

中央交通安全対策会議専門委員会議（第 4 回）
議事録（案）

○福田参事官 まだお見えになっていない委員もいらっしゃいますけれども、大変お待たせいたしました。これから第4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。

本日は大変お忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

まず初めに、内閣府大臣官房審議官の安田より御挨拶をさせていただきます。

○安田審議官 おはようございます。交通安全を担当しております内閣府大臣官房審議官の安田でございます。

第4回の専門委員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、専門委員の皆様方には御出席を賜りまして、心より感謝を申し上げます。

御案内のとおり、先月21日から30日までの10日間にわたりまして、秋の全国交通安全運動が実施されました。全国的な交通安全思想の普及のために本運動に政府を挙げて取り組んだところでございますが、運動期間中の交通事故死者数につきましては120名と、前年比プラス9名となっております。

また、本年の10月1日現在の死者数を見ましても、2,915人ということで、前年同日比プラス7名という厳しい情勢となっております。

これから、年末にかけて日没の時間も早くなってくるということもあり、交通事故の増加も予想されるところでありますので、引き続き効果的な交通安全対策に取り組んでいく必要があると考えているところでございます。

さて、第10次の交通安全基本計画の策定に向け、本年3月16日の第1回の専門委員会議以降、これまで3回にわたりまして、委員の皆様方に御検討を重ねていただいたところでございます。

本日は、これまでの本会議での検討の結果を踏まえまして、第10次交通安全基本計画の中間案を御用意させていただいております。本日は委員の皆様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ればと考えております。

委員の皆様からの御意見を踏まえまして、できるだけ早期に取りまとめた上で、今月中旬にはパブリックコメントを実施して、来月上旬には公聴会も実施する運びと考えております。どうぞよろしくお願いを申し上げます。

○福田参事官 本日は、小浦委員、山内委員、渡邊委員につきまして、御欠席と伺っております。また、松岡委員は少し遅れるという御連絡をいただいておりますし、川端委員も少し遅れられているようでございます。

では、お手元にお配りさせていただきました資料の確認をさせていただきたいと思います。

きょうは、資料として3種類でございまして、資料1が前回の第3回専門委員会議の議事録でございます。

資料2が本日御議論いただきます第10次計画の中間案でございます。

資料3が前回の専門委員の皆様からの御意見と各省の対応としての御回答ということで記載した資料でございます。

また、本日は大久保委員から資料をいただきました。後ほど御発言の際にお話しいただけるのではないかと考えていますので、どうぞよろしく願いいたします。

お手元の資料で何か不足等がございましたら、近くの者にお申し付けいただきますようお願いいたします。

資料1の前回の議事録につきましては、既に皆様方にお目通しいただいていると承知しておりますので、特に御異存がなければ前回同様にこの資料もホームページのほうにアップをさせていただ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 ありがとうございます。

それでは、そのようにさせていただきます。

では、議事に入らせていただきますので、これ以降は赤羽座長をお願いいたします。

○赤羽座長 皆さん、おはようございます。

きょうは遅れてしまいまして申し訳ありませんでした。私の発言時間を削って挽回させていただきたいと思います。よろしくお願ひします。

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ので、まずは議事1、第10次交通安全基本計画(中間案)につきまして、事務局より御説明をお願いいたします。

○福田参事官 それでは、資料2と3でございますが、3については適宜御参照いただきたいと思います。

本日、お示しいたします中間案は、前回見ていただきました骨子案をベースにいろいろと各省さんに御協力いただいて肉づけをして、体裁としては計画案にかなり近いものを作成させていただいたものでございます。内容的には各省さんで若干まだ調整が残っているところもありますし、本日の御議論を踏まえた話、今後予定されていますパブリックコメント等の手続を経て、最終的に計画案になっていくものでございますので、そういう意味での中間案ということだと御了解いただければと思います。

御説明をさせていただきますけれども、これは125ページにわたる非常に大部なものでございますので、かいつまみまして、皆様から前回いただいた御意見に関するものですか、新規のものを中心に御説明をさせていただきたいと思います。

表紙をめくっていただきますと「まえがき」の部分がございます。計画の当初の歴史から書き始めておりますけれども、比較的下のほうに人命尊重の理念のもとに、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していくという基本が書いてありまして、平成28年度から32年度までの5年間の施策の大綱をまとめますということを書かせていただいております。

目次は飛ばさせていただきます、1 ページ目、計画の基本理念でございます。

基本的な構造は9次計と変わっておりませんが、中身をざっと御紹介いたしますと、1 番目は「交通事故のない社会を目指して」ということで、究極的には交通事故のない社会を目指すということを書いております。

2 番目が「人優先の交通安全思想」を基本とするという内容でございます。

3 番目、「交通社会を構成する三要素」。人間と交通機関と交通環境という3 区分でございまして、人間につきましては2 ページ目に入ってまいりますけれども、教育、普及啓発活動の充実、交通事故被害者の声を聞く機会を増やす、住民が各種活動に直接かかわっていくようにする、地域の交通情勢や社会情勢の特徴を十分考慮して地域住民の意向を十分に反映させていくといったことが書いてあります。

また、交通機関につきましては、新技術の活用ですとか、不断の技術開発ということを書かせていただきました。

交通環境につきましては、道路網を初めとするさまざまな施設の整備、老朽化対策も御議論が出ていました。それから、歩道の整備、防災の観点にも適切な配慮を行うといったことを書いてございます。

4 番目が、情報通信技術の活用でございます。こういった技術が人間の能力を補ったり、ミスをサポートするということを踏まえながら、ITS ですとか船舶であれば AIS といった装備の活用を積極的に進めていくということ。交通事故原因の調査ですとか研究開発の推進を図るということにしております。

6 番目の参加・協働型のところでは、これも委員会で少し御意見をいただきましたが、さまざまな団体、関係者の方が交通安全にかかわっていただきますが、それぞれが緊密な連携のもとに責任を担いつつ、施策を推進するということを書かせていただきました。

それでは、陸上交通から御説明をさせていただきます。5 ページ目からが道路の分野でございます。

まず、それぞれの交通の一番最初には、従来同様こういう模式図を書かせていただきまして、上の囲みから全体の理念の部分。次が目標の部分。最後が対策でございますが、施策の視点とその柱という構造をとらせていただきました。これで全体をあらわしているということでございます。

6 ページ目、道路についての理念の部分でございます。中段以降「今後とも」のあたりでございますが、交通事故死者数の減少だけではなくて、事故そのものの減少にもしっかり取り組んでいくということ。また、この交通情勢を踏まえて安全運転義務違反の抑止ということを書かせていただきました。このためにも、ワーク・ライフ・バランスを含むようなあらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を推進していく。交通事故が起きにくい環境をつくっていくということが大事だということを書かせていただきました。

また、次のところには道路の危険性をお示ししておりまして、道路と道路以外では死亡する危険性が計算上 2.2 倍、睡眠の時間を除けば右の表にありますように 1.5 倍ござい

ます。そのように高いという話。また、交通事故による経済損失が年間6兆円以上にも上るといふ記述を書かせていただきました。

右側のページに行きますと、地域に最も効果的な施策の組み合わせを考えていくべきだと。特に生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが重要である、有効であるということを書かせていただきました。

少し飛びまして、11 ページ目をごらんください。道路交通の目標でございます。前回、委員の皆様にも御意見をいただいたところでございますが、この道路交通につきましては、24 時間死者数を平成 32 年までに 2,500 人以下として、世界一安全な道路交通を実現すると立てさせていただきます。

また、死傷者数については 50 万人以下としてございます。

12 ページからが道路交通に関する視点でございます。こちらは大分御議論いただきましたので細かい御説明は省かせていただきますが、視点としては大きく 2 つ、1 つ目は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して、1 番目に高齢者及び子供の安全確保、2 番目が歩行者・自転車の安全確保、3 番目が生活道路における安全確保という構成をとらせていただきました。

また、16 ページ目に行きますと、もう一つの視点として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うことで、交通実態を踏まえたきめ細かな対策の推進、地域ぐるみの交通安全対策の推進、先端技術の活用推進という 3 本を立てさせていただいたところでございまして、これは全く新規で入った部分でございます。

17 ページ以降が講じようとする施策でございます。ちょっと駆け足で御説明しますと、1 番目は道路交通環境の整備でございますが、18 ページ目、生活道路の記載の中では、例えば「ゾーン 30」の整備などが新規で入ったところでございますし、19 ページの頭にありますようなビッグデータの活用、情報をしっかり分析・活用していくということを書いてあります。

また、真ん中にあたりに高齢者、障害者の安全という観点からは、平坦性が確保された幅の広い歩道を積極的に整備するということでございます。

20 ページ「(2) 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」。これは新しい項目でございますけれども、事故率の低い高規格幹線道路などの活用を促進しながら、交通を移していきまして、生活道路などは車両速度の抑制や通過交通を排除するといったことを推進していきましょうということでございます。

(3) の幹線道路につきましても、同様に急ブレーキ等のビッグデータの活用をしていくですとか、21 ページにまいりますと、事故危険箇所をしっかりと把握して、集中的に対策を講じていくようなことをやっていくということを引き続き行うということでございます。

24 ページ、交通安全施設等の整備事業のところでございます。戦略的な維持管理というところから始まっておりますけれども、メンテナンスの話も御議論されていたこと思いま

すが、インフラ長寿命計画などに基づきまして、ライフサイクルコストの削減を推進していくといったことを書かせていただいております。

25 ページのカのところでは、道路交通環境整備への住民参加ということで、住民の方々も積極的に参加し、意見をいただくということを書いております。

26 ページ目は、自転車利用環境の総合的整備でございます。自転車もいろいろ御議論いただいたところですが、中を少し御紹介しますと、自転車道や自転車専用通行帯の整備、自転車走行空間ネットワークの整備ということを進めていき、必要に応じて駐車禁止・駐停車禁止等の規制を実施する。

路外・路上の自転車駐車場の整備というものもあわせて話していくということが書いてございます。

28 ページには、高度道路交通システムを鋭意進めてまいりますけれども、新しい項目として、エのところ、ETC2.0 という新しいシステムの中で ETC 機能に加えた渋滞回避、安全運転支援等のサービスの提供ということを書かせていただいております。

29 ページ目の (11) は、災害に備えた道路環境の整備ということで、地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合に安全な生活を支えるようなインフラをきちんと整備していくといったことなどを書いております。

また、30 ページのエ、こちらは情報の分野につきまして、民間事業者がお持ちのプローブ情報、自動車が走行した状況のデータを活用しながら災害時の交通情報をしっかり提供していくといったことも書かせていただいております。

次に、35 ページ、2 番目の大きな柱としての交通安全思想の普及徹底をごらんください。交通安全思想につきましては、2 段落目の冒頭でございますように、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うということを基本としておりまして、36 ページ以降、幼児、小学生、中学生、高校生のところがございます。

高校生につきまして、これから免許を取得するようになる人たちへの教育ということも御議論があったと思いますが、中の記述として、交通社会の一員として責任を持って行動することができるような教育をしていく。また、運転者の責任としての理解を深めたり、近い将来普通免許を取得することが予測される中で、安全運転に関する意識の高揚や実践力の向上を図るということを書いていただいております。

39 ページのカのところは高齢者についての記述でございます。いろいろございますが、多様な機会を活用した交通安全教育。また、地域の見守り活動等と連携した地域ぐるみの高齢者の安全確保。シニアカーの話題が出されてございましたけれども、下のほうでは電動車椅子に関しまして、製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時などに適切に指導・助言を徹底するとか、継続的な交通安全教育の促進をしていきますということを書かせていただきました。

40 ページ目の真ん中、クのところですが、外国人に対する交通安全教育の脈絡の中で、真ん中に母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを十分御理解いただけるようにという趣旨の記載をさせていただいてございます。

42 ページ、こちらで自転車の安全利用の推進というところがございます。その中で自転車の正しい乗り方に関する普及啓発、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車が非常に危険であるということもしっかり周知徹底していくということを新しく盛り込んでおりますし、次の段落では事故が起こった場合の責任として損害賠償責任保険等への加入を促進するというのも書いてございます。

同じページの下のほうでございまして、ヘルメットの着用についても御議論がございました。幼児・児童の着用の徹底ということはもちろんでございますが、高齢者や中学生、高校生などを初めとする他の年齢層にもヘルメットの着用を促進していくということでございます。

後部座席を含めたシートベルトの正しい着用の徹底ということがございまして、右側、43 ページのエのところは、チャイルドシートのことです。こちらでも御議論いただきましたが、1つは比較的年齢層の高いお子さんへの取り組みを強化していくということと、いろいろな情報をしっかり提供していく中でチャイルドシートを必要とする方々にしっかり情報が行き渡るように、産婦人科ですとか母子健康手帳等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進することは新しく盛り込ませていただいております。

43 ページの下の方からが飲酒運転の根絶の項目でございまして、44 ページに移っていただきますと、2段落目の「また」のところでございますけれども、アルコール依存症に関する広報啓発、相談、指導・支援等々の関係機関、団体が連携した取り組みをしていきたいと思いますということも盛り込ませていただいております。また、自治体の取り組みなども情報共有を図りましょうということもございまして。

効果的な広報について、従来からもいろいろ記載はしてございますけれども、この中でお話が出ておりました街頭ビジョンといったことも例示として記載をさせていただいております。

47 ページからが安全運転の確保という章でございまして、48 ページをごらんいただきますと、半ばより少し下ぐらいが高齢運転者対策の充実の部分でございまして。高齢者講習ですとか認知機能検査ということもしっかりやっていながら、認知症の疑いがある方の場合には運転免許の取り消しといったこともしっかり行っていくということもございまして。

49 ページの高齢運転者支援の推進のところでは、運転免許証を返納しやすい環境の整備、そういった中でさまざまな取り組みが考えられますが、地域公共交通の整備・拡充といったことも含めて記載をさせていただいたところもございまして。

50 ページ目が自動車運送業者さんの安全対策ということで書かせていただいております。少し御紹介するのは、52 ページ、事故調査の関係で社会的な影響が大きい事業用自動車の事故に関して、平成 26 年から事業用自動車事故調査委員会が発足しているというお

話。テレマティクスという車と外との通信を通じて、さまざまなサービスを提供する中で安全運転指導サービスですとか、保険ですとか、そういったサービス提供の促進ということも書かせていただいております。

54 ページからが車両の安全の確保の部分でございます。その中で、56 ページ、先進技術の関係はもういろいろ御意見をいただいたところでございますが、イのところ、安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車の普及ということでございますが、さまざまな技術の内容において進捗状況もあるということですので、真ん中辺ですが、例えば衝突被害軽減ブレーキといった市場化されているものについては義務化を含めた基準の拡充などを考えていく。ドライバーの異常対応システムのような実用化間際のものについては普及促進を進めていく。自動走行本体のことにつきましては、さらに開発・普及のための環境整備を行っていくといったことを書かせていただいております。

57 ページ、自動車のアセスメントに関する技術でございますが、自動車本体の話に加えまして、先ほども出ましたがチャイルドシートについても製品の安全を比較できる情報を例えば産婦人科ですとか、母子健康手帳等を通じてしっかり行き渡らせていきたいということを書かせていただきました。

59 ページに自転車の安全性のお話を書いてございますけれども、こちらにも先ほども出ましたが、損害賠償責任保険の加入を促進して、いざというときに備えていただくということを書いてございます。

60 ページ目から、道路交通秩序の維持のところでございますが、取り締まり系が書いてございます。また、64 ページから救助・救急に関するお話でございますが、1つ御紹介いたしますと、(1)のイのところ、大規模な交通事故等災害に伴う事故等が起こった場合には、消防機関と DMAT との連携をしっかり図っていきましようといったことなどが書いてございます。

66 ページに行きますと、ケ、現場急行支援システムの整備。その次が緊急通報システムの整備。

67 ページは、ウのドクターヘリ事業の推進。下から、2行目のところがドクターカーの医療機関への配備といった、さまざまな装備、システムのことについても言及をさせていただいております。

69 ページ目からが被害者支援の充実と推進ということで、特に被害者支援ということを前面に出した表題に変えさせていただきました。

71 ページ、被害者支援の充実強化でございますが、1つは NASVA の取り組みとして、重度の後遺障害の方に関する療養施設について、設置・運営の充実を図るといった記載がございます。

また、真ん中のイのところ、交通事故被害者等の心情に配慮した対策ということで、引き続き自助グループの活動に対する支援を書かせていただいておりますし、警察や検察庁の取り組みも引き続き書いているところでございます。

72 ページの最後、ウのところですが、公共交通事故被害者への支援ということで、国交省における公共交通事故被害者支援室の設置にかかわる記述があるところがございます。

73 ページが研究開発及び調査研究の分野でございます、74 ページをごらんいただきますと、安全運転の支援のお話、75 ページの(ケ)のところでは自動走行のための調査研究。その次が、高齢者の事故防止に関する研究など、重要な研究課題についての記載をさせていただきます。

76 ページの(2)ですが、さまざまなデータを活用した道路交通事故原因の総合的な調査研究を充実していくという記載をさせていただきます。

以上、道路でございます、79 ページからが鉄道の分野でございます。

鉄道につきましては、81 ページに目標がございまして、引き続き乗客の死者数ゼロを目指すということ。運転事故全体の死者数減少を目指すということを目指してございます。

82 ページに施策が書いてございますけれども、下のほうにあります、例えば地下鉄の浸水対策の強化、主要駅や高架橋等の耐震対策、ホームドアの整備といったことなどを書いてございます。

83 ページの真ん中に鉄道の安全に関する知識の普及でございますが、鉄道の安全は事業者の安全対策に加えて利用者の理解と協力も必要だということで、「ながら歩き」の危険性の周知ですとか、プラットホーム事故0(ゼロ)運動といったことを記載しております。

また、保安監査につきましては、一番最後の行、JR 北海道の問題を踏まえた保安監査の充実を図っていくということでございます。

87 ページからが踏切道に関する記述でございます。

89 ページに目標がございまして、5年後平成32年までに踏切道事故件数を27年度と比較して1割削減するということを設定するということでございます。

91 ページ、真ん中辺、高齢者等の歩行者対策として、全方位型という非常に見えやすい警報装置ですとか、そういった装置の高規格を推進するということ。踏切道に関する御意見も出ておりましたが、3番のところ、第3、第4種踏切などの統廃合を進めるといった記述をさせていただきます。

92 ページのところ、高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレットの配布などもしていきますということでございます。

93 ページからが海上交通でございます。海上交通の目標は96 ページに書いてございます。

大きく3つございますけれども、1つは9次計期間中の隻数2,291隻からあと十四、五年の間に半減させようという目標なのですが、ひとまず5年後の32年までには2,000隻を下回ることを目指すということ。

船がたくさんいる東京湾もしくは瀬戸内海といったふくそう海域では、大規模な海難の発生をゼロにしていきたいです。

それから、救助というものも大事な視点だということで、新しく入っておりますけれども、救助率 95%以上を維持していくというのが 3 つ目の目標でございます。

海上の取り組みにつきましては、たくさんあるので一部だけの御紹介になりますが、98 ページの上から 3 番目、エのところを申し上げますと、大規模災害対策としての耐震化の向上ですとか、キの老朽化対策の推進。(2) ふくそう海域の安全性の確保。(3) でさまざまな情報提供の充実などが書かれているところでございます。

101 ページ、安全運航の観点からはヒューマンエラーの防止ということが大きな課題として挙げられていて、AIS の搭載促進を初めとした取り組みをしていくということを書いております。

105 ページ、小型船舶の事故が非常に多いということで、小型船舶の安全対策についてもいろいろ記載しているところでございますし、106 ページのウのところはライフジャケットの着用率の向上ということで、まず自分の命を守っていただく。現在はまだ着用率が 50%程度だという記載でございます。

最後に、航空のところをごらんいただきましょう。112 ページからが航空交通でございます。

航空につきましては、目標が大きく増えているところでございますが、114 ページのところにも模式図がございます。国際統計などで比較できるということなども考えまして、事故発生率ですとか、事故には至らないけれども重大なインシデントというものの発生率、全体で 14 の指標をしっかりとフォローしていくということでございまして、全体としては 115 ページに大きく 2 本柱を立てています。

1 つは、従来同様本邦の大規模な航空会社さん、定期便を持っているような会社さんの死亡事故発生というものを引き続きゼロにしていくということ。もう一つは、今回新しく入ったところで、今、御紹介した子細な 14 の指標をフォローしながら、それぞれ直近 5 年間に対して 7% の削減を図っていきましようということを目指しています。

116 ページ以降が対策でございますが、冒頭でございますように、航空につきましては国際民間航空機関 (ICAO) が航空安全プログラムの実施を求めているというところでございますので、我が国でもその導入を推進していているという状況を記載してございます。

119 ページ、小型航空機に関する安全対策ということで、既に 26 年から操縦する方は 2 年以内に操縦の技能や知識についての審査を義務づけられているということです。こういったことを引き続き推進していこうと。安全講習の開催などをしていき、全国レベル、空港ごとのきめ細かい対策を検討することにしてございます。

123 ページ、無人航空機に関する記載がございまして、委員会の場でもドローンの話が出たところでございます。

124 ページは救助・救急活動の分野でございますが、医療資機材の配備ですとか、空港において医療機関との連携の強化を図るといった記載をさせていただきました。

大変駆け足でございますが、一応御説明をさせていただきました。

○赤羽座長 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの説明を踏まえまして、委員の皆さんからの御意見や御質問を賜りたいと思います。

この間よりも緩く考えていただいて結構で、大体4分くらいをめどに御発言いただくとおさまるのではないかという目論みです。

それでは、どなたからでも御自由にお願いいたします。

大久保委員、どうぞ。

○大久保委員 ありがとうございます。

私、第3回会議を休ませていただきましたことと、本日も所用のため少し早目に退席しなければならないかと思っておりますので、発言趣旨は資料として提出させていただきました。皆様のお手元に5枚組の資料が配付されているかと思っておりますので、それをご覧いただけますでしょうか。

ただ、この資料は今回の中間案の御説明を受ける前に既にご覧いただいたものですので、もしかしら、案に記載されている部分があるかもしれませんが、それは読み流していただければと思います。

まず、飲酒運転撲滅のさらなる対策についてですけれども、44ページにも中間案として記載はされていましたが、確かに法整備などによりまして減ってはきましたけれども、いまだに飲酒運転を繰り返す人が多数います。防止するためには、あらゆる機会を捉えてアルコール問題を抱える人を相談機関や医療機関に結びつけるという体制づくりがとても必要だと思っております。

都道府県の精神保健センターですとか保健所では、既にそのような相談体制が整っておりますので、当事者団体との協力も得ながら推進することが必要なのではないかと考えます。

次に、車による被害者を出さないためにも、あるいは被害者が精神的に回復するためにも①から④に記載させていただきましたように、最新の機器の導入が必要だと考えます。その理由も資料のほうに記載させていただきました。

2ページ、確かにこの①、④につきましては、プライバシーの問題はあると思っておりますけれども、それは機械に証拠として残りますので、被害者の回復に必要な事故の真実を知るという意味でも大きなものがあると思っております。

次に、3の自転車による被害者を出さない方策と被害者への損害賠償についてですが、(1)の自転車事故の発生状況です。自転車対歩行者の事故は減っていませんし、最近では被害者が死亡する事案や重度の後遺症者も出て社会問題にもなっています。

一方、被害が軽微であったり、加害者に逃げられたりして届出に至らない暗数も多いのではないかと考えられます。

(2)の自転車事故への意識等に関する調査ですが、これにつきましては、3ページをごらんください。

私はこの9月に実態を知るために地元で聞き取りをしてみました。その結果は資料の①から⑤に記載したとおりです。自転車は動く凶器にもなるという意識が低いと思いましたので、改めて機会を捉えて保護者や市民の意識の向上を図る必要があると思いました。

また、(3)の児童・生徒が自転車事故を起こさないために、あるいは出遭わないためには、日々の教育と訓練が重要だと考えます。子供のときの受けた教育といいますのは、大人になってもそれは生かされますので、自転車事故を起こさないという意識の高い社会の構築が期待できるのではないかと思います。

4ページをごらんください。

「(4)自転車事故被害者の救済のために」ですが、この5月に悪質な自転車乗用者に対する新たな制度が始まり、保険加入を義務づける条例を制定した自治体も出てきましたけれども、保険加入率は2割程度なので、救済されない被害者が多いのではないのでしょうか。被害者救済に向けて加害自転車側が無保険やひき逃げの場合でも救済される制度を含めて検討する時期が来たのだと思っています。国としても自転車利用促進法などで加入を義務付けるなど、加入率向上策を講じていただきたいと思います。

次に5ページをごらんください。

最後に、被害者支援の充実と推進です。中間案の69ページから72ページに詳細に記述してありましたことに対しては、感謝を申し上げます。

ただ、欲を申し上げますと、こちらの②に書きましたように、鉄道、海上、航空交通につきましても、陸上交通と同じように手厚く記述していただければと思います。

また、第2回会議でも発言させていただきましたように、適切な支援を受けた被害者は命を大切にする安全な社会を実現するための語り部となって、事故撲滅の大きな力になってくれます。そのためにも、被害者への手厚い支援と被害当事者団体の育成など、各交通機関の被害者支援策の中に明記していただけるとありがたいと思いました。

以上でございます。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。

とりあえず直接所管されている皆さんとか事務局から確認されたいこと、あるいはこの場で回答していただけるようなことがあるでしょうか。よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。

それでは、ほかに御発言をお願いいたします。

蓮花委員、どうぞ。

○蓮花委員 私も前回欠席してしまいましたので、中間案を見せていただいて、幾つか簡単にお問い合わせというか、コメントをしたいと思えます。

12ページの今後の道路交通安全対策を考える視点の下から6行目、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実するというのは、これはそのとおりなのですが、第1回でも私が発言したのですが、情報を交通事故情報システムのように国民に対して積極的に提供して活用するというものをぜひ入れていただければと思っております。

この内容は中間案を見せていただいたら、交通安全に関する普及啓発活動の推進の 45 ページの(エ)国民が、交通事故の発生状況を認識し云々と、これはまさにこのとおりで、この内容のもう少しこれを強く前のほうに活用いただければと考えています。

2点目が、36ページの交通安全教育で細かいところはいろいろあるのですけれども、子供の段階的かつ体系的な交通安全教育の推進の幼稚園、保育所及び認定こども園の教職員の指導力の向上云々の整備、これはまさにこのとおりなのですけれども、以前から言われているのですが、養成課程において交通安全あるいはほかの安全に関する養成の内容がほとんどない。ですから、例えば保育士の個人の努力で一生懸命やる人は熱心に勉強して優れたことをやっているのですけれども、多くはほとんど素人で、例えば遠足とか外に連れていくときにも全く安全面で配慮がなされていないということがよくありますので、養成課程も含めて充実というものを取り上げていただければと考えております。

3番目が、高齢者に関する交通安全の教育で39ページのカ、高齢者に対する交通安全教育の推進。ここで書かれている内容もまさにこのとおりなのですけれども、我々の研究とかあるいは警察庁がここ1、2年で実施された調査等で、高齢者の中で特に歩行者、自転車利用者に関しては免許を持っている人と免許を持っていない人でかなり行動が違って、免許を持っていない人はかなり危ない行動を恐らく危ないと思わずにしてしまう。斜め横断とか乱横断とか確認不足とか道路の真ん中を歩くということで、高齢者という全体を相手にするのではなくて、よりリスクの高い免許を持っていない人への教育を充実させるというところを入れていただければと思いますし、そのための教育のプログラムも警察庁のほうでまとめられていらっしゃると思いますので、そういうものも活用するというのをぜひ入れた方がいいのではないかという気がいたします。

最後に、50ページからの自動車運送事業者の安全対策の充実、これもさまざま行われているのですけれども、51ページの(エ)にあります社内の安全教育の充実ですが、もう少し強く、例えば今後この5年間で準中型免許が導入されます。そうすると18歳から準中型でトラック、宅配便とかのトラック運転が進められるわけなのですけれども、そういうものに合わせて業務用のトラック等の運転者に対する教育の充実をどこかにもう少し強く入れていただければというのが印象です。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

古笛委員、どうぞ。

○古笛委員 弁護士の古笛でございます。

私も前回お休みさせていただきましたので、両先生に続いて御意見を発言させていただきます。

私のほうは35ページ以下の「2 交通安全思想の普及徹底」という点です。

各先生方からいろいろな御意見が出ていたところではあるのですけれども、私が感じましたのは、特に小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育についてです。この点、将

来、運転者として交通社会の一員になることを考慮してというような記載が中ほどにあるのですけれども、実はここで言う運転者というのは自動車のことだけでして、自転車あるいはもっと極端なことを言うと、幼児などに関しては三輪車などが加害者ということで問題となるような事例も実際に生じてきております。小さな子供が道の真ん中に三輪車を置きっぱなしにしていた。それでバイクとか自転車が走ってきてぶつからないように急ブレーキをかけて転倒したという事案などは三輪車に加害者という事案です。

法律の世界では、加害者と被害者の過失割合を判断するときに、幼児、児童、高齢者修正というものはあるのですけれども、それはあくまでも幼児、児童、高齢者が被害者になった場合にのみ有利に判断をする。加害者になったときには、幼児であろうと、児童であろうと、高齢者であろうと、その点は全く斟酌されない。何が言いたいかということ、小さなうちから、まさに自分たちは交通社会の一員である。被害者にもなり得るし、まさに加害者にもなり得るのだと。あくまでも自動車運転者だけが加害者ということではなくて、自転車あるいは極端なことを言うと、歩行者であったとしても飛び出すことによって加害者にもなり得るのだというような意味で、もっと突っ込んで、既に小さなうちから交通社会の一員であるというような表現のほうが今の時代には合っているのかと感じた次第です。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

続けていかがでしょうか。

久保田委員、どうぞ。

○久保田委員 まず、全体として道路交通のことについて、生活道路とか歩行者、自転車について、かなり質、量ともにしっかり書いていただいているということで、今回、この計画は非常にいいものになっているのではないかと感想として思っています。

2点ほどお話をさせていただきたいのですけれども、1つは14ページ、15ページあたりの生活道路のところですが、前々回にもお話ししたと思うのですが、生活道路の定義の問題がまだすっきりとしていないように思われます。14ページの下から5行目ぐらいのところの「地域住民の日常生活に利用される生活道路」というのは、多分生活道路の定義のようになっていると思います。後から出てくる施策を講じる生活道路の議論のところでも、例えば幅員6メートルぐらいの、あるいは8メートルぐらいの単断面道路も施策の対象になっていますし、生活道路として扱われると私は認識しています。

ただ、例えば15ページのグラフの凡例などを見ると、明確に生活道路というものが車道幅員5.5メートル未満と書いてしまっているのです、ここを見た人は、ここでの生活道路というのは5.5メートル未満のことを言っているとしか思えなくなってしまうのではないかと思います。

したがって、例えばこのグラフのデータは、あくまでも車道幅員5.5メートル未満の道路だということであって、生活道路というのはむしろ削ってしまったほうがわかりやすいのではないかと思いますし、できればどこか例えば15ページの一番上のところで、生活道路

で、括弧、施策の対象はもう少し広い道路まで含むみたいな注釈まで入れていただくといいような気がします。少なくともこのグラフの中の凡例の生活道路という言葉はとっていただいたほうが誤解はなくていいのではないかと思います。これが1点目です。

もう一つが、74ページ「(ア) ナビゲーションシステムの高度化」というところですが、ここを見ますと、1行目に書いてあるように、これは高度化の目的があくまでも利用者、つまりドライバーの利便性の向上という視点で書いてあると思います。一般論としては、これは正しい、もちろん、これで結構だと思うのですが、また生活道路という観点から言いますと、利用者にとって高度化されたナビを積んだ車というのは痛しかゆしの面がありまして、全然道を知らない人でもカーナビさえ持っていればどんどん怖いもの知らずで細街路に入ってきてしまうということがあって、一時、かなり細街路の事故がふえたこととナビの普及がどうもシンクロしているらしいので、若干不安が残ります。

一部、例えば県警さんで、ゾーン30に近づくと、ゾーン30に近づいたということを教えてくれたり、そういうような改善も今、図られております。例えば行く行くは、ゾーン30に入ったら、そのことをドライバーにアラートするみたいないろいろな機能も考えられると思うのです。つまり、利用者のための高度化だけではなくて、地域の安全のための適正化みたいな方向もぜひカーナビのあり方として今後議論していただきたいと思ひまして、高度化と適正化とか、地域住民の立場から見た適正化みたいな、そういう観点をここに加えていただければと思ひました。

以上でございます。

○赤羽座長 ありがとうございます。

いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ほかにありますか。

森本委員、どうぞ。

○森本委員 私も全体として非常に充実した記載がされているというように理解をしております。1点、交通指導取締りについて少しお話をさせていただければと思います。

60～61ページに関して、交通の指導取締りについて記載してあります。ここに記載されている内容、交通事故の実態を定量的に把握しつつ、科学的に効率的に計画を立てていくということで、大変良いことであり、私自身はこれに非常に強く賛成をしております。賛成している中であえて2つだけ追加を考えていただきたいのは、1つは、地域性の考慮でございまして、先ほどお話のありましたように、交通のマナーとかルールとか運転については地域性が非常に強くありまして、気候や風土なども違いますので、この対策をとるときのPDSAとか、対策に対してどこかに「地域性を十分考慮してこういう対策をとります」というような文言を1つ入れていただければいいかなと思います。

もう一点が、高速道路の取締りの強化でございますが、ここもこの文言は間違いがないのですけれども、高速道路は非常に速度も高いですし、赤切符となると40キロ超ということですから、100キロだと140キロ超が対象になります。こういった高速のエリアの中での取締りは、白バイ隊員は非常にプロではございますけれども、非常に危険な中でやってい

るということで、前文に書いてありますような取締機器の効果的な運用という文字もどこかに入れておいていただけるといいかなと思います。

以上の2点の追加をお願いして、私の意見にします。ありがとうございました。

○赤羽座長 ありがとうございました。

いかがでしょうか。

川端委員、どうぞ。

○川端委員 大変よくまとめていただいて、ありがとうございます。

前回、私、意見として挙げましたチャイルドシートの情報というのが必要とする方に行き渡っていないところを43ページにつけ加えていただいて、特に産婦人科や母子手帳といった、今までなぜやられていないのだろうと疑問に思っていたところが文言として盛り込まれていて、こういった文言をもって地方自治体までこの意見が落ちて推進していただけることを大変強く望んでいます。

前回、私は余りこの点の意見を申し上げていなかったのですが、27ページの「(9) 高度道路交通システムの活用」のところで、ITSであったりとかETC2.0といった次世代というべきでしょうか、今はもうシームレスに移行していると思うのですが、そういった情報システムをインフラ側に使っていこうというお話、大変興味を持ちまして聞いていたのですが、先進的なことを盛り込んでいくということで、なかなか縦割りで省庁の壁がある中での利用というか、何を最新としていくかとか、どこの活用、費用対効果の部分を含めてというのはなかなか足並みがそろっていないので、こういったところでまとめてお話ししていただくのはいいのかなと思いました。

ただ、一方で、民間利用の推進というものが進んでいかないと、例えばですけれども、こういったものを誰でも公平に利用できるようになるかという、例えばETC機器は費用がかかるということでなかなか最初利用が進まなかったりとか、そういった部分がありますので、民間利用の推進のために、民間利用を推進していくと、結局コストが下がって、公平に利用できていくというのが進んでいくと思うのですが、そういった部分、高度なものを活用すると同時に、それを何年以内というコミットメントは難しいと思うのですが、順次民間利用を進めて、そこからある程度の利益が出るようなものであったりとか、そういった推進を進めることで公平な利用を進めていく。要はお年寄りで車を運転する人というのも今65歳を超えて免許の返納というのもあるのですが、同時に、運転しないと生活ができないというのは東京や都市部以外ではとても多いので、そういった方がこういう高度なインフラの恩恵というのを受けられるような社会というのも、少し遠い目標になりますけれども、同時に入れていったほうがいいかなと考えます。

なぜかという、私の田舎の母が70を過ぎて運転していて、遠いところで運転して生活しているのですけれども、何かあったときにウェブサイトでないと何も見られないとか、ETCが入っていない車だと窓口が渋滞していて使えないとかというのが地方ではまだまだたくさんそういうユーザーがいると思うのです。ですので、推進という形で民間利用を進

めていくというのはいいかなと考えます。よろしく御検討ください。

○赤羽座長 ありがとうございます。

前半のほうの道路の側と車両の側の連携の話なのですけれども、27ページでも例えば路車間通信。道路と車両が通信して、たとえば道路の側が発信した情報を車の側で使ってもらいと安全性が高まるというようなキーワードが出ているのですけれども、それが例えば車両の安全技術のほうでどのように活用されているのかということがわかると、今のような御指摘を反映できるということですか。

○川端委員 そうですね。たまたま昨日、発表になったクラウンがそのITSを利用とかいうように実際に出てきてはいるので、もちろん、高級車からですけれども、そういった実車で利用できていく方向性というのが見えていくと、ここをもっともっと利用していこうというヒントになっていくかなとは思いました。

○赤羽座長 ありがとうございます。

大久保委員、どうぞ。

○大久保委員 今、川端委員からチャイルドシートにつきましてお話が出ましたので、それに関連して、私自身がよくわかっていないのかもしれないかもしれませんが、お話しさせていただきたいと思います。

最近、ベビーカーを押していてそれが邪魔だということで、子供さんが殴られたりすることも問題になっていますので、小さい子供さんを抱えたお母様方、お父様方が、タクシーに乗る場合も増えてくるのではないかと思います。十数年前、オーストラリアに行った折に、全てのタクシーの屋根の上に、大きな箱のようなものを積んでいたもので、これは何ですかと聞いたら、チャイルドシートだと教えられました。子供さんを連れている人は、この箱を見て、チャイルドシートを持っているタクシーに乗ると聞きましたが、日本の場合、タクシーに乗るとき、小さい子供さんはどうしてらっしゃるのでしょうか。

○川端委員 タクシーなどの営業車が除外になっていて、私も前から危ないなと思っているのですけれども、除外です。結構実は妊婦のシートベルトに関してとか、身長の高い女性は体格が伴わない場合はどうしようかというのはまだ議論の範疇に入っていないと思います。

○大久保委員 ぜひタクシーに乗ったときも小さな子供たちが安全に乗っていただけるような対策も必要になってくるのではないのでしょうか。

○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 先ほども御意見があったと思いますが、我々の分野でよく使われる言葉で、情報の公開と共有というテーマがありますので、そういう視点で強くお書きになったらいいかかと思えます。

以前の会議でも申し上げましたけれども、どこかへドライブで出かける前に、どこかの交差点が危ないかということ調べたいと思ったらすぐわかるような、そういう情報の公開

の仕方をしておくと、とても有効だと思います。情報を分析して徹底的にやるというのはいいのですが、今の技術では分析してもなかなか事前に全てを予測することは難しいので、事実だけを関係者に全てフィードバックする。どこの交差点でどれだけ事故が何時くらいに起こっているということを地図の上にプロットして全部出す。それが大事だと私は思います。

○赤羽座長 ありがとうございます。

私も前からその類いのことを申し上げています。カーナビゲーションシステムで経路案内の機能を使っていると、どこで右折するかもわかっているわけです。こちらから右折すると、直進車と事故が多いのですというようなことを案内の一部として提供するというのも技術的には可能なのだろうと思います。

○河内委員 そうすれば、結局ドライバーを守ることにもなるので、安全にドライブできるようなシステムをつくるため、情報をできるだけ一般に公開するのがいいと思うのです。

○赤羽座長 ありがとうございます。

松岡委員、どうぞ。

○松岡委員 松岡でございます。

先日来、コメントしておりますことに適切に御回答いただきまして、どうもありがとうございます。

まだ2～3つ確認したいことと質問があります。

まず、19ページのほうですが、真ん中辺のほうにハンブやクランク等でもって歩行者や自転車の通行を優先するゾーンという記載がございますが、これはどういう意味合いの記載なのかということ。つまり、従来私が言っていました、自転車の追い越し禁止ということのゾーンと近いのかなということと、いろいろとお話を伺いまして考えましたが、自転車が車両として通行帯に入っていた場合に、それを追い越すというのは現行の交通法規でも、狭い道路だと実質的にかなりできない状態になっている。かなり余裕を持って追い越さないといけないということになっていますので、そのような交通法規の運用をもう少し明確にすれば、実質的に私が申ししておりましたように、狭い道路では車が自転車を安易には追い越せないというキャンペーンを張っていただければ、実質的に同じようなことになるのではないかと考えました次第でございます。

続きまして、42ページのほうに、ヘルメットの着用についていろいろ書いていただきまして大変ありがたいのですが、先日も電動アシストということでもって新しく実用化されてきている自転車についても強くヘルメットの着用ということでもって要望したのですが、こここのところに追加で、42ページの下、ウの直前ですが、ヘルメットの着用を促進するとありますが、これは自転車だけなので、「また、電動アシスト自転車についてはヘルメット着用の義務付けのあり方について検討する。」というような文言があると、明確に電動アシスト自転車についてコメントできるのではないかと考えております。

あと、37ページで「イ 小学生に対する交通安全教育の推進」ということで、交通安全

教育が非常に重要だということで真ん中辺に書いてありますが、先日質問しました免許証のようなものをということでしたのですが、御回答に、やはり全国各地でそういうようなカードを交付するような取り組みが実際行われているというような、既に行われているようなことが書いてありますので、この辺の実質的にやられているようなことも記載されるとより明確になるのではないかと考えております。

次に飛びますが、91ページの踏切のほうです。「3 踏切道の統廃合の促進」ということで、先日、4種踏切をなくしたほうが安全になるのではないかとということで申し上げましたが、ここでは統廃合を促進するというようになっておりますが、質問になりますが、10次計画の終わりまでに4種をなくすことは非常に難しいのかということを確認させていただきたいと思います。

以上でございます。

○赤羽座長 ありがとうございます。

御質問が2点ほどありましたが、いかがでしょうか。

○福田参事官 一番最初の記述につきましては、恐らく事前にお送りした資料をまず先生がご覧になっているのかなと思ひまして、先生のお手元は18ページかと思いますが、きょうの会議資料では19ページをごらんいただきますと、通学路の交通安全の確保のところでございます。

現在の記述では、特に優先という話ではなくて、安全確保のためのさまざまな施策を列挙しているという記述に今はなっているところでございますが、特に優先であるとかないとかということを書いているわけではないところでございます。狭い道では、事実上、困難ではないか。警察さんのほうが詳しいかと思いますが、危険が生じるような状況であれば物理的に追い越さないということはもしかしたらあるのかなと思ひました。

自転車のヘルメットにつきましては、各省さんにもいろいろ考えていただいて、より積極的なお話を書かせていただきましたが、個別の事案についての義務付けというのは、なかなか現段階では難しいかなというようなことではなかろうかと思ひます。

○警察庁早川課長 ただいまの松岡先生の御指摘に関しまして、追い越しということにつきましては、当然危険な状況では追い越しすることはできませんし、今、教習所とかでも自転車というのはふらつきやすいということも含めて、追い越しの場合には一定距離をあけて、1メートルぐらい、十分距離をとるようなというような指導もしているということで、狭い道路については実質上、無理な追い越しはできないというケースもあり得るのだろうと思っております。

電動アシスト自転車に対するヘルメット着用についてですけれども、電動アシストも自転車に含まれますので、児童、幼児に関してはヘルメットの着用の努力義務があるということには変わりはないところでございます。

○松岡委員 ただ、電動アシスト自転車ですとかなり速度が出るということで、普通の自転車とは異質になっているのではないかという危惧があるので、ヘルメットの着用を検討

していただければということです。

○警察庁早川課長 一応事実関係だけ申しますと、電動アシスト自転車だからスピードが出るということではございません。あくまでも、特にスタート時に力が必要となりますので、それを補助するということでございます。ちなみに、規格上も時速24キロを過ぎるとアシスト機能は停止するようになっていきますので、電動アシスト自転車だからいくらかでもスピードが出るということはないこととなっております。

小学生の安全教育の関係で免許証というお話がございまして、これは御説明させていただいているとおり、以前から一つの安全教育の手法として行っており、特に小学生、子供につきましては、その教育をした場合もさることながら、それを持っているということでルール遵守の意識が持続するというような効果があるという調査研究結果もございます。もちろん学校によってとか、地域によっては以前この委員会においても御指摘があったように差別につながるみたいな話もあってやっていない学校とか、余り進めていないところもあるかと思えます。ですが、一つの手法としてそういうものが有効であるということは警察庁から各県にも指導しておりまして、各県でもやっているところは非常に多いという実情はございますが、計画の記述上は、安全教育の手法としてはほかにもいろいろあり得ますので、具体的には現在記載していない状況でございます。

○赤羽座長 ありがとうございます。

今の19ページの記述は、いろいろな機能を持ったデバイスあるいは機器設備等が並んでいて、例えばハンプ、狭窄などは直接的に自動車の速度を抑制するためのデバイスですね。路肩のカラー舗装というのは、心理的に速度を抑制する効果もあるそうですね。そういうように伺っています。

○松岡委員 古いものを見ていたのですみませんでした。

○赤羽座長 わかりました。

どうぞ。

○国土交通省村田監理官 国交省で踏切の話があったので一言お話をさせていただきたいと思えます。

91ページのところをごらんいただいていると思うのですがけれども、3種、4種踏切については、基本的にはまず1種化するか廃止するというのが方向だと思っています。1種化する分につきましては2のところを整備されていない踏切、これは3種、4種ですが、こういうところに遮断機を着実に整備していく方法と、あるいは今、御指摘のありました3のところを進めるというのがあって、10次でどこまで進めるのだという話ですが、これは道路管理者あるいは鉄道事業者、地元の方々等、いろいろ関係者も多くて、調整をしながらこういった施策を進めていくのだと思うのですが、なかなかそういった事情もあって、目標としてどこまでというのは今の段階で言える状況ではないということを御理解いただければと思っております。

以上です。

○赤羽座長 どうもありがとうございました。

益子委員、どうぞ。

○益子委員 益子です。

前回、意見を述べさせていただいたリストの28番のところですが、医療データが個人情報を除いて皆さん活用できるようにしていただきたいというお話をしたのですが、私の言葉足らずのために、厚生労働省のほうに回答を求めて、厚生労働省から御丁寧な回答をいただいたのですが、私が意図しました点は少し違いまして、この交通事故と人身傷害にかかわる研究調査というのは、日本では交通事故総合分析センターというのが一括して行っているわけでございます。我々医療側は救急医学会と外傷学会の合同で、日本外傷データバンクというのが医療データを持っているのですが、残念ながら、それは交通事故データとマッチングしていないために、事故と人身傷害の詳細がわからないのです。

一方で、ITARDAの持っている交通事故マクロデータというのは、事故情報は物すごく詳しくあるのですか、医療情報はほとんどない。ですから、これをマッチングさせたら、事故と人身傷害の詳細がよくわかるのではないかということで、5年以上前からマクロデータのマッチングというものをさせていただいているのですが、その中で、今度、医療サイドがマッチングしたデータを使わせてくださいと言っても、これは個人情報があるから出せないということで、結局医療側はデータを出すだけで、使うのはITARDAの職員だけという状況で、それはほかの工学者も使えないのです。このような状態はアメリカでもドイツでもありません。個人情報を削除した上で、全部みんな研究に使えるようになっているのです。

ですから、私はお願いしたかったのは、中間報告の76ページの交通事故総合分析センターにマクロデータベースの構築、マイクロデータ調査の実施等の充実強化を図るとともに、同センターを積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行うことに加え、車載式の記録装置であるEDRや映像記録型ドライブレコーダーとのマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用について検討を行うというところに追加して、また、個人情報を削除した上で、工学、医学、その他の研究者がそれらのデータをさまざまな分析に活用できる環境を整備するといったような文言をぜひ入れていただきたいということをお願いしたものであります。

それともう一点ですが、意見の32のところでありまして、これは空港の医療体制ということでお願いしました。これに対しては報告書の124ページ、ここで救急医療活動が的確かつ円滑に実施できるよう関係医療機関等との連携強化を図る。さらに、空港管理者が事故発生時に備え、迅速かつ的確な消防救急活動が行われるよう、空港の所在する市町村、消防機関等々の関係機関等との協力体制の構築を推進するということを記述していただきまして、大変ありがたいと思っております。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございました。

何か事務局からよろしいでしょうか。

これに関しては、私も事故データも長らくそういう活用のチャンスがあったにもかかわらず、個人情報保護との兼ね合いで活用できなかった。今、相当体制が整っていると思います。そのときに私たちが申し上げてきたのは、今、益子委員が御指摘のような使い方をするためには、必ずしも不特定多数の方がアクセスする必要はなくて、専門家がアクセスできればいいわけです。ある組織の外にデータを出すと、それが全部不特定多数の人にオープンになるという考え方ではなくて、専門家に対してあるルールに基づいて開示するという運用の仕方もあるはずだと思うのです。そういう考え方も提案したいと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

どうぞ。

○警察庁早川課長 先ほどの益子委員のお話でございますけれども、御指摘の中にもありましたように、個々の詳細な情報については個人情報というのが含まれるということで、それをどういう形で提供し、また、研究したものをどういう形で出せるかとか、研究者の方に出せるか、あるいは一般に出せるかということにつきましては、個人情報との関係を踏まえながら、これは引き続き検討していきたいと思っております。そういう意味では先ほど先生の御指摘のありました76ページの記述の下に、「工学、医学等の分野の専門家、民間研究機関との連携・協力のもと、調査研究を推進する」ということの中で、まとまったものの提供の仕方ということについても、見直せる部分というものもまた出てくるのかなとは思っております。

○益子委員 今の御指摘で、研究の成果を研究者に提示するというようにおっしゃいましたが、私たちが求めているのは研究者が自由に研究できるようにして、データベースを公開していただきたいということなのです。それが今できていないのです。そこをぜひ御検討いただきたいと思っております。

○警察庁早川課長 御指摘は全く生のデータへのアクセスということですかね。

○益子委員 そんなことは言っていません。マッチングデータで個人情報を削除したものを開示していただきたいということです。

○警察庁早川課長 そういったものの開示の仕方については、今できていないものについて、もう少しこういうことができるのではないかとすることは検討してまいりたいと思っております。

○赤羽座長 水野委員、どうぞ。

○水野委員 私たちは事故データなどを分析するのですけれども、結局、日本の事故データがオープンではないので、アメリカの事故データを使ったり、ドイツの事故データを使ったり、ケース・バイ・ケースでも、中国の事故データを購入したりという形になっていきますので、ぜひ事故データを可能な限りオープンにさせていただくと、事故分析が学問としても確立してくると思っておりますので、ぜひそこを御検討いただきたいと思っております。

○警察庁早川課長 個人情報の問題がない形でどういう形で提供できるかということにつ

いては検討しております、先ほど赤羽先生からもお話がありましたように、専門家の方に限っての提供とか、いろいろな形はあるのではないかと考えております。

○水野委員 可能な限り開示していただくとその分野が飛躍的に進みまして、例えばオーストラリアなどでは少し前にヘルメットの義務化についての研究が非常に盛んに行われたのですけれども、それは事故データがオープンだったから、義務化して果たして本当にメリットがあるのか、コストに見合うメリットがあるのかというのは、日本では詳細にはほとんど研究できないのですけれども、事故データがオープンですとかなりの精度で検討できるということで、ぜひ御検討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。

水野委員、どうぞ。

○水野委員 引き続き私のお願いは、43ページのチャイルドシートの正しい使用の徹底についてです、表の21番の整理番号で前回お願いしたのです。6歳以上の子供の安全性の確保の観点が見欠けているのではないかと、こんなに強く言ったかどうかは覚えていないのですけれども、そう言ったと思うのです。

その御回答いただいたところで2番目の段落で、なお、6歳以上の子供についても体格等からシートベルトの適切な着用が困難な子供にはチャイルドシートを使用させることが望ましいと考えており、教則にもその旨を記載しておられるということですが、6歳から10歳の子供には大人のシートベルトが適切には着用できない。おなかにかかったり、ベルトが首にかかったりしますので、正しく着用してくださいと言おうとするとどうしてもチャイルドシートが必要になるということですので、ぜひこの43ページにも、できましたら6～10歳の子供にもチャイルドシートの着用促進を記載していただけたらと思うのです。そうでないと、ただ着用しろということだと、この世代の子供はかえってベルトだけがをってしまうことも考えられますので御検討ください。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

今、この場でコメントはありますか。大丈夫ですか。

どうぞ。

○警察庁早川課長 今の御指摘の点につきましては、一応現在の法律上は、6歳以上についてはシートベルト、6歳未満についてはチャイルドシートということになっており、ただ、6歳以上であっても体格によっては適切につけることができない場合もありますので、そういう場合はシートベルトの装着義務ということではなくて、チャイルドシートを使用させることが適切なので、そのようにしてくださいということになっております。

今、6歳以上10歳ぐらいまでは、およそ無理ではないかという御指摘ですが、法律上はそうなっておりますので、6歳以上についても状況によってはチャイルドシートを着用してくださいということにとどまっているというのが現状ではございます。

○水野委員 無理して座ろうとすると、お子さんがかえって首にかかってしまうので変な

座り方をして、こんな形でかかったり、もうおなかにかかったり、かえって危険ということも考えられますので、再度御検討いただけたらと思います。

○赤羽座長 検討をよろしくお願いします。

ほかにはいかがでしょうか。

地藤委員、どうぞ。

○地藤委員 地藤でございます。

今回の基本計画の内容については、これ以上でもなく、これ以下でもなく、本当に満足する内容になっているかと思えます。それはあくまでも項目的にでございます。

内容に入る前に、今、お話があったシートベルトですが、私、孫が5歳、6歳がいますが、チャイルドシートでない場合は、首にかかるベルトは後ろによけて、おなかのところはきちんとして、首のところがシートベルトで首がけがをしないようにするのです。シートベルトで首を切ってしまうような状況になります。ですから、斜めのは後ろに回して、おなかのところをしっかりと、おなかにかかるベルトのところだけという状況しかできない、そういう状況です。

それと先ほど子育て支援のタクシーの件ですが、香川県は子育て支援グループが自ら立ち上がってタクシー会社と交渉しまして、子育て支援タクシーという協定を結んだという。10年もつとになりますか。そういった事例があります。それを最初に考えて行動した人は今、地方創生会議のほうに委員として参加しておりますから、その方にしっかり詳しくお聞きになれば、そういったことがボランティアの団体では十分可能になっているということでございます。

この中身で、幼児の安全教育を中学生、高校生、本当にこれは大切なことで、しっかり詳しく記入していただいていることに大変感謝しておりますが、この中での教材についてでございます。こども園等ではわかりやすい紙芝居や視聴覚教材、これは当然、今、どの園でもボランティア団体でもしております。ただ、教職員の指導力の向上及び教材、教具の整備を推進する。これはどういう意味なのでしょう。現場にお任せという意味なのでしょう。それとも警察庁とか文科省とかがしっかり考えて大切な交通安全基礎学習をする教材を、教科書のような教本をつくるという意味なのでしょう。

そこが小学生の安全な通学のための教育教材などを作成、配付するとなっておりますが、私が今、知る限りは、ある意味チラシ程度のものしかございません。チラシ程度の教材は、もうその場でもすぐポイ捨てになってしまいますし、小学生、自転車の免許をくれたからといって通学途中の歩行の安全行動とか、そういったものにはなかなかつながらないものがあります。以前に幼児の安全教育について、ドイツでは危険予測について、幼児教育の場でしっかりと時間を割いて教育しているというお話をさせていただきたいと思えます。ぜひドイツからその本を取り寄せて、本当に安全行動ができる基本は危険なことを予測できることが第一条件ではないかと思っております。

教材について、この記載では余りにも自由であり、考えが浅いところにしか行かない。

本当にこれから今、少子化状況でございます。子供の命を守るためには危険予測をしっかりと身につけさせ、そこからどういったことを自分で考えて安全行動をするかという知識を身につけ、考える力、そういったものをつける安全教育をしていかないと、現状の状態は変わらないと思います。いつまでも今のままで危険だ危険だ、こういう単なる目先の行動にしか映らないと思いますので、そういった教材、教具についてはもっと国のほうでしっかりとしたものを作成するという認識を持っていただけたら、私たちもボランティア団体もありがたいかなと思っております。

また、前回もお話ししましたシニアカーについてでございますけれども、前回も新保委員もシニアカーについては歩行者扱いという意識が本人たちはないのではないか。車という考えではないかという意見もありましたが、私もそれは本当に、どう考えても現場で見えておりますと、車椅子とシニアカーの違いはどこにあるのかというところの問題もあろうかと思うのですが、現在、シニアカーを使っている方は本当に危険なのです。前回も田舎の道、5メートル幅ぐらい、都会でも住宅外では5メートル、6メートル幅の道路のところを車も通ります、人も歩きます、シニアカーも来ます、左側通行をしている車が左の角から右側通行でシニアカーが来たときには、必ず正面衝突するのです。前回、私がこういう話をしたかどうかは知りませんが、第三者を通じてこのことについて意見を述べたいという話がありましたが、私はこれはとんでもない話をしているとは思っておりません。このシニアカーについては歩行者扱いがいいのか、今後、どのように検討していくのか、それはしっかりと関係機関で議論していただいて、今後、ますます利用者がふえてくる状況でございます。そういったところは十二分にお考えいただけたらと思っております。

余談ではございますが、事務レベルのところ、多分気がついていないかとは思いますが、心を和やかにということで、16ページの「(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進」の下から2行目の「条例の制定状況等の含め」は、多分これは誤字で「状況等を含め」ではないかと思っております。

また、17ページの上から4行目の「欧米諸国比較して」となっておりますが、「欧米諸国と比較して」という、ここは事務的な脱字、ここが気になりましたので、内容とは別ですが、書類として残りますので、このところを見直して訂正をお願いしたいと思います。

私たちは交通安全活動をしている者は中学生のボランティア、危険予測、そういったものを本当に自主的にしている危険箇所点検、マップづくり、こういったものを本当に子供たちの交通安全規範の高揚につながっておるという事実を私、香川県でも善通寺市が危険マップを生徒会発でつくっておりますし、満濃中学校というところでは生徒会が小学生に対する立哨ボランティアをしよう。それは自分たちの交通事故は余りにも多い。立哨ボランティアをすることで、どういった危険があるかということを始めました。それで本当に中学生の事故はなくなったし、全員ヘルメット着用、そして、自転車保険は全員加入。こういった現実につながっております。やはりそういったところの安全意識、安全へのボランティア活動も教育の場で推進することは非常に大事かと思っております。

以上でございます。

○赤羽座長 ありがとうございます。

三国委員、どうぞ。

○三国委員 私は前回の御回答いただいたことについて、もう一度質問したく思っております。

前回、自転車専用信号の設置について検討してほしいというようにお話ししたのですが、御回答のほうで、導入について、いかなる想定をしているか承知していないがというところから始まっているのですが、なぜ自転車専用信号の設置を検討してほしいとお願いしたかと申しますと、自転車は車両だということで、道路の左端を通行することになります。金沢でもそうですが、交通量の多い交差点では車の交通制御の関係で左折信号とか、矢印信号で制御されているところがありまして、常に車両の左折信号が出てしまうような状況になりますと、自転車はまっすぐ行きたくても道路の左端なのでまっすぐ行けないとか、左折専用レーンの左端にいた場合もまっすぐ行けない同じような状況となります。ところが、ヨーロッパに行ってみますと、そういう大きな交差点では自転車も車両の一部として制御するために、自転車専用信号で左折や右折の矢印を出したり車を止めて自転車を先出しするとか、そういう工夫がされています。これから日本でも自転車を車両として考えるようになると、全ての交差点ではないですが、そういう自転車専用信号制御で安全を図っていくことも必要になるところがあるのではないかと思います。

今、日本では、自転車は車両用信号と同じ3色の信号に従うとなっているので、自動車専用信号と区別できなくてかえって危険な場合があると思うのです。ですから海外で見られるように、自転車専用信号は黄色をなくした2色にするなどその辺も検討してほしいという内容なのです。

○赤羽座長 どうぞ。

○警察庁櫻澤課長 警察庁です。御提案ありがとうございます。

今のお話ですと、車両用の信号を基本的には自転車は守っていただくということになっておりますので、そういう意味では、それとは別に自転車用の信号をとるところは、複数の表示が出てくる形になりますので、かえってわかりにくいということもあるので、私どもとしては非常に慎重にそこは考えるべきと考えています。

ただ、個別の交差点を見ますと、大きな交差点のところで自転車が渡るために、自転車の横断帯をあえて設置したりしているところもありますし、あるいはまた左折矢印が出ていたとしても、その左側を軽車両あるいは自転車が渡ろうとしているとき、もちろん、その先に歩行者の横断歩道がある場合もありますので、そういう場合には車両は必ずそれらに注意を払って左折をしなければならないという義務を課しておりますので、そういった要するに自転車と車両との間の調和をどういうように図るのか。どうやって安全を実現するかということについては、私どもとしても本当に努力をしていきたいと考えています。

○赤羽座長 ありがとうございます。

古関委員、どうぞ。

○古関委員 私、政策の詳細について語る能力がないので、少し大ざっぱな、ある意味でどうでもいいことを申し上げるかもしれません。

まず、前回お願いをしましたスマホの件と外国人に配慮した啓発活動の件、これは大変明確な表現で盛り込んでいただきまして、ありがとうございました。

基本理念というところについて、全く書きかえる余地がないのだということであれば無駄な意見になるかもしれないのですが、全体を包括的に扱う箇所がここしかないと思うので、3つお願いがございませう。

1つは、先ほど自動走行の技術を安全向上のために役立てるということが、道路交通のところでは何カ所か具体的に記述されたと思うのですが、実は鉄道の分野でも自動運転は非常に期待が持たれているし、現実多分オートマチックオペレーションは鉄道分野で一番最初に実現した技術だと思います。私は詳しくはわかりませんが、オートクルージングは船舶の分野でも航空の分野でも非常に重要な技術なのだと思います。したがって、総論のICTとか先端技術というところが書いてあるところに運転自動化を指向したICTを用いた先端技術というような具体的表現で考え方を盛り込んでいただくといいのではないかと思います。これは少なくとも何回もこの計画が出ている中で、政府として技術的トレンドを先取りしたビジョンを示すという意味で、このタイミングでこのキーワードをに入れていただくことが適切だと個人的には思っております。

2番目は、交通事故のない社会を目指すことはすばらしいことだねと最初に書いてあるのですが、私、私の念頭にあるのは、1つは要支援の父親のこと、それとこれから就職を探さなければいけない障害を抱えた娘のことですが、交通事故のない社会、言いかえると、介助者なしに通学とか通勤ができる、あるいは買い物に行けるということが、そういう弱さを抱えた人にとっては実に人生を左右する非常に大きな問題なのだと思います。

ですから、例えば、恐らく高齢者とか障害者とか外国人、こういう交通弱者の社会的自立、あるいは活動機会の拡充にとって、交通事故のない社会が極めて重要なのだということを出して書いていただくといいのではないかと。これは個人的思いですので、国の政策レベルが見ればネグレクトだということなら無視していただいて構いません。しかし、特に高齢者が増えている中で、弱者への配慮と交通事故のない社会とが非常に密接に結びついているのだ、という視点を理念の部分に入れていただくとありがたいと思います。

3つ目は、この中を見たときに、鉄道では事故ゼロを目指すという書き方がある。一方、自動車については、この前、さんざん皆さんでいろいろな議論があった中で、少し高めな目標として、1日以内2,500人の死亡者、1カ月だと3,000人という設定をしました。この2つの間に大きくレベル差があるということは、ここから先は道路交通関係の努力をされている方にとってはとても不愉快な発言になるかもしれませんが、やはり総論として見たときに、公共交通に対して転換をするようなインセンティブをつける、モーダルシフト

ということがよく国土交通省のポスターなどで出てきていますけれども、そういうビジョンが各分野を超えた総合的交通安全体系の中で、どこかに書いてあるほうがいいのではないかと思います。これまで十何年の経緯の中であえてそれを書かなかったということなら別ですが、そのような考え方がどこかに書かれているほうがいいと思いました。

第3の点は多くの御異論もあるかと思しますので、あくまでも参考意見ということで聞き流していただいてもいいのですけれども、以上、3つ理念に関して個人的意見を申し上げます。

ありがとうございました。

○赤羽座長 ありがとうございました。

藤森委員、どうぞ。

○藤森委員 皆さんがいろいろ言ってくくださったので、本当につけ加える形で述べさせていただきます。

1つは、先ほど幼稚園とか小学生、中学生の教育の中に交通の問題を取り扱うということが39ページに書かれていて、その後、大学、専修学校生徒については学生の自転車や二輪云々というように書かれているのですが、大学のカリキュラムを考えたときに、自発的に大学がこのことを授業の中に取り込んでいくということはまずなかなか難しいということですので、文部科学省からこういうことはやりなさいというように言っていただければ、多分授業の中に取り込めるのかなとは考えます。

もちろん学生がいろいろなトラブルが巻き込まれるので、メディアリテラシーの問題であるとか、ブラックバイトの件とか、学生が本当に身近に被害に遭ったことになると、それも学科単位であったりとか、ゼミ単位であったりとかという形で教員は一生懸命啓発活動を行うのですけれども、大学全体で何かそういうことを取り組むとなると、何か大きなそこに縛りがないと、カリキュラムを動かして、そこに授業として組み込むというのは非常に難しいというところがあるので、その点について文部科学省に努力をしていただけると大変ありがたいかなと思います。

ちなみに、先ほど外国人のことも言っていただきましたが、外国人留学生も非常にふえていますので、日本語だけではなくて各言語での教材等も開発していただければ大変ありがたいと思います。大学内でも大体最低3カ国から4カ国語で研究室の使い方等については、トイレの使い方も全部書いていないと外国人の方にはわからないということが現実にはございます。

あと、観光客のことで申し上げますと、私の今いるところは有明なので、これからオリンピックもあつたりしていろいろ外国人の方が今でもたくさんいらっしゃるのですけれども、先ほどタクシーの件があつたのですが、観光バスに赤ちゃんを連れられた外国人の方かもたくさんいらっしゃるのです、そのときにいわゆる腰だけのシートベルトで大丈夫なのかというところも気になるころではございました。

あと、この間のオリンピックのときでもあつたと思うのですが、日本も今、500円ぐらい

かかるのですか。乗り捨てで公共で自転車が使えるというのがありますね。あれも多分外国人の方とはとてもよく利用されているのですが、自転車ルールをどのくらいわかっているのかなというのはいつも心配して、もちろんヘルメットはその自転車にはくっついていないのでノーヘルで乗るとというのが原則になっているので、あれを自転車だけ置いておいて本当にいいのですかというところはあります。

あと、最後に、スマホの件ですが、最近、若者が特に都会の場合は免許を取らなくなって自動車に乗らなくなってきたというところがあるのですが、それでも乗る場合に、カーナビのかわりにスマホを使っている人がいて、カーナビほど便利にはできていないのでどうしても手で操作したりするときに危ないなということがあることがあるので、そういうときにちゃんとかちやつつけるカートリッジのようなものがあるようなのですが、その使い方のような教習が多分教習所でも余りなされていないだろうし、結構危ない使い方をしてる。電話はしゃべってはいけないという認識はあるのだろうけれども、スマホの画面をいじるということについての認識は余りできていないのだろうなどは思っています。

以上です。

○赤羽座長 新保委員、どうぞ。

○新保委員 今回のこの資料を見て、地方に住んでいる私の意見も盛り込んでくださっていることに嬉しく思いました。ありがとうございます。新潟県聖籠町は、人口が約14,200人で、幼児から高齢者まで、交通安全教育は地道にというか、「継続は力なり」ということで繰り返し、繰り返しこと細かくやっております。年間を通してそれぞれの分野でやっていますので、私が交通安全指導員をやり始めてからの子供たちが、今はもう大人になっています。その子供達が新保さんと、声をかけてくれたり、高齢者の方も私を見ると交通安全には気を付けているよと言ってくれます。交通事故防止には町を挙げて力を入れているのですが、冒頭にも話がありましたが、夏と秋の運動期間中、抜き打ちのチャイルドシート着用の調査を行いました。その結果、着用率が悪く非常に残念でした。

3つのこども園があり、そのこども園を時間帯も一緒に調査しました。やはり親御さんがチャイルドシートの着用の意識が薄いことがよくわかりました。36ページに記載されていました、「ア 幼児に対する交通安全教育の推進」の中に保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進すると書いてはありましたが、これからは、ますます保護者に対する教育が本当に必要だということを実感しております。春の交通安全教室は必ず保護者も同伴の親子教室を行い、チャイルドシート着用とシートベルト着用の大切さを実感してもらう為に、実際に車に乗車し、不着用だと危ないという体験をしていただいております。自転車に乗るときはヘルメットを必ず着用するように豆腐の効果実験も取り入れています。子供の脳みそは豆腐のような柔らかさということで、豆腐を使って実験を行っているのですが、ヘルメット着用率も徹底していません。様々な体験や実験も組み入れてはいるのですが、なかなか浸透しません。小さな子供達の手本になっていただかなければならないのに、自分達には大丈夫、私は事故を起こさないから大丈夫と思っている方が本当に多いで

す。そこで、保護者に対する教育も本当に重点をおいていただければありがたいと思います。

以上です。

○赤羽座長 ありがとうございます。

三好委員、どうぞ。

○三好委員 三好です。

私も全体には全くないのですけれども、細かくほかの方が言ってくれたこともあったので。中型免許が変わるということで、それが実施されるまでにいろいろな教育とか、18歳以上の方が大きな車を運転したりということがあるので、教育とかをどういうようにやっていくのかということがここに中型という言葉は全くないのですけれども、でも、ニュアンス的にこのフレーズがそうかなと、免許改正に伴ってということが結構あったので、その辺で大丈夫なのかなと。でも、触れられるのだったら、もしかしたらそういうことも盛り込んだほうがいいのかと。すごい大改革だと思いますので、そう思いました。

中型が変わることもそうなのですけれども、全体的に交通安全のことですので、どうしてもいっぱいいっぱい、怖い言葉ではないのですけれども、恐ろしい数字とかいっぱい並びますね。でも、何となく前にもそういうことを言ったような気がするのですけれども、人間が移動するとか、車に乗るとか、交通社会とか、そういうことの基本で言うと、ぎゃっと生まれて歩き出した喜びみたいなものが、命が動き出す喜びみたいなものが交通社会の一番核のような気がするのです。だから、最初に、言葉ではあるのですけれども、自分たちの利益ということではなく、本当に夢につながるとか、未来につながる、そういうことに向かっていく中で安全があるみたいなことが、まずそれがあると広がっていく。自分が昔はよくインストラクターをやっていたのですけれども、そのときも楽しいということを最初に伝えて、楽しいことだから安全にいこうねみたいなやり方でやっていたのです。その楽しいみたいなことがあったほうがいいのではないかなと何となく思ったりとかしました。

あと、これは全く個人的なことですけれども、スピード違反で捕まりまして、ぎょえっという感じで、もう本当にこれだけ交通安全のことをやっっているながら、前回との間に20キロオーバーしまして、しかも家の横だったので愕然として死にたい気分になったのですけれども、取締りのことも書かれていましたが、現実との差というのでしょうか。本当に委員を投げ出したくなるぐらい、犯罪者ですね。だけれども、その道というのが、私、松本ですけれども、どうしてここが危ないのというところで、実際、白バイの方がいつも同じ場所において、毎日何十人と捕まえているわけですけれども、捕まえているという言い方もいけないですね。実際にやっているわけですからね。おまえ、やっただろうと言われれば、はいとなるのです。

ただ、50キロ規制が正しいのかどうかということから、事故があるのか。ほかに人が全く歩いてはいないのです。動物も通らない、ただただきれいな広い大きな道ですけれども、

待っていればそれだけ捕まってしまって、地元の人もみんな捕まっていて、そこでオートクルーズで合わせるのだよなどという人もいたのですけれども、それよりも、その横に本当にシニアカーの人が真ん中を行っていて、そちらのほうがよほど問題でしょうみたいなものもあるのですが、何か腑に落ちないものがありまして、見直しというのでしょうか、違うところではそういう取り締まりのやり方を見直す。そういうことはやめるみたいな話もいっぱい聞く中でぐっみたいなのがあるのです。

小さいときに例えば安全教育を受けて頑張ろうと思っている子も、そういうようなことがあると愕然とするみたいなものもあるだろうし、あとはオートバイの方もすごくそこを通るのですけれども、観光客の方もみんな捕まってしまうのです。その両面ですね。バイクの方は例えばバイクレスキューなどをやっていたり、非常に趣味だったりとか、車の方もそうですけれども、交通社会というのが物すごくいいものというのと、それをどう安全にやっていくというものの、そのリンクをさせたほうがいいような気がして、時間となりましたが、自分も捕まらないようにしようと思う。でも、3～4万キロぐらい年間走るので、その中ではそういうこともあったのかなという気もしますけれども、いろいろなことを短い間に考えさせられました。でも、総論では全然問題ございません。

○赤羽座長 ありがとうございます。

一通り御発言いただきました。ありがとうございます。やはり私が遅刻した分だけ出てしまいました。申しわけありません。

それでは、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 赤羽座長、ありがとうございます。

また、委員の皆様方もいろいろ御意見をいただきまして、ありがとうございます。

本日の御意見いただきましたものを各省さんともよく相談しながら、また次の案に反映できるものは積極的に反映させていただきたいと思っております。

冒頭、審議官から申し上げましたが、この後、10月半ばごろからパブリックコメントもしながら、また、国民の皆様方の御意見も幅広く伺わせていただきたいと思います。それまでの間に、本日の御意見を含めて直せるところは修正をしたものでやっていきたいと思っておりますが、物によっては少し時間がかかってしまう関係上、パブリックコメントには間に合わないものも出てくるかもしれません。そのあたりは座長と御相談をさせていただきながらと考えております。

また、11月の上旬には公聴会もまだ日にちはこれからでございますけれども、予定しておりまして、お忙しい中、申しわけございませんけれども、その場には赤羽座長と蓮花委員に御参加をお願いしているところでございます。状況につきましては、また次回の会議で御報告をさせていただければと思います。

また、もうしばらくしましたら、次回がほぼ案をまとめる最終の会を予定しております。1月でございますけれども、予定しておりますので、それまでの間にもう一度ぐらい皆様

方の御意見をお伺いする時間がとればなどは思っております。また、それは別途御連絡をさせていただきたいと思えます。

本日の議事につきましては、速やかにまずは議事要旨を作成しまして、こちらは座長と御相談の上で、会議資料とともにホームページで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、皆様方にもきちんと見ていただきまして、その上で御確認いただいたものをまたオープンにしていきたいなと思っております。

次回の専門委員会議の日程でございますが、これからパブコメが入りまして、またその整理もしていく関係上、1月の中下旬ぐらいを考えておりまして、実際のところ、今、1月20日か22日あたりが非常に確率の高いというか、我々としてはその辺でできたらいいかなと思っております。今、皆様方にも御予定をお伺いしているところだと承知しておりますけれども、また、その結果を踏まえまして検討調整させていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、本日はどうもありがとうございました。これをもちまして第4回の専門委員会議を閉会させていただきます。どうもありがとうございました。