

第11次交通安全基本計画（中間案）に関する意見募集の結果について

令和3年3月19日
内閣府

「第11次交通安全基本計画（中間案）」について、令和2年11月25日から令和2年12月20日まで意見募集をいたしました。

お寄せいただいた御意見と、御意見に対する考え方は別紙のとおりです。なお、御意見については、本パブリックコメント募集の対象となる事項についてのみ、適宜分割等の上、取りまとめさせていただいております。

皆様の御協力に感謝申し上げますとともに、今後とも、交通安全対策の推進に御協力をいただきますようよろしくお願い申し上げます。

1. 意見募集期間及び提出方法

- ・令和2年11月25日(水)から令和2年12月20日(日)まで
- ・インターネット上の意見募集フォーム、郵送及びFAX

2. 意見提出件数

43件

※ 提出された御意見のほか、令和2年12月10日（木）に開催されたオンライン公聴会での意見を含む。

3. お寄せいただいた御意見及び御意見に対する考え方

別紙のとおり

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名		
1	-	-	-	-	-	全体的に計画文書として整えられているものの、決定的な不備は、「自動車という交通システムは不完全な部分が残置されており、自動車が交通安全における主な脅威であり、交通事故・事件の要因のほとんどを占める」という事実を前面に出していないことである。「人優先・・・」「子供が・・・」「高齢化の進展・・・」などと述べているが、結局交通事故・事件は自動車からみであるということは強調してし過ぎることはない。「自動車は危険」という基本認識はすべての人に求められるもので、計画上でも明示すべきである。	「計画の基本理念」において、道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を一層確保する必要がある旨を明記しているところ。また、「第1部第1章第3節1 <重視すべき視点> (2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上」において、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていないことを取り上げ、運転者の遵法意識の向上を図ることを明記しています。
2	-	-	-	-	-	「交通事故のない社会を目指して」「道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し」としながら、年間死者数2,000人、重傷者数2万2,000人という数値目標を設けることは強い違和感がある。結局それは犠牲を容認し、「その程度の努力でよい」という考えにとどめることになる。「一朝一夕には・・・」というが、5年の間に死傷する十数万人の人生はかけがえがない。	第11次交通安全基本計画の5か年という計画期間での達成可能性を踏まえる中でも意欲的な目標値を設定することは、交通事故のない社会を目指して交通安全に係る施策を推進するに当たり、国民の理解・協力を得る上で有効であると考えております。
3	-	-	-	-	-	2ページの交通の三要素について、重要な4つ目の要素が書かれていない様に思います。それは何とされますか。それは交通に関する法律や制度と運用です。交通事故をゼロにして維持できるまでは、諦める事なく、これらを見直していかなければなりません。この基本計画の真髓や500以上も記された推進事項は、免許を所持する運転者の義務として法制化させ、立法も司法も全てにおいて、交通事故ゼロ達成に向かって突き進めていきましょう。この様な内容も11次の計画から盛り込んで頂きたく、ぜひともよろしくお願い申し上げます。	これまでも交通安全の確保の観点から、必要に応じて法整備等を実施してきたところです。引き続き必要に応じて法整備を行う等計画に記載された施策を実施していきます。
4	-	-	-	-	-	交通事故のない社会を究極的ではなく、ゼロに向けた中期目標として示してほしい。その過程にふさわしい5年後目標へ上方修正をしていただきたい。中間案の目標では、厚生統計の補正をすると5年間で1万4000人以上の死者を仕方ないと追認することになる。再検討していただきたい。「減らせば良い」ではなく、根絶するにはどうするかという観点から、刑法や道路交通法などの法整備、道路のつくり、対歩行者を重視した車両の安全性確立、運転免許制度、交通教育など関係施策の抜本的改善を求める。自動車運転処罰法も、人の死傷という結果の重大性に見合う内容へとさらなる改正が必要。	第11次交通安全基本計画の5か年という計画期間での達成可能性を踏まえる中でも意欲的な目標値を設定することは、交通事故のない社会を目指して交通安全に係る施策を推進するに当たり、国民の理解・協力を得る上で有効であると考えております。
5	-	-	-	-	-	このたびの交通安全基本計画の見出しやタイトルについて精査をお願いしたい。例えば、交通安全基本計画というのを交通安全確保の基本計画とか、資料の下へ行って、人優先というのを例えば統一して、人命を守るといって、子供たちにも分かるような言葉にしていたり、高齢者及び子供の安全確保というのを子供及び高齢者の安全確保のようにしていただきたい。	「交通安全基本計画」等の用語は根拠法である交通安全対策基本法に規定されているので変更できませんが、同計画の中身については分かりやすい周知に努めてまいります。
6	-	-	-	-	-	被害者を欠かさず、委員の中に取り入れていただくといったことも、今後も続けていっていただきたい。	御意見は、次の専門委員会議を設置する際の参考とさせていただきます。

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目						意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)		
7	-	-	-	-	-	-	第11次以降の基本計画に対し、つけられる国家予算の各施策に対する配分をガラス張りしてください。各施策を自治体、警察署等に予算ごと丸投げではなく、地域住民や交通事故被害者遺族との協働体制を組める仕組みを必ず設けてください。	交通安全活動については、中間案第1部第3節Ⅱ2(5)記載のとおり、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・協働を積極的に推進してまいります。 また、交通事故被害者遺族等との協働についても、犯罪被害者等基本計画等に基づき実施しているところであり、引き続き、被害者等の心情に配慮し、被害者手記の活用や遺族講話の実施などを進めてまいります。 交通安全対策については、地域住民などとの連携が重要と考えており、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総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する取組を推進してまいります。 自動車事故による被害者救済対策に係る予算措置については、自動車事故による後遺障害者とその家族や被害者遺族を構成員とする検討会や被害者団体との意見交換の場等を通じて、みなさまの御意見・御要望を伺いながら、その検討を進めているところです。
8	-	-	-	-	-	-	基本計画を国民、地域住民レベルに合わせ、重点課題にポイントを絞ったシンプルで分かりやすい内容と文言に変化させてください。	中間案第1部の各省及び第2部、第3部の最初に概要を示す等、分かりやすい内容を目指してまいります。また、交通安全白書などを通じて、交通安全基本計画の内容を分かりやすく周知してまいります。
9	1	-	-	-	-	-	7ページ交通事故による経済的損失の言葉表現に衝撃を受けました。8ページ枠中の内訳やある年の定義を見てさらに衝撃を受けました。心ある専門家メンバー様であれば感覚が有ると思いますのでぜひとも議論お願いします。このまま出すのか、少し変えるのか、削除するのか、心ある専門家メンバー様お忙しい所お手数をおかけします。どうぞよろしくお願い致します。	「参考 道路交通事故による経済的損失」については、交通事故による被害・損失の経済的価値を、データに基づき客観的、定量的に明らかにすることにより、国民の交通安全対策の重要性に対する理解を深めること等を目的に掲載しております。

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目						意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)		
10	1	-	-	-	-	-	<p>1. 横断歩道の歩行者優先(1)カメラを設置、横断歩道の取締り強化(2)全車両ドライブレコーダ設置義務化(3)横断歩道手前で減速させる工夫。(4)子供たちに自動車規則教育「横断歩道の歩行者優先」「飲酒運転禁止」「ながら運転禁止」正しい知識を植え付ける。(5)横断歩道上で死亡事故を起こした運転者は実刑。(6)事故啓発活動はドライバーに交通規則を守らせる呼びかけ強化。</p> <p>2. 捜査の見直し:現在の捜査はアナログで時代にそぐわない。(1)警察官の映像解析技術向上、専門職の採用(2)検査器具の見直し:死傷事故発生時はデジタル式の検査器具を使用する。血中アルコール濃度を検査できる器具の開発。(3)交通事故鑑定を国家資格化。</p> <p>3. 加害者への見直し(1)刑事裁判の法廷で被告人や証人の述べた言葉に責任を持たせる。加害者は法定で「もう運転しない」と言っても免許を再取得する。情状証人は指導監督を厳守しない。(2)警察、自治体等で犯罪情報を共有する。</p>	<p>1. 交通違反の取締りについては中間案第1部第1章第3節II5(1)アにおいて、「交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反等に重点を置いた交通指導取締りを推進する」と記載しており、横断歩行者等妨害等違反等の悪質・危険な交通違反に対しては、引き続き厳正に対処してまいります。</p> <p>ドライブレコーダーの設置義務化については、費用対効果を踏まえて検討する必要があります。その普及については、ドライバーが使用するにあたっての注意点などを広く周知するためのビデオ公開などの普及啓発を実施しており、また、中間案第1部第1章第3節II2「交通安全思想の普及の徹底」(3)ケ(カ)にも普及啓発を行う旨記載しております。</p> <p>このほか、中間案第1部第1章第3節II2(3)イに記載のとおり、運転者及び歩行者双方に、歩行者優先や正しい横断に関する基本的な交通ルール及び安全な交通行動を定着させる取組を今後も推進してまいります。</p> <p>また、中間案第1部第1章第3節II2(1)に記載のとおり、子供に対しては、心身の発達段階や地域の実情に応じて、段階的かつ体系的な交通安全教育を推進してまいります。</p> <p>2. 交通事故事件等の捜査については、中間案第1部第1章第3節II5(2)イにおいて、「捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める」と記載しており、警察では、交通事故鑑識官養成研修をはじめとする各種捜査研修を実施し、捜査員の能力向上を図っているところです。また、第1部第1章第3節II5(2)ウにおいて、「科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件捜査等の捜査を推進する」と記載しており、引き続きドライブレコーダー等の映像記録や3Dレーザースキャナ等各種機器の活用を推進してまいります。</p> <p>3. 法廷での発言については、裁判所の判断にわたる事柄であり、検討に及ばないものと考えます。</p> <p>警察では、交通事故や交通違反情報について、自治体等の関係機関と必要な連携をしているところです。引き続き、関係機関と連携を図り、交通安全対策に取り組んでまいります。</p>
11	1	-	-	-	-	-	<p>1. 我が国の交通基本政策は、世界の交通政策と強調することが望ましい。今年2020年2月のストックホルム宣言文書 P3にある、“at least 50% from 2020 to 2030”を目標値に置くべきである。</p> <p>2. 飲酒運転の再犯者根絶のため、アルコールインターロックの装着を義務づける法制化を決断すべきである。</p> <p>3. 大型車両の重大事故の大幅削減のため、道路運送法と道路運送車両法と貨物自動車運送事業法を改正し、事業用自動車全車両のデジタルタコグラフ装着を義務化すべきである。</p> <p>4. 業界が時代遅れにならないため、事業用自動車の全事業所へ、IT点呼を解禁すべきである。他業種ではありえない、“運輸中小企業に対し、安全性評価の点数と引き換えにデジタル・IT技術活用を制限する制度設計”を即刻やめるべきである。他業種同様、IT技術を利用・活用する権利を行使させるべきである。</p>	<p>1. 2020年2月に発出されたストックホルム宣言において、国連加盟国に対して「2020年から2030年にかけて交通事故死者数を少なくとも50%削減することに貢献する」ように要請しております。我が国としては、2025年までの交通事故死者数の目標を2000人としており、これは2020年時点(2839人)から約3割の削減であり、上記要請の同等以上の目標を掲げております。また、海外での交通事故死者数の減少に貢献できるよう、国際的な連携や協力を推進していきます。</p> <p>2. 飲酒運転の再犯根絶について、御指摘のような装置には一定の効果が見込まれるものの、実用性に関する課題が多く、導入の要否について検討が必要であることを踏まえ、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>3. デジタル式運行記録計については、事業用自動車の安全性向上を図る観点から、補助事業を実施し、普及促進に努めています。</p> <p>4. IT点呼については、企業の規模を問わず、一定期間内に事故を引き起こしていないことなどを条件に、営業所と当該営業所の車庫間での実施を認めています。営業所と他の営業所間のIT点呼については、実現に向けて調査事業を実施し、検討することとしております。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目						意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)		
12	1	-	-	-	-	-	被害者支援の充実と推進を図ることが必要。事故で大切な人を失った遺族や親しい人たちは、なぜ大切な人が事故に遭ったのかを知りたいと思い、亡くなった人の命が無駄にならないよう、同種の事故がなくなることを願っている。事故の情報を迅速に正確に伝えることが大切。	交通事故被害者の支援については、中間案第1部第1章第3節II7(3)イにおいて、交通事故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、特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡することとしており、引き続き、被害者連絡制度の充実を図ってまいります。 国土交通省では、公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、公共交通事故被害者支援室を設置しており、事故が発生した際に被害者等に対して情報提供を行う窓口機能や、その後の心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介など中長期にわたるコーディネーション機能を担っており、引き続きこれらの被害者等への支援の取組を着実に推進してまいります。
13	1	1	-	-	-	-	ビジョンゼロを参考に、「道路設置者(国や自治体)」「道路利用者(自動車/自転車/歩行者)」「交通管理者(国会や警察)」それぞれの役割と責任を最初にわかりやすく明記すべきと考えます。以下、案。 設置者:危険な道路を作ってはならない。危険箇所は改善しなければならない。 利用者:交通法規を守らなければならない。 管理者:規則には実効性がなければならない。	交通安全基本計画の根拠法である交通安全対策基本法第3条から第10条までにおいて国、地方公共団体、道路の設置者、車両の運転者、歩行者等の責務を、同法第29条から第38条までにおいて交通の安全に関する基本的施策を規定しており、交通安全基本計画は、これらの規定を踏まえて作成することとしています。
14	1	1	-	-	-	-	まだ背の低い幼い子どもなどが見えなくなってしまうような死角のない、安全な街づくりをしていただきたいです。また、高齢者、車いすやストレッチャーユーザー等の移動困難者も十分に渡りきれぬ信号機や踏切かどうかの確認もしていただけると助かります。(万一、渡り切れなかったり、途中で転倒してしまったりした時の策も必要だと感じています)それから、軽度発達障害などの見えにくい障害をもつ方も、車などの運転をする際には、現在のように自主的ではなく、必ず診断書の提出を義務づけていただければ、と思っています。(私のきょうだいが発達障害者なのですが、運転中に軽いパニックの症状を起こすことがあります)他には、眠気を伴うひとつひとつの薬に対して、「服薬後、何時間は車やバイク、自転車の運転は禁止」と、処方時、あるいは購入時に伝達することも義務づけていただければ、服用する方も含めて安心できると思います。	必要に応じて、横断歩道を利用する高齢者、障害者等横断状況の実査や意見聴取等により、道路を横断する高齢者、障害者等が通常要する歩行者青時間の確保をするほか、歩行者用青時間を延長する機能の整備を推進してまいります。 また、運転免許制度に関しては、中間案第1部第1章第3節II3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り、(略)運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。」こととしており、頂いた意見についても参考としつつ、安全運転の確保のための各種施策を推進してまいります。 死角のない安全な道路空間を確保するために、第1部第1章第3節II1(3)に記載しているとおり、事故危険箇所における対策として、交差点改良、視距の改良等の交通安全対策を推進してまいります。 「移動困難者も十分に渡りきれぬ踏切」に関しては、第1部第3章第2節II「講じようとする施策1」において、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえた対策の促進について記載をしており、当該踏切対策を進めてまいります。 また、「踏切の途中で転倒してしまった際の対策」に関しては、第1部第3章第2節II「講じようとする施策2」において、「高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化」の推進について記載をしており、当該対策を進めてまいります。
15	1	1	-	-	-	-	自転車の通行空間整備にあたっては、自転車利用者の意見を十分に反映し、実効性の高い設備となるようにすべきである。自転車は本来「車両」であり、自転車と歩行者が混在するような通行区分は根本的に解消すべきである。車道において自転車と自動車共存するためには、両者に対して不断に啓発が必要である。自転車の通行方法・位置は視覚的に明示されることが大切である。	自転車活用推進計画に基づき、自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進してまいります。

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応	
	部	章	節	番号	項目名			
16	1	1	-	-	-	-	<p>生活道路と幹線道路を区分した対策が記載されているが、実際には分別困難な事例が多いものと思われる。そこで対策の基調となるべきは「人優先の交通安全思想」である。幹線道路であると区分された道路であっても、そこに生活道路としてのニーズがないか不断に検証されなければならない。生活者(歩行者)のニーズを尊重した対策がとられず、自転車の利便に偏った環境が放置された場合に、歩行者にとっての「事故危険箇所」が生じるのである。</p>	<p>対策の実施に当たっては、人優先の交通安全思想の下、道路の利用状況を踏まえた取組を行うよう努めてまいります。</p> <p>幹線道路においても、交通の円滑化のみならず歩行者の安全で快適な通行空間を確保することは重要と認識しており、人对車両の事故抑止のための対策や、歩道の整備等による歩行空間の確保を引き続き推進してまいります。</p>
17	1	1	-	-	-	-	<p>・飲酒運転対策 飲酒運転対策としては、すべての自動車にアルコール検知装置の装備を義務化し、アルコールを検知した場合はエンジンがかからなくなる仕組みを導入すべきである。また飲酒運転で検挙された運転者すべてに医師による治療を義務付け、アルコール依存症治療証明(または非該当証明)をもって運転を再開させるべきである。</p> <p>・無免許運転対策 すべての自動車に免許証(ICカード)がないとエンジンがかからない仕組みを導入すべきである。</p> <p>・運転不適格者対策 ドライブレコーダーやイベントデータレコーダーを活用し、危険運転や不正操作を記録・検知し、事故未然に警告を発する仕組みや、運転免許更新の際に運転不適格者を排除できる仕組みを導入すべきである。</p>	<p>・飲酒運転対策 御指摘のような装置には一定の効果が見込まれるものの、実用性に関する課題が多く、導入の可否について検討が必要であることを踏まえ、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>・無免許運転対策 無免許運転等の交通違反防止を目的とした免許証の活用については、免許証のICチップに含まれる個人情報の取り扱いなどの問題点の整理、方策の検討が必要と考えます。</p> <p>・運転不適格者対策(後段部分) 現在、道路交通法(昭和35年法律第105号)等に基づく運転免許の点数制度により、運転者の危険性を点数的に評価確認し、その点数の多寡によって適正かつ効果的な行政処分を行い、また、点数制度に該当しない場合であっても、自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがある者に対しては行政処分を行っています。 運転免許の更新時においては、これらの事由に該当する者に対して運転免許の取消等を行い、道路交通の場から排除しています。</p>
18	1	1	-	-	-	-	<p>世界一事故死者数を少なくするという目標ではおかしいのではないのか。それでは尊い2000人の命がむざむざと失われてしまう。国として2000人には気の毒だが死んで貰いましょうと宣言しているように聞こえる。あくまでも、目標はゼロとすべきである。難しいから目標を下げれば良いというものではないはずだ。それを実現するために、交通法規は厳正に守るよう徹底取り締まりをするという方針にして貰いたい。今までに制限速度は10キロ程度の超過なら良い、という常識を作ってしまった行政の責任は大きい。ゾーン30なら厳格に30以下で走ることを守らせること。10キロ超過は3割超過である。実勢速度などという考えは法を守らなくて良いと認めているようなものである。信号のない横断歩道で自動車が止まらない事象も同じである。安全教育も重要だが法を守らせるという厳しい取り締まり方針が忘れられては困る。</p>	<p>第11次交通安全基本計画の5か年という計画期間での達成可能性を踏まえる中でも意欲的な目標値を設定することは、交通事故のない社会を目指して交通安全に係る施策を推進するに当たり、国民の理解・協力を得る上で有効であると考えております。</p> <p>交通違反の取締りについては、中間案第1部第1章第3節Ⅱ5(1)アにおいて、「交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反等に重点を置いた交通指導取締りを推進する」と記載しており、悪質・危険な交通違反に対して、引き続き厳正に対処してまいります。</p>

整理番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目						意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)		
19	1	1	-	-	-	-	<p>「交通環境に係る安全対策」にて「交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させる」と記載されていますが、この点を最優先にしてください。</p> <p>・高齢者の事故防止のために、一定年齢(例えば75歳)に達したら、免許証は無効になる、あるいは自動運転機能のある車両にしか乗れないようにするなど、ご検討ください。</p>	<p>中間案の基本理念1(3)「交通環境に係る安全対策」に記載のとおり、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させてまいります。</p> <p>第1部第1章第3節II1(1)(2)(3)などで記載のとおり、高速道路から生活道路に至る道路ネットワークにおいて適切に機能が分担されるよう体系的整備や交通安全の向上を図り、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を引き続き進めるとともに、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を推進してまいります。</p> <p>中間案第1部第1章第3節II3(1)才(ウ)に記載のように、高齢運転者対策の充実・強化のため、75歳以上で一定の違反歴のある高齢運転者に対する運転技能検査の導入及び申請によるサボカー限定免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が第201回通常国会において成立した(令和4年6月までに施行)。今後、新たに導入される諸対策を効果的に推進し、高齢運転者の事故防止を図ってまいります。</p> <p>なお、高齢者の運転技能には個人差があり、一律に年齢だけをもちて運転を制限したり、運転できる車を限定することは、個人の権利保護の観点からも慎重な検討を要するものと考えているが、いずれにせよ、いただいた御意見を受け止めつつ、今後も高齢運転者の事故防止に努めてまいります。</p>
20	1	1	-	-	-	-	<p>交通弱者である歩行者や自転車の重傷者や死者が、ヨーロッパの2倍強という状況なので、交通弱者の保護に向けた、より強い文言と、より具体的で強い対策や数値目標に変更してほしい(2000,22000は弱すぎ)。特に、子供や若者の交通弱者に対する施策を特化し、自転車道の整備なども強化し、子供、若者の数値が具体的にどのように変化するかの数値目標を明確にしてほしい。 又、昨今の法律改正により、スマホの通話や画面注視のながら運転は、ある程度は減ったが、いまだに存在する。ドライブレコーダーと通信記録の照合により原因が判明時は(飲酒運転と同様に)厳罰化する、又は運転時は携帯電話操作不能にする等は可能。事業者による指導監督は当然であるが、それをきちんと行っていない事業者は確実に存在する。携帯受信は当然という事業者の場合、その姿勢、職場の雰囲気は個人では変えられない。法律のさらなる厳格化や技術による強制は必須。</p>	<p>第11次交通安全基本計画の5か年という計画期間での達成可能性を踏まえる中でも意欲的な目標値を設定することは、交通事故のない社会を目指して交通安全に係る施策を推進するに当たり、国民の理解・協力を得る上で有効であると考えております。</p> <p>また、諸外国と比べて歩行中及び自転車乗中の死者数の構成率が高いことから、交通事故死者数を減少させるに当たっては、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で歩行中及び自転車乗車中の死者数を減少させるよう取り組みものとしており、道路交通事故死者数の目標達成に向けて、諸外国と比較して、我が国の交通事故死者の特異点を示し、特に留意して対策に取り組む必要があることを明らかにし、重点的に取り組むべき方向を示しているところです。</p> <p>なお、交通弱者という面では同じ高齢者や子供については、重視すべき視点の第一に掲げて、その対策の重要性を示しています。</p> <p>警察では、携帯電話使用等違反に係る捜査において、必要により、ドライブレコーダーや通信記録等の客観的証拠に基づき、厳正な捜査を推進しております。</p> <p>なお、厳罰化については、相応の抑止効果があると期待されますが、今後とも事故実態を注視してまいります。</p>
21	1	1	-	-	-	-	<p>(4) 先端技術の活用推進 ここでLevel 3の自動運転の導入がうたわれているが、現状の法整備状況でステッカーを貼った車で利用者が携帯電話を用いていた際に、実際には車両の装備状況や交通の車速が利用限界の前後で違反していても、違反した利用者を的確に交通取り締まりができない。</p> <p>過剰依存による被害者が出ないようにするためには、現状WP.29で合意を目指しているDSSADの違反取り締まりへの拡張利用を検討するべきでは無いですでしょうか。罰則のみでは違反者は取締できません。</p>	<p>自動運転車(SAEレベル3)に係る交通違反や交通事故が発生した場合は、事案ごとに個別具体的に判断し、必要により作動状態記録装置(DSSAD)に保存された情報を取得するなど、適切な捜査を推進してまいります。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名		
22	1	1	-	-	-	<p>1. 政府が検討している限定条件つき免許導入において、サポカーは交通事故低減に有効ですが、機能には限界があり、万能ではないため、過信につながらない正確な情報の周知が必要。</p> <p>2. 先進安全技術を搭載した車両が開発、販売されても、普及しなければ交通事故低減の効果が期待できないため、サポカーの普及拡大施策の推進が併せて重要。</p> <p>3. さらに、既にサポカーを購入した方の車両が無駄にならない、現在、普及しているサポカーの実態を踏まえた制度設計を要望します。</p>	<p>運転免許センター等の警察施設を試乗会の場所として提供するほか、自動車教習所等に協力を要請するなど、各種機会を利用して安全運転サポート車の普及啓発に努めるとともに、販売事業者を通じた広報啓発活動等により、先進安全技術の限界や使用上の注意点等に対する理解の促進を図っているところであり、中間案第1部第1章第3節Ⅱ(2)力記載のとおり、引き続き、推進してまいります。</p> <p>中間案第1部第1章第3節Ⅱ4「車両の安全性の確保」(1)ウにサポカーの普及促進等を推進していく旨、記載しております。</p>
23	1	1	-	-	-	<p>1. 30ページの効果的な交通規制の推進の項には、規制速度の引上げというくだりの削除を求めたい。安全と速度の逆相関関係は明白であり、速度の抜本的抑制を基本理念に掲げ、6ページの視点、柱に加えていただきたい。</p> <p>2. 今あるクルマの速度規制が急務。クルマが決して危険速度で走行することがないように、クルマ自体に、段階ごとに設定された規制速度を超えられない制御装置(段階別速度リミッター)や、ドライブレコーダー装着を義務化し、速度と安全操作の管理を徹底すべき。</p> <p>3. さらに、ISAの実用化や、高度速度制御システムの導入を明記してほしい。</p>	<p>1. 交通事故の抑止、被害軽減を図るには、適切な最高速度規制を実施するとともに、速度違反取締り、道路交通環境の改善等を適切に組み合わせることで速度管理を行うことが重要であり、今後も引き続きこれらの総合的な対策に取り組んでまいります。</p> <p>2. 御意見のような速度制御装置については、道路及び交通規制に係る情報が必要となるなど技術的課題が多いと考えております。また、ドライブレコーダーの設置義務化については、その費用対効果等を踏まえて検討する必要がありますが、ドライブレコーダーの普及促進については、ビデオなどの普及啓発を実施しており、中間案第1部第1章第3節Ⅱ2「交通安全思想の普及の徹底」(3)ケ(力)にも記載しております。</p> <p>3. 自動速度制御装置(ISA)のガイドラインを令和元年12月に公表する等実用化に取り組んでおります。また、その開発促進については、中間案第1部第1章第3節Ⅱ4「車両の安全性の確保」(1)イに、先進技術の開発・普及の促進を一層進める旨、記載しております。</p>
24	1	1	-	-	-	<p>「自動車はリスクを上回る利便性がある」「事故(アクシデント)だから仕方ない」「被害者は(加害者も)運が悪かった」「誰もが加害者になるかもしれないから加害者の罪は軽く」「賠償すれば良い(命=お金)」などといった人命軽視の麻痺した「クルマ優先社会」を克服すべきである。</p>	<p>中間案計画の基本理念に記載のとおり、「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進することとしています。</p>
25	1	1	-	-	-	<p>8ページの参考コラム(道路交通事故による経済的損失)は不適切と考えます。命や健康の被害を経済的損失に置き換えることは麻痺を助長する。</p>	<p>「参考 道路交通事故による経済的損失」については、交通事故による被害・損失の経済的価値を、データに基づき客観的、定量的に明らかにすることにより、国民の交通安全対策の重要性に対する理解を深めること等を目的に掲載しております。</p>
26	1	1	-	-	-	<p>8ページの役割分担と連携強化の部分に関して、交通安全に関わる機関として医療機関を加えていただきたい。 交通事故の中には、背景に医療的問題を抱えるものが少なくない。 交通安全関係機関に医療機関を含めることは、安全な交通環境づくりに必要不可欠である。</p>	<p>御意見のとおり、医療機関が交通安全対策に重要な役割を担っていることは認識しており、中間案第1部第1節4「役割分担と連携強化」の対象には医療機関も含まれます。また、第1部第1章第3節Ⅱ6「救助・救急活動の充実」において医療機関等の重要性について記載しております。</p>
27	1	1	-	-	-	<p>47ページの交通安全運動推進の項において、「交通死亡事故ゼロを目指す日」が挙げられているが、これを「ノーカーデー」にしてはどうか。近隣国では、ノーカーデーをきっかけに自動車進入禁止区間の議論が進んだケースや、自動車のない生活を実感することで安全性に対する意識が高まったケースもある。ノーカーデーであれば交通死亡事故ゼロを達成する可能性も一気に高まり、インパクト、効果ともに非常に大きなものになる。</p>	<p>主に地方自治体において、大気汚染抑制や交通渋滞緩和などを目的に「ノーカーデー」、「ノーマイカーデー」と定めて取り組んでいることは承知しておりますが、交通安全対策として「ノーカーデー」、「ノーマイカーデー」を取り入れることについては、貴重な御意見として参考とさせていただきます。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目						意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)		
28	1	1	-	-	-	-	「3. 横断的に必要な事項」に「事故調査体制の充実」という項目を設け、中期的な目標に挙げ、各交通における事故調査体制を充実させることが肝要。 「3. 横断的に必要な事項」に「知見の共有」の項目があるが、「事故情報の公開・共有」とし、情報公開制度の内容も盛り込むことで、多くの方々と安全安心な社会を作っていく。	交通事故の調査については、第1部第1章第3節Ⅱ8「研究開発及び調査研究の充実」において記載しているほか、第1部第1章第3節Ⅱ2(3)「効果的な広報の実施」において、交通事故等の実態を踏まえた広報を実施する旨記載しております。
29	1	1	-	-	-	-	以前より自動車メーカーによるコマーシャルの中に、交通安全を呼びかける事項を盛り込むことを要望してきた。それとは逆に、まるで交通事故をおおっているかのようなコマーシャルが流れている。有名な俳優が自動運転の車に乗り、「追い越しちゃえ」とか「やっちゃえ」というせりふを言い放つというもの。車に対しての安全意識が感じられないことに対して憤りを感じてしまうコマーシャルです。毎日のように車によって命が失われていることへの思いを持ち合わせていないのか、または、経済優先の社会に甘んじて鈍感になっているのかと勘ぐってしまいます。 このようなコマーシャルが流れないよう、自動車メーカーに対して、交通安全の理念を念頭に置いてコマーシャルをつくることを国として早急に義務づけていただきたい。	御要望の点については、今後の取組の参考とさせていただきます。
30	1	1	-	-	-	-	駐車場内の基準についても、包括的に精査をお願いしたい。 昨年2月には、スーパーマーケットの看板で制限速度20キロというのを8キロに書き直していただいた。	駐車場内などの私有地については、管理者が個別に判断して私有地内でのルールを定めているところでございます。スーパーマーケット駐車場に関する御意見につきましては、貴重な御意見として参考とさせていただきます。
31	1	1	-	-	-	-	第8次より「人優先の交通安全思想」を掲げるも、交通死者の半数以上を交通弱者が10年以上占める状態であるにも関わらず、強い警告を感じない。第1次時の歩行者半減のような強固な目標を望む。 第1次時に最も多かった歩行者死者数が第8次中に再びトップに戻り、現在まで続いてしまっている。 第8次より掲げられた「人優先」の基本でもある歩行者の安全確保のため、歩行者被害をなにより中心に据えた安全対策を行うべき(特にクルマ側に対して)。	中間案第1部第1章第2節Ⅱにおいて、死者数及び重傷者数の目標値に加えて、「諸外国と比べて歩行中及び自転車乗用中の死者数の構成率が高いことから、交通事故死者数を減少させるに当たっては、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で歩行中及び自転車乗用中の死者数を減少させるよう取り組む」と記載し、道路交通事故死者数の目標達成に向けて、諸外国と比較して、我が国の交通事故死者の特異点を示し、特に留意して対策に取り組む必要があることを明らかにし、重点的に取り組むべき方向を示しているところです。また、歩行者の安全確保については、中間案第1部第1章第3節Ⅰ<重視すべき視点>の第二に掲げて、その対策の重要性を示しています。
32	1	1	-	-	-	-	検討会では「ビジョンゼロ」の発言が見受けられたが、「ゼロ」という文言が原案には見られない。「ゼロ」目標をどこに見立てて計画をしているのか。とにかく「ゼロ」目標を打ち出し、強い姿勢で重大被害を無くす。そのための全ての事故調査や責任の明確化を示す。 ノルウェーにおいては、昨年子供の死者がゼロを達成している。目標の数だけではなく、その中身もしっかりと考える必要があるのではないかと。	中間案第1部第1章第2節Ⅱにおいて、「道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、(略)まずは死者数及び命に係わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し」と記載した上で、関係機関・団体の効果的な取組により実現可能となる具体的な数値を計画期間における目標として掲げています。また、中間案第1部第1章第2節Ⅱにおいて、「諸外国と比べて歩行中及び自転車乗用中の死者数の構成率が高いことから、交通事故死者数を減少させるに当たっては、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で歩行中及び自転車乗用中の死者数を減少させるよう取り組む」と記載し、道路交通事故死者数の目標達成に向けて、諸外国と比較して、我が国の交通事故死者の特異点を示し、特に留意して対策に取り組む必要があることを明らかにし、重点的に取り組むべき方向を示しているところです。さらに、交通弱者という面では同じ高齢者や子供については、中間案第1部第1章第3節Ⅰ<重視すべき視点>の第一に掲げて、その対策の重要性を示しています。
33	1	1	-	-	-	-	ノーマイカーデーというものをつくってはどうか。高齢者、障害者に対して、公共機関を取り入れていくことを促進しているのであれば、私たち自身も実際にそうしてみてもどうか。車を使わないということが、どのようなことにつながるのか、または不便さがないかということを私たち自身が知ることから始まるものがあるのではないかと。	主に地方自治体において、大気汚染抑制や交通渋滞緩和などを目的に「ノーカーデー」、「ノーマイカーデー」と定めて取り組んでいることは承知しておりますが、交通安全対策として「ノーカーデー」、「ノーマイカーデー」を取り入れることについては、貴重な御意見として参考とさせていただきます。

整理番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応	
	部	章	節	番号	項目名			
34	1	1	2	I	道路交通事故の現状	1	加藤久通著「交通事故は本当に減っているのか?」(花伝社2020年12月刊)によって新たな事実～政府統計が、特に2007年以降、実際の人身事故の一部を統計に加えず「隠れ人身事故」をもたらしている～が示されました。 中間案p9の「令和元年中の死傷者数は464,990人」との警察庁統計の記述は、被害の甚大さと深刻さを覆い隠します。現状分析を正確に有効な対策を練るといふ、本計画の根幹に関わりますので、負傷者数は、損保料率機構の「自賠責傷害件数」を用いるべきと考えます。「損害保険料率算出機構統計集 2019年度」による同年の傷害件数は1,006,272件であり、警察庁統計の負傷者数461,775人との乖離率は0.461にも達するからです。	負傷者数については、これまでの統計との連続性を図る観点から、警察庁資料を採用しています。なお、自動車損害賠償責任保険審議会において、人身事故として警察に届出がなされなかったものであっても、実際負傷したことが確認された場合、自賠責の保険金支払いを行っており、近年、このような支払いが増加していると指摘されているものと承知しており、今後とも議論を注視していきます。
35	1	1	2	II	救助・救急活動の充実	6	事故自動通報システムは、第10次交通安全基本計画で普及、高度化を図るために必要な環境整備がうたわれています。自動車メーカーでの事故自動通報装置の採用は進みつつありますが、アセスメントをはじめ認知度を高める広報啓発活動と、普及効果による交通事故死者削減につなげるために、緊急通報サービスの効果検証を実施し、有効性の公表を要望します。また、今後の普及を見据え、公的な接続期間(PSAP)の設置など、環境整備を推進していただきたい。 警察では、緊急通報サービス事業者からの通報を受理するHELP(緊急通報システム)に対応するシステムを全国の都道府県警察において整備・運用しているところです。 御要望の点については、今後の取組の参考とさせていただきます。 また、事故自動通報装置の普及を見据え、平成30年5月、警察庁、消防庁、国土交通省において、我が国における接続機関の要件となる「接続機関における自動車からの緊急通報の取り扱いに関するガイドライン」を策定するなど、環境の整備を推進してまいります。 消防では、全国の消防本部で事故自動通報を扱う緊急通報サービス事業者からの通報を受け付けています。 御要望の点については、今後の取組の参考とさせていただきます。 また、今後の普及を見据えた環境整備として、警察庁、消防庁、国土交通省の3省庁で協議し「接続機関における自動車からの緊急通報の取扱いに関するガイドライン」(平成30年5月)を策定するなどの取組を行っています。	
36	1	1	2	II	救助・救急活動の充実	6	1. 医療機関と連携したドライバーモニタリングの実用化に向けたシステムの開発・基準づくりは、自動車メーカー単独では困難であり、工学と医学の融合が必要となります。ドライバーの心身の状態、異常の予兆を検出するシステム、異常判断方法及び基準に関する研究開発の促進をお願いします。 2. タクシーなどでドライバーの異常に乗客が気づき、非常停止ボタン等を操作することで、車両を停止させるといったシステム運用においては、非常停止ボタンの設置基準、乗客への周知方法などの課題に対する対応の検討が必要。 中間案第1部第1章第3節II4「車両の安全性の確保」(1)イに、御指摘のドライバーモニタリングシステムを含めた先進技術の開発・普及の促進を一層進める旨、記載しております。御意見の工学と医学の融合による研究開発の促進について今後の参考にさせていただきます。 また、非常停止ボタン等の乗客への周知については、ポスターを作成するなどの取組を行っています。	
37	1	1	3	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	—	自動運転車の開発・導入は、交通ルールが完全順守される機能を実現するべきである。自動運転車の都合に合わせて交通ルールを緩和するようなことは厳に慎むべきである。 中間案第1部第1章第3節II8(1)オに記載のとおり、引き続き、自動運転車に関する交通ルールについて、道路交通の安全と円滑の観点から、検討を進めてまいります。	
38	1	1	3	I	今後の道路交通安全対策を考える視点	—	良い内容だと思います。具体的には「第3節 道路交通の安全についての対策」 「今後の道路交通安全対策を考える視点」<重視すべき視点>「(2)歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上」で、信号機のない横断歩道での歩行者優先の徹底が十分ではない現状を把握しており、この点は良いと思いました。 また、運転者への「横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る」、歩行者への「横断歩道を渡る時、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。」についても素晴らしいです。ぜひ強力に実施し、横断歩道の小走りマナーを根絶する「横断歩道を走らずに歩いて渡る」教育を推進して頂きたいと思っております。	人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱となる本計画に基づいて諸施策を強力に推進してまいります。

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目						意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)		
39	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>道路上の違法な構築物等の撤去をお願いします。 新築工事後道路部分(セツバック部分)に花壇やバリカーを設置する人がいます。</p>	<p>道路占用許可を受けずに道路上に物件等が設置されている場合は不法占用物件となり、安全かつ円滑な道路交通を確保するため物件の排除等占用適正化に向け引き続き強力な指導取締りを実施してまいります。</p>
40	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>速度の違う交通モード(自動車/自転車/歩行者)の分離の重要性はより強調してもよい。 不可避に生じる交通モード間の交差で危険が生じるので、「視認性の確保された道路構造」の必要性を記述すべき。 交差点通過速度抑制のため、ラウンドアバウトの有効性についても言及が欲しい。 大規模交差点では信号機をニアサイドのみとし対面を撤去することが有効。</p>	<p>交通モードの分離の重要性に関しては、第1部第1章第3節II 1(1)(2)(3)などで記載のとおり、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を引き続き進めてまいります。 ・第1部第1章第3節II 1(3)で記載しておりますが、交差点及びその付近における交通事故等の防止のために、視認性の確保も含め交差点改良等の対策を推進してまいります。</p> <p>中間案第1部第1章第3節II 1(3)キにおいて、環状交差点の効果等について記載することといたします。</p> <p>ラウンドアバウトについて、安全性、交通の円滑化、周辺の土地利用状況や経済性等を踏まえ、適切な箇所を実施してまいります。</p> <p>信号機を設置する場合には、車両等がその前方から見やすいように、かつ、道路又は交通の状況に応じ必要と認める数のものを設置しているところであり、引き続き、適切な交通管理に努めてまいります。</p>
41	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>基本計画のP31にある「(9)自転車利用環境の総合的整備」に自転車専用通行帯について記されています。最近、街でも増えていて、安心安全な自転車利用のために非常に良いものです。しかし本来ここには5分以上の駐停車は禁止ですが、実際には多くのドライバーが食事・仮眠・買い物などの理由で違法な駐停車をして自転車通行を妨げていて、警察による取り締まりもほぼ皆無のようです。これではせっかく安心安全な自転車利用に有効なこの施策も効果激減です。警察による取り締まりにもっと力を入れていただきたいのと、根本的な解決策としては、車道・歩道と完全に分離された「自転車道」を増やすことと考えます。しかし都心にある数少ない自転車道においても、例えば新虎通りでは幅員1.7mほどが両面通行となっているので、危険この上ない構造です。このようなことが起こらないよう、設計の構造プロセスなども改善する必要があると考えます。</p>	<p>自転車専用通行帯における違法駐停車車両については、中間案第1部第1章第3節II 1(9)アにおいて、「自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違反車両について、取締りを積極的に実施する」と記載しており、引き続き推進してまいります。</p> <p>また、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」により、自転車道は一方通行を基本とすることなど安全で快適な自転車通行空間の設計に関する基本的な考え方を各道路管理者や都道府県警察に示しているところであり、さらなる周知に努めてまいります。</p>
42	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>「ゾーン30」は良い方針だが、規制速度は、特に見通しの悪い箇所では20kmや15kmとするのが適切。</p>	<p>一般道路における速度規制については、沿道状況や道路構造、交通流量等を勘案して、実施しているところであり、引き続き都道府県警察に対し、適切な速度規制の実施について指導してまいります。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応	
	部	章	節	番号	項目名			
43	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>道路交通の円滑と安全。この道交法の理念を体現するために重要なはずの環状交差点をあまりにも軽視しすぎている。なぜ安全対策の項目ではなく「(12) 災害に備えた道路交通環境の整備」部分にしか記述がないのか。</p> <p>地方部の幹線道路でも信号機依存で旅行速度が遅い一方で危険な無信号交差点も多い、バイパスでは信号交差点が多く旧道より旅行速度が早くならず交通転換が十分に起こっていない、などの問題を問題と捉え、旅行速度の向上と安全性改善の手段として国道級の幹線道路でも、市街地では構造分離自転車道タイプを含め、環状交差点が当然となるほど積極的に導入すべきである。</p> <p>10次でも同じ記載があるが、災害時に関係なく積極的に導入する扱いは読み取れない。第11次計画における重点施策及び新規施策に、環状交差点の積極的な導入と、そのための研究を加速することを独立的に明記し、以降の関連する細目にも逐一記載すべきだ。</p>	<p>中間案第1部第1章第3節II1(3)キにおいて、環状交差点の効果等について記載することといたします。</p> <p>環状交差点について、安全性、交通の円滑化、周辺の土地利用状況や経済性等を踏まえ、適切な箇所で開催してまいります。</p>
44	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>個別地域の細かい事柄について意見する場ではないのかもしれませんが、常に歩行者・自転車用地下道及び横断陸橋の存在に疑問を持っておりますので意見させていただきます。</p> <p>車中心の安全対策、渋滞緩和のために歩行者に労力をかける最良のものが地下道や陸橋です。コストの問題ではなく、意識の問題も議論されるならば、一刻も早く歩行者・自転車がグラウンドレベル道路の中心を使用し、車がアンダーグラウンドに潜るか側道走る施策を進めて欲しいと思います。</p> <p>景観工学の観点からも、それが今後向かうべき方向で、かつ事故のない魅力ある都市の形に繋がるものとする次第です。</p>	<p>歩行者や自転車にとって安全で快適な通行空間の確保を構築するためにも、第1部第1章第3節II1(1)(2)(3)などで記載の通り、高速道路から生活道路に至る道路ネットワークにおいて適切に機能が分担されるよう体系的整備や交通安全の向上を図り、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を引き続き進めてまいります。</p> <p>交通量の多い幹線道路では、人対車の交通事故の抑止のために地下道や横断歩道橋等を設置している場合がありますが、交通量や経済性の観点等を踏まえ、立体交差等の対策を推進するとともに、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を推進してまいります。</p>
45	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>通行者の動線が交錯することが事故の原因であることは、これまでの諸事故の経緯から明白であり、歩者分離信号・右直分離信号を導入することが事故防止に資することは確実である。信号機の設置に際しては歩者分離・右直分離式を原則とすべきである。</p>	<p>歩車分離式や右直分離式信号は、歩行者等と車両、あるいは車両同士の通行する時間を分離して交通事故を防止するものであり、交通の安全の確保に資するものである一方、信号待ち時間の増加により信号無視や交通渋滞の発生のおそれがあるほか、右折レーンの整備が必要であるなど、個別の交通実態等を踏まえて導入する必要があることから、今後も引き続き適切な箇所への整備を推進してまいります。</p>
46	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>「効果的な交通規制」として「規制速度の引き上げ」があげられているが、自動車の速度運動量の過剰によって重大事故の規模・被害が拡大している現状を省みれば、「規制速度の引き上げ」を交通安全基本計画に記載することは不適切である。</p>	<p>交通事故の抑止、被害軽減を図るには、適切な最高速度規制を実施するとともに、速度違反取締り、道路交通環境の改善等を適切に組み合わせることで速度管理を行うことが重要であり、今後も引き続き、これらの総合的な対策に取り組んでまいります。</p>
47	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>生活道路、児童生徒の通学路は、狭く自動車の通行があると道路の端に立ち止まり通過を待って歩行するという危険と不便な状態の道路は全国にあると推測されるので一日も早く改善されることを願うものである。</p> <p>この様な生活道路は極端な事例だが、生活道路環境を改善するには道路を拡張することが先決である。道路拡張のためにあらゆる手段を尽くして実現すべきである。しかし、どうしても困難とすれば、利便性は低下するが安全を優先しなければならないので自動車の通行を禁止するできないときは、一方通行とすることに地域住民の理解を求めることである。通学路及び高齢者、障害者の交通安全に資する歩行空間等の整備についても、生活道路に関して上述したことがそのまま当てはまるものである。</p>	<p>生活道路については、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」の整備を推進しており、車両の通行を禁止する交通規制等の実施や物理的デバイス設置を併せて検討・実施するなど、複合的な対策を行うことにより、通過交通や走行速度の抑制を行っているところであり、引き続き、これらの対策を充実させるよう都道府県警察を指導してまいります。</p> <p>地域の実情に応じながら、周辺の土地利用の状況や交通量等を鑑みて、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良や生活道路進入部におけるハンパや狭さくの設定等による生活道路への通過車両の抑制対策を実施することなどにより、生活道路における安全で円滑な通行空間の確保を図ってまいります。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名 (番号)		
48	1	1	3	II	道路交通環境の整備 1	人身事故の半数以上は交差点(付近を含む)で発生しており、日本損害保険協会のホームページで毎年各都道府県の人身事故件数ワースト交差点を公表し、周知啓発をしているところである。こうした状況を踏まえ、民間企業や事業者団体の情報等も踏まえ、当該交差点形状の見直し、交差点のコンパクト化や立体交差化等、交通事故低減対策をより一層推進していただきたい。	第1部第1章第3節II1(3)イに記載しておりますが、特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間やビッグデータの活用により潜在的な危険区間等について、都道府県公安委員会と道路管理者が連携しながら、事故危険箇所として指定し、交差点のコンパクト化や立体交差化等を含め、集中的な事故抑止対策を引き続き、実施してまいります。
49	1	1	3	II	道路交通環境の整備 1	無電柱化は、平時の安全で快適な通行空間の確保に資するだけでなく、災害時の緊急車両の通行空間確保につながり、災害被害の低減や復旧復興の迅速化にも大きく寄与する。これらの観点も踏まえ、積極的に推進していただきたい。	無電柱化事業は防災、安全・円滑な交通確保、景観形成・観光振興の3つを主な目的としており、御意見いただいている「災害時の緊急車両の通行空間確保」も重要な目的として事業を推進しているところです。 引き続き、積極的に無電柱化を推進してまいります。
50	1	1	3	II	道路交通環境の整備 1	自然災害が多発する昨今の状況を踏まえ、特に河川沿いの道路については、氾濫・越水により道路斜面等の崩壊や決壊を招くことのないよう、防災対策や強靱な道路環境の整備が必要である。	防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策において、河川隣接区間の道路流失等の災害リスクに対し、道路の洗掘・流失対策等を推進してまいります。
51	1	1	3	II	道路交通環境の整備 1	(P26)カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進(ア) (P28)ク 交通安全施設等の高度化(イ) ・意見内容 当該部分(P26、下から4行目かつP28、11行目)に「高輝度かつ全天候型の高視認性区画線」との追記を提案します。 ・理由 第11次交通安全基本計画において記載のある、レベル3以上の自動運転推進をサポートするインフラ整備の重要性を踏まえると、特に24時間、晴天雨天においても見ることが求められる白線標示が必要であり、高輝度かつ全天候型の白線普及が必要になると考えます。特に夜間雨天時のレベル3の自動運転のアシストに効果的であるという実験結果もありますし、ドライバーへの視認性の向上自体が事故防止に効果を発揮するとの実験結果もございます。	(P26)カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進(ア) (P28)ク 交通安全施設等の高度化(イ) 交通安全を図るため、地域の実情に応じつつ、高輝度の性能や全天候型の性能を有するなどの高視認性の区画線の整備を実施してまいります。
52	1	1	3	II	道路交通環境の整備 1	(4)交通安全施設等の整備事業の推進 ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現にはITSに関する様々な施策が書かれており安全で快適な道路交通環境の実現が期待できる。民間も同様にITSによる高度な道路交通環境を実現すべくITS関連府省庁と連携しながら新たなITSサービスの拡充を検討している。具体的には信号交差点、信号無し交差点や自専道合流等における交通事故低減や緊急車両の安全な交差点通過等を目的とした信号情報等の交通環境情報の配信、また道路上の落下物や事故・工事情報等を予め取得することで円滑な交通流を可能とする情報提供が極めて有効であるとの見解を持ち活動している。これらITSの要となる交通環境情報を配信するインフラを世界に先駆けて整備することは今後の自動運転システムの早期実用化にも大きく寄与する重要な社会基盤となることが考えられる為、第11次交通安全基本計画に盛り込んで頂きたい。	警察では、事故防止や渋滞緩和を図るため、TSPS(信号情報活用運転支援システム)等のUTMSの整備を推進しているほか、信号情報提供等に関する研究開発を進めており、本文中でも「新交通管理システム(UTMS)を推進」、「情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境等の構築」といった記載をしております。 自動車専用道路等の合流部における事故低減や、道路上の落下物や事故・工事情報等を予め取得し円滑な交通流を確保するための情報提供は、重要なものと認識しており、現在、実証実験を進めているところです。 中間案第1部第1章第3節II1 道路交通環境の整備(14)道路交通情報の充実の項目において、ICT等を活用して道路交通情報の充実を図る必要性について明記しており、引き続き、安全で快適な道路交通環境の実現に向け、取り組んでまいります。
53	1	1	3	II	道路交通環境の整備 1	「第1章道路の安全」第3節 道路の安全についての対策「II 講じようとする施策」 「1 道路交通環境の整備」 「(3) 幹線道路における交通安全対策の推進」 「ク 交通安全施設等の高度化」p28 (意見)「案内標識の英語表記改善」、「交差点名標識への観光地名称の表示」を施策として盛り込んでください。 (説明) 外国人も安全な運転がしやすいように、「案内標識の英語表記改善」、「交差点名標識への観光地名称の表示」も必要と国土交通省は提言し、すでに国会周辺など改善が進められつつあります。	案内標識の英語表記改善等により、国際化の進展への対応に努めるという記載は中間案第1部第1章第3節II1(14)道路交通情報の充実に記載しております。

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目						意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)		
54	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>「第1章道路交通安全の安全」第3節 道路交通安全についての対策」II講じようとする施策」1 道路交通環境の整備」(4) 交通安全施設等の整備事業の推進」カ 道路交通環境整備への住民参加の促進」p29 (意見)</p> <p>次の【 】内を追加すべきです。</p> <p>「地域住民や道路利用者の... 【「道の相談室」,】「標識BOX」,「信号機BOX」等を活用して,道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。</p> <p>(説明)</p> <p>「道の相談室」は国土交通省が全国対象に、直接の所管に関わらず広く利用者の意見要望等をくみ上げ、スムーズな改善に生かすためのよい制度であり、ぜひ掲載すべきです。</p>	<p>記載内容は代表事例を記載しているものであり、「道の相談室」もこの中に含まれております。</p> <p>「道の相談室」でいただいた御意見については、今後とも活用してまいります。</p>
55	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>生活道路の交通事故ゼロを目指し、小学校、保育園、幼稚園等の周辺へのゾーン30、生活道路対策エリアの全国展開など、国と自治体が連携し歩車共存空間を整備していただきたい。</p>	<p>生活道路については、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」の整備を推進しており、車両の通行を禁止する交通規制等の実施や物理的デバイス設置を併せて検討・実施するなど、複合的な対策を行うことにより、通過交通や走行速度の抑制を図っているところであり、引き続き、これらの対策を充実させるよう都道府県警察を指導してまいります。</p> <p>中間案第1部第1章第3節II1(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記載していますが、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図るために、国や自治体等が連携し、通過交通の排除や車両速度の抑止等のゾーン対策や歩道の整備等の対策を推進してまいります。</p>
56	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>暫定二車線区間の四車線化や逆走対策をはじめ「高速道路における安全・安心計画」に基づき事業の実施。高機能舗装、ラウンドアバウト等、道路の整備改良をお願いしたい。</p>	<p>中間案第1部第1章第3節II1(3)キにおいて、環状交差点の効果等について記載することとしております。</p> <p>「高速道路における安全・安心基本計画」に基づき、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組を引き続き推進してまいります。</p>
57	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>道路標識等については、文字の大型化、照度アップ、多言語対応、信号LED化、着雪対策、高輝度化等を推進し更なる視認性向上をお願いしたい。</p>	<p>交通の安全と円滑を図るため、必要な交通安全施設等の整備を引き続き、適切に推進してまいります。</p> <p>中間案第1部第1章第3節II1(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記載していますが、道路標識の高輝度化などを行い、見やすく分かりやすい道路標識の整備を推進してまいります。</p>
58	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>無電柱化、空間再配分、道路上空の活用、駐車スペース確保等、道路空間の有効活用をお願いしたい。</p>	<p>交通安全に資する道路交通環境の整備については、今後も推進してまいります。</p>
59	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>我が国では、小学生の被害もやまず、道警が歩行者保護の徹底を呼びかけている。歩車分離信号も同様で、安全の効果が以前から確認されているにもかかわらず、設置率は4.5%にとどまっている。自転車レーンを含め、西欧の進んだ理念と施策を本格的に取り入れ、計画の根幹に反映してほしい。</p>	<p>歩車分離式信号機については、中間案第1部第1章第3節II1(1)ア等において、自転車通行空間の整備については中間案第1部第1章第3節II1(9)ア等においてそれぞれ記載を行っているところであり、引き続き、適切な箇所への歩車分離式信号機の整備や必要な交通規制の実施を行ってまいります。</p>
60	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	<p>26ページに重大事故の再発防止の項があるが、これも麻痺を助長すると思う。原因究明と再発防止は全ての死傷事件に対して重視すべき。</p>	<p>重大事故に限らず、交通事故の発生状況を分析しつつ、引き続き効果的な交通安全対策を実施してまいります。</p> <p>第1部第1章第3節II1(3)イにあるとおり、社会的影響の大きい重大事故のみならず、特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビックデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として集中的な事故抑止対策を推進してまいります。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目						意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)		
61	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	幹線道路以外のすべての生活道路は、通行の優先権を完全に歩行者に与え、信号のある全ての交差点を歩者分離信号に変え、クルマの速度は少なくとも30キロ以下に一律規制(「ゾーン30」など)し、さらに必要に応じて道路のつくり工夫を加えて、クルマの低速走行を実現しなくてはならない。	歩車分離式信号は、歩行者等と車両が通行する時間を分離して交通事故を防止するものであり、交通の安全の確保に資するものである一方、信号待ち時間の増加により信号無視を誘発するおそれや、交通渋滞の発生・悪化により、交通の円滑に影響が及ぶなどのおそれもあることから、個別の交通実態等を踏まえ、今後も引き続き適切な箇所への整備を推進してまいります。 生活道路については、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」の整備を推進しており、車両の通行を禁止する交通規制等の実施や物理的デバイス設置を併せて検討・実施するなど、複合的な対策を行うことにより、通過交通や走行速度の抑制を図っているところであり、引き続き、これらの対策を充実させるよう都道府県警察を指導してまいります。
62	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	歩車分離信号について、右折車両が人を見落とすと確実に青信号の巻き込み事故が発生します。理由は、人がヒューマンエラーを起こすとの前提で信号運用がされていないからです。人命尊重の旗印とも言える歩車分離信号の力強い推進と、ゾーン30の大幅な拡大を願います。	歩車分離式信号は、歩行者等と車両が通行する時間を分離して交通事故を防止するものであり、交通の安全の確保に資するものである一方、信号待ち時間の増加により信号無視を誘発するおそれや、交通渋滞の発生・悪化により、交通の円滑に影響が及ぶなどのおそれもあることから、個別の交通実態等を踏まえ、今後も引き続き適切な箇所への整備を推進してまいります。 ゾーン30では、最高速度30km毎時の速度規制の実施のみならず、車両の通行を禁止する交通規制等の実施や物理的デバイス設置を併せて検討・実施するなど、複合的な対策を行うことにより、通過交通や走行速度の抑制を図っているところであり、引き続き、これらの対策を充実させるよう都道府県警察を指導してまいります。
63	1	1	3	II	道路交通環境の整備	1	わかりにくい道路標識は全国各地で散見されます。特に日本の道路標識を見ると、赤色と白色で示される「入るな」「止まれ」がメインです。しかし運転手からすれば、走行中に「止まれ」が目に入っても、後ろから追突される恐れもあり、急停車はできません。そんなパニックを誘発するだけの道路標識も少なくありません。例えば欧米では青地に白矢印で進行方向だけ誘導する道路標識が主流で、運転手がパニックにならないように計算された道路設計がなされています。こうした外国の例も参考にして、わかりにくさを少しでも減らすよう、道路標識を一瞬で判断できるものに変えるよう国土交通省とも連携して進めてください。	我が国の道路標識に用いる記号や形状、色彩等については、道路標識の国際的な基準を示した国際連合道路標識を考慮するとともに、色彩を種類ごとに明確に区別すること、視認性を確保すること等を配慮して定めてきたところであり、今後とも、分かりやすい道路標識の設置に努めてまいります。
64	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	昨今コロナ禍でuber等、出前の需要が急増し交通マナーが極端に悪い配達員が目立ち社会問題化していると思います。 配達員について免許もないため、自動車の教習を受けずにそのまま自転車運転をするため、歩行者としては脅威です。 よって配達員をすべて(代行運転業のように)登録制にして、登録要件に普通自動車免許以上(又は二輪については中型自動二輪以上)にすれば、最低限自動車学校などでプロから自動車や歩行者の挙動等を教えられ自転車絡む事故がかなり減るのではないかと思います。 もう一つは、自転車の警察による取り締まりのノルマ化をお願いします。横断歩道で渡る際、警察官の目の前で横断歩道で一旦停止せずに引かれそうになったことがありました。それだけでなくも自転車の運転は歩行時・自動車運転時で何度も危ない目に遭いました…	道路交通法令上、自転車の運転には運転免許の取得が必要とされていないため、配達員の登録制の導入については、慎重な検討が必要であると考えています。 自転車配達員への対策については中間案第1部第1章第3節II2(3)に「関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進する」と追記しており、引き続き、業務運転中の自転車の安全利用を促進してまいります。 なお、自転車による交通違反に対しては、中間案第1部第1章第3節II5(1)アにおいて、「積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進する」と記載しており、横断歩行者等妨害等違反等の悪質・危険な交通違反に対して、引き続き厳正に対処してまいります。
65	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	道路交通法をはじめとする交通ルール、自転車利用法については小中高の課程において必修とするべき。	文部科学省作成『「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育』において、小学校、中学校、高等学校それぞれ「安全に関する指導の内容例」として、交通法規や自転車の安全な利用について示しております。

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目						意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)		
66	1	1	3	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	2	<p>自転車購入時に安全利用講習を受けることを前提とするべき。自転車利用者にはカード(自転車安全利用講習の受講記録証)を発行し、定期的に安全利用講習を受けることを義務付ける。</p>	<p>中間案第1部第1章第3節Ⅱ2(3)ウに記載のとおり、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ともに、地方公共団体等で実施している自転車の安全利用に関する講習会の実施状況等を、情報提供していきます。</p> <p>自転車利用者に対しては、自転車関係事業者等を含む関係機関・団体と連携の上、自転車月間や全国交通安全運動等様々な機会を通じて、自転車通行ルールの周知を図っているところ。一方、自転車は幅広い年齢層に利用されているものであることを踏まえると、全ての自転車利用者に対する講習の義務付けについては、慎重な検討を要するものと考えています。引き続き、交通安全教育や指導啓発等の諸対策を推進するなどして自転車の安全利用の促進を図ってまいります。</p>
67	1	1	3	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	2	<p>今後、成年年齢が引き下げられ、高校在学中あるいは卒業後すぐに保険契約者となる機会が到来すること等を踏まえると、高校の授業における体系的な学びが必要である。このため、次の『』部分のように記載を追加し明確化する必要があると考える。 「…生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、『強制保険である自動車損害賠償責任保険や任意の自動車保険の必要性を含め、』免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。」</p>	<p>文部科学省作成『「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育』において、高等学校の「安全に関する指導の内容例」として、「事故発生時の通報と対応、道義的責任・民事上の責任・刑事上の責任・行政上の責任」と示しております。また、中間案の「高校生に対する交通安全教育の推進」において記載している「運転者の責任」の中に、自動車損害賠償責任保険についても含まれると考えます。</p>
68	1	1	3	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	2	<p>反射材による交通事故削減の効果は認められている一方で、歩行者に関しては着用等が義務付けられておらず、限定的な普及に留まっている。このため、特に幼児・高齢歩行者の身の回り品に対しては、安全基準において反射材用品の組み込みを「推奨」から「必須」に引き上げる等の対応が求められる。</p>	<p>反射材用品等が事故防止対策に一定の効果が期待できることから、その普及促進については、中間案第1部第1章第3節Ⅱ2(3)カ記載のとおり、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めることが重要であり、引き続き、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努めてまいります。</p>
69	1	1	3	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	2	<p>交通安全対策の推進にあたっては、民間団体等の主体的活動の推進のみならず、行政においても引き続き事業者や業界団体との更なる連携が強化されることを期待する。あわせて、行政や民間団体等の連絡協議がより活性化し、地域事情等に応じた要望や提言等を受け入れつつ、幅広い視点で効果的な対策が検討されることを期待する。</p>	<p>中間案第1部第1章第3節Ⅱ2(5)における「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」との記載を踏まえ、行政においても民間団体等と連携し、地域の実情の即した交通安全対策を推進していきます。</p>
70	1	1	3	Ⅱ	交通安全思想の普及徹底	2	<p>以下内容に関する意見 (P51)ケ その他の普及啓発活動の推進 (イ)</p> <p>・意見内容 P51、4～10行目に、「夜間の追突事故防止を図るため、自動車側の被視認性を高める再帰反射材の取り付けを推進する」旨の追記を提案いたします。</p> <p>・理由 既に第11次交通安全基本計画(中間案)において反射材の効果は認められているところではあり、“車対人”や“車対自転車”においては人、自転車に反射材の普及が推進されていますが、高齢ドライバー増加に対応すべく、より早い車両認知のために車側の反射材普及も同時に重要であると考えます。その為に、現在道路運送車両法保安基準38条の3は任意装着から義務装着への変更を検討すべきではないかと考えます。自動運転等先進技術の普及への対応においても、再帰反射材は目視だけでなく、ADASやライダー等先進技術からの認識もサポートする効果が証明されています。</p>	<p>事故の加害性の高い大型車等については、安全に必要な反射材の装着をすでに義務付けております。再帰反射材については、他の反射材よりも強力に反射し、幻惑等の恐れがあるため、義務付けについては慎重に検討する必要があります。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目						意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)		
71	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	第2部第2節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」(1)～(4)幼児、小学生、中学生、高校生に対する交通安全教育の推進」の各項目に、小学校、中学校、高等学校の記載はありますが、それ以外の学校の記載がありません。これらの学校は、どのように考えれば良いかを記載する必要があるかと思えます。よろしくお願ひいたします。	中間案第1部第1章第3節II2記載のとおり、交通安全教育指針(平成10年国家公安委員会告示第15号)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こととしており、例えば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こととしており、また、中間案第1部第1章第3節II2(1)キの記載のとおり、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進してまいります。
72	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	近年、高齢者による死亡事故は減少傾向にあるものの、状態別交通事故死者数では、歩行者が最も多く、自動車や自転車乗車中も多い状況が続いています。 今後は地域の交通事情に応じた高齢者の交通安全教育を関係省庁・自治体の連携で推進・拡大を要望します。	中間案第1部第1章第1節3、地域の実情を踏まえた施策の推進の記載や、中間案第1部第1章第3節II2(1)カ、高齢者に対する交通安全教育の推進の記載を踏まえ、地域の実情を踏まえた高齢者の交通安全対策を実施していきます。 中間案第1部第1章第3節II2(1)カに記載のとおり、関係機関・団体と連携し、高齢者の事故実態に応じた交通安全教育を推進して、地域が一体となった高齢者の安全確保の取組を継続してまいります。
73	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	高校生の自転車交通安全教室について、大都市を中心に運転免許の取得年齢は上昇傾向にあり、公共交通や自転車利用で交通教育に触れる機会のない若者が増加しています。交通安全教育は学校安全教育に位置づけられているものの、十分とは言えません。自工会は教育委員会、教員、自動車教習所が連携したモデル事業を2015年から実施・研修し、このほど好事例集をまとめました。今後、これを活用し、全国の高等学校で交通安全教育の拡大を要望します。	高校生に対する交通安全教育については、中間案第1部第1章第3節II2(1)エに記載のとおり、引き続き、関係機関・団体と連携を図りながら、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なる理解を深めるよう推進してまいります。 学校における交通安全教育については、引き続き教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施されるよう努めてまいります。全国の好事例を紹介することも効果的と考えます。
74	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	二輪車に乗る全ての高校生に対し、安全運転教育を全国的に普及させ、隠れ乗り事故をなくすために、文科省、教育委員会、教育現場の理解促進及び二輪車業界と官民連携の取組の推進を提案します。2019年4月に埼玉県では、二輪車禁止措置を解除し、二輪車に乗る生徒を対象にした安全運転講習を県内の各地域で実施しています。	高校生に対しては、二輪車の運転者として必要な技能・知識を習得させるとともに、交通社会の一員としての責任を持った行動ができるよう、高校、関係団体等と連携した二輪車の運転免許取得者を対象とした実技講習会等の実施に努めているところ、引き続き、同様の交通安全教育を実施してまいります。 高等学校における二輪車に関する交通安全教育については、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ることとしております。
75	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	47ページの横断歩行者の安全確保の項について、「運転者に対して横断する意思を明確に伝え」とあるのは、歩行者保護の点からも強調すべきことではない。	横断歩行者の安全確保に関して、歩行者が自らの安全を守るための交通行動として、運転者に対して横断する意思を明確に伝えることも、交通事故を防ぐために必要なことであると考えております。 警察では、横断歩行者の安全確保を図るため、関係機関・団体と連携し、運転者・歩行者双方に対する交通安全教育や広報啓発、横断歩行者等妨害等違反に対する的確な指導取締り、交通安全施設の整備等を総合的に推進しているところですが、そのような中、歩行者側に違反のない事故についても未然に防止するため、歩行者側に対しても、基本的な交通ルールの遵守に加え、自らの安全を守るための交通行動を促すものであり、引き続き、こうした諸対策を推進し、交通事故死者数の更なる減少を図ってまいります。

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名		
76	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	<p>就学前の子供には交通事故を避けるために必要な認知能力はないため、子供を交通安全教育による交通状況に合わせさせるのではなく、子供が交通事故に遭わずに済む交通環境をつくるしかない。子供を守るためには、子供への安全教育では不十分である旨の記載をお願いしたい。</p> <p>就学前の子供に対する交通安全教育について中間案第1部第1章第3節II2(1)ア「幼児に対する交通安全教育の推進」に、事故防止対策については中間案第1部第1章第3節II1(1)イ「通学路等における交通安全の確保」に記載しており、これらの施策を推進してまいります。</p> <p>未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の結果等を踏まえ、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等における交通安全施設等の整備等を推進してまいります。</p> <p>御指摘のとおり、子供が被害者となる交通事故を防ぐためには交通安全教育に加え、道路交通環境の整備が必要であると考えます。御意見は、今後の施策の実施に当たり、参考とさせていただきます。</p> <p>保育所園児の事故防止対策について、保育所周りで園児の安全を守るための「キッズ・ゾーン」を創設し、必要な対応を自治体に要請することなどを行っています。</p>
77	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	<p>交通安全教育指針(平成10年国家公安委員会告示第15号)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こととしていることから、現在の項目立てにしております。御理解頂きますようお願いいたします。</p> <p>保護者への安全教育については、小学生への安全教育、シートベルト着用の項で触れられているが、1つの項目として作成していただきたい。シートベルト着用以外にも、子供を抱いての2人乗り、3人乗り自転車死亡という重大な結果につながった事故も記憶に新しく、車中への子供取り残しによる子供の熱中症による死亡も毎年発生している。ベビーカー使用中のながらスマホなど、子育て期に関連した交通安全上の啓発事項は非常に多いので、独立した項で記載すべき。</p>
78	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	<p>47、48ページの横断歩行者の項において、歩行者横断歩道を渡ることという記載があるが、現在、横断歩道の割合が少な過ぎることが道路横断の一因になっていることは間違いないと考える。歩行者優先を掲げるのであれば、横断歩道の増設は必要不可欠である。</p> <p>横断歩道は横断歩行者の安全を確保する観点から、交通量及び横断歩行者が多く、横断歩行者の安全を確保する必要がある場所等に設置することとしています。</p> <p>この点、横断歩道において歩行者がいる場合には、車両の運転者には当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げてはならないとされているところであり、不必要な場所にまで横断歩道を設置すると、交通の安全と円滑を阻害する恐れがあることから、引き続き、適切な箇所での整備を推進してまいります。</p>
79	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	<p>安全運転の取組として、高齢者に対しては様々な対策が取られていますが、事故起こしている層は、負傷者から見れば20代から29歳が最も多く、次いで30歳から39歳、そして40歳から49歳が多くなっています。全体の52.8%を占めています。これらの層に対する対策として、免許取得時にさらに厳しい項目を設けたり、さらに1年後、2年後、3年後ごとに試験を課すなどの厳しい対策を取るべき。一般の犯罪でも80%が男性であり、また、あおり運転の90%も男性です。命に対する考えや交通安全に対する意識の低い男性層に対しては、一層の教育が必要と考えられます。高齢者に課している様々な対策と同様に、これらの対策は必置と考えます。</p> <p>運転者教育の機会は、運転免許を受ける過程及び運転免許を受けた後における各段階において、体系的に設けられており、特に、道路交通法等に違反する行為をし、累積点数が一定の基準に該当した者や行政処分を受けた者に対しては、その危険性の改善を図るための教育として、初心運転者講習、取消処分者講習、停止処分者講習及び違反者講習を実施しており、危険運転者の改善を図っています。</p>
80	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	<p>事故の真相を記録するドライブレコーダーは、運送業者のみならず、一般車両へも推進し、義務化となるよう検討をお願いします。</p> <p>ドライブレコーダーの義務化については、その費用対効果等を踏まえて検討する必要がありますし、その普及促進については、中間案第1部第1章第3節II2「交通安全思想の普及の徹底」(3)ケ(カ)に記載しております。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目						意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)		
81	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	<p>未だに理解の足りない交通犯罪被害者等への心情に配慮した支援や対策の更なる充実のためにも、被害当事者の経験を活かした講話等による被害者理解、学習の場を増やす。</p> <p>交通安全についても被害の悲惨さに対しての理解が乏しく、「安全」に対する意識も低い。被害当事者の生の言葉から「交通安全」の真の意味を理解し、行動につなげてもらう。</p> <p>国連が定めた11月第3日曜日の「世界道路交通被害者の日」の活用も効果的。</p>	<p>中間案第1部第1章第1節5.「交通事故被害者等の参加・協働」を踏まえ、中間案第1部第1章第3節Ⅱ2(3)クに記載のとおり、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等を実施してまいります。</p> <p>交通事故被害者等による講演等を実施しているほか、中間案第1部第1章第3節Ⅱ3(1)のとおり交通事故被害者等の手記等を活用した講習などを行っているところであり、引き続き交通事故被害者等の参加・協議に努めてまいります。</p>
82	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	<p>交通事故被害当事者、遺族、家族たちと地域住民、自治体、行政等をつなぎ、理解や共感、協働の促進をするために大きな成果を上げている被害当事者、遺族、家族等の講演の場や命のメッセージ展開催の施策の一環として、計画の中に積極的に組み入れてください。</p>	<p>中間案第1部第1章第1節5.「交通事故被害者等の参加・協働」を踏まえ、中間案第1部第1章第3節Ⅱ2(3)クに記載のとおり、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等を実施してまいります。</p> <p>関係機関・団体と連携した交通事故被害者等の講演等を実施しているところであり、引き続き、理解や共感、協働の促進に努めてまいります。</p>
83	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	<p>ドライブレコーダーの設置義務化について。一番は事故の真相を明らかにすること。そして、警察の捜査の負担軽減にもつながるということ。業務用に関しては推進がされてきているが、一般車両にも必要性を感じている。今後の高齢化社会の中で、自分の運転を自分で見ること、危険性を十分に理解するのではないか。</p>	<p>ドライブレコーダーの義務化については、その費用対効果等を踏まえて検討する必要がありますし、その普及促進については、中間案第1部第1章第3節Ⅱ「交通安全思想の普及の徹底」(3)ケ(カ)に記載しております。</p>
84	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	<p>道徳教育の中の一環として、しっかりと交通教育の中で犯罪被害者の心の視点というものを取り入れていただきたい。</p>	<p>運転者に対しては、中間案第1部第1章第3節Ⅱ2(1)オ記載のとおり、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標としております。</p> <p>また交通安全運動の実施に当たっては、中間案第1部第1章第3節Ⅱ2(3)ア記載のとおり、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こととしております。</p> <p>学校教育の中で具体的に何を上げるかは、各学校において編成する教育課程によりますが、特別の教科 道徳の学習指導要領では、「生命の尊さを知り、生命あるものを大切にすること」などが示されております。</p>
85	1	1	3	II	交通安全思想の普及徹底	2	<p>Zoom飲み会というもので、実際にこのような会議をしながらも、実はお酒を飲み、その後に飲酒運転をしまして小さな事故を起こしているというのをよく伺います。このような問題に対して、免許の更新の際などにアルコール依存に対しても、リーフレットなどの作成をしていただければと思います。</p>	<p>更新時講習等においても飲酒運転の根絶について繰り返し教育を行っており、飲酒取消講習において、アルコールスクリーニングテストを行うなどして、自らのアルコール依存の程度を自覚させた上、飲酒行動の改善を促す指導をしております。</p> <p>引き続き、飲酒運転根絶に向けた教育及び広報を、効果的かつ適切に行ってまいります。</p>
86	1	1	3	II	安全運転の確保	3	<p>自動車運転者教育にあたっては、歩行者・自転車の保護の徹底と、自動車の物理運動量の抑制的使用を重点とする。</p>	<p>中間案「計画の基本理念」において、道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を一層確保する必要がある旨を明記しているところです。</p> <p>中間案第1部第1章第3節Ⅱ3(1)イに記載された各種講習において、歩行者・自転車の保護の徹底と、道路や交通の状況等を考慮した安全な速度による走行の重要性について教育しています。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目						意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)		
87	1	1	3	Ⅱ	安全運転の確保	3	<p>自動車の安全運転管理は個々の運転手の注意に任せては限界がある。この項に記載されているような安全運転管理は、事業者のみならず非事業者の一般運転者にも導入されるべきである。現在のIT技術の発達により、それも可能になってきていると考える。</p>	<p>本項目における安全運転管理とは、一定以上の車両等を使用する事業所等における運行管理の責任の所在を明確にするため、自動車の使用者に対し、安全管理者等の選任等を行わせる制度を指しているものです。 そのため、事業所等とは関わりのない一般運転者へ本制度を導入することについては慎重な検討が必要であると考えます。</p>
88	1	1	3	Ⅱ	安全運転の確保	3	<p>「(5) 交通労働災害の防止等 ア交通労働 災害の防止」p59 (意見) 次の文で、【 】内を追加すべきです。 「交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、【安全衛生管理の徹底】、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の向上高揚等を促進する。」 (説明) 平成18年施行の改正労働安全衛生法を踏まえ、過重労働や疲労の蓄積等による事故防止のため、「従業員の安全衛生管理の徹底」についても明記すべきです。</p>	<p>御指摘のあった過重労働や疲労の蓄積等による事故防止の趣旨による「安全衛生管理の徹底」については、「事業場における管理体制の確立」及び「健康管理」に含めており、具体的には、「交通労働災害防止のためのガイドライン」の「第3 適正な労働時間等の管理及び走行管理等」及び「第7 健康管理」に含まれています。御理解いただきますようお願いいたします。</p>
89	1	1	3	Ⅱ	安全運転の確保	3	<p>高齢運転者は運転に必要な認知・判断・操作の身体能力の低下による安全不確認や操作不適による事故が多いため、今後は産官学で連携した高齢運転者の運動・認知能力の調査研究体制を築き、運転能力を具体的に把握できる実効性の高い新たな講習プログラムの開発に向けた推進を提案します。</p>	<p>中間案第1部第1章第2節Ⅱ3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り、(略)特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。」こととしており、頂いた意見につきましても参考とさせていただきます。また、高齢運転者対策の充実及び安全運転の確保のための各種施策を推進してまいります。 中間案第1部第1章第3節Ⅱ3(1)オ(ア)に記載のとおり、高齢者に対しては、運転技能に着目したきめ細かな講習を、令和4年6月を目途に新たに実施することを検討中です。</p>
90	1	1	3	Ⅱ	安全運転の確保	3	<p>現在、後期高齢者の運転免許更新期間は3年となっています。しかし後期高齢者の今後3年間というタイムスパンは、次回更新時には健康維持ができなくなっていたり、亡くなっている可能性すら高い期間です。その間に進む可能性の高い認知能力の衰えのスピードを考えると、後期高齢者の運転免許更新期間は警察庁とも連携してもっと短縮しないと、「本当に運転できる人なのか」を見定めるための運転免許制度の主旨からも乖離します。 またアプリなどで使うことができ、どこでも簡単にできる運転能力シミュレーションテストも警察庁とも連携して運転免許更新制度に取り入れてほしいと考えています。そのテストでは五感すべての総合的能力を見る設問内容にして、運転免許更新希望者の属性とテスト得点数を蓄積していけば偏差値も出せます。そうすれば運転能力の衰えた高齢者にも自らの偏差値を理解させることが可能となります。それにより、周囲や家族も運転免許の返上や更新見送りを説得しやすくなり、本人も運転はもうやめるべきだと納得しやすくなるはず。</p>	<p>中間案第1部第1章第3節Ⅱ3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り、(略)特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。」こととしており、頂いた意見につきましても参考とさせていただきます。また、高齢運転者対策の充実及び安全運転の確保のための各種施策を推進してまいります。</p>

整理番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応	
	部	章	節	番号	項目名			
91	1	1	3	II	車両の安全性の確保	4	<p>1. 自動車の大きさを抑制する 交通安全対策のうえで道路幅員が不足するという問題は、主に自動車の大型化に起因するものである。自動車の車体幅の制限や、より小型車への転換へ誘導する政策は必要である。</p> <p>2. ながら運転の温床となるような機器を車内に設置しない 運転中にテレビ放送を視聴するような余計な機能をもった機器を車内に設置することを禁止する。</p>	<p>1. 道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、車両の幅等について、道路法に基づく車両制限令において制限を設けております。</p> <p>車両の幅については最高限度が2.5mと定められており、これを超える車両を通行させようとする場合は、道路管理者から通行許可を受ける必要があり、道路管理者は、道路と車両の物理的関係を審査し、道路の構造の保全、及び交通の危険の防止上、必要な条件を付して通行許可しております。</p> <p>なお、車両の寸法基準については、最高限度2.5mを超えない範囲で、安全に配慮し定めております。</p> <p>2. 脇見運転の防止に資するドライバーモニタリングシステムのガイドラインを令和2年12月に公表しております。中間案第1部第1章第3節II4「車両の安全性の確保」(1)イに、ドライバーモニタリングシステム含む先進技術の開発・普及の促進を一層進める旨、記載しております。</p>
92	1	1	3	II	車両の安全性の確保	4	<p>協調型ITS等の現場は、グローバルで、欧州で今後、年間数十万台規模で車載機を普及する見込み、USでは約9,000基の路側機が既に設置され、いよいよ本格化する見通しです。国際競争力の観点からも、また、自動運転社会の実現のためにも普及促進が必要、全国規模の整備を要望します。</p>	<p>警察では、TSPS(信号情報活用運転支援システム)等のUTMSの整備を推進しているほか、信号情報提供等に関する研究開発を進めており、自動運転の実用化に向けた研究開発を実施しております。</p> <p>ご指摘の点については、これら研究開発の結果等を踏まえて検討してまいります。</p>
93	1	1	3	II	車両の安全性の確保	4	<p>SIP自動運転実証実験における信号情報配信システムの検討は、引き続き、産官学連携による研究開発を継続できる環境が必要です。実証実験で構築された路側システムと設備のレガシー化もお願いいたします。</p>	<p>御要望の点については、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
94	1	1	3	II	車両の安全性の確保	4	<p>緊急車両が安全に交差点通過可能なインフラの普及です。喫緊の課題である救急車の出動回数の増加に伴う緊急搬送時間の短縮や、緊急搬送時の事故防止を両立させる対策が必要であります。既に試用化されている「ITS Connect」と「FAST」の組合せによって、効果的な交差点の抽出と実用化仕様、インフラ設置の検討を要望いたします。</p>	<p>警察では、FAST(現場急行支援システム)の整備を推進しているところ、運用エリアの更なる拡大等を図るため、現在、SIPの枠組において、「GNSS(位置情報)等を活用した信号制御に関する研究開発」(緊急車両等を優先的に通行させるために青時間を延長したり赤時間を短縮させたりする研究開発)を実施しているほか、緊急車両の位置を周辺車両に伝達する実証実験も計画されております。</p>
95	1	1	3	II	車両の安全性の確保	4	<p>令和元年5月、道路運送車両法の改正と相まって、SAEレベル3の自動運転車が安全に道路を走行することができるよう法規が整備されました。警察庁では、上記に引き続き、SAEレベル4を想定した道路交通法改正に向けた検討が開始され、自工会も参画しています。官民が連携して取り組んでいる様々なサービスや自動運転技術の開発動向等を踏まえ、自動運転を実用化するための制度のタイムリーな検討を要望します。</p>	<p>従来の「運転者」の存在を前提としないSAEレベル4の自動運転に関しては、有識者を交えた調査検討委員会を開催しており、本年度は、SAEレベル4の自動運転に関するルールの在り方や自動運転システムがカバーできない事態が発生した場合の担保方策の在り方等について検討しているところであります。</p> <p>引き続き、技術開発の動向等を踏まえつつ、検討を進めてまいります。</p>
96	1	1	3	II	車両の安全性の確保	4	<p>先端技術導入へのユーザー理解が足りないと考え、レベル3(条件下での自動走行)が開始されようとするも、その使用説明や作動条件などが利用者に十分に理解されていないための危険性がある(過信や異常時の対応など)。</p> <p>「自動運転」と「運転支援」の違いを明確にすべき(用語違いにも言及)。</p> <p>さらにレベル3でのハンズオフ機能搭載の主旨が理解できない。</p> <p>自動運転は公共交通活用にとどめ、個人オーナーカーでは、支援にとどめた運転者に現状のままの責任を問えるような車社会が必要ではないか。</p>	<p>中間案第1部第1章第3節II4「車両の安全性の確保」(1)イ及び(2)に、自動運転技術について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえるような取組を推進する旨、記載しております。</p>
97	1	1	3	II	車両の安全性の確保	4	<p>自動運転車の報道に接すると、未来テクノロジーへの期待と経済効果ばかりが目立っている印象がある。自動運転車推進の本来の目的は、まずは事故抑止のためであり、奪われずに済む命を守るための、安全な交通社会の実現するためであったはず。国土交通省とも連携して、そうした原点を思い出させ、自動運転車はまず交通安全のためのものであるとの周知を再度促進してほしい。</p> <p>また、自動運転にもいくつかのレベルがあるが、「運転中は手放してよく、食事できる」というレベル3を導入する必要性は現時点では全くない。</p>	<p>自動運転技術を含む先進安全技術の普及促進については、第1部第1章第3節II4「車両の安全性の確保」において、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、安全な自動車の開発を促進する方策や安全な自動車の選択を促進する方策等を適切に講じる旨を記載しているほか、関係府省庁が連携し、機能の過信による事故を防止するため、理解促進に向けた取組を行っております。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名 (番号)		
98	1	1	3	II	車両の安全性の確保 4	<p>1. 現在、安全サポート機能として喧伝されている技術は、ぶつかりそうな電柱は感知するけれども、動いている人は感知できないなどの限界があります。またハンドルやブレーキのわずかな操作で、すぐ警告音や制御が止まってしまうなど、時にはむしろ危険度が増す設定であることも問題だと思います。</p> <p>2. これらの機能上の限界は、自動車メーカー側でも認識しており、自動車のCMでもかつての「自動ブレーキ」ではなく、「ブレーキアシスト」という表現を使っています。しかし自動車販売店で、こうした説明が正確になされているか疑問は残ります。販売現場で正しい説明が徹底されるよう、国から自動車メーカーへの指導の継続が必要だと考えます。</p>	<p>1. 運転支援システムの過信・誤解を防止するビデオの公表などを既に実施しておりますが、中間案第1部第1章第3節II4「車両の安全性の確保」(1)イに、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組の推進について記載しており、引き続き取り組んでまいります。</p> <p>2. 御要望の点については、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
99	1	1	3	II	車両の安全性の確保 4	トヨタのプリウスに代表される高性能車で装備されている静音機能ですが、後ろから近づいてくる音が聞こえないため、歩行者にとってはむしろ危険性を高めているという声をよく聞きます。交通安全上逆効果である可能性の高い静音機能は、今後果たして推進すべきものなのかどうか、あらためて見直しを行ってほしい。	ハイブリッド車等の静かな自動車については、その接近を歩行者に通報するために一定程度の音を出す車両接近通報装置の装着を義務付けております。
100	1	1	3	II	道路交通秩序の維持 5	歩行者への危険運転を妨害運転罪の対象にしてください。 路側帯を歩いている歩行者を認識しながら路側帯を走行する車両や歩行者への幅寄せ、信号のない横断歩道を横断中の歩行者に対してブレーキを踏まず進む車両があります。安全運転義務で対処できる範疇を超えています。	厳罰化については、相応の抑止効果があると期待されるが、今後とも事故実態を注視してまいります。
101	1	1	3	II	道路交通秩序の維持 5	私有地内での交通事故も刑事罰等の対象にしてください。 私有地内の事故、特に当逃げに関して免責しないようお願いします。	私有地内であっても、当該場所が道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第1項第1号に規定する「一般交通の用に供するその他の場所」といえる場合には、同法が適用されます。
102	1	1	3	II	道路交通秩序の維持 5	P69の「イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等」に絡む内容です。 追い越し車線に乗用車が走っているのにスピードに乗らない状態で後方確認せずに追い越し車線に入ろうとするトラックに毎回ひやひやしたり、中には重大事故を誘発したりとトラックの運転に心を痛めております。新東名等も東名も含めた全高速道路でのトラックによる追い越し車線侵入を禁止して欲しいです。	交通の安全と円滑を図るため、全ての高速道路でトラック(貨物自動車)による追い越し車線の通行を禁止することはできません。しかしながら、大型貨物自動車等その他の自動車との速度差を考慮し、片側3車線以上などの一定条件を満たす区間においては大型貨物自動車等を対象とした通行区分指定を行い、追い越し等の場合を除いて第一通行帯を走行する交通規制を実施しているところですが、引き続き、当該規制区間を含め、通行区分違反や進路変更禁止違反等に対する指導取締りを推進してまいります。
103	1	1	3	II	道路交通秩序の維持 5	交通事故をゼロ化のために避けられない命題が残されており、計画に記載が無い様に見え、実行されてなければお願いします。それは加害者への処分と刑罰です。これは報復の目的と社会的防止の目的がある事は既知ですが、加害者をゼロにするために、車社会の当初から最適ではないのでいまだに加害者を発生させています。運転免許を許可された加害者と死傷した被害者の人優先のこの計画の原則に沿うなら、今の処分と刑罰でゼロにできるのか、ゼロになるまで最適化を目指して見直すべきです。処分や刑罰では加害者をゼロにできないと諦めてはいけません。	<p>運転免許の行政処分は、道路交通法等に基づき将来における道路交通上の危険を防止するという行政上の目的を達成するために行われており、交通事故を発生させた者に対しては、運転免許の点数制度により一定の点数が付加され、その点数の多寡に応じ取消等の行政処分を行っております。</p> <p>道路交通法(昭和35年法律第105号)違反に対する罰則については、これまでも、道路交通をめぐる情勢に鑑み、同法の改正を行ってきたところですが、今後も事故実態を注視しつつ、必要に応じて検討してまいります。</p> <p>交通事故事件等に係る施策に関する御意見として、今後の参考とさせていただきます。</p>
104	1	1	3	II	道路交通秩序の維持 5	運転免許処分制度や刑罰や運用は何度読んでも、運転優先になっております。交通安全計画の人優先にはなっていません。交通死傷をゼロにするためには、運転者を統率するはずの、運転免許処分制度や刑罰や運用が、人優先にならなければなりません。この基本計画に盛り込めたら良いのですが難しいならば、議事録にて必ず以降や他の会議に申し送り出来るようお願いします。	中間案第1部第1章第3節II3(1)コ及び中間案第1部第1章第3節II5(3)エに記載しているように、法令に基づき引き続き迅速・確かな運転免許の行政処分の推進を図ってまいります。

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名 (番号)		
105	1	1	3	II	道路交通秩序の維持 5	<p>事故ゼロを目指す時、違反者や事故者の事故発生率にフタを出来ないと考えており、データも出されています。しかし今の車社会の法制度は、過去の違反や事故は無かった事にしてしまう、人より運転優先の、法そのものが、おかしな内容になってしまっています。11次からの交通安全計画に、ぜひとも盛り込んでいただきたいと思います。</p>	<p>警察では、道路交通法(昭和35年法律第105号)違反を繰り返し犯す運転者や、重大な交通事故を起こす運転者を道路交通の場から早期に排除し交通の安全を図るため、運転免許の行政処分を厳正かつ迅速に実施しております。</p> <p>また、中間案第1部第1章第3節II3(1)イに記載しているように、道路交通法等に違反する行為をし、累積点数が一定の基準に該当した者や行政処分を受けた者に対しては、その危険性の改善を図るための教育として、初心運転者講習、取消処分者講習、停止処分者講習及び違反者講習を実施しており、危険運転者の改善を図っているところです。</p> <p>引き続き、計画の基本理念である「人優先の交通安全思想」の下、交通事故防止に向けた各種施策を推進してまいります。</p>
106	1	1	3	II	道路交通秩序の維持 5	<p>要望:交通指導取締りに関する項目に横断歩行者妨害の明記を希望。</p> <p>具体的には第1部第1章第3節II「5道路交通秩序の維持」(1)交通指導取締りの強化等」ア(ア)に、重点を置く交通指導取締りの対象として“無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等”が記述されているが、ここに“横断歩行者妨害”(横断歩行者等妨害等)も明記してほしい。</p> <p>理由:信号機のない横断歩道の歩行者優先は2018年からの啓発取締り強化により、遵法意識が高い運転者は守るようになってきた。しかし意識が低い運転者には啓発は響かない。未だ止まらない意識が低い運転者に徹底するには交通指導取締りが不可欠である。</p> <p>「2交通安全思想の普及徹底」(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進」イ横断歩行者の安全確保」において“交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。”とあるので、これを取締りの項目に明確に反映してほしい。</p>	<p>交通違反の取締りについては、中間案第1部第1章第3節II5(1)アにおいて、「交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反等に重点を置いた交通指導取締りを推進する」と記載しており、横断歩行者等妨害等違反等の悪質・危険な交通違反に対しては、引き続き厳正に対処してまいります。</p>
107	1	1	3	II	道路交通秩序の維持 5	<p>JAFの調査で、歩行者がいても横断歩道で車が止まらないということを取り上げ、車が止まるのはおじぎだということを皆さんが宣言しているが、それはおじぎではない。歩行者の注意は車から身を守る注意、ドライバーの注意は歩行者を殺傷させない注意、どちらに重点を置くべきか考えていただきたい。事故防止には、ドライバーへの強い指導が重要です。</p>	<p>信号機のない横断歩道における歩行者の事故を防止するため、運転者に対して、横断歩道手前での減速や横断歩道における歩行者優先の徹底について、中間案第1部第1章第3節II2(3)イ記載のとおり、引き続き、交通安全教育や広報啓発を推進し、再認識を図ってまいります。</p> <p>また、交通違反の取締りについては、中間案第1部第1章第3節II5(1)アにおいて、「交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反等に重点を置いた交通指導取締りを推進する」と記載しており、横断歩行者等妨害等違反等の悪質・危険な交通違反に対して、引き続き、厳正に対処してまいります。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名 (番号)		
108	1	1	3	II	道路交通秩序の維持 (5)	<p>「歩道の整備」や「生活道路の対策」、「遊び場の確保」まで踏み込んでいるものの、そのためのクルマ側に対する対策事項が弱い。学校や公園などの周辺の車両規制・駐車禁止の強化や速度抑制、スクールゾーン内での被害時の厳格処罰(危険運転罪)を示すべき。</p> <p>生活道路内の安全確保のためにもスクールゾーン・キッズゾーンの形骸化を無くし、無信号横断歩道等でのクルマ(交通強者)側への意識付けのための指導・対策を強化する。</p> <p>危険運転致死傷罪が定められたときには、進入禁止場所での被害に対しては危険運転致死傷罪が適用されると書かれていたが、実際に適用されているところはあまり見ることがない。法律のほうでも、しっかりと厳格化されるようなことも望みたいと思います。</p>	<p>生活道路については、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」の整備を推進しており、車両の通行を禁止する交通規制等の実施や物理的デバイス設置を併せて検討・実施するなど、複合的な対策を行うことにより、通過交通や走行速度の抑制を図っているところであり、引き続き、これらの対策を充実させるよう都道府県警察を指導してまいります。</p> <p>駐車禁止規制については、学校等の周辺などで、歩行者・自転車の安全な通行を確保する必要性が高い場所等を対象に実施しており、個別の交通実態等を踏まえ、今後必要な箇所への交通規制を実施してまいります。</p> <p>スクールゾーン内での危険運転に対する厳罰化については、相応の抑止効果があると期待されますが、今後とも事故実態を注視してまいります。</p> <p>交通違反の取締りについては、中間案第1部第1章第3節II 5(1)アにおいて、「交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反等に重点を置いた交通指導取締りを推進する」と記載しており、横断歩行者等妨害等違反等の悪質・危険な交通違反に対して、引き続き、厳正に対処してまいります。</p>
109	1	1	3	II	道路交通秩序の維持 (5)	<p>落ち度もないまま被害を受けたり命が奪われたりしたケースは、「交通事故」ではなく「交通犯罪」として扱うことが適切です。それらは処理すべき「事故」ではなく、捜査すべき「犯罪事件」であるからです。警察庁とも連携して、そのような認識を基礎に、既存の交通課の中でも「交通犯罪捜査係」を配置し、その係の担当警察官が捜査を進めるように求めます。これらの「犯罪事件」捜査の場合、自損事故や物損事故などと同一部署で同列に扱うべきではありません。明確に犯罪捜査としてあたっていただく必要があります。</p>	<p>警察では、交通事故は、過失運転致死傷罪や危険運転致死傷罪等の犯罪として、交通事故捜査係等の警察官により捜査を行っているところです。</p> <p>また、交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努めるなどしており、適正かつ緻密な事故事件捜査を推進しております。</p>
110	1	1	3	II	道路交通秩序の維持 (5)	<p>交通事故の現場検証実績では警察に遜色のない民間調査会社もあります。そうした調査会社では遺族から依頼され、あらためて事故現場を再検証します。その結果、警察が見落としていた真相を見つけ出した例もいくつかあります。もし民間調査会社に一部でも事故調査を業務委託すれば、そうした諸々の問題も軽減され、丁寧な実況見分調書作成を可能にする時間を作ることができるようになります。よって警察庁とも連携して実況見分調書に民間調査会社の活用を推進してほしいと考えます。</p>	<p>警察では、一定の重大・悪質な交通事故事件の発生に際しては、交通事故事件捜査の豊富な経験を有する交通事故事件捜査統括官等が現場に臨場して、初動段階から捜査を統括するとともに、科学的な交通事故解析の研修を積んだ交通事故鑑識官が現場で鑑識活動等を指揮するなど、組織的かつ重点的な捜査を推進しているところです。</p> <p>また、必要により、科学警察研究所等と連携するほか、学識経験者に鑑定囑託するなど、適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進しております。</p>
111	1	1	3	II	道路交通秩序の維持 (5)	<p>犯人逃亡中のひき逃げ死亡事故捜査では、複数の別専門家による二次鑑定実施の制度化を強く要望します。事故当時の警察鑑定結果が、その後民間調査会社による鑑定で大きく覆り、1台の車に轢かれたと10年間ずっと思われていたものが実は2台の車に立て続けに轢かれた可能性が高いと判明したケースもあります。鑑定者が複数いれば、警察だけでも民間調査会社を入れてもどちらでも構わないと思いますが、より精度高く鑑定を行い、犯人特定の可能性を高めることができます。</p> <p>またひき逃げ死亡事故で、もう一つ強く要望したいのは時効撤廃です。時効の多くは犯人の逃げ得にしか役立っていません。家族の命を奪われて、真実を知ることでもできず、一生苦しみ悲しみ続ける遺族の存在に思いを馳せてほしいのです。それを考えれば、殺人だけではなく交通犯罪や重過失致死事件でも、時効の存在自体が決して有益なものになっていないことが想像できると思います。どうか法務省とも連携を図り、その動きを作っていただきたいと考えております。</p>	<p>警察では、一定の重大・悪質な交通事故事件の発生に際しては、交通事故事件捜査の豊富な経験を有する交通事故事件捜査統括官等が現場に臨場して、初動段階から捜査を統括するとともに、科学的な交通事故解析の研修を積んだ交通事故鑑識官が現場で鑑識活動等を指揮するなど、組織的かつ重点的な捜査を推進しております。</p> <p>また、必要により、科学警察研究所等と連携するほか、学識経験者に鑑定囑託するなど、適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進しているところです。</p> <p>公訴時効制度は、時の経過による証拠の散逸等に基づく法的安定の要請と犯人処罰の要請の調和を図るため、法定刑の重さに応じた一定期間の経過により公訴権を消滅させるものであるところ、過失運転致死傷罪など一部の罪についてののみ公訴時効を撤廃することは、公訴時効制度の趣旨との関係や、他の犯罪との均衡等の観点から、慎重な検討を要すると考えています。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目						意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名	(番号)		
112	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	<p>物件事故の損害賠償請求を運行供用者にも適用してください。 当時は車＝所有の考えだとしても、今はレンタカー、カーシェアが当たり前になっています。所有者等にも損害賠償請求できるようにしてください。レンタカー等の物件事故で車両所有者への損害賠償請求ができない現状は加害者保護になります。</p>	<p>いわゆる運行供用者責任については、強制保険である自動車損害賠償責任保険の保障内容との関係を踏まえ、人身事故の場合に適用することとされており、物損事故への適用については、自賠責保険料の負担の増加に伴う自賠責保険にも加入しない無保険車の増加等も懸念されることから、困難であると考えております。</p> <p>なお、レンタカー型カーシェアリングを含むレンタカー事業の許可基準では、貸渡自動車(レンタカー)について、十分な補償を行いうる自動車保険(対物補償を含む)に加入することとされており、各社の約款においても対物補償が明記されているものと承知しております。</p>
113	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	<p>何度もお世話になっています。池袋高齢者暴走事故の報道を読んで、警察や弁護士や検察が、被害者のみならず加害者にも、ものすごく丁寧にされている事が分かります。被害者自身も寄り添いに感謝を発信しています。一方被害者や遺族の中には警察や弁護士や検察の対応で相当悔しい状況を多く聞きます。私の交通死した家族のケースも悔しい方でした。被害者や遺族はひとたび事故に会ったらどうしたら警察や弁護士や検察から寄り添って丁寧にやっていただけるのでしょうか。この良い寄り添いが事故ゼロにつながってくると思い、計画に追加いただきたく願います。</p>	<p>交通事故被害者の支援については、中間案第1部第1章第3節II7(3)イにおいて、「各都道府県警察本部の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る」と記載しており、引き続きその心情に配慮した被害者支援を推進してまいります。</p> <p>法務省においては、被害者等通知制度その他犯罪被害者等の保護・支援のための制度等を分かりやすく解説したパンフレットを作成し、検察庁に配布して、検察官が交通事故被害者等から事情聴取する際に手渡し、時期を捉えて、それぞれの交通事故被害者等に必要な各種保護・支援のための制度等を説明するなどしているところ、引き続き交通事故被害者等への適切な情報提供に努めてまいります。</p> <p>また、中間案に記載のとおり、検察職員に対する各種研修において、犯罪被害者支援に携わっている学識経験者による講義を実施し、交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進に努めており、検察庁においては、被害者支援員を配置し、交通事故被害者等からの様々な相談への対応等を行うほか、交通事故被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行っているところ、引き続き、このような取組を通じ、より一層充実した支援に努めてまいります。</p>
114	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	<p>交通事故等による遷延性意識障害の患者数、対応の現状について明記してほしい。 「重度後遺障害」に対しては、「重度後遺障害(遷延性意識障害など)」と、遷延性意識障害をもう少し強調してほしい。</p>	<p>遷延性意識障害者を対象とした対応の現状については中間案「7 被害者支援の充実と推進」に記載があり、具体的な支援の内容としては「(3)ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実」に記載しており、明記されております。</p> <p>また、遷延性意識障害の強調については、自動車事故による重度後遺障害者には遷延性意識障害のほか、脊髄損傷による場合など、他の要因による方も相当数含まれる概念であり、「7 被害者支援の充実と推進」(3)ア(イ)に記載しているとおり、自動車事故による重度後遺障害者を対象とした施策のうち、遷延性意識障害者を対象とした施策にあつては、それを明示する等の記載を行っているところです。</p>
115	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	<p>被害者は裁判に行くだけではなく、弁護士との打合せ、検察庁の方との打合せ、心のケア、通院と、休みが必要不可欠となる。その中で有給を使って、会社にも行くというには限界ある。 この被害者のための休暇制度というものを義務化していただきたい。</p>	<p>現在、犯罪被害者等の被害回復のための休暇制度については経済団体や労働団体をはじめ事業主や被雇用者等に対して、周知・啓発を図っているところであり、今回頂いた意見につきまして交通安全被害者等のための施策の推進に当たって参考とさせていただきます。</p>
116	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	<p>各自治体職員向けの遺族の講演研修などをもっと積極的に導入してほしいと考えます。</p>	<p>御意見を踏まえ、検討してまいります。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応	
	部	章	節	番号	項目名			
117	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	<p>被害者参加旅費等支援制度が開始されたが、託児をどうするか、有給休暇を取らなければならないことなど、裁判員に比べて、被害者の現状は顧みられていない。判出廷時くらいは裁判員と同じレベルの支援を受け、託児や有給休暇で困らない制度を進めてほしい。厚生労働省からも犯罪被害者のための休暇制度が設けられているが、全く浸透していない。被害者参加をする場合は、従来の労働基準法で定められている有給休暇とは別の有給特別休暇の取得を義務付け、それを妨げる雇用主は罰し、被害者参加によって生活やキャリアに支障が及ばないようにする最低限の制度を整備してほしい。</p> <p>また保護観察官や被害者担当保護司を見ていると、まだまだ発想が加害者寄り、被害者の思いに接すること自体に慣れていない。特に交通事故の場合、加害者が実刑判決を受けて刑務所に収監されても、短期間で出所して保護観察に移行することが多いなか、保護観察の意味すら理解しないままの加害者も少なくない。</p> <p>被害者・遺族が被害者支援に早期につながるできるよう、まず被害に遭って最初に接する警察で、被害者支援を行う人や団体、窓口があることを必ず説明するようにしてほしい。</p>	<p>犯罪被害者が、その犯罪に係る刑事に関する手続に適切に関与することができることを確保することは重要であって、政府として、以前からその実現に取り組んでいます。</p> <p>裁判員制度等の他の制度との異同等を踏まえつつ、被害者に対しどのような環境整備が必要か、今後も慎重に検討を行ってまいりますと考えております。</p> <p>法務省において、保護観察所等に配置されている被害者担当の保護観察官及び被害者担当保護司に対して、様々な犯罪被害者等やその支援に携わる実務家による講義の実施等、犯罪被害者等の置かれている現状や心情等への理解を深めるとともに、適切な対応を確実に行うことを目的とした研修を実施しておりますところ、引き続き、研修内容の充実により被害者担当の保護観察官及び被害者担当保護司のスキルアップを図り、二次的被害の防止を徹底するとともに、適正な犯罪被害者等施策の実施に努めます。また、保護観察対象者が被害者等の置かれた立場や心情等について理解し、悔悟の情を深められるよう指導を実施しておりますところ、引き続き、これらの指導を適切に実施するとともに、指導内容の充実について検討します。</p> <p>現在、犯罪被害者等の被害回復のための休暇制度については経済団体や労働団体をはじめ事業主や被雇用者等に対して、周知・啓発を図っているところであり、今回頂いた意見につきましては交通事故被害者等のための施策の推進に当たって参考とさせていただきます。</p> <p>交通事故被害者の支援については、中間案第1部第1章第3節II7(3)イにおいて、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を共有するとともに、「被害者の手引き」を活用することとしています。刑事手続の流れ、交通事故によって生じた損害の賠償を求める手続、ひき逃げ事件や無保険車両による交通事故の被害者に国が損害を填補する救済制度、各種窓口等については、この「被害者の手引き」を活用して説明を行っており、引き続きその心情に配慮した被害者支援を推進してまいります。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応	
	部	章	節	番号	項目名			
118	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	<p>交通犯罪では民事裁判になると、加害者・加害者弁護士・保険会社の主張が荒唐無稽で侮辱的なものに転じる。刑事裁判では「一生かけて誠心誠意謝罪していきます」と述べて執行猶予付き判決等を得ておきながら、民事裁判になるや一転して手のひらを返す例があまりにも多すぎる。ダメ元でとりあえずなんでもかんでも主張だけして、おかしな裁判官に当たったらラッキーだという、なんでもありの現状を少しでも改善して欲しい。そこで、死者に対して最低限の敬意を払わず、明らかに荒唐無稽な主張をする弁護人を排除するため、法務省において、弁護士「法」を改正し、弁護人の活動に一定の歯止めをかけてください。</p> <p>またこれらの加害者側関係者による2次被害をなくすために、司法研修所、大学医学部、医師会、各保険会社、日本損害保険協会の全てにおいて、交通犯罪の被害者理解のために、研修の実施を強く推進してほしいと思います。</p>	<p>弁護士は、基本的な人権を擁護し、社会正義を実現することを使命とし、その使命に基づき、誠実にその職務を行い、社会秩序の維持及び法律制度の改善に努力しなければならない(弁護士法第1条第1項、第2項)とされている上、弁護士が、同法、所属弁護士会又は日本弁護士連合会の会則に違反し、所属弁護士会の秩序又は信用を害し、その他職務の内外を問わずその品位を失うべき非行があったときは懲戒を受けることとされており(同法第56条第1項等)、同法において、違法、不当な弁護士の活動に対する措置が設けられていることから、同法を改正し、現行法の規定を超えて弁護士の活動を制限することについては、極めて慎重に検討する必要があると考えております。</p> <p>大学医学部では、「医学教育モデル・コア・カリキュラム」等を通じて、PTSD等の精神的被害に関する知識・技能及び犯罪被害者等への理解を深める教育を推進しております。</p> <p>医師会では、救急患者の救命率及び社会復帰率の向上に資することを目的としたACLS(二次救命処置)研修や認知症高齢者による運転事故防止に向けた対応等の被害の軽減に向けた事業に取り組んでいるものと承知しております。</p> <p>損害保険会社や日本損害保険協会では、保険契約者のみならず、交通事故の相手方となる被害者の心情にも寄り添った対応について研修を行っております。また、日本損害保険協会が運営する自賠責保険運用益拠出事業において「被害者・その家族等の心のケア推進事業」等への支援を行っており、引き続きこうした取組みを進めていくものと承知しております。</p>
119	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	<p>交通犯罪の犯罪被害者への冒流行為がまかり通る背景として、「嘘付き放題」の現状がある。定番を言えば「車は一生乗りません」「車は手放しました」と言っておきながら、刑事裁判が終わるや当然のように運転を再開するパターンがある。</p> <p>しかし偽証罪に問われるのは召喚された第三者の証人のみで、加害者本人は嘘が露呈しても何ら責任を問われない。「嘘付き放題」が今後もずっと当然視されていくことは被害者遺族として到底容認できない。</p> <p>被害者の名誉が守られ、冒流を許さない法整備を進めて欲しい。少なくとも刑事裁判での証言と逆の主張を民事裁判で行うことは禁止しないし罰せられる法整備を行ってください。将来的には、嘘の証言のおかげで減刑されたり執行猶予がついたりしたことが明らかになれば、刑事裁判の一部やり直しを可能とする法改正も検討してください。アメリカの多くの州では法廷での偽証は厳しく罰せられます。単純にアメリカの例を参考に、そこに近づけてもらえるだけでも状況は大きく改善できる。</p>	<p>被告人に証人適格を認めて、現行の被告人質問を廃止し、被告人が自らの供述を証拠として公判廷に顕出しようとする場合には証人手続によることとして、虚偽の供述をした場合には偽証罪の対象となることとするについては、罰則の制裁があることに萎縮して黙秘する被告人が増加することになるのではないかなどといった懸念等もあり、慎重な検討を要すると考えています。</p> <p>なお、民事訴訟において、宣誓した当事者が虚偽の陳述をしたときは、裁判所は、決定で10万円以下の過料に処すると定められています(民事訴訟法第209条)。</p>
120	1	1	3	II	被害者支援の充実と推進	7	<p>交通事故で死亡した場合、臓器移植ネットワークのコーディネーターが仲介して、遺族に臓器提供ドナーが勧められるケースがあります。家族を失った直後で心神喪失ともいふべき状態の遺族に対し、臓器提供の承諾を強く迫ったという話も聞きます。コーディネーターが臓器提供の成立を焦り、遺族が嫌な思いをしたり、後々悔いを残すとしたら本末転倒な話です。</p> <p>そんな状況をなくすため、臓器提供の判断や手続きの際は、コーディネーター単独ではなく、各自治体の被害者支援担当者も同席させる制度の確立が必要だと考えます。そうすることによって遺族の感情に寄り添った流れの中で、臓器提供するか否かを落ち着いて判断できる場を作り、遺族が後悔を残さず、納得できる臓器提供のあり方を目指してほしい。</p>	<p>現在、臓器提供に至る流れとしては、脳死とされうると診断された方の家族が臓器提供に関する説明を希望した後、臓器移植ネットワークからコーディネーターが派遣されることとなっております。</p> <p>また、臓器提供者の家族がコーディネーターの説明を希望した場合でも心理的サポートを行う体制の強化は重要と考えており、令和3年度には臓器移植ネットワーク内に臨床心理士を配置するなどの取組を実施する予定です。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応	
	部	章	節	番号	項目名 (番号)			
121	1	1	3	Ⅱ	被害者支援の充実と推進	7	<p>死が引き起こされた犯罪の場合、司法解剖が行われるが、その実情は凄惨です。司法解剖後の、さんざん切り刻まれ、切開跡はホチキスで乱暴に止められたり黒い糸で雑に縫われるなど、まるでゾンビのようなグロテスクで尊厳の欠片もない故人の姿を目の当たりにさせられ、長くトラウマを抱える遺族もいます。また多くの司法解剖では開頭執刀を行います。頭部は丸坊主にされた上に、ホチキスで止められただけというやり方です。</p> <p>多くは遺体を大学病院などに運びこまれるが、その運搬費用は遺族に請求されます。大学病院の裏門から搬送された際、搬送に気づいた喫煙中の職員に興味深げな表情をされるなどの経験を強いられた例もあります。ついでには司法解剖を行う際、搬送時は最低限の人払いを行うなどのガイドラインを作成してください。またゾンビのようなむごい姿で遺族に返すようなことはせず、国費でエンパーミングを施してから返すようにしてください。搬送費用も、司法解剖は遺族の意向に関係なく行われるのですから、警察で負担するように経理体制を変えてください。</p> <p>日本法医学会から「司法解剖標準化指針」が出されていて、「死体の移動・保管に当っては部外者の目に触れぬように配慮する」とありますが、実態として守られないケースもあり、「解剖後の縫合に当っては復元・整備を心がけ(後略)」ともありますが、現場では縫い合わせさえすれば問題なしと解釈されてしまっているようです。また日本法医学会としても上記指針配信にとどまり、あとは現場に委ねている実情があり、もっとひどい対応を受けている遺族の存在も懸念されます。よってこれらの配慮ができるよう警察庁、厚生労働省とも協議して、実際の運用方法を適正に変えてください。</p>	<p>警察では、司法解剖後の遺体を遺族宅等まで搬送する費用や解剖による切開痕等を目立たないよう修復するための費用を公費により負担し、遺族の精神的・経済的負担の軽減を図っています。また、死者及び遺族に対して、礼節ある態度で応接し、遺体の取扱に際しては、遺体を衆人の目から隠すよう努めており、引き続き、交通事故被害者等の心情に配慮した対応を徹底してまいります。</p>
122	1	1	3	Ⅱ	被害者支援の充実と推進	7	<p>心身が消耗した家族の惨状を民事裁判で訴えるために、弁護士の勧めでその家族に対して成年後見申請を行うケースをよく聞きます。しかし申請時に弁護士も、面談審査する家庭裁判所の担当裁判官も、弁護士や司法書士の監督人を付けられ、高額な監督人報酬を毎年支払わなければならない事実について、一言も申請する遺族本人に説明をしません。</p> <p>成年後見制度については、決して本人と家族のためになっていない実態について既に批判も起きている実情があります。遺族本人の十分な理解もないうまま、弁護士の裁判対策として利用されている状況も問題です。については法務省とも連携して、交通犯罪が原因で本当に成年後見が必要なほど消耗した対象者に成年後見認定を行う場合の監督人報酬は国費負担としてください。またそもそも申請時に申請者本人に対して、監督人やその高額な監督人報酬についてきちんと説明義務を課するようにしてください。</p>	<p>現行の成年後見制度では、家庭裁判所は、必要があると認めるときは、本人(成年被後見人等)、その親族若しくは成年後見人等の請求によって、又は職権で、成年後見監督人等を選任することができることとされています(民法第849条、第876条の3第1項、第876条の8第1項)。また、成年後見人等は、本人の利益の保護のために監督の事務を行うことから、家庭裁判所は、監督事務の受益者である本人の財産の中から相当の報酬を成年後見人等に与えることができることとされています(同法第852条、第862条、第876条の3第2項、第876条の8第2項)。</p> <p>法律上、後見等開始の審判の申立人に対し、後見監督人等の選任やその報酬に関する説明を行う旨を定めた規定はありませんが、家庭裁判所において、パンフレットやDVDビデオ等による周知を行っているほか、同審判の申立人に対し、必要に応じて説明を行っているものと承知しています。</p> <p>なお、現在、政府では、成年後見制度利用促進基本計画を踏まえ、利用者がメリットを実感することができるよう、運用の改善を進めているところであり、後見監督人等の報酬等については、低所得の高齢者や知的障害者等を対象とした報酬の助成制度を推進する取組などを進めています。</p> <p>成年後見制度を所管する法務省としては、こうした運用面における改善の状況を注視しているところですが、成年後見制度の在り方についても、必要に応じて検討を進めてまいります。</p>

整理番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応	
	部	章	節	番号	項目名			
123	1	1	3	II	研究開発及び調査研究の充実	8	<p>道路の交通安全に関する研究開発及び調査研究の推進に関して、負傷者数を人口あたりで日本の半分や三分の程度に抑えている諸外国の施策の調査研究を積極的に行う体制の整備を盛り込むべきだ。</p> <p>例えば、無信号交差点の構造と停止線位置が悪く危険な問題や、信号機の位置が交差点の奥と手前の違いの問題、譲れ標識や自転車優先対向車優先の標識など必要不可欠かつ有用であるにもかかわらず未整備な標識類や、道交法の問題点など、これまでおざりにされてきた様々な違いに基づく問題の総点検や比較研究を総合的に行う必要がある。</p> <p>また、ラウンドアバウト、自転車走行環境や交通静穏化などについて、現状は一部の意識の高い研究者が研究に取り組んでいるものの、彼らだけでは手が足りず遅々としている。もっと多くの人材を活用して研究を加速すべきだ。</p>	<p>中間案第1部第1章第3節II 8(1)「道路の交通安全に関する研究開発及び調査研究の推進」に記載のとおり、人・道・車それぞれの分野における研究開発及び調査研究を計画的に推進することとしており、御指摘の具体的な問題点等につきましては貴重な御意見として参考にさせていただきます。</p> <p>内閣府等の関係機関と連携して諸外国における取組を含め、交通の安全に資する調査研究を行っております。</p> <p>ラウンドアバウトについては、学識経験者等と連携しながら、引き続き、調査等による知見の蓄積や共有を行いつつ、安全性、交通の円滑化、周辺の土地利用状況や経済性等を踏まえ、適切な箇所を実施してまいります。</p>
124	1	1	3	II	研究開発及び調査研究の充実	8	<p>一般乗用車に対する事故調査委員会の設置を要望します。自家用車による死亡事故は、事業用車両による死亡事故の7倍になり、全体の67.2%を占めています。既に設置された事業用自動車の事故調査委員会と同様に、重大事故に関しては、事故調査委員会により原因究明や今後に向けた安全対策に取り組んでいただきたいと思っております。事故を未然に防ぐことができる重要な役割で、必要不可欠なものであると考えます。</p>	<p>警察では、適正かつ緻密な科学的な交通事故事件捜査の推進により、客観的な証拠に基づいた事故原因の究明を図っているところです。引き続き、交通事故防止のための交通事故分析を実施し、交通安全対策に取り組んでまいります。</p>
125	1	2	2	I	鉄道交通環境の整備	1	<p>「(1) 鉄道施設等の安全性の向上」p88 (意見) 下記の【 】内を補足してください。 「さらに、駅施設等について、高齢者、障害者、【酔客】等の安全利用にも十分配慮し、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等の整備【、ホームベンチの「線路に対し垂直」向きへの変更】などによるホームからの転落防止対策を引き続き推進する。」 (理由・説明) ホームベンチの向きを変更することで、酔客の転落事故(および列車との人身事故)の防止に効果を上げています。安価にすぐ実施できる対策です。命にもかかわる転落事故を防ぐため、全国に広く普及させるように、追加すべきです。</p>	<p>「酔客」に関しては、「II 講じようとする施策 2」において、「酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットフォーム(ゼロ)運動」の中で検討されており、当該施策を進めてまいります。</p>
126	1	3	1	II	交通安全基本計画における目標	—	<p>目標について、踏切事故を令和7年度までに、令和2年と比較して半減させることが必要。中間案では約1割削減となっているが、事故調査をして適切な対策を取るならば、半減させることが可能ではないか。</p>	<p>これまでに講じてきた施策の取組状況、これに伴う踏切事故の減少傾向、今後の取組見通しなど総合的に勘案し目標を設定してまいります。 加えて、更なる踏切事故の減少に向けて、踏切対策を進めてまいります。</p>
127	1	3	2	I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	—	<p>中間案では、踏切を利用する人の視点について触れられていないため、踏切道を通行する人の視点を加えて、それぞれの踏切の状況を勘案した効果的な対策を推進する必要がある。</p>	<p>「踏切を通行する人の視点」に関しては、「I 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、「それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する」と記載しており、踏切道を利用する人の視点を含めた総合的な踏切対策を進めてまいります。</p>
128	1	3	2	II	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促進	1	<p>踏切等のバリアフリー化に努める。車が通らないからといってこのような凸凹した踏切を放置するのではなく、高齢者や車椅子、ベビーカーを押す方も不便なく通れるようにしていただきたい。</p>	<p>「凸凹した踏切への対策」に関しては、「II 講じようとする施策 1」において、「軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策」の促進について記載をしており、軌道の平滑化等の対策を進めてまいります。</p>
129	1	3	2	II	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促進	1	<p>遮断機のない踏切を通行する人が、停止線から見た踏切通過列車の見通しを確保し維持する。 また、遮断機のない場所は、遮断機のある場所に比べると、やはり事故の割合が多いので、注意喚起するだけでなく、物理的に通行を遮断することが必要。遮断機を設置していただきたい。</p>	<p>遮断機の設置に関しては、「II 講じようとする施策 2」において「踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、着実に踏切遮断機の整備を行う」と記載しており、踏切遮断機の整備を進めてまいります。</p>
130	1	3	2	II	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促進	1	<p>人を検知する踏切安全装置が必要。踏切道を通行する人が踏切道に取り残されたときに、人を検知して電車が踏切の手前で減速または安全に停止できるように、装置の開発・設置を進めるべき。</p>	<p>「人を検知する踏切安全装置が必要」に関しては、「II 講じようとする施策 2」において「障害物検知装置の整備を進める」と記載しており、障害物検知装置の整備を進めてまいります。</p>

整理 番号	第11次交通安全基本計画(中間案)における項目					意見	意見への対応
	部	章	節	番号	項目名 (番号)		
131	1	3	2	Ⅱ	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促進 (1)	踏切道改良促進法の運用を推進していただきたい。踏切道の改良は進んでいるが、改良が検討中のところもあるので対策を進めていただきたい。	踏切道改良促進法については、改良の方法を拡充するなど法改正の検討を行い、踏切道の改良を更に進めてまいります。
132	1	3	2	Ⅱ	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促進 (1)	全ての踏切死亡事故の事故調査が必要。踏切の事故をなくすには、やはりどのように事故が起きたのかを調べるのが対策を立てる上で必要。また、事故調査や安全対策に関わる人材を確保し、知見の蓄積に努め、継続して職務に専念できる体制をつくっていくことが必要。	踏切事故の場合、死亡するケースが多く、どのように事故が起きたのかは当事者でなければわからないことがあり、事故の背景までの特定が難しいのが現状です。しかしながら再発防止対策を図る上では大切なことであることから事業者からの報告で原因の特定が不十分と判断した場合には、再検討を行うよう指導し、対策に繋げてまいります。また、報告を受けることになる運輸局の担当者の育成もしっかり行ってまいります。
133	1	3	2	Ⅱ	その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置 (4)	「第4種踏切は廃止または踏切保安設備を整備すべき」との国の運輸安全委員会の指摘(2018年)を踏まえ、この方針に沿って踏切の安全対策を計画的に実施するよう「基本的な考え方」に明記すべきです。(特に列車が高速で衝突時の危険が大きい)特急が走る路線、列車本数の多い路線から優先的・計画的に)。四日市あすなろ鉄道のように、各駅停車のみのローカル線であっても、全踏切に安全対策を施している例もあり、十分に実現可能です。	「第4種踏切は廃止すべき」に関しては、「Ⅱ 講じようとする施策 3」において、「第3、4種踏切道について、統廃合を進める」と記載しており、統廃合による当該踏切道の廃止を進めてまいります。 「第4種踏切は踏切保安設備を整備すべき」に関しては、「Ⅱ 講じようとする施策 2」において「踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、着実に踏切遮断機の整備を行う」と記載しており、踏切遮断機の整備を進めてまいります。
134	1	3	2	Ⅱ	その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置 (4)	「4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置」p98(意見) 「また、ICT技術の発展や..」の段落末に次の文を挿入してください。 「具体例として、カーナビ、道順検索ソフト事業者との連携により、踏切事故のリスク回避・縮小のため、経路検索で第3,4種踏切道、長時間遮断の踏切道を最大限回避した経路指示がなされるよう、研究・取組みを進める。」 (説明) 近年、ナビゲーションシステムの進化と普及に伴い、自動車だけでなく(スマホによる)自転車や歩行者のナビゲーション利用も広がっています。ICT技術の活用の具体的方策として、カーナビ、道順検索ソフト事業者との連携は、費用対効果でも優れ、短期間に全国的な改善を図ることが可能と見込まれるので、本計画において推進すべき事項としてぜひ盛り込むべきです。(ICT利用については、具体案が挙がっていないので、他とのバランスからも)。	ICT技術の発展等を踏まえた対策については、技術の急速な発展等の外部環境の著しい変化を捉え、幅広い踏切対策について検討してまいります。 また、民間の取組でも、ICT技術の発展を踏まえた踏切対策が検討されているため、国土交通省としても当該対策を促進してまいります。