

今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策に関する関係団体等からの意見への対応

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

○ 道路交通

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
1	全般	<p>・憲法が第13条で定めているように、人命尊重は社会の第一義的課題です。現行の計画の基本理念は「究極的には交通事故のない社会を目指すべきである」とされていますが、「究極的には」でなく、中期目標としてゼロの実現を明記し、死亡・重傷被害ゼロを計画の基本に据えるべきです。</p> <p>・これまでの「死者数半減」や「死者数2,500人以下」という目標設定は、人命軽視の麻痺した「クルマ優先社会」の追認～「事故」だからある程度の犠牲は仕方ない、運が悪かった、賠償すれば済む～につながる不十分な目標です。パラダイムの転換をはかり、公道上で、本来道具であるべきクルマが凶器ともなり、「事故」という名の殺傷が繰り返される異常な社会は即刻改めなくてはなりません。減らせば良いではなく、根絶という視点からの、刑法や道路交通法、免許制度などの法整備、車両の安全性確立、道路対策、運転者教育など、根底的、総合的な施策が求められます。</p>		内閣府	1 現行の第10次交通安全基本計画は、人命尊重の理念に基づき、「究極的には交通事故のない社会を目指すべきである」とこと、交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて「新たな一歩を踏み出さねばならないこと等を、計画の基本理念としている。また、道路交通の安全について、5か年という計画期間を踏まえた、国際道路交通データベース(IRTAD)がデータを公表している30カ国中、最も安全な道路交通を目指す目標を設定している。こうした基本理念と目標のもと、「道路交通環境の整備」、「交通安全思想の普及徹底」、「安全運転の確保」、「車両の安全性の確保」、「道路交通秩序の維持」、「救助・救急活動の充実」、「被害者支援の充実と推進」、「研究開発及び調査研究の充実」の8つの柱に及び交通安全対策に取り組んできており、今後も計画に基づき総合的な対策を講じていく。
2	全般	どのような社会においても、不利な立場にある者の基本的権利の確立は特に配慮されなければならない。		内閣府	1 交通安全基本計画では、計画の基本理念として「道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。」としている。今後もこの考え方のもと、交通安全対策を講じていく。
3	全般	現在、一般国民は、交通死者数を24時間以内の数字で認識しています。しかし実際には1年間での死者数が厚労省より発表されています。その数は認識している数の約1.5倍になります。交通死ゼロを目指すのはまず、この実際の数字の認識が必要と考えます。尊い命のすべてを守るためにも、24時間以内という安易な数字の表示を改め、今後は人口動態統計による1年間の交通死による犠牲者数を基本に、広く国民に公表していくべきと考えます。		内閣府 警察庁 厚生労働省	1 交通死亡事故の実態を早期に把握・分析し効果的な交通安全対策を迅速に実施するとともに、国民に対して早期に情報発信する必要性があることから、24時間以内の死者数の速報・公表を行っているが、30日以内死者数、人口動態統計に基づく1年間の死者数についても公表している。
4	全般	交通安全基本計画の連絡会議には被害者遺族の代表が含まれていません。交通犯罪の悲惨さを身をもって知り、交通安全の推進にもっとも関心のある被害者遺族の代表を連絡会議に加えることにより、真の交通安全思想が根底に流れる基本計画を実現する。		内閣府	1 第11次計画作成に当たって開催される中央交通安全対策会議専門委員会委員として、被害者の心理を専門とする委員、被害者支援に携わっている委員が任命されている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
5	全般	道路だけの対応にとどまらない施策、関係機関が多岐にわたるような施策に対して、全体的な方針・とりまとめ等を国が主導して推進してほしい。		内閣府	1 交通安全対策基本法に基づき、道路交通だけではなく、鉄道、踏切、海上、航空に渡る交通安全基本計画を、関係省庁連携のもと作成するとともに、例えば、令和元年には「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」を開催し、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」を取りまとめる等、交通安全に関わる総合的な対策を、国が主導して推進している。
6	全般	○ 道路交通安全 道路交通安全においては、国際的な協調を要する領域が広がってきているほか、国境を越えた運転者の移動など安全に直結した人・モノの動きも拡大しています。途上国の交通事故情勢も我が国の安全に無縁とは言えず、従来以上に積極的に国際連携に取り組む姿勢を、基本計画においても示すことが重要であると考えます。		内閣府 国土交通省	1 我が国では、従来より、例えば、自動車の保安基準の作成に当たって、国際的に連携して検討する等、交通安全に関わる分野に於ける国際連携に取り組んできており、今後更なる進めたい。
7	全般	地p 公共団体には、その煙幅や税収等に勘きな開きがあることから、市区町村単独で賄いきれない施策が多い。それに対しては、虻部事務組合の活 や、都道府県による広域対応も望まれる。		総務省	2 ご意見を踏まえ、関係府省庁と連携し、今後の施策のあり方について検討して参りたい。
8	1 道路交通環境の整備	○交通規制によらない交通安全対策手法の確立 対策の肝となる生活道路の定義づけ 交通規制によらず安全を確保するための、速度抑制、通過交通抑制のための物理的デバイス、歩行者保護のための立体横断施設、災害対策にも通じる環状交差点の整備方針の確立	生活道路	国土交通省 警察庁 国土交通省 警察庁	1 地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題であると認識しております。 従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図っていききたい。
9	1 道路交通環境の整備	各地域の生活の利便性、安全を確保するための生活道路の整備	生活道路	国土交通省 警察庁	1 生活道路における交通安全対策の推進については、第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
10	1 道路交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 人口当たりの歩行者の被害死が諸外国との比較において極めて高い現状からも、生活道路における歩行者保護と交通静穏化(低速度規制)は喫緊の課題です。道路や通りは住民らの交流機能を併せ持つ生活空間であり、決してクルマだけのものではありません。子どもや高齢者が歩き自転車が通行する中を、ハードなクルマが危険速度で疾駆する日常は、その根本から変えなくてはなりません。 幹線道路以外のすべての生活道路は、クルマ通行に優先権を与えず、「ゾーン30」(もしくは「ゾーン20」)を抜本的に拡充し、必要な箇所には道路のつくりを改良し、歩行者保護と交通静穏化を徹底すべきです。 交差点での歩行者・自転車被害を未然に防ぐため、「対症療法」的施策ではなく、イギリスの先進例にならい、横断歩道のある全ての交差点を歩車分離信号に切り替えるべきです。 夜間の歩行者・自転車事故を防ぐために、対向車がある場合の「すれ違い用前照灯」の照射距離が40mであることを鑑み、夜間の規制速度を昼間より低速に規制する必要箇所があると考えます。重要課題と位置づけるべきです。 	歩行者 自転車乗用者 生活道路	警察庁 国土交通省	1 <ul style="list-style-type: none"> 生活道路において走行速度の抑制や通過交通を排除するゾーン30を引き続き推進する。(令和元年度末全国で3,864箇所を整備済み) 生活道路において歩道の整備等により、歩行空間ネットワークを整備するとともに、ハンブやクランク等車両速度を抑制する取組を引き続き推進する。 歩車分離式信号は、歩行者等と車両が通行する時間を分離して交通事故を防止するものであり、交通の安全の確保に資するものである一方、信号待ち時間の増加により信号無視を誘発するおそれや、交通渋滞の発生・悪化により、交通の円滑に影響が及ぶなどのおそれもあることから、個別の交通実態等を踏まえ、今後も引き続き適切な箇所への整備を推進する。 時間帯別の速度規制については、実勢速度、交通事故発生状況や道路照明の有無等を勘案しつつ実施している。
11	1 道路交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 標識を見ない・見逃すドライバーが多い中、[ハンブ]やロンドン等に見受けられる横断歩道が先にあることを示す[ギザギザ路面模様]を施したり、[ジグザグ走行措置][車道狭窄]等、目に見え、身体に感じる手段でドライバーが分かるようにしなければ、自宅近辺での犠牲者が出続ける。 幼い子供達が自由活発に動き回れる安全・安心を与えるのは大人側の責務であり、「子供が飛び出して来たので避けられなかった」の言い訳を不起訴要因にこれ以上続けるべきでない。 	子供 生活道路	国土交通省 警察庁	1 <ul style="list-style-type: none"> 生活道路においてハンブやクランク等車両速度を抑制する取組を引き続き推進する。 通学路を含む生活道路において走行速度の抑制や通過交通を排除するゾーン30を引き続き推進する。(令和元年度末全国で3,864箇所を整備済み)
12	1 道路交通環境の整備	生活道路から、無関係な車両の進入を減らすための立て看板などの設置。通学時間帯には交通指導の取り締まりの強化。カーナビメーカーと協力して、生活道路は出発地点、経由地点、到着地点以外の場合は案内経路からはずすようにプログラミングを考える。	子供 生活道路	警察庁	1 <ul style="list-style-type: none"> 通学時間帯に重点を置いた取締りを推進するなど、児童の安全確保に資する交通指導取締りを実施している。 交通情報提供事業については、「交通情報の提供に関する指針」において、カーナビメーカー等の交通情報提供事業者は、車道の幅員が5.5メートル未満の道路その他歩行者の通行の安全を確保するため通過交通量の増加を抑止することが必要と認められる道路においては、車両を誘導するような情報を提供しないこととしている。
13	1 道路交通環境の整備	○子どもが被害に遭う交通事故対策の取組み 歩道に進入してくる車両から子どもたちを守ることを目的とした車止めの設置基準の早期策定を期待します。	子供	国土交通省	1 交通安全施設の整備を引き続き推進する。
14	1 道路交通環境の整備	保育園の近くや公園近くの道路の制限速度の見直し(スクールゾーンのような取組み、生活道路に入り込まない。)	子供 生活道路	警察庁 厚生労働省 内閣府	1 生活道路において走行速度の抑制や通過交通を排除するゾーン30を引き続き推進する。(令和元年度末全国で3,864箇所を整備済み)
15	1 道路交通環境の整備	交通事故対策として、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全対策を踏まえた子供の移動経路、生活道路等において、防護柵やボラード等を活用した安全対策の速やかな実施を期待する。	子供	国土交通省	1 緊急安全点検の結果、全国の道路管理者として対策が必要と判断した約28,000箇所について、防護柵の追加設置などの交通安全対策を速やかに実施していきたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
16	1 道路交通環境の整備	未就学児の通園、お散歩コース等が、国道を通行する場合があるので、交差点を中心に、交通安全施設の充実	子供 幹線道路	国土交通省 警察庁	1 幹線道路における交通安全対策の推進については、第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
17	1 道路交通環境の整備	未就学児が日常的に集団で移動する経路の交通安全対策について、財政支援の措置を含めた対策の推進に関する施策を期待する	子供	内閣府	1 令和元年6月に開催した「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」において、「子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進」等を盛り込んだ「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」を決定し、それぞれの施策を進めているところである。
18	1 道路交通環境の整備	保育園周辺のキッズゾーンハンプ等の設置	子供 生活道路	厚生労働省 内閣府 国土交通省	1 ・小学校や幼稚園周りの交通安全対策を行う「スクールゾーン」に準じ、保育所周りの「キッズゾーン」を創設。関係省庁と連携し、通知を令和元年11月に市町村等に向けて発出済み。 ・生活道路においてハンプやクランク等車両速度を抑制する取組を引き続き推進する。
19	1 道路交通環境の整備	学校施設(小・中・高)への通学路安全プログラムの「義務」付け	子供	文部科学省	3 交通安全は地域の関係機関が連携して取り組む必要があるため、教育委員会・学校・道路管理者等を含めた市町村単位で通学路交通安全プログラムの作成を依頼している。現在、作成率は交通安全のための推進体制を構築している自治体が全国で97.7%、その内プログラムを作成しているものは、97.9%となっている。引き続き通学路交通安全プログラムの策定の推進、プログラムに基づくPDCAサイクルを通じた交通安全施策を推進していく。
20	1 道路交通環境の整備	通学路の危険箇所解消のための経済的支援を期待する	子供	国土交通省 警察庁 文部科学省	1 ・地方公共団体(道路管理者)による交通安全対策事業については、防災・安全交付金により、支援しているところ。また、一定の区域において関係機関等との合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していく必要のある交通安全対策については、令和2年度より個別補助制度を創設し、支援しているところ。 ・今後とも、交通安全施設等整備事業に必要な予算の確保に努めてまいりたい。
21	1 道路交通環境の整備	○生活道路及び通学路等における道路整備 (例)・横断歩道や停止線等の塗り直し ・歩道の整備 ・歩道の新設	子供	警察庁 国土交通省	1 ・引き続き、国及び都道府県における予算の確保に努めつつ、横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褐色、摩擦その他の理由によりその効用が損なわれないように適正な管理に努めていく。 ・生活道路における交通安全対策の推進及び通学路等における交通安全の確保については、第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
22	1 道路交通環境の整備	国道における通学路対策として、道路のカラー化や歩車分離の徹底を期待する。	子供	国土交通省 警察庁	1 通学路等における交通安全の確保については、第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
23	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底	スクールゾーンなどの時間が決まっているものについては、現在、地域の有志で見守り運動をしている方々もいるのでそういう箇所では自助努力で継続していく。地域的にそのようなことが難しくければ、ゾーンの出入り口にハンブを設け、物理的に速度が落とせるような仕組みを設置する。	子供	国土交通省 文部科学省	1 生活道路においてハンブやクランク等車両速度を抑制する取組を引き続き推進する。
24	1 道路交通環境の整備	ユニバーサルデザイン2020行動計画の継続	歩行者	内閣官房	1 ユニバーサルデザイン2020行動計画は、東京パラリンピック競技大会の開催を契機として共生社会の実現を目指すため、心のバリアフリーとユニバーサルデザインの街づくりを推進する取組をとりまとめたものであり、2020年以降もこれらの取組を定着させていくことが重要であると考えている。
25	1 道路交通環境の整備	改正バリアフリー法及び関連施策の推進	歩行者	国土交通省	1 改正バリアフリー法及び関連施策について推進に努める。
26	1 道路交通環境の整備	(バリアフリー対策)音響式信号機増設	歩行者	警察庁	1 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、音響式交通信号付加装置等のバリアフリー対応型信号機の整備を推進しており、今後も整備を推進していく。
27	1 道路交通環境の整備	交通量が重視される交通安全対策ではなく、歩行者優先の交通安全対策の推進	歩行者	国土交通省	1 幹線道路における交通安全対策の推進については、第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
28	1 道路交通環境の整備	交通量の多い道路における安全な歩行空間の整備	歩行者	国土交通省	1 幹線道路における交通安全対策の推進については、第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
29	1 道路交通環境の整備	歩道の整備、段差の解消等生活道路の環境整備	歩行者	国土交通省	1 生活道路における交通安全対策の推進については、第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
30	1 道路交通環境の整備	車歩道分離と自転車走行レーンを全ての公道に。	歩行者 自転車乗用者	国土交通省 警察庁	1 歩道及び自転車通行空間の整備を引き続き推進する。
31	1 道路交通環境の整備	歩行者の安全確保対策として、諸外国と比べても死者の内歩行者が占める割合は大きく、横断歩道の改良を含めた安全確保対策が必要。	歩行者	警察庁 国土交通省	1 ・交通事故の発生状況、設置状況等を勘案しつつ、引き続き視認性等の優れた高輝度の横断歩道の設置を推進する。 ・生活道路等において歩道の整備等により、歩行空間ネットワークを整備する取組を引き続き推進する。
32	1 道路交通環境の整備	歩道を車道と同じ高さにする。歩道と車道との境界は、縁とする。(歩道乗り上げ駐車の前防にもなる。)	歩行者	国土交通省	1 ・車道から歩道への雨水の流入や、視覚障害者の歩車道境界の認識の観点から、歩道等のバリアフリー化の際には、歩道面を車道面より若干高くし縁石を歩道面より高くした構造を推進している。 ・また、交通安全の観点から、歩道は縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画するよう定められているが、車両乗入れ部は縁石を低くしている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
33	1 道路交通環境の整備	○適切に機能分担された道路網の整備 ・高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークの体系的整備 ・道路ネットワークの安全性向上(高規格な道路の整備を進め、より多くの交通量を分担させる)	生活道路 幹線道路	国土交通省	1 第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
34	1 道路交通環境の整備	生活道路における安全確保対策として、幹線道路に囲まれた居住地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路などの系統的な整備の推進のため道路交通環境の整備を期待する。	生活道路 幹線道路	国土交通省	1 第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
35	1 道路交通環境の整備	道路インフラの整備など高齢運転者に優しい道路環境の整備	高齢者 自動車運転者	国土交通省 警察庁	1 交通安全施設の整備を引き続き推進する。
36	1 道路交通環境の整備	幹線道路や高速道路の危険個所の改善	幹線道路 高速道路	国土交通省	1 第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
37	1 道路交通環境の整備	道路整備 高規格幹線道路、バイパスの整備促進	幹線道路	国土交通省	1 第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
38	1 道路交通環境の整備	高速道路での逆走対策や路外逸脱を防ぐガードレールの設置	高速道路	国土交通省	1 第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
39	1 道路交通環境の整備	駐車、休憩施設の整備 高速道路のPA、SA、道の駅等への大型車用駐車スペースの拡充	高速道路	国土交通省	1 第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
40	1 道路交通環境の整備	・交通安全施設への補助制度の拡充 都市計画道路に対する助成金制度はあるものの、現状として要望頻度の高い地域の交通安全施設への補助制度がない。市民の方々が感じる日常の危機感に対して、市として物理的な対策を講じたいが、予算の関係上ソフト面での改善に留まってしまうケースが少なくない。交通安全教育や啓発活動など、職員や地域の取り組みで事故防止策を講じていたとしても、物理的な対策が講じられない以上、市民の方々の不安を取り除くことはできない。悲惨な交通事故を防ぐためにも物理的対策に対する補助制度の拡充を期待する。		国土交通省	1 地方公共団体(道路管理者)による交通安全対策事業については、防災・安全交付金により、支援しているところ。また、一定の区域において関係機関等との合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していく必要のある交通安全対策については、令和2年度より個別補助制度を創設し、支援しているところ。
41	1 道路交通環境の整備	現在行われている交通事故対策交付金は、事故発生状況や人口密度等に応じて、各自治体に交付されていると考えられるが、主要道路の長さや市町村の面積等にも考慮して貰いたい。		総務省	1 交通安全対策特別交付金については、交通安全対策特別交付金等に関する政令(昭和58年政令第104号)に基づき、各地方団体の交通事故発生件数、人口集中地区人口及び改良済道路延長を交付基準としており、道路延長等も考慮したものとなっている。
42	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底	交通安全特別交付金の取扱い(交通安全教育、普及啓発費の転用)		警察庁	2 交通安全対策特別交付金は、道路交通安全施設の整備が十分でないという状況の下で、反則金の納付相当額を、道路交通安全施設の設置等に要する費用に充てるため、都道府県及び市町村に対し、当分の間、交付することとされたものであり、その用途については、制度の趣旨を踏まえて検討する必要があると考えている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
43	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底 3 安全運転の確保	・交通事故加害者・被害者への対応の充実化 本市では、平成31年4月に通学時に青信号で横断歩道を横断中の小学3年生の児童2名が、信号無視の車にはねられ、1名が死亡、もう1名が重体という痛ましい交通事故が発生している。この事故に関しては、現場は横断歩道や歩行者用信号機もあり、青信号で横断中であったことから児童に非はなく、事故原因は自動車の運転者の信号無視にあることから、ドライバーの安全運転の意識、モラルの向上が求められる。そのため、国には運転免許取得時や更新時・平常時における運転者の安全運転の意識、モラルの向上を図るような対策を希望。 また、要望してもなかなか実現が難しい信号機の新規設置、歩行者用信号の設置、歩車分離式信号への変更、横断歩道や注意標識の設置等、交通弱者をより守るような対策の推進を希望。	子供 歩行者	警察庁	1 ・更新時講習等では、各地域における車社会の実態や交通事故の特徴等に関する講義に加えて、交通事故の被害者等の声を紹介するなどしているところ。 ・交通の安全と円滑を図るため、必要な信号機、道路標識・道路標示等の交通安全施設等の整備を引き続き、推進してまいりたい。
44	1 道路交通環境の整備	【目標を明記】 ・目標を設定し歩車分離信号の普及促進(第11次目標20%)に取り組む 【広報の徹底】 ・完全分離の交差点には、必ず歩車分離を示すプレートを設置する(上川橋交差点をはじめ警視庁管内では無プレート交差点が多い) ・歩行者・車双方の安全のため、「お互いの通行時間帯を尊重する」新たな交通ルールを設定して広報。その徹底を図る ・交通安全白書に都道府県別設置数の統計を掲載する 【分離信号設置の優先】 ・小学校前や通学路の交差点は、優先して改善する ・多少の渋滞の懸念があっても、対人事故の懸念が高い交差点は積極的に導入を検討する ・地元住民からの改善要望が提出された交差点は、優先して検討し改善する	子供 歩行者	警察庁 内閣府	1 ・歩車分離式信号機が導入されている交差点においては、必要に応じて、表示板を設置するなど、歩車分離式信号である旨の周知を図っている。 ・歩車分離式信号は、歩行者等と車両が通行する時間を分離して交通事故を防止するものであり、交通の安全の確保に資するものである一方、信号待ち時間の増加により信号無視を誘発するおそれや、交通渋滞の発生・悪化により、交通の円滑に影響が及ぶなどのおそれもあることから、個別の交通実態等を踏まえ、今後も引き続き適切な箇所への整備を推進する。 2 ・白書に掲載すべき内容については、全体のバランス等を踏まえて検討している。
45	1 道路交通環境の整備	「歩車分離信号」設置取組みがなぜ進まず、何が国にとって壁なのか、分からない。何がもっとも大きな障害なのか教えて下さい。少子化にさらに拍車をかける子供の命を着実に奪う地域で起きる青信号横断中の死亡事故を何としても絶滅させて下さい。	子供 歩行者	警察庁	1 歩車分離式信号は、歩行者等と車両が通行する時間を分離して交通事故を防止するものであり、交通の安全の確保に資するものである一方、信号待ち時間の増加により信号無視を誘発するおそれや、交通渋滞の発生・悪化により、交通の円滑に影響が及ぶなどのおそれもあることから、個別の交通実態等を踏まえ、今後も引き続き適切な箇所への整備を推進する。
46	1 道路交通環境の整備	国道等における交差点の横断歩道の待機場所の安全確保。	歩行者 幹線道路	国土交通省	1 幹線道路における交通安全対策の推進については、第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
47	1 道路交通環境の整備	歩行者の安全対策として、歩道・ガードパイプ・デリネーターの設置	歩行者	国土交通省	1 交通安全施設の整備を引き続き推進する。
48	1 道路交通環境の整備	歩行者自転車の安全対策として国道の整備(歩道やガードレールの設置)を期待する。	歩行者 幹線道路	国土交通省	1 幹線道路における交通安全対策の推進については、第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
49	1 道路交通環境の整備	特に進入禁 標識は、予告を兼ねて相当襦前から進入禁 がわかるようにする。	自動車運転者	警察庁	1 交通実態や道路状況を勘案して、規制予告を含めた道路標識を引き続き設置していく。
50	1 道路交通環境の整備	高齢者の交通事故対策として、視界が狭く、周辺視野の情報に見落としが生じる高齢者について、路面標示のカラー化による安全対策を期待する。	高齢者 自動車運転者	国土交通省 警察庁	1 交通安全施設の整備を引き続き推進する。
51	1 道路交通環境の整備	交通安全施設の老朽化対策として、標識、路面標示、防護策等の点検・診断の着実な実施及び点検結果等に基づく計画的な修繕・更新を期待する。	自動車運転者	警察庁 国土交通省	1 ・引き続き、国及び都道府県における予算の確保に努めつつ、都道府県警察に対して、交通環境を踏まえ、また、老朽化の状況を点検した上で、必要な箇所については、適時に更新を行うよう指導してまいりたい。 ・国においては、直轄国道の道路標示や安全施設の劣化について、日常点検や施設点検において早期異常発見に努め、安全上支障が生じると判断した場合は早期対応を行っている。引き続き適切な維持管理に努めてまいりたい。
52	1 道路交通環境の整備	交差点の安全確保や道路交通秩序の維持のため、信号機の設置の推進を期待する。	自動車運転者	警察庁	1 交通の安全と円滑を図るため、必要な信号機等の交通安全施設等の整備を引き続き、推進してまいりたい。
53	1 道路交通環境の整備	通学路における信号機や横断歩道、交通量の多い交差点等の信号機の設置	自動車運転者	警察庁	1 交通の安全と円滑を図るため、必要な信号機等の交通安全施設等の整備を引き続き、推進してまいりたい。
54	1 道路交通環境の整備	信号機設置、維持管理にかかる予算確保	自動車運転者	警察庁	1 ・今後とも、交通安全施設等整備事業に必要な予算の確保に努めてまいりたい。
55	1 道路交通環境の整備	交通量が多い道路に信号機の設置	自動車運転者	警察庁	1 交通の安全と円滑を図るため、必要な信号機等の交通安全施設等の整備を引き続き、適切に推進してまいりたい。
56	1 道路交通環境の整備	印信号器の不統躰を改める	自動車運転者	警察庁	1 矢印信号の運用方法については、指針を示し、その運用の統一を図っている。
57	1 道路交通環境の整備	道路渋滞の対策に関して ・信号サイクルなどを全体的に見直し、スムーズな通行により狭い抜け道などを利用する車両も少なくなることで交通事故防止に繋がる。信号の効率よいシステムの構築を国に期待する。	自動車運転者	警察庁	1 今後も交通環境の変化に応じた適切な信号制御の運用・見直しを実施していく。
58	1 道路交通環境の整備	建築基準法の一部改訂 例：見通しをよくするため、「丁字路及び交差点に接する角地については、道路に接する角の頂点及び道路に接する角の頂点から各1メートルの点、以上をつないだ三角形の中に建造物(石垣及びフェンス等含む)の設置を避けること(努力義務)」などの法律を定める。		国土交通省	3 道路の交通環境整備のために建築物の敷地の制限を行うことは、建築基準法で想定されておりません。 なお、建築物の敷地へのアクセスの観点から、私道等に関する建築基準法上の位置指定道路については、すでに施行令第144条の4第1項第2号において隅切り設置の規定を設けております。
59	1 道路交通環境の整備	交差点の事故が多いことからその構造基準の策定 (例えば交差点の状況による巻き込みのRの基準やその付近の歩道の幅員の基準等)		国土交通省	1 交差点では、必要に応じ、屈折車線、変速車線若しくは交通島を設け、又は隅ぐう角部を切り取り、かつ、適当な見とおしができる構造とするよう定めている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
60	1 道路交通環境の整備	国道における歩道整備や自転車の走行空間の確保、防護柵の設置	歩行者 自転車乗用車 幹線道路	国土交通省	1 ・幹線道路における交通安全対策の推進については、第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。 ・自転車の走行空間の確保については、自転車活用推進計画に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。
61	1 道路交通環境の整備	交差点内の歩行者の安全対策として、交差点整備(バリカー)に対する支援	歩行者	国土交通省	1 地方公共団体(道路管理者)による交通安全対策事業については、防災・安全交付金により、支援しているところ。また、一定の区域において関係機関等との合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していく必要のある交通安全対策については、令和2年度より個別補助制度を創設し、支援しているところ。
62	1 道路交通環境の整備	見通しがよくかつ歩行者の安全が守られるようガードレールを配置した交差点	歩行者	国土交通省	1 交通安全施設の整備を引き続き推進する。
63	1 道路交通環境の整備	<p>・1946年より開始の交通安全基本計画は着実に成果を出し続けており大変有難い。次の5ヶ年計画に誇りと真新しい横断歩道数を増やし視力の劣った高齢者、遊び盛りで成長只中の子供が安心して渡れるよう、人口に関わらず横断歩道設置目標数を定め増加に取り組んで欲しい。</p> <p>・真新しい、くっきりした横断歩道は高齢者・子供に安心感を与える力を持ち、描いてくれた見えない作業の人達に感謝の念が自ずと沸く。</p> <p>・息子を交通事故死で喪ってより19年間すべての横断歩道で手をあげる「ひとり運動」に取り組む沢山の歩行者・車両走行の実態を見て来た。子供に言うだけでなく横断歩道で手を挙げる大人達の姿を見ると子供達は安心できる。大人が手を挙げると車両は止まらずともハッとす。</p> <p>大人の全行動を子供は日々垣間見、その行動をコピーし成長する。</p> <p>国が「大人の皆さん、横断歩道で手を挙げ渡りましょう」ともって呼びかけることは良いこと。交通ルール遵守精神が蘇り、ルール遵守気運がこんな小さなことから始まることに気づく。ぜひ次の5ヶ年計画に取り入れて欲しい。</p>	子供 高齢者 歩行者	警察庁	1 引き続き、国及び都道府県における予算の確保に努めつつ、横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褐色、摩擦その他の理由によりその効用が損なわれないように適正な管理に努めていく。 引き続き、関係機関・団体と連携の上、歩行者及び運転者双方に、歩行者優先や正しい横断に関する基本的な交通ルールが定着するよう、交通安全教育や各種広報啓発活動等の取組を推進してまいりたい。
64	1 道路交通環境の整備	交通事故対策として、全国的に見づらい標識や、消えかかった路面標示が多数存在し、事故誘発の要因となっているため、その改善・解消を期待する。	自動車運転者	警察庁 国土交通省	1 ・引き続き、国及び都道府県における予算の確保に努めつつ、都道府県警察に対して、交通環境を踏まえ、また、老朽化の状況を点検した上で、必要な箇所については、適時に更新を行うよう指導してまいりたい。 ・国においては、直轄国道の道路標示や安全施設の劣化について、日常点検や施設点検において早期異常発見に努め、安全上支障が生じると判断した場合は早期対応を行っている。引き続き適切な維持管理に努めてまいりたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
65	1 道路交通環境の整備	交通事故対策として横断歩道や止まれなどの道路標示が消えている箇所の解消	自動車運転者	警察庁	1 引き続き、国及び都道府県における予算の確保に努めつつ、都道府県警察に対して、交通環境を踏まえ、また、老朽化の状況を点検した上で、必要な箇所については、適時に更新を行うよう指導してまいりたい。
66	1 道路交通環境の整備	国道において、国が管理する道路標示(外側線等)や安全施設(ガードパイプ、標識類)が経年劣化した場合の迅速な対応	自動車運転者	国土交通省	1 直轄国道の道路標示や安全施設の劣化については、日常点検や施設点検において早期異常発見に努め、安全上支障が生じると判断した場合は早期対応を行っております。引き続き適切な維持管理に努めてまいります。
67	1 道路交通環境の整備	歩行者の事故防止に向けた注意看板などの設置	歩行者	内閣府 国土交通省 警察庁	1 ・各地方公共団体等に各種の注意看板を設置しているところ、引き続き、地域の実情に合わせた取組の進展を期待している。 ・警察としては、設置にあたり、記載内容等についての相談等がなされた際は、引き続き、必要な助言等を行ってまいりたい。
68	1 道路交通環境の整備	交通規制標示の修繕に対する予算措置を期待する。	自動車運転者	警察庁	1 今後とも、交通安全施設等整備事業に必要な予算の確保に努めてまいりたい。
69	1 道路交通環境の整備	電柱幕等の設置に対する補助。		内閣府 国土交通省 警察庁	3 ・国において、電柱幕の設置に対する補助を行うことは難しいと考えられるが、電柱幕の、交通事故防止への効果に鑑み、地方公共団体等において、各地域の実情に適った取組の進展を期待している。 ・警察としては、設置にあたり、記載内容等についての相談等がなされた際は、引き続き、必要な助言等を行ってまいりたい。
70	1 道路交通環境の整備	注意喚起を促す看板に注意項目を明記する	自動車運転者	内閣府 国土交通省 警察庁	1 ・各地方公共団体等において、注意喚起を促すための適切な対策がとられることを期待している。 ・警察としては、設置にあたり、記載内容等についての相談等がなされた際は、引き続き、必要な助言等を行ってまいりたい。
71	1 道路交通環境の整備	交通標識体系の見直し 特に近年、交通事故の被害者も加害者も高齢者が目立ちます。ただし高齢者に限らず、日本の道路事情は誰にとってもわかりにくいように感じています。それが悲劇となった象徴的出来事が、先日、京浜急行線の脱線を引き起こしたトラック線路内進入事故です。この事故ではトラック運転手が当地の複雑な道路状況に焦り、線路内に入った可能性が指摘されています。 わかりにくい道路状況や交通標識は各地で散見されます。そんな「わかりにくい」を少しでも減らすよう、道路状況や交通標識を一瞬で判断できるものに変えてください。 特に日本の交通標識を見ると、赤色と白色で示される「入るな」「止まれ」がメインです。しかし運転手からすれば、後ろから追突される恐怖もあり、走行中に急に止まることもできず、パニックに陥らせる標識も少ないと思っています。例えば欧米では青地に白矢印で進行方向だけ誘導する交通標識が主流で、運転手がパニックになりにくい道路設計がされています。こうした外国の例も参考にし、交通標識のあり方を根本的に見直してほしいと考えています。	自動車運転者	警察庁 国土交通省	3 ・我が国の道路標識に用いる記号や形状、色彩等については、道路標識の国際的な基準を示した国際連合道路標識を考慮するとともに、色彩を種類ごとに明確に区別すること、視認性を確保すること等を配慮して定めてきたところであり、今後とも、分かりやすい道路標識の設置に努めていく。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
72	1 道路交通環境の整備	インバウンド対策として、訪日外国人の交通安全を確保するため、高速道路のナンバリングや「止まれ」標識等における英語併記の整備促進を期待する。	外国人 自動車運転者	国土交通省 警察庁	1 ・高速道路のナンバリングや案内標識における英語表記の改善などを推進している。 ・また、英語を併記した一時停止の道路標識については、引き続き、その整備を推進していく。
73	1 道路交通環境の整備	国際標準となる注意喚起関連のピクトグラム等の制定および周知	外国人 自動車運転者	経済産業省 国土交通省 警察庁	3 道路交通環境に関するピクトグラムのISOやJISはこれまで作成されていないが、道路交通環境の整備に係る関係者のコンセンサスのもと、標準化の手続きを進める必要がある。
74	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底	外国人ドライバー・歩行者事故防止対策として、日本の交通ルール順守教育の徹底、日本語標識(補助標識を含む)・標示の多言語化を期待する。	歩行者 外国人 自動車運転者	警察庁 国土交通省	1 ・外国人運転者に対する交通ルール等の周知の観点から、外国語による講習用ビデオの作成等、安全教育の充実を図るとともに、レンタカー等を運転する訪日外国人向けに、安全運転啓発動画を作成したり、基本的な交通ルールの注意点を掲載したリーフレットを作成して都道府県警察を通じて配布したりするなど、関係機関・団体との連携の下、取組を推進している。 ・道路案内標識について、英語表記の統一等の改善を図るとともに、観光パンフレットや、国土地理院作成の英語表記の地図等とも整合性を図るため、関係機関と調整し、自然地名や施設名毎の個々の英語表記について定めた英語表記規定を策定するなど、改善を推進している。 ・英語を併記した一時停止の道路標識については、引き続き、その整備を推進していく。
75	1 道路交通環境の整備	危険箇所におけるガードレールの設置や信号機、横断歩道の設置、道路の改良	歩行者	警察庁 国土交通省	1 交通の安全と円滑を図るため、必要なガードレール、信号機等の交通安全施設等の整備を引き続き、推進してまいりたい。
76	1 道路交通環境の整備	「居眠り運転防止」として、道路交通環境の整備(センターポールやランブルストリップスの設置)や自動運転車の普及	自動車運転者	国土交通省	1 交通安全施設の整備を引き続き推進する。 令和2年4月に策定した自動運転車の安全基準において、自動運転車には、運転者が居眠りしていないかなど、運転者の状況監視の装置を搭載することとしており、この基準の適格な運用により、安全な自動運転車の普及の促進に取り組んでいく。
77	1 道路交通環境の整備 4 車両の安全性の確保	大型車の死角にカメラやセンサーを装備するなどのハード面での対策をメーカーに義務化する。 ドイツで実施されているように、交差点に左折巻き込み防止用のミラーを設置する。	自動車運転者	国土交通省	1 側方衝突警報装置については、令和元年10月に保安基準を改正し、大型貨物自動車への装着を義務づけることとした。 交差点の事故対策を引き続き推進する。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
78	1 道路交通環境の整備	道路設備に関する対策 交差点での事故防止 * 歩車分離型信号の交差点への変更 右左折時の歩行者、自転車の巻き込み、接触事故の防止 信号、横断歩道のない直線路での道路横断時事故防止 * 横断ができないような柵等の設置の促進	歩行者 自転車乗用車	警察庁 国土交通省	1 歩車分離式信号は、歩行者等と車両が通行する時間を分離して交通事故を防止するものであり、交通の安全の確保に資するものである一方、信号待ち時間の増加により信号無視を誘発するおそれや、交通渋滞の発生・悪化により、交通の円滑に影響が及ぶなどのおそれもあることから、個別の交通実態等を踏まえ、今後も引き続き適切な箇所への整備を推進する。
79	1 道路交通環境の整備	交差点の交通事故防止・削減 交通事故の半数以上は交差点および交差点付近で発生している。交差点での交通事故防止・削減を目的に、事故が多く発生している交差点を選定し、現状を把握のうえ道路環境の整備や安全対策を実施する。 交差点の道路環境の整備・安全対策の実施にあたっては、従来の手法に加え、交通安全対策に精通する第三者から道路環境の改善提言を行う「道路安全監査」と呼ばれる手法を全国各地で取り入れる。	自動車運転者	国土交通省 警察庁	1 ・幹線道路における交通安全対策として、交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を引き続き、推進する。 ・都道府県警察と道路管理者が設置している「都道府県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図っているところ。
80	1 道路交通環境の整備	国道の保守管理(修繕や草刈り)の徹底	幹線道路	国土交通省	1 ・直轄国道の路面の損傷箇所等の修繕については、日常点検において早期異常発見に努め、安全上支障が生じると判断した場合は早期対応を行っております。 ・また、除草・剪定については、維持管理基準をもとに地域状況に応じて実施するなど適切な維持管理に努めております。
81	1 道路交通環境の整備	夜間の交通事故対策として、国道における道路環境の整備(道路照明の増設等)を期待する。		国土交通省	1 幹線道路における交通安全対策の推進については、第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
82	1 道路交通環境の整備	歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、電柱の地中化、無電柱化を期待する。	歩行者	国土交通省	1 引き続き無電柱化の整備を推進する。
83	1 道路交通環境の整備	道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、交通管理者や道路管理者による感知器やカメラ等の道路交通情報インフラのより一層の充実。	自動車運転者	警察庁 国土交通省	1 道路利用者が必要とする交通情報を提供するため、引き続き、情報板、感知器、カメラ等の整備を推進する。
84	1 道路交通環境の整備	無電柱化推進計画の立案		国土交通省	1 無電柱化推進計画の策定に向けた検討を推進する。
85	1 道路交通環境の整備	電線管理者に対して地上機器の更なるコンパクト化に向けた指導等を期待する。		経済産業省 国土交通省	1 無電柱化に伴う地上機器の設置にあたっては、歩行者の通行の妨げにならないようにすることが重要。歩道上に地上機器の設置が困難な狭い道路については、街路灯に設置する「ソフト地中化」と呼ばれる手法を採用する等の工夫が行われているものと承知しているが、引き続き、無電柱化の推進にあたっては、電力会社や関係省庁とも連携して、良好な道路環境にも配慮しつつ進めてまいりたい。
86	1 道路交通環境の整備	・無電柱化整備について汎用性の高い低コストの工法技術の開発の推進を希望する。(基準の整理等)		国土交通省	1 引き続き無電柱化の低コスト化に向けた取組を推進する。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
87	1 道路交通環境の整備	速度超過は交通死の死因のトップとも考えられます。減速する事による死亡者の減少はすでに実証されています。すべての幹線道路における制限速度の減速の見直しを図る事により、交通弱者を守ると共にドライバー自身の事故もまた防ぐ事になると考えます。	自動車運転者 幹線道路	警察庁	1 速度規制については、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ実施している。
88	1 道路交通環境の整備	法定速度を30km/hとし、安全性の確認できた幹線道路などに標識による40～80km/hの速度制限を設ける。	自動車運転者 幹線道路	警察庁	3 60キロメートル毎時の法定速度は、昭和35年の道路交通法制定時から採用されており、既に運転免許保有者に広く浸透していることから、法定速度を30キロメートルに毎時に変更した場合、混乱が生じ、かえって交通の安全と円滑に支障が生じるおそれがあるため、慎重に検討する必要がある。
89	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底	・国主導の格安自転車保険導入の検討をして頂きたい。 ・全国規模で自転車専用道路設置を計画的に推し進めて頂きたい。 ・国の音頭取りが歩行者・自転車運転者に安心を与えます。 ・安心は個人の運動のみでは広がらず、国が音頭を取る施策があつてこそ高齢者・子供を含む国民は安心できるようになる。	子供 高齢者 歩行者 自転車運転者	国土交通省	3 ・自転車の運行による損害賠償保障制度の在り方等に関する検討会における検討を踏まえ、当面は地方公共団体による自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を支援していくとともに、国民に対する保険加入の必要性等に関する情報提供の実施により、引き続き、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進していく。 ・自転車活用推進計画に基づき、自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。
90	1 道路交通環境の整備	自転車の車道通行を原則とした通行環境整備の推進	自転車運転者	国土交通省 警察庁	1 自転車活用推進計画に基づき、自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。
91	1 道路交通環境の整備	国道における自転車専用道の設置(ナビマークでは、交通量が多く怖くて国道は走れない。)	自転車運転者	国土交通省	1 自転車活用推進計画に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。
92	1 道路交通環境の整備 5 道路交通秩序の維持	自転車ナビマークの設置や、放置自転車対策指導員の人件費への補助	自転車運転者	国土交通省	1 ・自転車活用推進計画に基づき、自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。 ・放置自転車対策については、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づき、地方公共団体が中心となって、駐輪場の整備や撤去活動などの対策を進めており、今後も関係機関と連携して、放置自転車対策を進めていく。
93	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底	自転車の点検整備、損害賠償責任保険の加入等について、条例による義務化等を促すことに加え、補助制度や公共施設等駐輪場の利用権の設定等、実効性を更に向上させる施策を推進する。	自転車運転者	国土交通省	1 地方公共団体による自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を支援していくとともに、国民に対する保険加入の必要性等に関する情報提供の実施により、引き続き、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進していく。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
94	1 道路交通環境の整備	自転車・バイクの駅周辺の盗難防止・放置防止のため新駅の建設や、駅舎リニューアルに合わせて、交通事業者による駐輪場・バイク駐車場の設置や建設の義務付け。	自転車運転者	国土交通省	1 自転車等の駐車対策については、自治体を中心とした関係者が連携して自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備の推進を図るものと考えているところである。
95	1 道路交通環境の整備	自転車利用者に対する指導、取締りを強化するとともに、自転車と自動車を分離するための自転車専用道路、路肩部に自動車と分離するための縁石の設置等自転車利用者が安全かつ円滑に利用できる空間の整備等安全対策の徹底を期待する	自転車運転者	国土交通省 警察庁	1 ・自転車活用推進計画に基づき、自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。 ・警察では、自転車による交通違反に対しては、積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対しては検挙措置を講じるなど、厳正に対処している。
96	1 道路交通環境の整備	国土交通省と警察庁との連携による、「自転車走行レーン」の拡充と歩行者の安全確保。	自転車運転者	国土交通省 警察庁	1 警察庁と国土交通省が共同で策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車の利用環境を創出するための取組を推進している。
97	1 道路交通環境の整備	ETC2.0プローブデータの活用 ETC2.0プローブデータは国土交通省のみで保管されているため、都道府県や市町で解析可能なように、ETC2.0プローブデータの提供をお願いしたい。		国土交通省	2 ETC2.0データの利用は、ETC2.0車載器の販売時に説明しているデータの取扱方針のもと活用しているところです。今後制度的・技術的課題の検討について進めてまいりたい。
98	1 道路交通環境の整備	省庁横断的なデータの共有を期待する。【国土交通省が保有するETC2.0データの提供】 民間が保有するプローブデータの活用を期待する。		国土交通省 国土交通省 警察庁	1 ETC2.0データの利用は、ETC2.0車載器の販売時に説明しているデータの取扱方針のもと活用しているところです。今後制度的・技術的課題の検討について進めてまいりたい。 災害発生時には民間各社の協力のもと通行実績データの提供を受けており、官民のプローブデータを災害対応に活用している。引き続き、関係機関と協力しながらデータの活用を進めてまいりたい。
99	1 道路交通環境の整備	物理デバイス設置のための現状データ(ビッグデータ等)分析、情報提供を期待する		国土交通省	1 生活道路対策エリアにおいて、ビッグデータを活用して速度超過、急ブレーキ発生、抜け道等の潜在的な危険箇所を特定し、凸部(ハンプ)や狭さく等を効果的、効率的に設置することにより、速度抑制や通過交通の進入抑制を図り、歩行者・自転車中心の空間づくりを引き続き、推進する。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
100	1 道路交通環境の整備	交通事故分析センターや損害保険会社が所有する交通事故のビックデータの情報共有と事故原因解明及び安全対策手法の情報提供		警察庁 金融庁	1 ・交通事故総合分析センターにおいては、ホームページにおいて交通事故統計表データを掲載しているほか、分析研究の成果としてイタルダイインフォメーションを発行している。 ・運転中の天候、時間帯および運転状況(走行速度・過去の運転特性)をもとに危険地点を予測し、保険契約者に情報提供している損害保険会社や、交通事故総合分析センターが所有するデータ等を活用し、交通事故多発地点のマップを作成・配布している会社等、各社が創意工夫し様々な情報提供に取り組んでいると承知している。
101	1 道路交通環境の整備	VICSと連携した路線ごとの交通流量データなど1市町単位では取得困難な交通事故対策に有用なデータの提供又はオープン化		警察庁	1 (公財)日本道路交通情報センターのホームページにおいて、断面交通量等のデータをオープンデータとして公開している。
102	1 道路交通環境の整備	都市部における交通渋滞の改善のための道路整備		国土交通省	1 幹線道路における交通安全対策として、交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を引き続き、推進する。
103	1 道路交通環境の整備	国道の交通環境整備、渋滞緩和対策	幹線道路	国土交通省	1 現在、全国において渋滞対策協議会等を開催し、道路管理者に加え道路利用者(公共交通事業者、交通関係協会等)にも参加頂きながら渋滞対策について議論を進めているところであり、今後とも関係者間で連携しながら、道路交通の円滑化を図って参ります。
104	1 道路交通環境の整備	リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム(VICS)の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図ることにより、県内事故情報がリアルに庁舎前の掲示板等に表示される機能を有する機器が都心部以外にも設立されることを期待する。		警察庁	1 ・道路交通情報の提供拡充に向けて、関係機関との連携をとりながら情報提供路線の拡充や事故多発路線における道路交通情報板等を利用した安全運転を促す情報提供等、更なる情報提供の拡充に努める。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
105	1 道路交通環境の整備	・高齢ドライバーが引き起こす交通事故対策の一環として、運転免許証自主返納支援事業を行っているが、免許返納後の生活を考えると、交通手段が都会と比べて充実していない地方ではなかなか返納に対して踏み出せないという現状がある。さらなる運転免許証自主返納の促進のため、交通手段の充実を期待。	高齢者 自動車運転者	国土交通省	1 現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など厳しい状況に直面している。 他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受け皿としての移動手段を確保することが、ますます重要な課題になっている。 このような状況に対して、国土交通省では、第201回国会に「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を提出し、令和2年5月に成立した。 この改正法では、地方公共団体が中心となって、公共交通サービスの改善に加え、必要に応じ、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員する計画を作成し、それに基づく取組を実施する枠組みを強化することとしている。 国土交通省としては、こうした地域の取組に対して、財政面やノウハウ面で支援していきたいと考えている。
106	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底	高齢運転者に対する講習の充実に継続して取り組むとともに、高齢者の特質に特化した車両側の安全機能の更なる開発が望まれる。 また、身体・認知機能の低下に伴い運転免許を返納した場合に、移動手段の確保や生活の質の維持についての対策が不可欠と考えられるため、各地域に合わせたきめ細かい対応(乗合バスやタクシーの運行・病院送迎サービス等)が望まれる。	高齢者 公共交通機関	国土交通省 警察庁	1 事業自動車の高齢運転者に対し、定期的な適齢診断の受診を義務付けるとともに、車両側の安全対策として事故防止効果が期待されるペダル踏み間違い急発進抑制装置等の技術開発・普及促進を行ってきたところであり、先進安全技術の開発・普及を引き続き促進する。 現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など厳しい状況に直面している。 他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受け皿としての移動手段を確保することが、ますます重要な課題になっている。 このような状況に対して、国土交通省では、第201回国会に「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を提出し、令和2年5月に成立した。 この改正法では、地方公共団体が中心となって、公共交通サービスの改善に加え、必要に応じ、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員する計画を作成し、それに基づく取組を実施する枠組みを強化することとしている。 国土交通省としては、こうした地域の取組に対して、財政面やノウハウ面で支援していきたいと考えている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
107	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底	自動車を持たない人も移動の自由が享受できるよう、鉄道やバスなど公共交通機関整備を重点施策と位置づけ、自動車、とりわけ自家用車に依存しない安全・快適な生活を実現すべきです。	高齢者 公共交通機関	国土交通省	1 現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など厳しい状況に直面している。 他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受け皿としての移動手段を確保することが、ますます重要な課題になっている。 このような状況に対して、国土交通省では、第201回国会に「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を提出し、令和2年5月に成立した。 この改正法では、地方公共団体が中心となって、公共交通サービスの改善に加え、必要に応じ、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員する計画を作成し、それに基づく取組を実施する枠組みを強化することとしている。 国土交通省としては、こうした地域の取組に対して、財政面やノウハウ面で支援していきたいと考えている。
108	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底	免許返納後の高齢者の移動手段確保のため、コミュニティバス補助金申請の要件緩和を期待する。	高齢者 公共交通機関	国土交通省	1 現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など厳しい状況に直面している。 他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受け皿としての移動手段を確保することが、ますます重要な課題になっている。 このような状況に対して、国土交通省では、第201回国会に「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を提出し、令和2年5月に成立した。 この改正法では、地方公共団体が中心となって、公共交通サービスの改善に加え、必要に応じ、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員する計画を作成し、それに基づく取組を実施する枠組みを強化することとしている。 国土交通省としては、こうした地域の取組に対して、財政面やノウハウ面で支援していきたいと考えている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
109	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底	○公共交通機関への支援等 ・自動車に頼らずに日常生活を営むことができる移動を支える施策の充実。特に、地方における公共交通機関への支援、地方の交通手段の確保に関する施策への補助 ・公共交通やデマンド型タクシーの導入など地域公共交通ネットワークの充実に向けた取組に対する財源的な支援	高齢者 公共交通機関	国土交通省	1 現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など厳しい状況に直面しています。 他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受け皿としての移動手段を確保することが、ますます重要な課題になっています。 このような状況に対して、国土交通省では、第201回国会に「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を提出し、令和2年5月に成立しました。 この改正法では、地方公共団体が中心となって、公共交通サービスの改善に加え、必要に応じ、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員する計画を作成し、それに基づく取組を実施する枠組みを強化することとしております。 国土交通省としては、こうした地域の取組に対して、財政面やノウハウ面で支援していきたいと考えております。
110	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底	自主返納等による運転免許を持たない高齢者の移動に係る支援施策 自主返納した者に対する生活支援は市町村が主体となるが、公共交通網が充実していない過疎地域など市町村の人的・財政基盤も貧弱であり十分な支援が困難であることから、自家用車に代わる代替交通の整備等、高齢者の移動に係る支援施策の拡充により、自主返納をしやすい環境の整備については国主導による実施を期待する。	高齢者 公共交通機関	国土交通省	1 現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など厳しい状況に直面している。 他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受け皿としての移動手段を確保することが、ますます重要な課題になっている。 このような状況に対して、国土交通省では、第201回国会に「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を提出し、令和2年5月に成立した。 この改正法では、地方公共団体が中心となって、公共交通サービスの改善に加え、必要に応じ、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員する計画を作成し、それに基づく取組を実施する枠組みを強化することとしている。 国土交通省としては、こうした地域の取組に対して、財政面やノウハウ面で支援していきたいと考えている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
111	1 道路交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の日常生活を支える施策を期待 定額タクシーや貨客混載など公共機関の柔軟な活用 中山間地域における移動交通の確保 	高齢者 公共交通機関	国土交通省	<p>1 運転免許を返納した高齢者の通院、共働き夫婦の子どもの通塾など、各地域の実情に応じた移動ニーズに対し、定期券のような定額タクシー運賃の導入に向けた準備、貨客混載等の取組を実施しているところ。</p> <p>現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など厳しい状況に直面している。</p> <p>他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受け皿としての移動手段を確保することが、ますます重要な課題になっている。</p> <p>このような状況に対して、国土交通省では、第201回国会に「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を提出し、令和2年5月に成立した。</p> <p>この改正法では、地方公共団体が中心となって、公共交通サービスの改善に加え、必要に応じ、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員する計画を作成し、それに基づく取組を実施する枠組みを強化することとしている。</p> <p>国土交通省としては、こうした地域の取組に対して、財政面やノウハウ面で支援していきたいと考えている。また、中山間地域の生活の足の確保や物流の確保のため、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を全国で18箇所実施している。このうち令和元年11月からは、秋田県の道の駅「かみこあに」において自動運転サービスの本格導入を開始した。その他の地域でも引き続き取り組みを進めてまいりたい。</p>
112	1 道路交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 移動以外の日常生活支援の確保を期待 免許自主返納後の買い物、通院に関する支援 	高齢者 公共交通機関	経済産業省 厚生労働省	<p>3 ・毎年度、地方公共団体における買物弱者支援関連制度をとりまとめ、横展開を図っており今後も引き続き実施していく。</p> <p>1 ・介護保険制度においては、訪問介護サービスとして、要介護者に対して、通院等のため、訪問介護員等が自ら運転する車両への乗り降りの介助や乗車前若しくは降車後の屋内外における移動等の介助又は通院先若しくは外出先での受診等の手続き、移動等の介助を行うサービスを利用することが可能である。</p> <p>・また、厚生労働省では、令和元年度に、介護保険制度を活用した高齢者サロンへの送迎支援や、地域住民の支え合いによる移動支援について、各自治体の取組状況を把握するための調査研究事業を実施したほか、令和2年度も、移動支援サービスの創設に関する調査研究事業を実施する予定である。</p>

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
113	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底	・高齢ドライバーによる事故防止対策として、地域交通インフラ整備・地域限定免許導入・医療との連携強化を期待する。	高齢者 公共交通機関	警察庁 国土交通省 厚生労働省	1 地域交通インフラ整備、医療との連携強化 ・第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたいと考えている。 地域限定免許導入 ・申請によるサポカー限定免許の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が第201回通常国会において成立している。 ・限定免許の内容は、交通事故を防止し、又は交通事故による被害を軽減する事に資するものを内閣府令で定める予定ですが、75歳以上の運転者による死亡事故の状況を見ると、75歳未満と比べ、住所地の近くや昼間に多く発生している状況にあり、地域限定や時間帯限定免許について現時点では考えておりませんが、限定免許の在り方については、今後とも検討してまいりたい。
114	1 道路交通環境の整備	本市のように面積が広く、大部分を山間部が占める地域では、高齢者の運転免許証自主返納の促進と日常の交通手段の確保を両立させるため、自主返納者の生活支援を目的とした公共交通機関の存続が必須であり、今後、過疎地の鉄道や路線バス存続のための補助金等の充実や国主導による公共交通機関存続に向けた支援策を期待したい。	高齢者 公共交通機関	国土交通省	1 国土交通省では、「地域公共交通活性化再生法」の枠組みを活用し、地域におけるバスの運行等への支援を行っているが、人口減少の本格化等に伴って、公共交通の維持が一層厳しい状況に直面していることから、第201回国会に「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を提出し、令和2年5月に成立した。 この改正法では、地方公共団体が中心となって、公共交通サービスの改善に加え、必要に応じ、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員する計画を作成し、それに基づく取組を実施する枠組みを強化することとしている。 国土交通省としては、こうした地域の取組に対して、財政面やノウハウ面で支援していきたいと考えている。
115	1 道路交通環境の整備	全国的に高齢者が車を必要としない社会の実現	高齢者 公共交通機関	国土交通省	1 現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など厳しい状況に直面している。 他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受け皿としての移動手段を確保することが、ますます重要な課題になっている。 このような状況に対して、国土交通省では、第201回国会に「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を提出し、令和2年5月に成立した。 この改正法では、地方公共団体が中心となって、公共交通サービスの改善に加え、必要に応じ、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員する計画を作成し、それに基づく取組を実施する枠組みを強化することとしている。 国土交通省としては、こうした地域の取組に対して、財政面やノウハウ面で支援していきたいと考えている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
116	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底	高齢者の安全運転の確保対策として、高齢者自身の認識を深めるような講習等を更に工夫するとともに、運転免許を返納した後の生活上最低限の移動手段の確保について対応していく。	高齢者 公共交通機関	警察庁 国土交通省	2 ・75歳以上で一定の違反歴のある高齢運転者に対する運転技能検査の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が第201回通常国会において成立している。 ・なお、運転技能検査の対象とならない者についても、70歳以上の高齢運転者全員(運転技能検査制度導入後は、当該検査を受検して合格した者を除く)が免許証の更新の際に受講することが義務付けられている高齢者講習の実車指導において、運転技能を評価し、その結果を本人に示すことで、高齢運転者本人に自らの運転技能について考えていただく機会を設けることとしている。
117	1 道路交通環境の整備 4 車両の安全性の確保	○ 交通安全について 都市交通計画では、自動車に過度に依存しなくても済む＝必要な場面で適切な方法で自動車を使うことができる、そのような都市を実現するべく都市活動を支える交通需要を担う交通システムの計画を行うものです。具体的にいえば、徒歩、自転車、公共交通の使い勝手を向上させることで、自動車を運転する機会を減らし、さらに道路空間では歩行者の安全を最優先に設計、運用することで、交通事故に遭遇する確率を下げることを考えています。ということで、徒歩、自転車、公共交通を充実させることが、間接的に、交通安全向上につながると考えています。 ○ 途上国について 上記(○交通安全について)のことは、いわゆる途上国で、なおのこと重要性が高いと考えます。熱帯だから歩かない、という単純な理屈は必ずしもなりたらず、安全な歩行空間が不足していること、公共交通がそこにつながっていないこと、都市の諸機能が、歩行や公共交通に配慮していないことが、過度な自動車利用の誘因となり、そこに加え、運転免許取得更新にかかる教育、自動車の自主点検、定期点検、車検の制度の曖昧さが、自動車利用での事故リスクを高めています。その意味で、都市計画、都市交通計画、そして道路運送車両の管理点検までを含んで、交通安全を考えていくことが、重要と考えます。	高齢者 公共交通機関	国土交通省	1 「第10次交通安全基本計画 第1部 第1章 第3節 - 1(10)交通需要マネジメントの推進」にも記載のとおり、公共交通機関利用の促進を図るための施策を推進している。 また、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図っており、引き続き上記施策を推進して参りたい。
118	1 道路交通環境の整備	先行的な災害時の法面等崩落危険予測箇所の改修(自専道等)		国土交通省	1 重要インフラ緊急点検を踏まえた「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」等により、道路法面对策等を進めているところであり、今後も引き続き対策を進めていく。
119	1 道路交通環境の整備	交差点での重大事故発生抑制対策として環状交差点の普及を図ることを期待する。		国土交通省 警察庁	1 環状交差点においては、適切な箇所への普及を図りたい。
120	1 道路交通環境の整備	災害に強い交通安全施設の整備促進		警察庁 国土交通省	1 災害発生時において安全かつ円滑な交通を確保するため、必要な交通安全施設等の整備を引き続き、推進してまいりたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
121	1 道路交通環境の整備	冬期における交通安全 ・冬季における陸上交通の安全、冬道の道路交通環境の整備 ・冬期間の交差点の除排雪の充実 ・冬期間の幅員・視認性の確保のため、生活道路を含む除排雪費への国費充当 ・国道の冬期間における除排雪のより一層の徹底を期待		国土交通省	1 積雪寒冷特別地域において、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面対策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進しているところである。また、自治体を実施する除雪や除雪機械の支援については、「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」に基づき、社会資本整備総合交付金等により支援しているところである。今後も引き続きこれらの取組を進めていく。
122	1 4 道路交通環境の整備 車両の安全性の確保	事故対策の前に予防対策にもっと取り組んでほしい。 人間は必ずミスや間違いをするものとの前提に施策を、車の構造や安全対策町の構造など。	自動車運転者	国土交通省	1 事故を防止効果が期待されるペダル踏み間違い急発進抑制装置等の技術開発・普及促進を行ってきたところであり、先進安全技術の開発・普及を引き続き促進する。
123	1 道路交通環境の整備	自動運転が可能な道路環境の整備		国土交通省	1 自動運転車の安全かつ円滑な運行をインフラ側から補助する磁気マーカーなどの「自動運行補助施設」を道路の附属物として位置付け、併せて民間等が設置する場合は占用物件等とする道路法の改正を行ったところ。引き続き、施行に向けて自動運行補助施設の設置等に係る基準策定などに取り組んでまいりたい。
124	1 道路交通環境の整備	先進運転支援システムや自動運転システムを装備した車両が関与する交通事故データを特定の組織で占有することなく、日本全体で活用することにより、事故の実態を関係機関で共有し、より安全な道路交通を実現させる基盤を整備していただくことを期待します。		警察庁	1 先進運転支援システムや自動運転システムの交通実態等を踏まえ、データ収集、活用方法等について検討を進めてまいりたい。
125	1 4 道路交通環境の整備 車両の安全性の確保	自動運転を踏まえた交通インフラの社会実装の推進対策として社会実装のための継続的な投資の仕組みの確立を期待する。 従来、一般道路の交通インフラに関する投資は、都道府県警察が主な担い手でしたが、自動運転までを視野に入れますと、十分とは言えないと考えます。そうした観点から、自動運転用の交通インフラについて、社会実装の確実な推進に資する官民が一体となった投資の仕組みの確立を期待します。		内閣官房 国土交通省 内閣府 警察庁	1 以下のとおり、自動運転を踏まえた交通インフラの社会実装に向けた取組を、官民一体となって行っている。 ・国土交通省では、自動運転車の安全かつ円滑な運行をインフラ側から補助する磁気マーカーなどの「自動運行補助施設」を道路の附属物として位置付け、併せて民間等が設置する場合は占用物件等とする道路法の改正を行ったところ。引き続き、施行に向けて自動運行補助施設の設置等に係る基準策定などに取り組んでまいりたい。 ・戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)の下で官民が一体となって、自動運転の実証実験に必要な交通インフラ等について整備及び運用等に向けた取組を進めているところ。引き続き、自動運転の社会実装に向けて取り組んでまいりたい。
126	1 4 道路交通環境の整備 車両の安全性の確保	自動運転に対する対応の促進 安全で快適な自動運転の研究・開発を支援し、本当に事故のない安全な社会を実現して欲しい。		内閣府 内閣官房 警察庁 国土交通省 総務省 経済産業省	1 内閣府及び関係省庁は、戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)において、交通事故の低減、交通渋滞の削減、交通制約者のモビリティ確保等の社会的課題の解決等にも貢献するべく、自動運転の研究開発を、実証実験、基盤技術開発、社会的受容性の醸成、国際連携の強化を4つの柱として、府省連携、産学官連携で、基礎研究から実用化、事業化まで一貫して推進しているところ。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
127	1 道路交通環境の整備 4 車両の安全性の確保	自動運転技術の早期確立と法整備、自動運転車の安全・円滑な走行に必要不可欠な交通安全施設(例:中央線、路側帯、車両通行帯、信号表示の発信器等)の整備方針・技術の確立と情報提供		国土交通省 警察庁	1 ・令和2年4月、安全な自動運転車の開発・実用化・普及を図るための改正道路運送車両法を施行し、自動運転車に関する安全基準を策定した。 ・令和元年5月、自動車の自動運転の技術の実用化に対応した運転者等の義務に関する規定の整備等を内容とする「道路交通法の一部を改正する法律」が成立し、自動運転に関する規定については、本年4月から施行された。 ・さらに、自動運転車の安全かつ円滑な運行をインフラ側から補助する磁気マーカーなどの「自動運行補助施設」を道路の附属物として位置付ける道路法の改正を行ったところ。引き続き、施行に向けて自動運行補助施設の設置等に係る基準策定などに取り組むとともに自動運転に対応した道路空間のあり方について検討を進めてまいりたい。 ・警察においては、SIP第2期「自動運転(システムとサービスの拡張)」において、路側インフラの高度化やクラウド等を活用した信号情報提供について研究開発を実施しているところ。引き続き、自動運転の実用化に向けた信号情報提供のあり方について検討を進めてまいりたい。
128	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底 3 安全運転の確保 4 車両の安全性の確保	バス事業の総合安全プラン2020が基になります。 先進安全自動車(ASV)の普及促進に向けた支援の拡充を期待する。 健康起因事故を未然に防ぐためのスクリーニング検査等の支援の拡充を期待する。 自転車、歩行者の交通ルールの遵守の徹底の取り組みに期待する。 道路環境の整備(バスレーン・道路の拡幅・バスペイの設置)の期待する。	歩行者 自転車運転者 公共交通機関	、 、 国土交 通省 警察庁	1 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援を行ってきたところであり、引き続き、ASVの普及を促進する。 健康起因事故防止については、運転者に対するスクリーニング検査の実施が有効であるため、モニター事業者による調査の実施等を踏まえ、普及方策の検討を行っているところ。 引き続き、関係機関・団体と連携の上、参加・体験・実践型の交通安全教育や各種広報啓発活動を推進し、自転車利用者や歩行者に対する交通ルールの周知徹底を図ってまいりたい。 歩行者・自転車・自動車の異種交通を分離することにより、歩行者、自転車利用者等の安全と快適を確保し、併せて、道路交通の円滑化に資するため、歩道等の整備を推進する。
129	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底	交通安全思想の普及徹底、生涯にわたる学習を促進するため、すべての県に交通公園の整備を期待する。		国土交通省	1 都道府県からの要望に応じ、引き続き社会資本整備総合交付金で支援して参りたい。
130	1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底	・交通公園を保持している市町村に対しての補助制度創設。(指導員が恒常的に配置してあることや、日常的に交通安全指導や相談受付を実施している公園であること等のいくつかの条件を満たしている自治体へ補助を行うなどの規定を定める。)		国土交通省 警察庁	1 指導員が恒常的に配置してあることや、日常的に交通安全指導を実施しているような交通公園の整備について、引き続き社会資本整備総合交付金で支援して参りたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
131	1 道路交通環境の整備 3 安全運転の確保 4 車両の安全性の確保	<p>これからの高齢化社会において、高齢者が、交通上の被害者にも加害者にもなりえるため、高齢歩行者の保護のため、現在の車中心の道路づくりではなく、歩道、路側帯、街灯などが整備された、歩行者中心の交通環境整備</p> <p>免許返納者が、その後の生活に困らないよう、宅配制度、公共交通機関、電動自転車等代替移動手段の充実</p> <p>高齢ドライバーの事故防止のための、自動ブレーキ車や自動運転車の普及を期待している。</p> <p>また、歩道などの、歩行者を重視した道路環境整備は、かけがえのない子どもの保護にもつながるので、同様に期待する。</p>	歩行者 高齢者 自動車運転者	<p>国土交通省</p> <p>国土交通省 経済産業省</p> <p>国土交通省 経済産業省</p>	<p>1 高齢者等の安全に資する歩行空間等の整備については、第10次交通安全基本計画と同趣旨が反映されており、引き続き第11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。</p> <p>現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など厳しい状況に直面している。</p> <p>他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受け皿としての移動手段を確保することが、ますます重要な課題になっている。</p> <p>このような状況に対して、国土交通省では、第201回国会に「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を提出し、令和2年5月に成立した。</p> <p>この改正法では、地方公共団体が中心となって、公共交通サービスの改善に加え、必要に応じ、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員する計画を作成し、それに基づく取組を実施する枠組みを強化することとしている。</p> <p>国土交通省としては、こうした地域の取組に対して、財政面やノウハウ面で支援していきたいと考えている。</p> <p>また、過疎化や高齢化が進んでいる地域では、宅配便の配送効率低下やトラックドライバー等の労働力不足を背景に、今後の物流ネットワークの維持が困難になる一方、車を運転しない者の増加に伴い、日用品の宅配サービスの維持等が求められている。</p> <p>こうした地域に必要な物流ネットワークを維持・確保していくためには、輸配送の共同化や貨客混載等の限りある地域のリソースを有効活用するための取組が重要である。</p> <p>このため、国土交通省としては、物流総合効率化法に基づき、輸配送の共同化や貨客混載等の物流の効率化を図る取組に係る事業計画策定経費や運行経費に対する補助を実施している。</p> <p>加えて、高齢者の免許返納が進む中、自動車に代わる移動手段の確保が求められている。こうした高齢者の日常生活における移動手段には、電動アシスト自転車が有効である。</p> <p>このため、電動アシスト自転車の貸出事業を行う民間団体等へ支援を実施するとともに、電動アシスト自転車への切り替えを促すため、高齢者が安全に自転車を利用するための交通ルール等の再教育と乗り方講習を含めた安全講習会の実施をしているところである。</p> <p>衝突被害軽減ブレーキ等の技術開発促進等を行ってきたところであり、先進安全技術の開発・普及を引き続き促進する。</p>
132	2 交通安全思想の普及徹底	<p>体系的な交通安全教育制度の創設</p> <p>○ 交通安全意識の醸成及び交通マナーの向上を目指すとともに、高校生等の若者に対し、運転者となることを前提とした交通安全教育の推進及びその充実を図るため、交通安全教育指針に基づいた体系的な交通安全教育制度の創設(幼児、小、中、高、若年期、壮年期、老年期)を期待する。</p>	子供 高齢者	警察庁 文部科学省	<p>1 国民が自ら進んで交通ルールを遵守し、交通マナーを実践するよう、引き続き、関係機関・団体と連携し、交通安全教育指針に基づき、教育を受ける者の年齢、心身の発達段階や通行の態様に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進してまいりたい。</p>

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
133	2	交通安全思想の普及徹底	自転車活用推進法の理念に基づき、下記の対策についてご検討をお願いいたします。 ・文部科学省「学習指導要領」への「自転車交通安全教室」等のカリキュラム化。歩行者、自転車の交通安全教育、自転車の健康効果等を学ぶ機会をつくる。	子供 若年者 歩行者 自転車	文部科学省	1 文部科学省ではH30年3月に学校安全資料『「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育』を改訂しており、その中で、交通安全教育について各学年ごとに指導する注意点等をまとめ、「自転車の点検・整備と正しい乗り方」「自転車利用時も含めた運転者の義務と責任についての理解」「自転車運転時などの交通規則を理解させ、事故防止に対する知識や態度を体得させる」といった内容について各学校に周知しているところ。自転車の交通安全に特化した学習指導要領への対応は難しいが、引き続き自転車の交通安全について推進していきたい。
134	2	交通安全思想の普及徹底	○交通安全教育 限られた時間で運用している学校教育の中での効果的な交通安全教育の新たな教材の提供	子供	文部科学省	1 文部科学省では、交通安全教材として「安全に通学しよう～自分で身を守る、みんなで守る～」(児童の安全な通学のための教育教材DVD)「安全な通学を考える～加害者にもならない～」(生徒の安全な通学のための教育教材DVD)等の視聴覚教材や「くいでまなぼう！たいせつないのちとあんぜん」(小学校低学年向けリーフレット)を作成しているところ。引き続き交通安全についての教育教材等の周知を行う。
135	2	交通安全思想の普及徹底	交通安全教育に係る教材の開発及び各学校への配付	子供	文部科学省	1 文部科学省では、交通安全教材として「安全に通学しよう～自分で身を守る、みんなで守る～」(児童の安全な通学のための教育教材DVD)「安全な通学を考える～加害者にもならない～」(生徒の安全な通学のための教育教材DVD)等視聴覚教材や「くいでまなぼう！たいせつないのちとあんぜん」(小学校低学年向けリーフレット)等作成しているところ。また、配付については、「くいでまなぼう！たいせつないのちとあんぜん」のリーフレットは全国の新一年生を対象に配布、DVDについても作成時には全国の学校に対して配布するとともに、文部科学省ホームページにおいても掲載している。また、交通安全教育に係る視聴覚教材については、昨年度自治体に希望を取り、追加配布を行っている。
136	2	交通安全思想の普及徹底	子どもに対する交通安全教室のカリキュラム化	子供	文部科学省	1 交通安全教育を含む安全教育は、教科横断的に指導する事項として学習指導要領に位置付けられている。様々な教科・活動の機会を捉えて交通安全教育を推進していく。
137	2	交通安全思想の普及徹底	・これまでの「交通安全教育」は、被害者にしか成り得ない幼児・児童に対し、「安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させ」など、生理的発達段階を考慮せず、無理な習得を求める面がありましたが、こうした精神論では、被害に遭えばその責任を幼児や児童に転嫁することになります。学校における交通安全教育の基底に、今行われている「命の大切さを学ぶ教室」を置くべきです。 ・とりわけ中学・高校生には、命の尊厳を基底にした「命の大切さを学ぶ教室」を重視し、現在のクルマ社会がもたらした負の側面と諸課題について主体的に学ぶ総合的な交通教育として位置づける必要があります。	子供 若年者	警察庁 文部科学省	1 交通安全教育指針に基づき、教育を受ける者の年齢、心身の発達段階や通行の態様に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行っているところであり、引き続き、関係機関・団体と連携の上、交通安全教育の充実を図ってまいりたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
138	2 交通安全思想の普及徹底	登下校時に係る指導員の配置	子供	文部科学省 警察庁	1 文部科学省では、「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」を行っており、登下校時の見守りの指導者となるスクールガード・リーダーの配置について各自治体の活動を補助している。令和2年度においては本事業の予算について大幅に拡充しており、引き続き登下校時の見守りについては強力で推進していく。
139	2 交通安全思想の普及徹底	小学校、中学校及び高校において毎年1回以上の交通安全教室を開催する。	子供	文部科学省 警察庁	1 学校保健安全法第27条により、各学校は「学校安全計画」の策定が義務付けられているところ、文部科学省発行の『「生きる力」をはぐむ学校での安全教育』において、学校安全計画に組込む内容を示している。その中で、児童生徒等に対する安全指導に関して、交通安全教室の開催についても掲げており、安全指導の一層の充実に努めることとなっている。引き続き交通安全教室の開催について推進してまいりたい。
140	2 交通安全思想の普及徹底	高校生に対する二輪車の交通安全教育を期待する。	若年者	文部科学省 警察庁	1 高校生に対する二輪車の交通安全教育については、「高等学校学習指導要領」において「交通事故を防止するには、車両の特性の理解、安全な運転や歩行など適切な行動、自他の生命を尊重する態度、交通環境の整備などがかわること。また、交通事故には責任や補償問題が生じること。」と示されており、本内容については、二輪車及び自動車を中心に取り上げることとなっている。
141	2 交通安全思想の普及徹底	大学生への交通安全教育・啓発の充実	若年者	文部科学省 警察庁 内閣府	1 文部科学省では、毎年作成する交通安全業務計画において、「大学等においては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携しつつ、交通安全指導の充実に努める。」よう示している。また、成人に対する交通安全教育については「学級・講座等における学習活動、青少年団体、女性団体、PTA等の社会教育関係団体による実践活動及び公民館等の社会教育施設における活動を通じ、それぞれの地域の実情に即して住民の交通安全に関する学習の促進を図るよう努める。」としており、今後とも大学生に対する交通安全教育について啓発してまいりたい。
142	2 交通安全思想の普及徹底	成人に対する運転免許更新時における交通安全教室の充実		警察庁	1 更新時講習については、年齢の区分はないものの、一定期間における交通違反歴を基準に優良運転者、一般運転者等の区分に分けて実施の上、それらの対象に応じた講義や運転適性についての診断と指導を実施している。
143	2 交通安全思想の普及徹底	インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるため、若年層から大人への対策としてSNSの有効活用と警察からの迅速な情報提供を今以上に強力で推進することを期待する。	若年者	警察庁	1 国民の交通安全思想の普及促進を図るため、様々な広報媒体を活用した効果的な情報発信に努めてまいりたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
144	2 交通安全思想の普及徹底	<p>高齢ドライバー事故防止 高齢者自身の運転能力の認識およびASV体験機会の創出</p> <p>連盟の行う実技講習の受講者は、くるま好きで交通安全意識の高い層であり、ASVの所有率も高い。一方、早急な啓発を図りたい一般の高齢者は、連盟の講習に参加が少なく、連盟からの働き掛けが及ばない。</p> <p>併せて、連盟の講習受講者は、リソースの関係から約750名/年と限られ、高齢者全体への浸透には遠く及ばない状況である。広く国民にそして特に高齢ドライバーに向けた啓発を早急に図られることを期待します。</p>	高齢者 自動車運転者	警察庁 国土交通省 経済産業省	1 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者に対する交通安全教室等の一環として、自動車関連企業と連携したASV体験講習の実施やパンフレットの作成、モーターショー開催時期に合わせた体験イベントの開催等を通してASVの普及啓発に努めてきたところ。引き続き、体験機会の創出に努めるとともに、各種媒体やASVの体験イベント等を通じた普及啓発を行ってまいりたい。 ・ASV、特に「安全運転サポート車(サポカー)」については、高齢運転者等に対して、サポカーの機能や使用方法等を分かりやすく伝えるため、サポカーポータルサイトの運営や全国8ヵ所でのサポカー実感試乗会を開催した。 ・また、65歳以上の高齢運転者による「対歩行者衝突被害軽減ブレーキ」や「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を搭載したサポカー及び後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置等の導入支援策として令和元年度補正予算により「サポカー補助金」を交付している。
145	2 交通安全思想の普及徹底	<p>高齢運転者対策、飲酒運転根絶に向けた対策等の全国の好事例の情報提供</p>	高齢者 自動車運転者	内閣府 警察庁	1 <ul style="list-style-type: none"> ・全国交通安全運動に際して、各自治体からの実施結果報告を元に代表的な活動事例を取りまとめ、フィードバックしている。 ・令和元年、未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策決定に伴う高齢者の安全運転を支える対策として、運転免許証の自主返納者の利便に資する各種支援施策の充実等地方公共団体の好事例を周知した。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
146	2 交通安全思想の普及徹底	高齢ドライバーに対する身体機能に関する周知	高齢者 自動車運転者	内閣府 警察庁	1 ・地域の高齢運転者のリーダー等の人材を養成するための「高齢運転者交通安全推進事業」にて、身体機能の低下に関する情報を含めた研修を実施している。 ・また、全国交通安全運動等において、身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響などの安全教育及び広報啓発を推進している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
147	2 交通安全思想の普及徹底	高齢者と関わりの深い、医療機関や福祉施設における交通安全思想の普及。	高齢者	内閣府 警察庁 厚生労働省	1 ・全国交通安全運動等において、福祉施設等高齢者が利用する機会の多い施設等における交通安全活動を推進している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
148	2 交通安全思想の普及徹底	高齢者に対する啓発 高齢者の交通事故防止に向け、身体機能の低下による高齢者に特徴的なパターンを整理し、高齢者が自らの状態について自覚し、交通安全に対する気付きを与えるような啓発活動を行うことで、高齢者による交通事故の防止削減を図る。	高齢者	警察庁 内閣府	1 ・高齢者が加齢による身体機能の変化が行動に及ぼす影響等を理解し、自ら納得して安全な交通行動を促進させるため、引き続き、関係機関・団体と連携の上、参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進してまいりたい。 ・地域の高齢運転者のリーダー等の人材を養成するための「高齢運転者交通安全推進事業」にて、身体機能の低下に関する情報を含めた研修を実施している。 ・また、全国交通安全運動等において、身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響などの安全教育及び広報啓発を推進している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
149	2 交通安全思想の普及徹底	・高齢ドライバー研修会・講習会の実施、交通安全教室の開催経費の補助、自治体等における優良対策事例の情報共有	高齢者	内閣府 警察庁	1 ・地域の高齢運転者のリーダー等の人材を養成するための「高齢運転者交通安全推進事業」にて、高齢者の特性に応じた交通安全対策の普及を促進するための研修を実施している。 ・また、令和元年、未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策決定に伴う高齢者の安全運転を支える対策として、運転免許証の自主返納者の利便に資する各種支援施策の充実等地方公共団体の優良事例を周知した。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
150	2 交通安全思想の普及徹底	高齢運転者対策の充実 高齢運転者対策としての安全運転者教育の更なる充実を期待する。また、加齢に伴う認知機能の低下、身体機能の低下等を踏まえつつ、適切な安全教育・指導により、少しでも長く安全運転を継続できるような支援措置が必要である。	高齢者	警察庁	1 ・警察としては、自治体等の関係機関や交通ボランティア等の関係団体に対する情報の提供や共有等を通じて、効果的な事例については、積極的に全国で共有を図ってまいりたい。 ・都道府県警察では、安全運転相談窓口を設け、運転に不安を覚えている高齢運転者やそのご家族に対して安全運転の継続に必要な助言・指導を行っている。令和元年11月からは全国統一の専用ダイヤル「#8080」の運用を開始し、ポスターの掲示やリーフレットの配布を通じて周知に努めているところ。 ・また、70歳以上の方が運転免許証の更新をする際には、高齢者講習において実車指導を行っており、運転能力の衰えなどを自覚していただいる。
151	2 交通安全思想の普及徹底	高齢運転者対策として、高齢ドライバーの運転の危険性と運転免許自主返納制度がまとまったパンフレットの作成を期待する。	高齢者	警察庁	1 ・安全運転相談窓口(全国統一ダイヤル#8080)を活用し、高齢運転者の交通事故防止対策という観点から、積極的に相談を受け付け、加齢に伴う身体機能の低下を踏まえた安全運転に必要な助言・指導や、自主返納制度及び自主返納者に対する各種支援施策の教示を行うなど、それぞれの高齢者の特性等に応じたきめ細やかな対策を講じている。
152	2 交通安全思想の普及徹底	高齢歩行者の交通事故被害防止対策として交通安全ルールの普及徹底	高齢者 歩行者	内閣府 警察庁	1 ・全国交通安全運動等において、高齢歩行者の死亡事故の特徴等を踏まえた交通安全教育等を推進している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
153	2 交通安全思想の普及徹底	高齢歩行者の対策として、反射材の普及促進対策を期待する。	高齢者 歩行者	内閣府 警察庁	1 ・全国交通安全運動等において、反射材用品等の視認効果や使用方法等の周知と自発的な着用を推進している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
154	2 交通安全思想の普及徹底	歩行者に対し反射材の着用を道路交通法で義務付け	歩行者	警察庁	1 反射材用品等の視認効果や使用方法等の周知と自発的な着用の促進を図るため、関係機関・団体と連携の上、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進しているところであり、引き続き、反射材用品等の着用促進に向けた取組を推進してまいりたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
155	2 交通安全思想の普及徹底	東京オリンピック開催に伴う訪日外国人レンタカー利用対策 来年開催予定の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、訪日外国人によるレンタカー・レンタル自転車の利用増加が予想されています。そして現状でも訪日外国人の運転するレンタカー・レンタル自転車による事故は多いとも聞いています。 国によって、法律の考え方、道徳観、死生観も当然異なります。しかし日本で定められた必要最低限の交通安全ルールは、日本の道路上を運転する以上、国籍を問わず守らせる必要があります。つい先日、外国人によるひき逃げ事故がありました。報道によると逮捕された容疑者は「こんなものは母国では事故とは扱われない」と堂々と言い放っていたとのこと。こうした許容範囲外の運転者が出現するリスク対策も講じる必要があります。道路運行ルールの左右が異なる国が多いことでの混乱も予想されます。また首都圏では、レンタカーよりもレンタル自転車の訪日外国人利用が圧倒的に多く、レンタル自転車対策も考える必要があります。	外国人	警察庁 国土交通省	1 ・訪日外国人運転者に対して交通ルール等を周知するため、安全教育の充実を図るとともに、レンタカー等を運転する訪日外国人向けに、安全運転啓発動画を作成したり、基本的な交通ルールの注意点を掲載したリーフレットを作成して都道府県警察を通じて配布したりするなど、関係機関・団体の協力を得ながら各種取組を推進している。 ・訪日外国人等に対しては、全日本交通安全協会と連携して作成した4か国語対応の「日本における交通安全ガイド」を警察庁ホームページに掲載するなど、日本における自転車の基本的な交通ルールの周知を図っており、引き続き、関係機関・団体と連携の上、自転車の安全利用に関する広報啓発を推進し、訪日外国人等による自転車の交通事故防止に努めてまいりたい。 ・昨年度創設したシェアサイクル導入促進事業の中で、自治体等に対して訪日外国人旅行者等に向けた多言語による利用方法等の案内に関する支援を実施している。
156	2 交通安全思想の普及徹底	外国人対策 ・外国人向けの交通安全啓発の強化(レンタカー会社への啓発物品の配布、SNS等を活用した啓発の強化) ・外国人に対する運転指導の強化、各地域の交通情報の発信機能向上	外国人	警察庁 国土交通省	1 ・訪日外国人運転者に対して交通ルール等を周知するため、安全教育の充実を図るとともに、レンタカー等を運転する訪日外国人向けに、安全運転啓発動画を作成したり、基本的な交通ルールの注意点を掲載したリーフレットを作成して都道府県警察を通じて配布したりするなど、関係機関・団体の協力を得ながら各種取組を推進している。
157	2 交通安全思想の普及徹底	○自転車利用者(特に小学生～高校生)に対して、講習等の実施、パンフレットの作成を期待する 自転車には免許がなく、乗り始める年齢もさまざまです。この「車」を利用するルール、注意点多くあるかと思います。そのルール等を目で見て実感する機会や実際に試乗して危険を体験する機会を設けることで、自転車利用時の意識が変わってくる良いきっかけとなるのではと考えます。特に小学生のうちに体験することは、早い段階で知識が備わるという点からも重要であると考えます。	子供 若年者 自転車	警察庁 文部科学省	1 自治体や教育委員会、学校等の関係機関と連携の上、引き続き、児童生徒に対する参加・体験・実践型の自転車安全教室等を開催するなどして、交通ルールの周知徹底や交通安全意識の向上を図ってまいりたい。
158	2 7 交通安全思想の普及徹底 被害者支援の充実と推進	国は、自転車用ナンバープレートや登録手続き、費用負担、販売店や地方自治体に大きな負担がかかること、すでに自治体の条例で民間保険への加入を義務化する動きが広がっていることから、当面は自治体による条例制定を後押しする方針のようだが、自動車損害賠償責任保険のような公的な性格の強い制度の創設を期待する。	自転車運転者	国土交通省	3 ・自転車の運行による損害賠償保障制度の在り方等に関する検討会における検討を踏まえ、当面は地方公共団体による自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を支援していくとともに、国民に対する保険加入の必要性等に関する情報提供の実施により、引き続き、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進していく。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
159	2 3 5 交通安全思想の普及徹底 安全運転の確保 道路交通秩序の維持	対自転車事故の防止対策として、登録免許制の導入・交通ルール順守教育の徹底・取締りの強化を期待する。	自転車運転者	警察庁	1 ・警察では、自転車による交通違反に対しては、積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対しては検挙措置を講じるなど、厳正に対処している。 ・また、関係機関・団体と連携し、参加・体験・実践型の自転車安全教室等の開催、街頭における指導啓発等を推進しており、引き続き、交通ルールの周知徹底や交通安全意識の向上を図ってまいりたい。
160	2 交通安全思想の普及徹底	自転車運転免許に類する任意のライセンス制度の創設	自転車運転者	警察庁	1 ・関係機関・団体と連携し、引き続き、参加・体験・実践型の自転車安全教室等の開催、街頭における指導啓発等を推進し、交通ルールの周知徹底や交通安全意識の向上を図ってまいりたい。
161	2 交通安全思想の普及徹底	幼児二人同乗用自転車は主に歩道を走行する。なおかつ、相当の速さで歩行者の脇をすり抜ける。これらの車両は(電動アシスト車が榊半のため)重量も重く、万が虻というより往々にして歩行者に衝突しているが、その危険性が考慮されていない。 なぜ、このような歩行者にとって危険な乗り物が普及しているのか、背景を見るに瞻育てしながら働く女性の多くが、朝の家事をほとんど虻で負担せざるを得ない労働環境に置かれていることがある。	自転車運転者	警察庁 内閣府	1 ・警察においては、引き続き、関係機関・団体と連携の上、交通安全教育指針等に基づき、教育を受ける者の年齢、心身の発達段階や通行の態様に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進するなどして、自転車の安全利用を図ってまいりたい。 ・また、共働き世帯において、女性の方が家事負担が大きいという状況は把握しているものの、主に歩道を走行する電動アシスト車が普及する背景の実態を把握していないため、今後そのような背景が確認された場合は、内閣府において、改善策を講じることを検討してまいりたい。
162	2 交通安全思想の普及徹底	自転車安全利用に関する周知・啓発については、各自治体にて実施しているところであるが、一方で個別の取り組みでは限界を感じているところである。 国レベルでの取り組みとして、テレビCM等のマスメディアを活用した周知を繰り返すことによって、全国的に意識向上が図れるものと考えている。	自転車	国土交通省 内閣府 警察庁	1 ・自転車活用推進本部において、自転車アンバサダーを起用した自転車の活用の推進に係る普及・啓発に取り組むほか、毎年5月の「自転車月間」及び5月5日の「自転車の日」に併せた広報活動に引き続き取り組んでいく。
163	2 交通安全思想の普及徹底	夜間事故の防止に反射材は、年齢を問わず活用できるもので、かつ、他の対策に比較してコストもかからないものである。 一方、自動車や自転車のリアフレクター等装備が義務付けられているものも多く、反射材の効果を確認しているにも拘らず、歩行者に対しては、さほど重要な対策とは認識されていないようである。 夜間事故の防止のためには、障害物をできるだけ早く認識できるようにする必要があるが、その点、反射材は、光源に確実に反射光を返すという性質があり、運転者がいち早く反射材を着用した歩行者等を認識できるものである。 国においては、大規模な組織対策も重要であるが、国民一人一人がしっかりと安全意識を定着させるための地域に密着した草の根的な対策もサポートしていただきたい。	歩行者 自転車運転者	内閣府 警察庁	1 ・全国交通安全運動等において、反射材用品等の視認効果や使用方法等の周知と自発的な着用を推進している。 ・また、家庭及び地域社会における交通安全活動の推進に重要な役割を果たす交通ボランティア、交通指導員、地域交通安全活動推進委員等の交通安全に対する意識の高揚及び資質の向上を図り、地域社会全体の交通安全の確保を図ることを目的とした交通ボランティア等ブロック講習会を毎年開催している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
164	2 交通安全思想の普及徹底	○自転車安全運転に関する普及・啓発 自転車のマナーや安全な利用について、効果的な広報活動や推進運動、幼少期からの交通安全教育の実施や児童・学生を対象とした交通安全教育の更なる拡充等を行うことで、啓発を図る。 また、被害者救済の観点から、民事上の責任である「被害者に対する損害賠償責任」を果たすために、「個人賠償責任保険」への加入の必要性について周知を図るとともに、各自治体と連携し、加入を義務化する条例案の制定を図る。	子供 自転車運転者	文部科学省 警察庁 国土交通省	1 ・文部科学省ではH30年3月に学校安全資料『「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育』の改訂を行っており、その中で、交通安全教育について発達段階に応じて指導する注意点等をまとめ、「自転車の点検・整備と正しい乗り方」「自転車利用時も含めた運転者の義務と責任についての理解」「自転車運転時などの交通規則を理解させ、事故防止に対する知識や態度を体得させる」といった内容について各学校に周知しているところ。安全教育については、あらゆる機会を捉え、教科横断的に指導することが重要であるところ、引き続き啓発に努めてまいりたい。 ・地方公共団体による自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を支援していくとともに、国民に対する保険加入の必要性等に関する情報提供の実施により、引き続き、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進していく。
165	2 交通安全思想の普及徹底	自転車利用者のヘルメットの普及	自転車運転者	内閣府 警察庁	1 ・全国交通安全運動等において、全ての年齢層の自転車利用者に対するヘルメットの着用を推奨している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
166	2 交通安全思想の普及徹底	ヘルメット着用の呼び掛けにかかる広報活動	自転車運転者	内閣府 警察庁	1 ・全国交通安全運動等において、全ての年齢層の自転車利用者に対するヘルメットの着用を推奨している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
167	2 交通安全思想の普及徹底	自転車運転時の高齢者の交通安全意識の向上を図ると共に高齢者、障がい者への安全を考慮し、帽子型ヘルメットのPRと助成を期待する。	自転車運転者	内閣府 警察庁	1 ・全国交通安全運動等において、全ての年齢層の自転車利用者に対するヘルメットの着用を推奨している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
168	2 交通安全思想の普及徹底 7 被害者支援の充実と推進	頭部損傷により死傷することの多い自転車事故の現状を鑑み、年代を問わず利用時のヘルメット着用を義務づけるとともに、加害者となった場合の被害者救済のため、損害保険への加入も併せて義務づけることが必要と思われる。	自転車運転者	国土交通省 警察庁	1 ・警察においては、引き続き、あらゆる機会を通じて、自転車乗用時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果について周知を図り、全ての年齢層の自転車利用者に対するヘルメット着用を推奨していく。 ・地方公共団体による自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を支援していく。
169	2 交通安全思想の普及徹底	自転車保険加入促進	自転車運転者	国土交通省	1 地方公共団体による自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を支援していくとともに、国民に対する保険加入の必要性等に関する情報提供の実施により、引き続き、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進していく。
170	2 交通安全思想の普及徹底	自転車運転者講習制度の適切な運用	自転車運転者	警察庁	1 自転車の運転による交通の危険を防止するため、引き続き、自転車運転者講習制度の適切な運用を図ってまいりたい。
171	2 交通安全思想の普及徹底	・地方公共団体による「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の制定を推進する。 ・自転車損害賠償責任保険等への加入実態及び保険金支払の実態を調査するとともに、自転車対歩行者の重大交通事故で被害者が救済されなかつた事案の実態を知らしめ、自転車損害賠償責任保険等の加入を促進する。 ・自転車損害賠償責任保険等への加入促進の広報、啓発活動の一層の充実を図る	自転車運転者	国土交通省	1 地方公共団体による自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を支援していくとともに、国民に対する保険加入の必要性等に関する情報提供の実施により、引き続き、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進していく。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
172	2	交通安全思想の普及徹底	通勤・通学・通園の送迎など日常的に使われる自転車であれば、勤務先・学校・保育所などにおいて定期点検実施の確認をすることの推奨(TS マーク貼付の有無による確認など) 参考: TS マークとは https://www.tmt.or.jp/safety/index2.html	自転車運転者 警察庁	1 すでに第10次交通安全基本計画に同趣旨が反映されており、警察本部や関係団体において同趣旨を踏まえたモデル事業等が実施されていることから、引き続き11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
173	2	交通安全思想の普及徹底	自転車の交通安全対策として、誰もが危険と理解している酒酔い運転や信号無視だけでなく、しばしば見かける「ながら運転」「遮断踏切立ち入り」「歩道での無謀運転」「一時不停止」等も危険行為として取締りを受け、その先に安全講習の受講などもあることを大いに広報啓発することを期待する。 自転車運転者講習制度の効果的な運用を図ることを期待する。そのため、自転車の交通違反の取締りが効果的に行われるよう、警察による取締りと合わせて民間力を活用した取締りの制度を構築することが必要である。またその取締りを高く評価していくことも期待する。 自転車安全利用五則の改正を期待する。特に、自転車乗車中のヘルメットの着用について、「子どもは…」となっているが、自転車乗車中死者の約6割が頭部を損傷したことが原因であることから、ヘルメットの着用は「子ども」に限らず、すべての利用者を対象とすべきである。	自転車運転者 警察庁 内閣府 警察庁	1 関係機関・団体と連携し、引き続き、交通安全教育や街頭における指導啓発等を通じて、自転車の安全利用に係る基本的な交通ルールや自転車運転者講習制度の周知を図ってまいりたい。 1 警察では、自転車による交通違反に対しては、積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対しては検挙措置を講じるなど、厳正に対処している。 また、関係機関・団体と連携の上、参加・体験・実践型の自転車安全教室等の開催、街頭における指導啓発を推進するとともに、自転車運転者講習制度の適切な運用を図っているところであり、引き続き、自転車の運転による交通の危険を防止するため、同制度の適切な運用を図ってまいりたい。 3 自転車安全利用五則は道路交通法の規定を基本としたものであり、法律上ヘルメット着用義務がある子供の着用について、特に定めている。
174	2	交通安全思想の普及徹底	自転車マナーの啓発に関して ・自転車利用者の交通ルールの効果的な周知を国に期待する。 啓発のための「自転車の安全利用五則」という名前の広報だけでなく、基本ルールは全国共通であるため、効果的な広報媒体の作成や提供などを期待する。	自転車運転者 内閣府 警察庁	1 ・全国交通安全運動等において、「自転車の安全利用五則」とその内容を周知している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
175	2	交通安全思想の普及徹底	企業等が、自転車通勤を行う社員等に対し、十分な交通安全教養を行うとともに、自転車の点検整備、損害賠償責任保険加入等を確認し、必要な手当等を支給するよう促す。	自転車運転者 国土交通省 警察庁	1 自転車活用推進官民連携協議会において作成、公開している「自転車通勤導入促進のための手引き」の活用・周知に努めるとともに、本年4月に新たに創設した「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」により自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信していく。
176	2	交通安全思想の普及徹底	交通安全教育において、自転車の点検整備、損害賠償責任保険加入等の重要性を周知する。	自転車運転者 警察庁 文部科学省 国土交通省	1 引き続き、関係機関・団体と連携の上、交通安全教育の場において、自転車の安全を継続的に確保するための点検整備や、自転車事故被害者の救済に資するための損害賠償責任保険等への加入の促進を図ってまいりたい。
177	2	交通安全思想の普及徹底	中学校及び高校における自転車通学許可制度を導入し、当該制度を活用してヘルメットの着用、安全運転の意識向上、自転車の点検整備、損害賠償責任保険加入等を促進する。	子供 若年者 自転車運転者 文部科学省 警察庁 国土交通省	1 自転車通学の実施については、各学校の地域性等を考慮して各学校が判断すべきものである。文部科学省では、自転車通学の安全確保について周知しているところであり、その中でヘルメットの着用、車両の点検整備等についても児童生徒への指導項目として挙げている。引き続き自転車に関する安全確保について取組んでまいりたい。
178	2	交通安全思想の普及徹底	交通安全のweb ルールブックと行政窓口設置 (全ての世代に自転車の交通教育。いつでも細則まで正確に学習できる)	自転車運転者 内閣府 警察庁	1 関係機関ホームページにおいて、交通ルールに関する情報を提供しているほか、交通安全に関する窓口が、都道府県、市区町村、警察署等に設けられている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
179	2	交通安全思想の普及徹底	通学自転車の通行する道路(自転車通行可の歩道や路側帯)がわかるマップの作成	自転車運転者	文部科学省 警察庁	1 文部科学省では、安全教育の手法の一つとして、地域の安全マップづくりを示しており、その中で「通学自転車の通行する道路」等について記載することも考えられる。
180	2	交通安全思想の普及徹底	・電動アシスト付き自転車の乗り方など全国的な指針やマニュアルの作成	自転車運転者	警察庁 経済産業省	1 ・警察としては、引き続き、関係機関・団体等と連携の上、交通安全教育指針等に基づき、教育を受ける者の年齢、心身の発達段階や通行の態様に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進するなどとして、自転車の安全利用を図ってまいりたい。 ・電動アシスト付自転車の仕様等は、車種によってそれぞれ異なるため、電動アシスト付自転車全体の統一したマニュアルを作成することは難しいと思われる。 ・しかしながら、業界は電動アシスト付自転車を含む自転車全般の正しい乗り方を掲載したガイドブックを作成している。
181	2	交通安全思想の普及徹底	自転車乗車中における若年者に対する規範意識向上	自転車運転者	内閣府 文部科学省 警察庁	1 中学生・高校生及び指導者向けに「自転車交通安全講座」と題した教材を作成し、自転車乗車中の規範意識向上に取り組んでおり、今後もこうした教材等を活用して啓発して参りたい。
182	2	交通安全思想の普及徹底	交通事故発生危険度マップを市町村単位で検索できる地図を公表してほしい。		警察庁	1 既に公表している都道府県もあるところ、取組を共有してまいりたい。
183	2	交通安全思想の普及徹底	すでに制定している市町もあるが、交通ボランティアをしているが実は交通知識が未熟だったり、実は交通安全教室を一度も受けたことが無いという実態の解消と、幅広い年代で交通安全意識を共有することが出来、交通事故ゼロの市(町)への第一歩として各組織団体で「年に一回は交通安全教室を受けなければいけない」とする条例制定への働きかけを期待する。		内閣府 警察庁	3 ・交通ボランティアについては、「交通安全指導者養成講座」や「交通ボランティア等ブロック講習会」を通じて、交通安全に対する知識・技能の習得や意識の高揚、資質の向上等を図っているところ、今後も地方公共団体等と連携し、交通ボランティアの活性化に努めることとしている。 ・また、交通安全運動において、世代間交流を視野に入れた交通安全教室等の開催や運動への若者の参加を促進している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。 ・なお、条例制定については、基本的に各自治体の実情に応じて検討いただくべきものであると考える。
184	2	交通安全思想の普及徹底	会計年度任用職員制度により、交通指導員の取扱が変わることに伴う待遇維持や推奨する在り方を示していただきたい(例えば、個々の市町村で傷害総合保険に加入するのではなく、スケールメリットが生かせるような新たな有償ボランティア対象の共済制度の創設など)		総務省	3 職員の任用・勤務条件については、基本的には各地方公共団体において適切に判断されるものである。交通指導員に関しては、任命権者の指揮監督下で行われる事務など、服務等を課すべき者が従事する事務については会計年度任用職員とする一方、協力依頼を受けて行うボランティア活動に従事する者については有償ボランティアのように私人とするなど、いずれもあり得ることから、各地方公共団体の実情に応じて検討いただくべきものであると考える。
185	2	交通安全思想の普及徹底	令和2年4月1日施行の新地方公務員法に基づき、交通指導員がボランティア団体へ移行された場合の活動維持に向けた調整		内閣府 総務省	3 地方公務員法の改正により、交通指導員はボランティア団体へ移行されるものではなく、各地方公共団体がそれぞれ組織として最適と考える任用・勤務形態に基づき職の再設定を行うものである。このため、各団体が会計年度任用職員又は私人のいずれかで任用するにしても、交通指導員の活動維持に向けた調整については、任用を行った当該団体において検討されるべきものであると考える。
186	2	交通安全思想の普及徹底	地域のボランティア活動の効率化(防犯・見守り活動と交通安全活動の調整・統合)		内閣府 警察庁 文部科学省	3 防犯・見守り活動と交通安全活動の調整・統合については、各地方公共団体において、状況に応じて検討するべきものであると考える。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
187	2	交通安全思想の普及徹底	イベントなどによる交通安全教育の推進	警察庁	1 関係機関・団体と連携の上、引き続き、各種交通安全イベントにおける交通講話の実施等により、交通ルールの周知を図ってまいりたい。
188	2	交通安全思想の普及徹底	形骸化している地区の安全協会を活性化し、警察と協力して交通安全思想を啓蒙していく。	警察庁	1 関係機関・団体等と連携しながら諸対策を推進しているところであり、今後も継続して取り組んでまいりたい。
189	2	交通安全思想の普及徹底	自動車メーカー及び販売店による、安全性への啓もう・広報活動を義務化する事により、安全思想の普及徹底に努める。例えば、利益の一部を交通安全施策に還元させるとか、テレビのコマーシャルに交通安全をテーマにしたものを流すことを義務付けることなどはどうでしょうか。	自動車運転者 経済産業省 国土交通省 警察庁	1 義務ではなくとも、すでに自動車メーカー・販売店は個別または業界団体を通じて、地域に密着したイベントなど工夫しながら交通安全啓蒙活動を実施している。
190	2	交通安全思想の普及徹底	法に定められた横断歩道における歩行者優先の認識がドライバーに普及していない現状を鑑み、TV・新聞等の広報媒体を利用した大規模な広報を期待する。	自動車運転者 内閣府 警察庁	1 ・全国交通安全運動等において、「横断歩道における歩行者優先」について啓発している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
191	2	交通安全思想の普及徹底	歩行者への交通安全意識啓発として、政府広報による反射材用品の着用推奨	歩行者 内閣府 警察庁	1 ・全国交通安全運動等において、反射材用品等の視認効果や使用方法等の周知と自発的な着用を推進している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
192	2	交通安全思想の普及徹底	ドライバーのマナー向上による事故防止 取り締まりに抛らないマナー向上による事故防止の啓発 信号機のない横断歩道での歩行者優先(一時停止)等 本件の広く国民に向けた啓発を早急に図られることを期待します。	歩行者 自動車運転者 内閣府 警察庁	1 ・全国交通安全運動等において、「横断歩道における歩行者優先」について啓発している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
193	2	交通安全思想の普及徹底	歩行者保護が徹底されず、横断歩道での被害事件が頻発している現状を鑑み、改めて道交法38条の意義と徹底を計画でも強調すべきです。また、夜間の歩行者・自転車利用者の被害事件を防ぐために、道交法52条の主旨が徹底されていない現状を踏まえ、対向車や前車がない場合はハイビーム走行が基本であることを計画でも強調すべきです。	歩行者 自転車 警察庁 内閣府	1 ・引き続き、関係機関・団体と連携の上、交通安全教育や各種広報啓発活動を通じて、歩行者優先や前照灯の効果的な活用方法を始めとする基本的な交通ルールの周知を図ってまいりたい。 ・全国交通安全運動等において、夜間の対向車や先行車がない状況におけるハイビームの活用の励行を推進している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
194	2 交通安全思想の普及徹底	歩行者優先の交通ルールの徹底 横断歩道や夜間の歩行者の事故等を撲滅するために、社会が丸となって歩行者にやさしい交通環境を作っていきたい。そのため国の施策に期待したい。	歩行者	内閣府 警察庁 国土交通省	1 ・全国交通安全運動等において、「横断歩道における歩行者優先」の啓発や、夜間の対向車や先行車がない状況におけるハイビームの活用の励行を推進している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
195	2 交通安全思想の普及徹底	信号のない横断歩道等での警察による取り締まり強化や、外国人を含むすべての交通参加者に向けた「歩行者優先」の意識を高める広報・啓発が積極的になされることを求めます。	歩行者 外国人	警察庁 内閣府	1 ・警察においては、横断歩行者妨害等の取締りや広報啓発活動と連動した交通指導取締りを推進している。 ・全国交通安全運動等において、「横断歩道における歩行者優先」を啓発している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
196	2 交通安全思想の普及徹底 5 道路交通秩序の維持	迷惑・違反車両の対策に関して ・騒音バイクや危険運転など迷惑・違反車両が多いが、警察においてもなかなか対応していただけない案件である。また、横断歩道での歩行者優先が徹底されていない。騒音や危険運転の規制強化や大々的な広報など国の対応を期待する。	自動車運転者	警察庁	1 交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、国民から取締要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進している。
197	2 交通安全思想の普及徹底	あおり運転、ながら運転等による事故の悲惨さを訴える視聴覚教材等の教養資料の作成 更新時講習など運転者に対する再教育の場において活用できるよう、いわゆる「あおり運転」や「ながら運転」等の、悪質・危険な運転による交通事故の悲惨さを訴える視聴覚教材等の教養資料の作成が期待される。	自動車運転者	警察庁	1 悪質・危険な運転の防止を始め、交通安全に資するポスター、チラシ、DVD等、様々な広報啓発資料を制作・活用し、悲惨な交通事故の防止を図ってまいりたい。
198	2 交通安全思想の普及徹底	あおり運転対策として、1950年代に一時話題となったノークラクション運動の復活を期待する。	自動車運転者	内閣府 警察庁	1 適切なクラクションの使用方法を周知していきたい。
199	2 交通安全思想の普及徹底 5 道路交通秩序の維持	交通事件全般に言えることだが、刑罰が低すぎる。煽り運転をするような人間には安全教育などは有効ではないため、さらなる厳罰化が必要である。また、煽り運転など危険な運転を目撃した場合は、迷わず通報して良い旨の教育が必要である。	自動車運転者	警察庁	1 ・「あおり運転」については、令和2年6月、道路交通法の一部を改正する法律が成立し、他の車両等の通行を妨害する目的で、当該他の車両等に道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法により一定の違反行為をした者に対する罰則が創設されるなどしたところ。 ・また、「あおり運転」は悪質・危険な行為であり許されないことを、広く広報啓発することが重要であると考えており、様々な形で教育・広報啓発を行い、「あおり運転」の撲滅の機運を醸成してまいりたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
200	2 交通安全思想の普及徹底	飲酒運転根絶 飲酒運転の処罰の厳罰化 ハンドルキーパーの推進(運転手の方へのサービス、協力店舗への優遇)	自動車運転者	警察庁 警察庁 内閣府	1 厳罰化については、相応の抑止効果があると期待されるが、今後とも事故実態を注視していきたい。 関係機関・団体と連携の上、引き続き、交通事故被害者等の声を反映した広報啓発活動等を通じ、飲酒運転等の悪質・危険な運転を絶対に許さない環境づくりに努めてまいりたい。 ・全国交通安全運動等において、飲食店等における運転者への酒類提供禁止の徹底及びハンドルキーパー運動を促進している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
201	2 交通安全思想の普及徹底	飲酒運転の危険性・悪質性等に係る交通安全思想の普及徹底を期待する。	自動車運転者	内閣府 警察庁	1 全国交通安全運動等において、飲酒運転等の危険運転の防止を推進している。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
202	2 交通安全思想の普及徹底 3 安全運転の確保 5 道路交通秩序の維持	運転者のモラル対策 道路整備などは当該地区で対応可能であるが、地区を越えて通行する運転者への対策は難しい。 最近、あおり運転等運転者のモラル低下が懸念される所であり、悪質な違反を繰り返す運転者の厳罰化や交通社会からの排除、児童保護の観点から通学路における違反の厳罰化(違反点数の加算)など、悪質な違反者への対策強化等により、運転者の交通モラル向上を図る対策を検討いただきたい。	自動車運転者	警察庁	1 、「あおり運転」については、令和2年6月、道路交通法の一部を改正する法律が成立し、他の車両等の通行を妨害する目的で、当該他の車両等に道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法により一定の違反行為をした者に対する罰則が創設されるなどしたところ。悪質・危険な運転には様々なものがあるが、「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持った運転の必要性等について、教育や広報啓発等をより一層推進し、運転マナーの向上に努めてまいりたい。 ・点数制度に基づく運転免許の取消し等の行政処分は、運転者の危険性を、その者の処分歴や各種の交通違反の危険性に依りて定められた点数の累積によって評価し、危険性に依りて適正かつ効果的な処分を実施するものとなっている。 ・交通違反に付する点数については、令和元年12月から運転中の携帯電話使用等に対して付する点数を引き上げるなど、これまでも累次の改正を行っており、交通情勢の変化に依りて、今後とも不断の見直しが必要であると考えている。
203	2 交通安全思想の普及徹底	『青は進め!』と誤解されている、『青は進むことができる。』『黄は まれ。』の徹底。但し書きの悪 が目立つ。	自動車運転者	警察庁	1 引き続き、関係機関・団体と連携の上、各種広報啓発イベントや交通安全教室等の機会を通じて、交通ルール遵守の徹底や交通安全意識の高揚を図ってまいりたい。
204	2 交通安全思想の普及徹底	企業内での交通安全教室等の推進(現役世代で、休日にわざわざ交通安全イベント等に出向く人は少ない。独身者ならばなお更である。その為、企業での交通安全の取組が効果的であると考え)		警察庁	1 引き続き、関係機関・団体と連携の上、事業所における各種交通安全教室等の機会を通じて、交通ルール遵守の徹底や交通安全意識の高揚を図ってまいりたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
205	2 交通安全思想の普及徹底	安全サポート機能の限界についての周知推進 現在、安全サポート機能として喧伝されている技術は、ぶつかりそうな電柱は感知するけれども、動いている人は感知できないなどの限界があります。またハンドルやブレーキのわずかな操作で、すぐ警告音や制御が止まってしまうなど、時にはむしろ危険度が増す設定であることも問題だと思えます。	自動車運転者	国土交通省	1 車両の安全装置は、あらゆる事故を防止することができるものではなく、機能の限界があるものであり、このことをユーザーが正しく理解し、過信することは避けなければならないことから、ビデオ公表等の啓発を行っているが、引き続き過信対策に係る取り組みを進めていく。
206	2 交通安全思想の普及徹底	ASV普及・認知向上 初期の衝突被害低減(軽減)ブレーキのユーザーへの機能制限を自覚する機会の創出 連盟では座学・実技講習等を通じ、認知向上・普及促進を図っているところであるが、既にASVを所有する比較的安全意識の高い自動車ユーザーでさえ、機能の制約・制限を正しく認識していない。特に、初期の自動停止まで行わない衝突被害低減(軽減)ブレーキは、衝突回避が困難であることがほとんど認識されておらず、衝突回避出来ると過信されている。 本件の広く国民に向けた啓発を早急に図られることを期待します。	自動車運転者	国土交通省	1 車両の安全装置は、あらゆる事故を防止することができるものではなく、機能の限界があるものであり、このことをユーザーが正しく理解し、過信することは避けなければならないことから、ビデオ公表等の啓発を行っているが、引き続き過信対策に係る取り組みを進めていく。
207	2 交通安全思想の普及徹底	自動運転に対する理解を深めること 自動運転技術開発の進展に伴い、レベル1である自動ブレーキ、車間距離の保持、車線の確認等についての理解は得られてきている。 一方で、2020年目途でシステムによる監視が中心となるレベル3の条件付自動運転とすることが期待されているところ、その前段であるレベル2において、ドライバーによる監視が必要とは言いつつも、高速道路での合流を自動で行うとされているところ、理解ができないという声が多い。 「お先にどうぞありがとう」の譲りあいの精神がない限り、自動運転等不可能という認識であり、今後、自動運転をさらに進めるに当たって、国民に対する十分な説明が必要である。 上記のとおり、自動運転等ありえないと考える者がかなりいる中、具体的な映像資料等を活用し、不安を払拭させる広報を行うとともに、2025年までに高速道路での完全自動運転となることに関して、十分な説明をして、理解が得られるようにすることを期待する。	自動車運転者	国土交通省 経済産業省 内閣府 国土交通省 警察庁 経済産業省 内閣官房	1 「自動運転」に関する誤解を生じさせないため、運転自動化技術レベル1および2の車両を説明する際に使用する用語を「運転支援車」とする等、レベル1および2の車両は、運転者に代わってシステムが全ての運転を行うものではなく、運転者は機能の限界を正しく理解し、安全運転を行う必要がある旨の周知を引き続き行っていく。 内閣府及び関係省庁は、戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)の下で、社会的受容性の醸成に向けた取り組みとして、自動運転により得られる便益や効用だけでなく、生じ得るリスクについても明らかにし、自動運転に関する将来像やルール等を含め、自動運転に関する全体像について、市民等への理解増進に取り組んでいるところ。 また、経済産業省・国土交通省においても、社会受容性の向上に向けた検討や、シンポジウム開催等の取り組みを行っている。
208	2 交通安全思想の普及徹底	国の行事として実施 ・世界道路交通被害者(犠牲者)の日に合わせ「慰霊祭」を開催する ・世界道路交通被害者(犠牲者)の日に合わせ、全国タワーの消灯(頂部のみ点灯させる)		内閣府	3 全国交通安全運動において、「交通事故被害者等の視点に配慮するとともに、交通事故犠牲者に対する哀悼の意を表す」等としてきている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
209	2	交通安全思想の普及徹底	全国民に交通事故の悲惨さを知ってもらい、「交通死ゼロ」を呼び掛け、実現していくために、国による「慰霊祭」を開催する。	内閣府	3 全国交通安全運動期間中の0の付く日に、交通事故死ゼロを目指す日を実施してきているように、まずは1日単位で交通事故ゼロを目指して来ているほか、交通安全フォーラムを毎年開催する等、交通事故の悲惨さを知ってもらう取組を行っているところである。
210	2	交通安全思想の普及徹底	交通事故現場の看板に事故種を明記する 日常生活の場において、交通事故の現場で死亡事故発生看板や道路脇の事故多発看板等があり、事故発生場所や注意喚起の情報を目にします。しかし、実際に「交通事故現場」「事故多し」のみしか書かれていない看板を見ても何に注意すべきか伝わりません。これらの看板には、せめて事故種等を明記することで、的確な注意喚起による交通安全思想の普及につながることを考えます。	警察庁 国土交通省	1 ・交通事故の目撃情報を求めるために、事故現場付近に設置する看板は、必要に応じて事故類型を明記している。 ・一方、各自治体等において、交通事故発生場所等への注意喚起看板を設置するものと思われることから、設置にあたり、記載内容等について相談等がなされた際は、引き続き、必要な助言等を行ってまいりたい。 ・交通安全施設の整備を引き続き推進する。
211	2	交通安全思想の普及徹底	・交通安全白書の統計をわかりやすくする 7歳ピークデータ等の掲載や類似事故統計を見直す	内閣府	1 例えば、平成30年の交通安全白書のトピックスに「児童・生徒の交通事故防止対策について」を掲載している。その中に、「歩行中事故では小学1年生が死者・死傷者数ともに最多」と記載している。今後も分かりやすい記載に努めてまいりたい。
212	2	交通安全思想の普及徹底	国選選挙時の自転車行脚はインパクトがあり目に焼き付く。パトカー巡回と同時に昔の「おまわりさん」のごとく自転車で地域住民に交通安全を音楽と共に録音した声で呼びかけるのは印象に残り良策と思えるのでぜひ基本計画に入れて欲しい。	警察庁	1 関係機関・団体と連携の上、引き続き、各種交通安全教育の場や街頭における指導啓発活動等を通じて、交通ルールの周知・遵守を図ってまいりたい。
213	2	交通安全思想の普及徹底	高速道路を利用する運転者への交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保を期待する。	高速道路 警察庁 国土交通省	1 引き続き、高速道路の安全利用のため、関係機関・団体と連携して、交通事故の発生状況や逆走の危険性等に関する広報啓発活動を行うとともに、車両故障や交通事故等により運転が困難となった場合の措置等に関する参加・体験・実践型の交通安全教育を行ってまいりたい。
214	2	交通安全思想の普及徹底	市としても、歩きスマホの危険性の周知・広報活動に取り組むが、国において対策の方向性を示していただきたい。	歩行者 総務省 警察庁	1 歩きスマホ(ながらスマホ)については、総務省と消費者庁と共同で行った、「Pokémon GOに関する注意喚起」において注意喚起を行ったが、関係省庁及び関係団体等を通じて広報啓発が推進されるよう努めてまいりたい。
215	2	交通安全思想の普及徹底	「歩きスマホ」等の規制の在り方について、法整備等も含めて検討を期待する。	歩行者 総務省 警察庁	2 「歩きスマホ」等による事故の発生状況等を踏まえつつ、慎重に検討すべきものである。
216	2	交通安全思想の普及徹底	歩きスマホにかかる交通事故防止対策	歩行者 総務省 警察庁	1 歩きスマホ(ながらスマホ)については、総務省と消費者庁と共同で行った、「Pokémon GOに関する注意喚起」において注意喚起を行ったが、関係省庁及び関係団体等を通じて広報啓発が推進されるよう努めてまいりたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答	
217	2 5	交通安全思想の普及徹底 被害者支援の充実と推進	自動車損害賠償責任保険(共済)の制度の周知徹底	国土交通省	1 ・自賠責保険(共済)は、運行の用に供する自動車について契約の締結が義務付けられている強制保険である。 ・無保険車を出さないよう、国土交通省では、車検制度の対象の自動車に対しては、車検時に有効な自賠責保険(共済)の契約締結の有無の確認を行っているほか、車検制度の対象ではない原動機付自転車等に対しては、街頭での取締活動及び駐輪場等での監視活動等を実施しているところ。 ・また、自賠責保険(共済)制度の広報・啓発活動として、関係省庁・団体と連携してポスターやリーフレットの配布に取り組むとともに、国土交通省のホームページ(ポータルサイト)、SNS等を活用した情報発信を行っているところであり、引き続き、国民の皆様への広報・啓発に取り組んでまいりたい。	
218	2	交通安全思想の普及徹底	不必要なハイビームでの走行時の指導教育	自動車運転者	警察庁	1 更新講習等において、前照灯(ヘッドライト)の効果的な活用とともに、先行車や対向車がいるときは「下向き(ロービーム)」で走行することについて指導教育している。
219	2	交通安全思想の普及徹底	参加・体験・実践型の交通安全教室の開催		内閣府 警察庁	1 ・内閣府では地方公共団体の提案を受け、交通安全指導員等地域の交通安全ボランティアのリーダー等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教室の開催を支援してきており、今後もこのような取組を進めて参りたい。 ・警察としては、引き続き、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を実施し、交通ルールの遵守や交通安全意識の高揚に努めてまいりたい。
220	2	交通安全思想の普及徹底	仮想体験型VRを利用した交通安全対策啓発事業の推進、導入支援		内閣府 警察庁	2 交通安全の啓発を推進する上で、仮想体験型VRの利用等をはじめとした新しい手法についても検討してまいりたい。
221	2	交通安全思想の普及徹底	交通安全教育資材(DVD等)の提供		内閣府	1 令和元年度に「高齢運転者の交通事故防止及び先端技術の適切な活用方法に係る啓発動画」を作成し、全都道府県及び市区町村にDVDを配布するとともに、内閣府のホームページにて動画を視聴できるようにしている。
222	2	交通安全思想の普及徹底	交通安全対策事業に関する全国自治体の事例(成功・失敗)の提供		内閣府	1 ・全国交通安全運動において、各自治体からの実施結果報告を元に代表的な活動事例を取りまとめ、フィードバックしている。 ・また、令和元年度には、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」における高齢者の安全運転を支える対策として、地方公共団体における、運転免許証の自主返納者の利便に資する各種支援施策の優良事例を周知した。 ・今後もこのような取組を継続して参りたい。
223	2	交通安全思想の普及徹底	交通安全イベント等への講師派遣		警察庁	1 関係機関・団体と連携の上、引き続き、各種交通イベントにおける交通講話の実施等により、交通ルールの周知徹底を図ってまいりたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
224	2 交通安全思想の普及徹底	交通事故内容、及び対策内容の事例情報の公開		警察庁 国土交通省	1 国民の交通安全思想の普及促進を図るため、様々な広報媒体を活用した効果的な情報発信に努めてまいりたい。
225	2 交通安全思想の普及徹底	第10次計画にて、「姪間はエラーを犯すものとの前提の下で、」となっているが、機械もエラー(故障)を起こすことを前提に、蟻つの対策だけでよしとしない。		国土交通省	1 引き続き先進安全技術の開発・普及を促進する。一方で、車両の安全装置は、あらゆる事故を防止することができるものではなく、機能の限界があるものであり、このことをユーザーが正しく理解し、過信することは避けなければならないことから、引き続き過信対策に係る取り組みも進めていく。
226	3 安全運転の確保	高齢者講習受講場所の拡大	高齢運転者 自動車運転者	警察庁	1 第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
227	3 安全運転の確保	高齢運転者対策として年齢制限規定を期待する。	高齢運転者 自動車運転者	警察庁	2 ・年齢制限規定については、高齢者の運転技能(判断力、反射神経等)には個人差があり、一律に年齢だけをもって運転を制限することには、個人の権利保護の観点からも慎重な検討を要するものと考えている。 ・現在、75歳以上で一定の違反歴のある高齢運転者に対する運転技能検査の導入や、申請によるサボカー限定免許の導入を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が第201回通常国会において成立している。
228	3 安全運転の確保	○免許制度の見直し ・サボカー限定免許、地域(近隣)限定免許等、高齢運転者の交通事故防止に資する条件付き限定免許の創設等、国としての法整備や制度設計 ・高齢者免許保持者への免許更新に対する検査項目の追加、更新時における実技試験の実施 ・高齢運転者に関する免許の有効期間の変更(免許の1年更新等) ・その人の状況に合わせた有効期限の短縮等 ・高齢者(65歳以上)ドライバーの運転適正判断の厳格化 ・運転適性相談の充実・強化	高齢運転者 自動車運転者	警察庁	2 ・現在、75歳以上で一定の違反歴のある高齢運転者に対する運転技能検査の導入や、申請によるサボカー限定免許の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が第201回通常国会において成立している。 ・高齢者の免許証の有効期間を現行の3年より更に短くすることや、個々人の状況に合わせた運転免許証の有効期間の短縮等については、高齢者自身の負担に加え、高齢者講習等を実施する自動車教習所の受入体制の問題もあることから、その効果や合理性、制度の実行可能性の観点から、慎重な検討を要するものと考えている。 ・運転適性相談については、令和元年11月から「安全運転相談」に改称し、全国統一ダイヤル(#8080)の導入がなされており、導入に伴い、警察庁においては、各都道府県に対して、安全運転相談をしやすい環境の整備に努めるように指示している。
229	3 安全運転の確保	・運転免許に運転できる地域や時間(日中のみ)等の条件を付けることの検討	高齢運転者 自動車運転者	警察庁	2 ・現在、申請によるサボカー限定免許の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が第201回通常国会において成立している。 ・限定免許の内容は、交通事故を防止し、又は交通事故による被害を軽減する事に資するものを内閣府令で定める予定であるが、75歳以上の運転者による死亡事故の状況を見ると、75歳未満と比べ、住所地の近くや昼間に多く発生している状況にあり、地域限定や時間帯限定免許について現時点では考えていないものの、限定免許の在り方については、今後とも検討していく。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
230	3 安全運転の確保	高齢運転者対策として、更新時講習制度対象年齢の改正を期待する。 交通事故はいつ、どんな状況でも予期せぬ形で起こりうるものであります。少しでも事故を減少させる方法の1つとして、高齢運転者の方への講習が有効であると考えます。 対象者は、一般的に定年退職を迎えられる60歳から対象とすることももって準備するという点から必要と考えます。	高齢者 自動車運転者	警察庁	2 ・現在、70歳以上の高齢運転者に対しては、免許証の更新の際に、高齢者講習の受講を義務付けている。 ・高齢者講習の対象年齢を引き下げるについては、60歳から70歳までの運転者を第一当事者とする免許人口十万人当たりの死亡事故件数が59歳以下の件数と同等に抑えられていることや、地域によっては高齢者講習の受講待ちが長期に及んでいる地域が見られることなどを踏まえ、慎重な検討を要するものと考えている。
231	3 安全運転の確保	高齢者の運転免許制度のあり方 現在、後期高齢者の運転免許更新期間は3年となっていますが、3年というタイムスパンは、対象者が次回更新時には健康維持ができなくなっていたり、亡くなっている可能性も高い期間でもあり、その間の認知能力の衰えのスピードを考えると、もっと短縮すべきであると考えています。 またアプリなどで使うことができ、どこでも簡単にできる運転能力シミュレーションテストを免許更新制度に取り入れてほしいと考えています。五感すべての総合的能力を見る設問内容にして、運転免許更新希望者の属性とテスト得点数を蓄積していけば偏差値も出せませす。そうすれば運転能力の衰えた高齢者にも自らの偏差値を理解させることが可能となります。それにより、周囲や家族も免許の返上や更新見送りを説得しやすく、本人も運転はもうやめるべきだと納得しやすくなると考えます。	高齢者 自動車運転者	警察庁	2 ・現在、75歳以上で一定の違反歴のある高齢運転者に対する運転技能検査の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が第201回通常国会において成立している。 ・運転技能検査においては、実際に運転免許試験場内等を走行することにより運転技能を評価し、信号無視や、交差点の右左折後に対向車線に進入してしまうなど、安全に支障があるような場合には免許証の更新ができないこととするとしている。なお、70歳以上の高齢運転者全員(運転技能検査制度導入後は、当該検査を受検して合格した者を除く)が運転免許証の更新の際に受講することが義務付けられている高齢者講習の実車指導においても、運転技能を評価し、その結果を本人に示すことで、高齢運転者本人に自らの運転技能について考える機会を設けることとしている。 ・また、高齢者の運転免許証の更新期間を現行の3年より更に短くすることについては、高齢者自身の負担に加え、高齢者講習等を実施する自動車教習所の受入体制の問題もあることから、その効果や合理性、制度の実行可能性の観点から、慎重な検討を要するものと考えている。
232	3 安全運転の確保	一定年齢を迎えた運転者には高齢者向けの運転免許を交付し、一定の制限を設ける。移動範囲の制限、排気量の制限、安全運転対策の施された車両のみに制限するなど。さらに更新期限を一年に設定し運転能力の確認を強化する。	高齢者 自動車運転者	警察庁	2 ・現在、申請によるサボカー限定免許の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が第201回通常国会において成立している。 ・限定免許の内容は、交通事故を防止し、又は交通事故による被害を軽減する事に資するものを内閣府令で定める予定ですが、75歳以上の運転者による死亡事故の状況を見ると、75歳未満と比べ、住所地の近くで多く発生している状況にあり、地域限定免許については現時点では考えておりませんが、限定免許の在り方については、今後とも検討してまいりたい。 ・また、高齢者の免許証の更新期間を現行の3年から1年に短縮することについては、高齢者自身の負担に加え、高齢者講習等を実施する自動車教習所の受入体制の問題もあることから、その効果や合理性、制度の実行可能性の観点から、慎重な検討を要するものと考えている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
233	3 安全運転の確保	認知症等交通事故のリスクが高い運転者を排除するための法整備	高齢者 自動車運転者	警察庁	1 ・現在、75歳以上で一定の違反歴のある高齢運転者に対する運転技能検査の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が第201回通常国会において成立している。 ・運転技能検査においては、実際に運転免許試験場内等を走行していただくことで運転技能を評価し、信号無視や、交差点の右左折後に対向車線に進入してしまうなど、安全に支障があるような場合には免許証の更新ができないこととすることとしている。 ・現行制度における認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした際の臨時認知機能検査等についても継続していく。
234	3 安全運転の確保	高齢者講習の厳格化 ・認知機能検査に加え視野検査(視野の一部が欠ける等の病状の有無)の厳格化	高齢者 自動車運転者	警察庁	1 高齢者講習における視野検査は、運用や指導上の課題があり、慎重な検討を要するものと考えている。現時点においては、加齢により増加する視野障害に伴う運転リスクを排除するため、都道府県眼科医会等関係団体と連携しながら広報啓発活動を推進し、安全運転相談をはじめとする様々な機会を活用して高齢運転者に注意喚起する取組を継続すべきと考えている。
235	3 安全運転の確保	高齢運転者の実技試験の導入 ・高齢に伴い低下する身体機能(運動機能、感覚機能等)に対する運転の実技試験の導入	高齢者 自動車運転者	警察庁	1 ・現在、75歳以上で一定の違反歴のある高齢運転者に対する運転技能検査の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が第201回通常国会において成立している。 ・運転技能検査においては、実際に運転免許試験場内等を走行することで運転技能を評価し、信号無視や、交差点の右左折後に対向車線に進入してしまうなど、安全に支障があるような場合には免許証の更新ができないこととすることとしている。
236	3 安全運転の確保	高齢運転者対策(運転能力の測定方法の確立)	高齢者 自動車運転者	警察庁	1 ・現在、75歳以上で一定の違反歴のある高齢運転者に対する運転技能検査の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が第201回通常国会において成立している。 ・改正後は、運転技能検査や高齢者講習の実車指導においては、実際に運転免許試験場内等を走行していただくことで運転技能を評価することとしております。 ・運転技能検査においては、実際に運転免許試験場内等を走行することで運転技能を評価し、信号無視や、交差点の右左折後に対向車線に進入してしまうなど、安全に支障があるような場合には免許証の更新ができないこととすることとしている。
237	3 安全運転の確保	高齢運転者対策として年1回の運転能力の検査を期待する。	高齢者 自動車運転者	警察庁	1 ・運転免許の更新時に高齢運転者の運転技能をチェックする制度として導入することが、高齢運転者の負担や実施機関における円滑な運用の観点から適切であると考えている。
238	3 安全運転の確保	○ 定期的な実車教育制度の導入 現在の運転免許制度では、18歳頃に新規に運転免許を取得する際に受ける実車による教育以降、70歳になるまでの概ね50年間は実車教育を受ける機会が無い。そこで、定期的に実車による教育を受講する制度の創設を期待する。	高齢者 自動車運転者	警察庁	2 全ての運転免許保有者に定期的な実車指導を義務付けることについては、実車指導を実施する自動車教習所等の受入体制の問題もあることから、その効果や合理性、制度の実行可能性の観点から、慎重な検討を要するものと考えている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
239	3 安全運転の確保	高齢者の安全運転を支援するために、安全運転サポート車の普及推進について開発の促進と、自治体の補助に対する経済的支援を期待する。	高齢者 自動車運転者	経済産業省 国土交通省	1 ・国内乗用車メーカーに対し、新車への先進安全技術の装備拡大や後付安全運転支援装置の開発等について改めて要請をした他、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置についての性能認定をする等により安全運転サポート車の普及促進に取り組んでいる。 ・新車に占める衝突被害軽減ブレーキ搭載率や踏み間違い時加速抑制装置の搭載率は年々上昇しているものと承知。 ・政府としても、高齢運転者が安全運転サポート車の購入や後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置を購入・取付する際の補助を行う「サポカー補助金」を令和元年度補正予算に盛り込み、実施しているところ。
240	3 安全運転の確保	2025年には、本市の高齢化率は45%を超え、人口の約半数が高齢者となる。また、生活環境上、車なしでは生活できない理由で免許証自主返納が見込めない。そのため、高齢者が安全に車を乗り続けられるように、安全運転支援装置等の設置に係る補助制度の整備を期待する。	高齢者 自動車運転者	経済産業省 国土交通省	1 政府として、高齢運転者が安全運転サポート車の購入や後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置を購入・取付する際の補助を行う「サポカー補助金」を令和元年度補正予算に盛り込み、実施しているところ。
241	3 安全運転の確保	高齢者が当事者となる交通事故の増加に伴い、自動車に取り付ける安全運転装置や安全運転サポートカーに対する補助を実施する自治体が増加しているが、現状ではそれぞれの市町村ごとに補助基準等を決めている。また、予算確保の問題もあるため、新規に取り組もうとする市町村にとってはハードルが高いように感じる。国が一定の基準等を作成したり、予算補助を実施するなど、県・市町村が制度に取り組みやすくなるような措置を検討していただきたい。	高齢者 自動車運転者	経済産業省 国土交通省	1 政府として、高齢運転者が安全運転サポート車の購入や後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置を購入・取付する際の補助を行う「サポカー補助金」を令和元年度補正予算に盛り込み、実施しているところ。
242	3 安全運転の確保 4 車両の安全性の確保	安全運転サポート車の普及促進(購入者に対する国の助成)	高齢者 自動車運転者	経済産業省 国土交通省	1 政府として、高齢運転者が安全運転サポート車の購入や後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置を購入・取付する際の補助を行う「サポカー補助金」を令和元年度補正予算に盛り込み、実施しているところ。
243	3 安全運転の確保 5 車両の安全性の確保	高齢運転者対策として、後付けの踏み間違い防止装置の購入・取り付けに係る費用に対する助成	高齢者 自動車運転者	経済産業省 国土交通省	1 高齢運転者が安全運転サポート車の購入や後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置を購入・取付する際の補助を行う「サポカー補助金」を令和元年度補正予算に盛り込み、実施しているところ。
244	3 安全運転の確保	サポカー減税の導入による安全運転サポート車の普及	高齢者 自動車運転者	経済産業省 国土交通省	1 高齢運転者におけるサポカー導入の加速化のため、令和元年度補正予算にサポカー補助金が盛り込まれ、現在執行しているところ。サポカーの普及に向けては、サポカー補助金の執行状況、サポカーの普及率、高齢運転者による交通事故の状況、安全運転支援装置に係る制度的措置や技術動向等を踏まえつつ、今後の政策のあり方を検討してまいりたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
245	3 安全運転の確保	運転免許更新時講習における「自転車の立場から交通事故防止を考える講習」の義務化	高齢者 自動車運転者	警察庁	1 更新時講習で使用している教本には、自転車は車道が原則、歩道は例外等の自転車安全利用5則等も記載されており、自転車の立場からの安全運転についても盛り込まれている。
246	3 安全運転の確保	高齢者の交通事故防止に関する住民の意識を高めるため、高齢運転者標識(高齢者マーク)の再びの義務化と、名称を高齢者から抵抗の無いよう『ベテランドライバーズマーク』と変更することを期待する。	高齢者 自動車運転者	警察庁	1 (義務化について) 平成21年の道路交通法の改正により、75歳以上の運転者に対する高齢者標識の一律義務付けに関する規定は、道路交通法附則第22条において当分の間適用しないこととし、70歳以上75歳未満の者と同様に努力義務されており、その経緯等も踏まえ、引き続き広報啓発を通じた表示の促進に務めていきたいと考えている。 2 (『ベテランドライバーズマーク』について) いわゆる高齢者マークについては、道路交通法において高齢運転者標識と定められているところ。御意見のあった『ベテランドライバーズマーク』の名称については、今後の参考とさせていただきます。
247	3 安全運転の確保	・交通犯罪を根絶し、交通死傷被害をゼロにするため、運転免許は安全運転のための専門的な技能をもった者に限るべきです。そのため、国民皆免許主義ではなく、運転免許取得可能年齢の繰り上げ(バイクも18歳へ)や教習課程の抜本的見直しなど免許付与条件を厳格にすべきです。 ・また、免許取得後の管理についても、免許者の違反行為は全て重大な死傷事件の原因や要因となるのですから、未然防止のために安全確認違反など危険な道交法違反は全て免許取り消しとし、その他の違反にも欠格期間を長期にする、重い罰金を科すなど適切な資格管理が行われるべきです。 ・病気や高齢による身体機能の低下が、安全運転に不可欠な認知・判断・操作に影響を及ぼすことが決して無いよう、免許更新時の実技試験の導入や認知機能を含む健康検査の厳格化を進めるべきです。 ・免許再取得の条件もいっそう厳しくし、重大違反で死傷事件を起こした場合などは永久に免許取得資格を剥奪すべきです。	若年者 高齢者 自動車運転者	警察庁	2 運転免許の取得要件について ・運転免許の取得に際しては、自動車等の運転について必要な適性・技能・知識に関する試験の受験が義務付けられており、これに合格した者についてのみ、運転免許を付与することとしていることから、運転免許を受ける者の安全運転に関する技能は一定程度定着しているものと考えている。 ・運転免許取得に係る年齢要件については、身体や自制心等の精神面の成育に応じて定められているところであり、年齢要件の引上げについては検討していない。 運転免許に関する行政処分の厳格化について ・点数制度に基づく運転免許の取消し等の行政処分は、運転者の危険性を、その者の処分歴や各種の交通違反の危険性に応じて定められた点数の累積によって評価し、危険性に応じた適正かつ効果的な処分を実施するものとなっている。 ・交通違反に付する点数については、令和元年12月から運転中の携帯電話使用等に対して付する点数を引き上げるなど、これまでも累次の改正を行っており、交通情勢の変化に応じて、今後とも不断の見直しが必要であると考えている。 ・なお、運転免許の取消しを受けた者について、その再取得を認めないこととするのは、かえって無免許運転を助長するのではないかと懸念もあり、慎重な検討が必要であると考えている。 運転者の身体機能等の低下に対する対策について ・現在、75歳以上で一定の違反歴のある高齢運転者に対する運転技能検査の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が第201回通常国会において成立している。 ・運転技能検査においては、実際に運転免許試験場内等を走行することで運転技能を評価し、信号無視や、交差点の右左折後に対向車線に進入してしまうなど、安全に支障があるような場合には免許証の更新ができないこととするとしている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
248	3 安全運転の確保	○運転免許自主返納促進への対策 ・運転免許自主返納者への全国一律の補助制度の確立(運転免許自主返納時の運転経歴証明書の交付手数料の無償化の実施等) ・返納者に対する特典の統一化(国の補助) ・免許自主返納の特典の拡充 ・市町村で行う自主返納優遇に対する補助制度 ・高齢者の自主免許返納における代替移手段のサポート	高齢者	警察庁 国土交通省	1 ・第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたいと考えている。 警察庁においては、「地方公共団体等と連携した自主返納者の利便に資する各種支援施策の充実等の推進について」を各都道府県警察に通達し、地方公共団体が行うグッドプラクティスを周知し横展開を促している。 その中の取組事例で公共交通機関の運賃割引や宅配サービスの割引施策を例示している。
249	3 安全運転の確保	・高齢運転者の運転免許自主返納に係る『運転経歴証明書』の即日無料発行を期待する。	高齢者	警察庁	3 ・運転経歴証明書の交付による便益は、直接的に被交付者に限定されることから、多くの者に有益となる他の行政手続と同列に扱い手数料を減免することはなじまないと考え。 ・即日交付に関しては、都道府県の実情に応じて対応しているところであり、ほとんどの都道府県において即日交付に対応できる窓口を有している。
250	3 安全運転の確保	・返納サポート協議会への事業者の加入促進を図るための、加入促進リーフレットの作成及び市町村への配布。	高齢者	警察庁	1 警察庁においては、「地方公共団体等と連携した自主返納者の利便に資する各種支援施策の充実等の推進について」を各都道府県警察に通達し、地方公共団体が行うグッドプラクティスを周知し横展開を促している。その中の取組事例でリーフレットの作成・配布を例示している。
251	3 安全運転の確保	高齢化が進む中、県内では多くの自治体が運転免許証の自主返納に対して支援事業を行っており、支援内容はどの自治体も同じようなものが多い。免許返納自体が免許センターや警察署で行うものであるため、支援自体もその場で申請する方が利便性が高く、かつ広域的に同内容で簡潔にした方が高齢者やその家族が理解しやすいため、そのような制度づくりを期待する。	高齢者	警察庁	3 運転免許自主返納者に対する支援事業を実施している自治体や事業所等は多岐にわたっており、支援内容も統一されていないことから、警察で一律に申請窓口を一本化することは困難であると考え。
252	3 安全運転の確保	高齢の免許返納者に対する公共交通機関の運賃引き等の支援 高齢ドライバーの事故を抑止するために、運転に不安がある高齢者が車に頼らない(免許を返納しても困らない)生活を送れるように、公共交通機関利用の支援措置は、県民から強く求められていることから、免許返納者に対する支援の拡充が必要である。	高齢者 公共交通機関	国土交通省	1 現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化など厳しい状況に直面している。 他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加し、受け皿としての移手段を確保することが、ますます重要な課題になっている。 このような状況に対して、国土交通省では、第201回国会に「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を提出し、令和2年5月に成立した。 この改正法では、地方公共団体を中心となって、公共交通サービスの改善に加え、必要に応じ、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員する計画を作成し、それに基づく取組を実施する枠組みを強化することとしている。 国土交通省としては、こうした地域の取組に対して、財政面やノウハウ面で支援していきたいと考えている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
253	3 安全運転の確保	<p>・運転免許自主返納者の交通手段に対する補助の拡充 当市では、県からの呼びかけに応じていただいたタクシー協会が、各タクシー会社へ働きかけ現在10社が自主返納者のタクシー料金値引きサービスを行っている。しかし、返納を考えている市民の声として、現状の1割引では返納後の交通手段としては利用できないとの意見がある。</p> <p>そこで、返納者への付加価値及び代替手段の提供として、市から返納者もしくはタクシー会社へタクシー料金の補助金を出すような施策を講じた場合に、国としても市負担額の何割かを負担していただけるような制度の拡充を期待する。もしくは、返納者に対して独自の方策をとっている市に対しての助成金制度があれば、各地域の要望に沿った施策が実施できると考えられる。</p>	高齢者 公共交通機関	国土交通省	2 国土交通省では、「地域公共交通活性化再生法」の枠組みを活用し、地域におけるバスの運行等への支援を行っているが、人口減少の本格化等に伴って、公共交通の維持が一層厳しい状況に直面していることから、第201回国会に「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を提出し、令和2年5月に成立した。 この改正法では、地方公共団体が中心となって、バス・タクシーをはじめとする公共交通サービスの改善に加え、必要に応じ、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員する計画を作成し、それに基づく取組を実施する枠組みを強化することとしている。 国土交通省としては、こうした地域の取組に対して、財政面やノウハウ面で支援していきたいと考えている。 なお、過疎地域等における幹線バス交通、地域内のコミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの運行の欠損や車両の導入・更新の費用等に対し、国費による補助を行っている。
254	3 安全運転の確保	<p>免許更新制度の見直し、免許返納制度の充実、地域的には車両がなければ生活困難な地域もあるため、行政や民間でバスを増発する、タクシーを安価で利用できる、宅配を利用できるなど、車両がなくても生活困難にならない仕組みの構築が必要。</p>	高齢者 公共交通機関	警察庁 国土交通省	1 警察庁においては、「地方公共団体等と連携した自主返納者の利便に資する各種支援施策の充実等の推進について」を各都道府県警察に通達し、地方公共団体が行うグッドプラクティスを周知し横展開を促している。その中の取組事例で公共交通機関の運賃割引や宅配サービスの割引施策を例示している。
255	3 安全運転の確保	<p>高齢者が診察から薬の受け取りまで一貫して在宅でできる、在宅医療の早期整備を期待する。</p>	高齢者	厚生労働省	1 以下の取組等を通じて、引き続き、在宅医療の体制整備を図っていく。 ・在宅医療に関する専門知識や経験を豊富に備え、地域の中心的に人材育成事業を支えることのできる高度人材の養成 ・在宅医療等において医療提供施設と連携して対応する地域連携薬局の認定制度の創設 ・地域医療介護総合確保基金を活用し、在宅医療を担う人材育成のための研修等を都道府県が行う場合の財政支援

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
256	3 安全運転の確保	高齢運転者対策として運転免許証を自主返納しやすい環境作りのための補助金制度(移動支援・買い物支援・薬事法の改正(本人以外の受け取り等))の導入に期待する。	高齢者	国土交通省 国土交通省 経済産業省 厚生労働省	1 (移動支援) 国土交通省では、「地域公共交通活性化再生法」の枠組みを活用し、地域におけるバスの運行等への支援を行っているが、人口減少の本格化等に伴って、公共交通の維持が一層厳しい状況に直面していることから、第201回国会に「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を提出し、令和2年5月に成立した。 この改正法では、地方公共団体が中心となって、公共交通サービスの改善に加え、必要に応じ、自家用有償旅客運送、スクールバスや福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員する計画を作成し、それに基づく取組を実施する枠組みを強化することとしている。 国土交通省としては、こうした地域の取組に対して、財政面やノウハウ面で支援していきたいと考えている。 1 (買い物支援) 過疎化や高齢化が進んでいる地域では、宅配便の配送効率低下やトラックドライバー等の労働力不足を背景に、今後の物流ネットワークの維持が困難になる一方、車を運転しない者の増加に伴い、日用品の宅配サービスの維持等が求められている。 こうした地域に必要な物流ネットワークを維持・確保していくためには、輸配送の共同化や貨客混載等の限りある地域のリソースを有効活用するための取組が重要である。 このため、国土交通省としては、物流総合効率化法に基づき、輸配送の共同化や貨客混載等の物流の効率化を図る取組に係る事業計画策定経費や運行経費に対する補助を実施しているところである。 経済産業省では、「買物弱者応援マニュアル」の公開や、地方自治体による支援策を紹介を通じて、事例の横展開を図り、民間事業者、地方自治体及び住民が相互連携できるよう普及啓発に取り組んでいる。 3 (薬事法改正) 薬剤の受け取りについては、薬剤師法において、患者又は現にその看護に当たっている者に対し、必要な情報の提供や薬学的知見に基づく指導を行うこととなり、本人のほか、現に看護に当たっている者に対して薬剤を販売又は授与することは可能である。
257	3 安全運転の確保	○ 健康起因事故対策 高齢運転者の問題とも関連して、健康起因事故対策の重要性が強く認識されるようになってきています。モビリティの確保や運転者の雇用なども絡む問題であり、慎重かつ周到な制度化が望まれますが、その一方で、関連業界など国民の側からの取組の重要性も認識されてきています。視野障害なども含め、一層広範囲な取り組みや研究を促すよう記載内容の充実を検討していただきたく思います。	高齢者 自動車運転者	警察庁 国土交通省	2 御指摘の点も含めて多様な観点から検討していきたいと考えている。
258	3 安全運転の確保	一定の病気を保有する運転者対策として、定期臨時適性検査該当者に対して診断書の提出を命令できるよう法律の整備を期待する。	自動車運転者	警察庁	1 現在、認知症等の一定の病気等に該当する疑いがある者について、臨時適性検査のほか、診断書の提出命令ができること等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が第201回通常国会において成立している。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
259	3 安全運転の確保	ドライブレコーダーの機能向上 車の外側の記録に加え、車の内側の運転手の運転がどうだったかも見える機能もあれば、より良いものではないかと思いましたが。とにかく事故ゼロを願うばかりです。	自動車運転者	経済産業省	1 車外の走行記録に加えて、車内の映像を記録するドライブレコーダーは既に市場に出回っていると承知している。
260	3 安全運転の確保 4 車両の安全性の確保	ドライブレコーダーは事故原因の究明と併せて、安全運転をサポートするためにも装着義務化を求めます。	自動車運転者	国土交通省	2 ドライブレコーダーは「運行管理の高度化」や「事故時の責任の明確化」を目的としているものであり、車両の安全装置とは目的が異なるため、義務化については慎重な検討が必要。
261	3 安全運転の確保	車載機器について ドライブレコーダー装着の義務化 ドライブレコーダーのデータは、捜査機関への提出を義務とする。	自動車運転者	国土交通省 警察庁	2 ドライブレコーダーは「運行管理の高度化」や「事故時の責任の明確化」を目的としているものであり、車両の安全装置とは目的が異なるため、義務化については慎重な検討が必要。 1 事故状況等解明の必要に応じ、記録を入手している。
262	3 安全運転の確保	ドライブレコーダーの設置義務化 ドライブレコーダーは、記録映像で事故の真相を明らかにするだけでなく、記録されているという意識を促すことで安全運転の推奨にも役立てることができるので、全車両への設置義務化を推進してほしいと考えます。 まだ設置義務化されていない今現在、最も懸念されるのはトラック業界の現状です。悲惨な死亡事故の加害者に最もなりやすいトラックで、なぜかドライブレコーダーの普及が遅れています。しかしドライブレコーダー設置によって、そのデータを運転手の実技指導や安全教育、適正指導に活かすこともできるはずですが、そのためまずはトラック業界でドライブレコーダー全車両設置が義務付けられるよう法整備と助成金運用を進めてほしいと思います。 またドライブレコーダーを事故捜査に活かすことで、警察捜査の負担軽減を図ることもできるのはいまもありません。	自動車運転者	国土交通省 警察庁	2 ドライブレコーダーは「運行管理の高度化」や「事故時の責任の明確化」を目的としているものであり、車両の安全装置とは目的が異なるため、義務化については慎重な検討が必要であるが、関係省庁・団体と連携してドライブレコーダーの活用を促進するためのチラシを幅広く配布するなどの広報啓発を行っているほか、トラックを始めとした自動車運送事業者に対してはドライブレコーダー購入補助制度を設け、令和2年度についても所要の予算措置を実施したところであり、今後とも一層の普及促進に努めていく。
263	3 安全運転の確保	ドライブレコーダーや新システムにより運転士の労務管理を実施する際の補助金等の支給	自動車運転者	国土交通省	1 運行管理の高度化や過労運転防止を図るため、労務管理を適切に行うためのデジタル式運行記録計等の購入補助制度を設け、令和2年度についても所要の予算措置を実施済み。今後とも一層の普及促進に努めていく。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
264	3 安全運転の確保 5 道路交通秩序の維持	<p>自動運転車開発を推進する上で、米国・欧州国並みに事故等をガラス張りにし、リスク面を開示しつつ、交通弱者が納得できる進め方を貫いて貰えるよう次年度計画に盛り込んで欲しい。</p> <p>国と車メーカーとの協働の下、計画的にドライブレコーダー全車装備を次の基本計画に採り入れて欲しい。</p> <p>家族を「気を付けて行ってらっしゃい」と朝見送り、帰宅して顔を見るまで安心できない毎日が現実にある。道路交通から安全・安心を実現して行くなら少子化に歯止めがかかる一因となり得る。どうか今すぐ着手できる対策はすぐ計画に組入れ、予算を付け前進させてほしい。</p>	自動車運転者	<p>内閣府 警察庁 国土交通省 経済産業省</p> <p>警察庁</p> <p>国土交通省 経済産業省</p> <p>内閣府</p>	<p>1 内閣府及び関係省庁は、戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)において、交通事故の低減、交通渋滞の削減、交通制約者のモビリティ確保等の社会的課題の解決等に貢献するべく、自動運転の研究開発を、実証実験、基盤技術開発、社会的受容性の醸成、国際連携の強化を4つの柱として、府省連携、産学官連携で、基礎研究から実用化、事業化まで一貫して推進しているところ。</p> <p>・自動運転車の事故に係るデータの収集活用方法等について検討を進めてまいりたい。</p> <p>2 ドライブレコーダーは「運行管理の高度化」や「事故時の責任の明確化」を目的としているものであり、車両の安全装置とは目的が異なるため、義務化については慎重な検討が必要。</p> <p>1 各省庁において、交通安全対策を促進するために必要な予算の確保に努めてきており、今後も尽力して参りたい。</p>

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
265	3 安全運転の確保	<p>自動運転車のあり方</p> <p>自動運転車の報道に接すると、未来テクノロジーへの期待と経済効果ばかりが目立っている印象があります。このままでは誰もが加害者になる可能性への想像力を欠き、自らの責任を顧みない状況を作り出さないか懸念します。</p> <p>一部地域では自動運転車の試験的導入が既に始まっていると聞いています。しかし自動運転車推進の本来の目的は、まずは事故抑止のためであり、奪われずに済む命を守るための、安全な交通社会の実現するであつたはずで、そうした原点を思い出させ、自動運転車はまず交通安全のためのものであるとの周知を再度促進してほしいと考えています。また付け加えると、自動運転にもいくつかのレベルがありますが、「運転中は手放しでよく、食事もできる」というレベル3を導入する必要性は現時点では全くないと考えます。</p>	自動車運転者	内閣官房 内閣府 国土交通省 警察庁 経済産業省	<p>1 安全な交通社会を実現するために、関係府省庁が連携し以下の取組を推進しているところ。</p> <p>内閣官房にて官民ITS構想・ロードマップを策定し、以下の考え方に基づき取組を進めている。 【官民ITS構想・ロードマップより】 安全確保は重要であり、今後の技術進展や国際動向等を踏まえる必要があることから、以下の基本方針に則り、制度の検討を行うものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会的受容性や社会ニーズに基づいた事業者の創意工夫を促進するものとする。 ・安全確保を前提としつつ、さらに早期の安全課題の発見と対応を促進するものとする。 ・順次制度を見直すなど、自動運転を取り巻く環境変化に柔軟に対応するものとする。 <p>また、自動運転車の普及には時間を要することを踏まえ、自動運転の技術を活用した安全運転サポート車の普及に向けて、補助金制度や性能認定制度の策定、広報活動等の取組を行っている。また、機能の過信による事故を防止するため、理解促進に向けた取組を行っている。</p>
266	3 安全運転の確保	<p>○ 自動運転・安全運転支援</p> <p>自動運転・安全運転支援の主要な目的は交通事故の抜本的な削減にあるものと認識していますが、顕著な効果が見えている領域がある一方、試行錯誤的な領域も多いものと思われ、着実に事故削減という成果に結びつくよう、制度整備の方向性や実用化に当たっての考え方などを可能な限り具体的に盛り込んでいただきたいと思ひます。</p>	自動車運転者	内閣官房 警察庁 国土交通省	<p>1 安全な交通社会を実現するために、関係府省庁が連携し以下の取組を推進しているところ。</p> <p>内閣官房にて官民ITS構想・ロードマップを策定し、以下の考え方に基づき取組を進めている。 【官民ITS構想・ロードマップより】 安全確保は重要であり、今後の技術進展や国際動向等を踏まえる必要があることから、以下の基本方針に則り、制度の検討を行うものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会的受容性や社会ニーズに基づいた事業者の創意工夫を促進するものとする。 ・安全確保を前提としつつ、さらに早期の安全課題の発見と対応を促進するものとする。 ・順次制度を見直すなど、自動運転を取り巻く環境変化に柔軟に対応するものとする。 <p>また、自動運転車の普及には時間を要することを踏まえ、自動運転の技術を活用した安全運転サポート車の普及に向けて、補助金制度や性能認定制度の策定、広報活動等の取組を行っている。また、機能の過信による事故を防止するため、理解促進に向けた取組を行っている。</p>

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
267	3 安全運転の確保	カーナビを含む車載映像表 装置について 運転中、運転席及び助席での動画視聴の禁 停 中も、その席での視聴は禁 とする。	自動車運転者	警察庁	2 厳罰化については、相応の抑止効果があると期待されるが、今後とも事故実態を注視していきたい。
268	3 安全運転の確保	移動中は携帯電話やスマートフォンが作動しないようにする。 走行中にカーナビの操作やテレビ視聴ができるように改造することを法規制する。	自動車運転者	経済産業省 国土交通省 警察庁	3 ・多くのスマートフォンには既に、運転中に着信等の通知を停止する機能が備わっている。こうした機能を適切に利用いただくことが重要であると認識。 ・走行中にカーナビの操作やテレビ視聴ができるように改造することを法規制することは難しいと考えられる。 ・警察では、あらゆる機会を通じて、昨年12月に罰則強化されたこと及び「ながら運転」の危険性について広報啓発を行っている。
269	3 安全運転の確保	営業車両(運搬車両・旅客車両)については、運行補助者(助席、 旅客車両においては車掌等)の同乗を義務付ける。 現在試験走行中の、高速道路における自動運転による車列のフ ンマン化は、言語道断。その区間を鉄道輸送に置き換えればよい。	公共交通機関	国土交通省	1 トラックやバス運送事業者に対し、過労運転防止の措置を講じる義務を課すとともに、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、交代するための運転者の配置を義務付けているところ。
270	3 安全運転の確保	子どもの事故では幼児の車中事故が一番多い現実を鑑み、子どもを守るのは保護者の責任との自覚向上のためにも、チャイルドシート未使用時の減点数の増加、罰金刑を創設することを期待	子供 自動車運転者	警察庁	3 ・点数制度に基づく運転免許の取消し等の行政処分は、運転者の危険性を、その者の処分歴や各種の交通違反の危険性に応じて定められた点数の累積によって評価し、危険性に応じた適正かつ効果的な処分を実施するものとなっている。 ・シートベルト未装着やチャイルドシート未使用については、他の交通違反と比して、罰則を設けて処罰するほどの道路交通における危険性・悪質性を有しているとは言えず、現状においては、運転者責任への意識付けのための罰則等の強化は、なじまないものと考ええる。 ・ただし、交通違反に付する違反点数は、これまでも累次の改正を行っており、今後の交通情勢の変化に応じ、見直しの必要が生じれば、検討することはあり得る。
271	3 安全運転の確保	取消し処分の欠格期間の延長 いわゆる「あおり運転」や「ながら運転」等の悪質・危険な運転に対する厳罰化や、運転免許の取消し処分の欠格期間延長等により、悪質・危険な運転者を道路交通の場から排除する必要がある。	自動車運転者	警察庁	1 ・現在、他の車両の通行を妨害する目的で一定の違反行為をした者に対する罰則の創設等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が第201回通常国会において成立している。 ・これにより、例えば他の車両等の通行を妨害する目的で一定の違反行為を行い、高速道路等において他の自動車を停止させるなどの著しい交通の危険を生じさせた者については、運転免許の取消しの対象とし、最長で10年の欠格期間を指定できることとしている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
272	3 安全運転の確保 5 道路交通秩序の維持	<p>あおり運転等危険運転対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・危険運転についての法整備（飲酒運転、あおり運転等） ・「あおり運転」行為に対する運転免許証の取消などの罰則を明記した道路交通法の改正、法の厳罰化 ・あおり運転、ながら運転、飲酒運転の取り締まり強化 ・危険運転防止対策としてドライブレコーダーの推進（義務化） ・ドライブレコーダーの標準装備など。 ・あおり運転及び交通事故の情報分析のためドライブレコーダーの義務化（標準装備） ・免許を取得する者の性格、行動をより高度な適正検査で判別するような制度の構築 	自動車運転者	警察庁 国土交通省	<p>1 (ドライブレコーダーの標準装備以外)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「あおり運転」については、令和2年6月、道路交通法の一部を改正する法律が成立し、他の車両等の通行を妨害する目的で、当該他の車両等に道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法により一定の違反行為をした者に対する罰則が創設されるなどしたところ。 ・酒気帯び運転の禁止に関しては既に法整備されていることから、引き続き飲酒運転の根絶に向け確実な運用を図る。 ・警察では、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進している。 ・運転免許の付与に当たって、自己の性格的な特性、いわゆる運転適性を自覚することは重要であると認識しており、警察庁においては、指定自動車教習所における教習に関して、入所時の運転適性の検査やその結果を踏まえた教習の実施等を指示しているところ。引き続き、適性診断の内容や活用方法の改善に努めてまいりたい。 <p>2 (ドライブレコーダーの標準装備)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドライブレコーダーは「運行管理の高度化」や「事故時の責任の明確化」を目的としているものであり、車両の安全装置とは目的が異なるため、義務化については慎重な検討が必要。
273	3 安全運転の確保 5 道路交通秩序の維持	飲酒運転や危険運転の対策として、取り締まりの強化や厳罰化を期待する。	自動車運転者	警察庁	<p>1</p> <ul style="list-style-type: none"> ・警察では、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進している。 ・過去の罰則強化等の例において、罰則の引上げは、相応の抑止効果があると期待されるが、今後とも事故実態を注視してまいりたい。
274	3 安全運転の確保	スピード違反者、飲酒・酒気帯び運転者の取締と罰則の強化	自動車運転者	警察庁	<p>1</p> <ul style="list-style-type: none"> ・警察では、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進している。 ・過去の罰則強化等の例において、罰則の引上げは、相応の抑止効果があると期待されるが、今後とも事故実態を注視していきたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
275	2 3 5 交通安全思想の普及徹底 安全運転の確保 道路交通秩序の維持	飲酒運転防止対策は継続的かつ繰り返しが肝要。 ・飲酒運転の未然防止:「見つからなければいい」や「事故を起こさなければいい」という意識から本人や地域・組織ぐるみの「しない、させない、見逃さない」への意識改革の徹底。 ・発覚免脱罪の広報を含む啓発活動の更なる推進: 1) 飲酒ひき逃げ事犯に対して「発覚免脱罪」が運用された事例の公表 2) 再犯累犯飲酒運転者の氏名公表 3) 再犯累犯飲酒運転者の免許停止期間の長期化の実現。 4) 免許停止期間中のきめ細かい飲酒行動のフォロー。 5) 規範順守のための講習の高密度化と実効。 ・飲酒検問の強化:「させない、許さない、逃がさない」を徹底し、郊外型飲食店の近くでの集中取り締まり、午前検問、場所を固定せず頻繁な検問の実施。 ・飲酒運転ができない環境づくり: 飲酒運転や飲酒運転をしそうな状況下の通報の義務化。	自動車運転者	警察庁	1 ・関係機関・団体と連携の上、引き続き、交通事故被害者等の声を反映した広報啓発活動等を通じ、飲酒運転等の悪質・危険な運転を絶対に許さない環境づくりに努めてまいりたい。 ・点数制度に基づく運転免許の取消し等の行政処分は、運転者の危険性を、その者の処分歴や各種の交通違反の危険性に応じて定められた点数の累積によって評価し、危険性に応じた適正かつ効果的な処分を実施するものとなっている。 ・免許停止処分については、累積点数の多寡に応じて最大180日間の免許停止となるよう警察庁通達において区分しており、飲酒運転は、体内に保有するアルコール度数が0.25mg/l以上の場合には取消処分、0.15mg/l以上0.25mg/l未満の場合は停止処分となる(いずれも、前歴がなく、他に累積点数がない場合)。 ・この点、再犯累犯飲酒運転者については、過去の処分が前歴として評価され、初犯よりも免許停止期間が加重、あるいは低い点数で取消処分となるなど、その者の運転者としての危険性を総合的に判断した処分量定としており、既に再犯累犯者への対策が尽くされているものと解している。
276	3 安全運転の確保	重傷事故を起こせば、以後終身免許不交付とする。 何度も殺姪を犯した者が野放し。 形式的、免許更新制度を改める。 ドライブシュミレーターも含め、実地検査を課す。	自動車運転者	警察庁	2 ・点数制度に基づく運転免許の取消し等の行政処分は、運転者の危険性を、その者の処分歴や各種の交通違反の危険性に応じて定められた点数の累積によって評価し、危険性に応じた適正かつ効果的な処分を実施するものとなっている。 ・運転免許の取消しを受けた者について、その再取得を認めないこととするのは、かえって無免許運転を助長するのではないかとの懸念もあり、慎重な検討が必要であると考えている。 ・運転免許の取消処分を受けた者が、免許を再取得するに際しては取消処分者講習を行っており、当該講習において可能な限りその者の危険性を解消するための教育を施すことにより、道路交通の安全を図ってまいりたい。
277	3 安全運転の確保	横断歩道における歩行者優先対策として、道路交通法第百十九条第一項で規定されている「三月以下の懲役又は五万円以下の罰金に処する。」(横断歩行者等妨害等違反による処分)の厳罰化(違反点数及び反則金)	自動車運転者	警察庁	2 ・厳罰化については、相応の抑止効果があると期待されるが、今後とも事故実態を注視していきたい。
278	3 安全運転の確保	速度超過等の交通安全を阻害する行動の厳罰化について	自動車運転者	警察庁	2 ・厳罰化については、相応の抑止効果があると期待されるが、今後とも事故実態を注視していきたい。
279	3 安全運転の確保	交通違反やモラルに反した違反に対する厳罰化	自動車運転者	警察庁	2 ・厳罰化については、相応の抑止効果があると期待されるが、今後とも事故実態を注視していきたい。
280	3 安全運転の確保	危険な運転行為による事故など、社会的反響の大きな事案に対し、厳罰処分ができるような法整備を期待する。	自動車運転者	警察庁	2 ・厳罰化については、相応の抑止効果があると期待されるが、今後とも事故実態を注視していきたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
281	3 安全運転の確保	若年者対象の免許取得時及び更新時の講習実施、また若年運転者限定の任意保険減免制度の導入	若年者 自動車運転者	警察庁 金融庁	1 ・更新時講習については、講習効果の上がるよう適正な人数で行っているほか、高齢者、若者等の受講者の態様に応じた特別学級を編成している。 3 ・「若年運転者限定の任意保険減免制度」とのご意見について、具体的に何を指すのか不明ですが、政策的な若年運転者の保険料引き下げを企図するものであれば、 任意保険については、保険契約者が保険料を出し合って、万一の事故に備えるという相互扶助の性質に基づいて、民間の損害保険会社が運営を行っているもの、 保険契約者間の公平等の観点から慎重に検討する必要があると承知している。
282	3 安全運転の確保	飲酒運転の防止の啓発活動は一定程度社会的に認知されつつあるが、一部、根強くその教育が届かない者が存在するのが現実である。物理的に車両内でドライバーが呼気検査を行いその後エンジンがかかる仕組みにしたらどうか。そのためには顔認証や車内ドライブレコーダのようなシステムも必要かと思う。	自動車運転者	国土交通省	1 ドライバーの呼気中のアルコール濃度を測定し、規定値を超える場合にエンジンを始動できないようにするアルコールインターロック装置が既に開発・販売されている。
283	3 安全運転の確保	アルコール検知機器の開発普及の促進助成。 飲酒運転違反者を対象とした自家用車両へのアルコール検知機器の搭載義務化。(免許解除条件としてインターロック付き自家用車両に限り運転可とする。)	自動車運転者	警察庁 国土交通省	1 ・装置には一定の効果が見込まれるものの、実用性に関する課題が多く、導入の可否について検討が必要であることを踏まえ、今後の参考とさせていただきます。
284	3 安全運転の確保	危険で悪質極まりない飲酒や薬物使用での死傷事件を根絶するために、厳罰化とともに事故の際の運転者の飲酒検査の徹底や血液検査を制度化すること。また、飲酒の違反者には「インターロック」(アルコールを検知すると発進できない装置)装着を義務化し再犯防止を徹底すべきです。	自動車運転者	警察庁 国土交通省	1 ・酒気帯び運転に関しては、過去の法改正により法定刑の引き上げを行ったところであり、血液検査は既に確立されていることから引き続き飲酒運転の根絶に向け確実な運用を図る。 ・装置には一定の効果が見込まれるものの、実用性に関する課題が多く、導入の可否について検討が必要であることを踏まえ、今後の参考とさせていただきます。
285	3 安全運転の確保	無免許については、車両は免許をキーとし、免許がなければ車が動かないような設計にすれば良いのではないかと。 また、前科については、免許証にチップとして埋め込み、再度違反をし点数によっては認証してエンジンがかからないようにする。 車検を通さない車をディーラーや販売店などが把握し、通さないものについては乗れないようにする。車検を通せば最低限自賠責は確保できる。	自動車運転者	国土交通省 警察庁	2 無免許運転等の交通違反防止を目的とした免許証の活用については、免許証のICチップに含まれる個人情報の取り扱いなどの問題点の整理、方策の検討が必要と考えている。 車検手続については、約9割がディーラーを含む整備工場で実施されており、これらの者が不正に車検手続を行った場合には、法律に基づいて処分されることになる。 なお、自賠責保険の加入がない場合、継続検査等の際において車検証が交付されない。
286	4 車両の安全性の確保	ASV(先進安全自動車)補助制度の拡充を期待する。	自動車運転者	国土交通省	1 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援を行ってきたところであり、引き続き、ASVの普及を促進する。
287	4 車両の安全性の確保	安全運転サポート車については、普及啓発を推進することとなっているが、後付けの安全運転支援装置については、性能が担保されていない。後付けの安全運転支援装置の開発促進及び性能認定制度の創設に期待したい。	自動車運転者	国土交通省	1 既に、後付のペダル踏み間違い急発進抑制装置について、性能認定制度を創設し、令和2年4月より申請受付開始している。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
288	4 車両の安全性の確保	更なる先進技術の開発 ・赤色信号をセンサーが検知した場合に自動ブレーキが起動する装置の開発	自動車運転者	国土交通省	1 先進安全技術を統合・発展させる形で自動運転の実用化に向けた新技術の開発を進めてきたところであり、今後も自動運転も念頭においた先進安全技術の開発・普及を促進していく。
289	4 車両の安全性の確保	各自動車メーカーに対する自動運転の自動車に対する踏切安全対策の推進を指導。	自動車運転者	国土交通省	2 これまで、平成30年9月に自動運転車が満たすべき安全要件を定めた「自動運転車の安全技術ガイドライン」を、令和2年4月には、自動運転車の安全基準を策定したところであり、引き続き、自動運転車の安全確保に向けた取り組みを進めていく。
290	4 5 車両の安全性の確保 道路交通秩序の維持	自動運転車両がハッカーにより操作されれば事故の発生、殺人、拉致、監禁等の犯罪に悪用される恐れがある。 ハッキング対策の専門家育成 ハッキング対策の推進	自動車運転者	経済産業省 総務省 警察庁 国土交通省 国土交通省	2 今後の施策検討の参考とさせて頂きたい。 1 自動車のサイバーセキュリティについては、その基準を令和2年4月1日に施行した。今後も自動車のサイバーセキュリティ対策に係る国際基準の策定の議論を議長国として引き続き主導するとともに、国際基準の適合性に係る審査体制の構築に向け、引き続き検討の深化を図る。
291	4 車両の安全性の確保	・これまでの長い苦難の歴史から私たちが学んだ教訓は、利便性、効率性、そしてスピードという価値を優先して追求してきた「高速文明」への幻想が、人々の理性を麻痺させ、真の豊かさとは相容れない危険な社会(人命軽視の麻痺した「クルマ優先社会」)を形成してきたということです。安全と速度の逆相関関係は明白です。命の尊厳を貫き、計画の柱に、危険速度での使用を許さない速度の抜本的抑制と規制を据えるべきです。 ・クルマを決して危険速度で走行させることがないように、厳格な規制が急務です。クルマ自体には、段階ごとに設定された規制速度を超えられない制御装置(段階別速度リミッター)や、航空機のフライトレコーダーに相当するドライブレコーダーの装着を義務化し、速度と安全操作の管理を徹底するべきです。さらに、ISA(Intelligent Speed Adaptation 高度速度制御システム)の実用化を急ぎ、二重三重の安全装置を施すべきです。 ・これまで検討されてきたITS(Intelligent Transport Adaptation 高度道路交通システム)は、情報による効率的制御であるもののハード面での高速走行を前提にするという矛盾を抱え、安全性向上にどれだけ寄与しうるかは不明です。同様にAi 開発という根本的問題を抱える「自動運転車」など一部の不確かなクルマに幻想を与えるのではなく、今あるクルマの実効的速度規制策こそが急がれます。	自動車運転者	国土交通省 警察庁	2 ・ドライブレコーダーは「運行管理の高度化」や「事故時の責任の明確化」を目的としているものであり、車両の安全装置とは目的が異なるため、義務化については慎重な検討が必要。 2 ・また、制御装置(段階別速度リミッター)についても、道路及び交通規制に係る情報が必要となるなど技術的課題が多く、義務化には慎重な検討が必要となる。 1 ・自動速度制御装置(ISA: Intelligent Speed Assistance)については技術的要件等のガイドラインを昨年12月に策定したところ。
292	4 車両の安全性の確保	静音機能の見直し トヨタのプリウスに代表される高性能車で装備されている静音機能ですが、後ろから近づいてくる音が聞こえないため、歩行者にとってはむしろ危険性を高めているという声をよく聞きます。交通安全上逆効果である可能性の高い静音機能は、今後果たして推進すべきものなのかどうか、あらためて見直しを行ってほしいと考えています。	自動車運転者	国土交通省	1 車両接近通報装置はすでに義務化されており、当該装置は国際的な枠組みの中で検討を行っている。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
293	4 車両の安全性の確保	「自動運転車」のような、一部の、「不確かな」クルマに幻想を与えるのではなく、クルマを決して危険走行させることがないように、ペダル踏み間違い時の加速抑制装置や衝突予防装置、非常停止装置などの装着義務化、道路ごとの制限速度に応じて自動で速度制御を行う技術(Intelligent Speed Adaptation)の実用化、夜間の歩行者・自転車事故を防ぐために、「自動ハイビーム」装置の義務化など、全てのクルマを対象にした安全運転支援施策を急ぐこと。	自動車運転者	国土交通省	1 乗用車等への衝突被害軽減ブレーキの義務づけを既に実施しており、また、自動速度制御装置(ISA)の技術的要件等のガイドラインを昨年12月策定するなど、安全運転支援施策を着実に実施しているところ。今後とも国際的な枠組みの中で検討を行っていく。
294	4 車両の安全性の確保	個々の自動車・自動二輪車への安全制御機能(追突防止、人や車両との接触防止機能等)の車両への搭載の義務化を期待する。	自動車運転者	国土交通省	1 乗用車等への衝突被害軽減ブレーキの義務づけを既に実施している。今後とも国際的な枠組みの中で検討を行っていく。
295	4 車両の安全性の確保	先進安全自動車(ASV)の普及の促進に関連し、人は緊急時には足を強く踏み込む習性があることを鑑み、ブレーキペダルの踏み間違い防止に効果ありと言われる「ブレーキをかける時は足を踏み込み、アクセルをかける時は足を右にスライドさせる」というブレーキシステムの本格導入と普及を期待する。	自動車運転者	国土交通省	1 ペダル踏み間違い急発進抑制装置については、一定以上の機能を有するものを認定する等、その普及促進に努めているところである。
296	4 車両の安全性の確保	車にチャイルドシートを使用すべき体格の幼児が乗車しているにもかかわらず、チャイルドシート未使用の場合に警報ブザーが鳴る装置の開発を期待する。	自動車運転者	国土交通省	3 技術的課題が多く、ご提案の装置の開発は困難と考えられる。チャイルドシートの適切な使用方法について周知・啓発を行っていく。
297	4 車両の安全性の確保	立入・逆走防止に資する検知・警告システム導入予算の補助	自動車運転者	国土交通省	1 第10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11次交通安全基本計画にも反映させていきたい。
298	4 車両の安全性の確保	デイ・ライト普及のため、昼間走行灯に関する基準の導入(国際基準)	自動車運転者	国土交通省	1 昼間走行灯については既に国際基準を国内に取り入れている。
299	4 車両の安全性の確保	現在、様々な小型電動の乗り物の開発・導入が進められていると承知しているが、こうした新たな乗り物について、その利用が周囲の歩行者や自転車等に危険を生じることのないよう必要な対策を講じる。	自動車運転者	国土交通省	2 従来の法制度では分類が難しい新たな移動手段に関し、関係省庁と連携をして検討をしていく必要がある。
300	4 車両の安全性の確保	自動速度制御装置の推進	自動車運転者	国土交通省	1 自動速度制御装置(ISA: Intelligent Speed Assistance)に関する技術的要件等のガイドラインを昨年12月策定している。先進安全技術の開発・普及を引き続き促進する。
301	4 車両の安全性の確保	自動速度制御装置の充実に向けた指針設定を期待する。	自動車運転者	国土交通省	1 自動速度制御装置(ISA: Intelligent Speed Assistance)に関する技術的要件等のガイドラインを昨年12月策定している。先進安全技術の開発・普及を引き続き促進する。
302	5 道路交通秩序の維持	交通違反者への取り締まりの強化に期待する。	自動車運転者	警察庁	1 警察では、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進している。
303	5 道路交通秩序の維持	車両速度規制の徹底	自動車運転者	警察庁	1 警察では、交通事故実態を勘案し、重点的に速度取締りを実施すべき路線、時間帯を選定の上、適切な速度取締りを行っている。
304	5 道路交通秩序の維持	自転車の交通ルール違反者に対する警察の取締りを強化し、「自転車運転者講習制度」に実効性を持たせる。	自動車運転者	警察庁	1 警察では、自転車による交通違反に対しては、積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対しては検挙措置を講じるなど、厳正に対処している。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
305	5 道路交通秩序の維持	飲酒運転、ながら運転の取り締まり強化を期待する。	自動車運転者	警察庁	1 警察では、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進している。
306	5 道路交通秩序の維持	営業車両の顧客の不当な要求には、刑事罰を処する 例・法定速度を超える速度での運航の強要 契約外の作業の強要 商品の陳列 荷待ち時間の報酬を払わない 営業車両による刑事罰には、使用者責任・雇者責任を問うこと。		警察庁 法務省	1 ・警察では、事業活動に関して行われた過労運転等の違反等について、これらの下命・容認をした使用者等の責任も追及している。 3 ・捜査当局においては刑事事件として取り上げるべきものについては、法と証拠に基づき適切に対処していることを御理解いただきたい。
307	5 道路交通秩序の維持	ヤード付近の歩道上の違法駐車対策		警察庁	1 警察では、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた違法駐車の実地指導を行っている。
308	5 道路交通秩序の維持	現場検証は、立会員、捜査官はヘッドカメラを装着する。 現場地図は、最新のレーザー測定器を用いる。 現状は、各都道府県1台しかない。 重傷事件ほど、実況見分立ち合い者は偏りが見られる。(死傷に幅なし。)		警察庁	1 警察では、3Dレーザースキャナーなどを活用し、交通事故状況の正確な把握による適正かつ緻密な事故事件捜査を推進している。
309	5 道路交通秩序の維持	科学的捜査の推進に必要な客観的証拠収集のための各種資機材の整備		警察庁	1 警察では、3Dレーザースキャナーなどを活用し、交通事故状況の正確な把握による適正かつ緻密な事故事件捜査を推進している。
310	5 道路交通秩序の維持	ひき逃げ死亡事故捜査の鑑定二次チェック体制化と時効撤廃 犯人が見つからないひき逃げ死亡事故捜査では、複数の別専門家による二次鑑定の実施制度化を強く要望したいと思います。当会の関わったあるひき逃げ遺族の場合、事故当時の警察鑑定結果が、その後民間調査会社による鑑定で大きく覆ったことがありました。 鑑定者が複数いれば、警察内でも民間委託でもどちらでもよいと思いますが、より精度高く真相に迫ることができ、犯人特定の可能性も高めることができると考えます。 またひき逃げ死亡事故で、もう一つ強く要望したいのは時効撤廃です。時効の多くは犯人の逃げ得にしか役立っていません。家族の命を奪われて、真実を知ることができず、一生苦しみ悲しみ続ける遺族の存在に思いを馳せてほしいのです。それを考えれば、殺人だけではなく交通事故や致死罪でも、時効の存在自体が決して有益なものになっていないことが想像できると思います。		警察庁 法務省	1 ・警察では、警察官に対する指導教養、捜査体制の充実等を継続的に実施しており、これらを通じて組織的かつ重点的な捜査を推進していく。 ・また、科学警察研究所等と連携し、適正かつ緻密な事故事件捜査を推進している。 2 ・公訴時効制度は、時の経過による証拠の散逸等に基づく法的安定の要請と犯人処罰の要請の調和を図るため、法定刑の重さに応じた一定期間の経過により公訴権を消滅させるものであるところ、過失運転致死傷罪等の罪についてのみ公訴時効の対象から除外することや、罪を犯した犯人が逃げている事件のうち救護義務違反を伴う過失運転致死傷罪等の罪についてのみ公訴時効の対象から除外することは、公訴時効制度の趣旨との関係や、他の犯罪との均衡等の観点から、慎重な検討を要する。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
311	5 道路交通秩序の維持	<p>事故捜査の外部委託の推進 事故捜査の実況見分調書の内容が真相からかけ離れるケースが時々発生します。加害者の過失が過少評価され、「死人に口なし」の状況で調書が作成され、そんな調書を元に公判も進められ、悠然と社会生活を維持する加害者を目の当たりにして、生涯苦しみを抱え続ける遺族もたくさんいます。納得できない調書内容に抗うために、必死の思いで自ら目撃者探しをする遺族もいます。しかし家族を失った遺族がここまで自分の人生を犠牲にし、心身をすり減らさなくてはならないこと自体、捜査の不備に他なりません。交通事故の現場検証実績では遜色のない民間調査会社もあります。そうした調査会社では遺族から依頼され、あらためて事故現場を再検証します。その結果、警察が見落としていた真相を見つけ出した例もいくつか伝え聞いています。</p> <p>警察官の多くは少人数によるキャパオーバーのなかでの捜査を余儀なくされ、十分な調書作成もままならない現実があります。民間調査会社に部分的にでも事故調査を業務委託すれば、キャパオーバーの問題は軽減され、必要十分な実況見分調書作成を可能にできると考えていますので、その推進をしてほしいと考えます。</p> <p>そして警察官は実況見分調書などの捜査過程で作成した司法書類が、例えば刑事では不起訴処分だった事件でも、民事訴訟では極めて重要な証拠となりえることに思いを馳せ、その重責を認識して書類作成にあたってほしいと思います。具体的には、散乱物の位置状況やタイヤ痕などの計測記録、写真撮影による証拠保全は必ず行い、数年後でも正確に現場状況を再現可能な記録を残してほしいと考えています。</p>		警察庁	1 警察では、警察官に対する指導教養、捜査体制の充実等を継続的に実施しており、これらを通じて組織的かつ重点的な捜査を推進していく。 また、科学警察研究所等と連携し、適正かつ緻密な事故事件捜査を推進している。
312	5 道路交通秩序の維持	<p>「事故」ではなく、「事件」である認識の推進 警察の交通担当部署名は従来「交通課事故処理係」でしたが、責務の重さに鑑み、今は「交通課事故捜査係」になっていると聞きます。当然交通事故といってもさまざま横断歩道でない車道に急に飛び出して、よけきれなかった車に轢かれるなど、犯罪被害とは言えない場合もあります。しかし落ち度がなく、被害を受けたり命が奪われたりした場合は、「交通事故」ではなく「交通犯罪」として扱ってほしいと考えています。それらは、「事故」ではなく「犯罪事件」であるとの認識の上、既存の交通課の中でも「交通犯罪捜査係」を配置し、その係の担当者が捜査を進めるようにしてほしいと願っています。これらの「事件」の場合、自損事故や物損事故などと同一部署で同列に扱われるべきではなく、明確に犯罪捜査としてあたってほしいからです。故意犯も過失犯もいずれも厳正に捜査すべき犯罪だと考えています。</p> <p>担当した警察官の真摯な捜査姿勢に胸を打たれ、感謝の言葉を口にする遺族は多くいます。しかし中には「処理する」などの言い方に接したり、被害者の視点で現場を見ずに証拠を見落とされたとわかったりして、不信感を抱いてしまう遺族がいるのも事実です。警察は大きな組織ですし、担当者によって個人差も生じます。だからこそ「交通犯罪捜査係」の検察官として、より高い使命感で捜査に当たっていただければ、さらなる土気向上にもつながると感じています。</p>		警察庁	1 警察では、警察官に対する指導教養、捜査体制の充実等を継続的に実施しており、これらを通じて組織的かつ重点的な捜査を推進していく。 また、科学警察研究所等と連携し、適正かつ緻密な事故事件捜査を推進している。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
313	5 道路交通秩序の維持	死亡事故の大半を占める一般車に対する国による第三者委員会を設置し、原因究明を徹底し、その対策を具現化することにより再発防止を目指し、尊い命を守る。		警察庁	1 ・警察では、適正かつ緻密な科学的な交通事故事件捜査の推進により、客観的な証拠に基づいた事故原因の究明を図っている。 ・また、交通事故防止のための交通事故分析を実施していることから、今後も継続してまいりたい。
314	5 道路交通秩序の維持	事故多発交差点に交通事故自動記録装置を設置し、事故の捜査のみならず、事故態様を分析し、対策立案事業の企画支援		警察庁	1 交通事故の原因究明に資するため、常時録画式交差点カメラを整備し、客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等を図っている。
315	5 道路交通秩序の維持	交通犯罪の起訴率を上げることにより、車が凶器であることを認識させ、交通犯罪の抑止を図る。		法務省	3 検察官は、飽くまで法律と収集された証拠に基づき、起訴するか否かを個別に判断しているところであり、起訴率は、その判断の集積であることを御理解いただきたい。
316	6 救助・救急活動の充実	高エネルギー外傷受傷者の社会復帰率向上を主眼とした、専門性の高い救命救急センターの体制強化		厚生労働省	1 ・救命救急センターは、24時間体制で、重傷及び複数の診療科領域にわたる全ての重篤な救急患者に対する高度な診療機能を有している。 ・当該施設については、医療提供体制推進事業費補助金を用いてその整備を促しており、引き続き必要な支援を行ってまいりたい。
317	6 救助・救急活動の充実	災害時における確実な救助・救援		消防庁	1 ・平成28年3月(一部改正)の消防庁策定の「警防活動時等における安全管理マニュアル」に記載の、現場活動の注意点や活動要領に基づき二次災害の防止を図っている。特に高速道路上での事故発生時の場合、一般車両の通行による二次災害を防止するため、警察や関係機関を要請し、交通規制を早期に実施している。 ・災害発生時に安全・確実・迅速な救助活動を行うため、引き続き必要な装備の充実や教育訓練の推進を図っていく。 ・平成30年6月25日に「救急業務実施時における交通事故防止の徹底について」(消防庁救急企画室長通知)にて、救急搬送中の事故は、傷病者を医療機関へ緊急に搬送するという救急業務に極めて重大な影響を生じさせるとともに、消防に対する国民の信頼を損なうものでもあることから、交通関係法令の遵守、内部規程等で定める緊急車両運行要領等の遵守、安全管理体制の再点検の実施などを通じて交通事故防止を徹底するよう、都道府県及び各消防本部に対して周知している。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
318	7 被害者支援の充実と推進	被害者支援の更なる充実と推進のため、国側でも公的相談所や民間関係団体に関する情報提供を強化し、一元化した情報をWEB等で公開するなど。		警察庁 国土交通省	1 ・交通事故被害者等に対して、「被害者の手引」等を活用して、刑事手続の流れ、交通事故によって生じた損害の賠償を求める手続、ひき逃げ事件や無保険車両による交通事故の被害者に国が損害を填補する救済制度、各種窓口等について説明を行うとともに、交通事故被害者等からの要望を聴取するなど、その心情に配慮した相談活動を推進している。 ・警察庁のウェブサイト上には「警察による犯罪被害者支援ホームページ」を構築し、関係機関・団体等との連携について情報提供を行っているところであり、引き続きこうした情報提供に努める。
319	7 被害者支援の充実と推進	交通事故被害者に対する被害者支援団体紹介システムの確立		警察庁	1 ・交通事故被害者等に対して、「被害者の手引」等を活用して、刑事手続の流れ、交通事故によって生じた損害の賠償を求める手続、ひき逃げ事件や無保険車両による交通事故の被害者に国が損害を填補する救済制度、各種窓口等について説明を行うとともに、交通事故被害者等からの要望を聴取するなど、その心情に配慮した相談活動を推進している。
320	7 被害者支援の充実と推進	事故で介護が必要な被害者は、事故当初から搬送される病院は最長2ヶ月の急性期そしてその後はおおむね6ヶ月のリハビリ期をすぎると在宅か施設の利用が難しくなるので、この最長8ヶ月の間にちゃんとコーディネートできる団体と接触ができるようにすべきである。 ・社会保障(健保、労災をどう使うかの説明など) ・社会福祉(手帳3種類(身体、精神、療育)をいつ取得してどう活用できるかの説明など) ・賠償問題(どの時期で症状固定してどうやって次の人生に踏み出すために経済的地盤を固めるかの青写真の説明など) すくなくともこれら3つを同時に説明できるような人材が必要であるが、やはり事故で家族が負傷した経験者はより多くの情報をもっているため、そういった経験者へ被害者家族を導く手立てが必要である。		警察庁 国土交通省 厚生労働省	1 都道府県交通安全活動推進センターにおいては、交通事故に関する相談を受理するための相談員を設置し、事故捜査関係、損害賠償関係のほか、精神的被害関係等の相談を受理しているところである。
321	7 被害者支援の充実と推進	警察の捜査段階の早期における捜査情報の開示。		警察庁	1 警察では被害者連絡実施要領等に基づき、ひき逃げ事件、死亡又は全治3ヶ月以上の重傷の被害が生じた交通事故事件、危険運転致死傷罪の適用が見込まれる事件等を中心として交通事故被害者に対して、捜査への支障の有無等を勘案しつつ、できる限り交通事故事件の概要、捜査支援等に関する情報を提供できるよう努めている。
322	7 交通安全思想の普及徹底	自治体職員向けの遺族講演研修の積極的導入 各自治体担当者と接し、交通安全基本計画の利権と考え合わせると、交通安全のための教育や周知が進められている実感はありません。交通安全基本計画の存在すら知らない担当者に接したこともあります。例えば、一部の自治体だけが意欲的でも取り組みが全国で実施されなければ意味がありません。そんな現状を改善するため、各自治体職員向けの遺族の講演研修などをもっと積極的に導入してほしいと考えます。		内閣府	1 都道府県担当者が集まる場や、交通安全フォーラムなどにおいて、交通事故被害者遺族を招くなど取り組んできており、今後もこのような取組について検討して参りたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
323	7 被害者支援の充実と推進	<p>民事訴訟での遺族の二次被害防止策</p> <p>刑事裁判と民事裁判では目的が大きく異なります。民事裁判になると、加害者・加害者弁護士・保険会社の主張が荒唐無稽とも言える内容に転じます。保険会社にとってそうした主張は保険金減額という目的のためでしょうが、被害者や遺族の尊厳を踏みにじる主張が多く、その言葉のあまりのひどさにショックを受け、自殺を考える遺族もいるほどです。まさに「殺人的発言」だと言っても誇張にはなりません。医療記録などを調べて、正当な主張をすることは当然です。しかし被害者や遺族への明らかな冒瀆行為は二次被害以外の何物でもありません。「死」という結果に対し、どのような立場であっても、最低限の敬意は払うべきです。そもそも大元の加害者からして、刑事公判では「一生かけて誠心誠意謝罪していきます」と述べて執行猶予判決を得ておきながら、民事訴訟になるや一転して手のひらを返し、ただの一度も出廷せず、全て保険会社に任せ、以後音信不通になるパターンがほとんどです。また民事訴訟は確かに賠償額を定めるやり取りですが、被害者や遺族からすれば、お金で済む問題ではありません。お金で償うことは最低限当たり前のことですが、「償う」とは本来元に戻すことであり、奪った命は償いようがないからです。民事訴訟で、加害者やその弁護士がどんな主張をしてくるのか、あるいは当事者尋問でどんなことを聞いているのか、その全てを被害者や遺族は真剣に見ています。そんな被害者や遺族に対して、明らかに無理筋な荒唐無稽の主張や尋問をする加害者側弁護士も少なくありません。例えば、危篤状態でベッドからずり落ちた病院記録をあげて、報酬を渡して医師に意見書も書かせた上で、「この時に頭を打ったことが被害者の死因に違いない。交通事故とは因果関係がない」などと主張した弁護士もいます。また遺族が家族の死を受け入れられず、民事訴訟をずっと躊躇しており、日数が経ってからようやく決心して提訴したことについて、「遅延損害金が目当てだろう」と答弁書に書いてきた弁護士もいます。また裁判ではありませんが、高次脳機能障害の被害を負った被害者本人とその家族に面と向かい、「高次脳機能障害は…これですから」と言いながら、馬鹿にした表情で、指を頭の横で回す「クルクルパー」の動作をしてみせた保険会社担当者もいます。お金さえ払えばいいだろうという態度や、ダメ元でとりあえずなんでもかんでも主張だけしてみようという保険会社やその弁護士の態度に接して、遺族や被害者は殺意を感じる時すらあります。</p> <p>犯罪被害者等基本法第6条には「国民は、犯罪被害者等の名誉又は生活の平穏を害することのないよう十分に配慮」しなければならないと書いてあります。加害者、その代理人弁護士、背後にいる保険会社の社員らも、全て同じ「国民」であるはずですが、以上述べた「民事になると手のひら返し」は遺族間の常識ですが、そのような悪しき「風習」をなくし、これらの加害者側関係者による2次被害をなくすために、司法研修所、大学医学部、医師会、各保険会社、日本損害保険協会の全てにおいて、交通犯罪の被害者理解のために、研修の実施を強く推進してほしいと思います。</p>		<p>法務省</p> <p>文部科学省</p> <p>厚生労働省</p> <p>金融庁</p>	<p>1</p> <p>・司法研修所では、引き続き、交通犯罪の被害者を含む犯罪被害者一般についての理解を深める研修・カリキュラムを実施していくものと承知している。</p> <p>・大学医学部では、「医学教育モデル・コア・カリキュラム」等を通じて、PTSD等の精神的被害に関する知識・技能及び犯罪被害者等への理解を深める教育を推進している。</p> <p>・医師会では、救急患者の救命率及び社会復帰率の向上に資することを目的としたACLS(二次救命処置)研修や認知症高齢者による運転事故防止に向けた対応等の被害の軽減に向けた事業に取り組んでいるものと承知している。</p> <p>・損害保険会社や日本損害保険協会では、保険契約者のみならず交通事故の相手方となる被害者の心情にも寄り添った対応について研修を行っている。なお、日本損害保険協会が運営する自賠責保険運用益拠出事業において「被害者・その家族等の心のケア推進事業」等への支援を行っており、引き続きこうした取組みを進めていくものと承知している。</p>

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
324	7 被害者支援の充実と推進	<p>被害者支援のより一層の推進 被害者参加旅費等支援制度が開始されました。しかし託児をどうするか、有給休暇を取らなければならないことなど、裁判員に比べて、まだまだ被害者の現状は顧みられていません。せめて公判出廷時くらいは、裁判員と同じレベルの支援を受け、託児や有給休暇で困らない制度を進めてほしいと思います。厚生労働省からも犯罪被害者のための休暇制度が設けられていますが、全く浸透していないのが現実です。被害者参加をする場合は、従来の労働基準法で定められている有給休暇とは別の有給特別休暇の取得を義務付け、それを妨げる雇用主は罰し、被害者参加によって生活やキャリアに支障が及ばないようにする最低限の制度を整備してほしいと考えます。</p> <p>また保護観察官や被害者担当保護司を見ていると、まだまだ発想が加害者寄り、被害者の思いに接すること自体に慣れていないように感じます。特に交通事故の場合、加害者が実刑判決を受けて刑務所に収監されても、短期間で出所して保護観察に移行することが多いなか、保護観察の意味すら理解しないままの加害者も少なくないと感じています。また被害者・遺族が被害者支援に早期につながるができるよう、当会でも繰り返し各方面で訴えてきていることではありますが、まず被害に遭って最初に接する警察で、被害者支援を行う人や団体、窓口があることを必ず説明するようにしてほしいと思います。そうすることで被害者・遺族が孤独のうちに悶える苦しみを少しでも軽減させることが急務だと考えます。</p>		法務省 警察庁	<p>2 犯罪被害者等が、その被害に係る刑事に関する手続に適切に関与することができることを確保することは重要であって、政府として、以前からその実現に取り組んでいるところ。 裁判員制度等の他の制度との異同等を踏まえつつ、被害者に対しどのような環境整備が必要か、今後も慎重に検討を行ってまいりたい。</p> <p>1 法務省において、被害者担当の保護観察官及び保護観察所に配置されている被害者担当保護司に対して、犯罪被害者等やその支援に携わる実務家による講義の実施等、犯罪被害者等の置かれている現状や心情等への理解を深めるとともに、適切な対応を確実にを行うことを目的とした研修を実施しているところ、引き続き、研修内容の充実を図り、二次的被害の防止を徹底する。 また、法務省において、保護観察対象者が犯罪被害者等の置かれた立場や心情等について理解し、悔悟の情を深められるよう指導を実施しているところ、引き続き、これらの指導を適切に実施するとともに、指導内容の充実について検討する。</p>
325	7 被害者支援の充実と推進	<p>交通事故犠牲者の臓器提供時のあり方について 交通事故で死亡した場合、臓器移植ネットワークのコーディネーターが仲介して、遺族に臓器提供ドナーが勧められるケースがあります。家族を失った直後で心神喪失ともいべき状態の遺族に対し、臓器提供の承諾を強く迫ったという話も聞きます。コーディネーターが臓器提供の成立を焦り、遺族が嫌な思いをしたり、後々悔いを残すとしたら本末転倒な話です。 そんな状況をなくすため、臓器提供の判断や手続きの際は、コーディネーター単独ではなく、各自治体の被害者支援担当者も同席させる制度の確立が必要だと考えます。そうすることによって遺族の感情に寄り添った流れの中で、臓器提供するか否かを落ち着いて判断できる場を作り、遺族が後悔を残さず、納得できる臓器提供のあり方を目指してほしいと思っています。</p>		厚生労働省	<p>1 現在、臓器提供に至る流れとしては、脳死とされうると診断された方の家族が臓器提供に関する説明を希望した後、臓器移植ネットワークからコーディネーターが派遣されることとなっている。 また、臓器提供者家族がコーディネーターの説明を希望した場合でも心理的サポートを行う体制の強化は重要であり、臓器移植ネットワーク内に臨床心理士等を配置するなどの取り組みが検討されている。</p>

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
326	7 被害者支援の充実と推進	(交通犯罪や事故の)被害者からの視点を施策の基底に据えることは、命の尊厳が貫かれ、交通死傷被害ゼロの社会実現に直結します。深い被害者理解に基づく、被害者の視点からの法律制度構築や意識の醸成が安全な交通社会を創る上で肝要ですが、被害者支援の充実はその基を作ることでもあるからです。支援の充実によって、被害の当事者・遺族は、命の尊厳について語る勇気を得、社会の被害者理解は深まります。これまでの被害の頻発 被害者への無理解と偏見 被害者の孤立と社会不信 被害の頻発という負の連鎖を断ち切るためにも、11次計画において、被害者支援の充実と推進をいっそう強調する必要があります。		内閣府	1 第10次交通安全基本計画は、道路交通事故のない社会を目指して(基本的考え方)において、交通事故被害者の参加・協働を掲げるとともに、「被害者支援の充実と推進」は、講じようとする施策の一つの柱とされている。第11次計画を作成する際にも、被害者支援について検討を深めて参りたい。
327	7 被害者支援の充実と推進	行政の交通事故相談所などを利用する際、損害賠償などお金の話が中心と聞く。また、日弁連の相談所も同様。しかしながら、交通事故被害者は、刑事処分に関心が高いものも多い。また、死亡事件の遺族や高度障害を負った被害者自身、家族については、強い喪失体験となる。そのため刑事手続きに詳しい相談員の養成や遺族にはグリーンケアのできる相談員の配置が必要と思われる。あるいは、既存の機関との連携の中で、総合的な支援が必要。		国土交通省 警察庁	1 ・交通事故相談員支援事業における研修等の実施により、引き続き、相談員の資質向上や必要に応じて関係機関との連携に努めてまいりたい。 ・なお、都道府県交通安全活動推進センターにおいては、交通事故に関する相談を受理するための相談員を設置し、事故捜査関係、損害賠償関係のほか精神的被害関係等の相談を受理しているところであり、全国交通安全推進センターでは、交通事故に関する相談に応ずる業務を担当するもの等に対する研修を定期的に行っている。
328	7 被害者支援の充実と推進	・警察庁が推進する「いのちの大切さを学ぶ教室」の道路交通バージョンを計画的に増やす。 ・全国交通安全週間の従来の形式的な進め方を見直すと共に、最も国民に近い道路交通被害者遺族方「生の声」を届ける機会として活かす。 ・「人命尊重」「高齢者・子供の安全確保」「自転車の安全確保」等を最も切実に実感し、日々考えているのは被害者遺族に他ならない。国が協働するに十分値する立場と言える。道路交通の今後の安全・安心の計画及び施策推進にとって新規視点「犠牲者家族との協働について」を設けることが、これまでにない事故抑止の一面を打ち出していくと考える。 ・会社経営者・営業車両運転者、地方自治体職員・公用車両運転者、自動車教習所教官・職員、自動運転車両開発関係者、学校等で、安全に行動する(子供を含む)国民を増やす方法として、「道路交通被害者遺族の生の声」が最も有用である。あらゆる法及び機会を運用し、ルール遵守者の裾野を着実に広げることが基本計画にないのは疑問であり、勿体ない。		警察庁	1 各種交通安全教室等において、遺族の手記等を活用するなど交通事故の悲惨さ、交通安全の重要性について教育しているところであり、今後も継続して取り組んでまいりたい。
329	8 研究開発及び調査研究の充実	自動運転を踏まえた交通インフラに関する交通安全対策技術確立対策として研究開発投資の継続的な充実を期待する。交通インフラ分野においては、基礎研究、実装、実証実験及び標準化の順序で研究開発が実施されることが一般的であることから、相当程度長期にわたって研究開発投資が必要になります。現在推進されているSIP事業においては、継続的な研究開発投資が行われてきており、研究開発を担う立場からは、極めて有効な支えとなってきていますので、SIP事業またはそれに相当する持続的な研究開発投資を期待します。	自動車運転者	内閣府 国土交通省 警察庁 内閣官房 総務省 経済産業省	1 内閣府及び関係省庁は、戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)において、交通事故の低減、交通渋滞の削減、交通制約者のモビリティ確保等の社会的課題の解決等に貢献するべく、自動運転の研究開発を、実証実験、基盤技術開発、社会的受容性の醸成、国際連携の強化を4つの柱として、府省連携、産学官連携で、基礎研究から実用化、事業化まで一貫通貫で推進しているところ。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	施策の主な対象	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
330	8 研究開発及び調査研究の充実	研究開発及び調査研究の充実 急速に進展する自動運転技術を積極的に活用した更なる交通安全対策を実施するため、官民が一体となって交通安全に関する研究開発及び調査研究を進めていくことが必要であると考え。特に、諸外国に先駆けて高齢化が急速に進展する我が国においては、国民が生涯にわたり社会参加する機会を得て充実した生活を営む上で、加齢による身体変化を技術や社会により支援し、高齢者や交通弱者も社会的に自立できる社会を目指していくことが不可欠であり、「人」「車」「道」それぞれの面でのいっそうの技術の進展が期待される。	自動車運転者	内閣府 国土交通省 警察庁 内閣官房 総務省 経済産業省	1 内閣府及び関係省庁は、戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)において、交通事故の低減、交通渋滞の削減、交通制約者のモビリティ確保等の社会的課題の解決等へ貢献するべく、自動運転の研究開発を、実証実験、基盤技術開発、社会的受容性の醸成、国際連携の強化を4つの柱として、府省連携、産学官連携で、基礎研究から実用化、事業化まで一貫通貫で推進しているところ。
331	8 研究開発及び調査研究の充実	AIの導入による全国共通の交通事故分析システムの確立 国主導によるAIを導入した交通事故分析システムソフトの開発と同システムによる事故分析結果に基づく対策を実施する	自動車運転者	警察庁	2 AIの導入については、技術動向や市場流通状況を注視の上、交通事故分析への有用性等について検討を行ってまいりたい。
332	8 研究開発及び調査研究の充実	先進的な安全機器等の普及 ・交通安全機器等への補助制度の充実 ・出合頭事故防止に有効な機器等の開発への技術的な支援 ・自動運転技術の確立		国土交通省	1 ・先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援を行ってきたところであり、引き続き、ASVの普及を促進する。 ・衝突被害軽減ブレーキ等の技術開発・普及を促進してきた。事故防止に資する先進安全技術の開発・普及を引き続き促進する。 ・令和2年4月には自動運転車の保安基準を策定したところであり、これを適格に運用することにより、安全な自動運転車の開発・実用化・普及の促進に取り組んでいく。
333	8 研究開発及び調査研究の充実	事故抑止に向けた効果的な分析及び取組方法の事例の紹介 国独自で考案したもので各県の事例紹介等は除く 分析ツール等の開発、提供		警察庁 国土交通省	2 現在の交通事故分析手法を整理し、より有効な手法とすべく検討を進めてまいりたい。

上記の「今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策」以外の類似した意見の件数は以下のとおり。

- ・サポカー・後付け安全運転支援装置の普及促進:143件
- ・高齢運転者に係る運転免許制度の改正:49件
- ・高齢者の移動手手段の確保:41件
- ・運転免許証自主返納の促進:33件
- ・自動運転車の普及:24件
- ・自転車に係る交通安全対策の推進(自転車保険の普及、自転車道の整備、交通安全教育の徹底、取締り強化):19件
- ・子供、外国人、運転者に対する交通安全教育の推進:16件
- ・あおり運転等に対する罰則の強化:11件
- ・地方公共団体における交通安全対策の予算の増額:10件
- ・ながら運転に係る対策強化:9件
- ・ドライブレコーダーの普及促進:9件
- ・生活道路・通園路・通学路における安全対策の推進:9件
- ・歩行者に係る交通安全対策の推進(歩道の整備、歩行者優先・交通安全の徹底):8件

○ 鉄道交通

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	視点	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
1	1 鉄道交通環境の整備	鉄道交通の安全対策に必要される設備等の設置に関する補助制度の拡充。	利用者等の関係する事故の防止	国土交通省	1 鉄道事業者が実施する安全対策(豪雨対策、浸水対策、耐震対策等)に対して補助金による支援を実施しているところであり、引き続き、必要な予算の確保に努めるとともに、補助制度の拡充については、鉄道事業者の要望を調査しつつ検討を行って参りたい。
2	1 鉄道交通環境の整備	地域鉄道の安全対策に対する国補助について、必要な予算の確保と財政支援の拡充		国土交通省	1 経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者を対象に、レール、マクラギ、車両の更新など、安全性の向上に必要な施設整備に対して補助を行っているところ。引き続き、必要な予算の確保に取り組んで参りたい。
3	1 鉄道交通環境の整備	地方鉄道の交通安全システムの支援		国土交通省	1 経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者を対象に、レール、マクラギ、車両の更新など、安全性の向上に必要な施設整備に対して補助を行っているところである。
4	1 鉄道交通環境の整備	駅における安全対策として、地方自治体及び鉄道事業者が行う事業に対しさらなる補助の拡充を期待する。		国土交通省	1 鉄道事業者が実施する駅の耐震対策等に対して補助金による支援を実施しているところであり、引き続き、必要な予算の確保に努めて参りたい。
5	1 鉄道交通環境の整備 3 鉄道の安全な運行の確保	プラットホームでの事故防止対策でのホームドア設置及び各種工事等への補助金等の支援の充実を期待する。		国土交通省	1 ホームドアは、列車との接触・ホームからの転落防止のための設備として非常に効果が高く、その整備を推進していくことが重要であると認識しており、今後も引き続き、所要の予算の確保や税制措置の継続に努めて参りたい。 また、安全対策(豪雨対策、浸水対策、耐震対策等)に対して補助金による支援を実施しているところであり、引き続き、必要な予算の確保に努めて参りたい。
6	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	ホームドアの早期全国設置	重大な列車事故の未然防止 利用者等の関係する事故の防止	国土交通省	1 平成30年度末現在、ホームドアは全国で783駅まで整備が進んでおり、今後も引き続き、所要の予算の確保等に努めるとともに、地方公共団体や鉄道事業者と連携して整備を推進して参りたい。
7	1 鉄道交通環境の整備	ホームドアの更なる普及		国土交通省	1 平成30年度末現在、ホームドアは全国で784駅まで整備が進んでおり、今後も引き続き、所要の予算の確保等に努めるとともに、地方公共団体や鉄道事業者と連携して整備を推進して参りたい。
8	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	ホーム下転落等対策として早期発見のシステムを期待する。	利用者等の関係する事故の防止	国土交通省	1 鉄道事業者等において、カメラやセンサーを用いた転落検知システムに関する取り組みが進められているものと承知しており、このような状況を踏まえ、必要な取り組みを行って参りたい。
9	1 鉄道交通環境の整備	駅のバリアフリー化の整備に対する支援など財政措置の拡充を期待する。	利用者等の関係する事故の防止	国土交通省	1 鉄道駅のバリアフリー化については地方自治体や鉄道事業者と連携しながら整備を進めていますが、今後も引き続き、所要の予算の確保や税制措置の継続に努めて参りたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	視点	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
10	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	線路内立ち入り防止対策	重大な列車事故の未然防止 利用者等の関係する事故の防止	国土交通省	1 線路内の立ち入り防止策については、線路に立ち入るおそれがある場所には、防護設備の設置を求めているところである。また、「鉄道の安全利用に関する手引き」を公表する等により、鉄道の安全に関する知識の普及を図り、その防止に努めているところである。
11	1 鉄道交通環境の整備	技術力の維持・向上 自然災害が多発しかつ広域化しており、鉄道事故による人的被害の拡大が懸念されます。予防安全。		国土交通省	1 関係機関と連携し、計画運休の深化を図って参りたい。また、鉄道事業者が実施する安全対策(豪雨対策、浸水対策、耐震対策等)に対して補助金による支援を実施しているところであり、引き続き、必要な予算の確保に努めて参りたい。
12	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	防災・減災対策の強化として鉄道ネットワーク情報の包括化を期待する。	利用者等の関係する事故の防止	国土交通省	1 関係機関と連携し、計画運休の深化を図って参りたい。
13	1 鉄道交通環境の整備 3 鉄道の安全な運行の確保	鉄道事業者が保有していない土地からの災害リスクに対して、樹木伐採や倒壊の恐れのある構築物等の改修を土地所有者に義務付ける仕組みの構築を期待する。	重大な列車事故の未然防止 利用者等の関係する事故の防止	国土交通省	1 現在、外部の有識者等からなる「鉄道用地外からの災害対応検討会」を立ち上げて検討を進めている。
14	1 鉄道交通環境の整備 3 鉄道の安全な運行の確保	台風の接近等の異常気象時に鉄軌道事業者が行ういわゆる計画運休及び運転再開時について、国や地方自治体が主導して社会的理解の醸成。また、鉄道利用者の出勤抑制を経済団体等への要請。	利用者等の関係する事故の防止	国土交通省	1 計画運休に関する社会的理解の醸成については、計画運休実施時に有効な対応(テレワーク・時差出勤等)を採った企業の事例を調査した上でパンフレットやウェブサイトを通じて紹介するなど、更なる社会的理解の醸成を進めて参りたい。
15	2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	・鉄道利用に関するルール・マナーの教育・啓発。 ・インバウンド旅客へのマナー・ルールについて、国としてSNS等を活用し、統一して発信、周知	利用者等の関係する事故の防止	国土交通省	1 鉄道を安全に利用するための啓発活動については、第10次計画にも同趣旨が反映されており、引き続き第11次計画にも反映させて参りたい。 また、インバウンド旅客へのマナー・ルールの発信・周知については、観光庁において動画を作成し自由に放映できる形で公開しているほか、観光庁YouTubeチャンネルや日本政府観光局が提供するアプリ等において周知している。
16	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	踏切道以外での線路横断箇所について、沿線住民に対し、国からも自治体に対しての働きかけ。	利用者等の関係する事故の防止	国土交通省	1 線路内の立ち入り防止策については、線路に立ち入るおそれがある場所には、防護設備の設置を求めているところである。また、「鉄道の安全利用に関する手引き」を公表する等により、鉄道の安全に関する知識の普及を図り、その防止に努めているところである。
17	3 鉄道の安全な運行の確保 4 鉄道車両の安全性の確保	安全輸送の確保のための施設・車両の維持、補修及び更新に対する補助制度の維持・拡大。特に厳しい経営の地域鉄道に対する補助制度の拡充	重大な列車事故の未然防止 利用者等の関係する事故の防止	国土交通省	1 経営基盤の脆弱な地域鉄道事業者を対象に、レール、マクラギ、車両の更新など、安全性の向上に必要な施設整備に対して補助を行っているところです。引き続き、必要な予算の確保に取り組んでまいりたいと考えている。
18	3 鉄道の安全な運行の確保	年々激化する自然災害に対する情報伝達(防災、減災)が重要であると認識しており、台風接近時の更なる気象庁等からの災害情報の共有と国民への呼びかけを期待する。		気象庁	1 台風や大雨等の予測精度の向上等による防災気象情報の充実、及びその伝え方の改善等を通じて、防災、減災に貢献して参りたい。
19	3 鉄道の安全な運行の確保	計画運休や運転再開を検討するために、気象庁から発信される気象予測力の向上を期待する。	重大な列車事故の未然防止 利用者等の関係する事故の防止	気象庁	1 気象予測の精度、特に台風の予測精度を向上させるよう技術開発を進め、防災気象情報の質的向上を図って参りたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	視点	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
20	7 鉄道事故等の原因究明と再発防止	大規模な事故等が発生した場合の再発防止対策として運転事故報告書の早期公表を期待する。	重大な列車事故の未然防止	国土交通省	1 運輸安全委員会については、機動的、集中的な事故調査官の配置等による事実調査の迅速な実施の等により、早期の原因究明、報告書の公表を図っているところである。また、報告書の公表前であっても、必要に応じて経過報告や情報提供を行っている。国土交通省においては、必要に応じ地方運輸局を通じて、保安情報を提供している。

○ 踏切道

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
1	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の促進	踏切道拡幅の規制緩和	国土交通省	1 踏切道は、踏切事故の防止及び道路交通の円滑化のため、立体交差化、統廃合等によりその除却に努めるべきものであるが、踏切道に歩道がないか歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性にかんがみ、踏切道の統廃合を行わずに実施できることとしている。また、近隣の踏切道の有無、地域状況等からの統廃合が早期に実施できない場合には、拡幅を実施することができることとしている。
2	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の促進	踏切道のバリアフリー化に努める。事故のあった踏切道には凹凸がある。踏切道の入り口は広くても中は狭い。	国土交通省	1 平成27年10月にとりまとめた「高齢者等の踏切事故防止対策について」において検討した踏切事故防止対策に基づき、踏切道内の平滑化等を推進している。
3	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の促進	踏切を通行する人からみた停止線からの踏切通過列車の見通しを確保し維持する。電車運転士からの見通しの確保は定期的に行われているが、踏切利用者からの対策が不十分である。	国土交通省	1 雑草の刈り取りを行うなど、鉄道施設等の維持管理及び補修を適切に実施し、列車の見通しを確保している。
4	2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	すべての踏切道に遮断機を設置する。遮断機のない踏切では、事故が繰り返されている。物理的に通行を遮断することが必要である。	国土交通省	1 踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の整備に努めている。
5	2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	人検知の踏切安全装置が必要である。現在、踏切道を通行する人が、踏切道に取り残されたときに、人を検知して電車が踏切手前で安全に停止できるよう対策を進める。	国土交通省	1 自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して、必要に応じ、障害物検知装置を整備している。
6	2 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の促進	踏切道改良促進法の運用を推進する。加えて、指定されている踏切道以外にも課題のある踏切道もあり、リスクの見直しと安全対策が望まれる。	国土交通省	1 踏切道改良促進法に基づき、踏切対策を推進して参りたい。 また、指定されている踏切道以外の課題のある踏切道については、今後も指定等を行うなど検討を行って参りたい。
7	3 踏切道の統廃合の促進	踏切における事故防止対策として、踏切の廃止・統廃合を期待する	国土交通省	1 近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進している。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
8	4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	すべての踏切死亡事故の事故調査が必要である。事故原因を調査して原因を明らかにしなくては事故を無くす対策を見出すことはできない。	国土交通省 警察庁	1 踏切事故においては、鉄道事業者より「鉄道事故等報告規則」に基づき、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、国土交通省において年度ごとに整理・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。また、踏切死亡事故のうち事故リスクが高い遮断機が設置されていない踏切における死亡事故については、事故による死亡者数減少を目指して、運輸安全委員会において事故等調査を行い報告書を公表している。
9	4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	事故情報の充実と公開を一層進めることである。	国土交通省 警察庁	1 踏切事故においては、鉄道事業者より「鉄道事故等報告規則」に基づき、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、国土交通省において年度ごとに整理・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。また、踏切死亡事故のうち事故リスクが高い遮断機が設置されていない踏切における死亡事故については、事故による死亡者数減少を目指して、運輸安全委員会において事故等調査を行い報告書を公表している。
10	4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	被害者支援の充実と推進を図ることが必要である。	国土交通省	1 被害者支援については、一義的には事業者が対応すべきものと考えており、これまでも事業者を指導してきているところであるが、これからも必要に応じて適切に対応して参りたい。
11	4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	「計画の基本理念」についての私たちの意見は次の通りである。 a)「事故調査体制の充実」の項目を設定し、中期的な目標に挙げることが必要である。事故を無くすには、なぜ事故が起きたのかを調査することが必要であり各交通における事故調査体制を充実させることが肝要である。 b)「事故情報の共有・公開」の項目を設ける。又、事故当事者の年齢や性別などは、事故の分析に必要であり、事故情報は当該事業者だけでなく、技術者や研究者、市民等各方面で共有されるべきと考える。事故情報は再発防止や未然防止という公益性があり、交通安全に資するからである。	国土交通省	1 a)事故調査体制に関しては、鉄道交通の安全に関する施策の柱である[鉄道事故等の原因究明と再発防止]において記述している。 b)踏切事故についても、国土交通省において年度毎に整理・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」として死傷者の年齢、性別も含め公表している。運輸安全委員会の公表する報告書においても事故当事者の年齢や性別などの事故情報については、事故等調査報告書に記載し公表を行っている。

○ 航空交通

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	視点	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
1	1 航空安全プログラムの更なる推進	BASA締約国における海外でのシミュレーター訓練を正規の訓練、審査時間となるように 本邦内シミュレーターと同様の扱いをする。	航空安全対策の深化・高度化	国土交通省	1 シミュレータの分野については、現状そのニーズの少なさから相手国の意向によりBASA締結には至らないため、外国のシミュレータ認定に係る技術データを活用した我が国の認定検査の簡略化、模擬飛行装置等認定要領等の国際調和等の方法により合理化を進めていく。
2	1 航空安全プログラムの更なる推進	航空の安全に寄与する運航現場におけるヒヤリハット情報の収集、分析、周知体制の強化	航空安全対策の深化・高度化	国土交通省	1 現在設置されている航空安全情報自発報告サイトについて、煩雑な入力フォーマットの改善、検索機能の追加等の性能向上をはかり、使い勝手を向上させるとともに、引き続き関係会合等において当該報告制度の更なる啓蒙、普及促進活動をおこない、安全情報の収集、分析、周知体制を強化して参りたい。
3	1 航空安全プログラムの更なる推進	業界内での安全情報共有化の更なる向上		国土交通省	1 安全情報共有化の更なる向上のため、航空安全情報管理・提供システム(ASIMS)の更新を予定しており、検討を進めている。
4	2 航空機の安全な運航の確保	・地方空港の整備 滑走路中心線灯の設置 進入灯の設置 滑走路の延長		国土交通省	1 航空灯火(滑走路中心線灯、進入灯)については、国際民間航空機関(ICAO)に基づく航空法に従い、整備を行っている。 3 滑走路の延長については、空港の特性、就航路線、就航機材等を踏まえたうえで検討が必要であるが、ご意見の対象空港等が不明のため、検討困難である。
5	2 航空機の安全な運航の確保	国としての回転翼操縦士の養成機関の設置を期待する 操縦士不足が深刻であり、民間事業者で操縦士を育成するには養成費用の問題もあり限界がある。		国土交通省	3 現状、私立大学、航空専門学校、訓練事業会社等の民間の回転翼操縦士養成機関の定員にも余裕があり、養成のキャパシティは十分に確保されていることから、国として回転翼操縦士の養成機関を設ける状況にない。
6	2 航空機の安全な運航の確保	空域を共有する為、航空機・無人機相互の安全確保の観点から、航空機の管制情報、無人航空機のUTM、飛行情報共有システムとの飛行情報の一元管理の必要性の検討を進める。		国土交通省	1 政府としても今後の無人航空機の利活用の状況を踏まえた先進的な運航管理の仕組みを実現することは重要であると考えている。頂いたご意見等もふまえつつ、引き続き運航管理に係る必要な制度整備について検討を進めてまいりたい。
7	2 航空機の安全な運航の確保 3 航空機の安全性の確保	ATECが事務局となっている航空安全情報自発報告制度(VOICES)が機能しており、各分野共に報告される件数が徐々に増えてきているが、管制官からの報告が運航現場からの報告に比べて少ないという課題がある。なおこの件に関してはすでにATECから当局に対して要望が出されている。		国土交通省	1 関係者の意見交換会や講習会等の機会に、航空運送分野以外の分野について報告数の増加を図るため働きかけを行い、当該報告を要請してきたところである。今後も多くのリスク分析のためには多くの情報が必要であることを引き続き説明し、報告意識の向上に努めて参りたい。
8	2 航空機の安全な運航の確保 3 航空機の安全性の確保	本邦航空運送事業者に対して国が講じる安全施策が小型航空機(プレジャー)運航者の安全向上に適合している訳ではない。運航機体や飛行目的にミートした施策を講じる事が大切		国土交通省	1 小型航空機の運航者については、「小型航空機等に係る安全推進委員会」を定期的開催し、小型航空機の安全対策の構築に係る調査・検討を行うとともに、新たな安全対策等の取組みを推進している。また、安全講習会の開催やメールマガジンの配信等を通じて安全啓発活動の取組みを行っている。引き続き、これらの取組みを通じて小型航空機の運航者の安全向上に努めて参りたい。
9	2 航空機の安全な運航の確保 5 無人航空機の安全対策	FLARMの導入に向けた電波周波数の割り当てを期待する。	航空安全対策の深化・高度化	総務省	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る。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。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	視点	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
10	4 航空交通環境の整備	空飛ぶ車の実用化に向けた法整備		国土交通省	1 空飛ぶクルマの実現を目指し、空の移動革命に向けたロードマップに基づき必要な環境整備に取り組んで参りたい。
11	4 航空交通環境の整備	小型機のRNAV運航の推進 効率的で安全な運航が可能な低高度IFRの環境整備を期待する。		国土交通省	1 産学官で連携し、小型航空機用低高度RNAV経路の設定を進めている。 今後、ユーザーニーズを踏まえ、更なる経路の設定を進めていく。
12	4 航空交通環境の整備	首都圏において小型機、ヘリコプターが計器飛行方式での出発、着陸が可能な空港を設置する	新技術・産業発展に伴う安全行政の新たな展開	国土交通省	2 天候等に左右されない小型機・ヘリコプターの安定的な運航のため、首都圏において、小型機・ヘリコプターが計器飛行方式で離着陸が可能な空港の設置が求められていることは理解しているが、その実現のためには、羽田空港・成田空港等の離着陸機との安全間隔確保等の観点から、慎重な検討が必要であると考えている。
13	4 航空交通環境の整備	飛行情報共有システムに関し以下要望したい。 動態管理システムを搭載している有人航空機の機数は少なく、飛行情報共有システムが有効に活用されていない。動態管理システムの機体への搭載を増やすなどの方策が必要。	航空安全対策の深化・高度化	国土交通省	3 現状位置情報を把握できていない有人航空機の位置情報をどのように把握するのかというご懸念に基づくご意見と考える。有人航空機との情報共有の在り方については、頂いたご意見を踏まえて引き続き検討して参りたい。
14	4 航空交通環境の整備	SBAS LPVアプローチへの空港施設対応	新技術・産業発展に伴う安全行政の新たな展開	国土交通省	1 令和2年度より衛星航法サービスの高度化に係る整備事業を実施し、令和7年度より全国へSBAS-LPVの提供を計画している。
15	5 無人航空機の安全対策	無人航空機との衝突防止の施策 有人航空機、特に低高度を飛行する回転翼航空機との接近、衝突防止の施策を期待する。		国土交通省	1 航空機と無人航空機の衝突回避ルールについては、150m以上の高度における無人航空機の飛行を禁止することで空域の分離を図ってきたことに加え、昨年の航空法改正により、無人航空機を飛行させる者の遵守事項として、航空機又は他の無人航空機との衝突を予防するよう飛行させることを定めたところであるが、頂いたご意見も踏まえつつ、引き続き安全対策に係る検討を進めて参りたい。
16	5 無人航空機の安全対策	無人航空機が許可無く飛行できる150m以下の空域にあっても、多数の航空機(場外離着場での運航機は、2014年度回転翼25万回以上の離着陸の実績)が運航しているとの認識に立った衝突回避のためのルールの整備を行って頂きたい。		国土交通省	1 航空機と無人航空機の衝突回避ルールについては、150m以上の高度における無人航空機の飛行を禁止することで空域の分離を図ってきたことに加え、昨年の航空法改正により、無人航空機を飛行させる者の遵守事項として、航空機又は他の無人航空機との衝突を予防するよう飛行させることを定めたところであるが、頂いたご意見も踏まえつつ、引き続き安全対策に係る検討を進めて参りたい。
17	5 無人航空機の安全対策	航空機から無人航空機の視認は困難であることから、無人航空機が有人航空機を回避すること、また進路権は有人航空機にある事を前提にした安全対策。		国土交通省	1 航空機と無人航空機の衝突回避ルールについては、150m以上の高度における無人航空機の飛行を禁止することで空域の分離を図ってきたことに加え、昨年の航空法改正により、無人航空機を飛行させる者の遵守事項として、航空機又は他の無人航空機との衝突を予防するよう飛行させることを定めたところであるが、頂いたご意見も踏まえつつ、引き続き安全対策に係る検討を進めて参りたい。

整理番号	施策の柱	今後、2025年度までに国に期待する主な交通事故対策	視点	関係省庁	意見に対する関係省庁からの回答
18	5 無人航空機の安全対策 6 航空交通の安全に関する研究開発の推進	<p>・航空従事者不足から高齢者雇用拡大によるヒューマンエラー対策</p> <p>・無人航空機など新技術により需要拡大に合わせた産業発展と航空安全への自己責任化への移行改革</p> <p>昨今、ドローンを活用した取り組みが活発になってきた。これからの将来このようなドローンへの期待の高まりには、先進国を中心とする少子高齢化社会における慢性的な労働力不足、そして、人件費高騰による省力化・無人化の促進と低コスト化、サービスの向上が急務となってきた社会的背景がある。小規模の航空事業者においては、働き方改革や要員不足、管理コストの拡大からも企業継続は困難となり企業は退廃していきます。</p> <p>航空安全への取組に大小はないと思われませんが、事業としては、機種や大きさ(大型機/中型機/小型機/自家用)と大企業から個人まで、ましてや航空産業の発展性から「有人ドローン」に近い将来実現化がされ需要拡大が見込まれるうえでは、現行政から規制からでは限界と困難が極まれます。同じ物差しで安全を規制するのではなく規模や組織、輸送人数に応じた規制緩和を施し、ある程度の自己責任化への移行改革を望みたい。</p>	航空需要増への対応及び安全維持・向上の一体的推進 新技術・産業発展に伴う安全行政の新たな展開	国土交通省	<p>1 <前段> 航空需要拡大に対応するため、本邦航空運送事業者は、航空運送事業に乗務する60歳以上の航空機乗組員について、航空身体検査に加えて追加の付加検査の実施や、加齢の影響が考えられる定期審査の結果等を社内で共有し必要に応じて対策が講じられる体制の整備、更に65歳以上の乗組員を乗務させる場合は、緊急時における対応訓練の実施や乗務時間の制限を設けることなどの安全対策を実施したうえで高齢者雇用の拡大を図っている。また、航空局においては、定期審査の結果を含め、対象なる乗組員の現状について毎年実態を調査し、検証を行っている。</p> <p>2 <無人航空機関係> ご意見内容が不明確な部分がありますが、一律の規制が適用されることへのご懸念と理解しました。無人航空機の今後の制度検討に際しては、機体の仕様や運航形態等に応じたりスクをもとに適切な安全対策を適用するような考え方を適用することも念頭に検討して参りたい。</p>
19	7 航空事故等の原因究明と再発防止	<p>施策過多の解消</p> <p>近年、ある事象が発生するとケースクローズを急ぐため矢継ぎ早に国が対応策(ルール化)を講じる事が多い。しかしながら、ルールの発効後に当該ルールの適否について検証を行い必要に応じて定めたルールの見直しや廃止を適切に検討する制度が薄いようである、PDCAをしっかりと回すことは必要である</p>		国土交通省	<p>1 必要に応じてルールの見直しを行うことができるよう、事業者に対しては安全監査等においてその適用状況をフォローアップしている。また、「航空安全技術規制に関する目安箱」を設置して航空の技術的な規制・運用の見直しを行っている。引き続きルールの適切性について検討して参りたい。</p>