

「第11次交通安全基本計画(中間案)」に対する意見及び対応等一覧表(専門委員)

資料5

整理番号	第11次交通安全基本計画(中間案)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(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名			
1	-	-	-	-	まえがき計画の基本理念	-	【会議後のメールによる追加意見】 ・まえがきの15行目に「毎日のように」とあるが「日々」ではないか。 ・1ページ目の計画の基本理念、4行目に「毎日のように」とあるが「日々」ではないか。	・委員からのご指摘のとおり、毎日、人身事故が発生していると認識しており、その意味で「毎日のように」と記述しているものです。「日々」には、毎日の積み重ねのような意味もあるため、「毎日のように」という表現で記載しております。【内閣府】
2	-	-	-	-	計画の基本理念	3	・4ページ(2)救助・救急活動及び被害者支援の充実は、後の項目で独立しているので、こちらでも独立項目だとして良いのではないか。	・第1部第1章第3節Ⅱ6「救助・救急活動の充実」7「被害者支援の充実と推進」と、救助・救急活動及び被害者支援の充実と推進について、それぞれ独立して項目をたてておりますが、委員ご指摘の4ページ(2)の「救助・救急活動及び被害者支援の充実」については、計画の基本理念における「横断的に重要な事項」の一つとして記載しているものですので、項目については変更なしとしたい。【内閣府】
3	-	-	-	-	計画の基本理念	3	・5ページ(6)知見の共有について、世界全体の交通事故死者数として100万人以上という風に記載されているが、2018年のWHOの報告書によると、死者数は既に年間135万人と報告されているので、数値の記載を修正した方が良いのではないか。 ・その文章の後半に、「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」と記載されているが、「国際的な連携や協力関係の構築を推進していく」という文章の追記を検討していただきたい。	・委員からのご指摘を踏まえ、計画の基本理念3(6)「知見の共有」について、「世界に目を向けると、年間135万人以上が道路交通事故で死亡している。交通事故の減少に向けて、我が国の知見を世界と共有し、いかしていく視点も重要であり、国際的な連携や協力を推進する。」と修正・追記する。【内閣府】
4	1	-	-	-	陸上交通の安全	-	・特に陸上交通に関して、技術が発展すると、人間の受容性、いわゆる社会受容性が大変重要になってくるが、「社会受容性」という言葉を入れた方が良いのではないか。 歩行者側も交通事故を防ぐような教育がなされていくというのは、今後非常に重要なので、「社会受容性の熟成」であったり、「社会への浸透」という言葉を入れていただきたい。	・委員からのご指摘を踏まえ、計画の基本理念2(2)「先進技術導入への対応」について、「先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要である。」と追記する。【内閣府】
5	1	1	1	-	交通事故被害者等の参加・協働	5	【会議後のメールによる追加意見】 交通事故被害者等の参加・協働と明記されているのは尊重されている印象を持つが、謳うだけではなく、実際に、具体的にどのように連携できるか実務で詰めていく必要がある。	・委員からのご指摘のとおり、実際に交通事故被害者等の参加・協働が図れるよう、より一層関係機関、団体との連携を強化していく。【内閣府】 ・交通事故被害者等による講演等を実施しているところ、引き続き、関係機関・団体と連携の上、交通事故被害者等の参加・協働を図っていく。【警察庁】
6	1	1	3	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	-	【会議後のメールによる追加意見】 ・16ページ(1)高齢者及び子供の安全確保について、免許返納後について記載があるが、認知症が疑われるなど免許返納に値するような状況であれば、返納を推進していく啓発活動は継続的に行って欲しい。	・第1部第1章第3節Ⅱ3(1)オ(イ)「臨時適性検査等の確実な実施」において、「認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。」と記載しているほか、オ(オ)「高齢者支援施策の推進」において、高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境整備について記載し、免許返納に関する啓発活動を継続的に推進していく。【内閣府】 ・「第1部第1章第3節Ⅱ3(1)オ(オ)」に記載しているように、今後も高齢者が免許返納しやすい環境の整備に努め、継続して啓発活動を行ってまいりたい。【警察庁】
7	1	1	3	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	-	【会議後のメールによる追加意見】 生活道路における安全確保について、近年、生活道路における事故が減っていることを本文に明記強調し、引き続き安全確保していくような記載でも良いのではないか。	・委員からのご指摘を踏まえ、第1部第1章第3節Ⅱ(3)「生活道路における安全確保」について、「生活道路における交通死亡事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通死亡事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の取組が求められている。」と追記する【内閣府、警察庁、国土交通省】
8	1	1	3	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	-	・最高速度20キロの交通規制について、特にヨーロッパでは近年、ゾーン20規制が多くみられる。郊外部の農村集落内の通過交通の多い道路は、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か。	・御指摘のような道路を始め、一般道路における速度規制については、沿道状況や道路構造、交通流量等を勘案して、実施しているところであり、引き続き都道府県警察に対し、適切な速度規制の実施について指導してまいりたい。【警察庁】
9	1	1	3	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	-	・ゾーン30でも子供たちの通学時間帯だと速い。通学時間帯はゾーン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ないか。	・ゾーン30では、最高速度30km毎時の速度規制の実施のみならず、そもそも車両の通行を禁止する交通規制等の実施や物理的デバイス設置を併せて検討・実施するなど、複合的な対策を行うことにより、通過交通や走行速度の抑制を図っているところであり、引き続き、これらの対策を適正に実施するよう都道府県警察を指導してまいりたい。【警察庁】
10	1	1	3	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	-	・18ページ下から5行目から記載のある住民の合意形成について、「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、日本語として分かりにくいのではないか。また、住民の合意形成が重要というのはもちろんだが、合意形成というのはいずれも結果で、合意形成を促すには何が必要かといったことを記載する必要があるのではないか。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、インボルブメントが必要なんだということを強調していただきたい。また、最後に在り方を検討するとあるが、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ではないか。 ※久保田委員案 また、生活道路における各種対策を実施していく上で、対策着手段階からの一貫した住民の関わり(ないし関与)(※)が重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その在り方(※※)も検討していく必要がある。 ※合意形成段階に限らず、対策着手段階からの一貫したInvolvementが必要であり効果的 ※※進め方?	・委員からのご指摘を踏まえ、第1部第1章第3節Ⅱ(3)「生活道路における安全確保」について、「また、生活道路における各種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が重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。」と修正する。【内閣府】
11	1	1	3	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	-	【会議後のメールによる追加意見】 ・19ページ(4)先端技術の活用推進について、「先端技術の活用により交通事故が減少している」と言い切るのはいきり過ぎではないか。その他も要因も必ずあると思う。	・委員のご指摘のとおり、交通事故発生件数の減少要因については、道路交通環境の整備や交通安全教育の推進、交通指導取締りの強化など、先端技術の活用以外にも様々な要因がありますが、先端技術の活用についても、交通事故発生件数減少の一要因と見られ、第1部第1章第3節Ⅱ(4)「先端技術の活用推進」と項目を立てている関係上、記載の文章については変更なしとしたい。【内閣府】
12	1	1	3	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	-	【会議後のメールによる追加意見】 ・20ページ最終行の内容と下から9行目の内容が被っているような印象を受ける。	・委員からのご指摘を踏まえ、第1部第1章第3節Ⅱ(6)「地域が一体となった交通安全対策の推進」について、最後の行にある「また、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組に生かしていく。」を削除する。【内閣府】
13	1	1	3	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	-	・20ページ(6)地域が一体となった交通安全対策の推進について、地域の中で交通安全というものが上手く循環するようなネットワークを行政主導でやるのか、民間のJAFであったり安全協会だったりいろいろな組織などを関わらせるのかというのがあるが、やはりきちんとしたネットワークの中核というものを都道府県別でも構わないので少しずつ作っていただきたい。継続的なネットワークを組織化するというのをに入れていただきたい。	・第1部第1章第3節Ⅱ2(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、「交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する国民挙げての活動の展開を図る。」と記載するほか、第1部第1章第3節Ⅱ2(5)「地域における交通安全活動への参加・協働の推進」において、「行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する。」と記載し、地域が一体となって交通安全対策を推進することができるよう努めてまいりたい。【内閣府】
14	1	1	3	Ⅱ	道路交通環境の整備	1	【会議後のメールによる追加意見】 ・27ページキ「改築等による交通事故対策の推進」とあるが、「改築等」だけでは分かりにくいので「道路の改築等」にした方が良いのではないか。	・ご指摘のとおり、「道路の改築等による交通事故対策の推進」に修正した。【国土交通省】

整理番号	第11次交通安全基本計画(中間案)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(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)			
15	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	三国委員	<p>・31ページ(9)自転車利用環境の総合的整備 ア 安全で快適な自転車利用環境の整備について、「必要に応じて、駐車禁止また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。」とあるが、自転車専用通行帯では規制をかけていないと取締りができないのか。</p> <p>【会議後のメールによる追加意見】 自転車通行帯が設置されている道路は、基本的に「駐車禁止」になっているのではないかと。しかしながら、31ページ(9)自転車利用環境の総合的整備 ア 安全で快適な自転車利用環境の整備の2段落目「また、自転車通行の安全性を向上させるため、…取締りを積極的に実施する。」では、規制をかけないと駐停車車両を取り締まれないように読める。道路交通法に自転車専用通行帯の自動車の駐停車に関する根拠を示す項目はあるのか。5年前の交通安全基本計画でも同じ文章で記述されており、自転車専用通行帯をふさぐ駐停車車両については、取り締まりが徹底されていないように感じる。一般的に解釈があいまいなので、今回根拠を示して表現を変えることはできないか。</p>	<p>・自転車専用通行帯における駐停車車両の取締りを行うためには、原則的に駐車禁止等の交通規制が必要となっている。普通自転車専用通行帯の設置に際しては、駐停車車両により自転車専用通行帯における自転車の通行に支障をきたすおそれがある場合は、駐停車対策を併せて検討することとしており、当該道路において駐車の実態がない場合等を除き、基本的に駐車禁止等の交通規制を実施している。</p> <p>中間案の「第1部第1章第3節II(9)ア記載のとおり、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してまいりたい。【警察庁】</p>
16	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	中土委員	<p>【会議後のメールによる追加意見】 ・32ページにある「UTMS」の方が先出なので、33ページにある「UTMS」の()書きの説明を32ページの「UTMS」につけた方が良いのではないかと。</p>	<p>・御指摘のとおり修正させていただきます。【警察庁】</p>
17	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	川端委員	<p>・子供、高齢者、病気のため外出困難な方や主婦など、情報から離れた方に対する交通情報、テクノロジーの進展の情報の支援は欠かせない。</p>	<p>・第1部第1章第3節II(2)(3)「効果的な広報の実施」において、交通安全に関する広報については、あらゆる広報媒体を活用して実効の挙がる広報を実施する旨記載し、委員からご指摘の情報から離れた方に対するの情報支援を推進していく。【内閣府】</p> <p>・関係機関・団体と連携し、中間案の第1部第1章第3節II(2)(2)記載のとおり、「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」ができるよう努めていく。【警察庁】</p> <p>・中間案1部1章3節II「2交通安全思想の普及徹底」(3)ケ(カ)に、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性等の情報を、情報の受け手に応じ、適時適切に届ける旨を記載している。【国土交通省】</p>
18	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	古笛委員	<p>・40ページ以下の交通安全思想、交通安全教育について、自己の安全や、他の人々の安全を守ることは大切だということは記載しているが、そのことはまさに、自分や他人の命、身体など大切な法益を守ることそのものであるということ、そういった命を守ることが大切だということ、一人一人そういった責任があるということなどをどこかで記載して頂きたい。</p>	<p>・関係機関・団体と連携し、中間案の第1部第1章第3節II(2)記載のとおり、「交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している」と、「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重要である」とを踏まえ、実施していく。【内閣府、警察庁】</p>
19	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	藤森委員	<p>・子供達への交通安全教育について、発達段階に応じて視覚教材などを取り入れてもらっているが、知的障害や発達障害のお子さんもい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歩踏み込んでいただきたい。</p>	<p>・引き続き、関係機関・団体と連携しつつ、中間案の第1部第1章第3節II(2)記載のとおり、「障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮」して実施していく。【内閣府、警察庁、文部科学省】</p>
20	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	中土委員	<p>【会議後のメールによる追加意見】 40ページ 交通安全思想の普及徹底について、高齢者と障害者とともに子供を明記した方がバランスが良いのではないかと。</p>	<p>・委員からのご指摘を踏まえ、第1部第1章第3節II「2交通安全思想の普及徹底」について、「また、人優先の交通安全思想の下、子供、高齢者、障害者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、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重要である。」と追記する。【内閣府、警察庁】</p>
21	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	中土委員	<p>40ページ 安全教育について、スケアードストレートがショーになってしまっていて、カッコいいと言っている子供もいる。子供の中には遺族もいるので、より一層丁寧に扱っていく必要がある。同時に、果たしてそれがいいのかどうかという効果検証も必要。</p>	<p>・第1部第1章第3節II「2交通安全思想の普及徹底」において、「交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。」と記載し、適切に実施していく。【内閣府】</p> <p>・中間案に記載はないが、スケアードストレイト教育技法による交通安全教室は、参加・体験・実践型の交通安全教育手法の一つとして、交通ルール遵守の必要性等の理解を深めることを目的に実施しているところ、その実施に当たっては、交通安全講話と組み合わせると実効性を高めたり、関係者の安全確保や対象となる受講者等、様々な事情に配慮して実施していく。【警察庁】</p> <p>・文部科学省発行の学校安全資料『「生きる力」をはぐむ学校での安全教育』の中で、PTSDやトラウマ等について記載しており、児童生徒等に現れるストレス症状の特徴や基本的な対応を理解しておく必要性を示している。【文部科学省】</p>
22	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	中土委員	<p>【会議後のメールによる追加意見】 ・41ページ下から2行目「紙芝居」も良いが、一般的には「絵本」の方が馴染みがあると思う。</p>	<p>・委員からのご指摘のとおり、交通安全絵本についても交通安全教育において広く活用されておりますが、交通安全紙芝居についても同じく活用されているところです。また、第1部第1章第3節II(2)(1)ア「幼児に対する交通安全教育の推進」において「視聴覚教材等」と記載しております。【内閣府、文部科学省】</p> <p>・多数の子供を対象とした交通安全教室においては、紙芝居を効果的に活用しているところ、中間案においては「紙芝居や視聴覚教材等」で読み込んでいただきたい。【警察庁】</p>
23	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	渡邊委員	<p>・来年度から全面実施になる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ことになった。中学校のところで、「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」とあるが、自転車に乗って加害者になることもあるんだということをもっと明示した方が良いのではないかと。</p>	<p>・委員からのご指摘を受け、警察庁、文部科学省からの回答のとおり追記する。【内閣府】</p> <p>・自転車利用者が加害者となる側面があることに関しては、中間案の「第1部第1章第3節I<重視すべき視点>」及び「第1部第1章第3節II(2)(3)ウ」に記載されているが、より明示されるよう「重視すべき視点」の項目において、自転車の違法意識の向上を追記した。【警察庁】</p> <p>・第1部第1章第3節II(2)(1)のウ 中学生に対する交通安全教育の推進 において、重点的に実施する交通安全教育に「自転車事故における加害者の責任」を明記する。【文部科学省】</p>
24	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	中土委員	<p>【会議後のメールによる追加意見】 ・46ページ コ 保護観察に付されたケースが記載されているが、東京、埼玉などで長年、家庭裁判所で行われている少年への交通講習などもあるので、そういった活動があることも明記されると良いのではないかと。</p>	<p>・委員からのご指摘のとおり、家庭裁判所における交通講習については、少年に対して交通法規について学習させるための教育的措置として実施していることについて承知しております。</p> <p>家庭裁判所は交通安全対策基本法に定める指定行政機関ではないため、交通安全基本計画の本文中に家庭裁判所の取組について記載することはできませんが、各種機会を通じて交通安全教育に努めてまいります。【内閣府】</p> <p>・中間案に記載はないが、引き続き、トラック協会等関係団体と連携し、大型貨物自動車等の内輪差や死角の大きさを理解させる参加・体験型の交通安全教育を推進していく。【警察庁】</p>
25	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	川端委員	<p>・子供をトラックに乗せて、周りに自転車に置いて子供から見える見えないなどのチェックを子供自らにさせるというような体験が必要。例えばVRやゲームのようなもので、子供達への喚起というのをできるのではないかと。</p>	<p>・ストライダーやキックボードなどのいわゆる遊具については、道路における禁止行為(道交法第76条)として、交通のひんばんな道路における使用は禁止されていることから、交通安全教育などの各種機会を通じて、公園などの広場において安全に使用するよう指導、啓発活動を推進していく。【内閣府、警察庁】</p>
26	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	中土委員	<p>【会議後のメールによる追加意見】 ・自転車以外にもストライダーやキックボードなどの事故が増えている、いわゆる玩具を安全に使う指針もどこかにあると良いのではないかと。</p>	<p>・第1部第1章第3節II(2)(3)ウ「自転車の安全利用の推進」において、「幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車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の理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図る」と記載している。【内閣府】</p>
27	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	渡邊委員	<p>・交通安全教育の推進について、自転車乗車時のヘルメット着用に関して、全年齢層については書かれているが、12歳以下の幼児、小学生に関してはもっと強調して書き込んで良いのではないかと。</p>	<p>・第1部第1章第3節II(2)(3)ウ「自転車の安全利用の推進」において、「幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車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の理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図る」と記載している。【内閣府】</p>

整理番号	第11次交通安全基本計画(中間案)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(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)			
28	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	古笛委員	・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ということもあるもので、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に配慮していただきたい。	・第1部第1章第3節II2(3)ウ「自転車の安全利用の推進」において、「損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する」を、「加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する」に修正する。【国土交通省、警察庁、内閣府】
29	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	渡邊委員	・ハイブリッド車が普及し、電気自動車も少しずつ普及を始めた中で、やはり、音が気づきにくいので、ハイブリッド車、電気自動車普及にともなう指導というものが不可欠ではないか。車の機能が伸びていくと同時にそれにあった交通安全指導というものも必要になってくるのではないか。	・交通安全教育を実施するに当たっては、引き続き、中間案第1部第1章第3節II2(2)記載のとおり、技術の進展等を踏まえ、常に効果的に実施できるよう努めていく。【警察庁】 ・ハイブリッド車等の静音性に関する対策として、平成28年に車両接近通報装置を義務づける道路運送車両の保安基準改正を実施するなど適時適切に対応しているところ。その他、先進技術について、中間案1部1章3節II「2交通安全思想の普及徹底」(3)ケ(カ)に、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を、情報の受け手に応じ、適時適切に届ける旨を記載している。【国土交通省】
30	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	北島委員	・幅広くボランティア経験をしてもらうための国の施策として、学生たちに、ボランティアをすれば履修ポイントが付くとか、就職活動にプラスになるとか、そういったメリットを与えるなど、ボランティアの底辺を広げるための何らかの対策が必要	・交通安全対策を推進している関係機関、関係団体においては、ボランティア活動に参画した方等からの要請に基づき、活動を可視化するいわゆるボランティア証明書を発行しており、同証明書が受験や就職活動のほか、各企業や団体等におけるボランティア休暇の取得等の場面において活用されているものと承知しております。 一方で、ボランティア活動は、あくまでも参画される方の自発的な意志に基づいてなされるものであると考えます。 国の施策として、交通安全基本計画中に上記のようなメリット等の対価を前面に打ち出すような内容を表記することは、国民の皆様がメリットを享受することを主たる目的としてボランティア活動に参画することに繋がるなど、本来のボランティア活動の趣旨を損なうことが懸念されることから、現行のとおりとしたいと考えております。【内閣府】
31	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	中土委員	【会議後のメールによる追加意見】 ・51ページ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進について、地域にいてと思われる交通事故事件被害者と協働していくことも明記すると良いのではないか。	・交通安全対策を推進している関係機関、関係団体においては、ボランティア活動に参画した方等からの要請に基づき、活動を可視化するいわゆるボランティア証明書を発行しており、同証明書が受験や就職活動のほか、各企業や団体等におけるボランティア休暇の取得等の場面において活用されているものと承知しております。 一方で、ボランティア活動は、あくまでも参画される方の自発的な意志に基づいてなされるものであると考えます。 国の施策として、交通安全基本計画中に上記のようなメリット等の対価を前面に打ち出すような内容を表記することは、国民の皆様がメリットを享受することを主たる目的としてボランティア活動に参画することに繋がるなど、本来のボランティア活動の趣旨を損なうことが懸念されることから、現行のとおりとしたいと考えております。【内閣府】
32	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	水野委員	・51ページ(カ)、衝突被害軽減ブレーキについて、自動運転者のユーザーへの情報に加えて、まわりの歩行者や自転車に乗る人についても、飛び出しとかは対応できないので、歩行者や自転車乗員が、交通法規を守るということがより一層重要になるということがどこかに入っていると良いと思う。	・交通安全対策を推進している関係機関、関係団体においては、ボランティア活動に参画した方等からの要請に基づき、活動を可視化するいわゆるボランティア証明書を発行しており、同証明書が受験や就職活動のほか、各企業や団体等におけるボランティア休暇の取得等の場面において活用されているものと承知しております。 一方で、ボランティア活動は、あくまでも参画される方の自発的な意志に基づいてなされるものであると考えます。 国の施策として、交通安全基本計画中に上記のようなメリット等の対価を前面に打ち出すような内容を表記することは、国民の皆様がメリットを享受することを主たる目的としてボランティア活動に参画することに繋がるなど、本来のボランティア活動の趣旨を損なうことが懸念されることから、現行のとおりとしたいと考えております。【内閣府】
33	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	三国委員	・51ページ(4)、交通安全に関する民間団体の主体的活動の推進について、「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、着実に次世代についでいくよう幅広い年代の参画に努める。」とあるが、ただ「参画に努める」というのではなく、参画に努めるような事例を出した方が良いのではないか。	・交通安全対策を推進している関係機関、関係団体においては、ボランティア活動に参画した方等からの要請に基づき、活動を可視化するいわゆるボランティア証明書を発行しており、同証明書が受験や就職活動のほか、各企業や団体等におけるボランティア休暇の取得等の場面において活用されているものと承知しております。 一方で、ボランティア活動は、あくまでも参画される方の自発的な意志に基づいてなされるものであると考えます。 国の施策として、交通安全基本計画中に上記のようなメリット等の対価を前面に打ち出すような内容を表記することは、国民の皆様がメリットを享受することを主たる目的としてボランティア活動に参画することに繋がるなど、本来のボランティア活動の趣旨を損なうことが懸念されることから、現行のとおりとしたいと考えております。【内閣府】
34	1	1	3	II	安全運転の確保	3	中土委員	【会議後のメールによる追加意見】 ・54ページ イ 運転者に対する再教育の充実 7行目の飲酒運転の「防止」を「根絶」とした方がメッセージ性が強いのではないか。	・委員御指摘のとおり、「第1部第1章第3節II3(1)イ」において修正した。【警察庁】
35	1	1	3	II	安全運転の確保	3	蓮花委員	・高齢運転者対策 ウ 高齢運転者が起こしやすい事故について、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、基礎的な研究も踏まえて、何をはかれば検査として適切なかという議論を早めに始めていただきたい。	・75歳以上の高齢運転者による交通死亡事故を分析すると、運転操作の不適切が事故の要因となっている割合が大きいという特徴がある。こうした分析結果等を踏まえ、今回の改正では、加齢に伴う運転技能の低下に着目した対策を講じており、「第1部第1章第3節II3(1)オ(ウ)」において、「75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入(略)等」を内容とする道路交通法の一部を改正する法律(令和2年法律第42号)が令和4年6月までに施行されることとされている」と記載しており、改正法の適切かつ円滑な施行に向け、運転技能検査の内容等について有識者による検討を行っているところ。【警察庁】
36	1	1	3	II	安全運転の確保	3	蓮花委員	・高齢者運転対策 ウ 安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度が導入されることも良いことだと思うが、例えば、教習所で色々聞いていると、高齢者に限らず、一般のドライバーも含めて、安全運転サポート車とは何たるものかということをはほとんど理解していない。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。	・委員からのご指摘を踏まえ、第1部第1章第3節II2(1)カ「高齢者に対する交通安全教育の推進」において、「また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を推進する。」と追記する。【内閣府】 ・現在、全ての運転者に対する安全運転サポート車(サポカー・サポカーS)の普及啓発を進めるため、平成29年度以降、官民を挙げて先進安全技術について知る機会や運転支援機能を体験できる機会を設けている。今後も、官民を挙げたサポカー・サポカーSの普及促進を進め、着実に交通の安全を確保してまいる観点から、「第1部第1章第3節I(4)」において、「先端技術の活用により、安全の確保を実現していく」旨を記載しており、運転免許センター等の警察施設をサポカー・サポカーSの試乗場所として提供したり、自動車教習所等に試乗会等の各種イベントの協力要請を行っている。【警察庁】
37	1	1	3	II	安全運転の確保	3	蓮花委員	・高齢運転者対策 オ 高齢者支援施策の推進の中に、「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すすめるというのが本すじで、元気な方はほとんど運転して頂いた方が良くないかと私は思うが、「不安を有する」という漠然とした言い方よりも、「運転能力が大きく低下した」というような表現の方が良いのではないか。	・運転能力が大きく低下した」旨の高齢者対策については、「第1部第1章第3節II3(1)オ(ア)、(イ)」にて、運転技能に着目したきめ細やかな講習や、臨時適性検査の確実な実施による運転免許の取消し等の行政処分について記載している。「第1部第1章第3節II3(1)オ(オ)」に記載している「不安を有する高齢者等」については、自主的な運転免許証の返納を促す趣旨であり、自主返納後の公共交通サービスの改善について記載している。【警察庁】
38	1	1	3	II	安全運転の確保	3	中土委員	【会議後のメールによる追加意見】 ・56ページ 危険な運転者の早期排除について、刑事処分とのずれがあり、行政処分までの間に加害者が運転をする姿をみて傷つく遺族もいる。早急かつ厳格に行って欲しい。 ・56ページ 運転免許制度の改善について、実務として交通事故事件遺族が、免許更新講習時に、車両がぶつかるなどの映像を見ないように対応してくれる免許センターがあるが、そもそも被害者自身が免許更新時にそういう配慮をしてもらえることが知られていないし、職員の方にそういうことが出ると周知されていないため、実務では要望のあるたびに担当者レベルで対応している現状がある。「交通事故被害者への配慮」と明記すれば意識付けになるのではないか。	・「第1部第1章第3節II3(1)コ」に記載しているように、引き続き迅速・的確な行政処分の推進を図ってまいりたい。【警察庁】 ・「国民の立場に立った運転免許業務」とは、交通事故被害者への配慮を含むものであり、御指摘のとおり「交通事故被害者への配慮」について「第1部第1章第3節II3(2)」に追記した。【警察庁】
39	1	1	3	II	安全運転の確保	3	川端委員	・トラック、バスに関しての対策について、高度ドライバー支援の導入に関して、法的な推進対策というのが無い限り中々浸透しないのではないか。税法の支援だけでは難しいと思うが、何か、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をしたら、そういった施策があった方が推進ができると思う。	・関係機関において、安全の確保に向けた取組みを行っている運送事業者等を認定し、公表する安全性評価認定制度を設けており、安全装置の装着を評価項目の一つとして普及促進に取り組んでいるところであり、引き続き当該制度を推進していく。【国土交通省】

整理番号	第11次交通安全基本計画(中間案)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(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)			
40	1	1	3	II	安全運転の確保	3	中土委員	<p>【会議後のメールによる追加意見】</p> <p>・58ページ 事業者における飲酒運転ゼロは評価できるが、事業者に限らず飲酒運転と同様、薬物、危険ドラッグを使用しての運転や、ながら運転も過去ひどい事件があった。全てを明記できないので「等」に入ってしまうのだと思うが、根絶する必要があると思う。</p>	<p>・中間案の第1部第1章第3節II5(1)ア(ア)に記載の通り、交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、国民から取締り要望の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進してまいりたい。【警察庁】</p> <p>・事業用自動車の安全対策については、現在、次期プランを策定すべく検討を行っているところであり、薬物、危険ドラッグを使用しているの運転や、ながら運転について、次期プランにおいても引き続き、対策を検討する。【国土交通省】</p>
41	1	1	3	II	車両の安全性の確保	4	水野委員	<p>・車両の安全性に関する基準等の改善の推進について、事業用自動車、トラック、バスなどが見えてこない。トラックやバスの衝突被害軽減ブレーキが、もっと性能向上すれば、高速道路などでの悲惨な事故が防げらると思うので、こういったところの衝突被害軽減ブレーキの性能向上もお願いしたい。</p>	<p>・中間案の、第1部第1章第3節II4「車両の安全性の確保」においては、自家用、事業用自動車を含めた記載となっているが、事業用自動車の衝突被害軽減ブレーキの性能向上については、同項目内に明記することとした。【国土交通省】</p>
42	1	1	3	II	道路交通秩序の維持	5	中土委員	<p>【会議後のメールによる追加意見】</p> <p>・69ページ 自転車利用者にも、ながらスマホ及びイヤホンをしての運転も意識が耳に集中してしまうので、危険だと感じる。</p>	<p>・自転車利用者によるながらスマホやイヤホンをしての運転については、指導警告を実施し、悪質・危険なものについては検挙措置を推進しているところ、引き続き中間案の「第1部第1章第3節II5(1)ア(ウ)に記載のとおり、自転車利用者に対する交通指導取締りを推進してまいりたい。【警察庁】</p>
43	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	藤森委員	<p>・犯罪被害者支援について、警察や市民の方交通事故に遭われた方や遺族の方の相談を受けているが、相談を受ける方たちもかなり悩まされたり苦労されているので、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と思う。</p>	<p>・交通事故の被害者を含む犯罪被害者の方からの相談を受けたり、カウンセリングを行ったりする警察職員や民間団体等の関係者においては、犯罪被害者の状況を間近に見ることや、時には犯罪被害者の感情の表出に直面することで、極めて強いストレスを受ける場合があるため、部内カウンセラー等から助言等を行っているほか、カウンセリング等についての高度な知識と経験を有する部外の専門家をアドバイザーとして委嘱し、助言等を仰いでおり、引き続き、委員の御指摘を踏まえ、被害者の心情に配慮した対応がなされるよう努めてまいりたい。【警察庁】</p>
44	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	中土委員	<p>被害者支援に関して</p> <p>・76ページ 被害者支援の充実と推進について「大きな不幸に見舞われており」という表現があるが、「不幸」とか「見舞われる」という表現は適切ではないと感じる。交通事故事件被害者というのは、自然災害にあった訳ではないので、「見舞われる」という表現は如何なものか。</p>	<p>・委員からのご指摘を踏まえ、第1部第1章第3節II7「被害者支援の充実と推進」について、「交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみや辛い体験をされており」と修正する。【内閣府、警察庁】</p>
45	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	藤森委員	<p>・76ページ 自転車の保険について、交通事故に遭った時の保険が各保険業者で売り出されているが、ネットでの販売などは高齢者などにはアクセスしにくいので、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きたい。</p>	<p>・保険会社は自転車事故に対する備えとして、自動車保険や火災保険などの特約のほか、インターネットやコンビニエンスストアの店頭で加入できる保険など、多様なチャネルでの保険提供に取り組んでいるものと承知しています。顧客保護の観点から、保険会社は高齢者に対して、契約者の属性や商品の特性等を勘案した適切かつ十分な説明を行う必要がありますので、金融庁としては民間保険会社を監督する立場から、保険会社は顧客保護を図りつつ、前述の取組みを進めていくことが重要と考えております。【金融庁】</p>
46	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	守谷委員	<p>・78ページ 交通事故被害者支援の充実強化について、ご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に、介護が難しくなる場合に環境整備を推進するという点について、リハビリテーションの環境整備というものも入れて頂きたい。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。</p>	<p>・リハビリテーションの環境整備は、78ページの(3)交通事故被害者支援の充実強化 ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実 (イ)の後段において、「自動車事故によって後遺障害を負った被害者のリハビリテーションの機会確保に向けた取組を推進する。」旨の記述を追加しているところであり、この「被害者のリハビリテーションの機会確保」は在宅の方たちも対象に含めた記述である。【国土交通省】</p>
47	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	中土委員	<p>・78ページ 支援の充実について、「心情に配慮した対応」だけでは、ちょっと不足だと感じる。どこかで、心理的ケアを受けられるような、そういった体制を取れないのかと思う。</p>	<p>・中間案に記載のとおり、検察庁においては、被害者支援員を配置し、交通事故被害者等からの様々な相談への対応等を行うほか、交通事故被害者等の状況に応じて精神面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行っているところ、引き続き、このような取組を通じ、より一層充実した支援に努める。【法務省】</p>
48	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	中土委員	<p>・行政処分について、問い合わせがあれば迅速に、という表現もあるが、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のを、警察でも検察でも確実に提唱して頂くことが大切。</p>	<p>・交通事故の被害者を含む犯罪被害者の精神的被害を軽減するため、カウンセリングに関する専門的知識や技術を有する職員を配置してカウンセリングを実施しており、引き続き、被害者の心情に配慮した対応等がなされるよう努めてまいりたい。</p> <p>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者等に対する研修を定期的に行っている。【警察庁】</p> <p>・法務省においては、被害者等通知制度その他犯罪被害者等の保護・支援のための制度等を分かりやすく解説したパンフレットを作成し、検察庁に配布して、検察官が交通事故被害者等から事情聴取する際に手渡し、時期を捉えて、それぞれの交通事故被害者等に必要な各種保護・支援のための制度等を説明するなどしているところ、引き続き、交通事故被害者等への適切な情報提供に努める。【法務省】</p>
49	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	中土委員	<p>・交通事故事件は不起訴率が大変高い。丁寧な対応も一部とられているとは思いますが、明記してあった方が良い。</p> <p>・警察における最大の被害者支援というのは、やはり、適度な捜査、真摯な捜査であると思う。そういったことを被害者支援として明示するのは難しいかもしれないが、該当省庁の方には、お知りいただきたいと思う。</p>	<p>・79ページ「検察庁、刑事施設、保護観察所などが連携し、～加害者の処遇状況等に関する情報を提供する。」の段落を以下のとおり改める。【法務省】</p> <p>検察庁、刑事施設、保護観察所などが連携し、交通事故被害者等に対し、被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果、加害者の処遇状況等に関する情報を提供する。また、不起訴処分について、犯罪被害者等の希望に応じ、検察官が、捜査への支障等を勘案しつつ、事前又は事後に、処分の内容及び理由について十分な説明を行うよう努める。</p>
50	1	1	3	II	研究開発及び調査研究の充実	8	中土委員	<p>・研究開発及び調査研究について、高齢者の交通事故防止も必須だと思うが、子供も視野が狭い、そういった特性もあるので、そういった研究に対しても対策を取って欲しい。</p>	<p>・中間案の「第1部第1章第3節II5(2)記載のとおり、引き続き、交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図るものとする。【警察庁】</p> <p>・子供の視野にも考慮した交通安全教育を行うよう努めていく。【内閣府】</p>
51	1	1	3	II	研究開発及び調査研究の充実	8	守谷委員	<p>・82ページ 総合的な調査研究の充実について、救命救急医療の交通事故データベースの構築に関して、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、データの実態をもう少し明らかにしたいと思っているので支援して頂きたい。</p>	<p>・子供や高齢者等に対して交通安全教育を実施するに当たっては、関係機関・団体と連携し、受講者の特性に応じた教育内容及び方法を選択するなどしているところであり、引き続き、効果的かつ適切に行うよう努めていく。【警察庁】</p> <p>・有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要と承知していますが、委員ご指摘のデータの実態をもう少し明らかにすることへの支援については、国の支援制度への申請等個別に御対応をお願いしたい。【内閣府】</p>

整理番号	第11次交通安全基本計画(中間案)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(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)			
52	1	1	3	Ⅱ	研究開発及び調査研究の充実	8	中土委員	<p>・82ページ 調査研究 その他の研究の推進 ウとエ、被害者遺族の活動、思いについて調査研究をして、結果を広く広めて欲しい。以前、推計別の継続調査というのを警察庁でやっていたと思うが、交通被害に特化したような包括的なアンケートを、可能であればこの5年の間に行っていただきたい。 【会議後のメールによる追加意見】 そのほかの研究の推進について、更に包括的な、平成10年や13年に支援のあり方や遺族感情等を含めたアンケート調査があると思う。犯罪被害者等基本法や被害者参加など新たな動きもあり年数も経過しているので、この5年の間にインタビュー調査を行い、評価して、時代にあった被害者支援策を次の計画では策定して欲しい。また調査項目はこれにとどまらず、特に自転車については、専用道路の確保や保険加入推進における安全性の向上の確認など継続的な調査を行い、安全対策を取って欲しい。</p>	<p>・内閣府として、交通安全基本計画を作成する際には、交通事故被害者団体を含めた関係団体に国に期待する取組等をお伺いしており、引き続き被害者のご意見を踏まえた交通安全基本計画を作成するための取組を進めてまいりたい。これについて、中間案を以下のとおり、修正する。【内閣府】 (ウ)交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進 交通事故被害者等を始め、地方公共団体や交通安全に関わる団体等の視点から、交通安全対策を検討する研究を推進する。 ・委員意見を参考に被害者遺族の活動や思いを汲んだ交通安全対策の推進に努めてまいりたい。【警察庁】</p> <p>・国土交通省では、「ウ 公共交通事故被害者への支援」に記載のとおり、公共交通事故の被害者等への支援の一環として、被害者遺族等にもご協力いただく形でフォーラム等を開催するなど、被害者遺族の活動や思いについても広める活動を行っており、引き続き被害者等に寄り添うことを基本とし、これらの活動を実施してまいりたい。 「専用道路の確保」に関しては、P31(9)自転車利用環境の総合的整備の中で「(略)自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する」と記載している。また、「保険加入推進」については整理番号28と同じくP48ウ自転車の安全利用の推進において「加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する」と記載する。【国土交通省】</p>
53	1	2	2	—	鉄道の安全な運行の確保	3	古関委員	<p>89ページの(5) 「事故発生時における多言語案内体制の強化も指導する」とあるが訪日外国人というような書き方になっていて、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。留学生や日本で働いている方を含めて、旅客としてかなり重要な部分があると思う。</p> <p>・自動車の所の記述で45ページに、自動車の情報提供というところに関して、「定住外国人」という書き方をされているが、自動車、道路交通が「定住外国人」で鉄道が「訪日外国人」というのは、バランスが悪い気がする。「訪日及び在日ないし在住外国人」という書き方をしても良いのではないか。</p>	<p>・P89(5)「大規模な事故等が発生した場合の適切な対応」及びP90(7)「計画運休への取り組み」欄について、「定住外国人」を対象に加え、以下のとおりとする。 「また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、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。」 【国土交通省】</p>
54	2	—	—	—	海上交通の安全	—	伊藤委員	<p>意見一覧表の52、53、新しいタイプのモビリティについて今後検討されるというようなことが記載されているが、具体的にヒューマンエラーの防止だとか、サイバーセキュリティ等が記載されているが、質問の意図としては、海上交通の中で、今後、無人船や自動化船舶が入ってきた時に、従来船舶と無人船舶との間でどういった問題が発生していくとか、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。</p>	<p>・ご指摘のとおり、従来船と自動運航船との間にどのような問題が生じるかソフト・ハードの両面から議論していく必要があると考えている。【国土交通省】</p>
55	2	—	1	Ⅱ	交通安全基本計画における目標	—	伊藤委員	<p>交通安全基本計画における目標について 3 「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が、目標なので、むしろ、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良いのではないか。救助率95%というのは一つの手段で、この手段によって達成すべき目標は、死者・行方不明者を減らすことではないか。</p>	<p>・第8次交通安全基本計画においては、「海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数を220名以下とすることを目指す」という目標を掲げていたところですが、 しかしながら、各年においてばらつきがあり、本数値を目標とする各施策が有効な施策であるか否か、分析・判断を行うことが困難であることが判明したため、第9次交通安全基本計画を作成するにあたり「救助率」という数値をひとつの施策として設定しました。その後、第10次交通安全基本計画を作成する際、第9次交通安全基本計画に船舶事故隻数の減少についての目標はあったものの、人命に直結する目標がなかったため、「救助率」を目標として設定し、各種施策を推進してきたところです。 変更したことにより、海上保安庁のみならず消防や自衛隊、民間救助団体等が実施した救助案件における救助成功の割合を掲げることで、これまで以上にその目標結果を適切に施策に反映させることが可能となりました。 委員からご指摘いただいた「死者・行方不明者を減少させる」という点については、第9次交通安全基本計画を作成する際の経緯から、各施策が有効であるか否かを分析・判断することが可能である「救助率」を目標として掲げることで、あわせて「死者・行方不明者数の減少」について、進めていくことができると考えております。【国土交通省】</p>
56	2	—	2	Ⅱ	小型船舶の安全対策の充実	5	伊藤委員	<p>ポートパーク、フィッシャリーナ等の整備に関して、それが直接的にそういった安全という意味でどのように寄与していくのかが分かりづらい。</p>	<p>・ご指摘のとおり、安全に寄与する書きぶりに修正した【水産庁、国土交通省】</p>
57	3	—	3	Ⅱ	航空機の安全な運行の確保	2	李家委員	<p>航空交通の関連 125Pの下から4行目 操縦士のアルコール摂取に関する問題 アルコールや飲酒関係、125P、126Pの一番下にアルコール事案と書いてあり、内容的には全く問題ないが、唐突にこれが出る気がする。「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」、「平成30年から令和元年にかけて、操縦者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」などという追記が可能であれば考えて頂きたい。</p>	<p>・委員のご指摘を踏まえ、以下を冒頭に追記した。 「平成30年から令和元年にかけて、操縦士の飲酒に係る不適切事案が相次いで発生したことや、航空事故調査において、航空身体検査時の既往歴や医薬品の未申告が判明したことを踏まえ、」 【国土交通省】</p>