

# 自動車損害賠償保障制度に係る 最近の動きについて

---

国土交通省 自動車局

平成30年6月7日

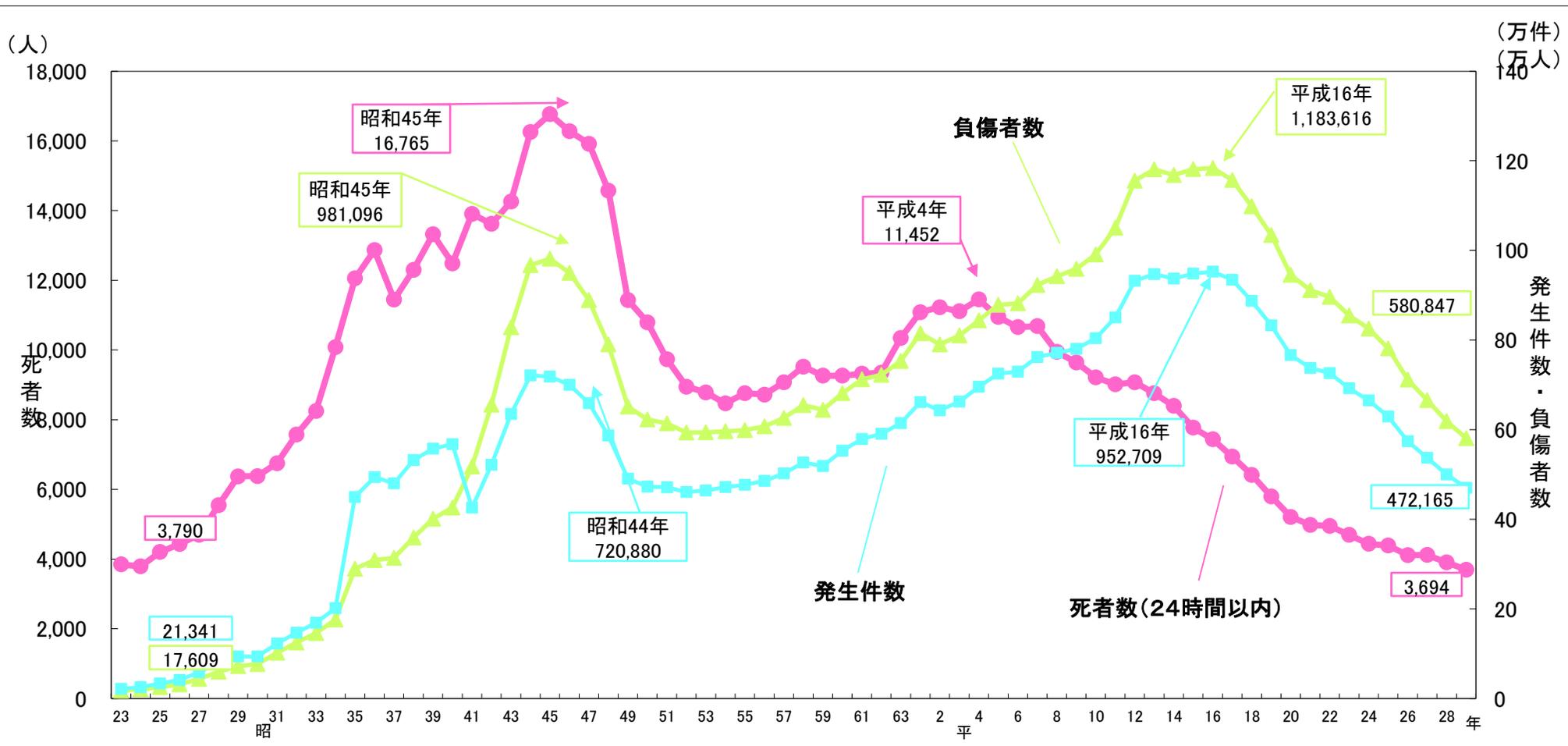
1. 交通事故の発生状況等について	2
2. 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し	6
3. 運用益事業について（全体像）	10
4. 被害者救済施策について	14
5. 事業用自動車の事故防止対策について	20
6. 無保険車対策・政府保障事業の実施状況について	32
7. 自動運転における自動車損害賠償責任のあり方	35

# 1. 交通事故の発生状況等について

# 交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移（昭和23年～平成29年）

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

平成29年中の交通事故による死者数は3,694人で、ピーク時（昭和45年=16,765人）の2.3割以下となった。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は13年連続で減少した。

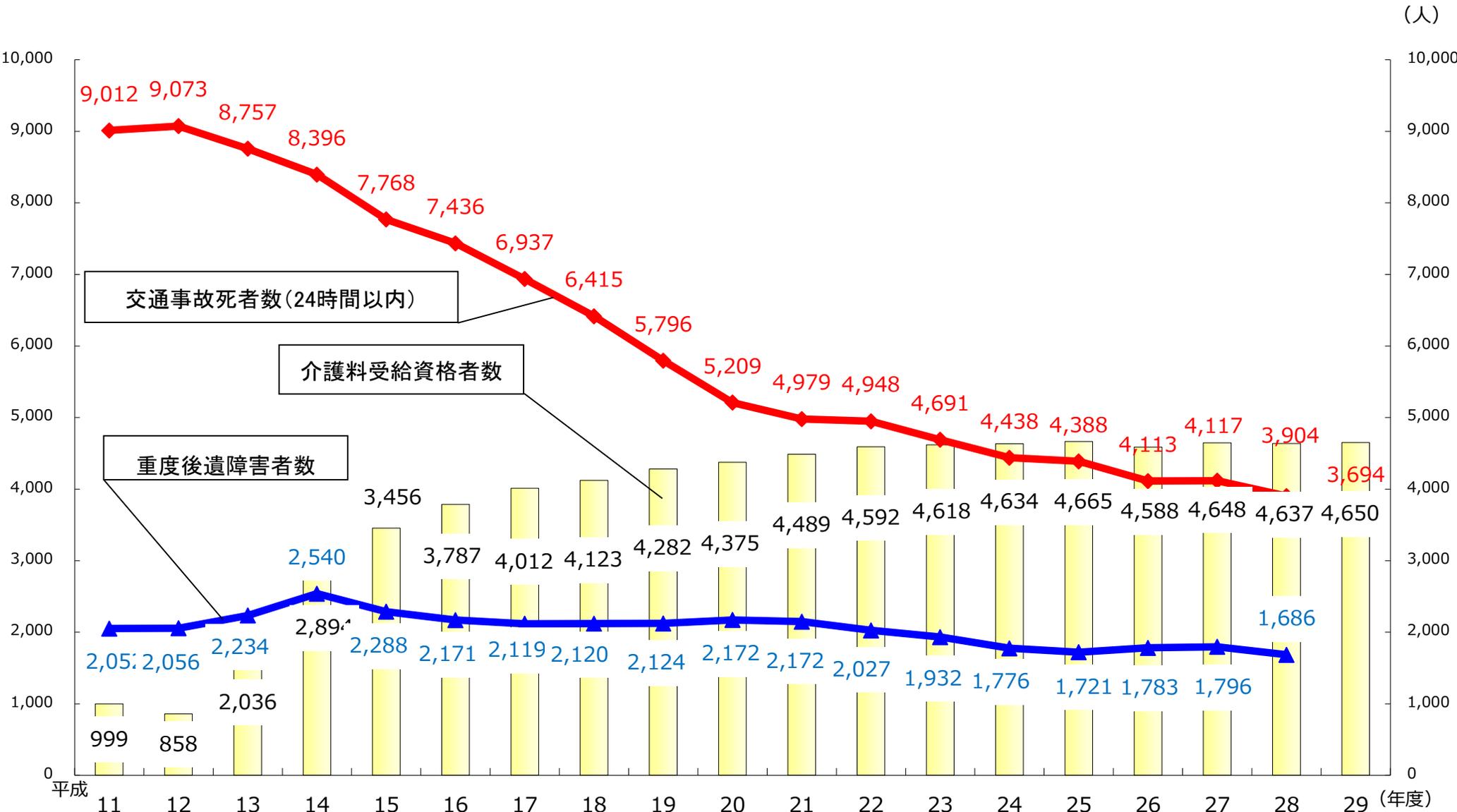


※1. 昭和34年までは、軽微な被害事故（8日未満の負傷、2万円以下の物的損害）は含まない。  
 ※2. 昭和40年までの件数は、物損事故を含む。  
 ※3. 昭和46年までは、沖縄県を含まない。

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資格者数の推移

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



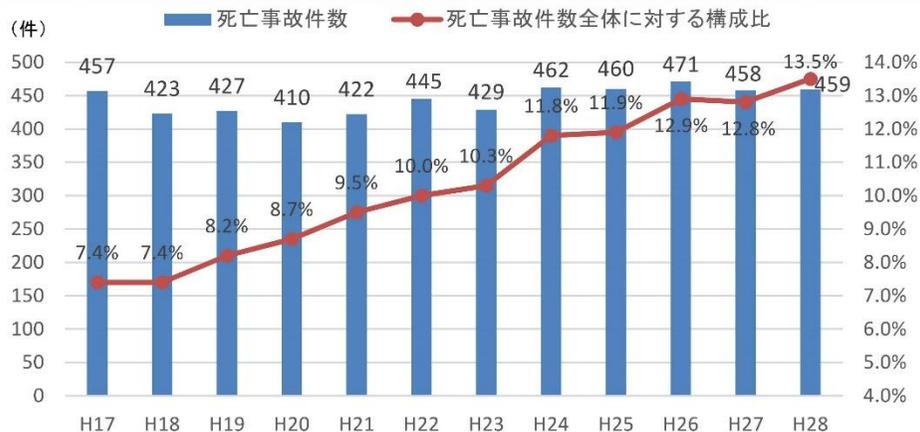
※24時間死者数は暦年

※介護料受給資格者数は独立行政法人自動車事故対策機構による介護料受給資格認定を受けている人数（年度末時点）

※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

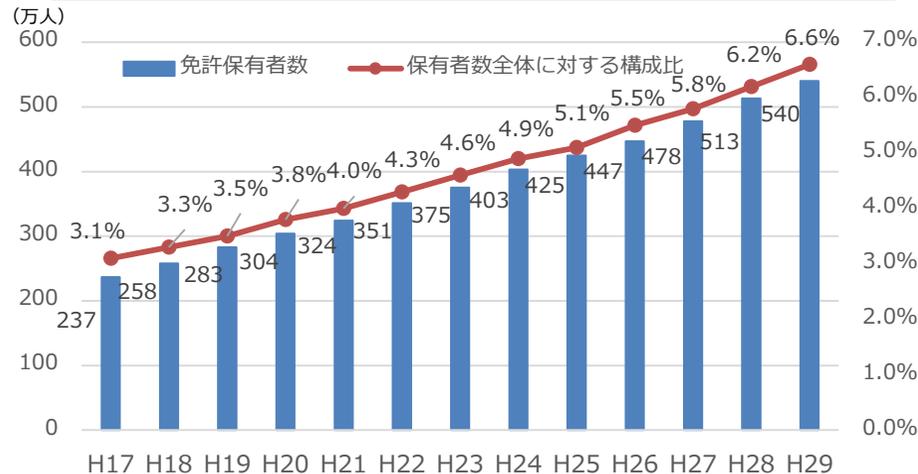
# 高齢運転者に係る交通事故の現状

## 75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び構成比

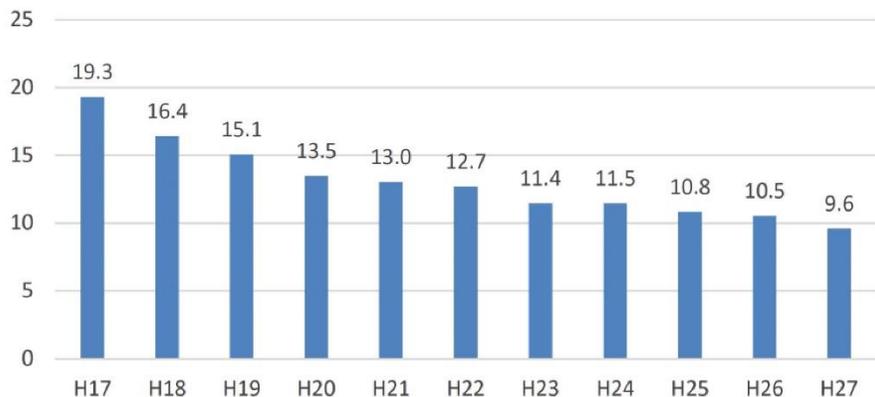


注：第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

## 75歳以上の運転免許保有者数及び構成比の推移（各年12月末）



## 75歳以上の免許保有者10万人当たり死亡事故件数

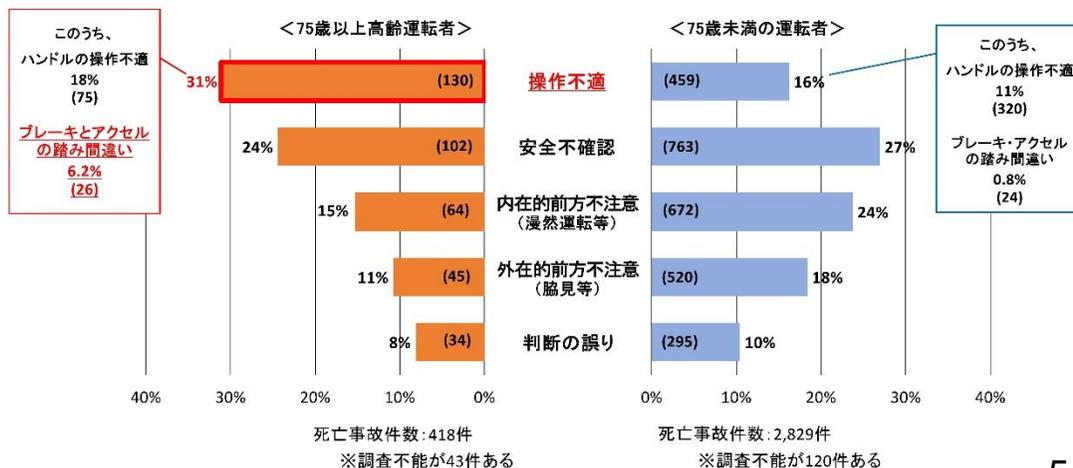


注1：第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

注2：各年12月末現在の免許保有者数10万人当たりで算出した数である。

※高齢運転者交通事故防止対策に関する提言（H29.6）、高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係関係会議（H28.11）会議資料及び「認知機能と安全運転の関係に関する調査研究」分科会（H30.3）会議資料より国土交通省作成

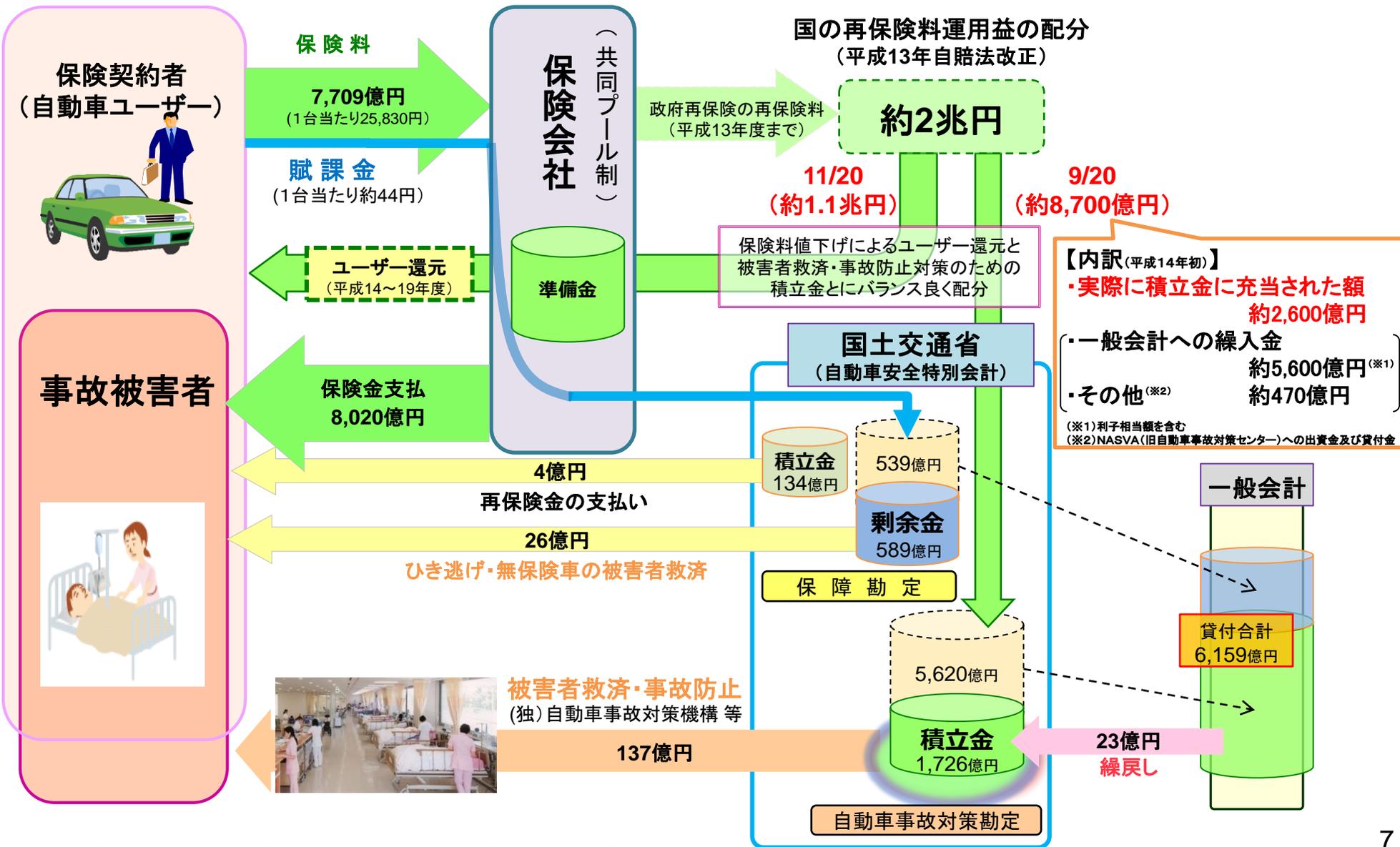
## 死亡事故の人的要因比較



## 2. 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し

# 我が国の自動車損害賠償保障制度（平成30年度予算概算決定ベース）

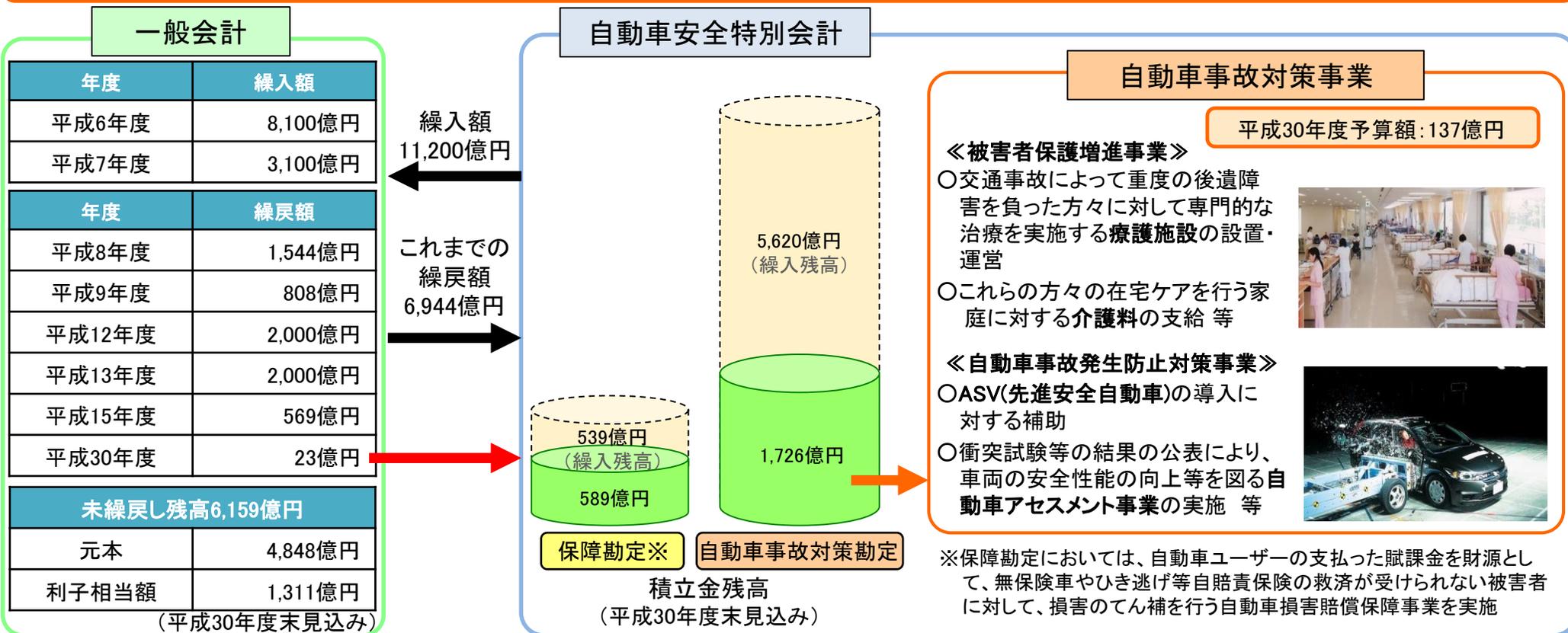
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



※保険料、保険金支払は平成30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(H29/4/1から適用)。

# 一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し

- 国土交通省では、自動車安全特別会計の積立金を財源として、被害者保護増進事業等を実施。
- 平成6年度及び平成7年度に、自動車損害賠償責任再保険特別会計(現・自動車安全特別会計)から一般会計に繰り入れた約1兆1,200億円について、これまでに6,944億円が繰り戻されたが、平成30年度末において6,159億円が繰り戻されていない。
- 法律や大臣間覚書に基づき、財務省及び国土交通省が毎年の繰戻しについて協議。



- 平成30年度予算において、一般会計から自動車安全特別会計に23.2億円の繰戻しを実施。
- 平成30年度予算において、被害者保護増進事業等を充実(療護施設や短期入所協力施設等の拡充、介護者なき後を見すえた自動車事故被害者の生活支援の充実等)(平成29年度126.6億円→平成30年度137.1億円)。
- 大臣間覚書を更新し、返済期間を従来の7年から4年に短縮するとともに、「被害者等のニーズに応じて、被害者保護増進事業等が安定的、継続的に将来にわたって実施されるよう十分に留意」等の文言を新たに追加。

平成29年12月18日付け

財務大臣・国土交通大臣間覚書本文

1. 平成6年度及び平成7年度における自動車損害賠償責任再保険特別会計(現、自動車安全特別会計。)から一般会計に対する繰入金については、平成30年度において、2,320,307千円を自動車安全特別会計自動車事故対策勘定に繰り戻すこととする。
2. 繰入金の残存額については、従来の大蔵省と運輸省の間の合意事項を維持することとするが、自動車事故対策勘定における積立金の水準と変動状況等に鑑み、平成6年2月10日付けの大蔵大臣及び運輸大臣間覚書(蔵計第238号、自保第38号)記2の「平成24年度から平成30年度」を「平成31年度から平成34年度」に改めることとする。
3. 毎年度の具体的な繰戻額については、被害者等のニーズに応じて被害者保護増進事業等が安定的、継続的に将来にわたって実施されるよう十分に留意しつつ、一般会計の財政事情、自動車安全特別会計の収支状況等に照らし、財務省及び国土交通省が協議の上、決定することとする。ただし、自動車安全特別会計の事業の運営上、予期しない資金手当の必要が生じると見込まれる場合には、平成34年度以前であっても繰り上げて必要額を繰り戻すこととする。

## 【参考】

平成22年12月22日付け

財務大臣・国土交通大臣間覚書本文

1. 平成6年度及び平成7年度における自動車損害賠償責任再保険特別会計(現、自動車安全特別会計。)から一般会計に対する繰入金の残存額については、従来の大蔵省と運輸省の間の合意事項を維持することとするが、平成6年2月10日付けの大蔵大臣及び運輸大臣間覚書(蔵計第238号、自保第38号)記2の「平成17年度から平成23年度」を「平成24年度から平成30年度」に改めることとする。
2. 毎年度の具体的な繰戻額については、一般会計の財政事情、自動車安全特別会計の収支状況等に照らし、財務省及び国土交通省が協議の上、決定することとする。ただし、自動車安全特別会計の事業の運営上、予期しない資金手当の必要が生じると見込まれる場合には、同事業の実施に支障が生じないように、平成30年度以前であっても繰り上げて必要額を繰り戻すこととする。

### 3. 運用益事業について（全体像）

# 自賠責保険運用益事業におけるこれまでの主な取組

年度	事業名	制度変更・拡充
S42年度	● 自動車事故相談及び示談あっ旋事業開始 <sup>※1</sup>	【※1 事故相談】 <ul style="list-style-type: none"> <li>昭和52年より示談あっ旋業務開始</li> <li>平成13年より高次脳機能障害面接相談事業開始</li> <li>平成25年より全国統一のナビダイヤル回線による電話相談開始</li> </ul>
S54年度	● 介護料支給開始(自動車事故対策機構) <sup>※2</sup>	【※2 介護料】 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成13年よりそれまでの神経・精神障害の最重度(常時介護)に加え、随時介護まで支給対象を拡大</li> </ul>
S58年度	● 療護施設の設置・運営開始(千葉療護センター)	【※3 自動車アセスメント】 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成26年より衝突被害軽減ブレーキ等の予防安全性能に関する評価を実施</li> </ul>
H7年度	● 自動車アセスメント事業開始 <sup>※3</sup>	【※4 短期入院】 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成13年度:5ヶ所→平成29年度:177ヶ所</li> </ul>
H13年度	● 短期入院協力事業開始 <sup>※4</sup> 短期入院費助成(自動車事故対策機構)	【※5 訪問支援】 <ul style="list-style-type: none"> <li>実施率 平成29年度:69.4%</li> <li>満足度 平成29年度:4.47(5段階評価)</li> </ul>
H19年度	● 訪問支援開始(自動車事故対策機構) <sup>※5</sup> 療護施設機能委託病床の業務開始(中村記念病院、聖マリア病院)	【※6 短期入所】 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年度:8ヶ所→平成29年度:92ヶ所</li> </ul>
H21年度	● 安全運転推進事業開始	【※7 療護施設】 療護施設の設置状況(平成29年) <ul style="list-style-type: none"> <li>施設数:9ヶ所</li> <li>(療護センター4ヶ所、委託病床5ヶ所)</li> <li>合計病床数:295床</li> </ul>
H24年度	● 療護施設機能委託病床の近畿地区への設置 (泉大津市立病院)	
H25年度	● 短期入所協力事業開始 <sup>※6</sup> 短期入所費助成(自動車事故対策機構)	
H28年度	● 療護施設機能委託病床の関東西部地区への設置 <sup>※7</sup> (湘南東部病院)	
H29年度	● 一貫症例研究型委託病床の設置(藤田保健衛生大学病院)	
H30年度	● 療護施設機能小規模委託病床の設置・運営開始 (長野県、石川県、富山県のうち1県に5床を予定)	

## 国の運用益事業

### 被害者救済対策

- 地方を中心とした小規模な療護施設機能委託病床の展開 ((独)自動車事故対策機構運営費交付金) (30年度:7,180百万円の内数)
- 自動車事故被害者への再生医療の実現に向けた取組 (同上) (同上)

### 事故防止対策

- (自動車事故対策事務取扱費庁費) (30年度:6百万円)
- 介護者なき後を見すえた日常生活支援の充実 (自動車事故対策費補助金) (30年:149百万円)
- 自動車アセスメント事業の充実 ((独)自動車事故対策機構運営費交付金) (30年度:7,180百万円の内数)

## 民間保険会社の運用益事業

### 被害者救済対策

- 脊髄損傷の再生医療に関する勉強会開催費用補助 (30年度:3百万円)
- 高次脳機能障害者家族による家族支援サポートシステム構築に向けたプログラム作りへの支援 (30年度:12百万円)

### 事故防止対策

- 高齢運転者の運転時認知障害の早期発見事業 (30年度:10百万円)
- 歩行者・自転車事故の個別的事故分析に基づく自動運転の事故軽減効果計測手法等の研究開発 (30年度:18百万円)

## JA共済の運用益事業

### 事故防止対策

- シルバー世代向け自動車安全運転診断の実施 (30年度104百万円)
  - ・認知・判断機能、運転に必要な動体視力等を診断する機器の導入
  - ・機器を活用した交通安全運転診断の実施

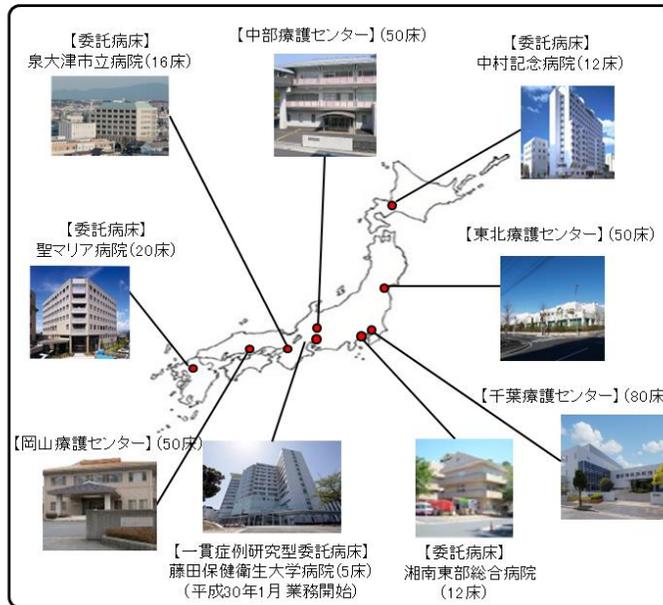
### 運用益事業の 合計額 (平成30年度)

国	保険会社	J A 共済	合計額
約137.1億円 (10.5億円 (8.3%) 増)	約18.8億円 (28百万円 (1.4%) 減)	約13.3億円 (49百万円 (3.5%) 減)	<b>約169.2億円</b> (前年度比 9.8億円 (8.1%) 増)

## 被害者の救済

### 重度後遺障害被害者への支援

- 療護施設の設置・運営・・・他に受け入れる医療機関がない最重度の後遺障害者に対する専門的治療を実施（全国合計9箇所）  
平成30年度より、療護施設の空白地域となっている地方部を中心に小規模委託病床を設置（平成30年度は5床設置予定。）
- 短期入院・入所協力事業の実施・・・在宅ケアを受けている重度後遺障害者が、短期間、病院へ入院又は障害者施設へ入所できるよう病院等の受入体制を整備  
＜病院・施設の指定状況（平成29年度末現在）＞  
協力病院：177箇所、協力施設：92箇所
- 在宅生活支援環境整備事業の実施・・・在宅重度後遺障害者が介護者なき後等にグループホーム等の障害者支援事業所へ入所し生活することができるよう事業所の受入体制を整備（平成30年度新規）
- 介護料の支給・・・在宅ケアを行う家庭に対し、介護用品の購入等に充てる費用を支給
- 訪問支援の実施・・・在宅ケアを行う家庭を訪問し、情報提供や悩みの聴取等により支援



## 自動車事故の防止

- ASV(先進安全自動車)の普及
- 自動車運送事業者による運行管理の高度化、社内安全教育
- プロドライバー等に対する運転技術向上に係る教育等



- 自動車アセスメント・・・実車を用いた衝突試験等の結果の公表により、車両の安全性能を向上



### 事故の相談・解決



- (公財)日弁連交通事故相談センターによる法律相談
- 救急医療機器整備事業

### 交通遺児への支援



- 生活資金の無利子貸付
- 賠償金を基にした育成給付金の支給
- 交通遺児の集いの開催

## 4. 被害者救済施策について

## 背景

- ・平成22年度より、被害者団体等と意見交換会を開催し、被害者等のニーズに応じた被害者救済対策を行うべく、各種課題の整理を行い、対応を進めてきたところ。
- ・当事者のニーズは日々置かれた状況により変化していくため、引き続き**ニーズに合った被害者救済対策を進めていくため、被害者団体等との意見交換会を開催。**

## 平成29年度の意見交換会

### 開催状況

#### 【参加者】(敬称略)

- 有識者 赤塚 光子  
(元立教大学教授)  
麦倉 泰子  
(関東学院大学教授)
- 被害者団体 桑山 雄次  
(家族の会)  
古謝 由美  
(友の会)  
大塚 由美子  
(友の会ナナ)  
横山 恒  
(家族の会わかば)  
徳政 宏一  
(LifeNet)
- 厚生労働省、NASVA
- 事務局(国土交通省)

#### 【開催回数】

年度内に、計4回開催

- 第1回 29年 8月29日(火)
- 第2回 29年11月 7日(火)
- 第3回 30年 1月29日(月)
- 第4回 30年 3月19日(月)

### 今後の取組の方向性

#### ① 自動車事故被害者支援制度の周知と各種相談支援窓口等との適切な連携

自動車事故被害者は、事故にあった直後から在宅生活に至るまで、それぞれの状況に応じて、必要な支援や各種情報提供が適切になされることが重要である。

これらの情報については事故後早期の入手が望ましく、被害者等が自治体等各種相談機関や支援窓口等において、自動車事故被害者支援制度に関する情報に触れることができる機会を多く確保するため、各種相談機関等との連携を促進・強化する必要がある。

#### ② 情報提供の充実

被害者等が真に必要な情報を必要なときに分かりやすく入手できるよう、情報提供内容を引き続き充実させる必要がある。

各種相談・支援の際に活用できるようパンフレット・HP等による情報提供を継続し、更に、必要とされる情報を細かく把握し、正確な情報が届くよう情報提供を充実する。

また、「介護者なき後、親なき後に備えるための情報提供サイト」に係る調査を継続し、必要とされる情報を充実させ、正確な情報を提供することにより、被害者等の情報収集の支援を行う。

#### ③ 短期入院・入所の利用促進をはじめとする在宅生活の支援

短期入院・入所については、在宅で生活する重度後遺障害を負った被害者の支援に有効であり、利用者が安心して利用できる環境の整備が重要である。

これまでの意見交換会、交流会、受給者へのアンケートの実施結果等を基に、協力病院・施設の取組事例、利用事例のフォローアップを徹底し、協力病院・施設の実情や介護料受給者・介護者のニーズ等を把握し、制度の利用につながる取組を実施することで、利用者の利便性が高まるよう取り組む。

更に、家族のレスパイトやお試しの利用、緊急の利用といった、利用の実態について丁寧に把握し、利用促進の取組に活かしていく必要がある。

また、在宅生活における負担や不安の軽減につながる取組について更に検討し、グループホーム等へ適切な支援を行うとともに、在宅生活を支える社会資源の実態や、被害者のニーズについて丁寧に把握の上、継続して取り組んでいくことが重要である。

#### ④ 支援制度の充実に向けた取組

被害者保護につながる支援施策については、効果的に実施され、かつ利用者が分かりやすく安心して利用できるものとするのが重要である。

今後は、在宅生活支援環境整備事業、小規模委託病床の設置・運営を着実に実施する。

また、移動の利便性向上や再生医療に係る調査、成年後見制度に関する課題の整理など、支援施策の更なる充実のため、効果的な取組を検討する必要がある。

## 1. 療護施設の拡充

### 【現状】

(独)自動車事故対策機構は、療護施設(療護センター、委託病床)を設置・運営し、自動車事故による遷延性意識障害者\*に対して適切かつ質の高い治療・看護を実施。 \* 脳損傷により自力移動・摂食が不可能であるなどの最重度の後遺障害者

また、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」を平成30年1月より業務開始予定(既存の8カ所にこの病床を加え、以下のとおり**全国9カ所に設置**)。

### 【療護施設一覧】



### 【課題】

自宅から療護施設までの距離を理由に入院に至らないケースが多く、地理的要因が課題であり、空白地域の解消が必要(被害者団体からも要望あり)。

### 小規模委託病床の設置

療護施設の空白地域となっている地方部を中心に小規模の委託病床を展開し、適切かつ質の高い治療・看護を提供(平成30年度は5床設置予定)

## 2. 介護者なき後を見すえた日常生活支援の充実

在宅重度後遺障害者の生活支援については、その専門知識を有する人材等を備えた事業所が少なく、介護者が亡くなって介護をする人がいなくなった場合(いわゆる「**介護者なき後**」)等に、これらの障害者の受入れ先が十分確保されているとはいえない状況。

そこで、これらの障害者が地域のグループホーム等障害者支援事業所での支援を受け生活することができるよう、受入事業所による設備導入や介護人材確保に係る経費を補助する。

## 3. 自動車事故被害者への再生医療の実現に向けた取組

事故被害者が再生医療による治療を受けるために必要となる支援策を検討するために調査を行う。また、脳損傷患者に対する再生医療について、骨髄幹細胞を活用した再生医療の研究を進める札幌医大等と(独)自動車事故対策機構とが連携して共同研究を行う。

# 小規模な委託病床の地方部（空白地域）へのきめ細かな展開

## NASVA 第四期中期目標(H29～H33) (抜粋)

早期の治療開始が効果的であることから、より多くの遷延性意識障害者の回復に資するべく、病床や入院審査のあり方の検討を含め入院希望者の待機期間の短縮に努める。

あわせて、療護施設全体の今後のあり方について、国と連携して現状及び今後の課題等について整理した上で、より公平な治療機会を確保する観点から、関係者の意見・ニーズや新たな技術の向上を踏まえつつ、地理的要因のほか、病床数・看護基準等の委託基準の見直しも含め、あり方を検討する。

### 小規模委託病床の設置(新規施策)

- 介護者が自宅から療護施設までの距離を理由に入院に至らないケースが多く利用が困難な理由の約7割、**地理的要因が課題**(各療護施設における同一ブロック及び隣接県の患者割合は約90%)
- 治療・看護機会の不公平感・不満等を踏まえ、**小規模病床を設置することで、空白地域(北陸・南九州・沖縄等)の解消が必要。**
- 被害者団体からの要望  
「小規模でたくさん作って欲しい。近くに専門の病院があるというのは安心感がある(将来的には47都道府県に病床数が少なくてもいいから設置して欲しいとの要望)。」

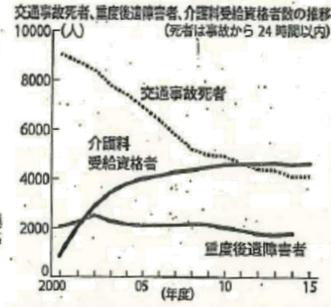
平成29年5月7日(日)毎日新聞(朝刊)31面より

**【概要】**

- ・最寄りの療護施設まで車で片道約4時間かかり、日常的に通えず、入院を断念。
- ・地域格差があり、近畿圏でさえ16床しか無く、明らかに偏りがある。
- ・自宅から通える距離なら入院させたいという家族は潜在的に多い。

**・ニーズ等を踏まえ、小規模の委託病床の空白地域となっている地方部へ展開し、適切かつ質の高い治療・看護を提供**

# 専門病床 もっと多く



## 物言えぬ夫の思い代弁

「物言えぬ夫の思い代弁」

交通事故で重度後遺障害を負った夫婦。妻は介護料受給資格者だが、自宅から療護施設までの距離を理由に入院を断念。妻は「物言えぬ夫の思い代弁」を訴えている。記事は、交通事故で重度後遺障害を負った夫婦の苦悩を伝えている。妻は介護料受給資格者だが、自宅から療護施設までの距離を理由に入院を断念。妻は「物言えぬ夫の思い代弁」を訴えている。記事は、交通事故で重度後遺障害を負った夫婦の苦悩を伝えている。

大津市立病院の委託病床(16床)。車で片道約4時間かかる。近畿圏でも16床しかなく、明らかに偏りがある。自宅から通える距離なら入院させたいという家族は潜在的に多い。

「物言えぬ夫の思い代弁」

交通事故で重度後遺障害を負った夫婦。妻は介護料受給資格者だが、自宅から療護施設までの距離を理由に入院を断念。妻は「物言えぬ夫の思い代弁」を訴えている。記事は、交通事故で重度後遺障害を負った夫婦の苦悩を伝えている。

## 1. 事業目的

- 本補助事業は、在宅で療養生活を送る自動車事故による重度後遺障害者の介護者が、様々な理由により、介護が難しくなる場合(いわゆる「介護者なき後」)に備え、障害者支援施設等に対し、設備導入や介護人材確保等に係る経費を補助することにより、自動車事故による重度後遺障害者及びその御家族の安心・安全な生活を確保するための環境整備の支援を行う。

## 2. 事業内容

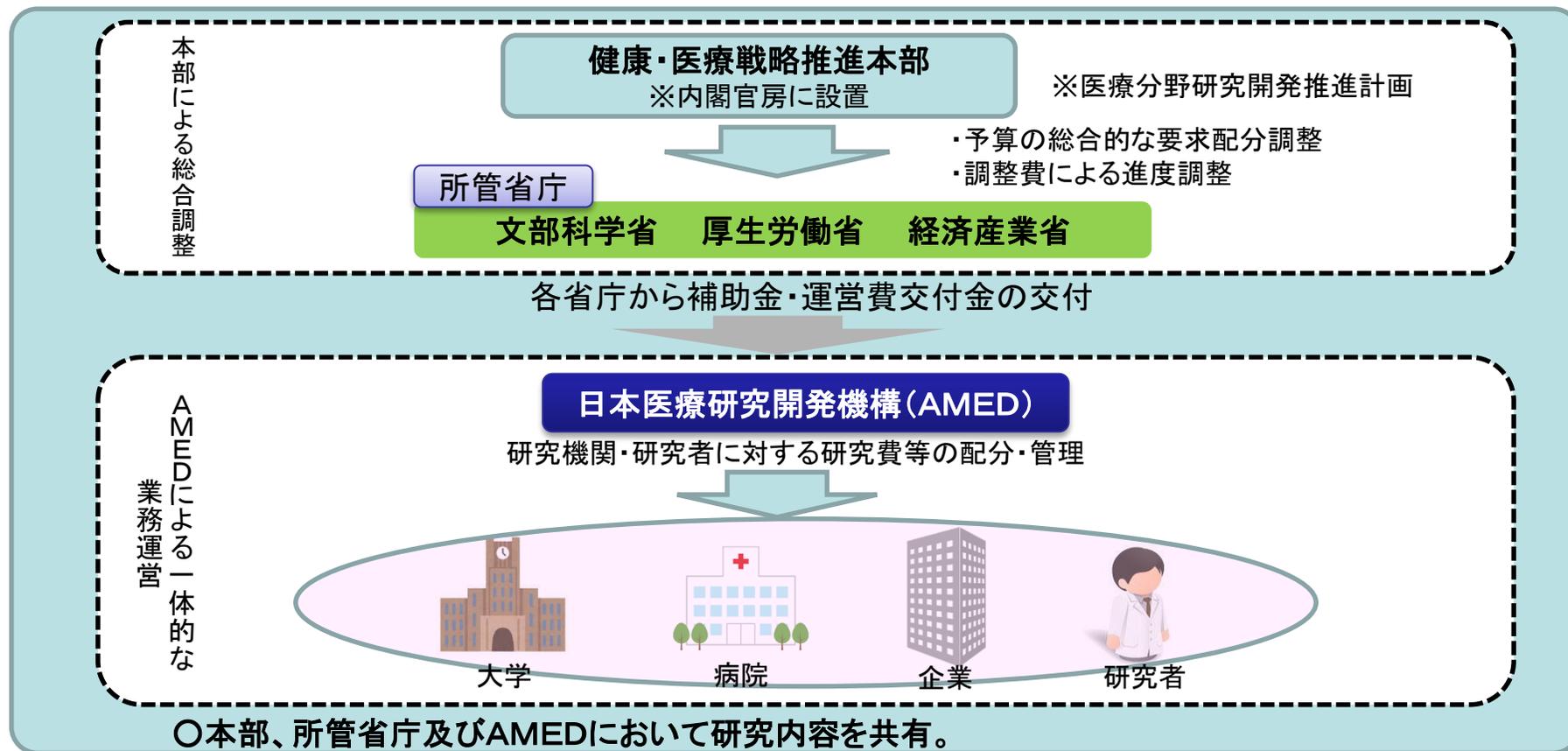
- 障害者支援施設等が、自動車事故による重度後遺障害者の入所受入れ環境整備のために必要とする以下のものに対し補助する。
  1. 介護器具・用具等の導入に係る経費
  2. 人材確保等に係る経費

## 3. 事業要件

対象事業者	○障害者総合支援法に基づく「 <u>障害者支援施設</u> 」、「 <u>グループホーム</u> 」
対象内容	①医療機器等購入費 ②人材雇用費 ③研修等経費
要件	○介護料受給者及び自賠法施行令別表第一第2級以上の者が <u>入居</u> している又は、具体的な入居見込みがあること。 ○介護料受給者及び自賠法施行令別表第一第2級以上の者が日常的に <u>日中活動事業(昼のサービス)</u> を利用していること。
補助額(限度額)	○医療機器等購入費は400万円を上限とし、実額支給とする。 ○人材雇用費は職員1名あたり月額30万円(年額360万円)を補助限度額とし、施設等が支払う給与と比較の上、低額の方を補助額とする。また常勤換算方法で3名を上限とする。 ○研修等経費は実額支給とする。



## ○再生医療体制の現状

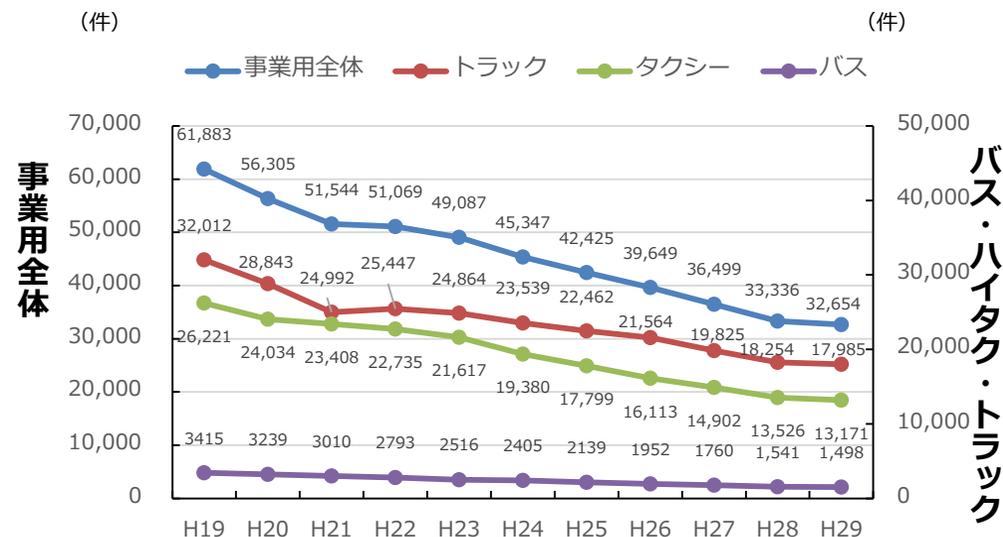


## ○調査内容

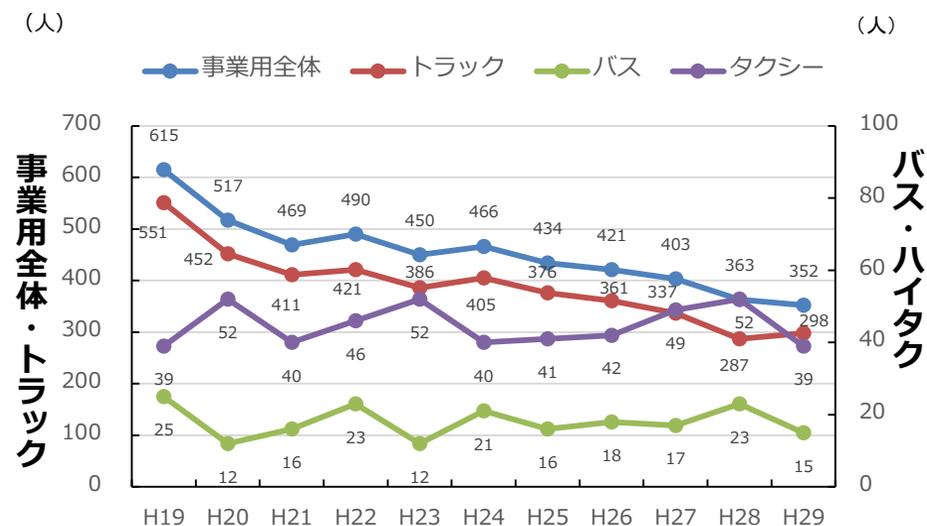
○自動車事故による重度後遺障害者への支援施策を検討するため、上記再生医療研究機関等に対し、脳損傷及び脊髄損傷における再生医療研究の現状及び将来性についてヒアリング調査等を行う。

## 5. 事業用自動車の事故防止対策について

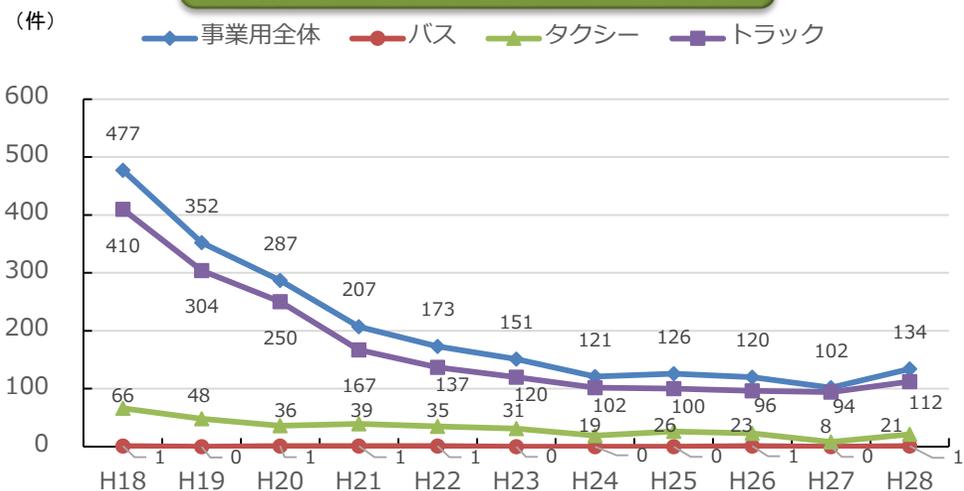
## 事業用自動車の交通事故件数



## 事業用自動車の交通事故死者数



## 事業用自動車の飲酒運転に係る 道路交通法違反取締件数



## 事業用自動車総合安全プラン2020の達成状況

	【平成32年目標値】	【平成29年】
事故件数	23,100件	32,654件
死者数	235人	352人
飲酒運転	ゼロ	飲酒運転取締 134件(平成28年)

### 平成29年は

- ・交通事故件数は減少
- ・交通事故死者数は減少、ただし交通死亡事故件数は5年ぶりに増加(343件(7件増))
- ・飲酒運転取締件数は平成28年に3年ぶりに増加(134件(32件増))

## 事業用自動車に係る総合的な安全対策の見直し

- 軽井沢スキーバス事故を受けた新たな安全対策が策定されたこと、自動車の先進安全技術の普及が進みつつあること等の自動車事故をめぐる状況変化、人口減少や高齢化の進展、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催等の動向を踏まえ、事業用自動車総合安全プラン2009（2009年策定）を改訂。第10次交通安全基本計画の最終年に目標年を合わせるとともに、プラン2009に以下の視点から追加見直しを行い、6つの重点施策を決定した。

### 【見直しの観点】

- 各業態（バス、トラック、タクシー）における目標設定
- 「利用者（旅行業者、乗客、荷主）」を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築
- 軽井沢スキーバス事故等による安全対策を反映
- 自動運転など交通事故の削減及び被害軽減に大きな効果が期待される新技術を安全対策に反映

【目標値】 (プラン2009の目標) ①死者数を2018年までに250人以下、②人身事故件数を2018年までに3万件以下、③飲酒運転ゼロ

- ① 2020年までに**死者数235人以下**      ② 2020年までに**事故件数23,100件以下**      ③ **飲酒運転ゼロ** (※)

【バス】      //    死者数10人以下  
【タクシー】 //    死者数25人以下  
【トラック】 //    死者数200人以下

【バス】      //    事故件数1,100件以下  
【タクシー】 //    事故件数9,500件以下  
【トラック】 //    事故件数12,500件以下

※バス、タクシー、トラック共通

(参考) 2016年事業用自動車交通事故発生状況 事故件数33,336件、死亡者数363人、飲酒運転54件

## 事業用自動車総合安全プラン2020 重点施策

### 1. 行政・事業者の安全対策の一層の推進と利用者を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築

- ・事業者における法令遵守の徹底と安全輸送の取組の強化
- ・監査等の実効性の向上による違反行為等の是正及び悪質事業者の排除
- ・利用者（旅行業者、乗客、荷主）を含めた関係者の連携強化による安全性の向上      等

### 2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

- ・飲酒運転・薬物運転根絶のための指導等の実施      等

### 3. 自動運転、ICT技術等新技術の開発・利用・普及の促進

- ・自動運転等新たな安全技術の開発・普及促進      等

### 4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策

- ・高齢運転者の特徴を踏まえた事故防止対策 等

### 5. 事故関連情報の分析等に基づく特徴的な事故等への対応

- ・モード毎や地域毎の特徴を捉えたきめ細やかな事故の分析とその結果に基づく適切な対策の実施
- ・ドライブレコーダー映像等、事業者が保有する情報を活用した運転特性や運転技能の確認及び研修の実施等指導監督の徹底      等

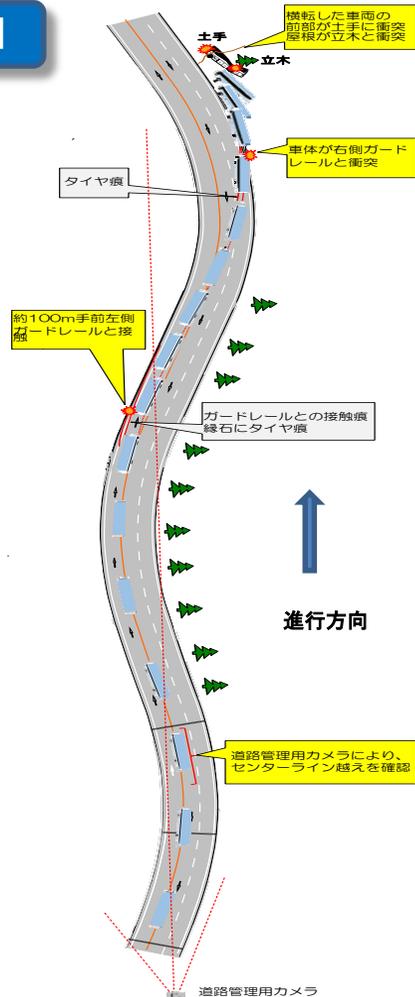
### 6. 道路交通環境の改善

- ・事故発生割合の高い区間における交差点改良や歩道の整備、中央帯の設置、信号機改良      等

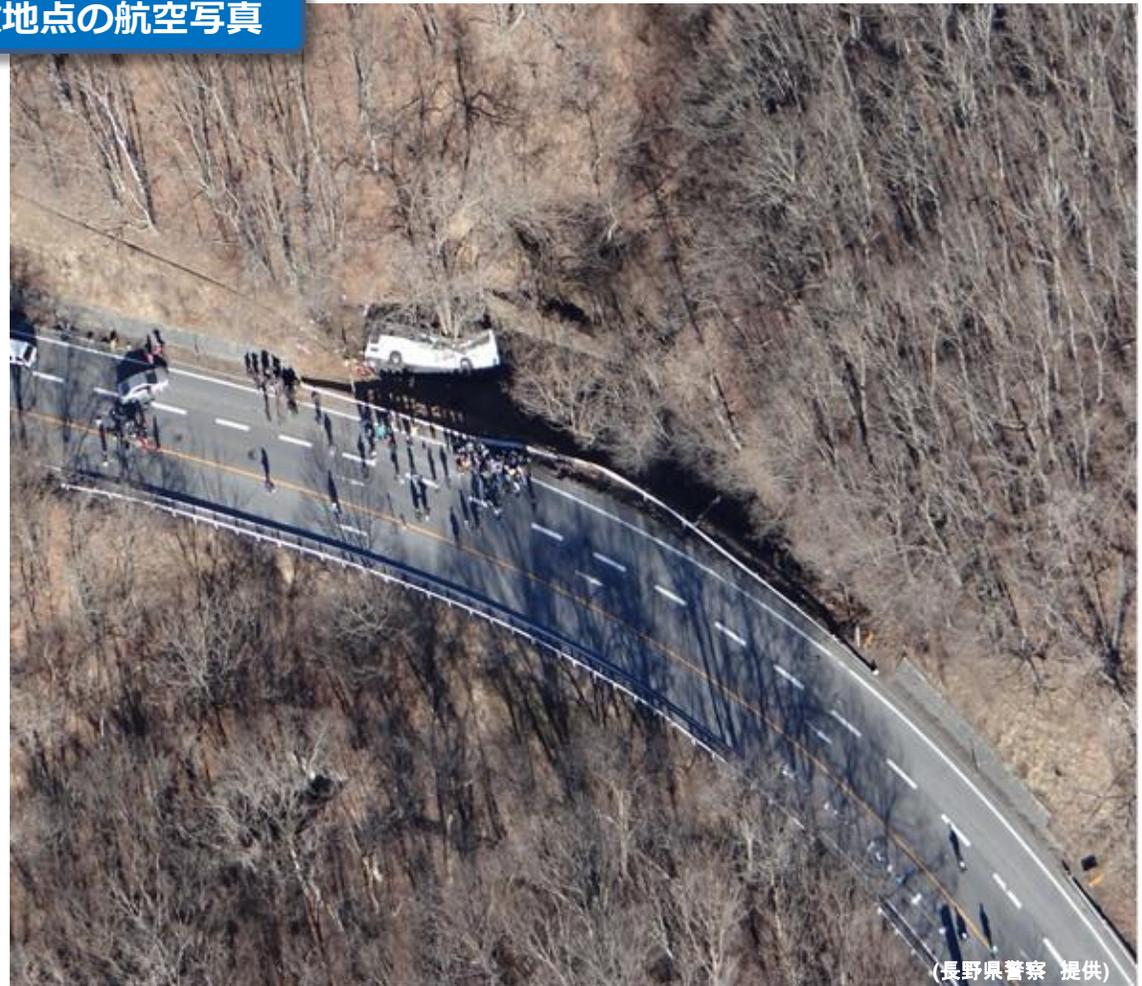
## 事故概要

- 平成28年1月15日1時52分頃、長野県北佐久郡軽井沢町の国道18号碓氷バイパスにおいて、乗客39名を乗せて走行中の貸切バスが、
- 約4m下の崖に転落。
- 乗客13名並びに運転者及び交替運転者の合計15名が死亡、乗客22名が重傷、乗客4名が軽傷。
- 碓氷バイパスの長い上り坂が入山峠で終わり、一転して連続する下り坂を約1km下った地点で発生。片側1車線の下り勾配の左カーブを走行中、対向車線にはみ出し、そのまま道路右側に設置されていたガードレールをなぎ倒し、横転しながら約4m下に転落。

## 事故状況図



## 事故地点の航空写真



(長野県警察 提供)

## 原因

- ☆ 事故は、貸切バスが急な下り勾配の左カーブを**規制速度を超過する約95km/h**で走行したことにより、カーブを曲がりきれなかったために発生したものと推定される。
- ☆ 事故現場までの道路は入山峠を越えた後にカーブの連続する下り坂となっているが、貸切バスの運転者は、本来エンジブレーキ等を利用して安全な速度で運転すべきところ、**十分な制動をしないままハンドル操作中心**の走行を続けたものと考えられ、このような通常の運転者では考えにくい運転が行われたため車両速度が上昇して車両のコントロールを失ったことが、事故の直接的な原因であると考えられる。
- ☆ 同運転者は事故の16日前に採用されたばかりであったが、事業者は、同運転者に健康診断及び適性診断を受診させていなかった。また、大型バスの運転について、同運転者は少なくとも5年程度のブランクがあり、大型バスでの山岳路走行等について運転経験及び運転技能が十分でなかった可能性が考えられる。このような同運転者に事業者が**十分な指導・教育や運転技能の確認をすることなく運行を任せたこと**が事故につながった原因であると考えられる。
- ☆ 運行管理者は、**運行経路の調査をしないまま、不十分な運行指示書を作成・使用**しており、**運行前の始業点呼を実施せず**、運行経路や休憩場所の選定が**運転者任せ**になっていた。
- ☆ 事業者は、インバウンド観光の増加などでツアーバスの需要が大きく伸びた時期に事業参入しており、事業規模の急激な拡大に運転者の確保・育成が追いつかず、**安全を軽視した事業運営を行ってきた**ことが事故につながった背景にあると考えられる。

## 再発防止策

### （貸切バス事業者）

- ☆ 運転者の選任にあたっては、運行形態に応じた指導・監督を行った上で**十分な能力を有することを確認**
- ☆ 運転者に法令で義務付けられた健康診断及び適性診断を確実に受診させ、**個々の運転者の健康状態に応じた労務管理、運転特性に応じた適切な指導監督**
- ☆ 運転者に対し、**車両の構造や運行経路に応じた安全な運転の方法等を教育**するとともに、添乗訓練を行い、運転者の運転技能等を十分に確認・評価
- ☆ 運行管理者には、運転者に対して**点呼を確実に実施**するとともに、運行経路や発着時刻等を明記した運行指示書を手交し、**安全な運行に必要な運行指示**を徹底
- ☆ 運転者に、夜間の就寝時を含め乗客に**シートベルトの着用**を促すよう徹底

### （国土交通省）

- ☆ **監査制度を充実強化**し、監査において指摘された法令違反について、事業者が**適切 な是正**を行っているかを確認
- ☆ 貸切バスの**事業許可更新制**を導入し、安全管理体制が確保されているかを確認
- ☆ 民間機関を活用し、監査を補完する巡回指導等の仕組みを構築し、全貸切バス事業者に対し、**年1回程度の頻度で安全管理状況をチェック**

# 「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」(平成28年6月、概要)

全85項目につき着実に推進し、貸切バスの安全確保に万全を期す。

## 総合的な対策

### (1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化 (27項目)

## 主な実施項目

- ・ 初任運転者等に対する指導監督内容の拡充
- ・ ドライブレコーダーによる映像の記録・保存義務付け等
- ・ 運行管理者の資格要件の強化
- ・ 運行管理者の必要選任数引上げ
- ・ 夜間・長距離運行時の乗務途中点呼義務付け
- ・ 補助席へのシートベルトの装着義務化
- ・ 整備管理者向けの研修・講習の拡充

### (2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等 (21項目)

- ・ 法令違反の是正指示後30日以内の是正状況確認監査の実施
- ・ 複数回にわたり法令違反を是正しない事業者の事業停止・事業許可取消
- ・ 輸送の安全に関わる処分量定の引上げ ・ 使用停止車両割合の引上げ
- ・ 悪質性や事故の重大性等を勘案した事業許可取消等(一発取消し)の導入
- ・ 運行管理者に対する行政処分基準の強化
- ・ 事業許可の更新制の導入、安全投資計画、事業収支見積書の作成義務付け
- ・ 輸送の安全確保命令に違反した者に対する罰則の強化
- ・ 事業許可・運行管理者資格・整備管理者資格の欠格事由の拡充

### (3) 監査等の実効性の向上 (10項目)

- ・ 監査対象の重点化による国の監査業務の見直し
- ・ 適正化機関の活用による監査の重点化

### (4) 旅行業者、利用者等との関係強化 (20項目)

- ・ 下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置
- ・ 旅行業界・貸切バス業界の共同で、手数料等に関する第三者委員会の設置
- ・ 安全情報の国への報告義務付け
- ・ ランドオペレーターに対する規制の新設

### (5) ハード面の安全対策による事故防止の促進 (15項目)

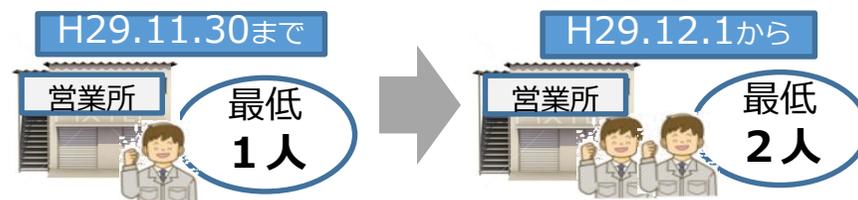
- ・ ドライバー異常時対応システムの研究・開発促進
- ・ 車体へのASV搭載状況表示
- ・ 車体構造の強化
- ・ デジタル式運行記録計等の導入支援

# 「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」 (平成29年度に施行した運行管理対策)

## 運行管理者の必要選任数引上げ〈H29.12 施行〉

- 営業所ごとの必要選任数を引上げ
  - ・ 営業所ごとに最低2名
  - ・ 保有車両数20両ごとに1名追加  
(100両以上分については30両ごと)

1～39両	2名
40～59両	3名
60～79両	4名



## 貸切バス運転者に対するドライブレコーダーを活用した指導及び監督〈H29.12 施行〉

### 1. ドライブレコーダーの装着及び記録義務

- ① 新車について、ドライブレコーダーの装着及び記録の保存を義務付け
- ② 既販車についても①の内容を義務付け（平成31年12月1日）
- ③ 平成29年12月1日において既に装着されているドライブレコーダーは、平成36年11月30日までの間、使用可

### 2. ドライブレコーダーの記録を利用した指導及び監督の導入

- ドライブレコーダーを装着している貸切バスを導入した場合、ドライブレコーダーの記録を利用した指導及び監督を義務付け

# 「事業用自動車に係る事故防止対策支援推進事業」 (概要)

## ○ 自動車運送事業者による先進安全自動車 ( A S V ) 導入の支援

【平成30年度予算額：947百万円の内数】

■ A S V の活用による事業用自動車の安全性向上を図るため、平成19年度より自動車運送事業者による A S V 導入を支援。

【補助率：導入費用の1/2】 対象装置：衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、車両安定性制御装置

＜対象装置等の拡充等＞

### ・ドライバー異常時対応システム

- ▶ ドライバーが安全に運転できない状態に陥った場合に、乗員や乗客が非常停止ボタンを押すことにより、車両を自動的に停止させるシステム



### ・先進ライト (自動防眩型前照灯等)

- ▶ 前方の先行車や対向車等を検知し、ハイビームの照射範囲のうち当該車両のエリアのみを部分的に減光する機能を有するヘッドライト等



## ○ 自動車運送事業の安全総合対策事業 (ドライブレコーダー等支援)

【平成30年度予算額：947百万円の内数】

■ 運行データ等の活用による事業用自動車の安全性向上を図るため、平成22年度よりドライブレコーダー等運行管理の高度化に資する機器等の普及を促進。

### ●ドライブレコーダー等の導入に対する支援 【補助率：導入費用の1/3】

#### ドライブレコーダーの活用効果

- 運転者の安全意識が向上
- 事故時の記録映像データによる効果的な安全運転指導が可能
- 記録映像の活用により、事故調査・分析の高度化

#### デジタル式運行記録計の活用効果

- 運行データの分析の高度化
- 労務管理の簡易化

### ●社内安全教育の実施に対する支援 【補助率：導入費用の1/3】

事故防止対策の専門家からコンサルティング指導を受ける取組みを支援

### ●過労運転防止のための先進的な取組みに対する支援【補助率：導入費用の1/2】

IT機器を活用し、運行中のドライバーの疲労度合いや運行状況をリアルタイムに把握することで過労運転防止に効果的な取組みを支援



# 「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」

## I. 脳血管疾患対策の必要性、正しい理解

### ●脳血管疾患と交通事故

- ⇒ 運転者の脳血管疾患による事案が発生している
- ⇒ 運転中に発症すると**重大事故の原因**となる

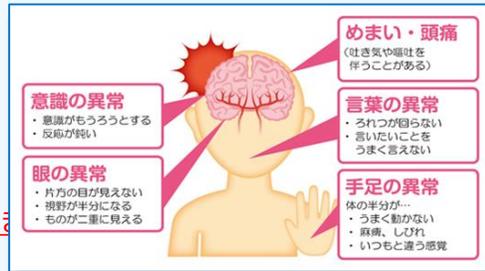
### ●脳血管疾患の種類と概要

⇒ 脳血管疾患には、「**脳梗塞**」「**脳出血**」「**くも膜下出血**」がある

- ⇒ 意識の異常、眼の異常などの症状がある

### ●脳血管疾患の原因と予防法

- ⇒ 原因は高血圧などの**生活習慣に起因する脳動脈硬化や、脳動脈瘤の破裂**
- ⇒ **脳健診で異常を発見することでしか予防ができないものもある**



## II. 脳血管疾患早期発見のための脳健診の活用

### ●脳健診の検査項目

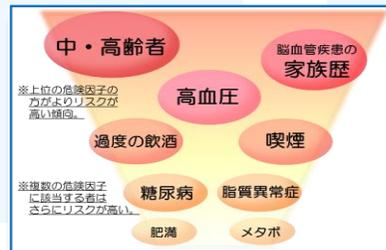
- ⇒ 脳健診には、「**脳ドック**」「**脳MRI健診**」がある
- ⇒ 「**脳MRI健診**」は頭部MRI・MRAのみ
- ⇒ 「**脳ドック**」はその他の検査を組み合わせ実施

### ●頭部MRI・MRA検査とは？

- ⇒ 磁気を用いて脳全体や脳の血管を撮影

### ●脳健診受診の進め方

- ⇒ 全員の受診が難しく対象者を限定する場合、**リスクの高い人から優先して受診させる**
- ⇒ **中・高齢者がリスクが高い他、脳血管疾患の家族歴や高血圧などの危険因子がある**



## III. 脳健診の結果による専門医の受診

### ●精密検査及び治療

- ⇒ 脳健診の判定結果に従って、**必要な業務への配慮、期限内の確実な受診**が必要
- ⇒ 精密検査の結果治療が必要となった場合、病態に応じ手術治療や内服治療などが決定



## IV. 脳健診・専門医の受診の結果を踏まえた対応と発症者への対応等

### ●脳健診・専門医の受診の結果を踏まえた対応

- ⇒ 医師から「**業務上の留意点**」「**適切な勤務体系**」等を聴取すべき
- ⇒ 医師の指示に従い、勤務時間の変更や配置転換など就業における配慮を適切に行うべき

### ●発症者への対応等

- ⇒ 日々の点呼等での確認や従業員への指導により、脳血管疾患が疑われる者に対し**適切に速やかな対応ができるような職場環境作り**を行うことが重要



# 自動車運送事業者に対する行政処分の強化（長時間労働の是正等のための抑止力の強化）

自動車運送事業の運転者は、全職業平均と比較して労働時間が約1～2割長く、長時間労働の是正や過労防止は重要な課題。このため、昨年8月28日に「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において取りまとめられた「直ちに取組む施策」として、今般、過労防止関連等の違反を防止するため、行政処分の処分量定を引き上げ、抑止力を強化した。（平成30年3月30日改正、平成30年7月1日施行）

## 《現 行》

### 乗務時間等告示

事項	初違反	再違反
① 各事項の未遵守計5件以下	警告	10日車
② 各事項の未遵守計6件以上15件以下	10日車	20日車
③ 各事項の未遵守計16件以上	20日車	40日車

## 《改 正》

事項	初違反	再違反
① 各事項の未遵守計5件以下	警告	10日車
② 各事項の未遵守計6件以上15件以下	10日車	20日車
③ 各事項の未遵守計16件以上	20日車	40日車

変更なし

+ 追加

※ 「月の拘束時間の違反」及び「休日労働の限度に関する違反」が確認された場合は、まず上記の件数として計上し処分日車数を算出するとともに、さらに別立てで次のとおり処分日車数を算出し、上記の処分日車数に合算する。

① 各事項の未遵守 1件	10日車	20日車
② 各事項の未遵守 2件以上	20日車	40日車

### 健康診断

事項	初違反	再違反
① 未受診率50%未満	警告	10日車
② 未受診率50%以上	10日車	20日車

事項	初違反	再違反
① 未受診者 1名	警告	10日車
② 未受診者 2名	20日車	40日車
③ 未受診者 3名以上	40日車	80日車

### 社会保険

事項	初違反	再違反
① 一部未加入	10日車	20日車
② 全部未加入	20日車	40日車

事項	初違反	再違反
① 未加入者 1名	警告	10日車
② 未加入者 2名	20日車	40日車
③ 未加入者 3名以上	40日車	80日車

# 高齢運転者による交通事故防止対策について（安全運転サポート車の普及啓発）

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 背景・課題

高齢運転者による死亡事故が相次いで発生していることを踏まえ、官民が連携した**高齢運転者による交通事故を防止**するための取組みが必要

## 目 標

**2020年までに自動ブレーキの新車乗用車搭載率を9割以上とする**

(平成28年時点 66.2%)

## 国土交通省の対応

平成29年1月に関係省庁副大臣等会議を設置し、「安全運転サポート車」の普及啓発を推進

### 1. 「安全運転サポート車」のコンセプトの特定

**ワイド**  
**ベーシック・ベーシック+**  
**自動ブレーキ**      **踏み間違い事故防止**

**車線逸脱防止**

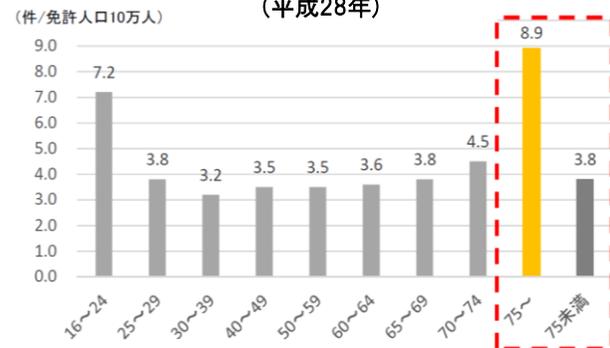
**先進ライト**

照射拡大範囲  
カーブに合わせてヘッドランプのロービームの照射方向を変え、進行方向を明るくするヘッドランプです。

(トヨタ自動車HPより)      (日産自動車HPより)      (スズキHP、トヨタ自動車HPより)



第1当事者の年齢層別免許人口10万人当たり死亡事故件数 (平成28年)



注1: 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。  
注2: 平成28年12月末現在の免許人口10万人当たりで算出した数である。

### 2. 「安全運転サポート車」の普及啓発

- ◆ 愛称(セーフティー・サポートカーS(略称:**サポカーS**))を冠し、官民を挙げて**普及啓発**に取り組む。
- ◆ 一定の安全効果が見込まれる水準に達した先進安全技術から**国際基準化を主導**し、**安全基準の策定**を検討。
- ◆ 基準策定までの間、自動車メーカー等の求めに応じ、**自動ブレーキ等の先進安全技術の性能を国が確認し、公表等を行う制度を創設**。(※ 当面は自動ブレーキを対象)
- ◆ 自動車アセスメントの拡充や、任意自動車保険のASV割引の導入等により、サポカーSの普及啓発・導入促進を図る。

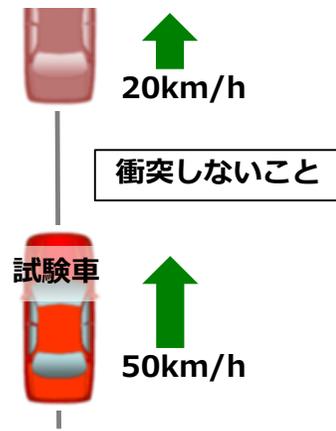
## 1. 制度の概要

- 対象：乗用車のうち、自動車メーカー等から本制度に係る申請があったもの
- 認定の要件：以下の①～③の要件を満たすこと。
  - ① 静止している前方車両に対して50km/hで接近した際に、衝突しない又は衝突時の速度が20km/h以下となること。
  - ② 20km/hで走行する前方車両に対して50km/hで接近した際に、衝突しないこと。
  - ③ ①及び②において、衝突被害軽減ブレーキが作動する少なくとも0.8秒前までに、運転者に衝突回避操作を促すための警報が作動すること。
- 結果の公表：認定を受けた自動車の情報を国土交通省HP等で公表。

### ①静止車両に対する試験



### ②走行車両に対する試験



認定試験のイメージ



試験用ターゲット

## 2. スケジュール

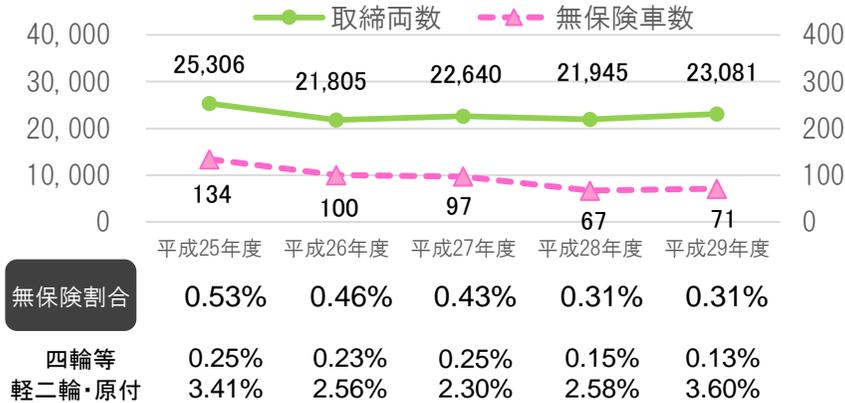
自動車メーカー等からの申請に応じ、認定のための試験を実施する予定。

## 6. 無保険車対策・政府保障事業の実施状況について

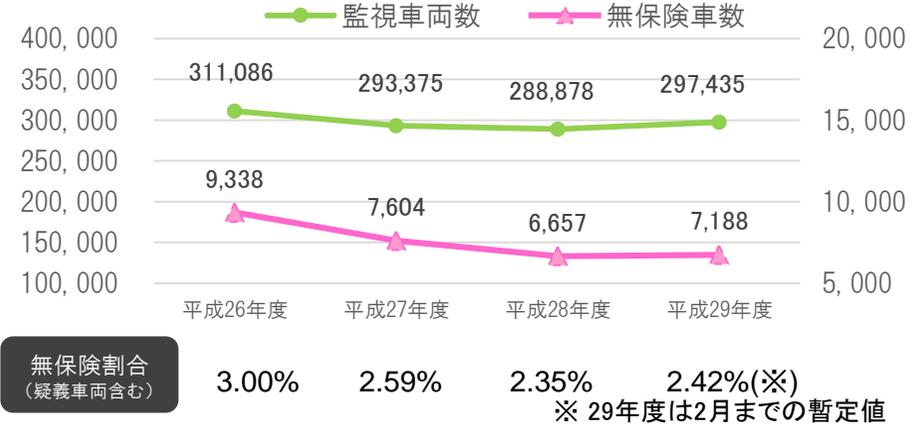
# 無保険車対策について

- 無保険車は、街頭取締活動(国交省職員が警察と協力、幹線道路走行中の運転者に自賠責保険証書の提示を求め、無保険車に警告書を手交)及び監視活動(国交省職員及び委嘱指導員が、駅前駐輪場等において、自賠責保険標章を確認、無保険疑い車に通知書を取付け)の実施により、近年減少傾向にあるものの、依然として多く存在している。
- 今後も引き続き、無保険車対策の充実を図り、無保険車ゼロを目指していく。

街頭取締活動(四輪等・軽二輪・原付)



監視活動(軽二輪・原付)



## 平成29年度の主な取組

### ○ 街頭取締活動等の実施

- ・ 街頭取締活動及び監視活動の実施 → 街頭取締回数: 343回(350回)、監視活動回数: 3,389回(3,538回)※速報値
- ・ 無車検・無保険(共済)車通報窓口への通報 → 通報件数 618件(657件)※重複含む

### ○ はがき発送等による注意喚起

- ・ 警告はがきの発送 → はがき発送枚数 58,001枚(59,256枚)  
(自賠責保険加入データに基づき、自賠責保険契約の更新が確認できない車両の保険契約者に対して、満期6ヶ月経過後に「警告はがき」を送付し、加入状況を確認。)
- ・ 街頭取締及び監視活動のフォローアップ → 街頭取締: 警告書発行枚数 85枚(85枚)、監視活動: 警告書発送枚数 790枚(736枚)

### (参考)「ナンバー読取装置」の試行運用

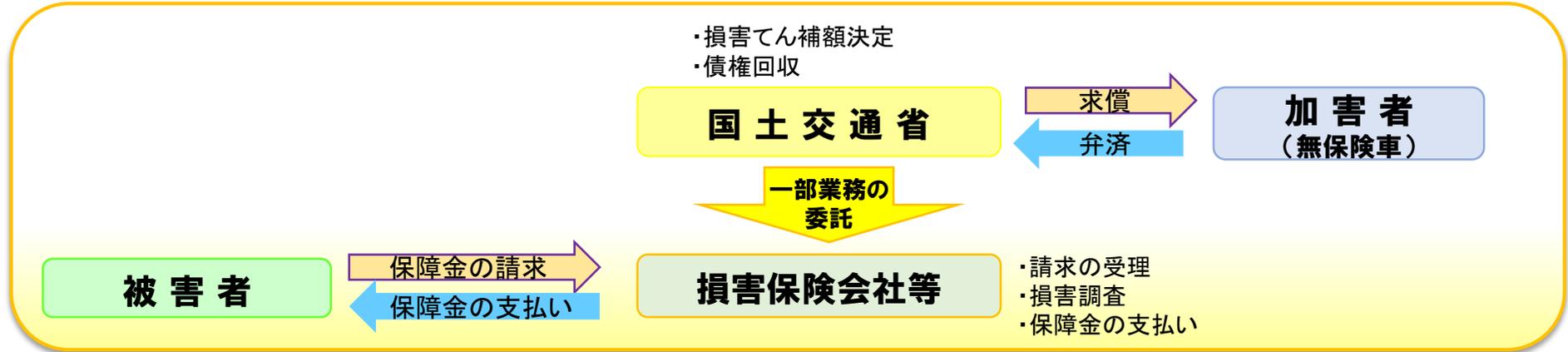
車検切れ対策の一環として、可搬式の「ナンバー自動読取装置」を全国5箇所における街頭検査に試行導入。  
なお、本試行運用の結果を踏まえ、30年度、全国の運輸局に当該装置を本格導入する。

※( )内は平成28年度実績

加害者が自賠責保険に加入していない(無保険車両)場合や、ひき逃げで加害者が不明である場合には、自賠責保険への請求ができないことから、被害者に対し、国が自賠責保険と同等の損害のてん補を行い被害者の救済を行うもの

※ 健康保険、労災保険等、他の手段によって救済される場合は、その分のてん補は行われない。

## 政府保障事業の流れ



## 政府保障事業の取扱件数・支払実績

単位: 件、百万円

	区分	受付件数	支払件数	支払保障金額
平成27年度	ひき逃げ	1,060	950	610
	無保険	298	237	678
	合計	1,358	1,187	1,287
平成28年度	ひき逃げ	852	765	551
	無保険	271	219	482
	合計	1,123	984	1,033
平成29年度	ひき逃げ	750	569	333
	無保険	243	142	530
	合計	993	711	863

## 7. 自動運転における自動車損害賠償責任の在り方

## 1. 検討事項

自動運転における自賠法の損害賠償責任の課題について、迅速な被害者救済の確保、負担の納得感、国際的な議論の状況、関係行政機関における制度面の取組み等に留意して検討を行う。

## 2. スケジュール

第1回：平成28年11月2日（水）

- ・ 自動運転を巡る国内・国際動向について
- ・ 自賠法における検討事項

第2回：平成29年2月28日（火）

- ・ 外国における事故時の責任関係のあり方の検討等について
- ・ 第1回研究会における議論等について

第3回：平成29年4月26日（水）

- ・ 論点整理

第4回：平成29年9月27日（水）

- ・ 各論点についての議論等

第5回：平成30年1月26日（金）

- ・ 研究会報告書(素案)について  
※大筋の内容について了承

第6回：平成30年3月20日（火）（持ち回り開催）※報告書のとりまとめ・公表

## 3. 主な論点

現在の**自賠法では、民法の特則として、運行供用者（所有者等）に事実上の無過失責任**を負わせている（免責3要件を立証しなければ責任を負う）が、**自動運転システム利用中の事故においても本制度を維持することの是非が最大の論点**。

【免責3要件】

- ・ 自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと
- ・ 被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと
- ・ 自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたこと

## 4. 委員等

(委員)

落合 誠一	東京大学名誉教授（座長）	
甘利 公人	上智大学法学部教授	
窪田 充見	神戸大学大学院法学研究科教授	
古笛 恵子	弁護士	
福田 弥夫	日本大学危機管理学部長	
藤田 友敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授	(敬称略)
藤村 和夫	日本大学法学部教授	

(オブザーバー)

一般社団法人日本損害保険協会、全国共済農業協同組合連合会、損害保険料率算出機構、一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構、株式会社三菱総合研究所、一般社団法人日本自動車会議所、一般社団法人日本自動車工業会、一般財団法人日本自動車研究所、一般社団法人日本自動車連盟、内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室、金融庁監督局保険課、法務省民事局、経済産業省製造産業局自動車課

① 自動運転システム利用中の事故における自賠法の「**運行供用者責任**」をどのように考えるか。

⇒ 自動運転システム利用中の事故により生じた損害について、「従来の運行供用者責任を維持しつつ、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討する」ことが適当である。  
また、求償の実行性確保のための仕組みとして、リコール等に関する情報の活用のほか、

- ・ EDR等の事故原因の解析にも資する装置の設置と活用のための環境整備
- ・ 保険会社と自動車メーカー等による円滑な求償のための協力体制の構築
- ・ 自動運転車の安全性向上等に資するような、自動運転中の事故の原因調査等を行う体制整備の検討

などの選択肢として考えられ、これらの具体的内容等については、関係省庁等が連携して、引き続き検討していくことが重要。

② **ハッキングにより引き起こされた事故の損害（自動車の保有者が運行供用者責任を負わない場合）**について、どのように考えるか。

⇒ 自動車の保有者等が必要なセキュリティ対策を講じていない場合等を除き、盗難車による事故と同様に政府保障事業で対応することが適当である。

③ 自動運転システム利用中の自損事故について、自賠法の保護の対象（「**他人**」）をどのように考えるか。

⇒ 現在と同様に自賠法の保護の対象とせず、任意保険（人身傷害保険）等に対応することが適当である

④ 「**自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと**」について、どのように考えるか。

⇒ 自動運転車に対応した従来と異なる注意義務として、自動運転システムのソフトウェアやデータ等のアップデートをする等の注意義務を負うことも考えられる

⑤ **地図情報やインフラ情報等の外部データの誤謬、通信遮断等により事故が発生した場合、自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」**があるといえるか。

⇒ 外部データの誤謬や通信遮断等の事態が発生した際も自動車が安全に運行できるべきであり、かかる安全性を確保することができていない自動運転システムは、「構造上の欠陥又は機能の障害」があるとされる可能性があると考えられる。

【参考：自動車損害賠償保障法】  
（自動車損害賠償責任）

第三条 **自己のために自動車を運行の用に供する者**は、その運行によつて**他人**の生命又は身体を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、**自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車の構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたこと**を証明したときは、この限りでない。

# 自動運転に係る制度整備大綱（概要）

高度な自動運転の実現に向けた政府全体の制度整備に係る方針（自動運転に係る制度整備大綱）が、平成30年4月にIT総合戦略本部において決定された。

## 制度整備大綱に基づいた主な取組事項

### ■ 車両の安全確保の考え方

- ① 安全性に関する要件等を本年夏までにガイドラインとして制定
- ② 日本が議論を主導し、車両の安全に関する国際基準を策定
- ③ 使用過程車の安全確保策の在り方について検討

### ■ 交通ルールの在り方

- ④ 自動運転システムが道路交通法令の規範を遵守するものであることを担保するために必要な措置を検討。国際的な議論（ジュネーブ条約）にて引き続き関係国と連携してリーダーシップを発揮し、その進展及び技術開発の進展等を踏まえ、速やかに国内法制度を整備
- ⑤ 無人自動運転移動サービスにおいては、当面は、遠隔型自動運転システムを使用した現在の実証実験の枠組みを事業化の際にも利用可能とする

### ■ 安全性の一体的な確保（走行環境条件の設定）

- ⑥ 自動運転の安全性を担保するための走行環境条件（低速、限定ルート、昼間のみ等）を検討・策定

### ■ 責任関係

- ⑦ **万一の事故の際にも迅速な被害者救済を実現**
- ⑧ 関係主体に期待される役割や義務を明確化し、刑事責任を検討
- ⑨ 走行記録装置の義務化の検討

## 自賠法関係の記載

### 2. 重点的に検討する範囲とその方向性

#### (4) 責任関係

##### ① 民事責任

#### (ア) 自動車損害賠償保障法に係る論点

- **自動運転システム利用中の事故により生じた損害についても、従来の運行供用者責任を維持する。**なお、保険会社等から自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討する。（限定地域での無人自動運転移動サービス（レベル4）については、車両の保有者である自動車運送事業者を運行供用者として、高速道路での隊列走行トラックについては、走行形態に応じて運行供用者を特定する。）

- **ハッキングにより引き起こされた事故の損害（自動車の保有者が運行供用者責任を負わない場合）に関しては、政府保障事業で対応することが妥当**であると考えられる。他方、例えば、自動車の保有者等が必要なセキュリティ上の対策を講じておらず保守点検義務違反が認められる場合には上記の通りではないと考えられる。