

中央交通安全対策会議専門委員会議（第 1 回）
議事録（案）

中央交通安全対策会議専門委員会議（第1回）議事次第

日時 平成22年2月19日（金）15:00～17:00

場所 内閣府共用第2特別会議室

1 開会挨拶

2 委員等紹介

3 議事

（1）第9次交通安全基本計画について

（2）第8次交通安全基本計画の政策評価について

（3）第9次交通安全基本計画作成のための主な論議事項について（自由討論）

（4）その他

事務局 それでは、ただいまから第1回「中央交通安全対策会議専門委員会議」を開催させていただきます。本日は、皆様御多用中にもかかわらず、御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。私は、内閣府の交通安全担当の参事官の加藤と申します。今回は第1回の会議ですので、議事に入りますまでの間、事務局の方で進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

初めに、福島内閣府特命担当大臣よりごあいさつを申し上げます。

福島大臣 どうも皆さんこんにちは。今日が第1回目のキックオフです。お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。またこれから本当にお世話になります。交通安全対策を担当する、内閣府特命担当大臣の福島みずほです。

皆さんたちの御努力で、あるいは全国のさまざまな方の努力下、交通事故で亡くなる方がだんだん減っております。しかし、依然としてその数が多い。遺族の方にお会いすることも多いですが、何とかこういう苦しむ方を減らしたり、交通事故をなくしたいと心から思っております。高齢者の皆さん、あるいは歩行者、自転車、まだまだ事故が多い方たちに向けて、特に施策をきちんとやっていきたいと考えております。

これらの状況を踏まえて、本年1月、平成30年を目途に交通事故死者数を半減させ、2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指すという交通安全対策の目標を示しました。数でやるのはいかがかという意見もあるかもしれませんが、歩道と車道の関係や、あるいは高齢者の皆さんに標識などを見やすくするとか、注意を喚起するとか、さまざまなことをやっていきたいと思っております。

この目標達成に向けて、都道府県や関係団体だけではなく、国民の方々からの御意見も幅広く伺いながら、今後5年間の交通安全対策の検討を進めて、平成23年度からの次期基本計画を策定したいと考えております。

それぞれの専門分野、現場をお持ちの皆さんに、これから大変お世話になります。よろしくお願いいたします。

事務局 それでは、議事に入らせていただきます前に、委員の方々並びに関係省庁の紹介をさせていただきます。お手元に名簿をお配りしてございますけれども、皆様から見まして左側から順に御紹介をさせていただきます。

千葉工業大学教授の赤羽委員でございます。

被害者支援都民センター理事の大久保委員でございます。

千葉大学教授の尾形委員でございます。

日本大学教授の岡野委員でございます。

全国交通安全母の会連合会理事の佐々木委員でございます。

早稲田大学教授の杉山委員でございます。

武蔵野大学教授の藤森委員でございます。

千葉北総病院救命救急センター部長の益子委員でございます。

東洋大学教授の太田委員でございます。

宇都宮大学教授の松岡委員でございます。
地球の友・金沢の三国委員でございます。
明星大学教授の宮本委員でございます。
塩尻市交通指導員の山崎委員でございます。
エッセイスト、国際ラリーストの山村委員でございます。
帝塚山大学教授の蓮花委員でございます。
東京学芸大学教授の渡邊委員でございます。
役所側でございますけれども、皆様から向かいまして左側から、
国土交通省技術企画課長の代理の方です。
国土交通省（甲斐） 清谷の代理で出席させていただいております甲斐と申します。
事務局 国土交通省大森事故防止対策推進官でございます。
国土交通省中桐安全監理官でございます。
国土交通省小口道路交通安全対策室長でございます。
国土交通省酒井道路交通管理課長でございます。
国土交通省石原交通安全対策室長でございます。
飛びまして、警察庁入谷交通企画課長でございます。
警察庁石田交通規制課長でございます。
文部科学省小林学校健康教育課補佐でございます。
内閣府大臣官房審議官の太田でございます。
以上でございます。

なお、本日は大変恐縮でございますが、福島大臣は所用がございまして、ここで退席をさせていただきます。

福島大臣 申し訳ございません。どうぞよろしく願いいたします。

（福島大臣退室）

事務局 続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。

資料1 「中央交通安全対策会議専門委員会議について」。

資料2 「中央交通安全対策会議専門委員名簿」。

資料3 「交通安全基本計画について」。

資料4 「第8次交通安全基本計画に関する政策評価書（案）」。

資料5 「平成21年中の交通事故発生状況」。

資料6 「第9次交通安全基本計画作成のための主な論議事項試案」ということでお配りをさせていただいております。よろしいでしょうか。もし不足等ございましたら、事務局の方にお申し付けをいただければと存じます。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

事務局としては、本専門委員会議の座長を太田委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

事務局 それでは、以後の議事進行を太田座長にお願いしたいと思います。

太田座長 ただいま御紹介いただきました太田でございます。よろしくお願いいたしますします。

私は都市交通計画や都市計画、まちづくりという方から交通安全を見ているということですが、今日は大臣からのあいさつもございましたが、それぞれ各方面からの専門家の方に来ていただいているということで、よろしくお願いいたしますします。

特に大臣の発言にございましたように、世界一安全な道路交通とおっしゃっていましたが、交通システム全体を目指すということかと思えます。私もそういう意味では、グローバルな視点から安全性、世界をリードする1つの施策体系といえますか、目標から施策体系をつくり上げていくことが役割ではないかと思っております。

御存じの方も多いかと思えますが、国連でもいよいよアクションプランということで、この春には国連総会の中で新しい交通安全ということで、大きな決議をしたいということで動いていると聞いておりますので、その中でやはり日本の経験を生かす、発言する、世界をリードするという役割と、さらなる前進ということですね。世界全体から見ますと、まだまだ遅れているところもあるかと思っておりますので、是非この新しい計画の中で次の一歩を進めさせていただければと思っております。ということで、どうぞよろしくお願いいたしますします。

それでは、この後の議事は私が行うということですので、議題そのものは、お手元の議事次第のとおりということですが、今回は第1回ということで、初めに今回の専門委員会議の趣旨について、事務局の方から説明していただきたいと思えます。

その後、続いて、議事1の第9次交通安全基本計画について、事務局の方から説明をお願いいたします。

事務局 それでは、私の方から資料の説明をさせていただきます。

まず、資料1でございます。

本専門委員会議につきましては、内閣総理大臣を会長といたしまして、関係閣僚で構成しております中央交通安全対策会議の中に専門の事項を調査審議させるための専門委員を置くことができるということで、交通安全対策基本法に定められてございます。

昭和46年から第1次の計画がつくられているわけでございますけれども、作成に当たりますと、専門委員会議を開催して、学識経験者の方々から意見を伺いまして、計画を策定しておるところでございます。

専門委員につきましては、内閣総理大臣の任命となっております。

本9次計画の策定に当たりますと、20名の専門委員の方々を2月1日付けで任命をさせていただきます。

「2 会議の開催」でございます。

第9次基本計画は平成23年度から始まりますので、今回を皮切りといたしまして、23

年3月までに決定しなければなりません。その間、できましたら、5回程度開催させていただきたいと考えております。

「3 会議資料、議事要旨及び議事録の公開」でございます。

最近、情報公開の流れ等もございまして、専門委員会議の終了後、まず速やかに議事要旨、概略を作成して、これを今回お出ししております会議資料と併せて内閣府のホームページに掲載させていただきたいと思っております。

会議の議事録でございますけれども、皆様に確認をいただいた後、次回の専門委員会議に諮って、名前を明らかにした形で公開をさせていただきたい。最近の私どもの共生社会の会議におきましては、そのような形でとり進めさせていただいております、できれば同じような形でお願いできないかということでございます。

会議の進め方の中で、国民の皆様からの御意見ということで、まず1つ目に、関係の公共団体、関係団体の方々には、去年の段階からいろいろ御意見を照会しております。できましたら、次回、第2回で御紹介をさせていただけたらと思っております。

それから、パブリック・コメントでございます。

後ほど御紹介いたしますけれども、本年の秋ごろに公聴会を開催いたしまして、合わせてパブリック・コメントをさせていただいて、それを今回の議論に反映させていただきたいと思っております。

2枚目につきましては、参考条文ということで、基本法と施行令をお付けしております。

資料2は、名簿でございます。

資料3は、交通安全基本計画でございます。

座長からもお話がございました基本計画につきましては、陸、海、空すべての分野におきまして、交通安全に関して総合的かつ長期的な施策の大綱を定めるものでございまして、決定は中央交通安全対策会議の作成となっております。

国の行政機関におきましては、この計画に基づきまして、毎年度講ずべき施策につきまして計画を策定する。公共団体におきましても、長期計画及び年度の計画を、これを踏まえて作成する形になっております。現在、8次計画を実施しておりますけれども、これが終わりましたら、9次計画でございます。

参考で1次～8次まで付けておりますけれども、途切れることなく、すべて5か年で計画をつくっております、今回は第9次という形になります。

スケジュール等は資料に書いてあるとおりでございますけれども、1枚おめくりいただきまして、フローでお示ししております。

左側が対策会議、真ん中が私ども関係省庁の作業、右側が都道府県・関係団体等でございます。

2月に入りまして、委員の発令の後に、今回19日が専門委員会議で、ここで大まかなスケジュールをお示しして、フリーディスカッションで基本計画の構成等の議論をしていただく。

それを受けまして、先ほど申し上げましたように、これまでにヒアリングをしておりますような御意見につきまして、第2回で御紹介をします。併せて、この会議とは別途、基本政策等検討会という場でいろいろ議論を進めておりまして、その結果も御報告させていただきたいと思っております。

それらを踏まえまして、6月に関係省庁からの施策を聞くとともに、骨子的なものを皆様の方にお諮りをして、本文としては9月をめどに作成させていただきたい。右側でございますけれども、その9月にお諮りしたものを公聴会あるいは主管課長会議、パブコメという形で、国民の皆さんあるいは関係者の御意見をちょうだいいたしまして、年が明けまして2月に、最終的に(案)をとりまとめて、これを対策会議の方にお諮りするというスケジュールをお願いをいたしたいと思っております。

議事録の公開あるいはスケジュール等につきまして、何か御意見等がございましたら、ちょうだいできればと思っております。

説明は以上でございます。

太田座長 ありがとうございます。ただいまの事務局からの説明につきまして、御質問、御意見等がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

特にないということで、とりあえずこういう考え方で、またスケジュール的にも御提案の形で進めさせていただくことにしたいと思います。ありがとうございます。

続きまして、議事2ということになりますけれども、第8次交通安全基本計画の政策評価についてということですが、議事3の第9次交通安全基本計画作成のための主な論議事項についても相互に関連しておりますので、説明は一括してお願いいたします。

事務局 それでは、私の方から資料の説明をさせていただきます。資料が大部でございますので、少々お時間をちょうだいするかと思います。

最初は、資料4ということで、分厚いものをお付けしております。

政策評価でございますけれども、頭に7枚ほど概要版が付いておりますが、後ほどそれぞれの分野の紹介をさせていただきますので、そこをめぐっていただいて、資料番号の振っております目次の出ておりますところからご覧いただきたいと思っております。

全体の構成でございますけれども、それぞれ道路交通、鉄道、海上、航空と分かれております。道路交通が一番大部のものになっておりますが、大きく3つに分けてございます。

道路交通の現況ということで、交通事故死者数、死傷者数についての分析というものを1にさせていただいております。

2ないし3ということで、8次の計画につきましては、お手元の最後の資料に1枚紙で「参考1」と書いたものがございます。この表側をごらんいただきたいと思っております。これが8次計画の細かな(案)でございます。

一番上に基本的な理念を書いてございまして、それを受けて、目標という形で、今次の計画では、死者数は5,500人以下、死傷者数が100万人以下ということを目標として定めまして、それについていろいろ施策を実施するわけでございますが、下の8つの柱は基本

計画の中に国の施策として8項目掲げられておりまして、これに沿った個別の事業が並んでございます。

これらをつくり上げます観点として、今次の計画では、少子高齢化、歩行者、意識改革、ITという4つの視点を入れて策定しておるわけでございます。

戻っていただきまして、この構成でございますけれども、最初のアウトカムとして、死者数、死傷者数は個別の施策が下の4以下にございます個別の事業の評価になるわけですが、ここは余りに遠いということで、その間に4つの視点、8つの柱、3の(3)のところで重要施策と書いてございますが、飲酒運転、自転車、シートベルトの3項目の対策を現行の計画の期間中に講じております。これについて中間的な評価をするということで、3部構成でつくらせていただいております。

それぞれ概要を御紹介したいと思います。

3ページにグラフがございます。御案内の方も多いと思いますけれども、全体の発生件数、死者数及び負傷者数でございます。

昭和45年がピークで死者数が1万6,700余ということでございまして、これが一旦減少を始めましたが、また増加をして、死者数につきましては、平成に入りまして減少を続けて、20年の数字でございますが5,155人まで減少しているということでございます。

事故件数につきましては、平成16年にピークが来まして、そこからまた減少を続けて、今は76万件余でございます。

死傷者数につきましては、118万人まで増えましたが、現在は95万人まで減少し、今次計画内に目標を達成しております。

これについての分析ということで、次の4ページに入ります前に、いろいろ巷でなされている議論で24時間死者と30日死者の関係がございます。24時間死者については減少しているけれども、30日以内死者については増加しているのではないかという声があるわけでございますが、その表にございますように、平成11年で24時間死者9,000人に対しまして、30日で1万人余ということです。これは24時間、30日のいずれも順調に減少しております。20年の数字で5,155人の24時間死者に対しまして、30日以内で6,000人余ということで、倍率で大体1.15~1.17倍ということで順調に減少しておりますので、30日は減っていないという指摘は誤りであることを評価書の中でも述べさせていただいております。

5ページからは、交通事故死者数の減少理由でございます。

かいつまんで御説明しますが、飲酒運転の厳罰化ということでございます。

下のグラフの9月のところに幾つか丸が打ってございますけれども、平成18年に福岡県で幼児3名が亡くなるという交通事故が発生し、これを受け、国としての取り組みを行いました。

19年の9月には、罰則強化を内容とする道交の改正を行い、これを契機にそれ以降、着実に減少しており、飲酒運転の厳罰化の効果が出ておるといのがでございます。

6 ページ、 はシートベルトの着用率です。着用いたしますと致死率は 11 倍以上下がるということで、シートベルトの着用率が上がるにしたがって、致死率は下がってきているということでございます。

7 ページ、 は高齢者死者数の減少です。これは実質として下がってきているということでございます。

8 ページ、 は歩行者、自転車です。いずれも減少を続けているということで、数字として減っているという紹介でございます。

9 ページ、 が道路環境の整備ということです。そこにございますように、横断歩道や信号などの道路整備等着実に進んでおりまして、それを受けて死者数も減少しているということでございます。

10 ページ、 も昨年の白書で御紹介させていただきましたが、車両の安全性の向上ということで、上の方のエアバックなり A S V という点につきましては、これまでもいろいろ御紹介があるわけですが、その下に折れ線グラフがございますが、これは初度登録年別の乗員の死者数ということでございます。例えばこの中で下のグラフ、平成 11 年の赤いグラフで比べていただきますと、平成 11 年に事故を起こした車が平成 10 年製の車の場合は 4 人程度。平成 2 年のところを見ていただきますと、同じ平成 11 年に事故を起こした車でも、平成 2 年製の車に乗っていらっしゃる方は 8 人以上亡くなっているということです。このように、同じ年の死者数につきましても、新しい車ほど死亡率が低い、車が新しくなればなるほど死者数が減るということで、これも死者数減少の向上に寄与しております。

13 ページ、 は危険認知速度でございます。4 行目ほどにございますけれども、80 キロを超えて起こします事故と 80 キロ以下とでは 40 倍以上の差がございます。80 キロ超のところを見ていただきますと、平成 10 年を 100 として 23 ということで、急激に減っておりまして、やはり危険認知速度が下がるに従って、死亡もどんどん減っていくということを示しております。

最後に 14 ページ、 救助・救急活動です。救命救急士の方が配備をされまして、更に処置の対象も拡大するに従って救命率が上がっているということを御紹介しております。それぞれが幾らということは分析できませんが、これらが相まって死者が減っているということで分析をさせていただいております。

これらが全体の評価ということでございます。

飛びまして、先ほどの 8 本柱の視点のところでございますけれども、1 例だけ御紹介をさせていただきます。35 ページをお開きいただきたいと思います。

ここにございますけれども、先ほど申し上げました 4 つの視点、8 つの柱、対策本部で決定しました 3 つの事項につきまして、それぞれについてどのような評価なのかということで、特に定量的になるべく評価をしたいということで、中間的なアウトカムというものを設定して、評価をさせていただいております。

1 例をごらんいただきますと、41 ページ「少子高齢化への対応」ということで、全体の評価として、まず全体の死者と負傷者の中から 15 歳以下あるいは 65 歳以上を抽出して、具体的に例示をしております。

42 ページにグラフがございますけれども、例えば死者では、御案内のとおり、15 歳以下は僅かですが、高齢者は全体の半分ぐらい亡くなっているということでございます。

負傷者につきましては、高齢者は死者に比べると総体的に少ないですが、13% ぐらい亡くなっているということでございます。

43 ページに、これについての評価を書かせていただいております。

高齢者の方につきましては、42 ページの表で見えていただいても、左側の下の表でございますが、10 万人当たりにつきましては減少を続けておりますけれども、真ん中の実数につきましては、高齢化が進んでいるということもありまして、一番上の青の折れ線グラフを見ていただきますと、高止まりしており、まだまだ対策が必要だということがこの評価からも見てとれるところでございます。

子どもにつきましては、全体的に数は少ないということでございますが、自転車乗車中につきましては横ばい傾向ということで、さらなる取組みが必要だということをお示しさせていただきます。

全体の数を更に細分化いたしまして、状態別の死者数なり負傷者数というものを評価させていただきます。

44 ページにグラフがございますけれども、上の 4 つの表が高齢者、下の 4 つの表が子どもということでございます。

先ほどお話をしたとおりでございますが、高齢者の 4 つあります左下、上から 2 つ目のグラフでございますが、歩行者については順調に減っておりますが、自動車乗車中につきましては、減り方が少ないということで、高齢者の場合、自動車乗車中対策が必要ではなからうかということでございます。負傷者数で見えていただいても、4 つある右下のグラフですけれども、65 歳以上の乗車数の事故の比率というのは高止まりをしております。

下の子どもの方で、右上を見ていただきますと、負傷者数につきましては、歩行中は緑のグラフで減ってきておりますけれども、自転車なり、自動車乗車中については、余り減っていないということをそれぞれ分析させていただいております。

個別の 8 本の事業につきましては、こういう死傷率とか人口当たりということではなく、アウトプットが中心になりますけれども、例えば 146 ページ以下に個別の施策が並んでおります。146 ページを見ていただきますと、1 つ目の道路交通環境の整備という項目でございますが、信号機の数や、152 ページを見ていただきますと、駐車規制をした区間の数でございますとか、154 ページに行っていただきまして、それぞれの禁止の延長など、それぞれアウトプットをどこまで対策を打ったとか、どれだけ信号機を設置したとか、あるいはその延長を整備したという形で整理をさせていただいております。それを 8 項目すべてで整理しているということでございます。

以上のような構成ですが、評価のところは少し戻りまして、最初に7枚ほど概要を付けておりますので、それで紹介をさせていただきたいと思っております。

最初に、道路交通のところでございます。

1ページを見ていただきまして、目標について、24時間死者で5,500人以下、死傷者数で100万人以下ということです。これにつきましては、2ページの で評価をさせていただいております。

先ほど御紹介したとおりですが、計画の3年目で目標達成ということでございます。昭和45年当時の死者数が3分の1以下になったということで、3行目に書いてございます。個々の効果につきましては「その際」以下ですが、具体的にはということで書いてございます。先ほど申し上げた飲酒運転の厳罰化、シートベルトの着用等々によって効果が出たということで評価をさせていただいております。

死傷者数につきましても100万人以下ということについて、3年目の達成ということでございます。

「その際」というパラグラフでございますけれども、厳罰化に加えまして、道路環境の整備あるいは取締りの強化等の効果があったということで書かせていただいております。

しかしながら「一方で」というパラグラフでございますが、平成19年で10万人当たり5.2人ということでございまして、これは世界的に見ると第6位ということで、大臣からございましたけれども、世界一安全な道路交通の実現を目指すということからすれば、まだまだ道半ばということで、更に対策が必要でございます。

特記事項として、特に高齢者については、まだまだ高齢者が第一当事者になる事故件数が増加している、絶対数として増加している、あるいは歩行中の死者数が3割と全体の中で多いということを書かせていただいております。また、まだまだ高齢者については対策が必要だということの特記させていただいております。

続きまして、3ページ、鉄道でございます。

目標としては、乗客の死者数がゼロ、運転事故件数の減少ということでございまして、評価につきましては でございます。踏切事故の防止対策、あるいはA T Sの整備等々によりまして、長期的には減少傾向にあるということで、昭和57年との比較につきましては、相当の減少を見ているということでございます。20年と前年の比較についても1割減という形でございますが、更に乗客の死者数ゼロにつきましては、まだまだということでございますので、さらなる対策の推進が必要という評価をしてございます。

分野3の踏切道につきましては、踏切事故のない社会を目指すということで、1割減という目標を掲げてございます。

4ページの でございますが、立体交差化あるいは保安設備の整備等で減ってきておりますけれども、発生件数で304、死者数も100人ぐらいございまして、まだまだ対策が必要だという形にさせていただいております。

海上交通につきましては、特にふくそう海域において大規模海難事故の発生をゼロにす

る、あるいは平成 22 年までに海難あるいは転落による死者を 220 人以下とするという目標を掲げてございます。

5 ページが評価でございます。第 2 次基本計画との比較で書いてございますが、平成 20 年で 3 割減少ということで書いてございます。特に漁船あるいは貨物船等のものは減少しておるわけでございますけれども、6 行目辺りのプレジャーボートにつきましては、数も増えてございまして、海難につきましても 376 隻が 981 隻ということで、ここについては増加を見ているということでございます。

次の段落でございますけれども、ふくそう海域につきましては、情報提供・航行管制システムの整備がなされていること、あるいは気象・海象の情報の提供があったこと等について成果が認められますが、プレジャーボート等の海難につきましては、やはり初歩的なミスですとか、技能の不足があるということで、ここについての対策はまだまだ必要だということで書いてございます。

死者数につきましては、以下のところでございますけれども、2 次の計画との比較で 4 割の減少ということでございまして、現在の平成 20 年度の数字で両方足し上げまして、270 余でございますので、220 人以下にはまだまだ到達しておりません。計画期間中、引き続き努力するということでございます。

6 ページ、航空でございます。航空につきましては、目的として事故発生の防止ということで書いてございますけれども、そのほか目標として、大型の旅客機につきましては、死亡事故ゼロを継続するということでございます。昭和 60 年の御巣鷹山の事故以降、大型旅客機の死亡事故は発生しておりませんので、それを引き続き進めるということでございます。

評価でございますけれども、そこでございますように、大型飛行機につきましては、乱気流によるものが数件程度ということで、事故につきましては、小型機がほとんどであるということでございます。第 8 次基本計画につきましては、おおむね効果的ということでございますけれども、最後の 2 段落でございますように、一たび事故が起きると多数の死亡者が出るということで、対策を引き続き進めていかなければいけないということで評価をしております。この評価につきましては、後のフリーディスカッションの参考にさせていただけたらと思います。

続きまして、資料 5 でございます。これは道路交通でございますけれども、分厚い冊子の後に 1 枚紙が挟んでございます。これは平成 21 年中の発生状況をお示ししております。発生件数として 73 万件余、死者数 4,914 人、負傷者 91 万余ということでございまして、ピーク時から比べて 3 割以下ということで、昭和 27 年以来 5,000 人を下回ったということでございます。負傷者数につきましても、昨年 100 万人を下回りまして、更に減少して、5 年連続の減少ということでございます。しかしながら、特に高齢者が約半数を占める。飲酒運転につきましては、減ってはおりますけれども、まだまだ悪質なものが後を断たないということで、依然として状況は厳しいということでございます。

2のところの特徴で書いてございますけれども、(1)高齢者、一番下の右側でございますが、構成率49.9%ということで約半数でございます。

状態別では、歩行者が一番多いということで、構成比につきましては、下から2段目です。34.9%ということで、昨年初めて歩行者がトップになりまして、乗車中の死者がどんどん減っております関係で、今回2年続けて歩行中の死者の構成割合が増えているということでございます。

若者の運転の死亡事故についても減少を続けています。

先ほどございましたように、最高速度の減少が急でございますして、死亡事故は10年間で4分の1以下ということでございます。

高速道路の死亡事故についても減少は続けておるという状況でございます。

最後に論議事項試案ということで、資料6でございます。

今まで御説明しました評価書につきましては、私どもがこれから作成する中で、参考のために御意見をいただくということでございますけれども、こちらの論議事項試案につきましては、9次の計画ということで、これから策定をしていただきますもののメインの議論になるものの材料でございます。

最初に断りがありますが、これは今、政府の方でどんなことをやっているか、あるいは考え方としてどうかということで用意したものでございまして、これに全くとらわれていただく必要はなく、フリーディスカッションをいただければと思っておりますが、一応たたき台というか、案ということで少し御紹介をさせていただきます。

まず、目次がございますので、これをめくっていただきまして、1ページの「全般」というところでございます。

繰り返しになりますけれども、先ほど見ていただきました参考1という資料がございますが、現行の8次計画の構成を参考として、9次の計画についての構成の考え方を示しております。

今回の計画につきましては、基本理念、人命尊重、それから、当時死傷者はまだ増えてございましたので、死者だけではなくて、事故そのものも減らすということを書いてございましたが、こういう理念を受けて、目標として明確な数値目標を掲げる。そして、それを受けて戦略として個別の具体策の柱を立てるという流れにつきましては、おおむねこのような形で踏襲させていただいてはどうかということでございます。

ただ、再掲につきましては、成果主義重視ということでございまして、個別に目標が書けるものについては、書き込みをしたいということで、現行計画の8次計画につきましては、社会資本整備重点計画という国土交通省の計画の中の、個別目標等について併記をさせていただいております。今回につきましても、別途目標が掲げられるものがあれば、それも掲げさせていただきたいということで、構成については、理念、目標、戦略という流れでなるべく数字が入られないかということが構成でございます。

期間の設定につきましては、先ほども申し上げましたように、これまですべて5か年計

画ということで来ております。政府の目標として、前政権の麻生総理の時代に、今後 10 年で 2,500 人以下ということで目標が出まして、これが 10 年間の数字ではございますけれども、前回小泉総理の下で平成 15 年に、やはり 10 年間の目標が出されたときも、5 年間で緻密に数字等の分析をして整理しようということで、5 か年でやっておりまして、今回もこの 2,500 人以下は平成 30 年でございますが、5 か年間で 23 年～27 年ということでやらせていただきたい。ほかの計画も大体 5 か年でやっておりますので、それと平仄を合わせたいということでございます。

2 ページ、道路交通が主になりますけれども、目標値の設定について書いてございます。

1 つ目が具体的な数値でございます。結論から申し上げますと、次回の議論に委ね、今回はむしろ柱立てとか視点について御議論をいただきたいということでございます。

目標値の設定、平成 30 年末までに 2,500 人ということで出ておりますので、平成 27 年ということになりますと、今が 4,914 人ということでございますので、その間の数字ということでございますけれども、その中期的なトレンドを今、別途の委員会で分析しております。それを 4 月に御報告させていただきますので、そのときに併せて御議論いただきたいということでございます。

「また」以下のところで、次は死傷者数につきまして、現行計画の中では 100 の万人以下という数字がございまして、現在 91 万人というところまで来ております。これも同様に別途の委員会で分析しておりますが、最近急激に下がっておりますので、長期的なトレンドをとりますと、例えば平成 27 年で 130 万とか、むしろ増加するような傾向になります。しかしながら、最近例えば 10 年、5 年でとる数字でいかどうかというところもございまして、その辺は別途の委員会で整理しております。この辺は次の委員会で御議論をいただけたらと思っております。

先ほどのいろいろな目標設定の中で、今は死者と死傷者と 2 つ目標があるわけでございますけれども、目標設定のところ、このほかのところ書いてございますが、高齢者あるいは歩行者、自転車利用者についても一定の目標が掲げられないかということでございます。なかなか具体的な数値は難しいにしても、例えば方向性だけでも出せないかという議論もございます。

死者につきましては、今、24 時間死者で数字を出してございますが、これまでいろいろなデータの蓄積あるいは 30 日と 24 時間については一定の倍率で傾向が出るということでございますので、今回も 24 時間死者でやらせていただけないかということでございます。

道路交通安全の視点ということでございますけれども、3 ページにイメージ図がございまして。縦割りの施策につきましては、基本法の 8 本柱ということで、なかなかここが変えづらいということもございますが、その視点として、先ほど御紹介したように、今は少子高齢化、歩行者、意識改革、IT という 4 つがございまして。3 ページの上の方に書いてございますけれども、これらにつきましては、子ども、高齢者あるいは歩行者というのは目標の対象でございます。意識改革と IT の活用というのは手段ということで、少し混在

をしているということがございます。横串としては、その図にございますように、重点対象として、まず高齢者、子ども、あるいは交通手段としては歩行者、自転車。対象として、やはり身の回り、ここが生活道路は大事ではないかということで対象を絞らせていただいてはどうか。

また、考え方としては、意識改革、IT、情報通信という考え方もございますけれども、併せまして、最近公共投資が非常に減少しております、効果的、効率的な対策が必要ではないかということで柱を立てさせていただいております。それにつきまして、記載が3、4ページにございますので、また後でござらんいただけたらと思います。

6ページ以下は各論で、それぞれ考え方が載っていますので、項目のみ御紹介をさせていただきたいと思います。

まず、道路交通環境ということで、幹線道路につきましては、危険箇所の重点的な対策が必要ではないか。

(2)といたしまして、住民の参画ということで、まちづくりについてはボトムアップでやってはどうか。

(3)といたしまして、先ほどの生活道路につきましては、あんしん歩行エリアを一層推進する、あるいは最高速度の防止について力を入れるということが書いてございます。

(4)といたしまして、バリアフリー化でございますけれども、具体例として7ページに行きまして、信号機の整備等が書いてございます。

(5)駐車場対策といたしましては、都市部におきましていろいろ法律の改正等も踏まえて、順次進めるべきではないのか。

(6)自転車の利用につきましては、都市部でネットワークの形成が必要である。

(7)高齢者のドライバーが増えてまいりますので、標識等を見やすくする。

(8)道路交通の最適化ということで、最近カーナビ等も進歩しておりますので、それによる経路誘導等を図ってはどうかということ。

(9)高度道路交通システムということで、いろいろなシステムがございますので、ここはDSSSというものを例示してございますけれども、いろいろITSを活用して、交通の円滑化を図ってはどうかということを書いてございます。

8ページにいきまして(10)交通需要のマネジメントTDMということで、バスレーンの設定ですとか、あるいはこれも情報通信の機器を使って、公共車両優先システムを使っはどうかということを書いてございます。

高齢者が増えている中、生活の維持ということで、交通安全対策から外れるかもしれませんが、やはり交通機関の充実が必要ではないかということで書かせていただいております。

一層の普及、徹底という意味では、段階的な交通安全教育が必要ということで、(2)にございますように、教育を積み上げていくということで、幼児、児童、成人とそれぞれの段階で教育が必要であるということを書かせていただいております。

9 ページにいきまして、(3) シートベルト等の着用の徹底。

(4) 安全意識の低い方、運動をやって呼びかけてもなかなか来ていただけないような方についても働きかけを強化する。

(5) 地域において交通安全の取組みを進める。

(6) 教育につきましては、参加・体験・実践型ということで、内閣府でも取り組んでおりますけれども、そういうものを引き続き推進するということで書いてございます。

10 ページにいきまして、(7) 学校教育における教育の充実。

(8) 正しい自転車利用についてのマナーの徹底。

(9) 歩行者につきましては、特に高齢者の方は反射材を是非付けていただきたいということを書いてございます。

以下、飲酒運転の根絶、スピード違反の防止ということで書いてございます。

11 ページにいきまして、高齢者対策ということで、高齢者講習をする。

(2) にございますが、高齢者の方は特に年齢を加えますごとに身体の機能が低下するわけですけれども、その辺の認識をしっかり持っていただく。

(3) 事業用自動車についての安全対策の徹底や、(4) 事故情報の活用ということで、最近ドライブレコーダー、ドラレコと呼んでいますけれども、これがどんどん入っておりますので、そういうものの活用を是非進めていくべきではないかということを書いてございます。

車両の安全性の確保ということで、基準を体系的・継続的に拡充していくという点。

12 ページにいきまして、リコール制度の充実ということで、その辺の体制の強化・充実ということを書いてございます。

(3) 情報の提供、あるいは点検・検査の充実ということを掲げさせていただいております。

交通秩序の維持、取締りでございますけれども、警察官の方は人員が限られている中で、資機材の充実あるいは鑑定技術の向上が必要である。

12～13 ページにかけて、取締りにつきましては、特に悪質性の高いものに焦点を絞って重点化、あるいは暴走族対策についても総合的に進めるということで書かせていただいております。

救助・救急につきましては、いろいろな迅速化を図ることに加えまして、ドクターヘリあるいは防災ヘリについての活用、連携ということで書いてございます。

被害者対策の推進ということで、法律の条文上は金銭的な保証が主に書いてあるわけですが、精神的な被害の救済についても積極的に推進が必要であるということで、内閣府の方で交通事故の被害者サポート事業ということで、いろいろ事業を進めております。そのような点も参考にしながら、対策を充実、強化していきたいということを書いてございます。

調査研究につきましては、事故分析の充実を図りたいということで書いてございます。

政策評価でございますけれども、先ほど御紹介しましたが、そのような評価を次につなげるということで、マネジメントサイクルの充実、強化を行うべきだということで、論点で書いてございます。

15 ページから、鉄道でございます。

総論といたしましては、長期的には運転事故については減少傾向にありますけれども、最近横ばいということでございます。

また、輸送量が伸び悩んでおりまして、一般に言われることですが、経営合理化という中で経営環境が厳しいという中で、安全の確保を是非図らなければいけないということでございます。

輸送障害につきましては、車両の信頼性は向上しておりますけれども、首都圏につきまして人身事故等がございまして、まだまだいろんな障害が出ているということで、安全運転の確保が必要だということでございます。

各論の方につきましては、事故の原因の分析、あるいは効果的な対策の実施ということで、事故の調査員の技術の向上等々につきまして記載をしております。

16 ページにいきまして、特に人身事故につきましては、最近増加傾向ということで、利用者の理解、あるいはプラットホームにおける対策の実施等について必要性を述べてございます。

特にシステムが高度化しておりまして、一旦事故が起きますと、かなり大規模に止まるということで、それにつきまして早期復旧の体制が必要だということで書いてございます。

17 ページは踏切でございます。

総論といたしまして、立体交差化ということで、踏切道は減少しているわけですが、事故が発生しますと、これも多くの死傷者が出るということで、対策が必要だということで書いてございます。

各論のところでは、防止対策としては、やはり「開かずの踏切」がまだありまして、いろいろな地域分断がある。あるいは事故がまだ 300 件あるということで、立体交差化の推進が必要だということで書かせていただいております。

18 ページから、海上交通でございます。

海上交通につきましては、特に複雑化、ふくそう化という点と、プレジャーボートが増えているということで問題が多いわけでございます。

その次の段落でございますけれども、全体としては減少傾向にあるわけですが、外航海運につきましては、船の船籍が外国になる中、寄港国による監督が実効性の担保という意味で必要ではないかということを書いてございます。

内航海運につきましては、これも景気後退でコストの削減で非常に厳しい状況にございますので、そういう中でも安全の確保が必要である。船員につきましては、高齢化あるいは全体が減少する中で、労働環境の整備が必要だということでございます。

プレジャーボートにつきましては、海難事故が増加している中で、初歩的な知識あるい

は技能が不足しておりますので、その辺のところの対応をとっていく必要があるということを書かせていただいております。

各論につきましては、先ほど申し上げました総論に対応して、ふくそう海域の安全性の向上をソフトあるいはハード面の対策をそれぞれ進めていくべきである。

小型船舶の対策の充実ということで、情報提供あるいはその水域の調整。

漁船の安全対策ということで、これを推進していく必要があるということでございます。

20 ページにいきまして、自己救命策確保ということで、ライフジャケットを着ないで亡くなる方が多いわけでございますので、その着用ですとか、海の場合は「118 番」への通報ということが必要である。

事故調査体制の充実、地震、津波の対策の必要性について記載をさせていただいております。

21 ページから、航空でございます。

航空安全につきましては、航空需要は増えるわけですが、なかなか競争が厳しい中で是非安全確保については、今後も引き続きしっかり進めていかなければいけないということでございます。

各論といたしましては、航空管制の高度化でございますとか、運航・整備の安全確保、操縦士の確保ということで、特に操縦士の方、いわゆる団塊の世代が大量退職する中で数が減っていく、また機材も小型化するというので、飛行機もたくさん飛ばさなければいけないということで、操縦士の確保が必要であるということ。

ここにつきましても、事故調査体制の整備の充実ということで書いてございます。

最後、そのようないろいろな公共交通機関につきましては、総合的な安全体制が必要だということで、今次計画が始まる前に、福知山の事故等がございまして、総合的な対策が必要ということが言われました。

そういう中で 2 にございますけれども、交通安全マネジメント制度の充実ということで、トップから現場まで一丸となって交通マネジメントをしっかりとやるということ。

鉄道・船舶・航空それぞれの体制を強化するという意味で、トータルでいろいろ事故救命をするということで、運輸安全委員会というものを設置してございます。そういう中でトータルで事故の究明を進める。

合わせまして、被害者の方に対しまして、適時適切な情報の提供でございますとか、さらなる被害者に対する施策の充実が必要ということで書いてございます。

分野が多岐にわたりますので、かなり資料があちこち飛んでございますけれども、委員の皆様方におかれましては、それぞれの専門分野の見地から、整理等はまた次回ということで、今日はフリーディスカッションということでお願いをいたしたいと思っております。

太田座長 ありがとうございます。

ということで、政策評価と新しい第 9 次の基本計画策定のためのスタンス、あるいは議論の内容について御意見をいただきたいということです。

フリーディスカッションということですが、どこからでも結構ですから、とりあえず御意見あるいは御質問の場合もあろうかと思いますが、いただければと思います。いかがでしょうか。

益子委員、どうぞ。

益子委員 益子ですけれども、資料4「平成21年度政策評価書」の14ページ、交通事故で亡くなる方はなぜ減ったかというところで、救助・救急活動の充実という視点ですが、ここで述べられているところは、救急救命士による心原性心肺停止傷病者の蘇生率の話でありまして、交通事故の患者さんと全く関係がない話です。

ですから、ここはやはり救急隊がなぜこれだけ頑張っているのか、人の命を救えるようになったかということ、やはり消防庁が中心になって、重症度・緊急度判断基準というものを救急振興財団を通じてつくって、その救急隊員の活動プログラムが日本全国に浸透している。そのために救急隊員が重症度・緊急度をいかに判断して、いかに適切に処置して、しかるべき医療機関へ搬送しているかということが適切に行われるようになったことが一番大きいと思っています。

それと、この部分で厚生労働省のコメントが全くないというのは、医療機関は交通事故死者数の削減に対して何も貢献していないと誤解を受けてしまうと思うので、私はこの間の厚生労働省の救命救急センターの機能評価のランク付け、そしてその指導、救命救急センターの適正配備、皆さん御存じのドクターヘリの配備促進といったことが非常に大きな効果を上げて、交通事故死者数は減ってきていると思いますので、これは是非書き加えていただきたいと思います。

以上です。

太田座長 ありがとうございます。14ページの評価の中身の対象が必ずしも適切でないという話と、更に加筆すべき幾つかの点があるということで、これは御意見として今日は伺っておきたいと思います。

もし何かございましたら、お願いします。

事務局 すべて網羅的に書いていないのは、これが例示でございますので、御意見をいただいて、また書かせていただきますけれども、個別の施策の中に、例えば206ページ。個別のすべてを説明しなかったわけでございますが、救急医療体制の整備ということで、医療機関がこれまでどのように整備されてきたかということを書かせていただいております。これはすべては書けないものですから、網羅的に後ろに書いてございます。

例えば2つ目の救急医療体制の整備の中で、救急医療機関等の整備ということで、厚生労働省の方で進められているものを書いてございます。その中でどれを取り出して書くかということもございまして、御意見を踏まえまして、また調整させていただきます。

益子委員 是非書き込んでいただきたいと思います。

事務局 わかりました。

太田座長 ということのようですので、この概要、まとめ的な方でどこまで記述すべき

かというところは、また更に検討していただければと思います。

そのほかお気づきの点ございますでしょうか。杉山委員、どうぞ。

杉山委員 数点ほど気がついたところを申し上げさせていただきたいと思います。

この計画は第9次ということで、中には何でこんなに長くやる必要があるのかという声もあろうかと思えます。効果が上がらないものを続けてもということ論拠にされる可能性がありますので、実はこの基本計画そのものが、効果があって、また9次5計を樹立することが好ましいということをおは訴える必要があるのかなという感じがいたします。

2点目は、交通安全基本計画は、政府が樹立する計画の中で、とりわけ一般の人たちとの結びつきが非常に強いものだと思います。一般の人たちの協力がないと、なかなか目標が達成できません。そういう点では、資料6の1ページには、国民にとって理解しやすいようにするためにとか、5ページには、交通社会に参加するすべての国民という表現がありまして、これは大変結構だと思います。

それに関連して申し上げさせていただきますと、実は一般の国民の方々に理解してもらうためには、どういうプレゼンテーションが必要なのかということが非常に重要だと思います。全体を述べるということも勿論重要ですが、9次では何を重点に、そして何を国民の人たちにわかってもらえるのかという点で、既に試みられているかと思いますが、概要版をできるだけ広く公布することをお考えいただくのがよろしいのかなと思います。

前回の8次計画は、たしか200ページ近かったです。これを全部読む人は、多分ほとんどいないだろうと思います。また『交通安全白書』もどれだけ読まれているか。実は私、自分の大学の学生に、読んでいる人は手を挙げろと言いましたら、ほとんどいない。これは私のところだけではなくて、共通しているのではないかと思います。そういう点では、できるだけ多くの人たちの目に触れるように、理解されるようなことをお考えいただければと思います。

あと3点ほど、細かな点で申し訳ございませんけれども、資料6の11ページ「3 安全運転の確保」のところで、先ほど御説明いただいたドライブレコーダーがございませぬ。これに関しては、東京都トラック協会が強力にこれを推し進めておりまして、効果が上がっているという実績があるものですから、場合によりまして、そこを参考にさせていただくのがいいのかなと思います。

14ページの「(2) 政策評価の推進」のところで、政策上の配慮として、効果を上げたところに対してはボーナスを、効果を余り上げられなかったところに対してはペナルティというのはちょっとおかしいですけれども、ボーナスを与えないということをやらないと、限界生産性というのは減衰していきますので、もうこれだけ上げたのに、また更に効果を上げるためには、インセンティブを与える上でも、そこは厚く手当するようなことは考えられないだろうかなと思います。

もう一点は、19ページの海上交通のところ、AISの話があります。このAISの着

装は、実は 500 トン以上で、我が国の内航海運というのは、それ以外のものも非常に多い。この A I S の効果というのは、よくわかっているものですから、できる限り小型船にもそれが整備できるような工夫があれば、海上交通ももっと事故が削減できるのではないかと思います。

感想でございます。

太田座長 ありがとうございます。かなり具体的な御提案も含めて、御指摘をいただいたと思います。とりあえず御意見ということですが、もし事務局サイドで、何か今の段階でございましたらお願いします。

事務局 特にございません。

太田座長 それでは、そのほかいかがでしょうか。

松岡委員、どうぞ。

松岡委員 松岡ですが、主に資料 6 に沿ってコメントさせていただきます。

まず、1 ページ目に全体的な基本理念ということが掲げてありますが、第 8 次では、やはり究極的には事故ゼロということは掲げた。これは非常にいい基本理念だと思いますので、是非第 9 次でもこれを踏襲していただけるといいのではないかなと思います。第 8 次を見ますと、各分野別でもそれぞれ「ゼロ」という言葉が上がっています。

それに関連しまして、2 ページ目の「1 目標値の設定」の下の方に、高齢者、自転車、歩行者などいろいろありますが、これをいろいろ考えてみますと、結局生活道路の理念というものをまずはっきりと打ち出しておけば、こういう問題がひとくくりで考えられるのではないかと思います。それぞれのことについては、中でいろいろ議論していらっしゃいますが、そういうものをまず検討する必要があると考えています。

細かいことは後々言うことにしまして、6 ページの方でも、やはり生活道路において最高速度に違反でもって行使するというので、これは単に移管をあれするのではなくて、IT 技術を使って、やはりカーナビと連動させて、速度がどうであるかという警告を出すようなシステム化を追求するというので、かなり効果が上がるのではないかなと考えています。

11 ページにドライブレコーダーのお話が出ていましたが、これは私も同意見で、非常に有効なものであるということで、是非義務化も含めていろいろ考えていければと思います。ですから、営業車では数年以内、あるいは自家用車では 10 年以内には義務化ということを出すのも 1 つの考え方ではないかなと思います。

12 ページの「5 道路交通秩序の維持」に「交通事故捜査を合理化・効率化するとともに」という言葉がありますが、交通事故があったとみなされることに、交通事故の捜査ということと、交通事故の調査ということがあります。この大きな違いがありまして、私も常々言っているのですが、調査というのは、原因や理由を明らかにして、安全対策に生かすということです。ところが捜査というのは、だれが悪かったかということをはっきりと、その責任を追及するという立場のことです。

後ろの方にもありますが、鉄道は運輸安全委員会というか、鉄道・航空事故調査委員会に合流しまして、船舶の方も一昨年だかに運輸安全委員会に合流したということで、そういう調査という視点からいろいろやっておりますが、自動車事故については、この辺をどうしたらいいか。聞くところによりますと、国土交通省さんは試行的に交通事故の調査ということでやって、責任を追及するのではなくて、安全対策に生かすという知見を得ようということをやっているのですが、この辺を今後日本の国としてどうやっていくかということ、この場でもある程度議論した方がよろしいのではないかと思います。

ただ問題は、交通事故というのは、非常に件数が多い。それをどう扱うか。すべてやることはほとんど不可能に近いです。ただし、特徴的なものとか、重要なものについては、やはり事故対策の面からちゃんとした調査をやるべきではないかなと考えます。

あとは、先ほどコメントで出ましたが、船のAISはやはり義務化をかなり広げるべきではないか。特に漁船のAISは、皆さん漁船の方はAISを付けたくないという事情がいろいろあります。漁場がわかってしまうということで、その辺をどうするか。安全対策からすれば重要な問題であると思います。

こういう細かいことについては、また今後の議論の中でコメントさせていただきますが、一応言いたかったことは以上でございます。

太田座長 ありがとうございます。私も大変参考になるところがありました。かなり具体的な御指摘ということで、この場ですぐどうということではなくて、今日はお伺いしておくことにさせていただければと思います。

そのほかいかがでしょうか。蓮花委員、どうぞ。

蓮花委員 資料6のところ、1つは高齢ドライバーのところ、11ページに高齢運転者対策というのがありまして、これはこれからますます大きな問題になると思いますけれども、昨年で例えば認知症に関して、高齢者講習の中で検査を受けて、ある種の対応をしていくということが導入されたり、周辺視野の仕分けで測定したりということがありますが、それも第一歩だと思うのですが、ほとんどの対象者はそういう検査をただで終わってしまう。やはり個人差が非常に大きい高齢者で、しかも病的な加齢と通常に加齢といろんなケースがありますから、ある程度の高齢者も診断をして、そのタイプに応じて何らかの教育をしたり、指導したり、例えば運転診断をして、こういう特徴を持っている人はこういう訓練をしたりしましょうとか、そういうもう一歩進んだ対策あるいは教育訓練というものができたらいいかなと思っています。

それから、例えばタクシーやトラックなどでも運転者の高齢化が進んでいるし、皆さん御存じのように、幼稚園バスとか塾の送迎とか、かなりいろんな人を乗せて走っている人たちは、バスとかが再就職先で運転されているというケースも、福祉の送迎もそうなのですけれども、非常に運転負荷が高いのに、高齢者の方が関わっていらっしゃるの、そういう人たちは特別な診断なり、教育なりをするということが必要になってくるのではないかと考えています。それが1つ。

もう一つは、例えば高速道路なども、非常に日本人全体が若いころの基準でつくられていますけれども、やはり高齢者に優しいというか、高齢者に適したある種のガイドラインみたいなものに基づいて再チェックをすとか、この中にも標識なども書いてありますが、標識の文字の大きさとか、標識板の明るさとか、いろいろなものがありますが、標識の情報の提供の順序であるとか、適切な配置というものを含めて考えていく必要があるのではないかと思います。

そういう意味で、高齢者対策は是非力を入れていただきたいということが1点言いたかったことです。

2点目は自転車です。これは今年度ぐらいから特に研究しておりますが、中学生などの7割ぐらいが自転車事故ですし、私が住んでいる奈良県などは、4割以上が出会い頭事故は自転車絡みということで、やはり自転車の問題というのは非常に大きな問題で、これから大きく事故を減らそうと思うと、自転車対策が大事だと思います。ここに書かれている内容ですと、今までのものを踏襲しているような形で、もう一步何かできないかなということ。

車の場面で、自動車で非常に効果があるのは、例えば車検であるとか、保険制度であるとか、免許制度であるとか、こういうものを組み合わせた対策を立てていったわけですが、自転車にすぐにそれが導入できるかというしんどいですが、保険の問題というのは、今は非常に高性能の自転車がありますので、そういう自転車が高速で当たれば、お年寄りなどはすぐに事故になってしまうので、やはりそういうある種の高性能な自転車に対しては、何らかの規制をかける必要もあるかもしれません。

自転車の無灯火という話が昔はよくありました。今でもそうですけれども、例えばハブダイナモの自転車などは、走れば自動的に点灯するので、そういう無灯火自転車などはなくなるわけです。そうすると、車検というか、自転車の規制みたいなもので、そういうものをつけておけば、夜間の無灯火事故は非常に効果があるのではないかと等々で、自転車事故についても是非もう少し力を入れてやっていただければと思います。

第3点、これで今日は言い尽くしたと思いますが、運輸安全マネジメントをこのところ何年かやられていますけれども、今、300台所有の会社になっています。例えば奈良県ですと、多分1社か2社ぐらいしかまだないと思いますが、こういうものはやはり効果測定をして、資料6の公共交通のところ運輸安全マネジメント制度の充実と書いていますが、公共交通だけではなくて、一般の会社、あるいは車両を用いている安全運転管理者などの会社などにも適用していくようなものを是非進めていただければと思います。

以上です。

太田座長 ありがとうございます。テーマそのもの、あるいはその内容についていろんな御指摘があったかと思います。

そのほかいかがでしょうか。赤羽委員、どうぞ。

赤羽委員 資料6の6ページです。住民参画と生活道路における安全の確保は非常に重

要な視点だと思えます。ただし、先ほども御指摘がありましたように、生活道路における安全の確保と歩行者や高齢者、自転車というテーマと相当オーバーラップしている部分があります。ですから、柱の立て方として、もうひと工夫が要るかもしれません。

それから「生活道路」という表記を使っていますが、どこが生活道路なのかということは非常にあいまいです。非幹線道路とは必ずしも一致していないのです。どこが生活道路なのかということを決めて、道路を使う人にそれがはっきりとわかるようにすることが多分基本になると思えます。

生活道路では、総体的に幹線道路と比べて、対策の手のつけ方が低水準にとどまってきました。手がつかないところがあった1つの理由は、どこでどんな種類の事故が起きているのかということ进行分析するための事故データが、電子データとして整備されてこなかったということです。「生活道路における安全の確保」という柱を立てることについては、異議はありませんが、それを実効あるものにするため必要なデータがないということが、障害になりはしないかと心配になったのですが、同じ資料の13ページ、一番下の「8 調査研究の推進」のところで、「財団法人交通事故総合分析センターの活用や都道府県警察における交通事故データベースの充実」という文言を入れていただいています。実は前者（ITARDA）において今まで電子データ化されてきた事故は、幹線道路で発生したものに限られていました。私の知る限り、後者の都道府県警察において整備されつつある交通事故データベースには、生活道路も含めて、すべての人身事故が登録されていて、それらどこで起きているかということが集計・分析できる機能を持っています。

そういう情報を所轄の警察署だけではなく、関係する自治体のセクションが共有する、あるいは住民にも共有してもらおうということで、対策が実効あるものになるような枠組みを考えていただければと期待しています。

それから、先ほどの資料6の6ページに戻っていただくと、市民参加のところに「ボトムアップ」という言葉があります。市民なり住民が、どんなときにどんなところで危険を感じているとか、それがどういう状況で起きているのかということを経営に伝達する手段があることは重要です。あるいは対策もいろいろありますし、効果の度合も違います。場合によっては、例えば自分の家の前の道路に一方通行規制がかけられるということで、デメリットを被る人たちもいるわけです。いくつかの対策案のメリット、デメリットをよく説明していただいた上で、さあどれにしましょうかと住民に判断してもらおうような仕組みが、1つの市民参加の在り方だと思えます。そのときに、どういった対策を選択すべきか。個々の対策までを市民レベルで提案していただいて、それだけで行きましょうということになると、バランスを欠くかもしれません。専門家が事故データ等を分析し、過去の事例の効果を勘案してこそ立案できる対策も、少なくとも選択対象のひとつに含めるべきでしょう。その辺りの書きぶりを、少し工夫していただく方がいいのではないかと思います。

以上です。

太田座長 ありがとうございます。3つほど大きなポイントがあったかと思いますが、柱の立て方で重複する部分は当然あると思いますので、この辺の書き方、勿論重複はいいと思いますが、わかりやすくそれを示すことだろうと思います。

生活道路につきましての非幹線道路と生活道路は非常に難しいといいますが、それが今度は国民といいますが、運転手あるいは生活する人々の側にもわかるような形にしなければいかぬということがポイントになってくると思いますので、是非この点は工夫をしていただき、新しい対応ができるような形を考えていただきたいと思います。

データとの関係は大変大きなポイントですので、今回幾つか具体的な御指摘がございましたけれども、生活道路系はやはりデータが十分整理されていない。データがないから対策ができないということだけの話ではありませんが、しなければいけないところはいっぱいありますので、少なくともデータ整備や解析についてもやはり言及したいということかと思います。ありがとうございます。

それでは、そのほかございますか。宮本さん、どうぞ。

宮本委員 鉄道のことをずっとやってきた人間ですけれども、そういう意味では、資料4の自動車が220ページぐらいあって、鉄道が15ページというのは、鉄道の安全を認めていただいているのかなと考えております。

第9次に対しては、次回以降コメントさせていただくことにしまして、資料4の例えば222ページの「(2)鉄道の安全な運行の確保」という項目があります。安全を極めていこうとすると、安全は確保できるんだけれども、安定な輸送と裏腹なところがございまして、ここが物すごく悩ましく、例えば羽越線の事故がありまして、JR東日本などは風速計をかなり充実させました。また、早め規制ということで、風速の早い段階で徐行をかけるという措置をしております。ということで、この前、首都圏でかなり強い風が吹いたときに、民鉄は走っているのに、何でJR東日本は止まったという一部の御意見もあった。

そういうことで、安全と安定というのをどうバランスとっていくかということは、かなり重要なことだと思っておりますので、そういう視点のことが、ここの事後評価というところにも若干欲しいかなという感じはしております。それが1つ目で、今日言いたいことはそれです。

あとは体裁の話ですけれども、224ページに「 気象情報等の充実」とありますが、気象庁は国土交通省の中の組織なので、ここに入ってしまったのですが、鉄道のところに入っていると、これは鉄道と関係ないねというものもいろいろあるのですが、この辺は飛行機にも関連するだろうし、船にも関連するだろうし、それぞれのところにあるのでしょうか。ちょっとそこまで見ていませんが。

太田座長 ちょっと細かいことかもしれませんが、記述する場所の問題ですね。

宮本委員 はい。

太田座長 その辺はまた整理していただきたいと思います。今はこの辺で何かございますか。

事務局 一応それぞれのところで書いております。

宮本委員 そうすると、ここにあるのは、鉄道と関係するだろうねということも挙げられたという認識ですか。

事務局 教訓はある程度書かせていただいたところはございます。

宮本委員 そうですか。では、読ませていただきます。

今日は以上です。

太田座長 ありがとうございます。そのほか、手が挙がった方で、三国委員どうぞ。

三国委員 私は自転車と歩行者の安全について取り組んでおりますので、その立場でお話したいと思います。

資料6の各論の関わるところが何か所かありますので、まず「1 道路交通環境の整備」の「(1)幹線道路における事故対策の推進」「(4)歩行空間のバリアフリー化」「(7)学校における交通安全教育の充実」「(8)正しい自転車利用」にまたがるようなことでお話したいと思います。

まず1つは、幹線道路における事故対策の推進ということで、勿論そこは歩道も入ると思いますが、幹線道路には、ほとんど自転車の通行可能な歩道が整備されておりますが、そこでは、細街路から幹線道路に出てくる車と歩道上を走る自転者との出会い頭事故がかなり多いです。その事故の形態としましては、幹線道路を走っている車と同じ方向に走っている自転車と、その反対側方向に走っている自転車を比較しますと、3対7の割合で幹線道路の車と反対方向に走っている自転車の方が、細街路から幹線道路に出てくる車との出会い頭事故が多いです。そういうことを考えて対策をとっていただけるかということが1つ。

歩行空間バリアフリー化というと、私もずっとスムーズに行けることが大事だと思っておりましたが、自転車のことをやっけていまして、障害者の方とお話するときに、視覚障害者のつえがよく折られるらしいのですが、その原因は自転車に引っかけられるとか、そういうことが多いそうなので、そういうデータが本当にあるのかどうか、その辺も調べていただきたいなと思います。

(7)学校における交通安全教育の充実ですが、私もいろいろな関係で現場によく足を踏み入れますが、学校教育は今、普通の教材教育だけでもとても大変で、交通教育というのは、かなり別の次元に置かれていまして、学期の初めにちょっとやればいいのか、例えば小学生だったら1回やればいいのかという状況で、とても今の学校教育の現場で、交通安全教育というだけで入れることは不可能なので、デンマークとか海外によくあるような教材の中に交通教育をうまく入れ込むようなことをして、学校の負担を少し下げよう、そして長く続けられるような教育をしていただくと助かると思います。

そして、(8)正しい自転車利用ということですが、交通ルール、マナーということがよく言われますが、一番の問題点は自転車は左側通行だということが、今の若い人には認識されていない。歩道通行が可能になっていることが原因だと思われませんが、先ほどのよう

に自転車の通れる歩道でも、車と同じ方向に走っていると、細街路からの出会い頭事故も減ると思われまので、その辺の対策をもうちょっときちんとしていただければ、事故の率はもっと減ると思います。

今のところ以上です。

太田座長 ありがとうございます。歩行者や自転車という立場から、いろいろ具体的な御指摘をいただいたかと思ひます。

渡邊さん、どうぞ。

渡邊委員 2つほどござひます。やはり資料6ですけれども、9ページのところで安全意識の低い者への働きかけの強化ということがあります。これはまさにもっともだなどは思ひますが、何らかこれを安全意識の低い人に目を向けさせるにはどうするかというところですね。これはなかなか難しいと思ひます。テレビのCMで放送するというこゝもありますけれども、多分意識の低い人はほとんど注意を向けないということもあるでしょうから、この辺の工夫が、何かつくったはいいけれども、伝わらないということがあるんだと思ひます。

それと同じことが下の(6)参加・体験・実践型の交通安全教育の推進です。これは一般市民を対象とすると考えるならば、まずそこに出てくるかどうかということですね。ですから、この辺はいいソフトがあつても、それがほとんど本来使うべき人に伝わらないということが出てくると、非常にもったいないということもありますので、それをどう実施していくかということについて一緒に考えてくれるといいのかなと思ひます。

もう一点はそれに関わりまますが、皆さんもときどき道路を歩いていたりして、いろいろ危険な思いとかをされることもあると思ひますが、一番身近な問題として、横断歩道を渡ろうとしているのに車が止まらないという状況が日本ではすごく多いですね。海外ですと、例えば先ほどの日本よりも事故率が少ないイギリスなどだと、ちょっと渡ろうとすると必ず車は止まるということもたくさんあるわけです。言ってみれば、こういう市民一般の人たちの安全意識というか、安全文化というところが弱いのかなと思ひます。

この中にもたくさんいろんなところに書いてありますけれども、歩行者よりも車重視みたいところはなかなか変えにくいとは思ひますが、根本を変えていかないと、最終的にはもっと減っていかないのでないかなと思ひます。だから、そういう安全文化自体を大きく変えていくというか、高めていくというか、そういう部分がもっとよくなると思ひました。

太田座長 ありがとうございます。それぞれの施策は、やはり実効性やいろんな工夫が更に必要だということで、これはかなり具体的にいろんな場面で議論しないといけなひかもしれないかもしれませんが、これからの議論の中で生かしていただければと思ひます。

そのほかいかがでしょうか。藤森委員、どうぞ。

藤森委員 学校現場の話が先ほども出て、教育現場ではなかなか時間もとれないというお話があつたのですが、実際に今、学校の現場の中で、発達障害の子どもたちといて、

特別支援学級の子どもたちは非常に多くなってきていて、注意が散漫になったりとか、道路への飛び出しが多かったりということに対して、通常の学校教育で交通安全を教えるだけでは、その子たちに入っていないという現場もあって、学校の管理下で起きた交通事故なども、よくよく聞いてみると、やはり授業中に立ち上がる子だったりとか、普段から友達にぶつかっていくようなことがあったり、その友達が今度道路に飛び出して被害を受けたということもあるので、文部科学省も含めて、発達障害特別支援の中に何か交通安全ということを特別に取り組んでいけるような道筋を立てていけるといいなということでした。

もう一つは、渡邊先生もおっしゃってくださったように、文化というのはどんどん変化しているということを私はいつも思っていて、今どきの若い人たちは考えられないようなことをしています。例えば車の運転中、今は携帯電話をすることはいけないことになりましたが、自転車の運転中、メールを打ちながら自転車を運転している学生もいたり、歩行中でも音楽を聞きながら、車の音とか自転車のチリンチリンというのも聞こえないようなサウンドで聞いていたりする子の方が、今は多いんです。そうすると、売り手側というか、携帯電話とか、音楽が聞ける側の人たちもこういうことは危ないですよということを発信していかないと、買ってくればいいというだけで売っていると、子どもたちが間違っただけでいろいろなものを使用しているし、それがマナー違反だとは子どもたちは思っていないということが大きな1つの要因としてリスクファクターになるのかなと思っています。

太田座長 ありがとうございます。非常にごもつともな意見ということで、気づかされたということかと思えます。

そのほかいかがでしょうか。大久保委員、どうぞ。

大久保委員 私は自分自信が飲酒ひき逃げ事件の遺族でもありますし、その後、被害者支援に関わっております。そしてまた、今、ようやく全国都道府県に1か所被害者支援センターができて、そちらの方でさまざまな電話相談、面接あるいは被害者の方が御自分でどこかへ相談に行ったり、あるいは警察、裁判所に行くということも困難な状況になっておりますので、そういう方たちをサポートする仕事をしておりますので、その視点から、資料6の中で感じたことをお話しさせていただきたいと思えます。

まず、2ページです。先ほど死者数を取り上げるということで24時間と30日のものが出まして、そんなに差はないということはおわかりました。ただ、支援の現場にありますと、命は助かったけれども、その後、植物状態のままになって、何年も寝ていて介護が大変。あるいは外見上は何ともなく普通に見えるのに、高次脳機能障害になってしまって、いつも24時間だれかの手が必要だということがよくあります。

そのようなことを考えますと、死者数のみにこだわるのではなくて、もう少し幅を広げていただきまして、事故に遭った後、悲惨な状況で、社会生活もできなくなる。家庭も崩壊してしまうことがあるということが事故に遭うということであるという辺りも、少し含めて入れていただければと思えました。

それと3ページですけれども、実は先ほどの分厚い21年度政策評価表の中には、それぞれ道路、鉄道、船等の後に被害者支援の充実と書いてあります。ここは今、気づいたのですが、縦に真ん中の部分のイメージ図の部分が、損害賠償の適正化を始めとした被害者対策の推進となっておりますが、警察庁でも被害者対策室が支援室と変わりました社会ですので、こちらの方も支援の推進としていただけた方が、被害者は気持的にも対策の対象ではないという辺りでよろしいのではないかということをおもいました。

5ページの「国民自らの意識改革」、先ほどからも何人かの委員の方たちが、なかなかそれを実効性あるものにするというのは大変難しい。特に関心のない人に向かせることも難しいというお話が出ていましたが、確かにそうだと思います。

毎年、交通安全週間がありますと、メディアでさまざまなことをやっているということが流されていますが、内容的にもそのとき限りで終わってしまうようなものもあるように思いますので、全国では有効性のある施策を実践していらっしゃる場所もあるかと思えますので、そういう辺りを収集していただくとともに、モデルケースのようなものも少し紹介をしていただければ、全国一律に効果あるものが展開されるのではないかと期待をるところです。

8ページ、先ほど学校教育の中でも交通安全教育の積み上げという辺り、時間もなし大変というお話もありましたけれども、冒頭で私がお話させていただきましたように、安全に関する事だけでなく、とにかく被害に遭うということはどういうことなのか、その影響は長く続くという辺りも入れた形での教育を浸透させていっていただければありがたいと思いました。

9ページ「安全意識の低い者への働きかけの強化」ということで、先ほど委員の方もお話ししてくださいましたけれども、外国ではもうかなり衝撃的なDVDをつくって、一般のテレビで公開するようなこともしておりましたし、たしか内閣府の方でも6年ぐらい前でしょうか、外国の例でこういうものはどうでしょうかという問い合わせが都民センターの方にもありましたので、時代も変わりましたので、インパクトを与えるようなものをつくって、全国の関係あるところに流すとともに、公共のメディアを通じて流すということもそろそろしてもよろしいような時代になってきたように思っております。

13ページの「被害者対策の推進」となっていますけれども、これも被害者支援の推進という言葉の方がよいように思います。それと、中身的に「精神的被害の救済」とありますけれども、被害に遭った人たちは勿論精神的な被害もそうですけれども、経済的にも社会的にも仕事も続けられなくなり、日常生活も送れない、そしてそこで育つ子どもたちもまともにはなかなか育っていかないという大きな問題もありますので、これを推進するためには、何か手前みそのようになって大変申し訳ないですけれども、例えば全国の被害者支援センターを効果的に活用するとか、あと犯罪被害者等基本法の中では自治体の協力ということも強く言っていますので、そういう辺りとの連携も強力に進めていくような文言も、何らかの形で盛り込んでいただければと思いました。

以上でございます。

太田座長 ありがとうございます。被害者の団体の関係者ということで、やはり実体験に伴う。というのは、私どもも統計から見ますと、いつ何時、私どもの家族がそういう状況にならないとも限らないくらい交通事故というのは広く一般化している問題で、やはり言葉づかいを含めて対応、それから、具体的に今、無関心の方に対して、どういうふうに訴えかけるかというメディアの使い方とか表現の仕方、これについても新しい考え方を検討するということかと思えます。

御指摘、どうもありがとうございました。

ただいま、泉政務官が来場されたということでございますので、ここでごあいさつをいただければと思います。よろしく願いいたします。

泉政務官 どうも初めましてになる方が多いかと思えます。内閣府の政務官で、福島大臣、大島副大臣とともに交通安全対策を担当しております、泉健太と申します。どうぞよろしく願いいたします。

実は私、学生時代に弁論部に入っておりまして、その中の弁論大会の論題で、かなりセンセーショナルなというか、車は40km以上出ないようにするべきだという論文を、あえて学生ですからつくって発表したことがございます。そのときもボンエルフですとか、さまざまな都市交通の関係の取り組みなども勉強させていただいたり、あるいは北海道では冬の期間は交通死亡事故がベスト10にも都道府県では入らない、夏に集中的に事故が起こる。いろいろとそういうことを勉強させていただいて、やはりスピードというものの一つの怖さというものを学ばせていただきました。勿論、それを持ち込んでやるつもりは毛頭ありませんけれども、皆さんが今日こうしてお集まりをいただいて、これから御議論をいただくという意味合いは大変大きいと思っております。

私は、与野党を超えて、これまで一貫して、特にこの数年間、政府がこの交通安全対策に非常に注力をして、そして死亡事故が大変減ってきているというのは、大変すばらしいとだと思っておりますし、これを更に、大臣からもお話があったかと思いますが、2,500という数字に向かって歩いていくということについても、是非とも一丸となって取り組んでいきたいと思っております。

そういう中での今回の対策については、福島大臣等々とよく相談をさせていただいて、女性の皆さんにも多くお入りをいただきました。恐らく他の各省の審議会と比べても、1、2を争うぐらい女性の比率が高い形でスタートさせていただいたと思っております。それがすべてということでは勿論ありませんけれども、いろんな視点で、高齢者の視点、そして交通弱者の視点、勿論、女性の視点ということでお入りをいただいたと考えておりますので、是非研究者の皆様もそういった御意見を積極的に採用していただいて、さまざまな国民の層の意見が集まった今回の交通対策であるということで、計画を是非ともつくっていただければと思っております。

これから長い計画策定が始まりますが、皆様にもどうかお体をお気を付けいただいて、

いい計画になりますように御努力をいただきますことをお祈り申し上げまして、私からの
ごあいさつとさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

太田座長 ありがとうございます。

それでは、時間もありますので、今日は特に第1回ということですので、今まで発言が
なかった方にまず1ラウンドをお願いして、更にまた2回目お話ししたい方もいらっしゃる
ようですから、特に御要望があればその後ということにさせていただきたいと思います。

そういったしますと、順番でということになるかと思いますが、尾形さん、どうぞ。

尾形委員 では2点ほど、先ほどのひき逃げのことも関係しますが、飲酒運転の研究を
ずっとしてまいりまして、厳罰化は非常に効果があったし、大変効果のあったこの何年間
かだと思えますが、ひき逃げが非常に増えました。ちょっとまた減ってきたのでよかった
のですけれども、これはひき逃げしないようにということを書いていただくことよりは、
なぜひき逃げしてしまうのかということ进行分析しようとしたのですが、資料がなくて、これ
は責任追及ではなくて原因究明をしたいんです。

逃げてしまうものですからわからないのですが、後で捕まった人がいるわけで、こうい
う人がどういう人なのかということを少し調べてみたいと思ひまして、それが恐らくひき
逃げの減少につながる結果になるのではないかと、何か黄み着せたような言い方をしていま
すが、公務員とか警察官がひき逃げしている率が高いです。そのことと退職金とか懲戒処
分の関係が知りたくて、退職金がなくなるということが労働法上許されるものなのか。こ
れは日本だけの現象のようですけれども、そのことが少し解明されると、あえて逃げなく
なるのではないかと考えているわけです。

もう一つ、飲酒運転で、これは幾ら厳罰化しても常習者はいまして、取締り限界、懲罰
限界というのがあって、そのためにはインターロックを少し考えた方がいい。これはもう
書いてありますので、推進した方がいいかと思ひます。そういうものはまたインターロッ
クを外すでしょうから、だめなのかもしれません。

もう一点、飲酒ばかり言って申し訳ないのですが、国土交通省、警察庁でやるわけです
ね。ですから、いろんな対策を取って皆さん頑張ってくださいね、運転手の方はというふ
うに行いますが、飲食店でお酒を出さないことによるダメージは大きいわけです。そうい
う場合に、だれか代表を決めて、ポブといいますか、あれを決めてやるということをして
推奨する際には、やはり経済産業省といいますか、業界団体の人たちに呼びかけて連携す
ることが非常に重要だろうと思ひます。

そんな調査をやりましたら、個々はやっていますけれども全国的に広がっていません。
飲食店の方はすごく困っていると思ひます。ですから、むしろ厳罰がマイナスであれば、
そういうプラスをやると実はもうかるということを書きあげるといいのではないかと
思ひます。

しゃべると幾らでもしゃべりますので、生活道路で1か所だけ、自転車道は整備されて

いままので整備されますと、車道に落とすと車にひかれるし、歩道に乗せると今度は人をひくということで、結局どうしたらいいのかということで提案したことがあります。一方通行にしたらどうかと。日本中の県道を一方通行にする。この提案は、趣旨賛成・各論反対です。そのときに一番困ったのは、こういうところ言うべきかどうか分かりませんが、自治体の担当がそれに乗り気かどうか、商店街が乗り気かどうか、そして警察の反応です。そんな面倒くさいことをやられては困るということは、はっきりは言いませんけれども、つまり各省庁、あるいは自治体と中央との関係も含めて、交通安全に関してはもうバリアフリーといいますが、垣根を取り払っていかないといけないのではないのかという大きなことを申し上げます。

太田座長 ありがとうございます。

それでは、岡野委員、どうぞ。

岡野委員 2点ほど、ごくごく簡単に申し上げたいと思います。

1点目は、トヨタ車の欠陥問題ですけれども、トヨタの方には非常に申し訳ないのですが、これは非常にいい教訓を我々に与えてくれているのではないかと考えています。

実は欠陥車とは何か。リコールというのはどういうプロセスで決めるのかということの、非常にいい示唆を与えてくれているような気がします。

記者会見でもありましたけれども、これはプリウスの件でございますけれども、これはリコールの対象にならないと、要するに人の感覚と設計者の意図したこととのずれだというようなことだったわけですが、そこが今の技術というのは非常に難しい領域に入り込んで実はきているんだろうと思います。

それが人の感覚による欠陥というのと、設計者は自分は正しいものをつくっているんだということのずれというのは非常に大きい問題だろうと思うので、この辺をもう少し車両の安全という面から突っ込んでいく必要があるだろうなという気がいたします。

あともう一点は、これはごくごく簡単なことなので短い言葉で済ませますけれども、私も自転車に少し興味がありますけれども、中学生の通学のときにかぶっているヘルメットをもう少し格好いいものにできないのか。一様に白いヘルメットなんですね。あれは中学生はかぶりたくないですね。夏は暑いし。そういうことから始めていかないと、なかなか交通安全というのは浸透していかないのではないかと。ですから、相変わらず自転車が右側通行したりしますけれども、そういったところから始めたらどうかという気がいたします。

以上です。

太田座長 ありがとうございます。

それでは、河内委員、お願いします。

河内委員 河内でございます。航空宇宙についてずっと研究をしてきました。今日は、資料4については、また議論する機会はございますか。

事務局 資料5はこれからやりますが、資料4はできれば今日のうちに御議論をいただきたいと思います。

河内委員 では、非常に細かいことで申し訳ないのですが、一番最後の特記というところに「安全マネジメント態勢の構築と継続的取組」というところがあって、その中のどこかに、多分7行目ぐらいに「自主的」という言葉を是非入れていただきたいのですが、私が見聞きした限りでは、これは今までと違って、会社の方に自主的に安全管理をやっていたというユニークな制度だと了解しておりますので、例えば経営トップから現場まで一丸となった自主的な安全管理体制の構築が図られという具合に自主的という文字を入れておいていただけると、これまでと違うということがよくわかると思います。

もう一つ、データベースについてですが、航空宇宙の分野ではデータベースを集めるということは相当前からいろいろやられていて、しかし、泣きどころは、こういう方法でデータベースを整理すれば新しい知見が得られるというところがまだ必ずしもでき上がっていません。これは、アカデミアの世界がまだそこにはついていけないわけです。Aの人が解析した結果とBの人が解析した結果とはやはり違います。そういう問題があるということ、まず十分認識していただいて、まず名人を探していただいて、その名人を育てていい分析をしていただくことが大事かと思いますが、現在はデータベースの件数を何万件集めたという競争になっておりまして、必ずしもそこからみんなが納得するような共通な結果は見つかりにくいというのが現状だと思います。

ただし、今日拝見していると、自動車ではデータベースがまだできかかっているところで、非常に解析が遅れていたのも、逆に非常に簡単な、例えば場所だけを整理したり、時間を整理したり、運転者の年齢を整理したり、そういう基礎的な解析方法で相当有意なデータが出ていますので、ここはどんどんやるべきだろうと思います。

以上です。

太田座長 ありがとうございます。具体的な御指摘と、特に航空宇宙関係、委員としての参加の数が限られておりますので、是非いろいろ御指摘をいただければと思います。

データベースにつきましては、いろいろ先生からいただいておりますが、データベースがまだカバーしていない分野があるとか、あるいはデータはあるけれども使いにくい、これはお金の点とか制度の点で使いにくいとか、いろんなことがございますし、またあるいは先ほどいろんな事故の中から、事故の原因追究のためのデータを集めることのできるような仕組み、だから捜査ではない調査というものを道路関係にどういふふうに入れるか。こんなことも指摘されておりますので、また検討させていただければと思います。

それでは、続きまして、佐々木委員、お願いします。

佐々木委員 高齢者の交通事故防止活動を主にやっております。群馬県で、昨年100人の方が亡くなりましたが、そのうち59人が高齢者の方で、そして(9)の反射材ですけれども、亡くなった方が全員反射材を付けていなかったということです。私たちも、ショッピング・ママ作戦とか家庭訪問等で反射材をお配りしてはいますが、亡くなった方というのは(4)の安全意識の低い者への働きかけの強化、老人クラブ等も出て来なかったり、自治会などにも出て来ない人が事故に遭うのではないかという気持ちがすごく強

いので、やはりこういうことを何とか皆さんにも考えていただいて、交通事故が防げるようにしたいと思いますので、またお知恵を拝見したいと思います。よろしく願いいたします。

太田座長 ありがとうございます。

次は、山崎さん、お願いします。

山崎委員 長野県塩尻市で交通教育をしています交通指導員の山崎と申します。毎日、市民の交通教育に明け暮れていますが、インパクトのある、そして現時代に合った交通教育を目指しています。先ほど大久保委員からも御意見がございましたように、交通安全教室を受けたいというふうに乗り出てくれる高齢者が大変増えまして、お陰様で市民の3分の1ほどの交通教育を今、徹底しています。

11月に行いました交通指導員の全国の研修の中でも、内閣府さんにお声をかけていただきながら、2年間連続でデモンストレーションをやらせていただきましたが、やはり国民の皆さんに興味を引くようなものを使った交通教育が必要だと考えておりました、何を考えたかという音楽、音、動きを入れた交通安全ミュージカルを自ら制作しながら、今、活動しておまして、教室では大変荷物が多くて、すごい機材を持ち込みながら、軽ワゴン車を使用していますが、指導員は女性3名で年間約250回ぐらいのものを展開しております。

その中で、イベントの方にもお声をかけていただくような教育ができるようになってきたことと同時に、若いお母さんたちが大変交通教育に割と興味を示さない。あるいは保育園などの教室で、保護者さんを対象にお話をさせていただいても、講話では一切耳を貸してくれないという中で、お子さん向けの交通教育を丸投げするようなものを見ていただいた方が効果がありまして、チャイルドシートの着用率が大幅上がりました。本年度は80%を目指しながらやっておりますが、国民の皆さんに、こんな形の教育があるということを是非披露させていただくようなものがあつたらと考えております。

老人クラブなどでは、とにかく活発な動きがあつて、教室などはやっておりますが、やはり先ほどお話があつたように、独居老人の方たちには教育がなかなか難しいです。そこでも行政でやっておりますイベントのようなものに入れていただくような形を取って、何とか時代に合った交通教育ということでやらせていただいております。

あと学校では、やはりすごく課題になっているのは、お子さんが、交通安全教室に結構対応してしまうというか、交通安全教室ではとてもお利口さんに乗っていただいて、自転車もそんなところで本当にいつも自転車を押しているのかというような、交通安全教室のための乗り方をお子さんがされてしまうということです。実は警視庁さんの方でスクエア・ストリートというのを、中学生・高校生向きにやっているということですが、今回、塩尻市は、小学校高学年からお勧めをしまして、事故の恐怖感を与えてしまうという、ちょっと荒手な交通教育も始めました。効果は、まだ2、3校なのでわかりませんが、今年も続けてデータを出していきたいと思っております。

もう一つ、先ほど特別支援学級のお子さんの話がありますが、その中で文部科学省にお願いしたいのが、養護学校さんでの交通教育がについて何か教科で取り組んでいただけたらということで、是非その辺の御協力をお願いしたいところでもあります。できれば、養護学校では生徒さんとともに保護者さんにも参加いただくようなものを是非何かカリキュラムで考えていただけたらと思っております。

交通教育では、そんなところでいろいろとまたこれから意見を出していきたいと思っております。

太田座長 ありがとうございます。非常に現場での実践を通した御経験ということで、またいろいろと話を聞かせていただければと思います。

それでは、山村さん、お願いします。

山村委員 オリンピックを見ていると、スノーボードの選手にディフレクターをやってもらったら広がるななんて思いながら、ファッション界をリードしてきたのは、本当にスノーボードの人の役割というのは大きいのですが、そういうインパクトのあるやり方で、本当に安全なものをどんどん広げることができると思っていたのですが、私も被害者にも加害者にもなりたくないのですが、最近、間話の話を聞くと、親御さんの年代がかなり高齢になってきて、先ほど聞いた方は親が6回事故を起こした。認知症だったらしいのですけれども、6回目は人身になって、さすがにもう免許を返したというのを聞いたのですが、そこになるまで家族もだれも気が付かなかったと言っていました。

やはりいろんな問題があるんだろうなと。売る方も、毎回毎回事故になって、それを全部売っていたということだったのですが、高齢者だけではなくていろんなやり方で教育のようなことができるのではないかと考えて、物と情報、それから心というのがあると思いますが、例えば私は海上保安庁の海守に入っているのですが、インターネットで子ども用のライフジャケットが900円でできると。法定で使えるものではないけれども、こんなに安かったら、もう何百人でも使えるなという感じで書いてありました。そういう情報をもっともっと広げていくとか、今のお話にもあったように、成功した例をとにかくどんどん広げていくようなことはすごく必要だと思うし、法令で飲酒運転を、その後にもまたひき逃げはあるということでしたけれども、でもあれだけ減ったというのはすごくて、やはり何かを変えると変わるんだなということがすごくわかります。

最近、皆さんもそういうところで、例えば経済の話でかなりいろんなことを聞いているかと思いますが、私もたまたま今年になっていろんなところで経済界の人の講演を聞きに行ったりしたら、もう絶望的な、とんでもない時代に、人類始まって以来のという人もいらっちゃって、私たちが想像してないような時代にこれからもなるだろうと。何年もという話を聞いたときに、そうかもしれないなと、確かにいろいろ変わっているなと。交通安全のこういった資料を私も見たときに、5年前とは全く違う見方を自分がしていることに気が付いて、だから何が起るか。自然災害もいっぱい起るかもしれないし、本当に減っていくような流れももしかしたら自分たちの心の中にあるかもしれないという期待は実

はあります。

何か自分自身を考えると、ゆっくり歩いているような気がして、ショックなこの風が少し安全の方に向いてくれたらいいなと。こういう時代だからこそ、そういうところにちゃんとお金を使って、調べたり、物にしたり、広げたりというところに使ってほしいと切に思いました。

私も 40km 以上で競技をしている人なので、余りそういうことは言えないのですが、広げるやり方で、先ほどの厳しいDVDを見せてというのも、それもすごく大事だと思うし、もう一つは、本当に楽しい、車だったり、動いたり、移動したり、私たちの生きていく車社会って何だろうと考えて、交通社会は車だけではない、鉄道も飛行機も含めて、移動したり生きるとは何だろうということを考えてくれるような、何かそういう人なりイベントでも、いろんな形で楽しいもの、美しいもの、夢のあるもので広げていく方法も必ず入れてほしいなという気がします。

これだけを見ていると何となく、私たちはいつも何か負うような、マイナスのことが多いような気がしますが、でもそれは大きな夢の両方のバランスを取っているものだと思うので、そちらの方も何か進めていくようなことがあってほしいなと願っております。

長くなりましたが、以上です。

太田座長 ありがとうございます。何となく交通事故ということが中心だとネガティブな話ばかりで、もう少しポジティブなスタンスでモビリティ社会をどう築いていくか。特に車社会は、確かに今、大きな転機を世界的にも迎えているように思います。技術的にも、当然EV、電気自動車その他の動きもございますし、そういう意味でここでスタンスの上で何らかの哲学が必要だろうということを今、感じたところですが、時代が次の新しい価値を求めつつあると。その中での安全をどう考えるか、モビリティと安全をどういうふうにバランスを取るかという議論ですね。是非そんな形でまた議論させていただければと思います。

— 当たり皆さんの御意見をいただいたと思いますが、特に更にこの場でということがもしございましたら、どうぞ。

益子委員 資料6の13ページに関してですが、調査研究の推進というところでは、先ほど松岡先生から、交通事故捜査と調査は違う、調査というのは非常に大事だというお話をいただいて、私も全く同感でございます。

ちょっとネガティブな話になってしまいますが、そういった交通事故をきちっと調査することによって問題点が浮き彫りになってくることある。千葉県では、5年前から警察、消防、そして医療機関が連携して、交通事故でお亡くなりになった方の全例を調査しています。平成20年度の調査研究を昨年やりまして、213人お亡くなりになっていますが、その8人に1人は救急隊による病院前救護あるいは搬送、医療機関の医療を改善することによって防ぐことができたのではないかという報告を今しているところです。今、最終の報告書を作成中でございますので、次回の委員会には提出できると思います。

そしてその問題の中で一番多いのは、医療機関の初期治療、病院に運ばれたときにきちんとした初期治療が必ずしもされていないという実態がございます。こういうことを明らかにすることによって、ではどこをどう改善すればいいのかということにつながりますが、残念ながらこういったことを都道府県ベースでやっているところは、千葉県以外に今のところないと思います。私は是非全国的にこういった調査研究の仕組みは広めていただきたいと思っています。

以上です。

太田座長 ありがとうございます。皆さんからいろいろ多面的な議論をいただきまして、特にまとめということでは勿論ないと思いますが、私の個人的な意見を追加させていただければ、やはり生活道路の問題は非常に大きいだろうということで、そこに歩行者、自転車ということがございますが、警察さんの方で例の規制速度、最高速度 30km ということを市街地で導入したらどうかという議論が本格的に始まっておりますし、そういったものとITS技術との連携をどうするか。あるいは先ほどありました生活道路とは何かということ、そのときにきちんとして、それに対して国交省さんの方で道路としても、これは生活道路とわかるような、そういう舗装だけではなくて断面とかもしなければいけないということを含めて、新しい対応を是非取っていただいて、速度を実際に落とさせることができないか。それを全国に、できるだけ早く市街地全体に拡大するにはどうしたらいいか。そんなような視点が一つ重要ではないかということが1点。

自転車の問題、皆さん非常に大事だという御指摘があったと思いますが、自転車のメリットとデメリットがありますが、やはり走行環境を整備することが一番大きいかと思いますが、同時にマナー向上で、私の伺ったところでは警察サイドで取締りが非常にしにくいというのは、非刑罰化の議論をそろそろして、何らかの形で刑罰ということになると取締りが非常にやりにくいということがございますから、何らかの反則金的な形での自動車の経験をもう少し活用できないかとか、やはり新たな法体制、法整備を是非視野に入れて検討されたらどうかということでございます。

あと、どうも皆さんからお聞きしたところでは、高齢者の無関心さ、社会全体がそうでしょうけれども、それをいかに巻き込むか、そのための何か新しいアプローチの仕方、この辺は単に教育というだけではなくて、全体的にいろんなところで議論すべきかなというのが、今日の私の感想です。また、皆様方の御意見もいただいて進めたらと思います。

ということで、時間的にはいっぱいですが、今後の中で、今日お話を聞いていますと、委員の皆さんはまだほかにもいろいろとおっしゃりたいことがあるようなので、この次の前までに、やはりいろんな御意見がありましたら追加的なものを事務局の方へ送っていただくということを是非していただければ、全国のいろんないい事例とか、考えなければいけない項目とかが出てくると思いますので、そういった仕組みを是非工夫していただきたいと思っています。

それでは、今日の議題1、2は締めまして、その他ということで、事務局の方から何か

ございましたらお願いいたします。

事務局 貴重な御意見をいただきありがとうございました。ただいまの御意見を踏まえまして、政策評価の修正、あるいは次回の資料に反映させていきたいと思えます。また、更にお気づきの御意見もお寄せいただけるように、あとで連絡させていただきます。

それから、先ほど申し上げましたように、議事録なり議事要旨等は御確認いただいた後、ホームページに公開をさせていただきたいと思えます。

次回の日程でございますが、大変お忙しい中で、なかなか皆様御出席いただくのは難しいのですが、事前の調整で4月19日の月曜日15時～17時ということで予定をさせていただきたいと思えますので、よろしくお願いいたします。また、場所につきましては、この4号館の会議室を予定しておりますが、後ほど文書で御連絡をさせていただきたいと思えます。

事務局から以上でございます。

太田座長 ありがとうございました。

そのほか、委員の先生方で特に何かございましたら、よろしいでしょうか。

それでは、これで第1回の「中央交通安全対策会議専門委員会議」を終了したいと思います。本日はお忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございました。大変いろんな御意見をいただいたと思ってございます。それでは、これで閉会ということにさせていただきます。どうもありがとうございました。