

【中央交通安全対策会議専門委員会議（第 3 回）議事録案】

令和 7 年 7 月 16 日（水）15：00～17：00

中央合同庁舎 8 号館 講堂

○山崎参事官

それでは、定刻になりましたので、ただ今から第 3 回中央交通安全対策会議専門委員会議を開催いたします。

本日は皆様御多忙にも関わらず、また会場にお越しの皆様におかれましては、お足元の悪い中、御出席を賜りまして誠にありがとうございます。

私は 7 月 1 日付で担当となりました、内閣府共生・共助担当政策統括官付交通安全対策担当参事官の山崎と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

初めに、内閣府大臣官房審議官の松林より、御挨拶申し上げます。

○松林審議官

皆さんお疲れ様でございます。内閣府大臣官房審議官の松林でございます。

会議の開催に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

本日は御多忙の折にもかかわらず、大変お暑期中、専門委員の皆様には第 3 回の専門委員会議に時間をお割きいただきまして、心より感謝申し上げます。

さて、昨今の道路交通情勢でございますが、道路交通における交通事故死者数は、5 月下旬頃から昨年の同時期と比べて減少傾向で推移しておりまして、7 月 15 日現在、昨日現在の死者数は 1,248 名で、前年の同時期と比較しますとマイナス 39 名となっております。とはいえ、まだ 1 年の中間地点を折り返しただけでございますので、引き続き、残りの半年も交通事故の抑止に向けて、各種施策に取り組んでいく必要があります。

本日は第 3 回目の会議ということで、いよいよ事務局の方から第 12 次交通安全基本計画の骨子案、それから道路交通の目標値に関する資料等を御用意させていただいております。

委員の皆様におかれましては、それぞれの分野における御知見から忌憚のない御意見を出していただき、計画策定に向けて議論を深めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○山崎参事官

続きまして、議事の前に本日初めて御出席の専門委員を御紹介いたします。

座長から見て、右手方向にいらっしゃいます、井料委員でございます。

○井料委員

名古屋大学の井料と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○山崎参事官

よろしくお願いいたします。

また森本委員は、本日都合により御欠席でございます。

続きまして、お手元に配付されております資料の確認ですが、議事次第の下の枠にありますように、資料1から資料9までになります。資料に漏れなどございましたらお知らせください。

本日は時間がないものですから、議事に移りたいと思います。

これ以降の議事進行を赤羽座長にお願いいたします。

○赤羽座長

改めまして皆さんこんにちは。よろしくお願いいたします。

お手元の議事次第の通りに進めさせていただきます。

まずは議事（1）「中央交通安全対策会議専門委員会（第2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。

○山崎参事官

お手元の資料1について御説明します。

こちらは前回の議事録でして、委員の皆様には、内容を確認いただいたものをセットしております。この場で御異議などなければ、これで議事録を確定し、ホームページに掲載したいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の反応あり）

ありがとうございます。それでは後ほど、本議事録をホームページに掲載いたします。

○赤羽座長

続きまして、議事（2）「関係省庁による今後の交通安全施策の説明について」事務局より説明をお願いいたします。

○警察庁 今井課長

警察庁交通企画課長の今井と申します。よろしくお願いいたします。

警察庁の取組といたしまして、お配りしております資料2に従いまして、御説明をさせていただきます。

第12次交通安全基本計画に盛り込むべきものを中心に記載をさせていただいた次第でございます。課題については5つほど挙げさせていただいております。

まず1つ目に、子どもや高齢者の安全を一層確保する必要があるということ。

それから前回の会議でも発言をさせていただきましたけども、外国人運転者による交通事故件数が増加している中で、外国人運転者に対する交通安全対策が必要だということがございます。

また、自転車につきまして、来年の4月1日から交通反則通告制度が導入されます。これに先立ちまして自転車の基本的な交通ルールをしっかりと理解していただくということが重要だと考えているところでございます。

4点目でございますが、昨今の新しいモビリティとして特定小型原動機付自転車、いわゆる電動キックボード。それからペダル付き電動バイク、いわゆるモベットといった、こういった新しいモビリティというものが最近出てきているところでございます。こういったものに対する交通安全対策の推進が必要ということがございます。

5点目でございますけども、交通安全対策の担い手となる民間団体等の継続的な活動のための支援についてです。

こういったことを踏まえまして計画案の中に盛り込むこととして、資料に記載しているところでございます。

まず、時間の関係上絞って説明をさせていただければと思います。こどもの安全確保のところにつきまして、シートベルト・チャイルドシート着用推進協議会でも議題となりましたが、体格に応じた適切なチャイルドシートの着用定着ということを図る必要があるということで、まずはこういった着用定着に向けた広報啓発活動を関係省庁・関係団体とともに推進していく必要があるというふうに考えているところでございます。

また歩行者の安全確保というところでございますけども、歩車分離式信号機の整備推進等、安全安心な歩行空間の確保をさらに推進していく必要があるというところでございます。

次に自転車の安全確保でございますけども、先ほど申し上げたとおり、交通反則通告制度が来年の4月1日から導入されます。導入に当たっては、やはり自転車の基本的な交通ルールの周知徹底ということが重要だと考えております。現在、警察では、そういった交通ルールの周知徹底、それから取締りの基本的考え方といったことについてのガイドラインを作成しているところでございます。

また、自転車につきましては、幼児から高齢者まで様々なライフステージの方々が乗られるということで、心身の発達状況やライフステージに応じた自転車の交通安全教育ガイドラインを作成しているところでございます。

次に外国人に対する交通安全対策の推進でございます。前回は申し上げたとおり、外国人運転者による交通事故が増えているというところも踏まえまして、また特定技能制度に

自動車運送業分野が対象となり、関係省庁・関係団体・関係機関それから使用者・事業者等による様々な機会を活用した日本の交通ルールの周知、理解促進ということが必要だろうということで、そういった観点での交通安全教育を推進していくことについて記載をするということを考えているところでございます。

それから最後になりますけれども、道路交通秩序の維持ということで、特定小型原付、いわゆる電動キックボードについては、現在も販売事業者であるとかシェアリング事業者であるとか、プラットフォーム事業者において販売等がされておりますので、販売事業者においては基準に沿ったものが販売されていること、それからシェアリング事業者においてはシェアリングの際に必要な交通ルールのテストを行うなどして、きちんと交通ルールを知った上でご利用いただくということでの交通安全対策を行っております。それから、ペダル付き電動バイクにつきましては、昨年11月に施行されました改正道路交通法によりまして、ペダルのみを用いて走行する場合も原動機付自転車等の運転に当たるということの改正がなされたところでございます。

そういったところで、運転するときには免許であるとか、ヘルメットの着用が必要だというような交通ルールについて周知徹底を図っていくとともに、取締りを強化していくことが重要であると考えているところでございます。

以上、簡単ではございますが、第12次交通安全基本計画に向けた警察の取組ということで御説明をさせていただきました。ありがとうございます。

○文部科学省 合田室長補佐

私、文部科学省の安全教育推進室の合田と申します。よろしくお願いいたします。

資料3に基づきまして、文部科学省の交通安全施策の御説明をさせていただきます。こちらにございますように、文部科学省の取組といたしましては、大きく一つは学校における交通安全教育の推進、もう一つは通学路の交通安全の確保であるというふうに認識をしてございます。

まず交通安全教育の推進につきまして、各学校におきましては、学習指導要領等に基づきまして体育科や保健体育科の他、いわゆる交通安全教室なども実施しております特別活動などの時間を中心に、児童の発達の段階を考慮して、学校教育活動全体を通じて交通安全教育を実施しているというところでございます。具体的には、日常生活において危険な状況を適切に判断し、回避するために最善を尽くそうとする主体的に行動する態度を育成するといった点と、また、危険に対して自ら命を守り抜くための自助、自ら進んで安全で安心な社会作りに参加し貢献できる力を身につける公助、共助の視点からの安全教育を推進しているというところでございます。

また、教職員向けの安全教育資料を作成、配布してございます。こちら10年に一度の学

習指導要領の改定の度に改定しているものですが、『『生きる力』を育む学校での安全教育』という冊子を作ってございまして、いわゆる交通安全教育を含む学校安全全般につきまして、教職員の方々に参考としていただく資料となっております。また、児童向けの安全教育資料につきましても作成、配布をしてございまして、一つは毎年度、全国の新1年生に対して配付してございまして、リーフレット「クイズでまなぼう！たいせつないのちとあんぜん」というものでございまして、交通安全や防犯といったことについて親子で学んでいただけるような内容となっております。

その次、今年度作成予定のものでございまして、昨今の道路交通法の改正などを踏まえまして、令和6年度の補正予算におきまして、自転車や電動キックボードなどに関する交通安全教育の動画教材を新たに作成することを現在進めているところでございます。

また、交通安全教育に関するいわゆる指導者研修の充実に関する支援ということでございまして、一つには国レベルの取組といたしまして、交通安全教育も含めまして、学校安全指導者養成研修会というものを開催してございまして、また、各都道府県レベルにおいて、教職員等を対象とした交通安全教室などの講習会を開催するにあたって、国として支援をする学校安全教室推進事業というものがございまして、こちらにも記載の予算を今年度確保しているところでございます。

また、併せまして、当省で設置しております学校安全ポータルサイトという学校安全に特化したホームページがあるのですが、その中で教職員のための学校安全e-ラーニングというものを公開してございまして、各教職員の方々に自主学習をしていただけるような内容としているところでございます。

次に通学路の交通安全の確保につきまして、一つは、いわゆる通学路の合同点検の推進でございまして、こちら令和3年6月に千葉県八街市で大変痛ましい事故がございましたけれども、こちらを受けまして、国レベルで、こども家庭庁をとりまとめとして、文部科学省・警察庁・国土交通省が連携をして、国レベルの緊急の合同点検を実施いたしました。こちらにつきましては、令和5年度末の段階で、暫定的な安全対策を含めると、100%対策を達成したというところでございまして、引き続き、暫定的な対策となっている箇所に対する対策を進めているというところでございます。

併せまして、合同点検につきましては、各地方自治体、市町村レベルで通学路交通安全プログラムというものを作っていただいております。その中で各地域の学校・警察・道路管理者が連携をして、定期的に通学路の点検をしていただくという仕組みを設けてございます。これに基づきまして、今も引き続き継続的な合同点検、またそれを踏まえた改善をしていただいているという状況でございます。

もう一つ、家庭や地域等との連携協働による、いわゆる見守り体制の充実がござい
ます。こちら文部科学省の事業ですけれども、地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業とし
て、スクールガード・リーダー、警察官のOBの方などが多くやっております
けれども、そういった方を配置するなど、登下校の見守り活動に対する支援を実施してご
ざいまして、今年度も予算を確保しているところでございます。

文部科学省の取組、簡単ではございますが、以上でございます。

○国土交通省 神山室長

続きまして、資料4で国土交通省関係の御説明をさせていただきます。まず一目道路
関係の内容でございます。

私、国土交通省道路局の道路交通安全対策室長神山と申します。よろしくお願いま
す。

まず1ページ目でございます。こちら現在の対策になっておりますが、生活道路の面的
対策ということで、警察庁さんと一緒に「ゾーン30プラス」という取組を進めておりま
す。特に2つ目の丸で書いておりますように、今年3月に学校周辺の面的な対策をさらに
強化する目的で、全国65のモデル地域を選び、データ分析や新技術を活用して対策を推
進していくこととしています。これらも踏まえ、これから世代別の事故特性を踏まえてデ
ータや新技術を活用して生活道路の対策を強化していこうというふうに考えております。
以降、特に次期計画に向けまして、さらに強化する対策を説明させていただきます。

2ページ目でございます。中高生を対象とした内容でございます。右上にありますよう
に、自転車乗車中に限ってみますと、中高生の事故が多い。右下を見ていただくと、特に
通学中の事故ということでありますので、中学校高校を中心とした対策を進めていこうと
いうことでございます。

3ページ目でございますが、特に事故内容を見てみますと、左折時の巻き込みや出会い頭
の事故などが多いということで、左下にありますように、注意看板、あるいは自転車の空
間確保ということで路面標示、また、右側では出会い頭ということに対しまして、センサ
ーなどを用いまして注意喚起をしていくといった対策を進めていきたいと思っております。

4ページ目です。積雪地域でございます。左側にありますように、車道除雪したものが堆
積して、歩道が確保されていないというようなケースも出てきております。これらに対しま
して、除雪の促進、あるいは融雪装置の設置、また地域住民の除雪を促していくというよ
うなことを進めていきたいと思っております。

5ページ目です。高齢者に関しましても事故が多い。特に道路構造に関連して見てみま
すと、横断歩道以外の横断中の事故が多いということで、6ページ目になりますが、左下

にありますような２段階横断施設ですとか、あるいは、センサー付きで夜間の事故に対しまして照明をつけるというような対策も考えていきたいというふうに思っております。

７ページ目、次は高速道路という視点で整理をしております。逆走に関しましては事故 200 件程度で横ばいというような状況になっております。先月、有識者の会議も開催しまして、対策の強化を進めていくというような形になっております。矢印の路面標示等概ね完了しておりますが、さらに物理的な対策ということを追加して対策を進めます。右上にありますように、逆走車だけに衝撃を与えるような装置を付けるとか、あるいはカメラにより、逆走探知して警告を発する実証実験も進めていきたいと思っております。また立ち入り対策として右下にありますように、英語表記も含めまして注意喚起をしていくことを進めます。

８ページ目、最後でございます。外国人に対する交通安全対策ということで、一つは左側にありますように、案内標識の英語表記を改善します。右側では急ブレーキなどが多い箇所におきまして、路面標示とか看板で、英語などの多言語で注意喚起を行っていくというようなことを強化していくと考えております。

道路関係、以上でございます。

○国土交通省 鈴木(健)課長

続きまして、国土交通省の物流自動車局でございます。

同じ道路を使った交通関係ということでございまして、道路交通安全の自動車関係ということをご説明させていただきます。

日頃より物流自動車行政につきまして、委員の皆様方には御理解、御協力いただきまして誠にありがとうございます。この場をお借りして感謝申し上げます。

まず、物流自動車局の関係については３点ほどございます。

１つ目は、自動車運送業の安全の確保から、自動車を使った事業を行う運送事業者の安全対策。それから不幸にも自動車で事故に遭われた方への支援。そして、３つ目が車両の安全対策でございます。この三つの観点で資料を用意させていただいております。

それでは、１枚めくっていただきまして、１ページ目を御覧ください。まず、事業用自動車、いわゆるバス・タクシー・トラックの安全対策でございます。こちらブルーで囲ったところでございますけれども、物流自動車局におきましては、自動車総合安全プランというものを過去から作っており、プランに沿って安全対策を進めているところでございます。現在のプラン 2025 では、世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の安全トライアングルにより、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、交通安全基本計画と期間を合わせたプランを策定しており、目標値および重点施策は、資料にお示しさせていただいております通りになっております。計画期間が本年度ま

でとなっており、国土交通省において検討会を持ち、プラン 2025 に対する評価をするともに、2025 策定時からの環境変化を踏まえ、新たな事故削減目標の設定や、次期プランの重点施策について現在検討しているところでございます。次期プランの重点施策については、資料の一番下のところに記載ございますけれども、自動車輸送に係る全ての者における行動変容の推進、悪質な法令違反の根絶、ICT 先進安全自動車等新技術の開発・普及・推進、少子超高齢化社会における事故の防止対策の推進、原因分析に基づく事故防止対策の立案といった項目について、現在議論をしているところでございます。

続きまして 2 ページ目、自動車事故の被害者への支援事業でございます。様々な事業を実施しておりますけれども、大きい点としましては、重度後遺障害者に対する救済事業でございます。所管の独立行政法人自動車事故対策機構 NASVA を通して、重度後遺障害者に対する専門的治療を行う療護施設の設置運営や、介護者に対する介護料の支給等を実施しております。令和 5 年度より新たに、高次脳機能障害者の社会復帰等に向けた事業や、事故・自動車事故による後遺障害者または遺族のための相談支援を創設するなど、被害者救済事業の充実化を図っているところでございます。

続きまして車両対策でございます。

○国土交通省 猪股課長

引き続き、車両の安全対策について御説明させていただきます。

3 ページにございます通り、車両の安全対策につきましては、交通安全基本計画に基づき設定した目標の達成に向け取り組んでおり、今年度は第 11 次計画の最終年度であることを踏まえ、現時点の到達度や評価・見直しを行う予定としております。

次に 4 ページ目のスライドとなりますが、こちらでは車両の安全対策に関して、各段階に応じて様々な取組が行われていることを示しております。上から、開発期・競争期・普及期さらに標準搭載期となっております。開発段階では、産学官で連携し、安全技術のあり方や技術要件の検討を通じて、メーカーによる技術開発を促進しております。その後、市場投入後の競争普及段階では、市場化された技術に対し、その性能評価や補助金税制優遇などを通じ、安全な自動車の普及を促進するとともに、電動キックボードを始めとする新たなモビリティに対しても、安全性確保に向けた取組を行っております。

最後に基準策定となりますが、最新の取組としましては、昨年 11 月に日本初の安全技術であるペダル踏み間違い時加速抑制装置を国際基準化しております。このように基準策定を通じ、国際的な技術の検討について主導するとともに、国内では安全技術の搭載を義務付け、安全性の向上を図っております。

これらの取組を通じ、引き続き車両の安全対策を推進させていただきたいと思っております。

以上となります。

○国土交通省 高井安全監理官

続きまして、鉄道交通の安全について御説明いたします。

鉄道の方のまず1ページ目でございますが、これは令和6年度の件数を含む最新の鉄道運転事故の発生状況でございます。左上は、全体の事故の件数、死者・負傷者の推移です。御覧の通り、長期的には減少傾向にあります。また左下は、鉄道運転事故のうち踏切事故の件数の推移でございます。踏切事故は全体の約4割を占めておりますが、これも長期的に減少傾向となっております。右上は、人身傷害事故の件数等の推移でございます。人身傷害事項とは、鉄道の運転により人の死傷を生じた事故のうち、主に先ほどの踏切事故を除いた事故、例えば駅のホームや駅間での事故を示しております。この人身傷害事故のうちホームで発生したもの、車両への接触ですとかホームからの転落による事故について、切り出しておるのが右下のグラフでございます。こちらについて長期的に減っているとは言えません。対策として、一つはホームドアの整備などハード面での措置を今後進めていく必要があります。

続きまして2ページ目でございます。先ほどハード面の対策について述べましたが、ハード面に加えまして、利用者への注意喚起など、鉄道で事故に遭わないようにという鉄道交通の安全に関する知識の普及啓発といったソフト面の対策も重要であります。全国交通安全運動の中での周知、それから先ほど申しました事故の多い踏切、それとプラットホームについては、それぞれ特出しで事故防止キャンペーンを実施しております。また資料7の方に記載しておりますが、今後の取組の一つとして、踏切やホームなどの線路への立ち入り禁止を呼びかける安全啓発ポスターを複数言語で作成しまして、在留外国人・訪日外国人利用者への対応も実施してまいります。

○国土交通省 大山企画調整官

次のページを御覧ください。

踏切関係のことでございます。踏切道改良促進法が施行されてから60年経ちましたけれども、それまで72,000か所程度あった踏切は、32,000か所と大幅に減少して半減しているような状況になってございますけれども、やはり踏切事故の件数としては218件、亡くなった方という87名の方が亡くなっているということもございまして、引き続き対策を進めていく必要があると我々も認識しているところでございます。

次のページを御覧ください。踏切事故の状況でございます。全体の鉄道事故の中で4割程度を占める踏切事故でございますけれども、いわゆる第1種踏切道という警報機も遮断桿も付いているところの件数が多くなつてはございますけれども、1ヶ所当たりの発生件数でいうと、この第4種踏切道というところ、遮断桿も警報器もついてないところの発生件

数が、第1種踏切道に比べて2割程度高いということもございまして、こういったところの対策を進めていかなければいけないというふうに思っているところでございます。右側、事故の発生割合の関係でございすけども、やはり自転車であるとか、歩行者といったところの事故の件数が増えてございまして、年齢別に高齢者の事故が多いということになってございます。事故の原因の分析でございすけども、やはり電車が通る直前の横断をしてしまったことによって、事故が発生してしまうということが多いこともございますので、こういった対策をしっかりと進めていきたいというふうに思っております。

次のページを御覧ください。踏切道の安全対策に関する対策でございます。踏切道につきましては、やはり安全対策・高齢者の歩行者対策というところを積極的に推進していきたいというふうに思っております。また、開かずの踏切というものもございまして、しっかりそれぞれの踏切の状況等を勘案しながら、高度な対策を進めていく必要があるというふうに思っております。ICT技術の発展とかライフスタイルの変化、こういったものに対応していきながら、踏切道の安全性向上を目指していきたいというふうに考えてございます。具体的には、やはりまずは踏切をなくしていくという取組が重要と思っております。踏切道の立体交差化やそういったものを進めて踏切を除却していくというような取組を進めていきたいと思っております。右の3の方になりますけども、踏切道の統廃合の促進というものも進めていきたいと思っております。第4種踏切が多数あるところについては、1か所に統合して他の踏切を廃止していくような取組を進めてまいりたいと思っておりますし、第4種踏切道であったとしても、第1種踏切道の高度化といったところの取組を推進していきたいというふうに思っております。

また、その他のところでございすけれども、踏切通行安全カルテということで、道路管理者と鉄道事業者で個別の踏切の安全対策を推進するためにカルテというものを作っておりまして、こういった個別の対策をしっかりと進めていきながら踏切の安全対策を進めていきたいというふうに思っております。

○国土交通省 鈴木(長)課長

海上交通の安全につきまして国土交通省海事局安全政策課長の鈴木より御説明申し上げます。

まず1ページ目でございますが、船舶事故の隻数と死者行方不明者数の推移ということで、長期的に見れば、若干ではありますが、減少傾向にあるのかなというふうに評価しております。

次のページでございますが、この海上交通の安全確保に向けた取組としましては、海事局のみならず、海上保安庁、港湾局、水産庁、その他色々な関係省庁と連携して、取組を

進めてまいります。

3 ページ目でございます。船舶の安全確保の取組としまして、主に海事局の関係になりますが、船舶や船員の労働安全環境に係る基準を設けるとともに、運航する運航事業者に関しても、様々な基準を設けております。その基準への適合状況を確認するという事で船舶に関しては船舶検査、運航事業者の安全運航に関することに関しては運航労務監査などを実施して、きちんと基準に適合しているかといった確認をしております。また、船舶の場合は、外国からも船が来るということで、その外国船舶に関しても、国際ルールの適合状況を確認する立ち入り検査ということを行っております。その他、運航事業者の自主的な安全管理の取組を推進するため、運輸安全マネジメントの評価といったことも行っております。

次のページでございます。船の事故、海難事故の原因は、実は約7割がヒューマンエラー、人為的な要因だということがわかってございます。見張りをしっかりとってなかったとか、操船が適切でなかったとか、そういった人為的な要因が4分の3近くになってございます。また、他のモードと同じように、やはり人材の確保も今大きな課題になっておりまして、こういったものを解決する一つの新しい技術として、自動運航船が世界的に注目をされておまして、我が国においても、その開発とともにルール化を、現在、進めてございます。

次のページでございますが、実際に国で実証事業の支援を行ったり、民間の取組でMEGURIというプロジェクトで自動運航船の実証運航を今年からも行う予定となっており、これに伴う国内基準の整備もやっております。同時に、国際的なルールの整備というの進めておまして、来年度に国際ルールも策定される、そういう方向で進めている状況でございます。

○海上保安庁 花野海上交通企画室長

続きまして海上保安庁交通部から御説明続けさせていただきたいと思います。

6 ページ目、小型船舶に対する安全対策ということで、船舶事故の中では、左側上の円グラフのようにプレジャーボートや漁船といった小型船舶の事故が多くなってございます。この事故の内訳につきましては、同じく円グラフ見ていただきますとわかりますように、プレジャーボートにつきましては、機関故障が最も多く、ミニボートについては転覆・浸水、そして漁船・遊漁船につきましては、衝突が多い状況となっております。こうした特性を捉えて資料右側に記載しておりますように、船の種類ごとに各重点対象を定めて、安全対策を推進していくこととしております。

続けて7 ページを御覧ください。ふくそう海域等における大規模海難の防止に関する取組から説明させていただきます。近年、激甚化する台風等の自然災害に伴って、灯台や灯

標といった航路標識の倒壊等が発生するケースが生じております。このため、これらを未然に防止し、災害時においても海上交通安全を確保していくため、航路標識等の強靱化を図ることにしております。また、荒天時に沖合で錨を降ろして停泊している船舶が流される『走錨』という事故が起きておりますが、これらを防止する対策として湾外避難勧告等の発出や、海上交通センターのレーダーの高機能化等による監視機能の強化を図ることによって、ハード・ソフト両面の対策を一体的に推進しながら、海難の再発防止に努めていくこととしております。

続けて 8 ページを御覧いただきたいと思います。救助・救急活動の充実についての内容となっております。海難情報の早期入手体制の強化および迅速的確な救助勢力の体制充実・強化のため、緊急通報用電話番号 118 番や、聴覚や発話に障がいを持たれている方を対象といたしました NET118 の活用等の指導・啓発活動を実施してまいります。また、中軌道人工衛星 MEOSAR システムおよび令和 7 年 1 月から運用を開始した新たな映像通信システム Live118 を活用することにより、海難情報を早期かつ正確に入手する体制を構築し、さらにヘリコプターを活用した救難体制や、救急救命士等による救助・救急体制を強化することにより、目標とする救助率 95%以上の確保を目指すことにしております。

以上、海上交通分野における施策についての説明を終わります。

○国土交通省 八田専門官

航空局の八田と申します。参事官の古屋が急な対応で参加が難しくなってしまったため、代理で参加させていただいております。

私から航空交通の安全について御説明いたします。

ページ 1 をお願いいたします。こちらは、令和 6 年 1 月 2 日に羽田空港で発生した事故を受けて設置した、羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会が同年 6 月に公表した中間取りまとめの概要となっております。本日はこの内容のうち、設備設置に時間がかかる等の理由で次期交通安全基本計画の計画期間に係る取組にフォーカスして紹介し、航空交通安全対策の紹介とさせていただきます。こちらの説明になりますが、大きく分けて青塗りで白文字にある通りで、1 から 5 の五つの取組がございまして、その中の左上の 1 の (1) と、左下の 2 の (2) さらに右下の 5 について詳細、以降のスライドで説明させていただきます。

2 ページをお願いいたします。まず 1 つ目でございますが、パイロットに対する CRM 訓練の義務づけでございます。CRM とは Crew Resource Management の意でして、ヒューマンエラーを防止するためのパイロット間のコミュニケーション等を向上させる訓練のことでございます。定期航空運送事業者に対しては、平成 12 年度より義務化済みでございましたが、今回、自家用操縦士を含む全てのパイロットに対して、管制圏に係る空港等に

において離着陸を行う場合、登録訓練機関が行う CRM 訓練の義務付けをいたしました。今後は、効果的な訓練の内容等を検討してまいりたいと予定でございます。

3 ページお願いいたします。続いて滑走路状態表示灯、RWSL の導入拡大でございます。RWSL とは Runway Status Lights の意でございます、中段に図を示してございますけれども、滑走路上に他の航空機がいる場合に、滑走路への進入や離陸しようとしている航空機に対して灯火で警告するようなことができる、そういった機能の灯火のことでございます。こちら羽田空港 C 滑走路については、下段に示したスケジュールで整備予定でございます、羽田空港 C 滑走路以外の場所については、次ページですけれども、4 ページに示したスケジュールで整備する予定でございます。設備設置に時間がかかるので、スケジュールの線が長く引かれている状態です。

最後にページ 5 をお願いいたします。最後ですが、デジタル技術等の更なる活用に向けた調査・研究について御説明いたします。デジタル技術を活用し、ヒューマンエラーのリスクを更に低減していくことが考えられまして、そのための調査・研究としまして、ここでは中段に示してございますけれども、滑走路誤進入検知システムの高度化に向けた調査・研究としまして、コックピットのディスプレイに表示してパイロットに知らせるような技術や、下段に示しております、航空交通管理の高度化に向けた調査・研究としまして、航空機の位置を監視する機能や航空機を走行誘導することができるような A-SMGCS といった技術を念頭に置いてございます。これらの対策を関係者一丸となって着実に進めてまいりたいと考えてございます。

以上です。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。

ただいまの各省庁からの御説明につきまして御質問、御意見等がございましたら、御発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

はい、岩貞委員。

○岩貞委員

ありがとうございました。モータージャーナリスト岩貞です。

警察庁の御報告に対して一つ教えていただきたいのですけれども、外国人に対する交通安全教育ということですが、それには自転車も含まれているのでしょうかということですね。

もう一つ自転車絡みでお伺いしたいのは、先ほど道路局の方から、出会い頭、左折巻き込みの事故が多いということでしたが、致死率換算でいくと後突が圧倒的に一つの事故に対しての致死率が高いというふうに認識をしています。特に、今自転車は車道を走るよう

にというふうに流れができていますが、そうすると後突される可能性も高まっていると思います。後突事故の対策等々についてどのような取組をなさっているのか教えてください。

以上です。

○警察庁 今井課長

警察庁でございます。

今、外国人に対する交通安全教育について、我々もいろいろ検討しているところでございます。外国人運転者を中心としつつも、レンタカーのほか、特定小型原付や自転車も含めて、日本の交通ルール等についてどのように交通安全教育を行っていくのかということを、今検討しているところでございます。

以上でございます。

○岩貞委員

後突に対して多分道路局では、道路ではもう後突に対してはかなり厳しいとあって、そうすると人対策なので、警察庁さんで何かしているのかなと思って質問をさせていただきました。ただ、もし道路局の方でも何かあればお願いします。

○国土交通省 神山室長

道路局です。やはり後突にせよ何にせよ、これから対策を進めていくときに、それぞれの現地での原因をしっかりと調べてやりましょうということを基本にしているというのがまず一つです。後突に関しまして、その対策はいろいろあるかもしれないですけど、道路側でいくとやはり幅を確保するというのが一番だと思います。ただ、それができるところとできないところとあって、今日の資料にも入れていますけれども、やはり注意喚起ぐらいしかできていないというような現場もあると思います。それは現場で一つ一つ判断していくのかなとは思っています。後突も道路構造関係の対策としては、幅を確保するというのが大事なことはないかなと思っております。

○赤羽座長

ありがとうございました。

それでは、オンライン参加の守谷委員が挙手されているということですので、お願いいたします。

○守谷委員

本日はオンラインで参加しております、自治医科大学の守谷と申します。

国土交通省の自動車局関係の2ページのところで質問させていただきます。従来から、

重度後遺症障害被害者への支援ということで、療護施設の設置、運営というのをされているのは、非常に素晴らしい事業だと思うのですが、実は、こういった施設に入りたいけど入れないという方がかなり多くいるような相談を受けます。実際に、交通事故で言いますと、重症患者というのは大体年間 1,000 人少しくらいいるのかなと思いますが、その中に重度後遺症障害の患者さんがどれぐらいの実数であるかということを、国土交通省の本事業を行っている方々で把握しているかどうかということを教えていただければと思います。全国に展開されている施設が、とても私の推測では数が足りないのではないかなと考えているからです。需要と供給のバランスからすると需要に大きく傾いていて、もっと入る患者さんが多く存在している可能性があります。そういった実情を把握されているかどうかを教えてください。

以上です。

○国土交通省 鈴木(健)課長

国土交通省でございます。どうも御質問ありがとうございます。そうですね、把握しているかどうかという点でございますが、すみません。担当が別にございますので、そこら辺は私からは答えかねるのですが、おっしゃる通り、重度後遺障害者被害者の方の支援というのは非常に大事ですので、引き続きこういった支援というのを強化していきたいなと思っているところでございます。

○守谷委員

もう一つよろしいですか。なぜこういうことを発言するかというと、医療も非常に進歩してきて、その後遺症が非常に重篤である方に対しても様々な治療法が報告されてきています。様々な治療の適応や治療の実際の場に療護施設がなるのではないかなと思っています。先ほどの答えはそちらでは把握していないということですが、どなたかが持っているという認識でよろしいでしょうか。

○国土交通省 鈴木(健)課長

すみません。そこも含めて確認させていただければと思います。

○守谷委員

わかりました。ありがとうございます。以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。他にはいかがでしょうか。

田村委員、どうぞ。

○田村(道)委員

交通安全団体から参りました、田村と申します。

道路局さんの1ページ目、物理的デバイスということで、これは第11次のときから生活道路の方であったみたいなのですが、来年9月に生活道路で30キロ規制というのが入るのですが、これでハンプ等の物理的デバイスに関しての設置基準というものがあるかどうかと、それから財政措置が自治体に対してあるかどうかをお聞きしたいと思います。基本的に設置は自治体で判断するものだと思うのですが、財政余力がないところだとなかなか難しいというところと、幹線道路から生活道路に抜けるために使うような状況だと、財政余力があまり大きくないような小さな自治体でも頻繁に発生するのかなと思いますので、それは入らせないような工夫としてやろうとした場合に、その辺の措置があるかどうかということをお聞きしたいと思います。

もう一つ、同じく道路局さんの7ページの方で逆走対策なのですが、物理的対策として路面埋込型ブレードっていうものがあるのですが、これ海外だとタイヤをパンクさせてしまうようなかなり過激なものも使われておりまして、どちらがいいかなという話で先ほど大きな衝撃があるからという御説明だったのですが、大きな衝撃がいいのか、逆走すると相対速度が倍になるのでかなり死亡する確率が高くなるので、パンクさせてしまった方がまだマシかなという考え方もあるのかなと思いますので、この辺そういうことまで導入を検討されているのかどうか教えてください。よろしくお願いします。

○国土交通省 神山室長

御質問ありがとうございます。まず1点目、生活道路関係の話で2点ございました。ハンプの設置基準あるかということで、まずそれに関して設置基準はあります。例えば、一つのハンプの高さの目安を10センチ程度というようなことを書いているものがありますということが1点目でございます。

2点目の財政支援があるかということでございます。こちらも財政支援でございます。道路全般の補助制度としまして、地方公共団体が実施する道路整備に対しまして、防災安全交付金ですとか、あるいは他の補助制度も何個か用意しております。その中で、こういうハンプを設置する、他には注意喚起看板、路面標示、そういったものをやることにしまして、補助をしております。基本的には、かかる予算のおおむね半分ぐらいを国費で支援するという形になっているというのが2点目でございます。

○田村(道)委員

すみません。今のいわゆる設置基準と申しましたのは、いわゆる技術的な設置基準ではなくて、どういう状況のときにこれを設置してもいいよというようなものがあるかどうか、条件面と言ったらいいのですかね。その辺を教えてください。

○国土交通省 神山室長

失礼しました。そういう観点で言いますと、基準という形では設けてないという言い方が正しいと思います。まず地域でゾーン 30 にしようということで、そのエリア全体で速度を下げた安全面を高めるというところに加えて、先ほど今おっしゃったような侵入させないという対策をしていきたいと思いますということなのですが、やはり、地域によっては侵入させないということまでできるところと、できないところと、いろいろあるというふうに分かっています。そうすると結構ハードルが高いというふうに分かっていますので、ハンズオフの設置する基準という形では現地の調整が難しくなるので、そこは自由度を持たせているということなので御理解いただければというふうに思います。

2 つ目の高速道路の関係でございます。私この関係の主担当ではないもので、今明確に御説明できないのですが、いろいろ有識者委員会の中でいろんな技術をおそらく提示する中で、おっしゃる通り海外ではパンクさせてというような方法もあるかと思いますが、この日本でどういうところで馴染むかというところを考えた結果ではないかというふうに思っています。

○田村(道)委員

ありがとうございました。

○赤羽座長

生活道路における通過交通がどこから来ているのかということ、幹線道路の渋滞を避けて入ってきているということが多いようなのです。どこからどこまで抜けているのだということ、今は ETC2.0 でプローブ情報という一種のビッグデータを分析すると、抜け道ルートなんか把握できるわけですね。それがわかると、幹線道路のどこで渋滞対策すると、通過交通自体はどのくらい減らせるかということも見当がつくわけです。そうすると生活道路の管理者である基礎自治体だけの負担で対策しなくても、もっと総合的な対策にできる可能性が出てきているということです。それに当たっては基礎自治体の皆さんも、例えば抜け道がどうなっているのかということ把握できるようなデータの利用体制を整備していただくと、もう既に国土交通省ではそういう体制を整備されていると伺っておりますので、活用されるようにしていただくとより良くなるのではかと期待しています。

○国土交通省 神山室長

ありがとうございます。まさに今いただいた通りでして、ETC2.0 のデータを加工したものにはなってしまうのですが、個人情報との関係ですね。それを全国の河川国道事務所で整理し、自治体へ提供するというをやっております。加えて、道路管理者ですとか警察さんにも入っていただいている全国都道府県の安推連という組織で交通安全に関す

る情報提供とか、対策の推進状況を確認するという場がございます。そういうところでも市区町村に参加いただいて、これらの生活道路の対策の推進状況ですとか、データが提供できるということをもっとしっかりと伝えていって、市区町村での対策強化に貢献していけるようにと思っております。

○赤羽座長

ありがとうございました。他にはいかがでしょうか。

この後、議事の3で第12次交通安全基本計画の骨子案につきましても、御説明の後で御発言いただくのですけれども、その部分の質疑応答の時間にだいぶ食い込んでいますので、それも含めて御発言時間を割り振らせていただきたいと思います。

ということで、竹脇委員、どうぞ。

○竹脇委員

すみません、高島交通安全協会の竹脇と申します。何点か御質問等させていただきたいと思えます。

前回、赤羽座長がラウンドアバウトという件でお話をされたかと思えますけれども、私の地域でも信号のある交差点を整備し直しまして、ラウンドアバウトということで、2024年昨年の4月1日に施行をいたしました。それが信号のある交差点で、県初の施行ということになりまして、今現在までで事故件数が2件ということで、大きな事故はございません。ただ、単独ということでございますし、あるいは時計回りで進入していきますけれども、そのときには方向指示器はいらないのですけれども、出るときに方向指示器を出してというのがあります。ところが、施行当時90%以上の方が、そのまま何もしないで出ていかれたということで、交通安全協会といたしましても、立番等々として、今のところ大体50%ぐらい、半数近くになったかと思えますし、これからもまた全国的にそういうのを進めていかれたらいいのかなと思えます。信号機のないということで経費も大幅に助かっております。ただ私どもの地域も田舎でございますので、その交通事故の件数というのが、車両の進入度合いっていうのは大きくなっておりませんので、それは都会と違ってちょっとわかりませんが、どんどん進めていかれたらいいのかなと思っております。

そして先ほど言われましたように、外国人の事故がやはり多いようでございます。私達も特に民泊というのが年々増えてきました。滋賀県下におきましても、外免切替というのが今ございますけれども、1,156件。7年度に入りましても443件というような具合に伸びてきております。ただ事故件数といたしましては、今のところデータ的には取れておりませんが、ただですね、この前なんか外免切替と必要に何か簡単に取れるとかいうことで、問題的に10問で7問以上取れたら合格とかいうようなことを規定されておりました。そして、この前テレビで放送しておりましたけれども、50問ですね、仮免許と同じよう

な形で 90%以上になったら合格というような法改正もされているようでございますので、そこをもっと厳しくやっていただけたらいいなと思います。ただ、外免の免許はいらない国というのはアメリカとか韓国、ドイツ、フランス、イギリスとかいうのがございます。それはちょっとおかしいなというふうに思っておりますので、警察署も全世界で同じく免除されないで、そういうふうな免許更新をしていただけたらいいのかなと思っております。私どもも外泊して、民泊をしている方々もそういうふうに喋っておりますと、やはり何も免許いらなかったとかいうようなこともお聞きしますので、国によってだいぶ差がありますので、ちょっとしていただきたいなというふうには思っております。

そして自動車の件なのですが、私ども交通安全協会からは、交通ルールというのを皆さんに教えていただいているのですけれども、なかなか今、最初は小型原付自転車から始まりまして、超小型モビリティ、小型モビリティ、普通免許でも一種の準中型、中型、大型というふうに言われる段階がありますし、企業にしていたしましても 18 歳の子が入ってきても普通の 2 トンは乗れても 2 トンダンプは乗れないとかいうのを、なかなかこちらで教えるにくいというのもございますし、逆に違反している企業もあるのかなとも思っております。そういうのをもっと徹底していただきたいなと思っております。

最後もう 1 点なのですが、文部科学省で自転車についてそれは生活道路。今車は私達も 30 キロで、なかなか皆さんマナーを守っていただいております。ところが、ナショナルサイクルルートといいまして、今現在は全国で 6 ありますけれども、高島市、琵琶湖 1 周 200 キロの地点ですけれども、そこがやはり生活道路を走るっていうのがございます。それが、今自転車でも 20 キロで走るというのを原則にしているのですけれども、40 キロとか 50 キロで突っ走って、それが生活道路なので、ちょっと当たっているとか事故をしているところもございますので、そういうのをもっと厳しく、先に整備をしてからそういうルールを決めていただけたらいいのですけれども、逆に県やらと一緒にルートを決めて、それから後の法整備というのがまだ追いつかない状態で、今でも住民とのちょうどわだかまりがございますので、よろしくお願いいたしたいと思っております。

もう 1 点、自転車大会というのがございます。私の滋賀県でも、この前こどもの自転車大会、小学校 4～6 年生を対象に行いました。ところが、教育委員会の管轄でもございますけれども、今働き改革ということで、こちらの要請といいますか、練習をと言ってもなかなかやっていただけないで、徐々にコロナから以降できておりません。今までは、地区大会、県大会、そして全国大会が今度 8 月 6 日に東京のところでいつも毎年ございますけれども、そういった面で小学校から規則を習っておられれば、事故もなくなるというのは実際問題、統計でも出ておりますし、これはやっぱり重い腰をあげて、それは率先していただければ少しでも事故がなくなるのかなと。言うてることとしていることが全くの逆になっ

ていて私達も困っている状態なので、よろしくお願いいたします。

○赤羽座長

ありがとうございました。今補足していただいた方がいいかなということであったのですけども、先ほども言いましたように、議事3と時間を合わせてマネージしないと追いつかなくなっていますので、まとめてコメントを関係省庁からしていただこうと思います。よろしくお願いします。

それでまた後出しじゃんけんなのですが、大体1人、今日は先回より1分減りまして2分くらいが目安ですので、この後御発言される方にはご協力をお願いします。もうこうなったら、今のご説明部分でもまだ御発言がありましたらお願いしたいと思いますがどうでしょうか。

はい。川端さんどうぞ。

○川端委員

岩貞さんと同じく自動車ジャーナリストしております、川端といいます。

いくつかありまして手短にまとめました。まず文科省さんの施策、お子さんに教えるというのはすごい、環境の取組とかもしていると大人に環境のこととかをとり組めというのはすごく大変なのですが、お子さんの環境教育を取り入れていただいた世代から後が大人になっているのが今Z世代とかなのですが、やっぱり圧倒的に企業のアンケートとか取ってもプロダクトを選ぶときに環境を意識するというのがすごく急に増えたりするんですね。やっぱりお子さんは柔軟なので、ここに力を入れていただくというのは今年すぐでないですけど10年後の政策に多分役に立つと思います。ただ、書類を配るとかだとお子さん中でも頭の良さみたいなすごいいろいろあると思うんですね。教育に対して吸収する力というのが。そうすると、やっぱり実体験として、例えばですけどお子様向けのこども安全運転免許証みたいなのをやっていただくといいのではないかなと思いました。自分の体験なのですが、私、小学校のときになぜかモデル校だったみたいで安全運転免許っていうのを出していた学校に偶然いて、その時教わったことってすごく根付いていて、自転車乗るときのこういうの（手信号）とかもまだ覚えているのです。多分私のリテラシーが高いのではなくて、当時の話をするとみんな覚えているのは、やっぱり警察の方とか大変だと思うのですが、その地域に根づいている位置を生かして、省庁連携になってしまうと思うのですが近所の警察署の人が来て、手旗信号をちゃんとやるとか、ここ歩きなさいというのを目の前でおまわりさんに教えてもらうということは、多分すごく大きいことだと思います。例えば、こども安全運転免許証みたいなのだとこどももプライドを持ってそれを取ると思うので、何かそういう書類を配るだけじゃなくて、あと先生におまかせするだけじゃなくて、できたらおまわりさんの制服を着た人がお子さんの前で教えるような

ことをやっていただけたらいいのではないかなと、こういう場ですので各省庁のところだけでなく、せっかく内閣府でやられているので、そういう意見を言わせていただけたらなと思っています。

あと国交省さんの書類を見せていただくと、やっぱり外国人さんの運転っていうのがすごくインバウンド増えていてかなり教育は難しいってことなんですけど、やっぱり何といっても多言語なのとあと英語はまだしもかなりいろんな国の方が来ている印象です。そうなってくるとやっぱり外国人向けのアプリというのは各メーカーさんとか、保険会社とか細かく出ているんですけど、やっぱり統合されたようなものがない、またその存在が伝わっていないです。一番怖いのがループで右折しているのを見たんですけど、私が見ただけでも何度もあるので、やっぱり外国人向けの多言語アプリっていうのは何か統一した形で出していきなり、現在メーカーさんが作っているようなものをうまく便覧にしてPRするとか、何かそんな形であまりめっちゃくちゃお金をかけないで現在あるソリューションを統合した形で、ちょっと国交省さんのような、国が音頭とっていただけるといいのではないかなというふうに思います。例えば免許をレンタカーで登録するときこのアプリ経由で登録すれば、それに安全運転の多言語アプリが付いてきます、というようにしてしまえば一番いいと思います。今すごく簡単に言っていますが、やると枠組み難しいと思いますが、そういうことで解消できるのではないかなと思います。

あと鉄道に関しては、地方鉄道が今経済面でいうと成り立たなくなっていて、その大きな理由というのは鉄道そのものの維持管理にお金がかかるということがあるのですが、インフラ側の例えばセンサー類でしたり踏切の維持とか。そういったところに大変お金がかかっています。ただこれは国鉄時代から第3セクターに行くときの安全基準がすごく高いレベルでキープされているのでここは安全を語る会だとはわかっているんですけど、維持ができなくてなくなっちゃう問題というのがあってですね、お伺いすると自動車の技術を使ったら、そんな高くないのになと思うことがやっぱりあったりするので、ここはせっかく陸海空の全部の安全をお話する会なので、分野横断型のテクノロジー採用みたいなこととか、もちろん省庁の中で壁があるのは存じ上げているのですが、そういった最高基準のところと、第2基準みたいなところで運用によって例えばですけどダイヤがそんなに細くないんだったら、これぐらいでいいのではないかなみたいなとこって多分語られてないので、そういった維持管理の側面と安全の側面のバランスを考えた議論というのもできる場があるといいのではないかと思います。

あと海上についてですけれども、やっぱり通信が海上の多分9割以上が繋がっていないので、そういった今宇宙にサーバー上げるテクノロジーのようなものも出てきているので、海上の通信インフラみたいなところ、日本は海がとて多いので、そういうこともこの

中で議論できるといいのかなというふうに思いました。

もう1点、警察さんの資料ですと、やっぱり自転車の特に夜間というのがこれヨーロッパのデータなんですけど、自転車の夜間の安全というのは非常に残された課題というふうに海外では言われていてですね。実際そういった細分化して対策ということはなかなか難しいと思うのですけれども、ちょっと技術面のロールアウトみたいなところも支援しながら、法規だけではなくて技術のロールアウトとかでちょっと両輪でやっていけるといい時代になったのではないかなというふうに思いました。

以上です。

○赤羽座長

はい、ありがとうございました。

他にこの部分で御発言ございますか。よろしいですか。

それでは続きまして議事3、第12次交通安全基本計画の骨子案につきまして事務局よりご説明をお願いいたします。

○山崎参事官

資料5、6、7について御説明します。

まず、資料5は目次の新旧対照表となっております、資料6が骨子、資料7が第1回、第2回の委員会での御意見につきましてその対応を記載しております。

そちらと、先ほど各省から御説明ありましたように、各省の取組などを盛り込んだのが骨子となっております。

まず、第11次計画と第12次計画案の違いにつきまして資料5をもとに説明いたします。資料5の左側が今回の目次案で、変更した箇所を下線を引いております。真ん中あたりに記載の「第3節道路交通の安全についての対策」の＜重視すべき視点＞としまして、(1)(2)のとおり、従来でしたら高齢者およびこどもの安全確保とまとめていた項目を高齢者と子ども、こちら両者の行動形態の異なりその対策が異なること、そしてまた前回委員からの御指摘も踏まえて二つに分けております。次は(3)～(5)のとおり、歩行者及び自転車だったところを歩行者、自転車、そして先ほど御説明ありましたように、いわゆる電動キックボードなどを含む特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進と分けております。続きまして、(7)外国人の交通安全対策の推進につきましては、前回、今回もですが、警察庁から御説明ありましたように、新たな項目として起こしております。次のページで、鉄道につきましては下の方の「第2節踏切道における交通安全についての対策」の講じようとする施策のところに、バリアフリー化の促進と内容の明確化をしております。

その中身につきまして資料 6 にて簡単にご説明いたします。今の説明と重複するところがありますが、まず 7 ページの高齢者の安全確保について新たに設けております。高齢者の交通事故が多いという話と施策がありまして、続きまして 8 ページでこどもの安全確保としまして、下の丸でチャイルドシートの話をしておりまして、身長等の体格に合わせて使用すると適切なチャイルドシートの使用を定着させるというふうに書いております。

9 ページは項目出しした自転車につきましては、令和 6 年の道路交通法の改正、また今後の令和 8 年 4 月から運用されます自転車に対する交通反則通告制度などの新しいものを盛り込んでおります。

続きまして 10 ページで、特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティにつきまして、特定小型原動機付自転車に対する取組、ペダル付き電動バイクは原動機付自転車または自動車に分類するもので、免許証を有してもヘルメットの着用義務付けを強調するとともに、電動車いすについては歩行者であるということで、あらゆる小型モビリティ、前回よりも今回いろんな形が出てきておりますのでそれらの安全について細かく記述できればと思っております。

次に生活道路の安全確保につきましては、先ほどお話ありましたように、令和 8 年 9 月から生活道路の法定速度 30 キロ毎時への引き下げが行われるということについて、ここでその制度の周知などを書いております。

11 ページはこちらも新規の項目、外国人の交通安全対策の推進としまして先ほどからお話ありましたように、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させる取組の強化、外国人労働者の雇用する側に対する交通安全教育の交通安全管理の強化なども書いております。12 ページにおきましては、その事業者に対する取組もありますので、連携した横断的なアプローチの必要性もここで書いております。外国人にとってわかりやすい規制表記や、外免切替についての厳格な運用ということもここで書いております。主な変更点は以上になりまして、先ほど申し上げましたようにこの専門委員会の御意見を踏まえて骨子案を作成しております。

資料 8 につきましては、総務省で生活道路における交通安全対策に関する政策評価書も出されておりました、その抜粋意見をここに掲載しております。

骨子に関する事務局の説明は以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。

こうなってくると、御発言の時間をまとめて取った方が良さそうですので、どうでしょう。

議事 4 の資料の説明も先にさせていただいて、それから残り全部発言に回していただくと

いう管理の仕方です。

○山崎参事官

はい、承知しました。

では資料9に参ります。こちら新しい基本計画の目標値についてまとめております。表1が現行の第11次基本計画の目標値とその達成状況になります。項目によりまして達成しているものとそうでないものも様々でございます。

2ページにつきましては、道路交通における目標値についての概要を書いております。こちら第1次から死者数について書いておりますが、第8次からは死傷者数も加えております。なお、死傷者数が第11次から重傷者数に変わっております。

3ページは24時間死者数について書いておりまして、前回の目標値は2,000人以下になっておりまして、こちらありますように実績を見ますと、まだちょっと達成しにくい状況になっております。5年後の24時間以内の死者数の予測値はここに書いてありますように、モデル予測の期間や仮説によってばらつきがありますが1,950人から2,710人となっております。30日以内の死者数につきましては、国際比較のために掲載しておりまして、こちら目標の2,000人をもとに計算しましてその比較を掲載しております。図1につきましては、両死者数は減ってはきているのですが、頭打ち傾向が見られるというような状況を表しております。

4ページの図2につきましては、こちら第11次基本計画に載っていた国際比較であります。こちらは海外では30日死者数というものを出示しておりましたので、それに合わせて算出したものです。このときは、世界一安全な道路交通を実現ということで年間2,000人以下というのを目標値に掲げております。最新のデータにつきましては図3にあり、最新の令和7年版の交通安全白書の数値を見ますと日本は2.62人でノルウェーの2.00人には及ばない形になっております。ただ、前回よりもランクは上がってきており、これを5年後にどうなるかというのが課題なのかと思っております。5ページに書いてありますが、今回目標値を仮に2,000人とした場合、日本の将来推計人口（人間研）を元に計算しますと2.02人となりまして、ノルウェーの2.00人には及ばない状況になります。仮に1,900人を達成すれば、1.92人となり、ノルウェーの2.00人よりも少なくなるという状況になっております。

次に、重傷者数につきましても、令和7年までに22,000人以下という目標になっておりますが、令和6年の重傷者数は27,285人ということでなかなか厳しいのではないかと思います。下の方にありますように、目標値の設定につきましては、これまで直近の状況を踏まえて、予測値や交通事故死傷者数および重傷者数の削減に大きな影響と考えられる要因や施策を吟味した上で設定しておりました。今般、第12次交通安全

基本計画においても、現行計画と同様に、交通事故死者数と重傷者数に関わる数値目標を設定する方向で検討したいと考えておりまして、本日の委員会での議論を踏まえまして、次回、計画素案の中で当初案という形で示して検討してまいりたいと思います。

以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。

それでは、議事3と4通しで、目安は16時45分。お一人2分程度、今までご発言されていない方を先にお願ひしたいと思います。

中井委員、どうぞ。

○中井委員

大阪大学の中井です。計画に盛り込めるかどうかというところを含めてお伺いしたいのですが、やっぱり高齢者の死者が多いというところの現状があるので、高齢者対策っていうのは必要だと思うのですが、私毎回これいろんなところで言っているのですが、高齢者対策というのは本当に今高齢になっている方に向けての対策だけでいいのか、先ほど川端委員がこどもに教育すると10年後のというふうにおっしゃいましたけど、我々いつか高齢者になるので、そういう意味では、将来高齢者になるのを見据えて、中年のところから高齢者対策というのを打っていくというようなことを、第12次では無理なのかもしれないですが、長い目で見たときの高齢者対策というのは実はもう40歳ぐらいから始まるみたいな書きぶりができないのかというのが1点です。

また、いろんなところに教育とか安全教育を推進とか啓発、周知徹底という文言がたくさん出てくるのですが、それはもっともというかそうなのですが、どうやって普及徹底させるのか、そういう仕組み作りというのは計画に載せる必要がないのかというところを思いました。極端に言うと、先ほどの目標値に安全教育の受講率が国民の何割以上というのが入ってもいいくらいだと思うのです。これは極論申し上げていると思うのですが。そうすれば、普及啓発をどうやって工夫したらいいのか、例えばマーケティングで情報が広がっていくようなところを専門にしているような専門家に入っていただくとかいうことも後々にはあるのかもしれませんが。そういう意味で、実はさっき海上交通の資料で、プレジャーボートとか漁船という、どちらかというと個人に対しても周知をしていますというのが、資料4の28ページですかね、載っていて、他の鉄道とか航空とか、船舶も大きいところは基本事業者を通じて何かルートあると思うので、何かこのプレジャーボートとか個人に対して、ここにもやっぱり普及促進とか周知啓発ってあるのですが、どうやってなされてきているのだろうかというのが先ほど気になって手を挙げたということになります。

○赤羽座長

ありがとうございました。

講習をどのくらい受けたかということを評価に入れるというのは、今までもアウトカムだけではなくてアウトプットも評価してきましたから、その位置づけをはっきりさせれば実現の目があるのではないかなと私も伺っていました。

オンラインの小川委員、どうぞ。

○小川委員

骨子案 10 ページから 11 ページのところの生活道路の安全確保というところですけども、法定速度を 30 キロに引き下げたというのはすごくいい取組だなと思いましたが、これをいかに実効性あるものにするかが大きな課題かなと思います。生活道路の速度抑制を、これまでは道路環境整備と取締りということで対応してきたと思うのですが、何か限界があるように思っていて、これを車両の技術で何とか抑制ができないのかっていうのは、前々から考えているところです。これは国交省さんにお伺いした方がいいのかもしれませんが、今ある衝突被害軽減ブレーキ装置の技術を応用するとか、アクセルの踏み違い防止の技術を応用するとか、何か車両上で対策を組まないと実効性あるものにならないのではないかなと思っております。また、教育でもなかなか難しいと思いますので、車両上で何か対策を組む必要はないのだろうか。カーナビでも一時停止が前方にありますとか知らせてくれるので、多分生活道路を走っているということは車も認識しているということになると思うので、そこに速度に関することについてナビでも何かしらできると思い、車両側で速度抑制の対策を組む必要はないのだろうかと思いました。

○赤羽座長

小川委員、すみません。時間の関係でお答えは後でまとめてということでご容赦ください。

○小川委員

はい、わかりました。

○赤羽座長

それでは宮島委員、お待たせしました。

○宮島委員

前回休んだので、ダブリがあるかもしれませんがご容赦ください。まず全体的にやはり啓発とか普及、そういったものが出ているのは当然だと思うのですが、私はメディアにいて、伝えたい情報をちゃんと受け取ってもらうことがどんなに大変か、紙を

配ろうが説明会をしようがメディアであろうが、伝わらないものは本当に伝わらないという壁に毎日ぶつかってやっているの、本当にその啓発活動や教育だけで全部が解決するのか、本当にそれをするのであれば SNS やあらゆる手を、もう全力でやるしかないなと思っております。そういう意味からすると、もうちょっと規制的なものとか、そういうところを強めてもいいのではないかとという点もあるかと思います。例えば外国人問題は、今回ひとつの軸になっていてよいと思いますが、公道カートに関しては、国交省の観光部会でもあれを見るたびにインバウンドが増えてほしいという気持ちにストップがかかるみたいな意見が出ました。さらに今日のニュースでは、公道カートの事業者に放火して逮捕された話がありましたよね。つまり、外国人に対する嫌な気持ちの一つに、もうあの公道カートがなくなってしまっているという事実はちゃんと受け止める必要があるかと思います。今はルールに沿っているのかもしれないけど、もう明らかに見ても危ないし運転している人も見にくいし、いわゆる公道をレジャーにしていることが間違いないわけですよね。つまり高速道路のジグザグ運転とあまり変わらないのではないかという見方もありまして、これに関しては、単に注意してくださいよとか、そういうことを言っているだけではなくて、存在そのものの危なさとかそういうことを直視の方がいいのではないかと一つの例だと思っております。重なりますが、お国柄が違うところでどうしても違うというところはなかなか外国の人には理解されないかと思います。例えば、全然車が通ってない信号が赤だけれども渡るか渡らないかという判断で、私達も親として子供にどういうふうに言うか例えば迷ったりしますよね。本当に車が1台も走ってないのに赤信号で止まっているっていうことに関して、馬鹿じゃないかという国もあることはあるわけです。なので、そういうところの実態とのズレというものを、特に外国人の方にどう伝えるか、これはもう日本人もそうですけれどもちゃんと考えていく必要があるのではないかと思います。さらに言うと大人になると本当にルールに触れる機会が減っているなと思ひまして、例えば自転車車が車道なのか歩道なのかっていうところで、今は車道という指導が中心と言われましたけれども、そういうことを大人が必ずしも理解してないという部分があると思うので、まさに大人へのこの情報の共有というのは非常に大事だと思います。免許を持ってないとさらにその接点は少なくなります。

あともう一つは小さいところなんですけど、航空分野で去年の羽田の事故の検証によってだいぶいろんなことが進んでいることがわかりました。ただ1点乗客にもできることっていうものが入ってないのではないかと感じます。あのとき奇跡的に乗客はほぼ助かった理由、みんながちゃんと守ったことや多くが靴を履いていたこととか、乗客にできる安全のための対処が当時議論になりました。けれども、最近飛行機に乗っても必ずしもそれが反映した形で、乗客へのメッセージが作られてないのかなというような気持ちも持ちまし

たので、あの事故の教訓で良かったことも含めた共有を一般乗客にも伝えられるといいと思います。

以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。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。文科省の交通安全施策に絡んで、2点思うところをお伝えさせていただきます。

1点目は不登校のこどもたちの交通安全知識の必要性です。現在令和5年度の発表では、不登校児童生徒は小中学生合わせて約35万人いますし、在宅のこどもたち以外に、地方自治体が運営している教育支援センターや民間のフリースクールに通うというこどもたちが多くいます。また、高校生の中退後、通信制高校やフリースクールに通うこどもたちも年々増えています。これらのこどもたちは、もちろん全員とは言いませんけれども、交通安全教室を受けられていない可能性が高いです。ですので、このような在宅であったり、あとは在宅以外に通うそういうこどもたちの交通安全知識を学べるような方策というの、ぜひ考慮していただけたらというふうに思います。

2点目は、それに絡んでなんですけれども、交通安全知識の伝達の仕方の工夫についてです。これは一般の児童生徒さん、それから不登校の生徒さん、それから母国語が日本語でないという児童生徒さんたち全部含めてなんですけれども、先ほど資料3で動画の教材等の作成やリーフレットをお配りするというようなことがありましたけれども、そういったところに多言語の表記というの、ぜひつけていただきたいというふうに思います。

また、動画作成等で1人1台端末を活用したアプリとかアニメとかゲームとかそういった感覚、楽しいものですね、そういったものもぜひお考えいただけるとありがたいと思います。こどもたちやっぱり楽しくないと、なかなか取り組まないというところもありますし、先ほど川端委員の方からもありました、インセンティブのことがありましたけれども、そういうこどもの交通安全運転免許証などは~~でしたっけ~~。素晴らしい案だなとすごく思いましたけれど、そういったものや、あと反射板ですね。反射板がキーホルダーみたいになっているようなもの、こどもたちカバンに付けるのが大好きですので、そういったものがインセンティブであるとか、というような工夫もしていただけると、実用性もあっていいかなというふうに思います。何が言いたいかというとこどもたちのニーズに沿ったものをお考えいただけるとありがたいというふうに思います。

以上です。

○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

被害者支援と当事者の立場からということで、お伝えしたいと思います。

資料6の31ページのところに被害者支援の充実と推進と書いてくださっていて、その丸2番目の中に被害者のための施策を総合的かつ計画的に推進するという箇所があり、公共交通事故ということで国土交通省の計画の方には被害者支援が明記され、ちゃんと支えてくださっている印象なのですけれども、資料2の警察の取組案の中には、具体的にその被害者支援についての取組が書かれていないので、警察の方ではどう考えてらっしゃるのか伺えたらと思います。あと、この資料2の課題で少子高齢化という言葉の並びで、こどもや高齢者と書いてある割には主な内容については高齢者が第1番目にきているという、その順番のバランスがどうなのかなということも感じました。資料6の1ページの人優先の交通安全思想の方では順番が高齢者、障害者、こども等と書いてあります。こどもが最後にきているっていうところも、なんか整合性というか、バラバラなので重要性をどういうふうに考えてこの順番になっているのかなということが気になったところです。また、教育については、すでに警察庁で「命の大切さを学ぶ教室」を開催しています。文科省でこどもに対する教育ということも含めてせっかく取り組まれているので、すでに行っている教育の充実を再確認するためにも紙面の中で何か明記できるようなことも御検討いただけたらと思います。

以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。次いかがでしょうか。

井料委員、どうぞ。

○井料委員

名古屋大学の井料です。すみません、第1回第2回が出られなかったもので、初めてというところでやや重複があるかもしれませんが、よろしくお願いします。

まず、生活道路の対策としてゾーン30プラスなどが導入されているということなのですが、実際に導入されているところを拝見したときに、物理的デバイスとしてただ1か所ハンプを置いたら、ゾーン30プラスになりますというような場所も散見されます。先ほどご紹介があったように、ETCデータを使って実際に速度の高いところはどこなのかを分析することが出来つつあると思うのですが、地元の要望などとの兼ね合いもあるのか、必ずしも効果のあるところに十分に置かれてはいないのではないかと思います。

事例が増えてきているとは思いますが、様々な事例の中で有効なところをうまく横展開できるようにしていく、ハンプをたくさん置けと言っているわけではないのですけれども、もう少しゾーン全体として効果があるような形でゾーン 30 プラスを推進していくことを検討いただけるといいのかなと思います。

あと、関連して道路関係で言いますと、先ほど赤羽座長の方も言われていたラウンドアバウトというのが、この資料 6 の骨子の中で防災のところくらいにしか出てきてなかったもので、安全対策としてもぜひ入れていただけるといいと思います。2 段階横断の話もちょっとあったのですが、ラウンドアバウトはそもそも 2 段階横断になるような構造ですし、歩行者と自動車両方の面から安全性が向上する施策だと思いますのでぜひお願いいたします。

あと、自転車の安全について、最近はフードデリバリー等の業界で、個人事業主というような形で、宅配をするサービスが出てきています。運輸安全マネジメントでは、雇用されている方に対しては安全教育がなされていると思うのですが、個人事業主に対してはガイドラインが出てはいるものの、教育がまだ不十分なのではないかなと考えているところです。自転車だとか電動キックボードだとかあるいは原付といった、小さなモビリティを使って配達をすることが多いと思いますので、そういった個人事業者に対しても訴求するような形で、安全教育や情報を伝えていくことができればよろしいのかなと思います。

以上になります。

○赤羽座長

ありがとうございました。二村委員、どうぞ。

○二村委員

3 点ほど。まず、感想といたしましては、もう今できることは皆様諸々やってらっしゃるのだなということを認識したということではございますが、ちょっとこのような視点があり得るのかなというところで一応提案をさせていただきます。近年は降雨降雪等の災害の激甚化が言われているところでございますけれども、事業者に対して気象情報の適切な活用を呼びかけるというようなこともあっていいのではないかなと思った次第です。要は未然に事故を防ぐとか、いわゆるリスク管理の観点からこのような視点があって良いのではないかなというふうに思った、これがまず大きい 1 点目です。

あと二つあるのですが、非常に細かくて恥ずかしいのですが、航空関係のところ、先ほど RWSL ですか。飛行機の侵入に関して警告を出すようなシステムを滑走路上に設置するというようなお話だったと思いますが、例えば、羽田 D 滑走路に関しては特にこの設置の予定がないようなのですけれども、これは構造上不要であるのか、もしくは整備主体

がPFIで民間であるからできないのか、その点を確認させていただきたいです。

それから3点目なのですが、これ物流・自動車局ですけれども、今後自動運転車が増えてくる中で、市民と自動運転車の触れ合いが今後増えてくると思うのです。そうなったときに、どういうときに危険であるなどの、情報の提供というものが必要なんじゃないかなというふうに思った次第です。

以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。畑中委員、どうぞ。

○畑中委員

ありがとうございます。サイクルライフナビゲーターの畑中です。

私は自転車専門というところなので自転車でしたり、あとこどもたちのことを中心にお話をさせていただけたらと思います。

まず24時間死者を減らしていくというふうになると、やはり高齢者の方の事故をいかに減らしていくか。その中で自転車の事故というのも無視できないかなと思います。ほとんどの方が頭部の損傷で亡くなられているということなので、やはりヘルメットというものも非常に重要になってくるのではないかなと。ヘルメットに関して、もう少し踏み込んで、通勤とか配達目的で自転車を利用しているような方には、せめてヘルメットの着用を義務付けられないかとか、また高校生・中学生、その高齢者だけかぶれというのは難しいので、徹底してもらえたらと思うのですが、最近夏も非常に暑くなっておりまして、今まで使われてきた学童用のヘルメットというのはベンチレーションがないので、今度熱中症のリスクも上がってしまうと現実的に使えるようなヘルメットをもう少し広げていただけたらいいなというふうに思います。

以前の意見をまとめた資料の中で、私が「高齢者の安全に利用できる自転車など多様なニーズに対応する自転車の開発を」ということをお願いした答で、型式認定制度などの答えが出てしまったのですが、これが私の意図してきたのと反対のことだったので、もう1回お話をさせていただけたらと思います。やはり、高齢者の方が免許を返納して自転車のような乗り物に変わってくるとなると、やはりパーソナルモビリティとして高齢者の方が安定して安全に乗れて、さらに用途をかなえられる、買い物して荷物を運べるとかそういった乗り物が必要になってくるのではないかなと思います。それが普通自転車の枠組みの中ですとなかなか難しいというところで、ここでもう1回改めて、実際にこどもを2人乗せられる方とか、高齢者の方で安定して走る必要がある方とかそういった方に向けて、普通自転車の枠組みにこだわらず、今必要な安全な乗り物の開発を始めてもいいのではないかなというふうに思いました。それがこの第12次に盛り込まれるかというのはま

た別の問題なのですが、反対のことが戻ってきていたので、お話をさせていただきました。

また、これまでの安全施策が自転車に関してはいろいろ手を打ってきたのですが、うまくいってきていないというところで、やはり変えていく必要があるかなと思います。今回文部科学省さんのこの安全施策についていろいろと皆さんからコメントもあったのですが、私からもお願いをさせてください。これまでもいろいろとリーフレットを作られたり動画を作られたりということがあったのですが、なかなか効果が出ない状況が続いてまいりました。先ほどからタブレットのお話もあったのですが、例えばリーフレットで配るのではなく、アプリを作るのが大変であれば、私はPDFでもいいと思います。誰かと一緒にその内容を読むという時間があるかどうかが非常に重要でして、ただリーフレットを渡して終わりではなく、例えばPDFを全員持っているタブレットに読み込んで、担任の教師と一緒に読んでいくとか、そういった時間がワンクッションあれば吸収が変わってきます。また動画も何となく薄暗い事故を表現したものが多かったのですが、例えばアニメを使ってストーリー仕立てにして、どうしてその違反をするとリスクがあるのかとか、どういふふうにしたら事故が防げたのかとか、そういったことも子どもたちが理解をして興味を持って吸収するような内容の動画を作っていただけたらと思います。またそれがSNSなどで切り取られて拡散されるといった状況が望めたらいいかなと思います。

最後に一点、交通安全教室のことをいろいろと書いていただいているのですが、ぜひ質についても触れていただけたらと思います。交通安全教室が開かれることも大切なのですが、今の段階で例えば小学校では99%以上のお子さんが交通安全教室を受けているのですが、それが大人になっても響いていない状況にあります。ですので、今警察庁でガイドラインを作っていただいておりますが、質の高い教育、ルールを踏まえて交通社会の一員としてしっかりと振る舞える事故を回避できるように、子どもたちを育成するといったような少し踏み込んだ内容を書いていただき、また今回の骨子の中になぜか小学生というキーワードがありませんでした。私の中ではやはり自転車に乗り始める時期であり交通社会の一員として動き始める小学生、また吸収力も非常に高いときというのが私は日本の鍵になっていると思っておりまして、ぜひこの小学生というのも、もう少し重視をした表現に変えていただけたらと思います。

少し長くなりました。失礼しました。

○赤羽座長

ありがとうございました。伊藤委員、どうぞ。

○伊藤委員

海技研の伊藤でございます。

海上交通の方に関しても、資料 6 等で骨子を示されておりましたので少しコメントさせていただきます。

まず、船舶事故がヒューマンエラーに起因するものが極めて多いということで、先ほどの資料 4 の方でもデジタルイゼーション等でそれを解決することを期待しているということが述べられていました。一方で、指導監督というような形でしたり、対策強化というようなことで、先ほどから出ている陸上交通とも共通するのですが、どれだけ指導していくかで解決を図るようにも見えるところがございます。見張り不十分などが原因として船舶事故が起きているということが示されていて、デジタルイゼーションも出ているところですので、今期は難しいということもあろうかとは思いますが、長い目を見て、情報技術等を活用して、特に見張り等ですね、おそらく技術的に結構難しいところもあると思うのですが、こういった見張り不十分を支援するようなことでしたり、あるいは、情報技術を活用して、直接見張りでなかったとしても何らかの情報が提供できるといったような枠組みを整備していくことが、そろそろ必要な時期ではなかろうかと感じます。AIS 船舶自動識別装置のように、船舶同士で自分の位置情報を伝えるような装置も搭載が始まって 20 年以上経っているわけですが、小型の船舶に関しては、プレジャーボート、漁船など含め義務化がされておらず、そのままずっときていますが、そういったところにも少し目を向けてもいいころではなかろうかと考えます。

もう一つが海域の安全ということで、大型船の事故や、蓋然性が高いところを未然に防いでいくということが取り組まれるようですけれども、こちらに関しても AIS 船舶自動識別装置で、昔は観測が難しかったような広い海域について船舶の動向がわかるということになってきてございますので、そういったところで集められる情報を駆使して、より広い海域を長い目を見て、それぞれの海域の特徴はもちろん重要ですが、広域的に見て、また特に海外から来る、あるいは今後、色々な自動運航船などが入ってくるといったようなことも踏まえ、どうやったら、わかりやすく事故が起これにくい海域を作っていくことができるかという観点も、そろそろ考え始めると良いのではないかと感じます。

ありがとうございます。

○赤羽座長

ありがとうございました。マイクが近いので、古関先生からどうぞ。

○古関委員

お先に失礼します。

まず、前回私が遠慮がちに申し上げたレジャーとしての公道カートに対する違和感とか懸念ということについて、今日宮島先生が非常にはっきりと意見をおっしゃってくださって、私も非常に共感を持ってお聞きしました。ありがとうございました。

鉄道に関するところで、資料 6、39 ページあたりのことについて 3 つ意見を申し上げます。

1 つ目は、これは自分の専門領域に近い事項として意見を述べようと思ったのですが、川端先生のお話で、この踏切対策に関し、いわゆる運転本数が多い都市部幹線に対する対策と、それから特にその経済的な対策を要する地方鉄道に関する対策は少し明示的に項を分けて書いた方が良くないかと思いました。

それから 2 つ目が、今日の資料の中で 91%まで第 1 種踏切が努力によって上がってきていると書いてあって、4 種が問題ということも書いてある一方、まだ 3 種 4 種は実態として 2000 以上あるということもこの資料の中にあります。それに対して、踏切遮断器警報時間制御装置の開発なども有効な対策として書いてありますが、やはりいろいろ難しいことはあるとしても、第一種踏切の比率を 100%に限りなく近づける努力を継続することは、国の基本的考え方、建前論として明示しておくべきではないかと、個人的には思います。もちろんそれが実態として難しいため、様々なその代替対策は、続く文章に書いてあるのですが、保護のついた踏切を 100%に近づけるとの目標は、やはり明確に、書いておく方が良くないかと考えます。いろいろ異なるご意見もあるかと思いますが、原則を明記しておくことは大事なことでないかと私は思っています。あと前に言ったことと重複するのですが、不法な勝手踏切があってはならないものだから書いてないということはよく理解できるのですが、現実としてあることも事実ですから、その勝手踏切をなくすという原則的努力も、やはりどこかに明示的に書いておくほうが良いと思っています。特に、ここで 3 種 4 種踏切等の統廃合を促進する結果として、勝手踏切が実は増えてしまうという懸念が全くないわけではないと思いますので、不法なものは許さないという気持ちは強く謳っておくべきだと、私は思います。

3 つ目は、小竹先生に、この後、より専門的なお立場から御見解をいただきたいところですが、将来的なその技術開発として鉄道の自動運転、あるいは自動車の自動運転が、これから普及してくる中でどういう技術開発をするか、今、具体的な姿が私にはわかりませんが、その研究開発のところにその問題意識を明示的に書いておくと、今の時代ということを考えたときにいいのではないかと思います。

ということで小竹先生、そのことについてコメントできれば、先生のご発言に加えていただければと思います。よろしくお願いします。

○赤羽座長

はい、御指名ですので、どうぞ。

○小竹委員

御指名いただきました、東京科学大学の小竹です。

最初に、古関先生がご意見されたことは、これからの鉄道の自動運転、あるいは公共交通を含む自動車の自動運転が普及する中で、どのように技術開発を行うのか、その共通課題と相違課題を整理し、示しておくことが大事であるという意見かと存じます。自動車、鉄道とも走行する環境は異なるものの、自動運転技術は、環境情報に加え、車両側／車内側のデータを採取し、ヒト・車両・インフラの三位一体のデータを連携しながら走行することは共通する機能であり、それらをどのように活用するか、その目的やタイミングが異なりますが、共通すべき技術課題も多いかと存じます。そのため、各省庁間、省内各局間の情報共有は大事であり、情報の利活用をどのように設計するかの能動的な対策が大事かと思えます。

これから、本日の議題に対し、私の意見をさせていただきます。

まず会議全体として、本日の大事な議論のポイントの一つとして、第12次交通安全基本計画の目標をどのように設定するか、目標項目とその数値の設定が議論だと思います。本日の各省庁の報告を受け、第11次で立案した目標を強化していくことは大事なことです。その目標を強化することに対する実効性、交通事故低減化の影響度を確認し、その予測を示すことが大事だと思います。すなわち、その強化する意味とその効果を議論する必要があるかと思えます。昨今の生成AIを含めたデータサイエンスの活用も含め、データをどのように客観的に理解し、予防的な視点や未然に防ぐ対応といった、データを利活用する抜本的な仕組みと対応が必要かと思えます。

高齢者の交通事故対策において、警察庁様からの説明があった通り、これまで様々な方策を考え、施策をたて、現場を巻き込みながら、努力されてきました。しかしながら、その効果が鈍化しているのも現況です。高齢者の交通事故死者数が多い要因の一つは、高齢者は耐衝撃性が他の年齢層に比べて低いことが要因です。そのため、交通事故死者数のみの対策ではなく、交通事故発生頻度まで考慮にいたした分析とその対策が必要であると思えます。

本日の各省庁の報告において、ヒューマンエラーに対する対策が必要であることが述べられていました。ヒューマンエラーには色々な種別がございますが、重大なエラーを引き起こした人は、軽度のエラーを数多く起こすという事例が報告されています。すなわち、軽度のエラー、違反等を日頃から取り締まる仕組みが必要です。例えばドライブレコーダー等の運転行動のモニタリング技術の導入により、高齢者の技能を含む実行動を評価する仕組みを作り、ある方は重大な事故を引き起こすかもしれないということを把握した上で、未然に防ぐことも大事なのではないかと思えます。これは、自動車だけではなく、海上や航空といった分野でも使える技術だと思います。

従って、ヒューマンエラー対策の一つとして、日常からヒトの行動をモニタリングし、軽度なエラーの頻度からリスク予測を行うことで、未然に事故を防ぐ、予防を設計する仕掛けづくりが、死亡事故を含む重大な事故を減らす大事なキーポイントになる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。古笛委員、どうぞ。

○古笛委員

あまり時間もないところですが、弁護士の古笛です。

弁護士としては、どうしても事故が起きてから対応させていただくことが多いのですが、今被害者さんに対していろんな支援がなされているけれども、それが本当に届けるべきところに届いていない、ミスマッチが生じていると思うことがあります。いろいろ国交省さんを中心に被害者支援を行っていただき、予算もとっていただいているのですが、まだまだ利用されていないという現実があります。こういった支援策について一生懸命周知徹底していただいていると思いますが、自動車事故対策機構 NASVA という用語すらまだまだ一般的に知られていません。今日はたくさん交通安全教育というお話が出ましたが、交通安全教育と実際に事故が起きたときの被害者支援というものは表裏一体の関係にあるので、常に交通安全教育とともに、実際の被害者さんにはこういう支援があるのだということも、いろんな場で、学校教育だとか、免許取得や免許更新の場だとか、いろんなところで伝えて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した。

お待たせしました。土屋委員、どうぞ。

○土屋委員

東京大学の航空宇宙工学をやっています、土屋といいます。

航空の分野でいくつかあって、まず多分私の理解が足りてないところがあるのですが、11次で立てた目標の達成の状況、それから12次で達成しようとしている目標、これがちゃんと整合が取れているのかというのが気になっているところです。あと国交省の中で交通政策審議会航空分科会もありますが、そこで立てている目標と今回のこの基本計画5年間の計画の整合がとれているかどうか確認をしたいところです。

それから、滑走路におけるRWSL整備計画のところで線表が引いてありますが、結構時

間かかりすぎるなという感じもあり、もっと迅速にするべきではないかなと思いました。

最後ですけど、無人航空機と、いわゆる空飛ぶ車のような新しいモビリティに関しては、今度の12次と5年間の間にかなり急激に変化が出てくると思いますので、この辺りをどのぐらい記載するのか、もっと充実させるべきか。例えば無人航空機と有人機のコンフリクトとか、空飛ぶ車の関連した事故とか、今後間違いなく発生する可能性もあるので、どういうふうにこのことを記載していくのか、目標を立てていくのか、もう少し充実した書きぶりにすべきではないかなと思いました。

私からは以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。まだ一言も発言していただけてない方いらっしゃるでしょうか。大丈夫ですね。

すみません、1回しか御発言していただけない方がほとんどで申し訳なかったです。

それでは、いろいろ関係省庁に対する質問もありましたけども、刻限が来てしまっているっていうことと、すぐには御回答いただけない事項もありますので、可能な範囲でということではいかがでしょうか。

○警察庁 今井課長

警察庁でございます。

まず外免切替の話が先ほど出ましたけども、外免切替については、今強化するということで、基本的に住民票の写しをなければいけない。それから知識確認、技能確認についても厳格化するという方向で進めております。一方で先ほどおっしゃっていたのは外免切替の中で知識確認と技能確認を免除されている国のことかと思います。これは運転免許制度や事故情勢等が日本と同等の水準にあると認められる29の国と地域について免除しているというような形です。従いまして日本人が向こうの免許に切り替えるという時についても、同様に免除されているというものでございます。一方で日本の交通ルールとの違いを教えるということは非常に重要だと思っていますので、外免切替の申請に来られたときに、日本との交通ルールの違い等について交通安全教育という形で引き続き行っていくということで考えているところでございます。準中型のところの部分で、もし事業者が無免許を容認していた場合には、事業者も当然のことながら被疑者として検挙されるという形になろうかと思っています。

こどもの運転免許証等については、様々なところでそういった免許証をお渡ししているような活動もありますので、引き続き文科省や学校と連携しながらやっていきたいと考えているところでございます。

それから公道カートの関係ですけども、隊列走行自体は道交法上違反にはならないとい

う形になります。一方で、その他の違反があった場合には検挙することとなります。また公道カートの事業者についても、例えば、本来運転できないような免許しか保有していない者に貸してしまっているようなときには、事業者に対してもその部分について知っていて貸したということであれば、検挙することもあり得と考えているところでございます。被害者支援については、おっしゃるように警察としても重要だと思っておりますので引き続き行っていきたいと思っております。

今回御説明した中では新しいものについて御説明を差し上げたというところもございまして、実際に書く場合、本体のところでどう変えていくかというときには御意見を十分考えながら検討し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。

デリバリー事業者の交通安全対策についても、ガイドライン等に基づき、デリバリー協会と連携しながらやっているところでございますので、御理解いただければと思っております。

中高生のヘルメットについては、我々としても中高生が通学のときに自転車を使うということであれば、中学生は比較的ヘルメットを被らせて学校の許可条件としてやっているようなのですが、高校についてもそういった通学として自転車を使うという許可をするときには、ぜひヘルメットを被るように義務付けしてくれないかというようなことも、我々として働きかけているところでございます。

それから交通安全教育の質の関係につきましては、畑中委員からも御発言いただいたとおり、現在、自転車の交通安全教育ガイドラインの策定に向けて検討を進めているところでございます。その中で質の高い教育コンテンツや既存の教育方法を紹介し、これらを活用していただくことで交通安全教育の更なる充実化を図っていきたいと考えているところでございます。

あとドライブレコーダーの話があったのですが、警察としては、事故があったときに当然ドライブレコーダーを見たりしているのですが、そうではないときに個人のドライブレコーダーを全て情報として取るというのは難しいと考えております。

以上でございます。

○国土交通省 神山室長

国土交通省よりゾーン 30 プラスの関係で 1 点ございまして、ハンプをつけているところだけに効果が限定されているのではないかとということでございます。住民が私の家の目の前だとうるさいからやめてくれみたいなことがあるという話はよく聞いておりますので、物理的なハンプ以外にもいろんな、イメージハンプも視覚的に見えるようなものですか、いろんなものがありますので、資料の中にもございますように新技術も使いながら、いろんな効果を出していくということをチャレンジしていき、またそれをいろんなところ

で紹介して広げていくということで対策の推進ということを図っていきたいというふうに考えております。

○国土交通省 土田参事官

続けて、国交省からですが、竹脇委員の方からナショナルサイクルルート上での40キロ走行といったお話がございました。ナショナルサイクルルートについては認定の要件がいくつかございまして、その中には安全なルートであることというところがございます。実際に指定された後の運用で、どのような状況になっているかについて、今日の御意見を踏まえて現地確認させていただきつつフォローしていきたいと思っております。地元の方の御理解あってこそそのルート設定でございますので、引き続き御理解いただければと存じます。

○国土交通省 猪股課長

私の方から、車両技術に関連することでコメントさせていただきたいと思えます。

小川委員の方から、生活道路において車両の技術を使って対策が高度化できないかというお話がございました。現在、被害軽減ブレーキいわゆる自動ブレーキと言われるもので、高度な自動ブレーキということで歩行者や自転車を検知するようなものについてはそのカメラを活用して道路標識を検知した上で、注意喚起をするという技術が実際に出てきておりまして、一部の車種にはそういったものが搭載されているという状況でございます。ただし、こちらの方もまだこれから精度を上げていく必要があるということになってございますし、また、やはり制御までかけようとする誤作動を防止するということが非常に重要になってきますので、ここの部分については、先ほど私の方から説明した技術開発期ということで、我々の方としてもメーカーと連携しながらそういったものができていくように後押しをさせていただいているというところであり、今後という状況でございます。

また、二村委員から、自動運転の車両が今後普及をしてきたときに、その安全情報に関して知らせる必要があるのではないかというお話がございました。今、実は自動運転に関しては、小型で低速のバスを使った実証事業というものを各地で行わせていただいております。そのときに重要なのがやっぱり社会受容性の向上ということで、使われる方または周辺に住んでいる方々の御理解をどうやっていただくかということでございますので、それも含めて情報を集めさせていただいております。将来自動運転が本格的ないわゆる移動サービスとして展開する際に、どのようなことを使わない人また使う人に対して知っていただくのかということの情報を集めさせていただいて、今後の展開に繋げていきたいというふうに考えております。

以上となります。

○国土交通省 鈴木(長)課長

船舶に関するコメントがいくつかございましたので、それに対して、私の方からお答え申し上げます。

まず、海上ブロードバンドの関係の御意見がございました。その海上通信、非常に遅かったのですが、最近、Starlink 等の衛星通信がいろいろ出てきておりまして、システム自体の認可は総務省になるのですが、認められたものに対しては、既に事業者が外航船・内航船に取り入れていて、かなり高速の通信が船の中でも使えるようになってきているということになります。

また、プレジャーボートとか個人に対する普及啓発活動をどのようにされているのかといった御質問もいただきました。様々なやり方があるのですが、一つの例としましては、プレジャーボートが多く使われるのは、やはり春先から夏のタイミングになりますので、4月中旬から8月末にかけて小型船舶安全キャンペーンというのを国交省、海上保安庁等と連携してやってございまして、実際にいろいろマリーナ等に訪問をして、そこで小型船の利用者に対してちゃんとライフジャケットをつけて下さいね、ちゃんと見張りをして下さいねとか、もし事故があったら118番にかけるのだよ等、そういったことを、実際に訪船してチラシを配りつつ、色々と気づいた点についてはアドバイスをする、そんな活動も行っております。

さらに、船の事故が見張り、ヒューマンエラーが多いということで、それに対して技術的に何か支援ができないのかという御質問いただきましたけど、実は、自動運航船のところで、まさにこの問題に取り組んでいます。船員さんの見張りというのは目の部分で、そこでまず認知をする。そして、脳で判断し、手で操船のアクションをとる。それら一連のアクションを全て自動で行えるような開発実証が進められています。それがしっかりと実用化に繋がると、船員さんの見張りも含めて、ヒューマンエラーがだいぶ減少するのではないかと期待をしているところです。

加えて、船舶自動識別装置、AIS、に関して、小型船に対して義務化できないのかといった御指摘もございました。実は、知床遊覧船事故の後に、沿海以遠を航行する旅客船に対しては、その船の位置を知らせる装置の義務付けを新たにいたしました。その一つがAISとなっておりまして、旅客船、小型の旅客船に対して義務化をしておりますので、徐々にそういった船が増えてくだろうと考えております。

最後に、ヒューマンエラーの関係で、ドライブレコーダーの話や他のモードでの活用、といった話もございました。実は、船舶に関しては、ドライブレコーダー、これは自動車のものでよいのですが、それを船舶の操縦席のところ等に取り付けて教育に使ってはどうかということで、船舶のドライブレコーダーを使った教育のガイドラインというのを策

定しまして、3月に公表しております。これはガイドラインですので義務ではないのですが、それを活用して、ヒヤリハットが起きたときにどういった操船をしていたかとか、そういった振り返りの教育等に使っていただくことを目的としています。他のモードの事例を参考に、船舶でもそういうのを取り入れて行っていますという御紹介でございます。

○国土交通省 八田専門官

航空局でございます。

航空局は一旦確認しなければいけない点もありますので、いただいた御質問は内閣府に返し方を確認させていただきながら対応したいと思います。

○国土交通省 高井安全監理官

鉄道局です。

川端委員から地方鉄道の関係の御意見いただきました。運行本数によって安全のレベルを変えるというのはなかなか難しいと思うのですが、そういう中で地域鉄道の安全性向上に必要な施設の更新などについては、国の方からも支援を行っております。それは引き続き継続してまいります。

また技術的な開発面に関して、自動運転の話もありましたし、安価な保線技術、維持管理の省力化というところ、まさに人手不足の中で絶対必要になってくる分野だと思いますので、そういった分野も研究の支援というのも行っております。

また交通安全環境研究所、三鷹にございますけど、こちらは自動車の安全環境の研究を行っておりますが、これに加えて鉄道の方の研究も行っております。そういった意味で、自動車と鉄道とシナジーで合わせていいところ取りというか、そういった研究をする体制もできていますし、そういう中で地域鉄道のその保全技術に関するような研究も行っているところでもあります。

○文部科学省 合田室長補佐

文部科学省でございます。

こどもたちに対する、特に自転車の交通安全教育は大変重要だと思っております、今の警察庁でやっております官民連携協議会の議論などに我々も参画をさせていただいておりますので、そういったものを踏まえて対応したいと思っております。特に体験型の学習など、なかなか学校だけでは難しいということもあるかと思いますので、地域の警察署ですとか、また民間団体なども含めて、学校と地域の連携を推進していくという中で対応していくのが一つあるかなというふうに思っております。

また、こども安全運転免許証みたいな取組という話もありましたが、まさにそういうこどもの自主性ですとか、主体的な取組などを促すようなモデル的な活動を行っている学校

もあると承知をしております。今回出した資料には書いてなかったのですが、文部科学省の事業で、各都道府県が学校安全に関するモデル校を指定して、特に先進的な取組をしてもらうことに対して国が支援するという事業がございまして、そういった中でいろいろそういう先進的な取組をしていただいておりますので、そういったものを全国に普及するといった形で、こどもの主体的な取組を促すような先進的な中身のある教育を普及したいと思っています。

最後一点、不登校のこどもたちに対する対応のお話がありました。こちらは、交通安全教育に限らず、そもそもその不登校のこどもたちに対する学びの機会をどう保障していくのかという、大きな議論の中に入る話かと思っております。私の所管を超えてくるところもありますけれども、一つの課題として受け止めたいと思っております。その上で、我々が今年度作成をする予定でございます動画教材につきましては、1人1台端末の中で自主学習ですとか、家庭学習での活用ということも考えられると思いますので、まず一つこういったものも使いながら対応していくということはあり得るかなというふうに考えております。

以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。

私の司会の都合で3と4を一緒にして、目標設定に関してどうしようかと思ったのですが、小竹先生と土屋先生が最後に触れていただきまして、それを受けて、今までの通り長期予測を基本としつつ、それに対していろいろ考慮する。でも、再三申し上げているように現状では交通事故死者数の減少が足踏み状態で、この先がどうなるか見通し難い状況です。したがって、ギリギリのところまで見当をつけていただいた上で、小竹委員からご提案があった通り、この足踏み状態から脱するために革新的な方法・手段を盛り込むという心構えで今回も目標設定するというところでよろしいでしょうか。

そういうことで、次回以降事務局にて進めていただければと思います。

相当時間が過ぎてしまいましたが、これで本日予定された議事は全て終了いたしました。

進行を事務局にお返しいたします。

○山崎参事官

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、座長にご確認いただいた後に、会議資料とともに内閣府のホームページに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、各専門委員の皆様に御確認いただき、次回の専

門委員会でお諮りした上で、内閣府のホームページに公開させていただきます。

次回の第4回会議の開催日は9月22日月曜日午前10時からこちら中央合同庁舎第8号館の会議室にて予定しておりますので、皆様、お忙しい中恐縮ですが、どうぞよろしくお願いいたします。

以上で、第3回中央交通安全対策会議専門委員会議を終了いたします。

本日は長時間にわたりましてご議論いただき、誠にありがとうございました。

これをもちまして閉会いたします。