

北海道交通事故被害者の会の要望事項と関係各省庁の回答

2025 年 10 月 北海道交通事故被害者の会

関係各省大臣殿

(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 (2025 年 9 月 9 日付提出)

【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、2024 年の死者数が 2,663 人(24 時間以内)に達し、負傷者 344,395 人と、極めて深刻な事態が続きます。北海道においても、2015～2024 年の 10 年間で、1,390 人の死者という甚大な犠牲であり、2024 年の負傷者数は 10,297 人(前年比 304 人減)に及ぶなど依然深刻です。

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、尊い犠牲を無にせず、交通死傷ゼロの、真に命と人権が護られる社会がつけられることです。

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う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。

(下線の箇所は、昨年提出の事項からの付加および変更部分です)

※ 次ページ以降に【要望事項と回答】を記します

本年も 9 月 9 日、道選出の衆議院議員 荒井優事務所を通して要望書を提出しました。関係各省から 10 月 9 日までに荒井事務所に届けられた回答を下記の表にまとめました。

なお回答の下線は、前年までの回答からの変更もしくは付加の箇所です。下線無しは昨年までの回答と同じです。

2025 年 要望事項 (9 月 9 日付提出) ※下線は前年からの改訂の箇所	関係各省庁（内閣府、警察庁、法務省、国土交通省、厚生労働省）からの回答 ※なお下線は、前年までの回答からの変更もしくは付加の箇所です。 下線無しは、昨年までの回答に同じです。	備考（当会付記）
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 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 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。 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。	【厚生労働省 医政局地域医療計画課】 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。 2 厚生労働省としては、適切な医療に迅速にアクセスするための手段を整備するため、 ・ 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 ・ ドクターヘリの導入促進や効率的運用に向けた、機体導入経費や運航経費に関する支援などを行っているところであり、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する体制の確保に努めてまいりたい。 (参考) その他、医療アクセスの難しいへき地に居住する患者を、高度治療が可能な医療機関が存在する都心部まで搬送するメディカルジェットの運航経費に関する支援を行っている。 ※ <u>固定翼機による計画搬送であり、滑走路等の制約のため、事故直後の対応は想定されない。</u> 【厚生労働省 医政局地域医療計画課】 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に関する指針において、 ① 比較的軽症の救急患者を受け入れる初期医療 ② 入院治療を要する救急患者を受け入れる二次救急 ③ 重篤な救急患者を 24 時間体制で受け入れる三次救急 と役割を分担し、これらを担う医療機関が連携して地域を面に対応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。 2 厚生労働省としては、これまで各都道府県における整備に対して、技術的な助言を行うとともに、救命救急センターの運営や、救急医療施設の施設・設備整備に対する支援を行うなど、様々な支援を行ってきたところであり、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。	

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・再発防止のための科学的捜査を徹底すること 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、令和2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。	【警察庁】 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、CT等の画像検査を行い、必要がある場合には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。 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等を実施しています。 なお、令和2年4月に施行された死因究明等推進基本法（令和元年法律第33号）に基づき、<u>令和6年7月「死因究明等推進計画」の変更が閣議決定されており</u>、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。	※「推進計画」の変更が記された。（前「推進計画」は令和2年4月）
---	--	---

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。	【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 データの解析も行っております。 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。	
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。	【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。	※死亡ひき逃げ事件の控訴時効撤廃は重要な要望課題。

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早期に開示すること。 被害者連絡制度及び被害者等通知制度の運用を、<u>制度趣旨を踏まえて徹底すること。</u>	【警察庁】 警察では、刑事訴訟法（昭和23年法律第131号）第47条の規定（※）を踏まえ、個別具体的なケースに応じ、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等を対象として、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おり、引き続き、被害者等に対する情報提供を適切に行ってまいります。 ※ 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、事件の処分をする際に、事件関係者の名誉やプライバシー等の保護の要請に配慮しながら、被害者やその御遺族の御要望に応じ、処分の内容やそのような判断をした理由を丁寧に説明するよう努めており、その説明の中において、被害者等の御要望も踏まえて、御指摘のような実況見分調書や鑑定報告書の内容を含め説明するなどの配慮を行っているものと承知しています。 また、公判請求した事案については、被害者参加の対象となる事件において、被害者等から、検察官が証拠調べ請求をすることとしている証拠の開示を求められたときは、事案の内容、捜査・公判に支障を及ぼすおそれや関係者の名誉・プライバシーを害するおそれの有無・程度等を考慮し、相当でないと認める場合を除き、その証拠の閲覧を認めるなど、弾力的な運用に努めているものと承知しています。 「被害者等通知制度」においては、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おります。 そして、検察庁においては、被害者等の保護・支援に関する諸制度についての検察官及び検察事務官の理解を深めるため、これらの制度を繰り返し周知するとともに、毎年、検察官等に対する研修を行っています。	※昨年までは「被害者連絡制度」対象外の交通事故事件についての運用拡充を求めているが、ほぼ実施されているので要望内容を下線のように変更。回答もこれを踏まえた内容に改訂されている。
---	--	---

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。	【法務省 刑事局刑事法制管理官室】 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。 <u>現行の刑事訴訟制度の基本構造は、検察官が訴因を設定して、事実に関する主張・立証を行う一方、被告人・弁護人がこれに対する防御を行い、これらを踏まえて公正中立な裁判所が判断を行うというものです。被害者参加制度は、このような基本構造を維持しつつ、これを損なうことのない範囲で犯罪被害者等が刑事裁判に参加することを認めるものであり、同制度の下では、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することができます。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。</u> もっとも、それを超えて、被害者参加人又はその委託を受けた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については、<u>被害者参加人等が事件の争点等の整理に関与することとなり、現行の刑事訴訟制度の基本構造に変容をもたらし得ることから、慎重な検討が必要であると考えています。</u> 捜査・公訴提起に当たっては、被害者やその御遺族から伺った事実関係や処罰感情も踏まえている上、検察庁においては、事件の処分をする際に、事件関係者の名誉やプライバシー等の保護の要請に配慮しながら、被害者やその御遺族の御要望に応じ、処分の内容やそのような判断をした理由を丁寧に説明するよう努め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等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。 現行の検察審査会制度は、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。	※被害者参加についての基本要望に対して、現行制度の基本構造からの説明が付加された。 ※説明文の若干の変更あり
---	---	--

3-3 <u>交通事故に関し、自賠責保険金には上限が設けられ、また、支払基準が裁判基準に満たないため、任意保険未加入車両による被害者は、加害者に資力が無ければ、本来受けられるべき賠償を受けられないことがある。このような被害者を生まないためにも、現在任意保険として運用されている自動車保険を、自賠責保険に上乘せした強制保険と位置づけること。</u> 自賠責保険の適正な給付がなされるように実態把握に努め、保険料率算出機構及び自賠責保険・共済紛争処理機構の運営改善等をはかること。 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MR I 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。	【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る。 ○ 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る。 ○ 自賠責保険・共済紛争処理機構については、公正な業務の実施に取り組んでいる。 【※参考】（昨年の国交省回答：「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る」）	※当会会員の事例を踏まえ、自動車保険制度の抜本的改善を求めたが、回答は昨年までと変わっていない。 ※この要望内容については、昨年【※参考】の回答があったが今年は無し
---	--	--

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。 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。	【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。 ○ 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に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」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いる。 ○ 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、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の取り組みも行っている。 ○ 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（ナスバ）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る。 ○ 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あると認められる場合には、介護料を支給している。 ○ （独）自動車事故対策機構において、自動車事故により脳障害を生じ、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。 <table border="0"> <tr> <td>千葉療護センター（千葉県千葉市）</td> <td>昭和 59 年 2 月～</td> </tr> <tr> <td>東北療護センター（宮城県仙台市）</td> <td>平成元年 8 月～</td> </tr> <tr> <td>岡山療護センター（岡山県岡山市）</td> <td>平成 6 年 2 月～</td> </tr> <tr> <td>中部療護センター（岐阜県美濃加茂市）</td> <td>平成 13 年 7 月～</td> </tr> </table>	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～
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。 <table><tr><td>中村記念病院（北海道札幌市）</td><td>平成 19 年 12 月～</td></tr><tr><td>聖マリア病院（福岡県久留米市）</td><td>平成 19 年 12 月～</td></tr><tr><td>泉大津市立病院（大阪府泉大津市）</td><td>平成 25 年 1 月～</td></tr><tr><td>湘南東部総合病院（神奈川県茅ヶ崎市）</td><td>平成 28 年 5 月～</td></tr><tr><td>藤田医科大学病院（愛知県豊明市）</td><td>平成 30 年 1 月～</td></tr><tr><td>金沢脳神経外科病院（石川県野々市市）</td><td>平成 31 年 1 月～</td></tr><tr><td>松山市民病院（愛媛県松山市）</td><td>令和 2 年 2 月～</td></tr><tr><td>茨木リハビリテーション病院（茨城県森谷市）</td><td>令和 5 年 3 月～</td></tr></table> ※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。	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～	茨木リハビリテーション病院（茨城県森谷市）	令和 5 年 3 月～	
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～																	
茨木リハビリテーション病院（茨城県森谷市）	令和 5 年 3 月～																	
(3-4 後段) 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。	【厚生労働省 障害保健福祉部精神・障害保健課】 <u>1 高次脳機能障害は、早期に発見し、治療やリハビリの支援につなげることが重要であるため、保健師、精神保健福祉士等の支援コーディネーターによる相談支援、関係機関との連絡、調整等を行う支援拠点機関が、全国 126 か所（令和 7 年 4 月時点）に設置されている。</u> <u>2 また、「高次脳機能障害及びその関連障害に対する地域支援ネットワーク構築促進事業」を実施し、高次脳機能障害の診断及びその特性に応じた支援サービスの提供を行う協力医療機関（医療機関、リハビリ機関等）や専門支援機関（就労支援機関、教育機関等）を確保・明確化し、相互に連携・調整を図り、当事者やその家族等の支援に資するよう、切れ目のない充実した支援体制の確立を推進している。</u> <u>3 引き続き、こうした事業の実施を通じて、支援拠点機関と患者団体も含めた関係機関の一層の連携を図り、患者等への適切な支援を進めてまいりたい。</u>	※この項、下線部の新たな回答あり																

3-5 胎児が交通犯罪等により死亡した場合であっても、民事法においては胎児が損害賠償請求権の権利主体となるよう（この場合、胎児が被相続人となり、その損害賠償請求権について相続が発生する）。また、刑事法においては「人」として認めるよう、必要な法改正をすること。	【法務省 民事局参事官室 法務省刑事局刑事法制管理官室】 現行民法においては、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、胎児が生きて生まれた場合に、遡って胎児に権利能力があったものとみなす規定がありますが（民法第721条）、胎児が胎児のままで死亡した場合に、胎児に権利能力を付与する規定はなく、胎児について一定の範囲で権利能力の主体と扱うことについては、その是非や胎児に帰属し得る権利の範囲等も含めて慎重な検討を要すると考えられます。 刑事法に関しては、現行法の下で、業務上の過失により、胎児に瘵変を派生させ、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。	
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。	【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をすべての都道府県警察に配置しているほか、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います。 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、都道府県警察において、地方公共団体の担当部局を始め、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等の援助を行う民間の団体等と共に被害者支援連絡協議会を設置しているほか、警察庁において、都道府県に配置	

	される犯罪被害者等被害者等支援コーディネーターを中心としたワンストップサービスの実現に向けて、地方公共団体の取組を支援するなど、関係機関・団体が緊密に連携をし、犯罪被害者等に被害直後から中長期にわたる切れ目のない支援が提供されるよう努めています。 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。	
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、自動車運転死傷行為処罰法第5条の「傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる」という「刑の裁量的免除」規定は即刻廃止すること。	【法務省 4-1、4-2、4-3 について】 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、法務省においては、近時、悪質・危険な運転行為による死傷事犯が少なからず発生し、そうした事犯に対する厳正な処罰が重要な課題となっていることを踏まえ、<u>危険運転による死傷事犯に係る罰則の整備について、現在法制審議会刑事法（危険運転による死傷事犯関係）部会において調査審議を行っているところです。</u> 法務省としては、<u>同部会における調査審議が充実したものとなるよう努めるとともに</u>、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。	※昨年の新たな回答に、下線部が改訂された。

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。 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。	【警察庁 4-3 について】 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（昭和 35 年総理府令第 60 号）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設け、アルコール検知器を用いた酒気帯びの有無を確認に係る規定が令和 5 年 12 月 1 日から施行されたところであり、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を行っています。 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 4-3 について】 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。 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」を掲げるなどし、交通事故被害者等の声を反映した広報啓発活動、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、運転者に対するアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等といった業務に使用する自動車の使用者等における義務の遵守の徹底など、各種取組を推進しています。 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 交通犯罪を根絶し、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、「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。	【警察庁 5-1 について】 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）	

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、予想された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が発生している。これら原動機付自転車の運転を免許制とすること。 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一層厳格に行うこと。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。	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、令和 5 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。引き続き、シェアリング事業者や販売事業者による交通安全教育の更なる充実を働き掛けるとともに、飲酒運転をはじめとする悪質危険な運転の取締りを強化することにより、特定小型原動機付自転車関連の事故を防止してまいります。 【警察庁 5-2 について】 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。 この中でも、危険運転致死傷や酒酔い運転、妨害運転等の特に悪質・危険な違反行為に対しては、相当の基礎点数を付すこととしており、他の違反の有無にかかわらず、これらの違反行為のみをもって、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	
---	--	--

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、免許取得・更新時の実技検査や認知機能を含む健康検査の厳格化を一層進めること。 <u>医師との連携を強め、免許更新時の運転禁止・注意薬服用の有無の確認と医師所見提出を義務化するなど、事故の未然防止を徹底すること。</u> <u>ひき逃げ事件や酒酔い運転による死傷事故などの悪質な者には警察署長が即日、免許の仮停止処分を出することができる制度がある（道路交通法第 103 条の 2）。ところで、ハインリッヒの法則（注）などによれば、重大事故を起こす者は、それ以前に軽微な事故を起こしている場合が多いとされている。そこで、仮停止処分の制度趣旨を徹底し、死傷事故に限定しないで、物損事故であっても、運転技術や健康状態に問題がある高齢者等の運転者や再犯の可能性がある運転者に対しても、免許の仮停止処分を行えるよう必要な法改正をすること。</u> <u>（注）1 つの重大事故の背景には、29 の軽微な事故があり、その背景には 300 の異常が存在するという経験則（ハインリッヒの法則）</u>	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ております。 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。 免許証の更新時の運転技能の確認については、令和 2 年の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、 ○ <u>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る規定が整備されました。（令和 4 年 5 月 13 日施行。同制度等を効果的に運用し高齢運転者の事故防止を図ってまいります。</u> 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。 <u>さらに、免許証の更新時等においては、公安委員会から受けた質問票（医師から、運転を控える助言を受けているかどうか等に関するもの）の提出をしなければならないとしているほか、免許証の保有者等が一定の症状を呈する病気にかかっている疑いがあると認めた場合は、臨時適性検査や医師の診断書の提出命令を行い、当該病気であることが判明すれば、運転免許の取消等の処分を行っているところです。</u> <u>仮停止処分については、運転免許保有者が、自動車等の運転に関して、悪質重大な交通事故を起こして人を死亡させ、又は傷つけた場合、当該発生地を管轄する警察署長等は、交通事故を起こした日から起算して最大 30 日を経過する日を終期として、その者の免許の効力を停止することができるという緊急の処分のことであり、都道府県公安委員会がその者の免許を取消し又は効力を停止するまでの間における道路交通上の危険を排除することを目的としています。</u> <u>この処分は、緊急に行う必要性が高いことから、行政手続法（平成 5 年法律第 88 号）第 13 条第 2 項第 1 号に該当するものとして、警察署長等は事前の意見陳述手続をとらないで処分をすることができるため、その対象は限定されており、</u> ○ <u>ひき逃げ事故を起こしたとき</u> ○ <u>飲酒運転といった特に悪質危険な違反をし、よって交通事故を起こして人を死亡させ、又は傷つけたとき</u> ○ <u>横断歩行者妨害や最高速度違反といった違反をし、よって交通事故を起こして</u>	※免許更新時の医師との連携強化、免許仮停止処分対象の厳格化を求めた新たな要望について回答あり。
---	---	--

	<u>人を死亡させたときに限り、適用することが可能とされています。</u> <u>道路交通法で限定列挙された仮停止処分の対象の見直しについては、これまでも交通情勢等を踏まえた検討、改正がなされてきたところであり、今後も交通事故情勢等を注視しながら適切に対応してまいります。</u>	
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、再発防止への根底施策を明らかにすること。	【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、 ○ 世界一安全な道路交通の実現を目指し、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。 を目標としております。 また、令和8年度から始まる「第12次交通安全基本計画」における目標については、現在、中央交通安全対策会議専門委員会において検討中であります。 【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。	
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。 そのために、生活道路の30キロ規制を早期に実施するとともに	【警察庁】 <u>最高速度の規制は、交通の安全と円滑を図り、道路交通に起因する障害を防止するために実施しているものであり、具体的な規制速度については、警察庁が示している交通規制基準に従い、各都道府県公安委員会において、個々の道路について、その実情に応じ決定しております。</u> <u>生活道路については、交通事故等の発生状況を勘案しつつ、速度を抑えるべき道路について、規制速度を30km/hとするよう努めているところですが、令和6年7月に道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)を改正し、センターライン等が設けられておらず、道路標識又は道路標示により最高速度が指定されていない一般道路における自動車の最高速度を30km/hに引き下げることとしました。本改正は、交通実態に即した最高速度規制の実施等の施行準備や国民に向けた広報に要する時間を考慮して、令和8年9月1日に施行することとしています。</u>	※生活道路の30キロ規制方針を受けて提出した要望項目への貴重な回答

に、以下2点を基本に居住地域をはじめとする抜本的交通静穏化策を進めること。 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) 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、令和 7 年 1 月に 23 年ぶりに改訂された「歩車分離式信号に関する指針」を契機に、速やかに進めること。 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。 夜間の歩行者・自転車事故を防ぐために、自動ハイビームの国際基準を踏まえた普及促進、および夜間の速度規制を一層進めること。	また、生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備のための施策としてこれまで取り組んできた「ゾーン 30」や、警察と道路管理者が連携して、最高速度 30km/h の区域規制と物理的デパ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として設定する「ゾーン 30 プラス」についても、更なる推進を図ることとしており、令和 6 年度末までに、「ゾーン 30」は 4,410 か所、「ゾーン 30 プラス」は 186 か所を、それぞれ全国で整備しております。 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、歩行者等の安全を確保する観点から、歩車分離式信号の整備を一層推進するため、本年 1 月に歩車分離式信号の指針を見直したところであり、新たな指針では、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死亡事故が発生した場合には、歩車分離式信号の導入を必ず検討することとしたほか、通学路等における歩車分離式信号の導入要件を緩和するなどしたところです。新たな指針に基づき、歩車分離式信号の一層の整備推進に努めるよう、都道府県警察を指導してまいります。 自転車通行空間の整備について、警察庁では、平成 24 年 11 月、国土交通省と共に、自転車の通行空間の設計の考え方や自転車ネットワーク計画の作成手順等を示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 28 年 7 月、令和 6 年 6 月に改定）を策定しております。同ガイドラインに基づき、道路管理者と連携しながら、自転車通行空間の整備に取り組んでおり、警察が設置する普通自転車専用通行帯については、令和 6 年度末現在、全国で約 680 キロメートルを整備しております。引き続き、道路管理者と連携しながら、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更なる整備を進めてまいります。 【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、	※「ゾーン 30」は、R5 年の 4,358 か所から 52 か所の増。同じく「ゾーン 30 プラス」は、R5 年の 128 か所から 58 か所の増。 ※昨年に続く貴重な回答あり。 ※歩車分離信号の設置数：全国 10,416 基（5.0%） R7/3/31 昨年 全国：10,294 基 4.9% 道内：148 基（1.4%） ※昨年回答の整備キロは 630km
--	---	--

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。	○ 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。 また、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。	
6-3 続発する、アクセルとブレーキ踏み間違い事故を防ぐため、進められている踏み間違い防止装置搭載義務化など対策を急ぐこと。 「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。	【国交省 物流・自動車局】 ○ 国土交通省では、アクセルとブレーキの踏み間違い事故を防止するため、ペダル踏み間違い時加速抑制装置に関する国連基準の策定を提案し、国際議論を主導してまいりました。 ○ その結果、令和 6 年 11 月に開催される国連自動車基準調和世界フォーラム (WP.29) にて、<u>国連基準として認められ、令和 7 年 6 月に発効されたことを踏まえ、同月に関係省令を改正し、令和 10 年 9 月以降の新型車に対して「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の装備を義務付けることとしました。</u> ○ <u>後付け可能な装置については、令和 2 年 3 月にペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度を創設し、認定された装置は国土交通省ホームページで公表するなど、装置搭載の促進に取り組んでおります。</u> ○ また、自動速度制御装置については、自動車メーカーの開発を促し、早期普及を図るために、メーカー、学識経験者を含む関係者を交えて議論し、令和元年 12 月にガイドラインを策定しました。 ○ さらに、実用化に近いものとして、速度超過の警報等を行う速度支援装置の技術指針を令和 5 年 3 月に制定したところです。 ○引き続き、速度超過の防止に資する安全装置の早期実用化等、安全運転支援装置の普及促進を図ってまいります。	※昨年は WP.29 において「採決される予定」との回答であったが、その後の具体的進展の報告あり

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政策は行わないこと。 令和6年度より見直された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が安全運行という第一義の目的のために適正に実施されるよう行政指導を強化すること。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。	【国交省 物流・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〉 ○ 過労運転による交通事故の防止や将来の働き手の確保の観点から、自動車運送事業に従事する運転者の長時間労働の是正は重要な課題であると認識しております。 ○ 昨年4月から、自動車運転の業務についても、時間外労働の上限規制等が適用されるとともに、過労死防止の観点から、改善基準告示についても、労使双方合意の下、総拘束時間等の改正が行われたものと承知しております。 ○ 国土交通省としては、昨年4月に改正改善基準告示が施行されたことを踏まえ、厚生労働省や関係機関とも連携し、自動車運送事業者に対する指導や監査等を通じ、運転者の過労運転防止と輸送の安全確保を図ってまいります。 〈行政指導について〉 ○ <u>自動車運送事業者に対する監査体制については、監査担当要員が設けられた平成14年以降、全国の地方運輸局・運輸支局で順次増員を図り、体制の強化を進めてまいりました。</u> <u>今後とも、法令違反への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められる事業者等への対応が求められるところ、国の監査体制の強化等に努めてまいります。</u> ○ 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を行いました。 ○ さらに、昨年10月から貨物自動車運送事業者に対し勤務時間等基準告示の遵守違反について違反件数に比例した処分を導入するなど行政処分等の基準の改正を行ったところです。 ○ 引き続き、監査・処分制度を着実に運用し、輸送の安全確保を図ると共に、体制の強化に取り組んでまいります。 【厚生労働省 労働基準局 監督課】 1 <u>自動車運転者については、令和6年4月から、時間外労働を年960時間までとする上限規制が適用されています。</u> 2 <u>労働基準監督機関においては、自動車運転者の適正な労働条件の確保のため</u> ・ <u>令和6年4月から適用されている「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」を含む労働基準関係法令の周知・啓発を行うとともに、</u> ・ <u>法令違反が認められる場合には、使用者に対してその是正を指導の上、重大又は悪質な事案については送検するなど厳正に対処しているところです。</u> 3 <u>引き続き、監督指導等を通じて、上限規制等を含めた法定労働条件の履行確保に努めてまいります。</u>	※昨年に続き、令和6年4月からの「上限規制」施行に伴う指導等の回答あり
---	---	--

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。	【国交省 総合政策局 地域交通課】 ○ 自家用自動車に依存しない生活を実現するためには、地域交通を充実させることが大変重要ですが、地域交通は、人口減少や高齢化等による長期的な需要減や運転者等の人手不足により厳しい状況にあると認識しております。 ○ こうした状況に対して、国土交通省では、昨年、地域交通法を改正し、制度面での拡充を図ると共に ・路線バスやコミュニティバスに対する運行費補助 ・自治体や交通業者等の地域のあらゆる関係者の連携・協働の取組支援 など、予算面での拡充も行いながら、地域交通ネットワークの充実を図っております。 ○ また、全国の「交通空白」解消に向け、令和6年7月に設置した国土交通省「交通空白」解消本部の下、<u>地方運輸局等による伴走支援や「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを通じた民間の技術・サービスの活用等により、「地域の足」・「観光の足」の確保に強力に取り組んでおります。</u> ○ 引き続き、関係予算の確保に努め、地域住民の移動に資する公共交通機関の整備拡大に向けて取り組んでまいります。	※昨年に続いての回答
---	---	-------------------