

中間案に対する意見及び対応等一覧表(専門委員)

資料 2

整理番号	第9次交通安全基本計画(中間案)における項目					専門委員名	意見	第9次交通安全基本計画案への対応等
	部	章	節	番号	項目名 (番号)			
1	-	-	-	-	計画の基本理念	大久保専門委員	交通事故被害者の表現がまちまちであるため、言葉の統一を図るべき。	・交通事故の被害者及びその家族又は遺族を「交通事故被害者等」という表記で統一しました。(内閣府)(パブコメ前反映済)
2	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	渡邊専門委員	道路交通事故による経済的損失のうち非金銭的損失の部分である2兆3,300億円についての説明を記載すべきである。	・非金銭的損失としての死亡損失等に係る記述を追加しました。(内閣府)(パブコメ前反映済)
3	第1部	第1章	第3節	-	今後の道路交通事故安全対策を考える視点	太田専門委員	「生活道路及び幹線道路における安全確保」において、5.5メートル未満の交通事故死亡件数の推移についての記述があるが、この推移の図が入っていない。重要なデータであるので、入れていただきたい。	・折れ線グラフ及び棒グラフを挿入しました。(内閣府)(パブコメ前反映済)
4	第1部	第1章	第3節	-	道路交通環境の整備	小浦専門委員	生活道路の安全対策では、地域の実情に応じて、地域住民が参画して取り組んでいくという、地域による意思決定、地域でのマネジメントということを強調していただきたい。また、実際に取り組んできた事例をいくつか掲げると計画の読み手にもわかりやすく(伝わるのではないかと)。	・生活道路における交通安全対策の実施にあたり、地域住民の参画と地域の実情に応じた対策の実施は重要であると考えており、「第1部第1章第3節」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、「計画策定の段階から地域住民が参画し、ワークショップなどを通して地域住民自らの課題として認識するとともに、関係者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組む。」との記述を追加しております。(警察庁、国土交通省)(パブコメ前反映済)
5	第1部	第1章	第3節	-	道路交通環境の整備	赤羽専門委員	自治体が主体的に係わる必要がある生活道路対策では、科学的データに基づき、事故原因等を分析し、効果的・効率的な対策を講ずることができるよう市町村レベルでの専門家の養成、人材育成が必要であり、そういった旨を講うべきではないかと。	・「第1部第1章第3節」の3生活道路及び幹線道路における安全確保において、「地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。」との記述を追加しており、地域住民と一体となった検討体制づくりや合意形成に関するノウハウの収集・提供、好事例箇所における知見の収集・提供等を実施して参ります。(パブコメ前反映済) また、「第1部第1章第3節」の8研究開発及び調査研究の充実において、「交通安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れるとともに、地方自治体に対する技術支援や、民間に対する技術指導、資料の提供等によりその成果の普及を図る。」に修正し、「地方自治体に対する技術支援」を追加しました。(今回反映)(警察庁、国土交通省)
6	第1部	第1章	第3節	-	道路交通環境の整備	(2) 杉山専門委員	高規格幹線道路と高速自動車国道の違いなどを一般の人にもわかるように記載すべき。	・高規格幹線道路は、自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成されるものである。「第1部第1章第3節」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において、高規格幹線道路に関する注書きを追加しました。(国土交通省)(今回反映)
7	第1部	第1章	第3節	-	道路交通環境の整備	(6) 太田専門委員	生活道路の速度規制の実効性を高めるために、カーナビ等を活用し、規制情報を伝達することが考えられないかと。 高度道路交通システム(ITS)の活用のとと、ISA(自動速度制限装置)について触れられていないが、大型車の一部には既に導入されており、速度規制の面からもISAの普及について入れていただけないかと。	・「第1部第1章第3節」の1 道路交通環境の整備、の(10) 道路交通情報の充実(ア情報収集・提供体制の充実)において、「全国の交通規制情報のデータベース化を推進する。」と記述しております。(警察庁)(パブコメ前反映済) ISAについては、今後の技術開発の動向と導入に向けた課題を整理した上で検討されるものと考えております。(内閣府)(原案どおり)
8	第1部	第1章	第3節	-	道路交通環境の整備	(9) 太田専門委員	(イ) 新違法駐車対策法制による違法駐車対策の推進、とあるが、中身を読んでみてどこが新しい箇所かわからなかった。新しい法律で強化したい箇所について、明確に書いておいたほうがよいのではないかと。	・平成18年6月から、放置駐車違反に係る車両についての使用者責任の拡充と違法駐車取締関係事務の民間委託等を含めとする新違法駐車対策法制が導入され、「第1部第1章第3節」の1 道路交通環境の整備、の(9) 総合的な駐車対策の推進に記載のとおり、取締り活動ガイドラインによりメリハリを付けた取締りの推進や使用者責任を強力に追及しているところですが、新制度施行後4年を経過したことから、項目名を「イ違法駐車対策の推進」とし、(警察庁)(パブコメ前反映済)
9	第1部	第1章	第3節	-	道路交通環境の整備	(9) 太田専門委員	パーキングメーターやパーキングチケットの料金制度は現状、一律の料金設定となっているが、違法性の高い場所や駐車需要の多いところでは、値段を高くするなど、交通安全対策の面からみた料金価格メカニズムを検討するなどを盛り込んだらどうか。	・パーキングメーター及びパーキングチケットは、地域の実情に応じて都道府県単位で運用時間及び手数料額を設定しているものであります。また、駐車対策については「第1部第1章第3節」の1 道路交通環境の整備、の(9) 総合的な駐車対策の推進(オ・ハード・ソフトウェアとなった駐車対策の推進)において記述しております。(警察庁)(原案どおり)
10	第1部	第1章	第3節	-	交通安全思想の普及徹底	渡邊専門委員	学校における交通安全思想の普及徹底の中で、特別支援学校について触れられていない。特別支援学校ではどういった指導をするのか書き加えたらどうか。	・「第1部第1章第3節」2 交通安全思想の普及徹底、の前文において、「障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、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。」に修正し、「特別支援学校等において、」を追加しました。(警察庁、文部科学省)(今回反映)
11	第1部	第1章	第3節	-	交通安全思想の普及徹底	大久保専門委員	交通安全思想の普及徹底の中に、交通事故被害者の視点に立った教育も必要である旨を盛り込んでもらいたい。	・「第1部第1章第3節」の2 交通安全思想の普及徹底、の前文において、「交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。」と記述しております。 なお、学校教育においては、学習指導要領に、「自他の生命を尊重する。」ことなどを記載しており、「第1部第1章第3節」の2 交通安全思想の普及徹底、において、「思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにする」、「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。」と記述しております。また、文部科学省で作成した教職員向けの学校安全参考資料や学校安全資料DVDでは、被害者の立場になって考えることなどについてもその内容としてあります。(警察庁、文部科学省)(原案どおり)

整理番号	第9次交通安全基本計画(中間案)における項目					専門委員名	意見	第9次交通安全基本計画案への対応等
	部	章	節	番号	項目名(番号)			
12	第1部	第1章	第3節	- 2	交通安全思想の普及徹底	-	蓮花専門委員	<p>・「第1部第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底、の前文において、「人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者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、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。」と記述しております。さらに、同「2(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推進)」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、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図る。」と記述しております。なお、自転車事故で加害者となった場合の責任の重さについては、中学生・高校生のみならず、広く自転車利用者に対して周知することとしております。</p> <p>学校教育においては、児童生徒等の発達段階を考慮して交通安全教育が実施されており、高等学校学習指導要領の中で交通事故には責任や補償問題が生じることが記載されております。「第1部第1章第3節」2交通安全思想の普及徹底、の「工高校生に対する交通安全教育の推進」において、「運転者の責任(中略)等について更に理解を深めると記述しております。なお、文部科学省で作成した教職員向けの学校安全参考資料や学校安全資料DVDでは、加害事故の責任と補償制度などについてもその内容としております。(内閣府、警察庁、文部科学省)(原案どおり)</p>
13	第1部	第1章	第3節	- 2	交通安全思想の普及徹底	(3)	三国専門委員	<p>・平成19年の道路交通法改正において、児童・幼児(以下「児童等」という。)を保護する責任のある者に対して、当該児童等に自転車乗用ヘルメット(以下「ヘルメット」という。)を着用させる努力義務を課すこととしたが、ヘルメット着用の対象を児童等としたのは、頭部損傷が死亡事故の要因となっている割合が高いこと及び自転車の転倒を予測し、自分自身で頭部を守る能力が低いと考えられることなどを踏まえ、ヘルメット着用が他の年齢層に比べて期待できると考えられることによるものであります。</p> <p>また、高齢者へのヘルメット着用について、加齢に伴う身体機能の低下の程度は様々であり、一律に自分自身で頭部を守る能力が低いとは言えず、また、児童等と異なり、判断能力が十分備わっていることから、自転車の運転経験や自分自身の運転技術も考慮し、被害軽減のためにヘルメットを着用すべきか否かについては、個々の判断に委ねることが適当であると考えられること及び平成18年に内閣府が実施した「交通安全に関する特別世論調査」において、高齢者がヘルメットを着用することに賛成の高齢者(70歳以上)は15%に過ぎず、高齢者が、高齢者のみにヘルメットを着用させることに抵抗を感じる様子が窺えることなどを勘案すると、高齢者のみにヘルメットを着用を記述することは現時点では困難であり、継続して慎重な検討を行うことが妥当であります。</p> <p>なお、高齢者を対象とする各種交通安全教育においては、高齢者に対する自転車利用時のヘルメット着用について呼びかけを行っております。(内閣府、警察庁)(原案どおり)</p>
14	第1部	第1章	第3節	- 2	交通安全思想の普及徹底	(3)	三国専門委員	<p>・「第1部第1章第3節」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徹底(オ反射材用品の普及促進)において、「夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が見込める反射材用品や自発光式ライト等の普及を図る。」と記述しております。ご意見のテールライトは自発光式ライトの一種であり、今後とも夜間での視認性を高める効果が期待できる自発光式ライトを始め、反射材用品等の普及を図るための広報啓発を推進して参ります。(内閣府、警察庁)(パブリックコメント前反映済)</p>
15	第1部	第1章	第3節	- 2	交通安全思想の普及徹底	-	三国専門委員	<p>・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、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、と、企業を追究しました。(内閣府)(パブリックコメント前反映済)</p>
16	第1部	第1章	第3節	- 3	安全運転の確保	(1)	藤森専門委員	<p>・現在、講習予備検査(認知機能検査)に基づく高齢者講習は、全国統一のものであり、同じものを繰り返し出題されると学習効果により検査の効果が薄くなる。年毎に変えるなどの創意工夫が求められることについて触れたらどうか。</p>
17	第1部	第1章	第3節	- 3	安全運転の確保	(1)	蓮花専門委員	<p>・現在、高齢者を対象に高齢者特有の身体的機能の低下を自覚させ、さらにそれに応じた安全運転の方法について具体的に指導するべく、高齢者講習を実施しております。</p> <p>また、「第1部第1章第3節」の3安全運転の確保、の(1)運転者教育等の充実(工高齢運転者対策の充実)において、「高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努めます。特に、講習予備検査(認知機能検査)に基づく(高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細やかな教育に努める。」と記述しております。(警察庁)(原案どおり)</p>
18	第1部	第1章	第3節	- 3	安全運転の確保	(1)	尾形専門委員	<p>・悪質な代行業者をなくすためにも、業者に対する取締りだけではなく、業者の育成やインセンティブの面についても触れていただくとありがたい。</p>
19	第1部	第1章	第3節	- 3	安全運転の確保	(2)	蓮花専門委員	<p>・現在、運転免許試験において一定の割合で「実際の交通場面から危険を認知して必要な判断を行う能力を判定する問題」を導入しております。また、「第1部第1章第3節」の3安全運転の確保、の(2)運転免許制度の改善において、「運転免許試験については、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ことについて検証を行い、必要に応じ、改善を図る。」と記述しております。(警察庁)(原案どおり)</p>

整理番号	第9次交通安全基本計画(中間案)における項目				項目名(番号)	専門委員名	意見	第9次交通安全基本計画案への対応等	
	部	章	節	番号					
20	第1部	第1章	第3節	- 4	車両の安全性の確保	-	杉山専門委員	道路交通の部分をも少し親しみやすく書けないか。例えば、貨物自動車運送事業安全性評価事業をGマーク事業とするなどを一般の人にわかりやすく記載すべき。	・ご指摘を踏まえ修正しました。(国土交通省)(パブコメ前反映済)
21	第1部	第1章	第3節	- 4	車両の安全性の確保	(5)	蓮花専門委員	自転車保険については、「各種保険の普及に努める」とあるが、今年で恐らく民間の保険会社は自転車保険を取り扱わなくなり、今はTSマークくらいしかないとのことだが、自転車事故による損害賠償請求により加害者がその負担に耐えられないケースが出てきており、自転車事故をカバーする自転車保険の必要性について記載してもらいたい。	・「第1部第1章第3節」の4車両の安全性の確保、の(5)自転車の安全性の確保において、「近年、対歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることにかんがみ、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進する。」と修正しております。(内閣府)(今回反映) なお、現時点においては、自転車利用者に対して自動車損害賠償責任保険のような保険を提供し、その契約の締結を義務付けることについては、これによる負担の増加に対する理解が得られるか議論を要するほか、公正な保険料率を算出し、保険契約の締結を担保する上で必要となる自転車の利用実態等の把握を正確に行うことができないため、困難であると考えております。(国土交通省)(原案どおり)
22	第1部	第1章	第3節	- 5	道路交通秩序の維持	-	尾形専門委員	警察では、防犯パトロールを行っているが、地域住民や自治体なども参加して交通安全パトロールを実施すれば、交通安全対策に効果的ではないか。	・「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」において、「さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。」と記述しております。(内閣府)(パブコメ前反映済) なお、「第1部第1章第3節」の2交通安全思想の普及徹底、の(4)交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進(前文)において、「交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。」と記述しております。ご意見の交通安全パトロールは、交通安全日や交通安全運動はもとより、防犯・交通の合同活動等において、各地域の実情に即して実施しているところであり、引き続き関係機関・団体との連携強化を始め、地域住民の主体的な取組みの促進を図って参ります。(警察庁)(原案どおり)
23	第1部	第1章	第3節	- 6	救助・救急活動の充実	(1)	杉山専門委員	本州四国連絡道路は3つの道路から成っているが、本計画には、瀬戸内自動車道について触れられていないが当該道路は対象外としているのか。	・高速自動車国道等における救急業務実施市町村に対する財政措置については、「有料道路であること、が支弁対象とする要件の一つとなっております。西瀬戸自動車道は、一部区間に国が管理する一般国道の自動車専用道路(無料区間)である大島道路と生口島道路が含まれており、財政措置の対象となっていないところがあります。(国土交通省)(原案どおり)
24	第1部	第1章	第3節	- 6	救助・救急活動の充実	(1)	益子専門委員	「救急関係機関の協力関係の確保等」にDMATという言葉が入っているが、DMATとは、災害時に現場で救出活動を行うチームのことを示すことから、医療機関との連携というよりは現場での連携を指すことから、「救助・救急体制の整備」のところにに入れていただきたい。	・災害医療チーム(DMAT)については、「第1部第1章第3節」6救助・救急活動の充実(1)救助・救急体制の整備のイ救助・集団救急事故体制の整備、において記述しております。(厚生労働省)(パブコメ前反映済) なお、DMATの派遣については、関係機関の連携が不可欠であることから、同「の(6)救急関係機関の協力関係の確保等」においても記述しております。(厚生労働省)(原案どおり)
25	第1部	第1章	第3節	- 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	被害者等通知制度について、公判期日の連絡の前に公判前手続期日に関する情報も提供する旨を書いて欲しい。	・現時点において対応は不可判断しております。なお、ご指摘の点について制度化するかどうかについては、ご指摘や今後の被害者の方々からの要望を踏まえて、慎重に検討して参ります。(理由) 公判前整理手続には、法律上被害者参加が認められていないことから、現時点において公判前整理手続の期日を被害者等通知制度の対象とはしていないところであり、実務上、被害者からの問い合わせがあった場合には、公判前整理手続に付されていることについても説明するなどの事実上の対応をとっているところがあります。(法務省)(原案どおり)
26	第1部	第1章	第3節	- 8	研究開発及び調査研究の充実	-	赤羽専門委員	自治体が主体的に係わる必要がある生活道路対策では、科学的データ等に基づき、事故原因等を分析し、効果的・効率的な対策を講ずることができるよう市長村レベルでの専門家の養成・人材育成が必要であり、そういった旨を謳うべきではないか。また、研究開発や調査研究においてもしかりである。	・整理番号5に同じ。(警察庁、国土交通省)
27	第1部	第2章	第2節	- 5	救助・救急活動の充実	-	益子専門委員	鉄道の「救助・救急活動の充実」にDMATについて触れていただきたい。	・「第1部第2章鉄道交通の安全」には、DMATの記載は特にしていませんが、「第1部第1章道路交通の安全」の第3節6救助・救急活動の充実において、「大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害医療チーム(DMAT)の活用を推進する」ものとしており、さらに、「これらは道路交通に限らず、すべての交通分野における大規模事故について同様である」ことを記載しております。(厚生労働省)(原案どおり)
28	第3部	-	-	-	航空交通の安全	-	杉山専門委員	航空交通には、英語の略語に対するフルネームの記載が欄外にはないが、他の交通には欄外に記載していることから、整合性を図るべき。	・省略文字の記載について、注釈を欄外に記載しました。(国土交通省)(今回反映)
29	第3部	-	第1節	-	交通安全基本計画における目標	-	河内専門委員	外国航空会社による航空事故が国内で発生しているにも拘わらず、航空交通の目標には、特定本邦航空運送事業者のみが対象となっているがそれではよいのか。	・外国航空機の安全監督の第一義的な責任は当該航空機の登録国が有しており、日本の航空会社に行っているような検査・監督等が適用できないため、外国航空会社としての数値目標を掲げるのは困難であります。しかしながら、日本における外国航空機の事故が発生している状況の中、外国航空機の安全確保も重要な施策であることから、「第3部第2節」の3航空機の安全な運航の確保、の(5)外国航空機の安全の確保等を記載しており、目標の説明文にあるように、航空交通事故の発生の防止を目標としております。(国土交通省)(原案どおり)
30	第3部	-	第2節	-	講じようとする施策	-	河内専門委員	今までにないタイプの航空会社がた(さん)出てきており、こういったエアラインの多様化に十分対応した体制整備が求められているところであり、その意気込みを計画のどこかに盛り込んでもらいたい。	・事業形態の多様な外国航空会社については、上記整理番号29で示すとおり、その事故防止を目標とし、安全対策を講じていく計画となっております。また、本邦航空会社については、「第3部第2節」の3航空機の安全な運航の確保、の(2)航空運送事業者等に対する監督体制の強化及び「同」の4航空機の安全性の確保、(3)航空機の整備審査の的確な実施に記載しているように事業形態の多様化に対応し、監督体制の強化等の安全対策を講じていく計画となっております。(国土交通省)(原案どおり)
31	第3部	-	第2節	- 5	救助・救急活動の充実	(2)	益子専門委員	飛行機事故の際にもDMATが必要になってくるので、「救助・救急活動の充実」にDMATについて触れていただきたい。	・「第3部航空交通の安全」には、DMATの記載は特にしていませんが、「第1部第1章道路交通の安全」の「第3節」6救助・救急活動の充実、において、「大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害医療チーム(DMAT)の活用を推進する」ものとしており、さらに、「これらは道路交通に限らず、すべての交通分野における大規模事故について同様である」ことを記載しております。(厚生労働省)(原案どおり)

整理 番号	第9次交通安全基本計画(中間案)における項目					専門委員名	意見	第9次交通安全基本計画案への対応等	
	部	章	節	番号	項目名 (番号)				
32	-	-	-	-	-	-	杉山専門委員	重点施策と新規施策が掲げられているが、どれが重点施策であり、どれが新規施策であるかわかるように明示できないか。	ここに掲げられた施策名のそれぞれについても、もろもろの具体的な施策が含まれていることから、重点施策と新規施策を峻別することは困難であると考えております。(内閣府)
33	-	-	-	-	-	-	三好専門委員	計画の最初の方には、表などが入っており見やすいが、後半の方ももう少し表やマークなどが入っていると更に見やすくなるのではないか。 専門用語については、年少者や高齢者など色々な読み手にもわかりやすいように説明を付すなど工夫を凝らしていただきたい。	可能な限り、図表を盛り込むとともに、専門用語について脚注で記述しております。(内閣府)
34	-	-	-	-	-	-	杉山専門委員	ハンディキャップを負った方々から、漢字は避けてくれという要請が出ており、障害者の害を「がい」と平仮名で書くべき。	国の作成する文書においては、「害」の表記で統一しておりますので、計画案においてもそのとおりとしております。(内閣府)