

# 参考資料

---

国土交通省 自動車局  
平成25年6月20日

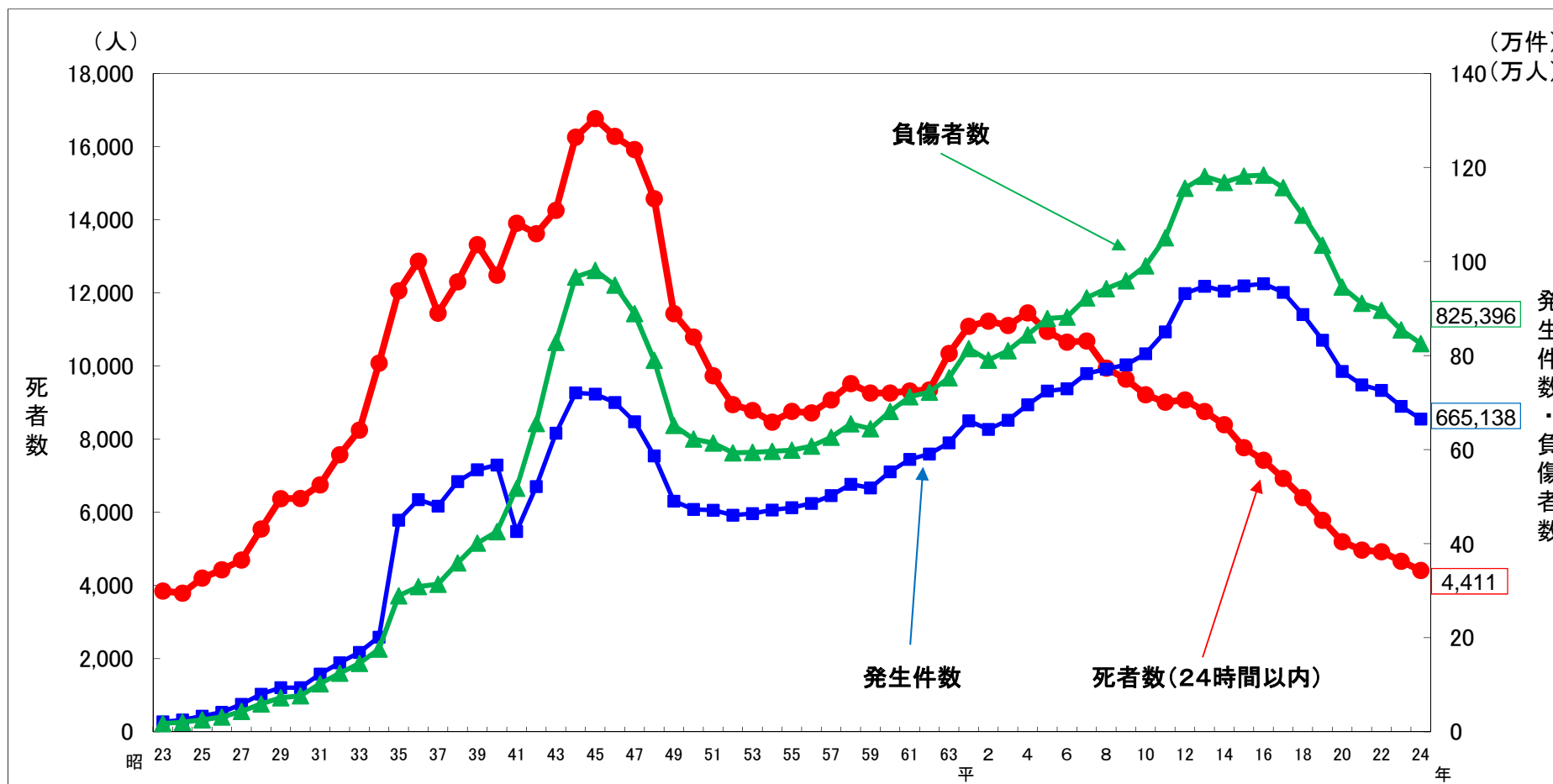
- ①交通事故の発生状況について
- ②自動車損害賠償保障制度の概要
- ③独立行政法人自動車事故対策機構の概要
- ④自動車損害賠償保障制度の予算概要（平成25年度予算ベース）
- ⑤高速・貸切バスの安全・安心回復プラン

# 交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移（昭和25年～平成24年）

参考資料①

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

平成24年中の交通事故による死者数は、4,411人で12年連続の減少で、ピーク時（昭和45年=16,765人）の3割以下となり、4,500人を下回った。また、平成16年に過去最悪を記録した交通事故発生件数及び負傷者数も8年連続で減少し、発生件数は平成4年以来19年振りに70万件を下回った昨年より更に減少した。



注1 昭和34年までは、軽微な被害事故（8日未満の負傷、2万円以下の物的損害）は含まない。  
 注2 昭和40年までの件数は、物損事故を含む。  
 注3 昭和46年までは、沖縄県は含まない。

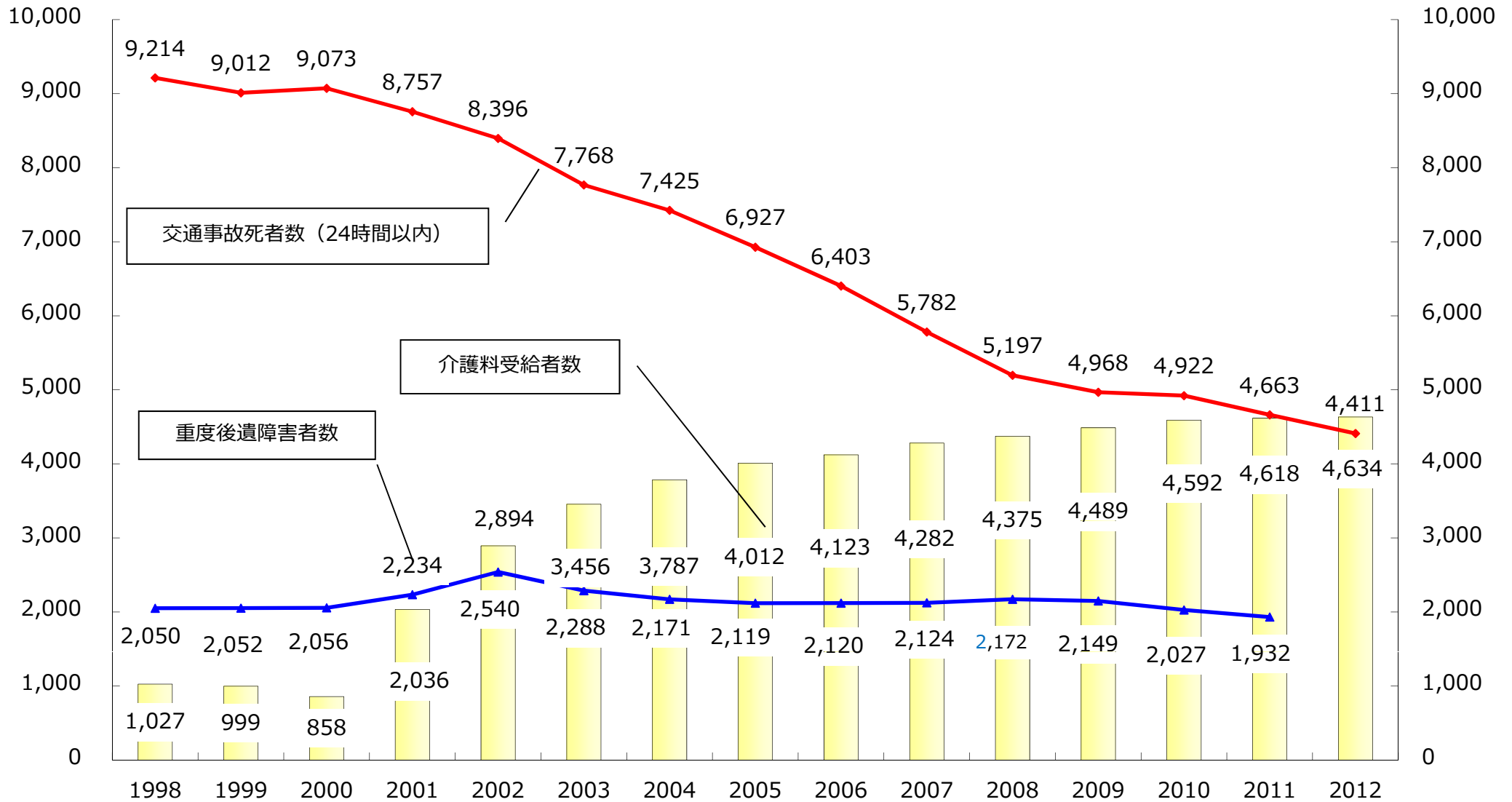
出所：警察庁「交通事故統計」

# 交通事故死者数、重度後遺障害者数及び介護料受給者数の推移

参考資料①

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

(人)



※24時間死者数は暦年

※介護料受給者数は独立行政法人自動車事故対策機構より介護料の支給を受けた人数

※重度後遺障害者数は、後遺障害等級表（自動車損害賠償保障法施行令別表第一、別表第二）の別表第一に該当する介護を要する後遺障害及び別表第二の1～3級に該当する後遺障害等級の認定を受けた自賠責保険の支払い件数

年度

## 目的

自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）に基づき、自動車事故の被害者が保険金による損害賠償を確実に得られるよう、自動車を運行の用に供する際に損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付ける等の措置を講ずることにより、被害者の救済を図るもの

## 概要

### （1）自動車損害賠償責任の明確化

- 被害者の保護を図るため、自動車事故の加害者（運行供用者）は、免責要件を立証しない限り損害賠償の責任を負うことを法律により明文化（民法上の不法行為の特例）

### （2）自動車損害賠償責任保険への強制加入等

- 原付を含む自動車の所有者に対して、自動車損害賠償保障責任保険の契約の締結を義務付け  
※ 車検制度とリンクさせることで、強制保険を担保
- 被害者の保護及び賠償問題の迅速な解決の観点から、被害者から保険会社等への直接請求も可能

#### 保険金の限度額

死亡：3,000万円 後遺障害：4,000万円 傷害：120万円

### （3）保険金の支払適正化

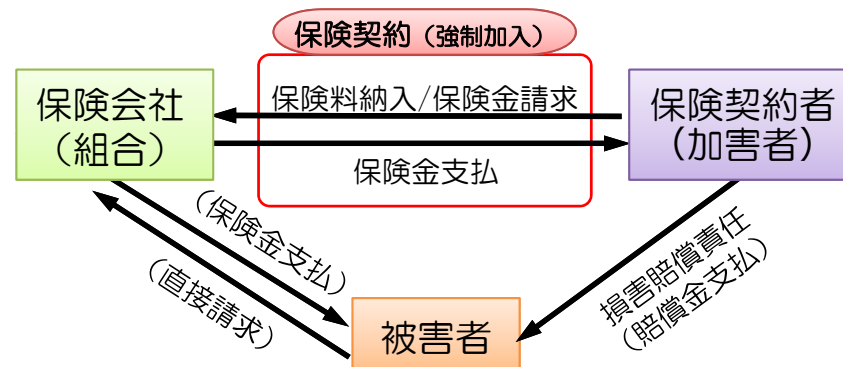
- 政府は、保険金に係る支払基準の策定、死亡・後遺障害等の重要事案の個別チェック、紛争処理機関の指定・指導監督等を通じて、保険会社等による保険金の支払を適正化

### （4）政府保障事業

- 自賠償保険への請求ができない、ひき逃げや無保険車による事故の被害者に対して、政府が加害者に代わって保障金を支払い（政府保障事業。政府は、支払った保障金の限度内で加害者から保障金回収）

### （5）保険金だけでは救われない被害者の救済等

- 政府は、保険料由来の積立金運用益を活用し、保険金だけでは救われない重度後遺障害者に対する救済事業等を実施



- 目的 被害者の保護の増進、自動車事故の発生防止
- 設立 H15年10月～  
(前身 自動車事故対策センター S48年～)
- 組織 本部(東京)、全国に50支所、療護施設7カ所

- 役職員 340名(うち役員6名、職員334名)(定員)  
(H25年6月1日現在)
- 資本金 13,174百万円(うち政府出資金13,082百万円、  
民間出資金92百万円)(H24年度末)

## 被害者援護業務

事故被害者を**支える**



ワンフロア病棟・プライ  
マリナーシングシステム



<改善事例>完全な植物状態

→(2年後)自力摂食可能



訪問支援  
サービス  
において  
介護者か  
ら相談



子供同士、保護  
者同士のコミュ  
ニケーションを  
図る「友の会」  
活動

## 療護施設(全国7カ所278床、入院期間は最大3年間)

- ・自動車事故の遷延性意識障害被害者を専門に受け入れ、治療・看護を実施
- ・(独)自動車事故対策機構が設置・運営(医療機関に委託)

### 遷延性意識障害(最重度後遺障害)

- ・重度の昏睡状態を指す病状。俗にいう「植物状態」
- ・通常とは比較にならない重度の介護が必要  
→通常の病院の看護体制では受入れ不可能  
→事故後被害者は病院たらい回し→自宅介護

## 介護料の支給

- ・自動車事故によって、常時又は随時の介護が必要となった重度後遺障害被害者に直接支給
- ・個別に被害者宅に訪問し、介護に関する相談等や精神的な支援を併せて実施

## 育成資金貸付

- ・自動車事故によって保護者が死亡したり重度の後遺障害が残ることとなった最も悲惨な被害者の子供たちの健全な育成を図るため、中学校卒業までの子供を対象に生活資金の無利子貸付を実施

## 安全指導業務

自動車事故を**防ぐ**



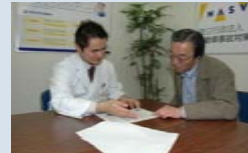
### 指導講習

- ・運送会社でプロドライバーを指導する役職である「運行管理者」に対し、指導上必要な知識・ノウハウを講習



### 適性診断

- ・運送会社のプロドライバーに対し、専用の機器を用いて運転特性、視力等を診断し、安全運転を指導



カウンセリ  
ング手法により、  
助言・指導を  
実施

## 自動車アセスメント業務

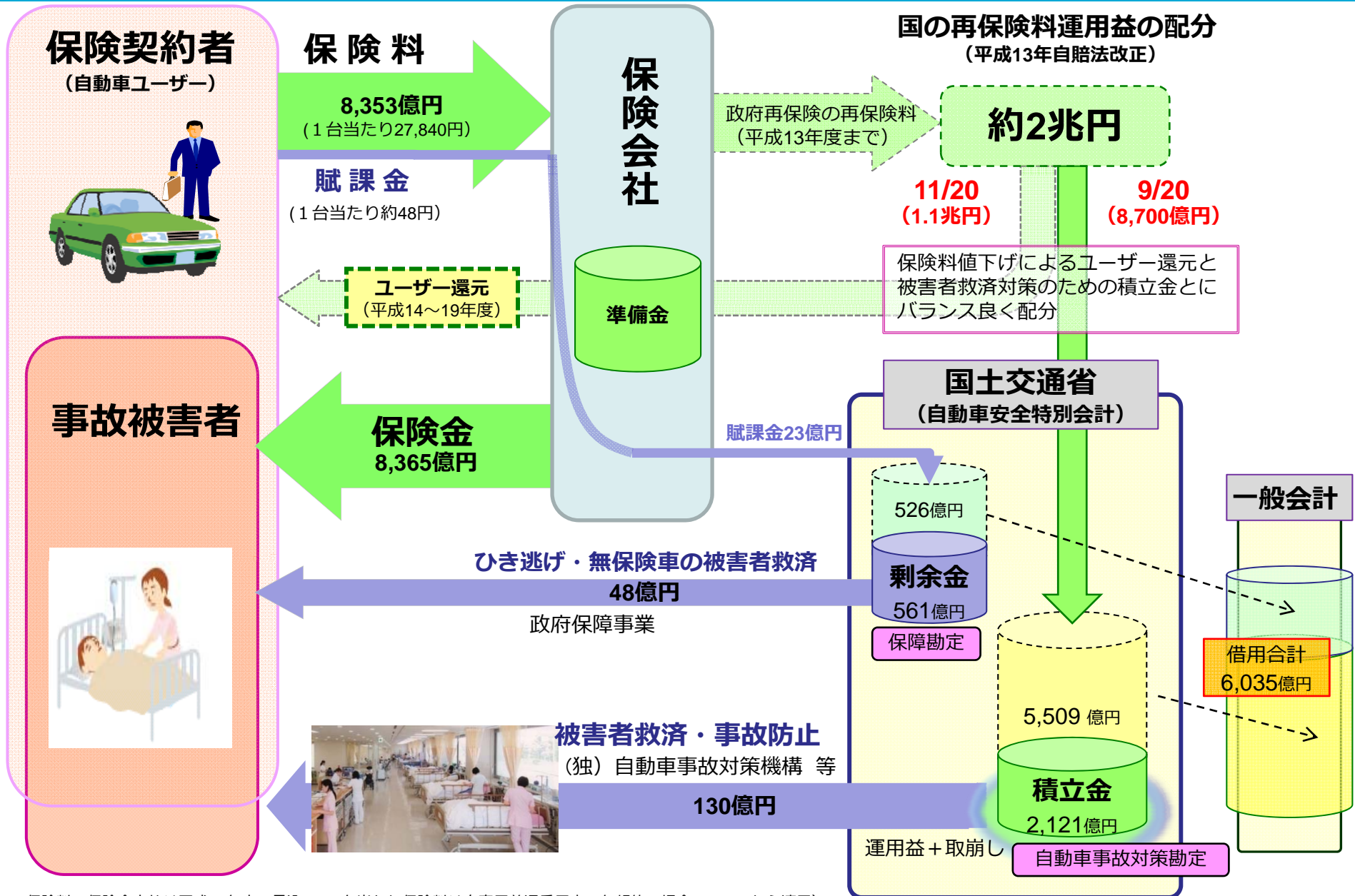
自動車事故  
から**守る**



- ・自動車を市中で購入し衝突試験によって、最低限の安全基準をどの程度上回る安全性があるかを評価し、国民に公表



# 我が国の自動車損害賠償保障制度（平成25年度予算ベース）



※保険料、保険金支払は平成25年度の見込み。1台当たり保険料は自家用普通乗用車2年契約の場合(H25/4/1から適用)。上記の他に、政府再保険当時の契約に係る再保険金支払(17億円)がある。

平成25年4月2日  
自動車局

## 高速・貸切バスの安全・安心回復プラン

平成24年4月29日に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、「バス事業のあり方検討会」において検討された結果を踏まえ、国土交通省は、平成25・26年度の2年間にわたり、「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」として、報告書に盛り込まれた措置を迅速かつ着実に実施することにより、事故の再発防止と、事故により大きく揺らいだ高速バス及び貸切バスへの信頼の回復を図ることとする。

なお、本プランの実効性を確保するためには、PDCAサイクルに沿って継続的にチェックを行うことが重要であるため、逐次フォローアップ・効果検証を行うとともに、必要に応じて取組内容の充実強化を図るものとする。

### I 具体的取組

#### 1. 新高速乗合バスへの移行・一本化（別紙①～④参照）

- 現行の高速ツアーバスについては、本年7月末までに新高速乗合バスへの移行を完了し、8月以降は高速ツアーバスとしての運行を認めないこととする。
- 移行した事業者に対して、運輸安全マネジメントの実施義務付け等を行い、移行後1年間を集中的なチェック期間として、委託者・受託者が一体となった安全管理体制や法令遵守状況等の確認を通じ、安全運行の徹底を図る。
- 上記確認結果に基づき、制度を検証し、必要に応じて改正を行う。

#### 2. 貸切バスの安全性向上

##### (1) 参入時・参入後の安全性チェックの強化（別紙⑤～⑩参照）

- 半年以内を目途として、道路運送法の許可審査を厳格化し、

輸送の安全確保に問題のある事業者の参入防止を図る。

- 今後2年間を通じて、事業者自らによる法令遵守状況の点検を実施させ、その結果を国土交通省へ報告させるとともに、当該結果に基づいて国土交通省が指導を実施することにより、法令遵守の徹底を図る。
- 特に、悪質な事業者に対しては集中的な監査を行い、事業停止等の厳格な処分を実施することにより、悪質な事業者を市場から退出させる。

##### (2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底（別紙⑫～⑮参照）

- 1年以内を目途として、全ての貸切バス事業者へ運輸安全マネジメント実施義務づけを拡大し、また、乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務づけること等により、経営トップの関与の下、組織が一体となった安全管理・運行管理体制の構築を図る。

##### (3) ビジネス環境の適正化・改善（別紙⑯～⑲参照）

- 1年以内を目途として、安全コストが適切に反映された分かりやすい運賃・料金制度へ移行するとともに、その後の1年間で、新制度の下に書面取引の一層の徹底等を図る。

### II フォローアップ・効果検証

- 各措置の準備・実施状況については、有識者・関係者等の参加を得て、本省及び地方運輸局において、逐次フォローアップを行う。
- 各措置の実施状況を踏まえ、平成26年度末を目途にその効果を検証し、バスへの信頼回復のためにさらに必要な取組について検討する。



## 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」として実施する措置及びその実施予定時期

### 1. 新高速乗合バスへの移行・一本化

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
①高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化	大都市圏のターミナル駅周辺等におけるバス停留所の確保や、道路運送法の手続の迅速処理等を通じて、確実かつ円滑な移行を図る。	25年7月末まで
②委託者・受託者が一体となった安全管理体制の構築（運輸安全マネジメントの実施）	貸切バス事業者への管理の委託を行う場合に、委託者・受託者が一体となった安全管理体制を構築するため、運輸安全マネジメントの実施を義務付ける。（省令改正等）	25年4月以降
③業界団体を中心とした適正化事業（コンサルティング）の導入	業界団体を中心として適正化事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。	25年5月以降
④過労運転防止のための交替運転者の配置基準の明確化・厳格化とその適用	長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワンマン運行に係る上限距離等を定める。（通達改正）	25年8月 （夜間運行について一部実施済み）

## 2. 貸切バスの安全性向上

### (1) 参入時・参入後の安全性チェック

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑤役員への法令試験の厳格化	新規許可時に実施する法令試験の受験対象者を代表権を有する常勤役員に限定するほか、試験方法等を厳格化する。（通達改正）	25年10月
⑥運行管理者・運転者の雇用契約等の確認	新規許可時に運行管理者・運転者の雇用契約等の写しを提出させる。（通達改正）	25年10月
⑦営業所等の現場確認の徹底	運輸開始届出時に、営業所や車庫等の施設の設置状況について現地調査等を実施する。（通達改正）	25年10月
⑧所要資金額や賠償限度額に関する許可基準の強化	参入時に必要となる資金確保の基準を引き上げるとともに、事業者が加入すべき損害賠償責任保険の対人賠償限度額を、1人当たり8,000万円から無制限に引き上げる。（通達・告示改正）	25年10月
⑨法令遵守に係る自己点検制度の導入・点検結果の報告義務付け	事業者の法令遵守意識を高めるため、法令遵守状況等を事業者自らが確認（自己点検）する制度を導入する。また、点検結果は国土交通省への報告を求めるとともに、呼出指導（講習会等）を通じて、点検結果の個別ヒアリングや改善方法の助言等を行う。（通達改正等）	25年10月
⑩業界団体を中心とした適正化事業（コンサルティング）の導入	業界団体を中心として適正化事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。	業界団体との調整が完了次第実施
⑪悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施	重要な法令違反の疑いがある貸切バス事業者に対して集中的な監査を実施するとともに、当該違反が確認された場	25年10月

	合には事業停止とするなど処分を厳格化する。(通達改正)	
--	-----------------------------	--

(2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底

措置名	具体的内容	実施時期(予定)
⑫運輸安全マネジメント実施義務付け対象の中小事業者への拡大	①全ての貸切バス事業者に安全管理規程の作成・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付ける。(省令改正) ②安全管理の実施方法や必要な体制等について講習会による啓発・指導等を行うとともに、中小事業者等に対する効果的な評価方法を検討・確立した上で評価を実施する。(通達改正)	①25年10月 ②25年4月以降
⑬運行管理制度の強化	乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務付ける。(省令改正)	26年5月
⑭交替運転者の配置基準の策定	長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワンマン運行に係る上限距離等を定める。(通達改正)	25年8月 (夜間運行について一部実施済み)
⑮デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーによる運行管理体制の構築	①交替運転者が配置されていない状況で長距離・長時間運行を行う場合には、デジタル式運行記録計による運行管理を行うことを義務付ける。(通達改正) ②ドライブレコーダーと合わせて、導入時における支援拡充や導入後の運転者教育への活用方策の明示等により、一層の普及を促進する。	①26年1月 (夜間運行について一部実施済み) ②25年4月以降

## (3) ビジネス環境の適正化・改善

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑯運賃・料金制度の改革	安全コストが運賃・料金に反映される新たな制度に移行するとともに、時間・キロ併用制運賃への移行等を実施する。 （通達改正）	25年度末まで
⑰貸切バス事業者と運送申込者との間における書面取引の徹底	運賃・料金の内訳が記載された運送引受書の発行・交付・保存を徹底し、監査における重点的チェック対象とするとともに、旅行業者の関与が疑われる場合における監査や処分について、観光庁と連携して対応する。なお、旅行業法に基づき処分等の権限を持つ都道府県についても、観光庁を通じて同様に協力を求めていく。	実施済み。25年4月以降取組を強化
⑱運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応	貨物自動車運送事業法における「荷主勧告制度」を参考としつつ、運賃・料金に係る法律違反について再発防止に資する新たな制度の導入を検討する。	25年末までに検討
⑲円滑な移行のための環境整備	新たな運賃・料金制度に対する発注者・利用者全般の理解を促進するため、「貸切バス選定・利用ガイドライン」の改訂・周知等を行う。（通達改正）	25年10月