

となっております。一番下のところに「Ⅱ 交通安全基本計画における目標」がございます。乗客の死者数ゼロを継続する。運転事故全体の死者数を減少させるということでございます。

19ページに参りまして「Ⅰ 今後の鉄道交通安全対策を考える視点」でございますけれども、2番目の丸のところ、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図る。また、3つ目の丸で利用者等の関係する事故の防止といったことを踏まえまして、さまざまな施策を記載させていただいております。

21ページが「第3章 踏切道における交通の安全」でございます。こちら「第1節 踏切事故のない社会を目指して」としてあります。中段の「Ⅱ 交通安全基本計画における目標」でございますけれども、こちらの数値目標はないのですが、交通事故の発生を極力防止すると立ててあります。「Ⅰ 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点」につきましては「開かずの踏切」の対策、踏切道の立体交差、統廃合の促進など、さまざま記載をさせていただいております。

23ページが海上交通の分野でございます。下のほうに目標数値がございますが、海難隻数を平成32年までに2,000隻未満とするとなっております。また、輻輳海域での大規模海難の発生数をゼロとするという目標となっております。また、3番目の海難等における死者・行方不明者を減少させるために救助率の向上ということで、これを95%以上とするということにしています。「Ⅰ 今後の海上交通安全対策を考える視点」につきましては先ほどもございましたが、ヒューマンエラーの防止、小型船舶に対する対策、旅客船の事故防止などを記載しております。

少し飛ばさせていただきます。最後に29ページ「航空交通の安全」でございます。こちら「第1節 航空事故のない社会を目指して」ということでございますが「Ⅱ 交通安全基本計画における目標」につきましては、本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故率をゼロにする。もう一つが、今回非常に子細な表もついておりますけれども、14の指標につきまして、過去5年間の平均値から年率7%の削減を図っていくということにしております。航空安全プログラムとの関係につきましては、整合を図っていくという記述を一文加えてあります。

30ページに「Ⅰ 今後の航空交通安全対策を考える視点」が書いてありますけれども、航空安全プログラムのさらなる推進、増大する航空需要への対応及び航空交通システムの安全維持・向上といったことを記載しておりまして、32ページの5番のところ、御説明のありました「無人航空機の安全対策」についても、新たな柱立てを書いているということでございます。

非常に簡単でございますが、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。

前回までの委員からの御提案、御指摘に対応している部分に、特に焦点を当てて御説明いただいたようです。これを踏まえまして、委員の皆さんから御意見や御質問をお願いい

たします。

なお、時間の都合上、一人2分程度でお願いしたいと思います。松岡委員はこの後に御予定があって、すぐに退席される必要があるそうですので、最初に御意見を伺いたいと思います。松岡委員、お願いします。

○松岡委員 それでは、前回、私が申し上げたことに対しまして、大分一覧表でもって対応していただいておりますので、どうもありがとうございます。

参考資料で配付しておりますのが、簡単に紹介しますと、さいたま市での「小学生の自転車免許制度について」ということで、実はさいたま市の全小学校において、4年生を対象に自転車の免許証を配っている。その後ろのほうにどういう実技をやるかということと、小学生にやらせる試験問題でこんなことを教育で学習しなさいということをやっています。非常に効果的なことで、既に10年以上やっているということだそうです。

聞きましたら、三鷹市でも同じようなことをやっているということで、かなり全国規模で展開しているのではないかとということで、交通知識の普及とか安全意識の醸成に役立っていると思われまますので、今後の全国展開を図っていただくとともに、将来的には非強制でもよいので、自転車免許のようなものを少し導入していただければということ視野に入れて、第1章第3節のⅡの2でもって記述を書くということもおっしゃっていただいておりますが、Ⅱの1の施策のほうでも具体的に少し書いていただければと思います。

あと、前は言えなかったのですが、電動アシスト自転車が大分普及段階になってきていると思いますが、この際、ヘルメットの着用義務を少し言ったらどうかと思います。普及してしまった後だとなかなか言いにくいと思います。

それから、前回発言しました歩行者・自転車優先ゾーンということで、このアイデアを多くの安全工学の専門家に話したところ、多くの方に強く賛同していただいたということで、ぜひとも第1章第3節のⅡの1に具体的な記述を書いていただければと思います。先ほど説明をいただきました国交省さんの5ページでも、ゾーンのようなお話がありますので、もう一步という感じで考えています。

速度制限30キロという件につきましては、既に20キロメートルということも言われているということで、このようなことでよろしいのではないかとことです。それから、一時停止のペイントは法規則でもって、なかなか法定外のものを書くことは難しいということですが、安全性を考えた場合には法のほうも柔軟に考えて、改正すること等も考えていただければと思います。

自動車のほうは以上です。

あと、鉄道の踏切のほうですが、第3章第2節のⅡの3のほうで「踏切道の統廃合の促進」という記述がありますが、国交省さんの資料の22ページもこの辺のことが書いてありまして、4種の廃止を目標とするような文言を少し入れていただければと。廃止といってもなくすのではなくて、3種化というか警報機をつけるということでもって、非常に不便なところの踏切をなくされてしまうと、住民の方は困るということです。

ライフジャケット、AISの記述については、ここで対応していただいている記述でオーケーではないのかなと思います。

ちょっと言い忘れたのですが、歩行者・自転車優先ゾーンというのはぜひ試験的にでも結構ですので、実施できる体制にしていきたい。実施するかどうかはもちろん地域の住民の方の賛同が必要なわけで、その賛同があった場合のみに試験的にやるということであれば抵抗感が少ないのではないかと。恐らく賛同するあるいは希望する地域、住民も結構あるのではないのかなと予想はしておりますということで、一方的に言わせていただきましたが、以上のような意見でございます。どうもありがとうございます。

○赤羽座長 ありがとうございます。

小学生の自転車運転免許制度に関しては、前回、新保委員からも新潟県の様子をお話いただきました。特に事務局からありますか。よろしいですか。

それでは、ほかの委員の方からお願いします。どうぞ、森本委員。

○森本委員 30分で退席しなければいけないので、先に言わせていただきます。

前回発言した内容を、資料に入れていただきましてありがとうございます。ただ一点、前回もう一つの提案は安全なエリアをつかって、人を住ませるような根本的なまちづくりとの因果関係を考えていただきたいという発言をしたのですが、残念ながらそれは資料7に反映されておりません。見たところ、資料6の7ページに「1 道路交通環境の整備」という項目があります。安全なまちづくり、道づくりをするというのは非常に重要な視点であります。一方で財源にも限りがございますので、エリア全体を安全な空間に仕上げていくというのは極めて難しい話でございます。

一方で、人口減少社会でコンパクトなまちづくりを目指しているわけでございますから、事故が発生した場所をシラミ潰しに、モグラたたきの的にやるのではなくて、かなり効率的に安全施設を町の中のしかるべきところにきちんとつくっていくという戦略的な方向性を、きちんと打ち出していったらどうかと思っております。

8ページのほうにも「交通安全施設等の整備と戦略的な維持管理等」と書いてあって、こういう戦略的というところの意味合いからすると、全域的に、広域的にやるということではなくて、現存する施設を上手に使いながらという意味だと思いますので、ぜひともそういう視点を入れていただければと思いました。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

川端委員、どうぞ。

○川端委員 私も、実は会議が重なってしまっただけで出なければいけないので、僭越ながら、とうが立った新人ということで早目に発言させてください。

私は、自分に子供がいるのでどうしても気になってしまうのですが、国交省さんの資料の10ページにある「チャイルドシートアセスメント」を50万部も刷っていただいている、幅広い配布場所ということなのですが、妊婦の友人とかがチャイルドシートのことがわか

らずに随分質問を受けるのです。実は的確に届いているかというのと、置いてあるけれども、ちゃんと見ているかというのはわからない状態になっているのではないかと思います。そういう意味では、例えば母子手帳と一緒に配るということで、私、実は母子手帳と一緒に配られたものというのは、結構くだらないものも含めて大分よく見たのです。大したことない生活指導なども入っているのですけれども、すごく繊細な時期でよく見たので、できれば母子手帳と配るということで、かなり50万部の活用というのはできるのではないかと思います。

特にチャイルドシートは、取り付けの仕方を間違っていたりとか、買っても意味がないという方も随分いたりとか、中古で済ますという方も大変まだいるのです。なぜかというのと、必ず新米の親が発生するということなので、幾ら教えても砂に水をまくのと一緒に教え続けなければいけないという作業になると思います。2人目、3人目という方が大変少ないので、新米の親が毎年毎年いると思った教育が必要だと思うので、せっかく50万部も刷っていらっしゃるということなのでもっと的確な、一番いいのは母子手帳と一緒に渡すということで、それは薄くして半分の値段でつくって、100万部にしてみんなに渡すくらいで私はいいと思っているのですけれども、そういったことができたなら切にお願いしておきます。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

これは、私の発言時間に加えていただいて結構です。フィンランドでは、産婦人科医院でスタッフが、これから子供を持つという親に対して、そういう情報を提供して、相当効果を上げているという話を伺ったことがあります。フィンランドの専門家から直接伺いました。いろいろな方面から御提案のように、そういう情報を流していただくことが、これから重要になってくるのだらうと思います。

○川端委員 実はスウェーデンですと、その講習を受けないと産婦人科から退院できないというくらいになっていて、京都でそういうことを手弁当でやっていらっしゃる先生がいらっしゃるのですけれども、手弁当だとなかなかつながらないので、こういうことこそ国がやるべきかなとは思っています。お願いいたします。

○赤羽座長 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。久保田委員。

○久保田委員 2点ほどございまして、資料6の4ページのⅡの白丸の4つ目です。諸外国に比べて死者数が高い。歩行者、自転車の話なのですけれども、この死者数全体の減少率と同程度にするということは、いつまでも追いつかないというか、今、自動車乗用中とかほかの状態別に比べて危険度が高いわけですから、それと同じ減少率にするということはずっとそれを追っかけ続けることになってしまうので、今の段階ではドラスチックに歩行者、自転車を減らすと打ち出していただいたほうがよいのではないかと思います。または「それ以上の割合で」という、ここをもっと強調する言い方にさせていただくほうが、歩行者間

題をかなり強く打ち出すことになるのではないかと思います。

もう一つが、同じ資料の6ページの2の(1)です。「交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進」というところで、今回地域ということを取り上げていただいたのは非常にいいと思います。全国一律の考えではなくて、地域を見ていくということなのですから、実はこの地域というのは大きく分けて2つぐらいのレベルがありまして、1つは都道府県ぐらいのレベルで、例えば県民性みたいなことを分析すると、かなり同じ日本でもびっくりするぐらい運転の仕方とか、横断のくせとかが違ってくるのです。そういう地域性を捉えて、例えば交通安全教育を県民性に応じてやっていくということもあるのです。

一方で、もっと狭いもの、この道路のこの交差点はちょっと木がはみ出ている危険なというポイントのくせです。そういうものについては、ここに書いてあるような詳細な分析、情報をもって、そこできちぎちぎちやっていく。

ですから、最初のほうで、例えば県民性とか、言葉はどう選ぶかはわかりませんが、そういう大きなほうも考えるということ、ぜひここで取り上げていただきたいと思っています。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

いかがでしょうか。益子委員、どうぞ。

○益子委員 ドクターカーやドクターヘリの事業の推進、ACNの活用拡大というところを盛り込んでいただいて、大変感謝しております。

ただ、次の18ページのところの交通事故分析のところになると、医療データは個人情報だからといって腰砕けになっているというのが私は残念でして、アメリカでも、ドイツでも医療データの個人情報の部分を削除した上で、研究に活用するという仕組みなので、個人情報だからだめだというのではなくて、個人情報をどう削除したら使えるかということ、ぜひ考えて、盛り込んでいただくと本当にうれしいなと思います。

きょうは、もう一点追加させていただいて、32ページの航空の「8 救助・救急活動の充実」でありますけれども、今、成田空港の中で急患が発生した場合には、北総のドクターヘリ、君津のドクターヘリ、千葉市の消防ヘリ、災害のときには自衛隊というのは、迅速に駆けつけて治療を始めるという態勢ができております。

ところが、残念ながら羽田空港はまだそれが未整備の状態であり、千葉県、埼玉県、神奈川県、ドクターヘリが迅速に駆けつける体制が出来ていません。空港というのは非常に特殊な環境ですので、救急隊が救急車で走って行って患者さんにアクセスするのにとても時間がかかります。そこから病院まで1時間以上かけて運ばなければならない。こういうのが現状であります。起こってはならない事故が万が一空港で起こったときには、救急車だけではどうしても対応しきれませんので、そういうときにはヘリコプターを使った救急医療が絶対に必要です。君津中央病院のドクターヘリであれば、羽田空港まで僅か10分で駆けつけられるのです。

空港における事故時の救助・救急に関しても、ドクターヘリ、消防防災ヘリ、そして、自衛隊ヘリ等も活用したヘリコプター救急を活用するということを、ぜひここに盛り込んでいただきたいと思います。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

いかがでしょうか。山内委員。

○山内委員 2回欠席しましたので、具体的な内容ではないのですが、私がこれから申し上げることはどこかに入っているのかもわからないのですが、先ほどの御説明でもう一つ考えておかなければならないかなと思ったのは、施設の劣化とか老朽化等の安全問題で、このところ5年間ぐらいで、インフラの劣化・老朽化の問題というのが取り上げられていて、そのことが新しいこの計画には反映されるべきではないかなと思います。

具体的に言うと道路については、これはインフラ部分の道路としての劣化はこれからどうするかという議論を随分やられていますし、鉄道なんかも施設の老朽化によって事故が起こったというケースもある。航空とか港湾などもそうなのだと思うのですが、具体的にこうだと書かなくても、その辺の起こってきている意識とか問題点をどこかで触れていただいたらいいかなと思います。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

どうぞ、三国委員。

○三国委員 どこに書かれているかというのはわからないので、私が気づいたことを申し上げたいと思うのですが、自転車の安全教育に路上大型スクリーンを活用してはいかがでしょうか。実は先週新幹線で大宮駅に着いたときに、駅構内からも見えたのですが、向かい側のビルに設置してある路上大型スクリーンに小学生ぐらいの女の子たちが映っており、その子供たちが自転車の安全教育を広報していました。自転車の安全教育の広報というと通常は自転車に興味のある人とか、関係がある人しか見ないし、テレビもある程度限られた番組でしか取り上げられません。ですから、先ほどのような路上大型スクリーンを活用し、このような広報映像を政府で作って各自治体に貸し出せばいかがでしょうか。金沢市でも自転車交通に関わる職員に話したところ、交差点にある路上大型スクリーンを活用すれば横断歩道で待っているときとか、かなりたくさんの方の目に触れるので、教育効果があるのではないかと話していました。

第二に高齢者の免許の返納についてなのです。石川県警の方に強く言われたのですが、免許返納するのは簡単なのだけれども、実は、地方では高齢者の足の確保がないとそれができないから、そこを何とかしてほしいということで、「交通安全基本計画」のどこかにそういうことを書いてほしい。

第三に、自転車専用信号についてです。「第9次交通安全基本計画」で、道路交通の安全対策の重点項目に「歩行者および自転車の安全確保」が掲げられており、以来各地で自

転車走行空間の整備が進んでいます。限られた道路空間で自動車と自転車を安全に走行させるためには、自転車専用通行帯の整備の他にも、交差点での安全で円滑な交通制御のためには、自転車先進国で見られるような、2灯式自転車専用信号が日本でも必要ではないでしょうか。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

いかがでしょうか、次の方、どうぞ。

○古関委員 私も初めての参加ですので、既に議論されたこと等と重複があるかもしれませんが、第10次として今までと違うことは何かと考えたときに、多分個々のところではいろいろな対策が書いてあると思うのですけれども、一つは情報携帯端末をみんなが持っていることで、ながら歩きだとか、ながら自転車というのがあって、これが危険を増しているということはここ数年間で非常に顕著なことで、それは横通しの議論として、どこかに書いてあってもいいかなど。それが交通安全教育になるのか、ルールの問題なのかはわかりません。答えはわかりませんが、問題意識としてはそこがあってもいいかなど。

高齢者が増えたということで、体力、判断力が衰えて、免許返納という話もありましたけれども、鉄道局では具体的に踏切をどうするかということを議論しておりますので、体力、判断力が衰えることによって、いろいろな問題が出てくるという点が横通しの問題意識としてあってもいいのではないかと。

次が書けるかどうかかわからないのですけれども、一個間違えると差別になってしまうのですが、実は外国からのお客さんが増えるということに対して、英語でいろいろな標識を出すとか、日本語がわからなくてもわかるような標識にするということが書かれていると思うのですが、実は言葉の問題だけではなくて、ルールの考え方とか、安全の考え方が違うことによって出てくる問題というのが多分あって、私は大学にいて、留学生がふえることはグローバルゼーションということで、大学としてはどんどん推進する方向なのですけれども、結果的に例えば、変な話ですと研究室の水回りが荒れてくるとか、そういう現実的な問題というのはあります。

これは、多分交通というのも非常に日常の中であることなので、外国の方を差別することにはなってはいけないと思うけれども、しかし、多分の普通の日本人の常識とルールを守ることへの厳密さだとか、安全性に対する基本的な考え方が多分違うお客さんが、鉄道の場合だとお客さんだし、歩行者ということもそうだと思いますけれども、特にオリンピックでお客さんがたくさん増えるときに多分あると思うので、そこをマイルドな表現でも明示的に意識しておけるといいなということ、今、全体を見渡したときに書かれていないこととして、以上3つのことを思いました。

○赤羽座長 確かに交通というのは地域性が高いですね。それをきちんと認識して、対策していただくことが、肝要ということでしょう。ありがとうございます。

いかがでしょうか。どうぞ。

○水野委員 まず、11ページ目のチャイルドシートに関するところなのですが、先日、私の家の近くで小学2年生の児童さんが車外放出で亡くなったという事故がありまして、全体を通して6歳児以降の子供たちに対しての安全が抜けているのではないかと。そういった子供たちに対しても、きちんとチャイルドシート、ブースターになるのかもしれませんが、そういった着用ないしは安全性を進める施策を織り込んでいただきたいというのが1点目です。

2点目が、14ページのASV関係なのですが、今、盛んにテレビの宣伝などでも自動ブレーキが出ていますが、そういった効果に対してぜひ検証していただいて、義務化が必要でしたらしていただく検討をしていただけたらと思います。

最後に、17ページの上から2個目の丸の2ポツ目の自動車事故対策機構による療護施設の設置・運営を適切に推進するとあるのですが、私も先日この療護施設に行ってみまして、被害者の方が大変重篤なのですが、3年間で出なければいけなかったり、そういったところもあって、ある意味こういった交通事故での一番の被害者に対して、単純に適切に推進ではなくて、もっと充実させるとか、そういった文言が入れられないのかと感じました。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

自動ブレーキに関しては、現状で車両の安全性に関していろいろな試験が行われています。ただ今の御意見は、例えば、飛び出してきた歩行者の回避性能に関して、もっと現実に近い環境で評価した結果を示すべきだということなのではないでしょうか。

○水野委員 事故データに基づいて有意性を出していただいて、かなり減少すると思うのですが、もしそうでしたら、法規で対応していただけないかという意味です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

次の方、どうぞ、三好委員。

○三好委員 私も2、3あるのですが、軽井沢で先ほどおっしゃっていたことが全くあったのですが、今、軽井沢という町はアジアの観光客が多くて、どんどん変わってきて、日本中そうだと思うのですが、ちょうど警察の方が町中に全て配布をして、海外の方に日本の交通はこうなっていますというのをちょうどやっている日だったのです。みんなでこんなに広がってからでは遅いというのは言っていて、もっともっと早くやるべきだったのになと言いながらやっていたのですが、そういうことがすごく必要になってくるのだなと改めて思って、確かにこの中には書かれていない気がしたので、ぜひ織り込んでほしいなと思いました。

書けるかどうかというのがわからないのですが、今はどこに行っても異常気象で、自然がこれだけ変わってしまった世の中で、どんどんそういうことでの交通、空も、陸も、海もそういうことですごく被害があって、事故も変わってきているところがあると思うのですが、自然災害とか、地球規模で何かが変わっていることの不安感みたいなもの



がこの中にはない気がするのですけれども、何か言葉でそれを織り込めないのかなという気はしたのですが、難しかったら全然あれなのですけれども、私たちが地球の上で、自然の中で動いているわけだから、これは自分たちのつくっていくものに感じるのですけれども、それが大自然の上に成り立っているというのが感じられない気がして、そういうものでもいいのかなという気はしているのですが、自分でも言葉がまとまらないのです。

あと、11ページに、川端委員がおっしゃっていた母子手帳のことなのですが、真ん中よりちょっと下に、これはそれに当たるのか当たらないのかと思ったのですが「母子健康手帳等を通じ、チャイルドシートの正しい使用方法の周知徹底を図る」とはイコールではないのですか。これは川端さんがおっしゃっていたことなのかなと思ったのですが、違うのかなと思いながら、もう既に書かれていたのかなと思ったのです。

○福田参事官 厚生労働省さん、何かありますか。

どうぞ。

○厚生労働省 厚生労働省の杉浦でございますが、そちらに関しては、直接の担当者が本日出席しておりませんので、後ほど改めて解説させていただければと思います。

○赤羽座長 よろしいですか。ありがとうございました。

次の方、どうぞ、地藤委員。

○地藤委員 11ページに、3世代交流の事業を推進するという内容が入っていることには非常にうれしく思っております。

また、12ページの「大学生・専修学校生等に対する交通安全教育を推進し」となっておりますが、私は知識的にわからないのですが、学校と表示する場合は義務教育のところでしょうか。私は、自動車免許取得前の高校生の安全教育は絶対的に必要と思いますので、ここに大学生以前の高校生を入れていただけたら、非常にうれしいかなと思っております。

先ほど、出ておりました劣化問題で、香川県でもさきの台風で丸亀市内の橋が通行できなくなっておりますし、西讃地方の橋のさびでコンクリートが60センチほど落下したという事故が起きております。地方では、もう50年以上たっている橋、鉄道の橋脚といったものがありますが、そういったところの安全点検の徹底が急務ではないかと感じました。

それと、高齢者の移動手段として、田舎では、なかなか免許返納という問題はあるところがあります。ただ、前回もお話ししましたが、シニアカーの普及が非常に広がっております。昨日、私の近所のスーパーから帰る途中で、シニアカーが前に1台走っていたために十数台の車の渋滞が起きました。車の方は皆さん、それを追い越すことが怖くてできないのです。そして、シニアカーの人は必死なのです。必死で走るのも怖いし、追い越すのも怖いしということで、シニアカーの取り扱いについては、法的にも講習等のことについても今はどうなっているのでしょうか。シニアカーを使うための事前の講習の義務というのがあればうれしいかなとか、シニアカーについては問題点をクリアできる方法を考えていただけたらうれしいかなと思っております。

香川県では、死亡事故が前半で3倍近く起きて、昨日ですが、67日ぶりにまた死亡事故

が起きました。67日間死亡事故がなかったのですが、実は香川県の浜田知事は異常な死亡事故の発生件数を考え、数ある会合に出ますと最後に交通安全について「強い強いお願いをしたい」という挨拶で必ず締めくくられます。知事だけではなく、私が関係しているところでの会議、JAさんというところでも、県から挨拶に来られた部長さん、課長さんの方は全員が、挨拶の締めくくりは交通事故撲滅に向けて「交通安全には十分注意してください」という言葉で必ず締めくくられているようです。私は地方自治体の情報提供等の義務というのも大切ですが、地方自治体の長は地方自治体の交通安全対策協議会の最高責任者でございます。そういった人がそういう交通安全についての内容を言葉として、寄ってきている人に話すということは非常に効果があります。

私どもの地元の町長さんは、国からこういうものはこういうふうにしなさいと言ってきたら忠実に守ります。首長さんは上からの指令には非常に忠実ですので、ぜひ地方自治体の交通安全対策協議会の責任者である長の方は、あらゆる会合で交通安全についての推進に関する話を常にすることを義務づけると言ったらおかしいのですが、私は、これは非常に効果があるのだなというのを地元で実感しております。ぜひそういったお願いを組み入れられたらと思います。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

特に補足等がありますか。いいですか。

○国土交通省（久保田室長） 国土交通省自動車局です。

先ほどのチャイルドシートと母子手帳ですけれども、1回目の会議のときに同じことを委員がおっしゃられたのです。それをもとに入れさせていただいていますので、三好委員がおっしゃるとおりです。対応させていただいています。

○赤羽座長 意見が反映されているということですね。ありがとうございます。

それから、シニアカーは「カー」という名前がついていますけれども、法律上の位置づけがあるのですね。

○警察庁（早川課長） シニアカーは道路交通法上の電動車いすということになりまして、扱いとしては歩行者になります。電動車いすの利用に関して、何か教育を受けなければならないといった義務のようなものがあるわけではないのですけれども、御指摘のとおり使用方法等には十分気をつけなければいけませんので、これは警察庁からもガイドラインのようなものを示しまして、販売店において販売の際にしっかり安全教育をやっていただくことになっております。

○地藤委員 一言お願いしてもいいですか。

前回もお願いしたのですが、歩行者扱いということで、左カーブのところへシニアカーがこう来るときに、こちらから車が来る場合、ちょうど正面衝突する形になるのです。左ですか、右ですか。ちょうど車と正面衝突するカーブのところですか。ですから、歩行者扱いが大切なのか、もっと別の扱いが考えられるのか私にはわかりませんが、非常にカーブ

のところで危険です。車と正面衝突しそうになります。

○赤羽座長 その転回のところは、後で詳しい御説明を補足していただきます。

○地藤委員 御検討をお願いします。

○赤羽座長 新保委員、どうぞ。

○新保委員 今ほど免許証の返納とシニアカーのお話がありましたが、私もこの二つについて話をしたいと思います。

私が、通勤途中にシニアカーに乗っている方と出会いました。その方は左側通行をしており、とても危なかったので「歩行者と同じく、右側通行ですよ。」と声をかけました。でもその方は、この先に行く歩道があるからと、そのまま左側通行で走行して行きました。先ほど、警察庁さんの話にもありましたが、シニアカーに乗っている方は頭の中では車扱いだと思っているようです。都会は歩道が整備されていますが、地方では、道路が狭く、歩道が無いところが殆どです。

また、先ほど地藤さんがおっしゃったように、シニアカーはとても危ない乗り物です。免許証の返納とともにシニアカーに乗る人が増えてくると思います。今後はシニアカーに対する安全対策も考えていただきたいと思います。

もう一つは、運転免許証の返納についてです。割引制度を考えているようですが、地方によっては対応できないところもあると思います。私どものほうは割引制度ではなく、エコバスがあり、75歳以上の高齢者には、無料パスの交付をしております。運転免許証を返納した場合、割引になる制度は特別に実施しておりません。運転免許証を返納したら割引制度ではなく、認知症の方が車の運転をした場合の対策の方が大事なのではないのでしょうか。この2つを今後の高齢者の事故防止対策として考えていただきたいと思います。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

藤森委員、どうぞ。

○藤森委員 済みません。風邪をひいていてお聞き苦しいと思います。

実は私は3月27日に交通事故に遭ってしまって、横断歩道でタクシーにはねられて骨折して、今はリハビリ中なのですけれども、タクシーの運転手はとても高齢の方だったので。とてもというか80歳近い方だったので、プロのドライバーさんの年齢に対するものと、スキルというのがどのぐらい民間の人とはまた違ってされているのか。個人タクシーだと好きなだけできるというところもあるでしょうし、その辺がどうなっているのかというのは、被害者になってみて初めていろいろ考えさせられたというところがありました。

あと、外国人の方への教育ということで、観光客の場合と、留学とか日本に長く住もうという方と、いろいろなタイプの外国人の方がいらっしゃると思うのです。それを考えていくときには、例えば観光バスのツアーで来る人は、ツアーガイドさんが日本はこうですよというのが観光のときにきちんとインフォメーションしてくださるようなことを、バスの中でやっていただくというのもとても有効だと思うし、長く住むのであれば、それこそ

子供たちが小学校に行ったり中学校に行くところの、学校教育の中で先ほどの免許証制度みたいなところに親御さんも入ってもらって、一緒にお母さんもお父さんも外国人の方たちと勉強していただくというのは、ひとつ大きなステップになるのではないかと感じました。

もう一つ思ったのは、地方と首都圏は違うので、一緒くたになかなか語れないというのが、大きな日本の中で施策を打っていくときの問題となるのだと思います。どこに照準を合わせるかというところを、うまく総論の中で、基本方針の中であらわすのはとても難しいと思うのですが、その辺にもう少し配慮していただければと思いました。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

渡邊委員、どうぞ。

○渡邊委員 気づいた点は2つほどなのですが、一つは、きょうの資料6は骨子案ということなので、これから詳しく書き込まれると思うのですが、幾つか表現で気になった点があるのです。例えば6ページの2の(2)の上から2番目のところで、最後のほうの文章で「行政、関係団体、住民等の協働により形成していく」。

7ページに移りまして「1 道路交通環境の整備」の2つ目の丸の、上から5番目「警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し」。その上にもありましたね。2番目もありました。

この協働とか連携という言葉が何か所も出てくるのですが、非常にいい言葉なのですが、逆に流して見ると、こういったことが誰かがやってくれるだろうという無責任体制につながりかねないということがあります。ですので、これはまだ骨子の段階だと思いますが、もう少し書き込まれるときは、それぞれの役割といいますか、住民の役割はもちろん入れて構わないと思いますけれども、それぞれが責任を持ってということが明らかになってこない、自分はやらなくてもやってくれるのではないかと、守ってくれるのではないかとということになってしまうような話かなというのが気になりましたので、これは具体的に書き込むときに、その辺を注意していただければと思いました。

もう一つは、先ほどからもう何度も出ています自転車のヘルメットの件なのですが、これはできるだけ強調していただきたいと思います。

2、3年前に日本スポーツ振興センターのほうで、学校の通学路の安全についての調査研究の報告が出たのですが、その中で中学生と高校生で、自転車で通学中に事故に遭って重いけがをする確率を見ると、高校生のほうが2倍ぐらい高いのです。いろいろ理由は考えられるのですが、一つは高校生が余りヘルメットをきちんと着用していないのではないかとこの考察になっていたのです。ヘルメットをかぶると、頭部の外傷の重大なけがは10分の1ぐらい減るだろうと言われています。ですので、ヘルメットの着用は少しずつ広がってはきていますが、まだまだ普通は余りかぶらない人が多いので、できるだけその辺は強調していただければと思います。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

河内委員、どうぞ。

○河内委員 拝見したところ、骨子案は私の感じとよく合っていたので余りコメントはありません。残念だったのは、この間、小型機の墜落事故が調布飛行場で起こってしまったことです。

理想的には確かに、予防的安全対策というのは非常に重要で、予防的にデータから危険箇所を推定できればとてもいいのですが、出てきたデータだけから次の事態を確実に予想することは、多分不可能だと思います。事前に予想される危険箇所に対して安全対策を全部片端からやると、今度は限られたソースが分散してしまって、膨大な人と資産がかかるので、それも難しい。骨子案で「安全情報の収集・分析、予防的安全対策の推進」と書かれていますが、それをおやりになるのは非常に大変だろうと思います。

調布の小型機の事故も、傾向として後から見れば、平成26年には17件中13件の小型機の事故が起こっていて、骨子案にも「特に多い」と書かれているのです。書かれていながら、やはり対策が打ちきれていなかった。しかし、それはほかにもいっぱいデータから読み取れる特色があるので、事故の後になって、対策を打っていなかったのはけしからんというのは簡単に言えるのですが、誰が現場にいてもなかなか事前の対策は打ち切れなかっただろうと思います。このように予防的安全対策というのは難しいところが非常に多いと思います。ただし、何らかの小型機の安全対策は必要だろうと、今になって思います。

骨子案にも「操縦者の技量維持」とか「整備点検の確実な実施」と書かれていますが、誰が点検して、誰がチェックするのかというところを、多分局の方はもうお考えになっていると思いますが、具体的にどうやってPDCAサイクルを回すのかということ、きちんとお考えになっていただきたいと思います。

○赤羽座長 ありがとうございます。

ひとあたり御発言はいただいたと思いますが、まだ1回も発言されていない方はいらっしゃらないでしょうか。

ありがとうございます。皆さんに御協力していただき、ご発言を短目にさせていただきましたので、まだ何か発言が足りないことがありましたら、先ほど申し上げたようにメール等で事務局に御連絡をお願いいたします。

続きまして、議事の「(3)第10次交通安全基本計画の道路交通における目標について」事務局より御説明をお願いいたします。

○福田参事官 どうもありがとうございました。

今、たくさん御意見をいただきましたので、これにつきましては、次回は中間案ということで書き下したものを御提示しようと、これから準備をしまいいりますが、その過程で関係省庁さんにもいろいろ御検討いただきながら整えていきたいと思っています。

本日は個別の施策、各論にわたるお話が多かったものですから、その意味で各省さんに

いろいろ御検討いただくこともあると思います。また、次回も先生方の御意見について、こういうふうを考えますという資料もつくらせていただきたいと思います。

できれば後ほど、もし関係省庁さんからきょうの段階で先生方に御確認しておきたいことがありましたら、御発言をまた手短にいただければありがたいと思ってまいります。

最後の資料、申し訳ありません。もうかなり時間も迫っておりますが、資料9の御説明をさせていただきたいと思います。

道路交通の安全の目標についてでございます。9次計を検討したときの状況と現状を踏まえて、今回は幾つかの選択肢を御提示させていただきながら、委員の皆様のお考えなり感じ方を教えていただければと思っただけ資料をつくりました。

「1 交通事故死者数」について、9次計画をつくったときの状況のお話でございます。まずアのところで、9次計画をつくる段階です。まだ8次計画の最後の状況でございますが、5年前の死者数はほぼ5,000人をようやく下回ったという数字でございました。

この時期に今回同様、当時も長期予測というものをいたしまして、5年後の平成27年の死者数を検討した結果、それはおおよそ3,000～4,800人の間ではないかという予測を当時立てたところでございます。そうした中で9次計画の目標を3,000人以下とすると決定をいたしました。

現実とは申しますと、あと1年残しておりますが、昨年の26年の死者数は4,113人ということで、目標にはまだ1,000人ほど届いていないという、非常に厳しい状況でございます。

もう一つ、当時この目標を検討するに当たりまして、今の計画にも書いてございますけれども、頭にありましたものが政府方針というものでございまして、5カ年計画とは別の場面でございますが、平成21年ないし22年ごろですね。ちょうど死者数が5,000人を下回るか下回らないかといったところに出た当時の政府の談話でございます。その後の10年間を目途にいたしまして、交通事故死者数を半減させて2,500人にするということです。時期的には平成30年目途というものを挙げてございました。

実はこの前にも、5,000人に向けての長期の政府の方針というものがあつたのですけれども、それがクリアされるころに、では、次の10年間でまた半減というものが打ち出されていて、こういったことも頭に置きながら、9次計の最終年の27年に向けては3,000人という目標を立てたところでございます。

このときに、世界一安全な道路交通の実現を目指すということも加わったわけでございますけれども、この国際比較の表でございますが、9次計画で立てました平成27年で3,000人というものは、実は9次計画を立てる時点では世界で一番の数字でございましたが、現時点では2.6という数字が出ておまして、3,000人、10万人当たり30日死者数2.8という数字がもし実現しても、現在では世界では2位という位置づけでございます。

ちなみに、2,500人という死者数が仮に実現すると、10万人当たりの30日死者数が2.4になりまして、これは過去においても現在においても、現時点であるデータの前提では、引き続き世界1位の数字になっているというところでございます。

10次計画の目標についてでございますが、ここからが4つのパターンを書いたところでございます。長期予測が2,500~3,600人であるということを前提にいたしまして、4つのパターンとしまして、一番多い数字としての予測値の最大値である3,600人をベースにするパターンが1つ。

もう一つは、1つ飛んでウのところですが、下限である2,500というもの。間のイのところは、その中間値である3,000、エのところは予測値からは外れたところではございますが、現状4,000人の半分ということで、2,000人という4つを挙げてみたところがございます。

3,600人についてでございますけれども、これは現行9次計画の目標値が3,000人でございますので、これよりも2割ほど多い目標数字になってしまうということでもあります。

9次計画中は、減少がなかなか思いどおりに進んでいない厳しい状況ではあるものの、それでもこれまで1,000人ほどの減少がある中で、仮に次の5年で3,600人ということは、あと400人ぐらい減らすという目標になってしまうということでもあります。当然世界一にもならないということがございます。

2番目のイのところでございますが、3,000人という目標を仮に設定したとした場合でございますけれども、こちらでいうと9次計画期間中と、次の10次の5カ年でほぼ同じぐらいのペースで死者数が減っていくことになるのではないかとということがございます。

一方で、人口10万人当たりの死者数が2.9ということで、先ほどの2.4には至らないので、世界一安全だという話にはならないということがございます。政府方針とも少しずれてくるということです。

3番目の2,500人以下とした場合でございますが、これは現行9次計画よりもさらに500人減らしていこうという目標値でございます。ただ、現行の9次計画よりは削減ペースを1.5倍ほど早めていかなければいけないこととなります。仮に2,500人になりますと、先ほど申し上げたとおり10万人当たりで2.4人ということで、現時点のデータベースにすれば世界最小ということがございます。

それから、2,000人です。これは長期予測の範囲外でございますので、実現可能性という意味では、今は非常に低いということではございますけれども、当然小さな数でございますので減少数も大きいし、ただ、減少幅が現行の2倍ということで、非常に大変な数字であるということがございます。

こういった幾つか選択肢が考えられる中で、皆様方がどういうふうにお感じになるかということをお聞かせいただければということがございます。

「2 交通事故死傷者数」のほうは、これほど複雑な状況はないのでございますけれども、同様に9次計画のときの状況を申し上げますと、当時の死傷者数が90万人余りという数字でございました。このときに立てた5年後の長期予測が72万~140万人です。この死傷者数は、この9次計画を策定する数年前まで上昇基調になったこともあって、非常に大きな数字も出てきているわけでありまして。こういう幅の中で、目標値としてはその下限に近

い70万人という目標を設定いたしました。

現状はと申しますと、昨年の死傷者数が71万5,000人ということで、あと1万5,000人ほどで目標に達するというところでございますので、今までのペースでいけば、こちらは目標達成するのではないかと感じております。

10次計画に向けて同様に長期予測をいたしました結果、先ほど御説明しましたように、今回の幅は50～60万人の間ではないかと予測を立てておまして、そこで60万人と50万人と、現在70万人ですので、そのおおよそ半分ということで40万人という数字を今、3本ほど立てておりますけれども、40万人については予測の範囲を外れているというところでございます。

こちらについても、もし御意見がありましたらお願いしたいということでございます。よろしく願いいたします。

○赤羽座長 ありがとうございます。

ここに参加されている中ですと、久保田委員も私もこの長期予測を検討した委員会の委員でして、何で3つも結果が出ているのだということを補足させていただきます。

資料6の4ページの上のほうの「2 道路交通事故の見通し」に表が掲載されています。「タイムトレンドによる分析」は、車の行き来が多くなれば、事故もそれなりに増えるでしょうという予測の仕方です。

真ん中の「年齢階級別人口の大きさに着目した分析」は、若年層とか高齢者、あるいはその間の年齢層によって交通事故に関する危険性が違いますので、それを統計的分析によって評価し、将来の年齢別人口の予測値に投影した予測です。

「世代毎の事故率に着目する方法」は、同じ高齢者でもこれからの高齢者と今までの高齢者は、例えば自動車の運転経験も違いますし、免許保有率も違ってくるということを取り入れた予測の仕方です。結果的には、3番目の予測が一番悲観的になっています。それだけ補足させていただきます。

事務局から全委員にコメントしていただき、見方を教えていただくようにということで、もう次の予定があつてすぐ出なければいけないという方から手を挙げて御発言いただきたいと思っております。

どうぞ。そういう方はいらっしゃるのですか。御都合があるという方はいらっしゃるのですか。

そうしましたら、もう時計回りをお願いしてまいります。渡邊委員からお願いします。

○渡邊委員 急で、まだ多分理解していないのですけれども、1点だけお伺いしたいのですが、交通安全の場で24時間死亡者を出していますが、最近30日以内のものを併記するようになりましたね。この骨子案のほうにも、30日以内ということでも出すみたいなのですが、これも24時間死者数でずっといくのでしょうか。

○福田参事官 基本的にはデータの継続性なども考えて、24時間死者数は引き続き続けていきたいと思っておりますが、現在の9次計画の中でも24時間死者数で3,000人を目標とします。



これは30日死者数に換算すると、大体比率がほぼ一定でずっときているのですけれども、そうすると3,500人ぐらいに当たりますということでございますので、そこは両方との数字が計画上も、今回も出ていくのがよいのではないかと考えております。

○渡邊委員 海外はどうなのですか。

○福田参事官 海外と比較をする場合には、30日死者数に換算した値で比較をしておりますので、そこはベースを共通にしております。

○赤羽座長 大体、24時間に対して30日が15%増しぐらいでしたか。

○警察庁（早川課長） 1.18倍ぐらいです。

○赤羽座長 1.18倍ぐらいで、大体時系列的にも安定していると分析されていたと記憶しています。

○渡邊委員 わかりました。それだけ確認したかったのです。

○赤羽座長 では、時計回りをお願いします。

○三好委員 これは、どれがいいかという感じで言っているのですか。

○赤羽座長 一応、この資料で説明されていること、提案されていることに関してコメントをいただければと思います。

○三好委員 私は大分昔に、本当に15年ぐらい前に、ゼロはないのですかなんて感じで言ったのですけれども、適当に言っているわけではないのですが、2,500人以下とか50万人以下とか、何かそれぐらいがすごくいいななんて思いながら、見ながら思っていました。

○赤羽座長 ありがとうございます。

○水野委員 前回の目標が3,000人以下だったということを考えると、今回は2,500人とか50万人というように出すと、今回の意義があるような感じがするのですけれども、この場合責任とかは。

自動ブレーキとかASVとか進んだ車が出てきて、どんどん減ってくると思うのですけれども、車の普及率がそこまでいかなどという、入れかわるかなどという心配と、あと、自転車のマナーとかが非常に悪いので、それがどんどん押し上げる、下がらない要因になり得るかなどという2つの懸念事項で、2,500人は厳しいかもしれませんが、目標としては2,500人がいいのではないかと思います。

○赤羽座長 ありがとうございます。

もう少し補足させていただくと、この場での皆さんの御意見は、いろいろな分野の専門家としての、この御提案に対する考え方を御提示していただくということです。それに基づいて政策的に目標が設定されるということで、この場で直接目標値を設定するという趣旨ではないそうです。

もう一つ、予測に関して補足させていただくと、これは今までにとられている交通安全対策がそのまま継続して実施されたらこうなりますという見通しです。これから新しい施策を打ったり、努力をしたりして減らせる分は、もちろん盛り込まれていません。そういう位置づけです。「このままいったらこうなります」というふうに解釈していただければ

いいと思います。

どうぞ。

○三国委員 1つ気になるのは、3,000人以下を目標にしていたのに4,113人ということで、1,000人以上上回ったということです。その1,000人を上回ったことをきちんと分析するというか踏まえて、そして次の目標を考えなければいけないと思いますので、そこはしっかりと考えてほしいということで、3,000人以下を目標にされていて、その1,000人がどうしてふえたかということを中心に分析した結果ならば、3,000人以下より1つでも減る数字でいてほしいと思いますし、60万人より50万人のほうがいいと思うというぐらいの、私の意見です。

○益子委員 益子です。

前回申しあげましたように、ACNを普及したら絶対に世界の交通安全社会ができると私は確信していますので、今のままで2,500人はきついと思いますけれども、ACNが普及したら絶対に2,500人を切れると思いますので、世界の交通安全社会を目指すということで、2,500人ということをご提案します。

○赤羽座長 どうぞ。

○藤森委員 前回3,000人と目標を設定したときに、本当にできるのだろうかとすごく心配していたのです。こういうふうオーバーしても、特にそれがペナルティーになるわけではない。ペナルティーというか、すごい高い目標をあげて、それを達成できないことに対する罪悪感のようなものがあって、ですから施策上、それこそもし何か具体的に、これが何人ぐらい減らせますということであればいいと思うのです。

第11次とかになったときに、また違う想定していない要因で交通事故がふえてしまうとかというのが出てくる可能性もあります。例えばスマホをいじりながら歩くというのは、ここ数年で物すごくふえてしまった案件だったと思うし、非常に高性能な自転車が出てきたというのも、スピードを出して車道をぐいぐい走るみたいなのも、ここ数年出てきたのだろうと思うので、防げる要因も予測はできるのですが、防げない要因も実はある程度予測しての数を出していて、できれば達成したいというのがあるので、余り高く要求を置くのは、私は罪悪感にさいなまれると感じます。

○赤羽座長 これは確認なのですけれども、この第9次計の3,000人以下という目標は、専門委員会議における議論で決まった目標でしたでしょうか。どうも何か違う場で決まって、それをどうやって実現するかという肉付けの議論が、ここで行われたと認識しています。そうであれば、逆にいうと今回のほうが、ここでの議論は重たいのです。先ほどとは逆のニュアンスになってしまいましたが。

○新保委員 これからは認知症の方もふえてきます。そこで2,500人だとすごくレベルが高いかと思いますが、私は、3,000人そのままいったほうがいいのかと思います。

○地藤委員 ずっと以前に小泉内閣さんのときに、1万人以上だったのが半分の5,000人に

するとおっしゃられたときに、私たち交通安全ボランティアに従事している者は、とんでもないことを言うのだなとあきれたという感じだったのですが、そういった目標をいただいたら、それに向かってみんな一生懸命になるのです。目標は厳しいほうがいいかなと思います。交通事故で1人の命も亡くしたくないなど、そういう思いで厳しい目標で結構かと思えます。

○古関委員 極めて論理的ではないのですが、私も「鳴かぬなら鳴かせてみせようホトトギス」という気持ちで、エンジニアとしては大事だと思っておりますので、少し高目の目標設定で、なおかつ手が届くかもしれないというところに設定するという意味で、この2,500人を個人的には支持したいと思えます。

○久保田委員 予測と目標が違うわけなので、目標という場合には、例えばあと5年後に評価ができるような出し方のほうが、私はいいのではないかと思うのです。

例えば状態別で見て、ここはこうするとか、例えば歩行者は今、ヨーロッパの倍亡くなっているのですけれども、それを半減するとか、そうすると、そういうのを積み上げて合計幾らというほうが、後で施策の評価もしやすいと思うのです。

しかも歩行者半分というのは今、まさにこれからやろうとしているいろいろな施策をヨーロッパ並みにやれば、十分可能な数字だと私は思っているのです、積み上げ型を提案したいと思えます。

以上です。

○河内委員 私は専門外なので余りよくわからないのですが、目標値と言うからには、前よりも減らしたほうが良いのではないかと思います。皆さんの御意見だと、やってやれないというわけではなさそうなので、2,500人がよろしいのではないかと思います。

○赤羽座長 ありがとうございます。

私もこのままいったらこのぐらいになるという予測の一番楽観的なものに近いので、2,500人というのは努力目標として適切ではないかと思えます。

それから、久保田委員から積み上げという御提案がありました。一方で、先ほどどなたかから、「日本といっても、地域によっていろいろな状況が異なる。どの地域に焦点を当てて、この場でいろいろなことを言っているのか、必ずしも明確ではない。」とのご指摘がありました。私は、地域ごとに焦点を当てざるを得ないと考えます。そうすると、ここで積み上げた結果が、地域によっては何か違う効果が出てしまう。つまり、自転車や歩行者が本当に焦点のところもある。特に自転車が焦点のところもある。ほかに焦点を当てたほうがいいところもある。そのあたりを各地域でうまく受けとめてくれるかという部分もあります。積み上げのデメリットとメリットを両方考えて、決めるべきだろうと考えております。

以上です。

それでは、これで一応今日の御発言をいただく内容が終わったのですけれども、先ほど、もし時間があつたらと申し上げましたので、もう終了予定時刻を大分過ぎていますが、各

委員からの今日の御発言・御提案に関して、次回に向けて各省庁から確認されたいこと等がありましたら御発言いただいて結構です。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、これで本日予定された議事は全て終了いたしましたので、進行を事務局にお返しいたします。

○福田参事官 長い間、どうもありがとうございました。また、皆様からコメントをいただきまして本当にどうもありがとうございました。また、座長も全体の進行を統括していただき、ありがとうございました。

本日の議事につきましては速やかに議事要旨を作成いたしまして、座長に御相談の上で、会議資料とともにホームページに公開をさせていただきます。

また、子細な議事録につきましては従来同様、作成後皆様に御確認をいただきまして、最終的にはホームページに掲載をしたいと思えます。

次回の日程につきましては調整を始めさせていただいているところでございますが、9月の下旬ないしは10月のごく早い時期で、ぜひ調整をさせていただきたいと思っております。できましたら2日ということをお願いをしたいと考えておりますので、またきちんと御連絡はさせていただきますが、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○赤羽座長 10月2日で決定なのですか。

○福田参事官 まだ皆様方の御希望も全部そろっていませんので、最終確定ではありませんが、事務局としてはできる限り、そこで調整していきたいという気持ちを持っているということでございます。ありがとうございました。

それでは、これもちまして第3回の専門委員会会議を閉会させていただきます。本日はどうもありがとうございました。