

専門委員意見一覧表

資料3

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(中間案)への対応等
	部	章	節	番号	項目名	(番号)				
1	—	—	—	—	まえがき	—	杉山専門委員	6月29日	交通安全基本計画が交通事故抑止に寄与してきたことを「まえがき」で書くべき。「交通事故の改善には本計画が少なからず寄与してきた、したがって第9次計画を定める」といった表現があった方がよい。(7月5日付け意見)	「まえがき」の部分でその旨を記載している。(内閣府)
2	—	—	—	—	計画の基本理念	—	三好専門委員	6月29日	事故防止には、個人個人が持っている知識量(気づき)の吸い上げが有効であり、そのための体制が必要。	「計画の基本理念」の3.(1)の中で、「地域住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。」と記載している。(内閣府)
3	—	—	—	—	計画の基本理念	—	松岡専門委員	6月29日	基本理念で「交通事故のない社会を目指す」趣旨のことが書かれている一方で、目標で「2,500」という数字が出てくるのは違和感がある。説明ぶりに工夫が必要。	交通事故のない社会を達成することが究極的な目標であるが、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ことから、中期的な目標として記載しているものである。(内閣府)
4	—	—	—	—	計画の基本理念	—	大久保専門委員	6月29日	「交通事故のない社会を目指し、交通事故を起さない、交通事故に遭わないという意識の再確認が必要である。」と記載されているが、「交通事故に遭わないという意識の再確認が必要」という書きぶりだと、事故の被害者や御遺族の方はとても傷つく。いくら注意していても、無謀な運転者によって一方的に被害に遭うにもかかわらず、このような意識がなかったから被害に遭った、被害者にも落ち度があったというように捉えられ、結果的に、被害者の二次被害を助長するのではないか。「無念な被害者を出してはいけない」というようなことを再認識し、これを社会に広める」といったトーンで書くべき。	「交通事故被害者の存在に思いをいたし、交通事故を起さないという意識の下、」との記載ぶりにしている。(内閣府)
5	—	—	—	—	計画の基本理念	—	杉山専門委員	7月5日	骨子(案)で、「交通事故による被害者数は他の危険によるものと比べても圧倒的に多い…」との記述があるが、「交通事故」の前に、「移動のプロセスで生じている」との言葉を入れたらどうか。	交通事故は、移動のプロセスで発生するものであることから、あえてその旨を記載していないところ。(内閣府)
6	—	—	—	—	計画の基本理念	—	杉山専門委員	7月5日	骨子(案)で、「ライフサイクルコストを見通した信号機等」と記載されているが、「ライフサイクルコストを見通した信号機等の交通安全施設」としたらどうか。(信号機を重点対象としているのであれば、そのままでもよい。)	原案のままでよいと考える。(内閣府)
7	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	7月5日	骨子(案)で、道路上の死に至る危険性(3.5倍)とあるが、何の3.5倍なのかを明記すべき。	道路上における危険性が、道路以外における危険性の約3.5倍であることを記載している。(内閣府)
8	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	7月5日	骨子(案)で、「住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加・協働」との記述があるが、「参加・協働」の前に、「積極的に」を入れたらどうか。	御指摘を踏まえた記載としている。(内閣府)
9	第1部	第1章	第2節	Ⅱ	交通安全基本計画における目標	—	益子専門委員	6月29日	24時間死者数を平成27年までに3,000人以下にするという目標は、ものすごくハードルが高い、この数値を掲げる以上は、国として覚悟を持って取り組むということを是非盛り込んでいただきたい。	目標達成のため、「国の関係行政機関及び地方公共団体は、国民の理解と協力の下、諸施策を総合的かつ強力に推進する」旨記載している。(内閣府)
10	第1部	第1章	第2節	Ⅱ	交通安全基本計画における目標	—	大久保専門委員	6月29日	これまでの統計との関係で、24時間死者数は必要だが、交通事故の悲惨さを社会に伝えるという意味で、30日死者数も入れるべき。	30日以内死者数について記述している。(内閣府)
11	第1部	第1章	第2節	Ⅱ	交通安全基本計画における目標	—	杉山専門委員	7月5日	経済学の「限界効用逓減の法則」から解釈して、例えば、半減と言っても、10,000人→5,000人とするより、5,000人→2,500人とする方がはるかに難しい(厳しい)ことを認識すべきである。過去の推移の直線的延長の目標ではないということを、諸対策において十二分に考えるべき(反映すべき)であろう。	御指摘の点について認識した上で、各種の施策を講じることとしている。(内閣府)
12	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	—	芳仲専門委員	6月29日	高齢運転者が事故を起こさないようにするための対策について、講習とか、免許証の返納ということだけでなく、高齢者が自動車を運転しないでも済むような社会の実現を目標に挙げていただきたい。	今後の道路交通安全対策を考える視点の中で、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすい都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である、と記載している。(内閣府)
13	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	—	三国専門委員	6月29日	「歩行者及び自転車の安全確保」となっているが、歩行者と自転車とは、対策も異なることから、「自転車の安全確保」を独立させられないか。	歩行者と自転車とは、個別の対策は異なるものの、「視点」の中では、他の視点の書きぶりに合わせ、両者を併記した形としている。(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(中間案)への対応等
	部	章	節	番号	項目名 (番号)				
14	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	— 三国専門委員	7月9日	上記に関し、「自転車の安全運転と安全確保」とした上で、「自転車の安全確保のためには、自転車の事故原因の分析が不可欠である。よって、自転車の事故のデータを詳細に検討し、自転車の関わる事故の主な原因を調査し、それに見合った安全対策を講ずる必要がある。具体的には自転車交通に関するインフラ整備と危険箇所における自転車の安全運転のための教育啓発を図る必要がある。」といった記述ができないか。	講じようとする施策の「道路交通環境の整備」、「交通安全思想の普及徹底」の中で、御趣旨の点について記載されている。(内閣府)
15	第1部	第1章	第3節	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	— 松岡専門委員	7月5日	自転車の免許制度について議論があったと思うので、このことを問題提起しておくことも必要ではないか。	自転車の運転免許制度は、多様な年齢層に多様な目的で利用されている自転車の利用を制限するものであり、現時点において、利用制限をすることの必要性、国民の間における合意形成等の導入条件が整っているとはいえない。(警察庁)
16	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	— 赤羽専門委員	6月29日	生活道路対策を進める上で、地元自治体や警察署のレベルで、専門的な知識を有する識者の養成という点を盛り込んで欲しい。	各都道府県警察において、警察署の交通規制担当者を配置する際には、知識や経験等を考慮するとともに、随時研修会を開催するなどしてレベルの向上を図っている。また、警察庁においても、都道府県警察本部の交通規制担当課に勤務する幹部を対象とした研修会を毎年開催し、必要な知識の習得に留意している。(警察庁)
17	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	— 久保田専門委員	6月29日	生活道路については、市町村がその対策の必要性を感じることがポイント。厳しい財政事情のため市町村が尻こみする。「財政事情を踏まえつつ」ではなく、「財政事情を踏まえつつも」と、「も」を入れていただきたい。	計画の基本理念の中で、厳しい財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要である旨記載している。(内閣府)
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	— 久保田専門委員	6月29日	安くて効率的な対策を生活道路で打ち出すことが必要。例えば、幹線道路から生活道路に入るのを食い止めるような道路構造の工夫などが考えられる。これは、個別の「講じようとする施策」の中で具体化されると思うが、「生活道路における安全確保」の中でも打ち出してはどうか。	個別の「講じようとする施策」の中で記載することとしたい。(内閣府)「陸上交通の安全第1章第3節IIの1道路交通環境の整備」の(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(ア生活道路における交通安全対策の推進)及び(4)効果的な交通規制の推進(ア地域の特性に応じた交通規制)において記述している。(警察庁、国土交通省)
19	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	— 久保田専門委員	6月29日	これまでの道路交通安全対策の多くは幹線道路対策であり、すごい歴史を持っている。生活道路と並べると、かえって幹線道路対策の歴史を小さくするのではないか。そこで、幹線道路で何をやるのかというポイントを絞った並べ方をすべき。	生活道路と幹線道路を両輪とした形での安全確保を視点とすべきと考える。(内閣府)「陸上交通の安全第1章第3節IIの1道路交通環境の整備」の(2)幹線道路における交通安全対策の推進及び(3)交通安全施設等整備事業の推進(イ幹線道路対策の推進)において記述している。(警察庁、国土交通省)
20	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	— 益子専門委員	6月29日	幹線道路対策を抜きにして死者数を削減ということは不可能だと思うので、「幹線道路」として柱立てをすべき。	整理番号19に同じ。(内閣府)
21	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	— 杉山専門委員	7月5日	骨子(案)で、「3 生活道路における安全確保」、「4 幹線道路を中心としたより効果の高い安全対策」とあるが、「より効果の高い安全対策」は、生活道路にも共通の要請ではないのか。	視点の整理として、「生活道路及び幹線道路における安全確保」としたところ。(内閣府)生活道路における交通安全対策は、「陸上交通の安全第1章第3節IIの1道路交通環境の整備」の(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(ア生活道路における交通安全対策の推進)及び(4)効果的な交通規制の推進(ア地域の特性に応じた交通規制)において、幹線道路における交通安全対策は、「陸上交通の安全第1章第3節IIの1道路交通環境の整備」の(2)幹線道路における交通安全対策の推進及び(3)交通安全施設等整備事業の推進(イ幹線道路対策の推進)において記述している。(警察庁、国土交通省)
22	第1部	第1章	第3節	II-1	道路交通環境の整備	(1) 杉山専門委員	6月29日	「交通事故の多いエリアをあんしん歩行エリアとして指定し、」という表現は誤解を招くので、例えば、「交通事故の多いエリアをあんしん歩行エリアに変えることとして指定し、」といった表現にすべき。	ご意見の趣旨を踏まえ、「陸上交通の安全第1章第3節IIの1道路交通環境の整備」の(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(ア生活道路における交通安全対策の推進)において、「あんしん歩行エリアを中心とする歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が高い生活道路」と記述し、表現の適正化を図った。(警察庁)誤解を与えないような表現とした。(国土交通省)
23	第1部	第1章	第3節	II-1	道路交通環境の整備	(9) 三国専門委員	6月29日	自転車に関係する事故は幹線道路で多い。幹線道路には両側に歩道があるが、歩道上を、車道上の車の進行方向と逆方向から進行する自転車が、路地から出てくる車とぶつかるケースが非常に多い。このような事故を防止する対策が必要。	「陸上交通の安全第1章第3節IIの2交通安全思想の普及徹底」の(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進(クその他の普及啓発活動の推進)において、「国民が交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう情報の提供に努める。」と記述している。(警察庁)ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する旨を記載している。(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(中間案)への対応等
	部	章	節	番号	項目名	(番号)				
24	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-1	道路交通環境の整備	(9)	三国専門委員	6月29日	ドイツでは、歩道整備、自転車道整備の基準がある。自転車、歩行者、車に対する道路の再配分の基準をつくって、道路整備の計画を立てるべき。	自転車や歩行者、自動車の交通量に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図ることを記載している。(国土交通省)
25	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-1	道路交通環境の整備	(9)	三国専門委員	7月9日	上記に関連し、「自転車利用環境の総合的整備」の中で、次のような記述ができないか。「限られた予算の中でより効果的に整備するために①どのような道路に自転車道を整備するか(整備基準)を作り、対象となる道路には設計図をあらかじめ引いておく②自転車の走行スペースを生み出す工夫として、車線減少、車道・歩道幅の見直し、街路樹や駐車帯の見直し、交通規制の見直し(一方通行など)③現在ある道路の拡幅工事、共同溝設置、街路樹の植え替えなどで道路をいじる機会には、可能な限り自転車道設置を行う(たとえ短い区間であっても実行)④以上を総合的に実施した場合の整備延長距離など具体的数値目標や整備のテンポを試算する。」	「陸上交通の安全第1章第3節Ⅱの1道路交通環境の整備」の(5)自転車利用環境の総合的整備において、「自転車道や自転車専用通行帯、歩道上で歩行者と自転車が通行する部分の指定等の自転車走行空間ネットワークの整備を推進する。」と記述している。(警察庁)現在、自転車通行環境モデル地区での整備結果等を踏まえ、自転車利用環境整備に関する技術的知見を今後とりまとめていく予定であり、整備手法等の記述に関しては、現段階で記載することは困難。なお、地方道の整備に関する補助金制度が原則交付金化されたこと等から、具体的整備目標等に関する記載は困難である。(国土交通省)
26	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-1	道路交通環境の整備	(9)	松岡専門委員	7月5日	道路の構造的な欠陥・不適合による事故の発生もあると思うので、これを解決する施策の必要性も記述しておくべき。	道路交通環境の整備には、道路構造の改善や施設の高度化といった対策を行い、道路交通の安全確保を図ることが含まれている。(国土交通省)
27	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-1	道路交通環境の整備	—	松岡専門委員	7月5日	骨子(案)における「施策パフォーマンスの追求」の文章中、「科学的データ」の言葉の前に、「ドライブレコーダー等により得られる」の修飾語を入れたらどうか。	ドライブレコーダーの交通安全施策への活用可能性について検討中であり、現段階において追記する状況に至っていないと考える。(国土交通省)
28	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-2	交通安全思想の普及徹底	(1)	岡野専門委員	6月29日	学校で行う交通安全教育は大体公立学校が主体。私立高校にも働きかけて、交通安全教育を盛んにするようにしていただきたい。	第1部第1章第3節Ⅱの2「交通安全思想の普及徹底」において、「高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教育の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する」等と記載している。なお、私立高校を含めた各学校に、交通安全に関する内容を含む学校安全の総合的な参考資料や、校内研修等で活用できる教職員向け安全教育資料、DVDの配布等を行っており、今後ともご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)
29	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-2	交通安全思想の普及徹底	(1)	山崎専門委員	6月29日	特別支援の子どもさん、特に中学生、高校生への交通安全教育がなされていないのが実態ではないか。特別支援の方への交通安全教育の大切さを盛り込んでいただきたい。	特別支援学校では、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、自立活動や体育、保健体育、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。また、「交通安全思想の普及徹底」において、「障害のある児童生徒等に対しては、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する」と反映している。(文部科学省)
30	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-2	交通安全思想の普及徹底	(1)	佐々木専門委員	6月29日	自転車に乗る際のルールとマナーを守っていない人がたくさんいる。特に、高校生がメールしながら運転するとか。事故が起きないようにするための対策が課題。	「陸上交通の安全第1章第3節Ⅱの2交通安全思想の普及徹底」の(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進(イ自転車の安全利用の促進)において、自転車で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させる、自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ると記述している。(警察庁)「交通安全思想の普及徹底」において、「高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する」と記載している。(文部科学省)
31	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-2	交通安全思想の普及徹底	(1)	山崎専門委員	6月29日	中学生、高校生の自転車の乗り方がひどい。中学生には年1回、交通安全教室を行っているが、高校では、授業カリキュラム上困難と言われる。自転車の安全利用に関して、高校生に対する自転車の安全利用の教育を是非書いて欲しい。	「交通安全思想の普及徹底」において、「高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用等について更に理解を深める」と記載している。(文部科学省)

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(中間案)への対応等
	部	章	節	番号	項目名 (番号)				
32	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-2	交通安全思想 の普及徹底	(1) 三国専門委員	7月9日	歩行者が自転車に衝突されて肋骨にひびが入ったとか、無灯火の自転車に驚かされて危険を感じたとか、死亡事故にならないまでも苦情は聞かれる。自転車の歩道走行が当たり前の時代に育った人々が、歩道に歩行者が多いときには、平気で車道を右側通行している感覚は危険である。交通事故の死傷者数を減らすためにも、高校生を中心に学校教育に取り入れるなど対策に力を入れるべき。	整理番号30に同じ。(警察庁)「交通安全思想の普及徹底」において、「高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成する」と記載している。(文部科学省)
33	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-2	交通安全思想 の普及徹底	－ 杉山専門委員	7月5日	骨子(案)で、「交通安全運動の実施に当たっては、悲惨な交通事故が真に防止できる…」と記述されているが、「真に」ではないとすれば、どのようなものかがイメージしにくい。	交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、住民本位の運動として展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める、と記述している。(内閣府)
34	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-4	車両の安全性 の確保	－ 松岡専門委員	7月5日	骨子(案)の「○ 安全基準の体系的・継続的な拡充・強化を図る。」の前に、次の文章を入れて、ドライブレコーダーの活用を強調してどうか。「○交通事故を未然に防止する予防安全技術の開発・普及促進を図る。・ドライブレコーダーの活用によるヒヤリハット分析や、公道走行実験(FOT)による科学的データを蓄積することにより、事故原因の究明を図り、予防安全装置の開発につなげる。・ヒューマンファクターの基礎研究を推進し、高齢者が原因の事故やヒューマンエラーが原因の事故の防災策を体系的に明らかにする。」なお、警察や道路局の執筆担当部分にも、ドライブレコーダーの映像やデータを活用するという文言を是非入れていただきたい。	「陸上交通の安全第1章第3節Ⅱの2交通安全思想の普及徹底」の(2)効果的な交通安全教育の推進において、「映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入」に努めるとともに、「陸上交通の安全第1章第3節Ⅱの3安全運転の確保」の(3)安全運転管理の推進において、「ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。」と記述している。(警察庁)ドライブレコーダーの交通安全施策への活用可能性について検討中であり、現段階において追記する状況に至っていないと考える。(国土交通省)ご意見を踏まえ「陸上交通の安全第1章第3節Ⅱの4車両の安全性の確保」において記載している。(国土交通省)
35	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-7	損害賠償の適 正化を始めと した被害者支 援の推進	－ 藤森専門委員	6月29日	交通事故が発生した途端に被害者が出るが、御家族への連絡マニュアルというのはどうなっているのか。被害者支援はこのようなところから始まると思う。	「陸上交通の安全第1章第3節Ⅱの7損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進」の(3)交通事故被害者支援の充実強化(イ交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進)において、被害者支援を適切に実施するため、被害者支援マニュアルを作成するとともに、「被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた交通事故被害者の手引」を配布する。」と記述している。(警察庁)
36	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-7	損害賠償の適 正化を始めと した被害者支 援の推進	－ 大久保専門委員	7月6日	被害者支援の重要性について、次のように書けないか。「交通事故の被害者等は、交通事故により多大な身体的、精神的問題のみならず、経済的な打撃を受ける。また、掛け替えのない生命を絶たれるなど、その影響は大きく多様であることから、交通事故被害者等を支援することが極めて重要である。	「陸上交通の安全第1章第3節Ⅱの7損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進」の冒頭部分で、その旨記述している。(内閣府)
37	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-7	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	7月6日	被害者等通知制度や被害者連絡の運用、被害者の支援活動等、交通事故被害者等の心情に配慮した施策の推進に当たっては、犯罪被害者等早期援助団体を始めとする民間支援団体等と連携して行う旨を書いて欲しい。	「陸上交通の安全第1章第3節Ⅱの7損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進」の(3)交通事故被害者支援の充実強化(イ交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進)において、「民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。」と記述している。(内閣府、警察庁)
38	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-8	研究開発及び 調査研究の充 実	(2) 赤羽専門委員	6月29日	対策の実施に当たっては、詳細な事故データの分析が必要。交通事故総合分析センターの活用や都道府県警の交通事故データベースの充実といった記述が欲しい。また、生活道路対策上も、警察と地元自治体との事故データの共有化が必要。	各都道府県警察において、交通事故データを積極的に活用、提供するなどして交通事故分析に基づく交通安全対策の推進を図っている。また、警察庁においても都道府県警察の交通事故統計分析担当官を対象とした研修を毎年開催し、必要な知識の習得に意注している。(警察庁)対策の実施にあたっては事故データの分析が必要と考えており、「陸上交通の安全第1章第3節Ⅱの1道路交通環境の整備」における「施策パフォーマンスの追求」に記載している。(国土交通省)
39	第1部	第1章	第3節	Ⅱ-8	研究開発及び 調査研究の充 実	(1) 松岡専門委員	7月5日	「車車間」、「路車間」の記述はあるが、「人車間」、つまり人間が存在するという情報を車に表示させるという技術開発も重要と考える。既存技術の応用で十分対応可能と聞いている。	人の存在を車間に伝える技術として、歩行者横断情報提供システムが実用化されているが、これらを含めて「路車間通信」と記載している。(警察庁)ご意見を踏まえ「陸上交通の安全第1章第3節Ⅱの8研究開発及び調査研究の充実」において記載している。(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(中間案)への対応等
	部	章	節	番号	項目名	(番号)				
40	第1部	第1章	第3節	II-8	研究開発及び調査研究の充実	(1)	松岡専門委員	7月5日	骨子(案)では、「交通安全思想の普及徹底」の中で、「最高速度違反の防止を始めとする交通ルール遵守のための交通安全教育・広報啓発活動を推進する。」としているが、生活道路においては最高速度の強制的(カーナビ、IT活用等)制限を実現すべき、あるいは検討を進めるべきとのコメントが欲しい。	「陸上交通の安全第1章第3節IIの1道路交通環境の整備」の(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(ア生活道路における交通安全対策の推進)において、「生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、速度の規制が必要な道路において最高速度を原則として時速30キロメートルとする」ほか、「ゾーン規制の活用」について記述している。なお、こうした交通規制情報について警察庁では外部提供している。(警察庁)
41	第1部	第2章	第2節	II-1	鉄道交通環境の整備	(1)	宮本専門委員	6月29日	かなりの地域鉄道は経営が非常に大変な状況にある。安全の基本となる、例えばレールの整備に関して、技術力が伴っていないとか、技術力があっても資金面で非常に困っているということがあるので、技術支援とか補助の制度とかについては是非盛り込んで欲しい。	ご意見を踏まえ、地域鉄道に対する適切な維持・補修の促進、技術支援制度の活用等による技術力向上の推進について記載している。(国土交通省)
42	第1部	第2章	第2節	II-5	被害者支援の推進	—	藤森専門委員	6月29日	交通事故が発生した途端に被害者が出るが、御家族への連絡マニュアルというのとはなっているのか。被害者支援はこのようなところから始まると考える。	平成21年度より、有識者や被害者団体等からなる検討会を開催して、鉄道・航空等公共交通における事故による被害者等への支援のあり方について検討を開始し、大規模事故の被害者等へのヒアリング・アンケート、米NTSB等海外事例の現地調査等を行ったところである。この結果を踏まえ、今後、我が国において求められる被害者・家族支援の内容、事業者・自治体・国等の関係機関における役割分担のあり方(事故発生時における家族等への情報提供も含む)、被害者・家族への一元的な窓口機能のあり方、そのために必要とされる制度のあり方などについて検討を進める予定である。(国土交通省)
43	第1部	第2章	第2節	II-5	被害者支援の推進	—	大久保専門委員	7月6日	「犯罪被害者等早期援助団体を始めとする民間支援団体等との連携により適切な支援を行う」旨書いて欲しい。	平成21年度より、有識者や被害者団体等からなる検討会を開催して、鉄道・航空等公共交通における事故による被害者等への支援のあり方について検討を開始し、大規模事故の被害者等へのヒアリング・アンケート、米NTSB等海外事例の現地調査等を行ったところである。この結果を踏まえ、今後、我が国において求められる被害者・家族支援の内容、事業者・自治体・国等の関係機関における役割分担のあり方(事故発生時における家族等への情報提供も含む)、被害者・家族への一元的な窓口機能のあり方、そのために必要とされる制度のあり方などについて検討を進める予定である。(国土交通省)
44	第1部	第2章	第2節	II-6	研究開発及び調査研究の充実	—	松岡専門委員	7月5日	研究開発を推進する場の具体的な記述が欲しい。	ご意見を踏まえ、具体的な研究の場として交通安全環境研究所及び鉄道総合技術研究所を記載している。さらに、それぞれの研究内容等について具体的に記載している。(国土交通省)
45	第1部	第2章	第2節	II	講じようとする施策	—	松岡専門委員	7月5日	「鉄道交通の安全に関する知識の普及」について、具体的にどのような場で知識の普及を図るのか記述して欲しい。	ご意見を踏まえ、具体的に知識の普及を図る場として「関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。」と記載している。(国土交通省)
46	第2部	—	第2節	II-1	海上交通環境の整備	(1)	松岡専門委員	6月29日	プレジャーボートや小型の船舶、漁船等に対するAISの取組は、どのように進んでいるのか。	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装置のメリット、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ところ。特に、小型船舶や漁船については、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ことから、今後とも関係部局と協議し、AISの有効性の周知及び社会的理解の促進を図り、普及促進を進める所存である。(国土交通省)
47	第2部	—	第2節	II-1	海上交通環境の整備	(1)	松岡専門委員	7月5日	すでに航路が十分整備されていれば別だが、講じようとする施策として、「航路の整備」を入れる必要はないか。	開発保全航路の整備については第8次交通安全基本計画に記載されており、引き続き第9次交通安全基本計画にも開発保全航路の整備についての記載している。(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(中間案)への対応等
	部	章	節	番号	項目名 (番号)				
48	第2部	—	第2節	II—5	小型船舶等の安全対策の充実	(4) 松岡専門委員	7月5日	救命胴衣の着用率について、具体的な数値を入れておいて欲しい。	現状の数値を踏まえ、関係省庁で今後の具体的な目標を検討してまいりたい。(国土交通省、水産庁)
49	第2部	—	第2節	II—8	被害者支援の推進	— 藤森専門委員	6月29日	交通事故が発生した途端に被害者が出るが、御家族への連絡マニュアルというのはどうなっているのか。被害者支援はこのようなところから始まると考える。	平成21年度より、有識者や被害者団体等からなる検討会を開催して、鉄道・航空等公共交通における事故による被害者等への支援のあり方について検討を開始し、大規模事故の被害者等へのヒアリング・アンケート、米NTSB等海外事例の現地調査等を行ったところ。この結果を踏まえ、今後、我が国において求められる被害者・家族支援の内容、事業者・自治体・国等の関係機関における役割分担のあり方(事故発生時における家族等への情報提供も含む)、被害者・家族への一元的な窓口機能のあり方、そのために必要とされる制度のあり方などについて検討を進める予定である。(国土交通省)
50	第2部	—	第2節	II—8	被害者支援の推進	— 大久保専門委員	7月6日	「犯罪被害者等早期援助団体を始めとする民間支援団体等との連携により適切な支援を行う」旨書いて欲しい。	平成21年度より、有識者や被害者団体等からなる検討会を開催して、鉄道・航空等公共交通における事故による被害者等への支援のあり方について検討を開始し、大規模事故の被害者等へのヒアリング・アンケート、米NTSB等海外事例の現地調査等を行ったところ。この結果を踏まえ、今後、我が国において求められる被害者・家族支援の内容、事業者・自治体・国等(民間支援団体等も含む)の関係機関における役割分担のあり方、被害者・家族への一元的な窓口機能のあり方、そのために必要とされる制度のあり方などについて検討を進める予定である。(国土交通省)
51	第3部	—	第2節	II—1	航空交通環境の整備	— 松岡専門委員	7月5日	航空交通環境の整備の記載に関連して、航空管制のあり方を改善するための検討は必要ないのか。航空管制は英語音声による指示・確認で成り立っているが、言い間違い、聞き間違い、確認ミス等による事故・ニアミスもある。技術的な面からの改善の検討を進めるべきでは。	「航空交通の安全第2節IIの2航空交通環境の整備」において、「ヒューマンエラーを予防するため、データ通信による管制の導入を推進する。」と記載している。(国土交通省)
52	第3部	—	第2節	II—2	航空機の安全な運航の確保	(9) 河内専門委員	6月29日	予防的安全対策の推進を図ること、及び事故が起こった後の再発防止・原因究明というのが両方まだ足りない。両方やることは大事だが、かなり違うコンセプトがばらばらに書いてあるので、整理が必要。	航空の安全に関しては、予防的安全対策の推進を図りつつ、事故が発生した場合には原因究明を迅速且つ適確に行うことで事故防止に寄与していくことを記載している。(国土交通省)
53	第3部	—	第2節	II—5	被害者支援の推進	— 藤森専門委員	6月29日	交通事故が発生した途端に被害者が出るが、御家族への連絡マニュアルというのはどうなっているのか。被害者支援はこのようなところから始まると考える。	平成21年度より、有識者や被害者団体等からなる検討会を開催して、鉄道・航空等公共交通における事故による被害者等への支援のあり方について検討を開始し、大規模事故の被害者等へのヒアリング・アンケート、米NTSB等海外事例の現地調査等を行ったところである。この結果を踏まえ、今後、我が国において求められる被害者・家族支援の内容、事業者・自治体・国等の関係機関における役割分担のあり方(事故発生時における家族等への情報提供も含む)、被害者・家族への一元的な窓口機能のあり方、そのために必要とされる制度のあり方などについて検討を進める予定である。(国土交通省)
54	第3部	—	第2節	II—5	被害者支援の推進	— 大久保専門委員	7月6日	「犯罪被害者等早期援助団体を始めとする民間支援団体等との連携により適切な支援を行う」旨書いて欲しい。	平成21年度より、有識者や被害者団体等からなる検討会を開催して、鉄道・航空等公共交通における事故による被害者等への支援のあり方について検討を開始し、大規模事故の被害者等へのヒアリング・アンケート、米NTSB等海外事例の現地調査等を行ったところである。この結果を踏まえ、今後、我が国において求められる被害者・家族支援の内容、事業者・自治体・国等の関係機関における役割分担のあり方(事故発生時における家族等への情報提供も含む)、被害者・家族への一元的な窓口機能のあり方、そのために必要とされる制度のあり方などについて検討を進める予定である。(国土交通省)
55	—	—	—	—	—	— 杉山専門委員	6月29日	文章中の言葉で、一般の人になじみの少ない専門用語については、用語解説集のようなものが必要ではないか。	専門用語については、脚注で記載している。(内閣府)