

令和2年11月5日 中央交通安全対策会議専門委員会議（第3回）

寺本参事官 定刻でございますので、ただいまから第3回「中央交通安全対策会議専門委員会議」を開催させていただきます。

本日は委員の皆様、または関係省庁の皆様、御多忙中にもかかわらず御出席をいただきまして誠にありがとうございます。

初めに、大臣官房内閣審議官の難波より御挨拶申し上げます。

難波審議官 失礼いたします。内閣府で交通安全を担当しております官房審議官の難波でございます。開催に当たり、着座のままですが、一言簡単に御挨拶を申し上げたいと思います。

本日は、大変お忙しい中、専門委員の皆様方には第3回の専門委員会議に時間を割いていただきまして、心より感謝を申し上げます。

最初に御報告になりますけれども、去る9月21日から30日までの10日間、秋の全国交通安全運動が実施をされました。全国的な交通安全思想の普及のために、政府、地方公共団体、また関係団体を挙げて取り組んだところでありまして、運動期間中の交通事故死者数につきましては87名、これは前年比マイナス2名という結果でございました。これから例年、年末に向けて交通事故の増加も予想されるところでありまして、引き続き効果的な交通安全対策に取り組んでまいりたいと考えております。

さて、第11次交通安全基本計画の作成につきましては、本年6月26日の第1回の専門委員会議以降、新型コロナウイルス感染症の影響もあって2回という限られた回数ではありましたが、委員の皆様方に御検討を重ねていただいたところであります。

本日は、これまでの本会議での検討の結果を踏まえまして、第11次交通安全基本計画の中間案を御用意したところであります。委員の皆様におかれましては、それぞれの分野における知見から忌憚のない御意見を出していただければ幸いに存じます。

皆様からの御意見を踏まえ、できる限り速やかに計画案をまとめた上で、今月中にはパブリックコメントも実施し、また来月上旬には公聴会も開催してまいりたいと考えております。

本日は、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

寺本参事官 続きまして、本日の出席状況です。

本日は、会場の関係から赤羽座長のみ会場にお越しいただいております。

伊藤委員、川端委員、北島委員、久保田委員、古関委員、中土委員、服部委員、藤森委員、守谷委員、三国委員、水野委員、三好委員、李家委員、蓮花委員、渡邊委員におかれましてはスカイプでの御出席となります。

古笛委員は14時半頃、森本委員は15時半頃からスカイプにて参加される予定です。

今回は、山内委員におかれましては御都合により御欠席ということでございます。

続きまして、本日の資料の確認をさせていただきます。先日送付させていただきましたものを御確認ください。

資料1としまして「中央交通安全対策会議専門委員会議（第2回）議事録（案）」。

資料2、「第11次交通安全基本計画（中間案）」。

資料3、「専門委員意見一覧」。

以上でございます。資料に漏れなどございましたら、お知らせください。

よろしいでしょうか。何かありましたら、事務局に御一報いただければと思います。

資料1の「中央交通安全対策会議専門委員会議（第2回）議事録（案）」につきまして、各委員の皆様にご覧いただいた上で本日まとめてお渡ししているものでございますので、特段御異存がないようでしたら、資料1を前回会議の議事録として内閣府ホームページに掲載したいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

よろしければ、資料1につきましては前回会議の議事録として内閣府ホームページに掲載させていただきます。

それでは、議事に入らせていただきます。以降の議事進行を、赤羽座長にお願い申し上げます。

赤羽座長 赤羽です。皆さん、こんにちは。先ほど御紹介がありましたとおり、委員の中で私だけが今日会場出席で事務局の皆さんと講堂におります。皆さんのことは人の形のマークでしかスクリーンで見えず、多少違和感がありますが、その違和感と勝手の悪いところは何とか皆さんの御協力で乗り越えて、実のある議論にしたいと思いますので、よろしく申し上げます。

それでは、早速本日の議題に入ります。議題はお手元の議事次第のとおりとなっておりますので、まずは議事（1）「第11次交通安全基本計画（中間案）」につきまして、事務局より御説明をお願いいたします。

寺本参事官 それでは、資料2の中間案を説明いたします。資料3につきましては、皆様からの御意見に対する中間案での対応を表にしております。中間案の説明時におきまして、適宜御覧いただければと思います。

今回の中間案は、前回見ていただいた骨子案ですとか、これまでの議論も踏まえ、関係省庁の協力の下、作成したものです。本日の御意見や今後の状況なども踏まえたものを、11月中旬からパブリックコメントにかける予定にしております。その後、年明けに第4回の専門委員会議を開催し、計画案としていく予定です。スケジュールについては、また後で説明をいたします。

中間案全体につきましては、100ページ以上と分量も多いところがございますので、今回の計画のポイントですとか、新たに追加した箇所、または皆様の御意見に関する箇所などを中心に説明をしていきます。

まず、表紙のところでございます。副題で、8次計画より「交通事故のない社会を目指して」と置いています。こちらの文言は、各分野の最初のところにそれぞれの事故のない

社会を目指して、とも置いているところでございます。

続きまして、まえがきの部分でございます。こちらでは、これまで10次、50年にわたって計画を作成し、交通安全対策を実施してきたこと、道路交通事故による死者数は5分の1以下まで減少してきましたが、毎日のように交通事故被害者となる方がいること、鉄道、海上、航空におきましても、ひとたび事故が発生した場合は重大事故となるおそれがあることを記載しています。

このため、人命尊重の理念の下、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を推進するとし、期間は令和3年度から7年度までの5年間としております。

続きまして目次がありますけれども、飛ばしまして本文のほうに入っていきます。

本文1ページの「計画の基本理念」でございます。【交通事故のない社会を目指して】と括弧書きで中ほどに書いておりますけれども、究極的には交通事故のない社会を目指すこと、次の2ページ目におきましては括弧書きで【人優先の交通安全思想】を基本として施策を推進すること。

次の枠内の括弧書きにおきまして、【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】として、歩行者だけでなく事業用部門も含めて運転者が高齢化していくことなどに対応した社会を構築することを記載しております。

以降、「交通社会を構成する三要素」といたしまして、人、交通機関、交通環境の3要素を掲げ、それぞれの安全対策を記載しております。

3ページ目の下、「2．これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項」として「（1）人手不足への対応」、次のページで「先端技術導入への対応」「高まる安全への要請と交通安全」「新型コロナウイルス感染症の影響の注視」と、項目を置いております。

4ページ目の後半からは「3．横断的に重要な事項」といたしまして、「先進技術の積極的活用」「救助・救急活動及び被害者支援の充実」、

次の5ページからは「参加・協働型の交通安全活動の推進」、「経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化」、「EBPMの推進」、「知見の共有」と、記載をしているところでございます。

6ページから「第1部 陸上交通の安全」として「道路交通の安全」について記載しております。ほかの各論の部分とも共通いたしますが、最初は各分野の構成を示しています。

「道路交通事故のない社会を目指して」と、考え方の基本を置き、2で目標、3で対策、その対策の内容として視点と施策の柱を記載しております。

7ページから、基本的考え方でございます。こちらでは、5つの項目に加えまして10次の計画でも記載してございましたけれども、経済的損失についても記載しております。

続きまして9ページから10ページ、道路交通事故の現状や、これまでの計画の目標値と実績を記載しております。

12ページにおきましては、今回の計画の目標値について記載をしております。目標値といたしまして、今回の計画の期間内では、世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人以下、重傷者数を2万2,000人以下とするとしております。

前回の会議で、ビジョンゼロなどのお話ございましたけれども、こちらの交通基本計画では第8次から副題や本文におきまして、交通事故のない社会を目指すとして記載をしてきたところがございます。その前提としまして、死者数及び重傷者数がゼロであるということになりますので、こちらでも死者数及び重傷者数をゼロと明記するとともに、今回の計画期間の目標として死者数2,000人、重傷者数2万2,000人と設定をしています。

これは、前回提示をいたしました予測値をさらに下回る値としております。特に死者数につきましては、第8次の計画から、世界一安全を目指すとしておりますが、13ページの表にありますように、人口10万人当たりの各国比較で、今回の場合であればノルウェーを上回るためにも2,000人と設定しております。こちらは令和元年の数値から見ていきますと、年ベースでは死者数6.6%減、重傷者数6.2%減となります。

14ページから、対策について記載をしております。

少し飛ばしまして16ページでは、計画の基本理念も踏まえ、視点として「高齢者及び子供の安全確保」、こちらでは最後の段落では高齢運転者への対策を行う道交法の改正、

16ページの下からは、死者数の割合が多い「歩行者及び自転車の安全確保」、

18ページでは「生活道路における安全確保」、

19ページでは「先端技術の活用推進」、「交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進」、

20ページでは地域での対策を、記載しております。

21ページ以降は、施策についてです。

22ページの(1)生活道路で、アのところでは「ゾーン30」ですとか、23ページのイでは通学路などの点検について、

続きまして、24ページの(2)では高速道路の活用、(3)幹線道路での対策、

26ページでは最後の行になりますけれども、ワイヤーロープの設置について、

29ページになりますけれども、今回の計画で新たに(5)高齢者等の移動手段の確保・充実に追加し、地域の公共交通サービスの改善、地域の自動運転サービス、MaaSの普及を、

31ページでは(9)自転車利用環境について、ここでは交通状況に応じて歩行者、自転車、自動車の適切な分離を図り、安全で快適な自転車利用環境を創出することなど、

32ページでは(10)高度道路交通システムの活用として自動車走行履歴(プローブ)情報などの集約・配信について、

34ページでは災害についてということで、ミッシングリンクの解消、高速道路の四車線化、

35ページの続くエでは、プローブ情報から運行実績情報を提供することを、記載しているところがございます。

少し飛ばしまして、40ページを御覧下さい。40ページから「2 交通安全思想の普及徹

底」でございます。

2段落目の2行目でございますように、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うこと、3段落目の1行目にあるように参加・体験・実践型で、4段落目では若年層に対しても自ら主体的に交通安全の啓発活動に取り組むことを、5段落目では国、地方公共団体、警察、学校、地域社会、民間、家庭が一体となった活動を推進し、各世代が話し合い、呼び掛ける、としております。

また、41ページの(1)からでございますけれども、アでは幼児に対してです。

続きまして42ページのイでは小学生、ウでは中学生に対して、43ページのエでは高校生に対して、こちらでは二輪車や自転車の安全利用について、また43ページのオでは成人に対してということで、次の44ページの半ばでございますけれども、カのちょうど上の行になります。が、運転免許を持たない若者に対する交通安全について学ぶ機会を設けること、

44ページ、カでは高齢者に対して、45ページではキのところでは障害者、クのところでは外国人に対する交通安全教育について、記載をしております。

続きまして、46ページの(2)では効果的な交通安全教育の推進ということで項目を置いています。が、47ページの最初でございますように、動画の活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動について、

続く47ページの(3)では、交通安全に関する普及啓発活動について、

アの交通安全運動につきましては5段落目で、こちらは今回「交通事故死ゼロを目指す日」につきまして、その下でイとして横断歩行者を新たな項目とし、横断歩道を渡ること、信号に従うことといった交通ルールの周知を図ること、

48ページのウでは自転車の安全利用についてということで、3段目では加害者となる側面も有していることから損害賠償責任保険の加入促進、また最後の段落では全ての年齢層についてヘルメットの着用推進を、

50ページに移りまして真ん中でございますけれども、ク効果的な広報の実施では事故被害者などの声を取り入れて行うこと、

続くケの(ア)では、高齢者の歩行中などの事故実態を広報すること、

51ページ(4)の民間の主体的活動の推進では、続く52ページで交通ボランティアなどの高齢化に対して幅広い年代の参画に努めること、を記載しております。

53ページから「3 安全運転の確保」です。

54ページのウでは、新たに妨害運転などの悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育を行うこと、オでは高齢運転者対策として(イ)臨時適性検査等の確実な実施を、55ページの(ウ)では改正道路交通法の円滑な施行として安全運転サポート車限定の限定条件付免許制度の導入を、

続いて57ページ(4)では事業用自動車の安全対策について、事業用自動車総合安全プランに基づき、安全体質の確立などを推進すること、を記載しています。

続きまして61ページ、「4 車両の安全性の確保」です。

62ページの(1)のアの(イ)道路運送車両の保安基準の拡充・強化、こちらではシートベルトも含めて適切に拡充強化していくこと、

63ページの2段落目では、歩行者保護に係る安全対策の強化、自動操舵技術や衝突被害軽減ブレーキなどによる事故防止など、イでは先進技術に関する理解醸成の取組の推進、ウでは高齢者が自ら運転する場合の安全対策として安全運転サポート車の性能向上・普及促進など、

64ページの(2)自動運転車の安全対策・活用の推進を、新規で追加し、

アではより高度な自動運転機能についての基準策定、イでは地方部における無人自動運転移動サービス車両の実現など、続く(3)自動車アセスメント情報の提供等では64ページから65ページにかけて、情報の公表によりASV技術などの自動車の安全に関する先進技術の国民の理解促進を図ること、を記載しております。

続きまして、68ページ「5 道路交通秩序の維持」でございます。

(1)のアの(ア)交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進では、交通指導取締りの対象として無免許運転や飲酒運転に加えて妨害運転を追加し、

69ページの2行目では、交通事故の発生実態などを分析して取締り計画の見直しに反映させること、(ウ)では自転車利用者に対する無灯火などに対して積極的に指導警告を行うこと、(2)のアでは危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底について70ページのウでは、科学的捜査の推進を、記載しているところでございます。

続きまして、72ページ「6 救助・救急活動の充実」でございます。

(1)では救助・救急体制の整備、74ページでは(2)救急医療体制の整備について、記載をしております。

続きまして、76ページ「7 被害者支援の充実と推進」です。

(1)では自動車損害賠償保障制度の充実等、77ページの(2)損害賠償の請求についての援助等では、アで交通事故相談所などの活用、78ページの(3)のアの(イ)では、重度の後遺障害を負った被害者の治療・看護を専門に行う養護施設の設置・運営や、リハビリの機会確保に向けた取組の推進を、(カ)では後遺障害者の介護者が、介護が難しくなる場合の「介護者なき後」に備えた環境整備を推進すること、

続くイでは、交通事故被害者などの心情に配慮した対策の推進として、自助グループの活動を支援すること、などを記載しております。

次に80ページ、「8 研究開発及び調査研究の充実」です。

82ページのオでは、安全な自動運転を実用化するための制度の在り方に関する調査研究を、

(2)道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化では、救命救急医療機関などとの医工連携による交通事故データベースの構築、活用の推進、について記載しております。

続きまして、84ページから鉄道交通でございます。

86ページに目標としまして、乗客の死者数ゼロを目指すこと、運転事故全体の死者数減少を目指すこと、を置いております。

87ページから、対策についてです。

88ページの「2 鉄道交通の安全に関する知識の普及」では、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知など、89ページの(5)大規模な事故等が発生した場合の適切な対応では、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ことを、

(7)も新たな項目でございますが、大型台風の接近・上陸する場合などの計画運休への取組、こちらでも多言語案内について、

続く90ページ、「7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止」では、91ページの7行目のところにもございますが、運輸安全委員会の知見の活用、世界における鉄道交通の安全性の向上に貢献すること、

続く「8 研究開発及び調査研究の充実」では、最後の段落で、一般的な路線を対象とした自動運転の導入について、を記載しております。

92ページからが、踏切道です。

94ページに、目標として令和7年までに踏切事故件数を令和2年と比較して約1割削減することを目指すとして、しています。

95ページから、対策でございます。

「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」ですが、96ページの5行目では高齢者などが安全で円滑に通行できること、

97ページの「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」では、下から2段落目においてはICT技術の発展などを見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指した対策の検討、

その下の最後の段落では、救急・救命活動に対応するため、関係者間での遮断時間の情報共有、などについて記載しています。

98ページから、海上交通です。

99ページでは、第1節で「海難のない社会を目指して」とし、その海難の定義を注書きで今回記載をしております。

102ページに、目標といたしまして船舶事故隻数を令和7年までに1,500隻未満、東京湾などふくそう海域での大規模海難の発生数をゼロとする。そして、救助率を95%以上とする、としています。

103ページからが、対策です。

106ページの(2)のエでは、新たな項目といたしまして荒天時の走錨に起因する事故防止対策として、走錨リスクを判定するシステムの開発・普及や監視体制の強化を図ることなど、

107ページの2、(1)では海難防止思想の普及について、

112ページでは、海難全体の約8割を占める小型船舶の安全対策について、

(1) のアではヒューマンエラーによる船舶事故の防止、
イでは小型船舶操縦者の遵守事項等の周知・啓発、
113ページのウではライフジャケット着用率の向上のための強化策について、
(2) ではプレジャーボートの安全対策の推進について、
115ページの7の(1) では、海難情報の早期入手体制の強化として、緊急通報用電話番号『118番』に加えて、聴覚や発話に障害を持つ方を対象にした『NET118』について、記載
しています。

119ページから、航空交通になります。

122ページに目標として、本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにすること、航空事故発生率、重大インシデント発生率及び地上作業、施設等に起因する人の死傷又は航空機が損傷した事態の発生率に関する21の指標で、5年間で約17%の削減を図る、としています。

運行者の区分を4区分にし、空港分野に着目した安全指標を設けて、21の指標としております。

123ページからが、対策についてです。

125ページの2の(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では、操縦士のアルコール摂取に関する適切な教育を含む日常の健康管理の充実や、身体検査の適正な運用について、

126ページ(3)小型航空機等に係る安全対策の推進では、小型航空機へ簡易型飛行記録装置を搭載しての実証実験を行い、得られたデータの分析を活用して活用方を検討し、普及促進を図ること、

130ページ5の(1)無人航空機の安全対策では、無人航空機の有人地帯での補助者なし目視外飛行の実現に向け、機体認証・操縦ライセンス・運航管理ルール等に係る制度の検討・整備を進めること、

続く(2)の「空飛ぶクルマ」の安全対策では、機体の安全基準、操縦者の技能証明、運航安全基準などの安全の確保を推進すること、

131ページの「7 被害者支援の推進」では、国が管理する空港などにおいて自家用航空機を使用する際には、被害者保護のための航空保険に加入していることを確認すること、などを記載しております。

説明は、以上でございます。

赤羽座長 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの説明を踏まえまして、委員の方々から御意見や御質問について御発言をお願いしたいと思います。

時間の都合で、お一人3分程度でお願いしたいと存じます。

資料3については、特に今日説明はないわけですね。

寺本参事官 はい。

赤羽座長 資料3についても、特段の御発言がない場合には御了解いただいたものとして扱わせていただきますようお願いいたします。

それでは、どなたからでも御自由に御発言をお願いしたいところですが、どうでしょうか。

唐突ですけれども、古関委員はどうでしょうか。口火を切っていただけでしょうか。

古関委員 何か気づいたことをコメントしなさいということですね。

赤羽座長 そうですね。お願いします。

三好委員 すみません。その前にちょっといいですか。

赤羽座長 三好委員、どうぞ。

三好委員 ページのことにに関してなんですけれども、今、手元にいただいた中間案と、昨日の夜に送られてきたメールのものと1ページずつずれているのですけれども、メールのほうのページでいったほうがいいのでしょうか。それとも、こちらを見てお答えしたほうがいいのでしょうか。

赤羽座長 メールの方のページでお願いしたいそうです。

三好委員 わかりました。

赤羽座長 それでは、古関委員いかがでしょうか。

では、ほかの方でも結構ですので、御発言があったらお知らせください。チャットで教えていただくことになっているのでしょうか。画面がオンになっている方は、手を挙げていただいても結構です。

北島委員、お願いします。

北島委員 前回の高齢者によるボランティアの人材の部分をかなり掘り下げて、キッズガード等の地域の人材の充実に施策を強化するという文言を入れていただきましてありがとうございます。ありがとうございますということをまず感謝させていただきたいと思います。

ただ、私個人の見解といたしましては、交通だけにかかわらずボランティアというのは心あるというか、興味ある方だけがするのではなく、人間誰しも1回くらいは人生で経験したら良いのではないかと考えておりますので、幅広くボランティア経験をしていただくための国の施策として、ものすごく大げさになるのですけれども、学生たちには履修ポイントみたいな制度にして、ボランティアをすれば履修にポイントがつくよとか、例えば就活にプラスになるよとか、そういったメリットを与えてあげれば、ボランティアの底辺が広がって、そこから目覚めてずっとしてくださる方も増えていくのではないかという私見を持っております。

これは物すごく大きくなってしまうので、一朝一夕にはいかないと思うのですけれども、ただ心ある人だけのボランティアに頼っていると、今みたいに高齢化してしまうという状況に陥ってしまいますし、それを防ぐためには底辺を広げることだと思っておりますので、何らかの対策をしていただければと思っております。

それともう一点ですけれども、現在、ゾーン30ですらなかなか広まっていないというか、

地域住民が反対するところもあるのですね。ゾーン30をされたら私たちは不便じゃないかとか、なかなかそれで広くできないということもあるのですが、ただ、ゾーン30で制限速度30というのは、子供たちの通学時間帯だと30でも速いのです。だから、もっと徐行で、通学時間帯はゾーン20じゃないですけども、そのくらいの徐行をしてくださいというふうな文言を入れられないのか。ゾーン20という設定はできないのか。そういったことも、将来的に考えていただければありがたいなと思っています。以上です。

赤羽座長 ありがとうございます。

各省庁から、何かコメントなり対応がありましたらお知らせください。その都度、時間を取ります。よろしくをお願いします。

それでは、続きまして渡邊委員よろしくお願いいいたします。

渡邊委員 渡邊です。私からは、3点ほど意見を述べさせていただきます。

交通安全教育の推進ですので、41ページからですけども、まず1つは自転車乗車時のヘルメットの着用です。それについては、48ページに全年齢層について書かれてはいるのですけれども、やはり12歳以下に関してはここで言うと幼児と、そして小学生ですね。そこはもう少し強調してもよいのではないかと。自転車のときのヘルメットに関しては書き込んでもいいのではないかと思います。

それと、中学校のところですか。これは前から書かれてはありますけれども、42ページの下から3行目、「他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。」ということで、これはそのとおりなのですが、実は来年度から全面実施になります中学校の学習指導要領の保健体育の中に初めて自転車事故を起こすことによる加害責任についても触れるようにするということが入ったのです。ですので、他の人々の安全にも配慮できるようにするというのは少し表記としては弱いかな。やはり自転車に乗って加害者になることもあるのだということをもっと明示したほうが、小学校は書かなくてもいいかもしれませんが、中学校は少なくとも来年度からの学習指導要領が始まりますので、それはやはり書いていただくのがいいのではないかと思います。

3点目ですけども、これはどこの部分というわけではないのですが、ハイブリッド車も大分普及して、電気自動車も少しずつ普及を始めた中で、やはり皆さん御経験があると思いますけれども、音が気づきにくい。そういう車の進化といいますか、ハイブリッド車、電気自動車の普及に伴う指導というのが必要ではないかと思います。

ですので、この先また自動運転とか出てくるかもしれませんが、そこはすぐにはいかならないと思いますが、車の機能がどんどん伸びていくと同時に、それに合った交通安全指導というものも当然必要になってくるのではないかと思いますので、どこかでそういうことを書いていただくといいかと思います。以上です。

赤羽座長 ありがとうございます。

省庁の方、御発言があったらおっしゃってください。

それでは、続きまして蓮花委員お願いいいたします。

蓮花委員 蓮花です。私は、55ページの「高齢運転者対策の充実」の中の(ウ)と(オ)について少しコメントいたします。

(ウ)の改正道路交通法で運転技能検査制度が導入されるというのはとてもよいことだと思うのですが、高齢運転者が起こしやすい事故はどのような運転行動が関連しているかということについて、かなり基礎的な研究も踏まえて、何を測ればこの試験として、検査として適切かどうかという議論を早めに始めていただきたい。もうされているとは思いますがコメントとして述べておきます。

2番目は、その次の行の安全運転サポート車に限定する限定免許が導入されることも良いことだと思いますが、例えば教習所でいろいろ聞いていると、高齢者に限らず、一般のドライバーも含めて、安全運転サポートカーというのは何たるものかということほとんど理解しておりません。実際にはサポカー体験もほとんどしていないので、例えばそういう装置を積んでいても衝突時に軽減ブレーキがどんなふうに作動するかほとんど分かっていない方が多いので、サポカー限定免許を取ろうという人も少なくなるのではないかと。

ですから、ぜひ教習所などでサポートカーの体験をするような制度を導入していただきたいと思います。ごくまれに教習所で実際体験している場合もありますが、多くは指導員が運転して高齢者が同乗しているようなケースが多いのですが、教習所によってはうまく条件設定して、高齢者自身が高齢者講習のついでにとというか、その後に体験するようなことをしているところもあります。高齢者に限りませんが、ぜひ全国的にサポートカーの体験・訓練を普及させていただきたいというのが1つの意見です。

それから、(オ)ですが、「高齢者支援施策の推進」の中に免許返納の話が出ています。ですが、「自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境」とあるのですが、本来は不安というよりむしろ運転能力が大きく低下している高齢者に免許返納を勧めるというのが本筋で、元気な方はどんどん運転していただいたほうが良いのではないかと私は思っております。ですから、「不安を有する」というちょっと漠然とした言い方よりも、運転能力が大きく低下したというような表現を考えていただきたいと思います。以上です。

赤羽座長 ありがとうございます。

それでは、続きまして中土委員お願いいたします。

中土委員 よろしく申し上げます。

まず最初に、前回のビジョンでの話を受けてゼロという言葉、死者数及び命に関わる重傷者をゼロに近づけるということで入れていただいたのかなと思って、努力を感じられて本当に感謝をいたしております。

それでは、時間に限りがあるので被害者支援というところで幾つかお話をさせていただきます。

まず76ページに「被害者支援の充実と推進」という項目があるかと思っておりますけれども、そこに文言として「大きな不幸に見舞われており」という表現があります。これは本当に

人にもよると思うのですけれども、私自身は適切ではないと感じました。

というのは、事故によって苦難とか苦痛を強いられているというのは私も思いますし、支援をさせていただいている中でそういったお話も伺うのですけれども、「不幸」とか「見舞われる」というような表現はどうかと感じまして、交通事故事件被害者というのは自然災害に遭ったわけではないので「見舞われる」という表現はいかがなものかと感じました。

続きまして78ページになりますけれども、支援の充実という項目です。こうして項目を立てて推進していただけるのは大変ありがたいことだと思っております。

一方で、心情に配慮した対応だけではちょっと不足かなというふう感じておりました、前回もお話させていただいたように、どこかで心理的ケアを受けられるような体制は取れないのかなと思います。

あとは、行政処分について、問合せがあれば迅速にという表現もありますけれども、求めに応じるだけでなく、まずは支援できるメニューというものを警察でも検察でも確実に提示をしていただくというのが大切かなと思っております。被害を受けられた方は混乱の中であって、自分で何の情報を得たらいいのかも分からない状態にあります。

例えば、救急車の中の活動記録なのですけれども、亡くなったのが小さなお子さんであれば情報開示の手続は親御さんでも取れるという情報を私はいただいて、同じ遺族の人にですけれども、そういった手続をする中で書類をそろえるようなことができたということもありますので、そういった情報を出していただくのは大変大切かと思っております。

交通事故事件は、不起訴率というのが大変高いです。ですから、不起訴の場合でも今は該当する検察庁の検察官、副検事さんの判断で丁寧な対応も一部取られているとは思いますが、明記してあったほうが全国的、一律的に対応が定まるのではないかと思います。

さらに言えば、警察段階の捜査ではいわゆる過失割合が高くて、加害者にされてしまったという被害者遺族の話も聞くことはあります。その場合は、被害者遺族が本当に苦労をして実証実験とかをやって民事裁判を戦ってひっくり返すという遺族もいらっしゃいます。ですから、警察における最大の被害者支援というのはやはり適正な捜査、真摯な捜査であると思っておりますので、そういったことも被害者支援として明示するのは難しいかもしれないのですけれども、該当の省庁の方にはお知りいただきたいと思っております。

飛びまして80ページになりますけれども、「研究開発及び調査研究の充実」というところがあります。高齢者の交通事故防止は必須だと思うのですけれども、ただ、子供も視野が狭いという特性がありますので、そういった研究に対しても対策を取ってほしいと思います。

あとは、全体的な計画に関係があるかどうかはちょっと分からないのですけれども、安全教育のところでも40ページ辺りだと思うのですが、スケアードストレートという交通安全教室があるのを皆さん御存じだと思います。つい先日、娘がそれを体験してきました、以前、上の子のときにも感じたのですけれども、やはりショーになってしまっていて、かっ

こいいというクラスメートがいる。娘自身としては、家族内に亡くなった兄がおりますので、やはり感じるものがほかの方とは違うのですね。そういったところで、そういう遺族もいて、今回は担任の先生が、娘がそういう状態にあるということを知っているので配慮はしてくれましたけれども、そうではないケースについては、より一層丁寧に扱っていく必要があるとも思いますし、同時に効果検証ですね。もう10年以上やっていると思うので、果たしてそれが必要なかどうかということも御検討いただけたらと思っています。

ちょっと長くなってしまいますので、これで終わりとさせていただきます。ありがとうございます。

赤羽座長 御協力ありがとうございました。

それでは、続きまして三国委員お願いいたします。

三国委員 では、まず私のほうから、専門委員意見一覧の第2回の整理番号17のところ、私の発言でシステムとして事故を防止する対策ということの意味がわからないというふうに警察庁の方から意見がありましたので、私として訂正したいと思います。

私は、機械のシステムではなく、様々な関係機関が連携する体制を整えることとしてシステムという言葉を使ったので、その辺をもう一度改めたいと思います。

それから、整理番号16番のところ、最高速度の20キロの交通規制について、警察庁のほうから、自動車の高性能化などにより、低速度を保つのが容易ではないということが記載されたのですが、ちょっとそこがよく分からないのでお聞きしたいと思っています。

例えば海外、特にヨーロッパでは近年、ゾーン20規制が多く見られます。私の意見として付け加えたいのは、都市部では生活ゾーン30というのがよく見られて、定着しているかどうか分かりませんが、定着していると思いますが、郊外部の農村集落内の通過交通の多い道路が生活道路と同じような規制速度を入れることはできないでしょうか。そういうところは高齢者も多く、横断歩道もないことから、運転者もスピードを出して通過するので、注意喚起の意味からも必要ではないでしょうか。中間案でもありますように、高齢化の進展への適切な対処としても必要なことではないかと思っています。

それから、中間案の31ページ、(9)の「自転車利用環境の総合的整備」の「ア 安全で快適な自転車利用環境の整備」のところの段落2のところなのですが、ここで書いてあることが、「また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。」と書いてありますけれども、自転車専用通行帯では規制をかけていないと取締りはできないのかどうか、ちょっとその辺をお聞きしたいと思います。

以上、3点です。よろしく願いいたします。

赤羽座長 ありがとうございます。警察庁から今、御回答いただける部分がありましたら御発言をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

即答できる状況にはなく、改めて回答していただけるということですので、それによろしいでしょうか。

三国委員 はい、よろしいです。お願いします。

赤羽座長 ありがとうございます。

それでは、続きまして服部委員お願いいたします。

服部委員 服部です。よろしくお願いします。

19ページなのですがけれども、(6)の「地域が一体となった交通安全対策の推進」です。

赤羽座長 会場の資料では20ページですね。ちょっと1ページずれている可能性はありますので、皆さんの資料には19ページか20ページにあると思います。

服部委員 これは、自分が実際にやっていることですので、高齢化の一層の進展等と、これが一番我々としてもネックになっているのです。

地域に根づいた交通安全で、安全協会というものがあるのですがけれども、やはり年齢層の関係がありますもので、そういう年齢制限の取決めか何かがあるのか聞きたいです。

赤羽座長 御存じの方、いらっしゃるでしょうか。私の周辺の方の認識では、そういうことは聞いたことがないようです。後で、事務局に詳しく調べていただけたらと思います。

服部委員 分かりました。これからの参考にしたいと思ったので聞きました。ありがとうございました。

赤羽座長 ありがとうございます。

それでは、水野委員お願いいたします。

水野委員 水野です。3つほど質問させてください。

12ページで、今回重傷者数が入ったということで意義が大きいと思うのですが、重傷だと頭部とか胸部がけがをするという割合が最も多いと思うのですがけれども、重症だと脚部とか腕、上肢、下肢の割合で大体半分を占めているということで、重傷を含むというのはそういう脚部とか腕のけがを減らしていこうという考え方も入ってくると思うのです。

そうすると、ここでは重傷者数を減らすということだけ書いてあるのですがけれども、例えば後遺障害も減らすのだというような視点も、特に脚部の場合、後遺障害が含まれますので、こういったところが記述されているともうちょっと重傷の意味が大きくなるかと思えます。ちょっと守谷先生に聞かないとわからないところもあるのですがけれども、そのように思いました。

次が51ページで、衝突被害軽減ブレーキとか自動運転車のユーザーへの情報というか、教育というか、知らせるところなのなのですがけれども、そういう車自身のユーザーに加えて周りの歩行者とか自転車に乗る人についても、飛び出しとかの対応ができませんので、どうしても止まれないという事故形態になりますので、これから歩行者とか自転車乗員が交通法規を守るということがより一層重要になるのだということがどこかに何となく入っているといいかなと思いました。

それから、最後に62ページの「車両の安全性に関する基準等の改善の推進」なのですけ

れども、ここで事業用自動車、トラック、バスとかがちょっと見えてこない。こういったトラック、バスの衝突被害軽減ブレーキがもっと性能向上すれば、高速道路とかでの悲惨な事故が防げると思いますので、私も事故調査の委員をやっているんですけども、非常に悲惨ですので、こういったところ、衝突被害軽減ブレーキの性能向上をお願いしたい。

以上になります。ありがとうございました。

赤羽座長 ありがとうございました。

守谷委員、聞こえているでしょうか。今、水野委員から重傷者と、それから後遺障害に関して御発言がありました。この専門委員会議の前段の総合的調査で、守谷委員と本件に関してやり取りがありました。守谷委員から補足していただくことはあるでしょうか。

守谷委員 水野先生、御質問ありがとうございます。

恐らく、今後もさらに交通事故による死亡者数が減ってくるでしょう。そうすると今度は、交通事故による後遺障害が注目される流れは当然のことだと思います。

今、御指摘がありました四肢の障害というのは骨折などでやはり後遺症が非常に残るので、非常に大事になってくるかと思うのですけれども、難しいのは評価をいつ誰がするかという点と記録をどのように留めておくかといったことです。いわゆるレジストレーションですね。大けがを負った人の治療がどのようにされて、その後、後遺症が残るのかどうかを、できればかなりオールジャパンの大きな組織でやっていかなければいけないと考えています。

赤羽座長 ありがとうございました。

守谷委員から補足していただいた後に、私が何か言うのも変なのですけれども、後遺障害に関しても、何か目標値を定めるとかということで議論をしたことがあります。後遺障害に関する認定を確定するまでには相当時間がかかるのだそうです。そういう難しさもあるようですね。

それから、言い方が難しいですが、少なければいいというものではなくて、やはり後遺障害が出ている方は積極的に認定しなければいけないということもあるのだそうですね。その意味で、目標値を設定するのはなかなか難しいということで、重傷者に関して目標設定をしたということですね。

よろしいでしょうか。

水野委員 分かりました。

赤羽座長 ありがとうございました。

それでは、続きまして森本委員よろしく申し上げます。

森本委員 森本です。まず、前回の会議で3つほど指摘させていただきまして、丁寧に御対応いただきましたことに感謝したいと思います。その上で、1点だけ加筆を御検討いただきたくて発言をさせていただきます。

中間案の5ページを御覧いただけますでしょうか。(6)番目に「知見の共有」というふうに題目がありまして、この中に世界全体の交通事故者数として100万人以上というふう

に記載をされています。もちろんこれは間違いではございませんが、2018年のWHOの報告書によると、死者数は既に年間135万人というふうに報告されていますので、できましたら新しい数値のほうへ記載を修正されたほうがよろしいのではないのでしょうかというのが1点です。

それからもう一つ、その文章の後半の部分に「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。」と記載されております。もちろんこれもそうなのですが、実を言うと、この御指摘をさせていただいたときに内閣府の中ではそういうふうに記載をして、国際的な連携や協力関係の構築を推進していくというふうに御回答いただいているのですが、その後半の文章が抜けております。

6ページの目標のほうにも、世界一安全な道路交通の実現を目指すというふうに高い目標を掲げてありますし、加えて、現在、国際交通安全学会ですとか、あるいは国際協力機構、JAICAさんでも、交通安全に関しての国際的な連携や協力体制の構築を今、進めておりますので、ぜひ本文に内閣府さんが出された、国際的な連携や協力関係の構築を推進していくという最後の文章の追記を検討していただきたいと思います。以上でございます。

赤羽座長 ありがとうございます。

内閣府ということですが、確認して対応していただけるということですか。ありがとうございました。

森本委員 ありがとうございます。

赤羽座長 それでは、続きまして李家委員お願いいたします。

李家委員 李家です。私は、航空交通の関連で1つコメントといたしますか、質問させていただきます。

先ほどの御説明でもありましたけれども、125ページの下から4行目に操縦士のアルコール摂取に関する問題のコメントがあります。そこで、アルコールですとか飲酒関係で、航空分野のどこに記述されているかと調べてみますと、今の125ページと、それから隣の126ページの一番下にアルコール事案と書いてあります。

内容的には全く問題ないと思うのですが、少し唐突にこれらが出てくるかなという気がします。アルコール問題は、5年前はなかったと思いますし、今回のこの報告書で新たに出てきたものになるので、この問題に関する背景を述べていただけたほうがいいかなと思いました。

今までの第1回委員会、第2回委員会で、この点についてあまり違和感がなかったので、どうしてかと思ひまして、前の資料を調べてみました。第1回、第2回の資料番号を申し上げますので、後で確認いただければ結構です。

第1回のときは資料4-2、第10次交通安全基本計画に関する評価書の第2分冊の151ページの3分の1ぐらいのところですが、けれども、「航空会社における一連の飲酒に関わる不適切事案に伴う航空従事者の飲酒対策について」云々と、それに対して対策が行われたというような記述がありましたし、前回の第2回委員会ですと資料4で国土交通省のほう

で作られた、国土交通省の今後の施策についての航空交通の安全第4章の2ページを見ますと、下のほうに、「平成30年から令和元年にかけて操縦士の飲酒に関わる不適切事案が相次いで発生したことを受けて」云々、どういう対策をしたかというのが書かれています。

このような感じの記述があればもう少し分かりやすくなるのかなと思ひまして、その辺りのところの追記がもし可能ならば考えていただければと思います。以上です。

赤羽座長 ありがとうございます。

それでは、続きまして川端委員お願いいたします。

川端委員 いろいろと御対応をいただきありがとうございます。各委員の発言については丁寧な回答をいただき、これからの対応も分かる回答をいただきましてありがとうございました。

中間報告の資料のほうなのですが、この中で全部まとまって拝見してみると、要は大きく2つに分かれるということで、特に陸上交通に関しては、1つは技術の発展が従来の5年も結構大きかったのですが、ここから5年もかなりあるだろうと予測されるので、そういった技術の発展支援という文言を、例えば82ページにかなりきちんと入れていただいていたたり、その技術に対する、例えば51ページで高度ドライバー機能の支援とか、そういったところの知識を広めるという対応が入ってきたのは非常にいいことだなと思ひました。

ただ、それと同時に技術が発展すると人間の受容性、いわゆる社会受容性というふうな文言で呼ばれるものが大変重要になってくるので、社会受容性という言葉が資料になかったなど、私も1回目、2回目、見逃していたと思ひたのですが、その部分が入ってくるといいと思ひました。

その社会受容性という言葉に対しては、言葉がないだけで、例えば個々に高度ドライバー支援に対して、ドライバーに教育するという支援の部分であったり、そういった一個一個の言葉は入っているのですが、やはり技術の発展に伴って社会受容性を育成するというような文言を入れていただいたほうがいいと思ひます。全体の中にちりばめているだけだと、そこそこにあるけれども、全体の会として見落としてしまう可能性があるもので、どこに関してもですが、先進技術の育成とか、取り入れるということをやること、それを受け入れる側、例えば使う側はそれをどう使いこなすかを学んでいくとか、知識を広める、その支援を国はしていくというのが入ります。

そういったものが入ってきたときに、歩行者側として、ではそういった止まる車というのは本当に飛び出していいのか、やはり飛び出してはいけないのだとか、大きなトラックが入ってきたときにどういうことをしなければいけないのかというのが社会受容側のほうにも分かってきますし、それが被害者になることを自ら防ぐということにもつながっていきます。どうにも防げない場合というのはどうしてもありますけれども、やはり防げるものは機械のほうだけではなくて歩行者側であったりとか、高齢者側も防ぐような教育がなされていくというのは、今後非常に悲しい出来事を避けるために重要なので、できれば

先進技術に関して育成するとともに、社会受容性の熟成であったりとか、社会の浸透といった言葉を入れていただけたらなと思いました。

具体策としては、特に社会受容性に関してはやはりその弱者でしょうか。情報に関する弱者というのがどうしても発生するので、それは子供たちであったりとか、高齢者であったりというところ、デジタルとか技術からどうしても離れてしまうというところは非常に強化していかなければいけないと思います。

ただ、意外に社会からどうしても離れてしまう。例えば、一時的に病気で外出困難であったり、あとは小さなお子さんがいる主婦の方も実は情報から離れてしまうことはありますので、そういった情報から離れたというか、社会から分断されがちな方に対するの交通というか、こういったテクノロジーの進展の情報の支援というのは欠かせないかなと思えました。文言でどこに入れるべきかというのは、全体を見るととても難しいのですけれども、例えばお子さんの教育支援とともに保護者もしていくとか、そういうことはいいのかなと思えます。

もう一点、やはりトラック、バスに関しての対策がちょっと弱いかなと、全体が進んだ分、そこが浮いて見えるなと思えました。これは俯瞰して見て分かったのですけれども、例えばトラック、バスに関しては、日本はちょっと特殊だと思うのですが、海外の場合、バスはそんなにですけれども、トラックは結構オーナーが持っているので、高度ドライバー支援の導入はとても多いのですが、日本の場合は事業者が持つので、要は値段が高いのでつけないという事情があります。これは、やはり法的な推進策というのがない限り、なかなか浸透しないというふうに現状からして思います。

これは、トラックの免許の改正に関して、大型免許の改正について委員をさせていただいたときも、技術としてはとても有効なのですけれども、それを採用するのに経済的な仕組みだけに任せていると、とてもしにくいので、ここはできるだけ支援というか、こういったものに対応するという教育だけではなくて、採用していくことのインセンティブですよ。税法の優遇であったり、そういったことをして、その結果、例えばトラックに少し税金を安くして乗ったとしても、やはりそこで事故を起こしてということの社会負荷のほう大きいと思うので、そういったところですね。税法の支援や、お金のことだけではなくなかなか難しいと思うのですけれども、そういった事業所に対して、例えば安全推進をしているというような認証するとか、何かそういった施策があったほうが推進できると思います。経済理論だけ難しいと思います。

赤羽座長 ありがとうございます。

それでは、続きまして伊藤委員お願いします。

伊藤委員 伊藤でございます。いろいろ前回の質問に答えていただきまして、ありがとうございました。

まず、意見一覧表の整理番号50、52、53で対応していただいていることを拝見しました。50のほうは「海難」の定義が必要ということで、今回新たに記載していただき御対応あり

がとうございます。

これを拝見しまして、海難と交通事故、交通安全の関係は非常に難しいなと改めて認識しました。例えば落水1つ取っても船上からのもので、それ以外の船舶交通に関係あるのか、海浜での遊び中とか、交通事故の観点に入るのかどうかといういろいろなものを整理して、海難の交通事故としての部分をしっかりやっていくというのが、今回の観点では重要なんじゃないかと感じました。

それに関連しまして、102ページでしょうか、「交通安全基本計画における目標」ということで見ていきますと、特に気になるのは3番で、海難における死者・行方不明者を減少させるためには救助率95%以上とするという目標が記載されているのですが、目標なので、むしろこのような交通事故としての海難における死者・行方不明者を減少させることを目標にするのがやはりよろしいのではないかと感じます。

恐らく前回の質問に対応してだと思えるのですけれども、その前のページに、参考資料として「船舶事故または船舶からの海中転落による死者・行方不明者の推移」の図も入れていただきました。このような死者・行方不明者の抑制において、実際には救助率95%というのは1つの手段で、この手段によって達成すべき目標がこういった死者・行方不明者を減らすという捉え方のほうがいいのではないかと感じます。

それから、人命救出という意味で見てまいりますと、後ろのほうにいろいろな対策、例えば小型船の事故であったり、外国船の事故であったりに対して、いろいろな対策があるのですが、それらの事故がそれぞれどのくらい発生し、そして人命等の損失に寄与してしまっているのかということを考えることで、人命救出などの対策の在り方が、より明確になっていくような気がいたしました。

そういった観点で見ると、ちょっと分かりにくいのは114ページで、例えば「ポートパーク、フィッシャリーナ等の整備」などに関しては、それが直接的に安全という意味でどのように寄与していくのかがちょっと分かりづらく、読んでいて少し違和感を感じたところでございます。

あとは、もう一点、先ほどの質問表の52、53のほうで「新しいタイプのモビリティ」等については今後検討されるというようなことが記載されています。具体的にヒューマンエラーの防止ですとか、サイバーセキュリティ等が記載されているのですが、元の質問の意図としましては、海上交通の中で今後、無人船とか、自動化船舶が入ってきたときに、従来船舶と無人船との間でこういった問題が発生していくとか、今後何をしていかなければいけないかといったようなことに関する議論を全体的にしていくことが必要なのではないかと感じましたので、これについてもお伝えさせていただきたいと思います。

以上です。ありがとうございます。

赤羽座長 ありがとうございます。

それでは、続きまして古笛委員お願いいたします。

古笛委員 では、前回の発言について、中間案で御対応いただき、ありがとうございます。

した。私のほうからは、40ページ以下の交通安全思想ですとか、それから交通安全教育についてお話させていただけたらと思います。

自己の安全とか、他の人々の安全を守ることが大切だということはしっかり記載していただいているのですけれども、そのことはまさに自分とか他人の命とか、身体とか、大切な法益を守ることそのものであるということ、理屈抜きでそういった命を守ることが大切だということ、一人一人にそういった責任があるのだというふうな記載をどこかで追加していただけたらと思います。

責任、責任ということをお話しするのは、やはり事故についてはみんな理屈抜きの大きな責任を負っている。そして、それが法的責任として民事、刑事、行政という責任につながってきて、殊、民事責任については昨今、自転車については条例で責任保険に入りましょうなどということも規定されているとおり、賠償責任保険である程度カバーできる、実効化できるということもあるので、そういったところもここに記載をしていただくか、あるいはそういった点を教育の中で配慮していただけるかというようなところを、どこか御検討いただけたらと思いました。以上です。

赤羽座長 ありがとうございます。

それでは、先ほど私からの指名で御発言をお願いしたので、それとは別に守谷委員、御発言いただけるでしょうか。

守谷委員 ありがとうございます。

私のほうからは2点で、78ページのところに「交通事故被害者支援の充実強化」というのをかなりの内容を入れ込んでいただいて、どうもありがとうございます。1点目です。私が伝えたかった内容の在宅、要するに御自宅で療養生活を送るような自動車事故の後遺障害者の方たちで介護が難しくなる場合に環境整備を推進するということなのですが、それと併せて、こうした方たちにもやはりリハビリテーションというのが必要ですので、リハビリテーションの環境整備なども入れていただきたいと思います。

その(イ)のところですが、施設とか療養施設ではそういうことのように聞こえるのですが、私としては、在宅の方たちにもリハビリテーションの環境整備をお願いしたいという趣旨でした。

2点目は先ほどの質問とちょっと関わるのですけれども、82ページの総合的な調査研究の充実といったところです。救命救急医療の交通事故データベースの構築といったところに関しては、全国の救命救急センターを中心としたデータベースが存在しているので、それを利用してみてはどうかと思います。やはり実際のデータより交通外傷の実態をもう少し明らかにしたいと思っているので、研究に関わる支援をしていただきたいと思いますということが現実的にあります。

なぜそうしなくてはいけないかというと、この中間報告書の初めにもありましたけれども、世界各国のデータ比較といったときに事故の程度、部位、予後などの分類というものが必ず出てくるので、先ほど議論に出ました頭や胸部の障害などがいろいろ出ましたが、

どんな部位の臓器障害の組合せの場合に亡くなる方が多いかとか、後遺症が多いかという事に関して、日本のデータをしっかり出していかなければいけない。そうすることによって、世界で信頼される交通安全が非常に啓蒙されている国だというふうに初めて言えるのではないかと思います。今後、明らかにしていきたいと思いますので、御協力いただければと思います。

赤羽座長 守谷委員、ありがとうございました。

それでは、三好委員いかがでしょうか。

三好委員 よろしくお願いいいたします。私は、中間案にここがというような感じの意見ではないのですけれども、車がどんなに大切で、楽しくて、すばらしいかということを最近また改めて思うことがあったので、そのようなお話をさせていただけたらと思います。

コロナということで、4ページにもそういうことが書かれていますが、新型コロナの影響というのがこの案の全部に関わってきているのではないかというような現状ではありますけれども、私も3月以降、全くどこにも行っておりませんので、県をまたぐということがなく、旅行もせずに、ずっと自分の下で生活していたわけですけれども、やっと何となくGo toという感じで、1,200キロぐらいですけれども、5つの県をバイクツーリングしてきました。

つい10日ぐらい前のことですが、これが本当に楽しくて、改めて人間が移動するとか、道を走るとか、風を切るとか、人と交わるとか、違うところに旅をして新しいものを発見するということがどんなに自分にとってすばらしいかということを確認したのです。皆さん、物流だったり、通学だったり、通勤だったり、いろいろなことで移動ということはあるわけですが、そういうことであっても、本当は、人間は移動して何か血液の中を流していくようなところがあって、コロナ鬱みたいなのが言われていましたけれども、移動は本当に大事なものだ。それは飛行機であっても、海であっても、陸上であっても関係してくるのではないかと思います。太古から、人間はやはり移動をして何かを変えてきたのではないかなと思います。

コロナということがあって、私たちの頭の中も生活も一変しているわけですが、私はそれを否定的には捉えていなくて、本当に新しいこの5か年になるわけですが、次の5年後というのが一体どんな世界になっているのか、全く想像がつかないようなところもあるのですけれども、でもそれでも決めていくこと、そのベースを作るということが反対にどんなに大事か。どんなことがあっても、こういうことから基本を作って、そこからそれをそれぞれの分野で変えていったり、行っていくということ、淡々と行うということがすごく必要なのだと思います。

走っていて、事故になるというのはとても悲しいことで、それを避けるために私たちは一生懸命動いているのですけれども、オートバイに乗り始めて私も47年ぐらいになりますが、幸いにしてそういう事故はなかったのですけれども、周りにももちろんそういうことがあります。

最近では、シカにぶつかったとか、イノシシにぶつかったという話をよく聞くのですが、それが人であったり、車であったり、他者を傷つけるということがないように、みんな気をつけているわけですが、私は免許を取ったときに、むしろバイクでも車でも交通安全に関わる何かを必ずするというをやったりしたほうが良いのではないかなと思います。

それだけ免許を持つということの大変さと責務というものがあると思いますので、さっきボランティアを組み入れたらというのがありましたけれども、持ったら絶対にというようなことがあっても良いのではないかなと思います。

偶然ですが、私も免許を取って17歳ぐらいのときに、すぐに交通安全のパレードというものに出させていただいて、最初にやったことはそれだったのですが、それは自分にとっておもしろかったというか、楽しかったのです。オートバイも車も楽しいということが、やはりその実だけではなくてプラスアルファの何かがあって、だからこそ事故を起こさないための何かというふうに考えたときは、最初からそういうことをやっていったほうが良いのではないかなと思います。全ての分野で、高齢化という話もありましたけれども、若い人も実は周りではどんどん増えています。そういう人たちに新しい時代を作っていくためにも、交通安全というものを本当に広めていくためのこれがベースなのかなという気がしています。

長くなって申し訳ないのですが、この文章とはあまり関係ないのですが、とにかく私なりにまた頑張っていこうと思っています。ありがとうございます。

赤羽座長 ありがとうございます。

古関委員は、お戻りですか。入っていらっしゃいますか。

古関委員 はい、おります。先ほどちょっと誤ったタイミングで発言をしてしまったようで申し訳ありませんでした。私から手短かに記述についての確認と、それから可能であれば多少の修正をお願いしたいということでございます。

前回、私から御指摘を申し上げまして、1つはこの正しい旅客行動が鉄道の安全性を高めるのだということで、昨今問題となっている歩きスマホをしてはいけないよということを中心に皆さんに周知することが大事じゃないかということをお願いして、そのことを85ページか86ページに国土交通省の方に明記していただきましてありがとうございました。

もう一点が、インバウンドの需要が消えてしまったということの中で、外国人に対する情報提供の話が消えて、それがかえって中長期的にはよろしくないですねというお話をしました。それに対して、今回89ページの(5)のところに「事故発生時における多言語案内体制の強化を指導する。」ということを書いていたのですが、そのときに訪日外国人というような書き方になっています。これは、何となく観光でいらしたお客様というイメージになってしまうのですが、実は留学生とか、日本の中で働いている方を含めて旅客として、かなり重要な部分として日本に住んでおられる外国人というのがあるかなと思います。

さらに、自動車のところの記述で45ページ辺りに、自動車のそういう情報提供ということに関して定住外国人という書き方がされていまして、道路交通が定住外国人で、鉄道は訪日外国人というのは1つの文章の中でバランスが悪いという気もいたしますので、このところも対象として鉄道に関する安全だとか事故情報を提供する対象としては、訪日及び在日なり在住外国人という書き方をしていただいたほうがいいのではないかと思います。

以上、非常に細かいことですが、修正していただければありがたいと思います。以上でございます。

赤羽座長 ありがとうございます。

続きまして、久保田委員、お待たせしました。お願いします。

久保田委員 ありがとうございます。

まず、生活道路とか子供の事故のことを随分書きこんでいただきましてありがとうございます。

今日は、具体的なことを1点だけ申し上げます。18ページですが、下から5行目からの3行です。住民の合意形成について書いていただいているのですが、まずは「地域の専門家を交えた取組を進めるなど、住民の合意形成も重要であり」という書き方はちょっと日本語として分かりにくいのではないかと思いますのと、あとは住民の合意形成も重要というのはもちろんですが、合意形成というのはむしろ結果で、合意形成を促すには何が必要かということをもしくはここでは書いていただく必要があるのではないかと思います。ちょっと勝手ながら今メッセージをお伝えしたのですけれども、例えばこんな文言じゃないか。

つまり、対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わり、あるいは関与ですね。要するに、インボルブメントが必要なのだということを強調していただきたいというのが私の意見です。

それから、最後に在り方を検討すると書いてあるのですけれども、在り方はある意味明らかなので、むしろ進め方の検討がこれからは必要じゃないかと思いました。

そういうことで、勝手に今メッセージをお送りしましたが、これは単なる参考ですので御検討いただければと思います。以上です。

赤羽座長 ありがとうございます。

続きまして、藤森委員お願いいたします。

藤森委員 中間報告にこの間の意見を取り込んでいただきまして、ありがとうございます。

もう一つ、子供たちへの交通安全教育のところ追加していただきたいのは、発達段階に応じて教材などを取り入れてくださっているのですが、ここではそれぞれの発達の特徴に応じたというような文言も入れていただくと、ノーマルなお子さんだけではなく、知的障害とか発達障害のお子さんもいたりするということを加えると、少しバリエーショ

ンのある教材の開発というところに、もう一步踏み込んでいただきたいというのが1つあります。

それと、76ページぐらいになると思うのですが、自転車の保険ですね。交通事故に遭ったときの保険が今は大変、各保険業者で売り出されてはいるのですが、それだけに入るとなるとネットで販売とかという形で、結構高齢者の方とかはアクセスしにくかったりするので、もう少し簡単な形で保険に入れるような施策を随時強化していただければと思います。

最後に犯罪被害者支援のことなのですが、私は実は神奈川県警の被害者支援の相談員の方のスーパービジョンを行っております。それで、たくさん交通事故に遭われたとか、お子さんを亡くされた方たちの支援の相談を警察の方とか心理の方が受けているのですけれども、その方たちも実はメンタルにかなり悩まれたり御苦労されていることを考えると、そういう方たちをフォローアップするスーパービジョン制度のようなものをきちんと構築して、支援者の支援という視点がプラスアルファされると、より充実した相談活動ができるのではないかと考えています。以上です。

赤羽座長 ありがとうございます。

私のメモでは、これで今日御参加の方全員に御発言いただいておりますが、漏れている方はいらっしゃるのでしょうか。大丈夫でしょうか。

それでは、川端委員、皆様の御協力で時間的余裕が生まれましたので、先ほどの続きを御発言いただけでしょうか。

川端委員 ありがとうございます。

1点だけ、例えばですけれども、お子さんをトラックに乗せて体験するみたいなことですね。トラックから見えないというのは、私も子供の頃に気づいていなかったですし、自分はトラックの運転席に乗ったことがずっとなくて、40歳過ぎてトラックの運転席に乗せてもらいました。

それはボルボのイベントだったのですけれども、赤、青、黄色みたいに塗った自転車を周りに置いて、その紙を渡されて子供と一緒に体験しました。車の位置が子供から見える、見えないみたいなゲームじゃないのですけれども、そういうチェックを子供自らにさせて、本当に見えないという体験を一緒にやったときに、私も大人になるまで本当に見えないというのが分かっていたいなかったというのがあったのですね。

子供にトラックを理解しろというのは本当に言いにくいのですけれども、そういう体験が日本はなかなかできていないので、交通に存在するものがお互いのできないことを理解するという取組がすごく少ないように思います。どちらかが悪いとか、子供ができないからトラックにやってもらうということはかなりやられていると思うので、そういった交通のプレイヤーがお互いにお互いの可能性とか、できないことを理解するという作業というのはどれぐらいしているかがまず分からないので、もししていればどれぐらいできているのかというのを教えていただきたいと思います。

それから、足りないところがあるようだったら、そういったお互いの交通プレイヤーがお互いを理解するという活動をこれからやっていけたらいいのではないかなと思ひまして、発言に加えさせていただければと思ひました。

それは、例えばVRとかゲームのようなもので子供たちへの喚起というのはできるのではないかと思ひますので、従来の真面目な取組というのはすごく大事だと思ひますけれども、一見不真面目に見えても効果的な取組もあるかなと思ひましたので、発言させていただければと思ひました。よろしくお願ひします。

赤羽座長 ありがとうございます。

私も、車の運転をしているときに左折の際に横断歩行者をよく見ていなくて、すんでのところという経験があります。その経験をしてから、横断歩行者としてもドライバーが私のほうを見ているかどうか確認するようになりました。同じように大事なことだと思ひます。ありがとうございます。

ほかに、追加で御発言いただける方がいらしたらお知らせください。よろしいでしょうか。

蓮花委員、お願ひします。

蓮花委員 20ページの(6)の「地域が一体となった交通安全対策の推進」というところで、先ほどの久保田委員のお話とも少し関連するのですが、ここに書かれていることは全てその通りですが、このところがなかなか改善されないということも事実で、むしろ悪くなっているような気もします。

例えばいろいろなところから、保育園とか、学校とか、団体からここを何とかしてほしいとか、こういう情報が欲しいけれどもどこに口を利いたらいいのか、たらい回しになってしまうという相談を受けることがあります。もちろん行政だけの問題ではないのですが、地域の中で交通安全というものがうまく循環するようなネットワークをきちんと作らないと同じことが繰り返されるような気がします。これは行政主導でやるのか、民間のJAFであったり、安全協会であったり、いろいろな組織などを関わるのかという問題はありますけれども、やはりきちんとしたネットワークのそのまた中枢というものを、ぜひ都道府県別でも結構ですので少しずつ作っていただきたいと思います。

特に、委員会などがあるときは私もよく関わって、そのときはそれなりに発言して関わることはできるのですが、声がかからないとそのまま消えてしまいます。継続性に欠けるという大きな問題点がありますので、継続的なネットワークを組織化するというのを、表現はともかくこの辺に入れておいていただければと思ひます。以上です。

赤羽座長 ありがとうございます。

それでは、追加の御発言を、続きまして中土委員お願ひいたします。

中土委員 中土です。機会をいただいて、ありがとうございます。

82ページですが、研究ということで、「その他の研究の推進」についてということになります。

(ウ)と(エ)の項目で、被害者についての研究事項が特記されていてありがたいです。被害者遺族の方は、自分たちと同じ思いをほかの人にはしてもらいたくないという思いで様々な活動に取り組んでいらっしゃる方が多いのですけれども、その方たちの思いを調査、研究をして、結果を広く広めてほしい。社会に発信してほしいという意味で、類型別の継続調査というものを警察庁でもやっていたらと思うのですけれども、交通被害に特化したような包括的なアンケートをもし可能であればこの5年の間に行っていただいて、被害者の声を取り上げるという文言もこの計画の中に明記してありますので、入れていただけたらというふうに感じました。

以上です。どうぞよろしく願いいたします。

赤羽座長 ありがとうございます。

続きまして追加の御発言を三国委員にお願いいたします。

三国委員 よろしく願いします。

私のほうは、52ページになります。「(4)交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進」というところの最後の行なのですけれども、「また、交通ボランティア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げていくよう幅広い年代の参画に努める。」というふうに書いてあるのですけれども、実際に皆さんは現在参画を求めるように努めていらっしゃると思いますが、若い人がお仕事で、共働きのためいかなかったり、なかなかその辺がうまくいっていないので、ただ「参画に努める」というのではなく、もうちょっと丁寧に、もしそういう参画に努めるような事例があったら出してあげたほうが、高齢化に悩んでいる推進体の方にヒントになるのではないかと思うので、単に「参画に努める」だけで終わらないほうがいいのではないかと思います。以上です。

赤羽座長 ありがとうございます。

ほかにいらっしゃるでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、時間もこれくらいになりましたので、この辺で今日の議論を閉めたいと思います。

それでは、進行方、事務局にお返しいたします。皆様、御協力ありがとうございました。

関係省庁から今、御発言いただけることがありましたらお知らせください。よろしいでしょうか。

それでは、これで今日の議論を閉めたいと思います。

ありがとうございます。

寺本参事官 赤羽座長、ありがとうございました。

今回の委員の皆様のお意見を踏まえまして、第11次交通安全基本計画(中間案)を修正した上、11月中旬からのパブリックコメント、また12月上旬に予定しております公聴会におきまして、この第11次交通安全基本計画(中間案)に関する意見を広くお伺いする予定にしております。

公聴会につきましては、内閣府からお願いをしておりますけれども、赤羽座長と蓮花委

員に御出席をいただきたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

本日、十分に御発言できなかつた方もいらっしゃるかと思いますので、また改めて御意見をお伺いいたします。

本日の議事につきましては、速やかに議事要旨を作成いたしまして、座長に御確認いただいた後、会議資料とともに内閣府のホームページにおいて公開させていただきます。

また、議事録につきましては作成後、各専門委員の皆様へ御確認いただき、次回専門委員会にお諮りした上で、内閣府のホームページに公開をさせていただきます。

次回の専門委員会会議の日程でございますが、皆様お忙しい中、大変恐縮ではございますが、1月の下旬になります1月26、28、29日辺りで調整をさせていただきたいと考えております。

また、開催方法につきましては、会議室確保の関係もございまして、本日の会議形式で開催をさせていただければと思っております。

会議自体は以上でございますけれども、何か委員の皆様からございますでしょうか。

それでは、以上で第3回の「中央交通安全対策会議専門委員会会議」を終了したいと思います。本日は、御多忙中にもかかわらず、長時間にわたりましてスカイプでの御議論に御参加いただき、誠にありがとうございました。

これをもちまして、閉会とさせていただきます。