

(内閣部門会議関連資料)

政調役員会配付資料より

<8/28 開催分>

- 次第 P.1
- 中期財政フレームについて P.2

<9/4 開催分>

- 次第 P.4
- かけがえのない子どもたちの命を守るために ～通学路等の交通事故ゼロ
対策を進める提言【案】～ P.5

<9/5 開催分>

- 次第 P.10

20120830 17:00~

民主党政策調査会 役員会 (第87回) 次第

○会長挨拶

○中期財政フレームについて (閣議決定案件、審査)別紙
(説明: 大塚・経済財政・社会調査会事務局長)

○月例経済報告のヒアリング.....別紙
(内閣府より説明: 杉原 茂 大臣官房審議官 (経済財政分析担当))

○「人権委員会設置法案」「人権擁護委員法の一部を改正する法律案」
(閣法、審査) P 1
(説明: 小川・副会長/法務部門会議座長)

○国土交通部門/液状化問題対策WTの提言(案)について ... P 9
(説明: 辻元・副会長/国土交通部門会議座長、村越・WT事務局長)

○社会資本整備重点計画について (閣議決定案件、審査) P 13
(説明: 辻元・副会長/国土交通部門会議座長)

○その他

○次回以降の日程

9月4日(火)	〇〇時~	(特別議題: 政調役員会)
	〇〇時~	(通常議題: 政調役員会)
9月5日(水)	〇〇時~	(特別議題: 政調役員会)
	〇〇時~	(特別議題: 政調全体会議)
9月6日(木)	〇〇時~	(通常議題: 政調役員会)

中期財政フレーム改訂の骨子（案）

【基本的な考え方】

- 持続可能な財政・社会保障制度の構築を図ることは、財政危機に陥った欧州諸国のように財政状況の悪化が経済や国民生活に悪影響を及ぼすことを回避するとともに、人々の不安を減らし、消費を促し経済活動を拡大することを通じて新たな成長の基盤となる。
- そのためには、社会保障・税一体改革を実現するとともに、「日本再生戦略」を踏まえ、日本再生のための重点分野に大胆に予算を配分し、社会保障分野を含め聖域を設けずに歳出全般を見直すことで、経済成長と財政健全化の両立を図り、市場の信認を確保しつつ日本経済の再生を図っていくことが必要。
- また、東日本大震災からの復興、福島再生を最重要かつ最優先課題として全力で対応するため、東日本大震災復興特別会計を活用し、必要な事業を着実に実施。
- こうした基本認識のもと、財政運営戦略に定めた2015年度の基礎的財政収支赤字の対GDP比の半減目標を着実に達成する観点から、平成25～27年度（2013～2015年度）を対象期間とする今回の中期財政フレームの改訂を行っていく。

【公債発行額】

- 平成 25 年度の新規公債発行額については、市場の信認確保の観点から、引き続きこれまでの規律（前年度予算の水準を上回らないものとするよう、全力を挙げる）を維持することを基本とし、特例公債法修正案に基づく年金特例公債等、財源が確保された公債については、昨年度の中期財政フレームにおける復興債の取扱いと同様、新規公債発行額から除外。

【歳入面での取組】

- 税制の抜本的な改革については、民主党・自由民主党・公明党の三党の合意（以下「三党合意」という。）に基づく修正を経て、消費税法改正法等が成立したところであり、今後、法律および三党合意に基づき改革を進めていく。

【歳出面での取組】

- 昨年 8 月に閣議決定された「中期財政フレーム（平成 24 年度～平成 26 年度）」において定めた歳出の大枠を堅持し、平成 27 年度（2015 年度）まで継続。
- 平成 26 年度及び平成 27 年度については、社会保障・税一体改革の一環として財源が確保された上で行われる社会保障の充実等に係る経費を各年度の予算編成過程において検討し、歳出の大枠に加算。
- こうした枠組のもとで、「日本再生戦略」に定めた重点分野に財政資源を投入するため、省庁の枠を超えた大胆な予算の組替えを実施。

（注 1） 財政運営戦略においては、中期財政フレームの「改訂に際しては、既存の中期財政フレームで定められている 2 か年度分の歳入・歳出両面にわたる取組は原則として維持する」とされている。

（注 2） 24 年 1 月時点の「経済財政の中長期試算」（内閣府）によれば、一体改革実施後で、2015 年度の財政健全化目標達成には、国ベースで GDP 比 0.2%程度の財政収支ギャップが残ると見込まれている。

20120904 16:00～

民主党政策調査会 役員会（第88回）次第

第Ⅰ部 (16:00～)

○会長挨拶

○「マニフェスト議論のためのたたき台」(案) について

(説明：大塚・経済財政・社会調査会事務局長)

第Ⅱ部 (17:00～)

○「かけがえのない子どもたちの命を守るために～通学路等の交通事故ゼロ対策を進める提言(案)～」・・・・・・・・・・ P1

(説明：斎藤嘉隆・文部科学部門会議副座長)

○その他

○次回の日程

9月5日(水)

13時～：A会議室

(政調役員会：平成25年度概算要求(特別重点要求等)について)

15時～：A会議室

(経済財政・社会調査会：「マニフェスト議論のためのたたき台」(案)について)

9月6日(木)

〇〇時～：B会議室

(政調役員会：通常議題)

2012年9月4日

かけがえのない子どもたちの命を守るために
～通学路等の交通事故ゼロ対策を進める提言【案】～

民主党

文部科学部門会議
国土交通部門会議
内閣部門会議
警察行政WT

本年4月23日、京都府亀岡市で集団登校中の児童と保護者10人が無免許運転の自動車にはねられ、そのうち3人が亡くなるという痛ましい事故が発生しました。同月27日には千葉県館山市と愛知県岡崎市でも、集団登校中に児童の列に車が突っ込むという事故が相次いで起こっています。

未来を担う子どもたちを健やかに育てることは、私たち大人の使命であり、社会の責務です。子どもたちがこのような悲惨な事故に巻き込まれ、その命を奪われるようなことは決してあってはなりません。

前述の亀岡市は日本で初めてWHOが承認した「セーフコミュニティ」都市です。事故のあった道路についても、側溝に蓋をしたり、通学時間帯には通常の相互通行を一方通行にしたりするなどの対策を講じていました。しかし、それでも子どもたちの命を守りきることは困難であり、従来の交通安全対策には限界があると言わざるをえません。

各学校や家庭では子どもたちに交通ルールを守ることの大切さを説いています。交通ルールを守る子どもたちが、ルールを守っていながら事故に遭遇する理不尽さを看過することはできません。

道路はかつて子どもたちの遊び場でした。地域のコミュニティの中心でもありました。生活道路に対する考え方を根本的に見直すことも必要です。少なくとも通学路は子どもたちが安心して通行でき、ときには道草のできる場であってもよいと考えます。

民主党関係部門等において、従来の通学路の交通安全対策の現状や課題を分析し、新たな方策について意見交換、検討を進めてきました。検討の結果を以下の通り、提言としてまとめました。安全な交通環境は各自治体が主体的に整備すべき課題であることは認識しつつ、国としても明確な指針を示すことが重要と考えています。「チルドレンファースト」の党是のもと、かけがえのない子どもの交通事故死をゼロにするための第一歩です。関係各位のご協力を切に願うところです。

1 「スクールセーフティゾーン」の設定を軸とした通学路の安全対策

(1) 「スクールセーフティゾーン」の設定

小学校周辺区域および通学路のうち、重点的安全対策が必要と認められる区域を「スクールセーフティゾーン」として設定する。「スクールセーフティゾーン」では、車両の速度規制を30キロ以下とし、また登下校中時間帯を通行禁止とすること等によって、児童らの安全確保を最優先する空間および時間帯を確保すること。全国の小学校、幼稚園などのうち、危険度が高く、関係機関、住民の合意が得られた地区を優先しつつ、年次計画を策定して設定することとする。

「スクールセーフティゾーン」は従来の「ゾーン30」（注：平成23年9月20日警察庁通達・生活ゾーン3000カ所目標）の狙いをふまえ、さらに発展したものとしてとらえ、地域コミュニティの活性化などの視点を含むものとする。

(2) 「スクールセーフティゾーン」の道路整備

警察による速度違反の取り締まりや住民監視などとともに、速度抑制に効果が高いとされるハンプ、シケイン、狭さくなどの道路装置について基準化を図り、積極的に整備を進めること。「スクールセーフティゾーン」の入り口・境界には目立つ標識とハンプ等を、必ず設置すること。また、歩道の整備と拡幅、無電柱化、路側帯のカラー化、自転車走行空間確保、歩行者保護のガードレール設置、路上駐車対策、踏切対策、豪雪地においては通学路の除雪・除草対策、街灯設置など、効果的な安全確保対策も併せて進めること。

(3) 通学路（注：交通安全施設等整備事業の推進に関する法律に基づき107,802kmを指定）の歩道整備率（現行52%）に対し、5年間で必要な歩道等の整備を完了する年次計画を策定、実行すること。

(4) 欧州等で実用化されている「ライジングボラード」（昇降式車止め装置）などの新たな安全確保策についても検討を進めること。

(5) 通学路上にある交差点信号については、原則として「歩車分離型信号」とすること。平成26年度まで、従来の概ね2倍のペースを目標として整備すること。

- (6) 歩車分離の考えを生かした街づくりについて、各自治体とも連携し推進すること。
- (7) 「スクールセーフティゾーン」では通学時刻における車両通行を禁止する方向で、具体的な検討に着手すること。また、ゾーン内での速度規制や車両通行禁止を遵守させるために、地元警察による定期的な取り締まり実施を行うこと。
- (8) 過疎地を中心に多くの子どもたちがスクールバスを利用している状況をふまえ、バスの安全な運行について徹底するための施策を推進すること。
- (9) 「スクールセーフティゾーン」内の交通違反の重罰化、児童らを被害者とする人身事故を起こしたドライバーの責任割合 100%化などについて、刑罰の権衡等の観点もふまえつつ、検討をすすめること。

2 人や地域を中心としたソフト対策による安全確保

- (1) 緊急合同点検の結果に基づき、各教育委員会が中心となって、学校、保護者、道路管理者、地元警察、道路ユーザー、町内会や自治会など地域住民による通学路安全協議会（仮称）を設け、通学路の安全確保に必要な対策をまとめ、具体的な計画を早期に策定すること。同協議会は、継続的に活動し、事業完了の確認、事業未実施の場合の原因の検討、その対策立案など計画のフォローアップを毎年度行なう。
- (2) 上記協議会は、地域の生活環境や景観と安全対策との整合のありかたについて広く検討を行い、通学路における児童らの安全を第一とする住民意識啓発と合意形成を進めること。
- (3) 各自治体と連携し、「スクールセーフティゾーン」における交通指導員やボランティアによる見守り対策の充実を図ること。ICT、ITS（高度道路交通システム）などの活用による効果的な安全対策の導入を促進すること。

- (4) スクールセーフティゾーンの設置箇所情報をカーナビ事業者等に提供し、カーナビによるゾーンの周知等を図ることについて、検討をすすめること。
- (5) 緊急合同点検の結果を踏まえ、必要となる人的配置については、国が財政的な支援措置を講じること。

3 通学路の安全確保のための行政・民間の仕組み作り

- (1) 5年間で重点的に通学路の安全対策を進めるための裏付けとなる「通学安全確保法」（仮称）を制定すること。
- (2) 従前の「社会資本整備総合交付金」、「地域自主戦略交付金」の予算とは別に、緊急合同点検に基づき地域で立案された通学路整備を確実に支援するために、24年度補正予算および25年度以降、5年間の社会資本整備予算に「通学路の整備をすすめるための特定政策目的交付金」を創設すること。
- (3) 国土交通省、文部科学省、警察庁に「通学安全対策担当審議官」をおき、国段階での通学安全推進体制を確立すること。
- (4) 内閣府の交通安全対策を所管する統括官を中心に、縦割り行政の弊害を排した効果的な通学安全対策を推進する体制を確立すること。
- (5) 通学路の安全対策に関する住民要望の受け皿となったり、整備をすすめるにあたっての住民理解をはかったりするため、各自治体の担当窓口（コーディネーター）を明確にすること。
- (6) 自動車メーカー各社と協同し、地域や時刻を限定した速度抑制装置（スピードリミッター）などITSの開発と普及促進をはかり、必要な予算措置を行うこと。

以 上

2012年9月4日現在

かけがえのない子どもたちの命を守るために
～通学路等の交通事故ゼロ対策を進める提言（案）～
党内議論の経過

2012年7月24日（火）

文部科学・国土交通・内閣部門・警察行政WT合同会議

○通学路における交通安全確保の取組み状況について、文部科学省・国土交通省・警察庁よりヒアリング

2012年7月25日（水）

国土交通部門会議

○提言案について、斎藤嘉隆議員よりヒアリング、議論

2012年7月26日（木）

文部科学部門コアメンバー会議

○提言案について、斎藤嘉隆議員よりヒアリング、議論

2012年8月21日（火）

文部科学部門コアメンバー会議

○提言案について議論、了承

2012年8月30日（木）

内閣部門／警察行政 WT

○提言案について議論、了承

2012年9月2日（月）

国土交通部門コアメンバー会議

○提言案について議論、了承

2012年9月4日（火）14:00

文部科学・国土交通・内閣部門・警察行政WT合同会議

○提言とりまとめ（予定）

20120905 13:00～

民主党政策調査会 役員会（第89回）次第

○会長挨拶

○平成25年度概算要求（特別重点要求等）について

○その他

○次回の日程

9月6日（木） 17時～ （政調役員会：通常議題）

