

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

2020年12月作成 北海道交通事故被害者の会

2020要望事項（8月25日付提出） ※下線は前年からの改訂箇所	回 答（2020年11月10日に荒井聰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箇所	備考（当会付記）
<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」</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」のような不公正を生まないよう、公正な裁きと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>（厚生労働省 医政局地域医療計画課）・・・ 昨年の回答</p> <p>1 地域において必要な救急医療が適時適切に提供できる体制の構築を目指し、</p> <p>① 重篤な救急患者を24時間体制で受け入れる救命救急センターについて、その運営費や医療機器・ドクターカーなどの設備整備に必要な経費等、</p> <p>② 早期の治療開始、迅速な搬送を可能とするドクターヘリの運行に必要な経費等、に対する財政支援を行っています。</p> <p>また、へき地における安全かつ安心な医療へのアクセスを確保するため、都市部の医療機関へ患者を長距離輸送するために活用する航空機（メディカルジェット）の運行に対する財政支援を行っています。</p> <p>（参考）</p> <p>○救命救急センター：全国291か所（令和元年7月1日現在） うち）北海道12か所</p> <p>○ドクターヘリ：全国43道府県に53機配備（平成30年9月24日現在） うち）北海道4機配備</p> <p>○メディカルジェット：平成29年7月30日から北海道にて運行開始 平成30年度の搬送実績：30件</p> <p>2 引き続き、救命率の向上や広域搬送体制の構築を図り、救急医療体制の確保に努めてまいります。</p> <p>1 迅速な医療の提供のため、医療計画に基づき、各都道府県が地域の実情に応じて、初期救急、入院を要する救急（二次救急）、救命救急（三次救急）の救急医療体制を体系的に整備しています。</p> <p>今後とも、救急搬送の円滑化を図り、救急医療体制の改善に努めてまいります。</p> <p>2 また、遠隔地における医療の充実のため、へき地保健医療対策として、</p> <p>① 「へき地医療拠点病院」や「へき地診療所」等の運営費や施設・設備の整備に必要な経費等、</p> <p>② 「へき地医療拠点病院」が巡回指導を実施する際に必要な経費等、に対する財政支援を実施しています。</p> <p>今後とも、地域の実状に応じた遠隔地医療への支援を行ってまいります。</p> <p>（参考）</p> <p>○へき地医療拠点病院：全国322か所（平成31年1月1日現在）うち、北海道19か所</p> <p>○へき地診療所：全国1,12932か所（平成31年1月1日現在）うち、北海道92か所</p> <p>（警察庁 交通局交通企画課）</p>	<p>※厚生労働省医政局からの今年度の回答は届かなかったため、昨年度（2019年12月）の回答</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 R2 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。

2-3 公訴時効制度は、逃げ得を許し、被害者が望む公正な裁きを損なう悪しき制度である。時効廃止の対象には、死亡事件はもちろん傷害を与えた自動車運転処罰法の罪も加えること。

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

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。

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などを実施しています。

なお、平成26年6月に閣議決定がなされた「死因究明等推進計画」において、死因究明等の推進を行うための当面の重点施策として、「法医学に関する知見を活用して死因究明を行う専門的な機関の全国的な整備」が盛り込まれており、さらに、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新たな「死因究明等推進計画」を閣議決定すべく、厚生労働省を中心に議論が行われており、警察としては、議論に参画するとともに、新計画決定後は、同計画を踏まえ、各種施策に取り組んでまいります。

(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、御指摘のような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の罪に限らず、人を死亡させた犯罪で死刑に当たる罪以外の特定の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、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、「被害者等連絡制度」により、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通

※法に基づく計画が議論中

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。

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、「被害者等連絡制度」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)

検察庁においては、被害者等通知制度により、交通事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)

1 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。
2 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。

3 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。

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)

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。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。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。

○ 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も、自動車ユーザーに過度の負担を強いることがない保険料を設定している。

○ よって、自賠責保険の支払額を無制限とするなどの抜本的な限度額や給付水準の引き上げは、自賠責保険料の大幅な引き上げにつながることであり、この趣旨からして、適当でない。

○ なお、損害保険料率算出機構については金融庁の所管となっている。

○ 医療機関については厚生労働省の所管となっている。

○ 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。

○ また、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。

○ なお、被害者等に対する精神的支援等については厚生労働省の所管となっている。

(国交省)

(前段について)

○ 高次脳機能障害については、国土交通省では、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、損害保険会社等関係機関に対する周知徹底を図っている。

○ また、損害保険料率算出機構において、平成30年5月に「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)が取りまとめられ、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こととなった。

○ 高次脳機能障害及び脳脊髄液減少症について、国土交通省では、自賠責保険金の適正な支払を行い、被害者保護の充実を努めるよう損害保険会社等関係機関に対する周知徹底を図っている。

(中段について)

○ (独)自動車事故対策機構において、自動車事故により、脳、脊髄、胸腹部臓器を損傷し、自賠法施行令別表第1の第1級又は第2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1の第1級又は第2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、高次脳機能障害及び重度脊髄損傷患者を含む、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。

(後段について)(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)に対して、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～

※委託病床が増えている

※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5床設置。

○ さらに、一貫症例研究型委託病症の臨床研究を推進すべく、令和2年度に同委託病床を5床拡充する予定である。

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。

（警察庁）

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・充実にさらに進めること。

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、臨床心理士資格等を有する警察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、生活上の支援、医療、公判等犯罪被害者の多様なニーズに応えるため、都道府県警察では、検察庁、弁護士会、日本司法支援センター、地方公共団体の担当部局、民間の犯罪被害者支援団体等と共に被害者支援連絡協議会を設立するなどして連携を深めるとともに、犯罪被害者支援に取り組む機関・団体が相互に連携しながら、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。

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。

(法務省)

4-1 自動車は、その運転方法いかんによっては、凶器となる。そして、危険な運転によって重大な被害をもたらすことは、これまでの幾多の事件により明らかである。危険な運転行為を行い、その結果、死傷の結果を生じたのなら、他の過失犯よりも重い処罰を科すことが、交通犯罪抑止のために不可欠である。「自動車運転処罰法」の危険運転致死傷罪等については、目的などの主観的要素の要件を緩和するなど、危険な運転行為一般に適用可能な内容に改正すること。同じく過失運転致死傷罪の最高刑を引き上げること。死亡事件の最低刑を罰金刑ではなく有期刑とすること。

4-2 交通犯罪に対する起訴便宜主義の濫用を避け、起訴率を上げること。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。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推進すること。

1 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。

2 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。

また、平成24年から平成25年にかけて行われた法制審議会においては、御要望の法定刑の引上げや刑の免除についても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。

3 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。

※ R2 年、「あおり運転」の改正があった

(内閣府 政策調整 交通安全対策担当)

第10次交通安全基本計画における「飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立」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に交通安全教育や広報啓発を推進しているところであります。

また、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という国民の規範意識の確立を図ることとしております。

春・秋の全国交通安全運動においては、全国重点に関する推進項目の一つとして「飲酒運転の防止」を掲げるとともに、アルコール依存症に関する広報啓発、酒類提供飲食店等と連携したハンドルキーパー運動の普及啓発など、今後も関係機関・団体等と連携した各種取組を推進してまいります。

(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。

警察においては、交通事故の状況や当事者の言動から、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行っていきます。

また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。

さらに、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・実践型の交通安全教育
- 酒類の製造・販売業界等と連携・協力した飲酒運転根絶に向けた啓発
- 「ハンドルキーパー運動」への参加の呼び掛け

等の対策を推進し「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、インターロック装着義務化については、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

（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については、国際慣習に準拠しつつ、事故実態等を踏まえて定められており、そ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、交通事故実態等に照らして、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

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。

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の早期実施や認知機能を含む健康検査の厳格化も進めること。

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「交通死傷被害ゼロ」とし、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こと。そのために、運輸安全委員会の調査対象に、アクセルとブレー

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）

（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免許取消の対象となります。

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る規定が整備されました。（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すが、引き続き、交通事故防止等の観点から、必要な検討を進めてまいります。

（前段：内閣府 4-3項に同じ）
現行の第10次交通安全基本計画においては、究極的には交通事故のない社会を目指すとともに、平成28年から令和2年までの5年間という計画期間における数値目標（令和2年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。令和2年までに死傷者数を50万人以下にする。）を設定しております。

第11次交通安全基本計画における目標につきましては、現在専門委員会において検討中であります。

引き続き、関係機関・団体等と連携し、交通事故実態等を踏まえたきめ細かな交通事故防止対策を推進してまいります。

※罰則強化

※道交法の改正

キの踏み間違い事故など一般の自動車事故を加え、車の安全性能の問題や道路構造の問題など、事故原因を徹底究明し、被害ゼロへの方策を明らかにすること。

6-2 車道至上主義を改め、歩行者や自転車通行者、とりわけ子どもや高齢者が安全・快適に通行できる道路環境など、二重三重の安全対策を講じて被害ゼロを実現すること。自転車道・自転車レーンの整備を急ぐこと。幹線道路での歩車分離、通学路や住宅地、商店街など生活道路においては、クルマ通行に優先権を与えず規制速度を30キロ以下とする「ゾーン30」など、交通静穏化と歩行者優先を徹底すること。交差点での歩行者、自転車事故を防ぐために、歩車分離信号への切り替えを速やかに進めること。夜間の歩行者・自転車事故を防ぐために、自動ハイビームの義務化を急ぎ夜間の速度規制を導入すること。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速度抑制を徹底すること。

6-3 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

(国交省)

- 運輸安全委員会は、運輸安全委員会設置法に基づき、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。

(警察庁)

警察庁では、第10次交通安全基本計画（平成28年3月11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、安全で快適な交通社会を実現することを目標として、道路交通環境の整備等を推進しているところです。

令和2年度は、社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）に即し、

- 通学対策の推進
- 「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。

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。

昼夜別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で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。

(国交省)

- 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。
- 自転車の利用環境については、関係機関と連携して、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進して参ります。
- 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。
- 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参ります。

(警察庁)

高速道路の100Km/hを超える最高速度規制については、平成25年に有識者から「引

全よりも高速走行を優先するスピード社会である。速度違反の取締りを一層強化し、検討されている一部高速道路の最高規制速度の120キロへの引上げ方針は、即刻撤回すること。

「自動運転車」のような、一部の「不確かな」クルマに幻想を与えるのではなく、クルマを決して危険走行させることがないように、ペダル踏み間違い時の加速抑制装置や衝突予防装置、非常停止装置などの装着義務化、道路ごとの制限速度に応じて自動で速度制御を行う技術（Intelligent Speed Adaptation）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。

上げについて早急に検討を開始すべき」との提言があり、これを受けた調査研究がなされ、平成28年には「高規格の高速道路における速度規制の見直しに関する提言」が示されました。

その提言の中で、規制速度の引上げにあたっては、速度引上げによる交通への影響をモニタリングするため、一定の安全レベルを確保できる路線・区間において段階的な試行を行うことが望ましいとされたことから、静岡県の新東名高速道路の一部区間（約50km）と岩手県の東北自動車道の一部区間（約27km）において

○ 平成29年11月（東北自動車道は12月）から最高速度を110km/hとする試行

○ 平成31年3月から最高速度を120km/hとする試行

を実施し、速度引き上げに伴う交通状況の変化を分析しました。

その結果、施行前に比べて実勢速度、死傷事故件数及び死傷事故率に大きな変化がなかったことから、令和2年8月、交通規制基準を改正し、高速道路における最高速度規制について

○ 設計基準が120km/hの道路であること

○ 死傷事故率が高くないこと

○ 道路や交通の状況に照らし、交通の安全・円滑状の支障がないこと

等、一定の条件全てを満たす路線・区間に限って、最高速度規制の上限を120km/hとする基準を設けたところです。

なお、最高速度引き上げ区間にあつては、交通事故発生状況等の変化を注視していくとともに、交通指導取締り、高速道路会社等と連携した各種安全対策等を推進し、安全で円滑な道路交通の実現に努めてまいります。

（後段：国交省 自動車局 技術環境政策課）

○ 国土交通省では、安全運転支援システムを活用することにより、交通事故を防止

するため、
・ペダル踏み間違い時の加速抑制装置についての性能認定
・衝突予防装置（衝突被害軽減ブレーキ）の段階的搭載義務付け（令和3年11月以降の新型車より）

・非常停止装置（ドライバー異常時対応システム）のガイドライン策定

・自動で速度制御を行う技術（ISA）のガイドライン策定

等の施策を講じているところです。

○ また、自動運転技術に対する自動車ユーザーの過信を防止するため、過信の危険性を防止する啓発ビデオを作成・公表する等の取組みを進めております。

（国交省 自動車局 安全施策課）

【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。

○ 運転者の拘束時間等を定めた「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（専門委員会）」において検討が行われているところです。

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

※

は行わないこと。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。

○ 国土交通省といたしましても、平成30年に成立した働き方改革関連法に対する衆参両院の附帯決議も踏まえ、自動車運送事業を所管する立場から、実態を踏まえつつ長時間労働の是正が進むよう、専門委員会に参画するなどして、厚生労働省に対し、適切に協力して参りたいと考えております。

【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の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、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 労働基準局監査課)

1 自動車運転者の労働時間の改善のための基準（以下改善基準告示）という）については、働き方改革関連法の国会附帯決議において、過労死等の防止の観点から見直しを行うよう指摘されたところである。

2 改善基準告示の見直しに当たっては、自動車運転者の実態を十分に把握した上で関係労使に引き続き議論いただくとともに、当該議論の状況を踏まえつつ、検討を進めてまいりたい。

(国交省 自動車局 安全施策課)

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。

○ 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。

○ 国土交通省では、先の通常国会で成立した「地域公共交通活性化再生法」において、地域における移動ニーズに対し、きめ細やかに対応できる立場にある市町村等が中心となって、地域公共交通のマスタープランを策定し、公共交通サービスの改善を図る取組を促進するための制度の充実を図ったところです。

○ あわせて、こうした市町村等の取組に対し、財政面やノウハウ面の支援を行うとともに、地域の生活の足を確保する観点から、過疎地域等における幹線バスやコミュニティバス等の運行に対し、国費による補助を行っております。

○ 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。