

中央交通安全対策会議専門委員会議（第 3 回）
議事録（案）

○福田参事官 それでは、何人かまだお見えでない先生もいらっしゃいますけれども、定刻を過ぎましたので、これから第3回「中央交通安全対策会議専門委員会議」を開催させていただきますと思います。

私、内閣府で事務局をさせていただきます福田でございます。よろしくお願いいたします。

本日は大変お忙しい中、また、お暑い中、皆様お集まりいただきまして、どうもありがとうございました。本日御出席いただきましてことに御礼を申し上げます。

それでは、初めに私どもの大臣官房審議官の安田より御挨拶を申し上げます。

○安田審議官 内閣府で交通安全を担当しております、大臣官房審議官の安田でございます。会議の開催に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

本日は、御多忙の折にもかかわらず、また、大変お暑い中、専門委員の皆様方には御出席をいただきまして、心より感謝を申し上げます。

さて、昨今の交通情勢でございますけれども、昨日現在の交通事故死者数は2,298名ということで、前年比マイナス7名と大変小幅ながら減少傾向で推移をしているところでございます。しかしながら、先月7月14日におきましては、東名阪自動車道でバスがダンプに追突し、お亡くなりになった方こそいらっしゃらなかったものの、23名の重軽傷者を出す事故が発生しております。また、航空交通におきましても、7月26日には東京都調布市で小型飛行機が住宅街に墜落し、3名の方がお亡くなりになるという事故が発生しており、道路交通を初め各分野の交通事故対策は、まだまだ多くの課題を抱えているところと改めて感じた次第でございます。

今回は、第3回目の会議ということで中盤に差しかかってまいりましたが、第10次交通安全基本計画の骨子（案）や道路交通の目標に関する資料等を提示させていただいております。委員の皆様におかれましては、それぞれの分野における知見から忌憚のない御意見を賜り、本会議での議論を深めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○福田参事官 それでは、議事に入らせていただく前に、本日御出席いただいたお二人の先生の御紹介をさせていただきますと思います。

まず、座長の左手にいらっしゃる古関委員でございます。

○古関委員 古関でございます。よろしくお願いいたします。

○福田参事官 それから、反対側にお座りでいらっしゃる山内委員でございます。

○山内委員 山内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○福田参事官 どうぞよろしくお願いいたします。

なお、大久保委員、小浦委員、古笛委員、蓮花委員、4名の先生方につきましては、本日は御都合により御欠席と伺っております。

続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきますと思います。上のほうの座席表などをめくっていただきますと、まず、資料1でございます。こちらが前回の議事録でご

ざいます。

資料 2、一枚紙ですけれども、こちらが警察庁さんの施策の資料。

資料 3 が文部科学省さんの資料。

資料 4 が国土交通省さんの資料でございます。

資料 5 が 10 次計画の目次の新旧対照表でございます。

資料 6 が本日の中心課題の骨子でございます。

資料 7 が前回、前々回いただいた御議論に対する対応ということでまとめました資料。

資料 8 が前回も見えていただきましたけれども、各関係機関からいただいた御意見に対して、各省からの回答を記載した資料。

資料 9 が、10 次計画の道路交通の目標に関する資料ということでございます。

それから、本日、松岡委員からも資料をいただいております、席上に配付させていただいております。後ほど御説明があると思いますので、よろしく願いいたします。

お手元の資料で漏れなどがございましたら、お知らせくださるようお願い申し上げます。よろしいでしょうか。もし、途中でお気づきの点がございましたら、いつでもおっしゃっていただきたいと思います。

まず、資料 1 でございますけれども、この議事録につきましては、各委員の皆様にごらんいただいた上で、本日まとめてお出ししているものでございますので、特段御異存がないようでしたら、これで議事録として内閣府のホームページに掲載していきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○福田参事官 では、そのようにさせていただきたいと思います。

議事に入りたいと思うわけでございますけれども、実は、本日はいろいろ内容が盛りだくさんになっております。全体で 2 時間でということで先生方にはお願いしておりますし、いろいろ御都合の点で非常に厳しい中、御出席いただいているところでございます。申しわけございませんけれども、議事の進行に引き続き御協力をお願いしたいということと、時間が 2 時間でおさまらない場合もございますので、可能な範囲でぜひ御協力のほどをお願いしたいと思います。また、その上で、どうしても本日お話し切れないというお話がございますようであれば、また別途後ほど御意見をお伺いするといったことも考えたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、以後の議事進行を赤羽座長をお願いいたします。

○赤羽座長 皆さん、こんにちは。

それでは、本日の議題に移りたいと思います。議題はお手元の議事次第のとおりとなっております。

まず、議事 1 「関係省庁による今後の交通安全施策の説明について」事務局より説明をお願いいたします。

○福田参事官 それでは、本日は警察庁、文部科学省、国土交通省の各省庁さんから御説

明をお願いしたいと思います。まず、警察庁さんからお願いします。

○警察庁早川課長 警察庁の交通企画課長の早川でございます。

それでは、お手元の資料2に基づきまして、次期計画を見据えました「警察における今後の交通安全施策」につきまして、御説明を申し上げたいと思います。

説明は、次期計画の重点となると思われまます項目に沿って、御説明をしたいと思います。まず、第一は「高齢者及び子供の安全確保」でございます。今後の交通事故抑止ということ考えた場合に高齢者人口が増加していることを踏まえ、事故に遭った際の致死率が高い高齢者の安全確保、また、次代を担う子供の安全確保が大変重要なこととございまして、警察におきましては、幼児から高齢者まで発達段階や各年齢層に即した段階的、体系的な交通安全教育を推進しているところでございます。

特に高齢者につきましては、加齢に伴う身体機能の低下等を自覚していただいて、適切な交通行動をとっていただくよう促すということが大変重要でございますことから、できるだけ多くの安全教育の機会を確保いたしまして、シミュレーター等のいろいろな機材を用いた参加・体験・実践型の教育を実施いたしますほか、夜間や薄暮時間帯の事故を防ぐための反射材製品の普及、着用促進に今後一層力を入れていきたいと考えております。

また、子供の安全確保を図るために、引き続き通学路におきます交通安全施設の整備等を推進いたしますほか、音響式信号ですとか、歩車分離信号などのバリアフリー対応型信号機、あるいは高齢者にも見やすく、分かりやすい大型高輝度の道路標識・標示の整備も進めていくことといたしております。

それから、高齢者の関係で、高齢の免許保有者につきましても、今後さらに増加することが見込まれておりまして、高齢運転者による事故の防止ということも今後の大きな課題となっております。本年6月、75歳以上の免許保有者につきまして、臨時の認知機能検査を行って、その結果に応じた講習を行う制度の導入、あるいは認知症の疑いのある方には早期に医師の診断を受けていただくといったことを内容とした、道路交通法の改正が行われたところでございます。これらの規定は、これから2年以内に施行されることとなっておりますので、それらとあわせまして、高齢者講習の高度化、合理化を図るなど、高齢運転者に対する安全運転支援の充実を図りますとともに、さらには、認知症の高齢者の見守りといった施策につきましても、福祉、医療部局との連携も強めてまいりたいと考えております。

2つ目の項目「歩行者及び自転車の安全確保」でございます。これにつきましては、人優先の思想に立ちまして、歩道が整備されていない道路について路側帯を設けたり、カラー舗装を行うなど、道路管理者と連携をいたしまして、歩行者の安全な通行空間の確保を図りますほか、自転車専用の走行空間の整備もさらに進めていきたいと考えております。

また、自動車のドライバーに対しまして、高齢者を始めとする歩行者、あるいは自転車に対する保護意識の徹底をさらに図っていきたくと考えておりまして、歩行者妨害等の交差点違反の取締りを強化したり、あるいはドライバーに対する広報、啓発といったことを

推進してまいりたいと考えております。

さらに、自転車の運転者に対しましても、一層のルール遵守の徹底を図っていく必要があると考えておりました、子供はもちろんですが、高齢者、大人を含めまして、自転車安全教育を推進いたしますとともに、悪質、危険な違反に対しては、指導、取締りを徹底してまいりたい。また、本年6月から自転車運転者講習制度が開始されておりますので、これらの的確な運用ということを含めまして、ルール遵守の徹底を図っていきたいと考えております。

3つ目の「生活道路における安全確保」でございます。生活道路につきましては、ゾーンを設定しまして、最高速度30キロの区域規制や路側帯の設置、拡幅などを行いますゾーン30の取組を推進しております、これまでに約1,800カ所を整備しておりますけれども、平成28年度までには約3,000カ所まで整備を進めてまいりたいと考えております。

その他の生活道路につきましても、速度抑制や通過交通の抑制、排除を図る対策を積極的に推進することといたしておりました、特に従来、生活道路における速度違反の取締りというのは、取締りをする場所とか時間の制約ということがありまして、なかなか実施が難しいというのが実態としてあるわけですが、現在、新たな自動取締り装置の導入に向けた作業なども進めておりました、これらによりまして、生活道路における取締りの強化を図ってまいりたいと考えております。国土交通省さんの施策と連携をいたしまして、こうした取組を進めることで、生活道路における交通事故の防止が図られるのではないかと考えております。

「その他重要施策」といたしまして、何点か申し上げたいと思います。

まず、今後の事故防止を図る上では、さまざまな対策の前提となります交通事故分析の高度化を図る必要があると考えておりました、現在、各都道府県警察でGIS等を活用した分析システムの整備を推進しているところでございまして、これらとともに国民にとってわかりやすい、あるいは関係機関にとっても活用しやすい事故情報の提供、発信にも努めていきたいと考えております。

2つ目といたしまして、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けまして、今後訪日外国人の一層の増加が見込まれるところでございます。外国人に対しまして、我が国における交通ルールの広報、啓発をしたりとか、あるいは外国人にとっても分かりやすい道路標識の検討なども、今後進めていきたいと考えております。

3点目でございますけれども、最先端の情報通信技術を活用いたしまして、例えば安全でゆとりある運転を行うために、必要な情報を車両に提供するシステムの導入といったことなど、警察におきますITSの推進を引き続き図ってまいることとしておりますほか、近年、政府においても取組を強化しております自動運転の技術がかなり進展しておりますけれども、これにつきましても、それが安全を確保した形で普及をしていくという限りにおいては、大変社会にとって有効といいますか、今後の事故防止にも大いに寄与するものとなると考えられますことから、警察といたしましても自動運転システムに関しまして、その実

証実験を安全に行うための環境整備でありますとか、将来完全自動運転のようなシステムが実現した場合の、事故に対する責任、義務のあり方の検討といったことも今後進めていくこととしております。

そのほか、信号機等の老朽化が進んでいることも踏まえ、戦略的な交通安全施設の維持管理に努めてまいりたいと考えておりますほか、事故分析を踏まえ、事故抑止に効果が高いと認められる悪質・危険な違反などに対する指導取締り、また、飲酒運転など悪質な違反を伴う事故等につきましては、厳正な捜査を推進して、的確な行政処分を行うことによって、危険な運転者を早期に排除するといったことなど、広報、啓発、交通安全教育、あるいは法執行力の発揮、適切な交通規制や安全施設整備など多面にわたる取組によりまして、交通事故の抑止に警察として貢献してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○福田参事官 続きまして、文部科学省さん、お願いします。

○文部科学省竹林室長 文部科学省でございます。お手元の資料3に基づきまして説明いたします。

学校における交通安全教育でございますけれども、各学校、小学校、中学校、それぞれ少なくとも年に1回は警察の方に来ていただいて、交通安全教室を開催されて、そこで子供たちに対する安全教育が行われております。また、いわゆるホームルームといったところで子供たちに交通安全について、教員のほうから指導を行っているところでございます。文部科学省としましては、そういった学校における交通安全教育を推進するために、教職員向けの安全教育資料を作成し配付する。また、児童、生徒向けの安全教育資料を作成して、配付しているところでございます。

また、それぞれの学校における交通安全教育の指導者といった方々を対象にした研修会も開催しております。子供によっては通学、そのほか生活上、交通事故に巻き込まれることがないようにというだけではなくて、特に中学生以上になりますと自転車に通学したりしますので、自分自身が加害者にもならないという観点も含めまして、各学校におきまして、交通安全教育が徹底して行われていると考えております。また、最近では、万が一事故に遭った場合の応急手当の方法であったり、そういったことも教職員に対してさまざまな研修の機会を設けております。

学校における交通安全教育は、学校の外の地域の方々の協力がないと、なかなか学校だけで十分できない面もございますので、特に平成24年の京都府亀岡市の事故を受けまして、各地域で学校、市町村教育委員会、そして、それぞれの警察、国道を管理している国道事務所とか、県道を管理している道路管理者の方々とも一緒に協力しまして、通学路の緊急合同点検を実施しました。こういった地域の方々の協力を得て子供たちの通学路、交通安全を確保するために、さまざまな取組を文科省としても今度とも支援していきたいと考えております。

以上でございます。

○福田参事官 国土交通省さん、お願いします。

○国土交通省西村室長 国土交通省でございます。

資料4のほうに「国土交通省の今後の交通安全施策」ということで取りまとめてございます。内容的に道路交通、鉄道交通、海上交通、航空交通と分かれてまいります。担当の局並びに海上保安庁から御説明いたしますので、どうぞよろしく申し上げます。

○国土交通省酒井室長 道路局の酒井と申します。

まず「1. 道路交通の安全」ということで御説明をさせていただきます。

1 ページ目をごらんいただきたいのですが、交通事故の現状の推移ということで左側に示してございますけれども、昔という言い方はおかしいですが、1万6,000人ぐらいから現在は4,000人ということで、こういった経緯があるということで、大体4期にわたって皆様方の知見とか、あるいは私どもが関係省庁と協力しながら、こういったものが実現されてきたのかなと思っています。

他方、現状を分析したものが右にございます。「人口10万人あたり死者数」ということで、自動車乗用中につきましては、ほぼ先進国の中でトップということで今言っているわけですが、実は歩行者・自転車乗車中のところが先進国でも人口10万人当たりで考えると最下位ということで、ここら辺のところを何とかしないと、世界一の安全ということを目指すことはできないのかなと思っております。特に歩行者、自転車乗車中の死者数の半数が約500mの身近な道路で発生しているという現状もございます。この辺のところを取り組まなくてはいけないのだらうと考えています。

他方、生活道路というものに、今まで何でそんなに組み組めていないのかというところの部分について御説明をしたいと思っておりますが、2 ページ目ですけれども、日本と欧米の市街地の形成の形態が突出的に違います。日本は農村的な、自然発生的な住宅街といった形になっていますので根本的に道路の構造が違います。そういった中で私どもも道路整備を通じて、できるだけ安全な高速道路というものにできるだけ通過交通を変えていこうと思っておりました。ここにもありますように、高速道路は約10分の1一般道路に比べて安全性が高いということがわかっております。しかしながら高速道路の利用数を見ると、先進国の中を比べれば半分ぐらいという状況です。将来はできるだけ欧米並みの高速道路利用数に上げていくことが必要ではないかと考えています。

3 ページ目ですけれども、他方どのぐらいの整備が進んでいるのかということですが、10年ほど前には、例えば首都圏で考えますと3環状道路の整備は約3割でした。昨年、平成26年までで7割、今年度中には8割ぐらいまで達成するというところで、おおむね幹線の通過交通を排除する幹線道路が整備されていく。

ミクロ的な話をしますけれども、右のほうに例えば圏央道の神奈川県側がさがみ縦貫と言われておりますけれども、そこがつながりました。そこでは圏央道が開通いたしまして、その交通量が純増するわけですが、その近くの国道の交通量は5%程度ということでそんなに減りません。さらに、その下にある県道とか市道といったところを見るとか

なりの交通量が減るとい形になります。このエリア的なところで見てみると、6カ月間の比較ではございますけれども、事故件数も1割程度減っているという形で、できるだけ安全な高速道路に移管していったほうがいいのではないかと考えている。こういったことができたがために、まさしく生活道路に対しての安全対策というのは、本格的に取り組めるのかなと考えております。

その取り組み方ですけれども、ビッグデータという形で自動車の走行データがいろいろなところで把握することが可能になっております。そういった細かい例ではございますけれども、どこでブレーキを踏んだのかとか、どこで速度が出ているのかといったところが結構細かくわかるようなことになりましたので、そういったものを使って分析をしていきたいと思っています。

さらに、5ページ目ですけれども、そういった形で生活道路の危険な箇所がわかりますと、そういった部分の対策をしていきたいと思っています。先ほど警察庁さんからもお話がございましたけれども、ゾーン30という形で規制がされている。そういう生活エリアみたいなおところになりますけれども、そこら辺の危険箇所を道路側からも入りにくい対策とか、あるいは速度が出にくい物理的なものをセットしていける形の取組というものも、今後やっていかなくてはいけないと思っています。この辺は各省庁と連携しながらやっていきたいと思っています。このような形で国土交通省としても、道路の交通安全対策について取り組んでいきたいと思っています。

以上です。

○国土交通省久保田室長 引き続きまして自動車局から、自動車から見た安全の話を少し説明させていただきます。資料は7ページからになります。

きょう、簡単に御説明させていただく点は3点でございます。1つはトラック、バスの事業用の車の安全、車そのものの安全、最後は被害者救済の立場での安全という3点、自動車局で取り組んでいるということでございます。

1点目のトラック、バスといった事業用の自動車の安全については、前回の平成30年までに2,500人以下とする目標に対して、事業用の分野でも死者数半減、特に飲酒運転事故はゼロにしようということを目指して活動しております。事故あるいは死亡事故件数が減ってはいるものの、なかなか減っていかない。特に飲酒運転等では、まだまだゼロという目標には届いていない状況がありますので、さらなる事業者の安全意識の向上、あるいは関係者が一体となった安全対策の推進といったことを含めて、施策を実施しているという状況でございます。

2点目の車両安全対策は、資料が8ページから14ページまでいろいろついております。これを一つずつ説明すると時間も足りませんので、簡単にどういったことが中に入っているかということをごくつと説明させていただきたいと思いますが、車側でも、毎回の第8次、第9次といった交通安全目標に対しまして、このうち車の安全対策でどれぐらい死傷者数を減らせるかという目標を掲げて、それに対して、実際に車の安全対策を進めること

でどれぐらい達成できたかというPDCAを回しております。それが8ページのほうに書いてあります。

それから、このPDCAを回して今までのところは、おおむね車両安全対策による効果というものは我々が計算しているわけですが、実際にそれを達成するための施策が9ページ以降に書いていますが、一つは車をぶついたり、最近でありますと自動ブレーキの性能評価といったものをして、どれぐらい安全な車かというので個々の車の点数化をして公表していく。あるいはチャイルドシートについても同じような評価をして、特にチャイルドシートについては、車の販売店あるいは市町村の窓口のみならず、小児科、産婦人科といった子供が集まるところに50万部ほどパンフレットを置いておいて、こういった普及、啓発に努めているという状況がございます。

それ以外に、新しい将来の安全な車の開発というものを、産学官で協力して推進しているという活動もここ20年ほどやっております、最近でありますと資料12ページのほうになりますが、自動運転ということも出てきております。先ほど警察庁さんからもお話がありましたが、関係省庁と連携しながらより安全な自動運転の普及、あるいはこういったことができるならば、運転者のミスによる事故を減らしていきたいということで、国際的な取組、国内の取組、両面からいろいろやらせていただいております。

車両安全対策は、あと2つありますが、車から事故が起これば自動的に医療機関等に通報するということやリコール制度等について、今年に入ってタカタのリコール等が問題になっておりますが、ああいった場合も含めて、いろいろ我々が調査できる場所を法律上で広げていって、より充実したリコール制度をやるといったこともやっております。これが2点目でございます。

最後の3点目でございますが、安全運転の推進、あるいは被害者救済ということで取り組んでおまして、主に事業用の運転者中心になりますが、あなたはどれぐらいの安全運転の能力がありますかと。こういうところに時々注意散漫になることがありますねという評価をしてあげたり、実際にどういったときに事故が起きやすいのか体感してもらう安全運転教育、あるいは実際の事故現場等に遭遇したときに、救急の応急手当てができるようにするための講習会、あるいは被害者救済ということで関係医療機関等に対する救急医療設備の整備、あるいはそもそもの医療機関の被害者救済の拠点の整備といったことも取り組んでいるという状況でございます。

雑駁でございますが、以上でございます。

○国土交通省村田監理官 引き続きまして、鉄道関係について御説明をいたします。

19ページをごらんいただければと思いますが「鉄道運転事故の発生状況」でございます。左のグラフのところを見ていただくとわかると思いますが、鉄道運転事故の件数は長期的に減少傾向という状況でございます、平成26年は773件という件数でございます。それから、平成3年のところと平成17年のところで死傷者が多い年がございますけれども、この年は大きな事故が起きた年ということでございまして、このように鉄道の場合、一た

び衝突とか脱線といった事故が発生しますと、多くの死傷者が生じるおそれがあるということで、総合的にいろいろな安全対策を講じる必要があると考えてございます。なお、ちなみに平成18年以降、乗客の死亡事故は発生しておりません。これが鉄道最大の目標ではないかと思っております。

右のほうのグラフでございますが、運転事故の種類ごとにどういった状況にあるかということでございます。まず、一番上の踏切事故が全体の約3割を占めてございますが、長期的には減少傾向にあると考えております。それから、2番目の人身障害は全体の約6割を占めておまして、このうちの半数が一番下にありますホームの人身事故でございます。これにつきましては横ばいという状況でございます。あと、ホーム事故について特徴的なことにつきましては、赤い点線で書いてございます。酔客によるものが約6割を占めているという状況になってございます。ちなみにホーム事故以外の人身障害事故としては、線路内立ち入りといった事故が該当するということでございます。

20ページ以降で、3点ほど施策について御紹介をさせていただきたいと思っております。1点目は20ページでございますけれども「鉄道交通の安全に関する知識の普及」でございます。先ほど御説明しましたように、鉄道の運転事故の多くはホーム上での列車との接触、転落して列車等と接触、あるいは踏切の無謀な横断、線路内に立ち入るといった原因で多く発生しているという状況でございます。鉄道事業者も安全対策を推進しておりますけれども、鉄道事業者だけではなかなかこういった事故を防げないということで、利用者あるいは踏切通行者、鉄道の沿線の住民の方々の協力が不可欠と考えているところでございます。

こういった観点から、例えば鉄道の安全利用に関する手引でありますとか、児童向けの映像のコンテンツといったものを作成いたしまして、公表をしているという状況でございます。それから、各種のいろいろなキャンペーンとか啓発活動を行っております。下の3つの箱がありますけれども、左から春、秋の「全国交通安全運動」でありますとか、あと「プラットフォーム事故0運動」「踏切事故防止キャンペーン」といった活動を関係機関、例えば踏切事故で言いますと国交省、鉄道事業者に加えて、関係自治体あるいは警察の方とも連携をしながら行っているという状況でございます。こういった対策は引き続き行ってまいりたいと考えているところでございます。

2点目が21ページでございますが「鉄道輸送の安全確保に係る保安監査の体制強化」ということですが、保安監査といいますのは簡単に言いますと、鉄道事業者の現場に入って、安全確保の取組ですとか、法令の遵守状況を確認するという制度でございます。これについて見直しを行ったということでございます。

見直しのきっかけとなりましたのは、上のところに書いてありますけれども、いわゆるJR北海道問題ということで、JR北海道で軌道の変位を補修せず放置していたとか、あるいは検査データの改ざんが見つかったという話がありまして、私どもとしては、平成26年1月24日に事業改善命令等を発出したということがございまして、こういった問題を受けまして、保安監査の中身について見直しを行ったということでございます。

見直し結果が一番下の箱のところでございますけれども、幾つか御紹介させていただきますと、例えば過去の監査結果とか、事故の発生状況から事業者の体質等を体系的に分析して、それに基づいて方針を立てて、それに基づく監査を行う。より効果的な監査を行いたいということでございます。

それから、例えば今までは重大な事故等が発生した際に、臨時に事業者に立ち入って保安監査を行うということがありましたが、重大な事故に至る前の段階で、トラブルの発生状況とかを踏まえて機動的に監査に入るでありますとか、あるいは監査のやり方の部分、一番下の部分でありますけれども、現場を重視するという事で多くの現場に入るとか、あるいは一般職員クラスから個別に話を聞く。あるいはなかなか本監査につきましては、サンプルで抜き取って状況を調べるわけですが、そういった数を増やすでありますとか、改ざんという状況もございましたので、元データまでさかのぼって確認するとか、こういったこと取組を今年度から始めておりまして、来年度以降も引き続きこういった対応を行いたいというところでございます。

最後は22ページでございますが、踏切関係でございます。踏切関係につきましては、事故の状況で御説明したとおり、長期的には減少という傾向でありますけれども、まだ改良すべき踏切道が残されているという認識をしております、ここに掲げております対策を引き続き講じていきたいと思っております。

3点ありますけれども、1つが踏切の立体交差化、歩道拡幅などの構造の改良、歩行者等の立体横断施設の整備の促進でございます。

2点目ですけれども、遮断機を設置するとか、あるいは検知能力の高い障害物の検知装置を設置するとか、視認性をよくするという事で全方位型の警報装置を設置するとか、こういった事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を促進する。

あるいは、一番下のところでございますが「踏切道の統廃合の促進」ということで、例えばでございますけれども、これは遮断機も警報機もない踏切でございますが、これが複数あった場合に、一つを1種という遮断機、警報機がついている踏切に整備、拡幅をして、周辺の4種の踏切を廃止するといった、統廃合の促進を進めてまいりたいと考えているところでございます。

右下のところですけれども、高齢者ということでも対策を講じてまいりたいと考えておりまして、歩行者の年齢別の踏切事故の件数のグラフでございますが、ごらんいただきますと、65歳以上を高齢者と考えると36%ということで、約4割を占めているという状況にございますので、高齢者の歩行者対策も重要な対策と考えております。

具体的な中身ですけれども、例えば踏切の保安設備の整備のところに書いております。高齢者の方でも認識しやすいように、見やすい全方位型の警報装置を設置するでありますとか、あるいは踏切に取り残された高齢者に対する対策ということで、非常押しボタンの表示を見やすくするでありますとか、非常押しボタンを操作して、操作の内容について周知徹底、この非常ボタンを押すと列車に踏切で何かあったということを知らせて、運転士

が列車を止める。事故を防ぐことができますので、こういった対策を講じていきたいと考えてございます。

鉄道関係は以上でございます。

○国土交通省黒田室長 続きまして、海上交通の関係でございます。資料の23ページ以降でございます。

まず、海上交通につきまして、どのような形で安全対策を講じているかという体制を少し御説明させていただきますと、23ページでございますが、国土交通省海事局というのがございまして、ここでは船や船員の関係などを担当しております。また、事故が起きた場合の原因究明などでは、運輸安全委員会というところもございまして。事故が起きた場合の海難の救助でありますとか、あるいは海上交通を管制するということになりますと、右上にございます海上保安庁が役割を果たしてございまして、このほか港湾局、気象庁、あるいは水産庁とそれぞれいろいろな部署が連携をしながら、海上交通の安全対策に取り組んでいるという状況でございます。

24ページでございますが、後ほど海上保安庁さんの関係については、別途御説明を申し上げたいと思っておりますけれども、私ども海事局の関係では船の安全確保ということで、大きく「船舶検査」でございますとか、あるいは「運航労務監査」という形での監査を行っているところでございます。「船舶検査」につきましては、船舶の構造や設備がきちんと基準どおりになっているかというものを確認するものでございまして、「運航労務監査」につきましては、運送事業を行っている事業者に対しまして、船員や運航の状況などがちゃんと規則にのっとって行われているかということを確認するものでございます。

このほか、左下でございますが、外国の船舶に対しましてもPSCという形で、国際規則にのっとっているかどうかという観点から立入検査を行っているところでございます。また、右下にございますように「運輸安全マネジメント」ということで、事業者の自主的な安全対策の取組についても推進をしているところでございます。このほか「安全総点検」でございますとか「小型船舶の安全キャンペーン」ですとか、普及啓発的な活動も行って、ハード、ソフト両面からの安全対策に取り組んでいる状況でございます。

25ページでございますが、このような対策をこれまで継続して取り組んでまいりまして、少し長期的な事故の動向を示したものでございますが、戦後非常に大きな事故も起きまして、多数の死者等が発生することもございましたが、近年では、大体2,000隻台前半ぐらいの事故隻数、死者等も減少してきているという状況になってございます。

26ページでございますが、今後事故の件数等を減らしていくに当たっての課題と考えてございますのが、プレジャーボートを始めとする小型船舶に対する対策であろうと考えております。一番左にございますようにプレジャーボート、あるいは漁船という小型船舶が事故全体の7割を占めるという状況でございます。また、この原因を見ますと見張り不十分でありますとか、操船不適切等々、いわゆる人為的な、ヒューマンエラーの要因によるものが7割、8割を占めているという状況でございます。

こういうことを受けまして、27ページでございますが、今後海事行政として取り組んでいく大きな課題としては、ヒューマンエラーの防止対策を進めていく必要があると思っております。大きく分けると「技術の活用と普及」「自主的な安全対策の促進」「効果的な情報提供・注意喚起」という3つの柱を書いております。技術の面では、AISの普及などもこれまで取り組んできたところでございますが、今後スマートフォンの普及なども踏まえた対策を講じていきたいと思っております。また、自主的な点検あるいはトラブルシューティングということによって、自主的に安全を確保していただくことも重要でございますし、特に救命胴衣の着用促進なども推進していくべき課題だと考えております。

効果的な情報提供としては、先ほど申し上げた運航労務監理官でありますとか、船舶検査官といった職員による訪船指導なども実施をしてまいりたいと思っておりますし、また、免許については更新がございます。この更新の機会などを捉えて、講習の内容を充実させていきまして、情報提供等を充実したいと思っておりますところでございます。

本日は時間もございませんので、このうち2つほど主なものを御紹介させていただきますと、まずは、28ページでございますが「スマートフォンを活用した船舶衝突事故の防止対策」とでございます。衝突防止についてはAISという機器もございませぬけれども、これも普及が必ずしも十分ではないということでございまして、他方でスマートフォンのような機器は非常に今普及をしております。これの通信機能を活用するとか、あるいは自船の位置情報を発信する、ほかの船舶の情報を入手することによりまして、安全を確保していくことができるのではないかとということで、今後こういったものについて、開発などを進めていく必要があるのではないかと考えているところでございます。

29ページでございますが、ライフジャケットにつきましても、近年さまざまな普及活動を行ってございまして、着用率が向上してきているところではございますけれども、毎年100人前後の海中転落による死者も発生をしているところでございます。ライフジャケットを着用しますと、生存率が高くなるということが左下の図にあるように明らかでございますので、この着用については、平成15年から一部の船舶について義務を課しているところでございますけれども、海中転落者の着用率が5割前後であるという状況に鑑み、今後、着用義務のあり方なども検討していく必要があるのではないかと考えているところでございます。

続きまして、海上保安庁からです。

○海上保安庁安尾室長 海上保安庁です。

海上保安庁からは、今回の10次の目標に掲げようと考えております目標に沿って、3つの施策を紹介させていただきます。

まず、30ページになりますが、小型船の安全対策ということで、海難の約7割を占めていますのが小型船であるということに着目いたしまして、当庁では10次の計画の中で小型船の安全対策として、ここに書いてあるのですけれども、海難防止講習会等のあらゆる機会を通じて意識づけを強調、強化するというところで、交通ルールの遵守等についての指導

の積極的な推進を進めていきます。また、小型船につきましては航海計器等が非常に貧弱でございますので、特にスマホを活用しまして、先ほど海事局からもございましたが、当庁では既にスマホを使った情報提供を開始しておりますところではありますが、7月1日からここに絵に示しておりますように、利便性向上を図るために、スマホ専用のウェブ画面を使って情報提供を開始しております。引き続きまして次の計画期間中には、浅瀬であったり、水深といった海図に記載のある情報のデータの重畳化も図っていこうと考えております。

31ページですけれども、一たび海難が発生した場合に、多大な被害が発生するおそれのある輻輳海域におきまして、この安全対策を図る、強化するというところで、まずは東京湾におきまして、東京湾全体を一帯に捉えて今は4つの港内管制室というのと、東京湾海上交通センターという船舶の管制を指揮する組織があるのですが、これを1つに統合しまして、東京湾全体を一元的に管制する体制を構築することとしております。

32ページですけれども、一たび海難が発生した場合に、人命を迅速に救助するということを目指しまして、絵に描いてあるとおりではございますが、遭難信号の即時探知を可能とする新型衛星へのシステムの移行、航空機等の代替整備に合わせた高性能化、特殊救難隊潜水士等の技能の向上、ライフジャケットの活用としまして、自己救命策確保に重点を置いた指導啓発を行っていくということで、こういったことに取り組んでいくこととしております。

○国土交通省松本課長 最後でございますけれども、航空分野、航空交通の安全につきまして御説明申し上げます。

第10次計画期間中の対応すべき新規の事項及び重点的に取り組む事項につきまして、4点御説明申し上げます。

まず、33ページで1点目「航空安全プログラムの更なる推進」でございますけれども、ICAOの国際的な取組の中で進められております「航空安全プログラム（SSP）」と申しておりますけれども、これを着実に進めていくということでございます。具体的には安全に関する指標、目標値を設定いたしまして、この目標値を管理する形で安全対策を進める。また、監査等も行っていくわけですけれども、その際の基準をきちんとつくっていく。そして業務提供者については航空運送、管制、空港、3つの分野がございますけれども、こういった業務提供者に対して、この基準に基づきまして監査を強化していく。それから、安全情報を収集、分析し、それをもとにして予防的な安全対策を進めていく。さらには、安全文化というものをづくり出していくということ、このSSPを通じて進めてまいります。

2点目が新規の国産ジェット、MRJへの対応でございます。MRJにおきましては、現在開発が進められているところでございます。平成29年度中での実用化に向けまして、ことしの秋ごろの初飛行も含めまして、現在進めているところでございますけれども、これに対しまして私ども安全当局といたしましては、製造国としての責任というものを世界的に負っていくことが必要になります。したがって、そういった新しい立場に基づきまして、安全性の審査をきちんとして、安全性の高い航空機として、このMRJを世に送り出していく

ことについて、対応してまいりたいということでございます。

35ページでございますけれども、引き続き国際も含めまして、航空交通が拡大をしている傾向でございます。この中で新たな技術の導入も含めて、航空交通の安全の確保のために、10次の計画期間中につきましても着実に施設整備等を進めまして、安全を高めてまいりたいと思っております。

具体的な例として、3つほど挙げさせていただいておりますけれども、一番左側のデータリンク通信を使うことによりまして、通信の聞き間違い、話し間違いといったヒューマンエラーのファクターを軽減することが可能になり、より信頼性の高い通信が可能になるというものでございます。

真ん中のところの「航空路監視機能の高度化」でございますけれども、現在二次レーダーで行っております航空路監視につきまして、より精度の高いさまざまな技術を活用いたしまして、信頼性の高い高度な航空路監視ということを進めてまいります。

3つ目は空港のほうでございますけれども、滑走路誤進入というのが空港で起きる大きな安全上の懸念でございますが、これに対応するために警告灯でありますとか、そういったものを使いまして、ハード、ソフト、あわせて対策を進めてまいります。

36ページ、これも新しい話題でございますけれども、無人航空機でございます。最近、技術の発達に伴いまして、ドローンと言われているマルチコプターのようなものも含めて、急激に普及が進んでまいっております。こういったものに対しまして、適切にルールに基づいて運航していただく。それによりまして、さまざまな分野での活用を進めて、新たな成長戦略にも結びつけていくということをやっていきたくと思っております。

具体的には、7月14日に航空法の一部を改正する法案を閣議決定しておりますが、これが緊急に実施すべき第1ステップでございます。言ってみれば、無人航空機における最低限の交通安全ルールといったものをつくらせていただくということでございます。

具体的な中身としては(1)として、国土交通大臣の許可を受けなければ、空港周辺でありますとか、あるいは人家が密集している地域におきましては飛行することを認めないこととし、安全を確保する場合に許可をするという形でございます。

(2)でございますけれども、基本的には日中目視の範囲内で飛ばすといった安全に配慮した飛ばし方をさせていただきますけれども、これについても安全をきちんと担保できるという方については、承認という形で柔軟に飛行させていくことにより、さまざまなニーズに対応していくということでございます。

また、第2のステップとして、こういった安全ルールの上に利用促進と安全確保ということの両立に向けて、関係者の意見もきちんと聞いた上で、全体的な制度構築を図ってまいりたいと思っております。さらに一番最後でございますけれども、国際的にもこういった無人航空機が運航していくという場面が近い将来想定されており、2019年を目途に国際的な検討が行われておりますので、これに積極的に参画していくということでございます。

以上でございます。

○福田参事官 関係省庁からの説明は以上でございます。

○赤羽座長 ありがとうございます。

ただいまの各省庁からの御説明につきまして、御質問、御意見等がございましたら御発言をお願いいたします。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。後でお気づきになったことがありましたら事務局にメール等で御連絡ください。質問と回答につきましては、次回以降に、この場で共有させていただけるそうです。

続きまして、議事2「第10次交通安全基本計画の骨子（案）について」事務局より御説明をお願いいたします。

○福田参事官 資料5、6、7、8でございますけれども、資料7は前回、前々回に委員の皆様からいただいた御意見等に関しまして各省の対応を簡潔に記載したものです。資料8は前回も見ていただきました、関係機関からの意見等についての各省の回答を簡潔に記載したものでございますが、こちらは時間の関係上、御説明を省かせていただいて、適宜御参照していただきたいと思っております。

まず、資料5でございます。10次計画の目次の新旧対照表でございますけれども、ほとんど同じになっていますので、変わったところだけを指摘させていただきます。

まず、1ページ目の道路のところでございますけれども、第1部第1章第2節の安全の目標についてのところでございますが、現状について、小見出しで「1 道路交通事故の現状」「2 道路交通を取り巻く状況の展望」という小書きをしておりますが、この辺は少し簡潔にいたしまして「1 道路交通事故の現状」ということで、まとめさせていただきますと思っております。

第3節が、大分御議論いただきました視点の部分でございますけれども、9次計画との関係で、一つは「I 今後の道路交通安全対策を考える視点」の「1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象」のほうは「幹線道路」が抜けまして、今回は「生活道路」に特化されるということでございます。

もう一つ「2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項」が、丸々10次で新規ということで挙がっておりまして、3つほど「(1) 交通実態等を踏まえたいきめ細かな対策の推進」「(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進」「(3) 先端技術の活用推進」を追加させていただいております。

「II 講じようとする施策」の8本立ては変わっておりませんが、被害者支援の記述の仕方につきまして、前回の御議論も踏まえまして、損害賠償の適正化というところを省きまして「被害者支援の充実と推進」と置かせていただいております。

2ページ目は、鉄道、踏切がございまして、こちらは柱立てとしては変更箇所がございません。

3ページ目の海上も変更がございません。航空の部分につきましては「II 講じようとする施策」のところ、いろいろ順番が変わっておりますけれども、変わったところは2点でございます、前回の1番が「総合的な安全マネジメントへの転換」でございますが、

今回は「航空安全プログラムの更なる推進」。それから5番目に今ほど御説明もございましたが「無人航空機の安全対策」が新規で入っているという状況でございます。

続きまして資料6、骨子について御説明を申し上げます。

1ページ目「まえがき」の部分でございますけれども、死者数の状況などを御説明しながら、4番目の丸のところ「本計画は、平成28年度から平成32年度までの5か年の計画とする」としております。

「計画の基本理念」は、現状同様8本の柱を立ててございますけれども「1 交通事故のない社会を目指して」ということで、4番目の丸として「究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである」としております。

「2 人優先の交通安全思想」でございますが、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保する必要があるとしております。

「3 交通社会を構成する三要素」。人間、交通機関、交通環境という3つの要素でございますが「(1) 人間に係る安全対策」として、知識・技能の向上、交通安全意識の徹底などを書いております。裏側の2ページ目をごらんいただきますと、教育、普及啓発活動、住民の関与といったことを記載いたしました。

「(2) 交通機関に係る安全対策」として、新技術の活用や不断の技術開発を挙げております。

「(3) 交通環境に係る安全対策」の分野につきましては、人間と交通機関との分離を図る。接触の危険の排除、高齢化、国際化を踏まえ、また、防災の観点にも配慮するとしております。

4番目が「情報通信技術の活用（ICT）の活用」。

5番目が「救助・救急活動及び被害者支援の充実」。

6番目が「参加・協働型の交通安全活動の推進」。

7番目が「効果的・効率的な対策の実施」。

8番目が「公共交通機関等における一層の安全の確保」としております。

3ページ目からが、陸上交通についての記述でございます「第1章 道路交通の安全」でございます。

「第1節 道路交通事故のない社会を目指して」としてございまして、この事故のない社会を目指してという表現は、各交通機関共通で触れられている表題でございます。3番目の丸のところ「究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである」。次の丸のところ、死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少についても取組を行っていく。5番目の丸のところ、安全義務違反に起因する事故の抑止、生活面、環境面などを含め、あらゆる観点から交通事故が起きにくい環境をつくっていくとしております。7番目の丸のところ、地域の交通実態を踏まえて関係者が連携を強化し、住民が参加・協働していくということを記載しております。

「第2節 道路交通の安全についての目標」でございます、Iの1のところ「道路

交通事故の現状」を記載させていただいておりまして、4ページ目の冒頭2番でございますが「道路交通事故の見通し」で長期予測の結果を記載させていただいております。3パターンの試算をいたしましたけれども、結果として、死者数については一番少ないものが2,500人、一番多いものが3,600人、死傷者数につきましては、一番少ないものが51万人、一番多いものが61万人でございました。目標値につきましては、現行の9次計画と同様の記載をしていきたいと思っておりますが、数字については伏せております。この後、資料9に基づきまして、別途、この目標値については御意見を賜りたいと思っておりますので、そこでの御意見をぜひお願いしたいと思います。また、4番目の丸といたしまして、前回御審議いただきました歩行中、自転車乗用中の死者数につきましては、交通事故死者数全体の減少割合と同程度、またはそれ以上の割合で減少させることを目指すと記載させていただきました。

「第3節 道路交通の安全についての対策」として「I 今後の道路交通安全対策を考える視点」でございますが、こちらは前回または前々回、いろいろ御議論いただいた結果を書いておりますので柱だけを御紹介いたします。5ページ目で「1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象」といたしまして「(1) 高齢者及び子供の安全確保」。そして、中段ですが「(2) 歩行者及び自転車の安全確保」。次のページに参りまして「(3) 生活道路における安全確保」としております。

もう一つ、10次計画で新たに入ります「2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項」といたしまして「(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進」「(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進」「(3) 先端技術の活用推進」という3本を置いております。

7ページ目からが道路交通についての「II 講じようとする施策」でありまして、環境整備の点につきましては生活道路から入っております、2番目の丸の2ポツ目ですと通過交通の排除、交通事故の多いエリアでの対策を推進していくですとか、5番目のポツですと通学路の安全対策、下から2番目の丸ですと、先ほども御説明がありました「高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化」。

一番下の丸からが幹線道路に入りますけれども、8ページ目に移っていただきますと、最初のポツのところでは歩車分離信号の運用などが入っております。8ページ目の最初の丸のところでは「自転車利用環境の総合的整備」。次の丸のところでは「交通安全施設等の整備と戦略的な維持管理等」。この中では地域住民の参加のもとでの交通安全施設の点検などが記載されております。

9ページ目は、2つ目の丸のところに「災害に備えた道路交通環境の整備」で、いろいろと記述をさせていただいております。また、一番下の丸のところでは「道路交通情報の充実」。一番下の行でございますけれども、系統的でわかりやすい案内標識の整備ですとか、次のページに続きまして、案内標識の英語表記改善の推進、国際化の進展といったことも書かせていただいております。

最初の丸のところは「交通安全に寄与する道路交通環境の整備」でございまして、2ポツ目では過労運転ですとか、高齢者の増加といったものに対応しまして、追い越しのための付加車線ですとか「道の駅」等の休憩設備といったことを記述しております。

中段に「2 交通安全思想の普及徹底」というものがございます。最初の丸のところ、心身の発達段階や、ライフステージに応じた交通安全教育の徹底ということを書いております。2つ目の丸では高齢化の進展への対応、地域ぐるみでの高齢者の安全確保といったことを記載いたしました。

11ページ目に移りますと、3行目ないしは6行目で、交通事故被害者の視点を踏まえ、または被害者等の声を取り入れるなどといったことを記述しております。中段の6つ目のポツなのですけれども、自転車利用者に対して交通ルールの遵守を徹底するなど、自転車の安全利用の推進、その次として、チャイルドシートの正しい使用方法の周知徹底といったことを記載させていただいております。

12ページに移りますと、例えば上から3つ目のポツですが「大学生・専修学校生等に対する交通安全教育を推進し、若年層に対する教育活動の充実を図る」といった記述もございます。

中段から「3 安全運転の確保」でございまして。最初の丸で運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた、運転者教育の充実ということがございます。3つ目の丸のところでは、高齢者対策の充実ですとか、免許の自主返納に絡んだ対策の充実ということも記載をしております。

少し飛びまして、14ページの冒頭が「4 車両の安全性の確保」でございまして、2番目の丸の中で先ほども御紹介がありました先進安全自動車（ASV）の普及促進、自動運転技術の普及のための環境整備、その次の丸のところ、自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進などを記載しております。

15ページに「5 道路交通秩序の維持」。下のほうに「6 救助・救急活動の充実」という部分がございます。めくっていただきまして16ページに参りますと、3番目のポツでドクターカーの活用促進、ドクターヘリの推進といったことが書いてあります。また、最初の丸のところ、事故自動通報システムの活用拡大といった記述もさせていただきました。中段の「7 被害者支援の充実と推進」ということで、内容をさまざまに記載させていただいております。

17ページの下の方から「8 研究開発及び調査研究の充実」ということでございまして、18ページのところの上から5番目の丸で「交通事故分析のためのデータの充実・活用」ということでございました。前回、事故データと治療データのマッチングという御意見がございましたが、これにつきましては、病院が保有するカルテ等の診療情報には多くの個人情報があるので、その提供には慎重な検討が必要だという関係省庁さんの御意見も踏まえ、その辺についての記載は今していないところでございます。

「第2章 鉄道交通の安全」でございまして。「第1節 鉄道事故のない社会を目指して」