

## 北海道交通事故被害者の会の要望事項と関係省庁の回答

2023年10月 北海道交通事故被害者の会

関係各省大臣殿

2023年 8 月25日

(内閣官房長官、警察庁長官、法務大臣、国土交通大臣、厚生労働大臣)

### 交通犯罪被害者の尊厳と権利、交通犯罪・事故根絶のための要望書

北海道交通事故被害者の会

#### 【前文】

憲法は「生命、自由及び幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする」(第13条)と「生命権」を銘記しています。しかし、交通犯罪・事故の犠牲者は、2021年の死者が年間3,536人(厚生統計)に達し、負傷者も36万人を超える(なお、損害保険料率算出機構の示す傷害件数は78万6603件)など、極めて深刻な事態が続きます。北海道においても、2013～2022年の10年間で、1,508人の死者(24時間内)という甚大な犠牲であり、2022年の負傷者数は前年比187人増の9,785人でした。

他の事件に比べ、道路上での車両による死傷被害については、未だに犯罪という認識は薄く「事故だから仕方ない」「運が悪かった」と軽視され、被害ゼロへの抜本対策が不十分です。結果として多数の被害が続き、子どもや高齢者、歩行者、自転車の犠牲も後を絶たないという、人命軽視の麻痺した「クルマ優先社会」が続いています。

交通犯罪によってかけがえのない家族を失う、あるいは後遺障害などにより人生を変えられるなど、深く傷つけられた私たち被害者のせめてもの願いは、尊い犠牲が生かされ、交通死傷ゼロの、真に命と人権が護られる社会がつくられることです。

交通犯罪被害者の尊厳と権利を護り、現代の最大の人権侵害ともいふべき交通死傷被害を根絶するため、以下の事項について、抜本的・総合的な施策推進を要望致します。

<p>2023要望事項 (8月25日付提出) ※下線は前年からの改訂の箇所</p>	<p>回 答 (2023年9月に道選出衆議院議員 荒井優事務所を通して届いたもの) ※なお下線は、前年回答からの変更もしくは付加の箇所 (下線無しは昨年回答に同じ)</p>	<p>備考 (当会付記)</p>
<p>「交通犯罪被害者の尊厳と権利、交通犯罪・事故根絶のための要望書」 ※下線は前年要望からの変更箇所</p> <p>1 人身にかかわる交通事故が発生した場合の救命救急体制を万全にすること</p> <p>1-1 医療活動のできる高規格の救急車（ドクターカー）および医療専用機（ドクターヘリ・ドクタージェット）を整備・配備して、人身にかかわる事故に対し、地域格差なく全ての人に迅速、適切な医療が施されるよう、一層の充実をはかること。</p> <p>1-2 そのためにも、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、さらに遠隔地医療等の充実をはかること。</p> <p>2 「死人に口なし」のような不正を生まないよう、公正な裁きの基礎となる客観証拠に基づく原因究明・再発防止のために科学的捜査を徹底すること。</p> <p>2-1 科学的捜査と原因究明のために、検視や検案の後には、薬毒物検査およびCTやMRIなど死亡時画像診断（Ai）と総称される画像検査へと進み、専門医が的確に死因を診断</p>	<p>【厚生労働省 医政局地域医療計画課】</p> <p>1 地域において必要な医療を適切に提供できる体制を構築することは重要であると考えている。</p> <p>2 厚生労働省としては、これまで各都道府県が医療計画に基づいて整備する救急医療提供体制に対して、救命救急センターの運営に必要な経費や、救急医療施設の施設・設備整備に対する支援を行う等、様々な支援を行ってきたところ。</p> <p>3 さらに、適切な医療に迅速にアクセスするための手段の整備として、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ドクターヘリの導入促進や効率的運用を図るため、機体の導入経費や運航経費の支援</li> <li>・救命救急センターにおけるドクターカー及び搭載する医療機関等の購入費や運転手の経費に関する支援</li> <li>・過疎地域などの高度かつ専門的な医療の提供が困難な地域で活用されるメディカルジェットに対する支援</li> </ul> <p>などを行っているところである。</p> <p>4 厚生労働省としては、引き続き都道府県と連携を図りながら、必要な医療を適切に提供できる体制を整備するための必要な支援を進めてまいりたい。</p> <p>【厚生労働省 医政局地域医療計画課】</p> <p>1 救急医療提供体制の整備については、医療法に基づく医療計画の策定指針において、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 比較的軽症の救急患者を受け入れる初期医療</li> <li>② 入院治療を要する救急患者を受け入れる二次救急</li> <li>③ 重篤な救急患者を24時間体制で受け入れる三次救急</li> </ul> <p>と役割分担し、これらを担う医療機関が連携して面に対処する体制を確保するよう示しており、各都道府県において地域の実情を踏まえつつ、体制整備を進めている。</p> <p>2 厚生労働省としては、これまでも各都道府県の整備に対して、技術的な助言を行うとともに、救命救急センターの運営に必要な経費や、救急医療施設の施設・設備整備に対する支援を行う等、様々な支援を行ってきたところ。</p> <p>3 引き続き、都道府県と連携して救急医療体制の充実に努めてまいりたい。</p> <p>【警察庁】</p> <p>交通事故事件捜査においては、交通事故の発生状況や当事者の状況等から、必要に応じて、薬毒物検査及びCTやMRIなどの画像検査を行い、必要がある場合に解剖を実施するなどの方法により、死因等の究明を図っています。</p> <p>また、御遺族に対しては、事件の認知時等、捜査の初期段階において、事件を担当する捜査員等が事案概要等の説明に加え、刑事手続、損害賠償制度、各種相談窓口</p>	

し、最終段階である解剖の必要性を判断する仕組みをつくること。解剖はとくに遺体侵襲度が高く遺族にとって辛い死因究明法であることを踏まえて、解剖段階に進むのはCTによって死因を確定出来ない場合に限るなど、遺族の心情に十分配慮すること。家族への説明や相談も早期に行う体制をつくること。死因究明を上記の段階ごとに各専門家が行う機関を一元化して設置すること。

上記のためにも2020年4月施行の「死因究明等推進基本法」に基づく諸施策を充実させること。

2-2 科学的捜査と原因究明のために、航空機のフライトレコーダーに相当するドライブレコーダー（事故やそれに近い事態が起きた際、急ブレーキなどに反応し事故前後の映像等が記録され、分析によって速度や衝撃の大きさなど詳細が再現できる）の全車装着義務を法制化すること。また、装着が義務化されたイベントデータレコーダ（EDR）を活用し公正捜査を徹底すること。主要交差点に、交通安全に対応するカメラの設置を一層進めること

2-3 公訴時効制度は、逃げ得を許し、被害者の尊厳を損なう不正義極まりない制度である。死亡ひき逃げ事件を含め生命・身体に対する犯罪の公訴時効は即刻廃止すること。

3 被害者等に対しては、①尊厳が護られる権利 ②知る権利 ③司法手続きに参加する権利 ④被害から

等について記載した「被害者の手引」の配布、被害者連絡制度を通じた情報提供を行っています。さらに、各都道府県警察本部・警察署において、御遺族からの相談に応じ、各種相談窓口、カウンセリング機関の紹介などを実施しています。

なお、令和2年4月に施行された死因究明等推進基本法に基づき、令和3年6月「死因究明等推進計画」が閣議決定されており、警察としては、死因究明のための科学捜査の活用、死因究明により得られた情報の遺族等に対する説明の促進等、同計画に盛り込まれた各種施策に取り組んでまいります。

#### 【警察庁】

緻密で科学的な交通事故事件捜査を推進するため、客観的な証拠に基づいた交通事故原因の究明を図っており、必要に応じてEDRデータの解析を行っております。

交通事故時のEDRデータは客観的な証拠資料となり得るものであり、これを解析することは、交通事故の原因を究明する上で有用であると考えております。

また、交差点へのカメラの設置等については、交通事故発生状況等を考慮して、各都道府県警察が計画的に進めております。

#### 【法務省 刑事局刑事法制管理官室】

公訴時効制度は、犯罪一般について、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ものであり、公訴時効の期間については、基本的に、犯罪の重大性を示す法定刑を基準に決まることとされています。

そして、法制審議会及び国会での審議により、このような公訴時効制度の趣旨等を踏まえた上で、人を死亡させた犯罪については、生命という究極の法益を取り返しのつかない形で奪うものであるという特殊性に鑑みて特別の取扱いをすることとし、その中でも、最も悪質であり、最も刑が重い殺人罪等を中心とした死刑に当たる罪については公訴時効を撤廃することが相当であるとされ、改正に至ったという経緯があります。

このような状況に鑑みると、これらの罪以外の生命・身体に対する犯罪について公訴時効を撤廃することは、慎重な検討を要するものと考えています。

#### 【警察庁】

警察では、刑事訴訟法第47条の規定（※）を踏まえ、個別具体的なケースに応じ、

※昨年回答に同じだが、新法「死因究明等推進基本法」に基づく施策が進みつつある。

※ EDR については、2021年9月に改正保安基準が施行され、装着が義務化され活用が進む。交差点カメラについては2022年新規の要望事項

回復する権利の4つの権利が厳格に擁護されるよう、必要な制度や行政上の措置を行うこと。

3-1 被害者の知る権利と、捜査の公正さを保障するため、実況見分調書など交通事故調書や鑑定報告書を、当事者の求めに応じ、送検以前の捜査過程の早期（実況見分調書は事件後1～2週間以内）に開示すること。

事故原因、加害者の処遇、刑事裁判の予定など、被害者の知る権利を保障する通知制度を徹底すること。

3-2 犯罪被害者等基本法前文および第18条の趣旨から、刑事裁判における被害者参加制度の充実をはかること。被害者等および被害者参加弁護士が公判前整理手続に参加する権利を、法律で定めること。さらにすすめて、捜査、公訴提起、刑事裁判手続に被害者が直接関与できる制度を整備するとともに、かかる権利の実現に資する制度、例えば、捜査情報の提供を受け捜査に参加する権利の確立や検察審査会の機能と権限の強化等をはかること。損害賠償命令制度の適用対象を、過失により人を死傷させた犯罪にまで拡大すること。

捜査・公判への支障や関係者のプライバシー等と、被害者又はその御遺族（以下「被害者等」という）の心情への配慮、被害回復の必要性等の事情を考慮しつつ、被害者等に対し、事故の概要や捜査状況についての説明等を行っています。

また、「被害者連絡制度」により、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を対象として、事件を担当する捜査員が、捜査状況、検挙状況及び処分状況等について連絡を行っています。

なお、被害者等から事故の概要等について説明を求められた場合には、「被害者連絡制度」対象事件以外の交通事故であっても、捜査・公判への支障や関係者のプライバシー等と被害者の心情への配慮、被害回復の必要性等の事情を考慮しつつ、被害者等に対し、事故の概要や捜査状況についての説明等を行っています。

※ 刑事訴訟法第47条〔訴訟書類の非公開〕

訴訟に関する書類は、公判の開廷前には、これを公にしてはならない。但し、公益上の必要その他の事由があつて、相当と認められる場合は、この限りでない。

【法務省 刑事局総務課】

検察庁においては、被害者等通知制度により、交通事故犯を含めた被害者の方などからの希望に応じて、事件の処理結果、公判期日、裁判結果、加害者の刑の執行終了予定時期、釈放された年月日、刑事裁判確定後の加害者に関する処遇状況等の通知を行っています。

また、事案の内容、捜査・公判への支障や関係者のプライバシー等も考慮しつつ、被害者の方などへの適切な説明等を行うこととしております。

そして、これらを含め、被害者等の保護・支援に関する諸制度について周知し、理解を深めるため、検察官等に対する研修を行っています。

【法務省 刑事局揭示法制管理官室】

被害者やその御遺族の方が事件の当事者として刑事裁判の推移や結果に重大な関心を持つことは当然であり、これを尊重するのは重要なことであると認識しています。

被害者参加制度の下では、被害者参加人等は、公判期日に出席し、証人尋問や被告人質問などを行い、事実又は法律の適用について意見を述べることができます。また、検察においては、被害者参加人等の要望に応じ、公判前整理手続の経過や結果に関して必要な説明を行っているほか、被害者参加人等から公判前整理手続の傍聴を求められた際には、事案に応じ、裁判所にその希望を伝えるなどしています。

もっとも、それを超えて、被害者等及び被害者参加弁護士が公判前整理手続に出席する権利を法律で定めることについては、公判前整理手続の機能や、後に公判廷での証言が予定されている被害者等が公判前整理手続において具体的な証拠関係に触れることによる影響等に鑑み、慎重な検討が必要であると考えています。

捜査・公訴提起に当たっては、被害者やその御遺族からうかがった事実関係や処罰感情も踏まえているところですが、捜査、公訴提起及び刑事裁判手続への被害者の関与を現状以上に拡大することについては、これまでの議論において、かえって迅速かつ適正な処罰の実現が困難になるといった指摘もなされてきたところであり、慎重な検討が必要であると考えています。

検察審査会制度は、検察官が不起訴処分をした事件について起訴議決を行うことができることとされているなど、検察官の公訴権の実行に関し、民意を反映させてその適正を図るための制度として適切なものであると考えています。

※一昨年回答と同じ

※一昨年回答と同じ

3-3 被害者に対する損害賠償が適正に措置されるように、保険賠償制度は国が管理する自賠責保険に一本化し、対人無制限など充実させること。自賠責保険の支払限度額や給付水準を抜本的に改善するとともに、公正な認定がされるように実態把握に努め機構の改善をはかること。

2001年に設立された「自賠責保険・共済紛争処理機構」の紛争処理手続において、被害者から提出された新証拠を受け付けない運用がなされているが、これを受け付けるよう改善するなど、自賠法23条の20に基づく監督命令を行うこと。

交通事故被害者への適正な治療と補償、後遺症認定がなされるように、初期診断にあたっては、全身の検査が重要であることを医療機関に指導徹底すること。外傷がなくても頭部打撲や脊髄液減少症などの発症の可能性がある全ての場合にMRIなどの画像診断記録を義務づけるなど制度整備を図ること。経済的支援と合わせ、PTSDに対する支援制度など精神的な支援を含めた被害回復の補償制度整備を進めること。

3-4 脳外傷による高次脳機能障害及び脳脊髄液減少症を、被害者保護の観点から、重大な後遺症として積極的に認定する制度改善を進めること。これらを含む後遺障害者の治療と生活保障を万全にすること。

損害賠償命令制度の適用対象の拡大については、過失による犯罪は簡易迅速な審理により紛争を解決するための制度にはそぐわないなどの指摘もあり、慎重な検討が必要であると考えています。

【国交省 自動車局保障制度参事官室】

○ 自賠責保険は、強制保険であるという性質上、全ての自動車ユーザーが保険契約を締結できるよう、被害者の救済に必要な基本的な金額を確保しつつ、自動車ユーザーに過度の負担を強いることがない低廉な保険料を設定しています。  
○ そのため、自賠責保険の支払額を無制限とするなど、補償内容を大きく拡大することは、自賠責保険料の大幅な引き上げにつながり、かえって無保険車の増加を惹起するおそれあると考えています。

○ 現在、一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構に対し、事実確認を進めているところであり、その結果、問題が認められた場合には、適切に対応します。

【参考】

一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構のホームページ上で、10月2日付け、同機構 専務理事 丸山一郎名の「トップメッセージ」として、「紛争処理申請時に『自賠責未提出資料』が提出された場合には、当機構としてその受付を行うように運用を改善しました」「運用改善実施に伴う（これまでで不利益を受けた可能性がある申請者への）相談対応窓口を」との声明が公表されています。（[https://www.jibai-adr.or.jp/about\\_00.html](https://www.jibai-adr.or.jp/about_00.html)）

○ ご承知のとおり、自賠責保険においては、自動車事故に起因してPTSDを発症した際、治療費等の支払を行っているほか、後遺障害にかかる申請がなされた場合は、障害の程度に応じて、後遺障害等級の認定がなされています。

【国交省 自動車局保障制度参事官室】

○ 国土交通省では、これまででも、脳外傷による高次脳機能障害及び脳脊髄液減少症となった被害者保護の充実を図るとともに自賠責保険金の適正な支払が行われるよう取り組んでいるところです。

○ 具体的には、  
・高次脳機能障害については、画像所見が認められない症例であっても、「MTBI（軽度外傷性脳損傷）」に該当する受傷時に意識障害が軽度であるものであっても高次脳機能障害を残す可能性について考慮する必要があることについて、  
・脳脊髄液減少症については「脳脊髄液漏出症診断指針」が発行されたことを踏ま

※この新項目については、他の交通被害者団体と4団体連名で要望書を提出したことも奏功し、左記青字の【参考】（当会付記）のように貴重な運営改善が早期に行われた。

高次脳機能障害及び重度脊髄損傷の介護料支給対象を診断書による判断として拡大すること。

遷延性意識障害者を介護する療護センターの充実をはかること。高次脳機能障害者の早期脳リハビリ施設の充実、及び後遺障害者が受傷から社会復帰まで一つの施設で一貫した支援が受けられる体制を整備すること。

え、この指針を有効活用するよう、それぞれ、損害保険会社等関係機関に対し周知を図っております。

○ このほか、損害保険料率算出機構では、平成30年に「自賠責保険における高次脳機能障害認定システムの充実について」（報告書）を取りまとめ、MTBI等の診断がなされている事案が審査対象から漏れることがないように、これを審査対象要件に明記するとともに、医療機関への照会様式の一部見直しを行い、画像所見が明らかでない事案の審査にあたってはより詳細な臨床所見の収集に努めるなど取り組みも行っているところです。

○ 国土交通省としては、引き続き被害者保護の観点から必要な取り組みをしっかりと進めてまいります。

○ （独）自動車事故対策機構（ナ斯巴）において、自動車事故により、脳、脊髄又は胸腹部臓器を損傷し、自賠法施行令別表第1に掲げる後遺障害等級第一級又は第二級に認定された常時又は随時の介護が必要な方に対し、介護料を支給しています。

○ また、自賠法施行令別表第一の第一級又は第二級に認定されていない場合（自賠責保険で無責事故と判断される自損事故や100%過失による事故により後遺障害を負った場合等）においても、医師の診断書等により同程度であると認められる場合には、介護料を支給しています。

（独）自動車事故対策機構において、自動車事故による、脳障害によって重度の後遺障害を負った方のうち、一定の要件に該当する方（遷延性意識障害者）に対し、社会復帰の可能性を追求しながら、適切かつ質の高い治療・看護を実施するため、以下のとおり全国4ヶ所に療護センターを運営してきたところ。

千葉療護センター（千葉県千葉市）	昭和59年2月～
東北療護センター（宮城県仙台市）	平成元年8月～
岡山療護センター（岡山県岡山市）	平成6年2月～
中部療護センター（岐阜県美濃加茂市）	平成13年7月～

○ また、公平な治療機会の確保と効果的な治療の提供を更に進めるため、療護センター機能の一般病院への委託（委託病床）を以下のとおり実施している。

中村記念病院（北海道札幌市）	平成19年12月～
聖マリア病院（福岡県久留米市）	平成19年12月～
泉大津市立病院（大阪府泉大津市）	平成25年1月～
湘南東部総合病院（神奈川県茅ヶ崎市）	平成28年5月～
藤田医科大学病院（愛知県豊明市）	平成30年1月～
金沢脳神経外科病院（石川県野々市市）	平成31年1月～
松山市民病院（愛媛県松山市）	令和2年2月～
<u>茨木リハビリテーション病院（茨城県森谷市）</u>	<u>令和5年3月～（新規）</u>

※委託病床の新規記載あり

※事故直後の早期に療護センター等に受け入れることによって大きな治療効果が見られることから、事故直後から慢性期までの連続した治療・リハビリについて臨床研究を行う一貫症例研究型委託病床を設置。

3-5 交通犯罪・事故の被害に遭った胎児の人権を認め、加害者の刑事罰、損害賠償および保険制度において、胎児を人と扱うための法改正を行うこと。

【法務省 民事局参事官室 法務省 刑事局刑事法制管理官室】

出生の時点をもって権利能力の始期とする民法3条第1項の例外として、民法第721条は「胎児は、損害賠償請求権については、既に生まれたものとみなす。」旨を定めています。これにより、胎児自身に対するものであるか、第三者に対するものであるかを問わず、胎児である間に受けた交通事故等の不法行為によって出生した子に傷害が発生した場合、その子は、不法行為者に対して固有の損害賠償権を取得することになります。

また、上記の場合には、その損害は、損害保険契約によるてん補の対象となり得ます。

民法第721条については、判例(大判昭和7年10月6日民集11巻2023号)上、胎児が不法行為の後生きて生まれた場合に、不法行為による基づく損害賠償請求権の取得については、遡って権利能力があるものとみなすものであるとされており、胎児が死産であった場合にも胎児に権利能力を擬制することについては、慎重な検討を要すると考えられます。(不法行為によって胎児が死亡したことは、父母の有する損害賠償請求権の内容として考慮される可能性があります。

刑事法に関しては、現行法の下で、業務上の過失により、胎児に病変を発生させ、これに起因して出生後その人を死亡させた場合について、人である母体の一部に病変を発生させて人を死に到らしめたものとして業務上過失致死罪の成立を認めた判例や、交通事故により、妊娠中の女性に傷害を負わせるとともに、胎児に傷害を負わせた場合について、母体の一部である胎児に傷害を負わせたことも含めて業務上過失傷害罪の成立を認めた裁判例があります。

法務省としては、胎児を含む交通事故に関する問題に関しましては、引き続き、実務における動向を注視してまいります。

【警察庁】

警察では、犯罪被害者等にとって身近な機関として、全国警察を挙げて犯罪被害者等の視点に立った各種施策を推進しています。

具体的には、

○犯罪被害給付制度の運用 ○犯罪被害者等への情報提供 ○相談、カウンセリング体制の整備 ○捜査過程における被害者の負担軽減の措置 ○被害者の安全確保

に当たっております。とりわけ犯罪被害者やその御遺族の精神的被害の軽減を図るため、公認心理師、臨床心理士等の資格を有する部内カウンセラーの配置を進めているほか、カウンセリング費用の公費負担制度に要する経費を都道府県警察費補助金により予算措置し、カウンセリング費用の公費負担制度を各都道府県警察において運用しています。

また、警察においては、地方公共団体における犯罪被害者等の視点に立った総合的かつ計画的な犯罪被害者等支援に資するよう、犯罪被害者等支援を目的とした条例等の制定に関する情報提供や条例の制定等に向けた検討等に資する協力を行うほか、地方公共団体における総合的対応窓口等の相談窓口機能の充実を要請するなどして

ます。  
さらに、生活支援、医療、公判等多岐にわたる犯罪被害者等のニーズに応えるため、都道府県警察では、地方公共団体の担当部局のほか、相談機関、検察、日本司法支援センター、医師会、公認心理師関係団体、臨床心理士会、弁護士会並びに犯罪被害者

※この項への初回答

3-6 交通犯罪被害者など犯罪被害者が、被害直後から恒常的に支援を受けられるよう公的機関の整備・充実をさらに進めること。

※被害者支援条例について新たな回答

4 交通犯罪を抑止し、交通死傷被害ゼロを実現するために、交通犯罪に関する刑罰適正化を進めること。

4-1 自動車運転死傷行為処罰法は、自動車運転による死傷行為のなかでも悪質な類型を処罰するために立法、改正されてきたが、構成要件に解釈の余地が大きく、国民感情と運用との乖離が生じている事件もみられる。そこで、目的などの主観的要素の要件の緩和や、速度違反、飲酒、居眠り、脇見運転等の危険運転一般に適用可能な条項を設けるなどの改正をすること。

また、過失運転致死傷罪（同法5条）については、死亡の場合の最高刑を引き上げ（12年など）、罰金刑は削除すること。

4-2 交通犯罪に対する起訴便宜主義を改め、公正に裁くこと。そのためにも、自動車運転処罰法第5条の「傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除できる」という「刑の裁量的免除」規定は即刻廃止すること。

4-3 危険で悪質極まりない飲酒や薬物使用での死傷事件を根絶するために、事故の際の飲酒検査をより厳正に行い、血液検査も徹底すること。飲酒の違反者にはアルコール依存症検査を義務付けることや、「インターロック」（アルコールを検知すると発進できない装置）装着を義務化するなど、再犯防止を徹底すること。

等の援助を行う民間の団体と共に被害者支援連絡協議会を設立するなどして相互に連携を図り、被害直後から中長期にわたる総合的な支援に努めています。

警察としては、引き続き、関係機関・団体とも連携を図りながら、今後とも犯罪被害者等のニーズを踏まえたきめ細かな支援に一層の努力をしていきたいと考えています。

#### 【法務省】

交通犯罪については、事案ごとの情状は様々であるところ、検察庁において、事案に応じた適切な処分に努めているものと承知しています。

その上で、交通犯罪に関する罰則の在り方については、事案の実態に即した対処ができるようにするため、これまで、平成13年及び平成19年に刑法が改正され、平成25年に「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」が成立し、平成26年5月から施行されています。令和2年には、いわゆる「あおり運転」による死傷事犯の実情等に鑑み、事案の実態に即した対応をするため、同法が改正され、危険運転致死傷罪の対象となる行為が追加されました。

他方、御要望の法定刑の引上げや刑の免除については、「自動車の運転より人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」の制定に先立って開催された法制審議会において審議がなされましたが、これらについては維持することとされました。

今後とも、交通犯罪をめぐる情勢に応じて適切に対応してまいります。

※一昨年回答と同じ

#### 【警察庁】

飲酒運転や薬物使用の影響下での運転は、死亡事故やひき逃げ事故等の重大事故に直結する悪質・危険な行為であり、警察としては、国民の規範意識を確立するために、引き続き様々な対策を講じていく必要があると考えています。

この点、令和3年6月に千葉県八街市において飲酒運転のトラックによる交通事故が発生したことを受け、業務使用の自家用自動車における飲酒運転防止対策を強化することを目的として、道路交通法施行規則を改正し、安全運転管理者の義務として、運転者の運転前後における酒気帯びの有無の確認等の規定を新設したところであり、安全運転管理者の確実な選任に向けた環境整備を進めるとともに、当該義務の徹底を図るなどの使用者対策を推進しています。

また、交通事故の状況や当事者の言動等から、飲酒運転の疑われる事案については飲酒検知を、薬物使用の影響下での運転が疑われる事案については尿の採取や裁判官から許可状を得ての採血等を行うなどの鑑定を確実にしています。

さらに、飲酒運転により免許の取消処分等を受けた者が免許を再取得しようとする



飲酒運転を、させない、許さないと  
いう国民意識の形成と具体的施策を  
一層推進すること。

場合に義務付けている飲酒取消講習や飲酒運転により免許の停止処分等を受けた者が受講する停止処分者講習において、飲酒の問題の程度を調べるアルコールスクリーニングテスト（※ AUDIT）を実施しているなど、問題飲酒行動の改善のためのカリキュラムを内容とする指導を実施しており、飲酒運転の再発防止を図っています。

飲酒運転を絶対にしない、させない、許さないという国民の規範意識の確立は、飲酒運転の根絶を図るために重要であると認識しており、これまで飲酒運転の厳罰化、取締り・行政処分の強化、地方公共団体や関係機関・団体等と連携した飲酒運転根絶の広報啓発等の取組を推進してきたところです。今後とも

- 車両等提供罪、酒類提供罪及び要求・依頼同乗罪等の飲酒運転周辺者を含めた飲酒運転に対する厳正な取締り
- 飲酒運転の危険性、飲酒運転による交通事故の実態等を訴える広報啓発
- 「運転シミュレーター」、「飲酒体験ゴーグル」等を活用した参加・体験型の交通安全教育
- 酒類の製造・販売業、酒類提供飲食業等の関連業界と連携・協力した飲酒運転根絶に向けた啓発
- （一財）全日本交通安全協会等が推進している「ハンドルキーパー運動」への参加の呼び掛け

等の対策を一層推進し「飲酒運転を許さない社会環境づくり」に取り組んでいくこととしております。

なお、「インターロック」の装着義務化については、装置の装着・維持管理に要する費用の負担に係わる問題等の課題が存在することから、その導入の要否も含め、関係省庁や自動車メーカー等の団体を中心とした慎重な検討が必要と考えています。

※ WHO（世界保健機構）が開発した、飲酒問題の程度を調べるテスト

#### 【内閣府】

令和3年3月29日に決定された「第11次交通安全基本計画」に基づき、関係省庁及び関係機関・団体等が連携し、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を推進するとともに、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め「飲酒運転を絶対にしない、させない」という国民の規範意識の確立」を図っています。

※一昨年回答と同じ

また、全国交通安全運動においては、全国重点や全国重点に関する推進項目の一つとして「飲酒運転の根絶」を掲げ、飲食店等における運転者への種類提供禁止の徹底やハンドルキーパー運動の促進、運転者の点呼時におけるアルコール検知器の使用促進や業務に使用する自動車の使用者等の義務に関する指導の遵守など、各種取組を推進しています。

さらに、令和3年6月、千葉県八街市において、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷する痛ましい交通事故が発生したことを受け、同年8月4日に関係閣僚会議にて決定された「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係わる緊急対策」では、「飲酒運転の根絶」が大きな柱の一つとなっており、飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進、飲酒運転等の根絶に向けた取締りの一層の強化などについて、関係省庁が連携して取り組んでいます。

引き続き、関係省庁及び関係機関・団体等と連携し、飲酒運転の根絶に向けたこれらの取組を推進してまいります。

5 交通犯罪を撲滅し、交通死傷被害をゼロにするために、国民皆免許主義ではなく、安全運転のための専門的な技能をもった者に限るよう、免許付与条件を厳格にすること。

5-1 運転免許取得可能年齢の繰り上げ（バイクも18歳へ）や教習課程の抜本的見直し、さらに「運転適性検査」（医学的など）の徹底と診断義務の拡大など、免許付与条件を厳格にすること。

2023年7月1日から、特定小型原動機付自転車及び特例特定小型原動機付自転車は免許が無くても運転可能となったが、道路交通法を遵守しない運転の増加や異なる移動手段の混在による事故の発生などが予想されるため、これらの原動機付自転車の運転には免許を必要とするなど制度を見直すこと。

#### 【警察庁】

現在、道路交通法（昭和35年法律第105号）において、運転免許の資格年齢について、普通自動二輪車免許、小型特殊自動車免許及び原動機付自転車免許については16歳以上、普通自動車免許、準中型自動車免許、大型特殊自動車免許、大型自動二輪車免許及び牽引免許については18歳以上、中型自動車免許については原則20歳以上、大型自動車免許については原則21歳以上とされています。

運転免許の資格年齢の変更については、国民生活への影響等も踏まえ、慎重な検討を要するものと考えており、また、教習課程の見直し等については、逐次、教習内容や教習時限数の見直しを行っているほか、教習所に対し厳格な指導を行うことにより、教習水準の維持、向上を図っています。

また、平成25年の道路交通法改正により、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある一定の病気等に係る運転者対策として

- 病気の症状に関する質問及び虚偽回答に対する罰則に係る規定
- 医師による診察結果の届出に係る規定

○ 一定の病気等に該当する疑いがある者に対する免許の効力の暫定停止に関する規定など、運転免許の適正な取得を推進するための規定が整備されました。（平成26年6月1日施行）

さらに、平成27年の道路交通法改正により、認知症のおそれのある高齢運転者をよりタイムリーに把握し医師の診断を受けさせるための対策として、

- 75歳以上の運転者に対する臨時認知機能検査の導入
- 更新時及び臨時の認知機能検査で一定の基準に達した場合の臨時適性検査制度（医師の診断の義務づけ）

に係る規定が整備されました。（平成29年3月12日施行）

加えて、令和2年の道路交通法改正により、更なる高齢運転者対策として

- 一定の違反歴を有する75歳以上の運転者に対する運転技能検査の導入等に係る規定が整備されました（令和4年5月13日施行）

引き続き、これらの規定を効果的に活用するなどして、安全運転に必要な知識・技能を有する者に運転免許を与える制度となるよう努めてまいります。

特定小型電動機付自転車については、本年7月から特定小型原動機付自転車の交通ルール等に係わる規定が施行され、運転免許を受けていない者であっても、16歳以上であれば運転することができることとなりました。運転免許が不要であるという規定を置くに当たって、販売事業者やシェアリング事業者に交通安全教育の努力義務を課しており、関係事業者及び関係省庁から成る官民協議会において「特定小型電動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」を策定しております。ガイドラインにおいては、交通ルールの理解度を測るテストを受けさせ、又は交通ルールを理解させるための動画を視聴させ、当該テストを受けた者又は当該動画を視聴した者以外の者が車体を購入・利用することができないようにすることを求めています。また年齢確認についても運転免許証やマイナンバーカードの本人確認書類を券面で確認するなど厳格に実施するよう求めています。

免許制については、国会で御審議いただいた際に、「電動キックボード等については、人力により作動する自転車に比べ利用者による制御が難しいことや今後の技術開発の状況、事故の発生状況等を踏まえ、免許制の導入も含め、規制の在り方について検討した上で、必要な措置を講ずること。」と附帯決議がなされていることから、規制当局としても今後の事故実態等を見極めてまいりたいと考えております。

※新たな要望項目への回答

5-2 免許者の違反行為はすべて重大な人身事故の要因となる。累犯と事故の未然防止のために安全確認違反など危険な道交法違反は全て免許取り消しとし、その他の違反にも欠格期間を長期にする、重い罰金を科すなど免許付与後の資格管理を適切に行うこと。

免許再取得の制限を厳しくし、重大な違反を繰り返した場合や違反による死傷事件を起こした場合などは永久に免許取得資格を与えないこと。病気や高齢による身体機能の低下が、安全運転に不可欠な認知・判断・操作に影響を及ぼすことが決して無いよう、高齢者の免許更新期間を1年に短縮し、免許更新時の実技検査や認知機能を含む健康検査の厳格化も一層進めること。

6 交通死傷被害ゼロをめざし、命と安全が最優先される社会を実現すること。

6-1 安全の課題を交通の「円滑」と同列視せず、命の尊厳を貫くこと。交通安全対策基本法に基づく「交通安全基本計画」の目標を死者・重傷者ゼロとし、そのためのロードマップを示すこと。

事故原因と原因にいたる要因を完全に絶つ施策を講じるために、運輸安全委員会の調査対象に、一般の自動車事故を加えて、車の安全性能の

#### 【警察庁】

我が国の運転免許制度は、運転資格を与えた後に道路交通上の危険性があると判断される者については、一定の期間、道路交通上の場から排除することとしています。

この危険性の判断に当たっては点数制度を導入しており、これは運転者の過去一定期間内の違反や事故に、その行為の危険性に応じた一定の点数を付し、点数の多寡によって運転免許の取消しや停止の行政措置を講ずるという制度です。

令和2年の道路交通法改正において、妨害運転（いわゆる「あおり運転」）に対する罰則の創設を行うとともに、相当の基礎点数を付すこととしました。これにより妨害運転を行った者は全て運転免許取消しの対象となります。

御指摘の安全確認違反については、法令上「安全運転義務違反」として2点の点数が付され、安全確認が主たる原因で交通死亡事故を起こせば事故点数と合わせて点数制度上運転免許の取消しになります。

また、違反に付される点数や欠格期間の延長については、これまでも交通情勢に応じて幾多の改正がなされており、特に欠格期間については、平成19年の道路交通法改正により、最高5年から最高10年と大幅な延長が行われたところです。

次に、免許の再取得に関しては、重大な違反を繰り返した場合や違反による死傷事故を起こした場合などにおいて永久に免許を与えないことにすることについては、多様な意見もあり慎重な検討を要するものと考えています。

今後も悪質・危険な運転者に対しては、点数制度等による迅速・適正な処分執行により運転不適格者の排除に努め、交通事故防止を図ってまいります。

免許更新時の運転技能の確認については、令和2年道路交通法改正において、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等に係わる規定が整備されました。（令和4年5月13日施行）今後、新たに導入された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。

また、高齢運転者の認知機能等の検査については、免許証の更新時等における認知機能検査等を実施しているところであり、引き続き、適正な運用に努めてまいります。

#### 【内閣府】

令和3年3月29日に決定された「第11次交通安全基本計画」の基本理念においては「究極的には交通事故のない社会の実現」が掲げられております。

一方で、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ため、まずは、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標とし、

○ 世界一安全な道路の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とする。

○ 令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする。を目指すこととしております。

#### 【国交省 運輸安全委員会事務局】

○ 運輸安全委員会は、運輸安全委員会設置法に航空・鉄道・船舶の事故等の原因究明を行っています。

○ 他方、自動車事故については道路交通法に基づき、公益財団法人交通事故総合分析センターにおいて、事故原因の究明を行っているところと承知しています。

※一昨年回答に同じ

問題や速度性能とその制御、道路構造の問題など、事故原因を徹底究明し、再発防止への根拠施策を明らかにすること。

6-2 自動車事故被害が深刻な事態となる根本要因は、クルマ依存と、安全よりも経済効率や高速走行を優先するスピード社会である。社会が護るべき子どもや高齢者をはじめ、国民全てが安全・快適に通行できる万全の対策を講じて交通死傷被害ゼロを実現すること。

「ゾーン30」を中心とする歩行者保護施策を強く推進するとともに、以下3点を基本に道路交通法の抜本見直しを行い、交通静穏化を早急に実現すること。

- ① 市街地など居住地域の道路の速度規制を全て30km/h以下とする
- ② 上記地域の歩道のない道路は20km/h以下とする
- ③ 自動車専用道路以外の幹線道路で歩車分離など十分に安全性が見込める道路は上限50km/hとした低速規制とする

交差点での歩行者・自転車等の被害を防ぐために、歩車分離信号への全面切り替えを速やかに進めること。そのために、複数の被害事故が起きなければ改善の対象とはならないかのような記述のある2002年警察庁の当該「指針」を早急に見直すこと。

車道を狭くして自転車レーンを確保するなど、自転車の安全対策を急ぐこと。

#### 【警察庁】

警察庁では、第11次交通安全基本計画（令和3年3月29日中央交通安全対策会議決定）に基づき、人命尊重の理念の下に、究極的には交通事故のない社会の実現を目標として、道路交通環境の整備等を推進しているところです。

令和5年度は、社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）に即し、

- 通学路対策の推進
- 「ゾーン30」の推進（生活道路対策）
- 自転車利用環境の整備
- 歩車分離式信号の整備

などの事業を計画的に実施してまいります。

「ゾーン30」については、令和4年度末までに全国で4,288か所を整備しております。また、警察と道路管理者が連携して、最高速度30キロメートル毎時の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を設定する「ゾーン30プラス」については、令和4年度末までに全国で66箇所を整備し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の更なる整備を推進しているところであります。

なお、交通規制については、道路交通法（昭和35年法律第105号）第4集において、「都道府県公安委員会は、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、又は交通公害その他の道路交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるとき」に行うことができると定められております。

そのため、最高速度規制等については、市街地であるか否かなどによって全国一律に速度を制限することとするのではなく、各地域や道路の実情に応じ、都道府県ごとに対応することが適当であると考えております。

歩車分離式信号は、歩行者が通行する時間と車両が通行する時間とを分離し、交通事故を防止するものであり、歩行者等の安全確保に有効な手段であると考えています。

警察庁では「歩車分離式信号に関する指針の制定について（通達）」（平成31年3月20日付け警察庁丁規発第47号）に「おいて、歩車分離制御の導入を検討すべき交差点として、

○ 歩車分離制御により防止することができたと考えられる事故が過去2年間で2件以上発生している場合、又はその危険性が高いと見込まれる場合

○ 公共施設等の付近又は通学路等において、児童等の交通安全を特に確保する必要があり、かつ歩車分離制御導入の要望がある場合

○ 自動車等の右左折交通量及び歩行者等の交通量が多く、歩車分離制御の導入により歩行者等の横断時の安全性向上と交差点処理能力の改善を図ることができると認められる場合

を示しております。

他方、歩車分離制御を導入する場合には、

○ 歩車分離制御の導入により渋滞が悪化し、又は新たに渋滞が発生することによって、交通の円滑に著しい影響が及ぶと認められる場合

※「ゾーン30」はR3年の4186か所から102か所の増に留まるなど、生活道路の安全対策は遅れている。

「ゾーン30」をさらに進めた居住地域全ての20～30Km/h制限など低速規制は一層重要。

※歩車分離信号導入の基準について詳述あり

なお、設置数は、2022年3月末現在、10,030基で、全国の信号機全体の4.8%（北海道は184基で1.4%）であり、設置基準見直しは重要課題。

夜間の歩行者・自転車事故を防ぐために、自動ハイビームの義務化を急ぎ、夜間の速度規制を強く推進すること。

○ 歩車分離制御の導入により信号の待ち時間が増加することによって、信号無視を誘発するおそれのある場合

などについても考慮する必要があります。

引き続き、歩車分離信号の効果と影響を総合的に勘案し、歩車分離式信号の適切な導入が図られるよう、都道府県警察を指導してまいります。

【国交省 道路局 環境安全・防災課】

○ 幹線道路では、事故危険箇所において、歩道の整備、交差点改良等を推進して参ります。

○ 通学路を含む生活道路では、警察が行う速度・進入規制と連携しつつ、道路管理者としての対策を推進して参ります。

【国交省 道路局（自転車活用推進担当）】

○ 自転車の通行空間につきましては、関係機関と連携し、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進してまいります。

【警察庁】

灯火については、道路交通法（昭和35年法律第105号）第52条第1項においては、夜間等において灯火をつけなければならないことを定め、事故の防止を図っているところです。他方で、車両に備える灯火等の装置に係る基準については、国土交通省所管の道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）で定められております。

夜間の速度規制については、

○ 山間部のカーブ等において夜間の交通事故が多発している場合

○ 道路照明がない等の理由で道路構造上危険な場合

等で、夜間の速度を引き下げる必要がある道路などにおいて交通規制を実施することとしております。昼夜別の検討も含め道路交通環境等に応じた速度規制が行われるよう都道府県警察を指導してまいります。

【国交省 自動車局 車両基準・国際課】

夜間の安全確保のために、ハイビームの点灯は重要であると認識しており、その適切な使用が必要であると考えております。

このため、国土交通省では、国連における安全基準策定の議論に参画し、ご指摘のような対向車の位置等を車が検知し、自動的にハイビームとロービームを切り替える先進なヘッドライトに係わる技術基準を策定し、同基準を国内に導入しております。

また、上記のような先進ライトの普及を促進するため、自動車アセスメントにて、新車に搭載されている先進ライトの安全性能に関する試験を行い、その結果を公表しております。このような普及促進の成果として、2021年に販売された新車のうち約8割に先進ライトが装備されております。

なお、全車搭載義務化については、どの技術レベルを義務化で規定するのか等、今後の技術開発の状況及びその事故削減効果を踏まえ、引き続き、適切な基準となるよう検討して参ります。

※貴重な報告

なお、昨年に続き、国交省の  
図表入り資料4枚が付記

・自動運転車両の呼称  
・〈技術開発促進〉自動速度制御装置（ISA）のガイドライン概要

・「安全運転サポート車」の普及促進  
・ドライバー異常時対応システムの基準概要

ロードキルが原因の交通事故被害を根絶するために、高速道路における野生生物の侵入防止対策を万全にし、一般道路においては低速度規制を徹底すること。

6-3 「無人の自動運転車」への根拠のない楽観論が拡がらないように配慮し、検討されているISA (Intelligent Speed Adaptation 自動速度制御装置)の実用化や、ペダル踏み間違い時の加速抑制装置、非常停止装置など、全てのクルマを対象にした安全運転支援施策を急ぐこと。

6-4 職業運転者の安全運転管理のためにも労働時間規制の強化を図ること。これに逆行する交通運輸産業の規制緩和と政策は行わないこと。「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」を、安全運行を第一義に早急に改めること。労働力不足を理由とした運転免許の取得規制の緩和等を行わないこと。運輸業者の安全に対する社会的責任を明確にし、監査を徹底するとともに、悪質違反や重大人身事故を惹き起こした場合の罰則強化など行政指導を強化すること。

【警察庁】

高速道路における野生生物との交通事故による被害を防止するため、今後とも警察においては、道路管理者に対し、侵入防止フェンスの設置等を働きかけるとともに、警ら等において、フェンスに損傷がないか、点検等を行ってまいります。

【国交省 道路局 (有料道路管理・活用)】

○ 高速道路では、引き続き動物侵入対策として立入防止柵の設置等を必要な箇所において順次進めてまいります。

【国交省 自動車局技術・環境政策課】

○ 交通事故の防止に向け、自動運転等に対する過信・誤解への配慮を欠かさず、ISA等の安全運転を支援する車両の技術の開発・普及を促進することは非常に重要であると認識しております。

○ このため、国土交通省では

- ・自動車の自動化レベルごとに「運転支援車」「完全自動運転車」等の呼称を策定
  - ・産官学の連携により、ISAに関するガイドラインの策定（令和元年12月）
  - ・ペダル踏み間違い急加速抑制装置等を搭載した安全運転サポート車（略称：サポカー）について、官民連携した普及啓発
  - ・ドライバー異常対応システム※に関する保安基準の制定
- といった取り組みを進めております。

※運転者が無反応状態になった場合に、自動で安全に停止や操舵する緊急機能

○ 国土交通省といたしましては、これらの取り組みを含め、引き続き事故防止に資する技術の開発及び普及の促進に努めてまいります。

【国交省 自動車局安全政策課】

〈自動車運転者の労働時間等について〉

○ 自動車運送事業の運転者は、全産業労働者と比較して労働時間長く、いわゆる過労死の認定件数も多いことから、自動車運送事業における長時間労働の是正は重要な課題と認識しております。

○ 運転者の拘束時間を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(いわゆる改善基準告示)」の見直しについては、同告示を所管する厚生労働省の下に設置された「自動車運転者労働時間等専門委員会」において検討が行われ、令和6年4月から、自動車運転の業務について、時間外労働960時間の上限規制が等が適用されることになったと承知しております。

○ 国土交通省としては、今般見直された基準が効果的かつ実効性のあるものとなるよう、厚生労働省とも連携して改正について運送事業者等への周知を図るとともに、事業者への指導を通じ、運転者の健康と輸送の安全を確保してまいります

〈行政指導について〉

○ 監査・処分制度については、「自動車運送事業における監査のあり方検討会」を踏まえ、平成25年10月より、悪質な運送事業者への重点的な監査の実施や、悪質・重大な法令違反に対する処分の厳格化など、効果的な監査・実効性のある処分を行うこととしました。

○ また、軽井沢スキーバス事故を受け、貸切バス事業者に対しては、平成28年12月から法令違反の早期是正のために仕組みを導入するとともに、さらなる処分の厳格化

※この項、貴重な前進回答

を行いました。  
○ さらに、平成30年7月から過労防止関連違反等に係る行政処分の処分量定の引上げを行うなど、行政処分等の基準の改正を行いました。今後も適切に運用してまいります。

【厚生労働省 労働基準局 監督課 過重労働特別対策室】

1 働く方の健康確保等の観点から、労働基準法に基づき時間外労働の上限規制が設けられ、令和6年4月から自動車運転者にも年960時間の上限規制が適用されます。また、過労死等の防止の観点から、いわゆる改善基準告示の見直しが求められていたことから、労働政策審議会での議論を踏まえ、同告示が令和4年12月に改正されたところであり、令和6年4月から適用されます。

この改善基準告示の改正においては、1年、1か月、1日の拘束時間の基準を現行から短縮するとともに、休憩時間については、現行の「継続8時間以上」から「継続11時間以上与えるように努めることを基本とし、継続9時間を下回らない」という内容とし、11時間以上の休憩時間が確保されるよう、労使の自主的な改善を促すこととしています。

2 自動車運転者の長時間労働の背景には、例えば、トラック運転者の場合では、荷主との関係で荷積み、荷下ろしの際に長時間の待機が求められるなど、取引慣行上の問題が見られることから、荷主と運送事業者とで協力して長時間労働の改善に取り組めるよう、長時間の荷待ちを発生させないこと等について、労働基準監督署から荷主に対して要請する取組を行っているところであり、引き続き時間外労働の上限規制等の円滑な適用に向けて取り組んでまいります。

3 また、労働基準監督機関では、自動車運転者の適正な労働条件の確保について、重点的に取り組んでおり、労働基準関係法令の周知・啓発を行うとともに、違反等が認められる場合には、その是正を指導し、法違反を繰り返すなど悪質な事業場については送検するなど、厳正に対処しています。

4 さらに、厚生労働省においては、国土交通省とも連携しながら、長時間労働の削減に向けて業界が抱える問題や、その解消にあたって、荷主や国民の皆さまにご協力いただきたい内容について、PR 動画を作成するなどして、広く周知広報を行い、自動車運転者の働き方改革の実現に向けた機運醸成を図っているところです。

5 こうした取組を通じて、自動車運転者の方が安全に働くことができるよう、しっかりと対応してまいります。

【国交省 総合政策局 地域政策課】

○ 自家用自動車に過度に依存することのない、安全で快適な生活の実現は、大変重要な課題であると認識しております。

○ 公共交通を取り巻く経営環境は、人口減少・少子高齢化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化などによる長期的な需要減に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により厳しい状況にあります。

○ 国土交通省では、令和4年度補正予算及び令和5年度予算において、社会資本整備総合交付金や「エリア一括協定運行事業」等の新たな枠組みを含め、地域の関係者が連携・協働し、地域公共交通の「リ・デザイン」を進め、利便性・持続可能性・生産性を高めていくための各種メニューを措置しております。

○ 引き続き、地域における移動手段の確保・充実を図り、地域住民の方々が自らの運転だけに頼らずに暮らせる社会の実現に努めて参ります。

6-5 公的財政支出による公共交通機関網の整備拡大を図り、クルマ（とりわけ自家用車）に依存しない安全で快適な生活を実現すること。

※昨年の担当課は「自動車局安全政策課」