

中央交通安全対策会議専門委員会議(第4回)(令和7年9月22日開催)における
資料4「第12次交通安全基本計画(中間案)」に対する意見及び対応等一覧表(専門委員)

資料5

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							専門委員名	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
1	第1部	第1章	第2節	I	道路交通事故の見直し	-	P14	赤羽座長	11ページの図を見ると、死者数は下げ止まりの状態になっている。また、今年については、今日時点の死者数は前年同月日と比べると、5%以上の減少になっているが、9月中だけで見ると、前年同月と比べると増加している、この先どのように推移するのか分からない。そのため、死者数の予測については、近年下げ止まり状態で推移しているが、現時点で今後を見通すことが難しいので、この予測値の取扱いは、従前よりも注意を要すること、第12次計画でもその推移を注視し、必要な場合は対応を検討する必要があることについて付言してはどうか。	委員の御指摘を踏まえ、第1部 第1章 第2節 I「2 道路交通事故の見直し」において、「道路を取り巻く状況は、社会経済情勢の動向に伴い今後複雑に変化する」と見込まれる。令和3年から6年にかけては、交通事故死者数等が横ばいで推移している。この要因として、当該期間の新型コロナウイルス感染症の感染拡大や、5類感染症への移行による広範囲な影響等も想定され、今後の見直しについては予断を許さない状況である。したがって、継続的に推移を注視、分析し、変化に即応した施策立案、見直しを推進していく。」と修正・追記したい。【内閣府】
2	-	-	-	-	横断的に重要な事項	6	P6	森本委員	「知見の共有」について、「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、互いにかわっていく視点も重要であり、国際的な連携や協力を推進する」とあるが、「いかしていく視点も重要であり」という表現だと弱いので、「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」というような表記に変更していただきたい。	委員の御指摘を踏まえ、計画の基本理念 3「(6) 知見の共有」において、「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相互に発展させるとともに、国際的な関係機関等と連携・協力を通じて、交通事故のない社会の実現に貢献する。」と修正・追記したい。【内閣府】
3	第1部	第1章	第3節	II	研究開発及び調査研究の充実	-	P98	森本委員	「研究開発及び調査研究の充実」において、「交通の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を図る」とあるが、ここに交通安全を専門に取り組んでいる「学術団体」を追記していただきたい。	委員の御指摘を踏まえ、第1部 第1章 第3節 II「8 研究開発及び調査研究の充実」において、「さらに、交通の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、学術団体等との緊密な連携を図る。」と修正・追記したい。【内閣府】
4	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	1	P79	中井委員	アルコールインターロックの後付け機構やISA(Intelligent Speed Adapter/Assistant)の導入について中間案に記載できないか。	委員の御指摘を踏まえ、第1部 第1章 第3節 II 車両の安全性の確保(1)「イ 近年の交通事故実態を踏まえた先進安全自動車(ASV)の開発・普及推進」において、「例えば、速度制限の超過や飲酒運転の対策として、道路標識注意喚起装置や後付けを含めたアルコール・インターロックの普及促進を図る。」と追記したい。 なお、アルコールインターロックの後付け機構については、増加する車両コストの負担を違反をしていないユーザーにも強いることとなるため義務化は困難だが、後付け可能な車両も販売されているところ、引き続き後付けを含むアルコールインターロックの普及に努めてまいりたい。 ISAについても、コストの課題から全ての車両に搭載を義務づけることは困難だが、国際的な基準の議論も踏まえながら、道路標識注意喚起装置の普及を図ってまいりたい。【国土交通省】
5	第1部	第1章	第3節	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	7	P25	田村(道)委員	外国人の交通安全対策の推進について、日本の交通ルールやマナーの理解を徹底させる取組の強化とあるが、他の視点で「歩行者の安全確保のための意識変容」があるので、外国人に対しても意識変容を求めるべきではないか。	委員の御指摘を踏まえ、第1部 第1章 第3節 I「(7) 外国人の交通安全対策の推進」において、「～(略)～外国人が我が国において自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させ、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する必要がある。～(略)～加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進して、交通安全への意識変容を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。～(略)～」と修正・追記したい。【内閣府・警察庁】

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							専門委員名	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
6	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	1	P56	田村(道)委員	外国人運転者に対する施策に意識啓発に関する記述が無いと思われるので、そこに対する対応を加えていただきたい。	第1部 第1章 第3節 II 2(1)「ク 外国人に対する交通安全教育等の推進」において、「多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進する」、「雇用者や関係機関等による交通安全対策を充実」、「自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、日本の交通ルール等を理解・徹底させる」等と記載しており、このような取組を通じて、外国人運転者の意識啓発を推進してまいりたい。【警察庁】
7	第1部	第1章	第3節	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	5	P23	田村(道)委員	特定小型原動機付自転車の歩道走行は、最高速度が6km/hに規制されているが、これはおそらく日本だけだと思う。実際に事故も起きており、歩行者の安全確保と矛盾していると思うので、法改正できないか。	いわゆる電動キックボードについては、各国・州によって交通ルール等の在り方が様々であるが、例えばイタリアでは自転車の走行が認められた歩行者専用エリアも走行可能であると承知をしている。従来の道路交通法においても、性能上の最高速度が時速6キロメートル以下であることなどの基準を満たす身体障害者用の電動車椅子について歩道を通行することができることとされていること等を踏まえ、日本の実情に応じた交通ルールを定めている。 なお、特定小型原動機付自転車については、車道通行が原則であり、普通自転車歩道通行可の道路標識が設置されている場合等に限り、例外的に、特例特定小型原動機付自転車として時速6キロメートル以下での歩道通行を認めているところ。引き続き、特定小型原動機付自転車の交通ルールの遵守を図ってまいりたい。【警察庁】
				II	交通安全思想の普及徹底	3	P63			
8	第1部	第1章	第3節	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	5	P23	田村(道)委員	特定小型原付の対応に書かれている電動車いすの時速6キロメートルと特定小型原付の時速6キロメートルは、自分で切り替え可能であり、構造上法の順守は使用者の意識に依存する点で大きく違うものであり、同列に扱うのはおかしいと考える。時速6キロメートルを根拠に歩道通行を認めるのであれば時速6キロメートルを構造的に超えられないものとしないと整合性に欠けると言わざるを得ない。産業振興を人命に対して優先させる考えについては、少なくとも交通安全に携わる立場の人間には抵抗していただきたい。	現在、特定小型原動機付自転車については、構造上、時速6キロメートルを超えないモードにした場合は、交通規制により歩道通行が認められている歩道に限り、通行することができる。 これに該当しない場合は、歩道の通行はできないことについて、ルールの周知と違反に対する指導取締りの強化をしてまいりたい。【警察庁】
				II	交通安全思想の普及徹底	3	P63			
9	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	15	P48	竹脇委員	大雪の際に歩道の除雪ができていなかったため、車道を通行していたシニアカーが後方から追突された死亡事故があったので、除雪や融雪設備の整備に費用を補填していただきたい。	第1部 第1章 第3節 II 1(15)「オ 地域に応じた安全の確保」において、「冬期の安全な道路交通を確保するために、集中的な除雪作業、交差点等における消融雪施設等の整備を推進する」旨記載しており、引き続き、除雪や消融雪施設等の整備推進や関係者と連携した予算支援をしてまいりたい。【国土交通省】

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							専門委員名	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
10	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	3	P61・62	竹脇委員	<p>トライクについて、ヘルメットやシートベルトを着用しなくてもいいため、事故時に重大な被害につながる危険性がある。現状では高速道路も走行できるようになっているので、安全確保のためにも、ヘルメットやシートベルトの着用を義務化する法整備を早急に進めるべきではないか。</p>	<p>いわゆる「トライク」のうち、四輪車に近い特性を持つものについては、道路交通法上、「普通自動車」と整理し、その運転者に対しては、一般的な四輪車と同様に、保安基準の規定により座席ベルトを備えなければならないとされている場合に座席ベルトの装着を義務づけている。</p> <p>また、いわゆる「トライク」のうち、二輪車に近い特性を持つものについては、道路交通法上、「普通自動二輪車」や「原動機付自転車」と整理し、その運転者に対しては、一般的な二輪車と同様にヘルメットの使用を義務づけている。</p> <p>このように、道路交通法では、いわゆる「トライク」について、最高速度や走行特性に応じて車両区分を整理した上で、車両区分に応じて交通事故による死傷の防止又は被害の軽減の観点から必要な遵守事項を運転者に対して課しているところであり、こうした整理は妥当である。【警察庁】</p> <p>トライクは、側車付二輪自動車等に区分されるため、車両へのシートベルトの装備を義務づけてはいない。【国土交通省】</p>
11	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	救助・救急活動の充実	2	P92	竹脇委員	<p>関西圏では、ドクターヘリの整備士が足りない状況であるので、派遣していただきたい。</p>	<p>ドクターヘリ事業を担ううちの1社において、整備士が不足していると認識しておりますので、その詳細について精査し、ドクターヘリ事業の継続に必要な支援について関係機関と連携のうえ進めてまいりたい。【厚生労働省】</p> <p>ドクターヘリに限らない航空整備士全般の、高齢化に伴う大量退職や今後の航空需要の増加を見据えた整備士の養成・確保については、第3部第3節Ⅱ2「(1) 安全な運航の確保等に係る乗員資格基準や運航基準等の整備」に記載のとおり、引き続き、安全確保を前提に、リソースの有効活用や養成・業務の効率化、裾野拡大の各視点での対策等、整備士の養成・確保に向けた取組を推進してまいりたい。【国土交通省】</p>
	第3部	-	第3節	Ⅱ	航空機の安全な運航の確保	1	P143			
12	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	-	P51	岩貞委員	<p>全省庁が一体となって、伝えるべき層を洗い出し、正確で最新の同じ情報を伝えるために、どの省庁がどの層を担当して、交通安全教育やインターネットなど、どのような手段で取り組んでいくのか、構造的かつ戦略的な設計図を作れないか。</p> <p>また、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あるので、交通安全基本計画の道路交通安全に係る8つの対策の柱に加えて、「情報提供手段の準備」を入れられないか。</p>	<p>委員の御指摘のように、伝えるべき方に正確で最新の情報を伝えることは重要であると考えており、第1部第1章第3節Ⅱ「2 交通安全思想の普及徹底」において、「交通安全教育・普及啓発活動については、本計画に基づき、関係省庁、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性をいかし、互いに連携をとりながら効率的・効果的に情報発信するとともに地域が一体となった活動が推進されるよう促す。特にインターネット上の情報については、正確性と最新性に留意し、情報提供者は適切な更新や管理に努める。」と修正・追記したい。</p> <p>また、「手段の整備」については、第1部第1章第3節Ⅱ「2 交通安全思想の普及徹底」に包含されているものと考えているところ、委員の御指摘のとおり、交通安全対策の実施や国民の法令遵守には、正しい情報の伝達が前提となることから、効率的・効果的な情報提供に取り組んでまいりたい。【内閣府】</p>

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							専門委員名	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
13	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	3	P64	岩貞委員	第12次交通安全基本計画中間案(案)p64 (ア)効果的な広報の実施 「インターネット、SNS」という記述がありますが、SNSは、インターネットに含まれます。 「SNSを含めたインターネット」としてはどうでしょうか。 また、雑誌やポスターといった媒体も、入れてください。	委員の御指摘を踏まえ、第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 (3)カ「(ア)効果的な広報の実施」において、「交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、雑誌、ポスター、SNSを含めたインターネット、街頭ビジョン等のあらゆる広報媒体～(略)～次の方針により行う。」と追記・修正したい。 【内閣府・警察庁・文部科学省】
14	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	3	P62	岩貞委員	チャイルドシートについて、妊婦向けアプリを作るとあるが、継続していけるものなのか。作って終わりになるのではないか。	令和4年より、株式会社エバーセンスが提供する、妊娠から出産まで妊婦向けの情報提供を目的としたアプリ「ninaru」において、自動車アセスメントの中で実施しているチャイルドシートの評価結果を掲載しており、妊婦向けアプリを新たに作成するものではない。また、自動車アセスメントの評価については、自動車事故対策機構(NASVA)において実施されており、NASVAのホームページにおいて評価結果が公表されている。 引き続き、民間の協力を得ながらチャイルドシートに関する情報の効果的な情報発信に努めていくとともに、NASVAにおいて情報公開を行ってまいりたい。【国土交通省】
15	第1部	第1章	第3節	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	4	P23	井料委員	自転車の走行空間を設ける、又は自転車道を設けることで、自転車の安全確保を行う旨書かれているが、実態としては、今の道路の中で、自転車道を確保することは困難な状況である。このため、自動車の規制速度の引き下げや、車道における自転車の走行空間を矢羽根で示すといった形で自転車の走行空間を確保するよう施策を見直してもいいのではないか。	第1部 第1章 第3節 I 「(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備」において、車線幅員の見直しなど、歩道だけでなく車道も含めた道路空間の再配分による自転車通行空間の確保について記載しており、引き続き、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備の推進に取り組んでまいりたい。 また、自転車の安全確保については、第1部 第1章 第3節 Ⅱ 1 「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備」において、自転車の視点も踏まえた安全対策を行うこととしている。【警察庁・国土交通省】
				Ⅱ	道路交通環境の整備	1	P31			
16	-	-	-	-	横断的に重要な事項	5	P6	二村委員	EBPMの推進について、他の委員がこれからはデータドリブンで取り組んでいくことの重要性を強調していたので、現在の記述よりも内容を厚くできないか。	委員の御指摘を踏まえ、計画の基本理念 3 「(5) EBPMの推進」において、「交通安全に関わる施策の実施に当たっては、可能な限りEBPMを推進するべく、諸対策の効果を客観的に分析した事後評価結果を蓄積し、それに基づく事前評価システムを対策立案に活用する必要がある。EBPMの取組を強化するため、具体的には、交通安全に関する研究開発や調査研究の充実等も含めて、その基盤となる各種データや統計の整備・改善に努め、多角的にデータや統計を収集し、各施策の効果を投入資源、アウトプット(中間結果)及びアウトカム(最終成果)の関係を把握した上で検証し、より効果的な施策を目指す。」と修正・追記したい。【内閣府】

整理 番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							専門委員名	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当 ページ			
17	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	安全運転の確保	5	P73	二村委員・古関委員	交通分野では、労働力不足やコスト削減のための職員削減が進み、サービス提供側の環境が厳しくなっている。そうした状況でも、安全性の向上を引き続き重視する旨を盛り込むことで、事業者に安心感を与えることができるのではないか。	委員の御指摘については、第1部 第1章 第3節 Ⅱ 3(5)「エ 少子超高齢化社会における交通事故の防止対策」において記載しており、労働力不足に対する取組みにおいても、運転業務における安全運行が確実に実行されるための方策を講じてまいりたい。【国土交通省】
	第1部	第2章	第2節	Ⅱ	研究及び技術開発の充実	-	P109			委員の御指摘を踏まえ、第1部 第2章 第2節 Ⅱ「8 研究及び技術開発の充実」において、冒頭に「鉄道業界における人手不足も踏まえた」と追記したい。【国土交通省】
	第2部	-	第2節	Ⅱ	船舶の安全性の確保	1	P128			委員の御指摘を踏まえ、第2部 第2節 Ⅱ「(1) 船舶の安全基準等の整備」において、「船員労働環境改善」を追記したい。【国土交通省】
	第3部	-	第3節	Ⅱ	航空機の安全な運航の確保	1	P143			労働力不足の状況等における安全性の確保については、第3部 第3節 Ⅱ 2「(1)安全な運航の確保等に係る乗員資格基準や運航基準等の整備」に含まれているものと考えているため、原文維持とさせていただきたいが、委員の御指摘のとおり、引き続き、安全確保を前提に、リソースの有効活用や養成・業務の効率化、裾野拡大の各視点での対策等、操縦士・整備士の養成・確保に向けた取組を推進してまいりたい。【国土交通省】
18	第1部	第2章	第2節	Ⅱ	研究及び技術開発の充実	-	P109	二村委員	鉄道や海運に関して、先進技術の活用を行うことを盛り込んではどうか。	委員の御指摘を踏まえ、第1部 第2章 第2節 Ⅱ「8 研究及び技術開発の充実」において、「また、開発された成果について、補助制度を活用しつつ実用化を図る。」と追記したい。【国土交通省】
	第2部	-	第2節	Ⅱ	船舶の安全な運航の確保	8	P128			委員の御指摘については、第2部 第2節 Ⅱ 3「(8) 新技術の導入促進」において、すでに盛り込まれている。
					船舶の安全性の確保	1	P128			また、第2部 第2節 Ⅱ 4「(1) 船舶の安全基準等の整備」において、先進技術のひとつである自動運航船の商用運航の実現を目指した取組を進めることとしており、この点でも委員の御指摘については、すでに盛り込まれている。 このため、原文維持としたい。【国土交通省】
19	第2部	-	第1節	I	-	-	P117・118	伊藤委員	海上交通においても、道路交通と同様に事故件数の下げ止まりが見られ、中間案では事故隻数の1割削減を目標としているが、運航隻数の減少等、環境の変化を踏まえ、目標の妥当性を改めて検討すべきではないか。運航隻数が減っているにもかかわらず下げ止まりが続く場合は、別の課題がある可能性も含めて丁寧に分析すべきである。	近年の船舶事故隻数について、第9次、第10次、そして、現行の第11次と5年単位で見ると、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割削減を目指すとの目標を掲げ、各施策に取り組んでまいりたい。【国土交通省・海上保安庁】

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							専門委員名	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
20	第2部	-	第2節	I	人命救助体制及び自己救命対策の強化	-	P121	伊藤委員	海難事故における死者・行方不明者の減少を目指す中で、「救助率95%以上」という目標が掲げられているが、実際には死者・行方不明者の数そのものを減らすことが目標として重要ではないか。	委員の御指摘については、第2部 第2節 I「4 人命救助体制及び自己救命対策の強化」に記載のとおり、海上保安庁は、海難が発生した場合に乗船者等の迅速かつ的確な捜索・救助活動を実施することが、海難事故における死者・行方不明者数の減少に繋がると考えている。死者・行方不明者数は、発生する海難の規模や頻度によって年々変化するものであり、実際に第8次計画までは、死者・行方不明者数を数値目標としていたが、発生する海難の規模によって数値が大きく振れてしまうことから、救助率という言葉で定義し、目標値にしている経緯がある。救助率は全ての海難事故者数のうち、生存救助した人数の割合となるため、救助率が上がることはつまり、死者・行方不明者数の減少を表している。海上保安庁では救助率向上の施策として、同節 II 5(1)「ウ ライフジャケット着用率の向上」及び同節 II「7 救助・救急活動の充実」において記載している、ライフジャケット着用推進等の自己救命対策の強化の推進、人命救助体制の充実・強化を図っており、今後も救助率の向上を目指してまいりたい。【海上保安庁】
	第2部	-	第2節	II	小型船舶等の安全対策の充実	1	P130			
	第2部	-	第2節	II	救助・救急活動の充実	-	P132			
21	第2部	-	第1節	I	-	-	P116	伊藤委員	<p>P116の「目標」に関して、本質的な安全上の目標は救助率95%以上ではなく、死者・行方不明者の減少である旨をコメントさせていただいておりました。</p> <p>対応のご説明として、経緯をお示し頂きましたが、数値が振れることで目標を変更することは全くの本末転倒ですので、平均化等(もしくは単位あたり数など)により対応することがよろしいのではないのでしょうか。仮に未達となったとしても、その大きな原因に取り組むことが重要と考えております。</p> <p>まだ具体的な変更案を示しておりませんでしたので、以下の通り提示いたします。ご検討ください。</p> <p>2の③ 現行文： 海難における死者・行方不明者を減少させるためには、高い救助率を維持確保することが重要であることから、救助率95%以上とする。</p> <p>変更案： 海難における死者・行方不明者を令和●年度～●年度の平均数よりも減少させる。その実現のためには高い救助率を維持確保することが重要であることから、救助率95%以上をめざす。</p> <p>なお、実際には、死者・行方不明者の減少は「10の柱」にある他の事項とも組み合わせて達成すべきものであるため、二文目の記載は不要と考えております</p>	委員の御指摘のとおり、海難による死者・行方不明者数を減少させることこそが第12次交通安全基本計画の基本理念であると承知している。そのうえで、目標の設定に際しては、委員に御提案いただいたような死者・行方不明者数に関する目標を設定することも考えられるが、当庁としては、基本理念を実現するため、死者・行方不明者が発生する原因別に目標を設定し、講じる施策の効果を分析することが重要であると考えている。道路交通や鉄道交通の分野では、単に死者数(及び重傷者数)に関する目標が設定されているところであるが、海上交通の分野においては、講じる施策の効果を的確に捕捉するべく、3つの独立した目標を設定したいと考えている。 <p>まず、海難による死者・行方不明者数を減少させるためには、①海難を未然に防止することで、海難により発生する要救助者を減少させること、②海難により発生した要救助者をなるべく多く救助すること、が必要である。①に資する目標として、中間案に記載のとおり、「船舶事故隻数の減少」及び「大規模な船舶事故の発生数ゼロ」を掲げさせていただいており、政府全体で海難を未然に防止するための取組を継続することとしているが、海難による死者・行方不明者を減少させるためには海難発生後の対応も重要であることから、②に資する目標として「救助率95%以上」の目標を設定させていただいているところ。</p> <p>救助率の定義は、「要救助者に対する救助成功者の割合」としており、「救助率95%」以上は「要救助者に対する死者・行方不明者の割合を5%以下にする」と同義であるので、中間案に記載の3つの目標を組み合わせることで計画の基本理念を実現することができると考えている。【海上保安庁】</p>

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							専門委員名	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
22	第2部	-	第2節	II	船舶の安全性の確保	1	P128	伊藤委員	<p>少子高齢化の影響により、人材が減少し、運航の維持が困難になっている状況の中で、自動運航技術が重要な役割を果たすと考えられる。完全な無人運航ではなく、省力化を目的とした運航支援の活用が少なくとも当面の間、重要な役割を果たすと考えられるので、そういった支援をどのように取り入れていくか考えるべきではないか。</p>	<p>第2部 第2節 II「4「(1) 船舶の安全基準等の整備」において、自動運航船の商用運航の実現を目指した取組を進めることとしているが、その目的のひとつには労働環境の改善が含まれるため、委員が御指摘の省力化を目的とした運航支援の商船への取り入れについては、中間案にすでに盛り込まれている。</p> <p>しかし、当該目的が明記されているわけではないため、御指摘を踏まえ、自動運航船の目的に「船員労働環境改善」が含まれることを明記したい。【国土交通省】</p>
23	第2部	-	第2節	II	海上交通環境の整備	-	P122~125	伊藤委員	<p>運航支援機能を有した船が運航していくことを前提に、海域整備や海域の管理者がどのようにそういった船と関わっていくのかも重要になるのではないかと。また、小型船舶を扱う方がそうした機能を使うように機能開発について、国の支援が今後必要になるのではないかと。</p>	<p>運航支援機能に限らず、船舶に新たに付加された機能を安全かつ有効に活用するためには、委員が御指摘の海域の管理者を始め、関係者の理解や適切な関与が重要であると認識している。このため、これまで交通安全基本計画には明記されていないが、新たな機能について技術基準を策定するなどにより導入環境を整備する場合には、関係者から意見を聴取する場を設けるなど関係者の適切な関与を確保しているところであり、引き続き関係者の適切な関与を確保してまいりたい。</p> <p>また、第2部 第2節 II「3「(8) 新技術の導入促進」において、労働環境改善・生産性向上に資する技術開発への支援については、すでに記載している。【国土交通省】</p>
				II	船舶の安全な運航の確保	8	P128			
24	第3部	-	第3節	II	航空機の安全な運航の確保	1	P143	土屋委員	<p>日本では航空需要の増加に伴い、パイロット不足になっている。ICAOでは定年延長の議論も進められており、日本でもベテランパイロットの活用について検討すべきではないか。</p> <p>また、新人パイロットの養成について、訓練が円滑に進んでいない現状があるので、この点について取組が必要ではないか。</p>	<p>労働力不足の状況等における安全性の確保については、第3部 第3節 II 2「(1) 安全な運航の確保等に係る乗員資格基準や運航基準等の整備」に含まれているものと考えているため、原文維持とさせていただきたいが、委員の御指摘のとおり、引き続き、安全確保を前提に、リソースの有効活用や養成・業務の効率化、裾野拡大の各視点での対策等、操縦士・整備士の養成・確保に向けた取組を推進してまいりたい。【国土交通省】</p>
25	第1部	第1章	第3節	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	2	P21・22	守谷委員	<p>6歳未満のこどもの交通事故死を減らすためには、チャイルドシートの使用に関わる法整備の迅速な対応が必要なため、「急務である」といった表現を加えるべきではないか。</p>	<p>道路交通法において、チャイルドシートの使用義務の対象を拡大することについては、国民に新たな義務を課すこととなる中、単に法制度上の使用義務の対象を拡大したとしても、体格に合ったチャイルドシートを使用しなければ効果がなくなることから、まずは広報啓発により、体格に合わせたチャイルドシートの使用を定着させていく必要がある。</p> <p>このため、原文維持としたい。【警察庁】</p>
				II	交通安全思想の普及徹底	3	P62			
26	第1部	第1章	第3節	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	2	P21・22	守谷委員	<p>整理番号25のコメント拝見しました。道路交通法の理解、普及及びその実践を呼びかけていく。といった内容を入れていただけないでしょうか。</p> <p>チャイルドシートの定着化とありますが、定着化できていないからこどもの死亡者が存在するわけです。こどもの事故に関する問題は丁寧にしておく必要があると思います。</p>	<p>委員の御指摘を踏まえ、第1部 第1章 第3節 II 2 (3) エ「(オ) 児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底」において、「～(略)～チャイルドシートを使用させることが望ましいこと等について、広報啓発を強化し、～(略)～」の部分で、「～(略)～チャイルドシートを使用させることが望ましいこと等についての理解、普及及びその実践を呼び掛けるなど、広報啓発を強化し、～(略)～」と追記・修正したい。【警察庁】</p>
				II	交通安全思想の普及徹底	3	P62			

整理 番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							専門委員名	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該当 ページ			
27	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	3	P63	畑中委員	特定小型原動機付自転車について、自転車型で、かなりの馬力で安定して走行できるものが合法になっていて、車道しか走行できないにもかかわらず、利用者がルールを混同して歩道を走行し、危険な状況が生じている。世界的には電動キックボードは歩道走行禁止や中止の方向に動いているので、日本でも制度の見直しが必要ではないか。	いわゆる電動キックボードについては、各国・州によって交通ルール等の在り方が様々であるが、例えばイタリアでは自転車の走行が認められた歩行者専用エリアも走行可能であると承知をしている。従来の道路交通法においても、性能上の最高速度が時速6キロメートル以下であることなどの基準を満たす身体障害者用の電動車椅子について歩道を通行することができることとされていること等を踏まえ、日本の実情に応じた交通ルールを定めている。 なお、特定小型原動機付自転車については、車道通行が原則であり、普通自転車歩道通行可の道路標識が設置されている場合等に限り、例外的に、特例特定小型原動機付自転車として時速6キロメートル以下の歩道通行を認めているところ。引き続き、特定小型原動機付自転車の交通ルールの遵守を図ってまいりたい。【警察庁】
28	第1部	第1章	第3節	Ⅰ	今後の道路交通安全対策を考える視点	4	P22・23	畑中委員	自転車の通行空間の整備について、道路空間の再配分が難しい中で、自転車が車道を走行するには、自動車のドライバー側の理解も必要であり、何か盛り込めないか。	委員の御指摘を踏まえ、第1部 第1章 第3節 Ⅰ「(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備」において、「～(略)～自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。」の後に、「また、自動車の運転者に対しても、令和8年4月から適用される自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図る。」と追記したい。【警察庁】
29	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	3	P59	畑中委員	自転車に子どもが同乗した状態で転倒すると、子どもが投げ出されるため、シートベルト着用について、より強い表現で記載できないか。	第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 (3) ウ「(ア)自転車の安全対策の強化」において、「～(略)～幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する」と記載しており、意見内容に係る安全対策を強化することとしている。これを踏まえ、交通安全教育等の実施に当たっては、より一層のこどもの安全確保に向けて、幼児用座席におけるシートベルト着用の重要性や非着用時の危険性について周知し、シートベルト着用を呼びかけてまいりたい。【警察庁】

整理 番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							専門委員名	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該 当 ペ ー ジ			
30	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想 の普及徹底	1	P51～ 54	畑中委員	<p>子どもに対する交通安全教育の内容が現行の計画と同じなので、もう少し踏み込んで教員が交通ルールを指導できるキットを作るなど、交通安全教育の効果が出るようなものを記載できないか。そうした教育を通じて、将来的に社会の安全を支える人材が増えていくのではないか。</p>	<p>第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 (1)「ア 幼児に対する交通安全教育の推進」において、「指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する」と記載しており、効果的な教材・教具の整備に取り組んでまいりたい。【こども家庭庁】</p> <p>第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 (1)「イ 小学生に対する交通安全教育の推進」、「ウ 中学生に対する交通安全教育の推進」、「エ 高校生に対する交通安全教育の推進」において、「自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布する」と記載しており、全ての新1年生に対して、教職員向けの活用ポイントも同封する形で、通学の安全対策に関するリーフレットを配布するとともに、今年度は小・中・高校の各発達段階に応じた自転車等に関する交通安全教育の動画教材等を作成しているところであり、今後、学校現場への周知・活用の推進に取り組んでまいりたい。【文部科学省】</p>
						2	P57			<p>第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 「(2)効果的な交通安全教育の推進」において、「受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用等、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、情報通信技術の進展を踏まえ、新たな手法等も活用し、効果的な交通安全教育に努める。」と記載しており、引き続き効果的な子どもに対する交通安全教育に取り組んでまいりたい。【警察庁】</p>

整理 番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							専門委員名	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当 ページ			
31	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	被害者等支援 の充実と推進	1	P94	古笛委員	「被害者等支援の充実と推進」が1つの柱として挙げられているが、効果検証も踏まえて、各省庁の取組を積極的に情報発信することを第七の柱(「被害者等支援の充実と推進」)に加えられないか。	<p>当省では、交通事故の被害者の救済についての効果検証を行っておらず、効果検証ができる立場にもないため、中間案には盛り込まないこととしたい。【法務省】</p> <p>情報発信については第1部 第1章 第3節 Ⅱ 7 被害者支援の充実と推進(1)「ウ 無保険(無共済)車両対策の徹底」及び同(3)「ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実」にすでに盛り込んでいるところであり、被害者保護増進等事業に関する検討会において効果検証も実施しているところである。引き続き、交通事故被害者等が必要な支援を受けられるよう積極的な情報発信を行ってまいりたい。</p> <p>また、公共交通事故被害者支援室は、第1部 第1章 第3節 Ⅱ 7 (3)「ウ 公共交通事故被害者等への支援」において記載があるとおり、公共交通事故が発生した際に被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能(被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等)を担っている。引き続き、被害者のニーズに応じた各省庁の取組を案内してまいりたい。【国土交通省】</p> <p>委員の御指摘を踏まえ、第1部 第1章 第3節 Ⅱ 7 「(3) 交通事故被害者等支援の充実強化」において、新たな項目「エ 交通事故被害者等支援に関する情報発信」を設け、「関係省庁は、交通事故被害者等支援に関する各種取組について、各省庁ウェブサイト上に掲載するなど、積極的な情報発信を行うことにより当該取組を周知するとともに、交通事故被害者等が置かれた立場や苦しみ、交通事故の惨状等に関する国民の理解の増進に努める。」と追記したい。【警察庁・国土交通省】</p>
						3	P95～ 97			

整理 番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							専門委員名	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当 ページ			
32	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	安全運転 の確保	1	P68・69	中土委員	高齢者の安全運転に関しては、運転技能検査や認知機能検査について記載されているが、身体の高齢者には定期的な健康検査を義務付けることで、病気による急な体調変化に伴う事故の減少につながるのではないか。	運転免許証等の更新時においては、病気を理由として、医師から、運転を控えるよう助言を受けているかどうかなどの質問票の提出を義務付けているほか、運転免許の保有者等が一定の症状を呈する病気にかかっている疑いがあると認められた場合は、臨時適性検査等を行い、当該病気であることが判明すれば、運転免許の取消し等の処分を行っている。他方、運転免許証等の更新時に医師の所見の提出を求めるなど、一律に病気に関する検査を義務化することについては、多様な意見もあり、慎重な検討を要するものと考えている。【警察庁】
33	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想 の普及徹底	4	P65	中土委員	こどもの安全確保について、地域で見守っていくとされているが、実際には保護者が交代で学校周辺を見守っているケースもある。地域でシフトを組むなどの対策や、スクールガードやボランティアが不足している地域に対する対策を盛り込めないか。	委員の御指摘を踏まえ、第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2「(4)交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進」において、「また、交通指導員及び交通ボランティア等に対する講習等の機会において、地域の見守り活動に関する各地域の実情及び課題を共有するとともに、スクールガード・リーダーを始めとする学校安全ボランティア・キッズガード等交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化する。」と修正・追記したい。【内閣府】 第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2「(4)交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進」において、「～(略)～スクールガード・リーダーを始めとする学校安全ボランティア・キッズガード等交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化する。～(略)～交通安全活動の重要な担い手である民間団体について、人手不足や資金不足も相まってその活動が困難となっているところもあることから、その継続的な活動を確保するために、国や地方公共団体からの支援を推進する。」と記載しており、引き続き推進してまいりたい。【警察庁】 第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2「(4)交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進」において、「スクールガード・リーダーを始めとする学校安全ボランティア・キッズガード等交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化する。」と記載しており、これを踏まえた地域の人材の充実に取り組んでまいりたい。【子ども家庭庁・文部科学省】
34	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	被害者等支援 の充実と推進	2	P94	中土委員	犯罪被害者支援に関して、故意犯に対しては法的サービスの充実が進んでいるが、過失犯による被害者は支援の対象から漏れがちである。保険に特約を付けている人は弁護士を無料で利用できるが、そうでない人は有料になってしまうため、何か対策をとれないか。	過失運転致死傷罪を含む犯罪被害者等の方が資力要件等を満たす場合に利用できる支援制度として、法テラスでは、民事手続(損害賠償請求等)については無料法律相談や弁護士費用等の立替等を行う「民事法律扶助」、刑事手続(被害届提出や事情聴取同行等)については弁護士費用等を支援する「犯罪被害者法律援助」(日弁連から委託)を運用しており、これらの制度を組み合わせることで交通事故の犯罪被害者等の方への民事刑事両面からの支援を行っている。【法務省】 自動車事故被害者等に対する弁護士による無償の自動車事故に関する法律相談・示談あつ旋等については、第1部 第1章 第3節 Ⅱ 7(2)「交通事故相談活動の推進」において、すでに盛り込んでいるところであり、日弁連交通事故相談センターにて実施しているところである。引き続き、日弁連交通事故相談センターにおける体制の充実を図ってまいりたい。 また、公共交通事故においては、被害者が弁護士相談をする必要がないよう、各事業者が被害者支援計画に則った対応を実施することにより、被害者の負担が軽減されるものとする。【国土交通省】

整理 番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							専門委員名	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該当 ページ			
35	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	1	P51～54	田村(節)委員	不登校を含め、学校を欠席した子どもたちは、交通安全教育の機会を失い、知識がアップデートされないため、情報格差が生じてしまう。コロナ禍で整備された保護者向けアプリ等を活用し、欠席時でも交通安全について学べる仕組みを検討できないか。	第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2(1)「イ 小学生に対する交通安全教育の推進」、「ウ 中学生に対する交通安全教育の推進」、「エ 高校生に対する交通安全教育の推進」において、「自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布する」と記載しており、今年度作成予定である、小・中・高校の各発達段階に応じた自転車等に関する交通安全教育の動画教材等について、子どもたちが自主学習、家庭学習でも活用できるような構成とするなど、子どもたちのニーズに沿った学習機会の提供に努めてまいりたい。【こども家庭庁・文部科学省】
36	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	-	P51	田村(節)委員	保護者自身が新しい交通ルールや交通安全に関する知識を知らないことが多いため、親子が家庭で一緒に学べる確認テスト付きアプリやデジタル教材といった交通安全教育の仕組みを検討できないか。例えば、小学生であれば、歩行時や駐車場内での飛び出しの危険性を、中学生であれば自転車、高校生であれば、自転車、小型モビリティ、バイクなどについて、加害者にもなり得ることを想定して、自分ごととして、親も子も学ぶといったことを記載できないか。	<p>第1部 第1章 第3節 Ⅱ 「2 交通安全思想の普及徹底」において、「交通安全教育・普及啓発活動については、本計画に基づき、関係省庁、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性をいかし、互いに連携をとりながら効率的・効果的に情報発信するとともに地域が一体となった活動が推進されるよう促す。～(略)～このほか、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるとともに、例えば正しい道路横断方法の実践や反射材用品の着用、自転車乗車時ヘルメットの着用等について率先して実践するなど世代間交流の促進に努める。」と記載しており、引き続き、関係省庁等と連携して保護者及び子どもに対する効果的な交通安全教育を推進してまいりたい。【警察庁】</p> <p>第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2(1)「イ 小学生に対する交通安全教育の推進」において、「児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する」と記載しているとおり、保護者と子どもと一緒に交通ルールを学習することを促す周知啓発に取り組んでまいりたい。【こども家庭庁】</p> <p>第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2(1)「イ 小学生に対する交通安全教育の推進」、「ウ 中学生に対する交通安全教育の推進」、「エ 高校生に対する交通安全教育の推進」において、「自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布する」と記載しており、家庭での活用方法を同封する形で、全ての新1年生に対して、通学の安全対策に関するリーフレットを配布するとともに、今年度は小・中・高校の各発達段階に応じた自転車等に関する交通安全教育の動画教材等を作成しているところであり、今後、家庭における活用についても促してまいりたい。【文部科学省】</p>

整理 番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							専門委員名	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該当 ページ			
37	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想 の普及徹底	-	P51	田村(節)委員	親や教師はこどもの手本なのでヘルメット着用等を率先して行うよう啓発を実施していただきたい。	委員の御指摘を踏まえ、第1部 第1章 第3節 Ⅱ「2 交通安全思想の普及徹底」において、「地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるとともに、例えば正しい道路横断方法の実践や反射材用品の着用、自転車乗車時ヘルメットの着用等について率先して実践するなど、世代間交流の促進に努める。」と修正・追記したい。【内閣府】 第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2(1)「ア 幼児に対する交通安全教育の推進」において、「幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める」と記載しており、こどもの手本となるよう保護者に対する周知啓発に取り組んでまいりたい。【子ども家庭庁】 第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2(3)「ア 交通安全運動の推進」において、「国民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付ける」と記載しており、全国交通安全運動の際に、各都道府県教育委員会等に対し、特に学校においては、ヘルメットの着用が努力義務とされていること等について、児童生徒のみならず、自転車を利用する教職員や児童生徒の保護者に対しても、周知徹底すると通知しており、引き続き周知啓発に取り組んでまいりたい。【文部科学省】 第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2(3)ウ「(ア)自転車の安全対策の強化」において、「～(略)～全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用を始めとした交通ルール・マナーについて広報啓発、交通安全教育等の充実を図る。」と記載しており、こどもの手本となるべき、親や教師を始めとした大人に対する取組を引き続き推進してまいりたい。【警察庁】
						1	P51・52			
						3	P57～ 59			
38	第1部	第2章	第2節	Ⅱ	研究及び技術 開発の充実	-	P109	古関委員	鉄道分野の研究・技術開発に関して、運転の自動化や踏切対策について記載されているが、労働者の高齢化や労働力不足への対応として重要な取組であるので、文の冒頭に「高齢化や労働力の減少が進む中での」といった文言を記載できないか。	委員の御指摘を踏まえ、第1部 第2章 第2節 Ⅱ「8 研究及び技術開発の充実」において、冒頭に「鉄道業界における人手不足も踏まえた」と追記したい。【国土交通省】
39	第1部	第2章	第2節	Ⅱ	研究及び技術 開発の充実	-	P109	古関委員	日本の鉄道事業者は研究開発や設備整備を自費で賅う必要があり、研究開発はできても実用化には費用面での壁が存在しているため、研究・技術開発とその早期実用化に向けた支援について記載できないか。	委員の御指摘を踏まえ、第1部 第2章 第2節 Ⅱ「8 研究及び技術開発の充実」において、「また、開発された成果について、補助制度を活用しつつ実用化を図る。」と追記したい。【国土交通省】
40	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	救助・救急活動 の充実	2・3	P92	岩貞委員	ドクターヘリ事業は整備士不足により、運航に影響が出ている。整備士の育成は運航会社が担っているが、各運航会社に於けるドクターヘリ事業は燃料費高騰等により赤字となっており、運航会社の経営を圧迫している。体制整備や金銭的補助等の何かしらの手当てが必要ではないか。 また、ドクターカーやドクターバイクなどもあるので、そういったものも含めて案に書き入れてほしい。	ドクターヘリ導入促進事業の予算要求の際に、運航事業者等に対して運航経費等について聞き取りを行った上で、予算要求を行っている。今後も、必要経費について実態を把握し、実態と乖離することのないよう、継続的に見直しを行ってまいりたい。 また、ドクターカーについては、ドクターカーの導入やドクターカー運行にかかる人件費等を対象としている事業があり、こうした事業を活用しながら救急医療体制を整備していただきたいと考えている。 一方、ドクターバイクについては活用されている実績が極めて乏しいと認識しており、そのため有効性についても承知していない。【厚生労働省】

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							専門委員名	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
41	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	救助・救急活動の充実	2	P92	岩貞委員	第12次交通安全基本計画中間案(案)P92 ドクターヘリの文言について、整理番号40で指摘したとおり、整備士等の人員不足を含めた現状がまったく示されておらず、文言に変更がなされていません。改善を求めます。	整備士不足によりドクターヘリの運航を休止しているのは、多数あるドクターヘリ事業者のうち1社であり、その他事業者について、整備士不足によりドクターヘリを運航できないというお声はいただいていない。整備士不足は当該事業者の固有の問題であり、本計画に記載することは適さないと考えているため、中間案への記載はしないこととしたい。【厚生労働省】
42	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	救助・救急活動の充実	1	P91	岩貞委員・守谷委員	中高生の中には電話で人と話すことが嫌なため、119番通報をしたくない者がいるので、様々な通報手段を検討していただきたい。また、「Live119」で通報する場合、「Live119」の利用で通報者の通信量を使用されることへの不満もあるため、そういったことも踏まえて「Live119」の活用について検討していただきたい。	119番通報以外の通報手段については、各消防本部が地域の実情に応じて必要性を検討し導入するものであるため、中間案には盛り込まないこととする。一方で、音声以外による情報のやりとりとして、委員御指摘の「Live119」のように、民間の動画伝送サービスを活用して現場の様子を迅速に共有する仕組みが一部の消防本部において導入され、有効に機能していると承知している。当庁においては、外部システムとの連携を可能とするためのデータの出入口に係る消防指令システムの標準仕様を策定しており、各消防本部が民間の動画伝送サービスを含めた高度化・多様化する通報に着実に対応できるよう、同仕様を全国に普及させてまいりたい。【消防庁】
43	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	安全運転の確保	5	P74	岩貞委員	第12次交通安全基本計画中間案(案)P74 健康起因の例に、SAS、脳血管疾患等がありますが、「視野障害」を加えてください。 国交省道路局がトラック協会に求めている事故時の報告には、「視野障害」の検診状況も、上記疾患と並列で書かれています。	第1部 第1章 第3節 Ⅱ 3 (5)「キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進」において、「睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患、視野障害等の主要な疾病について、～(略)～普及を促進する。」と追記・修正したい。【国土交通省】
44	第1部	第1章	第3節	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	6	P26・27	田村(道)委員	外国人の件では26ページのグラフでは縦軸を80万人から130万人にしていて、27ページのグラフの縦軸は0から10,000件になっており、免許人口は増えているけど事故はそこまで増えていないように見えてしまいます。5,000件から8,000件にする等、実情を伝えるグラフであるべきだと思います。	委員の御指摘を踏まえ、外国人運転者の現状を表す2つのグラフ(「日本の運転免許を保有する外国人の推移」、「外国人運転者による交通事故件数の推移」)については、いずれも縦軸の最小値を「0」に統一することとしたい。【警察庁】
45	第1部	第1章	第3節	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	10	P29	中井委員	29ページに地域における民間の交通安全活動の中心となるのが交通安全協会と指定教だとあります。それ自体に異議はありませんが、その後ろに「国や地方公共団体からの支援を推進」とされ、「支援」は金銭的なものばかりではないでしょうか、穿った見方をすると業界からの要望があったのかな?と思いました。他の箇所では、だいたい「民間団体」や「民間事業者」と表記されているので、余計に「どうしてだろう?」と思いました。	「交通安全協会や指定自動車教習所等の団体」と記載していることについては、あくまで、交通安全活動を行う団体の例示として記載しているものである。 なお、委員の御指摘を踏まえ、「交通安全協会や指定自動車教習所等の民間団体・事業者」と修正したい。【警察庁】
46	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	道路交通環境の整備	14	P47	中土委員	P47の「看板や路面標示」を「英語表記の看板や路面標示」とした方がより伝わりやすいかと思いました。	委員の御指摘を踏まえ、第1部 第1章 第3節 Ⅱ 1 (14)「エ 分かりやすい道路交通環境の確保」において、「英語表記等の看板や路面標示による注意喚起等の取組を強化する。」と追記・修正したい。【警察庁・国土交通省】
47	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	-	P51	中土委員	P51の本文の下から10行目、「地域や家庭において」を「地域や家庭においては」とした方が読みやすいかと思いました。	委員の御指摘を踏まえ、第1部 第1章 第3節 Ⅱ 「2 交通安全思想の普及徹底」において、「地域や家庭においては、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について～(略)～促進に努める。」と追記・修正したい。【警察庁・子ども家庭庁・文部科学省】

注)「第12次交通安全基本計画中間案(修正案)への対応」欄に記載されている省庁名は、便宜上、当該欄のコメントを作成する省庁という意味であり、当該欄に省庁名が記載されていないからといって、専門委員の意見の内容について、所掌事務を有していないということではありません。