

「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(意見募集及び公聴会)

資料7

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
1	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	-	-	-	近時発生している道路陥没事故防止についての記述を加えるべき。	埼玉県八潮市での道路陥没事故を受け、設置した有識者会議での議論も踏まえ、道路陥没を未然に防ぐための取り組みを進めているところである。頂いた御意見は、関係部局と共有し、今後の参考とさせていただきます。【国土交通省】
2	第1部	第1章	第3節	II	道路交通秩序の維持	1	P82	-	自転車利用者に対する交通指導取締りについて、交通反則通告制度の導入がされてもあまり改善しているように感じません。自転車の通行が多い場所に警察官がいないため、違反行為をしてもそれを止める人がいません。自転車の利用が多い場所をホームページなどで広く募集し取り締まりを効果的に行ってほしいです。また警察官が積極的に巡視し、違反行為をしないような環境づくりを行ってほしいです。	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こととなるが、自転車の交通違反に対する指導取締りについては、導入後においても、引き続き、交通事故の発生状況や地域住民の要望等を踏まえて策定した自転車指導啓発重点地区等を中心とした事故抑止に資する指導取締りを推進してまいりたい。【警察庁】
3	第1部	第3章	第2節	II	踏切道の統廃合の促進	-	P110	-	踏切道の統廃合の促進に関し、特に都市部の踏切の統廃合に自治体間、鉄道会社間で温度差を感じます。例えば東京23区内で見た場合、首都圏の私鉄ではこの四半世紀で立体化した区間が多くある一方で、JRでは一部にとどまっています。特にJRでは線路が4組以上ある複々線の路線が多くありますが、東海道線、東北線では複々線の長い踏切が数多く残っています(特に横浜では8組近くの線路をまたぐ踏切が存在しています)。踏切事故に至らなくても、踏切を渡り切れずに取り残され、その人の救助をするために電車が一時的に止まり列車遅延につながっているケースがいまも続いています。鉄道会社に対し、踏切道の統廃合について今後の計画や統廃合が進まない理由のヒアリング(費用面なのか周辺住民の理解なのか等)を行い、円滑に踏切道の統廃合が進むようにしてほしいです。特に、複線を超える長さで運行本数が一定以上の踏切については、国が鉄道会社に対し期間を定めて強制的に廃止させるといった方法も検討してほしいです。	踏切道の統廃合の促進については、鉄道事業者と道路管理者の双方により検討されるものであることから、踏切道改良協議会にて円滑に協議が進むよう取り組んでいる。御意見については、貴重な御意見として参考とさせていただきます。【国土交通省】
4	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	1	P28~31	-	人優先の交通政策を考えるなら、自動車優先の道路整備から人を優先する道路整備に移行すべきではないか。都市部は再開発とともに人が歩きやすい街づくりが進んでいるが、地方では再開発等が稀であり既存の自動車優先の道路がほとんどであることから、子供連れや高齢者でも歩きやすい歩道整備が急務であると考え。従来の歩道は人ひとりがすれ違ふことが可能な歩道幅しか確保されおらず、介助を要する高齢者には非常に歩きにくい。よって、歩道幅を拡充しガードレール等により歩行者を守る設備を設置する必要がある。また、自転車やシニアカー等の走行ゾーンを設けた道路整備も必要であり、歩道の確保とともに従来型の道路整備を見直す必要がある。	中間案「第1部 第1章 第3節 II 1 道路交通環境の整備」等で記載のとおり、子どもを交通事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくため、幅の広い歩道や自転車通行空間等の整備、防護柵の設置等を推進してまいりたい。【国土交通省】
						6	P37			
						9	P38			

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
5	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	1	P66	-	外国人の自動車運転については日本語の識字力及び運転技能に応じた運転免許の交付を判断すべきで、日本語が話せない書けない、日本語が読めない者には運転免許を交付すべきでない。要は、日本国内において日本語の法律を理解していない者、道路標識が理解できない者が自動車を運転するのは無免許と同等である。これを国が許すとしたら自動車運転免許制度を自ら放棄したものである。日本人最優先の行政こそ共生社会の根源ではないか。	道路交通法では、免許を受けようとする者は、「自動車等の運転について必要な知識」に関する試験を受けなければならないこととしている。この試験は、免許を受けようとする者が我が国の交通ルール等に関する知識を有しているかどうかを確認するためのものである。試験に用いる言語を日本語に限定することとはしていないが、出題される試験の内容については、免許の種類にかかわらず、免許を受けようとする者が我が国の交通ルール等を十分に理解しているかどうかを確認することができるものとしている。【警察庁】
6	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	1	P53	外国人の交通安全対策	日本の道路環境は非常に複雑であり、標識も日本語中心です。狭い生活道路や通学路、右左折禁止の交差点など、地域ごとの特殊な交通環境を理解するには、十分な教育と訓練が必要です。日本人でも運転免許の最終試験の一次合格率は3割以下、全体合格率でも78%程度であり、それだけ慎重に命を預ける資格を与えている制度です。にもかかわらず、海外の免許証を持っているという理由だけで、簡易な試験で日本の免許を交付する外免切替制度は、制度の公平性と安全性を著しく損ないます。交通ルールや標識、道路事情が異なる以上、海外免許は日本の免許と同等ではありません。今後、特定技能制度の拡大により外国人運転者が急増する中、交通事故のリスクを抑えるためにも、外国人にも日本人と同じ試験制度を適用すべきです。企業が外国人を雇用する以上、交通安全教育の実施義務や事故時の補償責任を負うべきです。政府が支給する補助金は、まず民間医療保険や教習費用の支援に充てるべきであり、制度の持続可能性と国民の納得感を両立させる設計が必要です。人の命を守る制度である以上、誰に対しても同じ水準の安全確認が行われる事が必須です。外免切替制度の厳格化と、企業責任の明確化を強く求めます。	「外免切替」制度は、外国運転免許の保有者は、既に外国で運転能力を有することが確認されていることを踏まえ、我が国で自動車等を運転することに支障がないことを確認した上で、日本の運転免許を取得することができる制度となる。また、中間案「第1部 第1章 第3節 II 3 (1) カ 外国人運転者対策の強化」において「いわゆる「外免切替」制度について、令和7年10月に改正された新たな制度を厳格に運用する。」と記載されているとおり、令和7年10月1日から「外免切替」制度における知識確認と技能確認の審査基準を厳格化したところであり、従前よりも厳格に運転知識・運転技能を確認できていることから、頂いた御意見も今後の施策の参考としつつ、引き続き、制度の適切な運用を推進してまいりたい。
	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	1	P66			外国人を雇用する企業の交通安全教育については、中間案「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「ク 外国人に対する交通安全教育等の推進」として「外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育～(略)～等を推進する」、「特に、特定技能制度等により国内で働く外国人運転者に対しては、雇用者や関係機関等による交通安全対策を充実させる」と記載しており、事業者等と連携して外国人運転者に対する交通安全教育等を推進してまいりたい。【警察庁】
	第1部	第1章	第3節	II	被害者等支援の充実と推進	-	-			法テラスでは、交通事故の犯罪被害者等の方が加害者を雇用する企業に対し損害賠償請求をする際、資力要件等を満たす場合には、無料法律相談や弁護士費用等の立替え等を行う「民事法律扶助」による支援を行っている。【法務省】
7	第1部	第1章	-	-	-	-	-	交通事故の名称改善	私は職業ドライバーのよる飲酒・居眠り悪質運転による交通死亡事故被害者遺族です。犯罪被害者等施策推進会議の中でも構成委員として発言しておりますが、交通事故の中でも悪質な事故は「交通犯罪」または「交通事犯」に名称をかえていただきたくお願いいたします。警察庁交通局交通企画課で行っております「交通事故サポート事業の委員」もしており自助グループ事業を担当している中で、多くの被害者遺族の方々からの意見でもあります。よろしく建設的にご検討いただければ幸いです。	御意見にあるような「交通犯罪」等の名称の使用については、被害者や御遺族の方々の心情も踏まえつつ、どのような場面でどのような用語を使うことが適切か慎重に検討してまいりたい。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
8	第1部	第1章	第3節	II	被害者等支援の充実と推進	1	P90	自賠責保険金の増額	<p>当会では交通事故によって、介護が必要な方々が多くいらっしゃいます。重度の後遺障害を負った被害者はまず、被害者請求をすることで当面の治療費や住む場所を確保することが多いです。しかし、昨今の物価高により、例えば1級で4000万の自賠責保険金を受け取ったとしても、自宅改修や新築には到底足りない状況が多くみられます。足りない場合は家族が住宅ローンを組んだりして、凌いでいますが、被害者家族でありながら生活苦を感じるご家族も多いです。多くの社会制度(労災年金、ナスバの介護料とうとう)もここ数年大幅に増額になっております。公平の観点から、自賠責保険金の増額を希望します。</p>	<p>自賠責保険の支払限度額は、賃金・物価水準や実際の損害賠償の水準等を総合的に勘案した上で定めております。いただいた御意見を参考にさせていただき、引き続き検討してまいります。【金融庁・国土交通省】</p>
9	第1部	第1章	第3節	II	被害者等支援の充実と推進	3	P91	-	<p>第1部 陸上交通の安全 第1章 道路の安全 第3節 道路の安全についての対策 II 講じようとする施策 7 被害者等支援の充実と推進 (3)交通事故被害者等支援の充実強化 ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実について伺います。(イ)では、遷延性意識障害の被害者に対する療護施設の設置・運営に加えて、後遺障害を負った被害者一般のリハビリテーション機会確保にも言及されています。他方、(ウ)では、脊髄損傷を負った被害者への環境整備を別掲で掲げています。これらは、(イ)のリハビリテーション施策の一環として位置づけられるものなのか、それとも脊髄損傷者を対象とする独立した取組として区別しているのか必ずしも明らかではないため、両者の関係性について分かりやすくご教示願います。</p>	<p>意見にある(イ)(ウ)はいずれも、自動車事故による重度後遺障害者を対象とした治療やリハビリテーションに関する取組であるが、(イ)は遷延性意識障害者(脳損傷者)を対象とした取組であるのに対し、(ウ)は、脊髄損傷者を対象とした取組となっている。障害特性の相違により、両者に求められる治療やリハビリテーションも異なっており、両者はそれぞれ独立した取組として進めている。【国土交通省】</p>
10	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	5	P36・37	-	<p>高齢者が被害者、加害者になるケースが後を立たない。被害者にならない為の教育は発達に応じた心理教育的な観点を取り入れながら専門家や実務家の知見を集め堅実に継続的に根気よく行っていく必要がある。他方、加害者にならないということについては、免許返納をして「運転をしないこと」で可能となる。被害者遺族の中には年齢の上限での強制返納が必要という意見を持つ者もいる。一方で特に地方においては「生活の足」として自家用車が必須であることも容易に想像ができる。高齢者の免許返納にあたっては、「生活の足に替わる何か」が必要であり、その環境づくりにいかに財源としては強制保険である自賠責の運用益を当てることを提案したい。</p>	<p>中間案「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「力高齢者に対する交通安全教育の推進」として「加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする」と記載しており、高齢者が被害者にも加害者にもならないよう、引き続き、交通安全教育を推進してまいります。また、加齢による身体機能等の低下や運転能力には個人差があると考えられるなど年齢のみをもって一律に上限を設けることは慎重な検討が必要であると考えている。【警察庁】</p> <p>高齢者の免許返納については、免許返納を証明した高齢者に対し、公共交通事業者(バス・タクシー等)による割引に加え、運転経歴証明書の提示により免許返納を証明した高齢者に対する追加的な割引を行う場合等に、地方公共団体に対して支援を行うことで、高齢者の免許返納を効果的に促す方策を検証し、優良事例の横展開を図る「高齢者運転免許返納促進事業」を自賠責の運用益等を財源とする自動車安全特別会計により令和5年度より実施している。【国土交通省】</p>
	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	1	P66			

整理 番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該当 ページ			
11	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	被害者等支援の 充実と推進	3	P92～ 94	-	<p>事故から刑事裁判までの間に相談できる場所として、全国各地の被害者支援センターや国土交通省・自動車事故対策機構が開設している被害者団体による電話相談が考えられるが、その相談先としての認知度はかなり低く、被害者が相談につながるためにはさらなる広報活動が必要である。</p>	<p>交通事故被害における各種の相談先等が記載されている「被害者の手引」の活用のほか、自治体等関係機関・団体と連携した各種相談先の更なる周知に努めてまいりたい。【警察庁】</p> <p>被害者団体による電話相談窓口の周知については、中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 7 (3) ア (キ)」に盛り込んでいるところであり、相談支援実施業務について、国土交通省やナスパホームページ等を活用した広報等、引き続き周知徹底を図ってまいりたい。【国土交通省】</p>
12	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の 普及徹底	-	P48	-	<p>交通安全教室はスタントショーやレクチャー、講義式であることが多く、受け身の形であることが多いように思われる。子供と大人が一緒に交通安全を考える機会をさらに増やしてもらいたい。</p>	<p>中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 交通安全思想の普及徹底」柱書において、「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、自転車乗車時のヘルメット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、関係省庁等と連携して子どもと大人と一緒に交通安全を考えられる機会を増やしてまいりたい。【警察庁・文部科学省】</p>
						1	P48～ 51			

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	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	P56	-	<p>電動キックボード等新しいモビリティに関して法律が追いついていない。自転車を含む小型のモビリティ全般に強制保険加入の推進を希望する。またその保証内容については、民事裁判を行わなければ人命を限りなく尊重した「命の対価」には程遠い金額しか提示されないのが現実であり、保険会社との交渉の中で二次被害を受ける被害者遺族は後を立たない。もとより命に値段はつけられないが、それでも命を最大限に尊重した価値を与えていただきたい。</p>	<p>特定小型原動機付自転車をはじめとする新たなモビリティについては、交通事故情勢等を的確に把握、分析し、状況に応じて適切に安全対策を講じてまいりたい。【警察庁】</p> <p>交通事故で御遺族等が精神的な苦痛を受けている中で、損保会社との交渉において二次被害が生じていることは遺憾に思う。 金融庁としては、これまで、損保各社に対して、被害者やその御家族・御遺族の心情面に寄り添った対応を求めていたところ、こうしたことを踏まえて、日本損害保険協会においては、これまでに、御遺族等への対応に関するガイドライン策定・浸透、保険会社職員及び代理人弁護士向けの講演会等の取組が進められていると承知している。 金融庁としては、引き続き、交通事故被害者やその御家族の心情に寄り添った対応の実現を促し、損保業界における対応をしっかりとフォローアップしていきたいと考えている。【金融庁】</p> <p>電動キックボードやモペット(原動機付き自転車)に対しても、強制保険である自賠責保険を義務付けている。 国土交通省としては、「パーソナルモビリティ安全利用官民協議会」において昨年11月に作成されたガイドラインに基づき、販売事業者に対し、自賠責保険の加入義務や違反時の罰則等について、購入者に説明を行うとともに、ウェブサイト、リーフレット等を通じて周知すること等を求めている。 また、利用者に対しても、リーフレットやポスター等を活用した周知活動、警察と連携した街頭検査における加入指導等の対策を行っているところである。引き続き、これらの取組を通じて、電動キックボード等の新たなモビリティに関する自賠責保険の加入促進に取り組んでまいりたい。 なお、自転車保険については、必要性等が周知され、一層保険への加入が促進されるよう、引き続き自治体等と連携して取り組んでまいりたい。【国土交通省】</p>
	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	被害者等支援の充実と推進	1	P90			
14	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	車両の安全性の確保	1	P75	-	<p>ドライブレコーダーは、交通事件遺族等が開発や装備推進運動を行ってきた経緯を経て現在は自家用車や事業用車に当たり前のようになっている。また歩車分離信号についても近年条件が緩和されたが無免許運転やアルコールインターロックの装備など、推進されない対策もある。マイナンバーカード免許証がどれほど浸透していくかは未知数だが、そのシステムを有効活用して少なくとも無免許運転者を根絶し飲酒運転者等についてはさらなる防止活動や、違反者、犯罪者については重い罰則を与えるような仕組みを作ってほしい。</p>	<p>マイナ免許証については、中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 3 (2)運転免許制度の改善」において、「住所変更ワンストップサービス、住所地以外での迅速な経由地更新及びオンラインによる更新時講習の円滑な運用に努めるとともに、優良運転者等に対するオンライン講習受講等のメリットに関する周知により、交通違反及び交通事故の防止に関する意識の醸成を図る」としている。頂いた御意見は今後の施策の参考としつつ、引き続き、マイナ免許証の適切な運用を推進してまいりたい。 飲酒運転根絶に向けた取組については、中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 (3)エ(イ) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進」において「飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進する」と記載しており、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態等について積極的に広報するとともに、飲酒が運転等に与える影響について理解を深めるため、映像機器や飲酒体験ゴーグル等を活用した参加・体験型の交通安全教育を推進している。 また、アルコールインターロックについては、引き続き普及促進を図ってまいりたい。 無免許運転、飲酒運転等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反に対しては、引き続き、重点を置いた交通指導取締りを推進してまいりたい。【警察庁・国土交通省】</p>
	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	道路交通秩序の維持	1	P81			

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
15	第1部	第1章	第3節	II	救助・救急活動の充実	1	P87・88	事故自動緊急通報装置(ACN)の表記について	<p>「第1部 第1章道路交通の安全 第3節道路交通の安全についての対策 二講じようとする施策 6救助・救急活動の充実 (1)救助・救急体制の整備 コ緊急通報システム・事故自動通報システムの活用拡大」において、「事故自動緊急通報装置(ACN)」との表現がありますが、近年は、乗員の傷害予測のための情報を含めて通報する「先進型事故自動通報装置(AACN: Advanced Automatic Collision Notification)」が主流であり、新たに出荷されている車両に搭載されている車載装置のほぼ全てがAACNという状況です。</p> <p>また「重症度合いの判定に資する技術等を活用し」、「検知対象の拡大を図る」との記載がありますが、これらはAACNによる傷害予測のための情報の活用が前提となります。</p> <p>事故自動通報システムの更なる活用の促進という主旨からも、車載装置の表現は「先進型事故自動緊急通報装置(AACN)」としていただくことが適当ではないでしょうか。</p>	御意見を踏まえ、表現を修正させていただきたい。【国土交通省】
16	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	1	P74・75	-	<p>自家用車、新幹線やその他の鉄道の車両、タクシー、バス、他車輪があるものすべての外側に人に当たっても死なない程度の衝撃を無効化して窒息しないアルファゲルのようなものつけられるようにお金を募って実現してほしい。</p>	御意見として承る。 なお、鉄道においては線路内に公衆が立ち入ることが法令上禁止されている。また、ホーム上での接触については、ホームドア等による転落防止を図るとともに転落時の緊急通報対策として非常停止ボタンや転落検知マットの設置等の取組を進めてきているところである。こうした取組を通じて、鉄道車両と人との接触による死亡事故の削減を推進してまいりたい。【国土交通省】
	第1部	第2章	第2節	II	鉄道車両の安全性の確保	-	P104			
17	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	5	P70・71	<p>職業運転手・高齢運転手が自身の視機能を把握することの重要性</p> <p>・職業運転手と眼科検診について 視野障害は自覚に乏しく、視力が良好なことも多いため、現在の健康診断では日常生活視力しか測定しないため、法定健診では異常を発見できません。 事業用自動車の運転者に対する視野障害スクリーニングとして、眼科検診(視力・眼圧・眼底検査)の普及は健康起因事故防止に有用と考えます。 国土交通省で開始される眼科検診の受診補助制度が今後も継続され、広く浸透することを期待します。</p> <p>・精密検査未受診率の高さと眼科検診補助の意義 視野障害のスクリーニング後、要精査となった方の精密検査を受けない人が約6割もおられ、大変もったいないです。 眼科検診が広く行われることで、疾患の存在を本人および事業者が認識し、結果として精密検査への受診行動を促す効果が期待できます。 スクリーニングを支える補助制度の継続および、視野障害の程度が業務に影響する際の企業側の適切な対応への援助は、緑内障を中心とする眼疾患の早期発見・治療と啓発活動にも大きく寄与すると考えます。</p>	<p>自動車運送事業における運転者の健康状態に起因する事故を防止するためには、疾患の疑いのある運転者を早期に発見することを目的とするスクリーニング検査の受診等を促進することが重要であると考えている。</p> <p>このため、国土交通省では、視野障害等の対策ガイドラインをはじめとした健康管理に係るマニュアルを作成し、スクリーニング検査の受診について各種セミナーの開催等を通じて当該マニュアルの活用を促進することで、事業者によるスクリーニング検査の導入拡大に取り組んできた。</p> <p>また、令和7年度当初予算において所用の額を確保し、今年度より視野障害検査等のスクリーニング検査の実施費用に対する補助制度を新設したところ、引き続き令和8年度においても補助の継続を財務当局に要求している。</p> <p>国土交通省としては、スクリーニング検査の普及状況、業界を取り巻く社会情勢等を適切に把握しつつ、引き続き必要な措置を検討してまいりたい。【国土交通省】</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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
18	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	-	P16	第1部 第3節 道路交通の 安全について の対策	対策の8つの柱として、交通安全思想の普及徹底が2番目にあるが、安全運転の確保、車両の安全性の確保がそれより先に来るべきではないか。時速30キロの軽自動車でも歩行者とぶつかれば1000倍以上の衝撃力で相手の命・体を損傷してしまう。その現実をふまえた対策が最重要であると思う。	「道路交通安全についての対策」として設定している8つの柱の記載順序については、交通安全対策基本法において、交通の安全に関する基本的施策として、国が講ずるものと規定されている施策の列挙順序に倣っているものである。道路交通安全の安全についての目標の達成に向けては、「安全運転の確保」や「車両の安全性の確保」に関する対策も重要であると認識しており、これらを含めた8つの柱による交通安全対策を関係省庁等と連携し、効果的に推進してまいりたい。【内閣府】
19	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の 整備	1	P28~ 31	第1部 第3節 道路交通の 安全について の対策	2-1-1(1)および(4)において、横断歩道と信号機の増設の明記を望みたい。日本人ドライバーは欧州人に比べて歩行者優先意識が乏しく、速度遵守意識や一時停止意識も希薄であり、先急ぎ意識だけは根強いなど、危険物を扱う者としての資質に欠ける者が多い。その現状では、歩行者は物理的対策に頼らざるを得ない。近年信号機は撤去される方向にあり、横断歩道設置にも警察は消極的だが、現実をよく見て検討する姿勢を望みたい。	中間案「第1部 第1章 第3節 I〈重視すべき視点〉」等に記載のとおり、交通の安全と円滑化を図るため、横断歩道及び信号機等を含めた交通安全施設等について、引き続き、適切な箇所への整備を推進してまいりたい。【警察庁】
	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の 整備	4	P35・36			
20	第1部	第1章	第3節	II	道路交通秩序の 維持	1	P81	第1部 第3節 道路交通の 安全について の対策	2-3-1(1)で運転者教育の充実が記されているが、事故を起こす者は繰り返す傾向があり、教育だけでは抑止できない。教育の前に違反取締り体制強化と、違反への罰則・刑罰強化をもって臨むべきである。それをどこかに明記してほしい。	中間案「第1部 第1章 第3節 II 5(1)交通指導取締りの強化等」において、交通指導取締りの強化等に関する事項を明記しており、引き続き、交通事故実態の分析結果等を踏まえた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進してまいりたい。【警察庁】
21	第1部	第1章	第3節	II	安全運転 の確保	1	-	第1部 第3節 道路交通の 安全について の対策	2-3-2「運転免許制度の改善」は、事故の大半は運転ミスであるという現実から考えて極めて重要な項目である。人間は時とともに知識も技能も意識も低下しやすく身体機能も低下するという現実をふまえ、技能・知識・心身能力等の定期的確認体制の構築や、再試験制度の導入の検討が盛り込まれてしかるべきである。しかし、この項ではそうした対策への言及が全くない上、内容の大半は「国民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の利便性の向上等による更新負担の軽減」等々、免許取得手続き関連の簡素化の方策に終始している。このような手続き簡素化の方策は、「交通安全対策」ではなく、むしろ技能や知識に不安要素のある運転者にも運転継続を促し、事故要因を増やすリスクとなる。再考をしていただきたい。	中間案「第1部 第1章 第3節 I(1)高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策」において、「高齢運転者への対策として、普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある75歳以上の者に対する運転技能検査が導入されており、引き続き、運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習を適切に実施するとともに実施課題の見直し等、高齢運転者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていく」と記載しており、頂いた御意見を今後の施策の参考としてつづ、引き続き、高齢運転者対策の充実及び安全運転の確保のための各種施策を推進してまいりたい。また、中間案「第1部 第1章 第3節 II 3(2)運転免許制度の改善」に記載のとおり、「増加する高齢者の免許保有者に対応し、自動車教習所等と連携し、高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査の受講者等の受入体制の拡充を図る」としている。【警察庁】
	第1部	第1章	第3節	II	安全運転 の確保	2	P67			

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
22	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	5	P70・71	視野検査の重要性	<p>運転業務を行う労働者であっても現行の法定健診では視力検査しか行えません。人間は両眼でものを見るために、両眼視時に補填されてしまい軽度の視野異常の存在には気づきません。今回はじめて交通安全基本計画に視野障害が含まれることは画期的です。厚生労働省での職場の健診の項目見直しの際に、視野検査は難しいにしても、眼底検査等による視野障害スクリーニングを含むべきと思います。</p>	<p>労働安全衛生法に基づく一般健康診断は、その目的が、脳・心臓疾患など、業務に起因して発症又は増悪する疾病の発症防止等のため、労働者の健康状態を把握し、必要な事後措置を図るものである。厚生労働省において令和7年11月及び12月開催された「労働安全衛生法に基づく一般健康診断の検査項目等に関する検討会」では、労働安全衛生法に基づく一般健康診断における緑内障把握のための眼底検査の追加について、業務起因性・増悪性等の観点から議論されたが、エビデンスが乏しく、追加は困難とされたところである。このように労働安全衛生法に基づく一般健康診断の追加は困難であるが、視野障害を早期に把握し、必要に応じて就業上の配慮を行うことで災害を防止することは重要であるため、厚生労働省では、一般健康診断の機会を活用した眼底検査の推奨等を行った上で、眼科受診に繋げる方策を検討することとしている。【厚生労働省・国土交通省】</p>
23	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	P21・22	「第12次交通安全基本計画(中間案)への意見」	<p>「自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故件数の約4分の3には自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にある。」という記載がありますが、こういう言い方は事故相手方の法令違反には一切触れないまま自転車側だけを追及して、そちら側だけが一方的に悪いかのように印象付ける極めて差別的なものであり、こういうやり方は警察発表でも多々見られるが、一切やめて頂きたい。与える被害など大したものでもないにもかかわらず、自転車違反に対する言及が多すぎでしょう。特に全国マスコミはあたかも自転車だけが違反をしているような報道を繰り返していますが、一方で7月には地方紙に「車のながら運転は増加中だが、摘発は減少中」という記事が出たように、車の違反が見過ごされているという状況では決してないはず。きつと翌年の自転車青切符施行の際にマスコミは「自転車を取り締まれ」と大キャンペーンをするのでしょ。警察はそれに背中を押されて摘発の楽な自転車だけ取り締まって仕事をした気になるという事態は勘弁です。</p>	<p>交通実態等に即した必要な施策を講じるためには、交通事故発生状況等の各種データ分析を適切に行い、その結果に応じて、交通安全対策を充実していく必要があるところ、本計画中間案においても、自転車関連交通事故を含めた多様な交通主体の交通事故分析結果とそれに対する必要な施策を示している。引き続き、国民の理解と協力の下、交通安全に関する施策を推進してまいりたい。</p> <p>また、中間案「第1部 第1章 第3節 II 5 (1) ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等」に記載のとおり、交通事故実態の分析結果等を踏まえ、交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、国民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進してまいりたい。【警察庁】</p>
24	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	3	P55	「第12次交通安全基本計画(中間案)への意見」	<p>信号のない横断歩道での挙手などというものを推進するのもやめて頂きたい、挙手などという手間を歩行者にかけさせるということは、その分注意にかけられるリソースが失われることにもつながります。何より恥ずかしいですし、またタクシーを止まらせる行為とも紛らわしいですし、あるいはヒッチハイクと誤認したふりをした誘拐行為にも繋がれるかもしれません。こうした違反ドライバーに言い訳を与えるだけのキャンペーンを警察や行政が行い、またこの交通安全基本計画にも盛り込むのはやめてほしいです、それよりも歩行者の存在の有無に関わらず、非減速だけで取り締まれるようにすることの方が事故抑制に大きくつながるはず。</p>	<p>信号のない横断歩道での挙手は、自動車等の運転者に対して横断する意思を明確に伝えることを目的としており、「交通の方法に関する教則」においてもその旨規定している。</p> <p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 (3)イ(ア)横断歩行者」において、「信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する」として、運転者に対して、歩行者保護意識の醸成と交通ルールを遵守させるための取組を推進することとしている。一方で、歩行者が信号機のない横断歩道で交通事故の被害に遭わないためには、歩行者が横断するときに手を挙げるなど、運転者に対して横断する意思を明確に伝えるといった交通行動をとることが有効であることから、歩行者に対しても、自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育を推進している。</p> <p>また、中間案「第1部 第1章 第3節 II 5 (1) ア(ア)交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進」に記載のとおり、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、国民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進しているところ、横断歩行者等妨害等違反等の悪質・危険な交通違反に対しては、引き続き、厳正に対処してまいりたい。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
25	第1部	第1章	第3節	I	重視すべき視点	-	-	障害のある方の運転支援	<p>第1部第1章第3節の重視すべき視点において、例えば視野障害や脳卒中などの病後の運転復帰などを含む、運転に困難を感じる方に対して、運転能力の評価を適切に行い、安全に運転できると判断できる人にはその運転を支えていくといった視点も重要ではないかと考えます。このように書くと、かえって道路交差のリスクを高めるかのように読めるかもしれませんが、自立した移動を支援することがその方のQOLを高めると同時に社会にも大きな貢献になると信じます。</p> <p>このことを進めていくためには、運転能力の評価方法の確立、真に必要な支援を提供する技術の開発、といったことにも取り組んでいくことが重要です。</p> <p>オーナーカーの自動運転を日本全国に届けるにはまだまだ時間もお金も労力も必要であると認識しています。それであれば、今使える技術を少し調整して、「真に支援を必要とする人が必要とする支援機能」の開発と普及に注力する方が社会実装にはむしろ近いのではないかと考えます。</p>	<p>中間案「計画の基本理念」では、「少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」として、こどもから高齢者に至るまで安全に移動でき、安心して豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を交通関係者の連携によって、構築することを目指していく旨記載しており、安全に移動できる社会の構築に向けて、関係省庁等と連携し、取り組んでまいりたい。【内閣府】</p> <p>警察では、自動車等の安全な運転に不安のある高齢運転者やその家族のほか、身体の障害や一定の症状を呈する病気等のため自動車等の安全な運転に支障のある方等からの相談を受け付けるため、安全運転相談窓口を設けている。相談を受ける機会の拡大や相談窓口における専門性の高い職員を配置するなどし、安全運転相談の充実・強化を推進してまいりたい。【警察庁】</p> <p>御意見として承る。【国土交通省】</p>
	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	-	-			
	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	1	P75			
26	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	1	P65・66	-	<p>高齢ドライバーにおける視野障害対策 緑内障は40歳以上日本人の約5%、70歳以上では約10.8%と高齢者に多く、視野障害があっても視力が良好なため、本人が気づかず運転を続けているケースも少なくありません。</p> <p>2018年度(平成30年度)には警察庁で「視野と安全運転の関係に関する調査研究」が行われ、従来の水平視野計では捉えられない視野欠損を評価できる「視野欠損測定用検査器」が開発・評価されましたが、その後の導入検討は停滞している状況です。</p> <p>高齢者講習における適性検査として、運転に関連する視野異常を適切に評価できる検査機器の活用をご検討いただきたいと思います。</p>	<p>御意見のとおり、視野欠損等の視野異常について気づきを与える視野検査器を開発したものの、設置に一定のスペースが必要になること、検査に時間を要すること、検査結果の説明、指導に工夫が必要なこと等、運用、指導上の課題が残ったことから、引き続き、検討を行っているところである。【警察庁】</p>
27	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	-	-	自動車運転に際しての視野検査確認の重要性	<p>主に高齢者の緑内障患者の場合に「視力検査値はギリギリで運転免許の更新をクリアできるレベルだが、進行性の緑内障があり視野欠損が強い症例」は比較的多く存在します。視野障害の程度によっては、眼科医として自動車運転が危険と感じる症例もあり、その場合には「運転行為の中止」を進言するのですが「法的に免許の更新が出来ているのになぜ中止しなくてはならないのか？自動車運転を中止させられると生活が立ち行かない」と断られる事が多いです。以前からこの件については一考の余地があると考えています。対策としては運転免許の更新時(そもそも高齢者の免許更新はもっと頻繁でしかるべきとも思います)には眼科を受診して視野検査を受けその結果の証明書の添付を必須とする、といった事でしょうか。</p>	<p>中間案「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、「視野障害等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知徹底を図るとともに、中小の事業者への受診費用の補助制度を通して、スクリーニング検査の普及を促進する」と記載しており、頂いた御意見も今後の施策の参考としつつ、引き続き、運転者の健康起因事故防止対策を推進してまいりたい。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
28	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	1	-	運転と視機能と今後の対策	眼科検診の法制化 運転については、視力が良くても視野に異常があると、それが重篤な場合は安全運転が不可能であるという認識はまだまだ少ない。日本の中途失明原因の統計によると約60%以上が早期には視力は悪くないのに視野に異常を来す疾患であり、病気によっては30代40代でもそれは起こる。特に失明原因の1位は緑内障で40歳以上の20人に1人の有病率だが、70歳以上では10人に1人以上となり、高齢化とともに、罹患者数も増え、不可逆的な視野異常による失明に至る人数も増えている。自覚症状が少ないため多治見スタディの報告では発見した患者の89.5%がそれまで未発見であり、視力が良ければ視野異常をきたす病気は起こっていないと過信している結果と考えられた。治療可能な疾患や進行を抑制しうる疾患は早期発見し、運転寿命の延伸を期待したいが、そのためには、視力検査だけではなく、眼底写真による眼科検診が必須である。しかし健康増進法(2003年)の制定以降、生活習慣病を主な対象疾患とした特定検診では眼科検診の機会が減少し、また職場検診においても労働安全衛生法に定められた視力検査はされるものの、眼底検査を義務付けていないため、生活習慣病とは関係のない眼疾患や頭蓋内疾患による視野異常は発見されない。免許更新時、視力が良好で合格している人に国土交通省のモデル事業(現在進行中)で一次検診で異常があっても精密検査の受診を強く勧められない状況が課題である理由にも、受診義務が法的にないことが挙げられている。	中間案「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、「視野障害等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知徹底を図るとともに、中小の事業者への受診費用の補助制度を通して、スクリーニング検査の普及を促進する」と記載しており、頂いた御意見を今後の施策の参考としつつ、引き続き、運転者の健康起因事故防止対策を推進してまいりたい。【警察庁】
29	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	1	-	運転と視機能と今後の対策	視野異常のある場合の対策 視野異常が発見されたあとの対策も不十分である。治療で回復する疾患もある。そして、眼や頭蓋内疾患で視野異常が起っても、軽度の場合は安全運転は可能である。しかし、自分はどこに気を付けるべきかなどを知る安全運転指導が必須である。疾患有り＝運転の中止ではないという正しい知識も普及させないといけない。また、運転補助ツールの開発により限定免許で運転可能とする場合も検討すべきである。そして、運転の可否の最終判断は、視野異常単独ではなく、実車を含めた他の身体機能や疾患の有無、認知機能などを総合的にするべきであると考えます。	視野異常について、自動車の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある場合は、視野異常であることのみをもって運転の可否を判断しているのではなく、専門医の診断結果を踏まえ、公安委員会が運転の可否を判断している。また、警察では、自動車等の安全な運転に不安のある高齢運転者やその家族のほか、身体の障害や一定の症状を呈する病気等のため自動車等の安全な運転に支障のある方等からの相談を受け付けるため、安全運転相談窓口を設けている。相談を受ける機会の拡大や相談窓口における専門性の高い職員を配置するなどし、安全運転相談の充実・強化を推進してまいりたい。【警察庁】
30	第1部	第1章	第3節	II	-	-	-	外国人の交通安全対策の推進について	外国人運転者、特に自動車運転業において運転業務を行う外国人について、十分な日本語能力を有さず、事故の当事者になった場合に乗客等への的確な指示や、事故の状況の説明が日本語でできない者に運転をさせない施策を講じていただきたい。	日本語能力が不慣れ等を理由とした事故発生時の迅速な対応ができない等の事態にならないよう、特定技能外国人の受け入れにおいて必要な日本語能力を要件にしているほか、マニュアル等の整備が有益な対応策と承知している。 この点、トラック運送業の業界団体である(公社)全日本トラック協会が外国人向け事故発生時のチェックリスト及び指差しボードを整備し公開している。 バス・タクシー分野においては、新任運転者研修の実施により、通常の接遇や緊急時の対応について、十分な対応を可能としている。 国土交通省としても、自動車運送業分野特定技能協議会の枠組み等を活用し、当該資料の周知等、特定技能所属機関等に対する法令遵守の啓発を進めてまいりたい。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該当 ページ			
31	第1部	第1章	第3節	II	道路交通秩序の維持	1	P82	外国人の交通安全対策の推進について	<p>第二種免許を有さない外国人運転者による白タク・白バス行為は、事故発生につながる危険性が高い行為、かつきちんと法令を遵守している事業者の乗客を奪い、日本経済に悪影響を及ぼす行為であり、白タク・白バス行為が発覚した場合は即刻退去強制処分を適用する等の厳しい罰則で白タク・白バス行為の撲滅に取り組んでいただきたい。</p>	<p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 5 (1) ア(ウ) いわゆる白タク・白トラの取締りの強化」に記載のとおり、警察では、いわゆる白タク行為の取締りについては、末端被疑者の検挙にとどまることなく、組織的な突き上げ捜査等による全容解明や上位被疑者等の検挙に努めるほか、犯罪収益の没収や車両使用制限等の制裁を複合的に実施することにより、効果的に白タク行為の排除を図ってまいりたい。【警察庁】</p> <p>取締りの結果として、1年を超える実刑に処せられるなどの退去強制事由に該当することとなれば退去強制手続を執ることになる。【出入国在留管理庁】</p> <p>白タク・白バス行為は、道路運送法違反であり、安全・安心確保の観点からも問題であることから、これまでも警察等の関係機関と連携し、白タク等利用防止を呼びかける広報啓発活動を実施するほか、警察による白タク等検挙情報も踏まえ、国土交通省において行政処分をおこなってきたところである。引き続き、警察等の関係機関と連携し、違反行為が確認されれば、厳正に対処してまいりたい。【国土交通省】</p>
32	第1部	第1章	第3節	II	道路交通秩序の維持	1	-	外国人の交通安全対策の推進について	<p>運転免許証を偽造した者、偽造運転免許証を使用して運転した者についても即刻退去強制処分を適用する等、日本の道路交通の安全確保に向けて法令を遵守しない外国人に対する厳罰化を希望します。</p>	<p>運転免許証については、偽造防止措置として、券面の記載事項を記録したICチップを組み込んでおり、運転免許証の券面の記載事項とICチップの電磁的記録を比較することにより、運転免許証が偽造されたものか否かを確認することができる仕組みを構築しており、運転免許証の偽造に対して適切に取り組んでいるところである。</p> <p>また、中間案「第1部 第1章 第3節 II 3 (1) カ 外国人運転者対策の強化」に記載のとおり、外国人運転者による交通事故や交通違反の取扱い時における出入国在留管理庁との連携を強化してまいりたい。【警察庁】</p> <p>取締りの結果として、1年を超える実刑に処せられるなどの退去強制事由に該当することとなれば退去強制手続を執ることになる。【出入国在留管理庁】</p>
33	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	1	P28・29	法定速度の引き下げ	<p>法定速度の引き下げ</p> <p>法定速度は原則30キロ以下とする。 幅員5・5m以下の生活道路だけでは不十分極まりない。川口園児死傷事故や八街児童事故のような例では法定速度の引き下げから漏れる可能性がある。</p>	<p>中間案「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、令和8年9月から生活道路の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることとなったことについて記載しているところ、これは、一般道路のうち車道幅員の狭い5.5メートル未満の道路(いわゆる「生活道路」)については、車道幅員5.5メートル以上の道路に比べ、交通事故死亡者数に占める自転車乗車中や歩行中の交通死亡事故死傷者数の割合が高い傾向にあり、こうした事故を抑止するため、法定速度を引下げることとしたものである。</p> <p>なお、それ以外の一般道路においては、中間案「第1部 第1章 第3節 II 1 (8) 効果的な交通規制の推進」に記載のとおり、引き続き、地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを行ってまいりたい。【警察庁】</p>
	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	8	P37・38			

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
34	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	1	P66	外免切り替え 厳格化	外国人運転免許の切り替えの厳格化 日本語や日本の道交法をよく理解していない外国人では危険極まりない。日本人と同様の教習による運転免許取得にすべき。	「外免切替」制度は、外国運転免許の保有者は、既に外国で運転能力を有することが確認されていることを踏まえ、我が国で自動車等を運転することに支障がないことを確認した上で、日本の運転免許を取得することができる制度である。 また、中間案「第1部 第1章 第3節 II 3 (1) カ 外国人運転者対策の強化」において、「いわゆる「外免切替」制度について、令和7年10月に改正された新たな制度を厳格に運用する」と記載されているとおり、令和7年10月1日から「外免切替」制度における知識確認と技能確認の審査基準を厳格化したところであり、従前よりも厳格に運転知識・運転技能を確認できていることから、頂いた御意見も今後の施策の参考としつつ、引き続き、制度の適切な運用を推進してまいりたい。【警察庁】
35	第1部	第1章	第3節	II	被害者等支援の充実と推進	1	P90	無保険被害者 救済補償	無免許、無車検、無保険運転事故やひき逃げ未解決事件の救済補償 2009年熊谷市児童死亡ひき逃げ未解決事件や川口市未成年トルコ国籍クルド人無免許無保険ひき逃げ事件のような補償が見込めない被害者や遺族への金銭的な補償。 一般会計に回された約6千億の自賠責保険から早急に補償。	ひき逃げや無保険(無共済)車両による交通事故の被害者等に対する救済については、「政府保障事業」において、自賠責保険と同等の支援を行っているところである。引き続き自賠責制度を適切に運用してまいりたい。【国土交通省】
36	第1部	第1章	第3節	II	被害者等支援の充実と推進	3	P93	-	外国人死傷事故による不起訴 外国人による犯罪や事故の不起訴が問題になっている。	中間案「第1部 第1章 第3節 II 7 被害者等支援の充実と推進」の項目において「外国人による犯罪や事故の不起訴が問題になっている」旨の御意見を頂戴した趣旨が必ずしも明らかではないが、飽くまで一般論として申し上げれば、検察当局においては、個別の事案ごとに、法と証拠に基づき、犯罪の軽重及び犯罪後の状況などといった様々な事情を総合考慮し、起訴するか不起訴とするかを判断しているものと承知しており、被疑者の国籍等を理由として不当な起訴又は不起訴の判断をすることはしないものと承知している。いずれにせよ、検察当局においては、被疑者が外国人であろうとなかろうと、個別の事案ごとに、法と証拠に基づき厳正に対処していくものと承知している。【法務省】
37	第1部	第1章	第3節	II	道路交通秩序の維持	2	P83・84	-	未解決事件の捜査徹底 未解決事件は被害者・遺族の精神的苦痛を長期化させます。警察や関係機関は、最新の科学捜査技術や特殊捜査手法を積極的に活用し、未解決事件の徹底解明を図るべきです。	中間案「第1部 第1章 第3節 II 5 (2) ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進」に記載のとおり、警察では、交通事故の現場見取図の作成に活用する小型無人機(ドローン)や3Dレーザースキャナ、ひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、引き続き、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進してまいりたい。【警察庁】
38	第1部	第1章	第3節	-	-	-	-	-	確定判決と再審制度の活用 確定判決であっても、冤罪や判決に疑義が生じた場合は、迅速かつ公平な再審手続を保障することが、被害者・加害者双方の権利保護に資します。被害者遺族の安心感確保と社会全体の司法信頼性向上のため、再審制度の周知と適切な運用が求められます。	中間案の修正は不要である。【法務省】

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
39	第1部	第1章	第3節	II	被害者等支援の充実と推進	-	P90~93	-	<p>犯罪・事故被害者への行政支援 被害者や遺族は肉体・精神被害や生活基盤の不安定化に直面します。国家による包括的支援制度の整備は不可欠であり、医療・心理ケア、生活支援、経済補償を一体的に提供する体制が望まれます。</p>	<p>交通事故被害者等に対し、刑事手続の流れ、各種の支援制度や相談先等が記載されている「被害者の手引」を配布するほか、交通事故被害者サポート事業においてシンポジウム等を開催し、交通事故被害者等が深い悲しみやつらい体験から立ち直り、回復に向けて再び歩み出すことができるような環境の醸成を図るための取組を行うなど、引き続き、交通事故被害者等の心情に配慮した支援を推進してまいりたい。【警察庁】</p> <p>中間案の修正は不要である。 法テラスでは、危険運転致死傷罪に該当し得る悪質な交通事故の被害者に対し、犯罪被害者等支援弁護士制度(令和8年1月13日施行)により、一定の要件の下で原則法テラスが費用を負担する弁護士による法的支援を開始した。また、過失運転致死傷罪の被害者等の方に対しても、資力要件を満たす場合、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え等を行う「民事法律扶助」、刑事手続(被害届の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日弁連委託援助業務(犯罪被害者法律援助)を運用しており、これらの制度を組み合わせた民事刑事両面からの支援を行っている。【法務省】</p> <p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 7(3)ア(ク)、(ケ)」に盛り込んでいるところであり、交通遺児に対する給付金の支給及び自動車事故被害者の短期入院の受入を行う協力病院への支援を引き続き行ってまいりたい。 また、支援内容がより明確になるよう、「「介護者なき後」に備えた環境整備を推進するため、グループホーム・訪問系介護事業所等の支援を行う」と修正した。 さらに、国土交通省では、公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、公共交通事故被害者支援室を設置しており、事故が発生した際に被害者等に対して情報提供を行う窓口機能や、その後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中長期にわたるコーディネーション機能を担っている。引き続きこれらの被害者等への支援の取組を着実に推進してまいりたい。【国土交通省】</p>
40	第1部	第1章	第3節	II	被害者等支援の充実と推進	-	-	-	<p>遺族の孤立防止と給付制度の充実 遺族は精神的に追い詰められ孤立しがちです。加害者特定時の犯罪被害遺族給付金は昨年引き上げられたと聞きますが、それでも十分に潤沢で安心できるものとは言えません。加害者未特定の場合も含め、生活・精神面で支援を受けられる制度の充実が求められます。</p>	<p>警察では、交通事故被害者等に対し、「被害者の手引」等を活用して、犯罪被害者等支援に関する各種相談窓口や政府補償事業等について説明を実施しているものであり、引き続き、交通事故被害者等の心情に配慮した支援を推進してまいりたい。【警察庁】</p>
41	第1部	第1章	第3節	II	道路交通秩序の維持	2	P83・84	-	<p>特殊捜査の導入 重大犯罪や未解決事件には、科学・デジタル・心理分析に加え、海外捜査や場合によってはスピリチュアル的観点を参考にした特殊捜査手法を導入することが望まれます。迅速かつ正確な捜査により、被害者・遺族の救済につながります。</p>	<p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 5(2)ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進」に記載のとおり、警察では、交通事故の現場見取図の作成に活用する小型無人機(ドローン)や3Dレーザースキャナ、ひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、引き続き、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進してまいりたい。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該 当 ペ ー ジ			
42	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	道路交通秩序の維持	-	-	運転致死傷罪 新設	<p>運転致死傷罪(仮名)の新設(最高懲役20年)</p> <p>危険運転致死傷罪(20年)では事故の類型が極めて限定的かつ、適用が非常に困難。よってひき逃げによる逃げ得という弊害が起き、ひき逃げ増加の原因ともなっている。法の不備を解消する為に危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪を一本化するべき。</p>	<p>危険運転致死傷罪は、一定の運転行為を行った者を、傷害罪・傷害致死罪に準じて、故意犯として重い法定刑によって処罰するものであり、過失犯を処罰対象とする過失運転致死傷罪とは別の罪として定める必要性及び合理性があると考えており、御要望のような罪を設けることは困難であると考えている。【法務省】</p>
43	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	道路交通秩序の維持	-	-	過失運 転致 死傷 罪 引 き 上 げ	<p>過失運転致死傷罪(最高懲役7年)の上限引き上げ</p> <p>過失運転致死傷罪を最高懲役20年又は15年とするべき。(15年とするならひき逃げとの併合罪で最大懲役22年6月となる)危険運転致死傷罪(20年)と過失運転致死傷罪(7年)の落差と適用の難しさがひき逃げの逃げ得の原因ともなっている。</p>	<p>過失運転致死傷罪の法定刑引上げについては、令和6年に法務省で開催した「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」において議論が行われたものの、量刑傾向が法定刑の上限付近に集中している状況にないことや、業務上過失致死傷罪等の他の罪の法定刑との均衡の観点から、慎重な検討が必要であるとされたところであり、現時点において、同罪の法定刑を引き上げることは困難であると考えている。【法務省】</p>
44	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	道路交通秩序の維持	-	-	ひき逃 げ 時 効 撤 廃	<p>ひき逃げ時効撤廃及び、死亡ひき逃げは殺人罪と同等に法改正</p> <p>殺人に匹敵する行為にも関わらず、危険運転致死傷罪さえも適用困難で法の不備により、ひき逃げを増加させている。今後も更に外国人によるひき逃げ増加が容易に予想されることから時効という法の逃げ得を塞ぐとともに厳罰化するべき。</p>	<p>交通事故があったにもかかわらず、負傷者を救護せず、必要な措置を講じない、いわゆる「ひき逃げ」については、極めて悪質な行為であることから、これまでも道路交通法を改正し罰則の強化を図るとともに、危険運転致死傷罪を積極的に適用して検挙するなど、厳正に対処してきたところである。【警察庁】</p> <p>公訴時効制度は、時の経過による証拠の散逸等に基づく法的安定の要請と犯人処罰の要請の調和を図るため、法定刑の重さに応じた一定期間の経過により、公訴権が消滅する、すなわち、検察官が起訴できないこととするというものである。このような制度の仕組みにおいて、ひき逃げ(道路交通法の救護義務違反)を伴う過失運転致死罪等の罪について、公訴時効の対象から除外することについては、制度の趣旨との関係や、他の犯罪との均衡等との観点から、慎重な検討が必要である。【法務省】</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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当 ページ			
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	-	-	基本計画に システムの視点 を望む	<p>本意見書で述べたいことは、これまでの「交通安全基本計画」の遂行によって相当数減少したものの、未だ決して少ないとは言えない死傷者数の現実から生じてきたものです。</p> <p>一人の市民目線で見るとき、計画期間内に「死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロ」を現実的な目標とすること、が本来の基本だと思います。そうなっていくためにも今回の計画にさらに挙げてほしい事柄があります。それは、交通安全を、社会要因による事故への対処という視点で捉えるだけではなく、人や車が移動し合う全体を一つの社会システムとし、そのシステムの作動に対処する視点で捉えることも加えて頂きたいということです。</p> <p>具体的には次の5年間で、死傷者をゼロにするための対策をシステムの視点で考えていく検討と実証の期間にする、ということです。</p> <p>私論としての私の捉える車社会のシステムから導かれる施策は、(イ) 共有(車と歩行者が同じ空間にいる可能性のある状態)の機会を徹底的になくす、(ロ) 車優先の意識(特権意識のようなもの)を徹底的になくす、というものです。対象となる具体策例として、(イ)であれば「防護柵」と「歩車分離信号」、(ロ)では「免許制度」がまず挙げられます。これら施策により集中しかつ確実に実行できれば、死傷者を生む仕組みを効果的になくすことができ、そしてそれはシステムの作動において生じうる多くの事故を無くすことに繋がります。システム作動のツボを押さえ、そこに対策を集中させることでより大きい全体への効果が生まれるということです。</p> <p>システムという存在を踏まえた対応を内包させることで本来の基本目標に近づきより実効的な基本計画となる、そう考えます。</p>	<p>中間案「第1部第1章第2節Ⅱ 第12次交通安全基本計画における目標」においては、道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、まずは死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指すこととし、第12次交通安全基本計画期間中における数値目標を設定している。</p> <p>また、その実現を図るため、「①交通社会を構成する人間」、「②車両・船舶・航空機等の交通機関」及び「③それらが活動する場としての交通環境」という3つの要素について、それら相互の関係を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させて施策を策定し、国民の理解と協力の下、強力に推進することとしている。</p> <p>各種交通安全施策の実施に当たっては、可能な限りEBPM(Evidence-Based Policy Making, 証拠に基づく政策立案)を推進し、効果を検証して、必要に応じて改善していくこととしており、究極的には交通事故のない社会を目指して、関係省庁等と連携し、効果的な施策を推進してまいりたい。【内閣府】</p> <p>中間案「第1部 第1章 第3節 I (3) 歩行者の安全確保のための意識変容」等に記載のとおり、令和7年1月に「歩車分離式信号に関する指針」を改定したことを踏まえ、引き続き、適切な箇所への歩車分離式信号の整備を推進してまいりたい。</p> <p>また、中間案「第1部 第1章 第3節Ⅱ 3 (1) 運転者教育等の充実」に記載のとおり、御意見の「免許制度」について、運転者に対して歩行者の優先等、歩行者の安全に気を配ることを内容とする運転者教育等を実施しているところであり、頂いた御意見を今後の施策の参考としつつ、引き続き、運転者教育等の充実を推進してまいりたい。【警察庁】</p> <p>中間案「第1部 第1章 第3節Ⅱ 1 道路交通環境の整備」等で記載のとおり、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくため、幅の広い歩道等の整備や防護柵の設置等を推進してまいりたい。【国土交通省】</p>
	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	道路交通環境の 整備	-	-			
	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	安全運転 の確保	-	-			

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
46	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	1	P65・66	第12次交通安全基本計画(中間案)への意見	<p>道路交通の安全確保に向けては、高齢者の事故対策が最優先課題の一つとされています。本意見書では、高齢者の事故防止に資する具体的施策について提案いたします。</p> <p>筑波大学・市川正雄教授らの疫学研究によれば、運転を中止した高齢者が歩行者として高齢ドライバーの車両にはねられる事例も増加しており、「高齢ドライバー対策」と「高齢歩行者対策」を両立する政策が不可欠です。私たちは産官学連携のもと、高齢ドライバー対策を中心に研究開発と社会実装を推進してまいりました。</p> <p>現在、運転適性評価は認知機能検査および試験場等の限定された路上における実車試験が主流ですが、より実態に即した簡易・高精度な評価手法の導入が急務です。文部科学省・JST COIプログラムにおいて私たちは、年間約400名、5000項目を10年間計測することで、公道における運転能力に深く関係する認知・視覚・身体機能を特定し、費用対効果にも優れたタッチパネルPCによる運転適性診断システムを開発しました。本システムは自動車事故対策機構(NASVA)やトヨタ販売店で活用が始まる段階です。</p> <p>また、実車運転の診断については、自動運転技術にも用いられる画像認識を基盤としたAI分析機能付きドライブレコーダの普及が進んでおり、机上試験と併用することで運転能力の精緻な評価と効果的な指導が可能となり、運転技能の向上と事故防止に寄与します。</p> <p>一方、自動運転技術の社会実装は都市部から進展し、地方・過疎地域での普及には10～20年を要すると見込まれます。同地域では高齢化率が高く、公共交通機関も限られることから、買い物・通院などの生活維持のため高齢者自身の運転が不可欠です。運転能力の低下が認められる場合には、地域や時間、先進運転支援技術(ADAS)等に基づく限定免許制度、あるいはサポカー限定免許の運用見直しを導入することで、安全を損なうことなく運転寿命を延伸できます。これは高齢者のQOL維持にとどまらず、運転断念に伴う要介護化・社会負担の増加を抑制する効果も期待されます。</p> <p>以上より、喫緊の高齢者事故対策として、1. 科学的根拠に基づく運転適性診断の全国的導入、2. 運転能力低下時の限定免許制度の実装・運用改善をご検討いただきたく、ここに強く要望申し上げます。</p>	<p>高齢運転者対策については、中間案「第1部 第1章 第3節 II 3(1) 高齢運転者対策の充実」に記載しているとおり、運転免許証等の更新時において、実車指導を含むきめ細やかな高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査を実施している。これらの制度を導入するに当たっては、国民からの要望や交通情勢等を踏まえ、有識者による検討会や各種調査研究を実施するなどし、法令等を改正するなどの手続きを経た上で進めている。引き続き、これらの制度を適切に運用するとともに、高齢運転者の事故情勢等を踏まえ適切な対策を講じてまいりたい。</p> <p>地域・時間帯を限定する運転免許制度については、時間帯・地域の限定をどのように担保するか、その取締りの実効性をどのように確保するかといった問題があることから、慎重に検討する必要があると考えている。また、サポカー限定免許は、運転に不安を覚える運転者等に対し、運転免許証等の自主返納だけでなく、より安全な自動車に限って運転を継続するという中間的な選択肢を設けたものである。引き続き、安全運転相談等においてサポカー限定免許について教示を行うなど、制度の周知を図ってまいりたい。【警察庁】</p>
47	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	6	P37	第12次交通安全基本計画(中間案)への意見	<p>37ページの(6)歩行空間のユニバーサルデザイン化について、ユニバーサルデザインを構想する際、そして整備した後も継続的に高齢者、障害者を含めた利用者のフィードバックを集めるべきである。</p> <p>ユニバーサルデザインが高齢者や障害者を含めたさまざまな人々が利用できる包括的なデザインである以上、その当事者たちの意見はユニバーサルデザイン化においてより役立つものであり、デザインする側の視点のみにならないようにするためにもフィードバックを基礎として構想、整備していくべきである。</p>	<p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 1(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化」等で記載のとおり、高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進している。また、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン(令和6年1月)」において、高齢者、障害者等の利用者計画・立案の段階から参加を求め、幅広く意見収集や意見交換を行うことを推奨しており、引き続き、利用者の御意見を踏まえたユニバーサルデザイン化を推進してまいりたい。【国土交通省】</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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
48	第1部	第1章	第3節	II	道路交通秩序の維持	2	P83・84	死亡ひき逃げ事件の時効撤廃の法改正について	初動捜査は危険運転致死傷罪を視野に行われることが適当だと考えます。未だに、死亡ひき逃げ事件には一律的に過失運転致死罪を適用し、危険運転致死傷罪を念頭にしていない捜査の手法が続いているのではないのでしょうか。 近年、SNSの情報提供で犯人逮捕に繋がり、初動捜査から見直したことで、残された痕跡を調べて分かったことから、犯人に繋がる手掛かりが一つ進んでいます。	中間案「第1部 第1章 第3節 II 5(2)ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底」に記載のとおり、警察では、交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査を推進しており、引き続き、適正かつ緻密な捜査を推進してまいりたい。【警察庁】
49	第1部	第1章	第3節	II	被害者等支援の充実と推進	3	P92・93	死亡ひき逃げ事件の時効撤廃の法改正について	無免許、無保険、ひき逃げは、未解決事件になると長年にわたり精神的な保証、救済を求めます。	交通事故被害者等の支援については、中間案「第1部 第1章 第3節 II 7(3)イ 交通事故被害者等の心情に配慮した支援の推進」に記載のとおり、交通事故事件等に関する情報を可能な限り提供できるよう努めているほか、各都道府県警察本部の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うなどして組織的な対応を図るとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した対応の徹底を図っており、引き続き、交通事故被害者等の心情に配慮した支援を推進してまいりたい。【警察庁】 御意見の趣旨が必ずしも明確ではありませんが、御意見が死亡ひき逃げ事件の時効撤廃を求めるものであるとすれば、公訴時効制度は、時の経過による証拠の散逸等に基づく法的安定の要請と犯人処罰の要請の調和を図るため、法定刑の重さに応じた一定期間の経過により、公訴権が消滅する、すなわち、検察官が起訴できないこととするというものである。 このような制度の仕組みにおいて、ひき逃げ(道路交通法の救護義務違反)を伴う過失運転致死罪等の罪について、公訴時効の対象から除外することについては、制度の趣旨との関係や、他の犯罪との均衡等との観点から、慎重な検討が必要である。【法務省】
50	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	-	-	自動車の運転免許に一部制限の免許制度を設けてほしい	昼間だけ運転可とか居住自治体内だけ運転可など一部制限をつけた免許を作っていただけませんか。車がないと生活が成り立たない地域も多く、今のall or nothing の免許基準では、カバーできない時代になっていると思います。	御意見のような時間帯や地域を限定する運転免許制度については、時間帯・地域の限定をどのように担保するか、その取締りの実効性をどのように確保するかといった問題があることから、慎重に検討する必要があると考えている。【警察庁】
51	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	5	P70・71	高齢の職業運転手に健康診断に眼底検査(写真)の義務付けの希望	65歳以上の高齢者で仕事で車を運転する人は、健康診断で毎年眼底写真を撮影して眼疾患のスクリーニングをしていただきたいです。精密検査で視機能に問題がないかを報告させ、業務上の車両運転の許可を出すという仕組みは作れませんか。流通の末端を担っている高齢ドライバーは少なくなく、生活習慣病の罹患率も高く、コントロールも悪いグループだと思います(シフトワーカーのため)。治療をすれば視機能が回復する疾患も少なくありません。高齢ドライバーに安全に仕事をしていただく仕組みが必要だと思います。	御意見として承る。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該 当 ペ ー ジ			
52	第1部	第2章	第2節	II	鉄道交通の安全に関する知識の普及	-	P102	-	<p>P102 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及について</p> <p>全国交通安全運動、踏切事故防止キャンペーン、事故防止運動、広報活動などを実施する際に、移動円滑化の対象となる障害者や高齢者の当事者、当事者団体、地域の社会福祉関係者などを交えて行うことで、有効な啓発や広報活動になるのではないだろうか。鉄道利用時や踏切利用時において配慮が必要な人々についての安全や優先事項を実際に当事者に体験してもらうことや意見を聞き、改善することで、対策の完成度が高まり、多くの人に対策の必要性が理解されやすくなるように思われる。</p> <p>近年、当事者参画の重要性が認識され、移動円滑化などの法律にも当事者参画が明記されることが増えてきた。今年、開催された関西万博においても、当事者参画により当事者からの意見が反映され、多くの案が実行された。当事者を交えたこれらの活動は事故の防止についてより具体的に理解され、広報活動においてもより多くの人に伝わりやすくなり、人々に安全な行動変容を促すことにおいて効果的なのではないだろうか。</p>	当事者団体の方々にも御都合やお考えがあるので、必ずしも、各種運動や広報活動に参加頂けるかどうか分からないが、各種運動や広報活動の効果を高める方策については、鉄道事業者と議論してまいりたい。【国土交通省】
53	第1部	第3章	第2節	II	踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進	-	P109・110	-	<p>P110～P111 3 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施について</p> <p>本計画の中でも、遮断機や警報機の整備がされていない踏切が特に危険であると記載されている。視覚障害者、聴覚障害者、車いす利用者など多くの障害者や高齢者の踏切横断に懸念のある者にとって、警報機や遮断機がないということは、健常者以上に電車が来るタイミングが分からず、命を落とすような事故にもなりかねない。</p> <p>対策を読んだ印象では、健常者を想定したもののように思える。そもそも直前に来るかどうか分かりにくい人や、対応に時間を要する者にとっては、これらの対策では効果が薄いように思える。</p> <p>介助者がいる場合であっても、周辺の事情に通じていない人が訪れた場合や、介助者が高齢化して即座に素早い行動が取れないことなど、危険な状況は変わらないように思う。廃止できないのであれば、早急に警報機を設置するなど、安全に踏切を横断できる対策が障害者や高齢者にとって必要だと思われる。加えて、安全に横断し、迅速な避難行動ができるように踏切内のバリアフリー環境を整える事も必要である。</p> <p>これらの対策が進まないようであれば、踏切の横断に懸念のある者に対して、鉄道関係者が個別に対応するなどのきめ細やかな対応が必要になるのではないだろうか。</p>	高齢者、視覚障害者、聴覚障害者、車いす利用者等の踏切道の事故対策については、踏切遮断機の整備や障害物検知装置の高規格化、全方位型警報装置、非常押ボタン等の高齢者等の踏切事故防止に効果のある踏切保安設備の整備を促進すると記載している。また、踏切道内の誘導表示の設置等のバリアフリー対策を促進すると記載している。【国土交通省】
	第1部	第3章	第2節	II	踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施	-	P110・111			

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
54	第1部	第1章	第3節	II	-	-	-	<p>新型コロナウイルスワクチン後遺症による交通事故増加の懸念</p>	<p>人口動態調査の死因では「突然死」が顕著に増加しており、この原因がコロナワクチンである可能性はかなり高いと思われます。ここ数年の交通事故の形態を見ると突然の暴走などによるものが目立ち、運転者の突然の意識喪失が疑われます。死亡に至らないものであっても、ブレインフォグや慢性疲労症候群などの自己免疫疾患による病態が報告されており、うつ病発生による自殺などの傾向も見られます。このように、クルマの運転者の健康状態に新型コロナウイルスワクチンが及ぼす影響は緊急の調査を要するものです。</p> <p>対策としては、 <ul style="list-style-type: none"> ・ワクチン接種ドライバーへの意識啓発 ・健康調査 ・免許更新時のワクチン接種者健康チェック などの対策が早急に必要と思われます。</p>	<p>警察では、安全な運転に不安のある方や、御家族からの相談、交通事故捜査等を通じて、運転免許の取消し等の事由に該当する疑いがあるときは、専門医による診断を実施するなどし、安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気ににかかっていることが判明したときは、運転免許の取消し等の処分を行っている。また、免許を受けようとするときや、免許更新時に、病気の症状に関する質問票を交付し、その虚偽記載に対して罰則が設けられている。このように、一定の病気等にかかっているかどうかを都道府県公安委員会が把握する仕組みが整備されているところである。【警察庁】</p> <p>厚生労働省の研究班の調査によれば、新型コロナウイルスワクチン接種後に長期間継続する症状は多様であるとされており、疾患概念の確立が難しいため、更なる実態把握のために、令和7年度も調査研究事業を実施している。引き続き、科学的知見の収集に努めてまいります。【厚生労働省】</p>
55	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	1	P66・67	<p>外国人による交通事故増加と不起訴処理問題</p>	<p>最近、外国人の増加が問題となっていますが、外国人による交通事故が不起訴となる事例が多く報告されています。言葉が不自由、交通ルールが違う、などそもそも違う文化を持った外国人に安易に免許証を与えたり、言葉が通じないからといって取り締まりが甘くなるなどといったことは許されません。一部、死亡事故においても不起訴となるなどというニュースも耳にしますが、これは言語道断。外国人に対しては、より厳しい姿勢で取り締まりをおこなうことが必要だと思われます。</p>	<p>道路交通法では、免許を受けようとする者は、「自動車等の運転について必要な知識」に関する試験を受けなければならないこととしている。この試験は、免許を受けようとする者が我が国の交通ルール等に関する知識を有しているかどうかを確認するためのものである。出題される試験の内容については、免許の種類にかかわらず、免許を受けようとする者が我が国の交通ルール等を十分に理解しているかどうかを確認することができるものとしている。また、交通安全を確保するためには、それぞれの交通主体が交通ルールを遵守することが必要不可欠であることから、引き続き、外国人に対する交通安全教育や日本の交通ルールの周知、理解促進を図るとともに、厳正な交通指導取締りを行ってまいります。【警察庁】</p> <p>飽くまで一般論として申し上げれば、検察当局においては、個別の事案ごとに、法と証拠に基づき、犯罪の軽重及び犯罪後の状況などといった様々な事情を総合考慮し、起訴するか不起訴とするかを判断しているものと承知しており、被疑者の国籍等を理由として不当な起訴又は不起訴の判断をすることはしないものと承知している。そのため、「外国人であることを理由に厳しい処分を臨む」旨の記載を盛り込むことはできない。いずれにせよ、検察当局においては、被疑者が外国人であろうとなかろうと、個別の事案ごとに、法と証拠に基づき厳正に対処していくものと承知している。【法務省】</p>
	第1部	第1章	第3節	II	道路交通秩序の維持	1	P81～83			
56	-	-	-	-	計画の基本理念	-	-	-	<p>基本理念について、道路交通事故の基本的考え方など(1ページ、8ページ等) 全体的に計画文書として整えられているものの、決定的な不備は、「自動車という交通システムは不完全な部分が残置されており、自動車が交通安全における主な脅威であり、交通事故・事件の要因のほとんどを占める」という事実を前面に出していないことである。「人優先…」「子供が…」「高齢化の進展…」などと述べているが、結局交通事故・事件は自動車がらみであるということは強調してし過ぎることはない。「自動車は危険」という基本認識はすべての人に求められるもので、計画上でも明示すべきである。</p>	<p>中間案「計画の基本理念」において、「人優先の交通安全思想」として道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を一層確保する必要がある旨記載しているほか、中間案「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」の中で重視すべき視点としている「(3) 歩行者の安全確保のための意識変容」において、横断歩道で自動車が一時停止しないなど、自動車運転者の歩行者優先が十分に徹底されているとは言えないことを取り上げ、運転者の歩行者保護意識の徹底を図ることを明記している。【内閣府】</p>
	第1部	第1章	第1節	-	道路交通事故のない社会を目指して(基本的考え方)	-	P8・9			

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応	
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ				
57	第1部	第1章	第2節	II	第12次交通安全基本計画における目標	-	P14・15	-	死者数・重傷者数の目標について(10ページ等) 「交通事故のない社会を目指して」「道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し」としながら、年間死者数1900人、重傷者数20000人という数値目標を設けることは強い違和感がある。結局それは犠牲を容認し、「その程度の努力でよい」という考えにとどまることになる。「一朝一夕には…」というが、5年の間に死傷する十数万人の人生はかけがえがない。	第12次交通安全基本計画(中間案)において、道路交通事故のない社会を達成することは究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられる。まずは死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、5年という計画期間での達成可能性を踏まえて数値目標を設定することは、道路交通事故のない社会を目指して関係者と連携し、各種交通安全施策を推進するに当たり、国民の理解・協力を得る上で有効であると考えている。【内閣府】	
58	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	P21・22	-	自転車の通行空間の確保(18ページ、21ページ等) 自転車の通行空間整備にあたっては、自転車利用者の意見を十分に反映し、実効性の高い設備となるようにすべきである。自転車は本来「車両」であり、自転車と歩行者が混在するような通行区分は根本的に解消すべきである。車道において自転車と自動車とが共存するためには、両者に対して不断に啓発が必要である。自転車の通行方法・位置は視覚的に一貫して明示されることが大切である。	中間案「第1部 第1章 第3節 II 1 (9) 自転車利用環境の総合的整備」に記載のとおり、自転車活用推進計画に基づき、自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定を推進するとともに、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計画的な整備を促進してまいりたい。 また、中間案「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、「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」と記載しているほか、中間案「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、「自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解するための交通安全教育等を強化する」と記載しており、自動車及び自転車双方の運転者に対する安全対策を推進してまいりたい。【警察庁】	
	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	9	P38				中間案「第1部 第1章 第3節 II 1 道路交通環境の整備」等で記載のとおり、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計画的な整備を推進してまいりたい。【国土交通省】
	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	3	P56・57				
59	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	P24・25	-	生活道路と幹線道路ともに「人優先」を基調に(18ページ等、24ページ等) 生活道路と幹線道路を区分した対策が記載されているが、実際には分別困難な事例が多いものと思われる。そこで対策の基調となるべきは「人優先の交通安全思想」である。幹線道路であると区分された道路であっても、そこに生活道路としてのニーズがないか不断に検証されなければならない。「法定速度30キロメートル毎時の生活道路」の形式的条件から外れた道路でも、実態は生活道路という場合もあるだろうと推測する。生活者(歩行者)のニーズを尊重した対策がとられず、自動車の利便に偏った環境が放置された場合に、歩行者にとっての「事故危険箇所」が生じるのである。	中間案「第1部 第1章 第3節 II 1 (8) 効果的な交通規制の推進」に記載のとおり、引き続き、地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを行ってまいりたい。【警察庁】 中間案「第1部 第1章 第3節 II 1 道路交通環境の整備」等で記載のとおり、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくため、地域住民等と合意形成を図りながら「ゾーン30 プラス」の整備等交通安全対策を推進してまいりたい。【国土交通省】	
	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	1	P28・29				

整理 番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該当 ページ			
60	第1部	第1章	第3節	II	安全運転 の確保	1	P65	-	<p>飲酒運転対策 飲酒運転対策としては、すべての自動車にアルコール検知装置の 装備を義務化し、アルコールを検知した場合はエンジンがかからな くなる仕組みを導入すべきである。 また飲酒運転で検挙された運転者すべてに医師による治療を義務 付け、アルコール依存症治療証明(または非該当証明)をもって運 転を再開させるべきである。</p>	<p>飲酒運転は死亡事故等の重大事故に直結する悪質・危険な犯罪であり、飲酒 運転対策として車体にどのような安全装置を備えることが適当であるかを 含め、飲酒運転根絶のため引き続き検討を進めてまいりたいと考えている。 また、運転免許保有者がアルコール中毒者であることが判明した場合には、 その者の運転免許の取消し等を行うことができることとされている。 アルコール中毒により運転免許の取消しを受けた者が再取得のため運転免許 試験を受験し、合格した場合において、アルコール中毒の疑いがあるときは、 医師の診断書の提出等を求めることができ、アルコール中毒であることを判明 した場合には、運転免許の拒否等を行うことができることとされている。 さらに、運転免許の効力が停止された者については、停止期間満了前に医師 の診断書の提出等を求め、診断書等を踏まえて運転の可否について判断して いる。【警察庁】</p> <p>アルコールインターロック装置の全車両への義務化については、なりすまし防 止策や、大半を占める飲酒運転を行わない車両所有者へのコスト負担増等の 課題があることから、慎重な検討が必要と考えているが、引き続きアルコール インターロックの普及促進を図ってまいりたい。【国土交通省】</p>
	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の 確保	1	P75			
61	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の 確保	1	P74・75	-	<p>無免許運転対策 すべての自動車に免許証(ICカード)がないとエンジンがかからない 仕組みを導入すべきである。</p>	御意見として承る。【国土交通省】
62	第1部	第1章	第3節	II	安全運転 の確保	1	-	-	<p>運転不適格者対策 ドライブレコーダーやイベントデータレコーダーを活用し、危険運転 や不正操作を記録・検知し、事故未然に警告を発する仕組みや、運 転免許更新の際に運転不適格者を排除できる仕組みを導入すべき である。</p>	<p>我が国の運転免許制度は、運転資格を与えた後に道路交通上の危険性があ ると判断される者については、一定の期間、道路交通上の場から排除すること としている。この危険性の判断に当たっては点数制度を導入しており、これは 運転者の過去一定期間内の違反や事故に、その行為の危険性に応じた一定 の点数を付し、点数の多寡によって運転免許の取消しや停止の行政措置を講 ずるという制度である。今後も悪質・危険な運転者に対しては、点数制度等 による迅速・適正な処分執行により運転不適格者の排除に努め、交通事故防止 を図ってまいりたい。【警察庁】</p> <p>御意見として承る。【国土交通省】</p>
	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の 確保	1	P74・75			

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
63	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	2	P76・77	-	<p>先端技術の活用推進 自動運転車開発について(76ページ等) 自動運転車の開発・導入は、交通ルールが完全順守される機能を実現すべきである。 自動運転車の都合に合わせて交通ルールを緩和するようなことは厳に慎むべきである。</p>	<p>警察庁では、令和6年度自動運転の拡大に向けた調査研究において、交通ルールは、交通の安全と円滑を確保する観点から、自動運転車を含む全ての交通参加者に対して共通に適用されなければならない、自動運転車の開発・普及のために既存の交通参加者に負担を強いるような交通ルールの設計は、自動運転車が交通社会で共存するという観点からは、社会の理解が得られないことを確認している。【警察庁】</p> <p>道路運送車両の保安基準において、自動運行装置は、その作動中、自車が他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであることを求めている。なお、「AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ報告書」(令和6年5月)において、安全性に関する基本的な考え方として、自動運転車は道路交通法を遵守すること等が示されている。【国土交通省】</p>
64	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	1	P28～31	-	<p>歩車分離信号、右直分離信号の設置を原則に(29ページ等) 通行者の動線が交錯することが事故の要因であることは、これまでの諸事故の経緯から明白であり、歩車分離信号・右直分離信号を導入することが事故防止に資することは確実である。信号機の設置に際しては歩車分離・右直分離式を原則とすべきである。</p>	<p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 1 (8) 効果的な交通規制の推進」に記載のとおり、引き続き、地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを行っていくほか、中間案「第1部 第1章 第3節 I (3) 歩行者の安全確保のための意識変容」等に記載のとおり、令和7年1月に改定した「歩車分離式信号に関する指針」を踏まえ、引き続き、適切な箇所への歩車分離式信号の整備を推進してまいりたい。【警察庁】</p>
	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	4	P35・36			
65	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	8	P37・38	-	<p>「規制速度の引き上げ」は安全対策として不適切(38ページ) 「効果的な交通規制」として「規制速度の引き上げ」があげられているが、自動車の速度運動量の過剰によって重大事故の規模・被害が拡大している現状を省みれば、「規制速度の引き上げ」を交通安全基本計画に記載することは不適切である。</p>	<p>交通事故の防止、被害軽減を図るには、適切な最高速度規制を実施するとともに、速度違反取締り、道路交通環境の改善等を組み合わせて速度管理を行うことが重要であり、引き続き、これらの総合的な対策に取り組んでまいりたい。【警察庁】</p>
66	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	1	P49～51	-	<p>交通安全思想 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進(46ページ、48ページ等) 道路交通法をはじめとする交通ルール、自転車利用法については小中高校の課程において必修とするべき。</p>	<p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 交通安全思想の普及徹底」柱書において、「学校においては、～(略)～学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習(探究)の時間、特別活動等、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法(昭和33年法律第56号)に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する」と記載しており、学校においては、学習指導要領や文部科学省作成の学校安全資料「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育に基づき、交通法規の正しい理解と遵守について、着実に指導が行われるよう努めてまいりたい。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
67	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	3	P57	-	自転車利用者への教育(51ページ、57ページ等) 自転車購入時に安全利用講習を受けることを前提とするべき。 自転車利用者にはカード(自転車安全利用講習の受講記録証)を発行し、定期的に安全利用講習を受けることを義務付ける。	中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 (3) ウ(イ) 自転車の交通安全教育の推進」において、「自転車の交通安全教育は、効果的な取組を行っている民間事業者、関係団体等の知見を取り入れながら、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進する」としており、同ガイドラインにおいて、自転車販売事業者を教育主体とした教育内容及び教育方法の例を示している。引き続き、関係機関・団体、事業者等と連携し、自転車利用者に対する交通安全教育を推進してまいりたい。【警察庁】
68	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	1	P64～66	-	安全運転の確保(63ページ等) 自動車運転者教育にあたっては、歩行者・自転車の保護の徹底と、自動車の物理運動量の抑制的使用(率直には速度抑制)を重点とする。	中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 交通安全思想の普及徹底(1) 成人に対する交通安全教育の推進」において、「成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行う」と記載している。また、中間案「第1部 第1章 第3節 II 3 (1) ア(ア) 自動車教習所における教習の充実」に記載された教習所による教習や、中間案「第1部 第1章 第3節 II 3 (1) イ 運転者に対する再教育等の充実」に記載された各種講習を通じて、引き続き、歩行者・自転車の保護の徹底と、道路や交通の状況等を考慮した安全な速度による走行の重要性等について教育してまいりたい。【警察庁】
	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	4	P68・69			
69	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	1	-	-	安全運転管理の推進(68ページ等) 自動車の安全運転管理は個々の運転手の注意に任せては限界がある。 この項に記載されているような安全運転管理は、事業者のみならず非事業者の一般運転者にも導入されるべきである。 ドライブレコーダーの機能を活用して、各運転手の運転態様を評価し、それを運転改善や運転免許更新に反映させることを検討すべきである。	道路交通法第74条の3に基づく安全運転管理者制度については、営利企業のみならず、行政機関等一定台数以上の自動車を使用する事業所が全て対象となっている。 中間案「第1部 第1章 第3節 II 3 (1) 運転者教育等の充実」に記載のとおり、引き続き、運転免許更新の機会等における運転者教育等の充実を推進してまいりたい。【警察庁】
	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	4	P68・69			
70	第1部	第1章	第3章	II	-	-	-	-	自動車の大きさを抑制する。 交通安全対策のうえで道路幅員が不足するという問題は、主に自動車の大型化に起因するものである。自動車の車体幅の制限や、より小型車への転換へ誘導する政策は必要である。	車両の大型化により道路幅員が不足しているという情報は把握していない。 なお、自動車の大きさは、道路との関係において規定された限度や自動車の種別を勘案しつつ、自動車ユーザーの使用の態様によって様々な需要があることから、一律に車幅を制限する等自動車の大きさを抑制することについては慎重な検討が必要である。【国土交通省】
71	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	1	P74・75	-	ながら運転の温床となるような機器を車内に設置しない。 運転中にテレビ放送を視聴するような余計な機能をもった機器を車内に設置することを禁止する。	運転に必要なもの以外の機器の設置を一律で禁止することは、運転者以外の乗員を含む自動車ユーザーの利便性を損なうおそれがあることから、慎重な検討が必要と考えている。一方、運転者の漫然運転や脇見運転等への対策は重要であることから、中間案「第1部 第1章 第3節 II 4 (1) ア(イ) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化」に記載のとおり、ドライバーモニタリングシステムの性能向上や普及促進等を行うことにより、自動車等に係る安全性の向上を図ることとしている。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
72	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	車両の安全性の確保	1	P74	-	先進安全自動車の開発成果については、早急順次に装置搭載義務化を図るべきである(制限速度の超過や飲酒運転の対策として喫緊である)。	これまでも衝突被害軽減ブレーキ等先進安全自動車(ASV)の開発成果を保安基準において義務づけるといった車両安全対策を講じてきたところ、中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 4 (1) ア (ア) 車両の安全対策の推進」に記載のとおり、「先進安全技術を活用した予防安全対策については、車両安全対策を推進する取組の一環として、これまでも安全基準の拡充・強化等と先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進、ユーザーに対する自動車アセスメント情報の提供等との総合的かつ有効な連携を深めてきたところであるが、今後もより一層の連携を図っていく」としている。【国土交通省】
73	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	1	P48～51	-	クルマ中心から人中心へというフレーズは結構だが、それではなぜクルマ運転者に対して厳しい姿勢が見られず、歩行者、特に子供への教育ばかり言うのか。完全に矛盾し間違っている。	中間案「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」の中で重視すべき視点としている「(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策」、「(7) 生活道路における歩行者等の安全確保」等において、自動車の運転者への対策等について記載しているほか、中間案の「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 (3) エ 自動車(二輪車を含む。)の安全運転の推進」、「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 3 安全運転の確保」、「第1章 第3節 3 Ⅱ 5 道路交通秩序の維持」等において、自動車の運転者に対する各種交通安全施策が盛り込まれており、関係省庁と連携して、効果的な施策を推進してまいりたい。【内閣府】
	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	道路交通秩序の維持	-	P80～85			中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 交通安全思想の普及徹底」柱書において、「我々は、良き社会人として、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献することが求められており、交通安全教育は良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を通じて国民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障害者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である」と記載しており、引き続き、特定の対象に限らず、すべての人に対する効果的な交通安全教育を推進しているところである。 また、中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 3 (1) ア (ア)自動車教習所における教習の充実」に記載された自動車教習所による教習や、中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 3 (1) イ 運転者に対する再教育等の充実」に記載された各種講習を通じて、運転者に対する再教育等の充実に努めている。【警察庁】
74	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	1	P51～53	-	高齢者事故の中で、横断違反があるというが、横断禁止道路の横断ならばまだわかる。しかしほとんどの道路は横断禁止ではない。付近に横断歩道がなければたいてい場合は違反にはならない。なのに横断違反が多いというなら道路を渡ること自体違反だという全く根拠のないニュアンスを読み取れる。	中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 (1) カ 高齢者に対する交通安全教育の推進」における、「歩行者横断中の交通死亡事故における法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い」の記載については、「横断歩道外横断」、「斜め横断」、「駐停車車両の直前・直後の横断」、「走行車両の直前・直後の横断」及び「指定横断禁止区間の横断」の道路交通法違反の割合が高いことを意味している。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
75	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	3	P62	-	ハイビームは照射が強すぎて視界を奪うので幻惑して却って危険である。最小限にとどめよ。	中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 (3) カ(イ)その他の啓発活動の推進」において、「季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を意識づける」と記載しており、状況に応じた効果的なハイビームの活用推進にかかる普及啓発活動に取り組んでまいりたい。【警察庁】
76	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	3	P58	-	スマホながら運転の凶悪性は認識しておられるようだが、啓発ばかりで取り締まりには言及しない。	ながらスマホの交通指導取締りについては、中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 5 (1) ア(ア)交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進」において、「「ながらスマホ」の交通指導取締りを推進強化する」と明記しており、運転中に携帯電話等を使用することは重大事故につながりかねない極めて危険な行為であることから、厳正に対処してまいりたい。【警察庁】
	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	道路交通秩序の維持	1	P81			
77	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	安全運転の確保	1	-	-	免許制度に関しては、現状が甘すぎる。クルマが強大な殺傷力を持ち運転者は常に殺害リスクを負っていることを自覚できない者に免許を交付してはならない。現状にもチェックしていない。更新時には模擬運転装置で危険運転者をあぶりだすなどすべき。時間がかかってもやるべきだ。なのに更新時の利便性向上を図る？クルマ運転者に甘い意識が丸見え。免許制度と言えば、刑事罰が事実上ほとんど適用されない以上、永久剥奪制度を導入し、免許停止に関しても期間を大幅に延長すべき。	中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 3 (1)運転者教育等の充実」に記載しているとおり、御意見の「免許を交付」する際を含め、「免許制度」に関連して、運転者教育等を実施しているところであり、また、中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 3 (2)運転免許制度の改善」に記載のとおり、運転免許試験についても、「現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて不断に確認を行い、必要に応じ、改善を図る」こととしているところであり、頂いた御意見を今後の施策の参考としつつ、引き続き運転者教育等の充実を推進してまいりたい。 また、運転免許の行政処分は、過去の法令違反等に対する制裁としての刑事処分とは異なり、道路交通法等に基づき将来における道路交通上の危険を防止するために悪質・危険な運転者を道路交通の場から排除するという行政上の目的の達成のために行われる制度である。運転者の過去一定期間内の違反や事故に対して、その行為の危険性に応じた一定の点数を付し、累積点数の多寡や処分歴に応じて運転免許の欠格期間や停止処分の期間を決定し、運転免許の取消しや停止の行政措置を講じているところである。 御意見のように「永久剥奪制度を導入」することについては、多様な御意見があり慎重な検討を要するものと考えているが、違反や事故によって付される点数や欠格期間の延長については、これまでも交通情勢に応じて幾多の改正がなされており、特に欠格期間については、平成19年の道路交通法改正により、最高5年から最高10年と大幅な延長が行われている。 今後も悪質・危険な運転者に対しては、点数制度等による迅速・適正な行政処分の執行により運転不適格者の排除に努め、道路交通上の安全を確保してまいりたい。【警察庁】
	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	安全運転の確保	2	P67・68			

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
78	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	3	P55	-	なぜ横断歩道を渡るとき、歩行者が意思表示をしなければならないのか。道交法のどこにそんなことが書いてあるのか。歩行者が安全確認しろと言うが、横断歩道での安全確認義務はクルマにだけあるはずだ。法的根拠は何か。意思表示できない障害者や幼児、認知症に人などにも意思表示しろと言うのか。それに、法的根拠がなく歩行者が歩く権利を侵害するような安全確認の強要や意思表示などは、運転者の安全確保義務の責任転嫁をしているだけである。	中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 (3)イ(ア)横断歩行者」において、「信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する」として、運転者に対して、歩行者保護意識の醸成と交通ルールを遵守させるための取組を推進することとしている。一方で、歩行者が信号機のない横断歩道で交通事故の被害に遭わないためには、歩行者が横断するときに手を上げるなど、運転者に対して横断する意思を明確に伝えるといった交通行動をとることが有効であることから、歩行者に対しても、自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育を推進している。また、中間案「計画の基本理念」において、「自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。～(略)～このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく」としているところ、引き続き、歩行者の安全確保を図るため、あらゆる取組を推進してまいりたい。【警察庁】
79	第1部	第1章	-	-	-	-	-	-	この案での安全はクルマにとっての安全である。クルマ中心社会の促進文書にしか読めない。	中間案「計画の基本理念」において、「人優先の交通安全思想」として、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を確保する必要があり、あらゆる施策を推進していくこととしているほか、中間案「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」の中で重視すべき視点としている「(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策」、「(2) こどもの安全確保のための環境整備」、「(3) 歩行者の安全確保のための意識変容」、「(7) 生活道路における歩行者等の安全確保」等において、歩行者の安全確保について記載しており、関係省庁等と連携して、効果的な交通安全施策を推進してまいりたい。【内閣府】
80	第1部	第2章	第2節	II	鉄道交通環境の整備	-	P101・102	-	鉄道は事故を重ねて対策を積み重ねる経験工学で来ているが、異常気象や災害など未知な状況に遭遇することも増えているため、航空で実施されている危険予知・科学的施策が必要と考えられる。また、訓練においても「ここまで安全が守れるか」といった仮説設定と検証がされないシナリオ訓練が常態化している。訓練直後にその場でできなかった反省点の洗い出しがされていないことから、安全領域を広げる挑戦がされていないと思われる。これでは突発事象への対応に不安がある。特に航空・海運で行われているリソースマネジメントの取り込みを検討すべきと考える。司令一運転士間が有機的に相手の誤りを検知し指摘できないと、リアルタイムでの対処が難しい。リスクマネジメントも、疑問がある。例えば利用も事故も多い線区のホームドア化が遅れ、ワンマン化を図る線区が先に実施されるなど、投資の優先順位がリスク順になっているのが疑問である。バスよりも閑散な路線と稠密運転路線で鉄道だから同じ安全基準なのも、リスクに応じた基準があるべきと思える。	気象や自然災害については、国土交通省、気象庁及び鉄道事業者が参画するワークショップを開催し、鉄道事業者に対して、防災気象情報に関する最新の動向や活用方法等、気象知識の普及や利活用促進を推進している。訓練については、鉄道事業者が実施する訓練後に当該訓練の反省をするよう、鉄道事業者に呼びかけ、より一層、輸送の安全確保のための取組を進めてまいりたい。司令一運転士間における誤りの相互指摘については、司令及び運転士間の確認不足により発生した事故の再発防止策を各鉄道事業者に周知し、注意喚起を実施した。ホームドアの整備は、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指すこととしている。鉄道の技術基準は、全ての鉄道事業者が技術力の差、経営状況等にかかわらず遵守すべき、鉄道施設及び車両の構造、維持管理並びに運転の取扱いの基準として、社会的に求められる一定の水準を国が示しているものである。鉄道事業者はそれぞれの路線の特性に応じて、必要な基準を定めているところである。【国土交通省】
	第1部	第2章	第2節	II	鉄道の安全な運行の確保	-	P102～104			

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
81	第1部	第2章	第2節	II	鉄道の安全な運行の確保	-	P102~104	-	新幹線の列車分離について記者発表ではメーカーの責任とするような発言がされている。これは鉄道会社が安全を他社依存し責任感を持っていないとも取られ、安全マネジメントの事案と思えるが特に指摘がされていない。 国鉄が廃止された後、現場でのデータ取りと安全範囲の検証がされていないと思われる。国鉄の現場で行われてきたこのような検証をどこがどう受け持つのか、整備をしていかないと技術進化に安全基準が追いつかなくなり、最悪は破綻してしまう恐れがある。車軸折損事故がこれに近い事案と考えられる。	1つ1つのトラブルについて、迅速かつ的確に対処していくことが、大きな安全上のトラブルを防ぐために重要であり、鉄道の安全・安定輸送に向けて、引き続き、鉄道事業者を指導してまいりたい。【国土交通省】
	第1部	第2章	第2節	II	鉄道車両の安全性の確保	-	P104			
	第1部	第2章	第2節	II	鉄道事故等の原因究明と事故等防止	-	P105			
82	-	-	-	-	-	-	-	-	「やったほうがいいのはわかっているがなかなか進まない」が多すぎます。対策、施策それぞれに野心的な目標値を設定し(道路ハンプ〇〇箇所、自転車道〇〇kmなど)、その達成が難しかったのであればそれはなぜなのかを突き詰め、次の計画に活かせるようなプロセスが必要です。	個別の施策について目標値を設定した場合、当該目標を達成することが目的となってしまう、第12次交通安全基本計画(中間案)で設定している死者数、事故件数等の削減といった目標の達成に向けて、各施策が効果的に実施されない可能性が考えられることから、本計画においては、個別の施策に係る目標値を設定しないこととしている。【内閣府】
83	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	8	P37・38	-	一般道路の規制速度の引上げが実施されていますが、自転車に車道を走れと言っておきながらその横をストレスで走る自動車のスピードを上げるのは論外でしょう。自転車道が併設されている道路のみを対象とすべきです。	交通事故の防止、被害軽減を図るには、適切な最高速度規制を実施するとともに、速度違反取締り、道路交通環境の改善等を組み合わせて速度管理を行うことが重要であり、引き続き、これらの総合的な対策に取り組んでまいりたい。【警察庁】
84	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	1	P28・29	-	交通制御を「止まれ」だけに頼った交差点が多すぎます。標識の見落としはもちろん、止まって左右を見たとしても車両の接近速度を正しく見積もれずに間に合わないタイミングで進行してしまうことも十分あります(https://www.ms-ins.com/welfare/document/list/pdf/2013/2_1_03.pdf)。自動車同士であればちよつと鉄板が凹むぐらいですみませんが、二輪車や自転車では命に関わります。信号のない交差点では、「止まれ」がうまく機能しなくても重傷を負ったり死んだりせずすむよう、徹底的な速度低減施策の広範な導入が必要です。	中間案「第1部 第1章 第3節 II 1 (8) 効果的な交通規制の推進」に記載のとおり、引き続き、地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを行ってまいりたい。 また、中間案「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」に記載のとおり、道路標識の高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進してまいりたい。【警察庁】
	第1部	第1章	第3節	II	道路交通秩序の維持	1	P81			
85	第1部	第1章	第3節	II	道路交通秩序の維持	1	P81	-	いわゆる住宅街の全面30km/h規制を成立させるにはスピードカメラでの自動取締りが不可欠です。これまでのように警察官を路上に配置する手法では、実効性のある密度での法執行は期待できません。駐車違反と同様のスキームで、運転者の特定ができずとも車両の所有者から罰金を徴収するなど、効率のよい取締りを可能とする法整備を進めてください。	速度違反については、交通事故実態の分析結果を踏まえて重点的に速度取締りを行う路線、時間帯等を定めた指針を作成しているところであり、引き続き交通指導取締りを効果的に推進してまいりたい。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
86	第1部	第1章	第2節	Ⅱ	第12次交通安全基本計画における目標	-	P14	-	交通事故死者の目標はあくまでもゼロである。	中間案「第1部第1章第2節Ⅱ 第12次交通安全基本計画における目標」において、「道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、～(略)～、まずは死者数～(略)～をゼロに近づけることを目指し」と記載した上で、第12次交通安全基本計画期間中における数値目標を設定し、これを達成するため、関係省庁、地方公共団体、団体等が効果的な取組を実施することとしている。第12次交通安全基本計画期間中においても、道路交通事故のない社会の達成を究極の目標としつつ、交通事故死者数をゼロに近づけることを目指して各種交通安全施策に取り組んでまいりたい。【内閣府】
87	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	道路交通秩序の維持	1	P81	-	なぜ自動車運転者への法の順守が強調されないのでしょうか。JAFの調査でもわかっているように信号のない横断歩道で停止しない自動車がいまだに大半である事実、実勢速度と名を変えた速度違反の是認など、法治国家とは思えない実態が常識化している。これではゾーン30を設定したってドライバーは守ろうとしないのは当然である。取り締まりの手ぬるさと、永年法を守らなくても良いとしてきた方針に反省をすべきではないだろうか。猛省を促したい。	中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 (3)イ(ア)横断歩行者」において、「信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する」として、運転者に対して、歩行者保護意識の醸成と交通ルールを遵守させるための取組を推進することとしている。また、交通違反の取締りについては、中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 5 (1)ア (ア)交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進」に記載のとおり、交通事故実態の分析結果等を踏まえ、交通事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、国民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進しており、引き続き、厳正に対処してまいりたい。【警察庁】
88	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	車両の安全性の確保	1	P74・75	-	交通事故の抑止に効果があると思われるドライブレコーダーの義務化がなぜ盛り込まれていないのだろうか。これなどはすぐにでも実施できる政策であろう。これなどは早急に実施してもらいたい。	ドライブレコーダーの義務化については、その費用対効果等を踏まえて検討する必要があるが、中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 (3)エ(ケ)先進技術に関する正しい理解の促進」に記載のとおり、ドライブレコーダーの普及啓発を推進することとしている。【国土交通省】
89	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	安全運転の確保	1	P65・66	高齢ドライバーにおける視野障害対策について	緑内障は40歳以上日本人の約5%、70歳以上では約10.8%と高齢者に多い疾患であり、視野障害をきたす主要な疾患です。しかし、著明な視野障害があっても視力が保たれているため、本人が異常に気づかず運転を続けているケースも少なくありません。2018年度(平成30年度)には警察庁において「視野と安全運転の関係に関する調査研究」が実施され、従来の水平視野計では捉えきれない視野異常を評価できる「視野欠損測定用検査器」が開発・評価されました。しかし、運転技能検査の導入以降、視野評価機器のあり方に関する検討が十分に進んでいない状況にあります。第12次交通安全基本計画(中間案)64ページの【第12次交通安全基本計画における重点施策及び新規施策】のうち、「才 高齢運転者対策の充実」において、「視野欠損測定用検査器」を含め、運転に関連する視野異常を適切に評価できる検査機器の活用について検討いただくことを期待します。	御意見のとおり、視野欠損等の視野異常について気づきを与える視野検査器を開発したものの、設置に一定のスペースが必要になること、検査に時間を要すること、検査結果の説明、指導に工夫が必要なこと等、運用、指導上の課題が残ったことから、引き続き、検討を行っているところである。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
90	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	安全運転の確保	-	-	視野障害の影響について	<p>本案70ページにて、事業者の視野障害への対策が記載されている。大変素晴らしい政策だと思われます。</p> <p>本案では視野障害について、事業者のみに言及しているが、高齢化によって視野障害が増えることは自明であり、一般ドライバーに対しても対策を行っていく必要がある。</p>	<p>御意見については、高齢者講習において、水平方向の視野の範囲を測定する視野検査器又は視野の欠損状況を測定する視野検査器を用いて、高齢運転者の視野検査を行い、検査結果に基づき、視野欠損等の視野異常について気づきを与える指導を行っているところである。【警察庁】</p>
91	-	-	-	-	これからの5年間(計画期間)において特に注視すべき事項	3	P5	乗車定員10人の自動車の安全装置等の特別性の解消について	<p>「計画の基本理念」の「2. これからの5年間(計画期間)において特に注視すべき事項」の「(3)先進技術導入への対応」等に関する意見である。</p> <p>近頃、各種の安全装置が自動車に義務として搭載されるようになってきているが、これについて、乗車定員10人乗りの自動車が9人乗りまでの自動車と違うものになっているという問題がある。</p> <p>普通乗用車の運転免許は10人乗りまでに対応しているが、国は、運転免許による乗車定員の区切りと各種安全装置等の搭載義務についての人数での区切りが対応するような形にされたい。</p> <p>各種の問題について避け、制度について分かりやすくするためにも、そうすべきと考える。</p>	<p>運転免許区分は、御意見のような各種安全装置の搭載の可否によって異なるものではなく、重量等により区分されるべきものと考えている。【警察庁】</p> <p>日本の自動車基準は国際基準と調和していることから、各種安全装置の適用対象についても、国際基準に基づき乗車定員9人を境としている。【国土交通省】</p>
92	第1部	第1章	第2節	Ⅱ	第12次交通安全基本計画における目標	-	P16	-	<p>野心的な数値目標の再設定を強く要求する</p> <p>現行案の死亡者数目標(1,900人)は従来の延長線上にあり、ビジョンゼロの実現を目指す意思が十分に示されていません。交通安全基本計画の目標は「予測される数字」や「達成しやすい数字」ではなく、「社会全体で努力して到達を目指す数字」であるべきです。国際動向や技術発展を踏まえ、交通死亡者数を半減させるなど、より挑戦的でメッセージ性の高い目標への再設定を求めます。</p>	<p>中間案「第1部第1章第2節Ⅱ 第12次交通安全基本計画における目標」において、「道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、～(略)～、まずは死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し」と記載した上で、第12次交通安全基本計画期間中における数値目標を設定し、これを達成するため、関係省庁、地方公共団体、団体等が効果的な取組を実施することとしている。第12次交通安全基本計画期間中においても、道路交通事故のない社会の達成を究極の目標としつつ、交通事故死者数等をゼロに近づけることを目指して各種交通安全施策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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
93	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	1	P66	-	<p>事故削減のための取締り強化と技術活用の改革 現状の取締りは実効性が低く、速度違反などの危険行為が常態化しています。事故削減には、高い捕捉率を確保し、安全運転への強い動機づけを生む仕組みへの転換が不可欠です。生活道路を中心に、防犯カメラ、ドラレコ、市民のスマホ通報など多様な技術を組み合わせ、違反を漏れなく把握する体制を整備すべきです。また、高齢者の免許返納支援、サポカーの高度化、AD/ADASの普及、国際的に導入が進むISAの積極活用を進める必要があります。特にAD/ADASは、自車の安全確保に加え、速度遵守による周囲車両の抑制や、センサーを用いた違反検知など、より広い事故削減効果を発揮する方向で開発すべきです。</p>	<p>交通違反の取締りについては、中間案「第1部 第1章 第3節 II 5 (1) ア (ア) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進」に記載のとおり、交通事故実態の分析結果等を踏まえ、交通事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、国民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進している。また、交通指導取締りにおけるウェアラブルカメラ等のカメラ映像の活用等、より効果的かつ効率的な取締りを行うための資機材の研究開発及び整備に努めるなどしており、引き続き、交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進に努めてまいります。</p> <p>また、高齢運転者の免許返納支援については、中間案「第1部 第1章 第3節 II 3 (1) オ (オ) 高齢者支援施策の推進」において、「関係省庁が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図る」と記載しており、引き続き、運転免許証等の自主返納をしやすい環境を整備してまいります。【警察庁】</p> <p>高齢者の免許返納については、免許返納を証明した高齢者に対し、公共交通事業者(バス・タクシー等)による割引に加え、運転経歴証明書の提示により免許返納を証明した高齢者に対する追加的な割引を行う場合等に、地方公共団体に対して支援を行うことで、高齢者の免許返納を効果的に促す方策を検証し、優良事例の横展開を図る「高齢者運転免許返納促進事業」を令和5年度より実施している。また、サポカー、AD/ADAS等の性能向上及び普及促進に引き続き尽力してまいります。【国土交通省】</p>
	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	1	P75・76			
	第1部	第1章	第3節	II	道路交通秩序の維持	1	P81			
94	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	1	-	-	<p>道路空間の転換と速度制御の徹底 従来の「クルマを速く流す」方針は生活道路の安全を損なっています。現行の速度規制には、規制の実効性に疑問があることや、センターラインが有ることで対象外になるなど課題が残ります。ゾーン30の拡大を前提に、ゾーン20、自転車優先車道、子どもの遊び優先道路など、人を中心とした道路政策を推進すべきです。生活道路を通過空間から、歩行者・自転車・公共交通を優先し、地域の賑わいを支えるウォークアブルな空間へ転換する取り組みを強く求めます。</p>	<p>中間案「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」に記載のとおり、引き続き、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していくため、「ゾーン30プラス」の整備推進等により、生活道路における車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を実施し、人優先の道路交通の形成に取り組んでまいります。【警察庁】</p> <p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 1 道路交通環境の整備」等で記載のとおり、最高速度30 キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30 プラス」の整備により車両速度の抑制や通過交通の排除を推進するとともに、歩行者の安全に配慮した道路空間の創出等人中心の道路空間の実現に取り組んでまいります。【国土交通省】</p>
95	第1部	第1章	第3節	II	道路交通秩序の維持	1	-	-	<p>「高捕捉率の違反把握体制」を活用し、罰金制度を再編して事故リスクへの課金として機能させ、経済的側面からも安全運転の動機づけを強化すべきです。</p>	<p>交通違反の取締りについては、中間案「第1部 第1章 第3節 II 5 (1) ア (ア) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進」に記載のとおり、交通事故実態の分析結果等を踏まえ、交通事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、国民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進している。</p> <p>交通事故抑止の観点から、指導警告と違反を認知した場合の検挙の双方を効果的に活用して取り組んでまいります。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
96	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	1	P75・76	サポカーのさらなる普及への支援	高齢者をはじめ、経済的な理由から安全運転支援システムを搭載した車両(サポカー)への乗り換えが難しい方が多く、普及が十分に進んでいないのが現状である。より多くの方がサポカーに乗り換えられるよう、補助金や減税措置などの支援策の拡充を検討いただきたい。併せて、新たな安全技術を取り入れた「次世代サポカー制度」の創設についても検討いただきたい。	関係省庁や関係業界の意見も踏まえ、検討してまいりたい。【経済産業省・国土交通省】
97	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	10	P39・40	官民連携と横断的体制の構築	先進技術の社会実装・普及には、路車協調技術やモビリティDXとの連携を推進するための、省庁間の横断的な体制と官民の緊密な協力が不可欠である。このため、交通安全基本計画とモビリティDX戦略との関係をより明確に位置づけるなど、政策間の連携体制を構築していただきたい。	中間案「第1部第1章第3節II(10)ITSの活用」では、道路交通の安全性向上等を図るために、路車協調技術を含め、ITSを活用した取組を推進することとしている。モビリティDX戦略は、2030年、35年を見据え、自動車分野のDX化のために官民で連携して進めるべき取組をとりまとめたものだが、同戦略においても路車協調について取り上げており、自動運転車両の円滑な運行のために実用化に向けた検討を推進することとしている。モビリティDX戦略は経済産業省と国土交通省でとりまとめたものであり、政策間でしっかり連携してまいりたい。【警察庁・経済産業省・国土交通省】
	第1部	第1章	第3節	II	研究開発及び調査研究の充実	1	P95			
98	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	1	P74～76	先進安全技術の普及促進	衝突被害軽減ブレーキやドライバーモニタリングシステムなどの先進安全技術は、近年多くの事故に起因するわき見運転や居眠り運転による事故防止に大きな効果が期待される。国として、購入支援や広報活動の強化、技術評価制度の充実など、より実効性のある普及施策を講じていただきたい。	引き続き先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援や自動車アセスメントを通じて性能向上や普及促進を図ってまいりたい。【経済産業省・国土交通省】
	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	3	P77			
99	第1部	第1章	第3節	II	救助・救急活動の充実	1	P87・88	救命体制の強化	交通事故時の迅速な救命には、事故自動緊急通報システム(ACN/AACN)が有効であるが、病院・消防等ステークホルダーへのコスト面での支援も必要であり、普及が進みにくい状況である。政府による普及支援に加え、コールセンターの公設や、コールセンターと消防・救急との連携体制を整備・機能拡充を図り、事故時の初動対応の迅速化に向けた強力な普及支援策を検討いただきたい。	事故自動通報システムからの情報は、コールセンターを経由して、消防指令センターでも受信し、出動する消防隊、救急隊にも伝達されている。引き続きコールセンターからの通報に対して適切に対応してまいりたい。【消防庁】 引き続き先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援や自動車アセスメントを通じて性能向上や普及促進を図ってまいりたい。【国土交通省】
	第1部	第1章	第3節	II	研究開発及び調査研究の充実	1	P95			
100	第1部	第1章	第3部	II	道路交通環境の整備	10	P39	ネットワーク技術(V2N)を活用した歩行者・自転車対策	歩行者や自転車の交通事故の約半数は、被害者側の違反も一因となっており、ネットワークを活用した注意喚起や警告は有効な事故防止手段と考えられる。これらの観点も踏まえ、路車間通信や車車間通信(V2X)に加え、歩行者・自転車等もネットワークに接続するV2N技術の活用についても、積極的な検討をいただきたい。	中間案「第1部第1章第3節II8(1)ア(ア)安全運転の支援」において、「先行的な実証を行うプロジェクトにて、路車間通信や各種センサー等を活用し、歩行者や車両へ注意喚起を行うなど、高度な交通安全支援が可能なシステム等の構築に向けて産学官が連携し研究開発等を行う」と記載しており、引き続き、関係事業者と連携し、ITSに関する研究開発を推進してまいりたい。【警察庁】 歩行者や自転車等に対する注意喚起や警告について、通信技術を活用した情報提供は、交通事故防止に資する有効な手段の一つであると認識している。そのため、関係省庁で連携し、V2X・V2N技術の両面について高度化・普及に向けた取組を各種進めているところである。頂いた御指摘につきましては、今後の政策検討に当たっての参考とさせていただきます。【総務省・経済産業省・国土交通省】
	第1部	第1章	第3部	II	研究開発及び調査研究の充実	1	P95			

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
101	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	4	P35・36	交差点对策、標識整備	<p>交差点での事故削減には、右折可信号の増設が有効であることから、その実施を検討いただきたい。</p> <p>また、逆走防止や速度規制の標識を車載カメラが正確に認識できる環境の整備も重要である。そのため、標識の適切な場所への設置・維持管理の徹底、カメラに認識しやすいデザインの規格化、さらに認識技術を実証する環境の整備を進めていただきたい。</p>	<p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 1 (8) 効果的な交通規制の推進」に記載のとおり、引き続き、地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを行ってまいりたい。</p> <p>また、中間案「第1部 第1章 第3節 II 1 (4) 交通安全施設等の整備事業の推進」に記載のとおり、引き続き、将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進してまいりたい。</p> <p>さらに、中間案「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」に記載のとおり、高輝度化標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進してまいりたい。【警察庁】</p> <p>逆走防止等に資する道路標識注意喚起装置の普及促進に引き続き尽力してまいりたい。【国土交通省】</p>
102	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	1	P65・66	高齢者の安全運転支援	<p>高齢ドライバーの安全確保に向けては、サポートカー限定免許制度や免許更新時の運転技能検査に加え、運転力量に応じてサポートカーの積極的な推奨を行う仕組みの導入など、さらなる支援策を検討いただきたい。高齢者が安心して運転を続けられる社会環境の整備に向けて、実効性のある施策を進めていただきたい。</p>	<p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 (1) 高齢者に対する交通安全教育の推進」において、「高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める」と記載しており、当該取組を推進してまいりたい。【警察庁】</p>
	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	1	P75・76		<p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 (1) 高齢者に対する交通安全教育の推進」として「高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める」と記載しており、当該取組を推進してまいりたい。【国土交通省】</p>	
103	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	3	P60	二輪車への交通安全啓発	<p>二輪車事故による死亡・重傷の防止には、防具の適切な使用が不可欠である。特に、ヘルメットの脱落防止につながるあご紐の正しい着用や、死亡・重傷事故において上位の損傷部位である胸部を守るプロテクターの利用促進について、国としての全国的な啓発活動を継続・強化していただきたい。</p>	<p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 (3) エ(キ) 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進」において、「顎紐をしっかり締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努める」と記載しており、引き続き、ヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底を推進してまいりたい。【警察庁】</p>
104	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	1	P28～30	中高生の通学路を含めた歩車分離式信号の設置推進	<p>我が国は、急速な少子高齢人口減少社会に突入しています。車の危害から子どもたちの命を守ることは、子育て支援と同等に国の重要な施策として取り組んでいくべきです。</p> <p>現在通学路の安全では、就学児童を対象に様々な対策が講じられております。その児童たちが卒業を迎えると、すぐに中学生高校生となり、危険な道路環境の中で自転車通学を余儀なくされる学生が多くいます。信号交差点事故では、大型車の左折巻き込みで自転車乗員が命を落とす確率が高く、自転車通学生の犠牲も目にあまります。</p> <p>通学路の安全対策では、就学児童の通学路だけでなく、中高生の通学路や自転車通学生の安全対策も重要であり、歩車分離式信号や事故防止に効果の高い物理的デバイスの設置を視野に入れ、安全対策を推進していく必要があります。</p>	<p>中間案「第1部 第1章 第3節 I (3) 歩行者の安全確保のための意識変容」等に記載のとおり、令和7年1月に「歩車分離式信号に関する指針」を改定したことを踏まえ、引き続き、適切な箇所への歩車分離式信号の整備を推進してまいりたい。【警察庁】</p>
	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	4	P35・36		<p>中間案「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」等で記載のとおり、中学生・高校生は、自転車通学中の交通事故が多いことを踏まえ、センサーによる注意喚起看板の設置等、学校等とも連携した中高生の自転車通学中の交通安全対策を推進してまいりたい。【文部科学省・国土交通省】</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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
105	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	2	P54	<p>・ドライブレコーダーの搭載効果と義務化の必要性</p> <p>・重大事故処理でのスマホ通信確認の徹底</p>	<p>第12次交通安全基本計画の中間案では、ドライブレコーダーの記述が、事業者等の運転管理や教育、あおり運転の被害立証、事故防止の研究などでしかとあげられていません。十分とは言えません。</p> <p>ドライブレコーダーの映像は、事故の真実を伝える第三者の目として、大変有効であることは、国民誰もが知るところです。一般車へも義務化に向けた必要性を強く感じます。</p> <p>中間案では、「事故遺族となられた被害者心情対策」との項目があります。ドライブレコーダーの映像を用いて、遺族に事故の状況をありのまま伝えることは、被害者の心情対策として大変有効です。同じように、事故時におけるスマホの通信確認も、被害者心情対策に大変有効であるとともに、事故原因の真実を知る手掛かりとなります。</p> <p>重大事故では、ドラレコ、スマホ双方の確認が見分調書作成の必修項目なるよう記載していくべきであると思います。</p> <p>また、ドライブレコーダーの映像は、事故の真相究明による安全対策の立案や事故の抑止力として活用できるものと考えます。本年10月には、警察庁からも、各警察にドラレコ捜査の徹底が通達されており、関係行政がドライブレコーダーの全車搭載義務化に向けた施策が取りやすいようドライブレコーダーの記述を増やしていくべきであると考えます。</p>	<p>ドライブレコーダー映像の活用については、中間案「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、「交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、従来の方法にとらわれず、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。～(略)～また、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」と記載しており、引き続き、ドライブレコーダーを活用した効果的な交通安全教育を推進してまいりたい。</p> <p>交通事故被害者等の支援については、中間案「第1部 第1章 第3節 II 7 (3) イ 交通事故被害者等の心情に配慮した支援の推進」に記載のとおり、交通事故事件等に関する情報を可能な限り提供しよう努めているほか、各都道府県警察本部の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うなどして組織的な対応を図るとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した対応の徹底を図っている。</p> <p>交通事故事件等の捜査においては、交通鑑識資機材やドライブレコーダー等の有効活用による被疑者の早期検挙を図っており、引き続き、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な捜査を推進してまいりたい。【警察庁】</p> <p>ドライブレコーダーの義務化については、その費用対効果等を踏まえて検討する必要があるが、中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 (3) エ (ケ) 先進技術に関する正しい理解の促進」に記載のとおり、ドライブレコーダーの普及啓発を推進することとしている。【国土交通省】</p>
	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	3	P57・58・60		<p>中間案では、「事故遺族となられた被害者心情対策」との項目があります。ドライブレコーダーの映像を用いて、遺族に事故の状況をありのまま伝えることは、被害者の心情対策として大変有効です。同じように、事故時におけるスマホの通信確認も、被害者心情対策に大変有効であるとともに、事故原因の真実を知る手掛かりとなります。</p>	
	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	4	P68・69		<p>重大事故では、ドラレコ、スマホ双方の確認が見分調書作成の必修項目なるよう記載していくべきであると思います。</p> <p>また、ドライブレコーダーの映像は、事故の真相究明による安全対策の立案や事故の抑止力として活用できるものと考えます。本年10月には、警察庁からも、各警察にドラレコ捜査の徹底が通達されており、関係行政がドライブレコーダーの全車搭載義務化に向けた施策が取りやすいようドライブレコーダーの記述を増やしていくべきであると考えます。</p>	
	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	1	P74・75		<p>○ ドライブレコーダーの映像の効用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故の実態を伝える第三者の目として事故原因の解明に有効 ・事故で死亡した被害者の遺族が、事故状況の真実を知りたいとする心情対策に資する ・企業や試験場、安全運転教育のみならず、事故の実映像は危険経験や危険認識の乏しい学生や若者の交通安全運転等教育等に活用できる ・タクシー等、運行業者における顧客とのトラブルの問題解消に有効 ・ドライバーの運転状況が、まわりからも見られていることの心理効果で、違反行為の抑制やドライバーの安全運転意識の向上による事故抑止効果が期待できる ・実画像による事故原因の究明は、交通事故防止対策として活用できる 	
	第1部	第1章	第3節	II	道路交通秩序の維持	2	P83・84		<p>○ 重大事故におけるスマホ通信状況の確認の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故の実態を伝える事実の音声として事故原因の解明に有効 ・死亡事故等の重大事故では、真実を知りたいとする被害者心情に資する ・重大事故時におけるスマホ通信の確認制度は、ルール違反の抑止力やドライバーの安全意識の向上につながる 	
	第1部	第1章	第3節	II	被害者等支援の充実と推進	3	P92・93		<p>○ 重大事故におけるスマホ通信状況の確認の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故の実態を伝える事実の音声として事故原因の解明に有効 ・死亡事故等の重大事故では、真実を知りたいとする被害者心情に資する ・重大事故時におけるスマホ通信の確認制度は、ルール違反の抑止力やドライバーの安全意識の向上につながる 	
	第1部	第1章	第3節	II	研究開発及び調査研究の充実	2	P96・97		<p>○ 重大事故におけるスマホ通信状況の確認の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故の実態を伝える事実の音声として事故原因の解明に有効 ・死亡事故等の重大事故では、真実を知りたいとする被害者心情に資する ・重大事故時におけるスマホ通信の確認制度は、ルール違反の抑止力やドライバーの安全意識の向上につながる 	
	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	2	P54		<p>第12次交通安全基本計画の中間案では、ドライブレコーダーの記述が、事業者等の運転管理や教育、あおり運転の被害立証、事故防止の研究などでしかとあげられていません。十分とは言えません。</p> <p>ドライブレコーダーの映像は、事故の真実を伝える第三者の目として、大変有効であることは、国民誰もが知るところです。一般車へも義務化に向けた必要性を強く感じます。</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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該 当 ペ ー ジ			
106	第1部	第1章	第3節	II	道路交通秩序の維持	1	P81	重大事故に直結する悪質ドライバーへの累進課金による反則金・罰金の強化	<p>ドライバーは、ハンドルを握るときから事故を起こそうとする者は誰もいません。交通事故の多くは、人間のヒューマンエラーによるものが多く、交通事故は基本的に過失案件として処理されてきました。しかしながら、ハンドルを手にするときから過失とは認めがたい飲酒運転や過度の速度超過運転、運転免許をばく奪したくなるあおり運転等のドライバーがあつた現実です。そのような悪質ドライバーからの事故を受けた被害者や遺族の心情はいかばかりかと思えます。</p> <p>第12次交通安全基本計画では、「危険運転者の早期排除」が記載されておりますが、飲酒運転事故は、年々減少傾向にあったものの、令和3年から下げ止まりとなっております。その後、増加傾向となり令和6年には、2,346件もの事故が発生しています。このような国民の安全を脅かす悪質ドライバーには、不法行為の取り締まり強化や罰金のさらなる強化は当然のこととして、当該行為を「交通犯罪行為」として積極的な広報をもって、国民の意識を広めていく必要があると考えます。</p> <p>新規施策の「危険運転者の早期排除」では、酒酔い運転、麻薬等運転、妨害(あおり)運転、無免許運転等に対する実効性の高い対策を進めて頂きたいと思えます。その具体的な対策として、くりかえし悪質な運転行為を行う違反者への違反金・罰則金の累進課金を導入する記載を追加してはと考えます。</p> <p>ドライバーの信号無視では、見えづらかった、うっかり見落とした等ヒューマンエラーの違反が多いものと認識していますが、うっかりでは済ませられない交通弱者への重大事故に直結します。しかし中には、承知で信号無視を繰り返す悪質ドライバーも存在します。</p> <p>信号遵守は、安全で円滑な交通を維持するための基本であり最も重要な法規則です。この違反行為を繰り返すドライバー等も対象とし、累進課金での反則金の強化によって少しでも法令順守の意識を高め、注意喚起を促すとともに悪質運転者の排除につなげていただきたいものと思えます。</p>	<p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 (3) エ (イ) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進」において、「飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、関係機関・団体、事業所等が一体となった飲酒運転根絶署名活動等、飲酒運転の根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進する」と記載しており、飲酒が運転等に与える影響について理解を深めるため、映像機器や飲酒体験ゴーグルを活用した参加・体験型の交通安全教育を推進しているほか、酒類提供飲食業等の関係業界と連携して「ハンドルキーパー運動」への参加を広く国民に呼び掛けるなど、関係機関・団体等と連携して「飲酒運転を絶対にしない、させない」という国民の規範意識の更なる向上を図っているところである。</p> <p>また、飲酒運転、信号無視、著しい速度違反といった悪質危険な運転を行ういわゆる悪質ドライバーに対しては、引き続き、厳格な取締りを行ってまいります。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該当 ページ			
107	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	1	P49～53	道路交通法学習の推進	<p>法令遵守の交通安全教育では、交通弱者を守る立場のドライバーをはじめとして、子育て世代や未成年の自転車利用者に向けて、自転車の安全速度や通行方法を生活に根ざした形で学べる機会の整備が必要と考えます。これらの学習では、交通警察官が使用する「普及版道路交通法」を教材に活用することで、法理解の整合性が生まれ、ジェンダー平等の視点も含めた啓発が出来ると思います。「普及版道路交通法」を教材とした交通安全教育の記述を願いたいと思います。</p>	<p>中間案「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、「自転車乗車時の頭部保護の重要性や、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、「自転車安全利用五則」を活用した分かりやすい教材を作成するとともに、地域の実情・特性に即した関係機関・団体、交通ボランティア等による効果的な交通安全指導や啓発活動を推進するなど、引き続き自転車利用者に対する交通ルール・マナーの周知を図ってまいりたい。</p> <p>また、中間案「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、「交通安全運動の運動重点は、時節や交通情勢を反映した事項を全国の重点として具体的に設定する」と記載しており、交通事故の発生状況等に応じて、自転車を始めとした交通弱者の安全確保の観点から自動車運転者に対する重点を設定するなどし、効果的な広報啓発及び交通安全教育ができるよう取り組んでまいりたい。【内閣府】</p>
	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	3	P56・57			<p>中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 交通安全思想の普及徹底」柱書において、「我々は、良き社会人として、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献することが求められており、交通安全教育は良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。～(略)～このため、基本となる交通ルールや交通マナーが身に付けられるよう交通安全教育指針(平成10年国家公安委員会告示第15号)等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進する」と記載しており、引き続き、交通ルールや交通マナーが身に付けられるような交通安全教育を推進してまいりたい。</p> <p>また、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育方法、利用する教材等を見直し、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するなど、効果的な交通安全教育に努めてまいりたい。【警察庁】</p> <p>中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 交通安全思想の普及徹底」柱書において、「学校においては、～(略)～学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習(探究)の時間、特別活動等、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法(昭和33年法律第56号)に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する」と記載しており、学校においては、学習指導要領や文部科学省作成の学校安全資料「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育に基づき、交通法規の正しい理解と遵守について、着実に指導が行われるよう努めてまいりたい。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
108	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	1	P49～53	自転車乗員のための基本地図の作成	歩行者と共に歩道を通行する自転車通学生等のための安全教育では、歩道通行のルールと、自転車通行可の歩道の周知徹底が重要と考えます。 「自転車通行可の歩道」や「歩道」を色分け可視化した基本地図(市町村の都市計画地図)を整備することで、自転車通行が可能な歩道を誰もが把握できるようになります。小中学生では、自歩可標識の位置確認と色分け、高校では地理総合での活用が考えられます。市町村の情報提供を活用し、大人から子どもたちまで交通安全に参加できる仕組みづくりとして重要です。地理院地図への反映も技術的に可能であり、安全な自転車の利用のための基本地図の作成を推進していただきたいと思います。	中間案「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、「自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、～(略)～自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進する」と記載しており、普通自転車が例外的に歩道を通行できる場合の交通ルール等についても周知してまいりたい。【内閣府】 中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 交通安全思想の普及徹底」柱書において、「自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員として、自転車利用に関する道路の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーについての教育を充実させる。特に中高生に対して、自転車事故が最も多くなる年代となることを踏まえた基本的な交通ルールを周知徹底するとともに、ヘルメット着用促進等の交通安全教育を強化する」としている。 また、中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 (3)ウ(イ)自転車の交通安全教育の推進」において、「自転車の交通安全教育は、効果的な取組を行っている民間事業者、関係団体等の知見を取り入れながら、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進する。警察は、自転車の交通安全教育について優れた取組を行っている民間事業者等をウェブサイト上に公開することで、自転車の交通安全教育の実施主体(供給側)と、交通安全教育を受けようとする者(需要側)とのマッチングを促進し、民間事業者等による自転車の交通安全教育の充実化を図る」としている。引き続き、関係機関・団体等と連携した交通安全教育に取り組んでまいりたい。【警察庁】
	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	3	P56・57			中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 交通安全思想の普及徹底」柱書において、「学校においては、～(略)～学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習(探究)の時間、特別活動等、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法(昭和33年法律第56号)に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する」と記載しており、文部科学省作成の学校安全資料「生きる力」においては、各教科等における指導として、「交通安全マップ」の作成を例示として取り上げているところであり、引き続き関係機関と連携しながら、取組の推進に努めてまいりたい。【文部科学省】 御要望の点については、今後の取組の参考とさせていただきます。【国土交通省】
109	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	6	P79・80	-	自転車にも(通行中にハンドルロックが掛かってしまう等)即命に係わる欠陥のリコール事例が存在しています。車と同様に情報共有と対応体制の整備が必要です。	経済産業省では、自転車をはじめとした消費生活用製品について、事業者からのリコール開始届を受け付けており、情報発信に努めている。御指摘の自転車で通行中にハンドルロックが掛かってしまう件については、令和元年6月に事業者からリコール開始届が出されており、経済産業省は実施状況について定期的に報告を受けている。【経済産業省】

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
110	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	1	P29・30	-	通学路の安全確保においては、教育委員会の管轄外である「私学」においても、通学路の安全プログラムなど施策の対象から漏れないよう、(例えば通過する複数の小学校区に対策の声が届くような)包括的な対策が求められます。	通学路の安全プログラムについては、「通学路における合同点検結果を踏まえた交通安全の確保の徹底について(令和7年6月27日 事務連絡)」等において、各都道府県私立学校主管課等に対し、教育委員会と連携しつつ、管下の学校及び所轄の学校に対し、推進体制に積極的に参画し通学路の安全確保の取組を進めるよう働きかけをお願いしており、引き続き取組の推進に努めてまいります。【警察庁・文部科学省・国土交通省】
111	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	1	P49～51	-	群馬県の過去15年の統計では、未成年の死亡・重傷被害者が「0～12歳(12学年)」よりも「13～18歳(6学年)」の被害が多く発生しています。重傷被害の中には、「30日死者」が含まれていることから、基本計画の中に自転車通学生の安全対策の強化について記載をしていただきたいと思います。	<p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 (1)ウ 中学生に対する交通安全教育の推進」及び「同エ 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」と記載しているところ、引き続き「自転車安全利用五則」を活用した分かりやすい教材を作成するなど、中学生及び高校生の自転車利用者に対する啓発活動を推進してまいります。【内閣府】</p> <p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 交通安全思想の普及徹底」柱書において、「中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員として、自転車利用に関する道路の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーについての教育を充実させる。特に中高生に対して、自転車事故が最も多くなる年代となることを踏まえた基本的な交通ルールを周知徹底するとともに、ヘルメット着用促進等の交通安全教育を強化する」と記載しており、引き続き、通学中を含む中高生に対する交通安全教育の強化に取り組んでまいります。【警察庁】</p> <p>中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 (1)ウ 中学生に対する交通安全教育の推進」及び「同節 II 2 (1)エ 高校生に対する交通安全教育の推進」等において、「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・配布するとともに、交通安全教室を一層推進する」と記載しており、引き続き自転車に関する交通安全教育の一層の推進に努めてまいります。【文部科学省】</p> <p>中間案「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」等で記載のとおり、中学生・高校生は、自転車通学中の交通事故が多いことを踏まえ、センサーによる注意喚起看板の設置等、学校等とも連携した中高生の自転車通学中の交通安全対策を推進してまいります。【国土交通省】</p>
112	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	3	P20・21	-	本年1月末には、警察庁からも各都道府県に向け歩車分離式信号の普及を目的に、設置基準の緩和が通達されております。この通達の実効性を高めるためにも国を挙げて取り組み10の視点に、「歩車分離式信号の普及促進」を加え11の視点をもって、道路の交通安全対策を推し進めていただきたいと思います。	歩車分離式信号については、中間案「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」の中で重視すべき視点としている「(3) 歩行者の安全確保のための意識変容」及び「(7) 生活道路における歩行者等の安全確保」において、「歩車分離式信号の整備」と記載しており、中間案「第1部第1章第3節 II 1 道路交通環境の整備」にも位置づけられている。【内閣府】
	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	P24			

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
113	-	-	-	-	-	-	P2・5・6	-	<p>計画の基本理念について、事故調査体制の充実という項目を設けるべきではないかと思っております。</p> <p>基本計画の中間案の2ページに、「交通社会を構成する三要素」として、①交通社会を構成する人間、②車両・船舶・航空機等の交通機関、③それらが活動する場としての交通環境と中間案では提示してありますが、4つ目の要素として、「事故の科学的な調査や分析を行う事故調査機関」を入れるべきではないかと思っております。</p> <p>事故をなくすには、なぜ事故が起きたのか、事故原因を調査することが必要であり、各交通における事故調査体制を充実させることが肝要であると思っております。また、特にヒューマンエラーについても、事故原因を考える上で重要な要素として加える必要があると思っております。</p> <p>また、「事故情報の公開・共有」の項目を設けるべきではないかと思っております。中間案では、「横断的に重要な事項」の中に「知見の共有」という項目がありますが、「事故情報の公開・共有」として情報公開制度の内容も盛り込むことが必要ではないかと思っております。多くの方々と現状認識を共有し、課題を明確にし、安全安心な社会を作っていくことができると思っております。</p>	御意見については、陸上交通・海上交通・航空交通のそれぞれにおいて位置付けており、具体的には、中間案の「第1部 第1章 第3節 II 2 (3) 力 (イ) その他の啓発活動の推進」、「第1部 第1章 第3節 II 8 (2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化」、「第1部 第2章 第2節 II 7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止」、「第2部 第2節 II 9 船舶事故等の原因究明と事故等防止」、「第3部 第3節 II 8 航空事故等の原因究明と事故等防止」に記載しており、引き続き、事故調査体制等の充実や事故情報の提供等に努めてまいります。【内閣府】
114	第1部	第3章	第1節	II	-	-	P108	-	<p>踏切事故を令和8年度から令和12年度までに、令和3年度から令和7年度までの踏切事故件数合計と比較して半減させるという大きな目標を持つべきだと考えます。</p> <p>また、死亡事故はあってはならないという観点から、ゼロを目指すべきではないかと思っております。</p>	踏切事故の減少のため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策高齢者等の歩行者対策、バリアフリー化等の対策を総合的かつ積極的に推進すると記載している。 <p>また、踏切における死亡事故についても上記の対策により、減少に取り組んでまいります。【国土交通省】</p>
115	第1部	第3章	第2節	I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	-	P109	-	<p>踏切道を通行する人の視点を加えて、それぞれの踏切の状況を勘案した効果的な対策を推進することが必要だと思います。</p>	踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合や、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策、バリアフリー化等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進すると記載している。【国土交通省】
116	第1部	第3章	第2節	II	踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進	-	P109～110	-	<p>踏切道のバリアフリー化に努める。</p> <p>事故のあった踏切道には凹凸がある。また、踏切道の入り口は広くても中は狭い場合がある。</p> <p>通行者する人が列車に注意しつつ、つまずかないように(脱輪しないように)下を向いて歩かざるをえないのは危険である。</p>	踏切道のバリアフリー化については、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会のとりまとめ及び令和6年1月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進すると記載している。 <p>歩道が狭隘な踏切については、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないよう歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、事故防止効果の高い構造への改良を促進すると記載している。【国土交通省】</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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該 当 ペ ー ジ			
117	第1部	第3章	第2節	Ⅱ	踏切道の 立体交差化、 構造の改良 及び歩行者等 立体横断施設 の整備、 バリアフリー化 の促進	-	P109~ 110	-	遮断機のない踏切を通行する人が、停止線から見た時に踏切を通過する列車の見通しを確保し、維持する。 電車の運転士から見た見通しについては定期的に点検されているようですが、踏切の利用者からの対策が不十分と思われます。 また、踏切によっては、5、6分おきに列車が通過するときもあり、各駅停車や特急等さまざまな速度の列車が通過するため、いつ列車が来るか分からないほか、意外と遠くに見えていた列車が特急だと早く来ることがある。	除草シートを設置するなどにより、遮断機のない踏切の見通し確保を推進している。 なお、遮断機のない踏切については、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行うとともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置など踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進すると記載している。また、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて統廃合を進めており、その旨記載している。【国土交通省】
118	第1部	第3章	第2節	Ⅱ	踏切保安 設備等の整備 及び 交通規制の 実施	-	P110~ 111	-	すべての踏切道に遮断機を設置する。 遮断機のない踏切では、事故が繰り返されている。人に注意喚起するだけでなく、物理的に通行を遮断することが必要である。	全ての踏切道に遮断機を設置することについては、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行うとともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置など踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進すると記載している。【国土交通省】
119	第1部	第3章	第2節	Ⅱ	踏切保安 設備等の整備 及び 交通規制の 実施	-	P110~ 111	-	人を検知する踏切安全装置が必要である。 踏切道を通行する人が踏切道に取り残された時に、人を検知して列車が踏切の手前で減速または安全に停止できるよう、装置の開発設置を進めてほしいと思っております。	人を検知する踏切安全装置については、障害物検知装置を人の検知が可能な高規格化への推進や、AI等を活用した更なる踏切安全対策を推進しており、その旨記載している。【国土交通省】
120	第1部	第3章	第2節	Ⅱ	その他踏切道の 交通の安全 及び円滑化等 を図るため の措置	-	P111	-	踏切道改良促進法の運用を推進する。 平成28年に「踏切道改良促進法」が改正されてから、国土交通省では、課題のある踏切道として、全国1,479箇所を「踏切安全通行カルテ」として公表し、令和3年10月には、1,336箇所の踏切道を指定して、踏切の改良を進めている。 また、対策の進捗状況を確認し、新たに課題が見つかった所では、カルテ化し、課題を見えるようにしている。 このように、地域鉄道と地方自治体、沿線住宅とが協議会をもって踏切の統廃合や安全対策について検討を進めるよう指導しており、こういった対策はぜひ今後とも進めていただきたい。	頂いた御意見のとおり、国土交通省では、緊急に対策の検討が必要な踏切道を抽出し、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することで、対策の進捗状況等の「見える化」を推進している。 また、踏切道改良促進法に基づき指定した踏切道については、鉄道事業者と道路管理者及び自治体等で構成する協議会で対策内容を協議し、踏切の改良を進めている。引き続き、踏切道改良促進法に基づき、踏切対策を進めてまいりたい。【国土交通省】
121	第1部	第3章	第2節	Ⅱ	-	-	-	-	すべての踏切死亡事故の事故調査が必要である。 第1種の踏切事故は、踏切事故全体の8割から9割を占めているので、第1種の踏切事故の調査をしなくては、踏切事故が減っていかないのではないかと考えております。	全ての踏切障害事故については、死者の有無に関わらず、鉄道事業者に対して、原因に関する調査を指示している。 いずれにしても、国土交通省としては、第12次交通安全基本計画の目標達成に向けて、同計画に記載した施策を推進してまいりたい。【国土交通省】
122	第1部	第3章	第2節	Ⅱ	-	-	-	-	事故調査や安全対策に関わる人材を確保し、知見の蓄積につとめ、継続して職務に専念できる体制をつくる。	御指摘が実現するよう、努めてまいりたい。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該当 ページ			
123	第1部	第3章	第2節	Ⅱ	その他踏切道の 交通の安全 及び円滑化等 を図るため の措置	-	P111	-	在留外国人や訪日外国人へ踏切を渡る際の注意点など、注意喚起が必要である。 昨今では、日本に在留して働いている方が踏切で亡くなるとか、観光で来ていた方が踏切の中にいるのか、外にいるのか分からない状態で、列車にはねられて亡くなる事故が起きている。外国から来る方にも踏切の危険性やどういう点に注意が必要なのか、周知していく必要があるのではないかと思います。	中間案「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、「在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する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」と記載しており、関係省庁等と連携して、効果的な広報啓発を推進してまいりたい。 【警察庁】 踏切やホーム等からの線路への立入禁止を呼びかける安全啓発ポスター等を複数言語で作成し、国土交通省ホームページ等で周知してまいりたい。【国土交通省】
124	第1部	第3章	第2節	Ⅱ	その他踏切道の 交通の安全 及び円滑化等 を図るため の措置	-	P111	-	被害者支援の充実と推進を図ることが必要である。 事故で大切な人を失った遺族や親しい人たちは、なぜ大切な人が事故に遭ったのか知りたいと思っております。また、亡くなった人の命が無駄にならないよう、同じような事故はなくなることを願っております。 事故の情報を迅速に正確に伝えていくことが、また、新たな対策を進めて事故をなくしていただくことが、心のケアにもなると思っております。	鉄道運転事故が発生した場合には、鉄道事故等報告規則に基づき、鉄道事業者は、国土交通省に対して、当該事故の概要、原因、再発防止対策等を報告している。この情報をとりまとめた資料については、毎年度、「鉄軌道輸送の安全に関わる情報」として、国土交通省ホームページに公開している。いずれにしても、国土交通省としては、第12次交通安全基本計画の目標達成に向けて、同計画に記載した施策を推進してまいりたい。【国土交通省】
125	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の 普及徹底	2	P61	-	第12次交通安全基本計画における5ヶ年間の国家予算を、地方行政・地域住民・地域小中高生、及び交通事件被害者遺族との協働事業に振分け、有効活用を願います。 その理由は以下の通りです。 内閣府で実施している地域提案型交通安全支援事業において、幣法人代表による講演及び「ミニ生命のメッセージ展」が事業に加えられた。事業の実施前の事前打合せでは、本事業における事業関係者の熱心な取組姿勢に触れることができた。 また、事業の実施当日は、事業関係者間での細やかな声の掛け合いと確認が繰り返し行われ、そのような中で、約1,000名の高生とともにプログラムが着実に進行していった。 この体験を通し、当該事業において、交通事件被害者家族を加えた協働形態が、また「生命のメッセージ展」に注がれた生徒、教師方の真剣な眼差しから、地域での交通安全活動にとって、確実な有効性、重要性が一層加わると実感したためです。	中間案「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、～(略)～交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施する」と記載しており、交通安全運動や講習等の機会をとらえて、交通事故犠牲者に対する哀悼の意を表するとともに、交通事故被害者等に配慮しながら、交通事故により多くの方が犠牲になっていることに加え、交通事故被害者等が心身に被害を負っている厳しい交通情勢について国民に正しく理解・認識されるよう訴求力の高い効果的な活動を検討してまいりたい。【内閣府】 交通事故被害者サポート事業におけるシンポジウム等において、交通事故被害者等と協働して、交通事故被害者等が深い悲しみやつらい体験から立ち直り、回復に向けて再び歩み出すことができるような環境の醸成を図るための取組等を行っており、引き続き、実施してまいりたい。【警察庁】 中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 交通安全思想の普及徹底」柱書において、「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」と記載しており、引き続き取組の推進に努めてまいりたい。【文部科学省】

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
126	第1部	第1章	第3節	II	道路交通環境の整備	9	P38	-	2026年4月1日より実施の自転車交通違反に対する「青切符」制度に際し、関係各省庁職員方には都内の自動車道路左端側を自ら自転車で走行して下さい。 その理由は以下の通りです。 一般道路の左側に何か何があるかご存知でしょうか？路面が各所で割れ、高低差が生じ、枯葉各種ゴミが溜まり、その劣悪な段差にタイヤが取られ取られ、倒れる危険性に満ちています。 この現状を行政は本気で調査把握しようとせず、さらに基本ルールの遵守に無頓着な大人ドライバーたちが自転車真横を走行していきます。来年4月以降、この劣悪な道路左側を新中学1年生たちの自転車には走行義務が生じ、ある意味交通死に向かわせるが如くの現実が始まります。子どもたちの安全を作り出すのが国の責務のほず。危険に満ちた走行を強いるのは真逆の施策であり、子どもたちの心に恐怖心を積み重ねていく行為に他なりません。 これ以上、子どもたちの命を奪わないために、内閣府をはじめとする関係各省庁職員方自身が、身をもって劣悪な環境下の一般道路左側走行を体験し、地方行政に範をお示してください。	歩道における自転車と歩行者の事故件数が増加傾向にある中、自転車の車道通行の原則を徹底を図るためには、自転車利用者が安全に車道を通行できる環境を整備することが重要である。 今後も、道路管理者等と連携しながら、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の更なる整備を進めてまいりたい。 【警察庁・国土交通省】
	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	3	P56・57	-		
127	-	-	-	-	-	-	-	-	第12次交通安全基本計画5ヶ年間に亘り、内閣府内にて全職員方を対象とし、「生命のメッセージ展」を年に一度、小規模・短期間形態で開催を願います。	中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 (3)力 (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、～(略)～交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施する」と記載しており、交通安全運動や講習等の機会をとり、交通事故犠牲者に対する哀悼の意を表するとともに、交通事故被害者等に配慮しながら、交通事故により多くの方が犠牲になっていることに加え、交通事故被害者等が心身に被害を負っている厳しい交通情勢について国民に正しく理解・認識されるよう訴求力の高い効果的な活動を検討してまいりたい。【内閣府】
128	第1部	第1章	第2章	II	-	-	P14・15	-	日本国内にて【ビジョン・ゼロ】実現に軸足を切替えて頂きたい。 (理由)令和3～6年度までの24時間以内交通事件死者数が2,600人を超え続けている。このままでは、亡くならなくてもよい生命が全国の道路上で確実に毎日奪われ続けて行く。交通事件被害者遺族として、この現実には耐え難く、交通犠牲死者ニュース自体が遺族にとり二次被害そのものである。国に真剣にやる気を持って交通死者数ZEROを目指す気概を持って頂きたい。	中間案「第1部 第1章 第2節 II 第12次交通安全基本計画における目標」において、「道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、～(略)～、まずは死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し」と記載した上で、第12次交通安全基本計画期間中における数値目標を設定し、これを達成するため、関係省庁、地方公共団体、団体等が効果的な取組を実施することとしている。第12次交通安全基本計画期間中においても、道路交通事故のない社会の達成を究極の目標としつつ、交通事故死者数をゼロに近づけることを目指して各種交通安全施策に取り組んでまいりたい。【内閣府】
129	-	-	-	-	計画の基本理念	-	P2	-	「人優先」の基本理念を今一度官民で考える時が来ている。	中間案「計画の基本理念」において、「人優先の交通安全思想」を盛り込んでおり、今日の社会では、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠であり、道路交通については、歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要があるほか、交通事故被害者等となった方に対する一人一人の状況に応じた支援が求められていることから、このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進してまいりたい。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該当 ページ			
130	-	-	-	-	-	-	-	-	<p>ここ数年、特に第11次交通安全基本計画の期間の交通死者数が横ばいとなっている。 新車買い替え率は約5%程度で義務化されている予防安全システムが全車に搭載されるまでに20年かかると言われています。ある程度の搭載率となり効果も見られると言われますが、少なくともこの4年間の交通死者数、交通被害発生件数、負傷者数ともに明確に横ばいであるのが現実にあります。前年比の比較やさらに低く示された目標とする年間の24時間以内交通死者数が必要とは思いますが、私には異常と思われるこの状態を検証し、国民に周知させるべきではないでしょうか。</p>	<p>我が国においては、「世界一安全な道路交通」の実現を目指し、これまで累次の交通安全基本計画において、交通事故死者数等について意欲的な目標を掲げてきたところであり、これにより、官民の力を結集し、中長期的に交通事故死者数等を減少させてきたと考えている。第12次交通安全基本計画においても、引き続き「世界一安全な道路交通」を実現するため、交通事故死者数等について意欲的な目標を掲げ、その達成に向けて各種交通安全施策に取り組んでまいりたい。 また、近年の交通事故情勢については、関係省庁等と連携の下、交通死亡事故発生状況の分析等を行い、その結果を国民に提供・発信するとともに、当該結果を踏まえた効果的な交通安全施策を講ずることにより、交通事故防止に取り組んでまいりたい。【内閣府】</p>
131	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	3	P60	-	<p>現在進行中の自動車の自動走行に向けた産官学での取組について、社会受容性に向けた動きに懸念をもちしております。 予防安全システムが搭載されたクルマの普及率は大きいと言えないまでも、当事者がある程度公道を走っているにも関わらず、その実態は中間案11ページのグラフで示された通りとなっている。メーカーからは被害軽減ブレーキの搭載により大きく追突被害が回避できる旨の発言があるようですが、グラフからの結果とは乖離していると感じられません。 これは搭載されていないクルマで起きている被害なのでしょうか。それとも一部のシステムを過信した者がさらに無理な運転をして起きていることなのでしょうか。 それぞれの予防安全システム効果を否定するものではありません。システムにより、これまで通り安全に安全運転に努めるドライバーに対し、なお検知できないミスや予見できない事案をシステムが予防回避するならば、導入によってドライバー側の負担回避がなされ、さらにシステム複合の自動走行、自動走行なる状態では、運転に全く関与しないまま現状通りの速度等の移動を可能とし、責任さえ回避されるようなクルマ社会は、交通被害者遺族としてどうしても納得できません。</p>	<p>安全運転サポート車等を体験できる交通安全教室等を開催するに当たっては、先進安全技術の限界や注意点を正しく理解し、その技術を過信せずに運転しなければならない旨を引き続き周知してまいりたい。【警察庁】 自動運転車による事故時の補償の在り方については、頂いた御意見を参考にさせていただき、引き続き検討してまいりたい。【国土交通省】</p>
	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	1	P75			
	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	2	P76・77			

整理 番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番 号)	該当 ページ			
132	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	1	P49～53	-	<p>来年4月から自転車への交通反則通告制度が導入され、青切符の対象となる違反は、私自身やっではいけないことだと認識していますが、そのように認識していない人が多くいたことも事実です。ヘルメットにしても、被るだけで万が一の時には命を守ってくれる重要なアイテムなのに、被っていない人の方が大半です。今回は青切符導入で自転車のルールに対して関心が高まっている良い機会です。</p> <p>自転車販売店や教育機関との連携等、自転車の走行ルールを自転車に乗る全ての人に周知させる方法をぜひご検討ください。</p> <p>また、自動車免許取得の際や免許更新の際に限らず、全ドライバーに自転車との付き合い方、車間距離の取り方など、今一度周知してください。</p>	<p>中間案「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、「自転車乗車時の頭部保護の重要性や、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、「自転車安全利用五則」を活用した分かりやすい教材を作成するとともに、地域の実情・特性に即した関係機関・団体、交通ボランティア等による効果的な交通安全指導や啓発活動を推進するなど、引き続き自転車利用者に対する交通ルール・マナーの周知を図ってまいりたい。</p> <p>また、中間案「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、「交通安全運動の運動重点は、時節や交通情勢を反映した事項を全国の重点として具体的に設定する」と記載しており、交通事故の発生状況等に応じて、自転車を始めとした交通弱者の安全確保の観点から自動車運転者に対する重点を設定するなどし、効果的な広報啓発及び交通安全教育ができるよう取り組んでまいりたい。【内閣府】</p> <p>自転車への交通反則通告制度の導入に向けて、自転車の交通ルールについて丁寧に周知を行うことが重要と認識しており、交通ルールを分かりやすく解説した「自転車ルールブック」や「自転車交通安全教育ガイドライン」を公表、自転車ポータルサイトを開設するなど、広報啓発や交通安全教育の充実に向けた取組を推進しているところである。</p> <p>また、中間案「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空間の整備」において、「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」と記載しており、自動車の運転者に対しても、自転車に関する交通ルールの周知を図るなど、引き続き、自転車の交通ルールの周知と交通事故防止に努めてまいりたい。【警察庁】</p> <p>中間案「第1部 第1章 第3節 Ⅱ 2 交通安全思想の普及徹底」柱書において、「学校においては、～(略)～学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習(探究)の時間、特別活動等、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法(昭和33年法律第56号)に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する」と記載しており、学校においては、学習指導要領や文部科学省作成の学校安全資料「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育に基づき、ヘルメット着用を含め、交通法規の正しい理解と遵守について、着実に指導が行われるよう努めてまいりたい。【文部科学省】</p>
	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	3	P56・57			

整理番号	第12次交通安全基本計画(中間案)における項目							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
133	第1部	第1章	第3節	II	被害者等支援の充実と推進	1	P90	被害者等支援の充実と推進	後遺障害等級認定、その後の自賠責保険金支払において、交通事故被害者本人の判断能力を巡り、損害保険料算出機構自賠責損害調査センターより、成年後見制度利用を求められることがあります。被害者は判断能力があるにもかかわらず、適切な経済的支援を受けられず、困難な生活を強いられています。突然の交通事故による被害者救済のために、自賠責保険金は迅速かつ適正に支払われるよう要望します。	自動車損害賠償保障法において成年後見制度の利用についての規定はないが、自賠責保険の支払の審査にあたり、被害者側との円滑なやりとりを確保する観点から、必要に応じて成年後見制度の利用を勧めていると承知している。また、保険会社においては、迅速な支払いを行うために、①請求書類の簡略化の検討や②必要書類についての事前説明を徹底するとともに、③総損害額の確定前でも既に発生している費用について保険金等の請求を可能とし一部支払いを図っているところである。また、被害者は仮渡金制度を利用することで、損害賠償責任が確定する前に保険会社から傷害の程度に応じた一定額の支払いを受けることも可能となっている。今後とも保険金等の適正な支払いを確保しつつ、迅速な支払いが行われるように保険会社を指導してまいりたい。【金融庁・国土交通省】
134	第1部	第1章	第3節	II	被害者等支援の充実と推進	-	-	被害者等支援の充実と推進	成年後見制度は若年層の多い交通犯罪被害者にとっては大変使い勝手の悪い制度ですので、長年私たちは勉強会を開催し改正を願ってまいりました。交通犯罪の状況にもよりますが、被害者は自賠責保険金や民事裁判の賠償金により高額な現金を受け取ることになります。障害が重篤で判断能力がない、若しくは乏しいと診断された場合、成年後見制度を利用せざるを得ない状況に置かれます。専門職後見人が就くと、その仕事内容に関係なく、亡くなるまで高額な報酬を支払い続けなければなりません。弊会会員の一例です。被後見人は息子で20代の受傷、在宅介護、専門職後見人が付いてから20年以上にわたり毎年50万円以上報酬を支払続けています。本人の通帳は専門職後見人が管理しているため、母親は具体的な報酬額、預金残高を把握していません。母親は息子の専門職後見人について、「どんな仕事をしているのか分からない」「彼(後見人)にも生活があるんでしょう」「息子の賠償金がなくなったら、障害者年金から報酬を取るのかしら」と納得できない思いで息子の将来を案じています。障害者権利条約第12条に関連して、国連より障害を理由に法的能力を制限する差別的な法制度の見直しを勧告されたことや、国内においても法務省法制審議会民法部会で成年後見制度の見直しが議論されていることに期待を寄せています。改正により、成年後見制度が当事者の必要性に応じた支援となり、共生社会において障害のある人も尊厳を持って生きていけることを願って止みません。	中間案の修正は不要である。【法務省】
135	第1部	第1章	第3節	II	被害者等支援の充実と推進	3	P91・92	「ナスバ」独立行政法人自動車事故対策機構の周知	独立行政法人自動車事故対策機構は「ナスバ」という名称を使用することで周知される取り組みをしています。基本計画でも「ナスバ」の呼称を加えてはいかがでしょうか。	御提案を踏まえ、第12次交通安全基本計画においても「ナスバ」の呼称に修正した。【国土交通省】
136	第1部	第1章	第3節	II	被害者等支援の充実と推進	3	P91・92	「ナスバ」独立行政法人自動車事故対策機構の周知	「ナスバ」を知らない医療従事者や医療ソーシャルワーカーなども多く、ナスバスコアを満たしていても療養センターに転院できず、適切な医療に結びつかない被害者が存在します。病院での周知徹底をお願いしたいです。	病院でのナスバの周知については、中間案「第1部 第1章 第3節 II 7 被害者等支援の充実と推進(3)ア(キ)」に盛り込んでいるところであり、公益社団法人日本医療ソーシャルワーカー協会のホームページにおける、ナスバの被害者援護業務の案内や病院におけるポスター掲示等、引き続き周知徹底を図ってまいりたい。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
137	第1部	第1章	第3節	II	車両の安全性の確保	1	P75	飲酒運転撲滅	被害者家族の懸命な活動により厳罰化への動きが見えますが、警察庁による令和6年の飲酒運転死亡事件は140件と前年より28件増加しています。飲酒運転根絶を「4 車両の安全性の確保」内に「飲酒運転根絶のための整備」などとし、アルコールインターロックなど飲酒を感知したらエンジンがかからない装置を全車両に義務付けを推進していただきたいです。ドライブレコーダーが普及していることを考慮すれば実現可能な対策だと考えます。飲酒運転は防ぐことができる犯罪です。年間100名以上の命が奪われることがないのです。	アルコールインターロック装置の全車両への義務化については、なりすまし防止策や、大半を占める飲酒運転を行わない車両所有者へのコスト負担増等の課題があることから、慎重な検討が必要と考えているが、引き続きアルコールインターロックの普及促進を図ってまいりたい。【国土交通省】
138	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	1	P49～51	交通安全教育	私は交通事故とは報道で知る他人のニュースでした。まさか自分の大切な家族が交通犯罪に巻き込まれるとは考えたこともなかったのです。交通犯罪は自分の身にも起こることという認識が必要です。被害者も加害者も生みださないために、交通犯罪被害者やその家族の実体験、生の声を対面で聴くことを学校教育の中に取り入れていただきたいです。	中間案「第1部 第1章 第3節 II 2 交通安全思想の普及徹底」柱書において、「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」と記載しており、引き続き取組の推進に努めてまいりたい。【文部科学省】
139	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	1	P53	外国人運転者対策	多言語に対応した安全教育の推進及び教習所の普及を求めます。先日、弊会会員の刑事裁判を傍聴した際、被告人は外国人であり、安全対策が急務であることを感じます。国によって飲酒運転や、ながら運転などの罰則有無の違いもあるので、在住者や短期滞在者及び旅行者への日本の法律遵守のための対策は迅速をお願いしたいです。	中間案「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、「在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する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を推進する」と記載しており、日本の交通ルールを理解・徹底させる取組を推進してまいりたい。【警察庁】
	第1部	第1章	第3節	II	安全運転の確保	1	P64			
140	第1部	第1章	第3節	II	交通安全思想の普及徹底	1	P53	外国人運転者対策	私自身が自動車を運転している際に、自転車、公道を走行するカート、マイクロカー、電動キックボード、電動自転車などの危険な走行を目にすることが度々あります。利用する際の安全対策も徹底していただきたいです。	交通主体が多様化する状況を踏まえ、車両区分に応じた交通ルールやマナーを関係事業者と連携して周知徹底するとともに、悪質・危険な違反行為に対する厳格な取締りを行ってまいりたい。【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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当 ページ			
141	第1部	第1章	第3節	II	被害者等支援の 充実と推進	1~3	P90~ 93	地域格差是正	<p>地方在住の会員によると、警察、保険会社、医療、生活全般など被害者等支援において地域格差があるそうです。例えば、①警察での交通事故証明書作成における対応②法テラスから紹介された弁護士が、国選被害者参加弁護士制度を知らない③急性期病院からの転院において、入所できる介護施設が限られている④リハビリを行っている施設がない⑤障害者の通所施設、居場所がないなど。消滅可能性自治体があることは承知しておりますが、全国どこで交通事故に遭っても等しい支援が受けられるよう地域格差をなくしていただきたいです。</p>	<p>交通事故証明書の交付に係る手続申請については、全国51か所の自動車安全運転センター事務所のほか、郵便局やインターネットでも可能となっている。【警察庁】</p> <p>法テラスでは、日弁連及び各地の弁護士会と連携しつつ、各地の弁護士に対し、説明会を実施するなどして、犯罪被害者支援の経験や理解のある精通弁護士の確保を図っている。【法務省】</p> <p>③について、 介護保険施設の基準省令において、介護保険施設は、正当な理由がなく、サービスの提供を拒んではならないと規定されている。また、令和6年度介護報酬改定では、例えば、介護老人保健施設において、入院による要介護者のADLの低下等を防ぐ観点から、地域医療情報連携ネットワーク等のシステムや、急性期病床を持つ医療機関の入退院支援部門を通して、当該施設の空床情報の定期的な情報共有等を行うとともに、入院日から一定期間内に医療機関を退院した者を受け入れた場合について評価する加算の区分を新たに設けるなど、医療機関からの患者受入れの促進を図ったところである。引き続き、介護保険施設において適切なサービスが提供されるよう努めてまいりたい。</p> <p>④について リハビリテーションは、急性期から回復期までは医療保険、維持期は介護保険が中心となって対応することとされている。介護保険サービスに位置づけられている通所リハビリテーションや、訪問リハビリテーション等のサービスが、中山間地域も含め安定的に提供されることは重要と考える。令和6年度介護報酬改定では、サービス提供の拡大を図るため、例えば、介護老人保健施設や介護医療院については、訪問リハビリテーション事業所の指定があったものとみなし、事業所指定の手続きを行わなくてもサービス提供を可能としたところである。引き続き、要介護者に対して適切にリハビリテーションが提供されるよう努めてまいりたい。</p> <p>⑤について 障害者の通所施設、居場所については、交通事故被害者に限ったものではないが、障害福祉サービス等においては日中活動系サービスにより対応しているところである。 当該サービスの量に地域格差が生じているという課題については、地域性やサービスの提供実態等に応じ、基準の特例や各種配慮措置(共生型サービスや基準該当サービスなど)を講じている。 さらに、令和6年度報酬改定において、障害福祉サービスの地域差の是正については引き続き検討・検証を行うとされたこと等も踏まえ、中山間・人口減少地域におけるサービス提供体制の確保について、さらなる検討を行っているところである。【厚生労働省】</p> <p>御意見③、⑤については、国土交通省において、自動車事故により重度の後遺障害を負った方が利用するグループホーム・訪問系介護事業所等の増加及び維持のため、新設、継続にかかる経費を支援しており、引き続き支援してまいりたい。 また、支援内容がより明確になるよう、「「介護者なき後」に備えた環境整備を推進するため、グループホーム・訪問系介護事業所等の支援を行う」と修正した。 なお、④については、中間案「第1部 第1章 第3節 II 7 (3) ア(ケ)」に盛り込んでいるところであり、短期入院協力病院のうち、リハビリ提供に意欲的な病院を重点支援病院として選定し、リハビリ機器等の導入経費等を支援しており、引き続き支援してまいりたい。【国土交通省】</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							意見タイトル	意見	第12次交通安全基本計画中間案(修正版)への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)	該当ページ			
142	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	安全運転の確保	3	P68	自動運転車(バス・タクシーなど)対策	今年8月、自動運転バスの事故により、けが人が出ました。少子高齢化、労働者不足の中、今後も自動運転によるバスやタクシーが普及していくのではないかと懸念があります。弊社会員でもバスに衝突され死亡されたご家族がおられます。大型車両事故は甚大な人的被害に繋がることを考慮し、安全対策を推進して欲しいです。	道路交通法(昭和35年法律第105号。以下「法」という。)第75条の12の規定により都道府県公安委員会の許可を受けて行う特定自動運行については、法第75条の25等の規定に基づく立入検査等により、当該許可を受けている特定自動運行実施者に対して指導を行っており、特定自動運行許可制度の適正な運用を図っている。【警察庁】 御意見について、参考にさせていただきたい。【国土交通省】
	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	車両の安全性の確保	2	P76・77			
143	-	-	-	-	まえがき	-	-	-	中間案まえがきなどで、「令和6年中の死者数は2,663人と6分の1にまで減少し、5年連続で3,000人を下回った。」と記載されております。何故ここに令和6年中重傷者数 27,285人が含まれていないのでしょうか。交通事故で重傷を負った被害者が置き去りにされているように感じて止みません。	第12次交通安全基本計画(中間案)では、死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指して各種交通安全施策に取り組むこととしており、究極的には交通事故のない社会の実現を目指している。御意見を踏まえ、中間案の「まえがき」、「計画の基本理念」において、重傷者数について追記することとしたい。【内閣府】
144	第1部	第1章	第3節	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	3	P56	-	ヘルメットの義務化というのは現実的に検討されているのかどうか教えていただきたいです。今の段階ではどちらでもいいというか、本人に任せていると思いますが、自転車は、実際本当に車と並行して走行しますし、出そうと思えばバイクと一緒にスピードを出すことができる車両のようなものなので、ぜひヘルメットは義務化していただければと思います。	令和5年4月に自転車乗車中のヘルメット着用が努力義務化されたところであり、引き続き関係機関、団体と連携し、交通安全教育等の機会を捉えてヘルメット着用の促進を図ってまいりたい。【警察庁】

注)「第12次交通安全基本計画中間案(修正版)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。