の確保	自転車の安全利用を確保し、自転車事故防止を図るため、利用者に対して定期的な点検・整備を受ける気運を醸成するため、自転車技士、安全整備士により全国各地の学校、公園、協力店舗等において自転車点検・整備活動を実施する。また、夜間における事故防止のため、前照灯及び反射器材取付けの普及促進を図り、自転車の視認性確保の向上に努める。さらに、製品自体の安全性確保を図るため各種マーク制度(BAA、SBAA、SG、JIS)の普及に努める。	<p>①各種安全基準の普及促進。</p> <p>②専門技術者の確保、拡充。</p>
89	<p>①交通安全教育</p> <p>②高齢者及び子どもの安全確保</p> <p>③歩行者及び自転車の安全確保</p> <p>④生活道路及び幹線道路における安全確保</p> <p>⑤交通事故事件被害者に対する支援</p>	車両の安全性の確保	<p>1自転車の整備による安全性の確保</p> <p>2自転車に対するナンバープレート及び強制保険類似制度の導入</p>	<p>①自転車の整備による安全性の確保</p> <p>自転車の整備不良は、自らが事故を引き起こす危険性があるだけでなく、事故に遭う危険性もある。したがって、ライト、ブレーキ、反射器材等について、定期的な点検を義務づけるとともに、教育、指導を徹底する必要がある。</p> <p>②自転車に対するナンバープレート制度の導入</p> <p>自転車によるひき逃げや当て逃げを防止するとともに、他人に傷害を負わせる結果を引き起こす危険な乗り物であることを認識し、自転車を運転することに対する責任を自覚させるためにも、自転車におけるナンバープレートに類似したものの取り付けを義務付け、視覚的にも自転車と所有者を結びつけることが出来るような方策が検討されるべきである。自転車の購入時に保険への加入とともにナンバープレートを交付し、あるいは、幼稚園、小学校、中学校、高校までは学校で配布する、地域で配布することなどが考えられるのではなかろうか。</p> <p>③自転車に対する強制保険類似制度の導入</p> <p>自転車に乗る際の危険性を認識し、その運転に責任を持たせるためにも、任意保険ではなく、自転車を所有する者に対して保険への加入を義務付けることを検討すべきであり、TSマークを自賠責類似のものにするとともに、整備点検を義務付けることが検討されるべきである。</p>



整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
90	①交通安全教育 ②高齢者及び子どもの安全確保 ③歩行者及び自転車の安全確保 ④生活道路及び幹線道路における安全確保 ⑤交通事故事件被害者に対する支援	道路交通秩序維持	自転車利用者に対する指導取締りの推進	①自転車利用者に対する指導取締りの推進 自転車の道路交通法違反者に対しては、違反告知の切符制度に類したものを導入して指導を徹底するとともに、告知が繰り返されるような悪質な場合は、刑事罰の適用も考慮しなければならない。 ②違法駐車・違法駐輪は、通行の妨げになるだけでなく、交通弱者が車道に進出しなければならないため、事故にもつながる恐れがある。違法駐車や違法駐輪は命の危険につながるという自覚をもたせるような教育、指導が必要である。 ③自転車の違法駐輪の場合、行政などが駅周辺などでの回収を進めて高い引き取り料を支払わせているが、その引き取り料を原資に駐輪場の整備を進めるとともに、悪質な事案に対しては刑事罰を科することも検討すべきである。
91	—	自転車事故の被害者支援	「自転車事故を補償する保険」は、個人が任意で保険に加入して交通事故に備えなければならないが、自転車利用者の多くが、加害者にも被害者にもなるという危機意識が低く、傷害保険・損害賠償保険の社会的認知度が低い。	交通事故に遭った被害者救済のため、「自転車事故を補償する保険」の普及啓発の施策を推進する。
92	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保	損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	自転車による追突事故等に対する損害賠償保険が整備されていない。	自転車による追突事故等に対する損害賠償保険制度の整備。
93	①交通安全教育 ②高齢者及び子どもの安全確保 ③歩行者及び自転車の安全確保 ④生活道路及び幹線道路における安全確保 ⑤交通事故事件被害者に対する支援	研究開発及び調査研究の充実	1交通事故被害者の実態調査の実施 2自動車の利用状況と利用環境に関する調査の実施	①交通事故被害者の実態調査の実施 交通事故で死亡に至らなかったものの、重度の障害を負い、寝たきり状態になっている被害者や、介護を要する被害者等の実態を十分に調査する必要がある。また、外見上は異常がないように見えても、高次脳機能障害のために被害者自身や家族が苦しんでいるケースが少なくない。これらの実態調査をするとともに、社会一般の理解を深めつつ、被害者には適切な援助をしていく必要がある。 ②自転車の利用状況と利用環境に関する調査の実施 「人・道・車」の3要素に加えて「自転車」を別個において調査研究がなされるべきである。地域によって自転車利用の多いエリアでは、どのような使われ方がされており、それに伴ってどんな交通上の問題が発生し、その解消のためにどのような環境の整備がなされるべきなのか、幹線道路と生活道路の別、交差点を念頭に、検証しておくべきではないだろうか。
94	・生活道路及び幹線道路における安全確保	・道路交通環境の整備	・本県の交通事故死亡事故発生場所を道路別で見ると、約半数が国道である。 ・本県は、歩道や自転車道の整備が遅れている。	第9次交通安全基本計画にある「幹線道路における交通安全対策の推進」や「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」「自転車利用環境の総合的整備」の各施策は、継続することが重要であると考えます。
95	生活道路及び幹線道路における安全確保	交通安全思想の普及徹底	近年の交通事故データを基に、交通事故多発区間・危険区間のマップを作成し、地域住民に対する情報提供及び注意喚起を促す。 また、インターネットの活用を通して事故類型や事故要因などの情報を提供することにより、ドライバーに対して注意を喚起するとともに、各家庭における交通安全に関する話し合いの素材を提供する。	○マップを作成するに当たったの情報収集方法 ①地域の住民が多く集まる場所(市役所、銀行、郵便局、病院、小学校、中学校、高等学校等)から、大人と子供の目線で危険な場所などに関する情報を収集する(投函、投稿等)。  ○マップの活用方法 ②-1学校や四輪ディーラー、ガソリンスタンド、スーパーマーケットなどからの協力を得て、マップを基にして歩行者やドライバーへの注意を促す。 ②-2マップの情報を道路管理関係部署に提供し、改善の依頼を行う。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
96	生活道路及び幹線道路における安全確保	道路交通環境の整備	1) 生活道路(通学路等)において、歩行者の安全確保が不十分である。 2) 幹線農道は農村集落の生活道路としても利用されているが、道路構造物(橋梁・トンネル)の耐震対策が不十分である。	引き続き、交通事故要因分析に基づき、安全対策(注意喚起カラー舗装、注意喚起看板等)実施していく。
97	交通死傷ゼロの社会実現 ※関連①高齢者及び子どもの安全確保②歩行者及び自転車の安全確保③生活道路における安全確保	道路交通環境の整備	車道至上主義を改め、生活道路の歩行者優先と交通静穏化を実現する。「ゾーン30」など一律規制を道路構造や施設整備を前提とせず行う。 歩車分離信号をスタンダードな信号と位置付け、全ての交差点に普及する。 自転車の安全な走行帯確保を緊急課題と位置づける	人口当たりの歩行者の被害死が諸外国との比較において極めて高い現状からも、生活道路における歩行者優先と交通静穏化(クルマの速度抑制)は重要です。道路や通りは住民らの交流機能を併せ持つ生活空間であり、決してクルマだけのものではありません。子どもや高齢者が歩き自転車が通行する中を、ハードなクルマが危険速度で疾駆する日常は、その根本から変えなくてはなりません。幹線道路以外のすべての生活道路は、 ①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、 ②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りません。 ③交差点での人身被害を未然に防ぐため、歩車分離信号をスタンダードな信号と位置付け普及すべきです。歩車分離信号は安全性の効果が顕著であるという報告がありながら、車両の「円滑」な流れに「配慮」し、普及率は数%程度です。全ての交差点が歩車分離というイギリスの先進例にならない、生命尊重を基本として直ちに100%とすべきです。 ④自転車の安全な活用推進のために、安全な走行帯確保を緊急の課題と位置付けなくてはなりません。
98	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	道路交通環境の整備	(第9次交通安全基本計画)P.17 (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 自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成する。	文言の追加・変更を希望  変更:下線部 → 歩行者・自転車、自動車の順にする。 ※ 人優先と言いながら、我々の心に潜在的に車優先が前提となってしまうている。
99	生活道路及び幹線道路における安全確保	道路交通環境の整備	・国民生活と密着した円滑な物流のための路上荷さばきスペースの確保等利用者利便に即した駐車対策の推進	・宅配利用者の増加等環境の変化に応じた荷さばきスペースの確保等について、道路管理者、地方公共団体、利用者団体等からなる総合的な駐車対策を講じ、物流事業者の負担軽減を図る。
100	生活道路における安全確保	道路交通環境の整備	時速30kmを超えると死亡事故が急増する事はよく知られています。法定速度を時速60kmとして、生活道路周辺などだけを標識で時速30kmに制限するやり方では全ての地域の安全は確保できません。	法定速度を30km/hとし、安全性の確認できた幹線道路などに標識による40~80km/hの速度制限を設ける。
101	生活道路及び幹線道路における安全確保	道路交通環境の整備	幹線道路の渋滞を避けようと、生活道路内を通り抜ける車両があり、自宅近くを歩行中の高齢者や子供が交通事故の被害に遭うケースが多い。 通過車両が使用する幹線道路と生活道路の差別化と、公園の立地や公園付近の道路構造の改善を図る必要がある。	住宅密集地内の生活道路を単に通抜けようとする車両の排除。 公園の外周道路にハンプ等を設置したり、道路を狭歪化させたりして、通行車両の速度を抑制し、公園利用者の安全を確保する。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
102	生活道路及び幹線道路における安全確保	道路交通環境の整備	・幹線道路を走行すべき自動車の生活道路への流入を防止し、生活道路における事故の占める割合を減少させるとともに、交通の円滑化、物流の定時輸送等による輸送品質の向上を図る。	・生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間を確保するため、生活道路の通過交通量を削減する方策として、現在実施されている高速道路料金の大口・多頻度割引制度を恒久化するほか、高速料金の事業者特別割引制度の創設・拡充などを通じて、事業用トラックが高速道路を利用しやすい環境の整備を図る。
103	生活道路における安全確保	道路交通環境の整備	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、そこが生活道路であるという意識も薄く、周りの状況を知らずに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ことが必要です。	①生活道路から、無関係な車両の進入を減らすための立て看板などの設置。 ②通学時間帯には交通指導の取り締まりの強化。 ③カーナビメーカーと協力して、生活道路は出発地点、経由地点、到着地点以外の場合は案内経路からはずすようにプログラミングを考える。
104	生活道路における安全確保	道路交通環境の整備	歩道および自転車道に電柱があるため一時的に車道に出なければ通行できない道路が多数存在しており、歩行者および自転車運転手が危険にさらされています。	子どもたちが通行する通学路を優先して、歩道および自転車道にある電柱の地中化を迅速に進め、交通弱者の安全を確保する。
105	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	道路交通環境の整備	(第9次交通安全基本計画)P.17 ア.生活道路における交通安全の推進 …、通過交通の抑制…	文言の追加・変更を希望  下線部について、例外のない車両進入禁止区域の設定をする。
106	生活道路及び幹線道路における安全確保	道路交通環境の整備	○災害に備えた道路交通環境の整備 地域や営農上、重要と位置づけられる橋梁・トンネルの耐震対策の推進。 また、施設の老朽化対策を実施する上で重要となる定期点検・整備の推進。 (特に、定期点検の人的、経済的な負担が大きい)	—
107	幹線道路における安全確保	道路交通環境の整備	歩行者等、いわゆる交通弱者の死亡率が非常に高いのが日本の実情です。国土が狭く、人口密度が高いという事も原因の一つかと思えます。幹線道路といっても学童が横断したりと、歩行者等にとっても身近な道路も多くあります。幹線道路での速度制限の見直しは必至のものと考えます。	速度超過は交通死の死因のトップとも考えられます。減速する事による死亡者の減少はすでに実証されています。すべての幹線道路における制限速度の減速の見直しを図る事により、交通弱者を守ると共にドライバー自身の事故もまた防ぐ事になると考えます。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
108	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	①道路交通環境の整備 ②交通安全思想の普及徹底 ③安全運転の確保 ④車両の安全性の確保 ⑤道路交通秩序の維持 ⑥救助・救急活動 ⑦損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進 ⑧研究開発及び調査研究の充実	(1)全体に通底する理念として、①②のいずれかに「障害者」を加えるべき。できれば新しい項目を立て「障害者の安全確保」を加えていただきたい。 (説明) 第9次交通安全基本計画の中に「障害者基本法」の改正、「障害者差別解消法」制定がありました。これらに基づき関連法令の改正と理念の具体化が求められています。 また、「障害者「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(いわゆる交通バリアフリー法)」に盛り込まれた理念＝移動の円滑化＝移動の自由の権利確保の原点は安全確保にあり、障害者の視点抜きに安全確保は考えられません。  (2)③生活道路及び幹線道路における安全確保について 次の柱の中に具体的に触れますが、生活者の利便性との調和を一項目加えていただき、ソフト面の充実を検討項目としていただきたい。	①幅員の広い道路の安全な横断について (説明) 現在既に「エスコートゾーン」が整備されつつあるが、道幅の広い道路を視覚障害者が真直ぐに横断するためには、「音響信号機」、「LED付信号機」、「エスコートゾーン」を同時に整備する必要がある。 ②歩道の整備について 車道と歩道の段差について最低2cmの確保が必要 車いす利用者移動の観点から車・歩道の段差をつけず、ゴムポールなどで、分離している道路などが見受けられるが、視覚障害者が車道と歩道に段差がなければ境界の認識ができない。 ③「生活道路の安全な歩行」を項目として加えていただきたい (説明) 生活道路、商店街などには、誘導用ブロックが敷設されていないため、視覚障害者が方向を誤ると、道路の中央を歩くなど危険。これらの道路の安全な歩行確保のための指針が必要。 また、歩道から横断歩道への出口に段差をつけない交差点(歩道)があるが、車道(横断歩道)の境界が認識できないため、車道の側に立って信号待ちをしてしまうことがあり、非常に危険。 また、弱視者が車止めの低いポール等にぶつかり危険なため、ポール等は弾力性のある材質で色のコントラストを付けたものを設置していただきたい。  ○交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保について 項目として障害者を守る運転思想の徹底を (説明) ④-1運転免許証を取得する試験、免許更新時には、試験項目、講習項目に必ず障害者の安全確保に関する項目を加え、免許証の交付、更新の資格条件とすることでより一層の安全確保思想の徹底を図る必要がある。 ④-2自転車利用者のマナー向上のために地域や学校等で啓発活動を徹底する必要がある。 ○車両の安全性の確保について (説明) ⑤-1駐車時時の突出したサイドミラーに視覚障害者が接触する事故を防止するために駐車時にはサイドミラーをたたむ等の配慮が必要。 ⑤-2静音自動車の発音装置の設置の義務化が必要。
109	高速道路等における安全確保	道路交通環境の整備	首都高速道路における人身事故件数は平成25年度で約1,000件発生しており、事故種別に合わせた安全対策を実施している。	引き続き、交通事故要因分析に基づき、安全対策(注意喚起カラー舗装、注意喚起看板等)を実施していく。
110	生活道路及び幹線道路における安全確保	道路交通環境の整備	・高速道路等での休憩・休息施設の混雑解消等利用しやすい環境を整備し、過労運転による事故の未然防止を図る。	①休憩・休息が十分確保できるよう高速道路等のサービスエリアでの駐車スペースの整備・拡充、車種別駐車枠利用者のマナー違反の排除策を強化する。 ②深夜割引の適用を受けるため、サービスエリア等での時間調整待機車両の違法駐車も見受けられるため、こうした状況の改善策として、深夜割引に代わる営業車特別割引の創設による時間調整の解消を図る。 ③運送事業者の違反行為が主として荷主の行為に起因するものであるケースもあることから、労働時間の適正化については荷主の責務の明確化も含めた総合的な対策を図る。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
111	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故防止</li> <li>地球環境保護</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路交通環境の整備</li> <li>交通安全思想の普及徹底</li> <li>安全運転の確保</li> <li>研究開発及び調査研究の充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故の防止・削減</li> </ul>	<p>①エコドライブの普及・促進および調査研究 警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省を関係省庁とする「エコドライブ普及連絡会」が推進するエコドライブ（ふんわりアクセル「eスタート」、車間距離にゆとりをもって加速・減速の少ない運転、減速時は早めにアクセルを離そう等）は、追突事故防止等の安全運転につながるだけでなく、CO2排出量削減により地球環境にもやさしく、燃費改善にも貢献するものである。エコドライブを参加・体験・実践型交通安全教育で取り上げつつ、効果的な広報活動や推進運動等を行うことで、さらなる普及・促進を図る。 また、一層効果的な普及・促進を図るために、エコドライブの効果を数値で把握できるように、自動車関係団体、事業者等の協力を得て調査・研究を行う。</p> <p>②交差点の交通事故防止・削減 交通事故の半数以上は交差点および交差点付近で発生している。交差点での交通事故防止・削減を目的に、事故が多く発生している交差点を選定し、現状を把握のうえ道路環境の整備や安全対策を実施する。なお、現状の把握にあたっては、現在導入を進めている、交差点内での交通事故発生状況等に係るデータベース化の取組みを加速し、当該交差点特有の事故発生メカニズムの分析を進展させる。分析結果については、周辺住民等へも開示を行い、注意喚起・交通安全啓発にも役立てる。</p>
112	生活道路及び幹線道路における安全確保	道路交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>少子高齢化の進展に伴う若年ドライバー不足による物流の衰退化防止のための教育制度の充実・強化。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中小零細事業者で占める物流業界の人手不足が著しい中、高校新卒者の雇用拡大につながるよう、義務教育段階から物流の重要性、社会的貢献度等についての教育の場を確保する。</li> <li>また、新規運転者等への教育実習カリキュラムの作成等官民一体となった職業ドライバーの育成プログラムを構築し、物流の人材育成体制の整備を図る。</li> </ul>
113	—	道路交通環境の整備	<p>観光立国の実現に向け、国や地方自治体による様々な施策が実施される中で、レンタカーを利用してドライブ観光を楽しむ外国人が増加する傾向にある。案内標識については、標識令の改正や国の整備方針などにより英語表記への改善が進められているが、一時停止などの規制標識等については改善されていないため、外国人ドライバーが十分理解していない場合は大きな事故に繋がる可能性が懸念される。 (本道では、外国人の一時停止義務違反に起因する交通死亡事故が発生していません。)</p>	<p>○道路交通情報の充実 分かりやすい道路交通環境の確保の一環として、交通標識グローバルスタンダード化のさらなる推進について検討。 当面の措置として、補助標識での英語表記(例:一時停止に「STOP」の補助標識)を推進。</p>
114	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通死傷ゼロの社会実現</li> <li>※関連①高齢者及び子どもの安全確保②歩行者及び自転車の安全確保③生活道路における安全確保</li> </ul>	道路交通秩序の維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>



整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
115	安全確保(特に歩行者)の優位性の徹底(利便性、経済合理性など全てに優先される)死亡事故の根絶	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全思想の徹底</li> <li>自動車運転の危険性認識の徹底</li> <li>(悪質・危険・迷惑な運転が日常的となっている)ドライバーの意識改革</li> <li>加害者(重大死亡事故等)側の視点に立った啓蒙活動の推進</li> <li>自助グループ等を通じた実効性の高い「生きた交通安全教育活動」の実施</li> </ul>	<p>【交通安全思想の定着に向けた安全教育の徹底】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>学校教育における交通安全教育は一定の効果があるものと思われていますが、中学・高校・大学、または社会人等の年齢が進むにつれ、学習する機会が減少するとともに、その機会も形式的なものとなり、交通安全への意識が薄れ、軽視されている感もあります。また、安全運転を日頃から心掛けている意識の高い人は問題ないが、一定割合で存在するであろう「意識の低い」、自動車運転を安易に考えているものにもどのように対処すべきかが重要です。</li> </ul> <p>【通学路、生活道路等における安全確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安全の確保を考える上で、経済合理性や利便性と安全確保は同列で論じるべきではないと考えます。安全確保はすべてにおいて優先すべきものであり、特に歩行者の安全を確保すべきです。</li> </ul> <p>【加害者の視点に立った施策の検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>死亡事故等の重大事故を犯した者の自主的な社会貢献活動の取組みを促進することが重要です。</li> </ul> <p>【「生きた交通安全教育活動」に向けて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安全な社会とは全ての人の命が守られる社会であり、わたしたち被害者遺族の願いでもあります。その社会を目指すために、少しでも多くの人が交通事故被害者やその遺族の生の声を聞き、事故や違反がもたらす結果の重大性について認識し、日頃の行いを振り返る機会を創出していく必要があります。</li> </ul>	<p>①【交通安全思想の定着に向けた安全教育の徹底】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運転するドライバー側の安全運転の徹底した啓蒙として、自動車は「便利ば道具」であると同時に「凶器」ともなることの意識づけが必要です。飲酒運転、危険ドラッグの服用等による検挙の徹底、危険運転致死傷罪での処罰もあわせて対応が重要です。</li> </ul> <p>②【通学路、生活道路等における安全確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>例えば、通学路や生活道路等において、通学時間(朝・夕)の交通規制(車両進入禁止、速度制限、取締りの徹底)は必要であり、他の道路の渋滞を誘発したとしても、子どもなど歩行者の安全確保を優先するべきです。</li> <li>まずは子どもの安全確保を前提として、渋滞緩和策等何ができるかを種々改善・工夫する発想で検討願います。</li> </ul> <p>③【加害者の視点に立った施策の検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(社会貢献活動の取組みについて)以下の対策が考えられます。 <ul style="list-style-type: none"> <li>加害者やその関係者による手記のとりまとめ、冊子の発行</li> <li>加害者が犯罪後に継続して取り組んでいる具体的な事項の有無、事例の調査</li> <li>仮釈放中(保護観察中)の加害者が行う特別遵守事項へ被害者やその遺族の意見・要望を反映し、実施内容等の被害者関係者へ詳細な報告・伝達を徹底</li> </ul> </li> </ul> <p>④・死亡事故等の重大事故を犯した者の免許取り消し後、再度免許取得の際の免許証の「レッド(赤色)」表示をゴールド、ブルーの色分けに追加する。</p> <p>加害者において、自らが引き起こした交通事故結果の重大性について、日常生活の中で認識を深めることにより、再犯の防止へ効果が期待できる。身分証明証として活用しなければ、他人に見せる機会は皆無であり、特段支障となることはないと思われれます。重大事故を引き起こしてもなお、その後に自動車の利便性を必要とするのであれば、そのような対応もやむを得ないと考えます。</p> <p>⑤【「生きた交通安全教育活動」に向けて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>わたしたちと同様な自助グループなどの団体への活動資金のご支援・補助、活動機会の確保など、利用しやすい公的な支援を制度化・運営をお願いするとともに、交通事故の被害者やその遺族の方々への支援の輪が広がり、互いに寄り添い支え合う社会的風土が形成されるような取組みをお願いしたい。</li> <li>わたしたちは、交通事故により深い悲しみやつらい経験を抱えておりますが、これ以上「大切な人を失いたくない」との思いと、これ以上、わたしたちと同じ経験をする人が増えないよう、自らの経験を通じて「生きた交通安全教育活動」の一端について微力ながら担いたいと考えております。</li> </ul>
116	①高齢者及び子どもの安全確保②歩行者及び自転車の安全確保③生活道路における安全確保及びルール、マナーを守っている運転者の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>飲酒運転の根絶</li> <li>飲酒ひき逃げの防止</li> </ul>	飲酒運転の根底にあるアルコール依存症及びその予備軍に対する総合的、多面的な取組み	<p>①アルコール基本法に基づく、基本計画での酒害対策の盛り込み</p> <p>②アルコールに対する教育の強化、飲酒運転防止への啓蒙(学校教育での取組み)</p> <p>③飲酒運転検挙者、飲酒運転加害者等の再発防止対策の強化</p>
117	—	交通安全思想の普及徹底	飲酒運転について、法律による厳罰化が進み、社会的非難が高まっているにもかかわらず、いまだ根絶には至っていません。このため、法律による厳罰化とは異なる観点で、規範意識の定着や再発防止の取組が必要である。	<p>①規範意識の定着のためには、特に教育機関等による教育及び知識の普及を進めること。</p> <p>②再発防止のためには、飲酒運転違反者に対するアルコール依存症に関する診断を医療機関で受けさせるなどの措置をとり、アルコール依存症の早期発見及び治療に結びつける。これらの対策により、飲酒運転根絶をめざし、関係機関・団体等が連携して取り組む。</p>

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
118	歩行者及び自転車の安全確保	安全運転の確保	多くの飲酒運転事故はアルコール依存症によるもの。ハンドルキーパー運動では解決できない。	—
119	飲酒運転の撲滅	アルコール問題対策	飲酒運転事故件数は減少傾向にあるものの、未だ悲惨な事故が後を絶たない。警察庁の「常習飲酒運転者に講ずべき安全対策に関する調査研究報告書」(平成21年3月)によると、飲酒運転違反者の57.6%が再犯者であり、また、飲酒運転違反者の32.2%、再犯者の40.2%にアルコール依存症の疑いがあることが判明しており、飲酒運転の背景にはアルコール依存症の存在がある。飲酒運転を撲滅するためには、このようなアルコール問題対策が不可欠である。	行政、警察、医療機関等が連携し、アルコール依存症の予防及び治療を促進する。また、アルコール問題を早期に発見し、解決に導くためには、家庭や職場などの周囲の者もアルコール問題について正しく理解することが必要であることから、教育・研修を充実させるとともに、適切な相談窓口の整備が必要である。
120	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	道路交通秩序の維持	①危険ドラッグの厳罰化と対策に現時点以上に早急に取り組む。 ②運転者はハンドルを握った瞬間、人格が変化すること、あたかも強い立場に立ったかのような優位性の錯覚が誰にも起こり得ることをもっと積極的に周知させる。また、如何に車両が生身の人間に対して大きな破壊力を持つものであるかを具体的に認識させていく。 ③死亡者が減少している今こそ、死亡事故に関しては事故原因の徹底した真相解明に着手し、そのための科学捜査等の強化を諮る。 ④事故原因を個人の問題に留めず、交通システム全体の問題点から検証する。 ⑤警察・検察においては、全死亡事故について起訴する姿勢で臨む。 ⑥スウェーデン「ビジョン・ゼロ」の理念と骨子の真相解明に取り込む。	
121	高齢者及び子どもの安全確保	交通安全意識の高揚	近年、「危険ドラッグ」を使用した事件・事故が社会問題になっている。そこで、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立同様、危険ドラッグを使用した運転根絶に向けた規範意識の確立を図り、この種の交通事故を防止する必要がある。なお、「交通安全思想」という言葉は、近年、あまり使用しない言葉であるため、「交通安全意識」と変更した。	危険ドラッグの危険性やこれを使用した運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教室や広報啓発活動を推進する。また、関係機関・団体と連携した広報啓発に努め、地域における危険ドラッグ排除の気運醸成や「危険ドラッグを使用しない、運転しない、させない」という規範意識の確立を図る。
122	子どもの安全確保 道路における安全確保	安全運転の確保	平成24年4月以降、京都府亀岡市をはじめとして全国で登下校中の児童が死傷する事故が相次ぎ、「通学路における緊急合同点検等実施要領」を作成するとともに、関係機関の連携のもとに通学路の安全対策を講じるよう各省庁から全国の自治体に依頼があり取り組まれているところであるが、昨今、いわゆる脱法ドラッグの乱用者が犯罪を犯したり、重大な交通死亡事故を引き起こしたりする事案が後を絶たず深刻な社会問題となっている。脱法ドラッグの乱用が原因となる登下校中の重大事故が起きないようにどう対策を講じるか。	脱法ドラッグの乱用の根絶を図るため、第4次薬物乱用防止5か年戦略及び薬物乱用対策推進会議における内閣総理大臣指示を踏まえ、実態把握の徹底、その危険性についての啓発強化、犯罪の取り締まりの徹底、規制のありかたの見直しなどがなされているが、特に登下校中の児童・生徒の死傷事故防止・根絶に向けては、 ①悪質性、危険性を見抜いた連続性のある取り締まり強化 ②強固なガードレールの設置など通学路等の緊急を要する整備 ③安全に資する歩行者空間の整備 などを国や地方自治体主導で早急の始めること。
123	重大事故の未然防止	飲酒・薬物運転の撲滅	近年、危険ドラッグでの重大事故が多発しています。また取り締まり強化によって飲酒運転が減少したとはいえ、飲酒による重大事故もあとを絶ちません。これらの事故に巻き込まれることは、健全な市民生活をいとなむ者にとって大きな脅威といえます。重大事故が発生する可能性の高い飲酒・薬物運転を撲滅するため、飲酒・薬物運転者への厳罰化、提供者への法規制と罰則強化。飲酒・薬物運転を許さない社会機運をさらに高めていく必要があると思います。	①取り締まりの強化・夜間パトロールの強化 ②危険ドラッグ販売店、販売者への規制・処罰強化による撲滅 ③飲酒・薬物運転者への処罰強化(原則、危険運転致死傷罪の適用) ④危険ドラッグ使用時の危険広報・違法性の広報

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
124	高齢者及び子どもの安全確保	安全運転の確保	最近違法ドラッグを使用しての運転により、重大な事故が多発している	①徹底的な取り締まり。 ②違法ドラッグ使用による運転の厳罰化。 ③運転免許更新時に、違法ドラッグ使用による運転の危険性について周知する。
125	歩行者及び自転車の安全確保	安全運転の確保	近年、危険ドラッグ、薬物依存による暴走事故が相次いで発生している。他方、国に先んじて、東京都が条例により個々の薬物を指定して規制を行っている。国の規制は新たな危険ドラッグの出現に対応できていないとされている。	①危険ドラッグ、薬物乱用の予防：医師会、かかりつけ医と教育現場・職場との連携による啓発、治療の実施。 ②国において、危険ドラッグを迅速、包括的に規制できる仕組みの検討。
126	生活道路及び幹線道路における安全確保	交通安全思想の普及徹底	交通安全思想をより一層普及・促進させるためには、地域、関係機関及び団体等が交通安全に係る共通認識を持ち、同じ目的に向けて取り組むことのできる各種イベント等を実施することが重要である。	地域、関係機関及び団体等が一体となり、自動車安全運転センターの発給する運転経歴証明書を利用し、一定期間の無事故・無違反にチャレンジする「無事故・無違反コンテスト」等のイベントをより一層推進することにより、参加者の交通安全意識の啓発に資する。
127	運転者の心身の安全確保	危険運転の排除	飲酒、危険ドラッグ等使用による運転の排除 体調不良(睡眠不足、過労、精神的疲労等)による事故の未然防止	免許取得時、更新時、違反者講習等における健康診断、心理テスト、カウンセリング等の実施
128	歩行者及び自転車の安全確保	交通安全思想の普及徹底	・平成26年秋の全国交通安全運動においても、「危険ドラッグ」の悪質性・危険性についての広報啓発活動の推進を図るよう通知がありました。具体的な内容については触れられませんでした。 深刻な社会問題となった事件を受け、交通安全思想の普及活動の一環で、推進内容に具体的な対策を盛り込むことを検討してはいかがでしょうか。	・「柱」の交通安全に関する普及啓発活動の推進内容に、「危険ドラッグ」の悪質性・危険性についての広報啓発活動を盛り込み、業務担当課との連携などによる、効果的な啓発方法を例示する。
129	高齢者及び子どもの安全確保	交通安全思想の普及徹底	本県では、高齢者による交通死亡事故が多く、全交通事故死者の約6割を占めている。(本年1月から8月末現在44人中25人) 少子高齢化が問題となっている中、高齢者はもちろんのこと、子どもの尊い命を交通事故により失うことは、当事者の家族にも精神的苦痛を与えることとなるばかりか、民事問題(訴訟)にも発展するおそれがある等、当事者双方が苦しい立場に立たされることとなる。	○毎月1日、20日の交通安全日における広報車での広報活動 ○県政広報テレビ番組出演による広報 ○ラジオ放送による広報 ○交通安全出前講座による交通安全意識の高揚 ○啓発チラシの増刷・配布 ○幼児・児童の交通安全教育用教材(交通安全紙芝居・DVDソフト)の充実・活用
130	交通安全の広報活動推進	交通安全思想の普及徹底	ドイツなどでは、交通安全思想の普及徹底として、ゴールデンタイムのテレビ放送やインターネット上での動画を利用して教育啓発をしています。わが国においても、このような交通安全啓発活動が必要と思われる。	自動車メーカー及び販売店による、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る。例えば、利益の一部を交通安全施策に還元させるとか、テレビのコマーシャルに交通安全をテーマにしたものを流すことを義務付けることなどはどうでしょうか。
131	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	交通安全思想の普及徹底	(第9次交通安全基本計画)P.42 キ、効果的な広報の実施 広報媒体としてのテレビの問題点 自動車のコマーシャルには、いたずらに車の快適性だけを煽るものがある。また、自動制御が万能であるかのように謳うものもある。 交通事故を防ぐ究極の対策は、運転者の心の問題である。 心のブレーキを持たない運転者に、運転する資格はない。	文言の追加・変更を希望 ・雪道や、荒野、また、道幅の狭い山道を快適？に飛ばす車。 暴走行為を煽っている。 ・ドラマで、きちんとシートベルトはするが、発進、転回、停止、の際の効果音として、タイヤの軋む音が使われる。 それも、警察車両で使われることが多い。 世界的にみて、タバコのコマーシャルは規制がかかってきた。 同じように、交通安全を唱えるならば、これらに対しても、何らかの規制を講じる必要がある。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
132	交通犯罪の実態の周知	交通安全思想の普及徹底	毎日多く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す。	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、国による「慰霊祭」を開催する。
133		安全確保	・交通事故に関しては再犯が多くみられ、交通事件に関する講義の充実 ・児童、生徒への交通安全教室のマンネリ化が見受けられ改善を	・左記に対して、「生命のメッセージ展」との協議を希望。既に学校、企業(安全教育)での被害者・遺族の講演とメッセージ展開催依頼が多くある。メッセンジャーとの対峙は、参加者に気づき、感じとる事により交通安全、思想普及につながり、効果が出ている。
134	交通安全教育	交通安全思想の普及徹底 研究開発・調査研究の充実	道路交通において、交通ルール違反者が多々存在する 警察の取締りだけではカバーしきれない	交通事件の被害者・被害者遺族は、交通ルールの重要性、ルール違反がもたらす甚大な被害等について身をもって体験している。その様な体験談等を、被害者・被害者遺族から国民1人1人が直に聞くことが、交通安全思想普及に繋がる。又、「生命のメッセージ展」には、様々な事件・事故のご家族がおられる。上記記載の話を直に聞くことに併せ、メッセンジャー達と対峙する事でよりいっそうの効果が得られる。聞き手や捉え方によっては同時に研究開発及び調査研究の充実等にも繋がる
135	交通犯罪の実態の周知	交通安全思想の普及徹底	交通安全基本計画の連絡会議には被害者遺族の代表が含まれていません。	交通犯罪の悲惨さを身をもって知り、交通安全の推進にもっとも関心のある被害者遺族の代表を連絡会議に加えることにより、真の交通安全思想が根底に流れる基本計画を実現する。
136	実際の交通死者数	交通安全思想の普及徹底	現在、一般国民は、交通死者数を24時間以内の数字で認識しています。しかし実際には1年間での死者数が厚労省より発表されています。その数は認識している数の約1.5倍になります。 交通死ゼロを目指すのはまず、この実際の数字の認識が必要と考えます。	尊い命のすべてを守るためにも、24時間以内という安易な数字の表示を改め、今後は人口動態統計による1年間の交通死による犠牲者数を基本に、広く国民に公表していくべきと考えます。
137	追突事故の防止	安全運転の確保	本県では、事故類型として「追突事故」が全交通事故の約4割を占めている。(本年1月から8月末現在44人中25人) また、人口10万人あたりの発生件数において、ワースト上位に位置していることから、交通事故総量抑止にも取り組んでいく必要がある。	○追突事故防止のための「みつつの3」運動の推進 本県では、追突事故の未然防止及び交通事故総量抑止を図ることを目的として、交通対策協議会において決定された運動 ・3秒間の車間距離 ・3秒、30メートルルール(車間距離)の徹底 ・3分前の出発 を強力に推進している。 ○県政広報テレビ番組出演による広報 ○ラジオ放送による広報 ○交通安全出前講座による交通安全意識の高揚



整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
138	交通死傷ゼロの社会実現	自動車の抜本的な速度抑制と規制	スピードと効率優先からのパラダイム転換を図り、自動車の抜本的な速度抑制と規制を安全対策の基本に据える。そのため、段階別速度制御車の導入、ISAの実用化など具体的対策を位置づける。	これまでの長い苦難の歴史から私たちが学んだ教訓は、利便性、効率性、そしてスピードという価値を優先して追求してきた「高速文明」への幻想が、人々の理性を麻痺させ、真の豊かさとは相容れない危険な社会を形成してきたということです。安全と速度の逆相関関係は明白です。持続可能な共生の交通社会を創るための施策の基本に速度の抜本的抑制を据えるべきです。クルマが決して危険な速度で走行することがないように、今まで以上に踏み込んだ新たな規制が急務です。 クルマ自体には、 ①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) ②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です。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です。これまで検討されてきたITS(Intelligent Transport Adaptation 高度道路交通システム)は、情報による効率的制御であるもののハード面での高速走行を前提にするという矛盾を抱え、安全性向上にどれだけ寄与しうるかは不明です。同様に「自動運転」の技術開発が、今後も多数存在するであろう「非自動運転車」の危険な速度走行を免罪することにはなりません。今あるクルマの速度規制こそが急がれます。
139	高齢者及び子供の安全確保	安全運転の確保	安全運転を確保するためには、運転者の能力及び資質の向上を図ることが必要であり、また、安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者(指導者)を育成する必要がある。	自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。
140	自動運転車に係る規律の確立	自動運転車に係る運転免許制度等関係法令の整備 自動運転車の安全教育	自動運転車の開発に合わせ、 ①運転免許取得、更新等に係る法整備、 ②事故発生時の法的責任の明確化 ③自動車教習所の環境等の事前整備 ④運転者を対象とした自動運転車の注意事項等に関する安全教育が必要	—
141	高齢者及び子供の安全確保	安全運転の確保	【二輪車安全運転対策の推進】 二輪車運転者に対する実技指導は、二輪車の事故防止上必要である。特に、二輪車(原動機付自転車)運転免許を初めて取得した者あるいは一度は二輪車運転をやめたものの、再び乗りはじめようとするリターンライダーは、運転技量的に未熟あるいは自分の運転に自信が持てないまま運転することにより交通事故につながりかねないことから、特に重要である。	○関係団体等が行う、実践的な二輪車安全運転講習会への参加を促し、二輪車運転者に対する安全運転教育の充実を図る。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
142	交通死傷ゼロの社会実現 ※関連①高齢者及び子どもの安全確保②歩行者及び自転車の安全確保③生活道路における安全確保	安全運転の確保	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。飲酒や薬物使用による死傷事件を撲滅するため、血液検査の制度化と飲酒の違反者へのインターロック装着義務化を行う。	交通犯罪を撲滅し、交通死傷被害をゼロにするため、 ①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。 ②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。 ③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などは永久に免許取得資格を剥奪すべきです。 ④危険で悪質極まりない飲酒や薬物使用での死傷事件を撲滅するために、厳罰化とともに事故の際の運転者の飲酒検査の徹底や血液検査を制度化する。 ⑤飲酒の違反者には「インターロック」(アルコールを検知すると発進できない装置)装着を義務化し再犯防止を徹底する。
143	生活道路及び幹線道路における安全確保	安全運転の確保	災害時、地震・洪水等による道路不通の場合の安全確保、運転手のとるべき行動について。 ハイジャック、また急病になった時の運転手の対応について。	災害時のマニュアルでは、安全な場所で停車し連絡を取り合い救助に向う。子どもは車両から降ろさないで待機する。 急病については連絡を取り合って対応する。
144	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	安全運転の確保	(第9次交通安全基本計画)P.48 (4)自動車運送事業者の安全対策の充実	文言の追加・変更を希望  1、追加:①大型バス、大型トラックには、車掌、あるいは助手の同乗を義務付ける。 2、追加:②運賃につき、採算を無視するような安価は、法で規制する。 3、追加:法定速度遵守の徹底。 そのためには、法定速度を無視しなければ、到着できないような所要時間で運行した場合は、罰則を設ける。 その対応策として、 ③都市間の自動車専用道の整備、あるいは鉄道との連携を図る。 ④フェリーボートのように、フェリー貨車といった発想もあり得る。
145	生活道路及び幹線道路における安全確保	安全運転の確保	飲酒運転根絶の受け皿としての運転代行業界の健全化に向けて、当協会は様々な活動を展開しておりますが、昨今北海道において運転代行業者による死亡事故が発生し、北海道警察本部より当協会あてに、運転代行に係る事故防止の徹底を図るよう強い指導がありました。 当協会としても、会員各位に対し従業員教育の徹底ならびに事故防止対策の強化を呼びかけたところであります。 事故多発の原因としては、近年新規運転代行業者の市場参入により(代行業者数の推移＝平成14年4,148→平成25年8,848)、地域によっては過当競争化し、採算無視の低料金営業が横行、それによる売り上げ減をカバーするためにスピード違反、割り込み、等の違法行為を招き、それが事故を誘発する要因であることがうかがえます。 同時に、経費を削減するための不法な手段として、損害賠償措置を講じていない随伴自動車による営業行為を行っている業者の存在も否定できません。	「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」を遵守することが、運転代行業者の義務であり、それによる運転代行業者の健全化が、利用者からの信頼を獲得し、飲酒運転根絶の受け皿としての社会的役割を全うする手段であると確信します。 そのために、協会では交通安全講習会等を通じて、業界健全化のための活動を推進しております。 願わくば、行政当局におかれましては運転代行業法並びに道路交通法に則した取り締まりを徹底強化いただくとともに、立入検査等による業者の適正化法遵守の確認等をよろしくお願い申し上げます。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
146	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保	交通安全思想の普及徹底 ・救助・救急活動の充実	頭部外傷は転倒防止を如何に進めるか、並びに起きた場合の外傷軽化にかかっている。咬合の安定はこの転倒防止に非常に役立つ。高齢者が歯の喪失部に義歯を装着せず、咬合の不安定化は易転倒につながることはエビデンスもある。従って義歯装着による咬合高径の安定は転倒予防に重要な役割を占めている。さらに転倒・事故による脳震盪・脳挫傷、顎骨骨折、口唇・粘膜・舌等の裂傷、歯牙破折・脱臼等の予防にはマウスガード等の口腔保護装置が有効であることもエビデンスが得られている。しかしながら、歯の喪失部への義歯未装着者はまだまだ多く存在し、外傷の予防手段としてのマウスガード装着は、国民のコンセンサスを得られていない。さらにマウスガードそのものがまだ一般国民に十分に理解されていないことが現状にある。	交通安全に係る歯科的問題は、頭部外傷、特に口腔周囲並びに口腔内の外傷・歯牙損傷である。一般的には、転倒、衝突等による顎骨骨折、口唇・粘膜・舌等の裂傷、歯牙破折・脱臼が想定される。口腔周囲の外傷は、その整復・治療には咬合関係の復元という専門的治療技術が要求される。単純な損傷治癒は、口腔機能特殊性(咀嚼、発音、審美)から機能回復が不十分となりやすい。従って、これらを勘案するに、口腔周囲外傷に関しては、咬合を復元する顎骨骨折修復、脱臼歯の再植を含む処置、審美的修復、を勘案し、一般外科での処置ではなく、歯科医療機関での治療が望まれるものである。口腔周囲・歯牙の外傷については、現場での対応として、歯科医療機関受診を徹底させる必要がある。
147	高齢者及び子どもの安全確保 歩行者及び自転車の安全確保 生活道路及び幹線道路における安全確保	救助・救急活動	・救急医療機関等の機能維持 ・救急医療情報の提供 ・救急医療担当医師・看護師等の養成等 ・ドクターヘリの運航体制の充実	①救命救急センターや平日夜間急患センター、小児二次救急輪番病院の運営に対する支援 ②小児二次輪番病院の医師の負担を軽減するためのトリアージ担当看護師の設置への支援 ③医師の勤務環境を改善するための小児救急勤務医支援事業を補助する市町村への支援 ④救急医療の適切な利用に向けた、県民に対する啓発 ⑤地域の初期救急医療体制の強化 ⑥小児電話相談事業による、小児の保護者の不安軽減とともに、小児救急輪番を行う病院の負担軽減 ⑦救急医療啓発事業及び小児の急病時対応ガイドブックの作成、配布、小児の急病対応DVDの活用、小児科医師による講演会の開催 ⑧救急医療情報システムを活用した、受け入れ可否情報等のリアルタイムの救急医療情報の提供 ⑨高知大学医学部に災害・救急医療学講座を設置 ⑩外傷診療の専門技術研修の実施 ⑪ドクターヘリの運航に必要な経費について基地病院への支援 ⑫ドクターヘリ搬送事例の事後検証を定期的実施 ⑬ドクターヘリの離着陸場所のさらなる確保
148	生活道路及び幹線道路における安全確保	救助・救急活動の充実	第9次計画において掲げられている施策全てについて着実に推進されるべきと考えております。	—
149	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保	救助・救急活動の充実	・交通事故発生時に出勤するドクターヘリ、消防防災ヘリその他の救急医療用ヘリコプターの離発着のためのサイトが、高速道路に整備されていない。 ・さらに、一般道においても、ヘリコプターと救急車とのドッキングポイントとなるサイトも整備されていない。	高速道路、一般道における救急医療用ヘリコプターの離発着用サイトの整備。
150		救助・救急活動の充実	これまでの交通安全基本計画においても、「応急手当の普及啓発活動の推進」が掲げられてきたが、「日本版救急蘇生ガイドライン」、「救急蘇生法の指針」の改訂を踏まえ、e-learning、ビデオ学習の導入等の教育方法の見直しが行われた。	・教育方法の見直しの周知。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
151		救助・救急活動の充実	多数の傷病者が発生する大規模事故が発生した場合、救急隊、(都道府県)DMAT、3次救急医療機関等からの派遣チームだけでは対応できない場合がある。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模事故発生時、地域の医療行政当局や消防当局、救急医療機関から、地域医師会等に医師等の派遣要請を円滑に行えるようにする。</li> <li>・平素より医師会、消防機関、医療行政当局、警察、救急医療機関等との間で、「顔の見える関係」を構築する。</li> <li>・空港、港湾等のある地域では、災害対策も兼ねて、平素より医師会、消防機関、医療行政当局、警察、救急医療機関、空港・港湾関係者等との間で「顔の見える関係」を構築すると同時に、事故発生時の応援協定を締結し、体制を整備する。なお、医療支援活動には、現場への出動の他、現場からの搬送患者を受け入れる医療機関も含まれる。</li> </ul> 例)羽田沖日航機墜落事故(昭和57年2月:蒲田医師会)、名古屋空港事故(平成6年4月:愛知県内5医師会)
152		救助・救急活動の充実	超高齢社会の到来により、入院需要が高まる。他方、地方の過疎化・人口減少や、地域によっては医療機能の分化、在宅医療推進策のため、医療機関の撤退や縮小が進むと思われる。	交通事故による患者の救命救急医療を迅速・円滑に提供するため、各地域において、医師会等の関係団体、救急医療機関、消防機関、医療行政当局、介護関係事業者団体等で協議を行い、以下の対策を進める。 <ol style="list-style-type: none"> <li>①在宅・介護施設等からの急変患者の搬送先調整、初期・2次救急医療機関の役割分担等により、重篤患者に対応する3次救急医療機関の負担軽減を実施。</li> <li>②救急患者の転院のため、地域の救急医療機関同士で病院救急車の共同運用を実施。</li> <li>③119番通報の適正利用の推進</li> <li>④救急医療を終えた患者の転棟、転院、在宅・介護施設への移行のための体制づくりを進め、救急用の病床を確保。</li> </ol>
153	①交通安全教育 ②高齢者及び子どもの安全確保 ③歩行者及び自転車の安全確保 ④生活道路及び幹線道路における安全確保 ⑤交通事故事件被害者に対する支援	救助・救急活動の充実	救急記録の統一と被害直後の頭部画像診断の実施	救急記録の統一と被害直後の頭部画像診断の実施 <ol style="list-style-type: none"> <li>①救急記録記載事項の統一 交通事故で傷害を負った被害者がいる場合には、救急車が現場に臨場するが、その際に作成される消防活動記録については、自治体毎に形式が異なっている。医師の治療等に役立てるためにも、記載事項の統一が図られることが望まれる。</li> <li>②被害直後の頭部画像診断の実施 交通事故では、頭部を強く揺さぶられることが多く、被害者が脳に大きな障害を負うことが十分に考えられる。被害直後のCTやMRIによる画像診断の実施は、その後の高次脳機能障害などに対する適切な治療等のために極めて重要であるため、原則的に実施するものとしていただきたい。また、救急医療に携わる医師や看護師の、交通事故外傷に対する理解を深めることも重要である。</li> </ol>
154	—	損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	第9次交通安全基本計画の柱「7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進」の(2)損害賠償の請求についての援助等・ア交通事故相談活動の推進について引き続き対策を講ずる。	左記対策として、引き続き <ol style="list-style-type: none"> <li>①交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協力を図る。</li> <li>②交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図る。</li> <li>③交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、地方公共団体のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。</li> </ol> を実施する。



整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
155	被害者対策	損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	(第9次交通安全基本計画)P. 58 交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化 (第9次交通安全基本計画)P. 66 (2) 交通事故被害者支援の充実強化	<p>文言の追加・変更を希望 ＜提案理由＞ 交通事故事件の被害者は、加害者と比較し、現行制度上は圧倒的不平等の立場に置かれている。それは、事故といながら事故の事実認定において、蚊帳の外に置かれているからである。特に、被害者が死亡あるいは重症の場合、双方立会いの現場検証ができないばかりか、損害賠償を考え始めたときには、すでに、証拠となるものが諸処分されていることが、ほとんどであり、加害者の一方的な主張に基づく、実況見分調書が、あたかも、公式見解であるかのように、一人歩きする。被害者側は、よほどの者でない限り人生初めての法律上の交渉に自ら対峙する。しかも、相手はその道の専門家である。勝敗は、すでに決している。</p> <p>世間では、保険制度があつて、自動車事故の場合は恵まれていると思われる。殺人、傷害の被害者と比べて、まだましじゃないかという議論がある。しかし、これは『下を見て暮らせ』の論法である。交通事故以外の障害事件被害者に対する補償は、明らかになおざりであり、それはまた別個の問題として、早急に解決すべきである。しかし、交通事故の場合は、逆に保険制度があるということを隠れみのに、この場面での2次被害が多く発生する。言い足りないが、理由はここまでとして、以下具体的な対策を提案する。</p> <p>対策に対する提案 1、捜査に関して ①物的証拠は、最終決着がつくまで、加害者の負担で、保存する。 破棄処分は、被害者側の同意を必要とする。(法改正) ②通信機器の通信記録は、通信事業者に提出を義務付ける。(法改正) ③実況見分は、双方立会いで。一方が、死亡あるいは重傷の場合は、法テラスなどから、人員を出し、本人の代理をする。(通達で可能か?) ④実況見分調書は、完成すれば当事者双方に開示する。 (事故なんだからというのであれば、捜査の密行性は不要のはず) 2、交通事故被害者支援の充実強化 ⑤交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又は掛け替えのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。</p>
156	交通事故被害者支援の推進	交通事故被害者への情報提供の充実	当会が奨学金を貸与している交通遺児の保護者から寄せられる意見として、交通事故に遭った時、①法的支援、②経済的支援、③障がい認定に係る支援、に関する情報提供をもっときめ細かく行ってほしいという意見が多く聞かれ、交通事故被害者に対してこのような情報を提供するシステムの整備が十分ではないと思われる。	<p>①交通事故発生時には必ず警察が関与することから、公的機関であり社会的に信頼されている警察が前面に出て、左記①～③の支援が受けられる機関・組織を紹介するなど、積極的に交通事故被害者への情報提供に努めることが必要であると考え。</p> <p>②また、この施策の一環として、当会の活動も併せて「交通安全白書」に採り上げるなど、当会の交通遺児支援活動を広く周知していただき、ひとりでも多くの交通事故被害者の方々当会の支援システムを利用していただきたいと考えている。</p>
157	交通事故被害者支援の推進	損害賠償の請求についての援助等	既存の施策で、既に交通事故相談、損害賠償の請求についての相談及び援助に関する活動の推進として、関係団体との連絡協調が図られているところであるが、被害者への周知が行き届いていない場合がある。民間の諸団体については、それぞれの特性により相談、和解の斡旋等のさまざまな段階や状況に応じて援助内容が異なるため、今後もそれらについての情報提供を強化する必要がある。	損害賠償の請求についての援助等については、援助を行う公的相談所その他、民間の関係団体も自助努力で広報活動を展開しているが、連携を更に強化し、当事者が足を運びやすい身近な公的機関等において、情報を一元的に利用者へ伝えるなど、効果的な情報提供を図る。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
158	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	①死亡・重傷等の被害者に対し、適正・十分な支払いがなされず、むしろ損保会社側を保護する法律の現状がある(金融庁)。五カ年計画が「人命尊重理念に基づく」と謳われているにも関わらず人命ではなく企業側を国が守るのは改めるべきである。 ②役所や運送業大手は「任意保険」の任意の部分を経費削減のために現実的には悪用している。「実際に事故を起こした時には、十分な補償をする」などという絵に描いた餅のごとく綺麗ごとで取り繕い、いざとなると経営優先、利益優先の姿勢が判明する。国はこういったあからさまな現状を放置することなく、交通安全対策から逸脱しているので、早急に対策を講じ、十分な補償ができるシステムを義務付ける。 ③交通遺児への奨学金及び育英基金は、基本的に返済型でなく無償とする。	
159		損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	・自賠責保険は強制加入のはずなのに、加入していない人もいるようだ。皆がきちんと加入するよう対策を取って欲しい ・事故の際自賠責から最高3000万円までお金が出るが、それは皆が納めたお金であり加害者の懐は痛まないのではないか。 また、相手が任意保険に加入していなかった場合、一家の大黒柱を失うような事故では残された家族の補償が足りない。 ・年少者についても補償を充実させるべき ・死亡事故でなくても寝たきりになった場合の補償も充実させてほしい	①自賠責と任意のセットの保険などを自動車販売する所から勧めるなどしてほしい。 ②車を個人で売買するなどして保険に加入していないであろう者の取り締まり強化 ③国や県の担当者は被害者の声を直接聞く機会を設けて欲しい。
160	事故原因の究明	損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	件数の多さや交通事故を軽く扱う傾向からくる杜撰な捜査や加害者よりの捜査を是正し、被害者の人権を守り、加害者の再犯を防止する。	警察の捜査段階の早期における捜査情報の開示
161	①交通安全教育 ②高齢者及び子どもの安全確保 ③歩行者及び自転車の安全確保 ④生活道路及び幹線道路における安全確保 ⑤交通事故事件被害者に対する支援	被害者支援の推進	遺族の意見を聴くための工夫	○遺族の意見を聴くための工夫 ①交通安全基本計画について、見直しの実施の際の意見聴取の時間が短すぎるので、被害者の声を聴くスタンスがあるのであれば、もっと時間的に余裕がほしい。 ②計画見直し作業については、少なくとも3人の被害者遺族を委員として参加させていただきたい。
162		研究開発及び調査研究の充実	被害者からの視点での様々な取組 当事者の生の声を反映しての資料作成	「いのちのミュージアム」には、様々な事故の遺族がメンバーとして、又全国、それぞれの地域にて自助グループ設立をしている。 協力連携体制が強化されることにより、被害者の要望等、的確に収集し、広報啓発が進められる。
163		研究開発及び調査研究の充実	被害者からの視点での様々な取組を体験者の声を反映させるには全国の自助グループの把握とネットワークづくりが必要	・様々な団体が相談窓口を持っているが何の相談を得意としているかははっきりと打ち出していない、窓口の統一化を図ってほしい。 ・例えば「いのちのミュージアム」には様々な事故の遺族があり、全国のメンバーが地元にて自助グループを設立している為、「いのちのミュージアム」に意見や、調査を委託、依頼されると、意見等を収集しやすいと思われる。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
164		被害者支援の推進	・子ども達のグリーフケア。以前、福岡での交通事故サポート事業の意見交換会に参加時にもお伝えをしたが再度検討していただきたい。	・子ども同士のふれあい(集い)により子供達も前に向かって少しづつ生活を戻していける。ブロックごとに分けてその様な会を開催していただき各地域にある自助グループと連携をとって開催するとより効果的。私達の自助グループでも親子で参加していただき、親と子が互いの思いもしることができる。
165		被害者支援 交通安全思想の普及徹底	・交通事故に関して再犯が多くみられるので、児童、生徒への交通安全でのマンネリ化がしている様なので改善を ・交通事故に関する協議	左記に対して、「生命のメッセージ展」とのコラボを希望する当事者の講話を、メッセージ展でのメッセージとの対峙によりそれぞれが気づき感じとることができる。学校、企業にて依頼(安全教室の)が多くあり効果有り
166	歩行者及び自転車の安全確保	安全運転の確保	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。大型車特有の左折巻き込み事故を防止する必要があります。	大型車の死角にカメラやセンサーを装備するなどのハード面での対策をメーカーに義務化する。ドイツで実施されているように、交差点に左折巻き込み防止用のミラーを設置する。
167	車内での電子機器使用の規制	安全運転の確保	運転手の自己申告に頼る捜査しかされないため、カーナビやテレビ、スマートフォンが原因である事故は、実際には相当数あると思われます。多機能化するスマートフォンや、テレビを視聴しながらの事故がさらに増加することが懸念されます。	①移動中は携帯電話やスマートフォンが作動しないようにする。 ②走行中にカーナビの操作やテレビ視聴ができるように改造することを法規制する。
168	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	安全運転の確保	(第9次交通安全基本計画)P.48 (3)安全運転管理の推進 ドライブレコーダー等装着の普及推進	文言の追加・変更を希望 普及推進を「義務化」に、変更する ※ドライブレコーダーの装着は、全車両とすべきである。
169	①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保	安全運転の確保	①営業ドライバーを多く抱える運送大手企業等の運転手には被害者遺族が講ずる「生命の教育」の聴講を義務付ける。被害者遺族等の実体験による講演が学校・行政・刑務所・警察・企業等でこれまでに無かった安全意識向上への功を奏し実績を重ねているため、プロの運転手にまず公共道路上では「人命尊重」が優先であることの意識づくりとして推進する。 ②自動車教習所で教習生、職員らに被害者遺族等が講ずる「生命の教育」の聴講を教習の一環として義務付ける。	
170		安全確保	先進技術の適切な導入	①ドライブレコーダーの標準装備推進 ②飲酒時、無免許ではエンジンがかからない等、大型車両等に取り付けられている「車線逸脱警報装置」等、様々な先進技術を一般車両にも導入

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
171	①交通安全教育 ②高齢者及び子どもの安全確保 ③歩行者及び自転車の安全確保 ④生活道路及び幹線道路における安全確保 ⑤交通事故事件被害者に対する支援	安全運転の確保	1先進技術の適切な利用 2安全運転管理者及び事業主の意識の向上	<p>○先進技術の適切な利用</p> <p>①飲酒時にはエンジンがかからない構造に 飲酒運転については、アルコール依存の問題など、本人の自覚だけに頼れない側面もある。よって、飲酒していたらエンジンがかからないようにすることも検討されるべきである。</p> <p>②ドライブレコーダー標準搭載の推進を ドライブレコーダーは、事故の状況を明らかにするだけでなく、交通事故の防止にも役立てることができると思われるので、標準装備を検討すべきである。また、職業車については、補助金に加えてさらにバックアップし、標準搭載を積極的に推進すべきである。</p> <p>③IT活用により生活道路での自動低速化の実現を 情報通信技術(IT)を活用し、生活区域などにある一定の道に入ったら一定以上の速度を出すことが出来ないような車の構造システムを構築するよう、関連業界に働き掛け、国としても推進を強くお願いしたい。</p> <p>○安全運転管理者及び事業主の意識の向上 安全運転管理者および事業主の交通安全に対する意識の向上を図るとともに、その責任の重大さを十分に理解させることが重要である。そのためにも</p> <p>④死亡事故、重大事故が発生した場合は、運行記録紙や健康管理記録、ドライブレコーダー記録等の提出を義務づけ、事業主における安全管理の実態について徹底した調査を行うことが求められる。</p> <p>⑤事業主及び安全運転管理者に法令違反があったことが認められれば、指導、厳正な処罰も検討されなければならない。</p> <p>⑥過労運転や過積載等の法令違反については、調査、指導及び取締りの強化を図る必要があり、第三者からの情報提供による調査等も徹底することが望まれる。</p>
172	歩行者及び自転車の安全確保	車両の安全性の確保	飲酒運転の根絶に向けた規範意識の機運が高まるなか、広報啓発活動や、警察による飲酒運転の取締りを行っているが、飲酒運転の根絶には至っていない。飲酒運転は、飲酒運転を敢行する運転者の資質にも左右されている現状を踏まえ、物理的に飲酒運転ができなくなる(自動車そのものに飲酒運転を抑止させる)システムを整備していく必要がある。	<p>○飲酒運転根絶に向けた自動車安全対策の推進 車両本体に飲酒したものが運転(エンジン始動)しようとした場合、飲酒運転ができなくなるような「自動車飲酒運転抑止システム」を整備させ、物理的な観点から飲酒運転の根絶を図る。</p>
173	—	研究開発及び調査研究の充実	飲酒運転で検挙された者は、アルコール依存症の疑いがある者が多いことから、違反者に対し強制的に自動車を運転できないようにする仕組みや、アルコール依存症の治療を支援する仕組みが必要と考えられる。特に、アルコール健康障害対策基本法の制定により、国や地方自治体によるアルコール健康障害対策が推進されることとなるため、アルコール依存症の発見・治療などと連携し、飲酒運転対策を効果的に進めることが必要と考える。	<p>○道路交通の安全に関する研究開発の推進 安全運転の確保に関する研究の推進の一環として</p> <p>①ハイリスク飲酒者の減酒の達成に効果のある自動車のアルコール・イグニッション・インターロック装置について、情報の普及を図ることにより、その研究開発や商品化を支援(自動車メーカーとの連携)</p> <p>②飲酒運転検挙者のアルコール依存症スクリーニングと治療プログラム手法の開発(医療機関との連携)</p>
174		安全運転の確保	安全運転、捜査等に関する情報提供などについて	<p>①職業運転手(者)には運転手の健康管理表、運航状況、タコメーター、車両のドライブレコーダーの提出義務化</p> <p>②一般車両についてのドライブレコーダーの標準化</p>



整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
175	交通死傷ゼロの社会実現 ※関連①高齢者及び子どもの安全確保②歩行者及び自転車の安全確保③生活道路における安全確保	車両の安全性の確保	全てのクルマに段階別速度抑制装置装着を義務化する。 事故原因の科学的究明のためにも、ドライブレコーダーの装着を義務化する。	①自動車事故被害が深刻な事態となる根本要因は、クルマ依存と高速走行を最善の価値とみなすスピード社会です。速度抑制が基本に据えられないITS(情報通信技術を活用した交通システム)推進ではなく、全てのクルマに、道路状況に応じ段階別に設定した速度抑制装置(リミッター)装着を義務づけるなど、抜本的な速度抑制のための規制を進める。 ②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。これは科学的捜査に基づく公正な処罰に直結しますから、この点からも事故予防に寄与します。
176	①交通安全教育 ②高齢者及び子どもの安全確保 ③歩行者及び自転車の安全確保	研究開発及び調査研究の充実	交通工学分野における安全に関する基礎研究・応用研究の一層の進展	①交通事故データへの道路交通安全対策の専門家のアクセスを、不特定多数によるアクセスとは、守秘義務規定等の導入で明確に区分したうえで、同専門家が交通事故統計原票レベルの詳細な事故データを活用できる体制を整備すべき。 ②交通安全対策の詳細な効果評価結果も、上記専門家に広く開示、共有され、活用に供すべき。

# 鉄 道 交 通

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
1	①重大な列車事故の未然防止 ②利用者等の関係する事故の防止	①鉄道交通環境の整備 ②鉄道交通の安全に関する知識の普及 ③鉄道の安全な運行の確保 ④鉄道車両の安全性の確保 ⑤救助・救急活動の充実 ⑥被害者支援の推進 ⑦鉄道事故等の原因究明と再発防止 ⑧研究開発及び調査研究の充実	安全運転及び車両安全に関して 車両の乗降時の安全の確保・安全な車両の開発  車両の乗降時の踏み外し、車両の条項口と車両と車両の間の隙間を乗降口と誤認することによる転落事故防止の観点から、車両の出入りに音響信号、アナウンスなどの音声発生装置を取り付け、視覚障害者、児童などが簡単に車両の出入りを認識できる仕組みについての指針が必要。	①安全運転及び車両安全に関して 車両の乗降時の安全の確保・安全な車両の開発 (説明) 車両の乗降時の踏み外し、車両の条項口と車両と車両の間の隙間を乗降口と誤認することによる転落事故防止の観点から、車両の出入りに音響信号、アナウンスなどの音声発生装置を取り付け、視覚障害者、児童などが簡単に車両の出入りを認識できる仕組みについての指針が必要。  ②駅階段の安全確保 (説明) 駅階段の昇降口を確実に認識できる警告表示、会談の段端を用意に認識できる色づけなどによる転落防止に関する指針が必要。  ③駅構内の節電により、弱視者が見えにくく危険。駅構内を安全に歩行するため、安全歩行が可能な照度のガイドラインを定めていただきたい。
2	1. 利用者等の関係する事故の防止 2. 重大な列車事故の未然防止 3. 地震対策 4. 防災対策	1. ①鉄道の安全な運行の確保 ②鉄道交通の安全に関する知識の普及 ③鉄道交通環境の整備 2. ①鉄道の安全な運行の確保 ②鉄道交通環境の整備 3. 耐震補強工事 4. 鉄道交通環境の整備	1. ①都市圏の鉄道は過密ダイヤで運転しているが、踏切道が多く事故のリスクが高い ②高齢者、インバウンド旅客、車いす・ベビーカー利用者等の活動を支援する施策が展開される一方で、鉄道事業者の視点から見れば、マイペースで無謀な乗車や降車遅れ、踏切道での無理な横断や鉄道敷への侵入が増加しているように感じる。また、スマートフォンの普及により、列車の接近に気が付かない、ホーム及び車内の案内放送を聞いていない旅客が増え、触車の危険性が高まるとともに乗降遅れが増加しているように感じる。 これらの行為は、事故やダイヤ乱れにつながり、高密度輸送や相互直通運転等により鉄道輸送サービスが高度化する中、より広範囲に影響を及ぼし、かえって、鉄道輸送サービスの低下を招いている。 ③適正な気象データ(地震・強風・大雨)の適時・適切な発表及び迅速な伝達に基づく安全な運行の確保 ④自殺に起因する輸送障害への対応 2. 異常気象による運転障害と事故への対応 3. 新たに設定された津波浸水エリアにおける、鉄道施設の津波浸水対策の推進	①国や地方公共団体による立体交差化の推進 ②国や地方公共団体の補助と利用者負担によるホームドアの設置 ③鉄道利用に関するルールの教育・啓蒙 ④気象庁からの災害対策情報共有とお客様への周知 ⑤国や県と協力して沿線の土砂崩壊等の対策推進 ⑥事業者のみでは困難な事に対して行政を含めた総合的な国の施策と危険箇所の対策推進のための国の補助 ⑦津波浸水対策を実施するには、既設鉄道線に与える影響が大きく、莫大な投資が必要となる。補助金制度を設けることにより、対策施設の整備を推進する
3	利用者等の関係する事故の防止	鉄道交通環境の整備	ホームドア整備には多額の資金を必要とする。	整備促進に向けて、国の関係行政機関及び地方公共団体による積極的・弾力的な整備補助が重要である。
4	駅構内における旅客の転落防止	自治体と協力したソフト・ハード双方からの安全性の向上	酔客や、最近増加している歩きスマホなど、不測の転落事象について対応策が必要である。また、児童、高齢者、障害者など、交通弱者に対する安全性の向上について推進する。	①駅構内における転落防止用設備の設置推進や、ルールを制定し、自治体と協力して、歩きスマホの危険性について呼び掛けを行う。 ②事業者だけでは実効力が弱いため、必要であれば泥酔した旅客に対して、ホームへの立入り制限を設けたり、駅構内での歩きスマホ禁止したりする「禁止条例」的なルールを定める。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
5	②利用者等の関係する事故防止	①鉄道交通環境の整備 ②鉄道交通の安全に関する知識の普及	視覚障害児・者が安全に鉄道交通を利用するには駅のホームの安全確保や列車乗降時の安全確保が極めて大切である。また、鉄道交通業者のみならず広く一般の人にも視覚障害児・者の安全への協力や理解が求められる。	駅のホームに柵を設置して視覚障害児・者の線路への転落を防止してほしい。特に盲学校及び視覚障害者関連施設の最寄り駅には優先的に柵(ホームドア)の設置をお願いしたい。また、乗降時には注意を喚起し、周囲の人にも協力をお願いするように視覚障害児・者への理解啓発を広く社会に知らしめる。
6	利用者等の関係する事故防止	鉄道の安全な運航の確保	電車の飛び降り事故の防止	
7	利用者等の関係する事故の防止	鉄道交通の安全に関する知識の普及	運転事故の約90%を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。(第9次原文)	学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、学校の授業や自動車教習所の教習等も含め多様な場において広報活動を積極的にを行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。(第9次原文修正)
8	—	鉄道の安全な運行の確保	本道においては、JR北海道が運行する列車の事故や故障が多発し、それに関する検査数値の改ざんなどの問題が明らかとなったところ。JR北海道は、国土交通省からの事業改善命令及び監督命令を受け、本社におけるコンプライアンスの徹底が求められている。	「資質の保持」については、運転士の資質だけではなく、保守管理部門を含めた職員全体のコンプライアンスの徹底について記載
9	旅客が死傷する列車事故の防止	鉄道設備の整備と安全な運航の確保	緊急事態に直面した際に、人命最優先に行動する。また、過去に発生した事故や災害から学び、同種事故や災害を未然に防止する。	①現在の設備機能を維持・向上するためのメンテナンス投資や、さらに高い安全レベルを実現させるための設備投資をする。また、リスクマネジメントによる不測の危険を効果的に処理することにより、重大事故防止を推進する。 ②その他にも、隣接する沿線からの列車妨害による脱線事故を想定し、自治体と協力して防護手段を考察する。(高架下用地に対する無断立入・利用防止や、高架線路に対する立体駐車場等からの、支障物の投込み防止責任について、ビル等の所有者に対しても「義務化」も必要になってくるのでは。) ③事故発生を想定した救護訓練を、警察・消防と協力して実施することにより、いざと言う時の人命救助を円滑に実施できる様にする。(列車内で急病人が発生した際の引継など、普段から協力体制を構築して、マニュアル化等により動きやすくする)
10	鉄道設備の検査・管理データの改ざん防止	検査・管理データの厳正を管理	いわゆる「監査での発覚逃れ」の改ざんは、輸送の安全確保の仕組みを覆すものであり、重大事故に繋がるものである。その動機等のいかんにかかわらず、いかなるものであっても絶対容認できるものではないため、根絶を図る。	ビジネスコンプライアンスに関する社内研修を実施することにより、全社員がコンプライアンスの重要性を理解するように、社内教育を推進させる。また、ハード・ソフト双方から改ざんを防止するシステムの構築を推進し、検査・補修について多重チェックや、現場の管理者等による適切な指導監督のための体制確立を推進させる。 必要によっては、自治体などの第三者機関による監査体制の必要も考えられます。
11	重大な災害発生時の対応	救助・救急活動の充実 利用者支援の推進	東日本大震災において、広範囲において被害を受けた小学校・中学校・高等学校等525校へのアンケート(日本私学教育研究所)や「2011.3.11その時、学校では」(東京私立初等学校協会)においても表れているところであるが、重大な自然災害や事故が発生し、交通機関利用中の児童が車中、駅等で登下校中に被災した場合、鉄道等はいかなる救助・救急活動、被害者支援を行うか。特に対象が幼い児童に対しては被災児童に寄り添いその心情を酌んだ対応をどう、どこまでできるようにと備えていくか。	全国7万人余の私立小学校児童は、その多くが電車、バス等を交通手段として通学し、所要時間は概ね60分から90分ほどである。保護者の手を離れ児童独自の登下校中の被災は重大である。その対策としては、学校と保護者、特に保護者が道路・交通機関利用の仕方、防災・身の守り方等を根気よく躡けりと共に、交通機関等が①国、地方公共団体等と有機的に連携し②人優先の交通安全思想を基本とした施策を推進し③人間、特に弱い立場にある乗客の安全をどう守るかの十分なる備えをもって確実に実行するものとする。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
12	自然災害に対する安全輸送について	自然災害が発生した際の規制管理と、関係各所との連絡体制	自然災害に伴う列車事故を防止する為、規制管理について、ソフト・ハード双方から安全対策を推進する。また、大規模地震発生時の津波に対する対策を行う。	風雨については、風速計・雨量計による厳正な規制管理は勿論、大規模地震発生時の津波による被害を最小限に抑えるためにも、対策や連絡体制について関係各所と協議していく必要があります。また、大雨により冠水が懸念される箇所(もしくは冠水する箇所)に対して、河川等の治水管理や、土砂崩れ等を未然に防止するための施策について、地権者との協議に県の支援や、協力体制が必要であると考えられます。
13		救助・救急活動の充実	これまでの交通安全基本計画においても、「応急手当の普及啓発活動の推進」が掲げられてきたが、「日本版救急蘇生ガイドライン」、「救急蘇生法の指針」の改訂を踏まえ、e-learning、ビデオ学習の導入等の教育方法の見直しが行われた。	・教育方法の見直しの周知。
14		救助・救急活動の充実	多数の傷病者が発生する大規模事故が発生した場合、救急隊、(都道府県)DMAT、3次救急医療機関等からの派遣チームだけでは対応できない場合がある。	①大規模事故発生時、地域の医療行政当局や消防当局、救急医療機関から、地域医師会等に医師等の派遣要請を円滑に行えるようにする。 ②平素より医師会、消防機関、医療行政当局、警察、救急医療機関等との間で、「顔の見える関係」を構築する。 ③空港、港湾等のある地域では、災害対策も兼ねて、平素より医師会、消防機関、医療行政当局、警察、救急医療機関、空港・港湾関係者等との間で「顔の見える関係」を構築すると同時に、事故発生時の応援協定を締結し、体制を整備する。なお、医療支援活動には、現場への出勤の他、現場からの搬送患者を受け入れる医療機関も含まれる。 例)羽田沖日航機墜落事故(昭和57年2月:蒲田医師会)、名古屋空港事故(平成6年4月:愛知県内5医師会)



## 踏 切 道 に お け る 交 通

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
1	1. 踏切障害事故の防止 2. 効果的対策の推進	1. 踏切道の立体交差化 2. 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	踏切遮断における交通渋滞の発生や、無理なくぐり抜け等による踏切障害事故の発生リスクが運転保安上の問題となっている。また、高齢化が進めば発生件数の増加が懸念される。	①連続立体交差事業を積極的に推進し、踏切道を廃止することで慢性的な交通渋滞を解消するとともに運転保安の向上を図る。 ②高齢者や園児・児童などを対象とした安全な踏切横断を呼びかけるPR活動を、国や地方公共団体とともに交通安全運動期間などを中心に、踏切道や施設訪問などで積極的に展開する。
2	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	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促進	立体交差化、歩行者等立体横断施設の整備、構造の改良等の対策を実施すべき踏切道がある。(第9次原文修正)	整備促進に向けて、国の関係行政機関及び地方公共団体による積極的・弾力的な整備補助が重要である。
3	踏切道における障害事故の防止	踏切の統廃合及び3種、4種踏切の1種化などによる保安設備の向上	鉄道事業者の視点だけでなく、踏切利用者の視点を加えた安全対策を推進し、踏切利用者にとって危険要素が取り残されていない状態を維持する。特に事故の危険性が高い3種、4種踏切の撲滅を推進する。	①地元自治体との協議により、統廃合を推進する。また、危険性の高い3種、4種の踏切について1種化を推進する。1種化が既に行われている踏切についても、交通量や過去の支障件数を勘案して、保安設備の向上を推進する。 ②統廃合については事業者側からでは中々了承を頂けないことが多い為、できれば自治体への働きかけについて、県からも働きかけをお願いします。
4	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	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促進 ②踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 ③踏切道の統廃合の促進 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	—	○踏切手前を含む安全な踏切構造指針の策定 (説明) 視覚障害者が列車通行時に容易に認識できる待機場所の設置、踏切内への誘導用ブロックの設置及び凹凸の解消と踏切幅を広げるなど安全に離合できる措置を図ることで、安全に渡れる踏切を。
5	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	踏切道の統廃合の促進	統廃合等の対策を実施すべき踏切道がある。(第9次原文修正)	踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、関係機関等の協力の下、積極的に統廃合を進める。(第9次原文修正)
6	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	近年、車いすに乗ったり、自転車に乗って踏切道を渡っていた高齢者や傷害のある方が、踏切内にとり残されて、電車にはねられて亡くなるという、痛い事故が多発しています。	踏切内にとり残された歩行者を検知し、電車を踏切の手前で安全に止めることのできる装置を設置することがもとめられます。踏切道を通行するのは車両だけではありません。踏切を通行するすべての人を検知できる装置の開発をすすめる必要があります。
7	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	急速に高齢化が進む中、近年、踏切内にとり残されたり、線路内に迷いこむなどして、電車にはねられて高齢者がなくなるという事故が多発しています。踏切道においても60才台以上の高齢者がかかわる事故が半数以上を占めることが、国土交通省の統計からもわかっています。	近畿行政評価局が調査した踏切道の中には、電動車いすの乗って踏切道を渡ろうとすると、警報時間内に渡り切れない踏切道があることがわかりました。高齢者や車いすの方に合わせた警報時間の設定をする必要がある踏切道があると思います。又、踏切道の凹凸や、歩道を拡幅するなど高齢者や車いすの利用者に配慮した対策が必要です。開かずの踏切では、すぐに連続立体化が望めない時などは、エレベーター付の歩行者等立体横断施設の設置を急ぐ必要があります。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
8	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、踏切における危険性や踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。(第9次原文修正)	関係機関等の協力の下、広報活動等を強化するとともに、学校の授業、自動車教習所の教習等も含め多様な場において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。(第9次原文修正)
9	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	認知症の高齢者や児童・幼児等(物事の良し悪しの判別ができない者)や移動制約者による事故は、社会的影響が大きい。	社会に対し危険に関する丁寧な情報発信などリスクコミュニケーションを進め、社会全体で踏切事故防止に取り組んでいく必要がある。 また、超高齢化社会の到来に伴い増加すると考えられる電動車椅子やシニアカー等について、 ①踏切における利用制限 ②踏切を安全に通行できる車輪径の製造基準の検討等が必要である。
10	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	踏切道の9割近くを占める第一種踏切(警報機・遮断機とも有)でおきた事故は、運輸安全委員会で、ほとんど調査されません。従って事故への有効な再発防止策が講じられることもありません。それぞれの踏切事故の分析をすることで、必要な効果的な対策が何か、見えてくるはずで。	鉄道事業者は、事故が起きたら迅速に正確に、事故の状況を把握し、管轄する運輸局、国交省へ報告することが必要です。そして国交省はこの事故情報を分析し、類型化することで再発防止策を検討し、鉄道事業者等へ必要な指導勧告をしていく必要があります。又、集められた事故情報は広く情報公開し、事故に関係した鉄道事業者だけでなく、行政、沿線住民、専門家等と共有する必要があります。そうすることで、事故に関する知見と英知が集まり、事故をなくしていくことにつながると思います。

## 海上交通

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
1	①海難防止のための諸施策の継続的推進 ②人名救助体制の充実・強化	①海上交通環境の整備 ②海上交通の安全に関する知識の普及 ③船舶の安全な運航の確保 ④船舶の安全性の確保 ⑤小型船舶等の安全対策の充実 ⑥海上交通に関する法秩序の維持 ⑦救助・救急活動の充実 ⑧被害者支援の充実 ⑨船舶事故等の原因究明と再発防止 ⑩海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実	—	(1)船舶乗降時の安全確保対策の充実。 (説明) 船舶利用時において船舶への乗降時が最も危険。  (2)乗船時の転落防止柵の確保
2	海難防止のための諸施策	海上交通環境の整備	海上におけるインターネット利用(通信の高速・大容量化)の早期実現は、多くの海事関係者から強く望まれているが、その環境構築(陸上に準ずる)の促進は、民間会社の参入頼りとなって遅れている。	環境構築に係る具体的施策の調査研究を促進させ、5GHz帯ブロードバンドの施設等整備について、官主導による導入促進が必要である。このことは、インターネット利用に留まらず、高速・大容量通信による情報交換を活用して、行政側からは船舶の安全航行に必要な指導・助言及び情報を提供でき、ユーザ側からは船舶が航行する海域のレーダー映像、海象、及び動画などの各種情報が関係機関に収集され活用できることになる。
3	海難防止のための諸施策	海上交通環境の整備	日本周辺においては、慢性的に船舶事故が多発している海域、航海の難所など乗揚げ海難が多い海域、定常的に多数の船舶が複雑に交差し衝突海難のリスクの高い海域等があり、船舶を効果・効率的に整流(航行)させ、また運航者の精神的負担を軽減させるためには、深水深により、運航を援助するための航路標識や漁業関係者の反対により法定航路を明示する航路標識が設置できない多数の海域等があり、その危険度の極小化を図る必要がある。	安全な船舶交通環境を構築するためには、主要交通ルートや変針、交差する海域などの該当地の危険度を低くする又は航海者の精神的負担の軽減等により船舶事故を少なくする手段として、AISバーチャル(仮想)航路標識の設置が最も有効であり、該当海域について調査研究・設計を促進し、国又は主な海域利用者に設置を提言する必要がある。
4	海難防止のための諸施策	船舶の安全な運航の確保	海上における船舶衝突の多くは、船舶同士が相手船の動向・情報(船名、仕向け港、衝突回避の変針方位等)を入手していない又は取得できないために発生している。それら情報を取得する手段として、AIS(船舶自動識別装置)が、最も有効に活用されており、船間の通信手段としても利用できる。	AIS搭載は、内航船では主に総トン数500t以上の船舶に義務付けられているのみで、多くの衝突事故を未然防止するためには、500t未満の船舶へ搭載を義務付ける必要がある。段階的に一先ずは、100t以上の通信手段を有する船舶への搭載勧告が最も施策効果が高く、また施設規模からも実現可能性が高い。次いで、順次勧告又は義務化の対象を諸外国並みに小型船にまで進めていく必要があり、そのための影響度等に関する調査研究を実施すべきである。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
5	海難防止のための諸施策	船舶の安全な運航の確保	我が国における船舶交通は、運航するための電子航海計器類が、ほとんど米国が運用するGPSに依存しており、それ以外に運航を援助するシステムは、大よそ光を用いた航路標識のみで、GPSに異常(妨害を含む)が発生した場合、従前運用されていた地上波系バックアップシステムが皆無となった現状においては、船舶交通に重大な支障を及ぼすばかりか経済活動にも甚大な被害をもたらす。	安全な交通環境を維持するため、GPSの妨害行為を含む異常時に備えた海外主要国の地上・電波系バックアップシステムの構築など国際的な動向を踏まえて、我が国の船舶交通に合致した最も効果・効率性の高い最新システムについて調査研究を進め、緊急時に備える必要がある。また、国及び関係機関に提言する必要もある。
6	海難防止のための諸施策	小型船舶等の安全対策の充実	小型船舶の多くは、連絡手段として携帯電話のみで、距岸10km程度の沖合では連絡が途絶えることになる。また、事故等の緊急時に救援を求める際にも該船の位置を求める装置を有していないため、救助に時間を要し遅延して、被害が甚大となる。 現在では、携帯電話利用の半数以上がスマートフォンなり、緊急時の通信手段は基より、スマートフォンのGPS機能を有効に活用すれば、位置も容易に求められる環境となりつつある。	小型船舶に対し、通信及び位置確認手段の確保策として、スマートフォンの搭載義務化又は勧告を行って海難等緊急時の被害極小化を図る必要がある。そのための、スマートフォン活用方策やアプリ開発等の調査研究の促進が急務である。
7	海難防止のための諸施策の継続的推進 ○他分野の知識・技術の活用による海難防止施策の推進	小型船舶等の安全対策の充実	これまでの交通安全基本計画等の施策により、海難防止のための種々の取組が行われてきたが、依然としてプレジャーボート事故の82%、漁船事故の74%が人為的要因によるものであり、またプレジャーボート事故は船舶事故全体の44%、漁船事故は全体の28%を占めているところである(海上保安庁「海難の現況と対策について(平成25年度版)」より)。 このため、海難事故件数を抜本的に減少させるためには、これら小型船舶の人為的要因に着目した対策が効果的と思料する。	これまでの海難防止のための諸施策を継続的に実施することに加え、他分野の知識・技術を活用し、人為的要因による海難を減少させるユーザーサポート対策が必要と思料する。例えば、自動車並に故障の少ないエンジン等を機器開発する等、自動化・機械化の観点からの事故を排除する取り組み等が考えられる。
8	海難防止のための諸施策の継続的推進	小型船舶等の安全対策の充実	ミニボート(長さ3m未満、機関出力1.5kw未満で、船舶検査及び小型船舶操縦士免許不要なボート)及び小型船舶の乗船者に対する安全指導及び救命胴衣着用の周知広報の実施	業界として、各地のボートゲームフィッシングや試乗会などのイベント及びホームページなどを通じて救命胴衣の着用を周知広報するとともに、ミニボート安全講習会等を開催し安全指導を行っている。
9	海難防止のための諸施策の継続的推進	漁船の安全対策の充実	人命を最優先とする漁船の安全対策の推進	・ライフジャケットの着用推進 ・漁業関係者を対象とする海難防止講習会など安全運航のための指導
10	海難防止のための諸施策	船舶事故等の原因究明と再発防止	日本周辺海域においては、船舶事故発生時に付近海域の交通環境(航路標識等援助施設、航行危険海域等)について、リスクを最小限とするための定量的評価、分析、調査などがほとんど行われていない。	安全な船舶交通環境を構築するためには、主要交通ルートや変針、交差する海域などのリスク(危険度)を定量的に評価し、その結果に基づく事故防止のためのソフト(法制度化)及びハード(援助施設整備)両面からの施策が不足している。 このリスク管理のために、国際標準(IMO奨励)の手法導入が必要であり、この危険度評価を促進させ、航行危険海域指定や付随する対策の法制度化等の調査研究が急務である。
11	海難防止のための諸施策の継続的推進	船舶事故等の原因究明と再発防止	小型船舶の海難事故削減の展開	海難事故原因の調査を実施するとともに、その結果を踏まえ、点検整備項目や整備方法及び周知広報の有り方を検討する。
12		救助・救急活動の充実	これまでの交通安全基本計画においても、「応急手当の普及啓発活動の推進」が掲げられてきたが、「日本版救急蘇生ガイドライン」、「救急蘇生法の指針」の改訂を踏まえ、e-learning、ビデオ学習の導入等の教育方法の見直しが行われた。	・教育方法の見直しの周知。



整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
13		救助・救急活動の充実	<p>多数の傷病者が発生する大規模事故が発生した場合、救急隊、(都道府県)DMAT、3次救急医療機関等からの派遣チームだけでは対応できない場合がある。</p>	<p>①大規模事故発生時、地域の医療行政当局や消防当局、救急医療機関から、地域医師会等に医師等の派遣要請を円滑に行えるようにする。  ②平素より医師会、消防機関、医療行政当局、警察、救急医療機関等との間で、「顔の見える関係」を構築する。  ③空港、港湾等のある地域では、災害対策も兼ねて、平素より医師会、消防機関、医療行政当局、警察、救急医療機関、空港・港湾関係者等との間で「顔の見える関係」を構築すると同時に、事故発生時の応援協定を締結し、体制を整備する。なお、医療支援活動には、現場への出動の他、現場からの搬送患者を受け入れる医療機関も含まれる。  例)羽田沖日航機墜落事故(昭和57年2月:蒲田医師会)、名古屋空港事故(平成6年4月:愛知県内5医師会)</p>
14	人命救助体制の充実強化	被害者支援の充実	<p>水上オートバイには強制保険の制度がなく、死傷事故の被害者は、加害者の加入している任意の賠償責任保険で補償を受けることになる。しかし所有者、運転者が任意の賠償責任保険に加入していない場合、被害者は治療費や葬祭費、死亡による賠償金を受けられず困っている。特殊小型船舶(水上オートバイ)に対する損害賠償(強制保険)制度の新設を要望する。また、加害者が損害賠償(強制保険)制度に加入していない場合の政府保障事業の新設も併せて要望する。操船技術が未熟で事故を起こしている現状から特殊小型船舶操縦免許の講習時間(実技)の延長を要望する。</p>	

## 航空交通

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
1	航空輸送の安全に対する信頼回復	航空機(特に小型機)の安全な運航の確保	<p>(1)現状 人的要因であると疑われる小型機の事故発生件数について統計からみてみると、減少傾向ではあるが小康状態のように思えます。良好な方向であるのか、いずれにしても関係団体の精力的な安全セミナー等の活動が、このレベルを支えているのではないのでしょうか。 また、平成24年度から「特定操縦技能審査制度」が開始されており、その成果にもおおいに期待しているところです。</p> <p>(2)課題 事故発生時のさらに細かい分析では、着陸時の発生が大きな割合を占めております。この原因は、判断力の欠如と状況の変化に対応できない技術力にもあるかと思われまます。安全セミナーでは知識を与えることはできますが、残念ながら技術は与えることはできません。誠に単純な発想ではありますが、特に飛行機会の少ない操縦士に対して技術付与の機会をより多くすることが、この種の事故をなくすのではないかと考えます。しかしながら、自己所有機でない限りこのための飛行にはさらなる経費を負担することになり、・・・ジレンマです。</p>	<p>対策 ①安全セミナーでは、航空事故について経緯・推定原因等の紹介があります。これからの工夫として、この紹介に併せて推定原因をさらに分解して「こうすれば避けられたはずだ」という解説もぜひ加えて頂ければと思います。一例ですが、着陸時の事故事例の紹介に併せて、「このタイミングであて舵をすれば・・・」、または「いつもと変わらぬ操舵にも拘らず機速が残っている場合は“背風！”、“躊躇せず”進入復行！”・・・」のような、「ハンガーフライト」の絶好の機会に・・・ ②「特定操縦技能審査」をまたとない技量伝達の機会ととらえて、審査後に被審査者の不得意課題について実技指導をする・・・というのは既に行われているかもしれませんが、この習慣が被審査者にも広く浸透することを望みます。</p>
2	①航空輸送の安全に対する信頼回復 ②航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立 ③国家安全計画の導入	①総合的な安全マネジメントへの転換 ②航空交通環境の整備 ③航空機の安全な運航の確保 ④航空機の安全性の確保 ⑤救助・救急活動の充実 ⑥被害者支援の推進 ⑦航空事故等の原因究明と再発防止 ⑧航空交通の安全に関する研究開発の推進	—	<p>○障害者の航空機利用規制の緩和と、乗務員、関係者の教育の徹底(説明) 過剰な規制のため、視覚障害者が搭乗を拒否された事例がある。また、障害者が搭乗を拒否される事例は後をたたない。 適正な基準と、安全教育の徹底が必要。 また、視覚障害者の単独搭乗の際のサポート要因の配置またはサポート体制の確立が必要。</p>
3	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	航空路の安全確保	航空路の過密化に伴う衝突防止装置の作動や軍用機、無人機との間隔確保のための整備が必要	<p>①空域の見直し ②法制化の推進 ③新技術の開発 ④衝突防止装置等の機器の要件見直し</p>
4	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	過密化への対応	航空路の過密化による定時運航への影響の検討	<p>航空路の過密化による定時運航への影響評価と、解決のための施策(高度制限の見直し等も含む)の検討および推進。 間隔設定に関する諸問題(Wake Turbulanceへの対応等)に関する研究の推進。</p>
5	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	航空機の安全な運航の確保 航空機の安全性の確保	—	—

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
6	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空交通環境の整備</li> <li>航空機の安全な運航の確保</li> <li>航空機の安全性の確保</li> </ul>	東京ヘリポート西側の進入離脱経路におけるヘリコプター同士の目視間隔の維持が、東京国際空港(羽田)の管制空域(管制圏および特別管制区)及び経路付近の高層住宅の林立によって難しくなっております。また、2020年の東京オリンピック開催を控え、東京ヘリポート西側地区上空での飛行が益々難しくなることが予想され、このままでは防災・報道拠点ヘリポートとしての機能も損なわれる事態も考えられます。	羽田の管制圏北側又は特別管制区の一部にコリドー(空中回廊)を設定し、東京ヘリポートの西側で300メートル(1000フィート)程度で飛行できるように空域を調整して頂きたい。コリドーは常時設定される必要はなく、東京ヘリポートの運用時間(0830から1630)等に限定するような形でも良いものと考えます。
7	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空交通環境の整備</li> <li>航空機の安全な運航の確保</li> <li>航空機の安全性の確保</li> </ul>	東京ヘリポートはAIPに示されている進入離脱経路があるがその内の箱崎ルートが騒音問題で使用自粛となっている。この為西側の離脱経路が輻輳している状態で目視間隔の維持が難しい状態である。更にこの経路にあたる有明、豊洲、晴海付近には高層ビルが林立している。この周辺は羽田空港のPCA直下で7000Ft以下で飛行する。南側は羽田空港のCTZの為逃場が無く出入機が輻輳している状態にある。今後東京オリンピックが開催される迄に高層ビル群は増えてくるためさらに状況は厳しくなることは想像に難くない。東京ヘリポートの航空交通の安全を確保するためには抜本的な改善が急務である。騒音問題についても現状で厳しい状況である。	羽田空港の管制圏北側又は特別管制区の一部にコリドー(空中回廊)を設定し、東京ヘリポートの西側で1000FT程度で飛行できるように空域を調整して頂きたい。コリドーは常時設定されるのではなく東京ヘリポートの運用時間に合わせて運用する。または気象状態で運用するなど方法は調整していくことが必要と考えます。
8	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	航空機の安全性確保	交通機関はプロ用とともに自家用があり、両方で発展して来たと思います。航空に関して、日本の制度はプロ用をそのまま自家用に適用している感があり、欧米諸国に比較して、実情に合わない規制があり、運用自由度を低め、コスト高を招き、自家用航空普及を阻害するとともに、日本人愛好者が飛行のために海外に出かける一方海外からの来訪者が訪れないなど、観光面で海外流出になり、さらには、自家用機に関する産業分野は日本の得意な高性能高信頼性工業の分野ですが、その発展を阻害しております。 OVHF無線機について ヨーロッパでは、飛行中の機体同士が半径2km内で相互位置を互いに自動表示する電子装置(FRALM)を2万セット以上使っており、VFRで飛行する機体の空中衝突防止に大きな効果を発揮しております。日本ではVHF無線を自由に使えないため、使用できません。将来自家用機あるいはスポーツ用各種航空機が増えた場合、VFRでの空中衝突リスクが増大します。 ※自家用機では、VHF無線機の定期検査で毎年無線機コストの数分の一のコストがかかります。機体に通話用とトランスポンダーの両方を搭載すると検査コストは倍になります。現在では電子機器の信頼性は毎年検査が必要なほど低く無く、万一故障しても致命的ではありません。このため不当なコストを要し、普及の妨げになっております。	電波法および関係法規を改訂して、合理的に実情に合わせる必要があります。
9	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	航空交通環境の整備	航空機の運航の安全性、定時性、快適性、経済性を向上するため、航空会社、空港会社、航空管制が必要な情報を共有し、共通認識のもと連携を実現する	情報を共有し、関係者による意思決定を可能とするAirport CDM(コラボレート、デザイン・メーカー)の導入推進。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
10	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	総合的な安全管理への転換	我が国においても、国として航空全体の安全目標指標の設定及びそれを達成するための計画を策定(SSP)し、それに基づいて航空運送事業者は具体的な安全目標・指標を明確にして、安全施策の展開を図ることとなった。 この取り組みは導入して間もないことから、官民一体となったSSPに基づく総合的な安全管理の実践・充実・強化が課題と考える。また、2014年7月より、航空局による自発的安全報告制度(VOICES)が導入されたが、諸外国の既存制度も参考に活性化に向けた取り組みのほか、当該制度の導入される以前より、既に主要な事業者では独自の社内自発的報告制度が構築されている。このため、これらの制度の関連性など、報告者に分かりやすく、円滑な制度の運用が課題と考える。	特段のコメントはありません
11	国家安全計画の導入	総合的な安全管理への転換	第9次交通安全基本計画においても「自発的安全報告制度の確立」を掲げているが、現行の法体系では意図せぬヒューマンエラーによってもたらされた法令・基準からの逸脱に関して、関係した個人が自発的に報告した内容に対して行政罰が問われかつ公表される可能性もあることから、結果として航空の安全性向上に不可欠な情報収集の妨げになっている可能性がある。	米国における自発安全報告制度(ASAP: Aviation Safety Action Program)と同様に同プログラム下で報告(※)された場合は、法執行の軽減もしくは行わないことを法制化する。加えて、自発的安全情報の報告が安全および保安対策上必要であると認められる場合には、情報公開法(米国: Freedom of Information Act)に拘らず非公開とする法制度を確立する。 ※タイムリー(事象発生後24時間以内等)な報告、故意でない法令違反、犯罪・薬物・アルコール等に関連しないこと等の条件の下での自発報告
12	国家安全計画の導入	総合的な安全管理への転換	今年度より航空安全プログラムの導入に際し、弊社においても安全管理規程への反映等の準備を進めております。具体的には安全指標、安全目標の設定、ならびに自発報告制度が主な活動内容ですが、今後、このプログラムを効果的に進めて、成果を出すことが課題の一つだと考えております。	下期から活動を開始する予定ですが、活動状況を定期的にモニターするとともに、導入後一定期間経過後、総合的に評価したいと考えております。
13	航空安全プログラムの導入	航空機の安全な運航の確保	平成26年4月より施行された、国家航空安全プログラムに基づき強固な安全管理体制を構築することにより航空機運航全般にわたる安全の確保に努める。	①年度事故防止計画の作成 ②安全指標: 目標値の設定 ③内部監査の実施 ④ヒヤリ、ハット情報の収集
14	航空安全プログラムの充実	総合的な安全管理への転換	我が国において導入された航空安全プログラムを段階的に充実させる。	①安全指標 ②目標値の検証と改善 ③安全情報の分析 ④評価体制の強化と安全情報の保護 ⑤事業者に対する効率的な安全監督の実施 ⑥航空安全情報を通じた予防的安全対策の推進



整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
15	航空輸送の安全確保	運送事業の安全確保	航空運送事業を継続運航中での安全運航確保を確立する	JV企業から作業のノウハウだけでなく、安全運航に対する構えや備えを学び、両輪となって安全運航を確立してゆく
16	航空輸送の安全性向上	航空路の安全の確保	紛争地域上空などに関する危険情報の適切な提供等による航空路の安全確保が必要。	総合的な情報収集体制、判定および対応の方針を整備し、事態が発生した際に適切に即応できる体制を整備する。
17	航空輸送の安全性向上	航空輸送における保安体制の充実	保安体制を世界標準に基づき整備することで、保安体制の一元化と強化を図る。	現在、航空会社が実施している保安を諸外国の方式に倣い整備する。テロの脅威に備えるとともに、例えば、カナダ方式(国が保安検査会社と契約し検査員に公務員並み権限を付与＝駐車違反取締り方法と類似)にすることで、国家予算、航空会社の保安費用負担に変更なく、国、航空会社、保安検査会社の三者にとって適切な体制(保安、サービスの明確な住み分け)に移行する。
18	航空輸送の安全性向上	航空機の安全な運航の確保	航空機の安全性・耐空性を確保するための体制の充実	現在、FAA/EASAは法令整備を通じた仕組み作り(Systemic Issueへの取り組み)に加えて、LOC-1、CFIT、Runway Excursion等の航空事故防止の取組み(Operational Issueへの取組み)を当局主導で実施しており、同様の体制整備を行う。
19	航空輸送の安全性向上	航空機の安全な運航の確保	MRJの安全性・耐空性の確保(Operational Issueへの対応を含む)	日本はMRJの開発により設計国となることから、安全性・耐空性を確保するための技術およびノウハウの蓄積を行い、将来の航空機開発に備える。特に当局と製造・研究分野と運航分野が連携した体制を構築する。
20	航空輸送の安全性向上	航空産業の発展に対応できる人材の確保	今後の航空産業の発展(航空機開発、航空需要増に伴う航空輸送の発展等)に対応するための人材育成体制の整備・技量確保のための仕組みの構築。	今後の航空産業の発展(航空機開発、航空需要増に伴う航空輸送の発展等)を妨げない、航空技術者、航空保安・航空安全の専門家、航空従事者(パイロット、整備士、管制官、運航管理者客室乗務員等)の養成体制と技量を維持する仕組みを構築する。
21	航空交通の安全の確保	・航空交通環境の整備 ・航空機の安全な運航の確保 ・空事故等の原因究明と再発防止 ・空交通の安全に関する研究開発の推進	スポーツ航空、特にグライダーでは、高度、進路などを一定にして飛行する事が出来ない(上昇気流を使って飛行するため)ので、常に他機とのセパレーションを確保する事が要求される。この為には「見張り」常に行い対処している。小型機用の安価なTCASの機能を持った装置が開発され小型機全機に装備されることが希望されている。	外国、特にヨーロッパ、米国、オーストラリアなどではFLARMと称する他機の位置警報装置が有り実用化されている。 ①日本では携帯電話の周波数帯とラップするため許可が下りていないが周波数の割り当てを検討して貰う。 ②他の方法で対処するための研究を進めたい。 (本件に対しては以前にも航空局へ添付文書を提出しています。)
22		救助・救急活動の充実	これまでの交通安全基本計画においても、「応急手当の普及啓発活動の推進」が掲げられてきたが、「日本版救急蘇生ガイドライン」、「救急蘇生法の指針」の改訂を踏まえ、e-learning、ビデオ学習の導入等の教育方法の見直しが行われた。	・教育方法の見直しの周知。

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
23		救助・救急活動の充実	<p>多数の傷病者が発生する大規模事故が発生した場合、救急隊、(都道府県)DMAT、3次救急医療機関等からの派遣チームだけでは対応できない場合がある。</p>	<p>①大規模事故発生時、地域の医療行政当局や消防当局、救急医療機関から、地域医師会等に医師等の派遣要請を円滑に行えるようにする。  ②平素より医師会、消防機関、医療行政当局、警察、救急医療機関等との間で、「顔の見える関係」を構築する。  ③空港、港湾等のある地域では、災害対策も兼ねて、平素より医師会、消防機関、医療行政当局、警察、救急医療機関、空港・港湾関係者等との間で「顔の見える関係」を構築すると同時に、事故発生時の応援協定を締結し、体制を整備する。なお、医療支援活動には、現場への出動の他、現場からの搬送患者を受け入れる医療機関も含まれる。  例)羽田沖日航機墜落事故(昭和57年2月:蒲田医師会)、名古屋空港事故(平成6年4月:愛知県内5医師会)</p>

各分野共通

整理番号	視点	柱	意見内容	
			課題の具体的内容	対策
1	高齢者および障害者、子ども		<ul style="list-style-type: none"> <li>・聴覚障害者の安全が確保できる為の情報提供、システムの構築。</li> <li>・電光掲示板設置等にかかる地方への財政助成。</li> </ul>	<p>通常時</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①駅、港、空港→手話でコミュニケーションができるスタッフの配置や研修の実施。</li> <li>②車→周辺の情報(緊急車両等)をカーナビ等に表示できるシステムの導入。</li> <li>③車→ラジオの情報をカーナビ等による可視化(文字・絵等による表示)。</li> <li>④電車、バス等の発車ベルを光で表示する仕組み。</li> <li>⑤放送の文字表示等。</li> </ul> <p>(これらは聞こえる者にとっても必要であり、交通安全強化に寄与できる)</p> <p>緊急時</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⑥事故状況や振り替え輸送の案内は、改札や搭乗口付近だけでなく、乗り物の中(鉄道交通…ホーム内、車両内、海上交通…船内放送、航空交通…航空機内)においても電光掲示板やモニター、ホワイトボード等で表示したり、人的対応を行う。</li> <li>⑦事故発生時の聴覚障害者版対応マニュアル整備や対応訓練の実施。</li> <li>⑧各県警察本部毎、各消防本部毎に事前登録が必要など方法がまちまちである110番、119番の緊急通報システムを全国統一させ、PC、携帯電話、スマートフォンなどを利用して、いつでもどこからでも手話や文字による通報ができるシステムの開発。</li> <li>⑨緊急時、夜間の手話通訳者派遣及び要約筆記者派遣の依頼ができるシステムの確立。</li> </ul>
2		被害者支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・それぞれの分野での全国自助グループの把握、ネットワークづくり</li> <li>・被害者、遺族の現状に心傾け、応じることの被害者支援を心がけていただく事を常にこれからもお願いしたい</li> <li>・子ども達のグリーフケア強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各地域にて活動している被害者遺族の多くが「被害者が被害者のために」総合的な支援をしているが公的な援助もない</li> <li>・円滑に地域や団体との連携が出来る仕組み作りをいただきたい</li> <li>・ミュージアムに多くの会員が全国に居るので、相互、協力連携体制を整えることにより、情報が収集しやすくなる</li> <li>・子どもたちのグリーフケアの研修、ミュージアムからの講師派遣</li> </ul>
3		被害者支援	被害者、遺族の現状に心傾けた被害者支援を心がけることを常にこれからもお願いをしたい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各地域での連絡協議会、被害者支援の地域でのネットワーク、連携に積極的な自助グループの紹介や、ネットワークづくりへのメンバー構成、活動推進を強化願う</li> </ul>
4		被害者支援	各地域で活動している被害者・被害者遺族の多くが「被害者が被害者のために」総合的な支援をしているが公的な援助すらない。国、自治体、地域、団体が円滑に連携出来る仕組みづくりが必要	それぞれの分野での全国自助グループの把握、ネットワークづくり被害者、遺族の現状に心かたむけ、応じることの被害者支援を常に心がけていただく事