

【中央交通安全対策会議専門委員会議（第 4 回）議事録案】

令和 7 年 9 月 22 日（月）10：00～12：00

中央合同庁舎 8 号館 特別大会議室

○山崎参事官

それでは定刻になりましたので、ただいまから第 4 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。私は内閣府交通安全対策担当参事官の山崎です。どうぞよろしくお願いたします。本日は皆さま御多忙にも関わらず御出席賜りまして誠に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申し上げます。

○松林審議官

皆さんおはようございます。内閣府で交通安全を担当しております大臣官房審議官の松林でございます。会議の開催にあたりまして一言御挨拶申し上げます。

本日は御多忙の折にも関わらず、専門委員の先生方におかれましては、第 4 回専門委員会議にお時間を割いていただきまして、心より感謝申し上げます。

御案内の通り、ちょうど昨日の 9 月 21 日から 30 日まで 10 日間にわたりまして、秋の全国交通安全運動が実施されております。全国的な交通安全思想の普及のため、本運動に政府を挙げて取り組んでまいります。

さて、昨今の道路交通情勢でございますが、道路における交通事故死者数は、7 月に開催された第 3 回会議以降も減少傾向で推移しておりまして、最新のデータでございますと、先週木曜日 9 月 18 日現在で 1,686 名と、前年の同時期と比較してマイナス 101 名となっております。

しかしながら、これから年末にかけて、交通事故の増加が予想されますので、引き続き政府一丸となって、交通事故防止に向け、効果的な交通安全対策に取り組んでいきたいと考えております。

本日は、これまでの 3 回にわたる専門委員会議での検討を踏まえまして、第 12 次交通安全基本計画の中間案を用意させていただいております。委員の皆さまにおかれましては、それぞれの分野におけます御知見から、忌憚のない御意見を頂戴できればと考えております。

また、今後は、本年中にパブリックコメントと公聴会を実施したいと考えております。本日もどうぞよろしくお願い申し上げます。

○山崎参事官

続きまして専門委員の欠席につきお知らせします。小川委員、小竹委員、宮島委員の3名は本日ご都合により御欠席でございます。

次に、お手元の配布資料につきましては、議事次第の下枠にありますように、資料1から5までとなります。資料漏れ等ございましたらお知らせください。資料1の議事録につきましては、各委員の皆様にご確認いただいたものをまとめておりますので、特段御異存がございませんでしたら、こちら資料1を前回会議の議事録としてホームページに掲載したいと思っておりますがいかがでしょうか。

(一同「異議なし」)

異議なしとの御回答いただきましてありがとうございます。後ほど本議事録をホームページに掲載いたします。それでは議事に入らせていただきたいと思っております。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。本日もよろしく申し上げます。それでは本日の議題はお手元の議事次第の通りで、まずは議事1、第12次交通安全基本計画中間案につきまして、事務局より御説明をお願いいたします。

○山崎参事官

資料2、資料3をご覧ください。こちら前回の会議にて御意見をいただいた計画の骨子案をベースに肉付けし、最終案に近いものを中間案として作成いたしました。本日の議論を踏まえたものを中間案として、本年中にパブリックコメントにかける予定です。

資料2の要旨は2枚綴りになっております。資料3は中間案で、全体で150ページ、現行計画より20ページ弱増えています。構成は現行計画と同じで、主なポイントとして変更点を中心にこれから簡単に御説明いたします。

資料3をご覧ください。まず1ページは計画の基本理念です。こちら基本理念となりますので、基本的には変わっていませんが、2ページの人優先の交通安全思想の1文目で、今日の社会においては弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠ということが書かれております。これまで高齢化を強調していましたが、少子高齢化がいま実際に起こっておりますので、少子高齢化を踏まえた安全対策を、本計画では少子も強調していきたいと思っております。それに伴いまして先進技術を活用して、移動の利便性向上に伴い、それを交通安全と両立するという形でございます。

続きまして、7ページ、陸上交通の安全、道路交通についてご説明いたします。こちらの構成は前回と同様で、基本的考え方、目標そして実施すべき対策について、視点と柱で書

いております。前回は6つの視点でしたが、今回は10の視点としております。この視点につきましては、前回の委員会にて御説明しました通り、まず①と②の視点で高齢者と子どもを前回は一つにまとめていたものを二つに分けております。③歩行者と④自転車についても同じく一つずつ項目を設けております。そして⑤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は新しく項目を設けております。⑥生活道路は変わらずですが、⑦外国人の交通安全対策の推進につきましては、新しく項目を設けております。⑧⑨⑩については前回と同じでございます。それから講じようとする施策については、柱の内容は一緒です。それぞれの柱の中に施策が書かれており、今回新規施策も盛り込んでおります。そして10ページの黒丸部分は令和7年中のデータになりますので、来年3月の最終版には数値が入ります。

12ページの黒丸部分も実数値が入るので同様ですが、先ほど松林から話がありましたように、今年も含めてここ数年、道路事故者数が減っておりますが、まだ2,600人台でございます。現時点の予測が2,500人台なので、もし2,500人を切るようであれば第10次計画の目標値を1周遅れで達成する状況でございます。

続きまして、14ページからの道路交通事故の見通しで、今後の目標値の考え方、その背景について述べております。14ページの予測死者数につきましては1,950~2,710人と幅がありますが、こちら前回の会議で示したものと同じで、令和5年までの実績値を複数のパターンを用いて複数のシナリオから求めております。その下限が1,950人、上限が2,710人となっております。これまでより少なくなっている理由は様々あり、コロナ禍における交通事故死者数や事故件数の減少なども踏まえ、15ページに新たな目標値案を書いています。24時間以内の死者数を1,900人以下として、世界一安全な道路交通を実現するとさせていただきます。

世界のデータと比較しますと、24時間死者数ではなく30日以内死者数を用いており、計算のため指数を掛けますと約2,300人となります。これを日本の人口10万人当たりで計算しますと1.91人となりまして、ノルウェーが現在と同じ状況であればということですが、ノルウェーよりも少なくなり、世界一安全な道路と言えることとなります。そして重傷者数につきましては2万人ということですからさらに踏み込んで意欲的な目標を挙げております。

続きまして、道路交通の施策の重視すべき視点について簡単に御説明いたします。先ほど申し上げたように、今回、視点を増やしております。20ページには、交通事故者数に占める高齢者の割合が5割を超えていて依然として高いので、まず高齢者の対策を書かせていただいております。21ページには子どもの安全確保、先ほどの基本的理念にありましたように、少子高齢化、次世代を担う子どもの安全が大事という視点を設けております。22

ページは歩行者の安全確保で、歩行中の交通事故死者数は状態別の中で最も多く、近年は横ばいに推移していますが、まだまだ対策が必要ということを挙げております。

4番目は自転車。近年様々な自転車に対する安全対策がなされておまして、22ページにありますように、令和6年には道路交通法が改正され、自転車の「ながらスマホ」に対する罰則強化や、酒気帯び運転も罰則の対象にされており、また、令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度が導入されるなど新しい制度をもとに、基本計画でもそれを適切に運用するということを書いております。

5番目は新しく設けた項目で、特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進を入れております。

6番目の生活道路につきましては、「ゾーン30プラス」や生活道路における法定速度が30km/hに引き下げられるなど新しい施策を盛り込んでおります。25ページにあります7番目の外国人の交通安全対策の推進は新しく設けた項目です。26ページにあるように日本の運転免許を保有する外国人の推移は右肩上がりであり、今後も増加する見込みですので、それに対する対策の強化などを入れております。

27ページにあります8番目の先進技術の活用推進については、近年いろいろな形で取り上げられておりますAIを含む技術開発の進展等を踏まえた自動運転に係る安全基準の見直し、安全な自動運転車の開発、実用化、普及のための環境整備を推進するとしておまして、また自動運転の限界などもきちんと広報啓発していくということも書いております。9番目の交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進につきましては、ETC2.0から抽出するビッグデータ等のマイクロ分析を行い、そのデータに基づいた交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策を推進していくと書いております。10番目の地域が一体となった交通安全対策の推進につきましても前回同様ですが、少子高齢化を強調しておまして、先進技術を用いビッグデータなどの収集をして、それに基づく安全対策を一層努めるとしております。

続きまして、30ページからは「講じようとする施策」として具体的な施策を書いております。その中でも新しいものだけを取り上げて御説明いたします。32ページについては来年9月から施行されます最高速度30km/hとなる生活道路の話や、「ゾーン30プラス」そしてETC2.0プローブデータの話が盛り込まれております。そして36ページには、前回会議でも御指摘がありました逆走車に対する物理的な対策を書かせていただいております。そして38ページには、先ほどもありました外国人や高齢運転者に対するわかりやすい規制標識・道路表示等について書いております。

39ページには、今年策定された交通空白解消に向けた取り組み方針や、地域交通のリ・デザイン、公共・日本版ライドシェアなど新しい項目を盛り込んで、高齢者等の移動手段

の確保を図るとしております。42 ページには ETC2.0 等のデジタルデータの活用推進について記載しております。

50 ページの「2 交通安全思想の普及徹底」については、新しい施策として 59 ページに記載されている昨年 11 月に施行された自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発の推進などが書かれております。60 ページの中段辺りに、今年度中に策定予定の自転車の交通安全教育ガイドラインを活用して交通安全教育を推進するとしております。そして、61 ページの下段、児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底については、昨年事故を踏まえて中身を充実させているところです。それから 63 ページの真ん中辺りに、新しい小型モビリティの安全対策として、先ほどの内容と若干重複になりますが、交通ルールの周知徹底や安全教育の強化、事業者への対策等書かせていただいております。

67 ページの「3 安全運転の確保」につきましては、69 ページの上段に、運転技能検査の適切な実施として、75 歳以上の違反歴のある方の技能検査の実施があります。また、69 ページの下段、外国人運転者対策の強化として、外免切替の制度を厳格に運用するなど記載しております。そして、71 ページの下段、安全運転管理の推進として、令和 5 年 12 月から実施の運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認などが確実に履行できるようにするとともに、安全運転管理者等を指導するとしております。

77 ページの「4 車両の安全性の確保」について、こちらの新しい施策につきましては 79 ページの中ほどにあります高齢運転者の事故対策として、ペダル踏み間違い時加速抑制装置などの安全システムについての性能向上、普及促進を図るとしてしております。80 ページは自動運転の話で、安全な無人自動運転移動サービスの普及拡大に向けた取組について、ガイドラインの具体化なども書いてあり、自動運転車に係る事故調査や分析においても運輸安全委員会が関わるよう検討を行うとしております。

飛びまして 84 ページの「5 道路交通秩序の維持」について、85 ページの上段にあります「ながらスマホ」や、繰り返しになりますが 86 ページ中段の来年 4 月施行の自転車への交通反則通告制度の導入、そして特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化の記載があります。

98 ページを御覧ください。「8 研究開発および調査研究の充実」として、繰り返しになりますが安全な自動運転の社会実装に向けた課題に対する調査研究や、新しいデータを用いた道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実などがあります。

続きまして、102 ページからは鉄道交通になります。道路交通と同じような構成で、基本的な考え方、目標、対策となっております。今回は目標の書きぶりが変わって、列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指すとしております。

鉄道交通の施策につきましては106ページを御覧ください。鉄道事業者や関係自治体等に対して、線路を横断しないよう注意喚起する看板や柵の設置等の対策について情報共有などを図るとしてあります。108ページの下段、鉄道事故等の原因究明と事故等の防止につきましては、新しい技術の3Dスキャン装置などを用いた3次元測量やCTスキャン装置などを用いた非破壊検査など、科学的・客観的な調査を推進して解析手法の高度化を図るとしてあります。

110ページからは「踏切道における交通の安全」で、今回は目標の立て方が変わっております。令和8年度から12年度の平均の事故件数を指標としてあります。施策につきましては113ページの下段に、1番目についてはバリアフリー化の促進と文言を明示し、中身をわかりやすくしております。114ページにあるように、令和6年1月に改定したガイドラインもありますので、そちらを踏まえてのバリアフリー化対策を促進するとしてあります。114ページ下段の踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施については、踏切道の統廃合や踏切遮断機の整備などを促進するとしてあります。またAI等を活用した更なる踏切安全対策を推進するとしてあります。

116ページからは海上交通の安全になり、同じような構成となっております。今回、目標設定を変えており、船舶事故隻数を令和7年と比較して約1割減としており、ふくそう海域における大規模な船舶事故の発生数をゼロとしています。新しい施策については133ページの中段に書いてあるスマートフォンアプリ「Live118」で、現場の状況を映像でリアルタイムに伝えることができ、関連情報を早期かつ正確に有する体制を構築していくとなっております。

最後に、航空交通の安全については136ページからになります。目標については引き続き取り組んでいくことになっておりまして、新しい施策については143ページの中段に今年6月に公布された航空法などの改正、小型航空機の事故への対応ですが、操縦者のヒューマンエラー防止を目的とした技能発揮訓練の実施が義務付けられたので、それに伴いまして滑走路への誤進入など危険な事態の発生防止など、安全対策を推進するとしてあります。また、148ページの上段にある小型無操縦者航空機の安全対策は新しい項目で、機体の開発促進・運航の実現に向けて必要な基準の整備などを図るとしてあります。「空飛ぶクルマ」については運行拡大に向けて、それに対応した安全を確保すべく制度整備を推進するとしてあります。最後に150ページの航空交通の安全に関する研究開発の推進として、近年の事故等を踏まえて滑走路における航空機等の衝突リスクの更なる低減を図るためにデジタル技術等を活用し、関係者が一体となって取組を進めるとしてあります。急ぎ手短かに説明してまいりましたが、資料3の説明は以上でございます。

続きまして、資料4につきましては、前回いただきました委員の御意見を一覧にしてお

りまして、御意見に対する中間案への対応案の表ですので御覧ください。資料5については前年度に第12次交通安全基本計画に盛り込むべき事項に関して都道府県、市区町村、関係団体から御意見等をいただきましたが、その御意見に対する関係府省庁からの回答や計画・中間案での記載方針などについて説明した表となっております。

簡単ですが、以上で説明を終わります。

○赤羽座長

ありがとうございました。ただいまの事務局からの説明を踏まえまして、委員の皆さんから御意見をいただきたいと思えます。なお、いただいた御意見に対する関係省庁からの回答については、委員の皆さんの御発言が一通り終わった後、それぞれの省庁からまとめて回答いただくことにしております。

いつもお願いしていることですが、大体今日の時間割で計算しますと1人当たりの持ち時間は3分となりますので、ぜひ御協力をお願いいたします。今日はスクリーン上に3分タイマーを表示していただくことにしております。もし時間が超過した場合には、私から一言御協力のお願いをする場合があります。時間が不足した場合には後ほど事務局に直接御連絡いただく等をお願いしたいと思います。最後に時間が余りましたら、また再発言いただくことも可能だと思います。

それではどなたから、というところですが、今日はちょっと趣向を変えまして、私から範を示すという意味で、まず3分以内で発言したいと思います。中間案の第2節1「道路交通事故の現状」の12ページの最下段で、近年の交通事故死者数について言及されていて、それに基づいて14ページの予測が行われ、その予測値からもう一段減らして1,900人という目標が設定されているという記述についてです。11ページの表を見ますと、死者数が「下げ止まり」の状態ですね。これに全く言及しないで、先ほどのような組み立てでいいのかということですね。一方で、先ほど松林審議官からお話がありました通り、これまでの前年同月比の死者数がマイナス5%以上と、非常に良くなっている。ですからこのまま減っていけば、いま私が申し上げたような付言をする必要はないと思うんです。しかし、一方で、9月中の前年同日までの死者数は、3.8%プラスぐらいになっていて、先行きがわからない。その意味で、近年の下げ止まり状態に関する見方を、どのように補足するかですね。行き末を現時点で見通すことはなかなか難しいので、この予測値の取り扱いには従前よりも注意を要するという事。第12次計画でも、その推移を注視して分析し、必要な場合には対応を検討する必要があることを付言していただいたらどうでしょうか。

しかしながら、最終的に減少傾向に戻ったということが確認できれば、それは削除していただいてもいいということです。私からは以上です。それでは皆さんから御発言をお願い

いたします。

○森本委員

森本ですけどよろしいでしょうか。私からは2点ほどお願いしたいと思います。1点目は6ページの知見の共有というところでございます。原文では「交通事故の減少に向けて、我が国の知見と各国の知見を共有し、互いにかかしていく視点も重要」であると。国際的な連携強化や協力を推進するとあるんですが、「いかかしていく視点も重要」というのはやや弱い表現ですので、ぜひもう一歩進めてこの文章を「国際的な関係機関と連携協力して、交通事故のない社会の実現に寄与する」といったような文言にぜひ修正していただきたいのが1点目でございます。

2点目が98ページの「研究開発及び調査研究の充実」についてでございますが、原文では「交通安全に関する研究開発を行っている大学、民間試験研究機関との緊密な連携」とあるんですが、ぜひここに交通安全を対象にしている「学術団体」という言葉も一緒に入れていただいて、学術団体とも協力連携を図るといったような文言をお願いしたいと思っております。私からの発言は以上でございます。よろしく願いいたします。

○赤羽座長

ありがとうございました。続きまして、中井委員いかがでしょうか。

○中井委員

大阪大学の中井です。第1回のときにちょっと出てきたかと思うんですけど、速度規制というか、速度に関して車両側でも何かしらの規制がかけられないかということで、ヨーロッパでISAの導入が新車に義務化されているのと、そのときに一緒に話題にあがったアルコールインターロック、要は後付けできるロック機構の搭載っていう話が出ていたと思うんですけど、いまの中間案では検索をかけてもISAとかアルコールインターロックといった文言は出てこなくて、こうした具体的な直接的な文言はひょっとすると載せにくっていうのがあるかもしれませんが、車両側の対策っていうところで、少し書きぶりを調整していただけたらいいのかなと思えました。以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。次の方、田村道雄委員、どうぞ。

○田村（道）委員

中間案の25ページに外国人の交通安全対策の推進とありまして、日本の交通ルールや

マナーについて理解を徹底させるための取り組みを強化とありますけれども、果たして理解の問題なのかなと思うことがありまして。22 ページで歩行者の安全確保のための意識変容という書きぶりがあるんですけど、意識変容が必要ならば外国人に関してもその部分っていうのはかなり強く出していくべきではないかなと。

先週の裁判で懲役刑が決まりました中国人が 125 キロで逆走した事例。あの事例はルールの問題をはるかに超えているわけであって、こうした事例に対応するために何が必要なのか。さまざまな外国人関係の話題と同じで、平和に暮らしてくれる方だったら結構ですが、そうではない方に関しては退去いただくことも含めて考えるべきなのかなとちょっと感じました。若干優しいかなという感じはしています。

それと 23 ページの特定小型原付ですけども、ちょっと調べたんですが、歩道を走らせるってのは多分日本だけだと思うんですね。6 キロに速度規制した上ではあるんですが。これも歩行者の安全確保を考えた場合、歩道を走らせるってのはかなりのレアケースで、歩行者保護とかなり矛盾しているのではないかと思います。この辺をちょっと変えられないか。人間が乗った状態で移動してくるとなると、かなりの重量で破壊力があり、実際にいろんな事故が起きています。これについて、ちょっと改正ができないものかという風にちょっと問題意識を感じてます。

それとちょっとこれは教えていただきたいのですが、148 ページに UTM という話があるんですが、日本での導入タイムスケジュールが検討されるということで書いてあるんですけども、これはいつ頃からどのような形で導入されるかは、いま見えてる範囲で結構ですので教えていただければと思います。以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。次の方、竹協委員お願いいたします。

○竹協委員

竹協と申します。6 ページの「参加・協働型の交通安全活動の推進」について、私は交通安全協会からですね、2009 年の事業仕分けで、以前は随意契約で請け負っていたのが現在は入札制度になっている状態でございます。

続きまして 28 ページにある「地域の実情を知悉した～」の部分ですが、もう少しわかりやすい言葉というか、たとえば「地域の実情に精通した～」といった表現にさせていただいたらありがたいと思っております。そして、32 ページ、除雪や融雪設備の整備ということでございますけども、今年の 2 月 25 日にシニアカーでの死亡事故が高島市でもございました。いつもは歩道を走られていたのですけれども、大雪による除雪対応が困難だったため、たまたま車道に出たところ、後ろから追突されて死亡事故に至ったということがご

ございました。やはりこれは予算がないということで整備、除雪ができてなかったのかなと思いますし、もう少しそういう面で補填していただいたらなと思っております。

そして、特定小型原付とか小型モビリティの法令遵守というのが記載をされておりますけども、いま私達の地域でもトライク、バイクと車の合体したような車両が流行っております。ところが、それはヘルメットの着用が不要で、シートベルトも着用しなくてもいいという、私達が子どもたちに教えるのにどのように教えればいいのか。法令では決まっていない状態ですが、トライクは高速道路も走行可能となっておりますので、法整備をしっかりとしていただいて、今回載せていただいたらいいのかなと思っております。そして、92ページ、ドクターヘリについてですが、関西圏ではドクターヘリは運行していますけれども、整備士がいないという状態で、今現在は行っておりません。何とか整備士も派遣していただけるようお願いしたいと思います。

○赤羽座長

ちょうど3分で取めていただきましたありがとうございます。次の方をお願いします。

○岩貞委員

ありがとうございます。先ほど赤羽座長から下げ止まりというお話ありましたけれども、安全情報が伝わらない時代になったということも私は理由の一つだと考えています。先ほど中間案の中に法令遵守、それから交通安全教育という言葉が度々出てきましたが、その前提にあるのは正しい情報の提供です。ただ、この会議でもずっとルールがよくわからない、義務教育を軸とした啓蒙活動では抜け落ちる子どもたちがいる、とか、大人には知る機会がないといった意見が出ています。以前の情報伝達は官公庁が発信したものをマスメディアを介して受け取る「プッシュ型」でしたが、いまはユーザー同士がSNS等を通じて、精査されていない情報を見てしまう「プル型」に変わっています。この時代にどうすれば安全情報を必要な人に確実に届けられるのか、抜本的に見直す必要があると私は思っています。

いま公的機関のサイトを見ていると、まるで貼りっぱなしになった紙のポスターを見ている感覚になることがあります。要するに最新情報にアップデートされていないものがずっと残っている状態です。ジュニアシートの推奨身長を例にとってもJAFや内閣府、消費者庁などは身長150センチとあり、神奈川県警や横浜市は身長135センチとある。これではユーザーがわからないと困惑するのも当然だと感じています。この第12次交通安全基本計画は、各省庁が合同で計画作りに取り組む場という理解でいます。ならば全省庁が一体となり、伝えるべき層をまず洗い出し、正確で最新の情報を伝えるために、どの省庁がどの層を担当し、どのような手段で、安全教育活動なのかインターネットなのか、を一度構

造的かつ戦略的に設計図を作っただけでないでしょうか。チャイルドシートについては、先ほどご説明いただいた基本計画案の中に妊婦向けアプリを作るという話もありましたが、私は疑問を持っています。作って終わりになるんじゃないか、それから継続していいのか、というような点です。こうした思いつきで継ぎはぎ的に行っているのは、時間も労力も税金も無駄になるほか、情報が届かない人たちが必ず出てきます。そしてユーザーは混乱します。

いまはスマホやパソコンで安全情報を見ることが多くなりましたが、それも AI から今度は AI オーバービューといった時代に突入しています。インターネット上に間違った情報、アップデートできていない古い情報が残っていれば、それをまとめて表示してしまいます。安全対策法令遵守のためには正しい情報を伝えることが大前提です。情報伝達のあり方を本気でリセットし、できれば安全基本計画の 8 つの施策の柱に加えて、情報提供手段の整備、これらを入れ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。続きましていかがでしょうか。遠慮されないでどうぞ。

○井料委員

井料です。私から 2 点ございます。まず 1 点は自転車に関してです。自転車の走行空間あるいは自転車道を設けることで、安全確保を行うことは書かれておりますが、いま実態を考えたとき、現状のスペースのなかで自転車道を確保することが困難という状況がございます。

「道路の機能分担」ということが別のところにも書かれてございましたけれども、車の道路の機能を自転車の方に積極的に割り振っていくことを考えて、車線構成の見直しをするとか、あるいは車両の走行速度、規制速度を落とすことによって、車両と混在しても自転車の安全な走行環境が確保できるようにするといった形で自転車の走行空間を積極的に確保していくことがあってもよろしいのではないのかなと思いました。具体的にどうするかはあまり書かれてなくて、とにかく自転車の空間を整備という観点になっていきますので、少し実施方策の観点を入れていただいてもいいのかなと思います。

もう 1 点が特定小型原付の取締りに関してですけれども、違反のあった方に関して講習を行うといった文言もありましたが、やはり自転車に違反切符を切るという制度が出てきた一方で、特定小型原付については単に講習でおしまいというのは、バランスが悪いかなと思っております。特にキックボード関係は、非常に似たような車種で、特定小型原付であったり通常の原付であったり、あるいは先ほどの時速 6 キロモードでの歩道走行など、はたから見て非常にわかりにくい車種が混在しています。運転者への交通ルールの周知徹

底を図る意味でも、もう少し取締りについてこれから強めに検討していただいてもいいのではないかと思いましたが、ぜひその辺りも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。次の方、二村委員どうぞ。

○二村委員

二村でございます。感想含め3点ございます。1点目は6ページの(5) EBPMの推進について、もう少し強めに書けないだろうかと思えます。諸先生方がデータドリブンでこれから行くということを中心に強調されていたと思えますので、私も同様に思ったところもございますから、ちょっと3行だと寂しいかと思えました。

2点目は、前回気候変動の影響をうまく取り入れながら交通事故を未然に防止しようという観点の指摘をさせていただきましたところ、こんなに増えてしまっているのだろうかと思縮でございます。

3点目は交通の分野です。具体例として鉄道で申し上げようと思うんですけども、コスト削減を目的とした効率化の一環として、また、労働力不足に伴い、採用したくてもなかなか職員を確保できないといった、状況にあると聞いております。要はサービス提供側の環境変化があります。こうした労働力が十分ではない中、これまでと変わらず更なる安全を推進していくという視点を一言入れると、事業者さんが安心するんじゃないか思った次第です。事業者サイドの経営環境が厳しくなりつつあることは、おそらく鉄道と海運に関しては確実に言えると思えますので、解決策としてうまく先進技術を使う、もしくは各社の横連携や情報共有を行うといった視点があっていいかと思えました。以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。

○伊藤委員

海上技術安全研究所の伊藤でございます。海上交通の安全に関してコメントいたします。まず、最初に赤羽座長から道路交通で事故の下げ止まりのお話があったかと思えますが、海上交通も見せていただいたデータから、下げ止まりの状況にもみえるかと思えます。それを鑑みつつ、116ページの「海上交通の安全」にある目標で1割削減を目指すと言われているのを拝見しますと、道路交通と同じように現状の整理とそれに対してどういった目標が適切なのかという観点から、もう一度おさらいをして、1割が適当なのかといったところは丁寧に考えていく必要があるのではと思えました。今後隻数が減っていくこ

とがあれば、当然事故の件数も減っていく可能性もありますので、そういった環境も含めて、下げ止まりのような状況が続くのか、下がるのか、ということも含めて検討していく必要があると思いました。

また海難における死者・行方不明者を減少させるためには救助率 95%以上が目標と書かれているのですが、これはある意味手段であり、実際に目指すべきところは死者・行方不明者を減少させることが目標として重要なのではと思いますので、少し考えていただければと思います。

それから昨今の少子高齢化等で、道路交通でも高齢者による運転といった状況も出てきておりますけれども、船舶でもプロフェッショナルな運転をされる方の数が非常に減っている問題があり、もう運転が確保できないという状況もございます。そういった中で自動運転が今後、極めて重要な役割を果たしていくと思います。完全に無人で運転するイメージよりも、現状は何人必要といったところ、現状よりも少ない人数で運転を維持するような使い方、運転支援を強化することで省力化し、無駄なところは機械にやらせて人が安全を確保するといったことが、当面の間、重要な役割を果たすと思います。自動運転機能による支援をどのように取り入れていくか、そして自動運転の船が運転することを前提に海域をどう整備していくのか、あるいは海域の管理者などが、どのように自動運転する船と関わっていくかということも重要になると思います。また小型の船舶、特に離島等で小型の船舶を扱う方が、自動運転機能を使えるような開発といったところにも、今後、国の支援が必要になるのではないかと考えます。

○赤羽座長

ありがとうございます。道路交通でも自動運転と安全運転支援を書き分けていただいているようですけれども、いま伊藤委員がおっしゃったのは運転支援ですかね。完全自動運転ではなく。

○伊藤委員

そうです。大型の船舶の場合は 1 名だけで運転できるケースはあまりございません。いま現在では、複数の運転者が必要というケースが多くございます。そういった中で自動運転が入っていくと、運転業務の一部を機械に任せて必要な人数を減らすことができ、人数確保が難しい中でも運転を維持しつつ、安全も確保できる可能性があります。例えば、見落としなどがあっても支援システムに通知してもらえる、といったことが拡充されていくと少ない人数での運転がしやすくなり、いまの少子高齢化の中でも安全を維持しながらサービスの維持に寄与できると思います。

○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。土屋委員どうぞ。

○土屋委員

東京大学の土屋です。航空の方ではなかなか網羅的な書きぶりに満足しておりますが、人材について1点申し上げます。特に近年のパイロット人材の不足、日本では航空需要の増加とともにパイロット不足が出てきていて、例えば、ICAOとかではパイロットの定年延長なども議論されております。それに合わせて日本でもベテランのパイロットをどのようにうまく活用していくかといったところを含めていくべきかと思えます。それから新人パイロットの養成に関して、日本では航空大学校とかありますけれど、必ずしも円滑にパイロットの訓練が行われているわけではないという現状があって、パイロットの人材供給に関して進めるべきであるという点をちょっと書いていただくのがいいかなと思えました。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参加の守谷委員お願いします。

○守谷委員

よろしく申し上げます。自治医科大学の守谷と申します。資料3の21ページにシートベルトおよびチャイルドシートのこと書かれておりますが、そちらに関して言及させていただきたいと思えます。救急医を含めた救急科専門医というのがございまして、その学術団体である日本救急医学会を含めた4学会で、チャイルドシートの着用義務に係る道路交通法の改正に関する陳情書を、この9月12日に警察庁長官に提出しました。なぜかと言うと、6歳未満のお子さんに対するチャイルドシートに関わる法律っていうのはあるのですが、それをその他の年齢に更に拡大していかないと、子どもさんの交通事故における交通事故死が抑えられないといったことがその理由です。

こうした背景からの文章表現なんですけど、次の対策としての法律化は、やはり「法律・法整備を急がなければならない」というような、急務であるといった表現にさせていただければと思えます。ご一考いただければと思えます。以上になります。

○赤羽座長

ありがとうございました。続きまして畑中委員。

○畑中委員

サイクルライフナビゲーターの畑中です。よろしく申し上げます。まず、世界一安全な交通社会を目指すという、私は自転車専門ですので、自転車や街の様子から言うと、自転車がルールを理解しておらず、先ほどから話題になっている特定小型原付等が歩道を走っている状態が、「世界一安全な交通社会」という目標とリンクしないというか、なかなか危険な側面があるんじゃないかなと思っています。話題の特定原付ですがキックボードタイプだけではなく、いま自転車型のタイプも出ておまして、かなりの馬力で安定して走ることができる車体ですが合法になっており、時速6キロ以下であれば歩道に上られる特性があるので、同様に活用している他の国では車道オンリーなのが、「歩道もいいよ」という抜け道があるため、皆さん混同されて歩道に乗ってしまい、危険な状況を生み出しているのかなという感があります。シンガポールなどは歩道通行禁止に変わっていますし、世界的に電動キックボードは禁止・中止の方向になっておりますので少し考えていただけたらと思いました。

また、道路の再配分の話が先ほどありましたが、すべてを再配分するのはなかなか難しい中で、例えばドライバーさんと共存していかないと自転車は車道を走れません。いまはドライバーさんに理解してもらえない状況が現実にありますので、道路をシェアするために自動車側にも理解していただきたい。一緒に道路を使えるようにという方向で何かちょっと盛り込めないでしょうか。

また、自動車の側は「安全のためにこれだけお金を使ってるのに自転車は何をしてるんだ。不公平だ。」という声があるということも聞きまして、確かに自転車に関しては、安定した車体なども少ないと感じています。例えば、こどもを乗せる場合、前後に20キロのこどもを乗せて、全長190センチの普通自転車の枠の中で安定して走れるわけがないんですね。保育園の道具なども積みますし。(普通自転車の定義である)190cmの中に収めていこうとすると、歩道から車道に降りた際に、車道で安心して走れる車体なのかということもあるかと思いました。シートベルトの話もありましたが、こどもを乗せた自転車が転んでしまうとこどもさんは投げ出されてしまいます。こどもの自転車用シートベルトについては59ページに記載がありましたが、シートベルトが付いているものに関しては着用するようにという言葉でした。今後、こどもを乗せた自転車が車道を走るようになるのであれば、シートベルト部分ももう少し変えていただいた方がいいのかなと思いました。

また、地域社会で一体となった交通安全といったものもあったんですけども、いまこどもさんの交通安全教室に関しても前回と書きぶりが同じです。もう少し踏み込んだ方が、例えば、交通ルールを指導できるキットを作るなど、効果が出るような形で書いていただければ、社会で安全を守れるような人材が増えていくのかなと思いました。

○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

古笛です。前回、事故が起きた後に対応する弁護士として、実際に事故に遭われた被害者さんの支援について、今後も積極的に取り組んでいただきたいという意見を出させていたいただいたところ、各府省庁からとても前向きな御回答をいただいたことを本当に嬉しく思っています。今回の基本計画の、前回もそうですが、一つの柱として被害者等支援の充実と推進を挙げていただいているので、引き続き積極的に取り組んでいただきたいと思っています。それとともに、実際その取組が効果的に行われているかどうかという効果検証の意味も踏まえて、各府省庁において「何をどのようにやったのか。」ということを積極的に情報発信・提供していただき、被害者支援を目に見える形にすることにも積極的に努めていただけるように、7項の第7の柱のところ一言を入れていただけたらなと思えました。以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。続きまして中土委員どうぞ。

○中土委員

被害者支援都民センター、いのちのミュージアムから参りました中土です。20～21 ページの高齢者とこどもの部分です。高齢者の方の安全運転に関して技能検査、あるいは認知の検査といった内容は書いてあるんですけど、健康検査というか、身体の検査というものはないのかなと思えました。というのも、病気が理由で刑事手続きが滞るケースもありまして、若い人でも急な体調変化はあると思いますが、やはり年齢が上がるにつれてお身体の状態も定期的なチェックを義務付けていただける、そういう形にしていただけたら、御病気で急変の事故・事件も減っていくのかなと思えました。

次のこどもの安全確保で、地域で見守っていくと書いてありますけれども、最近耳にしたのが、保護者が交代で学校の周辺を見守っている状況が実際にあるようです。いまはお母さんもかなりの確率でお仕事を持たれているので、企業側が理解を示して有給休暇を使うことなく対応していただくとか、あるいは地域でシフト制を組んでいただくなどの対策を盛り込めないかなと思えました。スクールガード、ボランティアさんがいない学校もあるようですので、企業を巻き込んだ対策ができないかなと思えました。

あと被害者支援についてです。故意犯罪の被害者の方は法的サービスの充実が決まりつつあるようなんですが、その制度では、交通の過失犯がこぼれ落ちてしまっています。保険で特約をつけている場合は無料で弁護士をつけられますが、特約がない場合は有料にな

るといふことがありますので、その部分について何か対策がとれないかなというふうに感じました。

○赤羽座長

ありがとうございました。田村節子委員どうぞ。

○田村（節）委員

中間案ありがとうございます。子どもを被害者にも加害者にもさせないという視点から2点お伝えしたいと思います。まず1点目は、前回も申し上げたんですが、学校を休んでいる子どもたちですね。不登校を含め、休んだ子どもたちの交通安全教育についてぜひ考えていただけたらと思います。欠席すると交通安全学習の機会を失いまして、どうしても情報格差が生じます。安全教育の意識変容をしたくてもアップデートされないこととなります。保護者向けの連絡アプリなども整備されておりますので活用して、欠席時も交通安全について学べる仕組みを考えていただけるとありがたいです。

2点目ですが、これは保護者の知識不足と先ほどの話にも通じますが親子学習の必要性についてです。実は保護者自身も新しい交通ルールや安全知識を知らない場合が結構多いです。親子で楽しめる確認テスト付きのアプリなど、デジタル教材でもいいですが、やっぱり家庭で学べる仕組みを推進していただけるとありがたいです。

学校は新しい情報を正しく伝えられる場所でもありますので、ぜひ学校から発信していただけるとありがたいです。例えば、小学生ですと、注意の持続や危険予測は非常に難しいので、歩行時や駐車場内での飛び出しなどは強調してほしいですし、中高生は自転車及び高校生の小型モビリティやバイクの安全教育については、加害者にもなりうることを想定して、親も子も学べるような文言も入っていてもいいかと思います。また、子どもにとって親や教師はモデルですので、ヘルメット着用等も親や教師が率先して着用するというような啓発等していただけるとありがたく思います。以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。オンラインの古関委員どうでしょうか。

○古関委員

古関です。鉄道については、主に踏切と駅における接触が非常に大きいという課題がある中でバランスよくまとめていただいていると思いますが、先ほどの別の委員からの御発言で、労働力不足や高齢化への対応に関する視点を入れた方がいいという御指摘がありまして、私も同様に思いました。鉄道に関して具体的にどう記述できるかを少し考えました。

鉄道に関する記述の最後の部分の研究技術開発のところに、運転の自動化や踏切についてすでにやんわりと書かれています。高齢化や労働力不足に関する研究開発は非常に重要であると認識しておりますので、「高齢化や労働力の減少が進む中で」というようなことをその頭の部分に入れられると良いと思いました。

もう1点、本日私が滞在している中国と比較して私が非常に感じる場所としては、日本の事業者は設備の整備も含め全部自分のお金で賄わなければいけない不利なところがあって、その点で研究開発はできても実用化に行く段階で障壁が高いと思いますので、それを克服できるよう公的に支援する意味で、研究技術開発等、早期実用化に向けた支援というような表現をご追記いただくといいと思いました。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。これで一通り御発言いただいたと思います。少し時間的余裕ができましたので、いったん事務局から回答をいただいて、それでまた時間が余ったら使い方を考えたいと思います。いつものようにいろいろなご意見をいただきました。短時間に全て回答を用意していただくことは難しいと思いますが、御回答いただける範囲で関係省庁から御発言をいただきたいと思います。よろしく願いします。

○松林審議官

内閣府でございます。まず、座長がおっしゃったように、最初に1,900人を目標と置いています。近年減少傾向が止まっているので引き続き分析してまいりまして、来年の3月に最終案が出ますので、そこで令和7年中の事故がどれくらい減少したかもわかりますので、可能な範囲でそこを見極めながら、表現も工夫していきたいと思っています。

それから、森本先生の御指摘についてはその方向で検討させていただきたいと思いません。

田村委員の外国人の意識の変容についても以前頂いた観点だと思いますので、入れる方向で進めて参りたいと思います。

そして、岩貞委員から、もう少し情報提供を各省庁一元化できないのか、情報提供を最新の内容にアップデートしていくという項目を入れられないか、という御指摘がありましたけれども、先ほどからいろいろ議論が出てますように、自転車に加えて特定小型原付等も出現しまして、様々なモビリティ関連のルールが非常に複雑になってますので、しっかり整理してわかりやすい情報を提供していくことについて、何か書けないかを検討して参りたいと思います。

二村先生のEBPMについて、もう少し充実できないかという御指摘ですが、確かにちょっとあっさり書かれていますので、当方においても普段からエビデンスに基づいた調査研

究を行っておりますので、内容を拡充する方向で検討したいと思います。以上でございます。

○山崎参事官

警察庁からご発言お願いできますか。

○警察庁 牧交通安全企画官

警察庁交通企画課交通安全企画官の牧でございます。たくさんの御意見いただきまして大変ありがとうございます。先ほどの松林審議官の話と重複するかと思うんですけども、まず森本先生からの国際的な連携協働と知見の共有に関する御意見につきましては、我々の交通事故統計を担当しておりますところでも IRTAD といった国際的な機関と連携しておりますので、今後とも国際的に貢献できるよう取り組みを行っていきたいと思っております。それから田村道雄先生の外国人の関係につきましても、先ほどお話がありましたように、やはり外国人へのルールへの周知だけではなく、ルールを守る意識というのも大変重要かと思っておりますので、その辺もぜひ今後の外国人対策の参考にさせていただければと思います。

それから特定小型原付の話がございました。歩道を通行できるのは日本だけでかなりのレアケースということで、法改正してはどうかという御意見もございましたけれども、時速6キロメートル以下に最高速度が限定されているということでございまして、今後の交通事故の発生状況等を見させていただければと思っております。

あと、竹脇先生からトライクの話がございましたけれども、この辺りも交通事故の発生状況を踏まえまして、どういった対策が必要なのかというのを改めて検討させていただければと思っております。

正しい情報提供が必要とのことでございましたけれども、これはまさに交通安全教育と申しますか広報啓発の根本的な課題になりますので、しっかりと我々の方でも正しい情報の発信に努めていきたいと思っております。

特定小型原付の取締りを強く検討いただきたいというお話がございましたけれども、特定小型原付も交通反則通告制度の対象となっておりますので、取締りを適正に実施していきたいと考えております。

あと、畑中先生ほか、自転車の関係もいろいろ御意見ありました。自動車側からの視点という話もありましたけれども、側方通過に関する道路交通法の規定も改正されておりますので、記載できるかどうかを改めて検討させていただければと思っております。警察庁からは以上でございます。

○山崎参事官

ありがとうございます。

では道路交通からということで国土交通省物流自動車局お願いします。

○国土交通省 菊池室長代理

国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課の菊池から回答させていただきます。中井委員から速度規制のところではISAですとか、後付けのアルコールインターロック機構などについて御意見があったかと思えますけれども、これらについては技術的にどこまでできるかといったところも踏まえて、書きぶりについて検討させていただきたいと思えます。以上になります。

○山崎参事官

ありがとうございます。続きまして、国土交通省道路局お願いします。

○国土交通省 土田参事官

道路局の土田と申します。御指摘ありがとうございます。自転車の関係で道路空間の再配分という観点について御指摘頂戴したと思えます。御指摘ありましたように道路空間の再配分は非常に難しい課題ではございますけれども、来年からの青切符を踏まえて私どもとしてもネットワークの整備、道路空間の再配分を含めてどのように行っていくのかを改めて議論して前に進めたいと思っております。

一方で、自転車と自動車の関係ですとか、ドライバーとの共存という観点も御指摘いただきました。まさにこの点は非常に大事だと思っております。ソフト面でも自動車側と連携するのは大事だという観点から、例えば、民間企業様の方では、ITS等々の技術を活用して自転車側にも設備を設けて、自動車とのコミュニケーションを図り、交通安全を確保するような技術も開発されつつあると認識しておりますので、自動車の側も自転車の安全という観点で非常に関心が高まっているかと感じてございます。

こうした観点で何かしら計画に生かせるものがないか、警察庁様、内閣府様とも相談しながら検討させていただきたいと思えます。ありがとうございます。

○山崎参事官

ありがとうございます。続きまして、文部科学省お願いします。

○文部科学省 合田室長補佐

文部科学省安全教育推進室でございます。学校の交通安全教室の充実についてお話を

だいたかと思っております。こちらにつきましては、その内容について私どもの方で、例えば教職員に対する研修ですとか、また各自治体におけるモデル的な取組の支援などを行っているところがございますので、こうした取組を通じて充実していきたいというのがございます。

また、特に自転車につきましては、現在警察庁で進めておられます官民連携協議会においてガイドライン策定の議論が進んでおりますけれども、そういったものの結果を踏まえて各地域や学校へフィードバックすることも重要と考えております。また、中土委員から登下校の見守り関係のお話いただいております。こちらは御指摘の通り、地域によってやり方は様々でございますが、いまも保護者の輪番でやっておられるところもあると承知しております。私どもとしては、いわゆるスクールガードと呼ばれる見守りボランティアの方の活動支援ですとか、さらに、警察官 OB など専門性を有する方が指導・助言するスクールガード・リーダーなど、そういった取組に対する支援の充実が必要と思っております。しっかり頑張っていきたいと思っております。

また、田村節子委員から学校を休んでいるこどもへの教育、また保護者や家庭に対する取組の充実といった御指摘をいただいております。今年度、特に改正道交法を踏まえた自転車の動画教材について、ネット上で使えるものとして、検討を進めているところでございまして、休んでいるこどもでも活用できるといった点も含めて考えたいと思います。

また、私どもが従来から新1年生向けに配っております通学における安全に関するリーフレットがございます。こちらについても家庭での活用を促しているところでございまして、こういったこともより一層、学校だけでやるのではなく、親子でしっかり話し合って自分たちの通学路がどうなのかといったことを、我が事として認識いただくことも重要かと考えているところでございます。また、自転車の教材については検討中ですが、御指摘いただきました小・中・高校それぞれの発達段階ごとの重要性があり、それに合わせた内容としていきたいと考えているところでございます。

ヘルメットの着用についても大変重要と思っております。やはり保護者とか大人などを巻き込んだ形で、こどもたちが納得して着用する状況を作ることが大事と思っております。いま各自治体もかなり問題意識を持って取り組んでいるところでございます。私どもがやっているモデル事業なども活用していただきながら、取組を進めておりますので、先進的な取組を横展開するなどして進めていきたいと考えております。以上です。

○山崎参事官

ありがとうございました。道路交通については以上かと思っておりますので、続きまして海上交通について、国土交通省海事局お願いします。

○国土交通省 鈴木（長）課長

伊藤委員から御指摘いただきました自動運航船についてですが、今後このような船舶が世の中に登場することを踏まえ、海域の整理や、特に離島等での小型船舶の活用支援についての御意見を頂戴いたしました。現在、計画にも記載しておりますが、御指摘を踏まえて工夫したいと考えております。以上です。

○山崎参事官

ありがとうございます。続きまして航空交通について、国交省航空局お願いします。

○国土交通省 原田課長補佐

航空局の原田と申します。私から2点回答させていただきます。まず148ページの無人航空機の運航管理システム（UTM）の導入スケジュールについてお伺いがありました。こちらはいくつかステップを踏むものでございまして、直近では、現在ドローンを飛ばしたいと思う運航者が時間や場所などの飛行計画を提出した際、仮にバッティングした場合は運航者同士が直接メールなどで調整するしかないのですが、これをシステムを通じて調整できる調整支援の機能を導入することを、年度内にも実施しようと思っております。その後は実際にいま運航しているドローンの動態把握や、経路を逸脱した場合のアラート機能を導入するなどのステップを踏んでいき、最終的には飛行前から飛行中、飛行後まで一貫して交通管理できるような環境を整えようというのが最終形となっております。最終形に至る時期については、段階を踏みながらとなるので現時点で申し上げられませんが、こういった取組を着実に進めていきたいと考えております。

2点目は土屋委員と二村委員から、労働力不足、とりわけパイロットの採用と人材確保について御指摘いただきましたが、142ページ（1）に操縦士整備士の養成確保に向けた取組ということで記載しておりまして、例えば、リソースの有効活用としてベテランの方やOBをどう活用するか、あるいは新たに人材を確保する取組として、養成の効率化や拡大の取組といったものを挙げております。また、いわゆるベテランのパイロットは急に出てくるわけではございませんので、育成は中長期的かつ計画的に行っていくことを記載しております。

○山崎参事官

ありがとうございました。鉄道交通について、国交省鉄道局、お願いします。

○国土交通省 高井安全監理官

ありがとうございます。鉄道局の安全監理官の高井と申します。鉄道分野における人材

不足、労働力不足に関して御発言いただきましたので、書きぶりを追記できればと思っております。また、古関委員から追記についてご提案がありました早期実用化に向けた支援に関して、一例ですが、踏切の監視カメラから AI 画像解析で異常を検知するような踏切安全対策について、来年度から補助のメニューとして追加すべく予算要求をしておるところでございますので、そういった文言を追加していただければと思います。以上です。

○山崎参事官

ありがとうございました。海上保安庁海上交通企画室いかがでしょうか。

○海上保安庁 花野海上交通企画室長

海上保安庁交通部です。先ほど伊藤委員から海上交通の安全の目標について御質問いただきました。近年の船舶事故隻数の変化でございますが、第 9 次、第 10 次そして現行の第 11 次と 5 年単位で見ますと、それぞれ約 1 割減の推移となっているため、次期の第 12 次計画では少なくともこの傾向を継続したく、約 1 割削減を目指す目標とさせていただきます。

もう 1 点、救助率の部分でございますが、救助率が高い数値を示しますと、死者・行方不明者も少なくなる傾向に着目しております。第 7 次、第 8 次までは死者・行方不明者数を年間 200 人程度未満といった目標を立てていたのですが、ひとたびの海難の規模次第で死者・行方不明者数が大きく左右される状況でございましたので、第 9 次以降は要救助者の救助率に着目して目標設定させていただきます。

○赤羽座長

ありがとうございました。まだ時間がありますので、最初の御発言で言い残したことがあるという方、あるいは関係省庁からの御回答を聞いたうえで、もう一言発言されたいという方がいらっしゃいましたら、何人くらいいるかを把握したいので、オンラインの方も含めて発言したい方は手を挙げてください。はい、ありがとうございました。それではまた 3 分をめぐりよろしくお願いいたします。それでは岩貞委員からどうぞ。

○岩貞委員

ありがとうございます。先ほど竹脇委員が指摘されたドクターヘリに関して整備士不足は深刻な問題と思っております。ただドクターヘリの整備士の場合は、ただ整備すればいいというわけではなく、地上の救急隊、消防隊と無線連絡をしたり、もっと大変なのはひどい外傷を受けた患者さんを運ぶ現場に居合わせたりすることです。精神的にも非常に厳しい役割なので担い手が本当にいないということです。もう一つは、運航会社が整備士の

育成を担っているわけですが、燃料の高騰などもあり、いま運航会社のドクターヘリ事業は赤字です。92 ページにドクターヘリを配備と簡単に書かれていますけれども、配備できるように体制を整えるなり金銭的補助を出すなり、やはり何かしらの手当が必要だと思っています。また、ドクターヘリだけではなく、ドクターカーとかドクターバイクなどもありますので、そういったものもちょっと幅広に書いていただけるといいかなと思います。

もう1点は「Live119」です。これ確かに効果が出ているんですけども、昨今の中高生にインタビューをしたところ、119 番通報で人と話をするのが嫌だという子がいます。そうした場合に何がいいのかというと、チャットです。もう恋人とも親友ともチャットでやり取りをしていて、電話での会話が本当に嫌だと。それが嫌なので119 番通報もしたくないということもたちがいますので、そういったことも含めてもう少しいろんな方法を考えたいなと思っています。特に「Live119」の場合は、通信を自分の携帯で負担しなければいけないので、「Live119」で自分の月間通信分がなくなってしまうのも嫌だという声もありますので、そういったネガティブな声も受けとめたうえで「Live119」の活用を考えていただきたいと思います。以上です。

○赤羽座長

急で申し訳ないですが、守谷委員、いまの御発言に関して何か補足していただくことありますか。

○守谷委員

確かにドクターヘリは運行できない地域があり非常に問題になっております。操縦士の成り手がいないという状況もなかなか解消しないのではないかと感じています。また、日本ではすでにドクターカーが200 台以上は入っておりますので、ドクターヘリだけではなくを強調していただくのも大切だと思います。

さらには救急に関する医療情報に関しては、話のヤロ取りをするのではなく、チャット機能を行うという話が岩貞委員から出ました。その通りで、例えば、症状に対する緊急度を電話で判断する方法として「#7119」というシステムがありますけれども、それ以外にも、AI 救急相談と言って、AI を使って緊急度を判定するものも出てきております。コミュニケーションを取らなくても利用可能なこの方法ですと、若い方は使いやすいという話があります。ありがとうございます。

○赤羽座長

ありがとうございます。それでは竹脇委員どうぞ。

○竹脇委員

よろしくお願いします。トライクの件ですけれども、先ほど事故発生の状況を見てということをおっしゃったと思いますけれども、実際問題としてヘルメットもかぶっていない、シートベルトも着用していないということで、事故を起こしたら完全に跳ね飛ばされて死亡事故につながります。自己責任としてシートベルトをつけたりヘルメットをかぶったりしている方もおられますけれども、やはり完全に法整備として指定いただいたらいいのかなと思います。そうでないともどもたちに教える際にですね、結局大人がシートベルトやヘルメットもしないで堂々と高速道路に乗っている状況というのはおかしいのではないかなと思っておりますので、早急に対応していただきたいなと思っております。以上です。

○赤羽座長

ありがとうございました。今のやり取りを聞いているうちに発言したくなってきた方いらっしゃいますでしょうか。はい、田村道雄委員どうぞ

○田村（道）委員

先ほど座長から目標設定って話あったんですけれども、かなり難しいことだというのは重々承知したうえでお話するんですが、例えば先日うちの地元の警察署で死亡事故ゼロが180日になったんですね。通常は県庁所在地なので3ヵ月続けばいいぐらいなんですよ。これが確率的な揺らぎなのかどうかわかりませんが、どういう状況で事故があって結局どれぐらい発生したのか。例えばコロナのとき事故が減りましたみたいな話で言うと、人の動きがこれぐらいだから事故が増えて死者が増えてというような、その辺りの捉え方がもうちょっと進んでくると、何らかの要素に相関するのであれば、そこに対する対策は何かというやり方ができる。誰もわからないまま下げ止まってるといっているのは前回も書かれていて、「どうして起きているのか」を調べる取組をやってもいいのかなって。どこかの大学で研究されてるかもしれないけれども、なぜ減ってるかわからないんですよ。ちょっと解明するような取組をどこかでしていただければなというのは感じています。

○赤羽座長

ありがとうございました。少し私から補足させていただくと、先ほども申し上げた通り、下げ止まりが始まってから、まだそんなに時間が経っていないものですから、この傾向が続くのかあるいは元の減少傾向に戻るのかを見極めること自体が、例えば統計的分析でも難しい状況なのです。ですからもう少し時間が必要でしょう。ただし、ただ待っているわけではなく、その間にもデータの分析を進めることが必要だと私は理解しています。

それでは二回目、関係省庁からいまの御発言に関して御回答いただくことができるようでしたらお願いしたいと思っておりますがいかがでしょうか。

○山崎参事官

内閣府からいまの御発言につきまして、EBPMの推進は全体的に道路交通だけの話ではないので6ページで書く形で考えております。あと今回1,900人とした目標の根拠となるデータは令和5年までであり、令和6年、そして今年も入っておりませんので、まさに赤羽座長がおっしゃる通り時間が必要なものですから、その辺りを踏まえて今後、次の計画を目指しながら考えていくような形になるかと思えます。以上です。

関係省庁から何か追加で発言ありますでしょうか。先ほど消防庁関係の御意見が岩貞委員、守谷委員から出ておりますので、よろしければ消防庁コメントいただけますでしょうか。

○消防庁 竹田課長補佐

消防庁でございます。岩貞委員から「Live119」についての御意見をいただきました。利用者ご自身の携帯を使わないといけない、そして実際にやり取りする方法についても、特に若い世代の皆さんは人と話すのが苦手という御意見だったと承知しております。

「Live119」は民間事業者が提供するサービスでございますけれども、いま全国のおよそ4分の1の消防本部で導入いただいており、人口カバー率は日本の総人口の半分近くとなっていると承知しております。実際に利用いただく方のニーズに応じてどういった対応ができるのか、民間事業者の取組ですのでなかなか強くというわけにはいきませんが、ご指摘いただきました内容の御意見があった旨共有させていただければと思います。ありがとうございます。

○山崎参事官

ありがとうございました。

警察庁いくつかありましたのでコメントお願いできますか。

○警察庁 牧交通安全企画官

警察庁でございます。トライクの件がございましたけれども、当庁だけで対応できるものも含め、関係省庁ともいろいろ相談させていただきながら検討して参りたいと考えてございます。

それからデータがどういった状況で下げ止まりになっているのかは、まさに赤羽座長がおっしゃられた後でございますけれども、我々としても高齢者が増えている状況の中で、高齢者の歩行中や運転中の事故がなかなか減らない状況といった辺りまでは認識しているところであり、他にもどのような要因があるのかは、引き続き詳細に分析して参りたいと思っております。以上でございます。

○赤羽座長

ありがとうございました。皆さんの御協力のおかげで、3サイクルくらいやり取りを回せました。それではこれで本日予定された議事は全て終了したということで、進行を事務局にお返しいたします。

○山崎参事官

赤羽座長、そして委員の皆さま方ありがとうございました。今後の予定につきましては、本日の御意見を踏まえた第12次交通安全基本計画中間案について、今年中に実施予定のパブリックコメントや公聴会において、広く国民の皆さまから御意見を伺う予定です。

なお、本日の御意見を踏まえて修正を加えた中間案の案につきましては、パブリックコメントに付す前に座長を始め、委員の皆さま方にメールにて御確認いただく予定です。そのうえで最終的にパブリックコメントに付す中間案につきましては、座長に御確認いただく形で進めたいと思っておりますがいかがでしょうか。

(一同異議なし)

異議なしとのことありがとうございます。それではパブリックコメントに付す中間案につきましては座長に一任とさせていただきます。短時間の照会になることが想定されますので、何卒よろしくお願い申し上げます。また、公聴会には内閣府からお願いして、赤羽座長と古笛委員に御臨席いただく予定です。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日の議事につきましては議事要旨を作成し、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おいて公開いたします。また、議事録につきましては作成後、各専門委員の皆さまに御確認いただき、次回の専門委員会会議でお諮りしたうえで内閣府のホームページで公開いたします。次回の第5回専門委員会会議の日程でございますが、1月の下旬頃の開催で調整させていただきたいと考えております。皆様お忙しい中大変恐縮ですが御出席いただけますよう、よろしくお願い申し上げます。こちらとしても日程決まり次第御連絡差し上げたいと思っております。それでは以上で、第4回中央交通安全対策会議専門委員会会議を終了いたします。本日は御多忙の中にも関わらず長時間にわたりまして御議論いただき、誠にありがとうございました。オンラインで御出席の先生方もどうもありがとうございました。これをもちまして閉会といたします。