

専門委員意見一覧表(第2回)

資料3

整理番号	第10次交通安全基本計画における項目						専門委員名	意見	第11次交通安全基本計画中間案への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)			
1	第1部 第2部 第3部	-	-	-	計画の基本理念	-	三好委員	・交通事故のない世界を、「ゼロ」という言葉にすることは賛成。各自治体でゼロを目指して頑張っていくというのいい。毎日防災無線を使用して「ゼロを目指しましょう」と流してもいいのでは。 ・スウェーデン等で取り入れられている「ビジョン・ゼロ」は、長期的には道路交通事故死者数及び重傷者数のゼロを目指し、各種対策を推進するとしている。我が国の交通安全基本計画では、第8次交通安全基本計画(平成18年)から、「交通事故のない社会」を、交通事故死者数及び重傷者数のゼロだけでなく、さらに交通事故自体が発生しない社会を意味するものとして、副題や本文中に記載してきた。第11次交通安全基本計画中間案では、究極的には交通事故のない社会を目指すことを引き続き記載し、そのための長期的な目標として「死者数及び重傷者数をゼロに近づける」ことを明記している。【内閣府】 ・防災無線を使用した広報については、1部1章1節3、地域の実情を踏まえた施策の推進において、「都道府県、市区町村等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行う」旨記載しているほか、1部1章3節-(6)地域が一体となった交通安全対策の推進において、「地域に根ざした交通安全の課題に取り組む」「インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める」旨記載しているところであり、今後、より一層地方自治体等との連携を強化し、各種交通安全対策を推進していく。【内閣府】	
2	第1部 第2部 第3部				計画の基本理念	-	三国委員	・「子供の交通事故死者数0」を目指すとか、ターゲットを絞ってもいい。ただし子供の交通行動をする機会を妨げることなく。 ・第11次交通安全基本計画中間案の基本理念には、「究極的には交通事故のない社会を目指す」旨記載するほか、1部1章3節-(1)高齢者及び子供の安全確保において、「子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。」旨記載する。また、1部1章3節-(2)歩行者及び自転車の安全確保において「未就学児の散歩経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路において横断歩道の設置や維持管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。」と記載するとともに、関係省庁との連携を強化して子供の交通事故防止対策を推進していく。【内閣府】	
3	第1部 第2部 第3部				計画の基本理念		中土委員	・交通事故のない社会を目指して「交通事故「ゼロ」社会を目指してに変わられないのか」。 ・スウェーデン等で取り入れられている「ビジョン・ゼロ」は、長期的には道路交通事故死者数及び重傷者数のゼロを目指し、各種対策を推進するとしている。我が国の交通安全基本計画では、第8次交通安全基本計画(平成18年)から、「交通事故のない社会」を、交通事故死者数及び重傷者数のゼロだけでなく、さらに交通事故自体が発生しない社会を意味するものとして、副題や本文中に記載してきた。第11次交通安全基本計画中間案では、究極的には交通事故のない社会を目指すことを引き続き記載し、そのための長期的な目標として「死者数及び重傷者数をゼロに近づける」ことを明記している。【内閣府】	
4	第1部 第2部 第3部				計画の基本理念		中土委員	・基本理念に被害者の救済や支援が謳われていない。 ・第11次交通安全基本計画中間案においては、基本理念の【人優先の交通安全思想】において、「交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。」と記載したほか、3、横断的の重要な事項(1)救助・救急活動及び被害者支援の充実において、「交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。」と記載している。【内閣府】	
5	第1部 第2部 第3部				計画の基本理念		中土委員	・2005年の国連で定められた「世界道路交通犠牲者の日」(11月の第3日曜日)をもっと国民に意識してもらうなどの取り組みがあるとよい。 ・内閣府においては、長年にわたって春・秋の全国交通安全運動を実施しており、すでに国民の間に広く定着しているところであり、同運動において、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ることとしているほか、交通安全関連行事において交通事故犠牲者に対する黙とうを行うなど、哀悼の意を示しているところである。ご意見にあるとおり、「世界道路交通犠牲者の日」については、各種団体等において様々な取組が行われていることから、必要に応じて協力してまいりたいと考える。【内閣府】	
6	第1部 第2部 第3部				計画の基本理念		三国委員 水野委員 久保田委員	・「ビジョン・ゼロ」の考え方を取り入れてもいいのではないかと。 ・スウェーデン等で取り入れられている「ビジョン・ゼロ」は、長期的には道路交通事故死者数及び重傷者数のゼロを目指し、各種対策を推進するとしている。我が国の交通安全基本計画では、第8次交通安全基本計画(平成18年)から、「交通事故のない社会」を、交通事故死者数及び重傷者数のゼロだけでなく、さらに交通事故自体が発生しない社会を意味するものとして、副題や本文中に記載してきた。第11次交通安全基本計画中間案では、究極的には交通事故のない社会を目指すことを引き続き記載し、そのための長期的な目標として「死者数及び重傷者数をゼロに近づける」ことを明記している。【内閣府】	
7	第1部 第2部 第3部				計画の基本理念		久保田委員	・「交通事故のない社会」という理念から、具体的な政策としてのVision Zeroにいずれ移行すべきことは自明。 ・現段階では、まだ現実的とは言えないがZeroを見据えた目標設定をしてもよい時期と考える。 ・国民的同意の得られるターゲットを順次設定し、段階的にZeroを目指すような目標設定の仕方をする。 ・近年の状況を踏まえ、通学路からZeroを目指すことが良いと考えている。 ・スウェーデン等で取り入れられている「ビジョン・ゼロ」は、長期的には道路交通事故死者数及び重傷者数のゼロを目指し、各種対策を推進するとしている。我が国の交通安全基本計画では、第8次交通安全基本計画(平成18年)から、「交通事故のない社会」を、交通事故死者数及び重傷者数のゼロだけでなく、さらに交通事故自体が発生しない社会を意味するものとして、副題や本文中に記載してきた。第11次交通安全基本計画中間案では、究極的には交通事故のない社会を目指すことを引き続き記載し、そのための長期的な目標として「死者数及び重傷者数をゼロに近づける」ことを明記している。【内閣府】 ・第11次交通安全基本計画中間案の基本理念には、「究極的には交通事故のない社会を目指す」旨記載するほか、1部1章3節1-(1)イ通学路等における交通安全の確保において、通学路における具体的な子供の交通事故防止対策を記載するとともに、関係省庁との連携を強化して子供の交通事故防止対策を強力に推進していく。【内閣府】	
8	第1部 第2部 第3部				計画の基本理念		久保田委員	・「ビジョン・ゼロ」について順番にやるべき。「通学路Vision Zero」ということを言っているが、例えば計画理念のところに子供の事故は根絶するとか、数字は難しいとすれば、特に生活空間を歩いたり、自転車に乗ったりしている子供の事故は根絶を目指して、国中であらゆる力を結集してこの5年間でやるのだという意味を示すのが良いのではないかと。 ・第11次交通安全基本計画中間案の基本理念には、「究極的には交通事故のない社会を目指す」旨記載するほか、1部1章3節-(1)高齢者及び子供の安全確保において、「子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。」旨記載する。また、1部1章3節-(2)歩行者及び自転車の安全確保において「未就学児の散歩経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路において横断歩道の設置や維持管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。」と記載するとともに、関係省庁との連携を強化して子供の交通事故防止対策を推進していく。【内閣府】	
9	第1部 第2部 第3部				計画の基本理念		森本委員	・国際的な取組の推進について、我が国の知見を世界と共有して活かしていくためには、国際的な連携や協力関係の構築を進めることが重要です。 ・第11次交通安全基本計画中間案の基本理念3(6)、知見の共有において、「我が国の知見を世界と共有し、活かしていく視点も重要である」旨記載し、国際的な連携や協力関係の構築を推進していく。【内閣府】	
10	第1部	第1章	第2節		交通安全基本計画における目標		三好委員	・目標値は2000でも1500でもよいのかもしれないが、2000(ゼロ)でもよい。 ・第11次交通安全基本計画中間案では、世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とする。【内閣府】	
11	第1部	第1章	第2節		交通安全基本計画における目標		久保田委員	・死者数のような「値」としてではなく、根絶を「目標」として記載してはどうか(第10次では、死者数と死傷者数を「目標(値)」としていたが、として加えるイメージ)。 例：・通学路の重大事故を根絶する ・子供が日常的に集団で移動する経路の重大事故を根絶する ・歩行中・自転車乗車中の子供の重大事故を根絶する。 ・第11次交通安全基本計画中間案の目標値については、5か年計画の最終年である令和7年までに道路交通事故死者数を、2,000人以下、重傷者数を2万2,000人以下とすると定めたほか、「死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づける」と明記する。【内閣府】	
12	第1部	第1章	第2節		交通安全基本計画における目標		赤羽座長	・目標設定について、どういった道筋でゼロを実現していくのか、その道筋、あるいはマイルストーンをどこにどういったふう設定するのかということと分けて考えていったほうがいいのではないかと。 ・第11次交通安全基本計画中間案では、令和7年までに道路交通事故死者数を、2,000人以下、重傷者数を2万2,000人以下とすることを目標値とする。また、目標値とは別に、副題として「交通事故のない社会を目指す」とし、交通事故のない社会を目指すための長期的な目標として、「死者数及び重傷者数をゼロに近づける」ことを明記するとともに、関係省庁と連携した各種交通安全施策を推進していく。【内閣府】	

整理番号	第10次交通安全基本計画における項目						専門委員名	意見	第11次交通安全基本計画中間案への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)			
13	第1部	第1章	第3節		今後の道路交通安全対策を考える視点		久保田委員	<p>・ゾーン30と生活道路対策エリアを組み合わせたゾーン・エリア対策について、警察庁、国土交通省でシステム化をしていただきたい。できれば分かりやすいネーミングまで考えていただくとよい。</p> <p>・ゾーン30については、「第1部第1章第3節 1(1)ア」において、「都道府県公安委員会と道路管理者とが連携して対策を推進する」と記載している。警察庁では国土交通省と連携し、警察によるゾーン30と道路管理者の生活道路対策エリアを可能な限り整合させて整備していくよう、既にそれぞれに指示しているところであり(「ゾーン30の整備方針について(通達)」(令和元年11月28日付け警察庁丁規発第120号))今後とも引き続き都道府県警察と道路管理者による取組を推進してまいりたい。【警察庁】</p> <p>・ご指摘の通り、警察庁と国土交通省の連携について一層の強化に努めて参りたい。生活道路対策エリアは、基本的に都道府県公安委員会による交通規制(ゾーン30)と併せて速度低下や進入抑制を図る施策ですが、交通規制のみを行っているエリアについてもハンプの設置等の交通安全対策により、警察と道路管理者が連携を図りながら体系的に進めている。</p> <p>・中間案の「陸上交通の安全 第1章 第3節 1(1)ア 生活道路における交通安全対策の推進」に都道府県公安委員会と道路管理者とが連携して対策を推進すると記載している。【国土交通省】</p>	
14	第1部	第1章	第3節		今後の道路交通安全対策を考える視点		川端委員	<p>・先端技術の積極的活用について、データ連携であったり、それを活用してどういったメリットがあるか、そのメリットの中に交通安全というものが含まれていくという形の議論もできたらいいのではないかと。</p> <p>・データ連携に関して、「第1部第1章第3節 1(12)エ」において民間事業者が収集するプローブ情報を活用することや、「第1部第1章第3節 (14)ア」において「多様化する道路利用者のニーズに応じて情報収集・提供体制の充実を図る」と記載しており、例えば、大規模災害発生時には、官民のプローブ情報から通行実績情報を生成し、広く一般に提供することにより交通の安全と円滑の確保に努めている。今後も、データ連携を活用し、更なる交通安全対策を推進してまいりたい。【警察庁】</p>	
15	第1部	第1章	第3節		今後の道路交通安全対策を考える視点		川端委員	<p>・将来の安全技術を社会システムとどのように協調していくか、日本は一度整備したものが今、保守・保全の段階にあるので、社会インフラの再構築に当たって、一旦そういったところを見直していくというのも重要。</p> <p>・警察では、交通安全施設のライフサイクルコストの削減等に資する新技術の開発・導入を図ることとしており、「第1部第1章第3節 1(4)」に「中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する」と記載しており、今後とも戦略的な交通安全施設等の維持管理に努めることとしている。</p> <p>また、交通インフラの合理的かつ必要最低限の整備方針の検討も含め、「第1部第1章第3節 8(1)ア(ウ)」に記述している「ビッグデータ、AIや新たな通信方式等を活用した交通管制システムの研究開発」において検討することとしており、既存インフラの戦略的な維持管理と合わせて、新たな技術を活用した交通管制の在り方について、引き続き検討を進めてまいりたい。【警察庁】</p>	
16	第1部	第1章	第3節		今後の道路交通安全対策を考える視点		三国委員	<p>・市内生活道路と郊外農村集落を貫く道路の時速30キロから20キロの速度規制を提案したい。</p> <p>・最高速度20キロの交通規制については、自動車の高性能化等により、運転技術上からも規制の走行速度を保つことが容易ではなく、事実上、規制の実効性が確保されないため原則行わないこととしているが、今後も、交通実態や道路状況等に沿った適切な交通規制となるよう都道府県警察を指導してまいりたい。【警察庁】</p>	
17	第1部	第1章	第3節		今後の道路交通安全対策を考える視点		三国委員	<p>・地域のかみ細やかな交通事故調査分析からシステムとして事故を防止する対策を取ることに提案したい。</p> <p>・「システムとして事故を防止する対策」が具体的にいかなるものを想定しているか承知していないが、警察では、GISを登載した分析システム等を構築、活用し、道路管理者等関係機関との連携の下、交通事故抑止対策の企画、諸対策の効果検証及び交通事故情勢等の情報発信に資する対策を行っている。また、中間案の「第1部第1章第3節 (5)」に、交通事故の分析を行い対策に生かすための方策を具体化することを記載している。【警察庁】</p> <p>・生活道路における交通安全対策については、科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策により、国、自治体、地域住民等が連携を図りながら体系的に進めている。また、通学路や未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会等の関係機関等が連携し必要な対策を推進している。</p> <p>・的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図るため、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っている。</p> <p>・中間案の「陸上交通の安全 第1章 第3節 1(1)ア 生活道路における交通安全対策の推進、イ 通学路等における交通安全の確保」及び「陸上交通の安全 第1章 第3節 1 道路交通環境の整備(4)交通安全施設等整備の推進 キ 連絡会議等の活用」の中で反映している。【国土交通省】</p>	
18	第1部	第1章	第3節		今後の道路交通安全対策を考える視点		三好委員	<p>・「交通安全に主体的に携わる民間団体等の活動の推進」について、二輪業界でどのように広めていくか。</p> <p>・ご意見にある二輪業界だけに特定はしていないが、1部1章3節 -2(4)交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進において、「民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する」旨記載するとともに、各団体それぞれの立場に応じた活動が効果的に行われるよう努める。【内閣府】</p> <p>・これまでの関係機関・団体と連携した取組を引き続き推進していく必要があり、中間案でも、「第1部第1章第3節 2(3)ケ(ウ)」に「ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発を推進する。」と記載している。【警察庁】</p>	
19	第1部	第1章	第3節	1	道路交通環境の整備		蓮花委員	<p>・ワイヤーロープというのが自動車専用道路の対策であるが、正面衝突事故を防ぐためにも、下り坂やカーブ、一般道路とや幹線道路、あるいはもう少し狭い道路など、事故が起こりやすいところでは事前に設置するような方向を考えてほしい。工学的な、あるいは自動車技術的な対策も併せて取っていただきたい。</p> <p>・一般道において車線分離を図ることにより、事故の低減を図ることが可能な箇所については、今後とも適切にこれを進めて参りたい。(なお、ワイヤーロープは基本的には暫定的に2車線となっている区間において応急的に車線分離の実効性を向上させる手段である)</p> <p>・中間案の「陸上交通の安全 第1章 第3節 1 道路交通環境の整備(3)幹線道路における交通安全対策の推進 キ 改築等による交通事故対策の推進」において、交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、交通事故対策を推進すると記載している。【国土交通省】</p>	
20	第1部	第1章	第3節	2	交通安全思想の普及徹底		中土委員	<p>・幼児、小学生、中学生には交通安全教育があるが、特に東京近郊では自転車通学をする高校生への教育はほとんどなされていない印象。加害者・被害者になる可能性を含め賠償や保険、被害者心理などについて講習を行う必要がある。</p> <p>・1部1章3節 -2(1)エ、高校生に対する交通安全教育の推進において、「運転者の責任、応急手当等について更に理解を深める」「免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う」旨記載するとともに、1部1章3節 -2(3)ウ、自転車の安全利用の推進において、「歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する」旨記載し、関係省庁と連携した交通安全思想の普及徹底を図る。【内閣府】</p> <p>・高校生に対しても、自転車被害者にも加害者にもなり得ることを踏まえて交通安全教育を行っているところであり、引き続き、中間案の「第1部第1章第3節 2(1)エ、(3)ウ」に記載しているとおり実施していく。【警察庁】</p> <p>・計画の第1部第1章第3節 2(1)エ高校生に対する交通安全教育の推進において「自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深める」と記載し、高校生として運転者の責任の重要性を挙げている。また、高等学校学習指導要領にも「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、交通環境の整備をはじめとした責任が生じること。」と記載している。さらに、文部科学省発行の学校安全資料『生きる力』を「はくむ学校での安全教育」の中で、交通社会の一員として、地域の安全に貢献し、責任ある行動をとれるようにするため、幼児、高齢者等の安全確保、自転車事故における加害者の責任、民事・刑事上の責任、自転車保険、自己の行動が他者に与える影響などが交通安全指導の内容例に含まれている。【文部科学省】</p>	

整理番号	第10次交通安全基本計画における項目						専門委員名	意見	第11次交通安全基本計画中間案への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)			
21	第1部	第1章	第3節		交通安全思想の普及徹底	2	中土委員	<p>・被害者が子供の場合、世間には飛び出しという思い込みがあるが、そうでないケースもある。そうしたことを一般の人がケーススタディとして知る機会を作れないか。</p> <p>・交通安全教育や普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育手法を積極的に取り入れるとともに、地域や学校等において、国民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、様々なケーススタディを活用した交通安全教育を行っているところであり、引き続き、中間案の「第1部第1章第3節 2」に記載されているとおり実施していく。【警察庁】</p>	
22	第1部	第1章	第3節		交通安全思想の普及徹底	2	中土委員	<p>・子供や高齢者に飛び出しや横断不可の箇所を横断しない、させないことをこれからも広報、教育を行うべきだが、まずはドライバーに対し、子供や高齢者特有の行動などを知って、その運転態度を振り返るべきである、ということ機会あるごとに周知してほしい。</p> <p>・安全運転に必要な知識等については、「免許取得後の安全教育は、安全運転に必要な知識及び技能等に対する理解等を目標とし、都道府県公安委員会が行う各種講習等を中心として行う。旨を、中間案の「第1部第1章第3節 2(1)オ」に記載しているとともに、横断歩行者の安全確保について、運転者・歩行者双方に対して交通安全教育等を推進するよう中間案の「第1部第1章第3節Ⅱ2(3)イ」に記載している。【警察庁】</p>	
23	第1部	第1章	第3節		交通安全思想の普及徹底	2	川端委員	<p>・若者に対して、運転すると事故に遭って大変な目に遭うよというところから入るよりは、交通と交通安全について積極的に考えるようなプログラムを考えたほうが、若者に強制するよりもよい。</p> <p>・若者層に対して、交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努めていく。【内閣府】</p> <p>・若年層に対して、交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境整備について中間案の「第1部第1章第3節 2」に記載している。【警察庁】</p> <p>・効果的な交通安全教育の推進については計画の第1部第1章第3節 2 交通安全思想の普及徹底の(2)に記載されているところ、例えば高等学校学習指導要領においては、安全な社会生活について、自他や社会の課題を発見し、その解決を目指した活動を通して安全に関する資質・能力を身に付けることができるよう指導する旨を記載している。【文部科学省】</p>	
24	第1部	第1章	第3節		交通安全思想の普及徹底	2	川端委員	<p>・国際会議の場は、SDGsというも交通安全と関連しながら扱っており、交通安全というテーマだけではなく、そこにSDGsをきちんとはめ込んで勉強するような機会もあるので、その世代に必要とされる知識に合わせた交通安全指導が必要。国際性だったり、SDGsを盛り込んだ交通安全の勉強のプログラムというのがない限り、若者が積極的に興味を持つというのはなかなか難しい。</p> <p>・世界での事故情勢との比較を踏まえた交通安全教育等を行っているところであり、世代に必要とされる知識に合わせた交通指導となるよう、引き続き、中間案の「第1部第1章第3節 2」に記載しているとおり実施していく。【警察庁】</p> <p>・若者を中心とする層に対する交通安全の啓発活動等に取り組む環境整備については計画の第1部第1章第3節 の2 交通安全思想の普及徹底で記載されており、今後もSDGs等最新の動向も踏まえた交通安全教育を推進してまいりたい。【文部科学省】</p>	
25	第1部	第1章	第3節		交通安全思想の普及徹底	2	渡邊委員	<p>・安全教育は、ICTの普及や、シミュレーターの利用などが行われているが、バーチャルリアリティの利用についてどのように普及していくのか。</p> <p>・効果的な交通安全教育を推進するため、柔軟に多様な方法を活用して、着実に推進するよう、中間案の「第1部第1章第3節 2(2)」にその旨を記載している。【警察庁】</p> <p>・効果的な交通安全教育の推進については計画の第1部第1章第3節 2 交通安全思想の普及徹底の(2)に記載されており、バーチャルリアリティ技術等を活用した事例についても各教育委員会等における取組などを周知するなどして、全国的な普及に取り組んでまいりたい。【文部科学省】</p>	
26	第1部	第1章	第3節		交通安全思想の普及徹底	2	渡邊委員	<p>・日本は体験型のものという、防災はすごく進んでいるが、交通安全に関して、子供が学べるような体験的な施設はなかなかない。優れた技術を使った指導、学べるような施設をつくるなど、そういった普及の工夫を今後考えていただきたい。</p> <p>・効果的な交通安全教育の推進については計画の第1部第1章第3節 2 交通安全思想の普及徹底の(2)に記載されており、体験的施設等を活用した事例についても各教育委員会等における取組などを周知するなどして、全国的な普及に取り組んでまいりたい。【文部科学省】</p> <p>・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。【国土交通省】</p>	
27	第1部	第1章	第3節		交通安全思想の普及徹底	2	古笛委員	<p>・交通安全教育については、子供たちだけではなく、保護者に対しても同じように、家庭の役割が大切なのだとすることを何らかの形で示すようなものがあればよい。</p> <p>・保護者と連携した交通安全教育や保護者を対象とした交通安全講習会等を行っているところであり、引き続き、中間案の「第1部第1章第3節Ⅱ2(1)」に記載のとおり実施していく。【警察庁】</p> <p>・御指摘のとおり、交通安全教育における家庭の役割は極めて重要であることから、計画の第1部第1章第3節 2(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進において反映しており、文部科学省発行の学校安全資料『「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育』の中で、家庭も責任をもって学校と一緒に安全教育に取り組んでいくという考え方を共有することが重要である旨を記載している。【文部科学省】</p>	

整理番号	第10次交通安全基本計画における項目						専門委員名	意見	第11次交通安全基本計画中間案への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)			
28	第1部	第1章	第3節		交通安全思想の普及徹底	2	古笛委員	<p>・高齢者にしる子供にしる、被害者になるだけではなく、加害者になってしまうこともあるので、交通事故教育に関してはそういった両面のところを入れていただきたい。</p>	<p>・1部1章3節 -2(1)エ. 高校生に対する交通安全教育の推進において、「運転者の責任、応急手当等について更に理解を深める」「免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う」旨記載するほか、1部1章3節 -2(3)ウ. 自転車の安全利用の推進において、「歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図る」旨記載する。また、1部1章3節 -2(1)カ. 高齢者に対する交通安全教育の推進において、「高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員の養成等を促進し、高齢者クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう指導・援助に努める」と記載し、関係機関・団体と連携した交通安全教育を実施していく。【内閣府】</p> <p>・自転車利用時は、加害者となる側面を有していることを踏まえた交通安全教育等を推進しており、引き続き、中間案の「第1部第1章第3節II 2(3)ウ」に記載のとおり実施していく。【警察庁】</p> <p>・計画の第1部第1章第3節 2交通安全思想の普及徹底において、「交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが需要である」と記載しており、文部科学省としても引き続き、被害者となる可能性と加害者となる可能性の両面から交通安全教育を推進してまいりたい。【文部科学省】</p>
29	第1部	第1章	第3節		交通安全思想の普及徹底	2	北島委員	<p>・交通ボランティアの高齢化が進んでいる。特に母の会などは、活動の中心が平日の昼間ということで、まず働いている人が啓発に参加できないという実情がある。若者をどんなふうにして取り込んでいくのか、具体的にどんなふうを考えておられるのか。</p>	<p>・1部1章3節 -2(4)交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進において、「例えば学校安全ボランティア・キッズガード等交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化する」と記載するほか、「また、交通指導員等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう推進する」と記載し、交通ボランティアなどの養成に係る講習会などに幅広い年代層の参加を促す。【内閣府】</p>
30	第1部	第1章	第3節		交通安全思想の普及徹底	2	山内委員	<p>・交通安全教育について計画を立てているが、どこに重点を置いていいかというのをもう少し考えていただきたい。</p>	<p>・1部1章3節 -2. 交通安全思想の普及徹底において、「交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して国民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である」と記載するほか、1部1章3節 -2(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進において、各世代に合わせた交通安全教育の推進について記載し、効果的な交通安全教育を推進してまいりたい。【内閣府】</p> <p>・交通安全教育指針に基づき、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行っているところであり、引き続き、中間案の「第1部第1章第3節 2」に記載しているとおり実施していく。【警察庁】</p> <p>・交通安全教育については、計画の第1部第1章第3節 2(1)段階的かつ体系的な安全教育の推進に発達段階に応じた教育内容が示されており、地域によって交通環境は様々であることから、いずれの教育内容に重点を置くかは各自治体で判断し、実施していくことが重要だと考えるが、文部科学省においても、特に通学に不慣れで交通事故件数の多い小学校第1学年の安全指導に役立ててもらおう、「リーフレット「たいせつないのちとあんぜん」を全国すべての新入生に配布している。【文部科学省】</p>
31	第1部	第1章	第3節		交通安全思想の普及徹底	2	山内委員	<p>・高校の教育という話もあったが、かなり年齢の高いところまで道路の安全の意識や教育というのを徹底させないと、あぁいったこと(あおり運転など)の危険性などが伝わってこないのではないかなと思う。</p>	<p>・1部1章3節 -2(1)オ. 成人に対する交通安全教育の推進において、「運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標」「大学生・専修学校生等に対しては、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める」旨記載するとともに、成人に対しても関係省庁と連携を取った交通安全教育の充実に努め、あおり運転などの危険性をより一層伝えていく。【内閣府】</p> <p>・幼児から高齢者まで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行っているところであり、引き続き、中間案の「第1部第1章第3節 2」に記載しているとおり実施していく。【警察庁】</p>
32	第1部	第1章	第3節		交通安全思想の普及徹底	2	藤森委員	<p>新型コロナウイルスの影響で児童生徒がしばらく学校に行けなかった。コロナの影響で休校が続いた場合の交通安全教育をどのように行うのか、オンライン教育や子供向けゲームアプリの開発なども今後の課題になる。</p>	<p>・1部1章3節 -2(2)効果的な交通安全教育の推進において、「交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める」旨記載し、コロナ禍においても児童生徒への交通安全教育に支障が出ないよう、関係機関・関係団体と連携を図っていく。【内閣府】</p> <p>・従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の活用など、対面によらない交通安全教育や広報活動を実施しているところであり、引き続き、中間案の「第1部第1章第3節II 2(2)」に記載のとおり、実施していく。【警察庁】</p> <p>・新型コロナウイルス感染症の影響がある中においても、学校においては家庭における学習の支援を最大限行うとともに、感染防止を徹底したうえで分散登校などの可能な限りの工夫を行い、子供たちの学びの保障に努めるよう求めてきたところ。計画中間案において、学校における交通安全教育については、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努める旨を記載した。【文部科学省】</p>
33	第1部	第1章	第3節		安全運転の確保	3	中土委員	<p>・あおり運転、飲酒運転についてはアンガーコントロールや依存症などの治療的アプローチが必要。</p>	<p>・妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転によって処分を受けた者に対しては、処分者講習の中で、依存症等の治療の観点も含め、運転特性の矯正が必要であることから、「運転適性検査によって運転特性を診断した上、必要な個別の指導等を実施し、運転特性の矯正を図る」と、中間案の「第1部第1章第3節 3(1)ウ」に記載している。【警察庁】</p>
34	第1部	第1章	第3節		車両の安全性の確保	4	蓮花委員	<p>・高齢ドライバーの死亡事故の場合、正面衝突や単独事故で自分が亡くなるというケースが非常に多いため、例えば、身体の脆弱な高齢者でも受け止められるよう改善がされているシートベルトなどを導入できるようにしたらよいのではないかな。</p>	<p>・高齢者や女性等の体型の小さい乗員におけるシートベルトの胸部圧迫による傷害の発生を抑制するため、段階的に前面衝突時のダミー障害基準値を強化してきた。今後も乗員保護に関し更なる安全性能の向上を検討したい。【国土交通省】</p>
35	第1部	第1章	第3節		車両の安全性の確保	4	水野委員	<p>・「車両の安全性の確保」について、「新しいタイプのモビリティ」に何が入るのかという定義がなされていない。例えば超小型車などが入ると、この安全性をいかに確保するのか。</p>	<p>・新しいタイプのモビリティの定義については関係省庁と連携し、今後精査して参るが、いずれにしてもその普及に際しては、他の車両に劣後しない安全確保を第一とする。【国土交通省】</p>
36	第1部	第1章	第3節		車両の安全性の確保	4	水野委員	<p>・運転支援システム、ADASとかそういったものを充実させて、その後、自動運転で死亡者数を減らしていくというのが通常の流れ。ASVという形で書かれているのかもしれないが、その流れを分かるように書いていただきたい。</p>	<p>・「4 車両の安全性の確保」において、交通事故死者数の削減にあたり、安全運転支援装置(ADAS)を含むASV技術の普及・高度化に加え、自動運転の活用推進の必要性がある旨を記載することを検討したい。【国土交通省】</p>
37	第1部	第1章	第3節		道路交通秩序の維持	5	森本委員	<p>・交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進」では、交通事故分析に加えて、将来のリスク分析など、ビックデータやAIを活用した科学的なアプローチを進めることが重要。</p>	<p>・中間案の第1部第1章第3節 8に記載されている研究開発や調査研究の結果を注視してまいりたい。【警察庁】</p>

整理番号	第10次交通安全基本計画における項目						専門委員名	意見	第11次交通安全基本計画中間案への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)			
38	第1部	第1章	第3節		救助・救急活動の充実	6	中土委員	・救助時、救急時、医療者による精神的・心理ケアがあるとよりよい ・臨床研修の中で、今回ご意見のあった内容について直接お答えできるものはないが、臨床研修の到達目標として臨床技能を磨き、患者の苦痛や不安、考え・意向に配慮した診療を行うこととしている。 主に精神保健医療福祉業務に従事する医師、看護師、保健師、精神保健福祉士、公認心理師等を対象にPTSD対策専門研修を実施し、PTSDを発症した事故等の被害者のみならず、PTSDを発症していない急性期における被害者への適切な治療やケア等にも対応できる人材を養成している。【厚生労働省】 ・消防庁では、消防職員の資質向上のため、各都道府県等の消防学校における教育課程が適切に行われるよう要請しているところである。この要請を受け、各消防学校では、新たに採用された消防職員に対して行われる初任科教育の授業の一つである「接遇の基礎知識」の中で、市民への接遇の基礎について教えている。更に、救急隊員や救助隊員に対し専門的な教育を行う課程の中では、活動現場における傷病者や家族の気持ちに寄り添う接遇についても、重ねて教育が行われているところである。【消防庁】	
39	第1部	第1章	第3節		被害者支援の充実と推進	7	中土委員	・自転車事故の保険加入について、国レベルで保険加入を義務化してほしい。 ・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こととしている。 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まいりたい。【国土交通省】	
40	第1部	第1章	第3節		被害者支援の充実と推進	7	中土委員	・交通事故だからと諦めないとならないような社会 PTSDやトラウマ、グリーフへの国民の理解増進のための取り組み(交通安全週間、集い、メールシステム、SNSなど活用) ・1部1章3節 -7被害者支援の充実と推進(2)ア(ウ)において、「交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、地方公共団体のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図る」旨記載するとともに、関係機関・団体等と連携した被害者支援に関する国民の理解増進のため取組を推進してまいりたい。【内閣府】 ・被害者支援施策において国民の理解増進が重要なことであることはもちろんであり、同取組については、犯罪被害者等基本法及び犯罪被害者等基本計画に基づいた広報活動を通じて、交通事故被害者等が置かれている状況への配慮の重要性等について国民の理解を深めるよう必要な施策を推進していることから、引き続き、中間案の「第1部第1章第3節 7」に記載のとおり実施していく。【警察庁】 ・厚生労働省では、医療従事者等を対象にした「PTSD対策専門研修」の実施による人材養成などの国の取組について紹介している。【厚生労働省】	
41	第1部	第1章	第3節		被害者支援の充実と推進	7	中土委員	・「交通事故」という言葉に抵抗感を抱く遺族は少なくない。加害者が不法行為を行っているケースについては、「交通犯罪、交通事件」という言葉が一般的に知られるよう広報してほしい。 ・危険運転致死傷罪や過失運転致死傷罪等については、「交通事故事件」として取り扱われるところであるが、道路交通事故に関する事件については、事故以外にも様々な事案があることから、交通事故事件について一概に「交通犯罪、交通事件」という言葉で表現することについては慎重な対応が必要と考える。【内閣府】 ・「交通事故」という言葉は、一般的に広く認知されており、「交通犯罪、交通事件」に置き換えると、交通事故事件以外の道路交通事故に起因する全ての犯罪を包括する意味に解される可能性があり、慎重な検討を要する。【警察庁】	
42	第1部	第1章	第3節		被害者支援の充実と推進	7	守谷委員	・交通事故による高度重症者に対するの病院の増設の要望 ・「第1部第1章第3節 7(3)ア」において、自動車事故によって重度の後遺障害(遷延性意識障害)を負った被害者の治療・看護を専門に行う療養施設の設置・運営を適切に推進する旨の記載を盛り込んでいるところであり、委員の意見も踏まえつつ、引き続き、さらなる充実に向けた取組を進めてまいりたい。【国土交通省】	
43	第1部	第1章	第3節		被害者支援の充実と推進	7	守谷委員	・病院を退院し、自宅で介護を受ける重症者へのサポートを要望。例えば、レスパイト入院などの精神的サポート、自宅でのリハビリテーションの増進、経済的サポート、医療機関との連携などを願いたい。さらにこうした方々の実態把握を目標としたregistrationの促進を要望。 ・「第1部第1章第3節 7(3)ア」において、自動車事故被害者がレスパイト等を目的とした短期入院・入所の利用や家庭でのリハビリテーション方法の指導について協力していただける病院や施設の指定整備及び費用助成を継続して推進する旨の記載や、自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者に対する介護料の支給を行っていく旨の記載を盛り込んでいるところであり、自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者に対する支援に適切に取り組んでまいりたい。【国土交通省】	
44	第1部	第1章	第3節		被害者支援の充実と推進	7	守谷委員	・相談する窓口として、交通事故に遭われた方が行政のサービス等について一手に引き受ける(相談を受ける)部門があったらよい。 ・1部1章3節 -7.被害者支援の充実と推進において「交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させる」旨記載するほか、1部1章3節 -7(3)イ、交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進において、「交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通課、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間団体の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。」旨記載している。 また、警察においては、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等に関する手続について説明を行っているほか、交通事故で家族を亡くした子供への必要な支援や課題等を発信することを目的としたシンポジウムを開催するなど、被害者やそのご家族・ご遺族がづらい体験や深い悲しみから立ち直り、回復に向けて再び歩み出すことができるような環境の醸成に向けた取組を実施している。 さらに、国土交通省においては、「第1部第1章第3節 7(2)ア・(3)ア」において、独立行政法人自動車事故対策機構による自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者に対する訪問支援に伴う相談・情報提供の充実を進める旨の記載や、日弁連交通事故相談センターにおける法律相談や示談あつ旋の推進を引き続き図る旨の記載を盛り込んでいるほか、法務省においては、所管する日本司法支援センター(法テラス)において、交通事故被害者を支援する法制度や各種相談窓口を案内するとともに、交通事故の損害賠償請求について、弁護士等による法律相談等を実施しているところであり、第11次交通安全基本計画中間案の7 被害者支援の充実と推進 (2)損害賠償の請求についての援助等 イ 損害賠償請求の援助活動等の強化にて記載している。委員のご指摘も踏まえ、今後も関係機関・団体等と連携を図りながら、より一層相談窓口業務等の充実にも努めてまいりたい。【内閣府・警察庁・国土交通省・法務省】	
45	第1部	第1章	第3節		研究開発及び調査研究の充実	8	水野委員	・シミュレーションを認証試験やアセスメントなどに入れて、多様な衝突や事故の安全性を見ていく、あるいは認証試験のコスト削減をするといったことも考えてよい。 ・4 車両の安全性の確保」において、多様な走行環境条件における自動運転車の安全確保を図るため、その認証試験においてシミュレーションの更なる活用の検討について記載することを検討したい。【国土交通省】	
46	第1部	第1章	第3節		研究開発及び調査研究の充実	8	森本委員	ETC2.0のデータ共有に向けた取組の推進について、ビッグデータや専門家の知見を活用し、交通事故のミクロ分析をするためには、ETC2.0等のデータ共有が必要となる。今後、交通安全に資するデータプラットフォームの構築に向けた取組を推進することが重要。 ・ETC2.0データの利用は、ETC2.0車載器の販売時に利用者の理解を得て活用している。今後、ETC2.0データの共有に関する制度的・技術的課題の検討について進めてまいりたい。【国土交通省】	
47	第1部	第2章	第2節		鉄道交通の安全に関する知識の普及	2	古関委員	・旅客の行動というのも安全を考えると非常に重要であり、今後、オンライン会議に出ながら移動するというような新たな日常が出てくるため、「正しい旅客行動」を促すためのキーワードを加えていただきたい。 P85 2「鉄道交通の安全に関する知識の普及」欄に「正しい旅客行動」を促すためのキーワードとして、ホームにおける「歩きスマホ」による危険性について周知を図ることとし、この記述により対応を図ることとする。【国土交通省】	
48	第1部	第2章	第2節		鉄道の安全な運行の確保	3	古関委員	・国際化とか外国人に対する対策が消えてしまっている。中長期的ことを考えれば、国際化や外国人にどう対するかということは非常に重要な問題であり、例えば外国の方にも分かりやすい安全な行動の情報提供や発信というキーワードは入れていただきたい。 P86(5)「大規模な事故等が発生した場合の適切な対応、及びP87(7)「計画運休への取り組み」欄に「外国の方にも分かりやすい安全な行動の情報提供や発信」のキーワードとして、情報提供を行うにあたっては「事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。」を新たに加え、対応を図ることとする。【国土交通省】	
49	第1部	第2章	第2節		研究開発及び調査研究の充実	8	古関委員	・「鉄道の安全性向上に関する研究開発」に関して、「運転の自動化を実現する中での安全性の確保」ということを、この研究開発項目の中でキーワードとして加えていただきたい。 P88 8「研究開発及び調査研究の充実」欄に「安全の自動化を実現する中での安全性の確保」のキーワードとして、自動運転の安全性や利便性の維持・向上を図るための技術的要件を検討する旨を新たに加え、対応を図ることとする。【国土交通省】	

整理番号	第10次交通安全基本計画における項目						専門委員名	意見	第11次交通安全基本計画中間案への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)			
50	第2部		第1節		交通安全基本計画における目標		伊藤委員	・船舶の事故について、死者数・行方不明者数を減少させるということを目的として、救助率を95%以上維持するといったことが明記されているが、これも一つの手段で、どういった方々の命を守ることを想定しているかということ整理した方がよい。	・第11次交通安全基本計画中間案において、「海難」に遭遇した要救助者の命を守ることを想定して、死者数・行方不明者数を減少させることに取り組んでいるが、「海難」の定義が明記されていなかったため、今回新たに明記した。【国土交通省】
51	第2部		第2節	2	海上交通の安全に関する知識の普及		中土委員	・河川、海上での過ごし方の危険についての広報活動が必要ではないか。	・海上保安庁では、海難防止に関する意識を高める必要があるとの認識の下、海難防止思想の普及に努めている。 具体的には、海難防止強調運動(海の事故ゼロキャンペーン)等を通じて、広く海難防止思想の普及及び高揚を図ったり、海難防止講習会、訪船指導等を通じて、船舶操縦者等への海難防止に関する知識・技能の習得及び向上を図っている。 また、カヌーやSUP等の多様化・活発化するウォーターアクティビティに関しては、免許や検査が不要で、海に関する基礎知識を有しない者が利用している状況もあることから関係省庁や民間団体との意見交換会を通じて策定したアクティビティごとの「ウォーターセーフティガイド」の内容を随時充実させ、普及を促進してまいりたい。【国土交通省】
52	第2部		第2節	4	船舶の安全性の確保		伊藤委員	・「新しいタイプのモビリティ」について、「自動運航船への関心の高まり」というお話もあったが、どんな機能がいたら安全になっていくのかという議論が進められるのではないか。	・第2部第2節 の3(1)「ヒューマンエラーの防止」や4(1)「船舶の安全基準等の整備」に関連の記載があるが、今まさに国において、民間企業等と自動運航船にかかる安全基準作り等の検討に入ったところであり、ご指摘のあった機能としてどのようなものを求めたら良いのかについて、今後検討されることとなるものと考えている。【国土交通省】
53	第2部		第2節	4	船舶の安全性の確保		伊藤委員	・船舶の自動運航に関して、自動化によって新たな危険が発生しないか。	・第2部第2節 の3(1)「ヒューマンエラーの防止」や4(1)「船舶の安全基準等の整備」に関連の記載があるが、「機能」の件と同様に、自動化による新たな危険(例えばサイバーセキュリティ対応等)について、今後検討されることとなるものと考えている。【国土交通省】
54	第2部		第2節	8	被害者支援の推進		中土委員	・海上保安庁の被害者支援は、リーフレットは拝見したが、実際はどういう職員が対応に当たっているのか、具体的にどこまで支援してくれるのか、またその連携先について知りたい。	・海上保安庁における犯罪被害者に対する支援は、各海上保安部署の次長が担当しており、情報提供、捜査の過程における配慮、経済的負担の軽減、被害者支援に関する情報提供等を警察、法務省及び民間被害者支援団体等と連携し実施している。【国土交通省】
55	第2部		第2節	8	被害者支援の推進		中土委員	・9月6日にプレジャーボートによる8歳男児が犠牲になった事故が発生したが、被害者等は支援を受けられているのか。 ・大きな被害が出る前にもっと起きていた事故について知る機会が作れないか。	・関係県警察が連携し、事故被害者等に対する各種相談窓口等について説明、要望聴取を行うなど、その心情に配慮した支援活動を推進している。【警察庁】 ・後段の知る機会に関するご指摘について P103. 2海上交通の安全に関する知識の普及にあるように、あらゆる機会を通じて、関係省庁とも連携し、船舶事故事例を紹介する等広く海難防止思想の普及及び高揚を図っている。 また、HPやSNSを活用し、随時積極的な情報提供を行っている。 海上保安庁では、海難防止に関する意識を高める必要があるとの認識の下、海難防止思想の普及に努めている。 発生した海難等については広報を積極的に実施しメディアを通じて地域住民・国民全体に危険性を広く訴えかけることが、同種事故の再発防止をするうえで効果的であるとの認識の下、積極的な広報に努めている。 また、パソコンやスマートフォン等で利用できる「沿岸域情報提供システム(海の安全情報)」により、海の事故情報を提供している。 さらに、より多くの国民の皆様が安全啓発等に関する情報をお知らせするためにTwitter、YouTube等を積極的に活用し海難発生情報を配信する等、あらゆる機会を通じて国民に情報提供する等海難防止思想の普及を引き続き推進してまいりたい。【国土交通省】
56	第2部		第2節	8	被害者支援の推進		中土委員	・船舶事故について、当事者団体ともさらに連携を進め、当事者を巻き込んだ被害者支援を提供していくことも大切ではないか。	・国土交通省では、「被害者支援の推進」に記載のとおり、国土交通省では公共交通事故により被害に遭われた方への支援の一環として、当事者団体等にもご協力いただいた公共交通事故被害者等支援フォーラム等を開催しており、引き続き当事者団体等の方にもご協力いただきながら、各種被害者支援施策を講じてまいりたい。 海上保安庁では、犯罪被害者に対し、情報提供、捜査の過程における配慮、経済的負担の軽減、被害者支援に関する情報提供等の支援を実施してきたところであるが、引き続き、関係団体と連携し、被害者支援を実施してまいりたい。【国土交通省】
57	第3部		第3節	2	航空機の安全な運航の確保		李家委員	・パイロットの飲酒問題についての対策が今後5年間続くことになるが、5年の間に徐々に忘れられるようなことにならないように、しっかりとウオッチしていく必要がある。	・今後、操縦士のアルコール摂取に関する教育を含む航空会社の健康管理体制に対する監査・指導を定期的実施する予定であり、その旨を第11次交通安全基本計画中間案の「第3部 第3節 2航空機の安全な運航の確保 (1)安全な運航の確保等に係る乗員資格基準や運航基準等の整備」に記載している。【国土交通省】
58	第3部		第3節	2	航空機の安全な運航の確保		李家委員	・小型航空機の事故が大型機に比べるとかなり多くなっており、小型航空機の事故を減らすということを、かなり注意して取り組んでいかなければいけない。どうやって安全を確保していくかというのは、引き続き積極的に考えていくべき。	・小型航空機の安全対策として、平成28年から定期的に開催している「小型航空機等に係る安全推進委員会」において、有識者や関係団体等の意見を踏まえながら、簡易型飛行記録装置(FDM: Flight Data Monitor)による事故調査、訓練・審査、リスク分析等への活用を検討・調査するための実証実験、操縦士に対する定期的な技能審査制度の実効性向上を図るための取組みを行うとともに、小型航空機の利用実態を把握し、幅広い運航形態に応じたきめ細かい安全対策の検討充実を図ることとしており、その旨を第11次交通安全基本計画中間案の「第3部 第3節 2航空機の安全な運航の確保 (3)小型航空機等に係る安全対策の推進」に記載している。【国土交通省】
59	第3部	-	第3節	5	無人航空機等の安全対策		三好委員	・無人飛行機が世界的に広まっていく中、ライセンスが無い者を含めた事故を把握しデータを蓄積できるのか不安がある。 ・ヘリのサポートもできるのでは。	・事故が発生させた場合の国への報告を操縦ライセンスが無い者に対しても求めることや、無人航空機によるヘリコプターを含む航空機の安全への影響について、制度の検討・整備を進める中で今後検討を進めることとしており、その旨を第11次交通安全基本計画中間案の「第3部 第3節 5無人航空機等の安全対策(1)無人航空機の安全対策」に記載している。【国土交通省】
60	第3部		第3節	5	無人航空機等の安全対策		李家委員	・「無人航空機等の安全対策」について、ドローンや「空飛ぶクルマ」など、こういった新しい航空機が今後有人地帯で飛ぶようになると、安全確保というところは非常に重要な問題になる。これまで航空機を飛ばしたことのない方、新たに参入してくる方が無人航空機を飛ばすようになるということで、そういった方への安全文化の醸成、教育といったところも積極的に行っていくべき。	・現在、航空法等のルールについて、その概要を記載したポスターやリーフレットによる周知を行っている。そういった取組みも考慮しつつ、今後どのように周知していくのが良いのか、制度の検討・整備を進める中で検討することとしており、その旨を第11次交通安全基本計画中間案の「第3部 第3節 5無人航空機等の安全対策(1)無人航空機の安全対策」に記載している。【国土交通省】
61	第3部		第3節	7	被害者支援の推進		中土委員	・1985年日本航空123便墜落事故「8.12連絡会」事務局の美谷島さんもグリーフケアを学ばれている。追悼セミナーは遺族にとっても航空会社、一般社会にとっても「取り返しのできない同じ過ちを繰り返さない」という気持ちを醸成するためにも大切なので続けてほしい。	・国土交通省では被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能等を担うこととしており、引き続き被害者等に寄り添うことを基本とし、公共交通事故の被害者等への支援の取組を進めていくことについて、第11次交通安全基本計画中間案の「第3部 第3節 7被害者支援の推進」に記載している。【国土交通省】