

専門委員意見一覧表

資料7

| 整理番号 | 第8次交通安全基本計画における項目 | | | | | 専門委員名 | 日付 | 意見 | 第9次交通安全基本計画骨子案への対応 | |
|------|-------------------|-----|-----|----|------------------|-------|---------|-------|--|---|
| | 部 | 章 | 節 | 番号 | 項目名 (番号) | | | | | |
| 1 | - | - | - | - | 計画の基本理念 | - | 杉山専門委員 | 4月19日 | 現実を踏まえて、崇高な理念を掲げるべき。また、交通安全については複数の役所で取り組んでいるが、内閣府で、交通安全対策の情報のデータバンク的な役割を担うことはできないか。 | 「計画の基本理念」に、人命尊重の理念に基づき、国民全ての願いである安全・安心な社会の実現を目指す旨記述している。内閣府は交通安全対策の取りまとめを担っており、今後とも関係省庁と連携して取組を進めてまいりたい。(内閣府) |
| 2 | - | - | - | - | 計画の基本理念 | - | 杉山専門委員 | 4月19日 | 9次計画の冒頭に、道路、鉄道、海上、航空の各モードごとの重点は何かというものを挙げておくべき。 | 「計画の基本理念」に、各モード共通の交通安全対策を講ずるに当たっての考え方として、国民自らの意識改革、情報通信技術の活用、効果的・効率的な対策の実施につき盛り込んでいる。(内閣府)御意見については、今後の専門委員会議における議論を踏まえ、検討してまいりたい。(国土交通省) |
| 3 | - | - | - | - | 計画の基本理念 | - | 太田座長 | 4月19日 | 計画をどのように実行していくのかという戦術についても、きちんと議論し、この計画に盛り込んでおく必要がある。 | 本会議での議論を踏まえ、計画本体の中で、計画実施に向けた方策の記述ぶりについて検討したい。(内閣府) |
| 4 | 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 | - | 松岡専門委員 | 2月19日 | 第8次計画では、究極的には事故ゼロということ掲げ、これは非常に良い基本理念だと思う。是非第9次計画でもこれを踏襲すべきである。 | 「計画の基本理念」に、その旨記述している。(内閣府) |
| 5 | 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 | - | 杉山専門委員 | 4月19日 | 公共投資に厳しい目が向けられているが、安全に絡んだものは軽視できない。安全投資は積極的に行う旨を発信すべき。例として、歩車分離信号、ASV、ドライブレコーダーなど。 | 「計画の基本理念」に、厳しい財政事情を踏まえつつも、最大限の効果を挙げることができるよう効率的な予算執行に配慮する旨記述している。(内閣府)「陸上交通の安全第1章第3節」の「1 道路交通環境の整備」において、歩行者と自動車との事故を防止する歩車分離式信号の導入を推進すると記述している。(警察庁)引き続き、ASV、ドライブレコーダ等の開発、普及促進のための環境整備を実施。(例:基準等の拡充強化、補助、調査研究の実施等)また、ASVについては、「陸上交通の安全第1章第3節」の「4 車両の安全性の確保」において、「先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進を図る。」の下に、「エレクトロニクス技術やIT等の新技術により、自動車を高知能化して安全性を格段に高めるとともに、ITS技術の自動車としての受け皿となる先進安全自動車の研究、開発の促進を図っていく。」と記述している。(国土交通省) |
| 6 | 第1部 | 第1章 | 第2節 | - | 交通安全基本計画における目標 | - | 松岡専門委員 | 2月19日 | 目標設定には、高齢者、自転車、歩行者等色々あるが、結局、生活道路の理念というものははっきり打ち出せば、これらの問題をひとくくりで考えられるのではないか。 | 「陸上交通の安全第1章第2節」の交通安全基本計画における目標において、歩行者、自転車利用者に係る目標について記述している。(内閣府) |
| 7 | 第1部 | 第1章 | 第2節 | - | 交通安全基本計画における目標 | - | 大久保専門委員 | 2月19日 | 死者数だけにこだわるのではなくて、もう少し幅を広げて、事故に遭うと、悲惨な状況で社会生活もできなくなり、家庭も崩壊してしまうことがあるということも含めるべきである。 | 「計画の基本理念」に、社会的・経済的損失をも勘案して交通事故のない社会を目指す旨記述している。(内閣府) |
| 8 | 第1部 | 第1章 | 第2節 | - | 交通安全基本計画における目標 | - | 杉山専門委員 | 4月19日 | あまりにも非現実的な目標は設定すべきでない、実行可能なものを示すべき。その際、24時間以内死者数と30日以内死者数の両方を示すと混乱するのではないかと、24時間の方を主とし、30日の方は参考値としてはどうか。 | 「道路交通事故の長期予測」を踏まえた目標設定としている。また、「陸上交通の安全第1章第2節」の交通安全基本計画における目標において、24時間死者数とともに、30日以内死者数に係る目標を併記している。(内閣府) |
| 9 | 第1部 | 第1章 | 第2節 | - | 交通安全基本計画における目標 | - | 杉山専門委員 | 4月19日 | 「世界一安全な交通社会」という場合の「世界一」という言葉には「競争」という概念が含まれる。そもそも「競争」という言葉がいいのか悪いのか、検討が必要である。 | 交通事故のない社会の実現に向け、世界一安全な道路交通の実現を目指す、との目標を踏まえている。(内閣府) |
| 10 | 第1部 | 第1章 | 第2節 | - | 交通安全基本計画における目標 | - | 松岡専門委員 | 4月19日 | 「2,500人以下を目指す。」という場合、なぜ、2,500人なのか、という点をしっかり議論する必要がある。理念としては、「ゼロ」が一番はっきりしているが、なかなか困難という時に、諸外国との比較で最も低いところを目指すという議論をしっかりとやっから数値目標を決めたらどうか。 | 24時間死者数が2,500人以下であれば、国際比較上、30日以内死者数について、世界で最少となることが期待される。(内閣府) |
| 11 | 第1部 | 第1章 | 第2節 | - | 交通安全基本計画における目標 | - | 蓮花専門委員 | 4月19日 | 例えば、飲酒運転の死者をゼロにする、子どもの事故をゼロにするといった目標をモデル事業的に立てるなど、色々な手法を組み合わせ、いかにゼロにするかということを国民的議論として、国民参加を求めながら検討していくこととしてはどうか。 | 今後、骨子(案)をベースに計画の素案を策定し、これに対する公聴会やパブコメを予定している。(内閣府) |
| 12 | 第1部 | 第1章 | 第2節 | - | 交通安全基本計画における目標 | - | 芳仲専門委員 | 4月19日 | 遺族の感情からすると、24時間統計だけでなく、30日統計もとるべき。 | 「陸上交通の安全第1章第2節」の交通安全基本計画における目標において、24時間死者数と30日以内死者数に係る目標を記載している。(内閣府) |
| 13 | 第1部 | 第1章 | 第2節 | - | 交通安全基本計画における目標 | - | 山崎専門委員 | 4月19日 | 交通安全教室の現場からは、「目標はゼロ」という声が出てくると思う。 | 究極的には交通事故のない社会を目指すべきであるが、中期的には現実的な目標を掲げたところ。(内閣府) |

| 整理番号 | 第8次交通安全基本計画における項目 | | | | | 専門委員名 | 日付 | 意見 | 第9次交通安全基本計画骨子案への対応 | |
|------|-------------------|-----|-----|----|-------------|-------|---------|-------|--|---|
| | 部 | 章 | 節 | 番号 | 項目名 (番号) | | | | | |
| 14 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 少子高齢社会への対応 | - | 蓮花専門委員 | 2月19日 | 高齢者は個人差が非常に大きく、色々なケースがあることから、そのタイプに応じて教育や指導を行うといった一歩進んだ対策あるいは教育訓練というものがないか。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底」の中で、地域での参加・体験・実践型の高齢者安全運転教育の継続的な推進協力者を養成する旨記述している。(内閣府)また、幼児から成人に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育、高齢者及び障害者に対する適切な交通安全教育の実施等について記述している。(警察庁) |
| 15 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 少子高齢社会への対応 | - | 蓮花専門委員 | 2月19日 | 運転負荷が非常に高いにもかかわらず、タクシーやトラック等でも運転者の高齢化が進んでおり、そういった運転者には特別な診断や教育が必要ではないか。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の3安全運転の確保」において、高齢運転者教育を始め、運転者に対する再教育の充実を図ると記述している。(警察庁)現在、自動車運送事業者は65歳以上の運転者に対して、定期的に国土交通大臣が認定する適性診断を受診させ、カウンセリングを受けさせることとしており、その診断結果を基に、加齢による身体機能の変化による運転行動への影響を認識させ、事故の未然防止のために、身体機能の変化に応じた運転行動を実施させるための指導を行っている。(国土交通省) |
| 16 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 少子高齢社会への対応 | - | 蓮花専門委員 | 2月19日 | 高速道路等は、日本人全体が若いころの基準でつくられており、標識の文字の大きさ、明るさ等も含め、高齢者に適したガイドライン等に基づき再チェックする必要があるのではないか。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の1高齢者及び子どもの安全確保」において、高齢運転者が事故を起こさないようにするための対策の強化が必要である旨記述している。(警察庁)「陸上交通の安全第1章第3節」の1道路交通環境の整備」において、分かりやすく使いやすい道路交通情報提供装置、道路標識等の整備等について記述している。(国土交通省) |
| 17 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 少子高齢社会への対応 | - | 三国専門委員 | 4月19日 | 移動手段を考えて、歩行者及び自転車が重点対象となっているが、高齢者については、車の運転をやめた人が公共交通に乗り換えることがあるので、重点対象を歩行者、自転車及び公共交通機関としたらどうか。 | 公共交通機関は道路交通のみではないので、「計画の基本理念」の部分で記述している。(内閣府) |
| 18 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 国民自らの意識改革 | - | 大久保専門委員 | 2月19日 | 「国民自らの意識改革」を実効性あるものにするのは大変難しい。全国では有効性のある施策を実践しているところもあると思うので、モデルケースを紹介すれば、全国一律に効果あるものが展開されるのではないか。 | 御指摘を踏まえ、計画本体の記述ぶりを検討したい。(内閣府) |
| 19 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 国民自らの意識改革 | - | 三国専門委員 | 4月19日 | 交通事故のメカニズムをきちんと国民に知らせることが、国民自らの意識改革には必要ではないか。 | 交通安全白書において、交通事故に関する様々なデータを提供している。(内閣府)「陸上交通の安全第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底」において、国及び地方公共団体は、交通安全に関する資料や情報の提供を積極的に行うことにより、国民的機運の盛り上げを図る。その際、交通事故被害者等の声を取り入れるなど、具体的で訴求力の高い内容とするよう配慮すると記述している。(警察庁)事業用自動車等の事故については、「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」を設置し、運行管理、運転者、自動車、道路状況の観点から要因と傾向の分析及び再発防止策の検討を行っており、毎年、その結果を「自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書」として公表している。なお、事故に対する自動車運送事業者の意識を高める観点から、重大事故の概要をメールマガジンで自動車運送事業者に提供している。(国土交通省) |
| 20 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | ITの活用 | - | 松岡専門委員 | 2月19日 | 生活道路において、最高速度違反に対し取り締まるばかりではなく、IT技術を使って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れば、効果が上がるのではないか。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の今後の道路交通安全対策を考える視点」の中で、生活道路における総合的な安全確保対策を推進する旨記述している。(内閣府)ITS技術を安全運転に活用するという点で、「陸上交通の安全第1章第3節」の3安全運転の確保」において、運転者に対して周辺の交通状況等の情報を提供することにより安全運転を支援するシステムを推進すると記述している。ただし、最高速度30キロに対して速度超過を知らせるシステムは現時点では検討していない。(警察庁) |
| 21 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 | (1) | 赤羽専門委員 | 2月19日 | 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う。ただし、生活道路における安全の確保と歩行者、高齢者、自転車というテーマとは相当オーバーラップしている部分がある。柱の立て方として、もう工夫が必要ではないか。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」今後の道路交通安全対策を考える視点」において、人の属性、移動手段、場所等といった切り口で整理している。(内閣府) |
| 22 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 | (1) | 赤羽専門委員 | 2月19日 | 「生活道路」という表記を使っているが、どこが生活道路なのかということは非常にあいまいである。それを定めて、道路を使う人に明らかにわかるようにすることが基本である。 | 御指摘の点については、本会議での議論を踏まえ、検討してまいりたい。(内閣府)生活道路の定義については、関係省庁との調整が必要。(警察庁)生活道路における対策の実効性を高めるためにも、生活道路の明確化と差別化は必要であると考えており、具体的取組の中で検討してまいりたい。(国土交通省) |
| 23 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 | (1) | 赤羽専門委員 | 2月19日 | 都道府県警察において導入が進んでい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る。そういう情報を関係する自治体、あるいは住民にも共有してもらうことで、対策が実効あるものになるような仕組みを考えていただきたい。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の1道路交通環境の整備」において、道路交通環境整備への住民参加の促進を図る旨記述している。(警察庁) |

| 整理番号 | 第8次交通安全基本計画における項目 | | | | | 専門委員名 | 日付 | 意見 | 第9次交通安全基本計画骨子案への対応 |
|------|-------------------|-----|-----|----|------------------|---------|-------|---|--|
| | 部 | 章 | 節 | 番号 | 項目名 (番号) | | | | |
| 24 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 (1) | 尾形専門委員 | 2月19日 | 生活道路について、自転車が車道を走れば自動車に轢かれ、歩道を走れば人を轢くということで、一方通行にしたらどうかと提案したことがある。これは、趣旨賛成・各論反対であった。交通安全に関しては、各省庁、あるいは自治体と中央との関係も含めて、垣根を取り払わなければならないのではないかと。 | 交通安全対策については、計画の基本理念にのっとり、関係行政機関相互の連携を図りつつ、推進してまいりたい。(内閣府) |
| 25 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 (1) | 太田座長 | 2月19日 | 警察庁で市街地の規制速度を30kmにしようかという議論が本格的に始まっており、そういったものとITS技術との連携をどうするか、生活道路とは何かを整理する必要がある。道路についても、生活道路とわかるよう、舗装だけではなく、断面も含めて新しい対応を是非とっていただきたい。 | 生活道路とは何かに関しては、整理番号22に同じ。(内閣府)ITS技術を安全運転に活用するという点に関しては、整理番号20に同じ。また、生活道路とは何かの整理については整理番号22に同じ。(警察庁)生活道路における対策の実効性を高めるためにも、生活道路の明確化と差別化は必要であると考えており、舗装や断面等の構造的な対応を含めて具体の取組の中で対応を検討してまいりたい。(国土交通省) |
| 26 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 (1) | 三国専門委員 | 2月19日 | 歩行空間バリアフリー化というと、ずっとスムーズに行けることが大事だと思っていたが、視覚障害者の方の杖が自転車に引っかけられ、よく折られると聞いた。こういったことを是正することも、バリアフリーの一つだと思う。このようなデータがあるのか調べていただきたい。 | 警察においては、「視覚障害者の方の杖が自転車に引っかけられ、よく折られる」といったケースのデータは保有していない。(警察庁) |
| 27 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 (1) | 尾形専門委員 | 4月19日 | 生活道路における事故防止を書くに当たっては、そこに住む市民が主人公であるということを理念として入れたらどうか。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の1今後の道路交通安全対策を考える視点」において、生活道路における安全確保のため総合的な対策を推進する旨記述しているが、御指摘を踏まえ、計画本体での記述ぶりを検討してまいりたい。なお、「同節」の1道路交通環境の整備」において、地域や住民の主体性の重視について記述している。(内閣府) |
| 28 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 (1) | 久保田専門委員 | 4月19日 | 生活道路対策がポイントだと思う。法律上「生活道路」の定義はないが、外国の例なども参考にしながら、「生活道路」というものに対して、これまでの道路に対する考え方を転換させることができるものか検討すべき。 | 生活道路の定義に関しては、整理番号22に同じ。(内閣府、警察庁)生活道路における対策において、考え方の転換は重要な要素であると認識。考え方の転換について、具体的な方向性を示すという観点から、「陸上交通の安全第1章第3節」の1道路交通環境の整備」において、人優先の安全・安心な歩行空間の整備について記述している。(国土交通省) |
| 29 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 (1) | 太田座長 | 4月19日 | イギリスでは、都市の中の街路は生活の公共空間との認識。身の回りの道路という意味での生活道路における安全をどう確保するかは、行政だけでなく、住民を巻き込んだ新しい取組が必要である。 | 整理番号27に同じ。(内閣府) |
| 30 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 (1) | 赤羽専門委員 | 4月19日 | 生活道路対策として、市民参加の交通安全対策を考える場合、専門家の方で生活道路での事故発生原因を明らかにし、それに対する対策をいくつか用意しておく、そして、どのような対策を選択し、それを評価するかは市民の役割とするといった枠組みが必要。そのために、生活道路を含めたデータの整備が第一歩である。 | 生活道路対策において、学識経験者、住民、行政が一体となった取組が必要と認識。「陸上交通の安全第1章第3節」の1道路交通環境の整備」において、地域や住民の主体性の重視について記述している。(内閣府、警察庁、国土交通省)また、データ整備については、「同節」の8研究開発及び調査研究の充実」において、交通安全対策に関する政策評価を支援するために、事前事後評価等を客観的に行うためのデータの収集・分析手法の開発と普及を促進すると記述している。(警察庁) |
| 31 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 (1) | 山村専門委員 | 4月19日 | 生活道路については、規則をきちんとするだけでなく、楽しい生活環境があっほしいと思う。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」今後の道路交通安全対策を考える視点」において、生活道路における安全確保について記述している。(内閣府)「同節」の1道路交通環境の整備」において、人優先の安全・安心な歩行空間の整備について記述している。(警察庁)豊かさを実感できる身近な生活空間の整備や、より質の高い街路空間の整備に対するニーズの高まりに応えるため、歩行者専用道やポケットパークなどの整備を支援している。(国土交通省) |
| 32 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 (9) | 太田座長 | 2月19日 | 自転車にはメリットとデメリットがあるが、走行環境を整備することが一番大きいと思う。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の1道路交通環境の整備」において、自転車利用環境の総合的整備について記述している。(警察庁、国土交通省) |
| 33 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 (9) | 三国専門委員 | 2月19日 | 幹線道路には、自転車の通行可能な歩道がほとんど整備されているが、細街路から幹線道路に出てくると、歩道上を走る自転車との出会い頭事故が特に多い。その7割は、幹線道路を走っている車と反対方向に走っている自転車である。こういうことを考えて対策をとっていただきたい。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の1道路交通環境の整備」において、人優先の安全・安心な歩行空間の整備や自転車利用環境の総合的整備について記述している。(警察庁) |
| 34 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 (9) | 三国専門委員 | 4月19日 | 今ある道をどう再配分するかが重要。自転車と歩行者が一緒に、となると、自転車と歩行者の事故は減らない。できるだけ、自転車と歩行者を分離する方向で考えていただきたい。 | 整理番号32に同じ。 |

| 整理番号 | 第8次交通安全基本計画における項目 | | | | | 専門委員名 | 日付 | 意見 | 第9次交通安全基本計画骨子案への対応 |
|------|-------------------|-----|-----|----|--------------------|---------|-------|--|--|
| | 部 | 章 | 節 | 番号 | 項目名 (番号) | | | | |
| 35 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通環境の整備 (9) | 三国専門委員 | 4月19日 | 例えば、電線共同溝を整備する場合、通行帯の確保のことも一緒に考えて、スペースを活用して自転車の道と歩行者の道を分けるといった方法はできないか。 | 電線共同溝の整備の有無に拘わらず、整備の必要性に応じて自転車道の整備を行っているところである。(国土交通省) |
| 36 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 交通安全思想の普及徹底 (1) | 三国専門委員 | 2月19日 | デンマークなどの海外でよく見られるような交通安全教育をうまく入れ込んだ教材を使用するなど、学校の負担を少し下げよう教育をしていただきたい。 | 校内研修等で活用できる交通安全を含む教職員向け学校安全資料の作成などを行っているところであり、今後も教材作成等を行う際は引き続き学校の負担軽減の観点も考慮してまいりたい。(文部科学省) |
| 37 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 交通安全思想の普及徹底 (1) | 大久保専門委員 | 2月19日 | 学校教育の中で、安全に関することだけではなく、交通事故の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ことも採り入れた形での教育を浸透させていただきたい。 | 学校においては、交通事故の防止のためには、周囲の危険に気付くこと、的確な判断の下に安全に行動すること等が必要であることを指導するとともに、発達の段階に応じて、交通事故には責任や補償問題が生じることを指導しているところ。また、文部科学省が作成している教職員向け学校安全資料においては、被害者やその家族の悲しみや、事故後の生活の変化による肉体的・精神的苦痛などについて触れられているところであり、今後とも御指摘を踏まえ交通安全教育の充実に努めてまいりたい。(文部科学省) |
| 38 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 交通安全思想の普及徹底 (1) | 藤森専門委員 | 2月19日 | 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、道路への飛び出しが多いこれらの子どもたちに対しては、通常の学校教育で交通安全を教えるだけでは効果を期待できない。発達障害特別支援の中に、交通安全ということを取り組んでいけるような道筋を立てることができないか。 | 学校における交通安全教育は、体育、保健体育や道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校教育活動全体を通じて実施されているが、小学校や中学校等の学習指導要領では、個々の児童生徒の障害の状態等に応じた指導内容等の工夫を行うことが規定されている。また、特に特別支援学級では、特別支援学校学習指導要領などを参考として特別な教育課程が編成されており、その中で、例えば、興奮しやすい児童生徒であれば興奮した状態を鎮める方法を指導するなど、一人一人のニーズに応じた指導・支援が行われている。今後とも御指摘を踏まえ交通安全教育の充実に加え、特別支援教育の充実に努めてまいりたい。(文部科学省) |
| 39 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 交通安全思想の普及徹底 (1) | 山崎専門委員 | 2月19日 | 養護学校では交通安全教育が大変やりにくいと先生方は話している。何らかの教科で取り組んでいただき、その際、生徒だけではなく保護者を絡めたカリキュラムで考えていただきたい。 | 特別支援学校(旧養護学校)では、児童生徒の障害による学習上又は生活上の困難を改善・克服し、自立を図ることを目指した指導が行われている。その中で交通安全教育については、自立活動や特別活動、総合的な学習の時間、道徳、体育、保健体育など学校教育活動全体を通じて実施されているところ。また、新しい特別支援学校の学習指導要領において、家庭等との連携を図り長期的な視点で教育的支援を行うために個別的教育支援計画を作成することが義務付けられたことを踏まえ、交通安全に関する事項についても保護者の協力を得ながら、必要に応じて取り組んでいるところ。今後とも御指摘を踏まえ交通安全教育の充実に努めてまいりたい。(文部科学省) |
| 40 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 交通安全思想の普及徹底 (1) | 山崎専門委員 | 2月19日 | スクエアード・ストレイトという事故の恐怖感を与える交通安全教育を中学生・高校生向けに実施していたが、今回、小学校高学年から実施し始めた。まだ2、3校なので、効果はわからないが、今年も続けて、データを出していきたい。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底」の中で、幼児から成人に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育、高齢者及び障害者に対する適切な交通安全教育を実施する。その際、参加・体験・実践型の交通安全教育となるよう配慮すると記述。(警察庁)学習指導要領に基づき交通安全教育を実施しているところであり、スクエアード・ストレイトを行うかどうかを含め、具体的な指導手法については、各学校において児童生徒の発達の段階や特性等に十分配慮して適切に対応することが必要と考える。(文部科学省) |
| 41 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 交通安全思想の普及徹底 (1) | 山崎専門委員 | 2月19日 | 若いお母さんたちが交通安全に興味を示さず、講話では一切耳を貸してくれない。お子さん向けの交通安全教育を見ていただいた方が効果がある。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底」において、子ども、親、高齢者の3世代交流による事業の推進について記述している。(内閣府)整理番号40に同じ。(警察庁) |
| 42 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 交通安全思想の普及徹底 (1) | 山崎専門委員 | 2月19日 | 老人クラブなどでは、とにかく活発な動きがあり、交通安全教室を受けたいという高齢者が増えている。他方、独居老人の方たちへの教育が難しいと感じている。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底」において、高齢者等への交通安全教育を担う交通ボランティアの育成・支援について記述している。(内閣府)整理番号40に同じ。(警察庁) |
| 43 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 交通安全思想の普及徹底 (1) | 佐々木専門委員 | 2月19日 | 昨年、群馬県で100人の方が交通事故で亡くなった。そのうち、59人が高齢者の方で、亡くなった方全員が反射材を付けていなかった。ショッピング・ママ作戦とか家庭訪問等で反射材を配ったが、安全意識が低く、老人クラブ等に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。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底」において、反射材用品、明るい服装等の着用効果に関する広報啓発の推進について記述している。(内閣府)整理番号40に同じ。(警察庁) |

| 整理番号 | 第8次交通安全基本計画における項目 | | | | | 専門委員名 | 日付 | 意見 | 第9次交通安全基本計画骨子案への対応 |
|------|-------------------|-----|-----|-------------|-------------|---------|-------|--|--|
| | 部 | 章 | 節 | 番号 | 項目名 (番号) | | | | |
| 44 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | 交通安全思想の普及徹底 | (1) | 佐々木専門委員 | 4月19日 | 高校生は自転車に乗る際、ルールを守らない、あるいはマナーが悪いと感じる。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底において、自転車利用者に対して交通ルールの遵守を徹底させるなど、自転車の安全利用の推進を図るための諸対策を推進すると記述するとともに、「同節」の5道路交通秩序の維持において、自転車の使用に関する交通秩序の整序化を推進すると記述している。(警察庁)学校において、家庭や関係機関・団体と連携を図りながら、児童生徒の発達段階等を踏まえ、教育活動全体を通じて自転車の安全な利用、交通ルールの意味及び必要性等を指導することについては、現行の交通安全基本計画に盛り込まれており、今後とも留意してまいりたい。(文部科学省) |
| 45 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | 交通安全思想の普及徹底 | (2) | 渡邊専門委員 | 2月19日 | 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進については、まず、そこに出てくるかどうかということ。いいソフトがあっても、それが本来使うべき人にほとんど伝わらないというのは非常にもったいない。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底において、交通安全教育・普及啓発活動については、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体及び家庭がそれぞれの特性をいかし、互いに連携をしながら、地域ぐるみの活動を強化していくことが重要であると記述している。(内閣府、警察庁) |
| 46 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | 交通安全思想の普及徹底 | (2) | 太田座長 | 2月19日 | 高齢者の無関心さ、社会全体がそうかもしれないが、無関心層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、単に教育というだけでなく、全体的に色々なところで議論すべきではないか。 | 上記に同じ。(内閣府、警察庁) |
| 47 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | 交通安全思想の普及徹底 | (3) | 三国専門委員 | 2月19日 | 自転車について、一番の問題点は、自転車が左側通行であることが、今の若い人には認識されていないこと。自転車の通れる歩道でも、車と同じ方向に走っていれば、細街路からの出会い頭事故も減ると思う。 | 整理番号44に同じ。(内閣府、警察庁) |
| 48 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | 交通安全思想の普及徹底 | (3) | 岡野専門委員 | 2月19日 | 中学生が通学の時にかぶっているヘルメットをもう少し格好良くできないか、一律に白いヘルメットでは、中学生はかぶりたくない。こういうところから始めていかないと、交通安全はなかなか浸透していかないのではないか。 | 一律に白いヘルメットを使用する等の指導は行っておらず、使用するヘルメットは様々な種類の中から地域の実情等にに応じて、学校や学校の設置者が適切に決定すべきものとする。(文部科学省) |
| 49 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | 交通安全思想の普及徹底 | (3) | 蓮花専門委員 | 2月19日 | 無灯火の自転車について、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、これを義務付けすれば、夜間の無灯火による自転車の事故は減るのではないか。 | 走行すれば自動的に点灯する自転車に乗ることを義務付けることは、そのような自転車を持っていない国民に自転車や部品の買い換えを強いることとなるが、夜間無灯火の自転車による交通事故が大幅に増加しているなどの特段の事情も見られないことから、現時点において、そのような負担を国民に課してまで制度変更を行う必要性はないと考えている。なお、交通ルールの遵守の徹底については、「陸上交通の安全第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底において、自転車利用者に対して交通ルールを徹底させるなど、自転車の安全利用の推進を図るための諸対策を推進すると記述している。(警察庁)ハブダイナモの設置義務は自転車コストの増加等を招くおそれがあることから、無灯火の自転車への注意喚起を図るとともに、交通安全思想に係る啓蒙・普及活動を強化することでの対策が望まれると考える。(経済産業省) |
| 50 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | 交通安全思想の普及徹底 | (3) | 渡邊専門委員 | 2月19日 | 安全意識の低い人に目を向けさせることはなかなか難しいと思う。テレビでCMを放送したとしても、意識の低い人はほとんど注意を向けないと思う。作っても伝わらないという難しさがあると思う。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底において、心身の発達段階やライフステージに応じた交通安全教育の徹底により、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と記述している。(内閣府、警察庁) |
| 51 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | 交通安全思想の普及徹底 | (3) | 大久保専門委員 | 2月19日 | 安全意識の低い人への働きかけの強化に関して、外国ではかなり衝撃的なDVDを作って、一般のテレビで公開している。日本でも、インパクトを与えるようなものを作って、全国の関係機関や公共のメディアを通じて流すということは考えられないか。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底において、交通安全に関する資料や情報の提供に当たっては、交通事故被害者等の声を取り入れるなど、具体的に訴求力の高い内容とするよう配慮すると記述している。(内閣府)整理番号50に同じ。(警察庁) |
| 52 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | 交通安全思想の普及徹底 | (3) | 藤森専門委員 | 2月19日 | メールを打ちながら自転車を運転している学生や、歩行中でも車の音や自転車のベルの音も聞こえないような音で音楽を聞いている子どもが多い。売り手側も、このような行為は危ないということを発信しておかないと、子どもたちが間違った形で使っているし、それがマナー違反だと思っていない。 | 道路交通法について理解を深める機会を増やしていく方策が必要、正しい交通ルールについて認識した自転車の運転者が増えることで問題解決を図るべきと考える。(経済産業省) |
| 53 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | 交通安全思想の普及徹底 | (3) | 渡邊専門委員 | 2月19日 | 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、日本では非常に多い。海外では、歩行者が渡ろうとすると、必ず車は止まるということもある。日本は、一般市民の安全意識というが、安全文化というところが弱いと思う。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いますが、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はないか。 | 「陸上交通の安全第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底において、交通安全教育は、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できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識と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促進していくことが重要であると記述している。(内閣府、警察庁) |

| 整理番号 | 第8次交通安全基本計画における項目 | | | | | 専門委員名 | 日付 | 意見 | 第9次交通安全基本計画骨子案への対応 |
|------|-------------------|-----|-----|----|--------------------|--------|-------|--|---|
| | 部 | 章 | 節 | 番号 | 項目名 (番号) | | | | |
| 54 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 交通安全思想の普及徹底 (3) | 杉山専門委員 | 2月19日 | 交通安全基本計画は、政府が作成する計画の中で、とりわけ一般の人たちとの結びつきが強く、一般の人たちの協力がなくともなかなか目標を達成できないので、国民にとって理解しやすいように、概要版をできるだけ広く頒布していただきたい。 | 御指摘を踏まえ、頒布方法について検討したい。(内閣府) |
| 55 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 交通安全思想の普及徹底 (3) | 山村専門委員 | 2月19日 | 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、色々な形で楽しいもの、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と思う。 | 計画本体の基本理念の部分で、記述ぶりを検討したい。(内閣府) |
| 56 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 交通安全思想の普及徹底 (3) | 赤羽専門委員 | 2月19日 | どういった対策を選択すべきか、その対策の提案を市民のレベルで提案して、それだけで実行するというになると、バランスを欠くかもしれないので、その辺りの書きぶりを工夫していただきたい。 | 御指摘を踏まえ、記述ぶりを検討したい。(内閣府) |
| 57 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 交通安全思想の普及徹底 (3) | 三国専門委員 | 4月19日 | 自転車の事故で若年層が多いのは、自転車が歩道を走る際、左右のどちらを走っているのかという教育が行き届いていないということが考えられるのではないかと。 | 整理番号44に同じ。(内閣府、警察庁) |
| 58 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 交通安全思想の普及徹底 (3) | 渡邊専門委員 | 4月19日 | 自転車について記載する際、「マナーを守る。」といったトーンではやわらかすぎる。法律違反をしてはいけないという意味で「交通法規を守る。」といったトーンで表現すべき。 | 整理番号44に同じ。(内閣府) |
| 59 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 安全運転の確保 (3) | 蓮花専門委員 | 2月19日 | 運輸安全マネジメントについて、効果測定をして、公共交通だけではなく、一般の会社、あるいは安全運転管理者のいる会社にも適用していくようなものを是非進めていただきたい。 | 当面、運輸安全マネジメント評価の対象となっている全ての事業者に対する第1回評価を完了させるよう評価を進める。今後、評価方法の検証や評価実施事業者へのアンケート調査等に基づき、運輸安全マネジメント評価の効果について分析・把握し、見直し・改善を検討してまいりたい。(国土交通省) |
| 60 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 安全運転の確保 (4) | 杉山専門委員 | 2月19日 | ドライブレコーダに関しては、東京都トラック協会が強力にこれを推し進めており、効果が上がっているとのことであるから、参考にしていただきたい。 | 引き続き、ドライブレコーダの普及促進のための支援を推進する。(国土交通省) |
| 61 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 安全運転の確保 (4) | 松岡専門委員 | 2月19日 | ドライブレコーダについて、非常に有効なものであり、是非義務化も含めて考えていただきたい。例えば、営業車では数年以内、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一つの考え方ではないかと。 | 普及状況等を踏まえつつ、今後のドライブレコーダのあり方等について検討してまいりたい。(例えば、ドライブレコーダは、技術的に過渡期の段階であり、普及については、まずは、汎用性を高めるためドライブレコーダの仕様の統一が必要と考えている。)(国土交通省) |
| 62 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 安全運転の確保 (4) | 河内専門委員 | 4月19日 | ドライブレコーダは是非付けるべき。ただし、価格が最大の問題。価格がどのくらい調べていただきたい。飛行機分野では、輸送機には付いているが、価格の安いヘリコプターや小型航空機には付いていない。このことがヘリコプターや小型航空機の事故が多い原因の一つ。自主性に任せるのではなく、強制的に付けさせるべき。 | 現在の価格は、1万円前後のものから数十万円程度のもので様々。その他については、上記を参照。なお、自動車運送事業者によるドライブレコーダの導入促進を図るため、今年度より新たに補助事業を開始したところ。(国土交通省) |
| 63 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 車両の安全性の確保 (4) | 岡野専門委員 | 2月19日 | リコールに関して、今の技術は非常に難しい領域に入っており、人の感覚による欠陥と、設計者は正しいものを作っているということのずれというのは非常に大きい問題だと思う。この辺をもう少し車両の安全という面から取り組んでいく必要があるのではないかと。 | 「陸上交通の安全第1章第3節の4車両の安全性の確保」において、「リコール制度の充実を図る。」の下に、「ユーザー目線に立った、より迅速かつ着実なリコール実施のための情報収集体制及び調査分析体制の強化を図る。」と記述している。(国土交通省) |
| 64 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 車両の安全性の確保 (5) | 蓮花専門委員 | 2月19日 | 自転車が高速でぶつかれば、お年寄りなどはすぐに事故になってしまうので、高性能な自転車に対しては、保険や何らかの規制をかける必要もあるのではないかと。 | 「陸上交通の安全第1章第3節の4車両の安全性の確保」において、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努める旨記述している。(内閣府) |
| 65 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通秩序の維持 (1) | 太田座長 | 2月19日 | 自転車の取締りに関し、交通反則通告制度を導入するなど、新たな法整備を是非視野に入れて検討していただきたい。 | 交通反則通告制度は、交通違反行為のうち、大量に発生し、かつ、その内容も定型的であり、道路交通に具体的な危険を生じさせないものを簡易迅速に処理することを目的として創設されたものであり、自転車の運転者は、自動車等の運転者と比較した場合、その年齢、法令の知識等において情状に相当の差異があり、定型的な処理にすぎないこと等から、制度の対象とされていないところである。自転車により交通違反をした者に対しては、指導警告票を配布したり、悪質違反者について積極的に検挙するなどして対応しているところであり、今後ともこうした諸施策を講じるにより自転車による交通違反の減少に努めてまいりたい。(警察庁) |

| 整理番号 | 第8次交通安全基本計画における項目 | | | | | 専門委員名 | 日付 | 意見 | 第9次交通安全基本計画骨子案への対応 |
|------|-------------------|-----|-----|----|-------------------------------|---------|-------|---|--|
| | 部 | 章 | 節 | 番号 | 項目名 (番号) | | | | |
| 66 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通秩序の維持 (2) | 尾形専門委員 | 2月19日 | 飲酒運転の厳罰化は非常に効果があったが、ひき逃げが非常に増えている。ひき逃げをしないというを書きよりは、なぜひき逃げしてしまうのかということを分析し、原因究明をする必要がある。 | ひき逃げ事件については、平成16年から平成21年にかけて38.1%減少し、死亡ひき逃げ事件も同様に40.7%減少していることを踏まえると、減少傾向といえる。また、検挙したひき逃げ事件被疑者の逃走動機等を集約し、事後のひき逃げ事件の捜査等に役立てていく必要がある。(警察庁) |
| 67 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通秩序の維持 (1) | 尾形専門委員 | 2月19日 | 飲酒運転の厳罰化をしても常習者はおり、取締り限界、懲罰限界というのがあり、その対策にはインターロックについて考えた方がよいと思う。 | 平成20～21年度に実施した「常習飲酒運転者の飲酒運転行動抑止に関する調査研究」において、アルコール・インターロック装置に係る課題を整理した。(内閣府)アルコール・インターロック装置の国内外における利用状況やその運用上の問題点等について調査研究を実施し、制度化を図る場合の課題や今後の活用方策等を検討してまいりたい。(警察庁)呼吸吹き込み式のアルコール・インターロック装置について、平成19年に技術指針(案)を取りまとめたところ、また、昨年度から、煩わしさの少ない新たな飲酒運転防止技術について調査・検討を行っている。事業用自動車については、平成23年4月から点呼時におけるアルコールチェッカーの使用を義務付け、自動車運送事業者の厳格な運行管理の中で運転者の酒気帯び運転を防止していくこととしており、これを踏まえた検討が必要。(国土交通省) |
| 68 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 道路交通秩序の維持 (1) | 尾形専門委員 | 2月19日 | 飲食店でお酒を出さないことによるダメージは大きい。運転者となる代表、すなわちボブを決めることを推奨する際には、経済産業省、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う。飲食店はすごく困っているため、厳罰化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少し書くといいのではないか。 | 今後もハンドルキーパー運動を推進していくほか、飲酒運転の根絶に向けて酒類提供飲食店や関係行政機関・団体等が連携を図りながら、地域ぐるみでの飲酒運転防止活動が展開されるよう広報啓発活動を図ってまいりたい。(警察庁)飲酒運転抑制につながる活動に対してインセンティブを与えることについては、検討の余地はあるものの、交通法規遵守に係る啓蒙・普及活動をさらに強化し、飲食店側、飲食店利用者の交通安全に関する理解を深めることが重要と考える。(経済産業省) |
| 69 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 救助・救急活動の充実 (1) | 益子専門委員 | 2月19日 | 千葉県では、5年前から警察、消防、医療機関が連携して、交通事故で亡くなった方の全例を調査している。昨年、平成20年度の調査を実施したところ、213人亡くなっているが、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考えている。医療機関では的確な初期治療が必ずしもなされていないという実態があり、こういうことを明らかにすることによって、どこをどのように改善すればいいのかがつながると思う。全国的にこういった調査研究の仕組みを広げていただきたい。 | 「陸上交通の安全第1章第3節の6救助救急活動の充実」において、現場急行支援システム(FAST)を整備すると記述。なお、千葉県では救急搬送支援システムを導入・運用中である。(警察庁)救急救命士の養成促進、救急隊員の教育訓練の充実を図るとともに、消防機関と医療機関の連携強化を引き続き促進する。(消防庁) |
| 70 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 救助・救急活動の充実 (1) | 益子専門委員 | 4月19日 | 事故発生から消防が覚知するまで平均4.6分、事故発生から医師引継ぎまでが45分となっている。また、事故発生から治療開始までの時間は、救急車の場合とドクターヘリの場合とで異なる。こういったことを踏まえ、事故が起きた時の自動通報システムの普及、ITSの一つである救急搬送支援システムの推進等、8つの提言を行っている。 | 上記に同じ。(警察庁)救急車両の現場出勤から病院到着に関する所要時間は年々遅延傾向にあること等から、救急搬送における救急業務の質の向上を図ることが一層求められている。関係機関と協力、調整の上、救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカー・ドクターヘリの活用促進、救急隊員の教育訓練の充実、現場急行支援システム(FAST)の整備を推進すること等により、引き続き救急業務の質の向上に努める。(消防庁)提言3:JATECプログラムについては、救急医等が自主的に参加しているものと承知している。厚労省としては、重症外傷等に対する専門的な救急医療に対する研修実施支援など救急医療を担う医師の養成を促進しているところ。提言6:ドクターヘリ及びドクターカーについては、運営費等について助成を行い、整備の促進を図っているところ。提言7:ドクターヘリの運行については、ドクターヘリ導入促進事業により支援を行っているところであるが、平成22年度予算においては、ドクターヘリの運航回数増加等を踏まえ補助基準額の引き上げ(前年度から約4千万円増の約2億1千万円に引き上げ)を行ったところ。引き続き、各都道府県で地域の実情に応じてドクターヘリの導入が図られるように支援してまいりたい。提言8:救急医療体制については、初期、第二次、第三次からなる救急医療体制の総合的な整備を推進しているところ。特に、重症外傷に対する機能強化を図るために、救命救急センターに重症外傷に対応した設備整備や専門医を配置するために補助基準額の加算を行い、その整備を促進しているところである。(厚生労働省) |
| 71 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進 (3) | 大久保専門委員 | 2月19日 | 被害に遭った人たちはもちろん精神的な被害もあるが、経済的にも社会的にも、そしてそこで育つ子どもたちにも、大きな問題があるので、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、自治体の協力など連携を強力に進めていただきたい。 | 「陸上交通の安全第1章第3節の7損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進」において、交通事故被害者支援事業を充実する等を記述している。(内閣府、警察庁) |
| 72 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推 (3) | 大久保専門委員 | 4月19日 | 被害者は経済的にも精神的にもダメージが大きいため、意見を求められてもこれに応じることが困難であるというのが実情なのではないか。 | 上記に同じ。(内閣府) |

| 整理番号 | 第8次交通安全基本計画における項目 | | | | | 専門委員名 | 日付 | 意見 | 第9次交通安全基本計画骨子案への対応 |
|------|-------------------|-----|-----|----|-----------------------------------|---------|-------|--|--|
| | 部 | 章 | 節 | 番号 | 項目名 (番号) | | | | |
| 73 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進 (3) | 芳仲専門委員 | 4月19日 | 起きてしまった事故について、被害者が救済される安心をいかに担保するか、例えば、自転車は被害者にもなるが、加害者にもなる。加害者が保険でカバーされていないと被害者は救済されない。子どもやお年寄りが自転車に乗る際、子どもやお年寄りを監督する立場にある人を保険でカバーできないか。 | 整理番号64に同じ。(内閣府) |
| 74 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進 (3) | 藤森専門委員 | 4月19日 | 交通事故の被害に遭った方の御家族に対して、医療現場の関係者なり学校関係者が連絡する際の連絡方法(何をどのように伝えるか)を確立できれば、御家族が病院等に向かう際の交通事故の二次被害を防止できるのではないか。 | 御意見については、施策を検討する上での御提案として承りたい。(内閣府) |
| 75 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進 (3) | 藤森専門委員 | 4月19日 | 交通事故の被害者や加害者が、事故後に再度車を運転する前に、何らかの心理教育を受けさせることは重要。 | 「陸上交通の安全第1章第3節の3安全運転の確保」において、安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であることから、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実を図る必要があると記述している。(警察庁) |
| 76 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 研究開発及び調査研究の充実 (2) | 松岡専門委員 | 2月19日 | 自動車事故についても、国土交通省が安全対策に生かす知見を得ようということで、試行的に交通事故調査を実施しているが、自動車の交通事故に関する調査の在り方について、この場でも議論した方がよいのではないか。 | 「陸上交通の安全第1章第3節の8研究開発及び調査研究の充実」において、交通安全に関する政策評価を支援するために、事前事後評価等を客観的に行うためのデータの収集・分析手法の開発と普及の推進や、救命救急医療機関との連携等による交通事故分析の充実について記述している。(警察庁)事業用自動車のあり方については、平成20年の国土交通省設置法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議において、本法の施行後5年経過後において、運輸安全委員会設置法の施行の状況を勘案し、運輸安全委員会の業務範囲に自動車事故を加えることなど十分な検討を行うこととされており、当面は、引き続き「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」において事故要因の分析を行うこととしているところ。(国土交通省) |
| 77 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | | 研究開発及び調査研究の充実 (2) | 河内専門委員 | 2月19日 | 自動車ではデータベースがまだ十分ではなく、解析が遅れているが、場所、時間、運転者の年齢等、基礎的な整理で相当有意なデータが出ているので、今後も積極的に行うべきである。 | 整理番号76に同じ。(警察庁)(財)交通事故総合分析センターの交通事故データベースにおいては、場所、時間、運転者の年齢等のデータが整備されていることから、今後も引き続き事故分析に活用していく。(国土交通省) |
| 78 | 第1部 | 第2章 | 第2節 | | 鉄道の安全な運行の確保 - | 宮本専門委員 | 2月19日 | 鉄道の安全な運行の確保について、安全を極めようとする、安全は確保できるが、安定な輸送と裏腹なところがあり、すごく難しい。JR東日本などは、風速計を充実させた結果、強い風が吹いた時、他の鉄道は走っていてもJR東日本は止まったというような意見が一部にあった。安全と安定のバランスの確保をどうするか、重要なことである。 | 鉄道の安全・安定輸送の確保については、「陸上交通の安全第2章鉄道交通の安全」において記載を検討したい。(国土交通省) |
| 79 | 第1部 | 第2章 | 第2節 | | 鉄道の安全な運行の確保 - | 宮本専門委員 | 4月19日 | 輸送の安全性と輸送の安定性については、是非計画の中で書いていただきたい。 | 「陸上交通の安全第2章第2節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点」において、鉄道交通安全対策について、一層安全・安定な鉄道輸送を実現するため効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から施策を推進していくと記述している。(国土交通省) |
| 80 | 第1部 | 第2章 | 第2節 | | 鉄道の安全な運行の確保 (5) | 宮本専門委員 | 4月19日 | 安定輸送の確保という意味で、風対策に関して、規制の解除、解除の論理的なやり方、考え方はかなり重要。また、風対策について、技術的な援助、経済的な援助も必要ではないか。 | 整理番号78に同じ。(国土交通省) |
| 81 | 第1部 | 第2章 | 第2節 | | 鉄道の安全な運行の確保 (6) | 宮本専門委員 | 4月19日 | 鉄道事故調査官については、専門調査技術の向上に努めなければならない、と書くべき。 | 「陸上交通の安全第2章第2節の7鉄道事故等原因究明等の充実」において、事故調査職員の資質向上を図る旨の記載を検討したい。(国土交通省) |
| 82 | 第1部 | 第2章 | 第2節 | | 被害者支援の推進 - | 大久保専門委員 | 4月19日 | 「被害者支援の推進」は、道路の部分だけでなく、鉄道、海、空の部分にも是非入れて検討を進めていただきたい。 | 支援のあり方について検討し、その結果を踏まえ、被害者・家族のニーズに即応した対応を行う旨、第1部第2章第2節に記載する。(国土交通省) |
| 83 | 第1部 | 第3章 | 第2節 | | 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の - | 宮本専門委員 | 4月19日 | 踏切事故は、かなりのものは確信犯的なものであるが、道路信号との関連で、手前で止まるべきなんだけれども何となく入らざるを得ないとか、踏切の真ん中で右折待ちをするような状況になってしまうことがある。監督官庁が違うという面はあるが、一体で見て、事前にチェックすることも必要ではないか。 | 「陸上交通の安全第3章第2節の今後の踏切道における交通安全対策を考える視点」において、踏切道の立体交差化、構造の改良、交通規制の実施等を総合的かつ積極的に推進する旨記述している。(警察庁、国土交通省)また、先詰まりの発生しやすい踏切等においては、注意喚起の看板設置等の必要な対策が行われているところであり、広報活動等により安全意識の向上に努めてまいりたい。(国土交通省) |

| 整理 番号 | 第8次交通安全基本計画における項目 | | | | | 専門委員名 | 日付 | 意見 | 第9次交通安全基本計画骨子案への対応 | |
|----------|-------------------|-----|-----|----|--------------------------|-------|---------|-------|---|---|
| | 部 | 章 | 節 | 番号 | 項目名 (番号) | | | | | |
| 84 | 第1部 | 第3章 | 第2節 | | その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 | - | 宮本専門委員 | 4月19日 | 踏切の警報器が鳴ったら自動車のカーナビに何らかの情報を出すとか、踏切に関してもIT技術との連動という観点からの記述をしていただきたい。 | 踏切については、情報技術の活用による踏切注意情報等により、踏切事故の防止を図る取組を促進してまいりたい。踏切に対する情報技術の活用については、「踏切道における交通の安全」の中で、記載を検討してまいりたい。(国土交通省) |
| 85 | 第2部 | - | 第2節 | | 海上交通環境の整備 | (1) | 杉山専門委員 | 2月19日 | AISは、500トン以上を対象としており、日本の内航海運というのは、それ以下のものも非常に多い。AISの効果は高いため、できる限り小型船にも整備できれば、海上交通の事故はもっと削減できるのではないか。 | 御指摘のとおり、船舶自動識別装置(AIS)は、他船の動静把握、自船にかかる他船への注意喚起等、航行の安全確保に極めて有効な航海機器であると認識。AIS設置のメリット、AIS接続上の注意点を記載したパンフレットの作成・配布等を通じて、AISの普及促進に積極的に取り組んでいる。今後とも関係部局と協議し、AISの有効性、社会的理解の促進を図り、普及促進を進めてまいりたい。(国土交通省) |
| 86 | 第2部 | - | 第2節 | | 海上交通環境の整備 | (1) | 松岡専門委員 | 2月19日 | AISについては、義務化をかなり広げるべきではないか。漁船の方はAISを付けたくないという事情が色々あるようだが、安全対策からすれば重要な問題である。 | 御指摘のとおり、船舶自動識別装置(AIS)は、他船の動静把握、自船にかかる他船への注意喚起等、航行の安全確保に極めて有効な航海機器であると認識。AIS設置のメリット、AIS接続上の注意点を記載したパンフレットの作成・配布等を通じて、AISの普及促進に積極的に取り組んでいる。一方で、漁船を含めた500トン未満の船舶に対するAISの搭載義務化はコスト増大による船主負担、漁業関係者の実情も踏まえつつ、慎重に検討する必要がある。いずれにせよ、今後とも関係部局と協議し、AISの有効性、社会的理解の促進を図り、普及促進を進めてまいりたい。(国土交通省) |
| 87 | 第2部 | - | 第2節 | | 被害者支援の推進 | - | 大久保専門委員 | 4月19日 | 「被害者支援の推進」は、道路の部分だけでなく、鉄道、海、空の部分にも是非入れて検討を進めていただきたい。 | 海難事故に備えた保険契約の締結等、被災者保護のための船主等の賠償保障制度の適切な運用を引き続き実施する。(国土交通省) |
| 88 | 第3部 | - | 第2節 | | 航空機の安全な運航の確保 | - | 河内専門委員 | 4月19日 | ドライブレコーダーは是非付けるべき。ただし、価格が最大の問題。価格がどのくらいか調べていただきたい。飛行機の分野では、輸送機には付いているが、価格の安いヘリコプターや小型航空機には付いていない。このことがヘリコプターや小型航空機の事故が多い原因の一つ。自主性に任せるのではなく、強制的に付けさせるべき。 | 小型航空機等に係る安全対策の推進を図る中で、飛行記録装置については、国際動向の情報収集を行いつつ、技術的課題について検討してまいりたい。(国土交通省) |
| 89 | 第3部 | - | 第2節 | | 被害者支援の推進 | - | 大久保専門委員 | 4月19日 | 「被害者支援の推進」は、道路の部分だけでなく、鉄道、海、空の部分にも是非入れて検討を進めていただきたい。 | 支援のあり方について検討し、その結果を踏まえ、被害者・家族の支援ニーズに即応した対応を行う旨、第3部第2節に記載する。(国土交通省) |