

## 「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への対応

回答選択肢 1 すでに実施しているもの又は今後、実施していくもの。 2 検討を要するもの。 3 検討にはなじまない又は実施が困難なもの。

## 道 路 交 通

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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、壮大なとりくみを進めています、大いに学ぶべきです。	内閣府	2 現在の第9次交通安全基本計画では、「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か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たところであり、交通事故の現状を追認する目標とは考えておりません。なお、第10次交通安全基本計画の基本理念や目標については、引き続き専門委員会でのご意見なども踏まえつつ検討していきたい。
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(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	内閣府	3 交通事故という言葉が定着していること、交通犯罪では交通事故を装った事件なども含まれ施策の対象が明確ではなくなる恐れがあるものと考えます。また、「人災」が、その原因に人が関わっている被害ということであれば、交通事故以外にも様々なものがあり、交通事故を他のものと区別しようとする文脈にそぐわないと考える。
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。	内閣府	1 第9次交通安全基本計画でも基本理念として同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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。	内閣府	3 交通事故のない社会を目指すべきことについては、第9次交通安全基本計画の中でも別の部分で記載しているところですが、目標値について、「異常な数値」とすると、不適切な内容を目標値として設定しているかのような誤解を受けるので、妥当でないと考える。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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ところ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。	—	内閣府	2	第10次交通安全基本計画の目標については、引き続き専門委員会でのご意見なども踏まえつつ検討してまいります。交通事故のない社会を目指して交通安全基本計画を作成し、近年、交通事故死者数が年々減少していることも踏まえても、今後5年間で死者数をゼロとすることは極めて困難と考える。
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	内閣府	2	第10次交通安全基本計画の目標については、引き続き専門委員会でのご意見なども踏まえつつ、ご指摘の点も含めた多様な観点から検討していきたい。
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。	国土交通省	2	歩道の整備については引き続き実施していく。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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	<p>○道路環境の整備</p> <p>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低木の植栽などの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。</p> <p>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、車両である自転車や、歩行者に交じ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。</p> <p>③地域・被害者の声を聴き危険箇所の解消を 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难度な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く取組をしてほしい。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。</p> <p>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。</p> <p>○速度規制の在り方</p> <p>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。</p>	警察庁 国土交通省	<p>①生活道路において走行速度の抑制や通過交通を排除する取組を推進する。</p> <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用者に対する交通安全教育については、第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</li> <li>・自転車通行空間の整備を引き続き推進する。</li> </ul> <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全総点検の実施のほか、「信号機BOX」、「標識BOX」や協議会等での意見聴取等を通じて寄せられた意見・要望を踏まえ、道路管理者と連携しながら、危険箇所を解消を図るよう努めている。</li> <li>・通学路の安全確保に向けた取組を継続的に推進する。</li> </ul> <p>④</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故多発交差点、通学路等を対象として、歩車分離式信号の効果等を総合的に勘案しつつ、適切な導入を図っている。</li> <li>また、環状交差点についても、適切な箇所への導入を図っている。</li> <li>・整備効果の期待できる環状交差点の普及を促進する。</li> </ul> <p>⑤市街地等の生活道路において「ゾーン30」の整備を推進している。また、交通実態等に即した規制速度の見直しを推進している。</p>

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>⑦路肩のカラー舗装化は判り易く、目に見えて各地で増えてきているので、さらに推進する。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>		内閣府 警察庁 国土交通省	<p>①外国とは、国土の状況、街の構造、交通網の状況、日常の移動手段など様々な相違があり、これらが交通事故の発生状況にも様々な影響しているものと思われる。こうした中、専門委員会においては、諸外国の状況も踏まえ、生活道路における安全対策などが第10次交通安全基本計画の重要な視点として議論されていると承知しており、これらを踏まえて第10次交通安全基本計画の作成を進めたい。</p> <p>②事故状況の比較分析など、引き続き調査を実施する。</p> <p>③第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</p> <p>④⑤広報などの取組を引き続き推進する。</p> <p>⑥計画策定に際して、基本計画に盛り込むべき事項の意見募集や中間案作成に伴うパブリックコメントにおいて、高齢者や子供の視点を含め、様々な意見を頂いている。</p> <p>⑦路肩のカラー舗装などの取組を引き続き推進する。</p> <p>⑧広報などの取組を引き続き推進する。</p> <p>⑨コミュニティサイクルの料金設定に関しては、各運営自治体で決定することであるため、検討にはなじまない。</p> <p>⑩生活道路の歩行者・自転車の死者数を減らす取組を推進する。</p> <p>⑪広報などの取組を引き続き推進する。</p>

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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。	内閣府 警察庁 国土交通省	① ・第9次交通安全基本計画でも基本理念として同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ②幹線道路の事故対策を引き続き推進する。 ③事故多発交差点、通学路等を対象として、歩車分離式信号の効果等を総合的に勘案しつつ、適切な導入を図っている。 ④自転車通行空間の整備を引き続き推進する。 ⑤ ・交通事故防止の観点からも、違法駐車や無理な追い越しなどの違法行為がなくなるよう、啓発活動に努めていく。 ・道路交通法では第31条の2で乗合自動車の発進の保護について定められており、バス走行の優先が法に明らかにされている。 ⑥ドライバー異常時対応システムの開発促進は既に実施している。
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にくくなっており、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。	内閣府 警察庁 国土交通省	① ・生活道路対策の推進、バリアフリー対応型信号機の整備等のほか、道路管理者と連携した自転車専用の走行空間の整備により、高齢歩行者・自転車利用者の安全確保を図るとともに、道路標識の高輝度化・大型化、信号灯器のLED化、高齢運転者等専用駐車区間制度の運用等により、高齢運転者が安全に安心して自動車を運転できる交通環境の整備を推進している。 ・高齢者事故に対応した事故対策を引き続き推進する。 ②第9次交通安全基本計画でも基本理念などに同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ③ ・第9次交通安全基本計画に項目として設けられており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ・事業用自動車の高齢運転者には適性診断の受診及び受診結果を踏まえ、加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた安全な運転方法等について指導を行うよう定めるなど、既に実施している。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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 방지、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)	警察庁 国土交通省	①② 第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ③事故多発交差点等を対象として、歩車分離式信号の効果等を総合的に勘案しつつ、適切な導入を図っている。 また、信号機のサイクル、スプリット、オフセット等の設定の計画的な見直し等を推進している。
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	内閣府 警察庁 経済産業省	1 ・第9次交通安全基本計画でも、反射材用品の活用等交通安全用品所普及に努めることが記載されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ・製品開発は各社のビジネス上の判断。自治体や関係省庁等が交通安全推進の観点から調達を含め実施の是非を検討すべきもの。
14	現3項目の継続を要望	現8項目の継続を要望	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。	国土交通省	1 ・交通事故予防安全装置・装備の普及促進は既の実施している。 ・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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	内閣府 警察庁 文部科学省	①② ①② 第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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)	—	内閣府 警察庁	1 ・内閣府では、日頃交通安全教室に参加しない人の参加を促す取組についての事例の収集、提供等を通じて、参加者の拡大に努めています。 ・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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。	内閣府 警察庁	①1 ②1	①、② 第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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、危険な運転をしてしまい、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。	警察庁 文部科学省	①1 ②1	①ご意見の趣旨を踏まえ、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ②第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
19	高齢者の安全確保	・交通安全思想の普及徹底 ・安全運転の確保 ・研究開発及び調査研究の充実	・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)	○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。  ○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。	内閣府 警察庁 厚生労働省 国土交通省	①第9次交通安全基本計画で同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ②高齢者事故の分析などの調査を引き続き実施する。 ③高齢者の交通事故防止に関する調査研究は引き続き推進していく。 ④ ・認知症等が原因で発生する事故の対策については、必要に応じて、専門家の意見等を聴きながら検討してまいりたい。 ・関係行政機関より依頼があれば、必要に応じて、データ提供等協力してまいりたい。
20	・高齢者及び子どもの安全確保 ・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 ・安全運転の確保	・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。 ・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。 ※H25高齢死者の車運転中割合: 41%	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。	内閣府 警察庁	1  ・第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ・ご意見の趣旨を踏まえ、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
21	高齢者及び子どもの安全確保	・交通安全思想の普及徹底 ・安全運転の確保	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	①高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 ②反射材等の普及促進 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)	内閣府 警察庁 国土交通省	①②③ ①高齢者事故の分析などの調査を引き続き実施する。 ②、③ 第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
22	高齢者及び子どもの安全確保	・交通安全思想の普及徹底 ・安全運転の確保	○交通事故死者に占める高齢者の割合が約半数を占める。 ○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。 ○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。	○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。	内閣府 警察庁	1 第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
23	高齢者の交通事故防止	・交通安全思想の普及徹底 ・運転免許返納促進と代替車制度の充実	・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。 ・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。) ・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。	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 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) ③高齢者宅訪問活動(見守り活動)等による一口アドバイスの実施(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) ④高齢者の運転免許返納メリット制度の充実 ⑤免許返納に伴うタクシー、バス等代替車の充実	内閣府 警察庁 厚生労働省 国土交通省	①第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ② ・第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ・地域の実情に応じて実施している。 ③ ・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ・民生委員は、民生委員法上、日常生活の自立や福祉サービスの利用に関する相談援助を行うことを職務とし、ボランティアな活動を行うものであることから、交通安全に関する普及啓発活動の義務付けは困難である。ただし、地域の実情を踏まえつつ、警察等の関係機関と民生委員との合意の下、必要に応じて、そのような活動に協力することは可能である。 ④自治体ごとに、運転免許証を返納した者に対し、公共交通機関の運賃を割り引くなどの措置が講じられている。また、免許証の返納後5年以内に申請すれば、運転経歴証明書(交付を受けることができ、金融機関の窓口等で本人確認書類として使用することができる)の交付を受けることができる。 ⑤地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平成26年法律第41号)により、地方公共団体が中心となって持続可能な地域公共交通網を形成するための地域公共交通網形成計画の策定制度が創設されている。また、地域公共交通確保維持改善事業により、地域公共交通の確保等のために必要な助成を実施している。引き続き、地域公共交通網の形成に向けて取り組んでまいりたい。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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	<p>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、</p> <p>○ソフト面対策として、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・歩行者・自転車対策としては、交通安全講習を受ける機会が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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>○ハード面対策として</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>⑥ 自転車等の通行帯確保のための交通空間の見直し</li> <li>⑦ 生活ゾーンにおける速度抑制対策の推進</li> </ul>	内閣府 警察庁 国土交通省	<p>① 今国会で成立した改正道路交通法において、認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした75歳以上の高齢運転者に対しては、臨時に認知機能検査を行うこととしているが、加齢による認知機能の低下には個人差があり、交通事故を起こした全ての高齢運転者について、認知機能検査を行うことについては検討を要する。</p> <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許の有無にかかわらず、高齢者に対する交通安全教育は大事であり、身体能力の現状等を実感したうえで交通安全について学んでもらうためにも、参加体験型の交通安全教育を推進していきたい。</li> <li>・第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい</li> </ul> <p>③、④</p> <p>第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</p> <p>⑤</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地等の生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、「ゾーン30」の整備を推進しているところ、一方通行の交通規制を含め、様々な対策を総合的に実施することにより、区域内における速度抑制や通過交通の抑制・排除を図っている。</li> <li>・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</li> </ul> <p>⑥</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路管理者と連携し、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車の利用環境を創出するための取組を推進している。</li> <li>・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</li> </ul> <p>⑦</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地等の生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、「ゾーン30」の整備を推進しているところ、一方通行の交通規制を含め、様々な対策を総合的に実施することにより、区域内における速度抑制や通過交通の抑制・排除を図っている。</li> <li>・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</li> </ul>
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	<p>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。</p>	<p>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。</p>	内閣府	<p>1 関係機関と連携を密にして、対策を推進していく。</p>

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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。	—	内閣府 警察庁	1	第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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が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。	内閣府 警察庁 厚生労働省	1	・第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ・以下の取組については、第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 関係団体と連携した高齢者に対する交通安全教育の実施として、厚生労働省は、公益財団法人全国老人クラブ連合会等の関係団体を通じて、老人クラブ等における交通安全教室を開催するなど、交通安全教育への積極的な取り組みがなされるよう指導を行っている。また、交通安全教育を受ける機会のない高齢者を中心に、世帯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反射材用品・明るい服装等の着用など、交通安全指導が地域ぐるみで行われるように努めている。
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。	内閣府 警察庁	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧	①～⑦ 第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ⑧交通事故死者数について、最悪時より減少したとはいえ、まだ1年で4千人以上の方が亡くなっている現状でもあり、交通事故の最悪の結果である交通事故死については、負傷者とは異なる目標を掲げるべきと考える。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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	内閣府 警察庁	①1 ②1 ③1 ④1 ⑤1 ⑥1 ⑦1	①～⑦ 第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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がありますが、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。	内閣府	1	家庭内を含めた様々な機関が協力して交通安全意識の醸成をしていくことが重要であると考えられ、第9次交通安全基本計画でもこうした中で家庭や保護者の役割を記載することで同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
31	高齢者及び子供の安全確保	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。	—	内閣府 警察庁	1	第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			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	内閣府 警察庁 厚生労働省	①-1 2 ①-2 1 ②1 ③1 ④1	①-1介護施設の送迎車両による事故実態は、交通事故統計からは把握ができず、その必要性及び方法について検討を要する。 ①-2送迎サービスを行っているデイサービス事業所の割合については、把握しているところである。 ② ・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ③1 ・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については、全国会議の場において厚生労働省から自治体に周知することとした。 ③、④ 第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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、臨時適性検査の充実な実施、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「一定の病気」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。	国土交通省	1	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平成26年法律第41号)により、地方公共団体が中心となって持続可能な地域公共交通網を形成するための地域公共交通網形成計画の策定制度が創設されている。また、地域公共交通確保維持改善事業により、デマンド交通などの地域公共交通の確保等のために必要な助成を実施している。引き続き、地域公共交通網の形成に向けて取り組んでまいりたい。
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ほしい。 (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)	内閣府 警察庁	1	・高齢者を含めたボランティアによって、交通安全活動を推進していくことは重要であり、引き続き10次計画でもボランティアとの連携を取り上げたい。 ・ボランティアとの連携による交通事故防止については第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。また、ボランティアによる道路管理者に対する環境改善の要望については地域の実情に応じて実施している。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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。	内閣府 警察庁	①1 ②1	①、② 第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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)	内閣府 警察庁	1	第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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	—	内閣府 警察庁	①1 ②1	①信号機のサイクル、スプリット、オフセット等の設定の計画的な見直し等を推進している。  ② ・高齢者の保護といった観点で、第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ・「高齢者保護意識の醸成」については第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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。	警察庁	3	加齢による身体機能や認知機能の低下には個人差があり、自動車等が生活手段の一部となっている現状に鑑みると、免許取得の可否を年齢だけで一律に判断することには、極めて慎重な検討を要する。
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と。	—	警察庁	2	電動車いすを利用する高齢者等の交通事故は、近年減少傾向にあるが、事故の発生状況を踏まえ今後必要な対応を検討してまいりたい。



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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。	警察庁 厚生労働省	1  ・(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会が、自主的に取り組んでいる路上寝込み者等(認知症高齢者を含む)の轢過事故防止対策に対して協力するなど取組を推進している。 ・地域における認知症高齢者の見守り体制の構築を目的に、認知症に関する広報、啓発、徘徊高齢者を早期発見できる仕組みの構築など、認知症高齢者見守り事業を実施しており、これからも推進していかねばならないと考えている。課題・対策に挙げられている交通事故防止を目的としているものではないが、認知症高齢者の早期発見・保護の観点において1と回答する。
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。	—	内閣府	1 第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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	警察庁 厚生労働省	①1 ②1 ② ①地域における認知症高齢者の見守り体制の構築を目的に、認知症に関する広報、啓発、徘徊高齢者を早期発見できる仕組みの構築など、認知症高齢者見守り事業を実施しており、これからも推進していかねばならないと考えている。 ② ・(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会が、自主的に取り組んでいる路上寝込み者等(認知症高齢者を含む)の轢過事故防止対策に対して協力するなど取組を推進している。
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。	警察庁 国土交通省	①1 ②1 ① ②ASV技術の開発促進は既に実施しているため。 ① ・交通事故総合分析センター等において実施している。 ・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
44	通学路の安全確保	歩車分離式信号の普及促進	<p>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つたとを絶たしません。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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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</p> <p>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。</p> <p>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)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>⑦ドライバー向けには、免許更新時の教本「人にやさしい安全運転」に歩車分離式信号を記載、周知徹底を図る</p> <p>⑧道路状況に即した歩車分離方法の研究に努める</p>	内閣府 警察庁 文部科学省	<p>①高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路等において歩車分離式信号の整備を推進するとともに、その整備理由、進捗等については、ウェブサイトに掲載するなど広報に努めている。</p> <p>②第9次交通安全基本計画と同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</p> <p>③事故多発交差点等を対象として、歩車分離式信号の効果等を総合的に勘案しつつ、適切な導入を図っている。</p> <p>④歩車分離式信号が導入されている交差点においては、必要に応じて、表示板を設置するなど、歩車分離式信号である旨の周知を図っている。</p> <p>① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧</p> <p>⑤歩車分離式信号機等を含むバリアフリー対応型信号機の基数を記載しているところである。</p> <p>⑥教科書への歩車分離信号の記載は、個別具体的案件であり、第10次交通安全基本計画への記載は困難であるが、歩車分離信号の意義や横断の仕方に関する指導は、現在の交通安全教育の枠内で実施可能である。</p> <p>⑦「交通の方法に関する教則」において、歩行者と運転者は、歩車分離式信号に限らず、信号機の信号に従って通行しなければならないとされているところであり、各出版元が発行している教本について、歩車分離式信号に関する記載を義務付けるという趣旨であれば、極めて慎重な検討を要する。</p> <p>⑧歩車分離式信号の運用方法、導入に当たっての課題等を調査研究するとともに、その結果を踏まえ、平成14年に「歩車分離式信号に関する指針」を策定し、これを踏まえ、交差点の実態に応じて最も適切な歩車分離方式を選択するよう努めてきたところであるが、今後とも、交通の安全と円滑に資する歩車分離方法の研究に努めることとしている。</p>
45	高齢者及び子どもの安全確保	道路交通環境の整備	<p>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。</p>	<p>事故多発地点等にガードレールを整備する。</p>	国土交通省	<p>1 幹線道路の事故対策を引き続き推進する。</p>

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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。	警察庁 国土交通省	①居住者の車両や緊急自動車の通行を制限することはできないため、原則車両進入禁止の通行規制は困難であるが、学校周辺における車両通行止めの交通規制は、必要な範囲で一部地域で実施している。 ②立体横断施設については、地域住民や関係機関との協議を経て設置を決定するものである。
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。	警察庁	2 道路交通実態等に応じたきめ細かな交通規制を行っており、「すべて」の住宅地の道路において「相当きつい規制」を実施すべきか否かの判断が難しいため、検討を要する。
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。	警察庁	1 通学路における交通指導取締りについては、各都道府県警察において重点通学路を指定し、計画的な交通指導取締り及び検証を実施している。
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。	警察庁 文部科学省	①学校における交通安全に関する指導の在り方については、現場の実態を鑑みながら今後も検討が必要である。 ②教員養成課程については、安全教育に関する検討も含め、現在、中央教育審議会で教員の養成・採用・研修について一体的に御議論頂いているところである。 ③教職員に対する研修は、教職員研修センターや各都道府県における事業等ですでに実施されているので、引き続き推進する。 ④第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ⑤自動車教習所とは地域の实情に応じて連携した取組が行われているが、引き続き効果的な交通安全教育を推進していきたい。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
50	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 ・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。	—	内閣府 警察庁 文部科学省	1	第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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	警察庁 文部科学省	2	・小学生、中学生に対する交通安全教育は個別に実施しているが、学校教育の場において体系的に実施することについては教育機関との連携が必要であり検討を要する。 ・子ども会活動等地域の関係機関との連携は引き続き検討してまいりたい。 また、PTA活動における交通安全活動については、PTA活動の一環としてではなく、PTA活動と連携したものであれば引き続き実施を検討してまいりたい。
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	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も重要であるので、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。 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。 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。 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。 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諮り、その頻度回数をさらに増やす。	—	内閣府 文部科学省	①② ③④ ⑤①	①被害者遺族の講話等については一律に学校に義務付けることは困難であるが、先進的な取組を実施している学校の事例紹介を行うことを含め、今後とも交通安全教育の充実を図ってまいりたい。 ②内閣府のHPにおいても紹介しているところであり、今後とも啓発に努めてまいりたい。 ③すでに多くの自治体において、地域の実情に応じて毎月特定の日を交通安全に関する日として取組を実施しているところであり、国が多くの日を一方的に指定して取組を促すことは適当でないと考え。 ④第9次交通安全基本計画でも「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か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たところであり、第10次交通安全基本計画については、引き続き専門委員会でのご意見を踏まえつつ、検討していきたい。 ⑤交通安全の広報啓発には、新聞等の公共媒体が利用されている所であり、今後も効果的な広報啓発を行っていきたい。



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
52の続き			<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じた方法で考える。</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。それだけでなく親は生涯自分自身を責め続けるのであるから。</p>	—	内閣府 警察庁	<p>⑥交通安全教育の手法等については、効果的なものとなるよう常に見直しの努力を行っているところ、御提案の方法が交通安全思想の普及徹底に効果的であるか慎重な検討が必要。</p> <p>⑦</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大臣の年頭談話や交通安全白書ですでに実施している。</li> <li>・交通事故死者の年間死亡者数については、毎年、マスコミ等に広報するとともに、ホームページにおいて公開している。</li> </ul> <p>⑧子供の安全確保については、第9次交通安全基本計画でも対策の視点として掲げており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていく。</p> <p>⑨第9次交通安全基本計画の基本理念で人優先について掲げているところであり、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていく。</p> <p>⑩要望の趣旨が明らかではないものの、交通安全教育の手法等については、効果的なものとなるよう常に見直しの努力を行っている。</p> <p>⑪交通事故被害者サポート事業等を通じて、交通事故被害者等への支援が一層充実するよう、努めていく。</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>	内閣府 警察庁 文部科学省	<p>1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</li> <li>・高校生に対する二輪車の実技講習は地域の実情に応じて個別には実施しているが、学校教育の場において体系的に実施することについては教育機関との連携が必要であり検討を要する。</li> </ul>
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安全教育は、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安全教育を推進する。</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」とも言える交通安全教育の効果を過大評価することは、真の原因究明と対策を遅らせます。</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安全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>	警察庁 文部科学省	<p>2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・御意見の趣旨が判然としないうえ、提案の内容に係る検討は困難であるが、自動車の危険性等については交通安全教育において実施しており、引き続き推進してまいりたい。</li> <li>・対策の趣旨が不明確である。学校における交通安全教育は、児童生徒が被害者にも加害者にもならない主体的な安全行動を身につけることを目標として実施しており、引き続き推進する。</li> </ul>

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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。	—	国土交通省	①道路運送法第79条の規定により登録を受けた自家用有償旅客運送者の法令違反については、道路運送法第79条の12第1項の規定に基づく登録の取消し等の行政処分を行う際の基準を平成18年9月15日付けで定めており、自家用有償旅客運送者が道路運送法に違反した場合は、同基準に基づき業務の停止又は登録の取消しの行政処分を行うこととしている。  ②の車両に係る部分：道路及び交通規制に係る情報が必要となるなど技術的課題が多い。
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。	—	内閣府 警察庁 法務省	①第9次交通安全基本計画でも「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か年という計画期間での達成可能性も踏まえる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あり、第10次交通安全基本計画については、引き続き専門委員会でのご意見を踏まえつつ、検討していきたい。  ② ・海外法制度の検討は、必要に応じ、適宜研究しているところである。 ・どのような対策が可能であるか、関係省庁の動向も踏まえ、検討には協力していきたい。
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舗道を自転車で走行する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。	警察庁 国土交通省	①第9次交通安全基本計画と同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。  ②高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備を推進している。  ③警音機を自転車に取り付けることの義務化は、各都道府県公安委員会規則において、実情に応じ適切な規制がされている。自転車を走行させる際に警音機を適切に活用すること及び交通安全教育の場での視覚障害を有する者に対する理解を促す活動については、現在も行っており、引き続き行ってまいりたい。
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、加害者にならないための施策、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。	内閣府 警察庁	①第9次交通安全基本計画と同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。  ② ・第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ・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・啓発は、現在取り組んでいるところであり、引き続き取り組んでまいりたい。また、訪日外国人対策についても、地域の実情に応じて実施しており、第10次計画にも反映させていくこととしたい。



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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	警察庁	1 各段階における交通安全教育は第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 また「自転車乗用中のスマホ利用」は、地域の実情に応じ、各都道府県公安委員会規則において規制されている。
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けさせ、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。	内閣府 警察庁 文部科学省	1 第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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左記の①について、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左記の②について、歩行者、自転車利用者、ドライバーへの安全教育 ③左記の⑤について、違法駐車の手減と自転車走行帯の確保 ④左記の⑦について、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違法駐車の手減の強化 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	内閣府 警察庁 経済産業省 国土交通省	① ② ③-1 1 ③-2 1 ④-1 1 ④-2 3 ① 「普通自転車専用通行帯」等の交通規制や利用率の低いパーキングメーター等の撤去等により、自転車専用の走行空間の整備を推進している。 また、「ゾーン30」については、26年度末までに1,827か所を整備し、28年度末までに全国で約3,000か所を整備することとしている。 ・自転車通行空間の整備を引き続き推進する。 ②第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ③-1取締りを含めた「違法駐車対策の推進」については第9次交通安全基本計画に盛り込まれており、第10次交通安全基本計画にも同趣旨を反映させていきたい。 ③-2第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ④-1 ・自転車に対する交通安全広報啓発の場などを通じて、自転車に係る損害賠償責任保険等の加入促進に努めていく。 ・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ④-2 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、費用負担の妥当性の観点から、適用拡大は困難である。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			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自転車のルールの遵守・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えます。	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	内閣府 警察庁 国土交通省	①1 ②1	①自転車通行空間の整備を引き続き推進する。 ②第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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自転車と自動車を分離するための自転車専用道路、路肩部に自動車と分離するための縁石の設置等自転車利用者が安全かつ円滑に利用できる空間の整備等安全対策の徹底を行うこと。 が死者数減に有効であると考え。	警察庁 国土交通省	①1 ②1	①自転車利用者に対する指導取締りについては、第9次交通安全基本計画に盛り込んでおり、同趣旨を第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ②自転車通行空間の整備を引き続き推進する。
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い難い。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した上で、その視点から諸施策を記述すべきと考える。	内閣府 警察庁	2	第10次計画における自転車の位置付けについては、専門委員会議の議論等も踏まえ、関係各省庁と慎重な検討を要する。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
65	歩行者及び自転車の安全確保	道路交通環境の整備	<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>○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(P26)に記載されている下記の対策を引き続き講じる。</p> <p>(5)自転車利用環境の総合的整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	国土交通省	1 第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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。	<p>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する。</p> <p>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。</p>	警察庁 文部科学省	①② ②① ①交通安全教育に係る座学や実技指導を直ちに全ての学校に義務付けることは困難であるが、引き続き学校における交通安全教育の充実を図る。 ②警察庁と国土交通省が共同で策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において、自転車の利用ルールの徹底のための取組を推奨するなど、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車利用環境の創出を推進している。また、歩行者がいる場合の徐行は法定されており、自転車の速度を出しすぎることの危険性や、自転車のスピードを抑えることの重要性については交通安全教育で行っており、引き続き推進してまいりたい。
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	<p>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</p> <p>2自転車の位置づけの明確化</p> <p>3「事故」からの名称の変更と意識改革</p> <p>4アルコール類のCMの在り方に対する検討</p>	<p>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</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	警察庁 法務省 文部科学省	①② ① ② ①被害者の視点を取り入れた交通安全教育は、必要に応じ個別に実施している。 ・各家庭裁判所においては、教育的措置の一環として、事案に応じて犯罪被害等を考えさせる講習を実施し、被害者の視点を取り入れた教育・指導を行っている。 また、矯正施設においては、交通事犯受刑者等に対し、被害者の視点を取り入れた上で、対象者の個別的問題性に応じた交通安全指導等を行っているところである。 ・被害者遺族の講話等については一律に学校に義務付けることは困難であるが、先進的な取組を実施している学校の事例紹介を行うことを含め、今後とも交通安全教育の充実を図ってまいりたい。 ②被害者遺族の講話等については一律に学校に義務付けることは困難であるが、先進的な取組を実施している学校の事例紹介を行うことを含め、今後とも交通安全教育の充実を図ってまいりたい。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁		意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策			
67 の 続 き				<p>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。」「歩行者気分で右側を走らない」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。</p> <p>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、「交通事件」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。</p> <p>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。</p> <p>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考えると、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</p>	内閣府 警察庁 総務省	③2 ④-1 3 ④-2 1 ⑤3	<p>③第10次計画における自転車の位置付けについては、専門委員会議の議論も踏まえ、関係各省庁と慎重な検討を要する。</p> <p>④-1 道路交通法において「交通事故」と定義されていることや、一般的に「交通事故」の名称が普及していることから、名称の変更には極めて慎重な検討を要する。</p> <p>④-2 交通事故の捜査においては、「交通事故事件捜査」の名称を使用している。</p> <p>⑤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あるが、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ある。</p>
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。	国土交通省	1	自転車通行空間の整備を引き続き推進する。
69	歩行者及び自転車の安全確保	道路交通環境の整備	<p>【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。)の駐車場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場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。</p>	<p>①駅前のスーパー、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。</p> <p>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。</p> <p>③路上の二輪車等駐車場設置を推進する。</p>	国土交通省	①3 ②1 ③1	<p>①駐車対策については引き続き推進するが、商業施設等の駐車スペースについては、施設所有者の意向、利用者間の競合・調整、費用負担等の問題があり、一般に転用は困難。</p> <p>②四輪用駐車場への自動二輪車の受入れの推進について、既に実施している。</p> <p>③自動二輪車の路上駐車場整備の推進について、既に実施している。</p>

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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。	内閣府 警察庁 文部科学省 経済産業省	①1 ②1 ③1 第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ③ ・自転車に対する交通安全広報啓発の場などを通じて、自転車に係る損害賠償責任保険等の加入促進に努めていく。 ・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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。)	内閣府	1 自転車安全利用五則にあるような基本的なルールの周知徹底を行いつつ、スクエアドストレイトなどの効果的な交通安全意識の向上方策の普及に努めていく。
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。	警察庁	1 第9次計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次計画にも反映させていきたい。



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>第9次交通安全基本計画の37ページでは「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。</p> <p>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。</p>	警察庁	2	ご意見の施策の妥当性は認められるが、ネットワーク環境を活用した仕組みの構築の部分について、技術的、予算的制約から、検討を要する。
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 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>	内閣府 警察庁	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</li> <li>・ご意見を踏まえ、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</li> </ul> <p>訪日外国人対策について、地域の実情に応じて実施中のところ、第10次交通安全基本計画にも反映させていくこととしたい。</p>



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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	「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。	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。 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。	内閣府 警察庁	①更新時講習等の各種運転者教育の機会に、自動車等の運転者に対し、自転車の安全を確保するための留意事項等についての教育に努めており、引き続き、自転車の安全を守るための運転者教育を推進していきたい。 ② ・交通安全の広報啓発には、新聞等の公共媒体が利用されている所であり、今後も効果的な広報啓発を行っていきたい。 ・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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	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	①全国規模による安全講習会の拡充 ②駐輪施設の整備	警察庁 国土交通省	①「安全講習会の拡充」については組合による自主的な取組であることから、全国規模とすることについては、組合が決めるべきではあるが、民間が行う交通安全教育が充実したものとなるよう必要な協力を行ってまいりたい。 ②交通安全思想の普及徹底という観点からは、駐輪施設の整備はなじまないが、駐輪対策は既に取り組んでおり、引き続き推進していきたい。
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	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。	—	内閣府 警察庁	1 第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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	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。	—	内閣府 警察庁	1 第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			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案を示して、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。	警察庁 文部科学省 国土交通省	①1 ②1	①第9次交通基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通基本計画にも反映させていきたい。 ②自転車通行空間の整備を引き続き推進する。
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。	内閣府 警察庁 経済産業省	①3 ②1 ③1 ④1	①自転車安全利用五則は道路交通法の規定を基に整理されており、法律上着用義務のない高齢者のヘルメット着用を法律上の義務である子供の着用と同列に扱うことは困難と考える。 ②第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ③地域の実情に応じて実施している。 ④ ・自転車に対する交通安全広報啓発の場などを通じて、自転車に係る損害賠償責任保険等の加入促進に努めていく。 ・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されているため、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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。	警察庁	2	自動車の運転免許制度と同様のものを自転車にも設けることについては、免許を有さない者には自転車の利用を禁止するというところであるところ、子供からお年寄りまで幅広い年齢層に利用されている乗り物である自転車に運転免許制度を導入した場合、自転車が利用しづらくなりかえって制約となること、新たな免許制度を導入するために多大なる行政コストが発生することなどから極めて慎重な検討を要する。交通安全教育の一環としての取組であれば、引き続き推進してまいりたい。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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。	警察庁 文部科学省	①② ②②	①文部科学省は、各都道府県における教員向けの交通安全教室や心肺蘇生法教室の開催を支援する事業を行っている。また、児童生徒については現行学習指導要領において交通安全や救急処置等について盛り込まれており、引き続き発達段階に応じた安全教育の充実を図る。 ②「認定制度」の意味するところが明らかでなく、検討が必要であるが、自転車に対する交通安全教育については、引き続き推進してまいりたい。
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関し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一手と考える。	内閣府 警察庁	1	・交通安全の広報啓発には、新聞等の公共媒体が利用されている所であり、今後も効果的な広報啓発を行ってきたい。 ・毎年5月の『自転車月間』の期間を中心に実施している。
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。	内閣府 警察庁 国土交通省	①① ②①	①第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ② ・現在、「普通自転車専用通行帯」等の交通規制や利用率の低いパーキング・メーター等の撤去等により、自転車専用の走行空間の整備を推進している。 ・自転車通行空間の整備を引き続き推進する。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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>	内閣府 警察庁 経済産業省	<p>①ご意見を踏まえ、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</p> <p>②</p> <p>・自転車に対する交通安全広報啓発の場などを通じて、自転車に係る損害賠償責任保険等の加入促進に努めていく。</p> <p>・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</p> <p>③ご意見を踏まえ、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</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	警察庁 経済産業省	<p>2</p> <p>・夜間道路を通行するときには、都道府県公安委員会が定める灯火を付けることとされており、道路交通法及び交通の方法に関する教則にあるとおり、夜間通行時の前照灯の点灯が徹底されるよう引き続き広報啓発を推進してまいりたい。</p> <p>・道路交通法及び交通の方法に関する教則にあるとおり、夜間通行時の前照灯の点灯の徹底に向けて、関係省庁及び関係団体等を通じて広報啓発が推進されるよう努めてまいりたい。</p>
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。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>	警察庁 経済産業省	<p>①軽車両の灯火については、各都道府県公安委員会規則において、実情に応じ義務付け等の適切な規制がされている。</p> <p>②・夜間道路を通行するときには、都道府県公安委員会が定める灯火を付けることとされており、道路交通法及び交通の方法に関する教則にあるとおり、夜間通行時の前照灯の点灯が徹底されるよう引き続き広報啓発を推進してまいりたい。</p> <p>・道路交通法及び交通の方法に関する教則にあるとおり、夜間通行時の前照灯の点灯の徹底に向けて、関係省庁及び関係団体等を通じて広報啓発が推進されるよう努めてまいりたい。</p> <p>③自転車への灯火の取付けの徹底については、第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</p>

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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。	①各種安全基準の普及促進。 ②専門技術者の確保、拡充。	警察庁 経済産業省	①1 ②1 ①安全基準については、第9次交通安全基本計画に同趣旨(型式認定制度)が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画に反映させていきたい。 ②第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画に反映させていきたい。
89	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	車両の安全性の確保	1自転車の整備による安全性の確保 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	①自転車の整備による安全性の確保 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、反射機材等について、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。 ②自転車に対するナンバープレート制度の導入 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。 ③自転車に対する強制保険類似制度の導入 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。	内閣府 警察庁 金融庁 国土交通省	①1 ②3 ③3 ①第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ②自転車について国土交通省では、所掌していないため、検討することは困難である。 ③保険への加入を義務付けることは、検討すべき課題が多く、任意保険への加入促進に努めていく。



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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。	警察庁 国土交通省	①「切符制度」とは、反則通告制度を指すと考えられるが、同制度の導入には、例えば、自動車の運転免許制度のように、現場において、本人確認ができることが前提となる。 しかしながら、自転車のように子供からお年寄りまで幅広い年齢層に利用されている乗り物に免許制度を導入した場合、自転車が利用しづらくなりかえって制約となること、新たな免許制度を導入するために多大なる行政コストが発生することなどから極めて慎重な検討を要する。 ②違法駐車対策については、第9次交通安全基本計画に盛り込まれており、引き続き、第10次交通安全基本計画にも同趣旨を反映させていきたい。 ③違法駐輪対策や駐輪場の整備等については、市町村において取り組むべきものと考えている。
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。	内閣府 警察庁	1 ・自転車に対する交通安全広報啓発の場などを通じて、自転車に係る損害賠償責任保険等の加入促進に努めていく。 ・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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。	警察庁 金融庁 国土交通省	3 ・自転車事故による被害者救済に資するため、自転車損害賠償責任保険の普及啓発活動を推進している。 ・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。
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。	厚生労働省 国土交通省	①1 ②1 ① ・高次脳機能障害の一般的な理解の普及・啓発については引き続き実施する。 ・損保会社・病院・警察・日弁連等の関係機関と連携し、自賠責制度の周知等に努めているとともに、自動車事故被害者への相談や訪問支援等を通じて被害実態の把握を行い、その結果を踏まえ、療護施設の運営・介護料の支給等の自動車事故被害者支援を適切に実施している。なお、自賠責制度の運用に際して、高次脳機能障害による後遺障害に関しては、厚生労働省主宰の勉強会(軽度外傷性脳損傷に関する連絡会)で示された医学的見地等に基づき、弾力的な認定を行っている。 ②自転車利用状況などの調査を引き続き実施する。
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。	警察庁 国土交通省	1 ・御意見のとおり、各施策を引き続き推進してまいります。 ・引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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ての情報収集方法 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。	警察庁 文部科学省 国土交通省	①1 ②-1 1 ②-2 1	①、②-1 ・地域の実情に応じて実施している。 ・マップ作りは、すでに授業で実施している学校もあり、地域とも協力していることから、引き続き進めていきたい。  ②-2地域と連携した取組を引き続き実施する。
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。	農林水産省 国土交通省	1	・施設管理者等が農道施設の耐震対策等を行う場合、国の補助事業等が適用可能である。(なお、国が管理する農道はない。) ・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。(注意喚起カラー舗装、注意喚起看板等)生活道路の事故対策を引き続き推進する。
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づけ普及すべきです。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づけなくてはなりません。	警察庁 国土交通省	①2 ②1 ③2 ④1	①道路交通実態等に応じたきめ細かな交通規制を行っており、一律の交通規制を実施すべきか否かの判断が難しいため、検討を要する。  ②生活道路において走行速度の抑制や通過交通を排除する取組を推進する。  ③歩車分離式信号は、交通の安全の確保に資するものである一方、信号の待ち時間の増加により歩行者等又は自動車の信号無視を誘発するおそれや、交通渋滞の発生・悪化により交通の円滑に影響が及ぶなどのおそれがあることから、個別の交通実態等を踏まえて、その導入の可否を検討しており、「直ちに100%」とすることについては、慎重な検討を要する。  ④ ・現在、「普通自転車専用通行帯」等の交通規制や利用率の低いパーキング・メーター等の撤去等により、自転車専用の走行空間の整備を推進している。 ・自転車専用空間の整備を引き続き推進する。
98	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	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。	内閣府	2	第10次交通安全基本計画では、ご意見を踏まえた記載を検討する。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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。	国土交通省	1	第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。(共同荷捌きスペースに限る。)
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。	警察庁	2	60キロメートル毎時の法定速度は、昭和35年の道路交通法制定時から採用されており、既に運転免許保有者に広く浸透していることから、法定速度を30キロメートル毎時に変更した場合、混乱が生じ、かえって交通の安全と円滑に支障が生じるおそれがあるため、慎重に検討する必要がある。
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して、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り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、道路を狭窄化させたりして、通行車両の速度を抑制し、公園利用者の安全を確保する。	警察庁 国土交通省	1	・住宅地等の生活道路において、道路管理者と連携して、「ゾーン30」の整備を推進し、速度抑制や通過交通の抑制・排除を図っている。 ・生活道路において、走行速度の抑制や通過交通を排除する取組を推進する。
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、高速料金の営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。	国土交通省	2	高速道路の料金は、国土幹線道路部会の中間答申などを踏まえて決定しており、昨年4月に高速道路利用の多い車に配慮するよう再編されたところ。新たな割引を実施するためには財源等が課題となるが、今後とも地域の意見を聞きながら、幅広く議論を行い、時代に即したものになるよう努める。
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。	警察庁 国土交通省	① ② ③	① ・道路標識等を整備するとともに、カラー舗装の「ゾーン30」の路面表示を効果的に活用するなど、車両の運転者に対する注意喚起を行うことにより、生活道路における速度抑制や通過交通の抑制・排除を図っている。 ・生活道路において、走行速度の抑制や通過交通を排除する取組を推進する。 ②通学路における交通指導取締りについては、各都道府県警察において重点通学路を指定し、計画的な交通指導取締り及び検証を実施している。 ③交通情報提供事業者が従うべき基準等を定めた「交通情報の提供に関する指針」において、「車道の幅員が5.5メートル未満の道路その他歩行者の通行の安全を確保するため通過交通量の増加を抑止することが必要と認められる道路」を「誘導を禁止する道路」と位置付けているところであるが、カーナビゲーションシステムのプログラミングの在り方等については、関係機関・団体等における検討を要する。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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。	国土交通省	1	第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
105	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	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。	警察庁	2	居住者の車両や緊急自動車の通行を制限することはできないため、御提案のような例外のない車両進入禁止区域の設定は困難であるが、通過交通の抑制に関しては、交通実態等を勘案して適切な交通規制を実施してまいりたい。
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、重要と位置づけされる橋梁・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)	—	国土交通省	1	第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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。	警察庁	3	道路交通実態等に応じたきめ細かな交通規制を行っており、幹線道路においては実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ規制速度の引上げ等を行う必要が認められる場合もあることから、全ての幹線道路の規制速度を一律に引き下げることは極めて慎重な検討を要する。



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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つぶかり危険なため、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。  ④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。 ⑤車両の安全性の確保について (説明) ⑤-1駐停車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停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。	警察庁 文部科学省 国土交通省	①高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、道路交通実態等に応じて、施設整備の緊急性等を勘案しつつ、音響式信号機の整備、信号灯器のLED化、エスコートゾーンの設置等の歩行空間のバリアフリー化を推進している。  ②バリアフリー新法に基づくバリアフリー道路構造基準等を踏まえ、視覚障害者等に配慮し、引き続き歩道の整備を実施。  ③第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。  ① ② ③ ④-1 3 ④-2 1 ⑤-1 3 ⑤-2 1  ④-1身体の不自由な方の保護については、「交通の方法に関する教則」において定められており、これに基づく安全教育が行われているところであるが、問題数が限られた試験項目として必ず出題するという趣旨であれば、極めて慎重な検討を要する。  ④-2 ・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ・第9次交通基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通基本計画にも反映させていきたい。  ⑤-1 サイドミラーの格納を交通マナーとして啓発することについては、サイドミラーを格納ができない自動車が多く存在していること、また、手動でしか格納ができない自動車は、運転者が運転席側と助手席側の両方に回り込んで格納することとなるが、運転者が高齢者や身体障害者等の場合、格納が困難な状況も考えられ、全ての交通利用者が実践することは困難であり、交通マナーとしての啓発には極めて慎重な検討を要する。  ⑤-2静音性対策についてはガイドラインを策定し、多くの車に標準装備されており、加えて、引き続き義務化に向けた検討を行っているため。
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。	警察庁 国土交通省	1  ・警察と道路管理者が連携して引き続き実施していく。 ・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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。	国土交通省	①第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ②高速道路の料金は、国土幹線道路部会との中間答申などを踏まえて決定しており、昨年4月に高速道路利用の多い車に配慮するよう再編されたところ。新たな割引を実施するためには財源等が課題となるが、今後とも地域の意見を聞きながら、幅広く議論を行い、時代に即したものになるよう努める。 ③トラック運送事業者が行った過積載運行等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主体的な関与があった場合には、貨物自動車運送事業法上、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、トラック運送事業者の違反行為の再発防止を図ることができる。平成26年1月には、同制度の運用を改め、荷主勧告に至らないものの、トラック運送事業者の違反行為に荷主の関与が認められ、違反行為の再発防止のため必要なときは、「警告書」を发出できるよう措置した。また、本年5月には、厚生労働省、国土交通省、荷主、トラック運送事業者等からなる「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」を設置し、今後、荷主とも連携しながら取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組んでいく。
111	・交通事故防止 ・地球環境保護	・道路交通環境の整備 ・交通安全思想の普及徹底 ・安全運転の確保 ・研究開発及び調査研究の充実	・交通事故の防止・削減	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。 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。	警察庁 経済産業省 国土交通省 環境省	①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おり、その効果についても、把握に努めているところ。 ② ・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ・交差点の事故対策を引き続き推進する。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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	・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。	・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。 ・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。	内閣府	3 物流衰退化防止の観点での意見で、交通安全対策の意見ではないので、検討になじまない。
113	—	道路交通環境の整備	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す。)	○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。	警察庁 国土交通省	1 ・2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等も見据え、外国人にも分かりやすい道路標識の在り方について検討を行うこととしている。 ・主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進等により、国際化の進展への対応に努める。
114	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	道路交通秩序の維持	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。	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。	国土交通省	1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平成26年法律第41号)により、地方公共団体が中心となって持続可能な地域公共交通網を形成するための地域公共交通網形成計画の策定制度が創設されている。また、地域公共交通確保維持改善事業により、地域公共交通の確保等のために必要な助成を実施している。引き続き、地域公共交通網の形成に向けて取り組んでまいりたい。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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・迷惑な運転が日常化)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ませんが、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とのように対処すべきかが重要です。</li> <li>【通学路、生活道路等における安全確保】</li> <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> <li>【加害者の視点に立った施策の検討】</li> <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> <li>【「生きた交通安全教育活動」に向けて】</li> <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、少しでも多くの人々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「便利な道具」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> <li>②【通学路、生活道路等における安全確保】</li> <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> <li>③【加害者の視点に立った施策の検討】</li> <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> <li>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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>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無効であり、特段支障となることはないと思われず。重大事故を引き起こしてもなお、その後自動車に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。</li> </ul> </li> <li>⑤【「生きた交通安全教育活動」に向けて】</li> <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>	内閣府 警察庁 法務省	<p>①危険運転致死傷罪の適用が見込まれる交通事故事件については、積極的な適用を念頭に置いた捜査を推進している。</p> <p>②市街地等の生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、「ゾーン30」の整備を推進しているところ、車両通行止め等の交通規制を含め、様々な対策を総合的に実施することにより、区域内における速度抑制や通過交通の抑制・排除を図っている。</p> <p>③保護観察における社会貢献活動及び刑事施設における社会奉仕活動とは趣旨、枠組みが異なるものである。</p> <p>①① ②② ③③ ④④ ⑤⑤</p> <p>④優良運転者の免許証の色分けの趣旨は、いわゆる模範的な運転者として奨励し、その本人の自覚を促すとともに、その他の運転者について、優良運転者を目標に安全運転に努めるよう導くためである。また、新規免許取得者の免許証の色分けの趣旨は、運転者として初めて交通社会に参加する者又はかつて運転者として交通社会に参加していたが、免許の効力を失い、その後改めて免許を取得した者に対しては、安全運転を励行させる必要があるためである。これらの趣旨は、いずれも交通安全思想の普及徹底を目的としたものである一方、死亡事故等の重大事故を犯した者の免許証の色分けには極めて懲罰的色彩が強く、日常生活で免許証が広く身分証明書として活用されている現状に鑑みると、極めて慎重な検討を要する。</p> <p>⑤内閣府としては、交通事故被害者サポート事業等を通じて、支援の輪が広がっていくような社会的風土の形成を促していく。</p>
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>	<p>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、多面的な取り組み</p>	<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発(学校教育での取り組み)</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>	内閣府 警察庁 文部科学省	<p>①現在、アルコール基本法に基づき基本計画策定作業が進められており、同趣旨のことについても検討されているところ。</p> <p>②</p> <p>①② ②① ③①</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・学校教育の場であれば対象は未成年者であり、飲酒運転を論じる前に、未成年者の飲酒防止を教育する必要があると考えられる。</li> <li>・学校では、アルコールが心身に及ぼす影響等を正しく認識させる教育を実施しており、引き続き推進する。</li> </ul> <p>③第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</p>



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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。	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。 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。	警察庁 文部科学省 厚生労働省	①1 ②1 ②2	① ・教育機関が行う教育に、必要に応じて協力してまいりたい。 ・学校では、アルコールが心身に及ぼす影響等を正しく認識させる教育を実施しており、引き続き推進する。 ② ・地域の実情に応じて、条例等に基づき関係機関と連携して取り組んでいる。 ・一般的なアルコール問題に対する理解の促進、普及啓発及びアルコール依存症に対しての治療及び回復のための相談支援については、今後も引き続き実施していく。
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。	—	警察庁 厚生労働省	3	・対策として要望されている内容が不明であり、お答えすることは困難である。 ・一般的なアルコール問題に対する理解の促進、普及啓発及びアルコール依存症に対しての治療及び回復のための相談支援については、今後も引き続き実施していく。
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。	警察庁 厚生労働省	1	・関係機関への協力を引き続き推進する。 ・一般的なアルコール問題に対する理解の促進、普及啓発及びアルコール依存症に対しての治療及び回復のための相談支援については、今後も引き続き実施していく。



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	—	内閣府 警察庁 法務省 厚生労働省	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>危険ドラッグについては、「危険ドラッグの乱用の根絶のための緊急対策」に基づき、関係機関と連携の上、各種対策に取り組んでいる。</li> <li>危険ドラッグ対策については、現時点で行っている取組を今後も引き続き継続していくが、現時点以上の厳罰化と対策については、必要に応じて対応してまいりたい。</li> </ul> <p>②交通ルールを守らない場合の危険性及び周囲の人への迷惑について、交通安全教育を実施している。</p> <p>③各種機器の活用を図るなどして、科学的捜査を推進している。</p> <p>④「交通システム全体の問題点からの検証」の意味するところが明らかではないが、交通事故の詳細な分析に努めている。</p> <p>⑤</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>起訴権限は検察官にあるが、警察としては公判を念頭に置いた捜査を推進している。</li> <li>検察官が個別の具体的な事件について起訴するか否かは、飽くまで、法律と収集された証拠に基づき、検察官が個別に判断すべきものである。</li> </ul> <p>⑥現在の第9次交通安全基本計画では、「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か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たところであり、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていく。</p>
121	高齢者及び子どもの安全確保	交通安全意識の高揚	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	内閣府 警察庁 厚生労働省	<p>1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全運動においても、同趣旨のことを運動の実施要領に示し、取り組んでいるところであり、引き続き実施してまいりたい。</li> <li>平成27年度交通安全業務計画に盛り込み、実施中である。</li> <li>危険ドラッグの危険性の周知については、教育機関等を直接訪問して講義を行ったり、啓発資材の配布等で実施している。</li> </ul>

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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が行われているが、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。	警察庁 厚生労働省 国土交通省	① ② ③	① 悪質性、危険性の高い違反に重点を置いた取り締りの強化については第9次交通安全基本計画に盛り込まれており、同趣旨を第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ・検査命令等を駆使して危険ドラッグの販売店を全滅。インターネット上で危険ドラッグを販売しているサイトについては削除要請を行っている。また財務省と協力した水際対策や地方厚生局麻薬取締部による取締を強化している。 ②通学路の安全確保に向けた取組を継続的に推進する。 ③交通安全施設の整備を引き続き推進する。
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	警察庁 法務省 厚生労働省	① ② ③ ④	①関係機関と連携し、合同・共同捜査を積極的に推進しながら、危険ドラッグ販売店舗及び乱用者に対する取締りを推進している。 ② ・関係機関と連携し、合同・共同捜査を積極的に推進しながら、危険ドラッグ販売店舗及び乱用者に対する取締りを推進している。 ・検査命令等を駆使して危険ドラッグの販売店を全滅。インターネット上で危険ドラッグを販売しているサイトについては削除要請を行っている。また財務省と協力した水際対策や地方厚生局麻薬取締部による取締を強化している。 ③ ・危険運転致死傷罪の適用が見込まれる交通事故事件については、積極的な適用を念頭に置いた捜査を推進している。 ・検察官が個別の具体的な事件について起訴するか否か、起訴する場合に、どの罰則を適用するかどうかは、飽くまで、法律と収集された証拠に基づき、検察官が個別に判断すべきものである。 ④ ・平成27年度交通安全業務計画に盛り込み、実施中である。 ・危険ドラッグの危険性の周知については、教育機関等を直接訪問して講義を行ったり、啓発資材の配布等で実施している。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			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。	警察庁 厚生労働省	① ② ③ ① ② ③ ①	① ・関係機関と連携し、合同・共同捜査を積極的に推進しながら、危険ドラッグ販売店舗及び乱用者に対する取締りを推進している。 ・検査命令等を駆使して危険ドラッグの販売店を全滅。インターネット上で危険ドラッグを販売しているサイトについては削除要請を行っている。また財務省と協力した水際対策や地方厚生局麻薬取締部による取締りを強化している。 ②違法ドラッグ使用による運転等、悪質性、危険性の高い違反については、積極的な法令適用による厳正な取締りを推進しているところであるが、薬物等を使用した運転に対する罰則の強化ということであれば、危険ドラッグの所持・使用等自体の厳罰化を含め、検討される必要がある。 ③危険ドラッグ使用による運転の危険性については、更新時講習等の場を活かした広報啓発に引き続き取り組んでいく。
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。	文部科学省 厚生労働省	① ② ①	① ・教育現場等との連携については、文科省からの依頼があれば、必要に応じて協力してまいりたい。 ・学校現場での薬物乱用防止教育は、警察や学校薬剤師とも連携して実施しているところであり、今後も関係機関と連携し、薬物乱用防止の取組の充実を図ってまいりたい。 ②指定薬物部会の開催頻度の増加等により、指定薬物の迅速な指定を行っており、過去3回包括指定を行っている。
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。	警察庁	1	各都道府県警察において、自治体及び関係団体等と連携して実施している。
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	警察庁	2	一部の講習で心理テスト等は実施しているが、更に拡大することについては、国民負担等の観点から慎重な検討が必要。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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	<p>・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。</p> <p>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。</p>	<p>・「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。</p>	内閣府 警察庁 厚生労働省	1	<p>・交通安全運動においても、同趣旨のことを運動要領として示し、取り組んでいるところであり、今後も関係機関団体と連携して啓発に努めて参りたい。</p> <p>・危険ドラッグを使用した上での運転の悪質性・危険性に関する広報啓発活動については、平成27年度交通安全業務計画に盛り込み、実施中である。</p> <p>・効果的な啓発方法の例示等については、必要に応じて協力してまいりたい。</p>
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	<p>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。</p>	<p>○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</p> <p>○県政広報テレビ番組出演による広報</p> <p>○ラジオ放送による広報</p> <p>○交通安全出前講座による交通安全意識の高揚</p> <p>○啓発チラシの増刷・配布</p> <p>○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</p>	内閣府 警察庁	1	<p>・国としても交通安全の広報啓発を推進してまいります。</p> <p>・第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</p>
130	交通安全の広報活動推進	交通安全思想の普及徹底	<p>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。</p>	<p>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。</p>	経済産業省	1	<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いる。</p>
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生活道路における安全確保	交通安全思想の普及徹底	<p>(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。 心のプレーキを持たない運転者に、運転する資格はない。</p>	<p>文言の追加・変更を希望</p> <p>・雪道や、荒野、また、道幅の狭い山道を快適?に飛ばす車。 暴走行を煽っている。</p> <p>・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。</p> <p>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。</p>	総務省	3	<p>放送番組における演出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あるが、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ある。</p>

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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。	内閣府	3 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ある。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である。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、必要に応じて協力していく。
133	—	安全確保	・交通事故に関しては再犯が多くみられ、交通事故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。メッセージとの対峙は、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。	警察庁 法務省 文部科学省	3 ・被害者・ご遺族の声を交通安全教育等に反映させることは重要と考えるが、特定のNPO法人の活動を政府としての基本計画に盛り込むことは、極めて慎重な検討を要する。 ・NPO法人「いのちのミュージアム」に御協力を頂きながら、生命のメッセージ展を各矯正施設内で開催しているところであるが、特定のNPO法人の活動を、政府としての基本計画に盛り込むことは不相当と思料する。 ・被害者遺族の講話等については一律に学校に義務付けることは困難であるが、先進的な取組を実施している学校の事例紹介を行うことを含め、今後とも交通安全教育の充実を図ってまいりたい。
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を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、メッセージ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	内閣府	1 交通事故被害者サポート事業では、交通事故被害者等の貴重な体験をお話していただいております。今後もそうした取り組みを続けていきたい。
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。	内閣府	1 連絡会議の意味するところが専門委員会議であるならば、交通事故被害者の遺族である方にも専門委員としてご参加頂いているところであり、また、交通安全基本計画を作成するにあたっては、パブコメ等を通じて交通事故被害者遺族の皆様のご意見を伺っているところ。



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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。	内閣府 警察庁 厚生労働省	1 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故死者数について速報性があり、すぐ施策に反映させるためにも、24時間死者数を広く公表しているところですが、30日以内者数や1年以内者数についても併せて公表している。</li> <li>・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性があることから、24時間以内の死者数の速報・公表を行っているが、30日以内死者数、厚生統計に基づく年間の死者数についても公表している。</li> <li>・人口動態統計自体は毎年公表しており、交通事故死についても同様。</li> </ul>
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分前の出発を強かに推進している。 ○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	内閣府 警察庁	1 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全の広報啓発には、新聞等の公共媒体が利用されている所であり、今後も効果的な広報啓発を行っていく。</li> <li>・各都道府県において、地域の実情に応じて運営重点を定めるなどして安全対策を実施している。</li> </ul>
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。	国土交通省	①② ②1 <ul style="list-style-type: none"> <li>①道路及び交通規制に係る情報が必要となるなど技術的課題が多いため。</li> <li>②自動運転技術の普及等をふまえ、ドライブレコーダー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検討を行っているところであるため。</li> </ul>

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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。	警察庁	1 自動車安全運転センターにおいて実施しており、第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されているところ、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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	—	警察庁 法務省 経済産業省 国土交通省	①自動運転技術の開発に伴う事故時の責任や運転者の義務の在り方等については、国際会議への参加、各関係省庁・団体との情報共有を通じて今後検討していくこととしており、それに伴う免許制度や安全教育の在り方についても、更に検討されることとなる。  ② ・自動運転技術の開発に伴う事故時の責任や運転者の義務の在り方等については、国際会議への参加、各関係省庁・団体との情報共有を通じて今後検討していくこととしており、それに伴う免許制度や安全教育の在り方についても、更に検討されることとなる。 ・民事的責任について 「事故発生時の法的責任の明確化」の意味するところが必ずしも明らかでないが、仮に「自動運転車」による事故が発生した場合における当該車に乗車した者の法的責任を一般の自動車による事故が発生した場合における当該車の運転者の法的責任と区別して規律することを意味するのであれば、「自動運転車」には、当該車の仕組みや性能などから一般の自動車に近いものもあれば、そうでないものもあり得ることから、「自動運転車」を一般の自動車と明確に区別することはできないことに加え、当該車に乗車した者の過失が認められるか否か、乗車した者以外の者に民事上の法的責任を認め得るかは個別具体的に判断されるべきものであって、「自動運転車」による事故が発生した場合の法的責任について一般の自動車と異なる法的な規律や明確な基準等を設けることは困難である。 刑事的責任について 自動運転について所管することとなる関係省庁において、その規制等の在り方が検討される場合には、必要に応じて当該検討に協力してまいりたい。 ・経産省の所掌の中で対応できるものかは明らかではないが、関係省庁・機関と連携した自動走行に係る国際的な動向の調査等には協力してまいりたい。 ・自動運転車における事故発生時の法的責任の明確化に必要な車両の基準については、国連で議論中である。  ③、④ 自動運転技術の開発に伴う事故時の責任や運転者の義務の在り方等については、国際会議への参加、各関係省庁・団体との情報共有を通じて今後検討していくこととしており、それに伴う免許制度や安全教育の在り方についても、更に検討されることとなる。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
141	高齢者及び子供の安全確保	安全運転の確保	<p>【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。</p>	<p>○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。</p>	警察庁	1 関係団体等とも連携して、二輪車運転者を対象とした安全運転教育の充実に引き続き努めてまいりたい。
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	<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>警察庁 法務省 国土交通省</p>	<p>①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等に照らし、運転免許が区分され、その取得要件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、他の法令に基づく許可制度の欠格期間とのバランス等を考慮すると、一層の行政処分の強化や、永久に免許取得を剥奪することについては、極めて慎重な検討を要する。</p> <p>②、③ 免許の行政処分制度の趣旨は、悪質、危険な運転者を道路交通の場から一定期間排除することであり、危険な運転者に対する行政処分の強化等に努めているところであるが、自動車等が生活手段の一部となっている現状や、他の法令に基づく許可制度の欠格期間とのバランス等を考慮すると、一層の行政処分の強化や、永久に免許取得を剥奪することについては、極めて慎重な検討を要する。</p> <p>④ ①③ ②③ ③③ ④② ⑤② ④ ・飲酒運転については、厳正な捜査を推進するとともに、飲酒検査を徹底しているところであるが、国民負担等を考慮すると血液検査の制度化等については、その必要性を含め慎重な検討を要する。 ・平成25年の自動車運転死傷処罰法制定により、刑法に規定されていた危険運転致死傷罪等が同法に移されるとともに、アルコールや薬物の影響による新たな危険運転致死傷罪の新設等がされたところであり、検察としても、これらの規定を含む交通関係法令の罰則を適正に適用してまいりたい。</p> <p>⑤ ・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、現時点、実用性に関する課題が残るため、インターロック装着の導入については、その導入の可否を含め、引き続き調査や検討が必要である。 ・インターロックについては、既に開発促進を実施しているものの、その実用性に関しては課題が多く、導入の可否等について検討を要するため。</p>

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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。	内閣府	3	災害対策マニュアルや、危機管理対策の分野となるため、検討になじまない。
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フェリーポートのように、フェリー貨車といった発想もあり得る。	国土交通省	①1 ②1 ③2 ④3	①バス及びトラック事業者には過労運転防止の観点から、長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であり、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときに交替運転者の配置を義務づけているところ。更に、バスについては、道路及び交通の状況により運転上危険があるとき等に車掌の乗務を義務づけており、既に実施している。  ②乗合バスの運賃については、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること等の基準に従い国が認可をし、認可を受けた上限運賃の一定の範囲内で事業者は実施運賃を届け出ているところであるが、当該一定の範囲を超えた運賃については、国は、運賃の変更命令を検討することとしている。貸切バスについては平成25年4月に策定した「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づき、貸切バスの運賃・料金制度を抜本的に見直し、運賃算定の基準額に安全措置等の安全コストを反映した新たな運賃・料金制度に移行させたと。加えて、本制度に基づく運賃を遵守させる観点から、届出た運賃を収受していない場合には、道路運送法による行政処分基準として、初違反の場合は20日車、再違反の場合は40日車の車両停止処分となっている。トラックについては、貨物自動車運送事業法上、運賃又は料金が利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認められる場合において、当該運賃又は料金を変更することを命ずることができることとなっている。また、運賃・料金の適正な収受については、荷主等との取引環境の改善が何よりも重要であり、業界団体とも連携しながら、契約書面化の推進や原価意識向上セミナーの開催等に取り組んでいる。  ③高速自動車国道等都市間の交通ネットワークについては計画的に整備しているところ。  ④質問趣旨が不明。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
145	生活道路における安全確保	安全運転の確保	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>「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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	警察庁 国土交通省	1	第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全思想の普及徹底</li> <li>救助・救急活動の充実</li> </ul>	<p>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症化にかかっている。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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>口腔周囲の外傷は、その整備・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。単純な損傷治療は、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	消防庁	1	救急隊は、傷病者の損傷程度を総合的に判断し、医療資源に応じた医療機関選定を実施している。



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・救急医療機関等の機能維持</li> <li>・救急医療情報の提供</li> <li>・救急医療担当医師・看護師等の養成等</li> <li>・ドクターヘリの運航体制の充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>④救急医療の適切な利用に向けた、県民に対する啓発</li> <li>⑤地域の初期救急医療体制の強化</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>⑨高知大学医学部に災害・救急医療学講座を設置</li> <li>⑩外傷診療の専門技術研修の実施</li> <li>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</li> <li>⑫ドクターヘリ搬送事例の事後検証を定期的の実施</li> <li>⑬ドクターヘリの離着陸場所のさらなる確保</li> </ul>	文部科学省 厚生労働省	<p>① 救命救急センター等の運営費については、救命救急センター運営事業等により支援を行っている。</p> <p>②、③、⑥ 医師を含めた医療従事者の勤務環境改善のための事業については、地域医療介護総合確保基金を活用し都道府県が実施できる事業となっている。</p> <p>④、⑦ ご意見の施策については、地域医療対策事業において実施できることになっている。</p> <p>①① ⑤ 救急医療体制については、初期、第二次、第三次からなる救急医療体制の総合的な整備を推進しているところである。</p> <p>①② ③① ④① ⑧ システム改修や入力に係る人員に係る費用等の支援について、予算的制約などがあり、実施できるか検討を要する。</p> <p>⑤① ⑥① ⑦① ⑨我が国の陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱という交通安全基本計画の位置づけを踏まえれば、特定の大学にどのような講座を置くというような個別案件を盛り込むことはなじまない。</p> <p>⑩① また、高知大学には、平成23年11月に災害・救急医療学講座が設置されていることから、そのことについて第10次計画に盛り込むべしとする御意見の趣旨が不明である。</p> <p>⑩② ⑩ 外傷診療の専門技術研修については、ご意見の施策を実施すべきか否か判断が難しいため、検討を要する。</p> <p>⑩③ ⑪ ドクターヘリの運航に必要な経費については、ドクターヘリ導入促進事業費より支援を行っている。</p> <p>⑩④ ⑫ ドクターヘリ搬送事例の事後検証については、各都道府県で実施しており、厚生労働省においても実施すべきか否かの判断が難しいため、検討を要する。</p> <p>⑩⑤ ⑬ ドクターヘリの離着陸場所の確保については、各都道府県で実施しており、また、予算的な制約もあることから、検討を要する。</p>
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。	—	警察庁 消防庁 厚生労働省 国土交通省	1 第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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。	国土交通省	1	第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい
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。	消防庁 厚生労働省	1	・e-learningを活用した応急手当普及講習会を推奨していくため、各消防本部がスムーズにe-learningシステムを導入できるようe-learning用WEBコンテンツ及び運用マニュアルを作成し各都道府県、各消防本部へ配布している。e-learning用WEBコンテンツについては、PC用、タブレット用、スマートフォン用を作成し、広く周知するよう促している。 ・従来、厚労省は「救急蘇生法の指針」が出された際に、国民に周知してきている。2015年に蘇生ガイドラインが改訂され、「救急蘇生法の指針」も改訂されると予測されることから、従来通り周知する予定であるが、教育方法の見直しまで必要な改訂であった場合には必要に応じて教育方法の見直しについて検討していく。
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。	・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。 ・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。 ・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)	消防庁 厚生労働省	①~③ 1	①~③ ・平成21年3月に「災害時における消防と医療の連携に関する検討会」の報告書では、大規模災害発生時に災害現場において安全かつ円滑な活動を実施するため、平素からの連携体制の構築するよう提言しており、消防庁においても、この報告書に基づいて各消防本部に対し連携を強化するよう促している。 ・平成24年3月に「災害時における医療体制の充実強化について」(厚生労働省医政局長通知)にて、災害時の医療チーム等の派遣調整を行う体制や関係者間での情報の共有が必要であること、災害時に備えた応援協定の締結等、災害時における医療体制の充実強化を図るよう、内閣府、消防庁と調整の上、都道府県に周知している。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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。 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。 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。 ③119番通報の適正利用の推進 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。	消防庁 厚生労働省	① ② ③ ④ ① ② ③ ④	① ・観察基準、選定基準等を定めている「傷病者の搬送及び受入れの実施基準」に基づき、適切な医療機関へ円滑に搬送できるよう実施基準のフォローアップを行っている。 ・搬送先医療機関において救急患者が円滑に受け入れられるよう、各都道府県において、傷病者の状況に応じて適切な医療を提供できる医療機関のリスト策定等を内容とする救急患者の搬送受入に関する実施基準を策定するとともに、消防機関と医療機関等で構成するメディカルコントロール協議会に専任の医師を配置し、搬送先医療機関の調整や選定を実施する事業などにより体制整備を行っている。 ②地域の救急医療機関同士の病院救急車の共同運用の実施の支援については、予算的制約などもあるため、どのような支援ができるのか検討を要する。 ③広報誌やHPでの広報の実施、救急受診ガイドブック、救急車利用マニュアル等を作成し、都道府県及び各消防本部、その他関係各機関等の各種広報媒体へ積極的にリンクさせる等、広く周知するよう促している。 ④地域の実情に精通した看護師、社会福祉士等の医療従事者を救急患者退院コーディネーターとして医療機関等に配置することにより、急性期を脱した救急患者の円滑な転院・転床を促進し、救急医療用病床を有効に活用するための事業に補助を行っている。
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画像診断の実施	救急記録の統一と被害直後の頭画像診断の実施 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。 ②被害直後の頭画像診断の実施 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。	消防庁 厚生労働省	① ② ③	①救急活動における記録については、標準的な救急活動記録の様式を各都道府県を通じて各消防本部に示している。 ②患者に対して、どのような医療行為を行うかは患者の状態に応じて医師の判断で行うものである。
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・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 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、団体等との連絡協調を図る。 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。 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。 を実施する。	内閣府	① ② ③	①～③ 第9次交通安全基本計画でも同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映させていきたい。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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	<p>(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>	<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。 世間では、保険制度があって、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>	<p>内閣府 警察庁 総務省 法務省</p>	<p>① ・交通事故事件捜査の枠内にとどまらず、刑事司法制度全体の問題であるため、回答は困難である。 ・民事訴訟法は、原告による訴え提起による訴訟手続及び訴訟を前提とする関連手続を定めるものであって、訴訟手続を前提としない生活上の権利義務関係を規律するものではない。そのため、訴訟になる蓋然性も不明な段階から一般的な証拠保管義務を民事訴訟法で定めることは困難である。</p> <p>②いただいたご意見の「通信機器の通信記録」とは何かが不明である。</p> <p>③ ・交通事故事件捜査の枠内にとどまらず、刑事司法制度全体の問題であるため、回答は困難である。 ・事件の関係者から事情を聞くに当たっては、各人が認識した範囲、記憶の有無・濃淡等を個々に聞く必要があるところ、原則的に事件の複数の当事者の立会いで実況見分を行った場合には、ある当事者の指示説明内容が、他の当事者の記憶や指示説明内容に影響を与えたり、別の当事者の主張を前提とした罪証隠滅行為を促すなど、事案の真相解明を妨げるおそれがある。 加えて、交通事故事案では、事故発生直後に事故状況を説明させる必要もあり得るところ、負傷等によって、一部の当事者が実況見分に立ち会うことが不可能な場合がある。 以上の点から、実況見分を事件の複数の当事者の立会いで行うことの弊害は大きいと認められる。 また、「法テラスからの人員出し」については、現行の総合法律支援法上対応できない。</p> <p>④ ・交通事故事件捜査の早期段階における捜査情報の開示については、個別具体的なケースに応じ、捜査に支障のない範囲内で捜査状況の連絡を行うよう努めているが、これを一律に行うことには極めて慎重な検討を要する。 ・真相解明のためには、捜査は、その過程で得られた情報を公開せずに行う必要がある上、関係者の名誉やプライバシーの保護にも配慮しなければならないことから、捜査段階において交通事故記録を開示することには、様々な困難な問題がある。 もともと、捜査段階と言っても、早期の段階から、処分がほぼ決定している段階まで、様々な段階があり、開示に伴う問題の有無やその程度も様々であることから、捜査担当者においては、事故状況等について、交通事故の被害者やその遺族の方々に対して、捜査等に支障のない時期に、適切な範囲で説明しているものであるが、実況見分調書の完成直後という捜査の早期の段階では、開示に伴う弊害が大きいと認められる。</p> <p>⑤交通事故被害者支援の充実強化については、第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、引き続き第10次交通安全基本計画にも反映していきたい。</p>



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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	<p>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>	<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ます。</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に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ます。</p>	内閣府 警察庁 法務省	<p>① ②1</p> <p>・都道府県警察において、刑事手続きや自動車の保険制度、各種相談窓口等をわかりやすく記載した「被害者の手引」を作成し、原則として、ひき逃げや交通死亡事故などの重大な交通事故事件の被害者等に配付するなど情報提供を行っている。 ・犯罪被害者保護・支援のための諸制度について分かりやすく解説した犯罪被害者等向けパンフレット「犯罪被害者の方々へ」を作成し、検察庁において犯罪被害者等から事情聴取をする際に手渡すなどしている。 ・全国の地方検察庁に被害者支援員を配置し、被害者等からの様々な相談への対応を行うほか、関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行っている。 ・保護観察所では、犯罪被害者等の支援を行う関係機関・団体等との連携を図りつつ、犯罪被害者等の要望に基づき、被害者等に対し、適切な情報提供を行っている。</p> <p>②内閣府HPIに被害者の支援機関、団体を掲載、HPIにリンクできるなどしているところであり、今後もこうした支援活動を周知していきたい。</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	<p>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力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。</p>	<p>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に伝えるなど、効果的な情報提供を図る。</p>	内閣府 警察庁 法務省 国土交通省	<p>1</p> <p>・内閣府では、交通事故被害者サポート事業を実施しており、その事業を通じて各地域において被害者支援に携わる関係機関、団体同士の連携強化を図っていく。 ・都道府県交通安全活動推進センターにおいて、保険請求、損害賠償請求を始め精神被害の回復に関しても相談に応じ、必要な助言等を実施している。 ・日本司法支援センター（法テラス）では、被害者等の援助に関する情報の収集、提供及び関係機関・団体との連携強化に取り組んでいる。 ・損保会社・病院・警察・日弁連等の関係機関と連携し、パンフレットの作成・配布等による自賠責制度の周知に努めているとともに、（公財）日弁連交通事故相談センターや（独）自動車事故対策機構による自動車事故被害者への相談支援等を適切に推進している。</p>



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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」という絵に描いた餅のごとくの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。	—	金融庁 国土交通省	①「損保会社側を保護する法律の現状がある」とのご意見について、具体的に何を指すのか不明であるが、保険金の支払管理態勢については、「保険会社向けの総合的な監督指針」や「平成26 事務年度金融モニタリング基本方針」においても、適切な保険金等の支払いは保険会社として最も重要な責務と位置づけ、交通事故被害者に対し、適切な保険金の支払を行うよう、指導しているところ。 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」とのご意見について、具体的に何を指すのか不明であるが、保険金の支払管理態勢については、「保険会社向けの総合的な監督指針」や「平成26 事務年度金融モニタリング基本方針」においても、適切な保険金等の支払いは保険会社として最も重要な責務と位置づけ、交通事故被害者に対し、適切な保険金の支払を行うよう、指導しているところ。 ③(公財)交通遺児等育成基金が実施する交通遺児育成基金については、給付事業であるため既に実施しているところ。
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と。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。	内閣府 金融庁 経済産業省 国土交通省	① ② ③ ①自賠責保険については、強制保険であるため、すべての車両に付保されており、さらに、自動車販売店の多くは損害保険会社の代理店となっているため、自動車の販売の際には、任意の自動車保険も含めて、販売を勧められているものと考えている。 ・自動車販売店では基本的に保険代理店業務を扱っており、強制保険である自賠責保険の加入を行うと共に任意保険の販売を行っている。 ②損保会社・病院・警察・日弁連等の関係機関と連携し、パンフレットの作成・配布等による自賠責制度の周知に努めているとともに、街頭取締活動や街頭監視活動等による無保険車対策を適切に実施している。 ③内閣府では、交通事故被害者サポート事業を通じて被害者の皆様のお話を伺うほか、基本計画策定に際して公聴会等を通じてお話を伺っているところ。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			課題の具体的内容	対策		
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の捜査情報の開示	警察庁 法務省	3 <ul style="list-style-type: none"> <li>・個別具体的なケースに応じ、捜査に支障のない範囲内で捜査状況の連絡を行うよう努めているが、これを一律に行うことには極めて慎重な検討を要する。</li> <li>・真相解明のためには、捜査は、その過程で得られた情報を公開せずに行う必要がある上、関係者の名誉やプライバシーの保護にも配慮しなければならないことから、捜査段階において交通事故記録を開示することには、様々な困難な問題がある。</li> </ul> もっとも、捜査段階と言っても、早期の段階から、処分がほぼ決定している段階まで、様々な段階があり、開示に伴う問題の有無やその程度も様々であることから、捜査担当者においては、事故状況等について、交通事故の被害者やその遺族の方々に対して、捜査等に支障のない時期に、適切な範囲で説明しているものであるが、警察の捜査段階の早期においては、開示に伴う弊害が大きいと認められる。
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。	内閣府	①1 ②3 <ul style="list-style-type: none"> <li>①多くの被害者の皆様のご意見を伺う上での制約があり、またパブコメ等も予定しているが、今後とも可能な限りご意見を踏まえ実施を心がけていく。</li> <li>②様々な分野の方からの知見を踏まえ、会議でご意見を頂いているところであり、特定の分野の方の比重を高くすることは困難。</li> </ul>
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。	内閣府	1 内閣府では、交通事故被害者サポート事業を実施しており、その事業を通じて様々な地域の自助グループとの連携を図っていきたく考えている。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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っきりと打ち出していただき、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おり、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。	内閣府 警察庁 法務省 国土交通省	2	・内閣府では、引き続き交通事故被害者サポート事業を通じて、適切な教示ができるよう、各地域において被害者支援に携わる関係機関、団体同士の連携強化に努めていく。 ・交通事故被害者等からの相談に応じて各種相談窓口の紹介等を行っており、関係機関・団体との連携・協力の充実・強化に努めているが、窓口の統一化については検討を要する。 ・日本司法支援センター(法テラス)では、被害者等の援助に関する情報の収集、提供及び関係機関・団体との連携強化に取り組んでいる。 ・国、自治体、地域、団体が円滑に連携出来るよう、平時より、地方運輸局等が被害者支援連絡協議会へ参加するなど、関係機関とのネットワークの充実・強化を図っている。
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ず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いることができる。	内閣府	2	交通事故被害者サポート事業の検討会の委員の皆様と相談しつつ、今後とも交通事故被害者サポート事業に努めていく。
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 ・交通事件に関する協議	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対峙によりそれぞれが気づき感じとる事ができる。学校、企業にて依頼(安全教室の)が多くあり効果有り	内閣府	1	交通事故被害者サポート事業の検討会の委員の皆様と相談しつつ、今後とも交通事故被害者サポート事業に努めていく。
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。	国土交通省	1	交差点の事故対策を引き続き推進する。
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。	経済産業省 国土交通省	①③ ②③	①運転手を特定することは技術的に困難であり、運転者以外の乗員による操作や視聴を妨げないようにする必要があるなど技術的課題が多いため。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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。	国土交通省	2	平成22年度より補助制度を創設し、平成27年度についても所要の予算措置を行っているところですが、今後とも一層の普及促進に努めていく。
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。	—	警察庁 国土交通省	①② ②②	①自動車運送事業者は運転者に対し、事業用自動車を運転する場合の心構え等について指導・監督を行うよう定められているところ。被害者遺族の講話聴講の推奨について検討してまいりたい。 ②聴講の義務付けについては、講師の確保、講師謝金等の予算的制約があり検討を要するが、被害者遺族の講話聴講自体は推奨してまいりたい。
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	国土交通省	①① ②①	①自動運転技術の普及等をふまえ、ドライブレコーダー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検討を行っているところであるため。 ②アルコールインターロック装置に係る部分：アルコールインターロック装置の開発促進は既に実施しているため。 車線逸脱警報装置に係る部分：車線逸脱警報装置の普及促進は既に実施しているため。

整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
			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る、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>	警察庁 国土交通省	<p>①アルコールインターロック装置の開発促進は既に実施しているため。</p> <p>②:自動運転技術の普及等をふまえ、ドライブレコーダー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検討を行っているところであるため。また、運送事業者に対しては、平成22年度より補助制度を創設し、平成27年度についても所要の予算措置を行っているところであるが、今後とも一層の普及促進に努めてまいりたい。</p> <p>③の車両に係る部分:道路及び交通規制に係る情報が必要となるなど技術的課題が多いため。</p> <p>④</p> <p>① ② ③② ④① ⑤① ⑥①</p> <p>⑤ ・自動車の使用者及び安全運転管理者等に法令違反があった場合には、既に法令に基づく厳正な対処を実施しており、今後も、引き続き同様の対応を行っていく。 ・自動車運送事業者については、監査等において道路運送法等の法令違反が確認された際には、公表している処分基準に基づき、厳正に処分等を行っている。</p> <p>⑥ ・過積載や過労運転等の違反取締りについては、使用者の背後責任追及等、第9次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、第10次交通安全基本計画にも引き続き同趣旨を反映させていきたい。 ・⑥関係機関等からの情報により、道路運送法第94条、貨物自動車運送事業法第60条に基づき、監査等を実施している。</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制させる)システムを整備していく必要がある。	○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。	国土交通省	1 アルコールインターロック装置の開発促進は既に実施している。



整理番号	視点	柱	意見内容		関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
			課題の具体的内容	対策			
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。	○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 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) 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)	国土交通省 厚生労働省	①1 ②1	①アルコールインターロック装置の開発促進は既の実施している。 ②一般的なアルコール依存症者に対するスクリーニングや治療プログラムの研究、開発及び普及を行っており、今後も引き続き、実施していく。
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	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 ②一般車両についてのドライブレコーダーの標準化	国土交通省	①1 ②1	①道路運送法第94条、貨物自動車運送事業法第60条に基づき、監査時等に必要に応じて提出を求めており、既の実施している。 ②自動運転技術の普及等をふまえ、ドライブレコーダー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検討を行っているところである。
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。	国土交通省	①2 ②1	①道路及び交通規制に係る情報が必要となるなど技術的課題が多い。 ②自動運転技術の普及等をふまえ、ドライブレコーダー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検討を行っているところ。
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、活用し供すべき。	警察庁	①3 ②1	①捜査活動により得られた原票レベルの詳細なデータは、秘匿性の高い個人情報等を含む情報であることから、交通事故調査分析センターにおいて一元的に統合することで情報の適正かつ確実な管理を行っているところであり、守秘義務規定等の導入によってデータをそのまま専門家に提供して広く活用させることには極めて慎重な検討を要する。 ②交通安全対策の結果や政策評価等については、警察白書等の各種媒体において、必要に応じて一般にも公表しているところである。