

鉄 道 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	①重大な列車事故の未然防止 ②利用者等の関係する事故の防止	①鉄道交通環境の整備 ②鉄道交通の安全に関する知識の普及 ③鉄道の安全な運行の確保 ④鉄道車両の安全性の確保 ⑤救助・救急活動の充実 ⑥被害者支援の推進 ⑦鉄道事故等の原因究明と再発防止 ⑧研究開発及び調査研究の充実	安全運転及び車両安全に関して車両の乗降時の安全の確保・安全な車両の開発 車両の乗降時の踏み外し、車両の条項口と車両と車両の間の隙間を乗降口と誤認することによる転落事故防止の観点から、車両の出入りに音響信号、アナウンスなどの音声発生装置を取り付け、視覚障害者、児童などが簡単に車両の出入り口を認識できる仕組みについての指針が必要。	①安全運転及び車両安全に関して車両の乗降時の安全の確保・安全な車両の開発(説明) 車両の乗降時の踏み外し、車両の条項口と車両と車両の間の隙間を乗降口と誤認することによる転落事故防止の観点から、車両の出入りに音響信号、アナウンスなどの音声発生装置を取り付け、視覚障害者、児童などが簡単に車両の出入り口を認識できる仕組みについての指針が必要。 ②駅階段の安全確保(説明) 駅階段の昇降口を確実に認識できる警告表示、会談の段端を用意に認識できる色づけなどによる転落防止に関する指針が必要。 ③駅構内の節電により、弱視者が見えにくく危険。駅構内を安全に歩行するため、安全歩行が可能な照度のガイドラインを定めていただきたい。	国土交通省	①② ③② ③② ①、② 鉄道車両、駅施設のバリアフリー化については、バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準に適合するよう指導を実施している。 ③駅構内の照明の照度に関するご意見等については、今後検討してまいります。
2	1. 利用者等の関係する事故の防止 2. 重大な列車事故の未然防止 3. 地震対策 4. 防災対策	1. ①鉄道の安全な運行の確保 ②鉄道交通の安全に関する知識の普及 ③鉄道交通環境の整備 2. ①鉄道の安全な運行の確保 ②鉄道交通環境の整備 3. 耐震補強工事 4. 鉄道交通環境の整備	1. ①都市圏の鉄道は過密ダイヤで運転しているが、踏切道が多く事故のリスクが高い ②高齢者、インバウンド旅客、車いす・ベビーカー利用者等の活動を支援する施策が展開される一方で、鉄道事業者の視点から見れば、マイペースで無謀な乗車や降車遅れ、踏切道での無理な横断や鉄道敷への侵入が増加しているように感じる。また、スマートフォンの普及により、列車の接近に気が付かない、ホーム及び車内の案内放送を聞いていない旅客が増え、触車の危険性が高まるとともに乗降遅れが増加しているように感じる。 これらの行為は、事故やダイヤ乱れにつながり、高密度輸送や相互直通運転等により鉄道輸送サービスが高度化する中、より広範囲に影響を及ぼし、かえって、鉄道輸送サービスの低下を招いている。 ③適正な気象データ(地震・強風・大雨)の適時・適切な発表及び迅速な伝達に基づく安全な運行の確保 ④自殺に起因する輸送障害への対応 2. 異常気象による運転支障と事故への対応 3. 新たに設定された津波浸水エリアにおける、鉄道施設の津波浸水対策の推進	①国や地方公共団体による立体交差化の推進 ②国や地方公共団体の補助と利用者負担によるホームドアの設置 ③鉄道利用に関するルールの教育・啓蒙 ④気象庁からの災害対策情報共有とお客様への周知 ⑤国や県と協力して沿線の土砂崩壊等の対策推進 ⑥事業者のみでは困難な事に対して行政を含めた総合的な国の施策と危険箇所の対策推進のための国の補助 ⑦津波浸水対策を実施するには、既設鉄道線に与える影響が大きく、莫大な投資が必要となる。補助金制度を設けることにより、対策施設の整備を推進する	国土交通省 気象庁	①第9次計画にも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。 ②視覚障害者をはじめとして全て駅利用者のホームからの転落を防止するための設備として非常に効果が高いホームドアや内方線付き点状ブロックについては、今後とも所要の予算の確保を図り、地方自治体や鉄道事業者との連携のもとで整備を進めてまいります。 ③鉄道を安全に利用するための啓発活動については、第9次計画にも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。 ④鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、乗務員等が必要な措置を迅速にとり得るよう予報・警報等を適時・適切に発表している。 ⑤まずは鉄道事業者において必要な対策が取られることが必要であると考えている。その上で、どうしても事業者のみでは対応が困難な場合については、国又は県が支援を行うことが必要であると考えている。 ⑥総合的な国の対策や補助については、各個別事案に対して、各事業者の経営状況を踏まえ、適切に対処したい。 ⑦豪雨等による河川の氾濫や大地震に伴う津波等により、浸水被害が想定される地下駅等(出入口、トンネル等)の中で、早期に対策が必要な箇所の防水扉や止水板等の浸水対策について、支援を行い浸水対策の推進を図っている。

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		
3	利用者等の関係する事故の防止	鉄道交通環境の整備	ホームドア整備には多額の資金を必要とする。	整備促進に向けて、国の関係行政機関及び地方公共団体による積極的・弾力的な整備補助が重要である。	国土交通省	1 視覚障害者をはじめとして全て駅利用者のホームからの転落を防止するための設備として非常に効果が高いホームドアや内方線付き点状ブロックについては、今後とも所要の予算の確保を図り、地方自治体や鉄道事業者との連携のもとで整備を進めてまいりたい。
4	駅構内における旅客の転落防止	自治体と協力したソフト・ハード双方からの安全性の向上	酔客や、最近増加している歩きスマホなど、不測の転落事象について対応策が必要である。また、児童、高齢者、障害者など、交通弱者に対する安全性の向上について推進する。	①駅構内における転落防止用設備の設置推進や、ルールを制定し、自治体と協力して、歩きスマホの危険性について呼び掛けを行う。 ②事業者だけでは実効力が弱いため、必要であれば泥酔した旅客に対して、ホームへの立入り制限を設けたり、駅構内での歩きスマホ禁止したりする「禁止条例」的なルールを定める。	国土交通省	①1 ②3 ①視覚障害者をはじめとして全て駅利用者のホームからの転落を防止するための設備として非常に効果が高いホームドアや内方線付き点状ブロックについては、今後とも所要の予算の確保を図り、地方自治体や鉄道事業者との連携のもとで整備を進めてまいりたい。また、駅利用者に対する啓発活動については、第9次計画にも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。 ②国土交通省及び鉄道事業者のみでは、一部の駅利用者に対し、立入り制限などの規制を設けることは困難である。
5	利用者等の関係する事故防止	①鉄道交通環境の整備 ②鉄道交通の安全に関する知識の普及	視覚障害児・者が安全に鉄道交通を利用するには駅のホームの安全確保や列車乗降時の安全確保が極めて大切である。また、鉄道交通業者のみならず広く一般の人にも視覚障害児・者の安全への協力や理解が求められる。	駅のホームに柵を設置して視覚障害児・者の線路への転落を防止してほしい。特に盲学校及び視覚障害者関連施設の最寄り駅には優先的に柵(ホームドア)の設置をお願いしたい。また、乗降時には注意を喚起し、周囲の人にも協力をお願いするように視覚障害児・者への理解啓発を広く社会に知らしめる。	国土交通省	1 ・視覚障害者をはじめとして全て駅利用者のホームからの転落を防止するための設備として非常に効果が高いホームドアや内方線付き点状ブロックについては、今後とも所要の予算の確保を図り、地方自治体や鉄道事業者との連携のもとで整備を進めてまいりたい。 ・利用者に対しては、「鉄道利用 マナーUPキャンペーン」等を通じ、身体障害者等への配慮等について、理解と協力をお願いしている。
6	利用者等の関係する事故防止	鉄道の安全な運航の確保	電車の飛び降り事故の防止	—		3 自殺対策に関することであり、検討になじまない。
7	利用者等の関係する事故の防止	鉄道交通の安全に関する知識の普及	運転事故の約90%を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。(第9次原文)	学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、学校の授業や自動車教習所の教習等も含め多様な場において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。(第9次原文修正)	文部科学省 国土交通省	2 ・学校において、踏切の安全な通行をはじめとした交通安全教育の充実を図ってまいりたい。 ・学校教育及び自動車教習所の教習については、国土交通省の所管ではないことから、これらの記載には、関係省庁との検討が必要と思われる。
8	—	鉄道の安全な運行の確保	本道においては、JR北海道が運行する列車の事故や故障が多発し、それに関する検査数値の改ざんなどの問題が明らかとなったところ。JR北海道は、国土交通省からの事業改善命令及び監督命令を受け、全社におけるコンプライアンスの徹底が求められている。	「資質の保持」については、運転士の資質だけでなく、保守管理部門を含めた職員全体のコンプライアンスの徹底について記載	国土交通省	1 改ざん等の不正行為については、JR北海道問題を踏まえ、保安監査の結果、改ざん等の不正行為を認めた場合には厳格に対応する。また、コンプライアンスの徹底については鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。

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	旅客が死傷する列車事故の防止	鉄道設備の整備と安全な運航の確保	緊急事態に直面した際に、人命最優先に行動する。また、過去に発生した事故や災害から学び、同種事故や災害を未然に防止する。	①現在の設備機能を維持・向上するためのメンテナンス投資や、さらに高い安全レベルを実現させる為の設備投資をする。また、リスクマネジメントによる不測の危険を効果的に処理することにより、重大事故防止を推進する。 ②その他にも、隣接する沿線からの列車妨害による脱線事故を想定し、自治体と協力して防護手段を考察する。(高架下用地に対する無断立入・利用防止や、高架線路に対する立体駐車場等からの、支障物の投込み防止責任について、ビル等の所有者に対しても「義務化」も必要になってくるのでは。) ③事故発生を想定した救護訓練を、警察・消防と協力して実施することにより、いざと言う時の人命救助を円滑に実施できる様にする。(列車内で急病人が発生した際の引継など、普段から協力体制を構築して、マニュアル化等により動きやすくする)	国土交通省	①鉄道事業者が行う、鉄道施設の耐震補強や鉄道施設の長寿命化のため施設の改良については、第9次計画にも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。 ②鉄道交通の安全という観点からなされたご意見ですが、国土交通省及び鉄道事業者のみで検討及び対策の実施が行えるものでない。 ③鉄道事業者が行う避難誘導訓練については、第9次計画にも同趣旨は反映されており、引き続き第10次計画にも反映させていきたい。
10	鉄道設備の検査・管理データの改ざん防止	検査・管理データの厳正な管理	いわゆる「監査での発覚逃れ」の改ざんは、輸送の安全確保の仕組みを覆すものであり、重大事故に繋がるものである。その動機等のいかんにかかわらず、いかなるものであっても絶対容認できるものではないため、根絶を図る。	ビジネスコンプライアンスに関する社内研修を実施することにより、全社員がコンプライアンスの重要性を理解するように、社内教育を推進させる。また、ハード・ソフト双方から改ざんを防止するシステムの構築を推進し、検査・補修について多重チェックや、現場の管理者等による適切な指導監督のための体制確立を推進させる。 必要によっては、自治体などの第三者機関による監査体制の必要も考えられます。	国土交通省	1 改ざん等の不正行為については、JR北海道問題を踏まえ、保安監査の結果、改ざん等の不正行為を認めた場合には厳格に対応する。また、コンプライアンスの徹底については鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。
11	重大な災害発生時の対応	救助・救急活動の充実 利用者支援の推進	東日本大震災において、広範囲において被害を受けた小学校・中学校・高等学校等525校へのアンケート(日本私学教育研究所)や「2011.3.11その時、学校では」(東京私立初等学校協会)においても表れているところであるが、重大な自然災害や事故が発生し、交通機関利用中の児童が車中、駅等で登下校中に被災した場合、鉄道等はいかなる救助・救急活動、被害者支援を行うか。特に対象が幼気ない児童に対しては被災児童に寄り添いその心情を酌んだ対応をどう、どこまでできるようにと備えていくか。	全国7万人余の私立小学校児童は、その多くが電車、バス等を交通手段として通学し、所要時間は概ね60分から90分ほどである。保護者の手を離れ児童独自の登下校中の被災は重大である。その対策としては、学校と保護者、特に保護者が道路・交通機関利用の仕方、防災・身の守り方等を根気よく躾けると共に、交通機関等が①国、地方公共団体等と有機的に連携し②人優先の交通安全思想を基本とした施策を推進し③人間、特に弱い立場にある乗客の安全をどう守るかの十分な備えをもって確実に実行するものとする。		3 災害対策マニュアルにかかることであり、検討になじまない。
12	自然災害に対する安全輸送について	自然災害が発生した際の規制管理と、関係各所との連絡体制	自然災害に伴う列車事故を防止する為、規制管理について、ソフト・ハード双方から安全対策を推進する。また、大規模地震発生時の津波に対する対策を行う。	風雨については、風速計・雨量計による厳正な規制管理は勿論、大規模地震発生時の津波による被害を最小限に抑えるためにも、対策や連絡体制について関係各所と協議していく必要があります。 また、大雨により冠水が懸念される箇所(もしくは冠水する箇所)に対して、河川等の治水管理や、土砂崩れ等を未然に防止するための施策について、地権者との協議に県の支援や、協力体制が必要であると考えられます。		3 自治体に対する意見であり、検討になじまない。

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		
13	—	救助・救急活動の充実	これまでの交通安全基本計画においても、「応急手当の普及啓発活動の推進」が掲げられてきたが、「日本版救急蘇生ガイドライン」、「救急蘇生法の指針」の改訂を踏まえ、e-learning、ビデオ学習の導入等の教育方法の見直しが行われた。	・教育方法の見直しの周知。	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。
14	—	救助・救急活動の充実	多数の傷病者が発生する大規模事故が発生した場合、救急隊、(都道府県)DMAT、3次救急医療機関等からの派遣チームだけでは対応できない場合がある。	①大規模事故発生時、+19:30地域の医療行政当局や消防当局、救急医療機関から、地域医師会等に医師等の派遣要請を円滑に行えるようにする。 ②平素より医師会、消防機関、医療行政当局、警察、救急医療機関等との間で、「顔の見える関係」を構築する。 ③空港、港湾等のある地域では、災害対策も兼ねて、平素より医師会、消防機関、医療行政当局、警察、救急医療機関、空港・港湾関係者等との間で「顔の見える関係」を構築すると同時に、事故発生時の応援協定を締結し、体制を整備する。なお、医療支援活動には、現場への出動の他、現場からの搬送患者を受け入れる医療機関も含まれる。 例)羽田沖日航機墜落事故(昭和57年2月:蒲田医師会)、名古屋空港事故(平成6年4月:愛知県内5医師会)	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。

踏 切 道 に お け る 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	1. 踏切障害事故の防止 2. 効果的対策の推進	1. 踏切道の立体交差化 2. 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	踏切遮断における交通渋滞の発生や、無理なくぐり抜け等による踏切障害事故の発生リスクが運転保安上の問題となっている。また、高齢化が進めば発生件数の増加が懸念される。	①連続立体交差事業を積極的に推進し、踏切道を廃止することで慢性的な交通渋滞を解消するとともに運転保安の向上を図る。 ②高齢者や園児・児童などを対象とした安全な踏切横断を呼びかけるPR活動を、国や地方公共団体とともに交通安全運動期間などを中心に、踏切道や施設訪問などで積極的に展開する。	警察庁 国土交通省	① ②	①、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。
2	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備促進	立体交差化、歩行者等立体横断施設の整備、構造の改良等の対策を実施すべき踏切道がある。(第9次原文修正)	整備促進に向けて、国の関係行政機関及び地方公共団体による積極的・弾力的な整備補助が重要である。	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。
3	踏切道における障害事故の防止	踏切の統廃合及び3種、4種踏切の1種化などによる保安設備の向上	鉄道事業者の視点だけでなく、踏切利用者の視点を加えた安全対策を推進し、踏切利用者にとって危険要素が取り残されていない状態を維持する。特に事故の危険性が高い3種、4種踏切の撲滅を推進する。	①地元自治体との協議により、統廃合を推進する。また、危険性の高い3種、4種の踏切について1種化を推進する。1種化が既に行われている踏切についても、交通量や過去の支障件数を勘案して、保安設備の向上を推進する。 ②統廃合については事業者側からでは中々了承を頂けないことが多い為、できれば自治体への働きかけについて、県からも働きかけをお願いします。	国土交通省	① ② ③	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自治体に対する意見のため、検討になじまない。
4	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	①踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備促進 ②踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 ③踏切道の統廃合の促進 ④その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	—	○踏切手前を含む安全な踏切構造指針の策定 (説明) 視覚障害者が列車通行時に容易に認識できる待機場所の設置、踏切内への誘導用ブロックの設置及び凸凹の解消と踏切幅を広げるなど安全に離合できる措置を図ることで、安全に渡れる踏切を。	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。
5	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	踏切道の統廃合の促進	統廃合等の対策を実施すべき踏切道がある。(第9次原文修正)	踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、関係機関等の協力の下、積極的に統廃合を進める。(第9次原文修正)	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。
6	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	近年、車いすに乗ったり、自転車に乗って踏切道を渡っていた高齢者や傷害のある方が、踏切内にとり残されて、電車にはねられて亡くなるという、痛い事故が多発しています。	踏切内にとり残された歩行者を検知し、電車を踏切の手前で安全に止めることのできる装置を設置することがもとめられます。踏切道を通るするのは車両だけではありません。踏切を通行するすべての人を検知できる装置の開発をすすめる必要があります。	国土交通省	2	踏切通行者(歩行者)の事故防止について、踏切内にとり残された歩行者を検知するシステムの技術開発の要素に応じて、支援してまいります。

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		
7	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	急速に高齢化が進む中、近年、踏切内にとり残されたり、線路内に迷いこむなどして、電車にはねられて高齢者がなくなるという事故が多発しています。踏切道においても60才台以上の高齢者がかかわる事故が半数以上を占めることが、国土交通省の統計からもわかっています。	近畿行政評価局が調査した踏切道の中には、電動車いすの乗って踏切道を渡るうとすると、警報時間内に渡り切れない踏切道があることがわかりました。高齢者や車いすの方に合わせた警報時間の設定をする必要がある踏切道があると思います。又、踏切道の凹凸や、歩道を拡幅するなど高齢者や車いすの利用者に配慮した対策が必要です。開かずの踏切では、すぐに連続立体化が望めない場合は、エレベーター付の歩行者等立体横断施設の設置を急ぐ必要があります。	国土交通省	1 <ul style="list-style-type: none"> ・警報時間の設定については、交通事故の防止及び交通の円滑化の観点を踏まえ、今後検討してまいります。 ・その他項目については、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。
8	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、踏切における危険性や踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。(第9次原文修正)	関係機関等の協力の下、広報活動を強化するとともに、学校の授業、自動車教習所の教習等も含め多様な場において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。(第9次原文修正)	警察庁 文部科学省	1 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・道路交通の一環として、踏切の通過方法については交通安全教育に取り入れられており、引き続き取組を推進する。
9	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	認知症の高齢者や児童・幼児等(物事のよし悪しの判別ができない者)や移動制約者による事故は、社会的影響が大きい。	社会に対し危険に関する丁寧な情報発信などリスクコミュニケーションを進め、社会全体で踏切事故防止に取り組んでいく必要がある。 また、超高齢化社会の到来に伴い増加すると考えられる電動車椅子やシニアカー等について、 ①踏切における利用制限 ②踏切を安全に通行できる車輪径の製造基準の検討等が必要である。	警察庁 経済産業省	①② ③ <ul style="list-style-type: none"> ① 踏切道における電動車いす等の通行止めの交通規制を実施するためには、交通量、踏切道の幅員、う回路の状況等を勘案しつつ、慎重な検討を行う必要がある。 ② 電動車いすについては、JIS T9203及びT9208において、通常の通行(障害物に正対する場合)での溝踏破性能、段差乗越性能については規定しており、取扱説明書にも、走行上の注意及び走行性能限界、場面・路面・天候などに関する走行上の注意等を記載することとしている。 ③ 利用方法に関しては、電動車いす安全普及協会が利用ガイド、動画を作成して下記HPにて利用者に注意喚起を徹底している。 ※電動車いす安全普及協会HP http://www.den-ankyo.org/guidance/safety.htm
10	それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	踏切道の9割近くを占める第一種踏切(警報機・遮断機とも有)でおきた事故は、運輸安全委員会で、ほとんど調査されません。従って事故への有効な再発防止策が講じられることもありません。それぞれの踏切事故の分析をすることで、効果的な対策が何か、見えてくるはずですが、	鉄道事業者は、事故が起きたら迅速に正確に、事故の状況を把握し、管轄する運輸局、国交省へ報告する必要があります。そして国交省はこの事故情報を分析し、類型化することで再発防止策を検討し、鉄道事業者等へ必要な指導勧告をしていく必要があります。又、集められた事故情報は広く情報公開し、事故に関係した鉄道事業者だけでなく、行政、沿線住民、専門家等と共有する必要があります。そうすることで、事故に関する知見と英知が集まり、事故をなくしていくことにつながると思います。	国土交通省	1 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業者からは、「鉄道事故等報告規則」により、事故やインシデントに係る情報が国に報告され、収集された情報については、年度毎に整理・分析を行い、その結果を「鉄軌道輸送の安全にかかわる情報」として公表している。

海上交通

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	①海難防止のための諸施策の継続的推進 ②人名救助体制の充実・強化	①海上交通環境の整備 ②海上交通の安全に関する知識の普及 ③船舶の安全な運航の確保 ④船舶の安全性の確保 ⑤小型船舶等の安全対策の充実 ⑥海上交通に関する法秩序の維持 ⑦救助・救急活動の充実 ⑧被害者支援の充実 ⑨船舶事故等の原因究明と再発防止 ⑩海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実	—	(1) 船舶乗降時の安全確保対策の充実。 (説明) 船舶利用時において船舶への乗降時が最も危険。 (2) 乗船時の転落防止柵の確保	国土交通省	1 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令により、旅客船の乗降用設備は、手すりを設け安全に乗降できるものであることとされている。
2	海難防止のための諸施策	海上交通環境の整備	海上におけるインターネット利用(通信の高速・大容量化)の早期実現は、多くの海事関係者から強く望まれているが、その環境構築(陸上に準ずる)の促進は、民間会社の参入頼りとなって遅れている。	環境構築に係る具体的施策の調査研究を促進させ、5GHz帯ブロードバンドの施設等整備について、官主導による導入促進が必要である。このことは、インターネット利用に留まらず、高速・大容量通信による情報交換を活用して、行政側からは船舶の安全航行に必要な指導・助言及び情報を提供でき、ユーザ側からは船舶が航行する海域のレーダー映像、海象、及び動画などの各種情報が関係機関に収集され活用できることになる。	海上保安庁	3 ご意見の施策の方向性は認められるが、5GHz帯ブロードバンドの部分について技術的に一定の距離でのデータ通信が確立していないため、第10次交通安全基本計画中の実施は困難である。
3	海難防止のための諸施策	海上交通環境の整備	日本周辺においては、慢性的に船舶事故が多発している海域、航海の難所など乗揚げ海難が多い海域、定常的に多数の船舶が複雑に交差し衝突海難のリスクの高い海域等があり、船舶を効果・効率的に整流(航行)させ、また運航者の精神的負担を軽減させるためには、水深により、運航を援助するための航路標識や漁業関係者の反対により法定航路を明示する航路標識が設置できない多数の海域等があり、その危険度の極小化を図る必要がある。	安全な船舶交通環境を構築するためには、主要交通ルートや変針、交差する海域などの該当地の危険度を低くする又は航海者の精神的負担の軽減等により船舶事故を少なくする手段として、AISバーチャル(仮想)航路標識の設置が最も有効であり、該当海域について調査研究・設計を促進し、国又は主な海域利用者に設置を提言する必要がある。	海上保安庁	1 意見の趣旨については海上交通環境の整備の項目に反映させていくこととした。

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			
4	海難防止のための諸施策	船舶の安全な運航の確保	海上における船舶衝突の多くは、船舶同士が相手船の動向・情報(船名、仕向け港、衝突回避の変針方位等)を入手していない又は取得できないために発生している。それら情報を取得する手段として、AIS(船舶自動識別装置)が、最も有効に活用されており、船間の通信手段としても利用できる。	AIS搭載は、内航船では主に総トン数500t以上の船舶に義務付けされているのみで、多くの衝突事故を未然防止するためには、500t未満の船舶へ搭載を義務付ける必要がある。段階的に一先ずは、100t以上の通信手段を有する船舶への搭載勧告が最も施策効果が高く、また施設規模からも実現可能性が高い。次いで、順次勧告又は義務化の対象を諸外国並みに小型船にまで進めていく必要があり、そのための影響度等に関する調査研究を実施すべきである。	国土交通省	2	第9次交通安全基本計画に基づき、船舶自動識別装置(AIS)の、設置義務のない船舶への普及促進のための検討を進めてきたところ。AISの普及のため、関係省庁と連携して、さらなる検討を進めてまいりたい。
5	海難防止のための諸施策	船舶の安全な運航の確保	我が国における船舶交通は、運航するための電子航海計器類が、ほとんど米国が運用するGPSに依存しており、それ以外に運航を援助するシステムは、大よそ光を用いた航路標識のみで、GPSに異常(妨害を含む)が発生した場合、従前運用されていた地上波系バックアップシステムが皆無となった現状においては、船舶交通に重大な支障を及ぼすばかりか経済活動にも甚大な被害をもたらす。	安全な交通環境を維持するため、GPSの妨害行為を含む異常時に備えた海外主要国の地上・電波系バックアップシステムの構築など国際的な動向を踏まえて、我が国の船舶交通に合致した最も効果・効率性の高い最新システムについて調査研究を進め、緊急時に備える必要がある。また、国及び関係機関に提言する必要がある。	海上保安庁	3	GPSのバックアップシステムの構築の部分について、ご意見の施策を実施すべきか否かの判断が難しいため、検討を要する。
6	海難防止のための諸施策	小型船舶等の安全対策の充実	小型船舶の多くは、連絡手段として携帯電話のみで、距岸10km程度の沖合では連絡が途絶えることになる。また、事故等の緊急時に救援を求める際にも該船の位置を求める装置を有していないため、救助に時間を要し遅延して、被害が甚大となる。現在では、携帯電話利用の半数以上がスマートフォンとなり、緊急時の通信手段は基より、スマートフォンのGPS機能を有効に活用すれば、位置も容易に求められる環境となりつつある。	小型船舶に対し、通信及び位置確認手段の確保策として、スマートフォンの搭載義務化又は勧告を行って海難等緊急時の被害極小化を図る必要がある。そのための、スマートフォン活用方策やアプリ開発等の調査研究の促進が急務である。	国土交通省 海上保安庁	1	・海難事故を防止するため、スマートフォンの活用を検討することについて、小型船舶等の安全対策の充実の項目に反映させていきたい。 ・海難事故を防止するため、スマートフォンの活用について、「沿岸域情報提供システム(MICS)のスマートフォン用サイト」などを運用している。
7	海難防止のための諸施策の継続的推進 ○他分野の知識・技術の活用による海難防止施策の推進	小型船舶等の安全対策の充実	これまでの交通安全基本計画等の施策により、海難防止のための種々の取組が行われてきたが、依然としてプレジャーボート事故の82%、漁船事故の74%が人為的要因によるものであり、またプレジャーボート事故は船舶事故全体の44%、漁船事故は全体の28%を占めているところである(海上保安庁「海難の現況と対策について(平成25年度版)」より)。このため、海難事故件数を抜本的に減少させるためには、これら小型船舶の人為的要因に着目した対策が効果的と思料する。	これまでの海難防止のための諸施策を継続的に実施することに加え、他分野の知識・技術を活用し、人為的要因による海難を減少させるユーザーサポート対策が必要と思料する。例えば、自動車並に故障の少ないエンジン等を機器開発する等、自動化・機械化の観点からの事故を排除する取り組み等が考えられる。	国土交通省 海上保安庁	1	・これまでに実施してきた総合的な安全対策に加えて、特にヒューマンエラーによる海難事故を防止するため、スマートフォンの活用を検討することについて、小型船舶等の安全対策の充実の項目に反映させていきたい。 ・意見の趣旨については小型船舶等の安全対策の充実の項目に反映させていくことにしたい。

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		
8	海難防止のための諸施策の継続的推進	小型船舶等の安全対策の充実	ミニボート(長さ3m未満、機関出力1.5kw未満で、船舶検査及び小型船舶操縦士免許不要なボート)及び小型船舶の乗船者に対する安全指導及び救命胴衣着用の周知広報の実施	業界として、各地のボートゲームフィッシングや試乗会などのイベント及びホームページなどを通じて救命胴衣の着用を周知広報するとともに、ミニボート安全講習会等を開催し安全指導を行っている。	国土交通省 海上保安庁	1 ・業界団体において安全講習会を実施。また、国土交通省及び業界団体等が連携し、イベント及びホームページを通じて救命胴衣の着用等安全に関する情報を周知している。 ・小型船舶等の安全対策の充実について、各種イベントや訪船指導等により、安全指導を実施している。
9	海難防止のための諸施策の継続的推進	漁船の安全対策の充実	人命を最優先とする漁船の安全対策の推進	・ライフジャケットの着用推進 ・漁業関係者を対象とする海難防止講習会など安全運航のための指導	水産庁 国土交通省 海上保安庁	1 ・全国漁船安全操業推進月間(毎年10月)及び漁業カイゼン講習会においてライフジャケットの着用推進や安全運行について周知を行っている。 ・ライフジャケットの着用義務のあり方の検討について、小型船舶等の安全対策の充実の項目に反映させていくこととしたい。 ・漁船の安全対策の充実について、小型船舶安全キャンペーンにおいて周知を実施している。
10	海難防止のための諸施策	船舶事故等の原因究明と再発防止	日本周辺海域においては、船舶事故発生時に付近海域の交通環境(航路標識等援助施設、航行危険海域等)について、リスクを最小限とするための定量的評価、分析、調査などがほとんど行われていない。	安全な船舶交通環境を構築するためには、主要交通ルートや変針、交差する海域などのリスク(危険度)を定量的に評価し、その結果に基づく事故防止のためのソフト(法制度化)及びハード(援助施設整備)両面からの施策が不足している。 このリスク管理のために、国際標準(IMO奨励)の手法導入が必要であり、この危険度評価を促進させ、航行危険海域指定や付随する対策の法制度化等の調査研究が急務である。	国土交通省 海上保安庁	2 IMO推奨のリスク評価手法は、随時見直しが行われ確立したものであることから、ご意見の施策を実施すべきか否かの判断が難しいため、検討を要する。
11	海難防止のための諸施策の継続的推進	船舶事故等の原因究明と再発防止	小型船舶の海難事故削減の展開	海難事故原因の調査を実施するとともに、その結果を踏まえ、点検整備項目や整備方法及び周知広報の有り方を検討する。	国土交通省 海上保安庁	1 ・小型船舶の海難の原因として機関故障が多数を占めていることを踏まえ、発航前点検リストの配布等について、小型船舶等の安全対策の充実の項目に反映させていくこととしたい。 ・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。
12	—	救助・救急活動の充実	これまでの交通安全基本計画においても、「応急手当の普及啓発活動の推進」が掲げられてきたが、「日本版救急蘇生ガイドライン」、「救急蘇生法の指針」の改訂を踏まえ、e-learning、ビデオ学習の導入等の教育方法の見直しが行われた。	・教育方法の見直しの周知。	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。

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		
13	—	救助・救急活動の充実	<p>多数の傷病者が発生する大規模事故が発生した場合、救急隊、(都道府県)DMAT、3次救急医療機関等からの派遣チームだけでは対応できない場合がある。</p>	<p>①大規模事故発生時、地域の医療行政当局や消防当局、救急医療機関から、地域医師会等に医師等の派遣要請を円滑に行えるようにする。</p> <p>②平素より医師会、消防機関、医療行政当局、警察、救急医療機関等との間で、「顔の見える関係」を構築する。</p> <p>③空港、港湾等のある地域では、災害対策も兼ねて、平素より医師会、消防機関、医療行政当局、警察、救急医療機関、空港・港湾関係者等との間で「顔の見える関係」を構築すると同時に、事故発生時の応援協定を締結し、体制を整備する。なお、医療支援活動には、現場への出動の他、現場からの搬送患者を受け入れる医療機関も含まれる。</p> <p>例)羽田沖日航機墜落事故(昭和57年2月:蒲田医師会)、名古屋空港事故(平成6年4月:愛知県内5医師会)</p>	消防庁 厚生労働省	<p>①～③</p> <p>①～③ 1</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>
14	人命救助体制の充実強化	被害者支援の充実	<p>水上オートバイには強制保険の制度がなく、死傷事故の被害者は、加害者の加入している任意の賠償責任保険で補償を受けることになる。しかし所有者、運転者が任意の賠償責任保険に加入していない場合、被害者は治療費や葬祭費、死亡による賠償金を受けられず困っている。特殊小型船舶(水上オートバイ)に対する損害賠償(強制保険)制度の新設を要望する。また、加害者が損害賠償(強制保険)制度に加入していない場合の政府保障事業の新設も併せて要望する。操船技術が未熟で事故を起こしている現状から特殊小型船舶操縦免許の講習時間(実技)の延長を要望する。</p>	—	国土交通省	<p>水上オートバイ事故はその多くが無免許操縦、酒酔い操縦、危険操縦等の海上法規違反によって引き起こされていたことから、平成24年3月、運輸安全委員会から国土交通大臣に対して、操縦者に対する周知啓蒙・安全指導に努めるよう意見が出された。</p> <p>この意見を踏まえて、国土交通省は、関係法規の遵守がなされるよう免許の取得・更新時の操縦者に対する教育の充実、海難防止のための意識の高揚啓発、関係機関・団体と連携したパトロール活動等を実施している。</p> <p>これらの対策により、まずは、操縦者による関係法規の遵守を徹底し、被害者を発生させないことが重要であると考えている。</p>

航 空 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	航空輸送の安全に対する信頼回復	航空機(特に小型機)の安全な運航の確保	<p>(1)現状 人的要因であると疑われる小型機の事故発生件数について統計からみてみると、減少傾向ではあるが小康状態のように思えます。良好な方向であるのか、いずれにしても関係団体の精力的な安全セミナー等の活動が、このレベルを支えているのではないのでしょうか。 また、平成24年度から「特定操縦技能審査制度」が開始されており、その成果にもおおいに期待しているところです。</p> <p>(2)課題 事故発生時のさらに細かい分析では、着陸時の発生が大きな割合を占めております。この原因は、判断力の欠如と状況の変化に対応できない技術力にもあるかと思われま。安全セミナーでは知識を与えることはできませんが、残念ながら技術は与えることはできません。誠に単純な発想ではありますが、特に飛行機会の少ない操縦士に対して技術付与の機会をより多くすることが、この種の事故をなくすのではないかと考えます。しかしながら、自己所有機でない限りこのための飛行にはさらなる経費を負担することになり、…ジレンマです。</p>	<p>対策 ①安全セミナーでは、航空事故について経緯・推定原因等の紹介があります。これからの工夫として、この紹介に併せて推定原因をさらに分解して「こうすれば避けられたはずだ」という解説もぜひ加えて頂ければと思います。一例ですが、着陸時の事故事例の紹介に併せて、「このタイミングであて舵をすれば…」、または「いつもと変わらぬ操舵にも拘らず機速が残っている場合は”背風!”、躊躇せず”進入復行!”…」のような、「ハンガーフライト」の絶好の機会に…。</p> <p>②「特定操縦技能審査」をまたとない技量伝達の機会ととらえて、審査後に被審査者の不得意課題について実技指導をする…というのは既に行われているかもしれませんが、この習慣が被審査者にも広く浸透することを望みます。</p>	国土交通省	<p>① ②</p> <p>①関係団体の安全セミナー等に際し、国からの講演内容の充実を図るなど、更なる支援に努める。 ②特定操縦技能審査制度について、更なる浸透のための啓蒙に努める。また、操縦者の適切な技量維持の観点から、審査のガイドラインについても、更なる内容の充実に努める。</p>
2	<p>①航空輸送の安全に対する信頼回復</p> <p>②航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立</p> <p>③国家安全計画の導入</p>	<p>①総合的な安全管理への転換</p> <p>②航空交通環境の整備</p> <p>③航空機の安全な運航の確保</p> <p>④航空機の安全性の確保</p> <p>⑤救助・救急活動の充実</p> <p>⑥被害者支援の推進</p> <p>⑦航空事故等の原因究明と再発防止</p> <p>⑧航空交通の安全に関する研究開発の推進</p>	<p>○障害者の航空機利用規制の緩和と、乗務員、関係者の教育の徹底(説明)</p> <p>過剰な規制のため、視覚障害者が搭乗を拒否された事例がある。また、障害者が搭乗を拒否される事例は後をたたない。</p> <p>適正な基準と、安全教育の徹底が必要。 また、視覚障害者の単独搭乗の際のサポート要因の配置またはサポート体制の確立が必要。</p>	国土交通省	3	<p>乗客の搭乗基準に関する意見であり、航空の安全に関する意見で無いため、検討にまじまない。なお、航空機の搭乗の可否については、各航空会社が安全運航の確保等を図るために、社内において必要な規定を設け、これを運用しているものと承知している。また、具体的な問題事案等が把握された場合には、その事実関係の確認を行った上で、必要に応じて、当該航空会社への助言・指導等を行うなど、適切な対応を求めている。</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		
3	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	航空路の安全確保	航空路の過密化に伴う衝突防止装置の作動や軍用機、無人機との間隔確保のための整備が必要	①空域の見直し ②法制化の推進 ③新技術の開発 ④衝突防止装置等の機器の要件見直し	国土交通省	①～④ 1 ご意見内容が不明確な部分があるものの、航空路の過密化に伴う空域見直し等の対応は適切に実施している。航空機衝突防止装置の機器の要件の見直しについては、国際標準に則り適時実施しているほか、無人航空機の安全対策も含め、引き続き航空交通の安全確保への対応を実施していく。
4	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	過密化への対応	航空路の過密化による定時運航への影響の検討	航空路の過密化による定時運航への影響評価と、解決のための施策（高度制限の見直し等も含む）の検討および推進。間隔設定に関する諸問題（Wake Turbulanceへの対応等）に関する研究の推進。	国土交通省	3 定時運航に関する御意見ではあるものの、その影響及び解決策については検討を進めている。
5	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	航空機の安全な運航の確保 航空機の安全性の確保	—	—		3 意見内容が不明なため、検討困難である
6	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	・航空交通環境の整備 ・航空機の安全な運航の確保 ・航空機の安全性の確保	東京ヘリポート西側の進入離脱経路におけるヘリコプター同士の目視間隔の維持が、東京国際空港（羽田）の管制空域（管制圏および特別管制区）及び経路付近の高層住宅の林立によって難しくなっております。また、2020年の東京オリンピック開催を控え、東京ヘリポート西側地区上空での飛行が益々難しくなることが予想され、このままでは防災・報道拠点ヘリポートとしての機能も損なわれる事態も考えられます。	羽田の管制圏北側又は特別管制区の一部にコリドー（空中回廊）を設定し、東京ヘリポートの西側で300メートル（1000フィート）程度で飛行できるように空域を調整して頂きたい。コリドーは常時設定される必要はなく、東京ヘリポートの運用時間（0830から1630）等に限定するような形で良いものと考えます。	国土交通省	3 羽田空港の旺盛な需要と交通状況を鑑みると検討は困難。
7	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	・航空交通環境の整備 ・航空機の安全な運航の確保 ・航空機の安全性の確保	東京ヘリポートはAIPに示されている進入離脱経路があるがその内の箱崎ルートが騒音問題で使用自粛となっている。この為西側の離脱経路が輻輳している状態で目視間隔の維持が難しい状態である。更にこの経路にあたる有明、豊洲、晴海付近には高層ビルが林立している。この周辺は羽田空港のPCA直下で7000Ft以下で飛行する。南側は羽田空港のCTZの為逃場が無く出入機が輻輳している状態にある。今後東京オリンピックが開催される迄に高層ビル群は増えてくるためさらに状況は厳しくなることは想像に難くない。東京ヘリポートの航空交通の安全を確保するためには抜本的な改善が急務である。騒音問題についても現状で厳しい状況である。	羽田空港の管制圏北側又は特別管制区の一部にコリドー（空中回廊）を設定し、東京ヘリポートの西側で1000FT程度で飛行できるように空域を調整して頂きたい。コリドーは常時設定されるのではなく東京ヘリポートの運用時間に合わせて運用する。または気象状態で運用するなど方法は調整していくことが必要と考えます。	国土交通省	3 羽田空港の旺盛な需要と交通状況を鑑みると検討は困難。

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	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	航空機の安全性確保	<p>交通機関はプロ用とともに自家用があり、両方で発展してきたと思います。航空に関して、日本の制度はプロ用をそのまま自家用に適用している感があり、欧米諸国に比較して、実情に合わない規制があり、運用自由度を低め、コスト高を招き、自家用航空普及を阻害するとともに、日本人愛好者が飛行のために海外に出かける一方海外からの来訪者が訪れないなど、観光面で海外流出になり、さらには、自家用機に關係する産業分野は日本の得意な高性能高信頼性工業の分野ですが、その発展を阻害しております。</p> <p>①VHF無線機について ヨーロッパでは、飛行中の機体同志が半径2km内で相互位置を互いに自動表示する電子装置(FRALM)を2万セット以上使っており、VFRで飛行する機体の空中衝突防止に大きな効果を発揮しております。日本ではVHF無線を自由に使えないため、使用できません。将来自家用機あるいはスポーツ用各種航空機が増えた場合、VFRでの空中衝突リスクが増大します。</p> <p>※自家用機では、VHF無線機の定期検査で毎年無線機コストの数分の一のコストがかかります。機体に通話用とトランスポンダーの両方を搭載すると検査コストは倍になります。現在では電子機器の信頼性は毎年検査が必要なほど低く無く、万一故障しても致命的ではありません。このため不当なコストを要し、普及の妨げになっております。</p> <p>②スポーツ用機に対する検査 滑空機は毎年対空検査を受けなければ航空の用に供することができません。飛行回数が少なく、過大な負荷を掛けることのない自家用機には過剰な検査で、コスト高と不要な手間を招き、普及の妨げになっております。</p> <p>③航空身体検査基準 航空身体検査基準が合格者だけ選抜する考えのためか、不適合に厳しく、人々が空を利用するチャンスを奪っております。健康上の理由で発生した航空機事故の例は、JALパイロットの逆噴射以外聞いたことが無く、基準が厳しすぎると存じます。</p> <p>④航空機用ガソリン 航空機用ガソリンがガスタービン化してケロシンが主流になったため、航空機用ガソリンの生産が減り、入手難とコスト高(300円以上/リットル)になって、自家用航空機愛好家を悩ませております。航空機用レンプロエンジンメーカーは国内でも自動車用ハイオクガソリンで飛行しております。</p>	電波法および関係法規を改訂して、合理的に実情に合わせる必要があります。	総務省 国土交通省	①～④ 3	<p>①公表されている情報からすると、FLARMは900MHz近傍の周波数を利用しています。我が国においては、技術的な条件が合致すれば920MHz帯の範囲で小電力業務用(テレメーター用、テレコントロール用及びデータ伝送用)として利用することが可能となる。</p> <p>②航空機は、飛行回数が少ない場合であっても、適切に整備されない場合には部品の経年劣化等により耐空性が損なわれる可能性があることから、定期的な検査の実施が必要である。</p> <p>③航空身体検査基準に関しては、安全の確保を大前提としつつ、医学的知見及び国際標準等を踏まえた上で定期的に検討委員会を設置し、合理的に検討・見直しを行っている。</p> <p>④航空の安全向上に関する意見でないため、検討になじまない。</p>
9	航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立	航空交通環境の整備	航空機の運航の安全性、定時性、快適性、経済性を向上するため、航空会社、空港会社、航空管制が必要な情報を共有し、共通認識のもと連携を実現する	情報を共有し、関係者による意思決定を可能とするAirport CDM(コラボレート、ディシジョン・メーカー)の導入推進。	国土交通省	3	現時点ではA-CDMIについては安全性の観点ではなく、運用効率性等向上の観点から検討を進めている。

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

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			
16	航空輸送の安全性向上	航空路の安全の確保	紛争地域上空などに関する危険情報の適切な提供等による航空路の安全確保が必要。	総合的な情報収集体制、判定および対応の方針を整備し、事態が発生した際に適切に即応できる体制を整備する。	国土交通省	1	紛争地域から影響を受ける民間航空に係る国際会合に参画した。引き続きICAOにて情報共有の方策について検討を進める。
17	航空輸送の安全性向上	航空輸送における保安体制の充実	保安体制を世界標準に基づき整備することで、保安体制の一元化と強化を図る。	現在、航空会社が実施している保安を諸外国の方式に倣い整備する。 テロの脅威に備えるとともに、例えば、カナダ方式(国が保安検査会社と契約し検査員に公務員並み権限を付与＝駐車違反取締り方法と類似)にすることで、国家予算、航空会社の保安費用負担に変更なく、国、航空会社、保安検査会社の三者にとって適切な体制(保安、サービスの明確な住み分け)に移行する。		3	テロ対策であるため、検討になじまない。
18	航空輸送の安全性向上	航空機の安全な運航の確保	航空機の安全性・耐空性を確保するための体制の充実	現在、FAA/EASAは法令整備を通じた仕組み作り(Systemic Issueへの取り組み)に加えて、LOC-1、CFIT、Runway Excursion等の航空事故防止の取組み(Operational Issueへの取組み)を当局主導で実施しており、同様の体制整備を行う。	国土交通省	1	御意見にて挙げられたものを含め、航空事故防止のための取組について調査を進めているところであり、今後の導入を検討している。
19	航空輸送の安全性向上	航空機の安全な運航の確保	MRJの安全性・耐空性の確保(Operational Issueへの対応を含む)	日本はMRJの開発により設計国となることから、安全性・耐空性を確保するための技術およびノウハウの蓄積を行い、将来の航空機開発に備える。特に当局と製造・研究分野と運航分野が連携した体制を構築する。	国土交通省	1	欧米航空当局と連携した審査の実施や、専門研修の実施による安全性審査能力の向上等、国として技術及びノウハウの蓄積に取り組んでいるところ。また、運航及び整備の要件等について運航者やJAXA等の専門家の意見も聞きつつ評価を行うなど、関係分野の専門家と連携しているところ。国産旅客機の開発に合わせ、引き続き、当該取り組みを実施していく。
20	航空輸送の安全性向上	航空産業の発展に対応できる人材の確保	今後の航空産業の発展(航空機開発、航空需要増に伴う航空輸送の発展等)に対応するための人材育成体制の整備・技量確保のための仕組みの構築。	今後の航空産業の発展(航空機開発、航空需要増に伴う航空輸送の発展等)を妨げない、航空技術者、航空保安・航空安全の専門家、航空従事者(パイロット、整備士、管制官、運航管理者客室乗務員等)の養成体制と技量を維持する仕組みを構築する。	国土交通省	1	ご意見のうち、国の安全に関する取組として、パイロット等を養成する指定航空従事者養成施設の認可・検査、航空保安大学校での管制官の高度化・複雑化に対応するためのカリキュラム見直し、操縦士ライセンスの制度改革等、養成への取組を実施している。また、管制官及びパイロットは、年1回の技量審査を行っている。

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		
21	航空交通の安全の確保	<ul style="list-style-type: none"> 航空交通環境の整備 航空機の安全な運航の確保 航空事故等の原因究明と再発防止 航空交通の安全に関する研究開発の推進 	<p>スポーツ航空、特にグライダーでは、高度、進路などを一定にして飛行する事が出来ない(上昇気流を使って飛行するため)ので、常に他機とのセパレーションを確保する事が要求される。この為には「見張り」常に行い対処している。小型機用の安価なTCASの機能を持った装置が開発され小型機全機に装備されることが希望されている。</p>	<p>外国、特にヨーロッパ、米国、オーストラリアなどではFLARMと称する他機の位置警報装置が有り実用化されている。</p> <p>①日本では携帯電話の周波数帯とラップするため許可が下りていないが周波数の割り当てを検討して貰う。</p> <p>②他の方法で対処するための研究を進めたい。(本件に対しては以前にも航空局へ添付文書を提出しています。)</p>	総務省 国土交通省	<p>①公表されている情報からすると、FLARMは900MHz近傍の周波数を利用しています。我が国においては、技術的な条件が合致すれば920MHz帯の範囲で小電力業務用(テレメーター用、テレコントロール用及びデータ伝送用)として利用することが可能となる。</p> <p>②警報装置の我が国航空機での使用について具体的な提案があれば、その安全性の審査等適切に対応して参りたい。</p>
22	—	救助・救急活動の充実	<p>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。</p>	<p>・教育方法の見直しの周知。</p>	消防庁 厚生労働省	<p>1</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>
23	—	救助・救急活動の充実	<p>多数の傷病者が発生する大規模事故が発生した場合、救急隊、(都道府県)DMAT、3次救急医療機関等からの派遣チームだけでは対応できない場合がある。</p>	<p>①大規模事故発生時、地域の医療行政当局や消防当局、救急医療機関から、地域医師会等に医師等の派遣要請を円滑に行えるようにする。</p> <p>②平素より医師会、消防機関、医療行政当局、警察、救急医療機関等との間で、「顔の見える関係」を構築する。</p> <p>③空港、港湾等のある地域では、災害対策も兼ねて、平素より医師会、消防機関、医療行政当局、警察、救急医療機関、空港・港湾関係者等との間で「顔の見える関係」を構築すると同時に、事故発生時の応援協定を締結し、体制を整備する。なお、医療支援活動には、現場への出動の他、現場からの搬送患者を受け入れる医療機関も含まれる。</p> <p>例)羽田沖日航機墜落事故(昭和57年2月:蒲田医師会)、名古屋空港事故(平成6年4月:愛知県内5医師会)</p>	消防庁 厚生労働省	<p>①~③</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>

各分野共通

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	高齢者および障害者、子ども	—	<p>・聴覚障害者の安全が確保できる為の情報提供、システムの構築。 ・電光掲示板設置等にかかる地方への財政助成。</p>	<p>通常時 ① 駅、港、空港→手話でコミュニケーションができるスタッフの配置や研修の実施。 ② 車→周辺の情報(緊急車両等)をカーナビ等に表示できるシステムの導入。 ③ 車→ラジオの情報をカーナビ等による可視化(文字・絵等による表示)。 ④ 電車、バス等の発車ベルを光で表示する仕組み。 ⑤ 放送の文字表示等。 (これらは聞こえる者にとっても必要であり、交通安全強化に寄与できる)</p> <p>緊急時 ⑥ 事故状況や振り替え輸送の案内は、改札や搭乗口付近だけでなく、乗り物の中(鉄道交通…ホーム内、車両内、海上交通…船内放送、航空交通…航空機内)においても電光掲示板やモニター、ホワイトボード等で表示したり、人的対応を行う。</p>	警察庁 総務省 国土交通省	<p>① 事業者には障害者に対して合理的配慮を行うよう努めることとする障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律が平成28年4月から施行されることになっている。また、現在においても事業者の一部で、手話ができるスタッフの配置、聴覚障害者に対してホワイトボードによる筆談、遠隔手話通訳サービスを実施しており、サービス介助士の資格取得等で教育に既に取り組んでいるところもある。</p> <p>② 警察では、総務省、国土交通省と連携し、路側機器が検知した周辺の交通状況等を、カーナビゲーション装置等の車載装置を用いて、運転者に視覚・聴覚情報により提供することで交通事故を防止する「安全運転支援システム(DSSS)」の整備を推進しているほか、電波を活用した路側機器間の通信により、運転者に緊急車両の接近情報等を視覚・聴覚情報により提供するシステムの開発を進めている。</p> <p>③ 「見えるラジオ」は、1994年にサービスを開始し、文字情報により番組情報やニュースなどを送付していましたが、インターネット環境の浸透により、スマートフォン等で様々な情報サービスを受けることが可能になり、2014年3月31日、一部を除き、「見えるラジオ」のサービスは民放各社の判断により終了しております。 総務省としては、ラジオ放送の文字放送について、基本的に民放各社の経営判断に委ねられるものであり、国民・視聴者のニーズ等を踏まえつつ、適切に取り組まれることを期待するものである。</p> <p>④、⑤ 発車ベルを光で表示する仕組み、放送の文字表示等への対応については、公共交通事業者との検討が必要。</p> <p>⑥ 道路交通では、一部事業者において、バス車内におけるデジタルサイネージを活用し事故状況等を表示している例もあり、引き続き利用者利便の増進が図られるよう取り組んでまいりたい。鉄道交通では、各鉄道事業者が、ホームではLED行き先表示板に車内では、新型の車両に液晶ディスプレイモニターを導入する等で情報提供ができるよう進めており、引き続き導入促進に取り組んで参りたい。海上交通では、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令により、文字による運航情報提供設備を設置することとされている。航空交通では、航空機内における緊急時は、個別に伝達するなど人的な対応をしている。</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		
1の続き				<p>⑦事故発生時の聴覚障害者版対応マニュアル整備や対応訓練の実施。</p> <p>⑧各県警察本部毎、各消防本部毎に事前登録が必要など方法がまちまちである110番、119番の緊急通報システムを全国統一させ、PC、携帯電話、スマートフォンなどを利用して、いつでもどこからでも手話や文字による通報ができるシステムの開発。</p> <p>⑨緊急時、夜間の手話通訳者派遣及び要約筆記者派遣の依頼ができるシステムの確立。</p>	警察庁 消防庁 厚生労働省 国土交通省	<p>⑦ ・警察では、警察学校において、新たに採用された警察官に対する採用時教育の段階から、障害者等に配慮した警察活動について教育しており、各種警察活動において、適切な対応に努めているところ。</p> <p>・救急活動は、傷病者の状態に応じて対応しており、健常者が急病や怪我により会話困難となった場合の対応と同等と想定され、すでに救急処置の手順は医学的担保をとってマニュアル化されている。</p> <p>・聴覚障害者版マニュアル整備や対応訓練の実施は計画に記載されないような細部にわたる施策意見であり、既に、公共交通事故発生時の被害者等への支援体制、内容等を定めた被害者等支援計画策定を公共交通事業者に要請しており、その際に整備を促すことで対応可能と考えるが、公共交通事業者等の関係者との検討が必要。</p> <p>⑧ ⑨ ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿</p> <p>⑧ ・「緊急通報システムの全国統一」の意味が判然としないが、パソコンや携帯電話機等を利用して文字による通報が可能な手段として、メール110番やFAX110番を各都道府県警察における取組として導入しており、都道府県警察のウェブサイトや障害者支援団体等を通じて通報先や通報要領について周知している。</p> <p>・119番の緊急通報システムは、現状各消防本部毎に実態に即した形で運用されているが、H27年度より、スマートフォンなどを利用して、文字等による通報システムについて、新たに検討することとしている。</p> <p>⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿</p> <p>⑨ 厚生労働省では、意思疎通を図ることに支障がある障害者に対して意思疎通支援者の派遣を行う「意思疎通支援事業」を実施しており、仕組み上では緊急時、夜間の対応も出来ることとなっている。</p>
2	—	被害者支援	<ul style="list-style-type: none"> ・それぞれの分野での全国自助グループの把握、ネットワークづくり ・被害者、遺族の現状に心傾け、応じることの被害者支援を心がけている ・子ども達のグリーフケア強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・各地域にて活動している被害者遺族の多くが「被害者が被害者のために」総合的な支援をしているが公的な援助もない ・円滑に地域や団体との連携が出来る仕組みづくりをいただきたい ・ミュージアムに多くの会員が全国に居るので、相互、協力連携体制を整えることにより、情報が収集しやすくなる ・子どもたちのグリーフケアの研修、ミュージアムからの講師派遣 	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。
3	—	被害者支援	被害者、遺族の現状に心傾けた被害者支援を心がけることを常にこれからもお願いをしたい	<ul style="list-style-type: none"> ・各地域での連絡協議会、被害者支援の地域でのネットワーク、連携に積極的な自助グループの紹介や、ネットワークづくりへのメンバー構成、活動推進を強化願う 	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まいります。

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		
4	—	被害者支援	各地域で活動している被害者・被害者遺族の多くが「被害者が被害者のために」総合的な支援をしているが公的な援助すらない。国、自治体、地域、団体が円滑に連携出来る仕組みづくりが必要	それぞれの分野での全国自助グループの把握、ネットワークづくり、被害者、遺族の現状に心かたむけ、応じることの被害者支援を常に心がけていただく事	内閣府 警察庁 法務省 国土交通省	1 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとする関係機関・団体相互の連携を図り、交通事故の被害者及び遺族の心情に配慮した被害者支援を推進している。 ・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と提供及び関係機関・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。