

【中央交通安全対策会議専門委員会（第 2 回）議事録案】

日時：令和 7 年 5 月 19 日（月）10：00～12：00

場所：中央合同庁舎 8 号館講堂

○児玉参事官

それでは、定刻でございますので、ただ今から、第 2 回中央交通安全対策会議専門委員会を開催させていただきます。

本日は、皆様、御多忙中にもかかわらず、御出席をいただきましてありがとうございます。

初めに、内閣府大臣官房審議官の松林より、御挨拶を申し上げます。

○松林大臣官房審議官

皆さん、おはようございます。内閣府大臣官房審議官の松林でございます。

本日は、御多忙の折にもかかわらず、専門委員の皆様におかれまして、御出席いただきまして、心より感謝申し上げます。

さて、交通事故情勢であります。先週の 5 月 15 日、現在の道路交通の交通事故死者数は 900 人でありまして、前年比プラス 38 人、プラス 4.4%と、増加傾向で推移しているところでございます。

本年、3 月 24 日には、静岡県で自転車に乗っていた小学生 4 人に軽自動車がつっ込み、1 人が死亡して 3 人が負傷する事故が発生しました。また、先月の 26 日には、東北自動車道で逆走車による多重事故によって 3 人が死亡し、複数人が負傷するという痛ましい事故が発生しております。

こうした悲惨な事故をなくしていくためには、引き続き、悪質・危険な運転への対策はもちろん、交通事故が起きにくい環境づくりの必要性を改めて感じている次第でございます。

今回は第 2 回目の会議ということで、前回に引き続きまして、第 12 次交通安全基本計画作成のための自由な討議をお願いしたいと思っております。

新たな資料といたしましては、道路交通安全に関する基本政策に係る調査報告書、それから、「第 12 次交通安全基本計画」に盛り込むべき事項に関する関係団体等からの意見一覧、そして、鉄軌道・踏切道・海上交通・航空交通における「令和 6 年中の交通事故の発生状況」などの資料を御用意しているところでございます。

委員の皆様におかれましては、それぞれの分野における御知見から忌憚のない御意見を賜りまして、この会議での議論を深めてまいりたいと思いますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

○児玉参事官

続きまして、専門委員の出席状況についてお知らせいたします。

井料委員、土屋委員、二村委員、宮島委員の4名の委員につきましては、御都合により御欠席でございます。

その他の皆様は、対面またはオンライン会議システムでの御参加となっております。

続きまして、お手元に配布されております資料の確認をさせていただきます。

議事次第を御覧ください。議事次第の下段に配布資料とございます。資料1から資料7まで御覧いただきまして、御確認いただけますようお願いいたします。

なお、資料1につきましては、一部の専門委員の役職名を変更したのになります。

資料に漏れ等ございましたらお知らせいただければと思います。

オンライン会議システムで出席の委員の皆様、資料はお手元にありますでしょうか。その他、会議出席について問題があれば、事務局に御一報ください。

それでは、議事に移らせていただきたいと思います。

これ以降の議事進行を、赤羽座長をお願いいたします。

○赤羽座長

皆さん、おはようございます。本日もよろしくお願いします。

それでは、本日の議題に移りたいと思います。議題はお手元の議事次第のとおりとなっております。

まず、議事(1)「中央交通安全対策会議専門委員会議(第1回)議事録(案)」につきまして、事務局より御説明をお願いいたします。

○児玉参事官

お手元の資料2を御覧ください。こちらは前回の議事録でございまして、委員の皆様には内容を御確認いただいたものを最終セットいたしましたものでございます。特にこの場で御異議がございませんでしたら、これにて議事録を確定し、ホームページに掲載をしていきたいと思っておりますが、よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の反応あり)

○児玉参事官

ありがとうございます。

それでは、議事録についてはホームページに掲載させていただきます。

○赤羽座長

続きまして、議事(2)「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」の結果報告につ

いて、議事（３）「第 12 次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」に関する関係団体等からの意見一覧」について、事務局より御説明をお願いいたします。

○児玉参事官

御説明申し上げます。資料 3 を御覧ください。

大部でございますので、10 分ほどかかるかと思いますが、よろしくお願いいたします。

それでは、資料 3 の報告書、表紙をおめくりいただきまして、目次を御覧ください。

本報告書のうち 3 点、第 2 章 国民アンケート調査の結果、第 3 章 地方公共団体、関係団体及び被害者団体等に対してヒアリングとアンケートを行っておりますので、その調査結果、第 4 章 道路交通事故の長期予測について御説明申し上げます。

初めに、国民アンケート調査の結果でございます。5 ページを御覧ください。性別、年齢、居住地域が都道府県別の令和 5 年 1 月 1 日付住民基本台帳年齢階級別人口とバランスするように、3,000 人に対して WEB アンケートを行いました。

6 ページを御覧ください。6 ページ中程の 2 段目のグラフ、右側の免許保有状況でございます。3,000 人の中には、免許を取得しておらず、取得する意思もない人が 481 人、約 16%含まれてございます。

7 ページを御覧ください。昨今、高齢ドライバーの事故が課題になっていることから、免許を持っている 2,519 人に免許自主返納の意向等を聞いたものでございます。自主返納するつもりがないと回答した人が 448 人、17.8%いらっしゃいます。

16 ページを御覧ください。下段のグラフが年齢階級別に見たものになりますが、年齢が上がるにつれて自主返納するつもりはないという人の割合が減っていく傾向でございます。逆に申し上げますと、75 歳以上でも 11.4%の方が返納するつもりがないというお答えになってございます。

21 ページを御覧ください。21 ページの青いグラフが今回の調査、赤いグラフが前回の 5 年前の調査になります。21 ページの青い横棒グラフ、その 448 人に自主返納しない理由を複数回答で聞いたところ、日常生活での移動に支障が生じて不便だからと回答する人が 44%ございました。5 年前の前回調査が赤い棒グラフですけれども、前回同様の傾向を示してございます。

22 ページを御覧ください。これは地域別に見たものです。赤い横棒グラフ、日常生活での移動に支障が生じて不便だからと回答する人は、大都市から町村部に行くに従って割合が多くなってございます。

続いて、29 ページを御覧ください。これは、アンケートをした免許を持ってない人も含む 3,000 人全員に、今後の交通安全対策を上位 3 つ選んでもらった結果でございます。交通事故死者数の半分以上、都市によっては 6 割近くが 65 歳以上となっておりますけれど

も、65 歳以上の事故を減らす対策を求める回答が約 7 割となっております。青い横棒グラフが今回調査、赤い横棒グラフが 5 年前の前回調査でございますけれども、今回、前回とも傾向は概ね同じでございます。

続きまして、59 ページを御覧ください。実際にアンケートで質問した調査票を紹介いたします。交通安全対策について、例えば一番上の「道路交通環境の整備」であれば、「歩道、信号機、横断歩道の整備をしたり、事故多発地点を改良したりする」という説明を読んで、現在の満足度を答えていただいたものです。次のページは、今後の課題は何ですかというものを同じ内容について聞いたものでございます。今申し上げた質問内容を頭の片隅に置いていただき、ページを戻りまして、35 ページを御覧ください。

交通安全対策についての現在の満足度と、今後の重要性の相関関係を示した図でございます。横軸が現在の満足度、縦軸が今後の重要性でありまして、左上のエリアが今後の重要性が高いにもかかわらず、現在の満足度が低い領域でございます。指導、取締りなどの道路交通秩序の維持、歩道整備や事故多発地点の改良など、道路交通環境の整備がプロットされてございます。

続きまして、先端技術について説明いたします。第 1 回でも説明いたしましたが、交通事故を減らせる先端技術が本格的な普及期に入っていると考えております。42 ページを御覧ください。42 ページから先が、今申し上げた先端技術の活用に関する認識でございます。

48 ページをおめくりください。グラフになっておらず恐縮でございますけれども、中程の表、年齢階層別に見た運転支援機能や自動運転車の利用意向を御覧ください。水色は高い。ピンク色は低いことを表してございます。40 歳以上は先端技術を利用した意向が高い、つまり水色となっていることが読み取れます。一方、75 歳以上が一転して低いピンク色となっていることが気になってございます。余談でございますが、その下の表は地域別の集計でございまして、ピンク色の関東、近畿に比して中部は水色と高くなっています。

続きまして、地方公共団体、地方団体及び被害者団体等に対するヒアリングのアンケート結果について説明いたします。71 ページを御覧ください。こちらは第 3 章の冒頭部分でございます。71 ページの (1)「地方公共団体」につきましては、都道府県を通じ、全ての市町村を対象としてアンケートをしてございます。民間の団体につきましては、(2)「交通安全に関わる業界等関係団体」については 187 団体、(3)「被害者団体等」については、報告書に記載がないですが、40 団体を対象として調査票をお送りしています。これらの団体に、下段 1-2 調査内容の項目を見ていただきますと、①から③で、2030 年度までに国に期待する主な交通事故対策などを聞いています。

調査方法のイメージを掴んでいただくために、79 ページを御覧ください。このように、

「重要と認識されている主な課題」、「国に期待する主な交通事故対策」と記載された真っ白な紙を渡しまして、フリーテキストで御回答をいただいております。意見集約の詳細な結果につきましては、資料4にまとめてございます。数え方にもよりますけども、約2,000項目の御意見をいただきまして、御覧の程度まで粗々集約したものが資料4となつてございます。資料4につきましては、本日は御覧いただくだけに止めさせていただきますけども、次回以降の専門委員会議で、資料4の一つ一つの項目に対する各省庁の取組や方針をまとめる予定です。取りまとめのイメージといたしましては、今御覧いただいている資料4の右側に1列増やしまして、この項目ごとに取組や方針を一つ一つ記載するイメージでございます。なお、本専門委員会議におきまして、3月の第1回と本日の第2回でフリーディスカッションでいただきました御意見につきましても、このような形に項目ごとにまとめまして、右側の欄に各省庁の取組や対応方針をまとめまして、次回以降の専門委員会御説明させていただく予定でございます。

資料4に関しましては、鉄道、海上、航空など各交通モードにつきましても意見集約を行っておりますが、大部ですので、本日は道路交通に対する意見について、資料3を使って説明いたします。

それでは、資料3の72ページを御覧ください。72ページは、年齢階層別に整理したものでございます。こどもの欄の中程、「交通安全思想の普及徹底」では、チャイルドシートの適切な使用の徹底が必要という意見が出ております。73ページの高齢者の欄では、「道路交通環境の整備」といたしまして、「高齢者が安心・安全に外出したり移動したりできる交通社会の形成」や、「交通安全思想の普及徹底」という項目では、特に免許を持たない高齢者が交通ルールやマナーを学ぶ機会が課題だという意見が出てございます。高齢者の欄の一番下では、新技術が行き渡るための啓発などの、車両の安全性の確保に関する意見が出ております。先ほど、新技術に関しまして、75歳以上がピンク色、つまり関心が低いと御紹介いたしましたが、それへの対応の方向性というのがこの啓発なのではないかと理解してございます。73ページ、下の方の「状態別」では、歩行者については乱横断の防止が課題として挙げられています。

74ページをおめくりください。自転車に分類しておりますが、電動キックボード等の新たなモビリティの利用者に対する交通ルールの啓発等が、交通安全思想の普及徹底や道路交通秩序の維持に課題として挙げられてございます。75ページの自動車に分類されたものにつきましては、これまでも課題として挙げられたようなことが依然として課題であるということがわかります。

それでは、76ページをおめくりください。場所別でございます。場所別では、共通事項の中にラウンドアバウトの推進や無電柱化、幹線道路と生活道路の機能分化など、まちづ

くりに関することが課題として挙げられています。生活道路では、ゾーン 30・ゾーン 30 プラスに対する意見や、高速道路では逆走防止等に対する意見が挙げられています。

77 ページでは、全体の共通事項といたしまして、救助・救急活動の充実等に関する課題や意見を取りまとめてございます。

最後の項目といたしまして、道路交通事故の長期予測について説明いたします。84 ページと 85 ページを同時に御覧ください。84 ページにつきましては、死者数について、85 ページについては重傷者数について、年齢階級別の 10 万人当たりの割合を、それぞれ平成 25 年つまり 2013 年と、令和 5 年、2023 年の 10 年間隔の時点で御覧いただいております。この 10 年間で、例えば 84 ページのグラフの一番右端、80 歳以上の人口 10 万人あたりの交通事故死者数を御覧いただきますと、2013 年の 9.65 人から、2023 年の 5.58 人まで下がっております。このトレンドをどの時点から追うかのパターンに分けまして、予測を行っています。新型コロナウイルスの影響により交通量が減少し、それにより交通事故も減少したと見込まれる時期がトレンドを追う期間に含まれていることから、その影響を加味した予測も行っております。

トレンドの追い方を、88 ページの死者数の予測により御説明申し上げます。モデルは 5 つ、右側に縦系列で整理したものでございます。各モデルの予測結果の表の一番上、表頭を御覧ください。左端が実績になります。一つ飛ばしまして、(a) が平成 20 年、2008 年から令和 5 年、2023 年までの 16 年間のトレンドを追ったものでございます。予測としての意味は、平成 20 年から令和 5 年までの 16 年間の対策の平均的な進展が、ややこしいので繰り返しますが、平均的な対策ではなくて、対策の平均的な進展です。対策の平均的な進展が、今後も平均的に続くと仮定した予測になります。(b) が (a) よりも 4 年遡りまして、平成 16 年、2004 年から 20 年間のトレンドを追ったものでございます。意味としては、同様に 20 年間の平均的な進展が今後も続くとしたものでございます。左から 2 列目、先ほど一つ飛ばしたものが、令和 5 年の死亡率を固定した予測になります。予測としての意味は、令和 5 年水準の対策を維持し続けると仮定したものになります。小さな字で恐縮ですが、実績値の令和 6 年の欄をご覧ください。残念ながら令和 6 年に 2,663 人の方が交通事故で亡くなっております。数字だけを追わせていただきますが、令和 5 年を固定して、令和 6 年の値を予測したものが 2,697 人になります。この予測値 2,697 人は、予測 5 種類のパターンの中では、令和 6 年の実績 2,663 人に近くなっております。これをグラフで御覧いただきますと、90 ページになります。上のグラフが平成 16 年、2004 年から、令和 17 年、2035 年のグラフです。下のグラフは、同じグラフの令和 5 年、2023 年近辺を拡大したものでございます。赤線が実績となります。近年の数字の傾向を見ますと、オレンジ色の線の令和 5 年を固定した線と、緑色の線 (a) の 16 年間のトレンドを追ってかつ

コロナの影響を加味した線の間に赤線、つまり実績の線が入っております。同様のことが93ページの重傷者数の予測にも言えます。

93ページを御覧ください。このグラフの見方は、死者数の予測と同じでございます。死者数の予測に比べまして、重傷者数の予測の方がオレンジの線である令和5年を固定した予測の線に近づいてきております。

ここは先生方に御議論いただきたいのですが、グラフの形だけを拝見いたしますと、個人の感想のレベルでございますけれども、今後の推移はオレンジの線と緑の線の間になるように感じられます。

以上で、資料3及び資料4の説明を終わります。

○赤羽座長

ありがとうございました。

ただいま事務局から御説明いただきました内容につきまして、御質問、御意見等がございましたら、御発言をよろしくお願いいたします。

いかがでしょうか。岩貞委員どうぞ。

○岩貞委員

モータージャーナリスト岩貞です。御説明どうもありがとうございました。

最後に御説明いただいた84、85ページからの部分ですけれども、他の年代は5歳刻みであるにも関わらず、スタートの部分が0歳から15歳という非常に大きな括りになっていることがとても気になります。特に0歳から5歳、6歳から小学校入った後では、全く行動形態が変わってくるにも関わらず、一括りにしているというこの調べ方はいかなものかと思いますが、いかがでしょうか。

○児玉参事官

すみません。予測につきましてはおそらく、細かく分類すると対象数が少なくなり予測精度が確保できない可能性があったため、より大きな括りにしたのではないかと思います。実際のところは調べないと分かりませんので、正確な回答は後日となりますことを御了承いただければと思います。

○赤羽座長

他にはいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。それでは時間の関係もありますので、次に移りたいと思います。もし何かお気づきの点がありましたら、後でまとめのときに御発言いただいても結構です。

それでは、続きまして、議事(4)「第12次交通安全基本計画作成のための主な議論事

項」につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

○児玉参事官

それでは、資料5につきまして、第1回会議と同じものでございますので、割愛させていただきます。資料6を御覧ください。これは鉄軌道、踏切道、海上、航空の交通事故発生状況でございます。

まずは1ページ目、鉄軌道の運転事故の発生状況です。運転事故の件数は、死傷者数の推移はグラフのようになっておりまして、コロナ後の増減はあるものの、長期的には減少傾向です。突出している平成17年は、福知山線の脱線事故が起こった年でございます。下の表は、事故種別別にまとめたものでございます。列車または車両の運転により、人の死傷を生じた事故であります、人身傷害事故の件数が半分を超えてございます。

次に、2ページ目を御覧ください。踏切事故の件数と死傷者数の推移でございます。これも長期的には減少傾向となっております。下の表は、踏切道種別の踏切事故発生件数でございます。遮断機も警報器も設置されていない第4種踏切は、100箇所当たりの事故件数が高くなってございます。

続きまして、3ページを御覧ください。海難等の状況でございます。上段のグラフは、船舶事故隻数と死者・行方不明者、下段のグラフは海中転落に関するものでございます。どちらも長期的には減少傾向が見て取れます。

4ページ目は内訳になります。一番上を御覧ください。事故の隻数では、プレジャーボートの事故が半数近くを占めております。

5ページ目を御覧ください。死者・行方不明者数については、漁船、プレジャーボートの割合が高いです。

6ページ目を御覧ください。航空機事故についてです。左の表の右下、令和6年の死亡者数が7名となっております。これには、1月2日に羽田で発生いたしました、海上保安危機で亡くなった乗員5名が含まれております。

以上で資料6の説明を終わります。

○赤羽座長

資料7も続けてお願いします。

○警察庁 今井課長

警察庁の今井でございます。資料7について御説明をさせていただければと思います。

警察庁というクレジットのある「第12次交通安全基本計画における外国人に対する交通安全対策の検討」という資料を御覧いただければと思います。

まず、1ページでございます。現行の第11次交通安全基本計画の外国人に係る記載内容

についてですけれども、黄色のマーカーで書いてあるとおりでございますが、交通安全思想の普及徹底という項目の中に、外国人に対する交通安全教育等の推進という関連する事項がございます。在留外国人に対しましては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進する。外国人を雇用する使用者等に対し、外国人の講習会等への参加を促進する。増加が見込まれる訪日外国人につきましては、外客誘致等に係る関係機関団体等と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど、我が国の交通ルール周知活動等を推進するといったようなことが盛り込まれているところでございまして、これに沿って、令和3年から令和8年度まで実施しているところでございます。

続きまして、2ページ目を御覧ください。こちらにつきましては、外国人による交通事故の現状というものでございます。外国人による交通事故件数につきましては、令和元年は6,485件であったところ、令和6年には7,286件と12.4%増加し、下の表にございます、訪日外国人運転者によるレンタカー交通事故件数については、令和2年、3年につきましてはコロナの影響というものがみられるものの、その後、近年は増加傾向となっているというような状況でございます。これは下端の表に示してございまして、在留外国人数や年間の訪日外国人数の増加が関係しているものと考えております。

3ページを御覧ください。次に、外国人に対する交通安全教育という資料でございますけれども、これまで御説明した外国人の実態等を踏まえまして、警察では現在も記載のような外国人に対する交通安全教育を実施しているところでございます。具体的には、警察庁のホームページに6言語、英語、中国語、韓国語、ドイツ語、フランス語、ベトナム語に対応する交通ルールに関するリーフレットを公表しているほか、都道府県警察におきましても同様の資料を作成し、運転に関するルールの周知に活用しているところでございます。また、在留外国人に対して、日本の交通ルールを守るため、効果的な交通安全教育、地域社会や関係事業者と効果的な交通安全教育を地域社会や関係事業者と連携して推進しているところでございます。

このような取組を実施しているんですけれども、今後はトラック、バス、タクシーといった自動車運送事業分野が特定技能制度の対象となって、今後運用が本格化するだけではなく、自動車運送業のような運転そのものを業とする者でなくても、業態として車を使用するような分野の外国人労働者も増加するということが見込まれているところでございます。これら外国人に対する事業者等による交通安全教育を、様々な機会を通じて推進することが必要だと考えているところでございます。

4ページを御覧ください。今後の外国人に対する交通安全教育の充実に向けてということでございます。訪日・在留外国人関係というところで記載しているとおり、訪日外国人

や在留外国人に対しては、これまでもレンタカー協会などと連携した日本の交通ルールに関するパンフレットを用いた広報啓発、それから外国人にとって分かりやすい道路標識の整備、外国人コミュニティーや外国人が働く企業等、関係事業者と連携した効果的な交通安全教育を実施しているところでございます。ただ、先程申し上げましたとおり、今後、特定技能制度等によって外国人の受け入れが増加することから、下の欄のところでございますけれども、特定技能制度等における外国人運転者に対する使用者や関係機関等による、交通安全対策の充実に係る検討ということを行うことがますます重要となっているところでございます。これらの対策につきましては、警察だけで実現できるものではなく、むしろ外国人労働者の所管業界ですとか、そういった関係の機関のところと、それぞれ交通安全教育の必要性を認識していただいて、一体となって取り組むことで、様々な場面での交通ルールの理解促進、交通事故リスクを低減させていくことが必要だと考えているところでございます。

現在検討中の第12次交通安全基本計画におきましても、こういった外国人に対する交通安全教育に関する内容を充実させ、関係者全体で今後の外国人の増加を見据えた対策、こういったものを講じていくことが不可欠と考えておりますので、今後とも引き続きよろしく願いいたします。

○赤羽座長

ありがとうございました。

ただいま事務局から御説明いただきました資料を参考といたしまして、第1回会議と同様に、第12次交通安全基本計画につきまして、それぞれのお立場から各委員の方々に自由に御発言をお願いしたいと思います。

これも前回と同じように事務局からアドバイスがありまして、大体一人3分くらいだということです。これはあくまでも目安ですので、あまり厳密に考えていただく必要はないかと思います。

第1回会議では、時間の関係で私の発言時間は持ち越しということにさせていただきましたので、最初に時間を計りながら発言したいと思います。最後に御報告いただきました外国人の運転者につきまして、まず、私が初めて接するような統計データを分析していただきました。この取組に関しては、どういうことがどういう規模で起こっているのかを把握することが基本になると思います。それから、御説明の中にもありましたとおり、関係する行政機関や業界等の御協力を得るためにも、この分析されたデータを共有していただいて、状況認識も共有するということが重要です。ぜひ進めていただきたいと思います。

それからもう一つ、交通事故死者数の長期予測の報告がありました。その中で、現状維持の予測がいくつかのケースのひとつに含まれていました。これは、今まで私が関わって

きた期間を顧みてもあまりなかったことで、このケースのうちどれが実際に起こるのかを見極めるのはなかなか難しいと思います。一時は、新型コロナウイルス感染症が明けて、社会経済活動が活発になるということによる一種の揺り戻しかと思っていました。第11次5計の目標を達成するためには大体年率で死者数が7%程度減少する必要がありましたが、新型コロナウイルス感染症以前はそれが可能な見通しでした。しかし今は、同感染症が第5類に移行してから4年目になっていますけれども、プラスマイナスゼロから最新統計値では4%超増えているということですね。これがまだ揺り戻しの範囲なのか、それとも何か構造的な変化が起こっているのか。イギリスは人口10万人当たりの死者数が主要先進国の中では最良で、今まで日本が一つの目標としてきましたが、一時的には追いついたようです。今また追い越されているみたいですが、そのイギリスでは、死者数が増えたり減ったりの状況が相当長い期間続いているようです。ですから、日本でも一定水準に達して、これからは一種のランダム変動の領域に入っているのか。しかし、それをよしとしないで、その中にもあっても新しい試みにより、もっと減らす努力をしなければいけないのか、その余地があるのかどうかを見極める必要があります。そのためにも、データを分析して、どういう変化が起こっているのか、起こっていないかをモニターするという活動を、第12次5計では強化していただいて、必要でしたら期間の途中であっても新しい挑戦をするような体制にしていいただけたらと考えております。

それでは。他の委員の方にも自由に御発言いただきます。いかがでしょうか。

田村委員、どうぞ。

○田村（道）委員

交通安全団体担当で参りました田村と申します。

前回の会議の時にも、外国人の事故の関係の話をさせていただいたんですけども、今日最後の資料につけていただいた中で、2ページに外国人による交通事故等の現状というのが取りまとめられています。いずれも、事故件数を分母とするものになっているんですけども、それと第11次のときも基本的には教育でやっていこうという考え方に見えます。少し分類が必要かなと思ったのが、まず交通事故件数を母数にするのではなくて、外国人運転者による事故件数がどれぐらいの割合なのか、何となく少しずつ増えていますという数字に見えますが、これが外国人運転者を分母にした場合、どれぐらいの割合なのかというので、もしかすると概算の概数しか出せないのかもしれないかもしれませんが、レンタカーの方は多分数字として把握可能だろうと思います。免許証とかを提示してもらって、レンタカーで貸すと思うので、間違いなく数字が出せると思います。それによって把握して、統計としてどうなのかというのは少し気になります。それと、この中で後ろの方に在留者、特定技能1号等の話が出ていますが、分類が必要かなと思うのが、いわゆる観光客として

一時的な訪日観光客の方が運転しているパターンと、それから長期在留をして仕事として運転している方、こちらの教育でやろうというのは、仕事でやっている方に対しては機能できると思いますが、訪日外国人が一時的にいて、レンタカーで運転しますと言った場合にはこれは機能しないと思いますので、その場合には違う対応が必要かなと思います。性善説過ぎるかなという気がするのですが、教育でやろうというのはなかなか難しいかなと思いますので、いわゆる外免切替等の厳格化というのをもう少し進めていただく方が、トータルの数字を落としていくにはいいのかなと思います。

それと、前回言っていなかったんですけども、いわゆるグレーゾーン知能、境界知能にあたる方がおられるんですけども、日常生活に支援が必要な方で、統計では日本の人口の約14%、7人に1人いると言われています。こちらの方の特徴の一つとして、一度に多くのことを処理することが苦手であったりされるようで、こうした特徴が色々なところに影響が出ているということで、例えば、職場の中でもかなり辛い思いをされているかと思っています。こうした方にも有効な交通安全に関する資料や動画を作ってお見せしようと思うんですけども、自分たちで作ることはものすごく難しいような気がしています。このような資料や動画などを作っていただければ、これらを見せてくれる交通安全団体や、企業がたくさんいらっしゃると思います。トータルで事故を減らしていくといった場合には、必要な一つの視点かと思っていますので、このようなものができないかぜひ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した。

冒頭に言い忘れましたが、御発言に対して関係省庁から御回答いただくのは、皆さんから一通り御意見をいただいてから、時間の許す限り、あるいは準備が整っている限りということをお願いしたいと思います。

それでは次の方、田村委員どうぞ。

○田村（節）委員

スクールセーフティネット・リサーチセンターの田村節子です。私は、主に心の安全をメインとしたセーフティネットに関わっておりますが、学校現場を対象とする視点から3点、申し上げます。

1点目です。委員を拝命して以降、生活道路における自転車利用、特に歩道を走る自転車の様子が目が向くようになりました。すると、高校生や大人、高齢者、外国人の方を含め、歩道を徐行せずにスピードを出して走行する光景が目につくようになりました。小・中学生は交通安全教室で一定の教育を受けており、高校生も同様ですが、肝心の私たち大

人がルールを守らなければ、こどもたちもそれを模倣しルールを守らないと思います。また自転車のルールは年齢や場所によって条件が異なるなど、学べば学ぶほど複雑です。そのため命を守るという視点から、明確なルールの周知と定着を強化する必要があると感じています。

2点目はヘルメットの件です。自転車のヘルメット着用は努力義務であり、罰則はないものの、命を守るという観点からは非常に重要です。私たち大人がまずヘルメットを着用し、「自転車も車両だからヘルメットを被りましょう」と、私たち大人がお手本を見せる必要があると思います。しかし、現状では高校生を中心に着用率が低いことが課題です。その背景には、「費用がかかる」「かっこ悪い」「髪型が崩れる」「盗まれる」といった心理的・物理的ハードルがあると考えられます。さらに、大人が着用していないことも、こどもが着用しない理由のひとつです。そこで、高校生向けのヘルメット購入費用やヘルメットロック費用の補助（盗難防止）、大人による積極的なヘルメット着用や帽子型ヘルメット等おしゃれで日常使いやすい商品の普及等が必要だと思っています。

最後に、元高校校長先生の方から寄せられたご指摘です。信号機のない横断場面において、歩行者が渡ろうとしていれば、自動車には一時停止の義務があり、違反すれば罰則も科されます。一方で、自転車に「またがって止まっている人」がいた場合、車は停止義務を負うのかという点について、現場では非常に判断が難しい状況があります。自転車から降りて押していれば「歩行者」扱い。しかし、またがっている場合は「車両」として扱われ、車が止まる必要はないとも解釈され得るなどです。このように、自転車の法的位置づけが場面により曖昧であることは、交通教育や指導の現場で大きな混乱を招いています。したがって、状況ごとのルールの明確化、こどもから大人まで一貫した交通教育の充実、特に自転車に関する判断基準の分かりやすい整理と周知が必要だと考えます。

以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。

それでは、オンラインで御参加の古関委員、お願いします。

○古関委員

東京大学古関でございます。本日は遠隔からの参加となりまして申し訳ございません。

今の両委員のお話、非常に専門的な立場から御議論いただいたと思っています。私には思い付き的なところがあるんですが、本日、新しい交通についての安全対策というキーワードと、それから外国人の方に関することというのが別々の項目として語られたんですけど、その両方のキーワードを見て、私は一市民として非常に気になっているのが、朝の通勤の時とか、昼のキャンパスの移動の間に、渋谷等の比較的交通量が多いと思われるとこ

ろで、ミニカーのようなものに乗った外国の方が隊列を組んで走っているのを見ます。これがよく分からなくて今 WEB で調べてみましたが、公道カートというものだそうで、WEB 上でも安全に関する危惧というのが示されているので分かったんですけども、まさに今日のお話にあったような、職業としての外国人ドライバーの増加というよりは、むしろ日本に來られた方がエンターテインメントとして、道路の上を簡易な、多分原付扱いのものなんだと思うんですが、それが隊列を組んで、その混んでいる道路を走っているというのが、全体としての事故の数だとか、交通の支障に統計的にどれくらい有意かというのは分かりませんが、非常に目立つ傾向としてそれが見えているので、こういう会議の中でもそういうものに対しても、もう少し直接光を当てたような議論をしていただくとありがたいと思いました。自分が何も解決策を持っていない中で、思い付きで申し上げますが、1 点申し上げます。

2 点目は、今日鉄道のことはあまり議論しないということだったと思うんですけども、最後の資料でやはり踏切について言及していただきました。踏切では、道路交通と鉄道のアクセスのポイントとして非常に重要性が高い中で、特に問題があるのは、地方の財政的に苦しい事業者のところでは、先ほどお話があった第 4 種踏切というのはなかなか減らせないという問題があります。これについては、1 点は踏切自体を減らしていくという方向性の議論。それから、できるだけ安価な形でグレードを上げるような技術を開発するという議論。それともう 1 点は、今のお話にも入ってくるような勝手踏切というのがあります。これは個人が勝手に踏切のように渡ってしまうところで、ある特定の鉄道でそういうのが見られますけど、そういうものに対しては規制の強化とか、そういうことも含めて、国土交通省では既にいろんな取組をされているかと思いますが、難しい点が残っているかと思うので、そういうものに対する財政的な支援というのを全政府のレベルで少し力を入れていただくということが、この道路と鉄道とのアクセスを改善するという意味でいいのではないかというふうに思いました。以上 2 点よろしくお願いいたします。

○赤羽座長

古関先生、ありがとうございました。

それでは、次の御発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

竹協委員、お願いします。

○竹協委員

交通安全協会から来ました。竹協でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

66 ページの先端技術の活用推進ということなんですけども、今私たちが 40 年前に車に乗った時と随分性能も違ってきて、今は安全走行になっております。ただ、それに見合うような高齢者の技術が伴っていないというか、アクセルとブレーキを踏み間違えて、前回

も私の親の家の方へ突っ込んだりというふうなことが多々ございますので、その点でどうなっているのかということ。世界でも一番厳しい基準に日本ではなっていると思っております。ところが、その基準をクリアするために、各自動車業界の改ざんというのが目立っております。23年12月ですが、ある自動車メーカーで側面衝突の基準値をクリアするために、若干の改ざんがございまして、一時生産ストップとなっておりました。それが徐々にやっておりますし、建設業界でもデータ改ざんですね、いろいろな建設業界にも引っ張ったということでございます。そんな中、やはり厳しくするのはいいんですけども、それに対応するような技術が伴ってないのではなかろうかなというように思っております。以前、自動車メーカーの不祥事を少し調べさせていただきましたけども、全面衝突時の乗員保護試験というのもございます。それが定められた条件でなく、より厳しい条件で試験の基準をクリアするために、見せかけた基準改ざんをされたというようなことも聞いておりますし、オフセット、全面衝突、また歩行者の頭部および脚部の保護試験と同乗、すべて見せかけの基準でやられたということでございますけども、そういうことをもっと厳しくやっていただきたらと思っております。こちらに関しましても、やはり安全だから乗らせていただいているんですけども、その基準値が不正で改ざんされていたら元も子もございませんので、その点もう一度監査していただきたいなというふうに思っております。そして、踏切での事故でございますけども、滋賀県はあまり目立った事故はございませんが、以前は信楽の事故、正面衝突というような悲惨な事故もございました。それをやはり機械的な事故ではなく、やはりヒューマンエラーが多くなったのかなと、重なった事故でございましたけども、その点、またできるだけ皆さんのこの会議でも先端技術を促進するのはいいんですけども、やはり最終的には個人個人のヒューマンエラーというか、見合ったことをやっていただきたいなと思っております。私たちも交通安全協会では、毎年高齢者の方々に自動車教習所をお借りいたしまして、認知症の試験、プラスアルファ簡単な運転技術を教えております。そこでやはり皆さん学んでいただいて、その人が即免許停止ということもございませんし、認知症の試験を受けられたと言って喜んでいて、その人らは今現在でも事故なく楽しく過ごされておりますので、またそういった面でも私はどんどん促進をしていきたいなと思っておりますので、皆さんの御協力のほどよろしく願いいたします。

以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。それでは次の方、いかがでしょうか。

森本委員、どうぞ。

○森本委員

御説明ありがとうございました。私から簡単に2点ばかりお話をしたいと思います。

一つは、前半の資料3でございましょうか。先端技術に関する利用意向調査について御説明いただきまして、75歳以上の関心が低いというふうな結果が出ておりますが、別のデータでは、75歳以上は免許返納率が高いということでございますので、おそらくその間には何らかの関係があるのかなと思います。あるいはデータを見てみると、関東、近畿では自動運転の利用意向が低くなっているのは、これは公共交通がある程度発達しているから、車にそんなに高く依存しなくてもいいというような、地域的な特徴が反映されているのかなという気がしております。そういった意味でも、目指すのは高齢者も歩いて暮らせるまちづくりというのが本来的なものであって、そのためには、公共交通が発達した大都市と公共交通が極めて厳しい状態にある地方都市の両者の先端技術の使い方というのは少し違ってくるのかなという気がしております。いずれにしろ、セーフシステムアプローチという考え方で、少し包括的な面でこのデータ分析の結果を使っていただきたいなと思いました。これが、以上が1点目です。

2点目は、資料6の鉄軌道系の運転事故の安全対策でございますが、最初のデータを見させていただくと、死者数に関しては平成16年が296人で、大体300人前後を推移しながら令和6年で268人で、少し効果が発現しにくいような状態になっていると見受けられます。一方で次のページを見ると、踏切対策、踏切系の事故については、一定程度の減少傾向が見てとれます。以上をいろいろと考えてみると、例えば自分から命を絶つような方が一定割合の割合で含まれているとすると、物理的な対策をしたとしても、鉄道系の事故がなかなか減らないのではないかと思います。心の病に対するケアが、恐らく必要になってくるのではないかと思います。今後、このデータの中で、どのような方々がどのような理由で亡くなられたのかをもう少し深く見ることで、対策と結びついてくるのではないかと思います。

以上2点です。

○赤羽座長

ありがとうございました。

それでは、オンラインで参加されている川端委員、お願いいたします。

○川端委員

よろしくお願いいたします。

まず、高齢ドライバーに関して懸念があります。近年、免許返納の機運が高まっておりますが、特に地方部においては代替交通手段が非常に限られている現状があります。地域によっては、公共交通を担う若年層の運転者すら確保できておらず、免許返納が現実的に難しい状況も散見されます。

このような中で、高齢ドライバーの方々に対して、自動車の新しい運転支援技術、特に「L2 プラス」や「L2 プラスプラス」などの先進運転支援システム（ADAS）に触れていた
だく機会を設けることが重要ではないかと考えます。「再教育」という表現は少々強いかもしれ
ませんが、免許更新のタイミングではなく、日常的なイベント等を通じて、より自然
な形で安全運転技術への理解を深めていただく取り組みが望まれます。

これにより、より安全な運転環境が実現できるだけでなく、高齢者の安全な運転寿命を
延ばすことにもつながると考えます。また、このような先進技術の理解と活用の機会は、
高齢者に限らず、若年層や中堅層のドライバーにとっても有益です。人間の不注意による
事故は依然として高い割合を占めており、先進技術の活用によって、そのリスクを軽減で
きる可能性があります。

さらに、こうした先進技術はオプション装備として価格が設定されるケースが多く、安
全性を担保するための費用として捉える必要もあります。しかし、その利便性や有用性を
理解していただければ、導入を選択する方も増えると思います。したがって、こうした技
術の利活用促進と、そのための教育・啓発の機会を広く設けていくことが、交通安全の観
点からも非常に重要だと考えます。

加えて、もう 1 点申し上げたいのは、インバウンド重要の増加に伴う地方部における外
国人ドライバーの課題についてです。近年、Google マップ等の普及により、十分に多言語
対応ができていない地方部にも、英語が話せない外国籍のドライバーが訪れているという
実態を耳にしております。私自身も地方でそうした状況を目にする機会がありました。多
言語対応の遅れによって、情報取得やルート案内に困難を感じるケースがあり、多様な言
語・文化背景を持つドライバーにとっての障壁となっています。そのため、たとえば多言
語対応の「ドライバー向けアプリ」のようなデジタルツールの導入が、ハードルの低減に
つながるのではないかと考えます。従来の物理的なサイン表示は、英語・韓国語・ロシア
語など、対応言語が限られているケースも多いため、デジタル技術を活用して、より多様
な言語に対応できる仕組みづくりを進めることが重要だと思います。

以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。免許更新時に教育の機会があるということは非常に重要で、
例えば私たちの分野でもラウンドアバウトにおける新しい交通ルールですね。これはいろ
いろな見方がありますが、直進車と右折車の優先関係がラウンドアバウトでは従来の交
差点とは違うと見ることもできます。そういうことを、新しいルールとして教育するとい
う機会があると非常に重要だと思いますので、御指摘の通りだと思います。ありがとう
ございました。

それでは、次の方がいかがでしょうか。

伊藤委員、どうぞ。

○伊藤委員

海上技術安全研究所の伊藤と申します。船舶交通の他、先端技術、認知工学の観点で発言させていただきます。

まず、先端技術に関して、先程来話が出ていますが、認知症でなくても高齢の方になりますと、運転にかなり不安を持たれている方は私の周囲でも多いです。運転に同乗して、本人も不安だろうというところを認識した方もいらっしゃると思います。そういった不安な方に対して、運転支援のシステムを導入すればいいというデータがありましたが、実際は、先端技術に触れるとか、新しいものを実際に使うという機会が、教育の話も出ていたように、機会が無いと踏み込めないというところも結構あります。本当にそれを自分が使っても大丈夫なのかとか、使っている時にいざとなったら何が起きるのかといったところまで含めて十分納得しないと、なかなか受け入れることは難しいかと思っています。

一方で、代替交通を使うようにと、パスを配ったり促進策がありますが、そういった中で、今度はそのパスで乗れるはずの代替機関が縮小とか廃止といったようなことになり、行動できなくなるということも起こっております。少なくとも自分で運転できる方が安全にできる仕組みをきちんと作っていくことは一つ重要なことだと思います。

次に2点目ですが、赤羽委員長からもお話があった生活方法が変容しているという点について、これは私も大きく感じているところでございます。船舶の方は、今日はあまり深いお話をしないということでしたが、プレジャーボート等の例えば転落だったりとか、死者数等が結構高いということ、それから去年より今年の方が少し増加しているといったデータなどを拝見しますと、プレジャーボートはコロナの時に人との接触をあまりしないで十分楽しめるということで、乗られる方が増えたと聞いており、それから数年経って、慣れている方たちが、あるいは転売したその先の方たちがそういった事故に遭われているのかもしれないなどと、生活の変容の影響を感じています。

道路交通においても、おそらく同様にコロナ期以降に住宅地の中を比較的小さい運送車が結構なスピードで走行することが増えたように感じ、もし何か変わってきているのであれば、変化した点を中心にデータ分析をしていただけると対策が立てやすいと感じます。

3点目は、外国人による交通事故の現状に関して、データの分析という意味で、資料よりも1段階掘り下げられると対策は立てやすいかと思い、コメントさせていただきます。2ページのところで、交通事故の件数の中でレンタカーによる事故件数というのが示されていますが、レンタカーによるものは、こうして見ると数パーセント程度でしかなくて、大半は何なんだというところが疑問として残ります。全体に対する割合、既にもう指摘等も

出ていますが、一時的な利用者の方なのか、長期的な方なのか、あるいは長期的でも仕事の運送のためか、介護等の中で必要な時だけ運転される方なのか、あるいはその個人の方でそこに住まわられていて、自分の車を運転されている方なのかによって、大分対策が変わってくると思います。免許についても外免切替の話も出ましたが、同様に国際免許で運転できる方も結構多いかと思っております。いずれにしても、私自身も国際免許で外国で運転した時に、ルールが分からない問題に行き当たりました。すぐに運転できるんですが、ルールを知る機会がない。標識を見ても本当に自分の理解が合っているのかとか、書いてあるとおりだったとしてすら、正しい理解なのか不安になるのですが、外国から来られてそう思われる方もきっと多いと思いますので、そういう実態を把握されて、その上で対応されるといいと考えております。

以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。今日は、海と空に関して資料の説明を割愛しただけで、御発言に関しては限定していただくことはないというふうに事務局からささやかれましたので、どうぞ御心配なく。ありがとうございました。

それでは、中井委員、どうぞ。

○中井委員

大阪大学の中井です。

幾つかポイントを絞ってお話いたします。まず外国人の事故についてですけれども、多分これコロナの前にイタルダのデータで一度提示されたものがあって、多分その時は右直が多い、左側通行の国が少ないというところもあって、右折、直進というパターンが多かったかなというふうに思います。ちょっと現状が分からないのと、レンタカー会社で私も日本人と外国人で何が違うかということを調べに行こうと思ったら、保険会社から保険が払われることがレンタカー会社は重要で、あまり再発防止とか、どういう形態のものが多いいという分析はそこまで行われていなくて、結局どこの国の人に貸して、それがどういう事故を起こしたのかというふうなデータは、紐付けがまだまだちょっと整備されていないというようなところもあるので、ちょっとそこから私がその調査をやろうと思ったのは5年以上前、コロナの前なので、今の状況は分かりませんが、もう少し細かなデータで、外国人の起こしやすい事故とそうでない日本にずっと住んでおられる方とか、あるいはさっきあった訪日外国人じゃなくて居住している外国人の方のパターンがどう違うのかということも、もし分かるようであればお示しいただけると何か参考になるのかなと思いました。あと、安全教育で何とかするというような場合には、外国人もそうですし、あと冒頭にありました障害の方、別に知的障害があっても免許お断りということではないの

で、そんな中の自動車教習所は発達障害とかがある方向けの教育のマニュアルとかっていうのが、多分全指連さんと早稲田大学の梅永先生ですかね、何か作成されているものがありますので、そういったものって多分誰にも分かりやすい教育の仕方っていう、それって別に障害のある方だけじゃなくて、外国人にも、なんなら日本人の方にもわかりやすいっていうふうなものになるのかなと思うので、そういった交通安全の教育を専門にされているような業界とか、そういったところの力を借りながらというのもいいのかなと思います。あと、今死者数が下げ止まりのところがあるのかなという部分もあって、これまで行ってきた対策というところ以外で何か新しい視点はないかなというふうに思った時に、よく労働安全とかで最近注目されているセーフティワンとかセーフティツーという概念があって、従来の安全というのは、事故が起こったらその原因を究明して、再発防止してっていうところなんですけども、実は例えば自動車の運転も事故を起こさない走行の方が圧倒的に多くて、それは例えば天気が悪かろうが、道路状況が悪くても、何かその一人一人のドライバーが何か気をつけて運転しているから事故しないと。その事故をしないために、要は無事に済んだ走行っていうところに事故を予防するヒントがあるというところで、じゃあその事故をしない人たちにスポットを当てる、今はゴールド免許ぐらいしかご褒美がないんですけれども、それ以外の表彰、優れた取組の事業者なのか個人なのか分かりませんが、いい見本を増やしていこうみたいな議論って、さっき自転車のヘルメットもあったと思うんですけど、いいドライバーを評価するというふうな、悪い人を処罰するところも今までずっとどちらかというやってきたと思うんですけど、何かいい人を増やす方法っていうのができたらいいのかなと。例えば自転車のヘルメットはマイナカードみたいに、国立大学も含め公務員の人は持っていますか？って調査とかありましたけど、ヘルメット義務化じゃないですけども、まずはそういった人からとか、やり方はいろいろある。要はいい見本の増やし方っていうのはあるかなと思います。

以上です。

○赤羽座長

中井委員、ありがとうございました。

それでは畑中委員、どうぞ。

○畑中委員

サイクルライフナビゲーターの絹代です。私からは、日常的に関わっている自転車のこと、またこどもたちのことを中心にお話をさせていただこうと思います。ここのところ思うところが非常に多くて、青切符制度が始まったところもありまして、注目が一気に高まり、いろいろなコメントが届くようになってきました。その中で、意外と自転車に関しては歩道上安全に走らせてほしいということがあったり、しかし、自転車というのは加害者

にもなりうる乗り物で、非常に難しいところがあります。そこで改めてお願いしたいなと考えているのが、人と自転車優先という言葉がありました。前回は申し上げたように、まず人が優先、その次に自転車、車というふうに分けていただくことで、より歩行者を守れるのかなと。また、この週末は障害のある方と一緒に動いていたんですけども、改めてその障害がある方が安全に街を移動するというのがどれだけハードルが高いのかが分かりました。歩道上は安心して歩ける場所であってほしいと思いますし、一緒に自転車に乗った際に、例えば路上駐車があつて避ける時に後ろを振り返るのがすごく難しかったり、また逆走の自転車が来たら逃げ場がなくなってしまう。逆走といったものも無くさなければいけないと思いましたし、おそらく日本に逆走の自転車がある以上、車の自動運転の導入も非常に厳しいものではないかなと感じています。守れるルール、ここを徹底していく必要があるなというふうに思いました。今日のキーワードがこども、高齢者、そして外国人なのかなというふうに、ここまでの議論をお伺いしまして感じています。全ての人に共通するのが、分かりやすいルール、また守りやすいルールにしていくという、この必要性が非常に高いのではないかなというふうに感じています。特にお子さんに関しては、ルールを伝えるだけではなく、ルールは守らなければいけないという姿勢みたいなものも併せて伝えないと、今は先ほどお話がありましたが、大人が街でルールを平気で破っています。その姿を見ることで、ルールは守らなくてもいいというふうに習慣として根付いてしまうリスクがあると感じています。ですので、お子さんのところから今の小学校は大体6年間に一回45分の交通安全教室があるのですが、それでは恐らく足りないと思います。学活の時間にドリルみたいなものをやるとか、繰り返し繰り返し伝えていくことが必要かなというふうに思いました。また、自転車安全利用五則みたいなものになると、呪文のように繰り返してしまって中身がすっと落ちなかったり、なぜそのルールが必要なのかというのがわかる形で伝えていくことがすごく必要かなと思いました。例えば、日本は歩道上自転車が走れますので、走っちゃいけないんですけど、通行できますので、横断歩道にかなりのスピードで自転車が出ていくシーンがあります。そうするとドライバーからは見えないところから突然速いものが出てくるので、反応が遅れてしまう。こういうリスクがあると感じていますから、見えないところからは出てはいけないよというようなメッセージを伝えるとか、お子さんに対する交通安全教室も「ルールを守ろう」ではなく、「どんなふうに振る舞おう」というのが伝わる形に組み替えていく必要があるのではないかなと感じています。また、今日御提示いただいた資料の中にキッズゾーン、スクールゾーンの話があったんですが、私自身、スクールゾーンに触れていてすごく思ったのが、スクールゾーンでは「要望」が多く挙がってきます。横断歩道をつけてくれ、ガードレールをつけてくれ、信号を取り替えてくれ、つけてくれ。ただそれ以前にそれを要望している保護者の皆

さんが交通ルールが分かっていて伝えているのかというと、また別問題だと思うんですね。なので今回も（資料の中に）ソフトの対策というのが掲げられていましたが、スクールゾーンの取組の中でもこのルール、そして環境以上にソフトの面、親たちが伝えられるようにしていかなければいけないというところ、少し気をつけて展開していかないと効果が出ないのではないかなというふうに思いました。

あと1点なんですが、日本の標識が非常に分かりにくいです。先程、伊藤委員からもありましたけれども、補助標識に関しては、例えば「二輪車を除く」と「二輪の車」が違ったり、「自転車も二輪車に含まれない」とか、私たちでも分かりにくいものがあります。分かりにくいものは、こどもたちは見ても分からないので守りません。そうすると進入禁止に入っていくと、逆走になって危険があったりということもあるかと思います。特に外国人の方は全く分からないと思うんです。スクールゾーンのところも合わせてなんですが、例えば路面標示にピクトグラムなどをたくさん使って、見て「何をしたらいけないのか」「ここはスクールゾーンだから、こういうこどもたちが出てくるリスクがあるんだな」というふうに分かるように、路面に言葉ではなく書いていくとか、見て分かるような工夫をしていただくと、外国人の方も、お子さんも、免許がない方も、ルールに従って街を回れるようになるのかなというふうに感じています。少し時間が上回ってしまいましたが、ぜひ街をルールが守れるようなところに配慮をしていただいて、工夫を重ねていただけたらと思います。私からは以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。

それでは、続きまして、オンラインで御参加の小川委員、お願いいたします。

○小川委員

私からは包括的に物事を考えたいということで、意見を申し上げたいと思います。皆様方の御意見をお伺いしながら、それぞれのお話、ごもっともだなと思いました。交通事故が下げ止まりをしているというところが非常に気になっておりまして、それが単なる偶然なのかどうかということは、これから実証されていくことだと思うんですけども、明らかに言えることは、下げ止まる前に（交通事故が減っていったときに）、状況が良い方向に変わったものと、何も変わっていないものと、むしろ状況が悪い方向に移行しているのではないかという、この3つに分けて今後のことを考えていく必要があるかと思いました。良い方向に動いたというのは、例えば衝突低減防止装置が普及したことです。自動ブレーキがかかるといえるのは、それが普及すると明らかに事故は減る。一方変わっていないものがあって、前回申し上げましたが、生活道路というのはあんまり変わっていないし、むしろ車の速度は速いまま、自転車はスピードを出して走ってくるし、朝夕は抜け道利用として

どんどん入ってくる。流入量は減らない。変わっていないから、結局下げ止まりになるんじゃないかと考えます。悪い方向に、リスクが高まる方向に動いている状況としては、高齢ドライバーにとって代替手段が全くない、むしろ減っていつていることであるとか、地域の安全を守ってくれるボランティア、交通指導員の方々が、高齢化でどんどん少なくなっている。学校は統廃合が進んでいくので通学距離が延びる。そうすると保護者が送り迎えするということで、車依存が高まっていく。状況が悪化していることになります。外国人の問題ということも、リスクが高まっていく方向に変わっていつていると思います。いい方向に状況が変わったことと変わっていないこと、悪い方向にリスクが高まる方向に状況が動いていることの3つに分けて議論して、今後の対策をより徹底するなり、別の対策を組むとか、工夫をするような議論をしていったらどうかと思いました。

以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。続いていかがでしょうか。

小竹委員、どうぞ。

○小竹委員

東京科学大学の小竹と申します。

高度運転支援技術や自動運転技術が社会実装される中、それらを実際に知らない、使用経験がないという調査結果の説明がありました。具体的には、資料内図2-63、図2-64になります。しかしながら、他のデータを見ると、そのような技術を活用してみたいという調査結果も拝見されます。これは、自らの運転能力や運転技能に不安があり、それらの技術を自らの運転に適応したいという意味ではないかと考えられ、高度運転支援技術、自動運転技術の適切な対応、適応は、交通事故死者数や件数の低減に寄与することが期待されます。しかしながら、そのような技術を知らない、分からないという状況は、交通安全施策を遂行する上で、対処すべき課題です。現行、対応されている施策の一つに高齢者を対象としたサポカーがあるかと思います。しかしながら、現在のサポカーの普及率は停滞しています。なぜ、その普及率が停滞しているかの分析は必須です。高齢者自身が自らの運転能力を客観的に理解し、安全な生活維持のためには、どのような支援技術が必要であるかを想像できることが必要です。そのためには、日常の生活の中で、道、人、車の三位一体のデータ採取、データ活用の仕組みを考える必要があります。例えば、どのような時間帯に、どのような人が、どのような場所で、どのような車両を運転し、どのようなタイプの事故が発生しているかのデータ収集、その情報を共有化することは大事です。地域別、個人別、取締り等、色々な対応策にもそれらのデータを活用できると思われます。その適応を進めるため、資料3のデータを客観的に分析した上で、その効果と施策の方向性

を明確に示す必要があります。本日も様々な意見がありました。それを総括した際、対策として何から行うべきか、有限である財源の中で効果的に進めるために、問題把握を客観的に分析し、その分析した結果から課題設定とその効果をどのように予測し、その結果がどのような交通安全につながるかを精査することが必要です。

具体的には、その展開の一つとして、現行のサポカーの普及率を上げることを考えて頂きたいと思います。サポカーの支援技術と高齢者の運転能力の関係性を具体化し、それを遂行するための仕組みを作ってほしいです。例えば、自らの運転に対するどの能力の低下がサポカーのどの機能により支援されるかを理解する仕組みと体制を組む必要があります。また、図 2-63 の傾向が、年齢に対する交通事故死者数のバスタブ曲線とよく似ています。各個人がもつ運転や技術に対する知識と体験の違いが影響している可能性もあります。若者や高齢者を対象とした、技術に対する知識、体験の機会の導入は、交通事故死者数を低減化させるために寄与する可能性があり、その期待も大き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した。

守谷委員、どうぞ。

○守谷委員

自治医科大学の守谷と申します。私は皆さんと少し違った立場かもしれませんが。たくさん交通事故の患者さんを手当てしている中でいつも思うことは、こうしていれば怪我はしなかったのではないかなということを常に思うわけです。やはり事故の前に対応しておいた方が良くはないかということがまだまだ多くあります。例えば、チャイルドシートです。なぜ必要なかというのが、おそらく若いお父さん、お母さんには周知されていないのだと思います。チャイルドシートの必要性をどうやって周知するかを考えるべきです。さらにヘルメットのことですけれども、体が車と衝突したときに起こる衝撃としては、もちろん子どもにおいて大切なですけれども、高齢者においても非常に重要です。比較的軽度な頭部外傷でも重症化したりすることがあります。さらに内服薬の中で、血液をサラサラにする薬というものがありますけど、そういった薬を服用していることによっても重症化します。ヘルメットは高齢者も着用していただく必要があるのではないかと思います。

その他、交通事故の発生を早く認知するということがすごく大事なので、できるだけ事故現場を病院へ早く知らせる情報システムや、現場から病院までの信号を自動的に青にす

るシステムなどを整備していただきたいところです。位置情報確認システムの情報を、ぜひ救命救急センターにも共有させていただきたいと思います。その他ですが、最近では、車を運転していても救急車のサイレン音が結構聞こえないというようなことがあります。サイレンの音を変えたりしていますが、安全に救急車が走行できないことからその部分も少し心配なところです。外国人に関してですが、あまり意見はありませんが少々問題があります。外国人で、不法滞在しているような方であっても、私たちは救急搬送された患者さんを分け隔てなく治療するわけですが、そうした方に関しては日本の保険医療が成立しないことがほとんどです。医療費による報酬が病院に全く入りません。非常に問題です。

最後に、モデルの予測結果についてですが、死亡者数がかなり少なくなっているの、少し数の上下があるのかもしれませんが。ここ数年の予想としては数が上下することが考えられるのではないかと私は思います。

以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。

古笛委員、どうぞ。

○古笛委員

私は、法律家ということで御報告させていただこうと思っています。先程来、公道カートのお話も出ていましたが、何だか気付いたら公道カートだけではなくて、モペットだとか電動キックボードだとか、従来の車、自転車、原付というような、モビリティだけではなくて、新たなモビリティがたくさん登場しています。交通法を勉強する学会でも、このモビリティはこういう法律が適用されて、こういう規制だということを勉強していますが、特定小型原付っていうものもあれば、それに特例が付くこともあって、自転車なのか原付なのか、車なのかなかなか難しいのです。そうすると、一般的にとは言いつつも、みんなどれほどその法的規制を分かって利用しているのか考えてみるとなかなか微妙です。法規制と実態がやっぱり乖離しているところがあるのではないかとすごく感じています。とはいうものの、法規制はこうなっているから、こういうふうに規制されるから、事故が起きた時にはこういう法律によってこういう責任が問われるということになりますが、事故が起きた時に、利用者というか運転者にすべて責任を課す方向でいいのかなという、やっぱりそこでは先程の公道カートにしてもそうですが、そのモビリティを利用させている事業者、販売事業者もいれば、シェアリングの事業者もいます。さらにはプラットフォームの責任問題も出てきているので、もう少し幅広に、この法規制と実態が乖離しているような場面については、当該利用者だけではなくて、そこに関わる当事者の責任という

ものを広く捉えて、いろんな規制をただ及ぼすというわけでもないのですが、色んな意味での責任を担っていただくような方向の議論が必要なかなと思っています。この新しいモビリティをめぐる議論は、従来型のモビリティについても、当該ハンドルを握っている人だけの責任ではないということの延長にあると思います。事故を無くそうという思いは同じなので、そこにいろんな責任というもの、それは何も法的責任だけではないと思うんですけれども、幅広に議論が進められたらなと思っていますところですよ。

○赤羽座長

ありがとうございました。

中土委員、どうぞ。

○中土委員

犯罪被害者支援都民センターおよびいのちのミュージアムの中土です。

私は、第1番目には当事者の遺族の立場からということと、あとは相談員の立場からということで、数点お話しさせていただきます。最初に岩貞委員が言ってくださった、長期予測の0歳から15歳というふうにまとめられてしまったことについて。私、自分の息子が4歳児ということもありまして、やはり一人も死なせないという、その覚悟みたいなものが、示されているような、そういう予測であってほしいという思いと、年齢で行動形態が違うということでもう少し細かく見ていただけたらありがたいと思いました。ご意見ありがとうございます。あとは、先端技術の活用について、75歳以上の方があまり利用に積極的でないというような結果が出ていて、これはどうなのだろうと思っていたら、森本先生の方から返納率は高いんだというお話があって、ちょっと胸をなでおろしたところです。当事者の立場からということでは、資料4の方は今日は取り上げないということだったんですが、その中で一つ、犯罪被害者団体だけが出している免許の上限のお話です。75歳以上だからもう免許を取り上げるというようなことは、やはり現実的には難しいんだろうと思いますけれども、その年齢になったら一律少し厳し目な認知機能の検査をしてみるとか、あるいは技能のテストをしてみるとか、教育もそうですけれども、重点をその年齢で置いてもいいのかなと感じました。同時に、同じく被害者団体だけが言っている若年性アルツハイマーの危険性というのもやはり現実にあると思いますので、その年齢引きって大変難しいとは思いますが、この数値を見て、皆様、先生方の知見を含めて、この計画というのを考えていただけたらと思いました。

あと、その運転支援機能に関する認識という、42ページのところ見ると、言葉としては私も知っていますし、社会的にも知られてきているところではあると思います。ただ、直ちにハンドルを確実に操作することができる必要があることを知らなかったが過半数を超えているというのは、まだまだその周知ができていないということで、良い技術があつて

も、やはり知らなければ適切には使えないということがあると思いますので、より一層の周知徹底が必要なんだろうと思いました。4月に交通関係のイベントに参加したときに、電動椅子みたいなものが展示してあって実際に乗れるような、そういうイベントがありまして、実際見て、触って乗ってみるっていう、そういう機会が増えるといいなと思いました。被害者支援の立場からですと、支援の充実というところで、私がいるような被害者支援センターを活用するということも当然していただきたいんですけども、ただ、現実的にはいろいろ支援対象というのがあります。実際は御遺族の支援というのが支援センターでは中心になっておりまして、そこからとりこぼれるさまざまな被害者の方々がいらっしゃいますので、そういったところの受け皿のような、支援体制というの今後御検討いただけたらと思いました。

外国人の方の問題ですと、一市民としても相談員としても感じることで、加害者、被害者の立場になる外国の方は実際増えているのではないかなと思います。教育という話もありましたし、教育の限界もあるんじゃないかというお話もありました。あと、最近、社会的な外免切替の問題もあって、もう少しシステムの絞っていくということも大切ですし、ただ絞るだけじゃなくて、分かりやすい教育という先生方の御意見もありましたが、そういった何本立てかで進めていって、現実には外国の方は増えていますので、どちらも加害者にも被害者にもしないという、そういう視点を持って計画を進めていただけたらと思います。

私からは以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。岩貞委員、お待たせいたしました。

○岩貞委員

モータージャーナリスト岩貞です。私は、資料5、前回御説明いただきましたこちらをもとに意見を述べさせていただきたいと思います。まず、資料4ページ、一番最初の目標値の設定という部分です。私は目標値を数値目標にすることに反対です。確かに数値は必要だと思いますけれども、冒頭で赤羽先生がおっしゃったとおり、やはりもう今、下げ止まり状態になっていて、理由の一つとしては、何かを一つやれば大きく数値が下がるという、そういうやり方はもうなくなっていると思っていて、細かく細かく丁寧にやる必要があると思っています。そのときに数値設定をすると、どうしても事故の多い高齢者対策に皆さん一生懸命になります。確かに高齢者は大切なんですけれども、先ほどご紹介いただいたアンケートの今後の重要な交通安全対策というところで、2位に0～15歳というのがあったように、やはり内容、これからはやはり子どもを含む若い世代、これをどうやって守っていくかということも問われてくると思っています。高齢者はもちろん、全世代にと

って交通事故は人生に大きな影響を与えますが、こどもが怪我をする、もしくは傷害を受ける、そういったことになってくると、それから長い人生が待っています。家族が壊れます。被害児の兄弟も人生が大きく変わります。特に今、少子化問題が叫ばれていて、労働力云々というふうに言われていますけれども、労働力問題、それから経済的損失、そういった数字的な視点からみても、これは非常に重要な部分だと思っています。そういう意味で、この4ページの一番下の大きな黒ボツのところで、特定の対象についてゼロを目指す考え方というのがあり、5ページのところに2つ黒ボツがあります。その部分では、例えば限られた資源を投入することを強いるのではないかとか、もしくは全ての交通事故を対象としているので、より厳しい目標を掲げているのではないかという、あたかもこどもに集中することに反対と読み取れるような意見が書かれていますけれども、こどもに集中して何が悪いのかと私は考えています。次です。その次の同じ5ページの2の①のところで、高齢者及びこどもの安全確保とありますが、こどもの事故と高齢者の事故は、受傷機転も、それから対策も全く違います。絶対にこれは分けるべきだと思っています。次です。高齢者問題です。9ページの部分の一番下に、(4) 高齢者にも見やすい道路標識等々とあります。先ほど畑中委員の方からも、他の皆さんからもいろいろありましたけれども、道路標識その他諸々、非常に分かりにくいです。一方で高齢者の場合、最近逆走問題ですとか、交差点で右折したときに反対車線に入ってしまうですとか、そういったものを報道ではよく見かけます。高齢者にありがちな例が出ているので、それに特化したインフラ側の対策をぜひしていただきたいと思っています。次です。先ほど来、皆さんから情報が伝わっていない、もしくは分かりにくいというワードが出ています。そういった意味で17ページの(3)のところで、ここではチャイルドシートに特化していますが、今後も情報提供をより一層推進すると書かれています。ただ、私はメディアの人間として個人的に感じているのは、皆さん情報を発信する側は正しく書かなければいけない、伝えなければいけないという正義感と、おもしろい分かりやすいものにしなければ見てももらえないという焦りから、最終的にはものすごく分かりにくく、伝わりにくい情報が、チャイルドシートに限らずいろんなところで蔓延しているということです。最終的には、ユーザーに正確に伝わっていないと思っています。大切なのは精度です。いかにユーザーのことを考え、ユーザーに届くボールを投げるのかということが問われていますので、この(3)のところの書きようは今のやり方を一層推進するのではなく、やり方自体を絶対に変えていただきたいと思っています。次です。事業用ドライバーのところの健康起因、これに関するものが、ざっと見た限り見当たらなかったの、ぜひこれらもしっかりと行っていただきたいと思います。視野障害、SAS、それから最近も若いドライバーの方でも脳疾患、心疾患で突然死をなさるような方がいらっしゃいますけれども、やはり事業用ドライバーの方はト

イレに行きたくない、SAに寄りたくない、渋滞が怖いというところから水を飲まず、同じ姿勢で運転を続けることでこういったことが起こりますので、そういったところをいかに防いでいくかという視点もぜひお願いしたいと思います。最後です。先ほど警察庁さんの方から外国人の対策について御説明がありました。私、ホームページを今確認できていないので、もしかしたら載っていたら申しわけないんですけども、先ほど御紹介いただいた主なものは、事故を起こさないためというものでした。ただ、実際には事故は起こっています。それで、お願いしたいのは、国によっては事故を起こしても警察に届ける必要がないという国があります。なので必ず日本では救護義務があるということ、それから事故を起こしたら必ず警察に連絡をしなければいけないということ、これをしっかりと伝えるような対策をし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した。

オンライン参加の方も含めて、全ての方に御発言いただいたでしょうか。まだだという方は教えていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。いらっしゃらないようです。

それでは、非常に多岐に渡る御意見をいただきました。全ての御指摘に回答することは難しいと思いますけれども、関係省庁から各々関連する事項につきまして御発言いただけないでしょうか。関係省庁の御回答は、ポイントを絞って簡潔にお願いいたします。

○児玉参事官

まず、内閣府から。完全な回答にはなりませんけれども申し上げます。こどもの安全対策は重要だと思っております。例えば、政府全体で通学路対策に取り組んでおります。令和3年6月に八街で発生した事故を受け、7万6,404カ所の危険箇所を抽出し、令和5年度末までに暫定的なものも含めて100%対策を完了しております。このように、政府はこどものためにかなり頑張っているのではないかと考えております。予測に関しましては、後でしっかりと調べてお答えしますが、予測は構造を追って行くものですので、数が余りにも少ないと確率変動し、構造が追えません。そういうものは足して、例えば、地域の予測であれば、北東北3県足したり、南九州3県足すなど、データ数が少ないと精度を上げるための工夫をしております。決してこどもをないがしろにするなどの意図はございませんので、御理解いただければと思います。それから、委員の皆様から調査研究でありますとか、良い見本の見せ方とか、高齢ドライバー等に関する御意見をいただきました。これらのものも検討して計画につなげていきたいと考えております。

以上でございます。

○警察庁 今井課長

警察庁でございます。全ての御質問にお答えできるかどうか分かりませんが、まず外国人の関係でございます。外国人が日本で運転するときには、外国の免許を日本の免許に切り替える、もしくは日本で教習所に通って免許を取る、それから国際運転免許証で運転する。それから、一部の国については、外国の免許証に翻訳文を付して運転することができるというふうになっているところです。まず、在留外国人と訪日外国人と分けて考える必要があります。訪日外国人、在留外国人、それから日本人を比べてみたとき、在留外国人と日本人とで事故の特性についてはさほど大きな違いはございません。一方で、訪日外国人の関係ですが、基本的にはレンタカーを使って運転をされることが多いと思いますが、やはり左側通行と右側通行というような違いによるものと考えられますが、まさにその右折時の事故や、おそらく誤って反対車線を走行したことによる正面衝突等が事故の形態としては日本人と比べ多くなっているところでございます。このため、訪日外国人の方々については、我々としてもレンタカー会社等と協力しながら、「御守（おまもり）」という名前のパンフレットを配っています。そこには左側通行等、日本と外国とで異なる交通ルールの部分や一時停止等の標識の違い等ポイントを絞ったパンフレットをつくって、レンタカーを借りるとき等にお渡ししていただいているという形です。また、その中には、先ほどありましたように、事故を起こしたときには必ず 110 番なり 119 番をしてくださいということも記載をさせていただいているところでございます。次に、在留外国人の方が切り替えていることが多いかとは思いますが、外免切替の関係につきましては、まさにいろんな御指摘をいただいているところです。前回もお話を差し上げたように、知識問題の問題数が少ないのではないかと、一時滞在の外国人がホテルを住所として届け出るのはおかしいんじゃないかといった御指摘をいただいているところでございまして、これについてはまさに検討しているところでございます。ですので、そこについてはまず検討中だと御理解いただければと思います。今回こういう形で資料として載せさせていただいた理由としては、今後、在留外国人の方々も増えてくるのではないかとというふうに思っていますので、こういった方々に対して、使用者ですとか関係機関による交通安全対策というのをより一層充実する必要があるのではないかとということを認識いただくためでございます。もちろん、我々としても、そういう交通安全教育の場に警察官を派遣するなど、そういったことは必要に応じて、当然のことながらやっていきたいというふうに考えているところでございます。次に、自転車の関係でございます。自転車の関係で、大人がこどもの目の前でルールを無視しているのではないかとというようなことも御意見としていただいているところでございます。その観点で、まさに今、年代ごとに応じた交通安全教育をどういうふうにやれば、こどもも含めて身につくのかというところで、ガイドラインというのを作成し

ているところでございます。特に小さい幼児だとか低学年の方については、保護者から教えることということも重要だと思っていますので、そういったところの教え方についてどのようなことが必要なのかというガイドラインをまさに検討しているところで、また中高生については、いろんなその中高生の事故の特徴等も捉えながら、どういう形で教えていけばいいのかというようなことも、まさにガイドラインの中で中心的に教えるようなことも含めて、検討をしているというところでございます。次にモペットやキックボード、公道カートの話がございました。まず公道カートですけれども、これについては道路交通法上は普通免許で運転できるというような形となっているところでございます。公道カートの貸し出しを行っている事業者に対しても、貸出しに際し交通安全教育を行うよう指示しているところです。例えば、観光客が公道カートに乗るときに、よく車を止めて、車から離れて写真を撮りたがるような人とかもいたりするので、そういったことはやめましょうねといったようなことも教えていただいたり、また、これは国土交通省さんの方の話ですけれども、公道カートが他の車のドライバーから見えにくいいため、保安基準の改正もされたりとか、そういった対策も行っているところでございます。また、特定小型原付、いわゆる電動キックボードの話がございました。これについては、プラットフォームと販売事業者と、それからシェアリング事業者ということで、それぞれが何をすべきかということを官民協議会において検討し、ガイドラインをまとめて作っているところでございます。まさにその販売事業者については、当然のことながら、きちんとしたものでないと走れませんよとか、きちんとしたものを売ってくださいというようなことですか、それからシェアリング事業者については、シェアリング事業者がレンタルをするときに、交通ルールのテストを必ず受けなきゃいけないような形にしています。そこには基本的な交通ルール、それから今回まさに問題数も増やししながら、事故の形態の中でこういう事故が多いというようなところを踏まえた問題数の設定をして、新しい問題に対応して既存の人も含めてテストを受けなければ、アプリで借りられないというような対策をまさに講じているところでございます。それから、その高齢者の関係のところでも若干ございましたけれども、確かにその年齢の上限を区切ってやるという形には、高齢者の体力等も人それぞれですので、なかなか難しいところもあります。警察としても、その一定の違反をした人に対しては、運転技能検査を課した上で、それに合格しないと免許を更新できないというような形にしています。また、一定の違反をしない人に対しても、高齢者講習の中で、運転技能検査の中身と同じようなことを講習の中に盛り込んで進めているところでございます。認知症については、認知機能検査を高齢者の方々に受けていただいたり、若年の方々も含めて安全運転相談とかに応じながらやっていますし、更新の時に質問票の中で病気の状況をチェックしていただきながら、これ虚偽の報告をしたら当然罪に問われるんですけど

ども、チェックをされた方については、専門の医師の方々の診断を受けていただくとかで
すね、そういったような形で免許の更新の際の質問票で、若年性のアルツハイマーも含め
て、これに対応するような形で免許制度の中に盛り込んでいるというようなところでござ
います。

すみません、全てにちょっと答えられているかどうか分かりませんが、以上でござ
います。

○赤羽座長

ありがとうございました。他にはよろしいでしょうか。どうぞ。

○国土交通省 今村室長代理

物流・自動車局技術・環境政策課今村です。本日も車両安全、車両技術に関して御意見
をいただきありがとうございました。時間が限られているので、駆け足で関連あるところ
についてコメントさせていただきますけれども、最初に古関委員からお話がありましたミ
ニカーにつきましては、車両安全という意味では車両の保安基準というものを定めており
まして、かつ、この車両安全そのものだけというよりは、他の車両からの安全性というこ
とで、視認性を高めるための保安基準等も定めております。そういったことに対応してい
るかどうかなということを関係省庁と連携して整備不良車両、保安基準違反車両を確認す
るというような取組を進めて、安全性の確保を進めているところでございます。次に、竹脇
委員からの御質問で3点ほどだったと思いますが、1つ目は、高齢者の安心安全技術に関
しまして、技術や普及が伴っていないのではないかとという点。この点、小竹委員からもお話
ありましたけれども、私どもとしては、平成31年4月の高齢運転者に起因する事故を受
けまして、関係省庁と連携いたしまして、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発
進抑制装置等がついております、サポカーの普及促進に努めております。こちら、例えば
衝突被害軽減ブレーキにつきましては、令和5年の新車の乗用車ですけれども、搭載割合
99%の普及率を確保しているところでございます。2点目の質問としまして、世界で一番基
準が厳しくなっているのではないかとという点につきまして、補足コメントですけれども、
まさに日本は安全、安心を重点として政策を打ち出しております。この衝突被害軽減ブレ
ーキにつきましては、例えば世界で先駆けて、その新車乗用車につきましては、令和3年
11月より順次義務化を導入しているところでございまして、令和7年、今年の12月に完
全義務化ということを予定しております。また、ペダル踏み間違い時加速抑制装置につ
きましても、恐らくこの自動車の国際基準を官民挙げて策定に臨んでいるところでござい
ますけれども、日本が議論をリードする形で国際基準ができましたので、これを順次国内に
取り入れるということを検討しているところでございます。3点目、一方で自動車メーカ
ーの対応が追いついてない、改ざんが発生してしまっているというようなことが起きてい

るということで、御指摘のようなことがさまざまあったわけでございますけれども、これにつきましては、令和6年4月にですね、外部の有識者を入れました検討会を設置し議論しております。その中での3本柱の対策を取りまとめておりまして、1つ目が内部統制の強化と徹底、2つ目は国による監視の強化、3つ目が規制の実効性向上ということでございまして、一つは認証業務におけるそういう内部統制がしっかりとれているか、確認するという規制強化的な面もあるんですけれども、規制の実効性向上ということでして、規制、内部統制の状況がよければ、国による監査や監視の機会をそれに応じて増やしたり減らしたりということであったり、官民協議会ということで、自動車メーカー幹部と我々自動車局の幹部等が定期的に意見交換をして、そういった規制の合理化であったり、重点化についての議論を行っていく場を設けさせていただいているところでございます。さて、時間ですけど、続けて大丈夫でしょうか。

○赤羽座長

時間の関係で全てを御説明しきれなかったと思いますが、申し訳ありません。

皆さんの御協力で大変重要な御指摘、御提案をいただきましたと思います。それから、すべての皆さんの御協力のもと、ほぼ時間内に収まりました。ありがとうございました。

それでは進行形事務局にお返しいたします。

○児玉参事官

ありがとうございます。本日の議事につきましては、速やかに議事要旨を作成し、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て公開させていただきます。

議事録につきましては、作成後、各専門委員の皆様に御確認いただいた上で、内閣府のホームページにて公開させていただきます。

次回、第3回の会議開催日でございますが、7月16日水曜日午後3時から、場所につきましては、このビルの会議室を予定しております。

皆様、お忙しい中、大変恐縮ですが、よろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。