

中間案に対する意見及び対応等一覧表(公聴会及びパブコメ等)

資料 3

| 整理番号 | 第9次交通安全基本計画(中間案)における項目 | | | | | | 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 | - | <ul style="list-style-type: none"> 「交通事故被害者の存在に思いをいたし」とあるが、毎年11月の第3日曜日は国連決議、WHO提唱による「世界道路交通犠牲者の日」であり、政府は国民に追悼を呼びかけてはどうか。 「世界道路交通犠牲者の日」の国民への周知、交通犠牲者を慰霊することによる国民への交通安全の啓発を強く要望する。 | <ul style="list-style-type: none"> 政府においては、長年、春と秋に全国交通安全運動を実施しております。この運動は、国民の間に広く定着し、官民連携の下に幅広く取り組まれているところであり、中央大会等の行事の中で、黙祷を行うなど交通事故被害者への哀悼を示しています。「世界道路交通被害者の日」について、慰霊祭を行うことは困難であるが、内閣府交通安全対策担当のホームページにおいて「世界道路交通被害者の日」を紹介することにより、その周知を図っているところであります。(内閣府) |
| 2 | - | - | - | - | 計画の基本理念 | - | <ul style="list-style-type: none"> 日本が文明社会である証として、道路交通において「人優先、弱者優先」であることを道路交通法に明文化するべきである。 | <ul style="list-style-type: none"> 道路交通法第38条(横断歩道等における歩行者の優先)及び第71条(運転者の遵守事項)において、歩行者を優先し、高齢者、障害者等を保護する規定が設けられており、「人優先・弱者優先」という理念は、既に同法において具体的な形で反映されております。(警察庁) |
| 3 | - | - | - | - | 計画の基本理念 | - | <ul style="list-style-type: none"> 計画では、安全と円滑を同列に扱っているように見えるが、安全を円滑との関連で論じることは筋違いであり、安全＝生命尊重を第一義に置くべきである。 | <ul style="list-style-type: none"> 計画の基本理念に、人命尊重の理念に基づき、『「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである』と記述しております。(内閣府) |
| 4 | - | - | - | - | 計画の基本理念 | - | <ul style="list-style-type: none"> 「依然として交通事故件数が高い水準で推移している」というが、交通弱者優先と言いつつ、自動車交通の便を優先してきた政策(道路建設には多大な予算をあてるのに、交通安全対策には不十分な予算しか配分しない政治思想)の結果ではないか。 「人優先の交通安全思想を基本とし」と明記しているが、「弱い立場にある者への配慮や思いやりがなければならない」との文言や「(クルマ)交通の安全は(クルマ)交通需要や(クルマ)交通の円滑性・快適性と密接な関連を有する」に(クルマ)を入れたら、クルマ優先思想そのものではないか。 | <ul style="list-style-type: none"> 計画の基本理念において、交通社会を構成する三要素(道路交通では、人間・車両・道路)相互の関連を考慮しながら、施策を策定し、推進することとしています。その際、『「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである』と記述しております。(内閣府) |
| 5 | - | - | - | - | 計画の基本理念 | - | <ul style="list-style-type: none"> 「生活道路等における歩道の整備を積極的に実施する」とあるが、生活道路の安全対策では、どの道路にも歩道を設置できるわけではないことから、正しい規格の路側帯整備や速度規制、自動車の速度を抑えるような道路構造が必要である。 | <ul style="list-style-type: none"> 市街地など歩道の整備が困難な地域においては、簡易な整備方法も活用しながら安全・安心な歩行空間の形成に努めたいと考えており、『第1部第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(「生活道路における交通安全対策の推進」)において、「路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策を実施する。」、また同Ⅱの1(1)(イ通学路等の歩道整備等の推進)において、「歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。」と記述しております。(内閣府、国土交通省) |
| 6 | - | - | - | - | 計画の基本理念 | - | <ul style="list-style-type: none"> 車は危険物であるが走行場所は隔離されておらず、運転者はだれの監視も受けずに運転できる。この本質的な問題をふまえると、人命尊重のための最重要策は、自動車の利用抑制・脱車依存政策である(本案にはこれが欠落)。さらに、大幅なスピード抑制対策(車体構造、道路構造、IT管理、規制、罰則等の複合対策)、運転資格の水準強化、運転時の監視システム(ドライブレコーダー、アルコール感知器等)の装着義務化等も必須と考える。 | <ul style="list-style-type: none"> 「計画の基本理念の7.効果的・効率的な対策の実施」において、「交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるので、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮する」と記述しております。なお、個別の安全対策については、『第1部第1章第3節Ⅱの1の(1)の講じようとする施策』の中に記述しております。(内閣府) |
| 7 | - | - | - | - | 計画の基本理念 | - | <ul style="list-style-type: none"> 今後も被害者や遺族を交えての議論を行っていただきたい。遺族の「会」に声を掛けるだけでなく、国民全体の中の被害者や遺族に広く呼びかけて、意見募集以外にも参加する機会を与えるよう配慮すべきである。 基本理念の中に「計画段階から国民が参加できる仕組みづくり」とあるが、第9次交通安全基本計画を検討する中央交通安全対策会議の専門委員に交通事故被害者団体の参加を求めたが実現されなかった。今後、この基本理念に基づいて委員の選考を行っていただきたい。 交通事故被害者遺族は、二度と同じ過ちを繰り返さないとの思いから交通安全対策に係るアイデアをたくさんもっている。よって、中央交通安全対策会議の専門員として遺族を加えていただきたい。 | <ul style="list-style-type: none"> 一般般、内閣府のホームページ上で、第9次交通安全基本計画(中間案)に関する公聴会の実施に当たり、公述人の募集を行ったところ、交通事故被害者団体から4名の方の応募があり、公述人として意見を伺ったところであります。また、中央交通安全対策会議専門委員会議の委員として、交通事故被害者のご遺族の方に参加いただいております。今後とも交通事故被害者の方の御意見を伺って参ります。(内閣府) |
| 8 | - | - | - | - | 計画の基本理念 | - | <ul style="list-style-type: none"> 2009年にモスクワで開催された交通安全に対する世界閣僚級会議で採択された「道路交通安全のための行動の10年(2011年～2020年)」という指針があるが、今回の計画が当該指針を踏まえたものになることを望む。 | <ul style="list-style-type: none"> 平成22年版の交通安全白書では、モスクワで開催された「第1回路上安全・ハイレベル(閣僚級)会合」について紹介しており、この中で、「本会合において採択されたモスクワ宣言の趣旨も踏まえ、我が国において、今後、より一層の交通安全対策に取り組む必要がある。」と記述されております。モスクワ宣言と交通安全基本計画は、交通事故死者数を削減するという共通の目標を掲げているものと認識しております。(内閣府) |
| 9 | 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 | - | <ul style="list-style-type: none"> この計画は、毎年3千人以下の死者数、70万人以下の死傷者数の発生を前提にしており、その深刻な事態や死傷者に対する責任の所在が曖昧であり、「犠牲者を一人も出さない交通社会」への見通しもない。 日々繰り返される犠牲性を仕方のない事のように肯定している計画ではなく、「交通事故ゼロの社会」を目指した基本計画とすべく、命より経済を優先させる今までの考え方を転換してください。 | <ul style="list-style-type: none"> 交通事故のない社会を達成することを究極の目標とするとともに、計画の基本理念に、人命尊重の理念に基づき、『「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである』と記述しております。(内閣府) |
| 10 | 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 | - | <ul style="list-style-type: none"> 交通安全基本計画の副題に「交通事故のない社会を目指して」と掲げているが、10年後の長期ビジョンが欠落している。例えば、スウェーデン政府の長期目標である「ビジョン・ゼロ」のように、2020年までに「死亡事故ゼロ」の具体的な長期ビジョンを基本計画に盛り込むべきである。 | <ul style="list-style-type: none"> 今回の基本計画においては、「平成30年を目途に交通事故死者数(24時間以内死者数)を2,500人以下とする」という目標を見据え、計画期間として予定している平成27年までの目標を掲げ、諸対策を推進することとしております。(内閣府) |
| 11 | 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 | - | <ul style="list-style-type: none"> 平成21年に実施した交通安全に関する国民の意識調査によると、前回の平成16年の調査と比較して、「なくすことが可能でありゼロとすべきである」が半減しているとともに、「ある程度生じるのはやむを得ず、減少できなくても仕方がない」が3倍近くに増加しているにも拘らず、計画では「多くの人が、道路交通事故をゼロにすべき、あるいは、大幅に減少させるべきと考えている」という文章で終わっている。これは、国民の交通事故に対する危機意識が薄れてきていることの証であり、この重大な事実に関して一言も触れられていないのはどうか。 | <ul style="list-style-type: none"> 「第1部第1章第1節の道路交通事故のない社会を目指して」において、『ある程度生じるのはやむを得ず、減少できなくても仕方がない』と回答した人の割合は、平成16年度調査の4.1%から11.2%に増加するなど、一部に憂慮すべき点がみられるが、国民の9割近くの人が、道路交通事故をゼロにすべき、あるいは、大幅に減少させるべきと考えている」と記述内容を見直しております。(内閣府) |

| 整理番号 | 第9次交通安全基本計画(中間案)における項目 | | | | | 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2節 | — | 道路交通の安全についての目標 | ・死者数や死傷者数の数値目標はかなり大きな目標であるが、現状の施策の延長線ではなく、新規対策をもっと盛り込まないと下げ止まってしまうのではないかと。また、具体的な施策が掲げられているが、対策毎の目標設定や効果評価を明確に記載したらどうか。 | ・「第1部第1章第3節Ⅰの今後の道路交通安全対策を考える視点」において、「より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。」こと、「対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。」ことを記述しております。(内閣府) |
| 13 | 第1部 | 第1章 | 第2節 | — | 道路交通の安全についての目標 | ・計画の目標数値を年間死者3,500人以下としているが、5年間で17,500人の交通死者は仕方ないとする目標に納得できない。究極的ではなく、中期のゼロ目標を明確にして、パラダイムの転換をした上で、その核となる抜本策を定めた計画にしていたきたい。 | ・究極的には、交通事故のない社会を目指すとの認識のもと、計画期間内にできるかぎり交通事故死者数を減らしたいとの思いから、設定した目標であります。(内閣府) |
| 14 | 第1部 | 第1章 | 第2節 | — | 道路交通の安全についての目標 | ・日本では、歩行者、自転車乗用中の死者数の割合が全死者数の半数近くを占めており、欧米諸国と比べて極めて高い。よって、歩行者、自転車乗用中の死者数の割合を10パーセント下げることが目指すべきであり、道路交通の安全についての目標に掲げるべきである。 ・なぜ歩行中及び自転車乗用中の死者数の割合が高いのか原因が究明されていない。有効な対策を講ずるためには原因究明が必要ではないか。 | ・「第1部第1章第2節Ⅱの交通安全基本計画における目標」において、「諸外国と比べて死者数の構成率が高い歩行中及び自転車乗用中の死者数についても、道路交通事故死者数全体の減少割合と同程度又はそれ以上の割合で減少させることを目指すものとする。」と記述しており、結果的に、10%以上の減少を目指すこととなります。また、計画の基本理念において、交通事故の科学的な調査・分析を充実させる旨を、今後の道路交通安全対策を考える視点において、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実する旨を記述しております。(内閣府) |
| 15 | 第1部 | 第1章 | 第2節 | — | 道路交通の安全についての目標 | ・交通安全の目標は、死者数の減少ではなく、損失余命年数の減少とすべきである。損失余命年数とした場合、20代、10代の割合が高くなることから、若者や子どもの対策にもっと力を入れるべきである。 | ・「第1部第1章第3節Ⅰの今後の道路交通安全対策を考える視点」の「1 高齢者及び子どもの安全確保」において、「安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点からもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。」と記述しております。(内閣府) |
| 16 | 第1部 | 第1章 | 第2節 | — | 道路交通の安全についての目標 | ・国民の交通安全意識の向上のため、第9次交通安全基本計画に示された交通事故防止の目標と具体的な施策について、積極的に情報発信をしていただきたい。 | ・計画が作成された後、内閣府のホームページに掲載するほか、様々な媒体を活用して情報発信に努めたいと考えております。(内閣府) |
| 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 | ・「これまでの交通安全基本計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があった」とあるが、一定の効果否定するものではないが、「依然として交通事故件数が高い水準で推移している」という認識であれば、これまでの対策において不足していた点を大いに検討すべき。 ・高齢者や歩行者や自転車の事故被害の多さが課題とされているが、その背景には交通弱者の安全を無視して車優先の社会を築いてきた歴史がある。その反省もなく、現状肯定のままで年間死傷者数70万人はやむなしとするのか。 | ・「第1部第1章第3節Ⅰの今後の道路交通安全対策を考える視点」において、「従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。」と記述し、計画の基本理念に、人命尊重の理念に基づき、「『人優先』の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである」と記述しております。(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 | ・自転車の走行空間の確保にあたっての重要な視点は、自転車の歩道走行によって歩行者が危険に晒されている現状を是正するということであり、歩行者の安全確保を最優先しなければならぬ。 | ・「第1部第1章第3節Ⅱの交通安全思想の普及」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推進)において、「『自転車安全利用五則』(平成19年7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定)を活用するなどにより、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。」と追記しております。(内閣府) |
| 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 | ・車道幅員5.5メートル未満の道路は、基本的に歩行者・自転車優先道路という位置づけをし、標示をするとともに速度規制も実施すべきである。 | ・「第1部第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」と記述しております。(内閣府) |
| 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 | ・幹線道路における安全対策として、事故データ等の解析も結構だが、「人優先」の考えの下に安全対策を行うことを明記すべきである。 | ・「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくことが計画の基本理念であります。「第1部第1章第3節Ⅰの今後の道路交通安全対策を考える視点」の「2 歩行者及び自転車の安全確保」において、「人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。」と記述しております。 なお、幹線道路においても人優先の考えの下、歩道整備をはじめとする事故対策を推進することとしており、「第1部第1章第3節Ⅱの1道路交通環境の整備」に取組方針として、「安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。」と記述し、具体的な対策として、同Ⅱの1(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備に「市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備する」、同Ⅱの1(2)幹線道路における交通安全対策の推進(キ改築等による交通事故対策の推進)(ア)に「歩道等を設置するための既存道路の拡幅」等を記述しております。(内閣府・国土交通省) |
| 21 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-1 | 道路交通環境の整備 | ・「道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する」とあるが、住民の動きに対して行政が応えなければ住民は動かない。現在の道路行政は道路管理者や警察などバラバラで、どこで対策を決定するのか明確ではなく住民の提起も立ち消えになってしまう。道路行政に関する権限や窓口を整理する行政改革が必要である。 ・本案では、地域住民の協力の重要性について触れられているが、住民の危険改善要望に対する地域の警察・行政の責務こそ記載すべきである。 | ・これまでも交通安全対策の実施にあたっては、「第1部第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)の「あんしん歩行エリア」や、同Ⅱの1(2)幹線道路における交通安全対策の推進(イ事故危険箇所対策の推進)の「事故危険箇所対策の推進」など、都道府県公安委員会と道路管理者が連携しながら事故対策を進めてきたところであり、ご指摘のような問題が無いように、引き続き密接な連携を図っていくこととしております。 道路交通環境整備の整備にあたっては、道路を利用する方々の視点を生かすことが重要であることから、「第1部第1章第3節Ⅱの1道路交通環境の整備」の(3)交通安全施設等整備事業の推進(オ道路交通環境整備への住民参加の推進)に、「地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全安全総点検を積極的に推進する」、「道路利用者等が日常感じている意見について、道路交通環境の整備に反映する。」、「住民の理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等について積極的に公表する。」等、また、同Ⅱの1(3)交通安全施設等整備事業の推進(力連絡会議等の活用)に、都道府県警察と道路管理者が緊密に連携して対策を検討すること及び的確かつ着実に安全な道路交通環境の整備を図ることについて記述しております。(警察庁・国土交通省) |

| 整理番号 | 第9次交通安全基本計画(中間案)における項目 | | | | | 意見 (番号) | 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) | | |
| 22 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-1 | 道路交通環境の整備 | (-) | ・市街地など歩道の整備が困難な地域においては、簡易な整備方法も活用しながら安全・安心な歩行空間の形成に努めたいと考えており、「第1部第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)として、「路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策を実施する。」「歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。」と記述しております。(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 | (1) | ・市街地など歩道の整備が困難な地域においては、簡易な整備方法も活用しながら安全・安心な歩行空間の形成に努めたいと考えており、「第1部第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)として、「路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策を実施する。」「歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。」と記述しております。 また、幹線道路と生活道路の機能分担は重要な課題と認識しており、「第1部第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に、生活道路のうち特に交通の安全を図る必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両の速度抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。」等の記述をしております。(国土交通省) |
| 24 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-1 | 道路交通環境の整備 | (1) | ・生活道路の対策としては、ゾーン30(生活道路での30km規制)を積極的に取り入れてもらいたい。 ・幹線道路以外のすべての道路を生活道路とし、30km以下の速度規制を課すなど、歩行者優先の道路環境整備を図るべきである。 「第1部第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、「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」と記述しております。また、速度規制については、同IIの1(4)効果的な交通規制の推進(ウより合理的な交通規制の推進)において、「平成21年及び22年に全面改正された新たな最高速度規制基準に基づき、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの点検及び見直しを推進する。」と記述し、適切な最高速度規制の実施について明記しております。(警察庁) |
| 25 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-1 | 道路交通環境の整備 | (1) | ・生活道路における通過交通の抑制、車両速度の抑制等の面的かつ総合的な対策が重要だと考えており、「第1部第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、「エリア進入部におけるハンプ・狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策、ハンプ・クランク等車両速度を抑制する道路構造等により歩行者や自転車の通行を優先する。」等の記述をしております。(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 | (1) | ・北海道では、歩車分離信号の普及率は2%程度に留まっている。交差点の横断歩道上での事故はあってはならない。歩車分離信号の標準化を要望する。 ・交差点での事故低減のため、歩車分離信号システムの導入を推進すべき。 「第1部第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、「歩行者と自動車の流れを分離して歩行者と自動車を錯綜させない動線とすることにより歩行者と自動車の事故を防止する歩車分離式信号の導入を推進する。」と記述しております。なお、警察庁では歩車分離式信号の導入を検討すべき交差点について指針を示しており、全国で統一した考えの下、整備を推進しております。(警察庁) |
| 27 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-1 | 道路交通環境の整備 | (1) | ・地域住民の歩行ルートをよく観察して、実態として横断の多い箇所には横断歩道を設置することが必要である。とくに高齢者の安全対策には、横断歩道設置が欠かせない。 ・横断歩道での飛び出し防止柵の設置、中央分離帯にクランク状の柵を設置することにより車両確認の促進を図る。 「第1部第1章第3節IIの1道路交通環境の整備」の(4)効果的な交通規制の推進(ウより合理的な交通規制の推進)において記述しております。(警察庁) |
| 28 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-1 | 道路交通環境の整備 | (1) | ・信号機の設置場所に関する明確な基準はないが、信号機を停止線位置に設置することした場合、停止線直近で停止している車両から当該信号機の視認性が悪くなり、結果として当該信号機以外の信号機を見て誤発進するおそれがあることから、ご意見のような設置は困難であります。(警察庁) |
| 29 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-1 | 道路交通環境の整備 | (1) | ・歩道にある電柱の移動・撤去の推進を図る。 「第1部第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(エ無電柱化の推進)において、「歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の振興、地域活性化等に資する道路において、地域の実情に応じた多様な手法も活用しながら無電柱化を推進する。特に、高齢者や障害者等の利用の多い道路では、改築事業等と併せた無電柱化を積極的に推進する。」と記述しております。(国土交通省) |
| 30 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-1 | 道路交通環境の整備 | (1) | ・動物の飛び出しが原因で事故に繋がるロードキルという問題があるが、全国でも年間3万4千件の事故が発生しているが、ロードキルの事故防止対策について計画の中に入れてもらいたい。 ・高速自動車国道等では、野生動物との衝突による事故防止対策として、動物の侵入を防止する柵の設置や注意喚起のための標識設置などを行っています。今後も引き続き野生動物の侵入状況等を踏まえ、事故防止対策を行ってまいります。「第1部第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(力高速自動車国道等における事故防止対策の推進)に、「野生動物の侵入防止」について追記しました。(国土交通省) |
| 31 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-1 | 道路交通環境の整備 | (1) | ・平成21年の二輪車の交通事故死者数は、886人いるが、二輪車の安全な走行空間の確保について当該計画には触れられていないが、是非、二輪車専用レーンの設置などの施策を盛り込んでもらいたい。 ・二輪車の事故防止対策は、二輪車専用通行帯の設置を含め、地域の実情等に応じた交通規制を実施することが重要であることから、「第1部第1章第3節IIの1道路交通環境の整備」の(4)効果的な交通規制の推進(前文)において、「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにする。」と記述しております。(警察庁) |
| 32 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-1 | 道路交通環境の整備 | (1) | |

| 整理番号 | 第9次交通安全基本計画(中間案)における項目 | | | | | 意見 (番号) | 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 | | |
| 33 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-1 | 道路交通環境の整備 | (1) | ・生活道路における交通安全対策を効果的に実施するためには、必要に応じて交差点改良等の幹線道路の交通円滑化も併せて実施する必要があると考えており、「第1部第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、「外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるランプ・狭さく設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。」と記述しております。(警察庁、国土交通省) |
| 34 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-1 | 道路交通環境の整備 | (4) | ・「効果的な交通規制の推進」では、違法路上駐車や自転車の信号無視について、厳格に取り締まる体制を整備する必要がある。現状のように大半が取り締まりを逃れている状況では、法規制は骨抜きになってしまう。 ・違法駐車については、平成18年に新駐車対策法制が施行され、放置車両の確認事務が民間委託されたことにより、駐車違反取締りの執行力が増大しております。また、自転車利用者による違反については、信号無視等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する旨を、「第1部第1章第3節Ⅱの5道路交通秩序の維持」の(1)交通の指導取締りの強化等(ア一般道路における効果的な指導取締りの強化等)において記述しております。(警察庁) |
| 35 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-1 | 道路交通環境の整備 | (5) | ・「第1部第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、自転車道の設置のみならず、「歩行者・自転車・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り、増加している歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があり、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を指定する普通自転車の歩道通行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。」と記述しております。(警察庁、国土交通省) |
| 36 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-1 | 道路交通環境の整備 | (5) | ・自転車の安全利用については、本計画で重要課題と位置付けられており、「第1部第1章第3節Ⅱの1道路交通環境の整備」に「(5)自転車利用環境の総合的整備」として新たに項目化されております。路肩はもちろん、左側端から1.25mまでを青色塗装とすることが意見内容であります。また、車道の途中部分までを青色塗装とする場合、道路利用者が走行する場所や方法について困惑することが予想されるため、現時点では実施困難と考えております。(警察庁) |
| 37 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-1 | 道路交通環境の整備 | (6) | ・ITSの活用においては、数値目標を明確にして、しっかり進める必要がある。 ・ITSの推進では、安全の確保を図るべく、ITSに対する過信、不信、不作為、誤作動についても議論していく必要があるのではないか。 ・ITSの技術を活用して通信と自動車の関係強化を図ることにより、車と車の通信、車と人の通信で、より安全な道路交通の実現が可能となる。 ・ITSに対する過信・不信等については、既にDSSS(安全運転支援システム)の有識者懇談会等で議論されているところであり、また、ITS技術の活用については、「第1部第1章第3節Ⅱの1道路交通環境の整備」の(6)高度道路交通システムの活用(ウ交通事故防止のための運転支援システムの推進)において記述しております。(警察庁) ・ITSの推進については交通安全のみならず、環境負荷低減等の意味でも期待しております。しかし、その一方で、利便性が生む過信等のマイナス面についてもしっかり認知する必要があると認識しております。経済産業省におきましてはITSを用いた検証事業を行っているところであり、その中でより詳細な情報収集を行ってきたいと考えております。(経済産業省) ・2011年の1月から3月にかけて全国の高速度道路を中心にしたITSスポット約1,600箇所の整備が段階的に完成し、ITSスポットサービスが本格展開してまいります。また、ご指摘を踏まえ、「第1部第1章第3節Ⅱの4車両の安全性の確保」の(1)車両の安全性に関する基準等の改善の推進(イ)道路運送車両の保安基準の拡充・強化(イ先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進)において車両の開発・普及の促進を一層進めると記述しております。(国土交通省) ・より安全な道路交通の実現に向けて、次世代型通信システム(車車間、歩車間等)の技術開発、制度整備について引き続き検討してまいります(総務省) |
| 38 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-1 | 道路交通環境の整備 | (6) | ・インフラ協調型安全運転支援システムの早期実用化、全国展開に向けて、パイロット事業の規模拡大と交通事故多発地点へのインフラ整備の実施、推進を求める。 ・2011年の1月から3月にかけて全国の高速度道路を中心にしたITSスポット約1,600箇所の整備が段階的に完成し、ITSスポットサービスが本格展開してまいります。また、ご指摘を踏まえ、「第1部第1章第3節Ⅱの4車両の安全性の確保」の(1)車両の安全性に関する基準等の改善の推進(イ)道路運送車両の保安基準の拡充・強化(イ先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進)において車両の開発・普及の促進を一層進めると記述しております。(国土交通省) |
| 39 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-1 | 道路交通環境の整備 | (6) | ・自動車走行(ブロープ)情報については、官民が情報を共有し、活用を進めることを当該計画に謳っているが、情報収集やデータ基盤の構築に向けたルールづくりなど実用化に向けた実行計画をIT戦略本部で作成されるロードマップ等に織り込むことはできないか。 ・現在、内閣官房(IT戦略本部)の傘下に設けられましたITSタスクフォースにおいて、学識経験者・関係省庁・民間企業の連携の下、ブロープ情報の共有化について検討が進められているところであります。(警察庁、国土交通省) |
| 40 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-1 | 道路交通環境の整備 | (6) | ・ITSの活用の中にISA(自動速度制限装置)について積極的に触れられどうか。 ・ITSの活用は、速度抑制対策こそ有効であり、ISAの実用化を求める。 ・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) |
| 41 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-1 | 道路交通環境の整備 | (7) | ・「公共交通機関利用の促進」では、高速度道路無料化やエコカー減税などの偏った交通政策のために公共交通機関が疲弊しており、公共交通機関の安全確立、サービス改善のためには、経営基盤への公的援助が必要と考える。また、環境問題への対策として、市街中心等の特定区域においては、自動車の進入規制を実施し、公共交通機関を利用する政策も必要である。 ・「第1部第1章第3節Ⅱの1道路交通環境の整備」の(7)交通需要マネジメントの推進(ア公共交通機関利用の促進)において、「バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停、バス感応式信号機、PTPS(公共車両優先システム)の整備」等について記述しているほか、経営基盤への公的援助に関しては、「鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進する」と記述しております。(警察庁、国土交通省) ・自家用車の進入規制(総量規制)の問題については、ユーザーによる理解が得られるかという問題も含め、様々な問題があると考えておりますが、環境負荷の小さな公共交通の利用促進については、重要な課題として取り組んでまいります。(国土交通省) |

| 整理番号 | 第9次交通安全基本計画(中間案)における項目 | | | | | 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) | | |
| 42 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-1 | 道路交通環境の整備(11) | ・「子どもの遊び場等の確保」では、歴史的には子どもは路地や生活道路で遊んでいたことを踏まえなければならない。生活道路の安全は、究極的には子どもが路上で遊べるような状態が望ましい。 ・通学路の歩道整備や子どもの遊び場としての公園の増設が強調されているが、子どもはすべての一般道を利用する。人々の交流空間として捉えた「人間のためのまち」のビジョン構想を望みたい。 | ・生活道路における交通安全対策については、「第1部第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において記述しております。また、道路は遊び場ではないことから、同IIの1(11)交通安全に寄与する道路交通環境の整備(子どもの遊び場等の確保)において、「子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、…」と記述しております。さらに、「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」の中で、まちづくりの視点に立った交通安全対策の推進について触れております。(内閣府) |
| 43 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-2 | 交通安全思想の普及徹底 | ・生活道路等、身近な道路で起きている交通事故対策としては、住民の交通安全意識を高める必要があり、住民参加型の安全教育を充実させるとともに、継続的に実施する必要がある。また、こうした地域への安全活動へ行政がしっかりとサポートするほか、対象別、課題別のきめ細かい教育プログラムを充実させる必要がある。 | ・「第1部第1章第3節IIの2交通安全思想の普及徹底」の(5)住民の参加・協働の推進(前文)において、「交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。」とともに「その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。」と記述しております。また、同IIの2交通安全思想の普及徹底の前文において、「交通安全教育指針等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。」と記述しております。ご意見のとおり、今後とも住民の参加・協働による交通安全対策の推進、交通安全教育の充実にも努めて参ります。(内閣府、警察庁) |
| 44 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-2 | 交通安全思想の普及徹底 | ・交通安全教育に協力するような組織に属さない不特定多数の人々に対しては、テレビ・ラジオによる広報が最も効果的である。また自動車のCMの中に交通ルールや運転モラルについてのメッセージを義務付けるべき。 | ・「第1部第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(キ効果的な広報の実施)において、「交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して行う。」と記述している。ご意見のとおり、今後とも効果的な広報の実施に努めて参ります。(内閣府、警察庁) ・メディアを用いた注意喚起は非常に有効な手段であると考えます。媒体毎に対象層や効力に特徴があるので、インターネットHPやポスター等を含めた様々な手段を用いて広く情報展開をおこなうことが重要と考えております。(経済産業省) |
| 45 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-2 | 交通安全思想の普及徹底(1) | ・交通事故防止には、幼少期からの系統的な教育が効果的である。幼少期からの教育により安全志向の態度が形成されるとともに、子どもたちが将来車の運転手という立場となった場合にも安全意識の高い運転をするようになることが期待できるのではないかと。 ・交通事故死者数3千人以下を達成するには、死者数の半数近くを占める歩行者への対策が必須。また、歩行者事故死者の約6割が法令違反を犯していることから、歩行者を保護する施策に加え、歩行者への幼少期からの安全教育が効果的である。そのためには、教育や安全の専門家を中心とした効果的手法の開発、省庁を超えた教育の体系化、学校教育での教育の確保を進めることを提案したい。 ・幼児から義務教育に至るまで定期的に繰り返し交通安全教育を行う必要があるのではないかと。 | ・「第1部第1章第3節IIの2交通安全思想の普及徹底」の前文において、「交通安全教育指針等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。」「学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努める」と記述しているとともに、同IIの2(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進において、幼児、児童、中学生等に対する交通安全教育の推進についてそれぞれ記述しております。(内閣府、警察庁、文部科学省) |
| 46 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-2 | 交通安全思想の普及徹底(1) | ・交通安全教育では、教育の効果を測る尺度として試験を行うことが望ましい。将来的には小学生以上を対象に自転車の運転免許制度導入により教育とその理解を深める必要があると思う。 | ・「第1部第1章第3節IIの2交通安全思想の普及徹底」の(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進(児童に対する交通安全教育の推進、ウ中学生に対する交通安全教育の推進)において、児童に対する交通安全教育では「自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させる」とともに、中学生に対する交通安全教育は「特に、自転車では安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させる」と記述しております。学校教育においては、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、具体的な評価の仕方については、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ております。また、交通安全教育手法の1つとして、現在、都道府県警察等において試験の実施や自転車免許の発行を行うなどの工夫がなされているところであり、引き続き効果的な交通安全教育手法の研究・普及啓発に努めて参ります。(警察庁、文部科学省) |
| 47 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-2 | 交通安全思想の普及徹底(1) | ・自工会では、高齢者運転者に対する参加体験型交通安全教育プログラムとして「いきいき運転講座」を開発した。当該講座は、参加者のディスカッションにより、自らの交通行動に関する問題点や対処の気づきを促すものであり、積極的に活用をお願いしたい。 | ・「第1部第1章第3節IIの2交通安全思想の普及徹底(1)(高齢者に対する交通安全教育の推進)において、「関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。」と記述しているとともに、同IIの2(2)効果的な交通安全教育の推進において、「参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。」とともに「交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。」と記述しており、ご意見のプログラムについても、効果的な交通安全教育ができるよう、必要に応じて活用するよう努めて参ります。(内閣府、警察庁) |
| 48 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-2 | 交通安全思想の普及徹底(1) | ・高齢運転者対策として、認知機能検査において認知症があるレベル以上になったら、運転違反等に拘らず、運転を引退してもらうべきである。 | ・講習予備検査は、検査を受けた者が記憶力・判断力が低くなっているかどうかを簡易に確認するものであり、医学的な診断を行うものではありません。なお、現行制度において、運転適性相談や交通事故等の際に、認知症の疑いのある運転者を把握した場合には臨時適性検査を行い、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行っております。 さらに、「第1部第1章第3節IIの3安全運転の確保」の(1)運転者教育等の充実(高齢運転者対策の充実)において、「講習予備検査(認知機能検査)の機会等を通じて、認知症の疑いのある運転者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行う。」と記述しております。(警察庁) |
| 49 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | II-2 | 交通安全思想の普及徹底(3) | ・子どもや高齢者の歩行・自転車運転時に蛍光服の着用を促進する。 | ・「第1部第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(オ反射材用品の普及促進)において、「歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図る。」「反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図ることとするが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図ります。また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨する」と記述しております。ご意見の蛍光服も反射材用品の一種としてその対象としているところであり、今後とも、広く反射材用品の普及を図って参ります。(内閣府、警察庁) |

| 整理番号 | 第9次交通安全基本計画(中間案)における項目 | | | | | 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) | | |
| 50 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-2 | 交通安全思想の普及徹底 (3) | ・「自転車の安全利用の推進」では、どのような機会・方法で自転車安全利用を教育するか具体性に乏しい。 | ・「第1部第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推進)における記述は、広報手段・媒体が極めて多様化している現在において、その機会を個別・具体的に記述することは却って活動の機会等を狭小化しかねないとも考えられることから、今後ともあらゆる機会を通じて、広く自転車の安全利用のための対策を推進して参ります。(内閣府、警察庁) |
| 51 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-2 | 交通安全思想の普及徹底 (3) | ・子ども用自転車に安全旗の導入を促進する。 | ・我が国において、ご意見の用具を積載して自転車を運転する行為は、当該用具のサイズ・重量によっては自転車の安定性に影響を及ぼすおそれがあり、これは、道路交通法第55条第2項の「車両の運転者は、(中略)車両の安定を害するような積載等をして車両を運転してはならない。」との規定や、他人に危害を及ぼすおそれのある形状の場合、同法第70条(安全運転の義務)の規定に抵触する可能性も考えられることから、導入の促進は困難であります。 また、自転車に旗を取り付けることによって、かえって安全な走行が阻害される可能性も考えられることから、反射材用品の普及促進やヘルメットの着用を促進するべきと考えております。(内閣府、警察庁) |
| 52 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-3 | 安全運転の確保 (1) | ・エコ安全ドライブが環境問題だけでなく、交通事故低減にも効果があることから、自動車教習所や運転免許更新時の教習等カリキュラムにエコ安全ドライブの導入を推進したらどうか。 | ・交通の方法に関する教則(昭和53年国家公安委員会告示第3号)の「第4章第5節3交通公害、地球温暖化の防止など」において、環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用(エコドライブ)について規定しております。また、更新時講習等においてもエコドライブに関する知識の普及を図っているところであります。(警察庁) |
| 53 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-3 | 安全運転の確保 (1) | ・現在の自動車教習所の教習は、運転免許を取らせるところを重点とし、運転技能に劣る者や性向に問題がある者を厳格にふるい落とす制度になっていない。問題のある運転により事故を起こした運転者を輩出したことについて、自動車教習所が責任を問われることはないのか。 | ・自動車教習所を卒業して間もない者が重大違反等をしたり、事故を起こす頻度が高い場合には、その自動車教習所に対して立会検定を実施したり、立入検査を行い、必要に応じて行政処分を行っております。 また、「第1部第1章第3節Ⅱの3安全運転の確保」の(1)運転者教育等の充実(ア運転免許を習得しようとする者に対する教育の充実)において、「交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。」と記述しており、今後も自動車教習所の教習水準の向上に努めて参ります。(警察庁) |
| 54 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-3 | 安全運転の確保 (1) | ・自動車教習所の講習では、「人優先」思想を徹底浸透させることが必要である。また社会(他者)への損害について認識を深めさせ、安易な自動車利用の意識を矯正することが必要である。 | ・「第1部第1章第3節Ⅱの3安全運転の確保」の(1)運転者教育等の充実(前文)において、「これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。」と記述しております。(警察庁) |
| 55 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-3 | 安全運転の確保 (1) | ・取消・停止処分者については、再違反の恐れがないという確信が得られたうえで運転免許証の再交付をするべきである。飲酒運転違反者については、アルコール依存症を疑い、専門医師への受診・治療を義務付け、治癒証明をもって再交付するべきである。 | ・道路交通法第96条の3は、運転免許の拒否若しくは取消処分又は6月を超える自動車等の運転の禁止処分を受けた者が再び運転免許試験を受けようとする場合には、過去1年以内に取消処分者講習を受けなければならない旨を規定しており、運転免許証の再取得について条件を設けております。また、同法第102条第4項は、運転免許試験に合格した者がアルコールの中毒者に該当する者であり、又は免許を受けた者がアルコールの中毒者に該当することとなったと疑う理由があるときは、臨時に適性検査を行うことができると規定するとともに、同法第103条第3号において、その結果アルコールの中毒者であることが判明したときは、その者の免許を取り消し、又は6月を超えない範囲内で期間を定めて免許の効力を停止することができるものと規定しております。 さらに、前述の取消処分者講習について、飲酒運転を理由に免許を取り消された者に対しては、常習飲酒運転者の飲酒行動の改善等に効果のあるカリキュラムを盛り込んだ講習の実施を検討中であります。(警察庁) |
| 56 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-3 | 安全運転の確保 (1) | ・認知機能検査の結果、認知症の疑いがある運転者のほか、運転適性に劣る者については、厳格に運転免許を停止するべきである。 | ・現行制度においても、運転適性相談や交通事故等の際に、認知症の疑いのある運転者等を把握した場合には、臨時適性検査を行い、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行っております。 また、「第1部第1章第3節Ⅱの3安全運転の確保」の(1)運転者教育等の充実(エ高齢運転者対策の充実)において、「講習予備検査(認知機能検査)の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行う。」と記述しております。(警察庁) |
| 57 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-3 | 安全運転の確保 (1) | ・運転免許の更新時の講習については、通り一遍の講習ではなく、内容をより充実させる必要がある。 | ・更新時講習については、優良運転者、一般運転者及び違反運転者等の区分ごとの講習となっており、さらに各区分の講習について、高齢者等受講者の態様に応じた特別学級の編成に努めております。 また、「第1部第1章第3節Ⅱの3安全運転の確保」の(1)運転者教育等の充実(イ運転者に対する再教育等の充実)において、「運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実を図る。」と記述しております。(警察庁) |
| 58 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-3 | 安全運転の確保 (2) | ・免許証がIC化されたが、無免許者による違法運転を未然に防止すべく、身分証と連動した免許証のIC化の実現を求めたい。例えば、死亡事故を起こして免許となった者が、無免許のまま車を運転し現行犯で摘発されるケースがあるが、このような者が二次被害を犯さないよう措置すべきである。 | ・身分証と連動した免許証のIC化により無免許運転を防止するためには、解決の難しい様々な課題があると考えておりますが、危険運転者の改善のための教育については、「第1部第1章第3節Ⅱの3安全運転の確保」の(1)運転者教育等の充実(前文)において、「これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。」と記述しております。(警察庁) |
| 59 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-4 | 車両の安全性の確保 (1) | ・事故を未然に防止する予防安全対策については、予防安全装置の普及目標のようなものが欲しい。 | ・ご指摘を踏まえ、「第1部第1章第3節Ⅱの4車両の安全性の確保」の(1)ア(イ)道路運送車両の保安基準の拡充・強化(イ先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進)において、ドライバーの過信対策等について検討を進めると記述しております。(国土交通省) ・「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」等の一部改正を行い、予防安全装置の横滑り防止装置の義務化を決定したところであり、今後も予防安全装置の普及率の向上に努めて参ります。(国土交通省) |

| 整理番号 | 第9次交通安全基本計画(中間案)における項目 | | | | | 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) | | |
| 60 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-4 | 車両の安全性の確保 (1) | ・歩行者に対する安全対策として、近年急速に進歩しているカメラ技術やCPU制御技術などが実用化の段階にきたことから、全車種に歩行者との衝突回避を実現する装置を標準装備化させるなど具体策を盛り込んでもらいたい。 | ・現状のカメラ技術やCPU制御技術では、歩行者に対する安全対策技術については一層の技術開発が必要であり、現状で標準装備化を記載することは困難であります。(国土交通省) |
| 61 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-4 | 車両の安全性の確保 (1) | ・「人優先」の考えの下に、車両において歩行者を保護する機能を積極的に取り入れていくべきである。例えば、車両前面の突起物を無くすとか、車体そのものを歩行者に衝撃を与えないような材質・構造とするべきである。 | ・突起物については、従前より鋭い突起がないよう規制しており、さらに平成13年に国際基準との整合を図り、突起物に係る安全基準の強化を行ったところであり、平成21年以降に製作される乗用車に対して、平成29年4月から適用されることとなっている。また、平成22年9月以降に製作される乗用車等に対し、自動車の前面で歩行者に衝突した場合に当該歩行者の頭部に過度の傷害を与えるおそれの少ないものとする規制を設けているところがあります。(国土交通省) |
| 62 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-4 | 車両の安全性の確保 (1) | ・ドライブレコーダーについては、事故分析機能にとどまらず事故抑止効果もあることから、将来的には全ての自動車に搭載を義務付けるべきである。 ・事故実態の把握・分析に必要なEDR(イベントデータレコーダー)については、新車時の装着だけでなく、すでに走行中の自動車にも後付けができるように体制を整備すべきである。 ・ドライブレコーダーやEDRIについては、個人情報保護等の課題や情報展開の仕組みづくりを進めて、交通事故調査・研究に活用して頂きたい。 ・ドライブレコーダーの全車装着義務化を図るべき。これにより事故原因の解明と事故の撲滅につながる。 | ・「第1部第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、同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」と記述しております。 また、「第1部第1章第3節Ⅱの4車両の安全性の確保」の(1)車両の安全性に関する基準等の改善の推進(ア道路運送車両の保安基準の拡充・強化等(ア)車両の安全対策の推進)においても、「事故実態の把握・分析においては、ドライブレコーダーやEDRの情報を活用するとともに、これに合わせ医療機関の協力により乗員等の傷害状況も詳細に把握し、事故による傷害発生メカニズムを詳細に調べるなど、より一層の推進に資する取組について検討していく。」と記述しております。なお、ドライブレコーダーは、様々な製品が市場に出回っており仕様が統一されていないことや個人情報取り扱い方について、現在議論がなされているところであるため、義務付けについての明言は困難であります。(警察庁、国土交通省) |
| 63 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-4 | 車両の安全性の確保 (1) | ・先進安全自動車(ASV)の衝突被害軽減ブレーキの開発・普及に言及しているが、今年5月に時速30km以下の条件付きではあるが、衝突被害軽減装置を装着した車を商品化している中で、中間案の施策は遅きに失する感がある。ASV技術の普及促進については、もっと踏み込んだ施策を求めたい。 | ・ご指摘を踏まえ、「第1部第1章第3節Ⅱの4車両の安全性の確保」の(1)車両の安全性に関する基準等の改善の措置の(イ)道路運送車両の保安基準の拡充・強化(イ先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進)において「車両の開発・普及の促進を一層進める」、「ドライバーの過信対策等について検討を進める」と記述内容を見直しております。(国土交通省) |
| 64 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-4 | 車両の安全性の確保 (1) | ・政府による大型車に対する衝突被害軽減ブレーキの補助制度が実現しているが、大型車だけではなく、一般ユーザーへ拡充することによりASVのさらなる普及に向けての支援を求めたい。 ・高速道路で一番危険な事故である大型車両の追突事故を防止すべく大型車両の追突防止装置の義務化を図るべきであり、計画に入れてほしい。 | ・ASV技術の一層の普及を図るため、補助制度の拡充等を行っていきたく考えているところであります。大型車の衝突被害軽減ブレーキの基準化について、現在検討しているところでありますが、計画への対策の実施の明言は困難であります。(国土交通省) |
| 65 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-4 | 車両の安全性の確保 (1) | ・自動車を盗んでは乗り捨てたジョイライダーが、盗んだ車で暴走行為を繰り返すため、多数の死傷者が出る重大な交通事故を引き起こすケースがあるが、自動車盗難防止装置としてイモバイザーの車への標準装備が実現すれば、盗難車による交通事故を撲滅することができる。道路運送車両法等の見直しを求めたい。 | ・イモバイザーについては、任意装備となっておりますが、現在標準装備されている車種が増加しており、また盗難件数が減少している状況の中、義務付けを行わなければならない状況にはないと考えられるので、対応することは困難であります。(国土交通省) |
| 66 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-4 | 車両の安全性の確保 (1) | ・高齢者用電動車椅子やセグウェイなどの乗り物に対する法整備や道路整備については、今ある法律で対応したら後追いとなり限界があることから、全く新しい発想をもって取り組んでもらいたい。 | ・セグウェイ等の搭乗型移動支援ロボットについては、一定の要件を満たす搭乗型移動支援ロボットについて、特区内の一定の公道における実証実験を行うことを可能とする措置を講ずることができたとされており、現在、一定の歩道等において実証実験を可能とするべく検討を進めているところであります。今後、当該実証実験の結果等を踏まえつつ、安全の確保のためにどのような基準が必要であるかなど規制のあり方について検討を進めて参りたいと考えております。(警察庁、国土交通省) |
| 67 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-4 | 車両の安全性の確保 (2) | ・自動車アセスメント情報では、特に衝突被害軽減ブレーキ等の予防安全技術の効果評価方法、基準について取り組むとともに、国際ハーモナイズ活動の推進・充実を求める。 | ・予防安全技術の評価を充実することは、事故のそのものの低減を図ることから、今後取り組んでいくべき重要な分野であると認識しております。また、国際的なハーモナイズは、その国々の交通事故実態、交通事情等を踏まえて検討する必要があります。今後とも諸外国の自動車アセスメント実施機関との情報交換等を行って参ります。(国土交通省) |
| 68 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-4 | 車両の安全性の確保 (3) | ・自動車点検整備の充実を図るためには、エアバックやABSの動作確認を保安基準に追加し、事故車両の修理完成時にもこの2点の点検を義務化するとともに、整備不良車両については罰則強化を図る必要がある。 | ・ABSについては、正常に作動しないおそれがある場合に警報を発する装置(以下「警報装置」という。)を備え付けることが保安基準に規定されており、保安基準に適合するよう点検整備を行うことが、自動車の使用者の義務となっております。エアバックについては、エアバックを装備するほとんどの車両に警報装置が備え付けられていると認識していますが、基準化及び罰則の強化の是非については、事故実態等を踏まえ、必要な対策を慎重に検討して参ります。(国土交通省) |
| 69 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-4 | 車両の安全性の確保 (3) | ・車体整備の観点から、車両に搭載されているJ-OBD(高度な車載式故障診断装置)を活用して、エアバックやABS等の安全装置に係る整備情報について、一般の整備事業者等への情報提供の仕組みが必要である。 | ・ご指摘のありました一般の整備事業者への情報提供の仕組みについては、事故実態等を踏まえ、関係者の意見を聞きながら、慎重に検討して参ります。(国土交通省) |
| 70 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-4 | 車両の安全性の確保 (4) | ・リコール制度の充実・強化を図るためには、自動車製作者の不具合情報だけでなく、整備事業者等、第3者の視点からの情報も非常に重要である。 | ・自動車の不具合情報については、自動車製作者のほか、警察庁、消防庁及び消費者庁から情報を収集しております。また、「自動車不具合情報ホットライン」を通じて使用者や整備事業者等からの情報を収集しております。今後とも御指摘を踏まえ情報収集の充実に向けて参ります。(国土交通省) |
| 71 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-4 | 車両の安全性の確保 (4) | ・ブレーキ・アクセルペダルの踏み間違い事故が多発しているが、これについて車両安全面から言及していないのは不可解である。車両安全面からこの問題に取り組むことを明記するべきである。 | ・現在、ペダルの踏み間違いを防止するような対策装置がいくつか登場し始めてきているところではあるが、様々な運転状況下においては装置の誤作動や不慣れな操作による誤操作が懸念されることもあり、踏み間違い事故を防止できる決定打とはなり得ていないと認識しているところであります。このため、現段階においては、引き続き自動車業界等の関係者と連携しつつ、有効な対策の検討に資する情報の収集に努めることが重要であると考えているが、計画への対策の実施の明言は困難であります。(国土交通省) |

| 整理番号 | 第9次交通安全基本計画(中間案)における項目 | | | | | 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) | | |
| 72 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-4 | 車両の安全性の確保 (5) | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車事故による被害者の救済制度や自賠責制度の創設を視野に入れる必要があるのではないか。 ・自転車事故が増加傾向にあるものの、自転車には自賠責保険のような被害者救済制度がない。同制度の創設を望む。 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・なお、「第1部第1章第3節Ⅱの4車両の安全性の確保」の(5)「自転車の安全性の確保」に、「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。」と記述内容を見直しております。(内閣府、国土交通省) |
| 73 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-5 | 道路交通秩序の維持 (1) | <ul style="list-style-type: none"> ・自動車・自転車の運転者が運転中に携帯電話やメールを使用している「ながら運転」が日常的に見かけられるが、取り締まりの強化が必要である。 ・また、カーナビの中には、運転中に車内でテレビを視聴できるものもあるが、「ながら運転」を助長するような機器の販売が、どうして放置されているのかわかりません。 | <ul style="list-style-type: none"> ・悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等及び自転車利用者に対する指導取締りの推進については、「第1部第1章第3節Ⅱの5道路交通秩序の維持」の(1)交通の指導取締りの強化等において記述しております。 ・「ながら運転」による交通事故の抑制については、運転手へ交通安全についての認識をより徹底することが重要と考える。交通ルールやマナーについて周知する機会を増やし、運転者のみならず、国民全体が事故防止の意識を持つことが重要であります。カーナビ等の機器についても注意喚起を行うと同時に、脇見運転をしない意識づくりが重要と考えております。(警察庁、経済産業省) |
| 74 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-5 | 道路交通秩序の維持 (1) | <ul style="list-style-type: none"> ・規定の制動装置を取り外した違法自転車が増加傾向があり、この取り締まりを強化する必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置の推進については、「第1部第1章第3節Ⅱの5道路交通秩序の維持」の(1)交通の指導取締りの強化等(ア一般道路における効果的な指導取締りの強化等)において記述しております。(警察庁) |
| 75 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-5 | 道路交通秩序の維持 (1) | <ul style="list-style-type: none"> ・速度違反車両について、カメラでナンバーを読み取り、区間の平均速度を算出することで取締りを行ってはどうか。特に高速道路では効果的。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ETC車載器や通行券等に記録された情報を活用した高速道路等における速度違反取締りについてであります。対象となる運転者及び車両の特定方法等の課題が挙げられるところであり、現時点での対応は困難であります。(警察庁) |
| 76 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-5 | 道路交通秩序の維持 (1) | <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路の追い越し車線における注意表示や取り締まり強化により安全確保を図る。 | <ul style="list-style-type: none"> ・各都道府県警察の高速道路交通警察隊において、通行帯違反等を重点とした交通指導取締り活動を実施するとともに、各種機会を通じて広報啓発活動を実施しているところあります。(警察庁) |
| 77 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-6 | 救助・救急活動の充実 (1) | <ul style="list-style-type: none"> ・人身に関する事故に対して、地域格差なく全ての人に迅速、適切な医療が施される体制を確立するよう、救急指定病院の拡大、指定外病院でも迅速な医療が施されるシステムの確立、遠隔地医療の充実を図ること。 | <ul style="list-style-type: none"> ・第1部第1章第3節Ⅱの6「救助・救急活動の充実」(2)救急医療体制の整備において、初期救急医療体制、重症救急患者の診療を確保する第二次救急医療体制、重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制を体系的に整備するものとしております。また、事故が救急医療機関から遠隔地で発生した場合にはドクターヘリの活用、大規模事故については災害医療チーム(DMAT)の活用を図るものとしております。さらに、同Ⅱの6(3)救急関係機関の協力関係の確保等において、「救急医療施設への迅速かつ円滑な収用を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における連携・協力関係を確保を推進する」としてしております。 ・以上のことから、人身事故被害者に対して迅速かつ適切な医療を提供できる体制の整備が図られると考えております。(厚生労働省) |
| 78 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-6 | 救助・救急活動の充実 (1) | <ul style="list-style-type: none"> ・救急救命士の医療的権限の明確化を図ること。 | <ul style="list-style-type: none"> ・救急救命士の業務範囲については、救急救命士法及び関係省令・告示において明確化しているところあります。(厚生労働省) |
| 79 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-6 | 救助・救急活動の充実 (1) | <ul style="list-style-type: none"> ・「救急通報システムの整備」を以下のとおりしてもらいたい。(下線箇所は、加筆箇所) ・交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその位置情報や事故情報を消防・警察等に通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行及び負傷者の早期治療を可能にする緊急通報システム(HELP*)の普及を図る。 | <ul style="list-style-type: none"> ・「第1部第1章第3節Ⅱの6救助・救急活動の充実」(1)救助・救急体制の整備(救急通報システムの整備)について以下のとおり対応します。 ・○「かつ的確な」や事故情報「消防・警察等」については、ご指摘のとおり加筆いたします。 ・○「及び負傷者の早期治療」については、救急通報システムの整備により確実に可能になるとは言い切れないため、加筆不可とします。(総務省) |
| 80 | 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) | <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故の警察の捜査や司法判断において、事故当時、意識不明の状態であったため、加害者の証言が採用され、被害者にとって不利な判決を受けると二重の被害を受けた。被害は事故そのものだけではないことを強く訴えたい。 ・交通事故被害者やその遺族に対して、交通事故調書の開示を求める。死に口なしの捜査では、捜査の公正さは確保されない。 ・交通事故の真相究明の徹底、迅速化、透明化(情報開示)を求める。 | <ul style="list-style-type: none"> ・一方の当事者の供述以外に証拠が得られない恐れのある交通事故事件については、客観的証拠の収集を徹底するとともに、捜査経験豊富な交通事故事件捜査統括官等が現場に臨場して捜査指揮を行うなど、交通事故捜査体制の充実に向けた取り組みを「第1部第1章第3節Ⅱの5道路交通秩序の維持」の(2)交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化において記述しております。 ・捜査情報の開示については、被害者連絡を通じて交通事故の概要、捜査経過等の情報提供を行っており、各都道府県警察本部に設置した被害者連絡調整官が被害者連絡の指導や被害者等の心情に配慮した対応を適切に実施するための教養の強化に努める旨を「第1部第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に記述しております。 ・また、自動車運転過失致死傷を含む一定の犯罪については、平成20年12月に施行された「被害者参加制度」に基づき、被害者やその遺族等から参加の申出がなされ、裁判所が許可したときには、「被害者参加人」として、刑事裁判の公判期日への出席等ができることとされ、同制度の適切な運用に努める旨を同Ⅱの7(3)交通事故被害者支援の充実強化に追記しております。(警察庁、法務省) |
| 81 | 第1部 | 第1章 | 第3節 | Ⅱ-8 | 研究開発及び調査研究の充実 - | <ul style="list-style-type: none"> ・研究開発及び調査研究では、道路交通の安全についての目標に向けて、何が必要で、どういう体制で何をやっていくかという表記にしてほしい。現状では、総花的で何を重点とするのか見えてこない。 | <ul style="list-style-type: none"> ・研究開発及び調査研究に関しては、事故を未然に防ぐ効果が期待される高度道路交通システム(ITS)に関する研究開発を推進することが重要であり、「第1部第1章第3節Ⅱの8研究開発及び調査研究の充実」の(1)道路交通の安全に関する研究開発の推進において、ITSに重点を置いた記述としているところあります。 ・また、同Ⅱの8の前文において、「研究開発に関する総合調整の充実、試験研究機関相互の連絡調整の強化等」によりその推進を図ることや、「交通の安全に関する研究開発を行っている大学、民間試験研究機関との緊密な連携を図る」ことについて記述しております。(内閣府) |

| 整理番号 | 第9次交通安全基本計画(中間案)における項目 | | | | | 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) | | |
| 82 | 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) | <p>・研究開発等においては、事故分析、ヒューマンファクタ研究、新技術導入に対する社会の受容性の検討が必要であり、特区等による社会実験で検証するようなプロセスが必要である。</p> <p>・ITSの研究開発においては、実道における実証実験を行いながら研究開発を行っており、研究開発の成果を実用段階に移すにあたっては、社会実験等による効果の確認を適宜行っていくこととしております。</p> <p>なお、「第1部第1章第3節IIの8研究開発及び調査研究の充実」の(1)道路の交通安全に関する研究開発の推進(ア高度道路交通システム(ITS)に関する研究開発の推進、イ高齢者の交通事故防止に関する研究)において、安全運転の支援として「運転支援システムの実現に向けて産・官・学が連携し研究開発を行う」として、「DSSS(安全運転支援システム)の実証実験」について記述しているほか、「道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。」と記述しております。(警察庁、国土交通省)</p> |
| 83 | 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) | <p>・交通事故の分析を行うにあたっては、データベースの構築及びその活用が重要であると考えており、「第1部第1章第3節IIの8研究開発及び調査研究の充実」の(2)道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化において、「交通事故総合分析センターによるマクロデータベースの構築、ミクロ調査の実施等の充実強化を図るとともに、同センターを積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行う。」と記述しております。</p> <p>なお、交通事故総合分析センターの体制充実については、同センターにおいて自主的に判断されるべき事項であると考えております。(警察庁、国土交通省)</p> |
| 84 | 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) | <p>・交通事故の再発防止策がきちんと講じられるように、鉄道や航空機等において既に設置されている有識者を交えて構成される道路交通事故調査委員会の設置が必要ではないか。</p> <p>・交通事故の再発防止策については、現在、都道府県警察が道路管理者等の関係機関と連携して交通事故現場の状況を詳細に調査し、その結果を踏まえて立案し、実施に移しているところであります。</p> <p>また、事業用自動車については、有識者及び関係者からなる「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」において引き続き、事故要因の分析を行っていくこととしております。(警察庁、国土交通省)</p> |
| 85 | 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) | <p>・行政機関、損保会社、医療機関がそれぞれ所有する事故データを相互にリンクして一元化するとともに、確実に製造者に情報提供されるよう交通事故調査・分析体制のさらなる強化・充実を求める。</p> <p>・各機関が保有する交通事故データの一元化については、関係機関において検討を要する事項と考えている。なお、「第1部第1章第3節IIの8研究開発及び調査研究の充実」の(2)道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化において、「工学、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的な調査研究を推進する」と記述しております。(警察庁、国土交通省)</p> |
| 86 | 第1部 | 第2章 | 第2節 | — | — | — | <p>・鉄道事業者の問題は、乗車定員の制定とホームの収容人員の規制によって多くの問題が解決する。鉄道事業者は全く対応する意思はなく、国が強制的に対応させる必要がある。</p> <p>・車両の乗車定員等については、各路線における利用者の利用状況や、車両・施設に関する状況等を踏まえ、それぞれの鉄道事業者において適切に対応すべきものと考えております。(国土交通省)</p> |
| 87 | 第1部 | 第3章 | 第2節 | — | 今後の踏切道における道路交通安全対策を考える視点 | — | <p>・踏切道の事故減少を図るためには、事故の背景要因まで踏まえて事故調査を行い、再発防止策を検討すべきである。また、踏切周辺の自治体や鉄道事業者等は、協力して事故と踏切の状況を正確に調査し、事故防止に向けた抜本的な対策を講じるべきである。</p> <p>・「第1部第3章第2節IIの2踏切保安設備の整備及び交通規制の実施」において、「道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を実施する。」と記述しております。また、第9次交通安全基本計画に基づき、適切に事故調査を行い、再発防止対策を検討するとともに、関係者間の協力の下、踏切道の安全の向上に努めて参ります。(警察庁、国土交通省)</p> |
| 88 | 第1部 | 第3章 | 第2節 | — | 講じようとする施策 | 1 | <p>・踏切道は、拡幅等の安全対策だけでなく、踏切道の除却を最優先に取り組んで欲しい。</p> <p>・踏切事故を完全に防止するためには、立体交差化等により踏切道を除却することが必要ですが、現存する多くの踏切道について立体交差化等により直ちに除却することは現実的には困難な状況であります。したがって、遮断時間が長く、道路交通量の多い箇所や、主要な道路との交差にかかわるもの等を優先し、除却までに時間のかかるものについては、効果が早期に発現する構造の改良や歩行者等立体横断施設の整備を進めるものとしております。(国土交通省)</p> |
| 89 | 第1部 | 第3章 | 第2節 | — | 講じようとする施策 | 2 | <p>・第8次交通安全基本計画までは、鉄道・道路と相互に協力した「ハード対策」が積極的に取組まれていたが、交通流入量自体を制限するソフト対策にも積極的に取組む段階にあると考える。地域住民の利便性を重視するよりも、安全性向上を重点項目として、交通規制を積極的に適用すべきである。</p> <p>また、効果的に自動車交通量を制限するには、モーダルシフト、パーク&ライドの推進、ロードプライシングの検討や、公共交通機関の利用促進を図る社会構造を形成する施策・整備の推進や、ITS技術を駆使したカーナビゲーションと連動した情報提供システムやスマートウェイプロジェクトなどの新たなアプリケーションの早期開発や普及により、高度な情報提供を促す必要がある。</p> <p>・交通規制については、「第1部第1章第3節IIの1道路交通環境の整備」の(4)効果的な交通規制の推進(前文)において、「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにする」と記述し、踏切道に関係する交通規制も含めて、交通の安全と円滑の両面から実施しております。</p> <p>また、効果的な自動車交通量の制限を図るべく、「第1部第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(オ適切に機能分担された道路網の整備)において「マルチモーダル施策を推進し、同IIの1(7)交通需要マネジメントの推進において「パークアンドライドを推進する」、「情報提供の充実」、「利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る」と公共交通機関の利用促進を図るための施策等について記述しているほか、高度な交通情報の提供を促すべく、同IIの1(6)高度道路交通システムの活用(エスマートウェイの推進)や新たに同IIの1(10)道路交通情報の充実」を項目化して、「情報収集・提供体制の充実」や「ITSを活用した道路交通情報の高度化」等について記述しております。</p> <p>なお、「ロードプライシング(道路課金)」については、交通の迂回による周辺道路の混雑や物流への影響等、社会経済活動にマイナスの影響も懸念されとともに、地域住民の受容性などといった課題も存在することから、これらの知見が集まっていない現段階において、具体的な記述をすることは困難であると考えております。</p> <p>また、自家用車の進入規制(総量規制)の問題については、ユーザーによる理解が得られるかという問題も含め、様々な問題があると考えているが、環境負荷の小さな公共交通の利用促進について、重要な課題として取り組んで参ります。(警察庁、国土交通省)</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 | | | | | | 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) | | |
| 90 | - | - | - | - | - | - | ・本計画をもっと国民にわかりやすく簡略化したもので示してもらいたい。 | ・第9次交通安全基本計画策定後においては、わかりやすく示した「第9次交通安全基本計画のポイント」の策定を検討しております。(内閣府) |
| 91 | - | - | - | - | - | - | ・8次計画と比べ9次計画がどのように変わったのか示してもらいたい。 | ・第9次交通安全基本計画策定後においては、わかりやすく示した「第9次交通安全基本計画のポイント」の策定の中に盛り込むことを検討しております。(内閣府) |

注1)この意見一覧表は、意見募集(10月5日から11月4日まで内閣府ホームページ上で実施)において寄せられた個人16名及び法人6団体からの意見のほか、公聴会における公述人(6人)の意見や遺族団体等から寄せられた意見を含んでおります。
注2)意見の掲載に当たっては、要約したり代表的な意見を取り上げたりするなど、適宜集約しております。